

特集／平成十年度道路関係予算

平成十年度道路関係予算の概要……………吉田 光市 1

一般国道関係予算の概要……………上野 進一郎 18

高速自動車国道関係予算の概要……………後藤 貞二 24

有料道路関係予算の概要……………増田 博行 31

地方道関係予算の概要……………藤森 祥弘 38

平成八年度に言い渡された判決について（その1）……………道路局道路課 44

不法占用物件の撤去について……………沖縄総合事務局 52

道路管理事務担当者便り……………青森県土木部 55

青森県における道路の維持管理……………道路維持課

地域活性化促進道路事業……………群馬県土木部 61

群馬県における「地域活性化促進道路事業」……………道路建設課

時・時・時……………68

今月の表紙：

中央を緑の山波で区切り、上方に都市の道路を図案化し、下方には道路管理者が設置する警戒標識の一つ、「学校、幼稚園、保育所等あり」を配した。

平成十年度道路関係予算の概要

吉田 光市

一 はじめに

平成一〇年度予算編成は、昨年二月二〇日の「平成一〇年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」（閣議了解）及び「平成一〇年度予算編成方針」（閣議決定）を受け、同日の臨時閣議で大蔵省原案を了承後、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一〇年度政府予算案が決定された。

なお、今回設けられた生活関連等公共事業重点化枠及び物流効率化による経済構造改革特別枠に関する重点化措置の配分は大蔵原案に先立ち二月一八日にそれぞれ配分がなされた。

本稿では、道路関係予算概要のほかに、政府全体の予算についてその前提となる経済見通しと経済運営の基本態度及び予算編成方針の概要等を含めて紹介し、併せて建設省関係予算の概要を紹介する。

二 平成一〇年度の経済見通しと経済運営の基本態度

予算編成に先立ち、「平成一〇年度の経済見通しと経済運営の基本態度」において、平成一〇年度の経済運営の基本的態度は次のとおりとされた。

(1) 自律的な景気回復の実現
強靱で活力に満ちた日本経済を実現するために、民間活力を中心に二一世紀に向

けた新たな経済政策の展開を図る必要がある。このような観点に立って、「二一世紀を切りひらく緊急経済対策」の確実な実行など、適切かつ機動的な経済運営に努めることにより、我が国経済を民間需要中心の自律的な安定成長軌道に乗せていく。

(2) 金融システムの改革と安定性確保
我が国金融システムに対する内外からの信頼回復を図る観点から、緊急の課題として、預金保険法の改正や新法の制定、預金保険機構に対する国債の交付等の措置を講ずることにより、預金者保護と金融システムの安定性確保に万全を期すとともに、自由で公正な金融システムを目指して、証券取引法の抜本的改正等の改革を進める。ま

た、有価証券取引税の大幅軽減等金融関係税制の改正を行う。

(3) 経済構造改革の推進

経済のグローバル化の進展、我が国の急速な少子・高齢化の進展等に対応するため、経済構造改革を強力に推進する。具体的には、国際的に魅力ある事業環境の創出、新規産業育成基盤の強化等を図るため、規制の撤廃と緩和に力を入れ、法人課税の改革を実施するとともに、研究開発、雇用労働対策及び中小企業対策等を推進する。さらに、競争政策を積極的に行う。

(4) 行財政改革の推進

行政改革については、行政改革会議最終報告を最大限に尊重するとともに、規制緩和、地方分権等を行い、二一世紀型の行政システムの構築を推進する。

また、危機的な財政状況、少子・高齢化の進展等に対応し、経済の活力低下、将来世代の大きな負担増を防ぐ観点から、財政構造改革の推進に関する特別措置法を踏まえ、全力を挙げて財政構造改革を推進する。平成一〇年度においては、一般歳出を平成九年度より減額しつつ、経済構造改革に資する分野などに重点を置きながら、歳出構造を見直す。

(5) 国民生活の充実

社会保障については、給付と負担の関係を幅広い観点から見直しつつ、効率的で質の高いサービスを提供できる安定的な制度の確立に向け構造改革を進める。公共投資については、生活関連や経済構造改革関連社会資本への配分の重点化を図るとともに、各省庁間連携、建設費用低減、費用効果分析の活用などを通じ、効率的、効果的かつ着実な社会資本整備を進める。また、現下の土地問題に対応し、土地の有効利用や土地取引の活性化等を推進するため、大幅な規制緩和の実施、不動産等資産の証券化の促進、土地税制の見直し等を行う。さらに、ゆとりある住宅・住環境の形成を図るとともに、災害に強い国づくり・まちづくりを推進する。環境問題については、地球温暖化防止対策を始めとする取組みを進める。

(6) 国際的役割の遂行

世界貿易機関（WTO）を中心とする多角的自由貿易体制の維持・強化への寄与、アジア太平洋経済協力（APEC）における貿易・投資の自由化・円滑化及び経済・技術協力の推進、政府開発援助を含む資金協力等を通じて、世界経済の持続的発展に貢献する。また、市場アクセスの改善等に

より調和ある対外経済関係の形成に努める。また、アジアの金融市場の安定性確保に向けたIMFを中心とする金融支援に対し、できる限りの協力を行う。

以上のような経済運営の下において、平成一〇年度の我が国経済は、駆け込み需要の反動等の要因が剥落するとともに、経済対策の実施、所得課税の特別減税の実施、法人課税の改革、金融システムの安定化措置などの政策対応も加わって、企業や消費者の我が国経済の先行きに対する信頼感の回復が見込まれることから、回復軌道に復帰してくるものと考えられる。この結果、平成一〇年度の我が国経済は、国内総生産の実質成長率が一・九％程度となるなど、おおむね別添の主要経済指標平成一〇年度の欄のとおりと見通されるとされた。

三 政府予算の概要

1 予算編成方針等

平成一〇年度予算及び財政投融资計画の編成に当たっては、この「平成一〇年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」に則り、また、先般成立した財政構造改革の推進に関する特別措置法等を踏まえ、以下の平成一〇年度予算編成方針により編成することとされた。

別添 主要経済指標

	平成8年度 (実績)	平成9年度 (実績見込み)	平成10年度 (見通し)	対前年度比増減率			
				平成9年度		平成10年度	
	兆円 (名目)	兆円程度 (名目)	兆円程度 (名目)	%程度 (名目)	%程度 (実質)	%程度 (名目)	%程度 (実質)
1. 国内総生産	503.1	507.8	519.7	0.9	0.1	2.4	1.9
国内総生産	303.0	307.6	317.8	1.5	▲0.4	3.3	2.5
民間最終消費支出	27.9	23.1	24.4	▲17.4	▲18.9	5.7	4.9
民間住宅	78.5	80.4	82.8	2.4	2.9	3.0	3.5
民間企業設備	509.0	514.3	526.7	1.0	0.2	2.4	2.0
2. 雇用	万人	万人程度	万人程度	%程度		%程度	
労働力人口	6737	6785	6830	0.7		0.7	
就業者総数	6512	6555	6605	0.7		0.8	
3. 鉱工業	%	%程度	%程度				
鉱工業生産指数	4.0	2.6	1.8	-		-	
対前年度比増減率							
4. 物価	%	%程度	%程度				
国内卸売物価指数	▲1.5	1.1	▲0.8	-		-	
対前年度騰落率							
消費者物価指数	0.4	2.0	0.7	-		-	
対前年度騰落率							
5. 国際収支	兆円	兆円程度	兆円程度	%程度		%程度	
貿易・サービス収支	1.9	6.3	6.2	-		-	
貿易収支	8.8	13.1	13.4	-		-	
輸出	44.8	50.1	52.8	11.7		5.3	
輸入	36.1	37.0	39.4	2.7		6.3	
経常収支	7.2	12.1	12.4	-		-	

(備考) 上記の諸計数は、現在考えられる内外環境を前提とし、本文において表明されている経済運営の下で想定された平成10年度の経済の姿を示すものであり、我が国経済は民間活動がその主体をなすものであること、また、特に国際環境の変化には予見し難い要素が多いことにかんがみ、これらの数字はある程度の幅をもって考えられるべきである。

(主要内容抜粋)

(1) 財政規模

① 一般会計予算においては、財政構造改革の推進に関する特別措置法で定められた各歳出分野における改革の基本方針、

主要な経費に係る量的縮減目標に従い、歳出全般について聖域を設けることなく徹底した見直しに取り組みることとする。特に、政策的経費である一般歳出については、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、社会経済情勢の変化に即応した財政需要に対しては、財源の重点的・効率的配分を行うことにより、その額が平成9年度の当初予算の額を相当程度下回るようにする。

② 財政投融资計画については、社会経済

情勢の変化に即応し、景気に配慮しながら、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一兆一、五〇〇億円減額し、一五兆五、五七〇億円とする。

また、政府保証債の発行額は、二兆五、〇〇〇億円とする。

○ (3) (略)

(4) 行政改革

① 社会経済情勢の変化に即応した、簡素にして効率的な行政の実現を目指し、行政の制度・運営について不断の徹底した見直しを行い、所要の改革合理化措置を着実に実施する。

(略)

(5) 地方財政

地方公共団体に対しては、財政構造改革の推進に関する特別措置法等を踏まえ、国と同一基調でその歳出の抑制を図るとともに、地

方の財政健全化のため、地方自治・地方分権
 推進に留意しつつ、給与・定員の適正化、事
 務事業の見直し等徹底した行財政改革への取
 組を要請する。

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
 成一〇年度予算案のフレームは表1のとおり

表1 平成10年度予算フレーム

(単位：億円)

	9年度予算		10年度予算		備 考
		8'→9'		9'→10'	
(歳入)					公債依存度20.0%
税 収	578,020	64,570	585,220	7,200	
その他収入	28,810	1,501	35,902	7,092	
公 債 金	167,070	▲43,220	155,570	▲11,500	
〔建設公債〕	92,370	2,060	84,270	▲ 8,100	
〔特例公債〕	74,700	▲45,280	71,300	▲ 3,400	
計	773,900	22,851	776,692	2,792	
(歳出)					
国 債 費	168,023	4,271	172,628	4,605	伸率 ▲1.3%
地方交付税	154,810	18,772	158,702	3,892	
一 般 歳 出	451,067	6,658	445,362	▲ 5,705	伸率 0.4%
計	773,900	22,851	776,692	2,792	

キャップ総括表

	キャップ (対9年度)	平成10年度予算
社会保障関係費	+3,000億円 未満	+2,929億円 (+2.0%) 9年度 145,501億円⇒10年度 148,431億円
公共投資関係費	▲7%以下	⇒ 公共事業関係費について ▲7.8% (9年度 97,447億円⇒10年度 89,853億円)
文教予算 国立学校特別会計へ繰入 私学助成(経常費助成)	同額以下 同額以下	▲1.4% ±0.0%
防衛関係費	同額以下	▲0.2% 9年度 49,475億円⇒10年度 49,397億円 (SACO除き) ▲0.3% 9年度 49,414億円⇒10年度 49,290億円
ODA予算	▲10%以下	▲10.4% 9年度 11,687億円⇒10年度 10,473億円
主要食糧関係費	同額以下	▲0.1% 9年度 2,692億円⇒10年度 2,691億円
科学技術振興費	概ね +5%以下	+4.9% 9年度 8,493億円⇒10年度 8,907億円
エネルギー対策費	同額以下	▲2.6% 9年度 6,860億円⇒10年度 6,682億円
中小企業対策費	同額以下	▲0.4% 9年度 1,865億円⇒10年度 1,858億円

(注) 防衛関係費のキャップのかかる範囲は、SACO関連経費を除く部分。

であり、その特色は次のとおりである。
 (1) 平成一〇年度の一般会計予算は、大蔵原案
 と同じく、七七兆六、六九二億円であり、
 このうち、一般歳出は、四四兆五、三六二
 億円となっている。公債の発行額は、一五
 兆五、五七〇億円であり、その内訳は特例
 公債七兆一、三〇〇億円(前年度当初発行
 予定額に対し三、四〇〇億円の減額)、建設
 国債八兆四、二七〇億円(前年度当初発行
 予定額に対して八、一〇〇億円の減額)で

あり、また、公債依存度は、前年度二一・
 六%より、二〇・〇%に低下している。
 また、財政構造改革を実現するための取
 り組み状況は次のとおりとなっている。
 ① キャップ
 平成一〇年度予算においては、財政構
 造改革法に規定された量的縮減目標を踏
 まえ、更にメリハリの効いた予算編成が
 行われた。
 ② 所管の枠を越えた重点化・効率化の工夫

表2 平成10年度 公共事業関係費(政府案) (単位:百万円、%)

区 分	9年度 予算額	10年度		備 考	
		伸 率	概算額		伸 率
1. 治 山 ・ 治 水	1,596,483	0.5	1,399,169	△12.4	
治 水	1,280,876	0.5	1,112,108	△13.2	7.9
治 山	202,003	0.3	184,021	△ 8.9	
海 岸	113,604	0.1	103,040	△ 9.3	
2. 道 路 整 備	2,706,369	0.8	2,684,337	△ 0.8	△ 6.0
3. 港 湾 ・ 漁 港 ・ 空 港	734,637	1.4	679,864	△ 7.5	
港 湾	363,103	△ 0.2	337,537	△ 7.0	
漁 港	217,722	△ 0.8	198,390	△ 8.9	
空 港	153,812	8.8	143,937	△ 6.4	
4. 住 宅 ・ 市 街 地	1,237,461	1.7	1,068,312	△13.7	
住 宅 对 策	1,179,833	1.6	1,016,130	△13.9	△ 7.9
市 街 地	57,628	3.5	52,182	△ 9.5	△ 4.2
5. 下 水 道 ・ 環 境 衛 生 等	1,751,095	2.4	1,628,422	△ 7.0	
下 水 道	1,195,432	2.0	1,112,109	△ 7.0	
環 境 衛 生	372,635	3.2	345,923	△ 7.2	
都 市 公 園	170,221	2.5	157,455	△ 7.5	
自 然 公 園	12,807	10.0	12,935	1.0	
6. 農 業 農 村 整 備	1,228,156	0.0	1,083,653	△11.8	
7. 森 林 保 全 ・ 都 市 幹 線 鉄 道 等	387,867	2.1	339,948	△12.4	
森 林 保 全	198,649	0.8	171,763	△13.5	
森 林 環 境	28,952	9.9	27,004	△ 6.7	
工 業 用 水	14,031	△ 8.9	11,978	△14.6	
沿 岸 漁 場 整 備	32,521	1.1	30,000	△ 7.7	
離 島 電 気	21	0.0	19	△ 9.5	
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	71,899	2.3	62,525	△13.0	
新 幹 線	34,038	11.6	29,438	△13.5	
航 路 標 識	7,765	△ 2.5	7,221	△ 7.0	
8. 調 整 費 等	34,917	123.6	33,953	△ 2.8	
一 般 公 共 計	9,676,985	1.3	8,917,658	△ 7.8	
災 害 復 旧 等	67,674	△ 0.8	67,674	0.0	
合 計	9,744,659	1.3	8,985,332	△ 7.8	
N T T - A	101,541	0.0	94,433	△ 7.0	
総 計	9,846,200	1.3	9,079,765	△ 7.8	

(注) 備考欄の伸率は、道路関係社会資本を考慮した場合のものである。

i 環境・科学技術・情報通信等経済構造改革特別調整措置(一、五〇〇億円)
環境・科学技術・情報通信の分野を中心として省庁間の共同連携を重視しつつ措置する。

ii 物流効率化による経済構造改革特別措置する。

所管の枠を越えた調整、より一層の重点化・効率化を達成するため、以下の工夫がなされた。

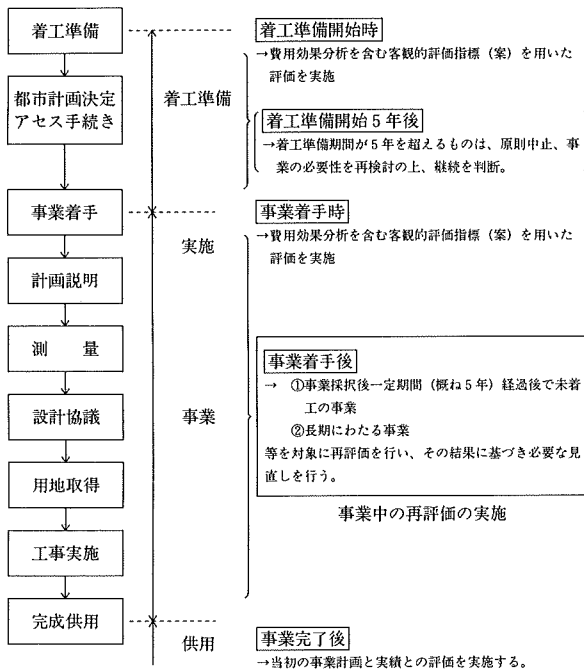
(一、五〇〇億円)
事業のプロジェクト性に着目し、核となる事業の国際性・広域性等を勘案しつつ、国際ハブ空港・港湾、高規格幹線道路、地域物流拠点事業等に重点配分。

iii 生活関連等公共事業重点化措置(一、五〇〇億円)
生活関連の社会資本について、一定の生活・居住水準の確保、真に整備が遅れ

(2)
①次に公共事業関係費については、財政構造改革法を踏まえ重点化・効率化による「公共事業改革」を強力に推進することとされ、対前年度比マイナス七・八%の九兆七九八億円となっている(表2)。
②なお、今回設けられた物流効率化による分野・地域への重点化、防災機能の向上や環境等へ配慮等の観点から、重点的に配分。

ている分野・地域への重点化、防災機能の向上や環境等へ配慮等の観点から、重点的に配分。

図1 道路事業の流れと事業評価実施時期



る経済構造改革特別枠については、公共事業予算の重点化を推進し、経済構造改革の推進に資するため、物流効率化関連プロジェクトへの優先的配分がなされ総額一、五〇〇億円のうち半分以上の七九四億円を省庁間共同プロジェクトに配分するとともに緊密な連携を確保する観点から予算を国土庁に一括計上することとされた。

③さらに公共事業の効率化・透明化の徹底を図る観点から、事業採択後一定期間経過後で未着工の事業や長期にわたる事業等を対象に再評価を行い、その結果に基づき事業の中止、休止を含めた見直しを行うシステム(いわゆる「時のアセスメント」)を新たに公共事業全体に導入することとされた(図1)。また、事業採択段階における費用対効果分析を全事業に導入するとともに事業実施後における評

価についてもその手法等について検討開始することとされた。
(3) 財政投融资計画については、抜本的改革に向けての重要なステップと位置づけられ、対前年度比マイナス二・七%の四九兆九、五九二億円とし、とりわけ一般財政投融资の規模については、民業補完や償還確実性の原則を徹底するとともに、景気動向にも配慮しながら、一層のスリム化を図っていく(表3)。

表3 平成10年度財政投融资の概要

(単位: 億円、%)

区分	平成9年度当初計画	平成10年度計画
[一般財政投融资]		
1.住宅関連機関	116,323 (△ 4.2)	109,033 (△ 6.3)
住宅金融公庫	106,473 (△ 2.4)	99,183 (△ 6.8)
住宅・都市整備公団	9,850 (△20.1)	9,850 (0.0)
2.中小企業関連機関	52,597 (△ 4.5)	62,705 (19.2)
うち国民金融公庫	31,700 (△ 0.6)	37,900 (19.6)
中小企業金融公庫	16,900 (△ 9.6)	20,100 (18.9)
環境衛生金融公庫	3,410 (△ 5.7)	4,000 (17.3)
3.その他の公庫・銀行	30,385 (△ 6.6)	30,635 (0.8)
うち日本開発銀行	13,550 (△ 5.5)	13,550 (0.0)
日本輸出入銀行	10,600 (△ 0.9)	10,650 (0.5)
4.その他の公団・事業団等	76,151 (△ 3.9)	69,319 (△ 9.0)
うち年金福祉事業団	19,699 (△ 7.6)	19,699 (0.0)
社会福祉・医療事業団	4,304 (△ 6.9)	3,645 (△15.3)
日本道路公団	21,900 (13.7)	20,236 (△ 7.6)
海外経済協力基金	4,934 (△10.9)	4,390 (△11.0)
5.地方	106,010 (1.8)	93,450 (△11.8)
地方公共団体	86,000 (△ 1.5)	76,000 (△11.6)
公営企業金融公庫	20,010 (18.5)	17,450 (△12.8)
小計	381,466 (△ 2.8)	365,142 (△ 4.3)
国有林野事業特別会計	2,770 (△ 1.1)	1,450 (△47.7)
日本国有鉄道清算事業団	9,035 (△10.1)	- (皆減)
計	393,271 (△ 3.0)	366,592 (△ 6.8)
[資金運用事業]		
郵便貯金特別会計	75,000 (50.0)	80,000 (6.7)
年金福祉事業団	25,300 (33.8)	28,000 (10.7)
簡易保険福祉事業団	20,000 (17.6)	25,000 (25.0)
計	120,300 (40.0)	133,000 (10.6)
合計	513,571 (4.5)	499,592 (△ 2.7)

(注) ()書は、対前年度伸率である。

四 建設省関係予算

一〇年度の建設省関係予算案は、極めて制約された予算下で現下の政策課題に対応し戦略的・重点的な住宅・社会資本整備の推進を図るため国費六兆三、一七四億円（対前年度比〇・九三二）、事業費二五兆九、一六三億円（対前年度比〇・九二二）を計上している。このうち災害関係を除く一般公共事業費は国費六兆一、七〇〇億円（対前年度比〇・九三二）、事業費二五兆六、五一九億円（対前年度比〇・九二二）を確保するとともに財政投融资資金についても一三兆八、五六八億円（対前年度比〇・九二二）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。

五 道路関係予算の概要

1 道路関係予算の概要

一〇年度は、社会・経済・生活が直面する緊急課題に対応すべく、新たな道路整備五カ年計画を策定し、道路政策を計画的かつ重点的に推進することとし、その際、重点投資を行う分野として、①新たな経済構造実現に向けた支援、②活力ある地域づくり・都市づく

表4 平成10年度建設省関係予算総括表

(単位：百万円)

事項	事業費			国費					
	10年度 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	10年度 (C)	10年度		前年度		倍率 (C/D)
					うち物流効率化による経済構造改革特別枠	うち生活関連等公共事業重点化枠	うち公共投資重点化枠		
道路整備	7,604,991	8,403,241	0.91	2,543,937	114,588	50,037	2,706,369	116,396	0.94
治山治水	2,020,931	2,221,663	0.91	1,215,208	0	48,300	1,320,160	57,231	0.92
治水	1,864,379	2,057,925	0.91	1,131,373	0	44,789	1,232,690	53,363	0.92
海岸	61,325	68,511	0.90	35,827	0	1,450	39,496	1,781	0.91
急傾斜地等	95,227	95,227	1.00	48,008	0	2,061	47,974	2,087	1.00
都市計画	2,435,208	2,634,503	0.92	1,269,564	0	35,850	1,365,653	50,507	0.93
公園	365,711	412,858	0.89	157,455	0	4,800	170,221	5,724	0.93
下水道	2,069,497	2,221,645	0.93	1,112,109	0	31,050	1,195,432	44,783	0.93
住宅・市街地	13,590,814	14,795,425	0.92	1,141,242	2,458	30,900	1,237,461	46,990	0.92
住宅対策	12,369,427	13,427,936	0.92	1,086,060	0	30,500	1,179,833	44,757	0.92
宅地対策	770,575	906,814	0.85	0	0	0	0	0	-
市街地整備	450,812	460,675	0.98	55,182	2,458	400	57,628	2,233	0.96
一般公共事業計	25,651,944	28,054,832	0.91	6,169,951	117,046	165,087	6,629,643	271,124	0.93
災害関係	63,989	65,455	0.98	48,588	0	0	48,588	0	*1.00
公共事業関係計	25,715,933	28,120,287	0.91	6,218,539	117,046	165,087	6,678,231	271,124	0.93
官庁営繕	124,009	112,918	1.10	23,313	0	0	25,619	2,000	0.91
建設行政経費	76,337	75,767	1.01	75,579	0	0	74,892	0	1.01
計	200,346	188,685	1.06	98,892	0	0	100,511	2,000	0.98
合計	25,916,279	28,308,972	0.92	6,317,431	117,046	165,087	6,778,742	273,124	0.93

(備考)

1. 本表には、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む。

2. 10年度国費には、

○ 道路関係社会資本として

治山治水 67,470 百万円

住宅対策 69,930 百万円

市街地整備 3,000 百万円

を含む。

○ ほかにNTT・A型91,775百万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	
	10年度(A)	前年度(B)	伸率(A/B)	10年度(C)	前年度(D)	伸率(C/D)	10年度	前年度
一般会計総額(a)	77,669,179	77,390,004	0.4	6,409,206	6,876,052	△ 6.8	8.3	8.9
一般歳出 [公共事業関係費]	44,536,213	45,106,700	△ 1.3					
治山治水	1,466,639	1,596,483	△ 8.1	1,215,208	1,320,160	△ 7.9	82.9	82.7
道路整備	2,543,937	2,706,369	△ 6.0	2,543,937	2,706,369	△ 6.0	100.0	100.0
港湾・漁港・空港	679,864	734,637	△ 7.5	0	0	—	—	—
住宅・市街地	1,141,242	1,237,461	△ 7.8	1,141,242	1,237,461	△ 7.8	100.0	100.0
下水道・環境衛生等	1,628,422	1,751,095	△ 7.0	1,269,564	1,365,653	△ 7.0	78.0	78.0
農業農村整備	1,083,653	1,228,156	△11.8	0	0	—	—	—
森林保全・都市幹線鉄道等	339,948	387,867	△12.4	0	0	—	—	—
調整費等	33,953	34,917	△ 2.8	0	0	—	—	—
小計	8,917,658	9,676,985	△ 7.8	6,169,951	6,629,643	△ 6.9	69.2	68.5
うち物流効率化梓 生活関連等梓	150,000 250,000	— 400,000	— △37.5	117,046 165,087	— 271,124	— △39.1	78.0 66.0	— 67.8
N T T ・ A 型	94,433	101,541	△ 7.0	91,775	97,310	△ 5.7	97.2	95.8
一般公共事業計(b)	9,012,091	9,778,526	△ 7.8	6,261,726	6,726,953	△ 6.9	69.5	68.8
災害復旧等 公共事業関係計(c)	67,674 9,079,765	67,674 9,846,200	0.0 △ 7.8	48,588 6,310,314	48,588 6,775,541	0.0 △ 6.9	71.8 69.5	71.8 68.8
一般公共/総額(b/a)	11.6	12.6		97.7	97.8			
公共事業/総額(c/a)	11.7	12.7		98.5	98.5			
公債発行額(d)	15,557,000	16,707,000	△ 6.9					
うち財政法公債金	8,427,000	9,237,000	△ 8.8					
特例法公債金	7,130,000	7,470,000	△ 4.6					
公債依存度(d/a)	20.0	21.6						
うち財政法公債金	10.8	11.9						
特例法公債金	9.2	9.7						
財政投融资計画	49,959,200	51,357,100	△ 2.7					
うち一般財投	36,659,200	39,327,100	△ 6.8	13,856,800	15,047,900	△ 7.9	37.8	38.3

(注) 1. 「一般歳出」には、前年度において「産業投資特別会計へ繰入等」で整理していた金額(平成9年度1,300,000百万円)を含んでいる。

2. 10年度には、治山治水、住宅・市街地にはそれぞれ67,470、72,930百万円の道路関係社会資本を含む。

表6 道路整備特別会計の財源内訳

(単位：億円)

区 分	10年度	前年度	対前年度比
一般会計繰入	25,439	27,064	0.94
揮発油税直入	6,654	6,570	1.01
小計	32,093	33,634	0.95
貸付金償還金等	669	754	0.88
N T T - A 型	897	919	0.98
特別会計国費計	33,660	35,306	0.95

(注) 1. 一般会計繰入には、物流効率化による経済構造改革特別梓1,146億円、生活関連等公共事業重点化梓500億円を含む。

2. このほかに、道路関係社会資本1,404億円がある。

3. 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。

りの支援、③よりよい生活環境の確保、④安心し住める国土の実現に積極的に取り組むこととしている。また、道路政策の進め方の改革を進め、事業の重点化等による投資効果の向上を図るとともに、事業の効率化・透明化を一層推進することとしている。以上の基本方針に基づき、一〇年度道路関係予算案は、一般会計繰入で二兆五、四三九億円(対前年度比〇・九四)とし、揮発油税直入、道路開発資金貸付償還金等及びN T T - A タイプ事業を加えた道路整備特別会計国費としては、三兆三、六六〇億円(対前年度比〇・九五)を計上している。対前年度マイナスという極めて厳しい内容となっているが、国全体で公共事業関係費がマイナス七・八%の中で、物流効率化特別梓の確保等により、道路関係予

表7 道路関係予算総括表

(単位: 百万円)

区 分	10年度(A)		前年度(B)		倍率(A)/(B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	4,764,686	2,858,474	5,019,901	2,994,798	0.95	0.95
一 般 国 道	2,080,676	1,357,940	2,128,625	1,386,404	0.98	0.98
直 轄	1,562,293	1,077,191	1,582,457	1,090,482	0.99	0.99
補 助	518,383	280,749	546,168	295,922	0.95	0.95
地 方 道 路	1,006,436	544,334	1,091,700	589,380	0.92	0.92
街 路	1,097,793	576,931	1,187,980	621,876	0.92	0.93
街 路	778,031	408,409	845,404	442,911	0.92	0.92
区 画 整 理	268,886	142,348	287,576	150,776	0.94	0.94
再 開 発	50,876	26,174	55,000	28,189	0.93	0.93
交 通 安 全	393,856	215,038	415,637	226,260	0.95	0.95
雪 害	122,622	79,925	129,522	84,131	0.95	0.95
調 査	21,915	18,922	27,180	21,037	0.81	0.90
機 械	20,938	14,278	22,357	15,237	0.94	0.94
補 助 率 差 額 等	—	40,806	—	41,873	—	0.97
住 宅 地 関 連	16,000	8,000	16,000	8,000	1.00	1.00
沿 道 整 備 融 資 等	4,450	2,300	900	600	4.94	3.83
(緊急地方道路整備事業)	(1,269,320)	(665,400)	(1,252,180)	(657,000)	(1.01)	(1.01)
(電線共同溝整備事業)	(153,912)	(81,079)	(150,585)	(79,595)	(1.02)	(1.02)
有 料 道 路	2,840,305	507,511	3,383,340	535,828	0.84	0.95
日 本 道 路 公 団	1,831,526	266,910	1,892,360	253,861	0.97	1.05
首 都 高 速 道 路 公 団	321,483	38,060	361,727	37,998	0.89	1.00
阪 神 高 速 道 路 公 団	204,046	21,250	323,348	41,548	0.63	0.51
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	142,588	53,333	313,331	43,377	0.46	1.23
東 京 湾 横 断 道 路 株 式 会 社	0	0	124,767	0	—	—
地 方 道 路 公 社 等	300,712	107,958	342,219	117,545	0.88	0.92
(NTT-A型事業)	(216,242)	(89,716)	(227,562)	(91,864)	0.95	0.98
道 路 開 発 資 金	39,950	20,000	82,928	41,499	0.48	0.48
道 路 整 備 計	7,604,991	3,365,985	8,403,241	3,530,626	0.91	0.95
[再 掲]						
高 規 格 幹 線 道 路	2,073,313	854,054	2,152,203	809,069	0.96	1.06
地 域 高 規 格 道 路	830,262	340,101	927,960	356,174	0.89	0.95

(備考)

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、国費相当分を含む。
2. 前年度の一般道路の各区分の計数には、旧NTT-B型事業、事業費569,613百万円、国費298,066百万円を含む。
3. 沿道整備融資等には、沿道整備融資及び道路交通環境改善促進事業を計上している。
4. 有料道路事業の各区分の計数には、(NTT-A型)を含む。
5. 前年度の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額57,340百万円を含む。
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及び地域高規格道路には、一般道路事業及び有料道路事業のうち、高規格幹線道路及び地域高規格道路にかかる額を一括計上している。ただし、調査を除く額であり、事業費欄には建設費を計上している。
8. この他に道路関係社会資本として、河川等関連公共施設整備促進事業(河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備)

事業費136,744百万円、国費67,470百万円
 住宅宅地関連公共施設整備促進事業(住宅建設・宅地開発事業に関連して必要となる道路整備)
 事業費139,860百万円、国費69,930百万円
 都市再開発関連公共施設整備促進事業(都市の再開発を図る事業に関連して必要となる道路、バスターミナル、広場等の道路整備)
 事業費 6,000百万円、国費 3,000百万円
 の合計 事業費292,604百万円 国費140,400百万円となる

算については、対前年度比〇・九五を確保したところである。また、この他に昨年六月の閣議決定「財政構造改革の推進について」を踏まえ、道路関係社会資本として、河川等関連公共施設整備促進事業(国費六七五億円)、

住宅宅地関連公共施設整備促進事業(国費六九九億円)、都市再開発関連公共施設整備促進事業(国費三〇億円)合計一、四〇四億円の事業を実施することとしている。事業費ベースでは、道路整備全体で七兆六、

〇五〇億円(対前年度比〇・九二)とし、うち一般道路事業を四兆七、六四七億円(対前年度比〇・九五)、有料道路事業を二兆八、四〇三億円(対前年度比〇・八四)となっている。有料道路の事業費の減は、明石海峡大橋、

表 8 財政投融资等総括表

(単位：百万円)

区 分	資金内訳	財 政 投 融 資				道路特会 出資等	そ の 他 自己資金等	小 計 (D)	倍 率 (A)/(B)	合 計 (C)+(D)	倍 率 (A)/(B)
		資金運用部資金		小 計 (C)	倍 率 (A)/(B)						
		簡保資金	政府保証債								
日本道路公団	10年度(A)	1,928,900	94,700	2,023,600	0.92	265,335	3,003,110	3,268,445	1.04	5,292,045	0.99
	前年度(B)	2,100,700	89,300	2,190,000		250,522	2,887,929	3,138,451		5,328,451	
	比較(A)-(B)	△171,800	5,400	△166,400		14,813	115,181	129,994		△ 36,406	
首都高速道路公団	10年度(A)	329,700	40,000	369,700	0.92	22,300	410,490	432,790	1.07	802,490	1.00
	前年度(B)	360,200	40,000	400,200		25,000	379,454	404,454		804,654	
	比較(A)-(B)	△ 30,500	0	△ 30,500		△ 2,700	31,036	28,336		△ 2,164	
阪神高速道路公団	10年度(A)	280,800	30,000	310,800	0.75	21,250	297,473	318,723	1.06	629,523	0.88
	前年度(B)	385,900	30,000	415,900		39,400	262,377	301,777		717,677	
	比較(A)-(B)	△105,100	0	△105,100		△18,150	35,096	16,946		△ 88,154	
本州四国連絡橋公団	10年度(A)	148,300	30,000	178,300	0.58	53,333	304,494	357,827	0.89	536,127	0.75
	前年度(B)	289,700	20,000	309,700		43,377	357,696	401,073		710,773	
	比較(A)-(B)	△141,400	10,000	△131,400		9,956	△ 53,202	△ 43,246		△174,646	
東京湾横断道路株式会社	10年度(A)	0	0	0		0	0	0		0	
	前年度(B)	0	21,700	21,700		0	112,568	112,568		134,268	
	比較(A)-(B)	0	△21,700	△ 21,700		0	△112,568	△112,568		△134,268	
合 計	10年度(A)	2,687,700	194,700	2,882,400	0.86	362,218	4,015,567	4,377,785	1.00	7,260,185	0.94
	前年度(B)	3,136,500	201,000	3,337,500		358,299	4,000,024	4,358,323		7,695,823	
	比較(A)-(B)	△448,800	△ 6,300	△455,100		3,919	15,543	19,462		△435,638	

〈注〉本州四国連絡橋公団は、道路分である。

表 9

(単位：億円)

区 分	新計画 (H10～H14年度) (A)	前計画 (H5～H9年度)		倍 率	
		計画額 (B)	実績額 (C)	(A)/(B)	(A)/(C)
一般道路事業	292,000	288,000	286,025	1.01	1.02
有料道路事業	170,000	206,000	177,140	0.83	0.96
小 計	462,000	494,000	463,165	0.94	1.00
地方単独事業	268,000	252,000	253,462	1.06	1.06
計	730,000	746,000	716,627	0.98	1.02
調 整 費	50,000	14,000	—	3.57	—
合 計	780,000	760,000	716,627	1.03	1.09

〈注〉 1. 平成8年度以降の地方単独事業は見込み値である。
2. 平成9年度補正予算を含む。

東京湾横断道路等の大規模プロジェクトの今年度供用等に伴うものである(表6・7)。
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、二兆八、八二四億円を計上している。財政スリム化等の要請から民間資金借入金増加等に努め対前年度比〇・八六となっている(表8)。

2 新たな道路整備五カ年計画等の策定
今回の予算編成においては、平成一〇年度を初年度とする新たな道路整備五カ年計画の

表10-2

(単位：億円)

区 分	新たな奥産計画 要求額 (H10～H14年度)	前奥産計画 計画額 (H5～H9年度)	倍率
一般道路事業	2,290	2,280	1.00
地方単独事業	630	620	1.02
小 計	2,920	2,900	1.01
調 整 費	120	60	2.00
合 計	3,040	2,960	1.03

表10-1

(単位：億円)

	新たな雪寒計画要求額 (H10～H14年度)	前雪寒計画額 (H5～H9年度)	倍率
雪寒道路事業	7,850	7,680	1.02
除 雪	1,850	1,800	1.03
防 雪	3,500	3,400	1.03
凍結害防止	2,500	2,480	1.01
除雪機械	1,050	1,020	1.03
小 計	8,900	8,700	1.02
地方単独事業	5,000	4,900	1.02
計	13,900	13,600	1.02
調 整 費	400	300	1.33
合 計	14,300	13,900	1.03

策定が認められ、総投資額についても要求額七八兆円の満額が認められた。新たな道路整備五箇年計画については、昨年六月の閣議決定「財政構造改革の推進について」を踏まえ、現行計画とほぼ同程度の規模とし、二年間延伸された他の公共事業関係五カ年計画等との整合にも留意したところである。また、同五箇年計画を計画的に実施するため、税制改正において、揮発油税、自動車重量税等の道路特定財源諸税の暫定税率の適用期限を平成一五年三月三十一日まで（自動車重量税については、平成一五年四月三〇日まで）延長することとされた（表9）。

更に、新たな積雪寒冷特別地域五カ年計画及び奥地等産業開発道路整備計画の策定が併せて認められており、今後投資規模について、閣議決定に向けて調整することとされている（表10）。

3 道路整備予算のポイント

1 新たな経済構造実現に向けた支援

(1) 総合的な物流効率化の支援

（地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築・物流効率化の支援）

総合物流施策大綱に基づき関係省庁との連

携のもと、物流ネットワークの整備を推進する。

- ① 物流効率化のためのネットワーク構築
- 1) 高規格幹線道路、地域高規格道路の整備

広域的な物流体系において大きな役割を果たす高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進し、物流の効率化を図る。その際、国土空間の有効活用を図り、地域ブロックの自立的な発展を支える循環型ネットワークなどを重点的に整備する。

（重点事項）

- ・ 高規格幹線道路の整備推進
- ・ 高速自動車国道の整備推進
- 建設費 一一、九八〇億円（倍率一・〇二）
- ・ 一般国道自動車専用道路
- 建設費 七、八一九億円（倍率一・〇二）
- ・ 高規格幹線道路の供用予定 高速自動車国道の拡幅供用四一kmを含め一

（参）総合物流施策大綱（平成九年四月四日閣議決定）

…この大綱に基づき、関係省庁が連携し、社会資本整備、規制緩和、物流システムの高高度化などの総合的な物流施策を推進。

五三 km

・本州四国連絡道路（尾道・今治ルート）の海峡部の橋梁の完成により、本州と四国が三ルートで結ばれ、経路の選択性が高まる

・新規着工準備

東海環状自動車道（養老―北勢）等

七箇所

・地域高規格道路の整備推進

建設費 八、三〇三億円

（倍率〇・八九）

・地域高規格道路の供用予定 二七 km

・新規事業

新山梨環状道路（主）・韭崎楡形豊富

線（延伸）等 二箇所

・新規着工準備

長岡東西道路（国道四〇四号）長岡

東西道路）等 一〇箇所

2) 国際交流インフラ推進事業

国際港湾、空港、高規格幹線道路網、

広域物流拠点、情報通信インフラなどの

重点的な整備を連携して行う「国際交流

インフラ推進事業」を推進する。

（重点事項）

・国際交流インフラ推進事業

対象地域 一三地域

3) 港湾、空港等と連携した道路整備

港湾・空港などの交通拠点の機能向上を図るため、高規格幹線道路、地域高規格道路の一体的整備や高規格幹線道路等から交通拠点への連絡を強化する道路を整備する。

特に国内輸送については、陸上輸送と

内航海運の連携強化による複合一貫輸送

を推進する。このため内貨ターミナル等

の整備と連携しつつ、港湾と内陸部との

連絡を強化する道路等を重点的に整備す

る「複合一貫輸送推進インフラ事業」を

創設する。〔新規〕

（重点事項）

・複合一貫輸送推進インフラ事業の創設

（新規）

国内貨物輸送における内航海運の利

用促進のための港湾への連絡道路を

重点的に整備

② 車両の大型化への対応

物流拠点、重要港湾等を連絡する高規

格幹線道路、一般国道等を中心とする約

六万 km のネットワークにおいて、車両の

大型化（車両総重量二五 t）への対応の

ため平成一四年度までに既設橋梁の補強

等の整備を行う。

また、フル積載した ISO 規格背高海

上コンテナのトレーラの通行が可能とな

るよう、構造物の再構築について検討し、

必要箇所の事業を推進する。

（重点事項）

・車両の大型化に対応する橋梁の補強等

整備量 約三、〇〇〇 km（約二五〇箇所）

(2) 中心市街地の活性化

① 中心市街地の活性化基盤の充実

都市環状道路、バイパス、放射道路、

都心環状道路等の道路ネットワークの重

点的な整備を推進し、中心市街地へのア

クセシビリティの向上を図る。

また、特定交通安全施設等整備事業に

よる立体式駐車場整備に対する補助の拡

充や有料融資事業による大規模な駐車場

整備に対する無利子貸付率の引上げなど

により駐車場整備を推進する。〔新規〕

さらに、土地区画整理事業、市街地再

開発事業により、中心市街地での面整備

を推進する。

（重点事項）

・駐車場整備の推進

事業費 約五九八億円（倍率一・〇二）

② 中心市街地活性化（賑わいの地区形成）

方策の充実

中心市街地の関係者と地元自治体が一体となって策定する活性化計画に基づき、道路事業の各種メニュー（電線類の地中化、モール化、ポケットパーク等）を総合的かつ短期集中的に事業を推進する。賑わいの道づくり事業」を創設する。〔新規〕

中心市街地の活性化等都市の再開発を一層効果的に推進するため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の促進に資する道路・バスターミナル・広場等の道路整備を推進する。〔都市再開発関連公共施設整備促進事業〕を創設する。〔新規〕

また、中心市街地の活性化のための道路整備を、通産省施策との連携のもと実施する。〔21世紀活力圏創造事業〕を推進する。〔二七圏域で認定済〕

（重点事項）

・賑わいの道づくり事業の創設（新規）

約二〇箇所

・都市再開発関連公共施設整備促進事業

（新規）

事業費 六〇億円

(3) 情報ハイウェイ構築の支援

高度情報通信会社の構築に向けた民間の光ファイバー網の整備支援のため、収容空間（情報BOX、電線共同溝、共同溝）を整備する。二〇一〇年までに概ね一五万kmを整備するこ

ととし、平成一〇年度は都市の中心部や都市間の主要幹線道路など情報通信ニーズの高い区間において整備を推進する。

（重点事項）

・情報BOXの整備 約二、三〇〇km

上記を含む収容空間整備事業

事業費二、六九四億円（倍率一・一〇）

(4) 道路交通システムの高度情報化（ITS）の推進

渋滞・交通事故等の道路交通問題解決の切り札であり、かつ新産業創出が期待されるITSについて、「ITS全体構想」に基づき、実用化・展開や研究開発、システムの共通基盤の構築、国際標準化活動の支援を強力に推進する。

ノンストップ自動料金収受システム（ETC）については、実用化に着手する。またAHS（自動運転道路システム）や物流の効率化に関する研究開発を推進するとともに、道路管理の情報化に関する研究開発に着手する。

さらにITSの統合化に不可欠な汎用的な通信規約などの調査・研究を推進する。

（重点事項）

・ITSの研究開発等の総合的な推進
事業費 八二億円（倍率一・〇六）

2 活力ある地域づくり・都市づくりの支援

(1) 都市圏の交通円滑化の推進（渋滞対策）

① 第三次渋滞対策プログラムの推進

関係省庁と共同で策定する「第三次渋滞対策プログラム」に基づき、都市規模、交通特性に応じた環状道路などの幹線道路整備、交通需要の調整・抑制策である交通需要マネジメント（TDM）施策、各種交通機関の連携及び公共交通機関の支援策であるマルチモーダル施策を組み合わせて、全国の主要渋滞ポイントの渋滞解消を図る。〔新規〕

（重点事項）

・渋滞の解消又は緩和される主要渋滞ポイント

約三、二〇〇箇所のうち約一八〇箇所

・連続立体交差事業

JR仙石線（仙台市）、JR山陰本線（出雲市）等 六三箇所

・路面電車の延伸、新設への支援拡充（新規）
岡山市等

・環状道路の整備

一般国道一九二号 徳島南環状道路等
一一五箇所

② 路上工事の縮減対策

道路の掘り返しを抜本的に削減するため、電力・通信線等の基幹ライフラインを収容する共同溝について、特定の区間において占用事業者の建設負担金を軽減するよう制度を拡充し、整備の一層の推進を図る。〔新規〕

主要な都市において、年末・年度末の路上工事の抑制期間の拡大、年間路上工事件数の目標値の設定・総量規制の徹底を図る。また工事期間の短縮を促進する制度を検討する。

(重点事項)

・共同溝整備事業

一般国道 麻布共同溝等

整備量 約二〇km

事業費 五七二億円(倍率一・〇〇)

(2) 地域・都市の基盤の形成

住宅宅地開発に必要な不可欠なアクセス道路等の整備を一層推進するとともに、住宅宅地関連公共施設整備促進事業(関公)の拡充を図る。〔新規〕

また、関係機関等の協力のもと電線共同溝等の整備を推進し、平成一一年度までに二、〇〇〇km程度の電線類地中化を目標とする第三期電線類地中化五箇年計画を前倒して実施する。

(重点事項)

・電線類地中化の推進

整備量 約四〇〇km

(3) 地域づくりの支援

活力ある地方圏を形成するため、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業、新産業創出基盤形成事業、道の駅等を引き続き整備するとともに、複数の市町村が策定する連携計画に位置付けられた市町村間連絡道路の整備を重点支援する「地域連携強化支援道路事業」を創設するなど、地域連携強化を支援するための道路整備を推進する。

(重点事項)

・地域連携強化支援道路事業の創設(新規)

約三〇箇所

・交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

宮城県風越トンネル等 八〇箇所

3 よりよい生活環境の確保

(1) 安全な生活空間の確保

① 交通安全施策の着実な推進

「特定交通安全施設等整備事業七箇年計画」等に基づき、公安委員会と連携し、事故多発地点緊急対策事業、交通安全総点検などを推進する。

(重点事項)

・事故多発地点緊急対策事業

一般国道一号 ノ一坪交差点(京都府八幡市)等 約一、三〇〇箇所

② 良好な生活環境の形成

誰もが安心して通行できるような幅の広い歩道の整備などによるバリアフリーの歩道ネットワークの整備やコミュニティ・ゾーン形成事業を推進する。また、地域の参加による歩行空間の点検に基づき、横断歩道橋の撤去・スロープ化・沿道建築物への直結化(建築物内のエレベータ等の活用)等の必要な改善を行う。

(重点事項)

バイパス等の整備に伴い役割が変化した道路や補助幹線道路については、歩行者等の利便性向上を前提として、トランジットモーターの導入、歩道拡幅、自転車道の設置等を行うなど道路空間の再構築を進める。

(重点事項)

・歩行空間のバリアフリー化

事業費 三、五六八億円

(倍率一・〇一)

柴又地区(東京都葛飾区)等

約二八〇地区

・コミュニティ・ゾーン形成事業

旗の台地区(東京都品川区)等

・道路空間の再構築

トランジットモールの導入 浜松市

・道路交通環境改善促進事業の創設（新規）

(2) 良好な環境の保全・形成

① 二酸化炭素排出抑制など地球環境への負荷の低減

二酸化炭素等温室効果ガスの排出削減のため、運輸部門の内、自動車交通について、バイパスや環状道路等道路ネットワークの整備とあわせてクリーンエネルギー自動車・低公害車の普及促進、物流の効率化、公共交通機関の利用促進、交通需要マネジメント（TDM）施策の推進等総合的な施策を推進する。

② 沿道環境の改善

夜間騒音の要請限度を超える区間について低騒音舗装、遮音壁の設置などの道路構造対策を推進する。また、「幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）」を活用し、建物防音工事助成や緩衝建築物の誘導など道路交通騒音対策を推進する。

（重点事項）

・道路交通騒音低減のための道路構造対策、沿道整備

事業費 五二五億円（倍率一・三八）

4 安心して住める国土の実現

道路は、国民生活、社会経済活動を支える最も基礎的な社会資本であり、国土保全、危機管理の観点から、安全で信頼性の高い道路空間の確保を推進する。特に、安心して住める国土の実現には、バランスのとれた全体道路ネットワークの管理が重要である。

① 阪神・淡路地域における復興対策の推進

「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」（阪神・淡路復興対策本部決定）に基づき、被災地域の生活の再建、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 防災・震災対策の強化

広域的な幹線道路ネットワーク整備を進めるとともに、平成八、九年度に実施した道路防災総点検等に基づく防災対策、耐震補強を引き続き実施する。特に緊急輸送道路については、橋梁等の耐震補強を引き続き実施する。

さらに、大規模な道路災害の発生に對して、復旧のための道路管理者間の相互

支援体制を強化するとともに、防災カル

テや移動電子端末等を用いた災害要因をより効果的にチェックする管理方法を導入する。また、地域住民等と連携し、斜面等の監視、異常の通報を行う体制づくりに取り組む。

（重点事項）

・道路防災総点検等に基づく防災対策・震災対策

事業費 四、六一八億円

（倍率一・〇一）

4 道路政策の進め方の改革

(1) 道路事業の効率化

① 重点投資を行う分野の明確化
社会、経済、生活が直面する課題解決を支援するため、経済構造改革の支援等の緊急課題に對して、重点投資を行う分野を明確化し、道路政策を進める。

② 投資効果の早期発見

厳しい財政制約の下、道路事業全体の一層の重点化を図るため、新規の事業着手は、真に緊急な箇所について限定的に行う。また、さらに事業効果の早期發現を目指すため、用地取得の目的が立ち早期供用が可能な箇所に投資の重点化を図

る。

また、高規格幹線道路、地域高規格道路等、大規模な事業箇所については、事業実施時に用地買収等が円滑に進められるよう、事業化前に、十分な環境面の評価、住民の合意形成等を行うため、都市計画決定、環境影響評価、事業手法の確定等の「着工準備」を行う。

③ 事業コストの縮減

限られた財源を有効に活用し、道路事業を効率的・効果的に進めていくため、「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」及び同「行動計画」を踏まえ、コスト縮減に努める。さらに、用地取得や埋蔵文化財調査等による遅延コストの軽減を図る。

(例)・鋼橋上部構造の詳細設計と工場製

作の一体発注についての試行

・トンネル換気設計基準の改訂

④ 多様な連携の推進

横断的な政策については、省庁間等の連携を推進し、事業効果の最大化を図る。

(2) 評価システムの導入

① 個別事業の評価

平成九年度の事業採択にあたっては、費用便益比(B/C)参¹を含めた客観的

評価指標(案)によるチェックを踏まえ事業の評価を実施してきたところであるが、さらに評価項目を充実させ、平成一〇年度新規着工準備及び新規事業箇所の採択に反映させる。また、事業途中段階において再評価を行い、評価結果を公表するとともに、事業完了後においても、追跡調査を行う。

② 施策の評価

個別事業の評価に加えて施策の評価を実施する。このため、渋滞対策、交通安全等の施策別に目標を設定し、その達成状況等について評価を試行する。

③ 社会実験の積極的な実施

新規施策の導入にあたっては、場所や期間を限定して、国民と共に施策・事業を試行・評価する社会実験を積極的に実施する。社会実験の実施にあたっては、当事者である市町村と国とが直接協力する体制を構築し、必要な費用につき重点的に支援する。

(例)・交通需要マネジメント(TDM)

施策 札幌市、金沢市 等

・トランジットモールの整備

浜松市 等

(3) 透明性の確保、パブリック・インボルブメント(PI)の実施

① 道路の整備に関するプログラム、都市計画道路整備プログラムの作成・公表

国及び地方公共団体は、新たな道路整備五箇年計画の策定にあわせ、高速自動車国道から市町村道(共同溝、駐車場を含む)、都市計画道路の事業の着手予定及び完了予定年度等を明示した整備プログラムを作成、公表する。

② パブリック・インボルブメントの実施

国民のニーズを的確に反映するため、パブリック・インボルブメント方式²を導入し、対話を行いながら施策の展開を図る。

③ 国民のニーズの把握

複数の道路管理者が道路に関わる意見相談、提案等を総合的に受ける窓口を充実させる。「道の相談室」の設置

参¹ 費用便益比(B/C)

2 パブリック・インボルブメント方式
..事業に投じた費用と生じる便益(効果)の比

..計画策定、意志決定等の段階で国民参加の機会を確立する方式。参加はアンケートなど様々な手法で行う。

(4) パートナーシップの確立

国民と行政・官と民・国と地方が適切に役割分担した新しいパートナーシップを構築する。

① 国民と行政の役割分担

生活に密着した地域的な道路については、適切な地域住民の参加の下に管理が行われる仕組みを検討し、具体化を図る。

(例)・地域住民等と連携した斜面等の監視等を行う手法の試行

② 官と民の役割分担

高速道路空間等を活用した民間事業機会を創出し、高速道路の機能の増進と利便の向上を図るため、民間活力を活用した社会資本整備を促進する。

(例)・既存ICの利用可能地への民間利便施設の設置

- ・ 高速道路とその機能を活用する民間施設との直結（民間によるICの設置）

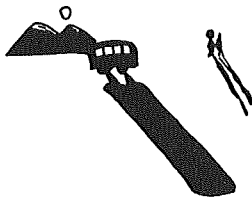
- ・ SA・PAの隣接地への民間利便施設の設置

六 おおむね

平成一〇年度予算編成は、財政構造改革の推進という極めて厳しい環境の中での作業

となり、とりわけ道路整備予算については、新たな五箇年計画の策定という重要課題を抱え、また、道路特定財源についても、旧国鉄債務への転用等編成過程で様々な議論がなされたところであります。このような厳しい環境下で結果として新たな道路整備五箇年計画の要求額七八兆円、道路特定財源関係諸税の暫定税率の五年間延長等要求どおりの内容を確保し、今後の道路整備の骨格を維持することが出来ました。これもひとえに道路整備へのご理解とご協力の賜と受けとめております。今後とも諸課題に適切に対応し、より一層効率的な道路行政の推進に努めていくこととしており、引き続き道路行政へのご理解とご協力をお願い申しあげます。

(道路局道路総務課企画官)



一般国道関係予算の概要

上野進一郎[※]
酒井利夫[※]

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、一六九km（四五・三％）に達している。

このような現状に鑑み、平成一〇年度を初年度とする新たな道路整備五箇年計画を策定し、平成一〇年度はその初年度として、広域的な物流の効率化に大きな役割を果たす、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を重点的に整備するとともに、中心市街地の活性化基盤を充実

させるため、都市環状道路、バイパス、放射道路、都心環状道路等の道路ネットワークの重点的な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、情報ハイウェイ構築の支援、ITS（高度道路交通システム）の整備等を推進する。

また、活力ある地域づくり・都市づくりを支援するため、交差点立体化等による渋滞対策を推進するとともに、よりよい生活環境の確保、良好な環境の保全・形成のため遮音壁や環境施設帯の設置など道路構造対策等を推進する。

さらに、安心して住める国土の実現のため、橋梁等の耐震補強、及び平成八・九年度実施の道路防災総点検やトンネル坑口・岩盤斜面

等緊急点検結果に基づく防災対策を推進する。
以下に平成一〇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、三陸縦貫自動車道（国道四五号 唐桑道路）、伊豆縦貫自動車道（国道四一四号 河津下田道路）等二七kmの区間について新規着工準備として事業に着手する予定である。

また、高速自動車国道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路の整備を促進し、当面その活用を図るとともに北海道横断自動車道（国道四四号 根

室道路）、山陰自動車道（国道九号 東伯中山道路）等三五kmの区間について新規着工準備として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。

表1 平成10年度新規着工準備箇所一覧

(1) 一般国道自動車専用道路

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
三陸縦貫自動車道	国道45号 唐桑道路	3	直轄	宮城
伊豆縦貫自動車道	国道414号 河津下田道路(1期)	6	直轄	静岡
東海環状自動車道	国道475号 養老～北勢	18	直轄	岐阜・三重
	合計	27		

(2) 高速自動車国道と並行する一般国道自動車専用道路

並行高速国道路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
北海道横断自動車道	国道44号 根室道路	7	直轄	北海道
日本海沿岸東北自動車道	国道7号 仁賀保本荘道路	12	直轄	秋田
東北中央自動車道	国道13号 新庄北道路	5	直轄	山形
山陰自動車道	国道9号 東伯中山道路	12	直轄	鳥取
	合計	35		

(注)1. 新規着工準備箇所：事業着手に向け、都市計画決定手続き、環境影響評価手続き、事業手法の確定等を進める箇所。

2. 合計は端数調整の関係で各区間の延長の累計とは一致しない。

二 地域高規格道路

全国的な高規格幹線道路と一体となつて幹線道路網を形成し、地域の振興・活性化を図るため、重点的かつ計画的な整備に努めているところであり、長期的には六、〇〇〇km、一八、〇〇〇km整備を目標としている。

地域高規格道路は平成六年一二月に「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、平成九年九月一〇日付けて「整備区間」七四kmが新たに指定されたところである。

なお、平成一〇年度は直轄事業として、上越魚沼地域振興快速道路(国道二五三号 八幡峠道路)等二九km、補助事業として、知立バイパス(延伸)等二〇kmの区間について着

工準備として事業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、富山・岐阜三六〇号(宮川細入道路)、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するとともに、宮崎・大分三二六号(三国峠道路)について供用を図るほか、新たに福岡・大分四四二号の竹原峠道

表2 平成10年度地域高規格道路(直轄)新規着工準備箇所一覧

(1) 新規箇所

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
上越魚沼地域振興快速道路 中九州横断道路	国道253号 八幡峠道路	10	直轄	新潟 熊本
	国道57号 阿蘇大津道路	7	直轄	
	合計	17		

(2) 工区延伸箇所

路線名	箇所名	延長(km)	事業主体	県名
倉敷福山道路 有明海沿岸道路	国道2号 福山道路	3	直轄	広島 福岡
	国道208号 大牟田高田道路	9	直轄	
	合計	12		

平成10年度地域高規格道路(補助)新規着工準備箇所一覧

(1) 新規箇所

路線名	箇所名	延長(km)	都府県・政令市名
長岡東西道路	国道404号 長岡東西道路	3	新潟県
金谷御前崎連絡道路	国道473号 金谷相良道路	5	静岡県
五條新宮道路	国道168号 越路道路	5	和歌山県
	合計	13	

(2) 工区延伸箇所

路線名	箇所名	延長(km)	都府県・政令市名
衣浦豊田道路	国道419号 知立バイパス(延伸)	2	愛知県
熊本天草幹線道路	国道324号 松島バイパス(延伸)	5	熊本県
	合計	7	

路及び三重・滋賀四二二号の石樽峠道路について新規着工準備として事業に着手する予定である。また、指定区間では北海道三九三号（赤井川道路）、一七四号（微別道路）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、交通不能区間の解消を図るべく長崎四四四号（黒木道路）の供用を図るほか、福島三四九号、新潟三五二二号、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緩和、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、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、よりよい生活環境の確保・良好な環境の保全形成のための緑化・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。

平成一〇年度は、既着手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に重点をおくとともに、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、愛知二三号（岡崎バイパス）、広島二号（三原バイパス）等の供用を図るとともに、補助事業においても、岐阜二五六号（佐賀→栗野バイパス）、香川一九五号（川東香南バイパス）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、平成一〇年度においても引き続き

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、秋田四六号（生保内改良）、神奈川一六号（相模原拡幅）等、補助事業においては、大阪三〇九号（富田林バイパス）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

豪雨豪雪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、平成八・九年度実施の「道路防災総点検（豪雨・豪雪等）」に基づき、緊急的に対策を実施する斜面等について防災対策を推進するとともに、豊浜トンネル・第二白糸トンネル崩落事故を踏まえた緊急点検結果に基づく岩盤斜面等の法面対策を重点的に実施していく予定である。

また、阪神・淡路大震災による教訓を踏まえ、平成八・九年度に実施の道路防災総点検

に基づき、被災の危険性のある緊急輸送道路における橋梁等の耐震補強を重点的に実施する。

(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。良好な環境を形成するため、夜間騒音の要請限度を超える区間について低騒音舗装、遮音壁の設置など道路構造対策を推進する。

また、「幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）」を活用し、建物防音工事助成や緩衝建築物の誘導など道路交通騒音対策を推進する。

(6) 都市モノレール

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、半島循環道路（昭和六三年二月三日官報告示）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、平成九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。

五 電線共同溝

平成一〇年度は、東京23区・名古屋市・大阪市など全国の主要な都市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。

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、高度情報通信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。

平成一〇年度は、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、経常的な業務として維持・修繕は必要不可欠な重要な業務である。

一般国道のうち、特に重要な広域幹線を形成する道路については、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ている。

橋梁等の道路ストックを健全な状態で維持し、次世代に良好な状態で引き継ぐため、計画的な維持管理を推進する。このため、平成一〇年度より道路施設の老朽化に対応した定期点検、健全度評価の仕組み、点検技術、評価結果に基づく計画的な維持管理手法の開発に着手し、一般国道（指定区間）において試行する。

指定区間の維持については、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、

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた橋脚耐震補強等、橋梁の補修を行う。さらに、道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るため、平成八・九年度実施の道路防災総点検及び豊浜トンネル・第二白糸トンネル崩落事故を踏まえたトンネル坑口部等緊急点検に基づく防災事業を実施する。

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。このうち維持は、沖縄県の未買収用地の処理を行い、補修は、舗装の補修、橋脚耐震補強、車両の大型化に対応した橋梁の補強、道路防災総点検及び豊浜トンネル・第二白糸トンネル崩落事故を踏まえたトンネル坑口部等緊急点検に基づく防災事業を実施する。

七 雪 寒

平成一〇年度を初年度とする、新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を策定し、それに基づき除雪、防雪、凍害防止事業を推進する。

平成一〇年度は、防雪事業や除雪の実施、冬期の交通支障箇所となる凍結路面箇所等について消雪施設の設置、中心市街地や通学路、福祉施設周辺等における歩行空間の確保、流雪溝の整備による地域と連携した雪処理の推

進、気象情報収集装置等の整備を推進する。

八 交通安全

平成一〇年度は、第6次特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の三年度目として、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、交差点改良等により、事故多発地点に重点投資をおこなう。また、高齢者や障害者の利用に配慮し、幅の広い歩道を整備する。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解消など緊急に整備しなければならない多くの箇所を残してお

り、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層重点的・効率的な整備の推進に努めていきたい。

（※・※※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

後藤 貞二

一 概要

高速自動車国道は、我が国の社会、経済の高コスト構造の是正を通じた国際競争力の向上、地域の自立的発展を図ることによる、物流の効率化等の経済構造改革を推進するため、二世紀初頭までに一一、五二〇kmのネットワークの概成を目標としている。

平成一〇年度の高速自動車国道関係予算は一兆一、九八〇億円（うち社会資本整備事業費三〇億円）の建設費をはじめ、維持改良費、調査費等からなる事業費一兆六、八一五億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を推進するため、二、六二七億円（対前年度比七％の伸び）の国費の確保が決定されるとともに、国費助成の平準化措置が認められた。

資金計画としては、財政投融资が一兆六、〇一九億円で全体資金の約四割を占めているのをはじめとして、縁故債等二、一五八億円、民間借入金四、七二三億円、業務収入等一兆九、七六三億円をそれぞれ計画するとともに、政府出資金等二、六二七億円を予定している。以下、項目別に予算の概要を述べるとともに、昨年一二月に日本道路公団に対して出された施行命令についてもふれることとする。

二 建設費

平成一〇年度の高速自動車国道建設費は一兆一、九八〇億円で、このうち、開発インターチェンジをNTTA型事業として整備するため三〇億円（五二・五％NTT資金、四七・五％開発者負担金）を社会資本整備事業費として計上している。

平成一〇年度は、第二東名・名神高速道路、北関東自動車道、東九州自動車道、日本海沿岸東北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する。また、東海北陸自動車道一宮ジャンクション〜尾西の開通により、東海北陸自動車道と名神高速道路が直結し、飛

表2 平成10年度高速自動車国道の予算内訳

(単位：百万円)

区 分	10年度予算 (A)	9年度予算 (B)	比較増減 (A-B)	(A)/(B)
(事業計画)				
建設費 (うち社会資本 整備事業費)	1,198,000 (3,000)	1,174,360 (6,360)	23,640 (△ 3,360)	1.02 (0.47)
維持改良費	323,368	353,660	△ 30,292	0.91
調査費	5,292	5,783	△ 491	0.92
建設利息	154,885	155,867	△ 982	0.99
小 計	1,681,545	1,689,670	8,125	1.00
業務管理費等	248,979	254,688	△ 5,709	0.98
業務外支出等	2,601,467	2,655,510	△ 54,043	0.98
合 計	4,531,991	4,599,868	△ 67,877	0.99
(資金計画)				
政府出資金等	262,700	245,600	17,100	1.07
社会資本整備 事業収入	3,000	6,360	△ 3,360	0.47
政府借入金	1,575	3,339	△ 1,764	0.47
開発者負担金	1,425	3,021	△ 76	0.47
財 投 資 金	1,601,900	1,774,900	△188,900	0.90
繰 上 債	128,600	113,400	32,800	1.13
外 債	87,200	85,900	7,000	1.02
民間借入金	472,300	407,000	274,300	1.16
教務収入等	1,976,291	1,966,708	144,501	1.00
合 計	4,531,991	4,599,868	△686,606	0.99

表1 平成10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	寒 河 江～西 川	14.0
常磐自動車道	い わ き 中 央～いわき四倉	12.8
東海北陸自動車道	一宮ジャンクション～尾 西	3.9
四国縦貫自動車道	美 馬～井川池田	21.1
小 計		51.8
(改築)		
東北縦貫自動車道	鹿 沼～大谷PA (6車線化)	(7.8)
東北横断自動車道	関 沢～山形蔵王 (4車線化)	(4.0)
北陸自動車道	越 中 境 PA～朝 日 (4車線化)	(4.8)
近畿自動車道	松 阪～勢和多気 (4車線化)	(12.7)
九州横断自動車道	杷 木～日 田 (4車線化)	(11.3)
小 計		(40.6)
平成10年度末 供用延長(予定)		6,446.7km
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。

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、より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。

平成一〇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、二三四億円を計上している。

改良費では、高速自動車国道等における交通安全対策に関する事業計画に基づき、引き続き強化型防護柵、排水性舗装など総合的な交通安全対策に積極的に取り組むこととして

驛地方と関西・中京圏との交流ネットワークが進展するなど四道四区間五一・八kmの新規供用を図るとともに、東北縦貫自動車道鹿沼～大谷パーキングエリア間七・八kmの六車線化改築事業等五道五区間四〇・六kmの拡幅事業を完成させるなど、あわせて九二・四kmの完成・供用を図る。これにより、平成一〇年度末における供用延長は約六、四四七km(法定予定路線一、五二〇kmの約五六%)に達する予定である(表1・2)。

いる。さらに、沿道環境の一層の改善を図るため遮音壁の整備や低騒音舗装の実施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、平成一〇年度から開始する「第三次渋滞対策プログラム」に基づき、主要渋滞ポイントの解消・緩和対策を推進することとしている。

このほか、インターチェンジの改良等の渋滞対策、舗装改良、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の対策を行うこととしている。

特に、先の阪神・淡路大震災を踏まえ、平成九年度に完了した「震災対策緊急橋梁補強事業」に引き続き、橋梁の補強等を実施していく。

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

平成一〇年度の調査費は、五三億円となつ

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 施行命令

平成八年二月二七日の第三〇回国土開発幹線自動車道建設審議会（国幹審）の議を経

て、三八区間九九八kmの新規区間の追加や追加インターチェンジの整備の計画が策定され、以降、日本道路公団において施行に必要な調査が進められてきたところであるが、このうち二三区間三三三km及び一〇箇所の追加インターチェンジについて、平成九年二月二五日に施行命令が出された（表3）。

施行命令区間の主な機能・役割としては、① 空港、港湾、本州四国連絡道路等高速

表3-1 施行命令区間

路線名	区間	延長(km)	事業費(億円)	備考
北海道横断自動車道根室線	トマム～十勝清水	20	660	暫定2車線
東北横断自動車道酒田線	きせき谷～関沢	6	230	笹谷トンネル4車線化
日本海沿岸東北自動車道	あつ温海～鶴岡	25	1,660	暫定2車線
"	ほん本庄～岩城	21	1,160	暫定2車線
常磐自動車道	あに郷～三郷南	—	1,200	ICの延伸
北関東自動車道	い勢崎～太田	16	1,550	完成4車線
"	あ足利～岩舟	13	920	完成4車線
"	あ三川～真岡	7	510	完成4車線
"	い岩瀬～友部	18	1,010	完成4車線
第二東海自動車道	ご御殿場～長泉	12	2,920	暫定4車線
近畿自動車道名古屋大阪線	か上社～高針	—	400	ICの延伸
近畿自動車道名古屋神戸線	じ城陽～八幡	3	1,720	暫定4車線
" 紀勢線	か南～田辺	6	450	暫定2車線
中国横断自動車道姫路鳥取線	あ智頭～鳥取	24	1,380	暫定2車線
" 尾道松江線	あ尾道～甲山	19	1,150	暫定2車線
"	あ吉舎～口和	23	1,030	暫定2車線
"	あ吉田掛合～三刀屋	13	560	暫定2車線
山陰自動車道	あ矢道～出雲	17	930	暫定2車線
四国横断自動車道	あ須崎新庄～中土佐	7	380	暫定2車線
東九州自動車道	あ小倉～行橋	16	1,320	小倉～荻田：完成4車線 荻田～行橋：暫定2車線
"	あ津久見～佐伯	13	970	暫定2車線
"	あ都農～西都	25	1,050	暫定2車線
"	あ鹿屋串良～末吉	29	1,160	暫定2車線
14路線	23区間	333	24,320	

表3-2 追加インターチェンジ

路線名	IC名	連結位置	連結道路
北海道縦貫自動車道	黒松内	北海道寿都郡黒松内町	一般国道5号
中央自動車道西宮線	小牧	愛知県小牧市	都市高速名濃道路
第一東海自動車道	沼津	静岡県沼津市	伊豆縦貫自動車道
北陸自動車道	富山西	富山県富山市	開発インターチェンジ
〃	月浦	石川県金沢市	金沢東部環状道路
近畿自動車道名古屋大阪線	楠	愛知県名古屋北区	都市高速名濃道路
〃 紀勢線	美原	大阪府南河内郡美原町	南阪奈道路
中国縦貫自動車道	西宮山口	兵庫県西宮市	阪神高速北神戸線
九州縦貫自動車道	福岡	福岡県福岡市	福岡都市高速4号線
〃	太宰府	福岡県太宰府市	福岡都市高速2号線
計	10箇所		

自動車国道と密接に関連する物流拠点等を連結するネットワークを形成し、物流の効率化による経済構造改革を支援。

② 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を確保。

③ 国土の循環型ネットワーク強化。

④ 地域の発展の核となる地方拠点都市や地方中心都市の連結。

であり、早急な整備が必要である。

なお、新規施行命令区間の整備により、これに並行する一般道路の渋滞解消、災害時や規制区間の代替が図られることとなり、沿線地域において、質の高い生活の確保が期待できる。

新たな施行命令区間三三三kmの高速自動車国道事業に着手することにより、追加投資額は約二兆五、〇〇〇億円と見込まれるが、これに伴う需要創出効果は建設中区間の合計で約四兆三、〇〇〇億円と推計される。

また、現在事業中の区間に加え今回施行命令区間が完成した時点で、走行時間の短縮、燃料費等の走行経費の節約、交通事故の減少等の利用便益は年間約九兆三、〇〇〇億円になるものと推計される。うち今回の施行命令区間による増額分は約四、〇〇〇億円である。

新規施行命令区間三三三kmにおける直接効果（走行時間短縮・走行経費節約・交通事故減少）と費用（建設費・管理費・金利）を算出した結果、直接効果／費用は三・四となる。

施行命令後の全体延長八、二七七km、事業費三五兆七、五〇〇億円の償還見通しは、表4のとおりであり、現行料金水準のもとで採算性を確保できる見通しである。

① 新技術の開発等による節減

なお、新規施行命令区間の経費節減目標は、

表4

	現 認 可	施行命令区間認可後
償還対象延長	7,944km	8,277km
全体事業費 (H10年度以降投資予定額)	33兆3,004億円 (10兆6,134億円)	35兆7,552億円 (13兆 682億円)
償還期間	37年0ヶ月	38年7ヶ月
償還完了年月	平成43年7月	平成45年12月
換算起算日	平成6年7月	平成7年5月

[前提条件]

- ① 現行料金水準（普通車24.6円/km）
- ② 将来調達金利は5％に設定
- ③ 物価上昇は考慮せず
- ④ 国費は平成10年度助成制度（資金コスト3％路線、12道、国費平準化措置）を前提

② 暫定施工の適用拡大による節減

③ 新たな技術基準の採用による節減

④ より効率的な工事実施方法の採用による節減

⑤ 道路構造の見直し等による節減

により約一〇％の節減を見込んでいる。

なお、新規整備計画区間のうち施行命令の出されていない区間についても、所要の調査が完了し、地元の協力体制が整ったところから順次施行命令がなされるよう取り組んでいくこととしている。

六 おわりに

高速自動車国道事業の平成一〇年度政府予算は、事業費一兆六、八一五億円、政府出資金等国費の大幅増額と、さらに国費の平準化措置を講じるとともに新たな道路整備五箇年計画の初年度として、計画的な事業進捗を図ることとしている。

高速自動車国道は、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、物流の効率化など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。

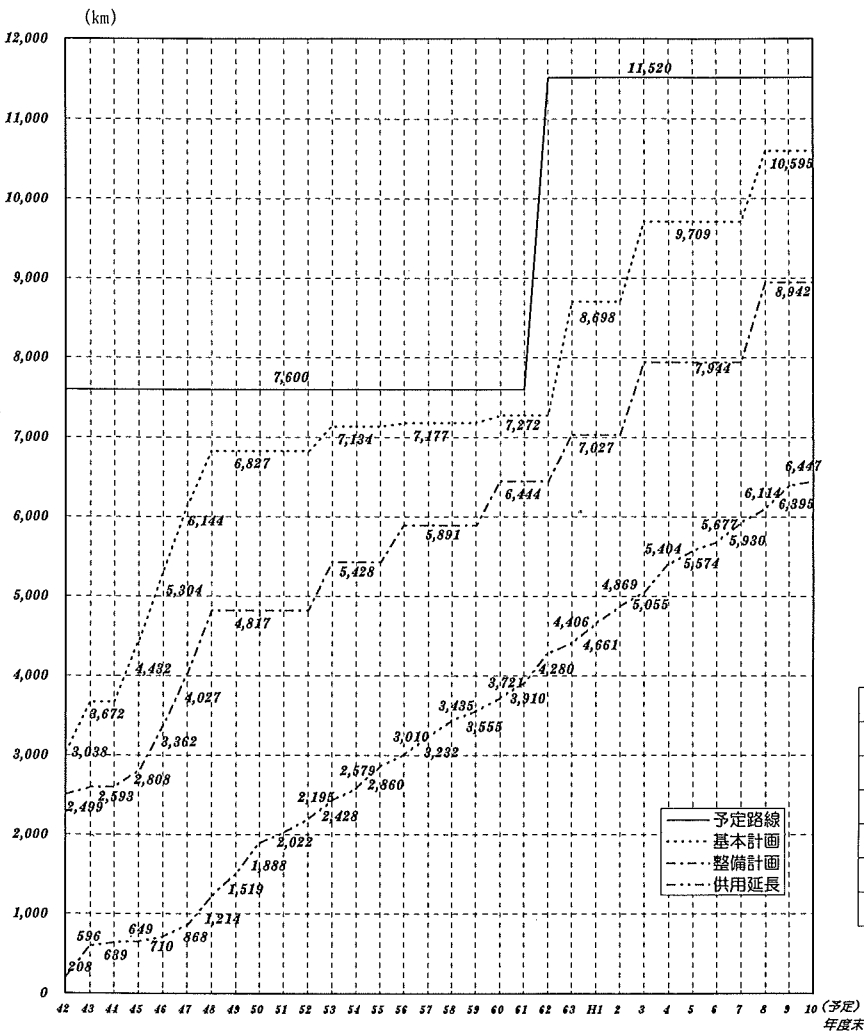
一方、今後は第二東名・名神高速道路など多くの事業費を要する路線やトンネルや橋梁等の構造物比率の高い横断道等の整備が中心となっていくため、より効率的に事業を推進する必要がある。

このため、公共工事コスト縮減対策に対する行動計画等に基づき、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、公的助成の安定的充當を行いなから、経済情勢が大きく変化しなければ、基本的には料金を上げないよう様々な工夫を行い、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。

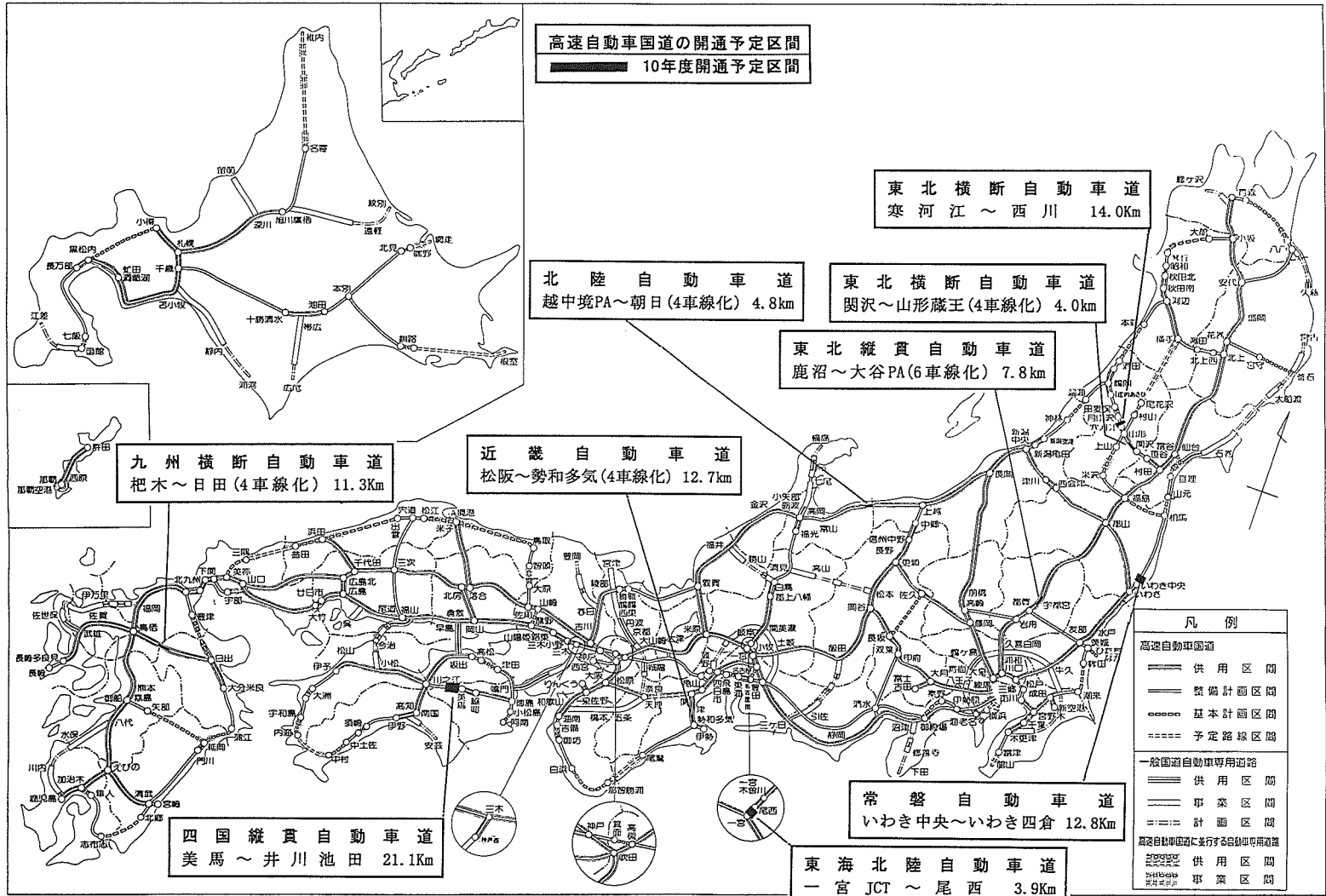
(道路局高速国道課課長補佐)

高速自動車国道整備の経緯



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	H 3.12. 7
6,000km供用	H 8.11.14

高規格幹線道路網図



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すすめるもので、利用料金を活用しつつ、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である。

高規格幹線道路等については、有料道路制度を活用しつつ整備を推進することと考えており、各公団等におけるより徹底した建設・管理費の節減とともに、公的助成の拡充などにより、適正な料金水準のもとで採算性を確保しながら着実な整備を推進する。さらに、

渋滞対策、VICSサービスの充実、ETCの実用化等により利用者サービスの向上を図る。

平成一〇年度有料道路関係予算額は、五年計画対象事業費で、二兆八、四〇三億円であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は、三七%となっている(表1)。

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

平成一〇年度予算額は、日本道路公団全体で五兆二、九二〇億円(対前年度比〇・九九倍)であり、そのうち高速自動車国道が四兆五、三二〇億円(対前年度比〇・九九倍)、一

般有料道路が七、六〇一億円(対前年度比一・〇四倍)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圏央道(八王子―鶴ヶ島)、大都市圏の自動車専用道路である横浜横須賀道路(佐原―馬堀)、渋滞対策として整備する京葉道路の改築工事、地方都市のバイパスである磐田バイパスの拡幅工事等四五路線の事業を推進し、うち「富津館山道路」等五道路三二・一kmの完成を図る(表3)。

また、新規路線として「仙台東部道路(延伸)」(五・一km)を要求している(表4)。

さらに、交通安全対策の推進を図るため、

表1 平成10年度道路整備予算総括表

(単位: 百万円)

区 分	10 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍 率(A)/(B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	4,764,686	2,858,474	5,019,901	2,994,798	0.95	0.95
有 料 道 路	2,840,305	507,511	3,383,340	535,828	0.84	0.95
日本道路公団	1,831,526	266,910	1,892,360	253,861	0.97	1.05
首都高速道路公団	321,483	38,060	361,727	37,998	0.89	1.00
阪神高速道路公団	204,046	21,250	323,348	41,548	0.63	0.51
本州四国連絡橋公団	142,588	53,333	313,331	43,377	0.46	1.23
東京湾横断道路株式会社	0	0	124,767	0	—	—
地方道路公社等	300,712	107,958	342,219	117,545	0.88	0.92
(NTT-A型事業)	(216,242)	(89,716)	(227,562)	(91,864)	0.95	0.98
道路開発資金	39,950	20,000	82,928	41,499	0.48	0.48
道 路 整 備 計	7,604,991	3,365,985	8,403,241	3,530,626	0.91	0.95
[再 掲]						
高規格幹線道路	2,073,313	854,054	2,152,203	809,069	0.96	1.06
地域高規格道路	830,262	340,101	927,960	356,174	0.89	0.95

(注)1. 有料道路事業の各区分の計数には、(NTT-A型)を含む。

2. 前年度の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額57,340百万円を含む。

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及び地域高規格道路には、一般道路事業及び有料道路事業のうち、高規格幹線道路及び地域高規格道路にかかる額を一括計上している。ただし、調査を除く額であり、事業費欄には建設費を計上している。

5. この他に道路関係社会資本として、

河川等関連公共施設整備促進事業(河川改修・ダム建設等に関連して必要となる橋梁、付替道路等の道路整備) 事業費136,744百万円、国費67,470百万円

住宅宅地関連公共施設整備促進事業(住宅建設・宅地開発事業に関連して必要となる道路整備)

事業費139,860百万円、国費69,930百万円

都市再開発関連公共施設整備促進事業(都市の再開発を図る事業に関連して必要となる道路、バスターミナル、広場等の道路整備) 事業費6,000百万円、国費3,000百万円

の合計、事業費282,604百万円、国費140,400百万円がある。

表2 平成10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	10 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	1,198,000	79,645	1,277,645	1,174,360	113,000	1,287,360	1.02	0.70	0.99
(うち社会資本整備事業費)	(3,000)	(0)	(3,000)	(6,360)	(0)	(6,360)	(0.47)	(—)	(0.47)
維持改良費	323,368	38,272	361,640	353,660	41,360	395,020	0.91	0.93	0.92
調査費	5,292	950	6,242	5,783	1,080	6,863	0.92	0.88	0.91
建設利息	154,885	31,114	185,999	155,867	47,250	203,117	0.99	0.66	0.92
小 計	1,681,545	149,981	1,831,526	1,689,670	202,690	1,892,360	1.00	0.74	0.97
業務管理費等	248,979	51,162	300,141	253,010	48,318	301,328	0.98	1.06	1.00
業務外支出等	2,601,467	558,911	3,160,378	2,657,188	477,575	3,134,767	0.98	1.17	1.01
合 計	4,531,991	760,054	5,292,045	4,599,868	728,583	5,328,451	0.99	1.04	0.99
(資金計画)									
政府出資金等	262,700	2,635	265,335	245,600	4,922	250,522	1.07	0.54	1.06
社会資本整備事業収入	3,000	0	3,000	6,360	0	6,360	0.47	—	0.47
政府借入金	1,575	0	1,575	3,339	0	3,339	0.47	—	0.47
開発者負担金	1,425	0	1,425	3,021	0	3,021	0.47	—	0.47
財 投 資 金	1,601,900	421,700	2,023,600	1,774,900	415,100	2,190,000	0.90	1.02	0.92
繰 上 債	128,600	11,400	140,000	113,400	15,600	129,000	1.13	0.73	1.09
外 債	87,200	7,800	95,000	85,900	9,100	95,000	1.02	0.86	1.00
民間借入金	472,300	41,600	513,900	407,000	43,000	450,000	1.16	0.97	1.14
業務収入等	1,976,291	274,919	2,251,210	1,966,708	240,861	2,207,569	1.00	1.14	1.02
合 計	4,531,991	760,054	5,292,045	4,599,868	728,583	5,328,451	0.99	1.04	0.99

<注> 社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

表3 平成10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)
中部縦貫自動車道 (油坂峠道路)	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
京奈和自動車道 (京奈道路)	国道24号	京都府相楽郡精華町山田～ 京都府相楽郡木津町市坂	3.0
今治小松自動車道 (今治小松道路)	国道196号	愛媛県東予市周市～ 愛媛県周桑郡小松町大字妙口	4.0
東水戸道路	国道6号	茨城県水戸市大串町字仲田～ 茨城県ひたちなか市部田野	4.8
富津館山道路	国道127号	千葉県安房郡鋸南町下佐久間～ 千葉県富津市竹岡	11.0

表4 平成10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)
仙台東部道路(延伸)	国道6号	仙台市若林区荒井～ 仙台市宮城野区中野	5.1

平成一〇年度においては湿潤時の事故防止対策として排水性舗装の拡大、重大事故防止対策のための防護柵強化を図る。
また、交通事故、渋滞及び異常気象等による交通障害事象を的確かつ迅速に提供するため、

表5 首都高速道路公団 (単位：百万円)

区分	10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	123,000	94,700	1.30
社会資本整備事業費	37,504	30,000	1.25
高速道路改築事業費	39,500	104,177	0.38
関連街路分担金	1,200	1,600	0.75
調査費	1,111	1,214	0.92
維持修繕費	45,389	48,860	0.93
建設利息	73,779	81,176	0.91
小計	321,483	361,727	0.89
業務管理費等	56,394	54,626	1.03
業務外支出等	424,613	388,301	1.09
合計	802,490	804,654	1.00
(資金計画)			
出資金	44,600	50,000	0.89
政 府	22,300	25,000	0.89
地方公共団体	22,300	25,000	0.89
社会資本整備事業収入	31,520	25,996	1.21
政府借入金	15,760	12,998	1.21
地方公共団体借入金	15,760	12,998	1.21
財 投 資 金	369,700	400,200	0.92
縁 故 債	28,500	25,500	1.12
民間借入金	28,500	25,500	1.12
業務収入等	299,670	277,458	1.08
合計	802,490	804,654	1.00

めに、重交通路線、渋滞多発路線を中心に設備の拡充を図るほか、道路交通情報システム(VICS等)の整備を推進する。
この他、渋滞対策、環境対策等の改良及び耐震補強等の防災対策を推進し、安全性、快適性の充実に努める。
これらの事業を推進するため、一般有料道路建設費等として一、五〇〇億円(対前年度比〇・七四倍)を計上している。

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中央環状新宿線等九路線の建設事業実施する。特に、

- ① 東京都心部における交通渋滞の緩和を図るための首都高速板橋足立線、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、高速川崎縦貫線等の整備に努める。
- ④ 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(美女木と与野八・〇km)の完成を図り、平成一〇年春の営業開始を目指す。

また、

⑤ 営業路線の混雑緩和を図る車線拡幅、ジャンクションの改良等を促進する。

平成一〇年度には、一ツ橋出口、新木場葛西ジャンクション間改良及び有明ジャンクション付近改良の完成を目指すとともに、新たに中央環状線小菅ジャンクション付近の四車線への拡幅事業及び首都高速晴海線の一部として高速湾岸線晴海出入口を設置する事業に着手する。

⑥ 利用者の情報ニーズの高度化・多様化の要請に応え、所要時間表示板等の道路交通情報提供の充実を図るための交通管制施設の改善・整備を促進する。

なお、新たに料金所渋滞の解消、キャッシュレス化による利便性の向上等を図るETC（ノンストップ自動料金収受システム）の実用化に向けて試行運用を開始する。

⑦ 高速道路の安全性を一層向上させるため、支承・連結装置の耐震性向上対策、地盤流動対策等を促進する。

⑧ 道路交通騒音低減対策の推進を図るため、新型遮音壁、裏面吸音板の設置等を促進する。

これらの事業を推進するため、高速道路建

設事業費等として三、二一五億円（対前年度比〇・八九倍）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神戸山手線等一七路線の建設事業を実施する。特に、

① 大阪地区の内陸部と臨海部とのアクセス機能の向上と既設環状線の渋滞緩和を図るため、淀川左岸線・大和川線等の東西軸

② 兵庫地区の北神戸線・神戸山手線等の東西及び南北軸

③ 京都地区の慢性的な交通渋滞を緩和する大阪京都市線（新十条通）

の整備促進を図る。

また、

④ 防災対策として、支承取替等の地震防災対策を継続実施するとともに、新たに橋梁連続化構造改築に着手し、耐震性の向上を図る。

⑤ 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。

⑥ 渋滞対策として、空港料金所拡幅等を継続実施する。

⑦ 利用者の方々の利便性向上を図るため、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。

これらの事業を推進するため、高速道路建

表6 阪神高速道路公団 (単位：百万円)

区 分	10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	104,500	106,000	0.99
社会資本整備事業費	—	6,394	皆減
高速道路改築事業費	43,995	142,814	0.31
関連街路分担金	0	25	皆減
調査費	765	836	0.92
維持修繕費	28,637	30,381	0.94
建設利息	26,149	36,898	0.71
小計	204,046	323,348	0.63
業務管理費等	37,369	37,056	1.01
業務外支出等	388,108	357,273	1.09
合 計	629,523	717,677	0.88
(資金計画)			
支 出	42,500	78,800	0.54
政 府	21,250	39,400	0.54
地方公共団体	21,250	39,400	0.54
社会資本整備事業収入	—	4,296	皆減
政府借入金	—	2,148	皆減
地方公共団体借入金	—	2,148	皆減
財 投 資	310,800	415,900	0.75
緑 故 借	40,000	33,000	1.12
民間業務収入等	41,000	9,000	4.56
業 務 収 入	195,223	176,681	1.10
合 計	629,523	717,677	0.88

設事業費等として二、〇四〇億円（対前年度比〇・六三倍）を計上している（表6）。

三 本州四国連絡橋公団

平成一一年春の尾道・今治ルートが多々羅大橋、来島大橋等の完成により、本州と四国の連結を図る。

尾道大橋関連区間については、新尾道大橋上部工事、陸上の土工・橋梁工事、電気通信設備工事等を継続するとともに、新尾道大橋の仮設備撤去工事、舗装工事、標識工事、

機械設備工事等を実施する。

多々羅大橋関連区間については、多々羅大橋の仮設備撤去工事、陸上部の土工・橋梁工事、舗装工事、電気通信設備工事等を継続するとともに、標識工事、機械設備工事、料金所・休憩施設建築工事等を実施する。

来島大橋関連区間については、来島大橋の補剛桁工事、ケーブル後期工事、アンカレイジ上屋工事、陸上部土工・橋梁工事、舗装工事、電気通信設備工事等を継続するとともに、標識工事、機械設備工事、料金所・休憩施設

建築工事等を実施する。

これらの事業を推進すため、建設費として九三四億円（対前年度比〇・四五倍）を計上している。（表7）

四 有料道路融資事業

1 概要

地方道路公社等が行う指定都市高速道路、一般有料道路及び駐車場については、有料道路整備資金貸付金制度（無利子貸付制度）を活用するとともに、NTT-A型資金を活用

表7 本州四国連絡橋公団

（単位：百万円）

区分	10年度 (A)		前年度 (B)		倍率 (A)/(B)	
	全体	うち道路分	全体	うち道路分	全体	うち道路分
(事業計画)						
建設費	93,433	93,397	209,469	209,436	0.45	0.45
調査費	416	399	548	531	0.76	0.75
維持管理費	10,595	9,238	10,068	8,525	1.05	1.08
建設利息等	39,554	39,554	94,839	94,839	0.42	0.42
小計	—	142,588	—	313,331	—	0.46
教務管理費等	16,933	16,172	18,697	17,348	0.91	0.93
業務外支出等	390,775	377,367	484,592	380,094	0.81	0.99
合計	551,706	536,127	818,213	710,773	0.67	0.75
(資金計画)						
出資金	80,000	80,000	65,066	65,066	1.23	1.23
政 府	53,333	53,333	43,377	43,377	1.23	1.23
地方公共団体	26,667	26,667	21,689	21,689	1.23	1.23
補助金	31	—	28	—	1.11	—
道路開発資金	0	0	220	220	皆減	皆減
財 投 資 金	178,300	178,300	309,700	309,700	0.58	0.58
縁 故 債 債	161,200	161,200	260,400	260,400	0.62	0.62
民間借入金	17,500	17,500	17,500	17,500	1.00	1.00
業務収入等	114,675	99,127	165,299	57,887	0.69	1.71
合計	551,706	536,127	818,213	710,773	0.67	0.75

表8 有料道路融資事業予算 （単位：百万円）

事業費	平成10年度 (A)		平成9年度 (B)		倍率 (A)/(B)	
	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費
300,712	107,958	342,219	117,545	0.88	0.92	

表9 平成10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
福島空港道路	福島県(公)	(主)矢吹小野線	福島県西白河郡矢吹町字八幡町 ～石川郡玉川村大字小高	6.6km
日塩有料道路(延伸)	栃木県(公)	(主)藤原塩原線	栃木県塩谷郡藤原町大字滝～ 塩谷郡藤原町大字藤原	2.8km
※綾部宮津道路(延伸) (京都縦貫自動車道)	京都府(公)	(国)478号	京都府宮津市今福～ 舞鶴市地頭	12.2km
※箕面有料道路	大阪府(公)	(国)423号	大阪府箕面市坊島～ 箕面市下止々呂美	6.8km

※NTT-A型事業

表10 平成10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
※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	2.2km
※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	3.1km
常陸那珂那珂有料道路	茨城県(公)	(主)常陸那珂港南線	茨城県ひたちなか市新光町～ 茨城県ひたちなか市部田野	2.9km

※NTT-A型事業

表11 平成10年度有料道路融資事業(駐車場)新規着手事業

駐車場名	事業主体	路線名	事業箇所	台数
高岡中央駐車場	高岡市	(市)末広町南1号線	富山県高岡市下関	1,000台
堺駅前自動車駐車場	堺市	(市)戎島出島線	大阪府堺市戎島町3丁目	130台

表12 平成10年度有料道路融資事業(駐車場)完成予定箇所

駐車場名	事業主体	路線名	事業箇所	台数
郡山駅西口駐車場	郡山市	(市)柳内大町2丁目線	福島県郡山市東宿44-4	530台
柏市市営駐車場	柏市	(市)27-318号線	千葉県柏市中央町1番地	211台
八王子駅北口地下駐車場	八王子市	(市)八王子1146号線	東京都八王子市旭町、東町、 横山町	430台
土佐堀地下駐車場	大阪市	(市)江戸堀線	大阪市西区土佐堀1丁目	210台
新三田駅前駐車場	三田市	(市)福島駅前線	兵庫県三田市福島字家成	280台
川端地下駐車場	福岡市	(市)博多姪浜線	福岡市博多区下川端町	400台

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。
平成一〇年度の有料道路融資事業の予算額は、事業費三、〇〇七億円(対前年度比〇・

八八倍)である。(表8)。
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

二四路線の整備を推進するとともに、新たに箕面有料道路(大阪府道路公社)等四路線の整備に着手し、このうち常陸那珂那珂有料道路(茨城県道路公社)等三路線の完成を図る(図9)。

駐車場については、岐阜市駅西駐車場（岐阜市）等継続一四箇所の整備を推進するとともに、新たに高岡中央駐車場（高岡市）等二箇所の整備に着手し、このうち、郡山駅西口駐車場（郡山市）等六箇所の完成を図る（表11・12）。

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六路線及び高速一号

と名古屋環状二号線との接続位置である高針JCT等国幹道との接続箇所の事業を推進する。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速道路は、高速一号線等継続三路線の事業を推進し、うち、高速二号線（月隈北→太宰府IC）及び高速四号線（貝塚→戸原）を完成し、新たに高速五号線（福岡外環状道路）一八・一kmの整備に着手する。

また、北九州高速道路については、高速一号線（横代→長野）一・五kmの整備を推進し、新たに高速五号線（戸畑大谷線）七・六kmに着手する（表13）。

(3) 広島高速道路

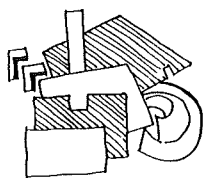
高速一号線（安芸府中道路）等継続三路線の事業を推進する。

（道路局有料道路課課長補佐）

表13 平成10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
※福岡高速5号線 （福岡外環状道路）	福岡北九州 高速道路公社	福岡市博多区立花寺～ 福岡市西区拾六町	18.1km
北九州高速5号線 （戸畑大谷線）	福岡北九州 高速道路公社	北九州市戸畑区大字戸畑～ 北九州市八幡東区神山町	7.6km

※NTT-A型事業



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、その整備状況はまだまだ低く、整備に対する地域の期待と要望は表1のとおり極めて高いものがある。

このような背景ではあるが、非常に厳しい財政状況を反映して、平成一〇年度は、都道府県道・市町村道の事業のうち、全国的な観点から国の支援が真に必要なものに対し重点的に支援を行い、効率的に地方道整備の推進を図るために要する事業費として、表2のと

おり計上している。

二 地方道の整備状況

都道府県道及び根幹的な市町村道は、高速自動車国道や一般国道を補完する地域の幹線道路網の一部を構成する重要な社会基盤施設である。また、空港・港湾・鉄道駅等の交通拠点、工業・流通団地や観光・リゾート施設等へ直接アクセスする道路として各種地域振興施策の推進に資するとともに、通勤・通学、買い物、病院や福祉施設の利用など、域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役割を果たしている。

しかし、その整備水準をみると、例えば、改良率は、国道が八八%であるのに対し、都

表1 予算配分を増やすべき項目 (55項目のうち上位10項目)

順位	都道府県の回答	市町村の回答
1	高速道路などの高規格幹線道路の整備	廃棄物処理施設の整備
2	廃棄物処理施設の整備	地方道の整備
3	地方道の整備	市街化区域で行う公共下水道の整備
4	歩道、交差点改良、駐車場整備など交通安全施設の整備	道路改築、土地区画整理など街路整備
5	水質浄化、緑地整備など河川環境整備	街並み、まちづくりの支援
6	流域下水道(市町村をまたがる大規模な下水道)の整備	歩道、交差点改良、駐車場整備など交通安全施設の整備
7	一般国道の整備	高速道路などの高規格幹線道路の整備
8	市街化区域で行う公共下水道の整備	水質浄化、緑地整備など河川環境整備
9	浸水被害の解消対策などの都市河川の改修、堤防整備	洪水などから国民を守るための河川改修、堤防整備
10	都市鉄道、幹線鉄道の整備	流域下水道(市町村をまたがる大規模な下水道)の整備

〈資料〉公共事業に関するアンケート調査(平成9年 財政構造改革会議企画委員会)

藤尾
森藤
祥
弘 勇
※ ※

道府県道は六〇％、市町村道においては一四％（一車線改良含み四九％）にとどまっている（表3）など、未だに、交通不能区間・通行規制区間・バス等の大型車のすれ違いが困難な区間等の整備を要する箇所が数多く残されていることから、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

地方道の管理・整備の大半は地方公共団体の財源でまかなわれており、地方道の整備に

表2 平成10年度予算状況

(単位：億円)

		建設省	伸率	北海道	伸率	沖縄	伸率
地方道	国費	4,020	0.92	678	0.91	384	0.92
	事業費	7,771	0.92	1,209	0.91	464	0.92
		離島	伸率	奄美	伸率	合計	伸率
地方道	国費	282	1.03	79	0.93	5,443	0.92
	事業費	494	1.02	127	0.93	10,064	0.92

表3 地方道の整備状況(平成8年4月現在)

(単位：km)

	実延長	改良済		舗装済	
		延長	%	延長	%
都道府県道	126,915	76,638	60.4	66,832 (119,189)	52.7 (93.9)
市町村道	961,406	137,523 (466,880)	14.3 (48.6)	154,612 (674,452)	16.1 (70.2)
国道	53,278	46,760	87.8	46,394 (52,539)	87.1 (98.6)

(注) 1. 改良済延長は幅員5.5m以上の延長。

2. ()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。

「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

対する補助金は、全国的な観点から重点的な支援が必要な一部の地方道に対して交付している。
具体的には、国としての支援が必要な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。

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、高度技術工業集積開発促進法等の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、都道府県界・市町村界等を連絡し地域の連携を強化する長大トンネル・橋梁で地方自治体の財政力の観点から地方単独事業のみでは集中投資が著しく困難な大規模事業

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

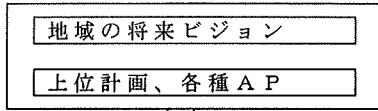
四 事業の計画性・透明性の確保

① これまでの取り組み

地方道事業においては、これまでも、地域住民にとってわかりやすく計画性・透明性の高い事業を推進するため、各地方自治体が「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。

・「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。

地方道補助事業の採択、事業展開は、基本的に「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、



道路の整備に関するプログラム（県版）	
各県毎に、地方建設局、地方公共団体、道路公団等の道路管理者による協議会を設置し、プログラムを策定	
〔計画期間〕 10年間（H10～H19） （前期、後期各五箇年）	
〔内容〕	
（前期）	事業着手予定箇所の明示 事業完成予定箇所の年度の明示 （全線供用、一部供用）
（後期）	事業継続予定箇所の明示 事業完成予定箇所の明示 事業継続予定箇所の明示
〔対象道路〕	
主要な幹線道路 （高速自動車国道、一般国道 都道府県道、市町村道、街路等）	

図1 道路の整備に関するプログラムのスキーム

② 今後の取り組み

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。

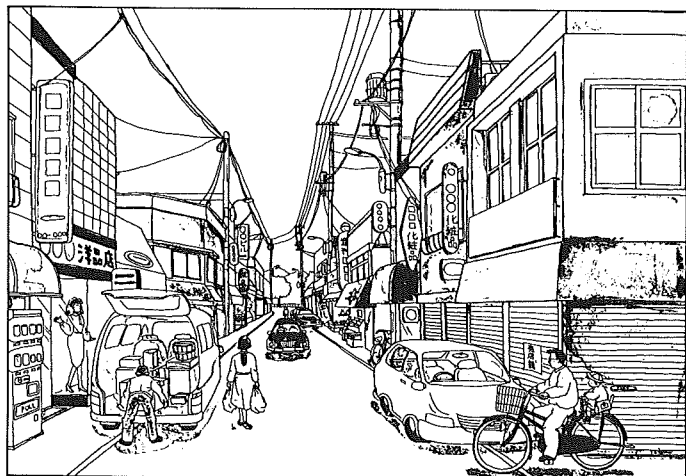
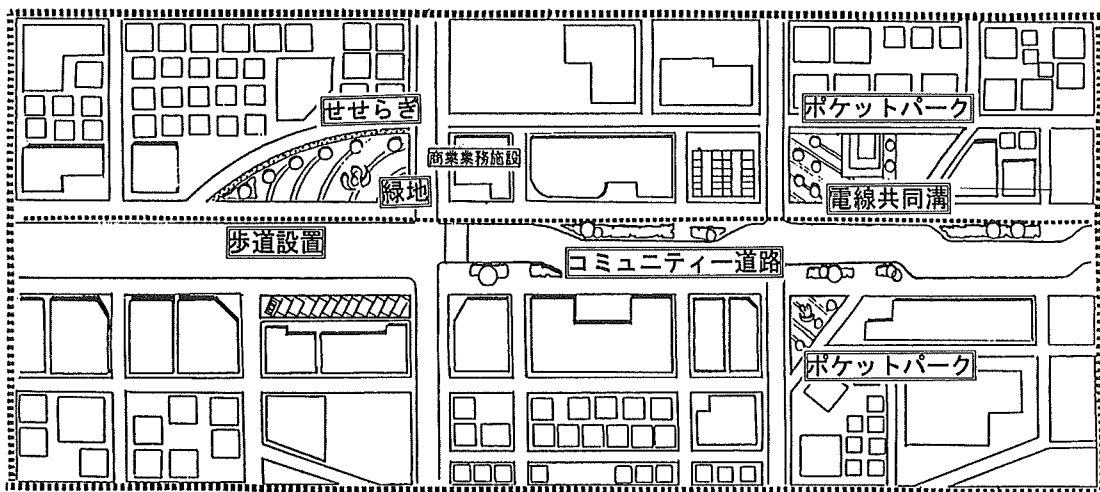
今後、より計画的・効率的な道路の整備及び道路事業の透明性の確保を図るため、高速自動車国道、一般国道等も含めた今後一〇年間の完成予定箇所及び五年間の着手予定箇所を明らかにした「道路の整備に関するプログラム」を各道路管理者が策定し、平成一〇年度からの新たな道路計画のスタートにあわせ公表する。本プログラムの公表により、道路事業の情報開示がより一層進むものと期待している。なお、本プログラムは策定後も適宜見直す予定としている。（図1）。

五 平成一〇年度新規事業

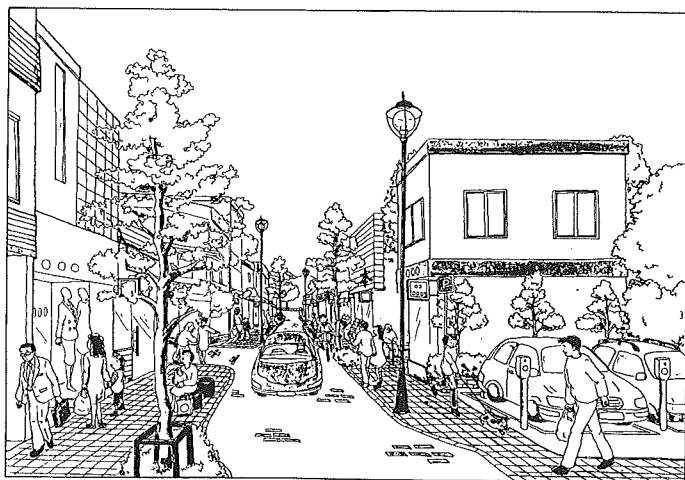
① 賑わいの道づくり事業の創設（図2）

国民ニーズの多様化に対応できず、魅力が感じられない中心市街地では、集客力が低下し、商店街が不振に陥っているケースが各地で見られる。このような商店街を再度活性化させるためには、街並みの快適性の向上のために、総合的かつ重点的な対策を緊急に実施が必要がある。

そのため、中心市街地の関係者と地元



事業実施前



事業実施後

図2 「賑わいの道づくり事業」イメージ図

●地域連携強化支援道路事業のイメージ

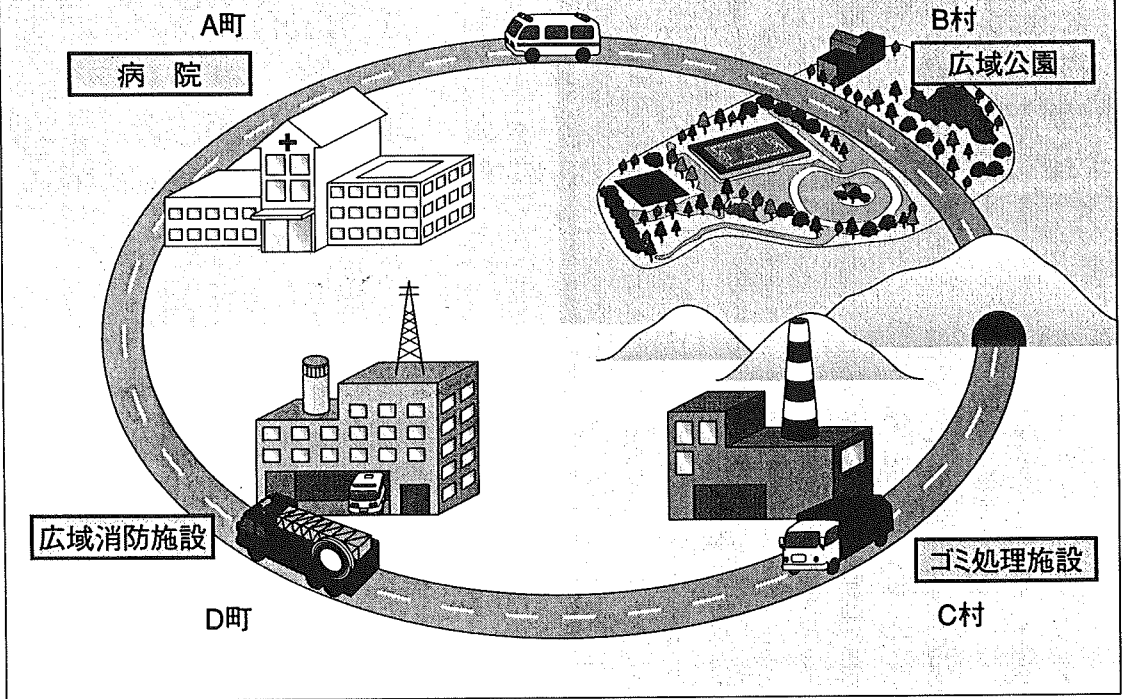


図 3

自治体が一体となって策定する活性化計画に基づき、各種の道路整備（中心市街地へのアクセスを向上させる道路、歩道設置、コミュニティ道路、道路修景、電線共同溝、ポケットパーク等）につき、総合的かつ短期集中的に事業推進する「賑わいの道づくり事業」を創設し、街並みの快適性の向上を重点的に推進し、中心市街地の再活性化を図る。

平成一〇年度実施予定箇所数

約二〇箇所

② 地域連携強化支援道路事業の創設

(図 3)

地方部の市町村においては、地域で十分な都市的及び文化的サービスを提供できない場合が多く、地域の選択による広域的な市町村連携により、既存の公共公益施設の効率的な利用や複数市町村による共同整備・共同利用を図る必要がある。そのため、複数の市町村が、自らの発

意に基づき公共・公益施設の共同整備・利用等を図る場合に、当該市町村が協力して策定する連携計画に位置づけられた市町村連絡道路等の整備を重点的に支援する「地域連携強化支援道路事業」を創

表5 奥地産業開発道路整備計画の計画規模(要求)
(投資規模については、閣議決定に向けて調整中)

(単位: km、億円)

区 分	新たな奥産道路整備計画(案)		前奥産道路整備計画		倍 率 A/B
	事業量	事業費 A	事業量	事業費 A	
一般道路事業	582	2,290	575	2,280	1.00
地方単独事業	159	630	135	620	1.02
計	741	2,920	710	2,900	1.01
調 整 費	—	120	—	60	2.00
合 計	741	3,040	710	2,960	1.03

表4 奥産道路の指定路線(要求)

区 分	新たな指定路線		前指定路線	
	路線数	延長(km)	路線数	延長(km)
一般道府県道	163	1,887	174	2,177
市 町 村 道	69	411	84	539
小 計	232	2,298	258	2,716
主要地方道	113	2,030	101	1,922
合 計	345	4,328	359	4,638

平成一〇年度実施予定箇所数

約三〇箇所

六 新たな奥地等産業開発道路整備計画の策定

奥地等においては、交通条件が悪く産業の開発が十分に行われていないことから、産業の総合的な開発の基盤となるべき奥地等産業開発道路の整備を促進することにより、地域格差の是正、民生の向上及び国民経済の発展を図る必要がある。

このため、生活実態にも配慮した新たな奥地産業開発道路整備計画を策定することにより、計画的に整備を推進する。

① 奥地等の指定及び奥産道路の指定

新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)の前提となる奥地等の指定地域として、二四五市町村(前指定においては二六八市町村)を指定する。また、奥産道路として、主要地方道を含め三四五路線、四、三二八kmを指定する(表4)。

② 新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)の事業規模

新たな計画においては、奥産道路として指定された道路について、平成一〇年度以降五箇年間に地方公共団体の行う単

独事業を含めて総額三、〇四〇億円を奥産道路に投資するものとする。このうち

国の補助金その他の経費の交付に係わる道路の整備に関し、新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)として、総額二、二九〇億円をもって五八二kmを整備する(表5)。

七 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
※※ 同 地方道課市町村道室建設専門官

平成八年度に言い渡された判決について

(その1)

道路局道路交通管理課訟務係

全国の道路管理者において平成八年度内に言い渡された判決について現在集計中であるが、今月は地方建設局において言い渡された判決を中心に紹介することとしたい。

地方建設局等において言い渡された判決は別表のとおりである。ただし、現在集計中につき次回報告の際に完成した表を掲載の予定である。表に○をつけている判決について今月号で紹介することとしたい。

福島国道六号荻崎橋歩行者転落事件

この事件は、夜一〇時頃、飲酒・酩酊していた被害者が、車道橋と平行してかかる歩道橋の間（二・五m）のガードレール（高さ八〇cm）を乗り越えて河川に転落し溺死した事件ですが、そもそも、

被害者がどういった状態で溺死したのか明らかではなく、最後まで事故態様は確定できませんでした。

また、転落防止のために設置されたガードレールも標準のものより高い構造となっており、設置に瑕疵は認められませんでした。

この事件については過去の道路行政セミナー（96年10月号）に詳しく解説していますのでそちらを参照して下さい。

神戸市道宅地擁壁倒壊事件

この事件は大雨により市道に隣接する宅地の擁壁が崩壊したのですが、原告らは本件崩壊はその市道の側溝の設置・管理に瑕疵があるためであると提訴しました。

しかしながら、以下の理由により側溝の設置または管理に瑕疵はないものとして請求は棄却されました。

①本件擁壁はそれぞれの鉄筋等がほとんど繋がっていないかつた等の理由により擁壁自体が崩壊しやすくなっていた。

②当該側溝は予想される雨水の量に対して明らかに容量不足であったとは認められない

③本件崩壊の原因は、原告の擁壁の管理の瑕疵及び側溝の一部を埋め立てたために起こった雨水の流入を放置していたことによるもので、道路管理上の瑕疵はない。

別表

紹介	事件名・当事者	道路種別	道路管理者	裁判所	判決年月日	経過
	箕輪町道簡易水道工事現場転落事件	町道	長野県	東京高裁	H8. 5. 8	確定
	太宰府市道大雨家屋損壊事件	市道	太宰府市	福岡高裁	H8. 5.23	確定
	熊本県道自動車正面衝突事件	県道	熊本県	熊本地裁	H8. 5.31	確定
○	福島国道6号荻崎橋歩行者転落事件	直轄国道	東北地建	福島地裁	H8. 6.14	確定
○	神戸市道宅地擁壁倒壊事件	市道	神戸市	神戸地裁	H8. 6.25	確定
○	東京国道357号二段交差点車両衝突事件	直轄国道	関東地建	東京地裁	H8. 6.27	確定
	徳島県道自転車排水路転落事件	県道	徳島県	徳島地裁	H8. 8. 9	確定
	三和町道自動車騒音等損害賠償請求事件	町道	三和町	長崎地裁	H8. 9.25	確定
○	新潟国道8号路肩原付転倒事件	直轄国道	北陸地建	東京高裁	H8. 9.26	確定
	埼玉県道放置自転車衝突事件	県道	埼玉県	浦和地裁	H8.10. 9	控訴
○	滋賀国道161号安曇川大橋スリップ事件	直轄国道	近畿地建	大津地裁	H8.10. 9	控訴
○	愛媛国道11号井内川橋歩行者転落事件	直轄国道	四国地建	福岡高裁	H8.10.21	確定
○	新潟国道49号道路排水側溝溢水事件	直轄国道	北陸地建	新潟地裁	H8.10.24	確定
	丸亀市道自転車転倒事件	市道	丸亀市	高松地裁	H8.10.29	控訴
	都道自転車転倒事件	都道	東京都	東京地裁	H8.10.31	確定
	福井国道158号凍結スリップ事件	補助国道	福井県	名古屋高裁	H8.11. 6	上告
○	原因者負担金納付命令取消請求事件	直轄国道	近畿地建	大阪地裁	H8.11.15	確定
	尼崎市道自転車水路転落負傷事件	市道	尼崎市	大阪高裁	H8.11.29	確定
	枚方市道穴ぼこ原付自転車衝突事件	市道	枚方市	京都地裁	H8.12. 2	控訴
	千葉県道自転車転倒事件	県道	千葉県	東京地裁	H8.12.26	控訴
○	福岡国道199号自転車車止め衝突事件	補助国道	北九州市	福岡地裁	H8.12.26	控訴
	品川区道バイク衝突事件	区道	品川区	東京地裁	H9. 2.20	控訴
	大分県道橋梁工事現場自動車衝突事件	県道	大分県	福岡地裁	H9. 2.25	控訴
○	大阪国道1号共同溝工事損害賠償請求事件	直轄国道	近畿地建	大阪地裁	H9. 2.26	確定
	徳島県道ダンプ崖下転落事件	県道	徳島県	最高裁	H9. 3.28	破棄差戻
○	横浜市道原付鶴見川転落事件	市道	横浜市	横浜地裁	H9. 4.25	控訴
○	横浜市道工事中道路碎石スリップ事件	市道	横浜市	横浜地裁	H9. 6.16	確定

(注)本表は作成途中につき完成版を次回報告にて掲載します。

東京国道三五七号二段交差点

車両衝突事件

この事件では関東地方建設局が管理している一般国道三五七号（通称湾岸道路）で起こった事件です。

通称湾岸道路は中央部に高速自動車国道である、東関東自動車道（東京方面は首都高速道路）を挟んで一般国道三五七号が上下線分かれて存在しており、全部の幅員を合わせると約一〇〇mになるところもある道路です。

この事故は三五七号を走行していた被害者が右折しようとしたとき、対向車線をまたぐ部分の信号が赤であったにもかかわらず、全体を一つの交差点と誤信して対向車線に進入した際、対向車と衝突した事件です。

この事件の被告は道路管理者である国（建設大臣）と交通信号の管理者である千葉県知事及び対向車の運転手が訴えられました。

判決は二つの交差点を一つの交差点であると被害者が誤信したことがこの事故の原因であるとして、道路管理者及び信号の管理者の瑕疵は認めませんでした。

新潟国道八号路肩原付転倒事件

この事件は冬期に路肩に堆積していた雪が溶け

て泥土となり、高校生の運転する原付バイクがそれにスリップして併走するトラックに轢過された事件ですが、一審判決では管理瑕疵が認められて敗訴していましたが、控訴審において、十分な証拠検討及び走行実験等の証拠を新たに提出して逆転で勝訴した事件です。

詳しい判決の解説は過去の野行政セミナー（96年11月号）に解説してありますのでそちらを参照して下さい。

滋賀国道一六一号新安曇川大橋

スリップ事件

この事件は、滋賀県の国道一六一号の新安曇川大橋上（直轄管理）で路面凍結のためスリップした大型トレーラーが対向車両と衝突した事件です。原告は道路管理者は路面の凍結を防止する義務があるとして提訴しましたが、裁判所は請求を認めませんでした。

この判決は争点を三つに分けて明解に判断しています。

（争点1）

一 本件事故当時、本件道路は凍結していたか。

この点については、各種証拠や後続車両の運転者の証言などを総合すると、凍結していたことが認められる。

（争点2）

一 本件事故当日、本件道路の管理に瑕疵があったか。

国家賠償法二条一項に定める「営造物の設置・管理の瑕疵」とは、営造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、道路の場合には、当該道路がその位置、その地域の地形、地質、気象状況、交通状況等諸般の事情を考慮して、円滑かつ安全な交通が確保されていることが瑕疵のない状態であり、道路管理者はその状態を保つよう努めなければならず、他方、車両等の運転者は道路、交通及び車両等の状況に応じて他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転すべき注意義務を負っていることからすれば、道路管理者が確保すべき円滑かつ安全な道路交通とは、このような車両等の運転者に要求される注意義務を前提として、その運転に支障がないように道路の状況を維持・管理することであり、それが相当である。そこで訴訟上の各証拠を総合すれば、新安曇川大橋の道路は、橋梁部であるという特質を考慮しつつ通常要求される運行条の注意を払いさえすれば危険発生のおそれはなかったといえるべきである。

また、道路管理者においても本件事故前に凍結防止剤の散布等の措置をとる必要があったとは認められない。

道路管理者は、およそ路面の凍結が発生しないようにすべき義務を負っているのではなく、車

両等の運転者が求められる一般的な運行態度を前提とした危険排除の措置をとれば足りると解すべきである。

（争点3） 運転者の過失による過失相殺の可否
一 道路管理瑕疵が存しない以上判断しない。

愛媛国道一一号井内川橋歩行者転落事件

本件事故は別図1のような箇所において歩行者が井内川橋南側のガードレールのさらに南側部分が歩道であると見誤り直進し転落、負傷した事件ですが、第一審控訴審ともに被害者の異常な行動によるものとして請求は棄却されました。

本件事故は、控訴人が通常予想されないような方法によって国道と井内川橋測道橋の隙間を通行しようとしたために発生したものと異なるをえ、道路管理者においては予想可能性がなかったといえるべきであり、設置・管理の瑕疵は存在しないとされました。

新潟国道四九号道路排水側溝溢水事件

この事件は、新潟県の直轄国道において、大雨により道路の側溝から溢水が起り、原告所有の倉庫を水浸しにし、中にあった家電製品に損害を与えた事件ですが、原告からの請求は、原告がこの倉庫を賃貸借しており、この被害の発生により賃貸借契約を解除されたことの損害を道路管理者

納付命令が出され、その命令の取消の請求を求めた事件です。

①原告は、本件損傷行為は路面の凍結について、防止措置を講じなかった道路の設置・管理の瑕疵に基づくものであるから原告は原因者に当たらないと主張するが、右主張事実を認めるに足る証拠は存在しない。

②また、本件損傷行為の原因者は原告であるので、道路法五八条の「他の行為」に直接的な行為をした者意外の原因者を含むかどうかの解釈を行う必要はない。

①については、この訴訟において別訴が存在しているにもかかわらず、もう少し詳しく述べますと、事故当日である平成五年三月一七日午前一時ごろには雪がちらついており、気温・路温とも低下し凍結していたが、道路管理者は、凍結注意の表示をしたのみで、散水融雪設備を作動させていなかったし、凍結防止作業も行っていないものといえる。

しかし、散水融雪設備は積雪がないときに作動させることはなく、路面凍結のおそれがある場合に作動させることは適切ではないとされていることが各証拠から認められる。

また、凍結防止剤の散布も路面が乾いた状態であるのかによって自動車がスリップするおそれがあるので、凍結の程度を考えて慎重に散布する

べきで、道路管理者は路面の状況を考えて散布しなかったことが各証拠から認められ、加えて当時の路面状況はハンドルの操作を全く不能にするほどのものではなく、本件事故は運転者の不注意によるところが大きいものと認められる、とされています。

②については、原告が「道路法五八条にいう「他の行為」には、直接的な行為者の他に直接的な行為をさせた原因者あるいは他の共同行為者をも含むものというべく、そのように解することが、公平の原則に合致すると言える。」という主張に対して出されたものであります。

福岡国道一九九号自転車車止め衝突事件

この事件は歩道上に駐車車両等の侵入を防ぐための「車止め」に明け方自転車が衝突した事件です。

原告は三月の午前六時頃（この日の日の出は六時四四分であった）仕事上の連絡のため時速二五kmで国道一九九号の歩道上を自転車で行中逆U字型の車止めを発見できず衝突し、転倒負傷したものであります。

この訴訟においては、まず原告が本当にこの車止めに衝突してこの事故を起こしたののどうかについて争われましたが、裁判所は原告の供述は一応の信用はできるものとして事故発生については

事実を認定しました。

次に設置・管理の瑕疵については、本件車止め「反射テープ」が巻かれているか否かを重視しました。すなわち証拠によれば、反射テープが巻き付けてあれば日の出前でも一五m離れたところから本件車止めが確認できるのに対して、テープが巻き付けられていない場合には「高速道路や植え込みによって歩道が暗くなっている上、車止めの位置・形状に加えて道路の色と車止めが灰色の同系色であり夜間その区別が必ずしも判然とし難い面が窺われる」と認定し、衝突する可能性がないとは言いがたく、設置ないし管理に瑕疵があると判断しています。

次に被害者の運転態様については、時速二五kmで走行することについて「通常予測される交通方法を逸脱した異常なもの」とまで断ずることはできない」として管理瑕疵責任を免責する理由にはならないとしつつも過失相殺は八割行われています。なお、この判決については道路管理者である北九州市は控訴しています。

大阪国道一号共同溝工事

損害賠償請求事件

この事件は、大阪の国道一号の共同溝工事において、道路の地上部分を長期間にわたって工事のためにふさいでいたこと及び工事による土砂粉塵

が飛散したことにより顧客が遠のいたため原告ら店舗の売り上げが落ち込み、その補償を求めて提訴された事件です。

①本件工事が行われたことによって、道路の本線車道及び南側歩道から原告ら店舗の見通しが遮られたとしても、それが原告ら店舗の売り上げの減少の主たる原因であったとは認めがたい。

②原告らの主張する損害の発生について本件工事が影響が皆無であったとまで言うことができないものの、それは国道一号のような幹線道路の沿道に住む者にとって一般には社会生活上受忍しなければならぬ限度を超えるものではないと認めるのが相当である。

①の判断を行うための裁判所の前提条件が以下のように述べられています。

「道路管理者は、広く一般公衆の交通上の利便を増進するため、道路を常時良好な状態に保つよう維持し、一般交通に支障を生じないように努めなければならぬが、他方、道路の地下空間には、一般公衆の生活の便宜を図るためガス管等の各種公益施設が埋設されており、道路管理者は、これらの施設を設置し、また、その維持及び管理にも努めなければならぬから、道路管理者がその管理する道路の地下空間に公益施設を設置するための共同溝を設置する工事を行うことは、その責務であると同時に正当な権利行使であり、道路管理

者及び同人から右工事の施工を請け負った建設業者は、右工事によって沿道の住民に対して道路の通行または禁止、工事の際の騒音、振動、粉塵の飛散などによる被害を与えないように注意すべき義務を負うが、反面、周辺住民も、右工事の施工に伴う道路の通行または禁止、工事の際の騒音、振動、粉塵の飛散などが、一般に社会生活上受忍すべき限度は、工事の目的、加害行為の態様、それによる被害の限度、被害防止のために加害者が尽くした努力などの事情を考慮して決められるべきものである。」

これは、国道四三号訴訟などで一般化している「受忍限度論」を用いて被害の判断を行うことであり、このような事件は「反射的利益論」で法律的には一蹴できる事件であると思われるが、裁判所は一応の事実審理を経由していることがわかります。

この事件は、原告らの店舗の売り上げの減少が工事によるものとは認めがたいことと、原告ら店舗の損傷も工事によるものとは認めがたい等の理由で原告らの請求は全面的に棄却されました。

横浜市道原付鶴見川転落事件

この事件は神奈川県横浜市と川崎市の境を流れる鶴見川の堤防道路にT字型に交差する横浜公道を原付バイクで進行してきた被害者が堤防上の

ステンレス製のポールの間をすり抜け鶴見川に転落して死亡した事件です。

市道の管理者である横浜市と河川管理用道路の管理者である神奈川県が訴えられました(別図2)。

〈判決要旨〉

(被害者の酩酊の程度)

本件事故当時の被害者の酩酊の状態は、微酔から泥酔まで酩酊の程度を四段階に分けた分類の第一段階の属し、その中でもやや高い程度に該当することが認められ、その内容は、本人は能力を増しているとの感を抱くものの、実際には作業能力は減退しており、運転者としては危険であると判断される状態にあったことが認められる。

(警告文書表示板の判断の可否)

管理用道路に立ち入りを禁ずる旨の警告表示板は、実況検分時のフラッシュを用いたと推認される写真においても判読は困難であり、本件事故当時の乏しい照明の状況と被害者の酩酊程度と被害者が原付に乗っていたことに照らせばその判読は極めて困難であったと認められる。

(ステンレスポールの発見の困難さ)

事故後の実況検分の調査によれば二五m手前まで近づかなければその発見は困難であった。

(河川管理道路の瑕疵)

四輪自動車はステンレスポールに遮られて事実

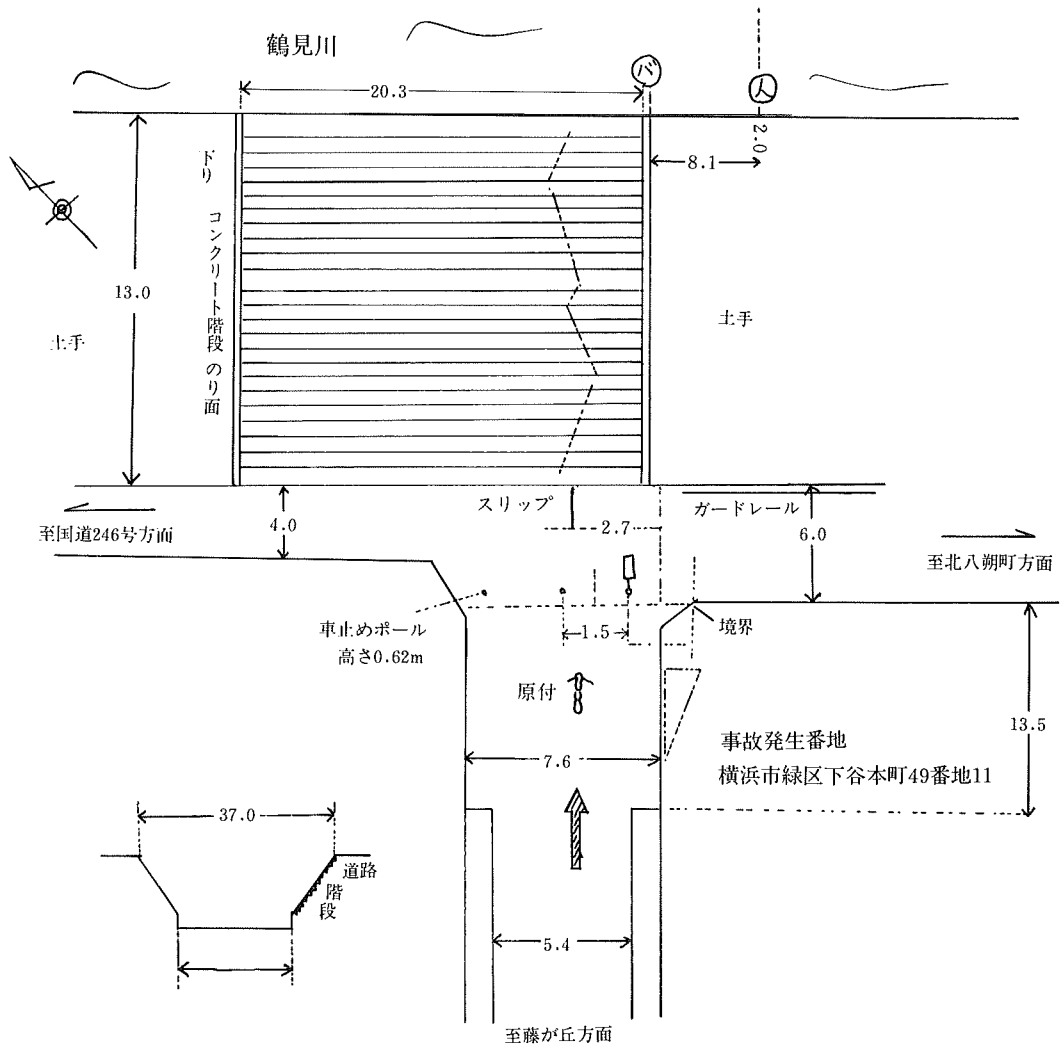
上進入することが出来ないとしても、小型バイクであれば、ステンレスポールの一・五mの間を縫って進入することが出来るので、夜間に警告表示板を見落とした小型オートバイが進入することについては、これを予見することが可能であり、また、安全管理の観点で見れば、これを予見する必要があるということが出来る。

したがって、深夜ステンレスポールと警告表示板を見落として走行してきた小型バイクが鶴見川に転落する客観的な危険性は、本件事故を例にするまでもなく、これを認めるのが相当である。本件河川管理用道路の状況は、通常備えるべき安全性を備えていないものと認めるのが相当であり、その設置または管理に瑕疵があるものと評価するのが相当である。

(本件市道の瑕疵)

本件市道は本件河川管理用道路と交差することにより行き止まりになるが、道路管理者は本件市道が通行止めになることに関して何らの標識をも設置していなかった。

また、本件市道の利用形態が、バイクなどのほか一般の車両の通行も常時何らの制限もなく通行し得るものであることから、本件市道の本件河川管理用道路に接する付近の状態は、通常の安全性を備えているものという事はできず、市道にも設置または管理の瑕疵があるというべきである。



別図2 現場見取図

(過失相殺について)

被害者の前方注視義務違反と酒酔い運転について七五%を過失相殺する。

横浜市道工事中道路碎石入りリップ事件

この事件は、午後一〇時頃、工事のため舗装を剥がしていた道路において、被害者が路面とマンホールの段差（約5cm）を発見したため、ハンドルを急操作したところ舗装を剥がした部分に存した碎石にハンドルをとられ、街路樹に衝突した事件です。

判決では、

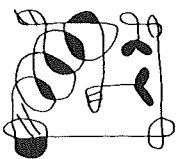
①本件道路上には、舗装表層切削以外に交通の安全を阻害する事情は見当たらず、被害者がマンホールの段差を発見してこれを避けるために採った行動と関係のない他の原因によって生じたものと窺わせる痕跡はない。

②本件事故は、道路工事の施工会社が夜間の開放前にすりつけをしたにもかかわらず、開放後の複数の自動車の交通にともないマンホールに5cmを超えない程度の段差が生じてしまい、被害者が相当の速度で自動車を運転していたところ起こったものと推認される。

③通常の車両運転者はその工事ひいては段差の存在を直前までは気づかず、舗装道路と同様の道路条件であることを予想して走行するのが普通

であり、そうすれば、夜間において運転者に工事中であることが明瞭に判明しうるよう工事予告板等を設置し、特に、路面とマンホールとの段差が存在しうることを知らしめることが必要であるが、そのような表示を施した事実は認められない。そうすると、本件道路は車両の運行の用に供された道路として通常有すべき安全性を欠いていたということができ、道路の管理に瑕疵があったものといわなくてはならない。

④被害者の速度超過に対して五割を減額する。



不法占用物件の撤去について

沖繩総合事務局開発建設部建設行政課

一 ねらい

沖繩総合事務局においては、現在、南部・北部二箇所の国道事務所をもって、国道五八号、三三九号、三三〇号、三三一号、三三二号の五路線、二七二・三kmの指定区間を管理している。

道路を管理していく中で、通常のパトロールを行っている際においては、不法占用物件が見受けられることが少なくもなく、その際は行政上の指導を行うなどの措置をとっており、特に八月の「道路をまもる月間」期間中には「道路クリーン作戦」と称して、不法占用物件の是正に努めている。

今回、短期間に多数設置された不法占用物件を撤去するという事案が生じたので紹介することとした。

二 概要

沖繩県名護市において、平成九年一二月に住民投票が行われたが、その際、市内を通過する国道の道路敷内に、投票に関係する多数の看板、横断幕、のぼり等が不法に設置され、目を追うごとに増えてきたため、設置者に対し自主撤去を促した。しかしながら、一向に改善される様子がみられなため、道路管理者として適正な道路管理を行う観点からこのままの状態では放置することはできず、かつ、早期に対応する必要があることから、道路管理者側で設置者の同意を得て撤去を行ったものである。

三 経緯

平成九年一月頃から名護市内の道路敷内に、住民投票に関する看板、横断幕、のぼり等多数の不法占用物件の乱立が目立つようになった。大きなものでは三〜四m四方の看板が立てられていた。北部国道事務所管内の国道（五八号及び三三九号）にも多数の物件が立てられていたため、その都度設置者に対し撤去の指導を行ってきた。しかしながら、日が経つにつれ増える一方で、一月下旬に調べた結果では二七〇の物件を確認した。

その後、一向に改善される気配が見られないため、一月二日に事務所長名で各設置者に対し文書による期限付き（期限は一月九日までとする）



撤去前



撤去後

の自主撤去勧告を行った。
 その間、不法占用の状況がテレビ(九日)・新聞(二〇日)で報道された。
 さらに、一月二〇日の調査では六一五件が確認された。自主撤去がなされるどころか、増える一方であり、このままでは交通安全及び道路管理上から支障をきたす恐れがあり、また、市民からの苦情もあることから、自主撤去しない場合は道路管理者側で撤去することとした。その際、

微妙な時期・案件であるだけに、慎重に検討を重ねた結果、交通安全上著しく支障となる交差点部分の看板、横断幕等を早急に撤去することとした。また、この間、警察等とも協議するとともに、県とも歩調を合わせて撤去することで調整を図った。
 一月二日に再度調査を行い、撤去対象物件として二九箇所の交差点で一五〇件を確認した。
 一月二日の午前中までに、撤去する旨の通告を文書で伝えると同時に電話での連絡も行い、

相手方の同意を得ることに努めた。
 同日の午後から撤去作業に入ったが、撤去を行うにあたっては特にトラブルもなく順調に進めることができ、夕方までに作業を終えた。
 この模様はNHKテレビでも放送され、翌日の新聞でも報道された。
 また、県道についても後日、同様に撤去が行われた。
 引き続き残った物件についても自主撤去を求めるとし、後日、再度の文書による自主撤去の通告を行った。
 (その後、状況を確認したところでは、一月月末までには大部分のものが自主撤去されていた。)

四 撤去体制等

人員

国道事務所 三名、警察 一名、維持業者 二名 計六人を一組とする二班編成。

車両

事務所のパトロールカー、トラック、警察のパトロールカーで編成。

方法

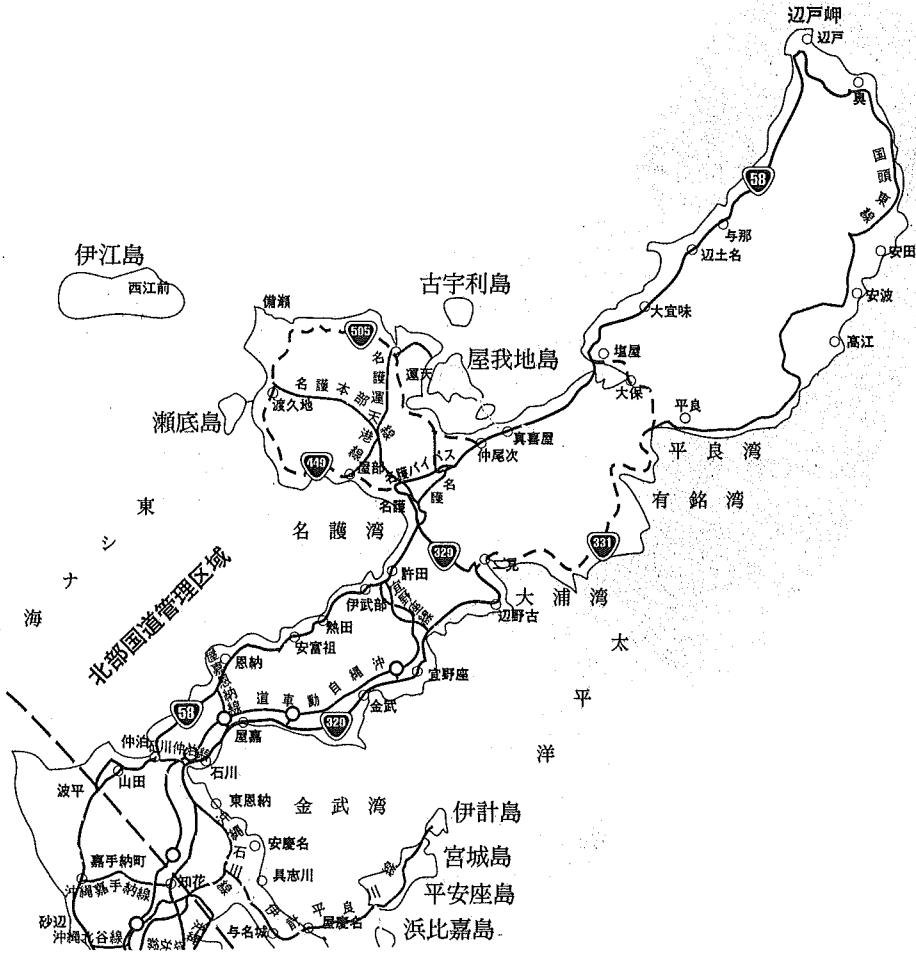
撤去対象となる不法占用物件の確認
 物件の設置場所、所有者、種類等の記録をとる。

撤去時の写真撮影

撤去物件については事務所にて保管

五 マスコミ対応について

一部マスコミで「強制撤去も辞さず」という事



前報道があったが、あくまでも強制撤去ではなく相手方の同意を得ての撤去であるため、「不法占用物件が道路法に抵触していること」「不法占用物件の設置者に自主撤去を促していること」「交通安全

上、道路管理上の支障が生じていること」「自主撤去がなされない場合は道路管理者側で撤去すること」「撤去に際しては相手方の同意を得ること」等の内容で撤去前に記者発表を行った。

六 終わりに

今回の事例に関しては、住民投票というあまり例がなくかつ微妙な問題を含む中で、早急に対処する必要がある場合について紹介したが、道路管理者として道路を良好な状態に保つ責務があり、常日頃から、不法占用物件の是正等に努めており、今後とも適正な道路管理を行うべく努力していきたいと考えている。

青森県における道路の維持管理

青森県土木部道路維持課

一 はじめに

青森県は、本州の最北端に位置し、北は津軽海峡を隔てて北海道と対し、南は秋田県、岩手県に接しています。東は太平洋、西は日本海に面し、三方を海に囲まれています。面積は九、六〇六km²で、全国第八位という広い県土を有していますが、青森市、八戸市、弘前市の三市を中心とする地域に人口の集中傾向が見られ、各都市圏が分散し、それぞれ個別に生活圏を形成するという多極分散型の地域構造となっています。しかしながら、近年、幹線道路網の整備に伴って、生活の舞台となる圏域の広域化・流動化の傾向も見られます。現在、本県では二一世紀の「輝くあおもり新時代」の実現に向け、「ニューラルネットワーク―人間性復活―」を基本理念とする「新青森県長期総合プラン」に基づき各施策を推進しており、快適でゆとりある生活環境の中で「福祉日本一」を目指し、思いやりの心と創造性・感性を大切にする「ニューラルネットワーク」の地域づくりを進めているところです。

道路については、高規格幹線道路を骨格とし、そのアクセス道路及び県内各生活圏間・生活圏内の連絡道路整備による幹線道路網の形成、地方中核都市を形成するバイパスの建

設等を積極的に進めるほか、道路交通安全対策施設の整備や、冬期交通不能区間の解消促進等、地域社会に密着した道路整備に取り組んでいます。今回は本県の道路管理業務の一端を紹介したいと思います。

二 青森県の道路の現況

平成九年四月一日現在の本県の道路現況は、高速自動車国道が二路線七・一km、有料道路(地方道路公社)が四路線三四km、一般国道が一

表1 青森県内の道路の現況

(平成9年4月1日現在)

道路種別	路線数	実延長	改良済		舗装済		
			延長(km)	改良率(%)	延長(km)	舗装率(%)	
国 道	指定区間	4	273.2	273.2	100.0	273.2	100.0
	指定区間外	12	1,043.1	913.0	87.5	1,025.6	98.3
	計	15	1,316.3	1,186.2	90.1	1,298.8	98.7
県 道	主要地方道	47	1,180.9	961.3	81.4	1,098.9	93.1
	一般県道	185	1,214.9	830.9	68.4	1,022.0	84.1
	計	232	2,395.8	1,792.2	74.8	2,120.9	88.5
県管理道路計	244	3,438.9	2,705.2	78.7	3,146.5	91.5	
市町村道	29,012	14,888.8	7,033.6	47.2	7,985.3	53.6	
合計	29,259	18,600.9	10,012.0	53.8	11,405.0	61.3	

指定区間国道には、4号、7号、45号の他に104号の一部を含むため路線数の計は15としている。

五路線一、三一六km、県道二三三路線二、三九六km、市町村道が二九、〇一二路線一四、八八九kmとなっています。このうち県の管理する道路は二四四路線三、四三九kmであり、これを七つの出先機関（土木事務所）が管理しています（表1）。

三 雪情報システムについて

(1) システム導入の理由

過去冬期間における気象観測データ（積雪深、気温、風向、風速）は人手に頼り、データの収集、集計までにかかなりの時間を要し、正確さに欠け非効率的でした。

そこで、気象観測データを自動観測し、冬期間における道路の維持管理を迅速に行い、効率化を図るため、雪情報システムを導入したものです。

(2) システムの概要

本システムは、除雪事業の参考として利用するため「青森県雪情報システム」として平成四年度に導入し、平成五年度から運用を開始しております。システムの概要は、図1のとおりであり、県内九五箇所（平成九年度末現在）の無人観測所で計測した積雪深、風向、風速、気温を県内の七土木事務所（青森、弘前、八戸、五所川原、十和田、むつ、鱈ヶ沢）

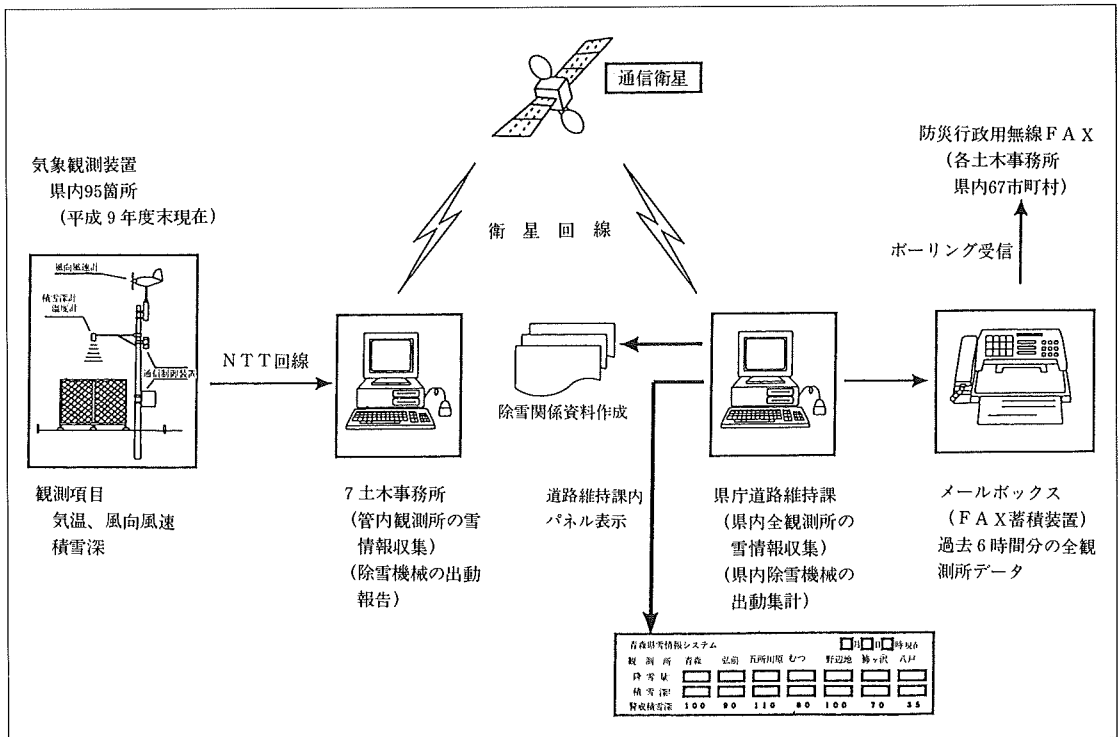


図1 雪情報システム概要図

のパソコン（サブセンター）に電話回線を利用して一時間ごとに集計し、これが青森県地域情報（防災行政用無線）ネットワークにより、青森県土木部道路維持課内にあるパソコン（センター）に電送され、データ収集を行い、道路の迅速な維持管理及び除雪事業などに活用しております。

(3) その他

本システムを導入したことにより、気象データの収集が迅速になり、除雪事業の円滑な執行に役立つとともに、きめ細かい道路パトロールと併せて冬期間における道路交通確保に役立っております。

四 「文化観光立県」に向けた休憩施設整備について

本県は、十和田湖八幡平国立公園、津軽、下北半島の両国立公園等豊富な自然資源や青森ねぶた祭り等の観光資源を有しており、県内外から年間四千万人の観光客があります。

また、本年は、二一世紀観光の姿として本県を訪れる人々に知的充足感、心の豊かさ、感動を与える、文化性を重視した観光を目指し「文化観光立県」宣言を発し、内外にアピールすることになっており、本県を訪れる人々を温かく迎えるため、安心してだれもが利用

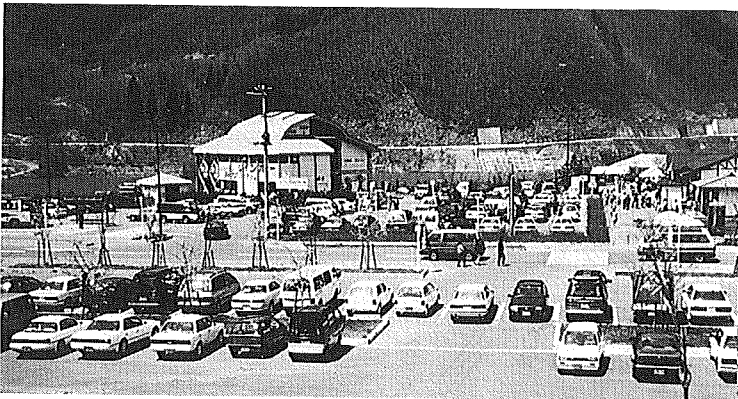


写真1 国道102号「虹の湖」

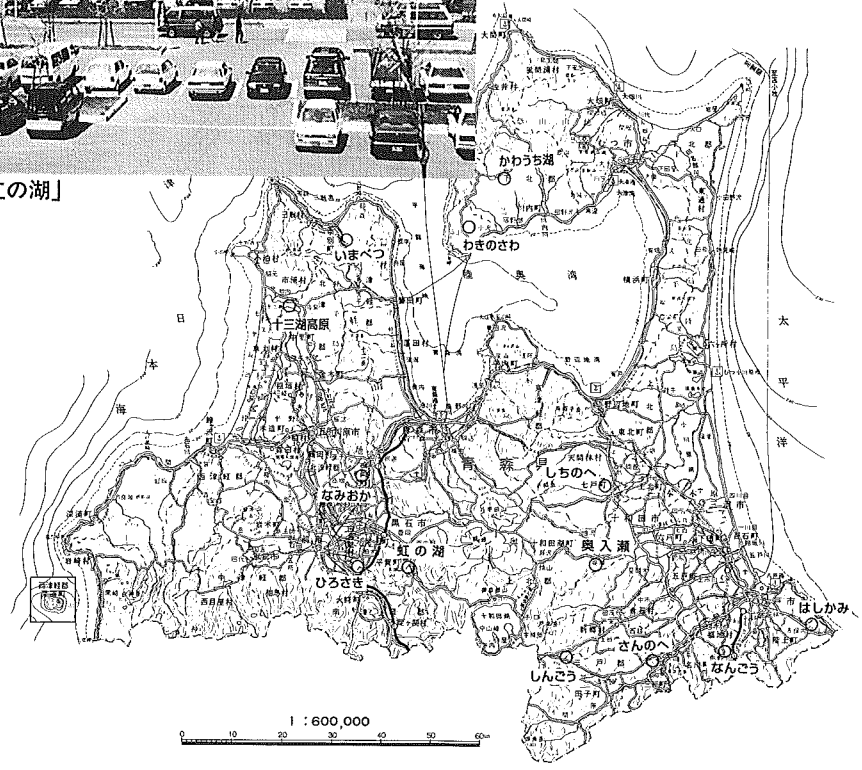


図2 青森県の「道の駅」位置図

できる休憩施設の整備に積極的に取り組んでいるところでは、

公共の休憩施設は、女性、高齢者、障害者の方々に配慮した配置設備とし、観光地間の連携、交通安全、環境整備の強化を図るものです。

このため、地域振興に大きく貢献する「道の駅」は、現在一三箇所が登録されており、最終的に、県内で三五箇所配置する予定です（図2・写真1）。

また、県単独事業で駐車場・トイレを整備しており、既に二二箇所が供用され、平成一三年までに五二箇所設置を目処に重点的に取り組んでいるところです。

五 冬期間の道路管理について

本県は、全域が積雪寒冷地域に指定され、そのうち青森市をはじめ一五市町村が、特別豪雪地帯指定市町村となるなど過酷な気象条件下にあり、県民の日常生活や産業活動を支える上で、冬期間における円滑な道路交通の確保は極めて重要な課題であり、重点的にその対策に取り組んでいます。

(1) 雪国青森県の特徴

本県は三方を日本海、太平洋、津軽海峡に囲まれ、県の中央を奥羽山脈が南北に走り、

左に津軽平野、右に南部平野と下北半島が位置しており、日本海側と太平洋側で気候に大きな差があり、冬期間の道路管理についても、各地域に合わせたきめ細やかな対応が必要とされています。

① 日本海側及び一部下北半島地域

寒気団が日本海の対馬暖流の影響で多湿の、いわゆる裏日本型の湿潤多湿の豪雪になることが多く、また、気温と風の関係で、たびたび地吹雪が発生し、交通に障害を与えることもしばしばです。

② 太平洋側地域

大陸型の気候で、寒さは屋外のスケー

トリックが出来るほど厳しいが、降雪量は日本海側と比較すれば少ない。

③ 中央部山脈（八甲田）地域

標高七〇〇mから一、〇〇〇mを通る山岳道路であり、累積降雪量が一〇mを超えて日本海側地域より多く、寒さも太平洋側地域より厳しい（写真2）。

(2) 本県の冬期交通確保対策の内容

① より信頼性の高い道路構造をもった道路の整備

冬期間においても安心して走行できる道路とするため、雪崩危険箇所、吹雪箇所、所の解消と堆雪幅の整備、勾配やカーブ



写真2



写真3

が急な箇所での改良を図っています。

② 除雪体制の強化

通学通勤時間帯、バス始発時間前に除雪を終了させるように除雪機械を配置し、除雪水準のレベルアップと体制の強化を図っています（写真3）。

③ 冬期間における安全で快適な歩行空間の確保

国や市町村との連携により連続的な歩道の確保に努めるとともに、特に通学路や福祉施設へ通じる道路については、早



写真4

期除雪に努めるほか、流雪溝等消融雪施設の整備を進め、より安全で快適な歩行空間の確保に努めています。

④ 脱スパイクタイヤ社会への対応

平成五年度からの本格的な脱スパイクタイヤ社会の移行に伴い、路面凍結（いわゆる「つるつる路面」）によるスリップ事故の多発や交通渋滞が新たな課題となりました。

この対策として、消融雪施設の整備と凍結防止剤散布車の増強を図り急勾配、急カーブ、交差点等、冬期交通のネックと考えられる箇所の解消に努めているほか、凍結抑制舗装を試験的に実施しています（写真4）。

(3) 八甲田周辺冬期交通可能性調査

十和田湖は、世界的な観光地ですが、冬期間県内から十和田湖へは、十和田市から一路線だけの出入口となっています。しかし、本県では、青森市から十和田湖への通年通行を求める県内外からの要請が多いことから、平成八年度より「八甲田周辺冬期交通可能性調査」（八甲田温泉入口→田代十文字→谷地温泉）を実施しております。そして、冬期交通の安全確保に向け当該ルートに「東八甲田雪みち避難所」を開所しております（図3・写



写真5

真5）。

六 おわりに

以上、青森県における道路維持管理の一端を紹介してきたところであります。

最後に、当県は、十和田湖や奥入瀬溪流、八甲田山、岩木山、世界遺産に登録された「白神山地」などの豊かな自然に恵まれており、また、今最も注目を集める縄文文化の結集「三内丸山遺跡」などの遺跡が県内各地に多数存

八甲田周辺 通行規制図





凡 例	
	通行規制区間
	冬期閉鎖区間
	通常通行区間
	調査除雪区間
	12月1日～1月31日
	3月1日～3月31日



図 3

在し、当時の優れた集落機能や文化性の高さが内外から注目されています。二一世紀の新たな観光の姿として、本県を訪れる人々に知的充足感、心の豊かさ、感動を与える文化性を重視した観光を目指す。県民総参加の展開「おこそう あおもりの風」をスローガンに「文化観光立県」の宣言が平成一〇年七月中に予定されており、多彩なイベントが計画されています。

是非この機械に大勢の方々に青森県を訪れて頂きたいと思えます。

群馬県における「地域活性化促進道路事業」

群馬県土木部道路建設課

一 はじめに

群馬県は、本州のほぼ中央に位置する内陸県で北部から西部にかけて山岳・丘陵が広がり、南東部には関東平野が開け、標高差が大きく変化に富んだ地形となっています。

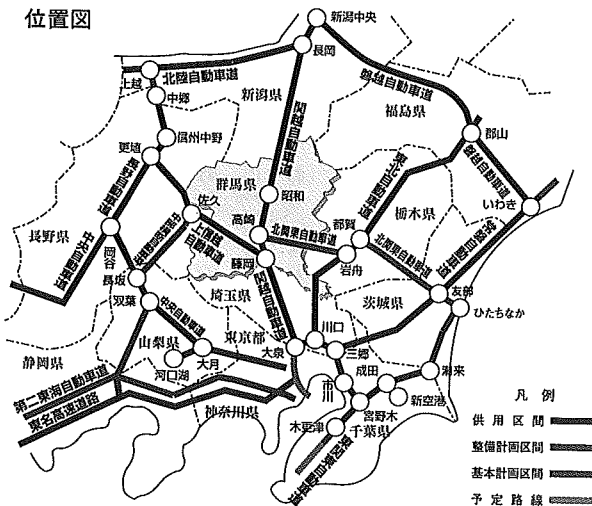
県土の形は、翼を広げて空に舞う鶴(つる)の形に似ており、「鶴舞う形の群馬県」と言われ、その面積は六、三六三km²(全国の一・七%、第二位)、人口は二〇一万一、〇〇〇人(全国の一・六%、一九位)と、中位にあり、また、県の財政規模等も同様の傾向にあります。

また、森林が約三分の二を占めるとともに、赤城山、榛名山、妙義山の上毛三山をはじめ、

谷川連峰を中心とする上信越高原国立公園、尾瀬で知られる日光国立公園のほか、草津、伊香保、水上に代表される八〇余りの温泉郷、坂東太郎で名高い利根川など、優れた風景、景勝地に恵まれ四季の変化に富んだ多彩な自然に包まれています。

本県では、交通の要衝であったことなど歴史的な背景のもとに城下町、宿場町などを起源とするまちが比較的自立し、特色を持って発達してきました。その結果、都市が適度な間隔で存在する多極的な都市構造であり、可住地面積は、約三五%と低いことから、県中央部、東部地域の平野部へ人口の集中する傾向が見られ、北西部など外縁部の地域では、過疎化、高齢化が目立っています。

位置図



このような状況を踏まえ、県では平成八年に第二次群馬県総合計画「ぐんま新社会計画（グリーンプラン）」を策定し、「元気で温かく住みよい緑の大地」群馬の創造を基本理念に、県全体が森林や田畑、公園など緑に包まれたうるおいのある環境を目指すとともに、子どもを育てるなら群馬県と言われる条件の整備を始め、産業や文化など様々な面で新しい生命が生まれ、育つこと、県民一人ひとりが心の幸せを感じることができる温かな精神風土を培うことをめざし努力しています。

二 新たな群馬県道路整備計画と 地域プロジェクトの選定

本県は、都市が分散している多極的な県土構造、山間地が多いなどの地形的な要因や、生活に身近な地域鉄道や路線バス等が不便などを担っています。平成九年の自動車一台当たり人口一・二九人（全国平均一・七五人）免許取得率六一・八％（全国平均五五・五％）も全国一位であり「一家に一台」から「運動者一人に一台」の時代に移行しつつあります。しかし、道路の整備率は国道道で四八％と全国平均（五一％）を下回っており、道路整備が遅れているのが現状です。

また、県民アンケート調査によると前回の調査より二％以上増加した項目は、「道路が整備されていない」、「まちとまちを結ぶ道路が整備されていない」等となっております。道路は、人と暮らしを支える最も根幹的な施設としてあらゆる分野の活動と深いかかわりがあることから、道路整備に対する県民ニーズは依然として強く、また、内容も多様となっております。生活者の視点を加えた整備が必要となっております。

このような現況を踏まえ、県では次の三つを基本目標に新たな道路整備五箇年計画に取り組んでいこうと考えています。

幹線交通乗り入れ三〇分構想の実現

（広域道路ネットワークの形成）

本県の道路網は、東北自動車道、関越自動車道、上信越自動車道の開通により、広域高速道路網の充実が図られ、また鉄道では、上越新幹線の東京駅乗り入れ、関西方面への新たな軸となる北陸新幹線の一部開業により、広域的な移動の利便性は飛躍的な向上しました。

現在は、北関東自動車道が既に着工され、高速交通による県土の十字軸の整備は、仕上げの段階に入ろうとしています。

これら高速交通ネットワークの効用を県内広く、かつ、最大限にもたらすために、また、郷土の調和ある発展が図られるよう県内どこからでも三〇分程度で新幹線駅や高速道路ICなどの高速交通網にアクセスできる道路整備を図る「幹線交通乗り入れ三〇分構想」を推進します。

魅力あふれるまちづくり・

地域づくりの支援

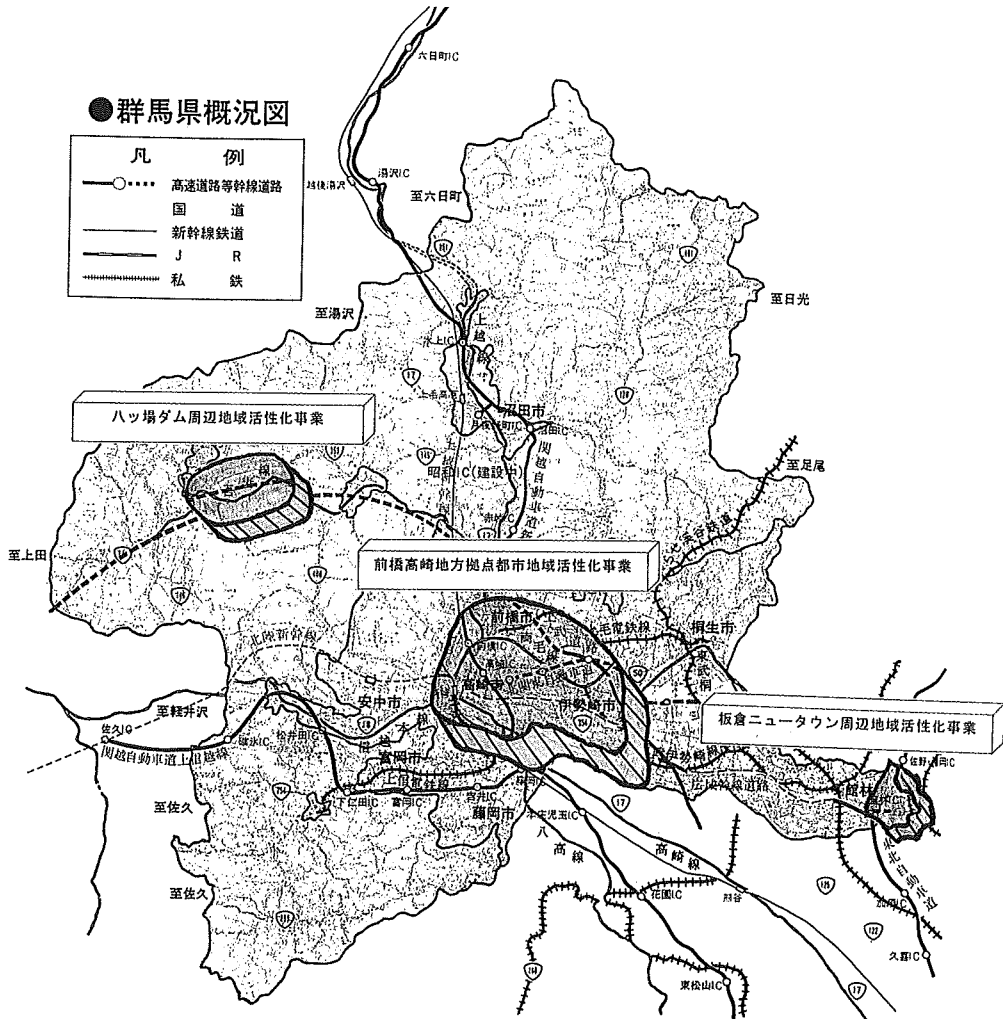
中心市街地の活性化、安全で快適なまちづくりを推進するための面的整備や、地域プロジェクトや活力ある地域づくりを支援するための道路整備を推進するとともに、交通渋滞の緩和、解消や観光、リゾート地へのアクセス性を向上させ地域の活性化、振興を図ります。

人・自然に配慮した道づくり

道路を利用する全ての人にとって、使いやすく安全な歩行空間を整備するとともに沿道環境や、周辺の自然環境に配慮した道路整備を図ります。

こうしたなか、魅力と活力あふれる地域づくりを推進するため平成八年度に建設省の新規事業として地域振興プロジェクトを支援する道路事業を重点投資により整備の促進を図

●群馬県概況図



地域活性化事業位置図

る「地域活性化促進道路事業」が始まり、本県では、次の三箇所を選定し、関連する道路事業の促進を図っています。

- ① 前橋高崎地方拠点都市地域活性化事業
- ② ハッ場ダム周辺地域活性化事業
- ③ 板倉ニュータウン周辺活性化事業

三 重点プロジェクトの概要と

これを支援する道路事業

前橋高崎地方拠点都市地域活性化事業

① 目的・内容

前橋・高崎地区は、首都一〇〇km圏に位置し、近年の高速交通網の整備により、北関東地域における拠点的性格が従来にも増して高まっています。また東京一極集中の是正と、多極分散国土形成の高まりの中で、当地域の都市圏としての総合的な整備により更なる発展が期待されています。今後こうした地域の特性を活かしながら、東京と上信越・北陸地域、北関東地域を結ぶ広域交流拠点の形成を図るとともに、各市町村のそれぞれの特性を活かした役割分担を更に高めつつ、个性的で魅力のある中核都市圏を形成することを目指します。

② 所在地・規模

前橋市・高崎市中心とする四市五町一村



高崎駅周辺地区

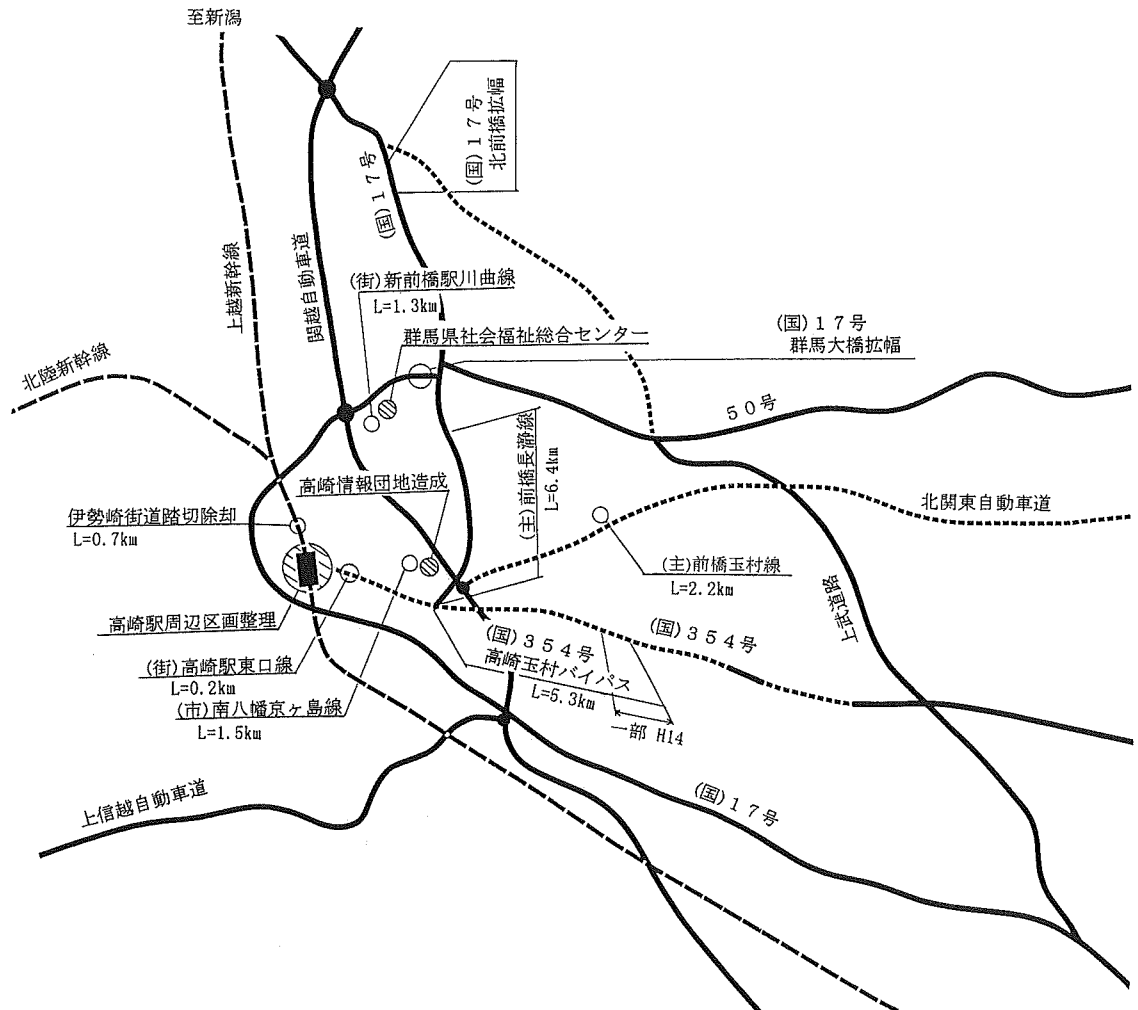
③重点施策事業

二八、〇〇〇ha

- ・ 高崎情報団地造成（群馬県）
 - ・ 高崎駅周辺地区区画整理（高崎市）
 - ・ 群馬県社会福祉総合センター（群馬県）
- ④支援する道路事業

【直轄国道】

- ・ 一般国道一七号（上武道路）
 - ・ 一般国道一七号（群馬大橋拡幅）
 - ・ 一般国道一七号（北前橋拡幅）
- 【補助国道】
- ・ 一般国道三五四号（高崎玉村バイパス）



前橋高崎地方拠点都市地域活性化事業

・一般国道三五四号(伊勢崎街道踏切除却)

【地方道】

- ・主要地方道 前橋長湊線
- ・主要地方道 前橋玉村線
- ・市道 南八幡京ヶ島線

【街路】

- ・高崎駅東口線
- ・新前橋駅川曲線

⑤ 地域の紹介

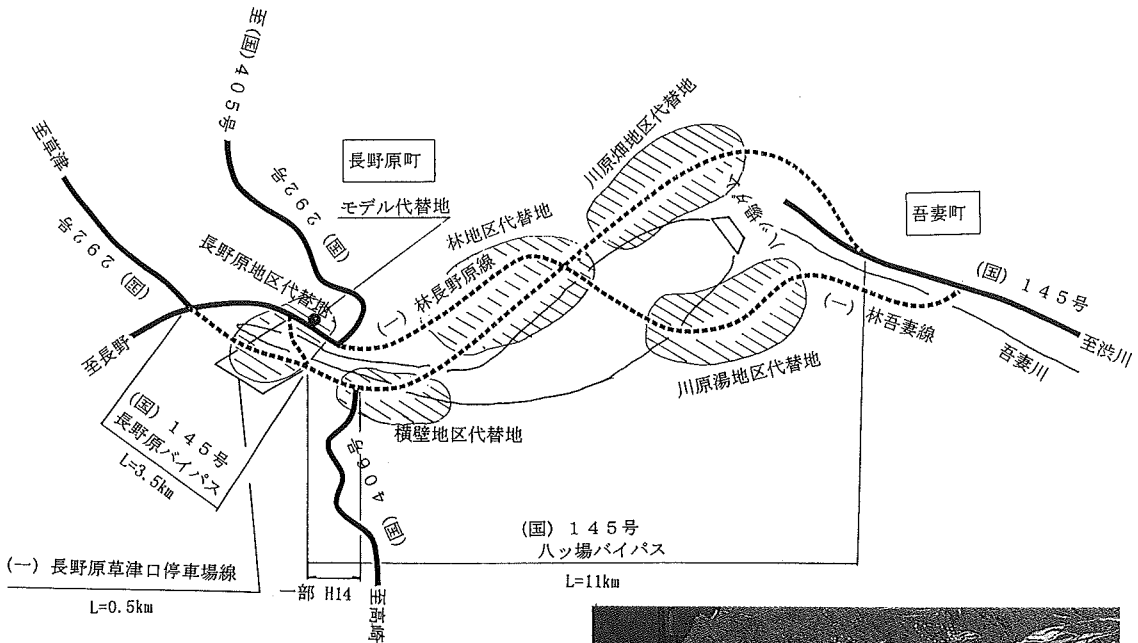
本地区は、関越自動車道・上信越自動車道、上越新幹線に続き、昨年一〇月の長野行き新幹線の開業、北関東自動車道の着工など、高速交通網の極めて発達した交通条件に恵まれた地域です。

前橋市は県の中央部に位置し、県庁所在地であり、本県の中心的役割を果たしています。高崎市は古くから交通の要所として、商都として発達しており、県内でも有数の商工業の盛んな地域であります。また、少林山達磨寺の福だるまは全国的にも有名で、毎年一月六・七日にはだるま市が開かれ、七〇万人近くの参拝客で夜通し賑わいます。

八ッ場ダム周辺地域活性化事業

① 目的・内容

当地域は、八ッ場ダム建設に伴う長野原



八ッ場ダム周辺地域活性化事業



一般国道145号 八ッ場バイパス

町の街づくりの場となる代替地の支援を行うものであります。また、再建後の「川原湯温泉・ダムサイト」を一体的な観光拠点として整備するとともに、地域住民の生活環境の向上と代替地域の活性化を図るものです。

②所在地・規模

吾妻郡長野原町外一町
四、〇五〇ha

③重点施策事業

・ハッ場ダム代替地造成(国)

④支援する道路事業

【補助国道】

- ・一般国道一四五号 (ハッ場バイパス)
- ・一般国道一四五号 (長野原バイパス)

【地方道】

- ・一般県道 長野原草津口停車場線

⑤地域の紹介

ハッ場ダム周辺地域は、草津・万座といった日本有数の温泉地を擁するほか、上信越高原国立公園にも指定される浅間山・白根山など、四季折々の変化に富んだ美しい自然と優れた景観を有する地域です。また、ハッ場ダム予定地の下流、吾妻川の一帯約四kmに及ぶ吾妻渓谷は、その見事な景観から「関東の耶馬溪」と称され、兩岸の岸壁・

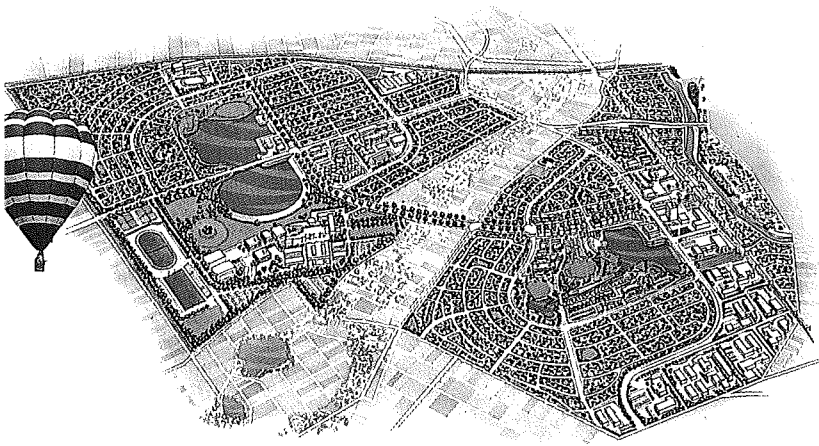
渓流・滝などが楽しめます。特に紅葉の季節は、すばらしい景観を描き出しています。

①目的・内容

板倉ニュータウン周辺活性化事業
群馬県では、豊かな自然環境と住まい・人・文化が融和した街、「板倉ニュータウン」



板倉ニュータウン周辺地域活性化事業



板倉ニュータウン イメージパース

を建設中です。板倉ニュータウン内には東洋大学板倉キャンパスも開校し、学園都市としての顔も備えるとともに、住民への施設開放・市民大学や公開講座などによって住民との知的・文化的交流も図ります。また、都心へ六〇km圏内という好立地を活か

すため東武日光線に新駅を設置し、「緑・学・住・遊」がバランスよく調和した街づくりを行い、当地域の活性化を図ります。

②所在地・規模

邑楽郡板倉町
四、一八四ha

③重点施策事業

・板倉ニュータウン建設（県）

④支援する道路事業

・一般国道三五四号（板倉バイパス）

【補助国道】

【地方道】

・一般県道 板倉粕谷館林線
・町道 海老瀬停車場線

⑤地域の紹介

板倉町に隣接した「渡良瀬遊水地」は、三三km²・東京ドーム約七〇〇個分の広さを誇り、ウインドサーフィンやヨット、カヌーといったマリンスポーツをはじめ、釣りやサイクリング、ピクニックなど、いつも若者や家族連れでにぎわっています。アウトドアの楽しさを一日中堪能でき、都会の喧騒を忘れゆつくりと充実した時間を過ごすには、絶好のポイントです。また、なまず・うなぎ・どじょうをはじめ、水に恵まれた板倉町ならではの川魚料理は逸品。新

鮮な野菜の宝庫でもあり、特にキュウリは全国一の出荷量を誇っています。

四 おわりに

本県は、平成五年一〇月に人口二〇〇万人に達し、その後、緩やかな増加を続けていますが、平坦な県央、東部地域の都市部とその周辺地域へ集中する傾向が見られ、県土の大半を占める北西部の中山間地域では高齢化と過疎化が深刻化しています。一方、都市部でも中心市街地での人口空洞化傾向が見られます。

このため、二一世紀へ向け新しい社会をつくるため、都市地域と農山村地域とを一体的に重なり合った新しい生活の舞台として整備していくことが重要であり、県内各地域の魅力を見直し、それぞれの個性を活かした地域をつくっていく必要があります。また、県土の骨格・基盤となる交通や情報の幹線を整備するとともに、高速交通網に三〇分程度で乗り入れることができるきめ細かな交通体系を整備して、県内各地域を結び必要があります。こうしたことから、「都市と農山村の調和ある発展」に向けての基盤となる道路整備を県民の声に耳を傾けながら、計画的、効率的に推進していきたいと考えています。

月・日	事 項	月・日	事 項	月・日	事 項
12・21	世界の動き ○国際通貨基金（IMF）が世界経済の見通しを発表、一九九八年の日本の実質経済成長率を一・一％とし、大幅に下方修正した。その理由として輸出の減少と財政再建策を挙げ「景気回復が不十分な中で明らかに急激に過ぎた」との見方を示した。 ○韓国支援について日本など主要七カ国（G7）の蔵相・中央銀行総裁は共同声明を発表し、韓国への前倒し支援のうちG7が七〇億ドル受け持つことを明らかにした。うち日本は三三億ドル分担する。	12・24	国内の動き ○政府・与党が総額三〇兆円の公的資金の投入枠を設けることなどの金融システム安定化策を決めた。預金保険機構に一〇兆円の国債を交付、さらに二〇兆円の政府保証付き融資を設けるなどで、次期通常国会に関連法案を提出する。 ○政府は臨時閣議で一九九八年度の一般会計予算案と財政融資計画を決めた。一般会計歳出総額は七七兆六、六九二億円（〇・四％増）で、このうち一般歳出は四四兆五、三六二億円（一・三％減）。前年度比マイナスは一年ぶり。また、財投計画のうち一般財投は三六兆六、五九二億円で前年度当初比六・八％減。 ○新進党から別れる各党の代表者が分割協議書に署名。この結果、新進党は「自由党」、「新党平和」、「新党友愛」、「国民の声」、「黎明クラブ」、「改革クラブ」の六党に分かれることが確定した。	12・25	道路行政の動き ○臨時閣議において平成十年度政府予算案が決定し、道路関係は事業費ベースで道路整備全体で七兆六、〇五〇億円（対前年度比〇・九一）となった。 ○建設大臣より日本道路公団に対して高速道路三三三三区間三三三kmについて施行命令が出された。これにより高速道路の施行命令総延長は八、二七七kmとなった。
10	○中国河北省の張家口市でマグニチュード（M）6・2の地震が発生、新華社通信は少なくとも住宅一三万戸が倒壊し、負傷者は一万一、〇〇〇人を超えると伝えた。	16	○国会等移転審議会（首相の諮問機関）が移転候補地として「北東」、「東海」、「三重・畿央」の三プロット一府県に及ぶ一地域を選んだ。		
9	○ドイツ連邦雇用庁の発表によると、昨年一二月の失業者数は四五二万一、六〇〇人で、同月の失業者数としては過去最高となった。 ○米労働省発表の雇用統計によると、昨年一年間平均失業率は四・九％で、七三年と並んで二四年ぶりの低水準を記録。	8	○関東甲信地方は大雪に見舞われ、東京都心で一五センチの積雪、次いで一六日にも都心で一六センチの積雪、交通機関が混乱、停電などの被害を生じた。		
1・8	○米海洋大気局（NOAA）は昨年の地球の平均気温は一六・九度で今世紀最高だったと発表。高温の原因の一部は人間活動によるとみられると説明した。 ○ドイツ連邦雇用庁の発表によると、昨年一二月の失業者数は四五二万一、六〇〇人で、同月の失業者数としては過去最高となった。	1・4	○新進党から別れる各党の代表者が分割協議書に署名。この結果、新進党は「自由党」、「新党平和」、「新党友愛」、「国民の声」、「黎明クラブ」、「改革クラブ」の六党に分かれることが確定した。		
24	○韓国支援について日本など主要七カ国（G7）の蔵相・中央銀行総裁は共同声明を発表し、韓国への前倒し支援のうちG7が七〇億ドル受け持つことを明らかにした。うち日本は三三億ドル分担する。	25	○政府は臨時閣議で一九九八年度の一般会計予算案と財政融資計画を決めた。一般会計歳出総額は七七兆六、六九二億円（〇・四％増）で、このうち一般歳出は四四兆五、三六二億円（一・三％減）。前年度比マイナスは一年ぶり。また、財投計画のうち一般財投は三六兆六、五九二億円で前年度当初比六・八％減。 ○新進党から別れる各党の代表者が分割協議書に署名。この結果、新進党は「自由党」、「新党平和」、「新党友愛」、「国民の声」、「黎明クラブ」、「改革クラブ」の六党に分かれることが確定した。		

編集雑記

眼ざわり耳ざわりのいかつい形而上・形而下という哲学用語も、学問の領域で区別すると判りやすい。文科系の学問：哲学、宗教学、心理学、文学…を形而上学。理科系の学問：医学、工学、農学、理学…を形而下学という。要するに、物の形質にとらわれず思考という頭の働きを学問とするのが形而上学で、物そのものを対象とするのが形而下学である。上・下の区分は相対関係を表しただけで、どちらが上等どちらが下等という訳ではない。明治のはじめ我が国に西洋哲学が入ってきたとき、physical（物質）を形而上と名付けた（metaphysical）物質でない）を形而上と名付けた。人体にたとえると肉体は形而下で、精神とか霊は形而上になる。

日本刀を単なる鉄器と見れば形而下で、神宝とか大和魂の依り代と考えば形而上の問題になる。

形而上・形而下なる語は大変古い言葉で、易経から出ている。太古の昔、黄河流域の人々が大河を無事に渉れるかどうかを占った素朴な易は、紀元前五百年頃孔子らの儒家によつ

て十翼という十種類の注釋書が作られ、倫理的背景を持つ易経へと発展した。この十翼の一つ繫辭上伝に、形而上者謂之道、形而下者謂之器。との語がある、これが出典である。形而上という道とは道路のことではなく、人の歩むべきみち。道德のことだから形がない。形而下の器とは食器の皿のことで物としての形質がある。

易では地球上の自然現象：天・澤・火・雷・風・水・山・地…の八つを八卦とい、それを自乗（8×8）した六四卦で人事百般を占う。八卦の一つ／＼は形而下の対象となる自然物として存在する。だが物であるからには、その物の形質を超えた思考の発展はその物の否定につながる。例えば「心頭滅却すれば火もまた涼し」なんていうのは、形而下の解釈としてはナンセンスなのである。このように八卦を形而下に置いておく限りは、その物の形質を逸脱した考えは許されない。物にまつわるこのような思考上の制約を解き、物の形質を超えた思考を可能にするのが形而上の解釈である。例えば低いところを選びながら流れる水は、低きにつくという物としての性質がある。ところがこの水を、穴に陥るやっかいなもの」と見ることは形而上的に

可能なのである。人それ／＼によって千変万化する人事百般を、僅か六四卦で占うことが出来るのは占的に応じ形而下の物としての八卦を、形而上の観念の八卦に転換してしまからである。

この転換過程を图示すると次のようになる。

八卦自乗図

	上	下							
	天	澤	火	雷	風	水	山	地	
天	天	天	天	天	天	天	天	天	天
澤	天	澤	天	天	天	天	天	天	天
火	天	天	火	天	天	天	天	天	天
雷	天	天	天	雷	天	天	天	天	天
風	天	天	天	天	風	天	天	天	天
水	天	天	天	天	天	水	天	天	天
山	天	天	天	天	天	天	山	天	天
地	天	天	天	天	天	天	天	地	天

横軸縦軸とも八卦、その八卦が重なる部分を■で示し、この部分で左のように形而下の八卦から形而上の八卦に転換する。それは数学というマイナス一とマイナス一を乗すると、プラス一になるような異次元への転換なのである。

形而上 → 形而下
 乾 × 天 = 天
 兌 × 澤 = 澤
 離 × 火 = 火
 震 × 雷 = 雷
 巽 × 風 = 風
 坎 × 水 = 水
 艮 × 山 = 山
 坤 × 地 = 地

以後この八卦について説明したい。
 素履一

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く趣意をとっております。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。

月刊「道路行政セミナー」 ROAD ADMINISTRATION SEMINAR

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

〒102-0082 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733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