

エッセイ

エイジレス時代に向けて

藤本 貴也 1

特集／平成九年度道路関係予算

平成九年度道路関係予算の概要

日原 洋文 3

一般国道関係予算の概要

山下 保篤 司修 17

高速自動車国道関係予算の概要

奥谷 正 23

有料道路関係予算の概要

増田 博行 28

地方道関係予算の概要

尾藤 孝勇 36

第三〇回国土開発幹線自動車道建設審議会について

長谷川 朋弘 39

今後の有料道路制度のあり方についての中間答申

道路局 有料道路課 45

「行政改革プログラム」等について

道路局 路政課 50

地方分権推進委員会第一次勧告について

道路局 路政課 52

道路管理事務担当者便り

太平洋岸大規模自転車道の建設と管理

静岡県 道路維持課 56

地域活性化促進道路事業

山口県における「地域活性化道路事業」

山口県 道路建設課 62

時・時・時

68

表紙について：トンネル、橋、渡船施設など道路と一体となってその効用を全うする施設を、デザインしました。

平成九年度道路関係予算の概要

日原 洋文

一 はじめに

平成九年度予算編成は、昨年二月一九日に「平成九年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」の閣議了解及び「平成九年度予算編成方針」の閣議決定を受け、翌二〇日の臨時閣議で大蔵省原案の了承後、直ちに各省庁に内示された。その後の事務折衝、大臣折衝等を経て二五日に編成作業を終え、同日臨時閣議で平成九年度政府予算案が決定されたところである。

九年度予算編成に当たり、政府は、我が国は、二一世紀に諸外国に例をみない超高齢化社会を迎えようとしており、現在の財政構造を放置し、超高齢化社会の下で、財政赤字の拡大を招けば、経済・国民生活が破綻することは必至であることか

ら、このような事態を回避するために、歳出全般について聖域なく見直しを行い、一般歳出の伸率を名目経済成長率よりも相当低く押さることなど財政健全化の努力目標を設定した財政構造改革を強力に推進する閣議決定している。

財政健全化目標について(閣議決定)(抄)

1 国及び地方の財政健全化目標

(1) 平成一七年度(二〇〇五年度)までのできるだけ早期に、国及び地方の財政赤字対GDP比を三%以下とし、公的債務残高の対GDP比が上昇しない財政体質を実現する。

(2) (1)の目標達成後、速やかに公的債務残高が累積しない財政体質を構築する。

2 国の一般会計の財政健全化目標

(1) 財政健全化の第一歩として、早急に現世

代の受益が負担を上回る状況を解消すべく、国債費を除く歳出を租税等の範囲内とする。

(2) 平成一七年度までのできるだけ早期に、特例公債依存から脱却するとともに、公債依存度の引き下げを図る。

(3) 特例公債依存からの脱却後、速やかに公債残高が累増しない財政体質を構築する。

3 財政健全化の方策

財政健全化目標の達成のため、歳出全般について聖域なく見直しを行い、国においては、一般歳出の伸びを名目経済成長率よりも相当低く押さえる。

地方に対しても、国と同様に、歳出の伸率

を抑制するように要請する。

一 政府予算案の概要

1 予算編成方針

平成九年度予算及び財政投融资計画の編成に当たっては、財政構造改革に取り組むことが喫緊の課題となっている我が国の財政事情にかんがみ、平成九年度を財政構造改革元年と位置づけることとし、「平成九年度の経済見直しと経済運営の基本的態度」のとり、下記により編成する。

(主要内容抜粋)

(1) 財政規模

① 一般会計予算においては、各般の制度改革の実現に努めるなど、歳出全般について聖域を設けることなく徹底した洗直しに取り組み、特に一般歳出の増加額を極力圧縮することに より、全体としての歳出規模を厳しく抑制する。

② 財政投資計画については、社会経済情勢の変化に即応し、資金の重点的・効率的な配分を図る。

(2) 公債発行

公債発行額は、前年度当初発行予定額より四兆三、二二〇億円減額し、一六兆七、〇七〇億円とする。

(3) 財源の重点的かつ効率的配分

経費の徹底した節減合理化を図るため、各種施策について優先順位の厳しい選択を行うとともに、社会経済情報の変化に即応した財政需要に対しては、財源の重点的・効率的配分を行う。

このため、

① 緊要な施策の実施に必要な財源は、極力既定経費の縮減により捻出することとする。なお、後年度において財政負担の増加をもたらすような措置は、原則として採らないこととする。

② 一般行政経費については、引き続き厳これを抑制する。

③ 補助金等については、地方行政の自主性の尊重、財政資金の効率的使用の観点から、平成元年一月二十九日閣議決定の「国と地方の関係等に関する改革推進要綱」等において示された具体的な改革方策に基づき、一層徹底した見直しを行い、その整理合理化を積極的推進することにより、その総額を抑制する。

④ 地方公共団体の負担又はその職員数の増加を伴う施策は、厳これを抑制する。

2 政府関係予算

前述の予算編成方針に基づき編成された平成九

年度予算案のフレームは表1のとおりであり、その特色は次のとおりである。

(1) 平成九年度の一般会計予算は、財政構造改革元年と位置づけ、歳出全般について聖域を設けることなく徹底した洗直しに取り組み、特に一般歳出の増加額を極力圧縮するとともに四・三兆円の公債減額(四・五兆円の特例公債減額)を実現した。この結果、消費税の国庫負担分の増加などの特殊要因増があるなかで対前年度当初予算比一・五%増の四三兆八、〇六七億円と平成元年度以降最も低い伸びにとどまった。

(2) ① 公共事業関係経費については、本格的な高齢化社会の到来を目前に控え、社会資本整備を着実に推進する必要がある一方、我が国の極めて深刻な財政事情の下で、財政改革を取り組むことが喫緊の課題である。こうした我が国の財政事情や社会経済情勢、社会資本の整備水準等を総合的に勘案して決定された七年ぶりの実質ゼロシリングを踏まえ、対前年度一・三%増と抑制的なものとしている(表2)。

② また、公共事業の配分に当たっては、平成六年一月の公共投資基本計画等の考え方、本年一月一六日に与党から示された基本的考え方、更には社会経済情勢の変化や国民のニーズ等を踏まえつつ、国民生活の質の向上に直結する分野、次世代の発展基盤の整備等経済構造改

表1 平成9年度一般会計歳入歳出概算

(単位:百万円)

区 分	前年度予算額 (当初) (A)	平成9年度 概算額(B)	比較増△減額 (B-A)	伸 率
歳 入				%
1.租税及印紙収入	51,345,000	57,802,000	6,457,000	12.6
2.その他収入	2,730,924	2,881,004	150,080	5.5
(1)国債整理基金特別会計受入金	171,541	171,541	0	0.0
(2)その他収入	2,559,383	2,709,463	150,080	5.9
3.公 債 金	21,029,000	16,707,000	△4,322,000	△20.6
合 計	75,104,924	77,390,004	2,285,080	3.0
歳 出				
1.国 債 費	16,375,197	16,802,329	427,132	2.6
2.地方交付税交付金	13,603,826	15,480,975	1,877,149	13.8
3.一 般 歳 出	43,140,901	43,806,700	665,799	1.5
4.産業投資特別会計へ繰入等	1,300,000	1,300,000	0	0.0
5.緊急金融安定化資金	685,000	—	△685,000	—
合 計	75,104,924	77,390,004	2,285,080	3.0

(注)

1.計数整理の結果、異動を生ずることがある。
2.「産業投資特別会計へ繰入等」には、「日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法」(昭和62年度法律第86号)(以下「社会資本整備特別措置法」という。)に基づき平成3年度まで貸付けを受けて実施されていた公共的建設事業のうち、当面、当該株式の売払収入以外の財源をもって行うこととした金額
(平成8年度 1,128,459 百万円、平成9年度 1,128,459 百万円)を含んでいる。

表2 公共事業関係費(政府案)

(単位:百万円、%)

区 分	8 年度			9 年度		
		伸 率	シェア		伸 率	シェア
1.治 山 ・ 治 水	1,589,252	3.4		1,596,483	0.5	
治 水	1,274,362	3.4	13.34	1,280,876	0.5	13.24
治 山	201,444	3.2	2.11	202,003	0.3	2.09
海 岸	113,446	3.1	1.19	113,604	0.1	1.17
2.道 路 整 備	2,685,023	3.8	28.12	2,706,369	0.8	27.97
3.港 湾 ・ 漁 港 ・ 空 港	724,729	2.8		734,637	1.4	
港 湾	363,822	2.0	3.81	363,103	▲0.2	3.75
漁 港	219,473	1.3	2.30	217,722	▲0.8	2.25
空 港	141,434	7.3	1.48	153,812	8.8	1.59
4.住 宅 ・ 市 街 地	1,216,967	5.1		1,237,461	1.7	
住 宅 対 策	1,161,288	5.0	12.16	1,179,833	1.6	12.19
市 街 地 整 備	55,679	8.5	0.58	57,628	3.5	0.60
5.下 水 道 ・ 環 境 衛 生 等	1,710,826	6.1		1,751,095	2.4	
下 水 道	1,171,946	5.5	12.27	1,195,432	2.0	12.35
環 境 衛 生	361,169	8.0	3.78	372,635	3.2	3.85
都 市 公 園	166,069	6.0	1.74	170,221	2.5	1.76
自 然 公 園	11,642	13.1	0.12	12,807	10.0	0.13
6.農 業 農 村 整 備	1,227,910	2.6	12.86	1,228,156	0.0	12.69
7.森林保全・都市幹線鉄道等	379,820	5.3		387,867	2.1	
森 林 保 全	197,118	4.8	2.06	198,649	0.8	2.05
森 林 環 境	26,332	6.8	0.28	28,952	9.9	0.30
工 業 用 水	15,404	0.0	0.16	14,031	▲8.9	0.14
沿 岸 漁 場 整 備	32,170	4.0	0.34	32,512	1.1	0.34
離 島 電 気	21	0.0	0.00	21	0.0	0.00
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	70,312	5.5	0.74	71,899	2.3	0.74
新 幹 線	30,500	13.4	0.32	34,038	11.6	0.35
航 路 標 識	7,963	0.6	0.08	7,765	▲2.5	0.08
8.調 整 費 等	15,617	4.1	0.16	34,917	123.6	0.36
一 般 公 共 計	9,550,144	4.1	100.00	9,676,985	1.3	100.0
災 害 復 旧 等	68,215	0.0	—	67,674	▲0.8	—
N T T - A	101,541	▲1.0	—	101,541	0.0	—
合 計	9,719,900	4.0	—	9,846,200	1.3	—

(注) 8年度の計数は9年度との比較対象のため組み替えである。

革に資する分野等への重点化を図るとともに、防災対策の充実、自然環境への配慮等といった諸課題にも適切に対処することとしている。なお、災害復旧等を除いた一般公共事業費についても同率となっている。

③ 公共事業の事業の縦割りによる弊害を解消し、経済構造改革に資する分野等への配分の重点化を図るため、各省庁の枠を超えた事業間の連携を強化することとし、新しい調整費が創設された(二〇〇億円)(図1)。

(3) 財政投融资計画については、全体では対前年度比四・五%増の五一兆三、五七一億円となっているが、とりわけ一般財投については、財政投融资の改革を推進するとの基本方針の下で、民業補完の観点をも踏まえ、政策的な資源配分を行うことからその規模の抑制を図り、対前年比三%マイナスと財政投融资制度確立後最大の縮減となっている(表3)。

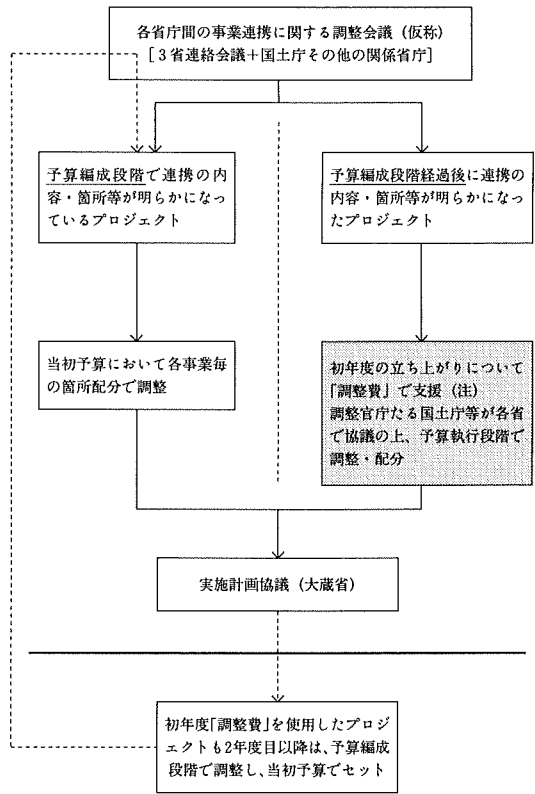
三 建設省関係予算

九年度の建設省関係予算案は、国費六兆七、七八七億円(対前年度比一・〇一)、事業費二兆八兆三、〇九〇億円(対前年度比一・〇二)とし、このうち一般公共事業費については国費六兆六、二九六億円(対前年度比一・〇一)と国全体の一般公共事業費の伸率一%と同じ伸率を確保している。

表3 平成9年度財政投融资の概要

区分	平成8年度当初計画	平成9年度計画
[一般財投]		[115,997 (△4.5)]
1. 住宅関連機関	12,433 (1.2)	116,323 (△4.2)
住宅金融公庫	109,098 (2.6)	106,473 (△2.4)
住宅・都市整備公団	12,335 (△10.3)	9,850 (△20.1)
2. 中小企業関連機関	55,066 (△12.6)	[51,856 (△5.8)]
うち国民金融公庫	31,900 (△1.8)	31,700 (△0.6)
中小企業金融公庫	18,700 (△27.3)	16,900 (△9.6)
環境衛生金融公庫	3,615 (△6.3)	3,410 (△5.7)
3. その他の公庫・銀行	32,532 (△20.3)	[30,167 (△7.3)]
うち日本開発銀行	14,340 (△24.8)	30,385 (△6.6)
日本輸出入銀行	10,700 (△17.1)	13,550 (△5.5)
4. その他の公団・事業団等	92,126 (△0.7)	10,600 (△0.9)
うち国有林野事業特別会計	2,800 (△2.4)	[72,191 (△21.6)]
年金福祉事業団	21,319 (△1.1)	87,956 (△4.5)
社会福祉・医療事業団	4,027 (19.4)	2,770 (△1.1)
日本道路公団	19,260 (0.8)	19,699 (△7.6)
首都高速道路公団	4,148 (0.1)	4,304 (6.9)
阪神高速道路公団	3,645 (7.8)	21,900 (13.7)
本州四国連絡橋公団	2,512 (2.6)	4,002 (△3.5)
日本国有鉄道清算事業団	10,047 (10.4)	4,159 (14.1)
海外経済協力基金	5,540 (△8.2)	3,097 (23.3)
5. 地方	104,180 (21.5)	9,035 (△10.1)
地方公共団体	87,300 (20.4)	4,934 (△10.9)
公営企業金融公庫	16,800 (27.5)	[101,937 (△2.2)]
計	405,337 (0.7)	106,010 (1.8)
[資金運用事業]		86,000 (△1.5)
郵便貯金特別会計	50,000 (0.0)	20,010 (18.5)
年金福祉事業団	18,910 (△3.0)	
簡易保険福祉事業団	17,000 (70.0)	
計	85,910 (8.1)	120,300 (40.0)
合計	491,227 (1.9)	[492,448 (0.2)]
[国債引受]	46,000 (皆増)	513,571 (4.5)
		48,000 (4.3)

(注) 1. () 書は、対前年度伸率である。
2. 上段[]内の計数は、昭和62年度における政保債の償還方法の変更に係る特殊要因を控除したものである。
3. ※：平成9年度においては、昭和62年度に郵便貯金特別会計の金融自由化対策資金が創設されて以来最初の償還分(20,000億円)を含む。また、年金福祉事業団についても、償還分(15,300億円)を、簡易保険福祉事業団についても、償還分(3,500億円)を含む。



(注) 調整費で対応する個々のプロジェクトは、関係地方公共団体等によって作成された連携計画に基づき、関係省庁間の調整を経たものとする。

図1 各省庁間の事業連携に対する制度的支援スキーム図

また、事業費については、二兆八千五百四十八億円（対前年度比一・〇二）を確保するとともに財政投融资資金についても一兆五千四百九十九億円（対前年度比一・九九）を確保している。

建設省関係予算の各事業別と国全体の予算の対比については、表４・５のとおりとなっている。

四 道路関係予算の概要

1 道路関係予算の概要

道路事業を含む公共事業について「公共事業は無駄が多く効率性が低い」という批判に答え、事業の重点化による投資効果の早期発現に努めるほか、費用効果分析を含めた評価指標（案）を公表し、これに基づいて新規事業の採択を行うこととしたところである。また、昨年八月に建設・農水・運輸の三省庁連絡会議を設置し、公共事業の推進のための施策・事業間の連携の一層の強化を図ることとしたところである。さらに公共事業のコスト問題については資材費の縮減、生産性の向上、技術開発の積極的推進等の方策を盛り込んだ公共工事コスト縮減計画を早急に策定し、平成八年度内においてコスト削減の具体的な数値目標を設定することとしている。

平成九年度予算においては、以上のような考え方に沿って、経済構造の改革を支援するとともに、活力ある地域の発展を導くため、特に重点化を図

表４ 平成九年度建設省関係予算総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国 費				
	9 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)	9 年 度		前 年 度		倍 率 (C/D)
				(C)	うち公共投資 重点化枠	(D)	うち公共投資 重点化枠	
道 路 整 備	8,403,241	8,417,548	1.00	2,706,369	116,396	2,685,023	75,208	1.01
治 山 治 水	2,221,663	2,198,765	1.01	1,320,160	57,231	1,313,592	37,257	1.01
治 水	2,057,925	2,035,541	1.01	1,232,690	53,363	1,226,488	34,767	1.01
海 岸	68,511	68,479	1.00	39,496	1,781	39,439	1,100	1.00
急 斜 面 地 等	95,227	94,745	1.01	47,974	2,087	47,665	1,390	1.01
都 市 計 画	2,634,503	2,581,402	1.02	1,365,653	50,507	1,338,015	28,455	1.02
公 園	412,858	402,928	1.02	170,221	5,724	166,069	3,535	1.03
下 水 道	2,221,645	2,178,474	1.02	1,195,432	44,780	1,171,946	24,920	1.02
住 宅 ・ 市 街 地	14,795,425	14,460,748	1.02	1,237,461	46,990	1,216,967	25,830	1.02
住 宅 対 策	13,472,936	13,043,876	1.03	1,179,833	44,757	1,161,288	24,770	1.02
宅 地 対 策	906,814	938,990	0.97	0	0	0	0	—
市 街 地 整 備	460,675	477,882	0.96	57,628	2,233	55,679	1,060	1.04
一 般 公 共 事 業 計	28,054,832	27,658,463	1.01	6,629,643	271,124	6,553,597	166,750	1.01
災 害 関 係	65,455	64,176	1.02	48,588	0	48,854	0	0.99
公 共 事 業 関 係 計	28,120,287	27,722,639	1.01	6,678,231	271,124	6,602,451	166,750	1.01
官 庁 営 繕	112,918	92,599	1.22	25,619	2,000	26,167	1,000	0.98
建 設 行 政 経 費	75,767	72,928	1.04	74,892	0	72,044	0	1.04
計	188,685	165,527	1.14	100,511	2,000	98,211	1,000	1.02
合 計	28,308,972	27,888,168	1.02	6,778,742	273,124	6,700,662	167,750	1.01
国全体一般公共事業計	—	—	—	9,676,985	400,000	9,550,144	250,000	1.01

(注) 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型国費9年度761,997百万円（前年度同額）を含む。

3. 事業費には、公庫、公団等財投関係事業費、NTT・A型事業等を含む。

4. 国費には、ほかにNTT・A型97,310百万円（前年度96,426百万円）及び特別会計国費として揮発油税直入分等がある。

表5 国全体と建設省関係予算の比較対照表

(単位:百万円、%)

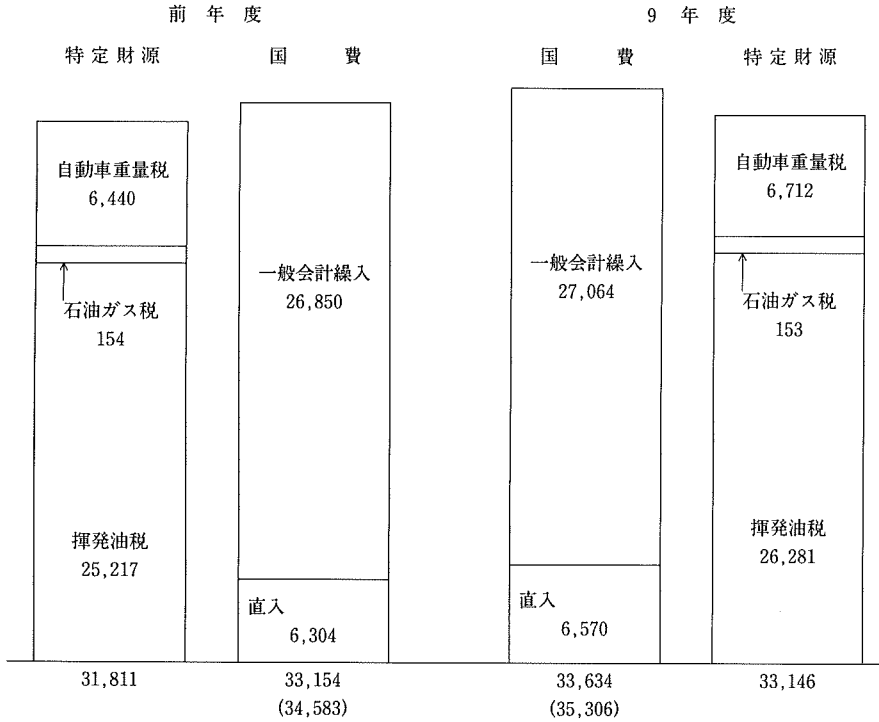
区 分	国 全 体			建 設 省			建設省/国全体	
	9年度(A)	前年度(B)	伸率(A/B)	9年度(C)	前年度(D)	伸率(C/D)	9年度	前年度
一般会計総額(a)	77,390,004	75,104,924	3.0	6,876,052	6,797,088	1.2	8.9	9.1
一般歳出	43,806,700	43,140,901	1.5					
産投特会へ繰入等	1,300,000	1,300,000	0.0					
[公共事業関係費]								
治山治水	1,596,483	1,589,252	0.5	1,320,160	1,313,592	0.5	82.7	82.7
道路整備	2,706,369	2,685,023	0.8	2,706,369	2,685,023	0.8	100.0	100.0
港湾・漁港・空港	7,34,637	724,729	1.4	0	0	—	—	—
住宅・市街地	1,237,461	1,216,967	1.7	1,237,461	1,216,967	1.7	100.0	100.0
下水道・環境衛生等	1,751,095	1,710,826	2.4	1,365,653	1,338,015	2.1	78.0	78.2
農業農村整備	1,228,156	1,227,910	0.0	0	0	—	—	—
森林保全・都市幹線鉄道等	387,867	379,820	2.1	0	0	—	—	—
調整費等	34,917	15,617	123.6	0	0	—	—	—
小計(通常+NTT・B)	9,676,985	9,550,144	1.3	6,629,643	6,553,597	1.2	68.5	68.6
(新調整費等除き)	(9,649,285)		(1.0)				(68.7)	(68.6)
うち公共投資重点化枠	400,000	250,000	60.0	271,124	166,750	62.6	67.8	66.7
N T T ・ A 型	101,541	101,541	0.0	97,310	96,426	0.9	95.8	95.0
一般公共事業計(b)	9,778,526	9,651,685	1.3	6,726,953	6,650,023	1.2	68.8	68.9
災害復旧等	67,674	68,215	△0.8	48,588	48,54	△0.5	71.8	71.6
公共事業関係計(c)	9,846,200	9,719,900	1.3	6,775,541	6,698,877	1.1	68.8	88.9
一般公共/総額(b/a)	12.6	12.9		97.8	97.8			
公共事業/総額(c/a)	12.7	12.9		98.5	98.6			
公債発行額(d)	16,707,000	21,029,000	△20.6					
うち 財政法公債金	9,237,000	9,031,000	2.3					
特例法公債金	7,470,000	11,998,000	△37.7					
公債依存度(d/a)	21.6	28.0						
うち 財政法公債金	11.9	12.0						
特例法公債金	9.7	16.0						
財政投融资計画	51,357,100	49,124,700	4.5					
うち 一般財投	39,327,100	40,533,700	△3.0	15,047,900	15,238,500	△1.3	38.3	38.7

(注)「産投特会へ繰入等」には、「日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法」(昭和62年法律第86号)に基づき平成3年度まで貸付けを受けて実施されていた公共的建設事業のうち、当面、当該株式の売払収入以外の財源をもって行うこととした金額(平成8年度1,128,459百万円、平成9年度1,128,459百万円)を含んでいる。

る事業として、高規格幹線道路、地域規格道路の整備や地域プロジェクト関連の道路整備を推進するほか、高度情報通信社会の進展を図るため、情報ハイウェイの整備、ITS(高度情報交通システム)の整備等を推進することとしている。また、阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、災害に強い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の展開を図る等、安全で快適なまちづくりやくらしを積極的に支援することとしている。なお、平成9年度予算編成の過程においては、道路整備予算を支える道路特定財源制度について消費税率の引き上げに伴う石油業界からのガソリン税引き下げ要望等が出されたが、受益者負担・損傷者負担の考え方を基礎とする道路特定財源の重要性が理解され、現行税率が堅持されるとともにその金額が道路整備費に充てられることとなった。(なお、このほか一般財源四八八億円が道路整備財源に充てられている。)

平成9年度の道路関係予算案は、一般会計繰入で二兆七、〇六四億円(対前年度一・〇一)を確保(図2)し、揮発油税収の直入分、道路開発資金貸付金償還金等及びNTT-Aタイプ事業分を加えた道路整備特別会計国費としては、三兆五、三〇六億円(対前年度一・〇二)を確保している(表6)。

(単位：億円)



- (注) 1. () 書きは、NTT-A及び貸付金償還金等を含む額である。
 2.一般会計繰入額には、旧NTT-B型 9年度2,981億円、前年度2,981億円を含む。

図2 道路整備特別会計国費

また、有料道路事業の財源となる財政投融资資金については、三兆三、三七五億円(対前年度比一・一一)を確保するとともに、民間資金の調達を大幅に拡大し、資金調達手段の多様化を図るとともに、資金調達コストを抑制した経営の効率化に努めることとしている(表7)。

なお、道路関係公団の伸び率が大きくなっているのは、昭和六二年度における政府保証債の償還方法の変更に伴うものである。

これにより、道路整備特別会計全体の事業費は、八兆四、〇三二億円(対前年度一・〇〇)とし、うち一般道路事業を五兆一九九億円(対前年度一・〇〇)、有料道路事業三兆三、八三三億円(対前年度一・〇〇)となった。

表6 道路関係予算総括表

(単位：百万円)

区 分	9 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍率(A)/(B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	5,019,901	2,994,798	5,017,245	2,986,734	1.00	1.00
一 般 国 道	2,128,625	1,386,404	2,085,864	1,355,347	1.02	1.02
直 轄 道	1,582,457	1,090,482	1,532,272	1,056,893	1.03	1.03
補 助 道	546,168	295,922	553,592	208,454	0.99	0.99
地 方 道	1,091,700	589,380	1,122,938	606,534	0.97	0.97
街 路	1,187,980	621,876	1,199,167	623,730	0.99	1.00
街 路	845,404	442,911	857,923	446,021	0.99	0.99
区 画 整 理	287,576	150,776	286,328	149,605	1.00	1.01
再 開 発	55,000	28,180	54,916	28,104	1.00	1.00
交 通 安 全	415,637	226,260	408,225	222,879	1.02	1.02
雪 害 防 御	129,522	84,131	129,251	83,709	1.00	1.01
調 査	27,180	21,037	20,828	17,779	1.30	1.18
機 械	22,357	15,237	22,172	15,088	1.01	1.01
補 助 率 差 額 等	—	41,873	—	47,068	—	0.89
住 宅 宅 地 関 連	16,000	8,000	27,900	14,000	0.57	0.57
沿 道 整 備 融 資	900	600	900	600	1.00	1.00
(緊急地方道路整備事業)	(1,252,180)	(657,000)	(1,201,520)	(630,400)	(1.04)	(1.04)
(電線共同溝整備事業)	(150,585)	(70,595)	(89,959)	(49,887)	(1.67)	(1.60)
有 料 道 路	3,383,340	535,828	3,400,303	471,516	1.00	1.14
日 本 道 路 公 団	1,892,360	253,861	1,916,025	212,933	0.99	1.19
首 都 高 速 道 路 公 団	361,727	37,998	447,822	40,666	0.81	0.93
阪 神 高 速 道 路 公 団	323,348	41,548	291,542	18,971	1.11	2.19
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	313,331	43,377	271,770	35,604	1.15	1.19
東 京 湾 横 断 道 路 株 式 会 社	124,767	0	149,973	0	0.83	—
地 方 道 路 公 社 等	342,219	117,545	298,371	110,892	1.15	1.06
(N T T - A 型 事 業)	(227,562)	(91,864)	(208,573)	(90,653)	(1.09)	(1.01)
道 路 開 発 資 金	82,928	41,499	102,850	51,450	0.81	0.81
道 路 整 備 計	8,403,241	3,530,626	8,417,548	3,458,250	1.00	1.02
[再 掲]						
高 規 格 幹 線 道 路	2,803,842	811,341	2,690,418	709,403	1.04	1.14
地 域 高 規 格 道 路	320,451	193,680	194,398	123,581	1.65	1.57
住 宅 宅 地 関 連 幹 線 道 路 整 備 事 業 (一 般 会 計)	7,873	4,000	8,920	4,500	0.88	0.89

- (注) 1.一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)及び(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、国費担当分を含む。
- 2.一般道路の各区分の計数には、旧N T T - B型事業、事業費569,613百万円(前年度569,764百万円)、国費298,066百万円(前年度 298,066百万円)を含む。
- 3.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。
- 4.有料道路事業の各区分の計数には、(N T T - A型事業)を含む。
- 5.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算額9年度 57,340百万円、前年度 78,050百万円を含む。
- 6.地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。
- 7.再掲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。
- 8.再掲の地域高規格道路の計数は、一般道路にかかる額を計上している。
- 9.この他に街並み・まちづくり総合支援事業(建設省全体で事業費 402億円、国費 135億円)がある。

2

(1) 道路整備予算のポイント。
経済構造の改革を支援

(1) 高規格幹線道路、地域高規格道路の集中的整備

活力ある地域経済の発展を支援するため、全国

表7 平成9年度財政投融资等総括表

(単位：百万円)

区 分	資金内訳	財政投融资	道路特会 出 資 等	民間借入金等	業務収入等	合 計
日本道路公団	9 年度 (A)	2,190,000	250,522	674,000	2,213,929	5,328,451
	前年度 (B)	1,926,000	209,678	335,100	2,037,219	4,507,997
	比較(A)-(B)	264,000	40,844	338,900	176,710	820,454
首都高 速団 道路 公 団	9 年度 (A)	400,200	25,000	51,000	328,454	804,654
	前年度 (B)	414,800	23,100	12,100	331,636	781,636
	比較(A)-(B)	△14,600	1,900	38,900	△3,182	23,018
阪神高 速団 道路 公 団	9 年度 (A)	415,900	39,400	42,000	220,377	717,677
	前年度 (B)	364,500	18,400	13,100	165,971	561,971
	比較(A)-(B)	51,400	21,000	28,900	54,406	155,706
本州四国 連絡橋公団	9 年度 (A)	309,700	43,377	277,900	79,796	710,773
	前年度 (B)	251,200	36,604	212,800	74,971	575,575
	比較(A)-(B)	58,500	6,773	65,100	4,825	135,198
東京湾横断道路 株式会社	9 年度 (A)	21,700	0	45,860	66,708	134,268
	前年度 (B)	51,400	0	34,124	76,800	162,324
	比較(A)-(B)	△29,700	0	11,736	△10,092	△28,056
合 計	9 年度 (A)	3,337,500	358,299	1,090,760	2,909,264	7,695,823
	前年度 (B)	3,007,900	287,782	607,224	2,686,597	6,589,503
	比較(A)-(B)	329,600	70,517	483,536	222,667	1,106,320

(注) 1. 本州四国連絡橋公団は、道路分である。
2. 民間借入金等とは、民間借入金、繰借債、外債である。

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、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmのネットワークを概成することを目標に、重点投資を行う。さらに、それと一体となって規格の高い幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路について、重点的に整備する。

(重点事項)

- ・高規格幹線道路の整備推進
事業費二八、〇三八億円(倍率一・〇四)
- ・供用予定 高速自動車国道の拡幅供用九〇km
を含め 五八七km
- ・東北横断自動車道いわき新潟線の完成により、太平洋側と日本海側の都市が直結
- ・本州四国連絡道路(神戸・鳴戸ルート)の完成により、近畿と四国の時間距離が大幅に短縮
- ・新規事業着手
京奈和自動車道・紀北西道路等 八箇所
- ・地域高規格道路の整備推進
事業費三、二〇五億円(倍率一・六五)
- ・供用予定
・東京湾横断道路の完成により、房総半島と首都圏西部の時間距離が大幅に短縮

(2) 地域の経済構造改革の支援

① 新産業創出基盤形成事業(仮称)

経済構造改革を進める上で鍵となる産業空洞化の防止と新規産業の創出のための環境整備を効率的・効果的に進めるため、地域産業集積活性化法案(仮称)に基づき、通商産業省と連携して産業集積の活性化を支援する「新産業創出基盤形成事業」を創設する。この

事業においては、都道府県等の策定する計画を支援するため、関連道路等の社会資本の重点的整備を行う。

(重点事項)

・新産業創出基盤形成事業の創設(新規)

新規約二〇地域

② 地域整備プロジェクトの支援

地域や民間の活力を誘導する効果の高い地域整備プロジェクトを積極的に支援する。「21世紀活力圏創造事業」、「地域活性化促進道路事業」、「ふるさと交流拠点事業」などにより、それらのプロジェクトに不可欠な道路等の基盤を重点的に整備する。

(重点事項)

・21世紀活力圏創造事業(地方都市の中心市街地の活性化支援等)

新規一〇地域

・21世紀活力圏創造事業(地方都市の中心市街地の活性化支援等)

等

継続一六圏域

・地域活性化促進道路事業(地域振興プロジェクトを支援する道路の重点的整備)

「世界イベント村ぎふ」(岐阜県)等一六八

プロジェクトを支援する道路整備を実施

・ふるさと交流拠点事業(道の駅)において

地域拠点整備を支援)

新規約二〇箇所、継続三八カ所

(3) 物流の効率化のための環境整備

関係省庁連携の下で総合物流施策大綱(仮称)

を平成八年度中に策定し、インフラ整備、規制緩和等の措置を総合的に講じることにより、物流の効率化等を図る。

① 国際交流インフラ推進事業

運輸省と連携して、国際港湾・空港、高規格幹線道路等の道路ネットワーク、広域物流拠点、情報通信インフラ(情報BOX等)などのインフラの重点的な整備により、国際交流の促進や広域的な連携、地域活性化のための地域の取り組みを支援する。

(重点事項)

・国際交流インフラ推進事業の創設(新規)

新規一〇地域

② 規制緩和の推進のための道路整備の推進

重要港湾、工場団地等の物流拠点を結ぶ主要な国道など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の大型化(総重量二五トン)に対応した道路ネットワーク(約二四、〇〇〇km)を概成する。このうち海上輸送コンテナ取扱港から物流拠点までの輸送ルート等である約一〇、〇〇〇kmの道路ネットワークについては、上記整備により、フル積載し

た状態の海上コンテナ(ISO規格四〇フィート)をトレーラー輸送することが可能となる。

(重点事項)

・主要な国道など物流上重要な路線について

橋梁の補修・補修を概成

事業費五六五億円(倍率一・〇七)

③ 物流輸送効率向上の支援

高規格幹線道路等のインターチェンジ周辺に道路と一体的に広域物流拠点を整備し、貨物車の積み替え、積載効率の向上を図る。さらに、都市内共同集配システムの構築や駐車施設等の整備を推進し、都市内物流効率化を推進する。

(重点事項)

・道路と広域物流拠点との一体的整備

秋田市等 新規五箇所、継続五箇所

(4) 新交通軸の形成

各地で提唱されている「新しい国土軸」、「多様な地域連携軸」の形成に向けた構想に関連する海峡横断道路等のプロジェクトに関して、本州四国連絡道路等において蓄積された技術を活用し、新たな技術開発を一層推進する。また、事業効果等の評価効果をとりとまとめるとともに、事業手法についての検討を行う。

(重点事項)

・新交通軸調査

事業費五・五億円(倍率一・一五)

(5)技術開発の重点的实施

新たな政策課題に対応するため、基礎的・先端的分野を中心に提案された研究開発テーマについて、共同研究や委託研究を推進する。

また、先端的・独創的研究開発テーマの予備的調査(一般会計)として、「次世代海上横断構造物の建設技術開発」に着手する。

特に、ITS(高度道路交通システム)やGIS(地理情報システム)など、開発ニーズが高く、新たな産業の創出にもつながる先端分野・境界分野における技術開発を重点的に推進する。

(重点事項)

・研究開発の推進及び関連事業の拡充

事業費一七五億円(倍率一・一一三)

(2)高度情報通信社会の推進を支援

(1)情報ハイウェイの整備

① 光ファイバー基幹網の整備支援

道路空間に民間の光ファイバー敷設可能な空間として、道路管理用光ファイバーの整備と併せて情報BOXを整備する。二一世紀初頭(二〇一〇年)までに概ね一五万kmを目標

に整備する。

また、情報通信ネットワークの信頼性向上等に資するため、電線共同溝の整備を強力に推進し、第三期電線類地中化五箇年計画を大幅に前倒し実施する。

さらに、都市のライフライン収容空間のネットワーキ化を図るため、共同溝整備を図る。

(重点事項)

・情報の整備

約一、九〇〇km

・電線共同溝の整備推進

約七五〇km

② 四五〇億円(倍率一・五七)

(2) 道路管理用光ファイバーの整備

地震や大規模災害時の即応体制の整備や管理の高度化、ITSの実現等を図るため、道路管理用光ファイバーを、平成七年度からの五年間で概ね一〇、〇〇〇kmを整備し、平成一一年度末には一六、〇〇〇kmとする。

(重点事項)

・道路管理用光ファイバーの整備推進

事業費八九億円(倍率三・〇五)

(2)ITS(高度道路交通システム)の研究

開発・整備

渋滞・交通事故等の道路交通問題解決の切り札であり、かつ、新産業創出の有望分野であるIT

Sについて、欧米における積極的な研究開発や国際標準化活動の動向も踏まえつつ、「ITS推進に関する全体構想」(平成八年七月策定)等に基づき、研究開発及び実用化を推進する。

自動運転道路システム(AHS)をはじめとするITSの研究開発や国際標準化活動の支援を推進する。

また、ノンストップ自動料金徴収システム(ETC)の試験運用の拡充やVICS(道路交通情報通信システム)サービスの高速道路での全国展開など、ITSの実用化を推進する。

(重点事項)

・研究開発等総合的な推進事業費(研究開発費)

七八億円(倍率一・〇九)

・自動運転道路システム(AHS)の研究開発

・効率的なシステム開発に関する調査研究

・国際標準化活動の支援

・ノンストップ自動料金徴収システムの試験運用の拡充

事業費七億円(倍率一・四一)

・VICSサービスの高速道路での全国展開と一般国道の通行規制区間等でのビーコン等インフラ整備

事業費三九八億円(倍率一・〇三)

(3) 安全で快適なまちづくりやくらしを支援

(1) 阪神・淡路大震災の復興対策及び道路防災・震災対策の推進

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り組み方針」(阪神・淡路復興対策本部策定)に基づき、被災地域の生活再建、経済の復興、安全な地域づくりを図るため、道路事業、土地区画整理事業等を推進する。

② 道路防災・震災対策の推進

道路橋の耐震性の向上を図るため、緊急度の高い橋梁について、平成七年度から三箇年計画で実施している震災対策緊急橋梁補強事業の概成を図る。また、トンネル抗口部等の緊急点検の結果、対策が必要とされた箇所について法面防災対策を推進する。さらに、道路上部斜面について治山事業と連携した落石対策を実施する。

(重点事項)

- ・震災対策緊急橋梁補強事業
- 約八、〇〇〇基について対策を実施し、
- 約二九、四〇〇基の対策を概成
- ・法面防災対策の実施
- 緊急点検結果により必要とされた八一一箇所のうち、約九割について対策工完了

・治山事業と連携した落石対策(新規)

新規約三五箇所

(2) 良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進

夜間騒音要請限度を超過している区間のうち、四車線以上で沿道の土地利用状況から緊急に対策を推進する必要がある区間を対象として、遮音壁の設置などの道路構造対策を推進する。また、沿道整備道路の指定を促進し、まちづくりと一体となった道路交通遮音対策を総合的に推進する。

また、自動車排出ガス(窒素酸化物、二酸化炭素)の削減を図るため、窒素酸化物総量削減計画等に基づき、道路ネットワーク等の整備、マルチモーダル施策、交通需要マネジメント(TDM)施策を推進する。また、低公害車の普及に向けた調査検討を進める。あわせて、道路環境技術三年計画(平成八年〜一〇年度)に基づき技術開発を推進するとともに、新技術の積極的な活用を図る。

(重点事項)

- ・道路交通騒音低減のための道路構造対策
- 事業費二、〇九六億円(倍率一・一五)
- ・沿道整備道路の指定
- 一般国道二四六号、二〇号、環状八号線等
- ・低公害車普及に向けた調査研究

神奈川県小田原市

(3) 交通の安全の確保

① 総合的な交通安全施策の推進

交通事故死者数は、九年ぶりに一万人を下回ったものの依然として厳しい状況に鑑み、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」等に基づく整備を推進し、特に全国平均に比べ事故発生率の高い都市において面的な事故削減策を集中的に実施する。

(重点事項)

- ・面的な事故削減等の実施(新規)
- 静岡県焼津市等 新規一五都市
- ・事故多発地点緊急対策事業
- 新規約六〇〇箇所、継続約四〇〇箇所
- ・コミュニティ・ゾーン形成事業 東京都杉並区等新規 約六〇箇所 継続約二三箇所

② 福祉空間形成のための道路交通環境の整備

高齢者・障害者等が安全に安心して社会参加できる福祉の生活空間を形成するため、高齢者・障害者等の参加の下に中心市街地等において幅の広い歩道や段差の切り下げ等によるバリアフリーの歩行空間ネットワークの整備を図る。また、福祉施設等周辺においては歩行環境の整備に併せて施設利用のためのアクセス道路を整備するなど道路交通環境の面

的整備を推進する。

また、総合設計制度等との組み合わせにより、公開空地を建築敷地としたままで道路区域とし、歩道等を整備する環境道路制度の活用を図る。

(重点道路)

・バリアフリーの歩行空間ネットワークの整備

中央地区(宇都宮市)等継続約二〇地区
福祉施設等周辺の道路交通環境整備

小倉地区(北九州市)等継続約三〇地区
・総合設計制度との組み合わせによる環境道路
制度の創設(新規)

(4)円滑な都市交通対策の実施

「新渋滞対策プログラム」に基づき、バイパス・環状道路、交差点立体化等の交通容量の拡大施策を推進するとともに、輸送効率の向上や交通量の時間的平準化を図る交通需要マネジメント(TDM)施策を本格的に実現する。

また、従来の交通容量の拡大施策及び交通需要マネジメント施策にバス路線の整備等の公共交通機関の再編成などを行うマルチモーダル施策を組み合わせた「都市圏交通円滑化総合計画」を策定し、事業を計画的・重点的に実施する。

(重点事項)

・渋滞が解消又は緩和される主要渋滞ポイント
新たに約一二〇箇所

・連続立体交差事業

新規三箇所、JR中央線(東京都三鷹市)立川市)等
継続六三箇所

・ロードプライシングを想定したケーススタディ(仮想実験)の実施(新規)

神奈川県鎌倉市

・「都市圏交通円滑化総合計画」策定(新規)数都市圏

・マルチモーダル施策

・路線電車走行空間改築事業の創設(新規)

愛知県豊橋市

・路上工事の削減

・非開削工法・共同施工を占用工事の許可条件にするなど基準の見直し(新規)

・埋没物件の浅層化による路上工事期間の短縮化(新規)

(5)既成市街地の再生・再構築

大都市圏における危険市街地の解消や地方圏における中心市街地の活力低下等に適切に対処するため、土地区画整理事業及び市街地再開発事業による防災上危険な市街地の解消や低未利用地を活用した都市拠点の形成、空き店舗等の集約による街区の再編等を進めるとともに、中心市街地のア

クセスピリテイ向上のための道路整備を推進する。

(重点事項)

・新たな都市拠点の整備

新規四箇所
錦糸町駅北口(東京都墨田区)、姫路駅周辺(兵庫県姫路市)、さいたま新都心地区(埼玉県大宮市等)等
継続六七箇所

3 道路事業の進め方の改革

(1)投資効果の向上

① 高規格幹線道路などの広域的なネットワークを形成する道路のほか、地域活性化を促進するプロジェクトに関連した道路整備などを中心として重点的な投資を行う。補助事業については、国と地方の適切な役割分担も、重点配分を行う。

〈例〉地方道・街路事業の一箇所当たりの事業費を平成七年度の一・五倍程度とする。

② 横断的な政策テーマについては省庁間で連携し効率的な事業を推進する。

(2)道路事業の効率化

① 海外建設資材の積極的な活用や道路関係公団の道路構造物についてのVE制度の試行などの建設コスト削減施策を着実に推進するとともに、新たな削減施策についても積極的に

取り組む。

- ② 都市内道路の整備を円滑に進めるため、買い取り要求への対応や代替地の確保を図る。また、埋蔵文化財の発掘調査期間を短縮するため、調査の効率化を図ることにより、遅延コストの軽減を図る。

(3) 道路事業の客観性の向上

- ① 事業着手及び供用目標年度を明らかにした「道路の整備に関するプログラム」を策定・公表する。

- ② 費用便益分析（B/C）を含めた評価指標（案）を踏まえ、新規事業の採択を行う。

五 あわりに

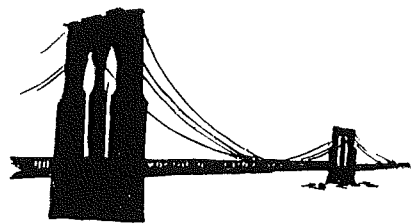
昨年末には、およそ五年ぶりに国土開発幹線自動車道建設審議会（国幹審）が開催され、新たに高速道路整備計画が三六区間九八二kmが追加され国土の骨格を形成する高速自動車交通網の整備に向けて前進することができた。

本年は二一世紀に届く新たな道路計画の策定を進めていく重要な年であり、最近の経済社会状況の変化を踏まえつつ、次世代が豊かな生活を享受できるように将来を十分に見据えた道づくりを目指してまいりたいと考えている。

また、計画の策定に当たっては、パブリック・

インボルブメントという国民の意見が計画に反映されるような手法をとっており、道づくりに関するご意見・ご提案を積極的に寄せいただくとともに、引き続き道路整備へのご理解とご協力をお願い申しあげる。

（道路局道路総務課企画官）



一般国道関係予算の概要

下保 修[※]

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等高規格幹線道路と一体となって全国的な幹線道路網を構成し、全国的な交流ネットワークの形成、安全で円滑なモビリティの確保、地域連携の強化及び地域振興支援等の機能を有し、我が国の社会活動を支える根幹的交通施設として重要な役割を担っている。

しかしながら、近年の交通量の増大に伴い、都市部及びその周辺を中心に交通混雑の深刻化、交通安全上の問題が顕在化し、山間部等では狭隘区間、防災上の危険区間、交通不能区間等が多く残されている。

たとえば、平成七年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、四〇九km（一〇・一％）しかない現状にある。また、改良済み区間四六、六〇一km（八七・四％）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）が二四、一七〇km（四五・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最終年として「ゆとり社会」に向けた道づくりを基本方針とし、特に、経済構造の改革を支援するとともに、活力ある地域の発展を導くため、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や地域高規格道路の整備を

重点的に進めるほか、地域振興プロジェクトを支援する地方都市の活性化のための生活・生産基盤整備に重点を置き計画的に推進する。

また、阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、災害に強い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アクセス道路の整備、交差点改良、立体交差等による渋滞対策を推進するほか、果敢・峠越えにおける交通不能区間の解消等に重点をおいて整備を進める。さらに、高度情報通信社会の進展を図るため、情報ハイウェイの整備、ITS（高度道路交通システム）の整備等を推進するほか、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、道路の緑化等を推進する。

表1 平成9年度高規格幹線道路新規事業箇所

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
一般国道自動車専用道路				
能越自動車道	国道470号 穴水道路	6	直轄	石川県
京奈和自動車道	国道24号 紀北西道路	12	直轄	和歌山県
北近畿豊岡自動車道	国道483号 和田山八鹿道路	14	直轄	兵庫県
南九州西回り自動車道	国道3号 出水阿久根道路	10	直轄	鹿児島県
西九州自動車道	国道497号 伊万里松浦道路	16	直轄	佐賀県
	小計	58		
高速自動車国道と並行する一般国道の自動車専用道路				
北海道横断自動車道	国道39号 北見道路	10	直轄	北海道
北海道横断自動車道	国道44号 釧路外環状道路(延伸)	7	直轄	北海道
四国横断自動車道	国道56号 宇和島道路(延伸)	8	直轄	愛媛県
	小計	25		
	合計	83		

以下に平成九年度の一般国道関係予算の概要について述べる。

一 高規格幹線道路の整備

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とともに、地域産業の活性化を促し、経済構造の改革を支援するため、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の概成を目標に、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、京奈和自動車道等大都市圏を中心に積極的な事業展開を図るとともに、京奈和自動車道(国道二四号 紀北西道路)、南九州西回り自動車道(国道三号 出水阿久根道路)等五八kmの区間の事業に着手する予定である。

また、高速自動車国道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路の整備を促進し当面活用するとともに、北海道横断自動車道(国道二九号 北見道路)、四国横断自動車道(国道五六号 宇和島道路(延伸)等二五kmの区間の事業に着手する予定である(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、名古屋環状二号線等の事業について継続実施する。

二 地域高規格道路

全国的な高規格幹線道路と一体となって幹線道路網を形成し、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、長期的には六、〇〇〇km(一八、〇〇〇km)の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二月に「候補路線」として一〇七路線、「計画路線」として一三八路線が指定され、平成八年八月三〇日付で「整備区間」二六八kmが新たに指定されたところである。

なお、平成九年度の主な新規事業は直轄事業として、会津縦貫北道路(国道一二二号 会津縦貫北道路)等六四km、補助事業として、西関東連絡道路(国道一四〇号 甲府山梨道路)等八九kmに着手する予定である(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狭隘区間の解消、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、過疎対策の推進等に極めて大きな役割を有する事業であり、指定区間及び権限代行区間については直轄事業により、それ以外の区間については補助事業によりそれぞれ整備を進めている。

直轄事業においては権限代行区間として、長野一四八号(小谷道路)、高知・愛媛一九四号(寒風

表2 平成9年度地域高規格道路新規事業箇所

路線名	箇所名	延長(km)	県名
(直轄)			
渡島半島横断道路	国道230号 国縫道路	15	北海道
宮古盛岡横断道路	国道106号 都南川目道路	6	岩手県
会津縦貫北道路	国道121号 会津縦貫北道路	12	福島県
新潟山形南部連絡道路	国道113号 鷹ノ巣道路	4	新潟県
富山高山連絡道路	国道41号 猪谷楡原道路	7	富山県
東広島廿日市道路	国道2号 広島南道路(II期)	6	広島県
徳島環状道路	国道192号 徳島南環状道路(II期)	3	徳島県
熊本天草幹線道路	国道57号 熊本宇土道路	4	熊本県
名護東道路	国道58号 名護東道路	7	沖縄県
	小計	64	
(補助)			
弘前黒岩IC連絡道路	国道102号 弘前尾上道路	3	青森県
本荘大曲道路	国道105号 大曲西道路	8	秋田県
銚子連絡道路	国道126号 山武東総道路	6	千葉県
西関東連絡道路	国道140号 甲府山梨道路	5	山梨県
上越魚沼地域振興快速道路	国道253号 三和安塚道路	9	新潟県
金沢外環状道路	国道305号 金沢外環状道路	5	石川県
濃飛横断自動車道	国道256号 金山下呂道路	5	岐阜県
金谷御前崎連絡道路	国道150号 南遠道路	7	静岡県
四日市インターアクセス道路	国道477号 四日市湯の山道路	7	三重県
新御堂筋・延伸	国道423号 箕面道路	7	大阪府
北条湯原道路	国道313号 北条倉吉道路	4	鳥取県
江府二次道路	国道183号 生山道路	3	鳥取県
美作岡山道路	国道374号 湯郷勝央道路	5	岡山県
江府三次道路	国道183号 高道路	3	広島県
小郡秋道路	国道490号 太田絵堂道路	7	山口県
大洲・八幡浜自動車道	国道197号 名坂道路	2	愛媛県
西彼杵道路	国道202号 江上バイパス(延伸)	3	長崎県
	小計	89	
	合計	153	

山道路)等の路線について事業を継続実施するとともに、埼玉・山梨一四〇号(雁坂道路)、宮崎・大分三三六号(三国峠道路)等について供用を図るほか、新たに岐阜三六〇号の宮川細入道路(II期)の事業に着手する予定である。また、指定区間では北海道二二九号(沼前道路)、一三三六号(上杵臼道路)等の路線について事業を継続実施する。補助事業においても、冬季交通不能区間の解消を

図るべく岩手三四三号(鶯ヶ森道路)の供用を図るほか、福島三四九号、新潟三五二号、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振興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、第11次五箇年計画期間内の供用箇所等早期に整備効果が発現できる箇所等を中心に、計画的かつ重点的に事業の展開を図る。また、防災・震災対策や、沿道環境の改善とゆとりとあ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。

平成九年度は、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を重点として、地域振興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し、直轄事業においては、埼玉一六号(大宮バイパス)、岡山二号(岡山バイパス)等の供用を図るとともに、補助事業においても、茨城一二四号(波崎〜神栖拡幅)、高知一九五号(南国バイパス)等について積極的な展開を図る。

(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、従来からその計画的・体系的な整備の促進に努めてきているところである。しかしながら、道路交通需要の大きな伸びにより、道路交通渋滞の状況は悪化しており、渋滞による交通事故の増加、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、平成九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し、直轄事業においては、群馬一八号(高崎安中拡幅)、鹿児島一〇号(始良バイパス)等、補助事業においては、茨城三四九号(常陸太田南バイパス)等の供用を図る。

(3) 交通安全対策

改築事業の推進が交通の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、平成二年度実施の「落石等危険箇所点検(防災点検)」やトンネル坑口部等の法面・斜面の緊急点検結果(平成八年六月)に基づき、緊急性の高い箇所から法面防護工(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) 都市モノレール・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都市モノレール等の整備を推進する。

(7) その他

耐荷力の不足している老朽橋の架替、踏切道の改良などの事業を推進するほか、半島振興対策道路(昭和六三年一月三日官報告示)等の整備促進を図る。

四 住宅地関連幹線道路整備

住宅宅地の提供に関連する道路整備は欠くことのできない。団地内道路や幹線道路までのアクセス道路については、住宅宅地関連公共施設整備促進事業として別枠の予算により整備を推進してきたいところである。

一方、アクセス道路の取り付く一般国道等の幹線道路についても整備の促進に努めているところであるが、住宅宅地開発に追いつかず混雑が発生している場合も少なくない。

このため、住宅宅地開発に関連する幹線道路の円滑な交通を確保するため、住宅宅地開発地域からのアクセス道路が取り付く補助国道を住宅宅地関連幹線道路事業(幹線関公事業)により整備の促進を図る。

五 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共施設が多数埋没されており、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三十八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成八年度末までの整備延長は、約三九〇kmに達する見込みである。

平成九年度は、仙台・東京・川崎・横浜・静岡・名古屋・京都・大坂・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整備を推進し、さらに約二〇kmの延伸を図る予定である。

六 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、電力線等をまとめて収容する空間「電線共同溝（C・C・BOX）」の整備を積極的に推進する。

平成九年度は、関係機関の協力のもと、第三期電線類地中化五箇計画を大幅に前倒しするほか、コミュニティゾーンを形成する住宅地などで新たに整備する。

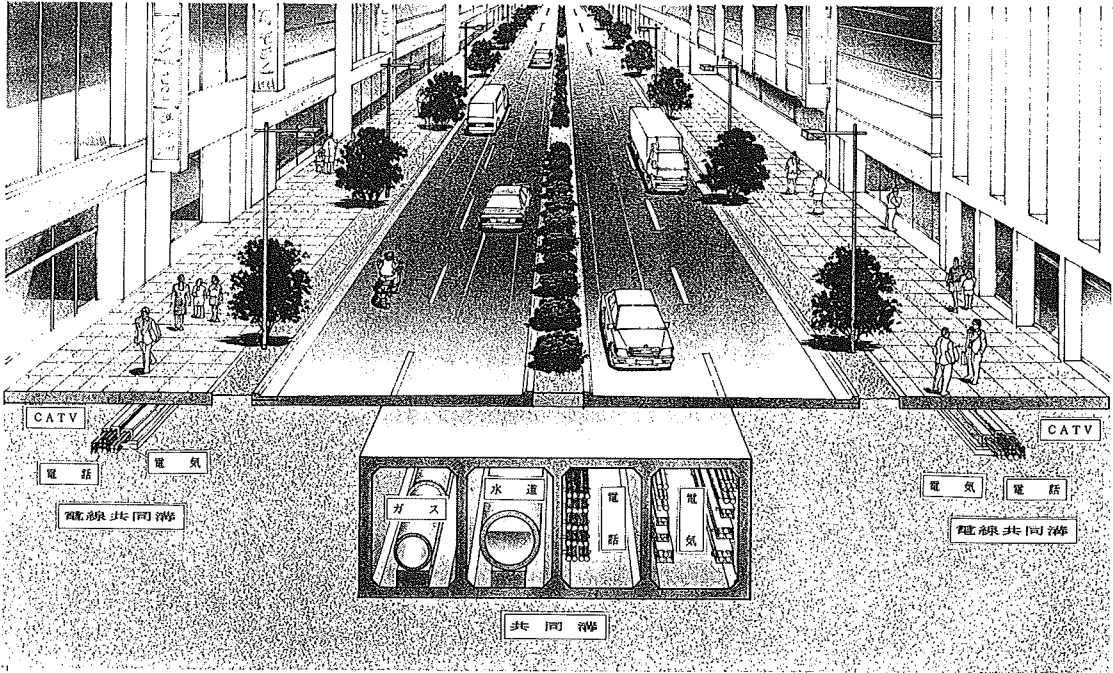


図1 共同溝・電線共同溝のイメージ図

七 維持修繕

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

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

平成九年度は、新たな指定区間編入、バイパス完成に伴う延長の補正などにより、全国で国が直轄管理する指定区間が、一五一路線一九、八四一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、防震災対策事業として平成二年度防災点検、トンネル坑口部等

緊急点検、平成三年度震災点検に基づき対策が必要なものについて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行い、補修は、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、トンネル坑口部等緊急点検に基づく災害防除事業を実施する。

八 雪 寒

第十次雪寒五箇年計画（平成五～平成九年）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エッド、なだれ防止柵、消雪パイプ、チェーン着脱場等の整備を図ることとし、凍雪害防止事業については、流雪溝・推雪幅確保等の整備を推進する。

九 交通安全

平成九年度は、第六次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の二年度として、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、事故多発地点において、交差点改良や歩道等の整備を二種事業とあわせて集中的に実施し、「事故多発地点緊急対策事業」を推進する。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）等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。

（※道路局国道課建設専門官）
（※道路局国道課建設専門官）

高速自動車国道関係予算の概要

奥谷 正

一 概 要

高速自動車国道は、地域間の交流を支え、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一一、五二〇kmのネットワークの完成を目標としている。

平成九年度の高速自動車国道関係予算は、一兆一、七四四億円（うち社会資本整備事業費六四億円）の建設費をはじめ、維持改良費、調査費、建設利息からなる事業費一兆六、八九七億円で政府案が決定された。

一方、国の助成措置については、適正な料金水準のもと採算性を確保しつつ、高速自動車国道の積極的な整備及び震災対策緊急橋梁補強事業を推進するため二、四五六億円（対前年度比一九％の伸び）の国費助成の拡充が決定された。

資金計画としては、財政投融资が一兆七、七四九億円で全体資金の約四割を占めているのをはじめとして、縁故債一、一三四億円、外債八五九億円、民間借入金四、〇七〇億円、業務収入等一兆九、六六七億円をそれぞれ計画するとともに、政府出資金等二、四五六億円を予定している。

以下、項目別に予算の概要を延べるとともに、昨年一二月に行われた第三〇回国土開発幹線自動車道建設審議会についても簡単にふれることとする。

二 建設費

平成九年度の高速自動車国道建設費は、一兆一、七四四億円で、このうち、開発インターチェンジをNTT-A型事業として整備するため六四億円（五二・五％NTT資金、四七・五％開発者負担

金）を社会資本整備事業費として計上している。

平成八年度は、中国横断自動車道・岡山総社（北房ジャンクション間四〇・六kmにより瀬戸大橋を介して太平洋側と日本海側が高速道路で直結され、地域連携軸が完成するとともに、関越自動車道上越線の小諸（更埴ジャンクション間三六・八km）の供用により高速自動車国道の供用延長が六、〇〇〇kmを達成する等高速ネットワークの充実を図り、また、渋滞対策として名神高速道路、東北縦貫自動車道等の改築事業を積極的に推進してきたところである。さらに、第二東名・名神高速道路をはじめとする平成五年施行命令区間についても重点的に整備を推進しているところである。

平成九年度は、第二東名・名神高速道路、東九州自動車道等の建設を重点的に推進するとともに、名神高速道路、中央自動車道等の改築事業を推進

表1 平成9年度高速自動車国道供用予定区間

道路名	区間	延長(km)
北海道縦貫自動車道	虻田洞爺湖～長万部	49.3
東北横断自動車道	秋田南～秋田北	16.2
〃	北上西～湯田	21.6
〃	朝日～酒田	31.3
〃	西会津～津川	22.4
関越自動車道	信州中野～中郷	38.0
東海北陸自動車道	尾西～一宮木曾川	3.8
〃	郡上八幡～白鳥	16.6
第二東海自動車道	名古屋～東海	5.1
北陸自動車道	新潟～新潟亀田	6.0
山陽自動車道	三木小野～山陽姫路東	21.5
〃	三木ジャンクション～木見	9.6
近畿自動車道	舞鶴西～舞鶴東	9.8
四国縦貫自動車道	脇町～美馬	11.5
四国横断自動車道	南伊予	17.9
小計		280.6
(改築)		
東北横断自動車道	村田ジャンクション～笹谷 (4車線化)	(17.5)
名神高速道路	京都南～吹田 (6車線化)	(27.4)
九州縦貫自動車道	八代～人吉 (4車線化)	(27.1)
〃	鳥栖～久留米 (6車線化)	(9.3)
九州横断自動車道	東さのぎ～嬉野 (4車線化)	(9.1)
小計		(90.4)
平成8年度末 供用延長(予定)		6,114.3km
平成9年度末 供用延長(予定)		6,394.9km

※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含めない。

表2 平成9年度高速自動車国道の予算内訳
(単位:百万円)

区分	9年度予算(A)	8年度予算(B)	比較増減(A-B)	(A)/(B)
(事業計画)				
建設費	1,174,360	1,140,200	34,160	1.03
(うち社会資本整備事業費)	(6,360)	(6,200)	(160)	(1.03)
維持改良費	353,660	347,450	6,210	1.02
調査費	5,783	5,068	715	1.14
建設利息	155,867	168,009	△12,142	0.93
小計	1,689,670	1,660,727	28,943	1.02
業務管理費等	254,688	243,098	11,590	1.05
業務外支出等	2,655,510	2,009,437	646,073	1.32
合計	4,599,868	3,913,262	686,606	1.18
(資金計画)				
政府出資金等	245,600	206,655	38,945	1.19
社会資本整備事業収入	6,360	6,200	160	1.03
政府借入金	3,339	3,255	84	1.03
開発者負担	3,021	2,945	76	1.03
財投資金	1,774,900	1,586,000	188,900	1.12
縁故債	113,400	80,600	32,800	1.41
外債	85,900	78,900	7,000	1.09
民間借入金	407,000	132,700	274,300	3.07
業務収入等	1,966,708	1,822,207	144,501	1.08
合計	4,599,868	3,913,262	686,606	1.18

三 維持改良費

高速自動車国道においては、供用延長が毎年二〇〇km程度伸び、さらに東名・名神高速道路をはじめとして、供用後の経過年数も年々増加していることや車両の大型化による老朽化対策等、維持管理関係費の所要額が増加する傾向の中で、一層の経費節減と効率的な維持管理に努めているところである。

平成九年度は、依然憂慮すべき状況にある交通事故の発生状況に鑑み、「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)」(平成八年度～平成一二年度)に基づき、昨年引き続き総合的な交通安全対策に積極的に取り組むこととし、さらに、先の「阪神・淡路大震災」を踏まえ、緊急的に既設橋梁の耐震性向上を図るため「震災対策緊急橋梁補強事業」により、

橋梁の補強を計画的に進めるほか、沿道環境の一層の改善を図るため遮音壁の整備等による総合的な環境対策を積極的に実施することとしている。また、利用者サービスの向上策として、道路情報サービスをリアルタイムで提供することのできるVICSサーブिस(道路交通情報通信システム)の全国展開を図るとともに渋滞対策等についても積極的に推進することとしている。

これらを踏まえ、平成九年度の維持改良費としては、改良費、防災対策費及び維持管理費の合計三、五三七億円を計上しているところである。

改良費では、交通安全施設整備等の交通安全対策を実施する他、インターチェンジの改良等の渋滞対策、舗装改良、橋梁における荷重の二五トン

ある。また、東北横断自動車道いわき新潟線の完成により東北と近畿以西を結ぶルート、山陽自動車道と中国縦貫自動車道との直結により近畿と中国を結ぶルートが複数化されるのをはじめ一〇道一五区間二八〇・六kmの新規供用を図るとともに、名神高速道路京都南～吹田間二七・四kmの六車線改築事業を完成させるなど、あわせて三七一・〇kmの完成・供用を図る。これにより、平成九年度末における供用延長は約六、三九五km(法定予定路線一一、五二〇kmの約五六%)に達する予定である。

化等に対応した補強、道路情報提供設備の拡充及び遮音壁設置等の環境対策等を実施することとしている。

防災対策費では、災害の予防のための法面の補強、異常気象時及び地震等における危険箇所対策を行うこととし、平成九年度においては特に、「震災対策緊急橋梁補強事業」の最終年として橋梁の震災対策予定箇所における補強等を完成させる。維持管理費では、道路の点検、清掃、雪氷作業、事故復旧工事、施設の保守・更新、小修繕工事等を実施し、道路の機能を正常、良好に維持することとしている。

四 調査費

平成九年度の調査費は、五八億円となっている。予算内容は、測量・地質・設計調査等の事業計画を策定するための技術調査、高速自動車国道の経営計画や採算性確保の検討及び交通量の調査等を行う経済調査、事業区域内の埋蔵文化財の発掘調査等を行う特別調査等である。

五 第三〇回国土開発幹線自動車道建設 審議会

平成八年一二月二七日に開催された第三〇回国土開発幹線自動車道建設審議会（国幹審）において新たに三六区間九八二kmの整備計画と二五区間

八八六kmの基本計画を策定するとともにジャンクション、インターチェンジの追加二六箇所等を決定した。

今回の国幹審は、平成七年一月に提言された道路審議会中間答申を踏まえ、国幹審に先立ち高速自動車国道整備の基本的考え方を公表し、広く利用者等より意見を聴取するなど、透明性・客観性を確保するための手続き等を見直すとともに、整備計画の規模に一定の限度を設け、さらに全国プールの負担軽減を図るべく国幹道に並行する一般国道自動車専用道路による代替を活用していくことを明らかにするなど従来の国幹審とは異なる様々な工夫や新しい取り組みが行なわれた。

国幹審の場においては新たな整備計画を編入した場合の料金見通しを明らかにし、これを踏まえて審議を行ったが、特に、様々な工夫・努力を行い近年の低い金利や物価の安定を前提とし、基本的には料金を上げないでプール全体の採算性を確保する試算をうちだした。

六 おわりに

高速自動車国道事業の平成九年度政府予算は、事業費一兆六、八九七億円、政府出資金等国費の大幅増額と、さらに資金コスト三％路線に日本海沿岸東北自動車道、中部横断自動車道の追加が決定され、第11次道路整備五箇年計画の最終年度と

して、計画的な事業進捗を図ることとしている。

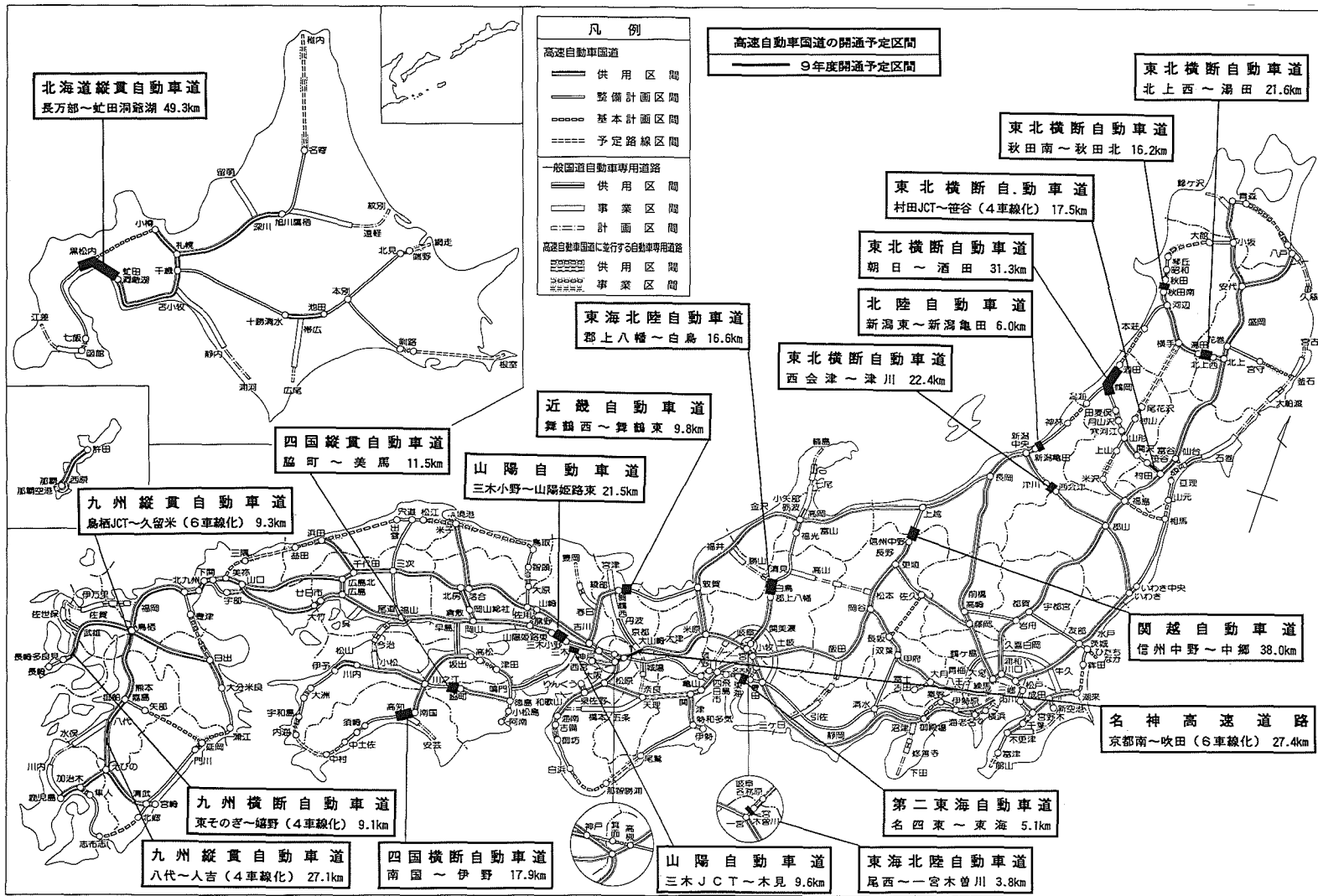
高速自動車国道は、人や物の輸送の大動脈として、国土の均衡ある発展を図り、我が国の産業経済及び国民生活を支えるために不可欠な社会資本であり、国民各層から強い期待が寄せられている。その整備については、着実に進んでいるものの、有料道路として整備を早急に推進していく上で、長期的な採算性は、将来に亘って必ずしも樂觀は許されない状態にある。今後とも合理化に関する事業総点検等に基づき、より徹底したコスト意識を念頭においた経営の合理化に努めるとともに、公的助成の拡充を行い、適正な料金水準のもとで、採算性を確保しつつ、高速自動車国道の整備を進めていく所存である。

また、高速自動車国道の整備促進のためには、設計協議、用地買収、文化財調査等の支援・協力と地域住民の理解が不可欠である。

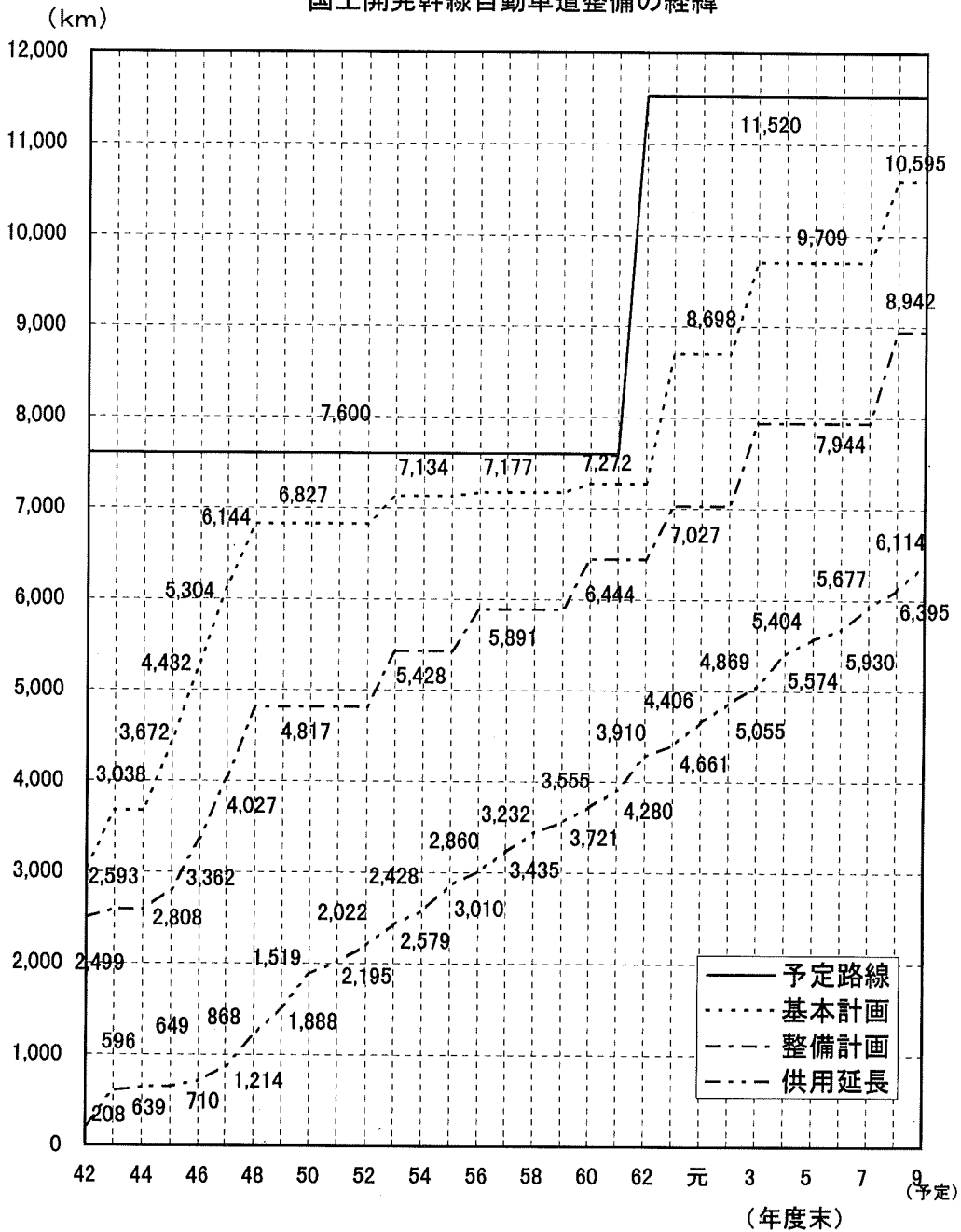
今後とも関係各位の一層のご理解とご協力を得て、高速自動車国道の積極的かつ重点的な整備の推進を図ってまいりたい。

（道路局高速国道課課長補佐）

高規格幹線道路網図



国土開発幹線自動車道整備の経緯



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	H3.12.7
6,000km供用	H8.11.14

関越自動車道 小諸～更埴JCT等

有料道路関係予算の概要

増田 博行

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り、現下の厳しい財政状況のもとでは、有料道路制度を有効に活用することが必要となっている。

平成九年度有料道路関係予算額は、五箇年計画対象事業費で、三兆三、八三三億円であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は、四〇％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、各公団等におけるより徹底した建設・管理費の節減等事業の一層の効率化を進めるとともに、償還期間の見直し等と国及び地方公共団体に

による助成措置の拡充を図る。

以下、有料道路の事業主体別に予算の概要を述べることにする。

一 日本道路公団

1 概要

平成九年度予算額は、日本道路公団全体で五兆三、二八五億円（対前年度比一・一八倍）であり、そのうち高速自動車国道が四兆五、九九九億円（対前年度比一・一八倍）、一般有料道路が七、二八六億円（対前年度比一・二三倍）となっている（表2）。

2 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五〇路線の建設を推進し、うち「伊勢湾岸道路」等一六道路一・二三・六kmを供用し、「神戸西バイパス」(五・六km)の明石海峡大橋にあわせた完成を図る（表3）。

また、新規路線として「今治小松自動車道（今治小松道路）」(一三・〇km)の建設に着手する（表4）。

さらに、日本道路公団と東京湾横断道路株式会社との間で建設協定を締結し、事業を推進している「東京湾横断道路」(二五・一km)を供用させる。

これらの事業を推進するため、一般有料道路建

表1 平成9年度道路関係予算総括表

(単位：百万円)

区 分	9 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍率(A)/(B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	5,019,901	2,994,798	5,017,245	2,986,734	1.00	1.00
有 料 道 路	3,383,340	535,828	3,400,303	471,516	1.00	1.14
日本道路公団	1,892,360	253,861	1,916,025	212,933	0.99	1.19
首都高速道路公団	361,727	37,998	447,822	40,666	0.81	0.93
阪神高速道路公団	323,348	41,548	291,542	18,971	1.11	2.19
本州四国連絡橋公団	313,331	43,377	271,770	36,604	1.15	1.19
東京湾横断道路株式会社	124,767	0	149,973	0	0.83	—
地方道路公社等 (NTT-A型事業)	342,219 (227,562)	117,545 (91,864)	298,371 (208,573)	110,892 (90,653)	1.15 (1.09)	1.06 (1.01)
道路開発資金	82,928	41,499	102,850	51,450	0.81	0.81
道 路 整 備 計	8,403,241	3,530,626	8,417,548	3,458,250	1.00	1.02
[再 掲]						
高規格幹線道路	2,803,842	811,341	2,690,418	709,403	1.04	1.14
地域高規格道路	320,451	193,680	194,398	123,581	1.65	1.57

- (注) 1. 有料道路事業の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。
2. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社等への融資予定額9年度57,340百万円、前年度78,050百万円を含む。
3. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。
4. 再掲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。
5. 再掲の地域高規格道路の計数は、一般道路にかかる額を計上している。
6. この他に街並み・まちづくり総合支援事業(建設省全体で事業費402億円、国費136億円)がある。

表2 平成9年度日本道路公団予算総括表(高速・一般別)

(単位：百万円)

区 分	9 年 度 (A)			前 年 度 (B)			倍率(A)/(B)		
	高 速	一 般	計	高 速	一 般	計	高速	一般	計
(事業計画)									
建設費	1,174,360	113,000	1,287,360	1,140,200	165,300	1,305,500	1.03	0.68	0.99
(うち社会資本整備事業費)	(6,360)	(0)	(6,360)	(6,200)	(0)	(6,200)	(1.03)	(—)	(1.03)
維持改良費	353,660	41,360	395,020	347,450	37,850	385,300	1.02	1.09	1.03
調査費	5,783	1,080	6,863	5,068	990	6,058	1.14	1.09	1.13
建設利息	155,867	47,250	203,117	168,009	51,158	219,167	0.93	0.92	0.93
小 計	1,689,670	202,690	1,892,360	1,666,727	255,298	1,916,025	1.02	0.79	0.99
業務管理費等	254,688	48,463	303,151	243,098	45,696	288,794	1.05	1.06	1.05
業務外支出等	2,655,510	477,430	3,132,940	2,009,437	293,741	2,303,178	1.32	1.63	1.36
合 計	4,599,868	728,583	5,328,451	3,913,262	594,735	4,507,997	1.18	1.23	1.18
(資金計画)									
政府出資金等	245,600	4,922	250,522	206,655	3,023	209,678	1.19	1.63	1.19
社会資本整備事業収入	6,360	0	6,360	6,200	0	6,200	1.03	—	1.03
政府借入金	3,339	0	3,339	3,255	0	3,255	1.03	—	1.03
開発者負担金	3,021	0	3,021	2,945	0	2,945	1.03	—	1.03
財 投 資 金	1,774,900	415,100	2,190,000	1,586,000	340,000	1,926,000	1.12	1.22	1.14
緑 故 債	113,400	15,600	129,000	80,600	19,400	100,000	1.41	0.80	1.29
外 借 債	85,900	9,100	95,000	78,900	11,100	90,000	1.09	0.82	1.06
民間借入金	407,000	43,000	450,000	132,700	12,400	145,100	3.07	3.47	3.10
業務収入等	1,966,708	240,861	2,207,569	1,822,207	208,812	2,031,019	1.08	1.15	1.09
合 計	4,599,868	728,583	5,328,451	3,913,262	594,735	4,507,997	1.18	1.23	1.18

(注) 社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

設費等として二、〇二七億円（対前年度比〇・七
九倍）を計上している。

3 道路管理の強化

一般有料道路において、大型車の多い道路等の

わだち掘れ等の対策として舗装のオーバーレイ、
橋梁床版等の補強対策、防護柵等の整備、道路情
報提供施設の整備を実施するとともに、震災対策
緊急橋梁補強事業については平成九年度に概成を
図る。

また、救急体制の強化並びに維持管理の充実を
行い、道路管理の強化を図る。

表3 平成9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)
深川留萌自動車道 (深川沼田道路)	一般国道233号	北海道深川市香江町字向陽 ～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
秋田外環状道路	一般国道7号	秋田県秋田市上新城道川 ～秋田県南秋田郡昭和町大久保	9.5
米沢南陽道路	一般国道13号	山形県米沢市窪田町 ～山形県東置賜郡高島町大字深沼	8.8
湯沢横手道路	一般国道13号	秋田県湯沢市沖鶴 ～秋田県南鹿郡十文字町梨木羽場	7.7
千葉東金道路(二期)	一般国道126号	千葉県山武郡横芝町遠山 ～千葉県東金市山田	16.1
東京湾横断道路	一般国道409号	神奈川県川崎市川崎区浮島町地先 ～千葉県木更津市中島	15.1
東京湾横断道路連絡道	一般国道409号	千葉県木更津市中島 ～千葉県袖ヶ浦市神納	3.9
伊勢湾岸道路	一般国道302号	愛知県東海市新宝町 ～愛知県名古屋港区金城ふ頭一丁目	4.1
中部縦貫自動車道 (安房峠道路)	一般国道158号	岐阜県吉城郡上宝村大字平湯 ～長野県南安曇郡安曇村中ノ湯	5.7
米子道路	一般国道9号	鳥取県西伯郡大山町安原 ～鳥取県米子市尾高	5.2
安来道路	一般国道9号	鳥取県米子市陰田町 ～鳥取県安来市佐久保町	6.6
高松東道路	一般国道11号	香川県大川郡津田町鶴羽 ～香川県木田郡三木町井上	13.3
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	熊本県八代市東方町 ～熊本県八代市平山新町	6.6
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
神戸西バイパス	一般国道2号	兵庫県神戸市垂水区名谷町 ～兵庫県神戸市西区伊川谷伊吹	5.6

表4 平成9年度日本道路公団一般有料道路新規着手路線

道路名	路線名	区 間	延長(km)
今治小松自動車道 (今治小松道路)	一般国道196号	愛媛県今治市長沢 ～愛媛県周桑郡小松町妙口	13.0

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中央環状新宿線第一二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板橋足立線・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。
- ④ また、東京湾横断道路と連結し、京浜地域と房総

地域を結ぶ高速川崎縦貫線の浮島JCT及び浮島出入口を完成し、開通を図る。

- ⑤ 埼玉県中枢都市と東京都心部を結び、新大宮バイパス等の混雑緩和を図る高速大宮線の一部区間(美女木JCT阿弥八・〇km)の完成を図り、平成一〇年度早期の開通を目指す。
- ⑥ 高速道路のより一層の安全を図るため、震災対策緊急橋梁補強、支承・連結装置の耐震性向上対策を継続実施するとともに、新たに地盤流動対策についても着手する。このうち震災対策緊急橋梁補強については平成九年度に概成を図る。
- ⑦ 道路交通騒音低減対策の推進を図るため、新型遮音壁、裏面吸音板、環境施設帯等の設

置を推進する。

- ⑧ 営業路線の混雑緩和を図る出口等の増設、車線拡幅、ジャンクションの改良等を継続実施するとともに、新たに有明JCT付近改良に着手する。
 - ⑨ 利用者サービスの向上を図るため、所要時間情報提供等の交通管制施設等の改善・充実に継続実施する。このうち、平成八年度から運用を開始している道路交通情報通信システム(VICS)については情報提供端末装置(ビーコン)の増設を完了し情報提供サービスの拡充を図る。
- 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三、六一七億円(対前年度比〇・八一倍)を計上している(表5)。

2 阪神高速道路公団

前事業年度に引き続き大阪池田線(延伸部)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おいて、関連路線(湾岸線(七期)、北神戸線等)線等
- ② 第二環状線を形成する淀川左岸線・大和川

の整備促進を図る。

また、

- ③ 高速道路のより一層の安全を図るため、震

表5 首都高速道路公団 (単位：百万円)

区 分	9年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設事業費等	94,700	142,900	0.66
社会資本整備事業費	30,000	44,361	0.68
高速道路改築事業費	104,177	132,075	0.79
関連街路分担金	1,600	2,200	0.73
調査費	1,214	1,214	1.00
維持修繕費	48,860	47,751	1.02
建設利息	81,176	77,321	1.05
小計	361,727	447,822	0.81
事業管理費等	442,927	333,814	1.33
合 計	804,654	781,636	1.03
(資金計画)			
出 資	50,000	46,200	1.08
政 府	25,000	23,100	1.08
地方公共団体	25,000	23,100	1.08
社会資本整備事業収入	25,996	35,132	0.74
政府借入金	12,998	17,566	0.74
地方公共団体借入金	12,998	17,566	0.74
財 投	400,200	414,800	0.96
緑 故	25,500	6,100	4.18
民間借入金	25,500	6,000	4.25
業務収入	277,458	273,404	1.01
合 計	804,654	781,636	1.03

表6 阪神高速道路公社 (単位:百万円)

区 分	9 年 度		倍 率 (A)/(B)
	(A)	(B)	
(事業計画)			
高速道路建設事業費	106,000	136,500	0.78
社会資本整備事業費	6,394	1,706	3.75
高速道路改築事業費	142,814	73,975	1.93
関連街路分担金	25	60	0.42
調 査 費	836	836	1.00
維持修繕費	30,381	26,852	1.13
建設利息	36,898	51,613	0.71
小 計	323,348	291,542	1.11
業務管理費等	394,329	270,429	1.46
合 計	717,677	561,971	1.28
(資金計画)			
出 資 金	78,800	36,800	2.14
政 府 金	39,400	18,400	2.14
地方公共団体	39,400	18,400	2.14
社会資本整備事業収入	4,296	1,142	3.76
政府借入金	2,148	571	3.76
地方公共団体借入金	2,148	571	3.76
財 投 資 金	415,900	364,500	1.14
縁 故 債	33,000	4,100	8.05
民間借入金	9,000	9,000	1.00
業務収入等	176,681	146,429	1.21
合 計	717,677	561,971	1.28

表7 本州四国連絡橋公社 (単位:百万円)

区 分	9 年 度		前 年 度		倍 率	
	(A)		(B)		(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	209,469	209,436	201,077	201,049	1.04	1.04
調査費	548	531	609	592	0.90	0.90
維持管理費	10,068	8,525	8,206	7,297	1.23	1.17
建設利息等	94,839	94,839	62,832	62,832	1.51	1.51
小 計	-	313,331	-	271,770	-	1.15
業務管理費等	18,697	17,348	20,610	19,294	0.91	0.90
業務外支出等	484,592	380,094	356,894	284,511	1.36	1.34
合 計	818,213	710,773	650,228	575,575	1.26	1.23
(資金計画)						
出 資 金	65,066	65,066	54,906	54,906	1.19	1.19
政 府 金	43,377	43,377	36,604	36,604	1.19	1.19
地方公共団体	21,689	21,689	18,302	18,302	1.19	1.19
補助金	28	-	32	-	0.88	-
道路開発資金	220	220	1,250	1,250	0.18	0.18
財 投 資 金	309,700	309,700	251,200	251,200	1.23	1.23
縁 故 債	260,400	260,400	202,800	202,800	1.28	1.28
民間借入金	17,500	17,500	10,000	10,000	1.75	1.75
業務収入等	165,299	57,887	130,040	55,419	1.27	1.04
合 計	818,213	710,773	650,228	575,575	1.26	1.23

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三、二二三億円(対前年度比一・一

⑤ 利用者サービスの向上を図るため、情報提供施設整備及び道路サービス施設設置等を継続実施する。

④ 沿道地域に対する道路環境対策の一層の改善を図るため、緊急環境対策(新型遮音壁及び高遮音壁、裏面吸音板、環境施設帯の設置)等を継続実施する。

災害対策緊急橋梁補強、支承・連結装置の耐震性向上対策を継続実施するとともに、新たに地盤流動対策についても着手する。このうち震災対策緊急橋梁補強については平成九年度に概成を図る。

一倍)を計上している(表6)。
三 本州四国連絡橋公社
神戸・鳴門ルートについては、平成一〇年春の完成を図る。
明石海峡大橋関連区間の海峡部については、明石海峡大橋の補剛桁工事、アンカレッジ上屋工事、ケーブル後期工事等を継続し完成を図る。また、陸上部については、西神地区工事、神戸側のトンネル・高架橋工事、淡路島内の土工工事・橋梁工

事等を継続し完成を図る。さらに、関連区間全体の道路照明等の交通管理設備工事、舗装工事等を完成させるとともに、造園・標識工事等を実施する。
大鳴門橋関連区間については、暫定二車線で供用している区間の四車線化のための橋梁工事、交通管理施設工事、舗装工事等を継続し完成させる。尾道・今治ルートの尾道大橋関連区間については、新尾道大橋上・下部工事及び陸上部の土工工事・橋梁工事等を継続するとともに、交通管理

施設工事等に着手する。

生口橋関連区間については、陸上部の土工工事・橋梁工事を継続するとともに、交通管理施設工事、舗装工事等に着手し、平成一〇年春季の完成を図る。

多々羅大橋関連区間については、多々羅大橋の上部工事及び陸上部の土工工事・橋梁工事を継続するとともに、交通管理施設工事、舗装工事等に着手する。

来島大橋関連区間については、来島大橋のケーブル工事、補剛桁工事及びアンカレイジ上屋工事並びに陸上部の土工工事・橋梁上部工事等を継続するとともに、来島大橋のケーブル後期工事、交通管理施設工事、舗装工事等に着手する。

これらの事業を推進するため、建設費として二、

〇九四億円（対前年度比一・〇四倍）を計上している（表7）。

四 東京湾横断道路株式会社

平成九年度内の供用に向け、トンネル部の二次覆工、舗装及び内装板の施工、川崎人工島等の換気塔、木更津人工島の休憩施設等を完成させる。

会社の平成九年度における建設費として一、〇四七億円（対前年度比〇・九二倍）を計上している（表8）。

五 有料道路融資事業

1 概要

地方道路公社等が行う指定都市高速道路、一般

表8 東京湾横断道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	9年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	104,695	114,028	0.92
建設利息	20,072	35,945	0.56
小 計	124,767	149,973	0.83
その他経費等	9,501	12,351	0.77
合 計	134,268	162,324	0.83
(資金計画)			
道路開発資金	57,120	76,800	0.74
財 投 資 金	21,700	51,400	0.42
外 債	21,400	19,400	1.10
民間借入金等	34,048	14,724	2.31
合 計	134,268	162,324	0.83

表9 有料道路融資事業予算 (単位：百万円)

平成9年度(A)		平成8年度(B)		倍率(A)/(B)	
事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
342,219	117,545	298,371	110,892	1.15	1.06

表10 平成9年度一般有料道路新規着手事業

道 路 名	事業主体	路 線 名	区 間	延長(km)
高岡砺波道路2期 (能越自動車道)	富山県(公)	(国)470号	富山県高岡市池田～ 富山県西砺波郡福岡町	6.8
磐梯吾妻有料道路 (不動沢橋)	福島県(公)	(主)福島吾妻 裏磐梯線	福島県福島市町庭坂 字神ノ森地内	0.5
狭山環状有料道路 (延伸)	埼玉県(公)	(県)堀兼根岸線	埼玉県狭山市大字入間川～ 埼玉県狭山市大字柏原	0.4
長良川右岸有料道路	岐阜県(公)	(主)岐阜美濃線	岐阜県岐阜市古津～ 岐阜県岐阜市加野	1.3
* 南阪奈有料道路	大阪府(公)	(主)美原太子線	大阪府美原町丹上～ 大阪府羽曳野市蔵之内	4.7
* 安芸灘大橋有料道路	広島県(公)	(主)下蒲刈川尻線	広島県安芸郡下蒲刈町～ 広島県豊田郡川尻町	2.9
* 山口宇部有料道路 (拡幅)	山口県(公)	(主)山口宇部線	山口県山口市江崎～ 山口県宇部市東岐波	7.6

*：NTT-A型事業

表11 平成9年度一般有料道路完成予定路線

道路名	事業主体	路線名	区間	延長(km)
修善寺道路2期 (伊豆縦貫自動車道)	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	2.6
田鶴浜道路 (能越自動車道)	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	4.8
* 綾部宮津道路 (京都縦貫自動車道)	京都府(公)	(国)478号	京都府舞鶴市地頭～ 京都府綾部市七百石町	12.1
*※ 福岡前原道路2期 (西九州自動車道)	福岡県(公)	(国)497号	福岡県西区拾六町字高崎～ 福岡県西区大字飯氏	4.6
六甲北有料道路 (拡幅)	神戸市(公)	(主)灘三田線	神戸市北区有野町～ 神戸市北区八多町吉尾	3.6
* 西海パールライン	長崎県(公)	(国)202号	佐世保市江上町釜～ 佐世保市針尾東町高畑	2.2
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	6.8
* 水海道有料道路	茨城県(公)	(国)354号	水海道市豊岡～ 水海道市小山戸	2.7
* 東金九十九里 有料道路	千葉県(公)	(主)東金豊海線	千葉県東金市台方～ 千葉県山武郡九十九里町	10.0
* 清里高原有料道路	山梨県(公)	(主)須玉八ヶ岳 公園線	山梨県北巨摩郡大泉村～ 山梨県北巨摩郡高根町	3.1
米良有料道路(拡幅)	大分県(公)	(主)中判田下郡線	大分県大字片島～ 大分市大字羽田	2.0
指宿有料道路3期 (拡幅)	鹿児島県(公)	(主)指宿鹿児島 インター線	鹿児島市山田町～ 鹿児島市山田上町	3.3

*：NTT-A型事業、※：一部区間の暫定供用

表12 平成9年度有料道路融資事業(駐車場)新規着手事業

道路名	事業主体	路線名	事業箇所	台数
岐阜駅西駐車場	岐阜市	(市)橋本町2丁目線	岐阜県岐阜市橋本町2丁目	641台
* 山形駅西口公共 駐車場	山形県(公)	(市)城南50号線	山形県山形市城南1丁目	350台

*：NTT-A型事業

表13 平成9年度有料道路融資事業(駐車場)完成予定箇所

道路名	事業主体	路線名	事業箇所	台数
土浦駅西口駐車場	土浦市	(市)桜町1丁目13 号線	茨城県土浦市有明町3363-3	467台
城址第二地下駐車場	高崎市	(市)A846号線	群馬県高崎市高松町	391台
松本市営中央西 駐車場	松本市	(市)2805号線	長野県松本市中央2丁目	206台
勝川駅前地下駐車場	春日井市	(市)120号味美線	愛知県春日井市松新町1丁目・ 6丁目	221台
浜天津公共駐車場	大津市	(市)中3301号線	滋賀県大津市浜天津1丁目	247台
* 大倉山駐車場	神戸市(公)	(市)長田楠日尾線	兵庫県神戸市中央区楠町4丁目	279台

*：NTT-A型事業

有料道路及び駐車場については、有料道路整備資金貸付金制度(無利子貸付制度)を活用するとともに、NTT-A型資金を活用して、有料道路とこれに密接に関連する公共施設を一体的に整備する総合有料道路事業などにより整備を推進する。

平成9年度の有料道路融資事業の予算額は、事

業費三、四二億円(対前年度比一・一五倍)である(表9)。

2 一般有料道路・駐車場

一般有料道路については、地域高規格道路である播但連絡道(兵庫県道路公社)等継続二六路線

の整備を推進するとともに、新たに能越自動車道高岡砺波道路二期(富山県道路公社)等七路線の整備に着手し、このうち京都縦貫自動車道綾部宮津道路(京都府道路公社)等二路線の完成を図る(表10・11)。

駐車場については、郡山駅西口駐車場(郡山市)

表14 平成9年度指定都市高速道路新規着手事業

道路名	事業主体	区間	延長(km)
名古屋高速3号 (南部区間)	名古屋高速 道路公社	名古屋市 中川区山王3丁目 ～愛知県東海市新宝町	12.0
福岡高速4号線 (延伸)	福岡北九州 高速道路公社	福岡県粕屋郡粕屋町大字戸原 ～福岡市東区大字蒲田	1.9
北九州高速1号線 (延伸)	福岡北九州 高速道路公社	北九州市小倉南区長野2丁目 ～小倉南区横代北町2丁目	1.5
安芸府中道路 (延伸)	広島高速道路 公社(仮)	広島市東区福田～ ～広島市東区馬木	2.0
* 広島西風新都線	広島高速道路 公社(仮)	広島市西区中広町～ 広島市安佐南区沼田町	4.9

* : NTT-A型事業

等継続一八箇所の整備を推進するとともに、新たに岐阜駅西駐車場(岐阜市)等二箇所の整備に着手し、このうち、土浦駅西口駐車場(土浦市)等六箇所の完成を図る(表12・13)。

3 指定都市高速道路

(1) 名古屋高速道路

名古屋高速一号等継続五路線の事業及び震災対策緊急補強事業を推進するとともに、新たに高速

三号(南部区間)延長一二kmの整備に着手する(表14)。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速道路は、福岡高速一号等継続三路線の事業を推進し、新たに高速四号延伸(戸原～福岡IC)一・九kmの整備に着手する。また、北九州高速道路については、新たに高速一号延伸(横代～長野)一・五kmの整備に着手する。さらに、両道路の震災対策緊急補強事業を推進する。

(3) 広島高速道路(新規)

平成九年度より、新たに広島高速道路として、安芸府中道路延伸(広島東IC～馬木)二km及び広島西風新都線四・九kmの整備に着手する。

(道路局有料道路課課長補佐)



地方道関係予算の概要

一 はじめに

地方道は、都道府県道と市町村道で構成されており、その延長は、都道府県道約一三万km、市町村道約九六万kmであり、我が国の一般道路延長の九五%を占めている。しかし、その整備状況は表1のとおりまだまだ低く、整備に対する地域の期待と要望は極めて高いものがある。

このような背景のもとに、平成九年度は、広域的な生活圏の形成に必要な都道府県道及び日常生活の基盤となる市町村道の整備に要する事業費を表2のとおり計上している。

二 地方道の整備方針

都道府県道及び幹線的な市町村道は、高速自動

表1 地方道の整備状況(平成7年4月現在) (km)

	実延長	改良済		舗装済	
		延長	%	延長	%
都道府県道	125,512	74,967	59.7	64,991	51.8
市町村道	957,792	134,421 (457,658)	14.0 (47.8)	152,529 (664,719)	15.9 (69.4)
国 道	53,327	46,601	87.4	46,230	86.7

(注) 1. 改良済延長は幅員5.5m以上の延長。

2. 市町村道の()書きは一車線改良及び簡易舗装を含んだ延長と比率である。

表2 平成9年度地方道事業費 (単位：億円)

		建設省	伸 率	北海道	伸 率	沖 縄	伸 率
地方道	国 費	4,370	0.97	746	0.94	419	0.99
	事業費	8,459	0.97	1,326	0.95	513	0.99

		離 島	伸 率	奄 美	伸 率	合 計	伸 率
地方道	国 費	275	1.02	85	1.03	5,894	0.97
	事業費	484	1.01	136	1.03	10,917	0.97

(注) 地方道路整備臨時交付金を含む。

福 尾
井 藤

孝 勇
※ ※ ※

車国道や一般国道等を補完して地方の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重要な基盤を提供している。

しかし、その整備水準をみると、例えば、改良率は都道府県道で六〇％、市町村道においては一四％（一車線改良含み四八％）と、質的な面で大幅に整備が遅れていることから、地方道の早急な整備を行う必要がある。

三 重点的な地方道補助事業の推進

地方道補助事業の推進にあたっては、上位道路の計画との整合や、地域の重点プロジェクトとの連携をとった重点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必要不可欠であること、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、国としての支援の観点を明確にするために、次の四つの観点を中心に、整備効果の高い事業に対して重点的な支援を行っているところである。

「地方道整備の観点」

① 広域交流ネットワークの形成

地域高規格道路等の地域間を連絡する広域的な幹線道路や、高速道路インターチェンジ・空港・港湾等の交通拠点へのアクセス道

路や、都市の主要な放射環状道路等広域ネットワークの形成に資する道路整備

② 特別立法等の法律による地域の支援

奥地等産業開発道路整備臨時措置法、半島振興法、過疎地域活性化特別措置法等の特別立法や、地方拠点都市地域整備法、総合保養地域整備法等地域振興に関する法律により国の支援が求められている道路整備

③ 大規模プロジェクト等の支援

オリンピック・国際空港等の大規模プロジェクトの実現に不可欠な道路整備や、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等自治体の財力から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 特定の施策や新技術の促進

橋梁補強等の震災対策、環境対策、渋滞対策、トンネル坑口部等の法面防災対策、住宅地の整備促進や電線類地中化等の緊急課題に対応した道路整備

四 計画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・公表された計画である。

・特に、農道については、各都道府県で農道担当部局と協同で、「地域道路整備計画」を策定・公表することとしている。

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について、地元調整状況、用地買収状況等と整合をとりながら、各年度の事業費を決定しているところである。

平成八年一〇月末現在における地方道路計画の策定状況は、全都道府県と政令市及び一、八三二市町村で策定済みとなっている。

五 効率的な地方道整備の推進

公共事業の投資の質の向上を図り、効率的な地方道整備を推進するため、省庁間連携等により道路等の整備を一体的に行っているところである。具体的には以下の通りである。

「中山間活性化・都市交流促進モデル事業」

自然的、経済的に不利な条件下に置かれ、

過疎化、高齢化が急速に進む中山間地域の活性化を図るため、地域資源活用のもと、活力ある農業振興を促進するとともに、中山間地域と近隣都市との相互補完的かつ広域的な連携を図ることが必要である。

このため、地方自治体等が策定する総合的な地域振興計画等を踏まえ、道路と農道が一体となった整備の計画を策定し、道路事業と農道事業を連携・調整し実施する「中山間活性化・都市交流促進モデル事業」を創設する。本連携事業の実施により中山間地域の活性化や都市と中山間地域の交流拡大を計画的、効率的に促進する。

〔緊急地方道路整備事業（地方道路整備臨時交付金）〕

一定の地域において地域住民の日常生活の安全性、利便性及び快適性を確保し、地域の特色を活かした個性ある町づくりや地域の振興を図り、住み良い地域づくりに資するため、学校、公園等の公共施設整備、住宅市街地、農村地域の居住環境整備等の地域の課題に緊急に応じ、複数一体となって行われる都道府県道及び市町村道事業を進めることとして、緊急地方道路整備事業（地方道路整備臨時交付金）を実施する。

平成九年度は、事業費で一兆二、五二二億円（対前年度一・〇四倍）、国費で六、五七〇億円（対前年度一・〇四倍）を実施する（地方道、街路の合計である。）。

〔地方特定道路整備事業〕

地域の緊急な課題に応じて早急に整備の必要がある道路について、自治省と協調し、補助事業とあわせて単独事業を活用して促進を図る都道府県道及び市町村道における事業（道路事業（街路事業を含む。）及び道路事業と一体的に整備する必要がある施設の整備）を平成四年度から実施しているが、平成八年度以降も平成一二年まで継続して実施しているところである。

平成九年度の単独事業費の総枠（地方道事業と街路事業等の合計）は約一兆円（対前年同額）となっている。

六 おわりに

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と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、国としての支援の範囲を、先に述べた四つの観点により明らかにしたうえで

推進しているところである。

今後は、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、効率的に実施し、地方道の整備の促進を図ってまいりたい。

（※道路局地方道課建設専門官）

（※道路局地方道課市町村道室建設専門官）



第三〇回

国土開発幹線自動車道建設審議会について

長谷川朋弘

一 はじめに

昨年一二月二七日、第三〇回国土開発幹線自動車道建設審議会（以下「国幹審」）が開催され、新たな整備計画、基本計画等が議決された。

国土開発幹線自動車道は高規格幹線道路のうち、枢要部分を構成し、

① 地域の連携と交流を促進し、地域の発展を支える基本的な施設として多極分散型国土を形成する上で欠くことのできないもの。

② 空港、港湾と有機的に連携し、人、物、情報の流れを効率化することにより、国際化に対応した我が国の経済構造の改革を進める上で重要な役割を果たすもの。

であるが、その供用延長は六、〇四六km（平成八

年一二月末現在）と全体計画一一、五二〇kmの半分を超えた程度であり、高速自動車国道の整備は未だ途半ばである。

また、前回国幹審（平成三年一二月三日開催）から五年を経過し、その間に一、〇三〇kmが供用するなど、二世紀初頭を展望した計画的整備を図るため、各地方から国幹審の早期開催が待たれていたものである。

一方、今回の国幹審は、近年の厳しい財政状況や、公共事業をめぐる官と民、国と地方の役割分担や情報開示の要請といった情勢の中での開催となり、これらの要請等にも十分配慮しつつ、平成七年一月の「道路審議会中間答申」を踏まえ、従来の国幹審とは異なる様々な工夫や新しい取り組みを行ったところである。

以下、第三〇回国幹審の特徴、その審議内容等について紹介する。

一 第三〇回国幹審の特徴

(1) 計画策定にあたり透明性・客観性を確保するための手続き等の追加

社会経済状況の変化や国民のニーズの高度化・多様化を背景に、開かれたわかりやすい行政が求められているほか、国民の公共料金に対する関心の高まりを背景に、高速道路料金と建設計画の關係について情報開示することが求められており、今回の国幹審における整備計画の議決にあたり、新たに次のような手続き等を追加した。

① 建設省の「大規模公共事業に関する総合的な評価方策検討委員会報告書（平成七年一〇

(平成8年12月27日現在)

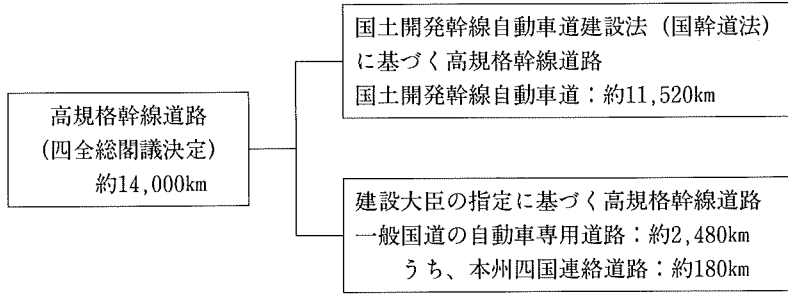


図1 高規格幹線道路の整備体系

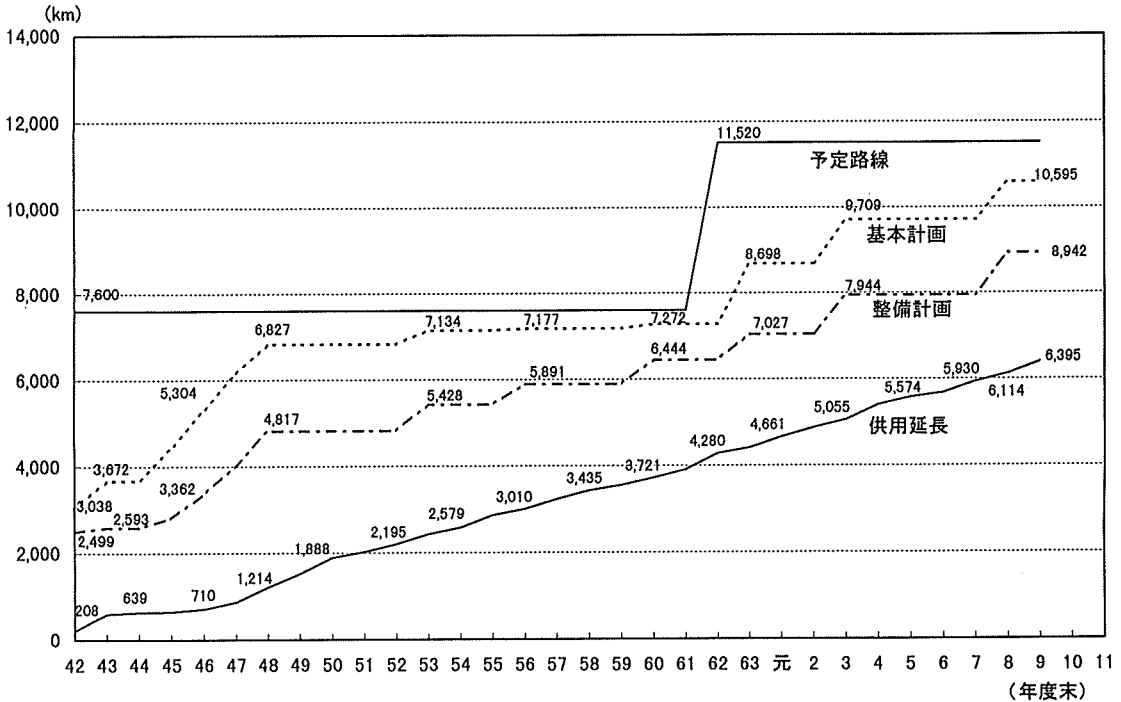
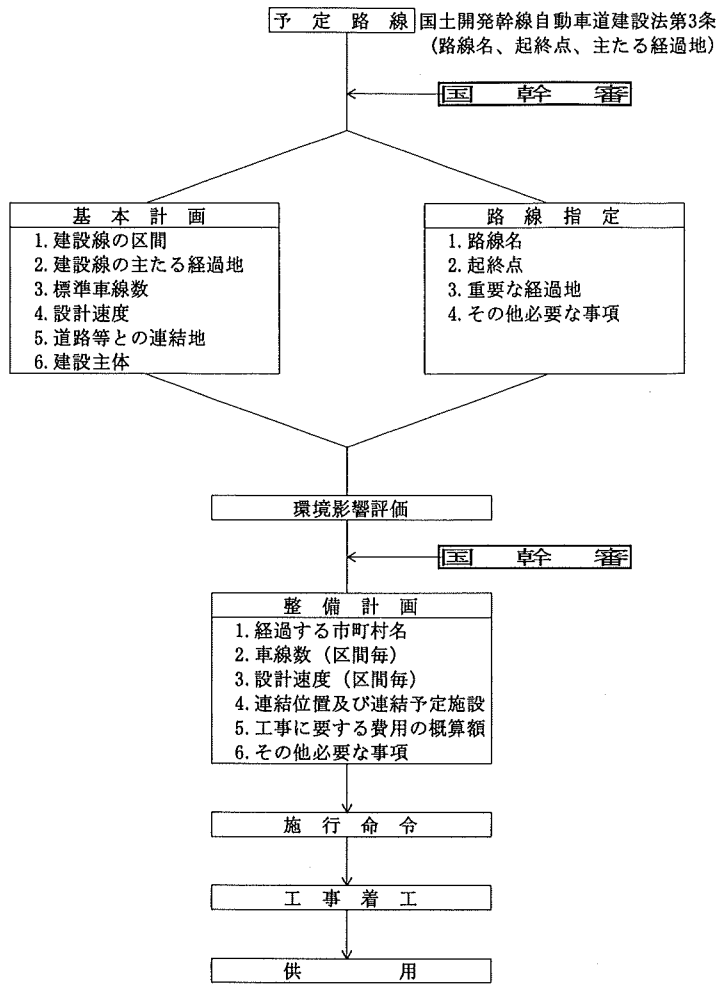


図2 国土開発幹線自動車道整備の経緯

- ① 公団の建設費・管理費の節減、公的助成の強化、償還期間の延長など様々な工夫・努力を行い近年の低い金利や物価の安定を前提とし、基本的には料金を上げないでプール全体
 - ② 多方面の意見を把握し、建設の進め方に反映させるため、国幹審の開催に先立ち「高速自動車国道の整備の基本的進め方について」を公表し、利用者等の意見を聴く機会を設けたほか、事業主体となる日本道路公団からも意見を求め、その結果を整備計画の検討・国幹審の審議に反映した。
 - ③ 新規整備計画区間を高速プールに編入した場合の料金水準見通しを国幹審において説明し、審議を行った。
- (2) 平成七年一二月の道路審議会中間答申を踏まえた計画内容
- 道路審議会中間答申では、高速自動車国道について料金上昇の抑制を図りつつ、採算性を確保しながら着実な整備を進めるための諸方策が提言されたところであり、この答申を踏まえた様々な取り組みを行い、計画内容の検討を行った。

② このため、新規整備計画についても、環境アセスメント実施区間一、二六〇kmのうちから九八二kmを策定することとし、整備計画の規模に一定の限度を設けた。

③ 国幹道に併行する一般国道自動車専用道路による代替を活用することにより、全国プールの負担軽減を図るとともに、重複投資を避けた効率的な道路整備を進めていくことを明らかにした。



注1) 基本計画については、内閣総理大臣が審議会の議を経て決定し、これを国の関係行政機関の長に送付するとともに、官報で公表。
 2) 整備計画については、運輸大臣及び建設大臣が審議会の議を経て決定。

図3 国土開発幹線自動車道の整備の流れ

三 第三〇回国幹審の審議内容等

- (1) 基本計画について
- ① 基本計画とは、国幹道法第五条第一項の規定により、国幹道の予定路線のうち建設を開始すべき路線として策定されるものである。その決定後、具体的な路線調査、環境調査、環境影響評価手続き等の調査・調整を進めていくこととなる。
- ② 道路審議会中間答申（平成七年一月三日）においても、
- 1 大都市部における混雑解消、
 - 2 代替性のある安定したネットワークの確保、
 - 3 都市相互又は都市と地域が連携・交流する相互補完型地域構造の形成、
 - 4 地域の発展基盤、
- など、高速ネットワークの早期実現の必要性は高いとされている。
- ③ このような考え方に基づいて定めた以下の選定要件により、新たに八八六kmの基本計画が議決された（表1参照）。
- ④ 新たな基本計画区間については、
- 1 高速ネットワークの早期整備を図る一方で高速自動車国道の採算性確保を図る必要があること、

表1 基本計画区間一覧表

路線名	基本計画	
	区間	延長(km)
北海道横断自動車道	黒松内町白井川～倶知安町	42
東北縦貫自動車道	天間林村～青森市諏訪沢	27
東北横断自動車道	釜石市～遠野市	24
日本海沿岸東北自動車道	朝日村～温海町	39
〃	酒田市～象潟町	28
〃	琴丘町～大館市	74
東北中央自動車道	相馬市～福島市	41
〃	米沢市～高島町	15
常磐自動車道	亘理町～仙台市	39
東関東自動車道	潮来町～鉾田町	28
北関東自動車道	水戸市～ひたちなか市	12
第二東海自動車道	東海市～名古屋市中区	4
中部横断自動車道	長坂町～八千穂村	40
近畿自動車道	名古屋市緑区～同市名東区	15
〃	名古屋市～飛島村	3
〃	すさみ町～那智勝浦町	42
山陰自動車道	青谷町～松江市	94
〃	出雲市～浜田市	77
〃	三隅町～美祿市	35
四国横断自動車道	津田町～高松市	16
〃	窪川町～中村市	39
九州横断自動車道	矢部町～延岡市	73
東九州自動車道	豊津町～推田町	10
〃	蒲江町～延岡市	47
〃	日南市～串間市	22
合計	25区間	886

2 重複投資を避けて道路整備の効率的・効果的実施を図ること、
 が必要であるため、国幹道に並行して一般国道の整備が急務である場合に、両者の性格をあわせもった一般国道自動車専用道路を建設し、その機能を活用することを含め、整備手法に関する幅広い検討を行うこととしている。

○基本計画選定要件

- i ネットワーク形成の観点
 - ・大都市部の交通混雑や災害時等の代替性に対応した信頼性の高いネットワークを形成すること
 - ・地域間の交流、連携強化を図るネットワークを形成すること
- ii 道路整備効果の観点
 - ・交通需要や投資効果が大きいこと
 - ・沿線の地域開発の進展など、地域の発展基盤としての効果が期待できること

(2) 整備計画について

① 高速自動車国道の整備を計画的に推進するためには、基本計画区間一、七六五kmのうち、環境影響評価手続きが完了した区間一、二六〇kmの中から新たな整備計画を策定する必要があるものの、有料道路制度の下で料金上昇を極力抑制するためには、当面、事業着手可能な範囲に一定の限界がある。

② このため、近年の、物価上昇もなく、金利も低い経済状況を前提とし、様々な工夫・努力を行うことにより、基本的には料金を上げないでプール全体の採算性が確保される見通しがある三六区間九八二kmが以下の選定要件に基づく新たな整備計画区間として議決された。

なお、このほか高速自動車国道と一体となつて機能している供用済みの一般国道自動車専用道路二区間一六kmを高速自動車国道として位置づけるための整備計画もあわせて議決された(表2参照)。

③ また、高規格幹線道路等との連結を図るため、ジャンクション及びインターチェンジの追加二六箇所も議決された(表3参照)。

表3 ジャンクション、インターチェンジの一覧表

変更内容	件数	内 訳
1.ジャンクション又はインターチェンジ	25箇所	
①渋滞対策 例) 関越自動車道上越線の佐久ジャンクションから分岐して佐久南インターチェンジを設置し、交通の分散を図る。	3箇所	佐久南、三郷南、名四東
②高規格幹線道路（一般国道自動車専用道路）との接続 例) 北海道縦貫自動車道と黒松内道路（一般国道の自動車専用道路）とのジャンクションの設置	4箇所	黒松内、富谷、久喜白岡、大和郡山
③地域高規格道路との接続 例) 金沢市月浦において北陸自動車道と金沢外環状道路（地域高規格道路）とのインターチェンジの設置	18箇所	月浦、仙台南、日進、小牧、一宮、上社、楠、清洲、美原、瀬戸、広島東、五日市、小郡、小倉東、福岡、太宰府、国縫、西宮山口
2.開発インターチェンジ 開発者負担による追加インターチェンジ	1箇所	富山西

表2 整備計画区間一覧表

路線名	整備計画	
	区 間	延長(km)
北海道横断自動車道	ゆうぼり しみずちよう 夕張市～清水町	79
東北横断自動車道	みやかりむら とうわちよう 宮守村～東和町	23
〃	かわさきまち やまがた (川崎町～山形市)	(6)
日本海沿岸東北自動車道	なかじようまち かみばやしむら 中条町～神林村	20
〃	あつみまち つるおか 温海町～鶴岡市	25
〃	ほんじよう いわきまち 本荘市～岩城町	21
〃	おおだて こきまち 大館市～小坂町	13
東北中央自動車道	よくしま よねがわ 福島市～米沢市	28
〃	ひがしね ひらやま 東根市～村山市	8
常磐自動車道	とみおかまち そうま 富岡町～相馬市	46
〃	やまもとちよう わたりちよう 山元町～亶理町	11
東関東自動車道	まつど いちかわ 松戸市～市川市	10
〃	ほごたまち いばらきまち 鉾田町～茨城町	17
北関東自動車道	いせぎさ いわふなまち 伊勢崎市～岩舟町	39
〃	かみのかまち としべまち 上三川町～友部町	40
第二東海自動車道	えびな ほだの 海老名市～秦野市	21
〃	ごてんげ ながいちちよう 御殿場市～長泉町	12
中部横断自動車道	しみず まずほちよう 清水市～増穂町	57
近畿自動車道	よっかいち こものちよう 四日市市～菟野町	11
〃	じようよう たかつき 城陽市～高槻市	13
〃	みのお こうべ 箕面市～神戸市	22
〃	かいなん きげちよう (海南市～吉備町)	(10)
〃	みなべちよう しらほまちよう 南部町～白浜町	19
〃	おわせ きせいちよう 尾鷲市～紀勢町	30
〃	おおいちよう つるが 大飯町～敦賀市	49
中国横断自動車道	ちずらちよう かつとり 智頭町～鳥取市	24
〃	おのみち みよし 尾道市～三次市	49
〃	みよし みとやちよう 三次市～三刀屋町	60
山陰自動車道	しんじちよう いずも 宍道町～出雲市	17
四国横断自動車道	こまつしま なると 小松島市～鳴門市	20
〃	すきき なかとちちよう 須崎市～中土佐町	7
〃	うわじま うわちよう 宇和島市～宇和町	11
九州横断自動車道	みよなまち せべまち 御船町～矢部町	22
東九州自動車道	きたきうしゅう とよつまち 北九州市～豊津町	16
〃	つ く み かまこちちよう 津久見市～蒲江町	32
〃	かどかわちよう さいと 門川町～西都市	45
〃	きよたけちちよう きいごちちよう 清武町～北郷町	18
〃	しばしちちよう すまよしちちよう 志布志町～末吉町	47
合 計	36区間 (2区間)	982 (16)

※カッコ書きは、既に供用済みの一般国道自動車専用道路を高速自動車国道に位置づける区間であり、外書き。

○整備計画区間の選定要件

1 整備の緊急性の観点

- ① 災害時における代替・迂回機能や大都市部の交通混雑の解消など、信頼性の高いネットワークの拡充が図られること。
- ② 空港、港湾、本州四国連絡道路等、高速自動車国道と密接に関連する物流拠点や交通施設の整備状況から整備の緊急性が高いこと。
- ③ 高規格ネットワークの整備状況を勘案し、地域間の連携強化や地域の発展の核となる地方拠点都市地域及び地方中心城市の連絡など、効率的なネットワークの拡充が図られること。

2 投資効果の観点

- ① 交通需要が多く、投資効果の高いこと。
- ② これに加え、地域開発法の指定状況等を踏まえ、地域開発効果が期待できること。

3 採算性の観点

日本道路公団における建設費・管理費のコスト削減、地方協力の充実、さらには公的助成の強化、償還期間の延長等、様々な工夫・努力や、近年の、低い金利と物価の安定を前提とし、基本的には料金を上げないでプール全体の採算性が確保される見通しがあること。

(3) 整備計画区間を高速プールに編入した場合の料金水準の見直しについて

① 整備計画区間については、今後、日本道路公団が詳細な調査・設計を行い、その結果、施行命令の段階で高速プールに編入することとなるが、現時点での経費節減の工夫等を勘案した料金水準の見直しは次のとおり。

- ② 経費節減の工夫
 - 1 供用時の利用交通量に応じた暫定施工の大幅な採用により建設コストの一四％を節減（四車線→暫定二車線など）
 - 2 日本道路公団による
 - イ 建設コストの一〇％節減（新技術の開発、工実施方法効率化、技術基準の見直し等）
 - ロ 管理費の五％節減（管理水準の見直し、委託費の節減、機械化・省人化の推進等）
 - 3 一般道路事業の活用を通じた地方からの支援の拡大により建設コストの三％を節減（インターチェンジの取付道路、工事用道路、側道などの地方公共団体での実施）

以上の工夫を行うことにより、整備計画区間の事業費は約八兆六千億円と見込まれる。

- ③ 高速自動車国道に係る仕組みの改善
 - 1 公的助成の強化

平成九年度政府予算内示では資金コスト

三％路線の二道追加を含め、道路整備特別会計からの国費助成額（出資金及び利子補給金）二、四五六億円が認められた。

2 高速自動車国道の耐用年数及び有償資金を活用していることを勘案して、償還期間、（料金徴収期間）を四五年に延長。

表4 整備計画追加に伴う料金水準上昇率の試算結果
（将来調達金利5%、物価上昇なしの前提）

	現行40年償還	45年償還とした場合
料金水準上昇率	5%	0%

注) 物価・金利等の推移により上記試算結果は変わり得る。

四 おわりに

今後、高速道路の役割はますます高まり、その着実な整備や良好な管理が進められるようあらゆる努力を傾注していく必要があるが、事業の実施に際しても様々な課題が生じると思われるので、関係機関と十分連携して一つ一つ課題を克服してまいりたい。

最後に、今回の国幹審に向けて都市計画決定を実施された地方公共団体や、コスト縮減に取り組んだ日本道路公団など関係者の皆様の御努力、力強いご支援やご協力に紙面を借りて厚く御礼申し上げます。

（道路局高速国道課

今後の有料道路制度のあり方についての中間答申

(都市高速道路・本州四国連絡道路・一般有料道路について)

一 はじめに

平成六年一月一〇日、建設大臣から道路審議会に対し、今後の有料道路制度のあり方について諮問され、高速自動車国道に係る課題について平成七年一月に中間答申が行われた。引き続き道路審議会に設置されている有料道路部会を中心に、道路利用者や有識者の方々からも意見を幅広く聴取して審議が行われ、平成九年一月二四日に都市高速道路、本州四国連絡道路及び一般有料道路に係る課題について中間答申が行われた。今回の答申においては、有料道路を取り巻く環境の変化を踏まえ、国民や利用者の理解を得られる事業の進め方と適正な負担のあり方を中心に、新たな政策的課題への対応も含めて検討が行われた。なお、

答申内容を具体的施策に反映する場合には、必要に応じ広範かつ多様な意見の把握に努めることが望ましいとされている。

以下に、今回の答申のポイントを示す。

二 中間答申のポイント

1 有料道路制度の現状と課題

(1) 有料道路制度の意義・役割

平成八年四月現在、高速自動車国道五、九三〇km、都市高速道路五五二km、本州四国連絡道路一〇八km、一般有料道路一、九七〇km、合計八、五六〇kmの有料道路が供用されており、都道府県道以上の延長の五%を占めている。これらの路線を利用する交通量は一日約八七〇万台にのぼり、都道府県道以上における総走行台キロの一七%を分



道路審議会議長から建設政務次官へ答申

道路局有料道路課

担している。国土の均衡ある発展や地域の活性化等を実現する上で、我が国の道路整備の現状は不十分であり、全国的な高規格幹線道路網の整備や大都市圏等に集中する交通需要への対応等、有料道路制度を活用した幹線道路網の拡充は緊急の課題となっている。さらに有料道路は、高速性、快適性など一般の道路に比べて高度なサービスを提供するほか、特に大規模な事業の場合には大きな国土・地域開発効果をもたらすなど、国民生活や経済活動を支える上での重要な役割を担っている。

(2) 都市高速道路・本州四国連絡道路・一般有料道路の今日的課題

① 大都市圏における自動車専用道路網の整備
大都市圏における慢性的渋滞の緩和等のため早期整備が求められているが、整備に要する費用が多額で、現行制度のままでは、現在の利用者に大きな負担を求めることとなる。

② 概成する本州四国連絡道路
本州と四国を結ぶ新たな交通動脈として地域発展に寄与するものであるが、事業費が多額である一方、経済状況の変化により十分な利用交通量に至らず、採算が厳しい状況にある。

③ 一般有料道路事業による道路整備
高規格幹線道路をはじめ様々なニーズに対

④ 利用者等の意見
料金についての厳しい意見や計画や料金を決定する過程が透明性に欠けるとの指摘があら

⑤ 自動車交通政策の一環としての有料道路制度の考え方
交通需要マネジメントも含め、交通誘導を

応じた路線の整備に寄与しており、事業が大規模化し、一般道路事業の財政的制約の中で早期整備の方策を検討する必要がある。
また、事業の効率化へ向けた努力、管理に関する契約での競争性が不足との意見がある。

有料道路の推移

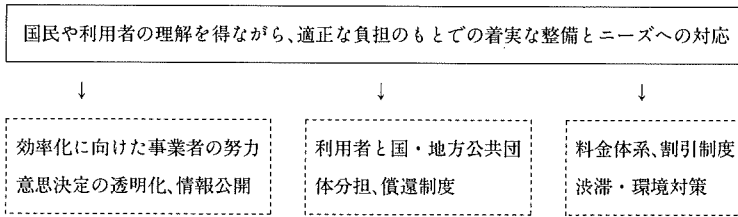
(単位：km)

	昭和35年度	昭和45年度	昭和55年度	平成2年度	平成7年度	走行台キロ (千台キロ)	1日当たりの 利用台数 (千台/日)
日本道路公団	345	1,393	3,625	5,529	6,564	181,980	5,640
高速自動車国道	0	649	2,860	4,689	5,930	163,950	3,792
一般有料道路	345	744	765	660	634	18,030	1,848
首都高速道路公団	0	90	139	220	248	20,228	1,152
阪神高速道路公団	0	74	103	153	200	15,341	708
本州四国連絡橋公団	0	0	7	107	108	833	71
指定都市高速道路公社	0	0	21	92	104	4,534	325
名古屋高速	0	0	11	30	38	1,953	128
福岡北九州高速	0	0	10	62	66	2,581	197
地方道路公社等	8	583	1,640	1,519	1,336	7,361	810
地方道路公社	0	0	870	1,115	1,158		
地方公共団体	8	583	770	404	178		
合計	353	2,140	5,535	7,620	8,560	230,277	8,706
一般都道府県道以上の合計					179,629	1,351,348	
一般都道府県道以上における有料延長と走行台キロの比率					4.8%	17.0%	

- (注) 1. 数値は年度末値。
2. 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
3. 一般有料道路については償還満了にある無料解放等により延長増減がある。
4. 走行台キロは平成6年度道路交通センサスによる。
5. 利用台数は、平成7年度の実績台数である。

目的とした料金に関する施策について今後、幅広い議論と検討が必要である。

検討の基本的な視点



2 効率的で開かれた事業の実施

事業の効率化に向けた取り組みを一層進めるとともに、国民や利用者に関わられた形での理解を得

ながら事業が実施されることが重要である。

(1) 建設費、管理費等の節減

事業期間短縮、廉価な資材調達等、建設費、管理費等の一層の節減努力が必要である。また、管理業務に関しても契約の競争性、透明性を一層高める工夫が必要である。

公団等による具体的目標を明確にした節減計画の策定と公表が必要であり、また、建設、管理の各段階に応じた組織の効率化が必要である。

(2) 事業者の自主性の発揮

公団等が計画段階から参画し、事業費節減を図るとともに、有利な民間資金の活用など効率的資金調達に工夫が必要である。また、利用促進のための多様な料金設定など利用促進と増収のための努力を行うことが重要である。

(3) 事業の効率化を促す措置

効率性を客観的に計測する業績評価指標を設定し、事業者間で相互に比較することにより効率化に向けた競争を促すなどの工夫が必要である。

(4) 開かれた事業の実施

計画、建設、料金の各意思決定過程の透明化とともに、建設の進め方に関する意思決定時には料金の見通し等を示した上で十分な議論が行われて国民や利用者の意見が適切に反映される必要がある。また、公団等は、事業及び経営状況に関する情報提供に努め、国民や利用者の理解と信頼を得

ることが重要である。

3 適正な負担のあり方

整備に要する費用が多額となってきた中で、直接の利用者の便益だけでなく、幅広い社会経済効果も適切に評価し、利用者や国・地方公共団体による適切な負担のあり方について検討する必要がある。

(1) 償還制度のあり方

世代間負担の公平に鑑み、適切な範囲で償還期間を延長することを検討する必要がある。また、用地費元本については償還対象経費から除外する方策が認容されうる。

(2) 国・地方公共団体の役割

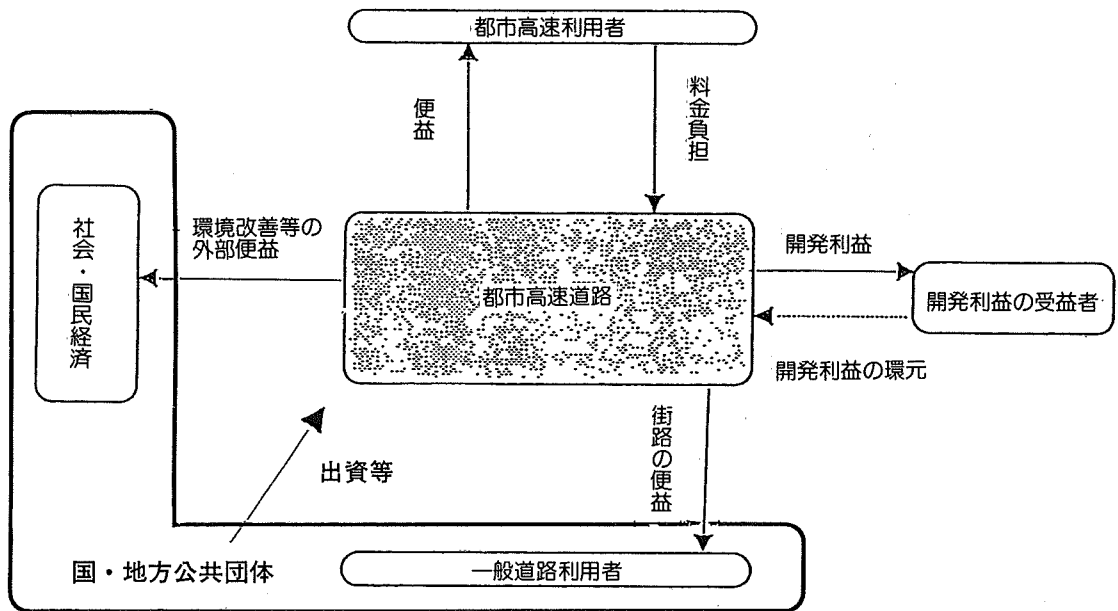
適正水準の出資と併せて、建設・償還期間全体にわたって資金コストを一定の水準以下に抑えるための措置を講ずることが望ましい。

都市高速道路において、用地の公共取得やランプ等の事業区分見直しなど一般道路事業と連携して整備することが考えられる。

管理段階の有料道路は安定した経営基盤の下での良好な維持管理が不可欠であり、出資や低利融資などの支援を行うことが考えられる。

(3) 将来の良好な維持管理

高度な維持管理に要する費用負担についてのコンセンサスづくりが必要である。



都市高速道路の便益と負担の関係

4 利用者ニーズに対応した制度と運用の改善

利用者の多様なニーズに対応し、料金に関する制度や運用を改善するとともに、料金制度を活用した渋滞対策や環境対策としての各種施策について検討する必要がある。

(1) 料金体系のあり方

都市高速道路についてはETC導入と併せ均一料金制の再検討が必要である。また、本四道路については五車種区分とすることが妥当と考えられる。

(2) 割引制度の活用と規制緩和

一定の範囲の割引については、規制緩和の観点から、許可または認可ではなく、届出とするなど制度・運用の改善が必要と考えられる。また、供用直後の利用促進のため前売り割引の導入等が考えられる。

(3) 総合的な渋滞対策の推進

ETCの早期本格導入を図る必要がある、渋滞を緩和する方策として、都市高速道路の時間帯別料金を導入することが考えられる。

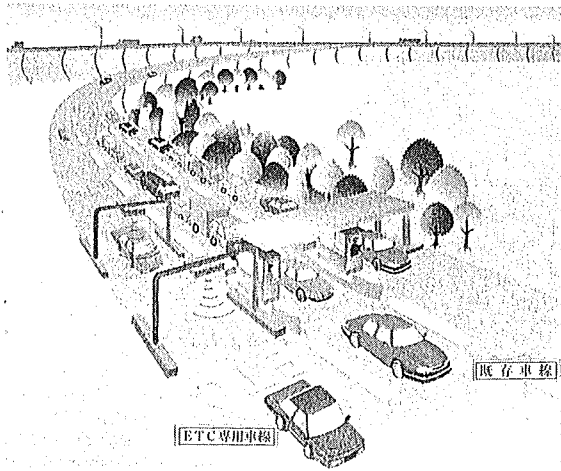
(4) 環境対策のための有料道路の活用

割引等の通行料金の係る施策による交通誘導について検討されることが望ましい。

(5) 高速道路情報化とサービスの向上

サービス向上、渋滞緩和、事故削減の観点からVICSを高規格幹線道路、都市高速道路等に展

ETCのイメージ図

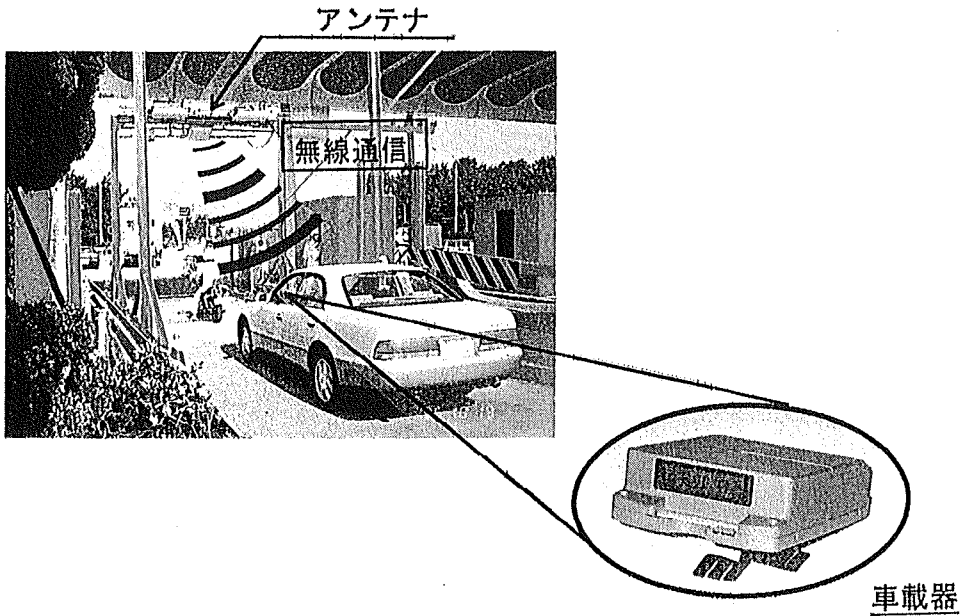


開することが望ましい。また、繰り返し料金所で
停止を余儀なくされることを避けるため、料金の
一体的徴収等をさらに進める必要がある。

(6) 一般有料道路事業の多様な活用

高速道路の追加インターチェンジをアクセス道
路とともに一般有料道路として整備するなど、一
般有料道路の特性を活かした多様な活用方策につ
いて検討されることが望ましい。

実験の様相



「行政改革プログラム」等について

道路局路政課

一 はじめに

政府の行政改革への取り組みは、橋本内閣発足を機に本格化し、様々な分野で広範な検討が進められている。昨年平成八年にはいわば行革の両輪である行政改革委員会と地方分権推進委員会がその審議をさらに進める一方、総理直属の行政改革会議も発足（平成八年一月二一日設置）、橋本内閣の掲げる六大改革の一翼を担っている。

また、上記の内容を包含した行政改革の全体像を国民に示すべく、従来行われてきたいわゆる行政改革大綱（当面の行政改革の推進方策について）の年次改定に代わり、二一世紀までの四年を一つの目途として「行政改革プログラム」が閣議決定されたところである。以下、その内容を紹介することで、最近の行革の議論の主な状況を示すこととしたい。（※の部分は筆者の注釈であり、行革プログラムの内容そのものではない。）

二 「行政改革プログラム」の趣旨

平成八年二月二五日閣議決定。①新時代に対応可能な簡素・効率的な行政、②国民の主体性を尊重する行政、③国民に開かれた信頼される行政、④国民に対する質の高い行政

サービス、の実現を目指すため、今世紀中に取り組む行政改革を計画的に実施することとし、当面講ずべき諸改革の目標年限を明示したものである。

三 「行政改革プログラム」の主な内容

(1) 新時代に対応できる簡素で効率的な行政の実現

① 中央省庁改革

・ 行革会議発足後一年以内に成案。平成一〇年の通常国会に所要の法律案を提出。

法案成立後、遅くとも五年以内に新体制への移行を開始すべく準備（二〇〇一年一月一日移行開始を目指す。）

・ 金融行政機構

・ 厚生省の医薬行政機構

② 行政組織等の合理化等

・ 行政組織・定員、審議会の見直し

・ 現業等の経営合理化

・ 財政投融资の運用の見直し

③ 特殊法人等の整理合理化

・ 特殊法人等の統廃合、民営化（※既に以前に閣議決定されている改革の着実な推進がその内容。本州四国連絡橋公団についても、従前の行政改革大綱と同様の改

革内容が明記されている。)

・公益法人の実態の透明化等の適正化

④ 行政監察

・平成八年度中に中期的な行政監察プログラムを策定

⑤ 人事管理

・人事管理システムの在り方

・省庁間人事交流

・公務部門における高齢者雇用 等

⑥ 補助金等の整理合理化

・平成六年一二月二五日閣議決定「地方分権の推進に関する大綱方針」等に示された具体的な改革方策に基づき一層徹底した見直しを図る。具体的には、地方公共団体の事務として同化、定着又は定型化しているものについて的一般財源化、統合・メニュー化、補助対象の重点化、終期設定の徹底等の整理合理化や補助金等事務手続きの簡素合理化の観点等から早急な点検・改善

(2) 国民の主体性の尊重する行政の実現

① 規制緩和の推進

・平成八年一二月一六日の行政改革委員会「規制緩和の推進に関する意見(第二次)―創意で造る新たな日本―」を最大限尊重し、規制緩和推進計画を平成八年

度末までに再改定。)

・「経済構造の変革と創造のためのプログラム」(平成八年一二月一七日閣議決定)

に基づき経済構造改革に資する規制緩和措置を着実に実施 等

② 地方分権の推進

・平成八年一二月二〇日の「地方分権推進委員会第一次勧告―分権型社会の創造―」を最大限尊重し、地方分権推進計画の作成に必要な作業に着手

・地方行革の推進 等

③ 公的部門と民間部門の活動領域の見直し

・各省庁は平成八年一二月一六日の行政改革委員会「行政関与の在り方に関する基準」を最大限尊重

(3) 国民に開かれた信頼される行政の実現

① 行政情報公開の推進等

・行政情報公開法案の平成九年度内の国会提出

・審議会等の透明化、フォローアップ

・特殊法人のディスクロージャー(財務内容等の公開)推進。所要の法律案を次期通常国会に提出

(※現在、特殊法人のディスクロージャー一括処理法案を今国会に提出すべく総務

庁が取りまとめ中。道路関係四公団も対象。)

② 行政及び公務員に対する信頼回復

・公務員の綱紀肅正、体制確立

(4) 国民に対する質の高い行政サービスの実現

① 申請等に伴う国民負担の軽減

② 行政の情報化

・申請・提出手続の電子化。ワンストップサービス実現への検討等 等

(5) その他

このプログラムは、今後、逐次、見直し、改定。

四 おわりに

「行政改革プログラム」は行政改革委員会等の政府内の様々な組織による行政改革への取り組みのいわば総計画表であり、具体的には、例えば地方分権については今年前半を目的に第二次勧告が予定されており、また行政情報公開法案づくりを具体化してくるなど、省庁再編成といった議論以外にも注目すべき行政改革の動きが数多く予定されている。その議論の行方について今後も注視していく必要があるものと考えらる。

地方分権推進委員会 第一次勧告について

道路局路政課

一 概観

平成八年二月二〇日に地方分権推進委員会（諸井慶委員長）から橋本龍太郎内閣総理大臣に対して第一次勧告が提出された。

改めてその位置付けを確認しておく、平成七年五月一九日に公布された「地方分権推進法」（同年七月三日施行）第一〇条において、地方分権推進委員会「第八条に定める地方分権推進計画（政府が地方分権の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めたもの……筆者注）の作成のための具体的な指針を内閣総理大臣に勧告する」とされており、今回の第一次勧告は、まさにその具体的な指針に当たるものである。

中間報告（平成八年三月二九日）が「地方分権推進に関する委員会の基本姿勢と検討の方向を明らかにして、広く各界各層の人々の理解と賛同を求める趣旨のもの」であったのに対し、今回の第一次勧告は、新たな事務区分・新たなルールに沿って、道路も含めた具体的な事務の取扱いを検討したものになっている点が注目される。

二 新たな事務区分について

地方公共団体の事務の新たな考え方として、事務を自治事務（仮称）と法定受託事務（仮称）に区分するという点は、中間報告と同じであるが、法定受託事務（仮称）の定義については、次のとおり変更された。

（中間報告）

・専ら国の利害に関係のある事務であるが、国民の利便性又は事務処理の効率性の観点から、法律の規定により受託すべきもの

（第一次勧告）

・事務の性質上、その実施が国の義務に属し、国の行政機関が直接執行してもおかしくない事務であるが、国民の利便性又は事務処理の効率性の観点から、法律又はこれに基づく政令の規定により地方公共団体が受託して行うこととされるもの

この点については、平成八年一〇月三日の公表資料において、「現行の機関委任事務の中には、国の守備範囲に属するものとして行わ

れることが相当であると考えられるもの（地方公共団体の存立に係る事務、国が設置した公物の管理に関する事務等）があるが、これらについては、地方公共団体の側にも一定の利害があることを否めないため、「専ら国の利害に係るある事務」では、こうした事務を取り込めない」等の問題点があり、定義を変更した旨説明がなされている。

その上で、法定受託事務（仮称）は、次のメルクマールに該当する事務とするとの整理がなされている。

- (1) 国家の統治の基本に密接な関連を有する事務
- (2) 根幹的部分を国が直接執行している事務で以下に掲げるもの
- ① 国が設置した公物の管理に関する事務
- ② 広域にわたり重要な役割を果たす治山・治水及び天然資源の適正管理に関する事務
- ③ 信用秩序に重大な影響を及ぼす金融機関等の監督等に関する事務
- ④ 医薬品等の製造の規制に関する事務
- ⑤ 麻薬等の取締りに関する事務

(3) 全国単一の制度又は全国一律の基準により行う給付金の支給等に関する事務で以下に掲げるもの

① 生存にかかわるナショナル・ミニマムを確保するため、全国一律に公平・平等に行う給付金の支給等に関する事務

② 全国単一の制度として、国が拠出を求め運営する保険及び給付金の支給等に関する事務

③ 国が行う国家補償給付等に関する事務

(4) 法定の伝染病のまん延防止に関する事務

(5) 精神障害者等に対する本人の同意によらない入院措置に関する事務

(6) 国が行う災害救助に関する事務

(7) 国が直接執行する事務の前提となる手続の一部のみを地方公共団体が処理することとされている事務で、当該事務のみでは行政目的を達成し得ないもの

(8) 国際協定等との関連に加え、制度全体にわたる見直しが近く予定されている事務で以下に掲げるもの（掲げられ

ている事務については省略）

各メルクマールに関しては、これに該当し法定受託事務（仮称）とするとの結論が得られた事務が列挙されており、指定区間外国道の管理事務については、(2)①に該当するものとして掲げられている。

なお、検討の俎上に上がりながら結論を送りしたもので未だ精査されていない事務について、関係省庁の側からメルクマールに該当するとの主張やメルクマールを変更又は追加してでも法定受託事務（仮称）とすべきとの主張がなされた場合には、そのつど委員会において検討の上、結論を得るものとするとしている。

三 国と地方公共団体の関係についての新たなルールについて

国の関与の一般の原則として、①法定主義の原則、②一般法主義の原則及び、③公正・透明の原則の三点が掲げられ、自治事務（仮称）・法定受託事務（仮称）それぞれに係る関与の類型は、次のとおりとされている。

(1) 自治事務(仮称)

- ① 技術的助言・勧告、報告徴収
- ② 事前協議、合意(又は同意)
- ③ 是正措置要求、指示
- (2) 法定受託事務(仮称)

- ① 技術的助言・勧告、報告徴収
- ② 事前協議
- ③ 許可・認可・承認
- ④ 指示
- ⑤ 代執行

※技術的助言・勧告、報告徴収、是正措置要求については、直接、一般ルール法に基づき行うことができることとされている。

また、国と地方公共団体との間に紛争が生じた場合に簡易・迅速・公正・透明を旨とした判断をするための第三者機関を設置するものとする。とされ、当該第三者機関については、国又は地方公共団体からの申し出により、事案ごとに任命される国地方関係調整委員(仮称)により構成される(国地方関係調整委員(仮称)を任命するための委員会を置く)ものとする。とされているが、今回の第一次勧告に

おいては、第三者機関の法的性格、処理ルール等が未だ明確ではなく、また、違法性が問題となる事件につき裁判所に訴えることができるものとする。ことについて、なお検討すると第一次勧告の中でも述べられているとおり、訴訟との関係も未整理となっている。

四 個別分野別課題の検討結果について

道路に関しては、次のとおりである。

(1) 国道

指定区間外の一般国道の管理に関する事務は、法定受託事務(仮称)とする。

(2) 地方道

- ① 都道府県道の路線の認定に関する国の認可は廃止し、都道府県は国と事前協議を行うこととする。
- ② 地方道に関する是正措置命令は廃止し、道路の構造を保全し交通の危険を防止するために緊急の必要がある場合においては、国は必要な指示を行うことができることとする。

(1)の国道については、前記「二 新たな事務区分について」で述べたとおりである。

(2)①については、現行の道路法第七十四条第一号に規定する都道府県道の路線の認定・変更・廃止に係る建設大臣の認可の取扱いである。現行の規定は、都道府県道が高速自動車国道及び一般国道と極めて密接に関連しあうものであり、両者相俟ってその機能を発揮するものであることから、これらを配慮する趣旨で設けられている。変更後は、自治事務(仮称)に関する国の関与としての事前協議を行うこととなるが、ここでいう協議とは、双方が意思の合致を目指して誠実に努力することを意味するとされている。

(2)②については、現行の道路法第七十五条第一項に規定する法令違反等に関する建設大臣の監督の取扱いである。現行の規定は、地方自治法第二四六条の二の規定の特則として、法令等に対する違反又は事務の過怠があると認められる場合や道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため特に必要があると認められる場合に、内閣総理大臣に対する請求手続を経ずに、直接地方公共団体には正措置命令できることとするものである。変更後は、道路の構造を保全し交通の危険を防止するために緊急の必要がある場合においては、

自治事務（仮称）に関する国の関与としての指示を行うこととなる。

五 国庫補助負担金・税財源について

国庫補助負担金・税財源については、これまでの調査審議の状況を踏まえ、改革に向けての主な論点と検討の方向に関する中間とりまとめとして、勧告とは切り離して公表がなされた。

六 今後の予定について

今後の調査審議の課題として、財政問題、地方公共団体の行政体制、必置規制の整理合理化、地方事務官制度や国の地方出先機関の見直しが残されており、これらの課題について、平成九年前半を目途に第二次勧告を行うこととし、今回の勧告とあわせて、地方分権を総合的に推進するための具体的な指針を提言することとされている。



太平洋岸大規模自転車道の 建設と管理

静岡県土木部道路維持課

一 はじめに

静岡県は、伊豆、駿河、遠江と呼ばれた三つの国からなり、気候のよいところから早くより人が住みついて、文化も開けたところである。伊豆（東部）は海岸まで山が迫り、変化に富んだ景色と、いたる所に温泉がわき出るところから保養地、観光地として、全国的に有名である。

駿河（中部）は、富士山を仰いで富士川、安倍川、大井川の沖積平野が広がり、静岡市にある登呂遺跡にみられるように、二千年も前から農耕文化が栄えたところである。

遠江（西部）は、北に南アルプス山岳が連なり林産物に富み、天竜川、太田川の下流には肥沃な平野が発達している。

県土は東西一五五km、南北一一八km、面積は七、七七九km²で全国一三位の広さである。

二 静岡県の道路の現況

本件の道路網は、平成八年四月一日現在で、東名高速道路一八六km、一般国道一八路線一、二二三km、主要地方道七四路線一、四二八km、一般県道二二六路線一、六八七kmで構成され、合計三一九路線四、五二四kmである。

三 大規模自転車道の建設

大規模自転車道は、自転車の利用増大に対処して、自転車交通の安全を確保し、あわせて「心身の健全な発達に資すること」を目的として、昭和四八年より我が国各地において整備がはじめられた。

本県では、太平洋岸自転車道と浜名湖周遊自転車道の二ルートを整備している。このうち太平洋岸自転車道は千葉県犬吠崎から和歌山市までの全長一、二〇〇kmのルートであり、本県該当区間は二八〇kmである。現在は、このうち三区間一五六kmの整備を進めているところである。

四 潮騒橋

ここで、太平洋岸自転車道の一環として建設された「潮騒橋」について紹介してみる。

潮騒橋は太平洋岸自転車道が一級河川菊川を渡る地点に建設された、四径間連続上路式吊床版橋である（写真1）。吊床版は、我が国においては、その形態に軽快さが要求されるゴルフ場の歩道橋や、渓谷に架かる簡易吊橋に替わるPC橋として、実績が増えてきているが、二から三径間連続方式のほか三方向分岐形式のものも建設されるなど、その発展

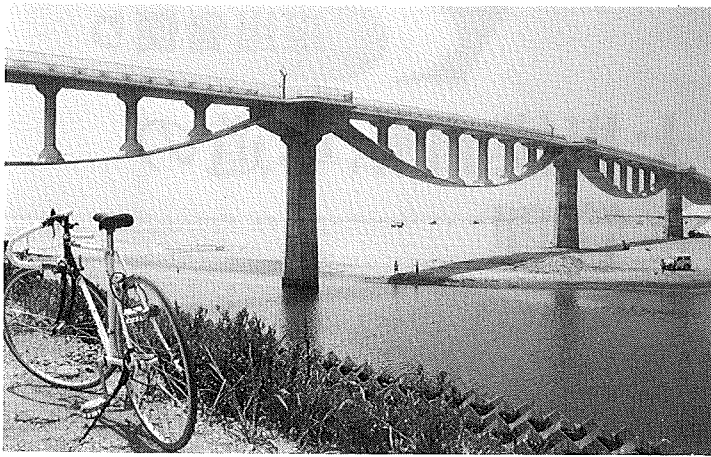


写真1 潮騒橋

は多様化の方向をみせている。また上路式吊床版橋は、吊床版の上に路面となる上床版及び鉛直材を組み込んだ構造の橋であり、道路橋にも適用できる橋梁形式である。しかし、本橋のように上路式と連続形式を組み合わせたタイプはこれまでに建設されておらず、世界的にも類例をみないものである。このタイプの施工では、上路式であるため、鉛直材と上床版を精度よく安全に架設しなければなら

ないこと、及び連続形式としての特性から、各径間のバランスを取りながら架設することが要求される。したがってその施工には綿密な計画と管理が必要となる。

1 橋梁概要

橋梁諸元は下記のとおりである。

架橋位置…静岡県小笠郡大東町国安地内
道路規模…自転車・歩行者専用道路 (B種)

橋 長…二三二・〇m

有効幅員…三・〇m

位置図を図1に、一般図を図2に示す。

架橋地点は、一級河川菊川の河口部であり、南側が遠州灘の海岸線(千浜砂丘)である。架橋地点付近では、我が国初の河川マリナーである大東マリナー、温泉、スポーツ公園、レストハウス、宿泊施設(計画中)等が立地し、この地域のレクリエーションの拠点としての整備が進んでいる。

架橋地点の地質については、基盤岩は泥岩であり、その直上には洪積層の硬質シルトあるいは砂、砂礫層が載り、最上部には沖積砂層が堆積している。基盤岩の泥岩は、非常に起伏にとんだ堆積面をもっている。

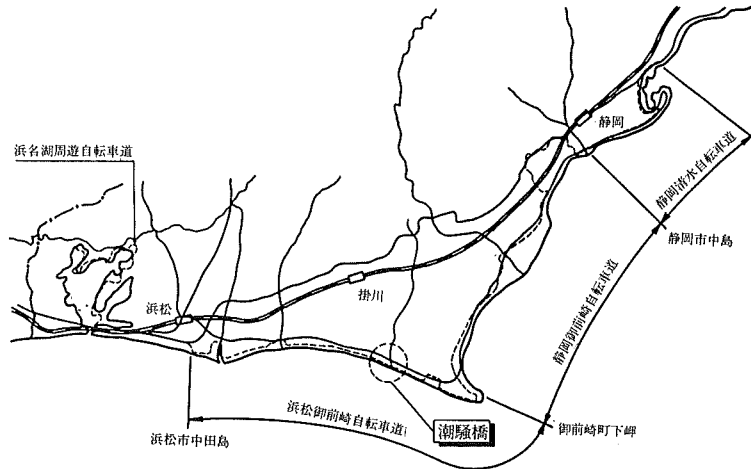


図1 位置図

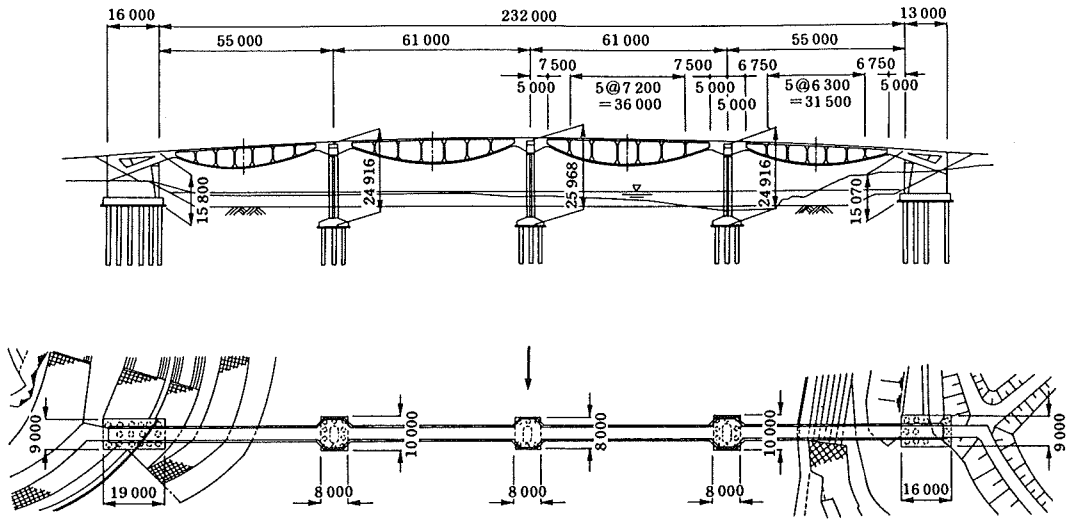
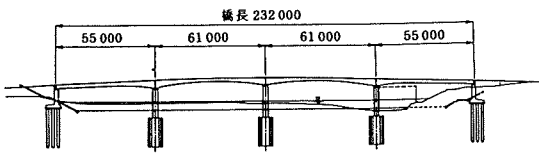
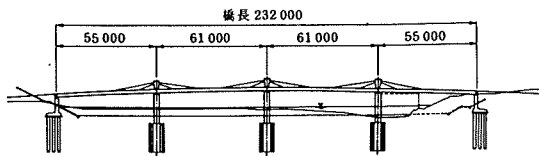


図2 一般図①

第1案 4径間連続PC箱桁橋



第2案 4径間連続PC斜版橋



第3案 4径間連続上路式PC吊床版橋

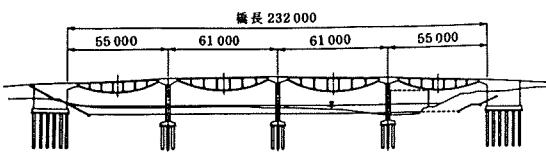


図3 橋梁形式の比較案

2 橋梁計画
 橋梁形式の選定では、一次選定をへて、四径間連続PC箱桁橋、四径間連続PC斜版橋、四径間連続上路式吊床版橋の三案について比

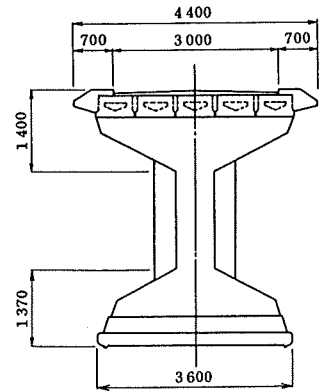


図2 一般図②

較検討が行われた(図3)。その結果、本橋のように幅員の狭い橋に対しては、箱型の主桁を持ち、架設作業車を用いて張出し施工を行うことになる箱桁橋や斜版橋は経費が割高になると分析された。
 一方、上路式吊床版橋案は、橋面の形状に制約されずに、吊床版のサグ(垂れ下がり量)を自由に設定でき、橋台にかかる水平力をコントロールできること、幅員の狭い橋に対して工費が割高になる要素が、他の二案に比較して構造的にも施工的にも少ないこと、及び周囲のリゾートゾーンからの視点では、橋体が薄い部材の集合体であるため、海岸線の眺

望を遮ることなく適度なアクセントになること、などが有利と考えられた。

これらの点や、吊床版橋の施工実績が増加しており、本橋のような特殊な構造についても、施工技術的に対応可能と判断できることなどが総合的に評価され、四径間連続上路式PC吊床版橋案が採用された。

3 橋梁構造

本橋の構造形式は、吊床版、上床版及び鉛直材から構成されており、吊床版は、橋台及び橋脚から張出した吊床版受け梁に定着されている。橋体を構成する各部の名称を図4に示す。

載荷荷重は、上床版から鉛直材に伝達され、橋台、あるいは橋脚に定着された吊床版によって指示される。すなわち、吊床版は基本的に吊り構造であり、その荷重支持は、吊床版に作用する張力によって行われる。張力は、吊床版のサグを大きくとれば小さくできる(図5)。ところが一般の吊床版では、吊床版そのものが橋面となるために、このサグ量は縦断線形の制約を受けることになり、その設定に体する自由度は小さい。これに対して、上路式吊床版は、橋面の形状に制約されずに吊床版のサグを自由に設定でき、張力をコントロ

ールできるといふ大きなメリットがある。

本橋の構造形式は、上路式PC吊床版を四径間連続構造としたものである。その構造計画に際して設定した基本方針は以下のとおりである。

- ① 橋台に作用する水平力をできるだけ小さくすることにより、構造全体の安定性を向上させる。
- ② 全体剛性をできるだけ高くすることにより、耐風安定性を向上させる。
- ③ 吊床版ケーブルの紡績を完全に行い、構造全体の安全性を向上させる。
- ④ 死荷重作用時においては、できるだけ

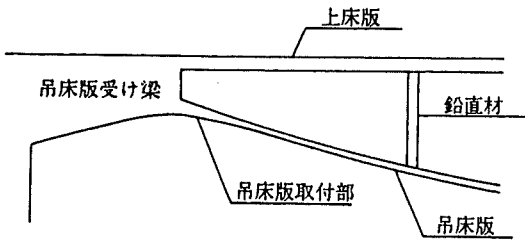


図4 橋体を構成する各部の名称

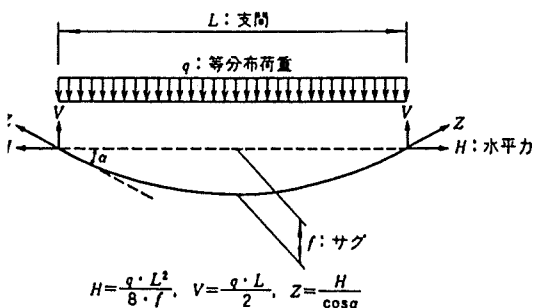
橋脚に曲げを生じさせないようにする。

⑤ 橋体の造形は、力の流れをイメージすると共に、統一感のあるものとする。

上記基本方針に従い、構造検討を行い基本構造を以下のように設定した。

橋台に作用する水平力をできるだけ小さくするために、吊床版のサグ・スパン比は一分の一を基本に設定した。軽量コンクリートによるプレキャスト部材を採用した。塩害対策からくるコンクリートのかぶり厚増加による自重増加を回避するためエポキシ樹脂塗装鉄筋を用いた。

全体剛性を高めるために、吊床版及び上床



$$H = \frac{q \cdot L^2}{8 \cdot f}, \quad V = \frac{q \cdot L}{2}, \quad Z = \frac{H}{\cos \alpha}$$

図5 吊床版のサグと張力の関係

版は各橋脚と剛結構造とし、全体構造を連続ラーメン化すると共に、上床版端部と橋台の結合部を、水平ゴム支承とPC鋼材を用いた弾性結合構造とした。

吊床版ケーブルの防錆を完全なものとするために、ケーブルはエポキシ樹脂塗装PCより線を採用すると共に、シースもポリエチレン製のものとした。

死荷重用時に、できるだけ橋脚に曲げを生じさせないために、各橋脚左右の径間の張力が等しくなるようにサグを設定した。

上路式吊床版の基本的な形態は、吊り構造としての力のつり合いから決定される。よってこの機能美を活かす造形とした。

架橋地点がリゾトゾーンに位置するところから、造形についてはかなり意識して工夫した点であるので、以下にその概略を記す。

4 橋梁の造形

上路式吊式版橋の基本的な形態は、吊り構造としての力のつり合いから決定される。したがって、造形には構造そのものの形を作り上げる自由度がほとんどないことから、その本来の形を強調し、部材の形を構造に相応しい斬新なものとする事とした。これに関しては、橋体を構成する部材の多くを、プレキ

ヤスト化する方針とリンクさせたことで、現場打ちコンクリートでは諦めざるを得ないような造形が可能となった。

本橋のイメージが、トラス的なものとなることが予想されるため、煩雑な印象を与えないように、できるだけ統一感のある造形とし、反復パターンを表現できるように考えた。例えば、橋脚や鉛直材などは、統一したイメージの偏平な六角形断面とし、橋台全面の形状

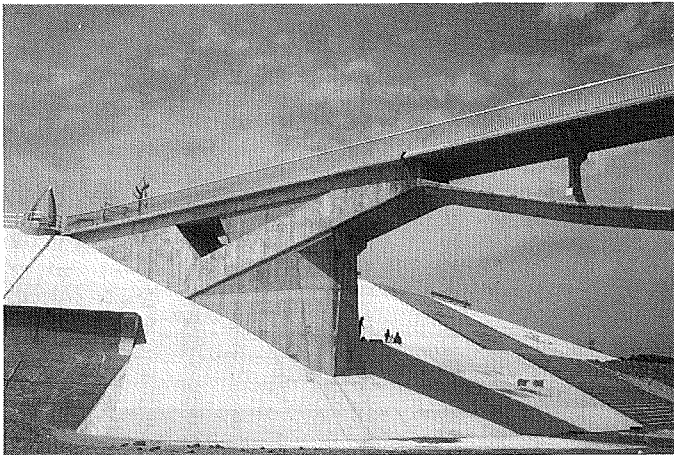


写真2 橋台の造形

も橋脚と統一感を持たせている。また、橋脚頭部のバルコニー受け梁の形状も、鉛直材の形状にあわせ、鉛直材のリズムが橋脚の存在で断ち切られないように配慮した。

一方、橋台は吊床版の大きな水平力を基礎地盤に伝達させる構造であり、その形状が大規模なものとならざるを得ないため、その造形は水平力が基礎地盤に流れるイメージを表すことを基本とするともに、できるだけマッシブな印象を和らげるように、吊床版ケーブルの定着部が側面から解放される構造とし、さらに化粧型枠の使用により、側面のテクスチャーに変化をつけた(写真2)。

5 その他

「潮騒橋」は、世界で初めて建設された四径間連続上路式PC吊床版橋という斬新な形式を持つほか、その結合構造方式、橋体の軽量化方策、塩害に対する防錆技術、橋の架設方法及び架設時の精度管理において、多くの新しい技術を駆使して建設されている。このことが、今後の橋梁技術の発展に貢献するところが大きいと評価され、社団法人土木学会の平成八年度「田中賞」を受賞した。また同時に、平成八年度PC技術協会賞も受賞している。

五 大規模自転車道の利用状況

本県が、現在までに整備した太平洋岸自転車道の延長は、計画延長一五六kmに対し、供用済み延長一四〇kmである。しかし、都市部での、通常の生活レベルでの利用が多いと思われる区間の交通量は伸びているものの、郊外の、いわゆるB種としての本来目的であるレクリエーションの利用が主体となる区間については、それ程多くの利用がなされていないからいがある。これまでは、自転車道の整備が完了し、路線としての連続性が確保されれば、利用実績も伸びて行くものと考えられていたが、当路線において九〇パーセント弱の延長が完了し、ある程度の連続性が確保された現在においても、はかばかしい利用の伸びはみられない。

サイクリスト達は、自転車に乗る行為そのものが目的のスポーツ派と、サイクリングを介して、それぞれの地域の自然や観光施設を巡るレジャー派との二種類に大別されるようである。スポーツ派は、長距離をスピードで乗り、レジャー派は多少の悪路も踏破できるマウンテンバイクタイプに乗る。近年レジャー派が増加しており、自転車道の利用促進

のためには、このタイプの、利用しやすい環境を整備して行くことが早道と考えられる。

レジャー派の行動パターンは、発着点となる駐車場にそれぞれ車で集合し、自転車に乗換えて目的地まで行き、自然観察や観光をし、元の駐車場まで戻り解散するというものである。たったそれだけのことであるが、その行為が楽しいという実感につながるためには、さまざまな新たな条件整備が要求されることとなる。

集合場所となる比較的大きな駐車場があること。近辺にサイクリング以外の二次的目的となるポイントがあること。ポイントを結ぶ適度な距離と安全性を持つ周回ルートが設定できること。女性も気軽に参加できるよう適当な間隔で給水、トイレ等を備えた休憩施設があること等である。

前述の潮騒橋周辺は、こうしたサイクリスト達の発着の拠点として、あるいは休憩施設として充分期待に答えられるものと考えている。また、これと類似した施設も、沿線各市町村の協力を得ながら、徐々に整備されている。今度は、この自転車利用者が路線からそれて、気軽にその地域を巡ることのできる、ルートの設定、整備と案内等が必要となってくるのではないかと考えている。

六 自転車道の維持と管理

太平洋岸自転車道の建設は、昭和四八年度より着手されているため、初期に整備された区間の防風林などの林間部では、松の根などにより路面が押し上げられている箇所が見受けられる。あるいは、海岸堤防上を占用している区間においては、砂丘の飛砂により路面に砂が堆積するようになってしまった区間も見受けられる。本県では、自転車道パトロール実施要領を定め、自転車により毎月一回以上のパトロールを実施しているが、近年こうした指摘が増え、供用年数と供用延長の増大と共に、こうした普段のメンテナンスに要する費用が、年々増大してきている現状である。

七 おわりに

以上、太平洋岸大規模自転車道の建設と管理について延べてきた。本県では今後も、事業完了に向けて整備の促進を図るとともに、利用促進策を真摯に模索していかねばならないと考えている。

春が来て、新緑が目にあざやかに映る頃、遠州灘の潮の香薫この道を、気の合う仲間と共に銀輪を焔めかせてみてはいかががでしょうか。

山口県における「地域活性化道路事業」

山口県土木建築部道路建設課

一 はじめに

山口県では、二一世紀に向けて躍進する県づくりを進めていくため、先に策定した「第四次県勢振興の長期展望」に掲げた諸施策を積極的に展開しているところである。この中で地域間交流拡大の時代に的確に対処するため、県内の各地域がおおむね一時間で交流可能となる「県土一時間構想」を掲げ、高速道路から市町村道に至る道路網の整備に積極的に取り組んでいるところである。

今回、平成八年度から、新たに地元の市町村・民間団体等が要望する地域振興プロジェクトを進める上で不可欠な道路事業のうち、さらに整備を早めることで大きな事業効果が

期待できる事業について重点投資を行う「地域活性化促進道路事業」が創設されたことを

受け、本県では、地域振興プロジェクトを五箇所選定するとともに、これらプロジェクトと密接に関連する道路事業について、重点的な整備を行うこととしている。

そこで、以下に本県における地域振興プロジェクトとプロジェクトを支援する道路事業の概要について紹介する。

二 地域振興プロジェクトの選定

本県の都市構造は、瀬戸内側に面して一〇万〜二〇万人程度の中小都市が散在する典型的な分散型都市構造となっており、中核都市等の広域的な都市機能の整備が緊急課題とな

っている。

このため、本プロジェクトとしては、重点プロジェクトの要件を満たし、地元市町村、民間団体等が強く要望しているプロジェクトのうち、中核的な都市の形成に資するという観点から五箇所選定した。

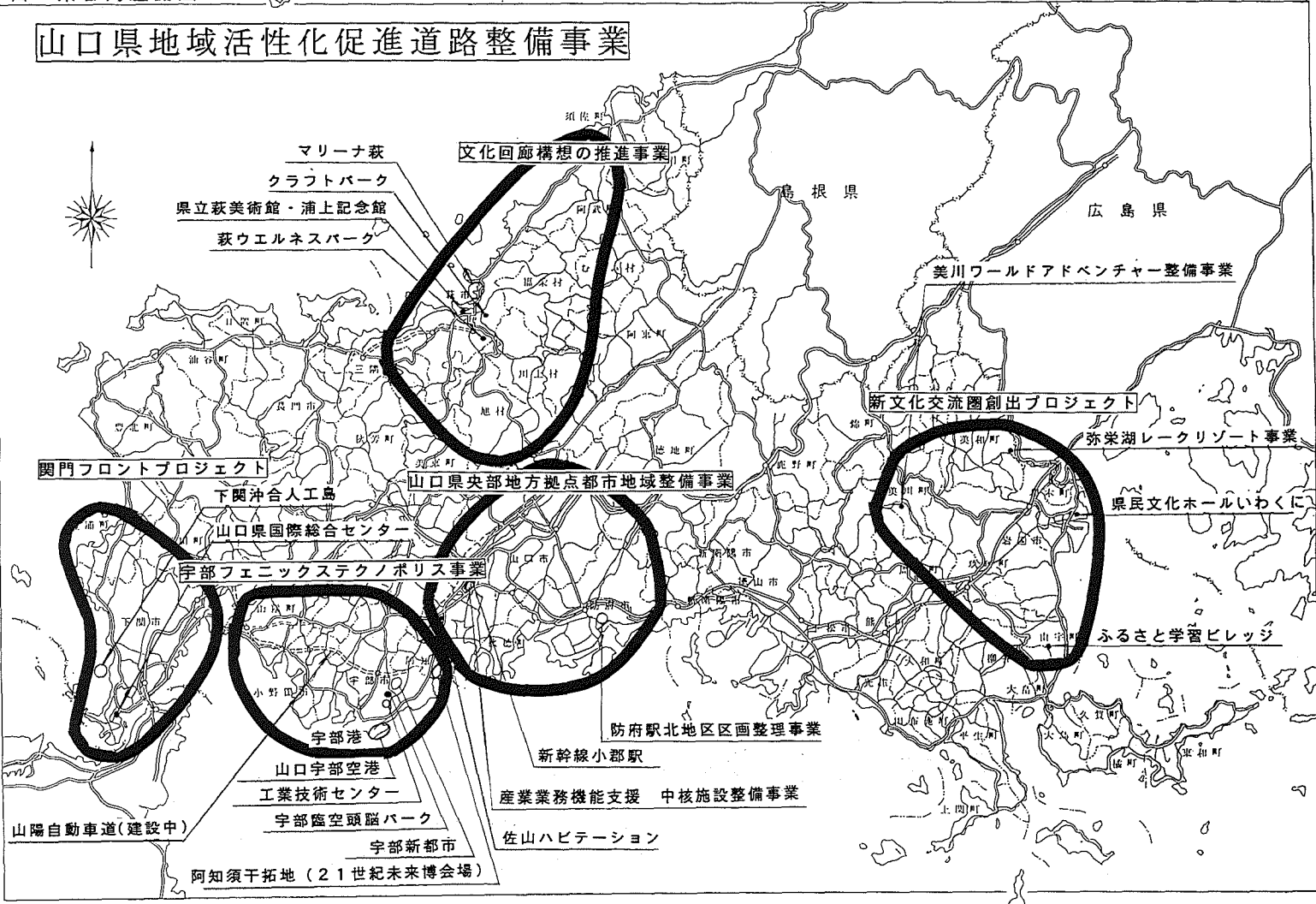
三 地域振興プロジェクトの概要及び支援する主な道路事業

1 宇部フェニックステクノポリス事業
(目的・内容)

当地域は、全域が産炭地域で、母都市である宇部市に代表されるように、化学と素材産業により発展してきた地域である。

しかしながら、産業構造の転換と高度化の

山口県地域活性化促進道路整備事業



マリナ萩
クラフトパーク
県立萩美術館・浦上記念館
萩ウエルネスパーク

文化回廊構想の推進事業

美川ワールドアドベンチャー整備事業

関門フロントプロジェクト

新文化交流圏創出プロジェクト

弥栄湖レークリゾート事業

下関沖合人工島

山口県中部地方拠点都市地域整備事業

県民文化ホールいわくに

山口県国際総合センター

宇部フェニックステクノポリス事業

ふるさと学習ビレッジ

平成五年四月
山口県道路建設課

宇部港

防府駅北地区区画整理事業

山口宇部空港

新幹線小郡駅

工業技術センター

産業業務機能支援 中核施設整備事業

宇部臨空頭脳パーク

佐山ハビテーション

山陽自動車道(建設中)

宇部新都市

阿知須干拓地(21世紀未来博会場)

要求される昨今の状況にあつて、産炭地域の振興や中核都市の形成が求められていることから、当事業の推進により産・学・官と住民が一体となつて、地域の活性化を図るものである。

(所在地・規模)

宇部市他一市二町(約三・七km²)

(上位計画との関係)

- ・昭和五九年三月テクノポリス地域へ指定
- ・第四次県勢振興の長期展望で、先端技術産業の活力を導入し、産・学・住・遊の機能が有機的に結びついた新しい街づくりを進める地域として位置づけ

(重点施設事業)

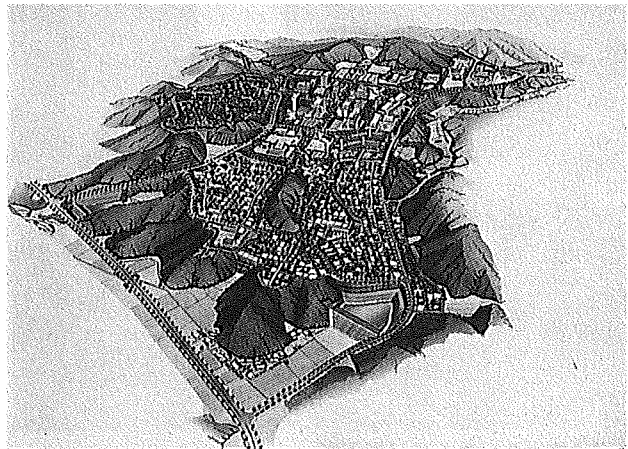
- ・阿知須干拓地造成(阿知須町)
 - ・宇部新都市造成(宇部市)
 - ・宇部臨空頭脳パーク造成(宇部市)
 - ・工業技術センター整備(宇部市)
- (支援する主な道路事業)

・一般国道四九〇号宇部拡幅

山陽自動車道宇部ICへ直結し、山口宇部空港、宇部港、宇部市街地及び宇部新都市等へのアクセス強化を図る。

・都市計画道路宇部湾岸線(地域高規格)

宇部市街地の慢性的な渋滞を解消するとともに、山口宇部空港、宇部港へのア



宇部新都市(宇部市)

セス強化を図る。

2 山口県中部地方拠点都市地域整備事業

(目的・内容)

当地域は、県都山口市を擁し県の中央部に位置することから、地域の拠点形成の波及効果が一県に及びやすい地域である。



防府駅北地区区画整理事業(防府市)

しかしながら、中小都市が散在する分散型都市分布構造を呈する山口県の特徴を代表するように、人口や高次都市機能の集積に欠けることから、拠点都市の形成を通じて、「にぎわいとゆとりを備えたハイテクオリテイシティの実現」を目指すものである。

(所在地・規模)

山口市他一市二町(約三・八万km²)

(上位計画との関係)

- ・平成五年二月拠点都市地域へ指定
- ・第四次県勢振興の長期展望で、高次都市機能の集積した中核都市の形成を進める地域として位置づけ

(重点施設事業)

- ・佐山ハビテーション造成(山口市)
- ・産業業務機能支援中核施設整備事業(小郡町)
- ・防府駅北地区区画整備事業(防府市)

(支援する主な道路事業)

- ・主要地方道山口宇部線(地域高規格) 県都山口市と宇部市を直結し、山口宇部空港、新幹線小郡駅等交通拠点へのアクセス強化を図る。
- ・一般県道山口阿知須宇部線 新幹線小郡駅と阿知須干拓地を直結し、二一世紀未来博会場へのアクセス強化を図る。

3 新文化交流圏創出プロジェクト

(目的・内容)

当地域は、山口県の東部に位置し、臨海部の工業地域と内陸部の農山村地域を有しており、産業・経済において広島県との関連の深

い地域である。

しかしながら、都市的機能が期待される臨海部は、文化面、商業面での魅力に欠け、都市生活文化機能の強化を求められており、内陸部は豊かな自然環境資源を有しながらも、過疎化が進展している。そこで、沿岸部の都市機能の充実と、自然や文化、歴史の地域資源を生かした広域交流圏を形成し、地域全体の活性化を図るものである。

(所在地・規模)

岩国市他四町(約二・九万km²)

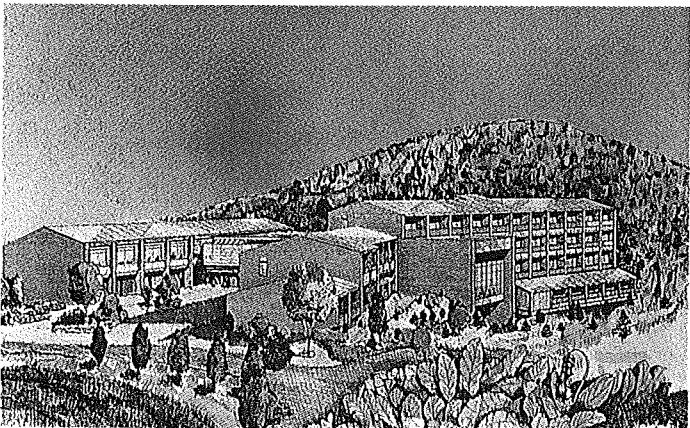
(上位計画との関係)

- ・広域共同プロジェクト「安芸・周防新文化交流圏創出プロジェクト」の策定
- ・第四次県勢振興の長期展望で、文化施設を整備し、地域文化づくりを進める地域として位置づけ

(重点施設事業)



県民文化ホールいわくに(岩国市)



ふるさと学習ビレッジ(由宇町)

・県民文化ホールいわくに（岩国市）

・ふるさと学習ビレッジ（由宇町）

・弥栄湖レクリゾート事業（美和町）

・美川ワールドアドベンチャー整備事業
（美川町）

（支援する主な道路事業）

・主要地方道岩国大竹線

国道二号のバイパス機能を有するため、

その整備により、岩国市街地の慢性的な

渋滞を解消し円滑な交通を確保する。

・主要地方道岩国錦線

本郷村から美和町、岩国市中心部へのア

クセスを容易にし、文化施設、観光資源



山口県国際総合センター（下関市）

の利用を促進する。

4 関門フロントプロジェクト

（目的・内容）

当地域は、古くから大陸への門戸として、

また陸海交通の要衝として、近隣その他諸外

国との交流が活発に行われてきたが、近年の

国際化の進展に対応し、その機能の整備充実

が求められている。

しかしながら、貿易拠点の福岡（博多）へ

の移行化や情報・通信ネットワークの未整備

により知名度の低下が大きな課題となってい

る。

このため、山口県国際総合センターの建設

下関市沖合人工島を核とした地域振興プロジ

ェクトを推進し国際交流拠点都市の整備を図

るものである。

（所在地・規模）

下関市他一町（約三・〇km²）

（上位計画との関係）

・第四次県勢振興の長期展望で、国際交流

都市として拠点性を高める地域として位

置づけ

（重点施設事業）

・山口県国際総合センター（下関市）

・下関沖合人工島（下関市）

（支援する主な道路事業）

・主要地方道下関港線

・都市計画道路唐戸筋川線

下関市街地の慢性的な渋滞を解消し、拠

点への円滑な交通を確保する。

5 文化回廊構想の推進事業

（目的・内容）

当地域は、歴史の街「萩」を中心都市とし、

観光関連産業と農林水産業を主要産業とする

地域である。

しかしながら、中心都市である萩市の観光

客数の伸び悩みや域内の交通施設の未整備か

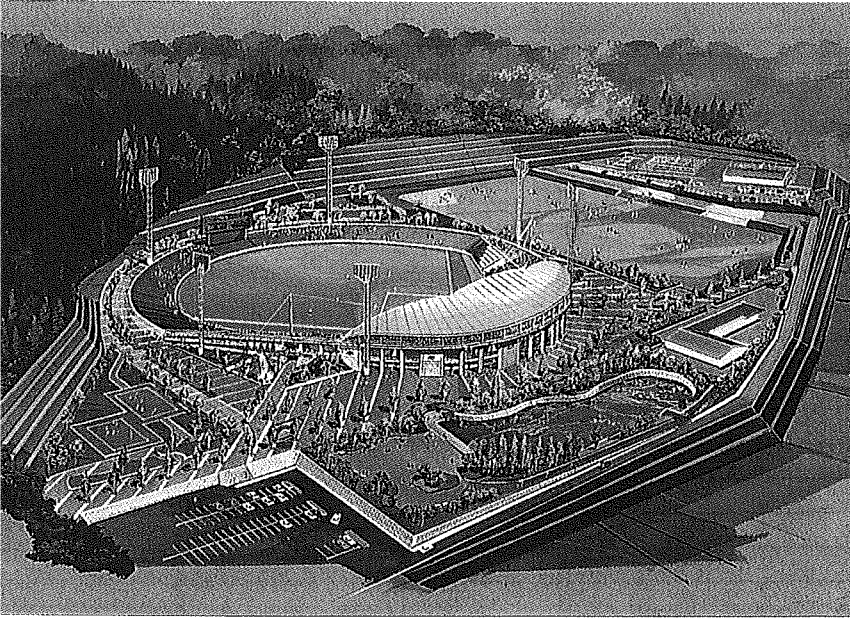
ら過疎化が一層進んでいる。このため、新たな観光資源の開発、レクリエーション施設及び交通関係施設の整備による地域の活性化を図るものである。

(所在地・規模)

萩市他二町三村(約二・八km²)

(上位計画との関係)

- ・ 広域共同プロジェクト「萩・益田西中国水と光にふれあう郷」の策定
- ・ 第四次県勢振興の長期展望で、歴史や文化施設を活用した街づくりを進める地域として位置づけ



萩ウェルネスパーク(萩市)

(重点施設事業)

- ・ 県立萩美術館・浦上記念館(萩市)
 - ・ マリーナ萩(萩市)
 - ・ 萩ウェルネスパーク(萩市)
 - ・ クラフトパーク(萩市)
- (支援する主な道路事業)
- ・ 一般国道二六二号萩バイパス
 - ・ 都市計画道路土原新川線
- 萩市街地の慢性的な渋滞を解消し、観光拠点への円滑な交通を確保する。

四 おおむね

各市町村がそれぞれの地域特性を活かし、相互の連携と交流の強化あるいはその機能の補完により地域の自立的発展を図るなか、新たな交流圏が形成されようとしている。

こうした中、地域の特性を活かした地域づくりを進めるためには、交流基盤の原点ともいえる道路整備の推進がますます重要となってくる。

世界 の 動 き	国内 の 動 き	道 路 行 政 の 動 き
月 日	月 日	月 日
事 項	事 項	事 項
<p>1・15</p> <p>○イスラエルのネタニヤフ首相とパレスチナ自治政府のアラファト議長が会談、ヨルダン川西岸「ヘブロン」からのイスラエル軍撤退について合意し、双方の交渉代表が、合意文書に仮調印した。これが実施されると、同西岸の都市部は、すべてパレスチナ自治政府の管轄下に入る。同西岸の他地域からもイスラエル軍は、九八年半ばまでに三段階に分けて撤退する。</p> <p>○ビル・クリントン米大統領（五〇）は首都ワシントンの連邦議会議事堂前で就任式で、就任の宣誓をし、第二期クリントン政権がスタートした。米国の大統領で政権第二期を迎えたのは、一九八五年の共和党のレーガン大統領以来、民主党ではフランクリン・ルーズベルト大統領以来のことになる。</p>	<p>12・25</p> <p>○政府が臨時閣議で一九九七年度一般会計政府予算案と財政投資計画を決めた。政府予算案は、総額七兆七兆三九〇億円で、前年度当初予算に比べ三・〇%増。また、財政計画は五一兆三、五七一億円で、同四・五%増加となった。</p> <p>1・2</p> <p>○島根県・隠岐島沖の日本海で、航行中のロシアのタンカー「ナホトカ」（一三、一五七トン）が沈没、流出した重油が福井、石川など日本海沿岸に漂着、沿岸漁業に大きな被害を与えた。</p> <p>4</p> <p>○警察庁のまとめによると、九六年の累計の交通事故死者数は九、九四二人で、前年を七三七人（六・九%）下回り、九年ぶりに一万人を割った。死者が多かったのは北海道の五九五人がトップ、最も少なかったのは徳島の七九人だった。</p> <p>9</p> <p>○日本自動車輸入組合のまとめによると、昨年の輸入車販売台数は四二万七、五二五台、前年比一〇・一%増で三年連続で過去最高を更新した。メーカー別にみると①フォルクスワーゲン・アウディ②米国ホンダ③メルセデスベンツ④オペル⑤BMWの順。</p> <p>20</p> <p>○政府は臨時閣議で九七年度の国内総生産（GDP）の実質成長率を一・九%とする「九七年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」を決めた。実質成長率の一・九%は過去最低。</p>	<p>1・16</p> <p>○日本道路公団では当初中型車、大型車の高速道路料金の引き上げを予定していたが、値上げの実施を四月一日に延期し、消費税率の引き上げと同時に行うこととなった。</p> <p>1・24</p> <p>○道路審議会が、都市高速道路・本州四国連絡道並びに一般有料道路に係る「今後の有料道路制度のあり方」についての中間答申をまとめ、建設大臣に提出した。</p> <p>2・1</p> <p>○日本道路公団により営業されていた「浦戸大橋」が、高知県道路公社へと引き継がれた。</p>

編集雑記

ターミナル駅近くでよく見かけた押し寿司屋の大手が、今年一月二〇日に倒産した。積極的な店舗展開が裏目に出たらしい。以後同社の株は整理ポストに入り、数ヶ月後には上場廃止となる。このことが新聞に掲載されるや個人投資家の売り注文が殺到し、二一日現在で六五〇万株の売り注文を残している。

株式市場は情報に敏感で、些細なことでも、株価は上下するという。素人が見て些細でも、そのみちの人には価値あるものもある。生き馬の目を抜くと言われる位厳しい商取引だから、早く情報をつかんで行動することが勝負の分かれめになる。ところが情報と言われる中味には玉と石とが混つっていて、風説に属する話も随分あるようだ。そんな中から真実の部分を選び分けるには、長年の勘と独得の見当づけが必要である。見当づけとは予想のことで「株価は予想によって動き、経済は株価によって大きく影響する」とよく言われる。ところが真実の話は時に風説の衣を藉りて流布されるから厄介だ。だから風説の中にも真実の声はあり、予想の中にも風説に近い個人

的な観測もある。風説は悪くて予想はよいなんて単純な思考は、この社会では通用しないようだ。

風説で思い出したことがある。古くて恐縮だが太平洋戦争が終りに近づいた一九四四年頃、「日本には、まともに戦える軍艦は一隻もない」とのとりざたが流れた。国民の多くは敵の謀略宣伝、デマだと思った。「我が軍は大きな戦果をあげている」と大本営が公表していたからである。その一方で、この話が秘かに人から人へと伝わったのは、そこに一片の真実を嗅ぎとったからだろう。戦後になって巨大な艦腹を波間にさらしている軍艦や、海面にマストや煙突だけを出している船の写真を見て、あのとりざたは本当だったと人々は知った。

同じ一月。新聞の社会面は、或る占い師が風説流布の罪で検察当局に拘束されたと報じていた。自分でたてた占いによって某上場株の上昇を予言し、それをギャンブル専門誌に寄稿。自らもその株を相当量購入したというのである。以後、不思議なことにその株は値を上げ続け、自身数百万円の利益を得たという。当局の見解ではこれが証券取引法第一九七条の……有価証券の相場の変動を図る目的

をもって、風説を流布した者……に該当するというのである。この場合、雑誌に占断を掲載したことで、自らその株を買って利益を得たことが罪に該当しようだが、風説とは何ぞやと言うことになる。議論は多かろう。この事件は想像したよりも早く結着した。一月二四日の新聞によると、同日東京地検特捜部がその占い師を在宅のま、東京簡易裁判所に略式起訴、罰金五〇万円の略式命令を請求したと報じている。

或る新聞によるとこの占い師が用いた占術は九星周期法のような。私は易を勉強しているがこの占術は知らない。生年月日で占う四柱推命術から分派した気学の一つらしい。易でも当たるも八卦、当たらずも八卦と揶揄され、信憑性を疑う傾向はどの時代にもあり今もある。中国の秦の時代に焚書抗儒があつて、大量の古典が焼かれ多数の儒学者が殺された。それ以後の時代にも同様のことがあつた。だが、どんな場合でも易は真理の書として焚書を免かれ今日に至っている。それは学問の書としての易ではないかと言われるかも知れない。だが易は易占いに活用されてこそ、いつの時代にも決断の書として人々に活かされて来たのである。

——未済——

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また原稿は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

3月号の特集テーマは「道路と防災」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770円(本体価格748円) FAX 03(3234)4471
〈年間送料共9,240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