

特集／平成十一年度道路関係予算

平成十一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  
酒井利夫

15

高速自動車国道関係予算の概要

後藤 貞二

21

有料道路関係予算の概要

伊勢田 敏

28

地方道関係予算の概要

縄田 祥弘  
藤森 弘正

35

新道路技術五箇年計画について

松崎 薫

39

平成11年度「道路をまもる月間」  
推進標語の募集について

道路局道路  
交通管理課

48

道路管理事務担当者便り

地域とともに歩む道づくりをめざして

山口県土木建  
築部道路整備課

51

電話ボックスのいろいろ

中村 嘉伸

58

時・時・時

62

表紙の説明：

円と直線は道路網を表わし、その中央に整備された道路を画いた。道路網の色を毎月変えて季節感を出すようにした。



表1 平成11年度予算フレーム

(単位: 億円)

	10年度予算	11年度予算		備 考
			10'→11'	
(歳入)				
税 収	585,220	471,190	▲114,030	公債依存度37.9%
その他収入	35,902	36,911	1,009	
公債収入	155,570	310,500	154,930	
〔建設公債〕	84,270	93,400	9,130	
〔特例公債〕	71,300	217,100	145,800	
計	776,692	818,601	41,909	
(歳出)				
国債費	172,628	198,319	25,691	預金者保護のための交付国債償還財源繰入25,000億円 地方特例交付金を含む 5.3%増 (公共事業等予備費5,000億円、厚生年金の国庫負担に係る特例措置の停止7,000億円を含む)
地方交付税等	158,702	135,230	▲23,472	
一般歳出	445,362	468,878	23,516	
決調資金繰戻	—	16,174	16,174	
計	776,692	818,601	41,909	5.4%増

運営についての不断のかつ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。

② 国家公務員の定員については、各省庁とも、一層の新規増員の抑制及び定員削減の実施を図ることとし、国家公務員数の一層の純減を行う。

③ 各省庁の部局等及び特殊法人等については、既存機構の合理的再編成によるもののほか、新設は行わない。

2 政府関係予算案

前述の予算編成方針に基づき編成された平成11年度予算案のフレームは表1のとおりであるが、その特色は次のとおりである。

① 恒久的な減税をはじめとして、国・地方あわせて九兆円の減税を実施

② 一般会計予算は十五・四%、一般歳出も十五・三%。特に公共事業については、予算ベース・支出ベースともに一〇%を上回る伸びを確保するなど、積極的な財政運営

③ 金融システム安定化・預金者保護を図るため、交付国債償還財源として二・五兆円を確保

④ 財政構造改革の基本的考え方を維持しつつ、メリハリ効いた予算配分

⑤ 公債発行額三一兆五〇〇億円、公債依存度三七・九%

このうち公共事業関係費の概要は表2のとおりであるが、その特色は、次のとおりである。

① 景気回復に向けた積極的対応

いわゆる「一五カ月予算」の考えの下、一〇年度第三次補正予算と一体となった景気回復に向けた積極的に対応を図ることとし、一般公共計で対前年度五・〇%増を確保

② 公共事業予算の重点化の推進

特別枠の活用(物流効率化による経済構造改革特別枠(一、五〇〇億円)、「環境・高齢者等福祉・中心市街地活性化等二一世紀の経済発展基盤整備特別枠(一、〇〇〇億円)、「生活関連等公共事業重点化枠(二、五〇〇億円)」により、物流効率化による経済構造改革に資する分野(国際ハブ空港、ハブ港湾、高規格幹線道路等)や二一世紀を展望した経済発展基盤となる分野(情報通信、環境、高齢者福祉、中心市街地活性化等)、更には生活関連社会資本(下水道、集落排水施設、各種防災対策等)へ優先的・重点的に配分  
小渕総理が提唱する生活空間倍増戦略プランの推進の一環として新たに、「地域戦略プラン推進費(総額二、〇〇〇億円、国土庁一括計上)」を計上し、地方自らの相違工夫の発現

表2 平成11年度公共事業関係係費（政府案）

（単位：百万円、％）

区 分	10年度予算額			11年度予算額		
		伸 率	シェア		伸 率	シェア
1. 治 山 ・ 治 水	1,399,169	△12.4	15.69	1,427,348	5.2	15.73
治 水	1,112,108	△13.2	12.47	1,182,843	6.4	12.63
治 山	184,021	△8.9	2.06	186,304	1.2	1.99
海 岸	103,040	△9.3	1.16	103,201	0.2	1.10
2. 道 路 整 備	2,684,337	△0.8	30.10	2,702,522	0.7	28.86
3. 港 湾 ・ 漁 港 ・ 空 港	679,864	△7.5	7.62	704,739	3.7	7.53
港 湾	337,537	△7.0	3.79	345,978	2.5	3.70
漁 港	198,390	△8.9	2.22	199,928	0.8	2.14
空 港	143,937	△6.4	1.61	158,833	10.3	1.70
4. 住 宅 ・ 市 街 地	1,068,312	△13.7	11.98	1,136,586	6.4	12.14
住 宅 対 策	1,016,130	△13.9	11.39	1,056,340	4.0	11.28
市 街 地	52,182	△9.5	0.59	80,246	53.8	0.86
5. 下 水 道 ・ 環 境 衛 生 等	1,628,422	△7.0	18.26	1,667,049	2.4	17.80
下 水 道	1,112,109	△7.0	12.47	1,129,228	1.5	12.06
環 境 衛 生	345,923	△7.2	3.88	359,309	3.9	3.84
都 市 公 園	157,455	△7.5	1.77	162,026	2.9	1.73
自 然 公 園	12,935	1.0	0.15	16,486	27.5	0.18
6. 農 業 農 村 整 備	1,083,653	△11.8	12.15	1,090,025	0.7	11.65
7. 森 林 保 全 ・ 都 市 幹 線 鉄 道 等	339,948	△12.4	3.81	350,858	3.2	3.75
森 林 保 全	171,763	△13.5	1.93	173,984	1.3	1.86
森 林 環 境	27,004	△6.7	0.30	28,214	4.5	0.30
工 業 用 水	11,978	△14.6	0.13	12,051	0.6	0.13
沿 岸 漁 場 整 備	30,000	△7.7	0.34	30,367	1.2	0.32
離 島 電 気	19	△9.5	0.00	18	△5.3	0.00
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	62,525	△13.0	0.70	67,267	7.6	0.72
新 幹 線	29,438	△13.5	0.33	31,700	7.7	0.34
航 路 標 識	7,221	△7.0	0.08	7,257	0.5	0.08
8. 調 整 費 等	33,953	△2.8	0.38	238,001	601.0	2.54
調 整 費 等	33,953	△2.8	0.38	33,001	△2.8	0.35
地 域 戦 略 プ ラ ン	—	—	—	200,000	皆 増	2.14
沖 縄 特 別 振 興 対 策 費	—	—	—	5,000	皆 増	0.05
一 般 公 共 計	8,917,658	△7.8	100	9,363,028	5.0	100
災 害 復 旧 等	67,674	0.0		67,674	0.0	
合 計	8,985,332	△7.8		9,430,702	5.0	
N T T - A	94,433	△7.0		94,433	0.0	
総 計	9,079,765	△7.8		9,525,135	4.9	

③ を促す地域戦略プランの推進に最大限の支援  
公共事業の効率化・透明化の徹底

再評価システム（いわゆる「時のアセスメント」）を実施することとし、一〇年三月に各

省庁が再評価の実施要領を策定し、本年度中に  
全事業について再評価マニュアルを策定  
事業採択段階における費用対効果分析の積

極的活用を図ることとし、本年度中に全事業

④ で費用対効果分析手法を導入し、共通的な運  
用方針（試行案）の策定に向けた検討  
一一年度予算における徹底した見直し  
上記趣旨を踏まえ、一一年度予算において

事業の徹底した見直しを行い、事業の中止・休止等を決定

事例

事業名	中止	休止	事業の縮小
ダム	7ダム	5ダム	—
治山	2事業	5事業	1事業
港湾	1事業	25事業	2事業
漁港	—	8事業	3事業
農業農村整備	3農業ダム	1農業ダム	1農業ダム
国有林林道	10事業	2事業	5事業
大規模林道	1事業	2事業	1事業
工業用水	2事業	3事業	2事業

(注) 右記見直しには、再評価システムの適用によるものと、再評価の対象ではないが、事業の必要性等の見直しを行ったものを含む。

3 財政投融資計画

財政投融資計画においては、現下の厳しい社会・経済情勢に対応するため、景気回復に十分配慮して財政投融資資金の活用を図るとともに、特殊法人の整理合理化への対応や、政策コスト分析への取り組みなど改革に向けた努力を継続することとしている。計画全体では対前年度比五・九%増の五二兆八、九九二億円、一般財政投融資で対前年度比七・三%増となっている(表3)。

表3 平成11年度財政投融資の概要

(単位: 億円)

区 分	平成10年度当初計画	平成11年度計画
[一般財政投融資]		
1. 住宅関連機関	109,033(△ 6.3)	110,926( 1.7)
住宅金融公庫	99,183(△ 6.8)	101,176( 2.0)
住宅・都市整備公団	9,850( 0.0)	9,750(△ 1.0)
2. 中小企業関連機関	62,705( 19.2)	64,705( 3.2)
うち国民金融公庫	37,900( 19.6)	37,900( 0.0)
中小企業金融公庫	20,100( 18.9)	22,100( 10.0)
環境衛生金融公庫	4,000( 17.3)	4,000( 0.0)
3. その他の公庫・銀行等	32,025( 0.8)	61,805( 76.5)
うち日本開発銀行	13,550( 0.0)	25,550( 88.6)
北海道東北開発公庫	1,350( 0.0)	3,550( 163.0)
日本輸出入銀行	10,650( 0.5)	19,100( 79.3)
海外経済協力基金	4,390(△11.0)	7,465( 70.0)
農林漁業金融公庫	2,600( 8.3)	3,200( 23.1)
4. その他の公団・事業団等	66,379(△20.0)	61,606(△ 7.2)
うち日本道路公団	20,236(△ 7.6)	21,063( 4.1)
年金福祉事業団	19,699( 0.0)	16,956(△13.9)
社会福祉・医療事業団	3,645(△15.3)	3,645( 0.0)
首都高速道路公団	3,697(△ 7.6)	3,414(△ 7.7)
阪神高速道路公団	3,108(△25.3)	3,100(△ 0.3)
国有林野事業特別会計	1,450(△47.7)	—( 皆減)
小 計	273,142(△ 4.9)	299,042( 9.5)
5. 地 方	93,450(△11.8)	94,450( 1.1)
地方公共団体	76,000(△11.6)	77,400( 1.8)
公営企業金融公庫	17,450(△12.8)	17,050(△ 2.3)
計	366,592(△ 6.8)	393,492( 7.3)
[資金運用事業]		
郵便貯金特別会計	80,000( 6.7)	85,000( 6.3)
年金福祉事業団	28,000( 10.7)	30,500( 8.9)
簡易保険福祉事業団	25,000( 25.0)	20,000(△20.0)
計	133,000( 10.6)	135,500( 1.9)
合 計	499,592(△ 2.7)	528,992( 5.9)
[国 債 引 受]	-78,000( 62.5)	—( 皆減)

(注) ( ) 内は、対前年度伸率である。

三 建設省関係予算案の概要

一一年度の建設省関係予算は、昨年末に成立した平成一〇年度第三次補正予算と合わせ、当面の景気回復に全力を尽くすとともに、二一世紀に向けて、豊かな生活と活力に満ちた経済・社会を構築するための基盤となる質の高い住宅・社会資本整備を的確に推進するため、国費六兆五、〇〇八

億円(対前年度比一・〇三)、事業費二兆六兆五、三

八八億円(対前年度比一・〇二)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六兆三、四八九億円(対前年度比一・〇三)、事業費二兆六兆二、八七三億円(対前年度比一・〇二)とし、財政投融資資金については一四兆三六七億円(対前年度比一・〇二)を確保している。建設省関係予算の各事業別は、表4のとおりである。

表4 平成11年度建設省関係予算総括表

事業費・国費総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国 費							備 考	
	11年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)	11 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 (C)	うち21世紀の経済 発展基盤整備 特別枠	うち生活関係等公 共事業重点化 枠	(D)	うち物流効率化に よる経済構造 改革特別枠	うち生活関係等公 共事業重点化 枠			
道 路 整 備	7,418,574	7,604,991	0.98	2,583,122	113,987	19,827	51,537	2,543,937	114,588	50,037	1.02	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. 11年度国費には ○ 道路関係社会資本として 治山治水 44,400百万円 住宅対策 72,000百万円 市街地整備 3,000百万円 を含む。 ○ ほかにNTT・A型92,689百万円及 び特別会計国費として揮発油税直 入分等がある。
治山治水	2,097,554	2,020,931	1.04	1,262,962	0	10,937	44,597	1,215,208	0	48,300	1.04	
治 水	1,938,742	1,864,379	1.04	1,177,269	0	10,674	41,532	1,131,373	0	44,789	1.04	
海 岸	60,003	61,325	0.98	35,915	0	163	1,175	35,827	0	1,450	1.00	
急傾斜地等	98,809	95,227	1.04	49,778	0	100	1,890	48,008	0	2,061	1.04	
都 市 計 画	2,460,293	2,435,208	1.01	1,291,254	0	18,468	38,164	1,269,564	0	35,850	1.02	
公 園	372,188	365,711	1.02	162,026	0	1,517	4,614	157,455	0	4,800	1.03	
下 水 道	2,088,105	2,069,497	1.01	1,129,228	0	16,951	33,550	1,112,109	0	31,050	1.02	
住宅・市街地	14,310,898	13,590,814	1.05	1,211,586	1,494	16,065	30,411	1,141,242	2,458	30,900	1.06	
住宅対策	13,178,703	12,369,427	1.07	1,128,340	0	13,040	30,011	1,086,060	0	30,500	1.04	
宅地対策	625,722	770,575	0.81	0	0	0	0	0	0	0	-	
市街地整備	506,473	450,812	1.12	83,246	1,494	3,025	400	55,182	2,458	400	1.51	
一般公共事業計	26,287,319	25,651,944	1.02	6,348,924	115,481	65,297	164,709	6,169,951	117,046	165,087	1.03	
災 害 関 係	62,069	63,989	0.97	48,588	0	0	0	48,588	0	0	1.00	
公共事業関係計	26,349,388	25,715,933	1.02	6,397,512	115,481	65,297	164,709	6,218,539	117,046	165,087	1.03	
官 庁 営 繕	109,391	124,009	0.88	24,059	0	1,851	0	23,313	0	0	1.03	
建設行政経費	80,006	76,337	1.05	79,256	0	1,549	0	75,579	0	0	1.05	
計	189,397	200,346	0.95	103,315	0	3,400	0	98,892	0	0	1.04	
合 計	26,538,785	25,916,279	1.02	6,500,827	115,481	68,697	164,709	6,317,431	117,046	165,087	1.03	
国全体一般公共事業計	-	-	-	9,363,028	150,000	100,000	250,000	8,917,658	150,000	250,000	1.05	

#### 四 道路関係予算案の概要

##### 1 道路関係予算案の概要

平成一一年度は、新道路整備五箇年計画の二年目であり、本格的な推進の年として「人中心の安全で活力に満ちた社会・経済・生活の実現」を図るため、「物流効率化による経済構造改革特別枠」や「景気対策臨時緊急特別枠」等の活用により、①物流の効率化や中心市街地の活性化など新たな経済構造改革実現に向けた支援を図るとともに、②活力ある地域づくり・都市づくりの支援、③よりよい生活環境の確保、④安心して住める国土の実現の推進に積極的に取り組むこととしている。

また、透明性を確保しつつ効果的・効率的に道路政策を実施するため、事業の重点化やコスト削減を図るとともに、社会実験の推進、P I（パブリック・インボルブメント）方式の活用、評価システムの導入など道路政策の進め方の改革を一層推進する。

以上の基本方針に基づき、平成一一年度の道路関係予算案は、一般会計計上分（一般会計から道路整備特別会計に繰り入れられる国費）二兆五、八三一億円（対前年度比一・〇二）、揮発油税収の直入分六、七一六億円（対前年度比一・〇一）を確保し、これに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、三兆四、一七一億円（対前年度比一・〇二）を計上している（表5）。

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、九三二億円（対前年度比一・〇〇）を確保している（表6）。

これにより、道路整備の総事業費は、七兆四、一八六億円（対前年度比〇・九八）であり、このうち一般道路事業は四兆七、九〇八億円（対前年度比一・〇二）、有料道路事業二兆六、二七七億円（対前年度比〇・九三）となっている（表7）。

表5 道路整備の財源内訳 (単位: 億円)

区分	11年度	前年度	対前年度比
一般会計繰入	25,831	25,439	1.02
揮発油税直入	6,716	6,654	1.01
小計	32,547	32,093	1.01
貸付金賞金等	720	669	1.08
NTT-A型	903	897	1.01
国費計	34,171	33,660	1.02

- (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枠1,140億円、環境・高齢者等福祉・中心市街地活性化等21世紀の経済発展基盤整備特別枠198億円、生活関連等公共事業重点化枠515億円を含む。
2. このほかに、道路関係社会資本1,194億円がある。
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。

表6 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	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 簡保資金	政府保証債	小計 (C)	倍率 (A)/(B)						
日本道路公団	11年度(A)	2,000,300	106,000	2,106,300	1.04	288,412	2,972,988	3,261,400	1.00	5,367,700	1.01
	前年度(B)	1,928,900	94,700	2,023,600		265,335	3,003,110	3,268,445		5,292,045	
	比較(A)-(B)	71,400	11,300	82,700		23,077	△ 30,122	△ 7,045		75,655	
首都高速道路公団	11年度(A)	341,400	0	341,400	0.92	24,050	393,857	417,907	0.97	759,307	0.95
	前年度(B)	329,700	40,000	369,700		22,300	410,490	432,790		802,490	
	比較(A)-(B)	11,700	△ 40,000	△ 28,300		1,750	△ 16,633	△ 14,883		△ 43,183	
阪神高速道路公団	11年度(A)	310,000	0	310,000	1.00	15,850	298,794	314,644	0.99	624,644	0.99
	前年度(B)	280,800	30,000	310,800		21,250	297,473	318,723		629,523	
	比較(A)-(B)	29,200	△ 30,000	△ 800		5,400	1,321	△ 4,709		△ 4,879	
本州四国連絡橋公団	11年度(A)	135,400	0	135,400	0.76	53,333	235,124	288,457	0.81	423,857	0.79
	前年度(B)	148,300	30,000	178,400		53,333	304,494	357,827		536,127	
	比較(A)-(B)	△ 12,900	△ 30,000	△ 42,900		0	△ 69,370	△ 69,370		△ 112,270	
合計	11年度(A)	2,787,100	106,000	2,893,100	1.00	381,645	3,900,763	4,282,408	0.98	7,175,508	0.99
	前年度(B)	2,687,700	194,700	2,882,400		362,218	4,015,567	4,377,785		7,260,185	
	比較(A)-(B)	99,400	△ 88,700	10,700		19,427	△ 114,804	△ 95,377		△ 84,677	

(注) 本州四国連絡橋公団は、道路分である。

表7 道路関係予算総括表

(単位：百万円)

区 分	11 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍 率(A)/(B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
一 般 道 路	4,790,825	2,894,863	4,764,686	2,858,474	1.01	1.01	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. 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。 3. 沿道環境改善に相当する前年度の計数は、一般道路の各区分に含まれており、その合計は、事業費41,587百万円、国費25,563百万円である。 4. 有料道路事業の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。 5. 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。 6. 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係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。 7. 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 91,641百万円、国費 44,400百万円 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144,000百万円、国費 72,000百万円 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241,641百万円、国費119,400百万円がある。
一 般 国 道	2,100,184	1,377,917	2,080,676	1,357,940	1.01	1.01	
直 轄	1,589,329	1,100,298	1,562,293	1,077,191	1.02	1.02	
補 助	510,855	277,619	518,383	280,749	0.99	0.99	
地 方 道 路	977,922	527,712	1,006,436	544,334	0.97	0.97	
街 路	1,074,723	566,452	1,097,793	576,931	0.98	0.98	
街 路	758,587	399,018	778,031	408,409	0.98	0.98	
区 間 整 理	266,022	141,637	268,886	142,348	0.99	1.00	
再 開 発	50,114	25,797	50,876	26,174	0.99	0.99	
交 通 安 全	392,765	216,262	393,856	215,038	1.00	1.01	
雪 害	123,637	80,567	122,622	79,925	1.01	1.01	
調 査	30,438	22,603	21,915	18,922	1.39	1.19	
機 械	21.136	14.391	20.938	14.278	1.01	1.01	
補 助 率 差 額 等	—	48,707	—	40,806	—	1.19	
住 宅 宅 地 関 連	16,000	8,000	16,000	8,000	1.00	1.00	
沿 道 整 備 融 資 等	5,450	2,800	4,450	2,300	1.22	1.22	
沿 道 環 境 改 善	48,570	29,452	—	—	—	—	
(緊急地方道路整備事業)	(1,281,255)	( 671,600)	(1,269,320)	( 665,400)	(1.01)	(1.01)	
(電線共同溝整備事業)	( 162,379)	( 85,682)	( 153,912)	( 81,079)	(1.06)	(1.06)	
有 料 道 路	2,627,749	522,233	2,840,305	507,511	0.93	1.03	
日 本 道 路 公 団	1,831,905	289,462	1,831,526	266,910	1.00	1.08	
首 都 高 速 道 路 公 団	273,892	40,050	321,483	38,060	0.85	1.05	
阪 神 高 速 道 路 公 団	164,346	15,850	204,046	21,250	0.81	0.75	
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	28,098	53,333	142,588	53,333	0.20	1.00	
地 方 道 路 公 社 等	289,558	103,538	300,712	107,958	0.96	0.96	
(NTT-A型事業)	( 214,042)	( 90,336)	( 216,242)	( 89,716)	0.99	1.01	
道 路 開 発 資 金	39,950	20,000	39,950	20,000	1.00	1.00	
道 路 整 備 計	7,418,574	3,417,096	7,604,991	3,365,985	0.98	1.02	
[再 掲]							
高 規 格 幹 線 道 路	2,068,554	929,483	2,073,313	854,054	1.00	1.09	
地 域 高 規 格 道 路	801,327	376,654	853,364	355,978	0.94	1.06	
住 宅 宅 地 関 連 幹 線 道 路 整 備 事 業 (一 般 会 計)	600	300	580	300	1.03	1.00	



## 2 道路整備予算のポイント

### 一 新たな経済構造実現に向けた支援

(経済構造改革)

- (1) 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築

交流ネットワークの充実により、地域ブロックの自立的な発展や物流の効率化などを支援するため、高規格幹線道路やこれと一体となって全国的な幹線道路網を形成する地域高規格道路の整備を推進する。なお、これらの整備にあたっては、有料道路の償還期間の延長や公的助成の拡充等を図る。

#### (重点事項)

- ・高規格幹線道路の整備推進
- ・高速自動車国道
- ・建設費 一二、一四〇億円(倍率一・〇二)
- ・一般国道自動車専用道路
- ・建設費 八、五三〇億円(倍率一・〇九)
- ・高規格幹線道路の供用予定 二二〇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、交流・連携が一層強化
- ・四国四県の県庁所在地が高規格幹線道路で直結するなどネットワーク化が進展

- ・北関東自動車道と東九州自動車道の一部区間が初の供用
- ・地域高規格道路の整備推進
- ・一般道路

建設費 四、〇一一億円(倍率一・二〇)

- ・地域高規格道路の供用予定 一〇km

- (2) 物流効率化の支援

物流コストの削減を図るため、総合物流施策大綱に基づき関係省庁との連携のもと、物流効率化を支援する。

- ① 広域交通基盤連携強化の推進

広域的な視点での交通基盤の利用効率の向上を図るため、国際空港、重要港湾等の施設管理者とともに、既存ストックの有効利用を含めた各種交通基盤間の連携強化を図る「広域交通基盤連携強化計画」を策定し、アクセス強化、交通結節点の改善、情報提供の推進を図る等の施策を展開する。

- 1) 国際交流インフラ整備等の推進

高規格幹線道路等の道路ネットワーク、国際空港・港湾、広域物流拠点等の国際交流基盤を総合的・重点的に整備する「国際交流インフラ推進事業」を推進する。また、複合一貫輸送を推進するため、内貿ターミナルと高規格幹線道路等との連絡を強化する道路整備を重点的に推進する。

#### (重点事項)

- ・国際交流インフラ推進事業 仙台市、岩沼市、多賀城市を中心とした地域(宮城県)等 一三地域
- ・複合一貫輸送を推進する道路整備 五箇所
- ・名古屋港等

- 2) 交通拠点への連絡強化

高規格幹線道路から空港、港湾といった主要な交通拠点へ連絡する道路整備を推進する。

#### (重点事項)

- ・主要な交通拠点(空港・港湾)への連絡を強化する道路整備

一般国道四七七号 四日市湯の山

道路(四日市港)等 一〇九箇所

- ② 車両の大型化に対応した道路整備

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、平成一四年度までに車両の大型化(車両の長さ及び軸距に応じ総重量最大二五七)への対応を図るため、橋梁の補強等の整備を行う。

#### (重点事項)

- ・橋梁の補強 一般国道三二七号
  - ・新柳橋(愛媛県)等 約三四〇箇所
- ③ 高規格幹線道路等と連携した物流拠点の整

備

貨物車の積載効率の向上による物流の効率化等を図るため、民間事業者が高速道路と連結する物流拠点の整備を行う場合、連結通路等に対する融資制度を創設する。〔新規〕

(3) 中心市街地の活性化

① 中心市街地の活性化基盤の整備

中心市街地活性化法等に基づき、バイパス・環状道路等の重点的な整備を推進し、中心市街地へのアクセスビリティの向上を図るとともに、面整備等を推進する。さらに、中心市街地の商業業務地区等において、駐車場整備を推進し、特に、民間施設との一体的整備により効率的に公共駐車場の整備が促進されるプロジェクト及びパークアンドライド等に資する大規模駐車場に対する融資制度を創設する。〔新規〕

また、バイパス、環状道路の整備と合わせ、市街地中心部の道路において、歩道の拡幅・車道幅員の縮小、修景等道路空間の再構築を推進する。

(重点事項)

- ・ 中心市街地の活性化に資する道路整備
- ・ 事業費 四、六六五億円(倍率一・〇五)
- ・ 駐車場の整備(特定交通安全施設等整備事業)

約三五箇所

② 中心市街地の活性化施策の推進

市町村が策定する基本計画等に基づき、各種の道路整備を総合的かつ短期集中的に実施する「賑わいの道づくり事業」を推進する。また、通産省施策との連携のもと道路整備を総合的・計画的に実施する「二一世紀活力圏創造事業」を推進する。

(重点事項)

- ・ 賑わいの道づくり事業
- ・ 石川県輪島市等
- ・ 二一世紀活力圏創造事業

約二五箇所

(4) 情報ハイウェイの構築

高度情報通信社会の構築に向け、民間光ファイバー網の整備支援のため、道路管理用光ファイバー網の整備に合わせ、光ファイバーの収容空間(情報BOX等)の整備を推進する。特に、道路と情報通信の基幹網である直轄国道で先行的に整備するとともに、都道府県等が情報BOXを単独で整備する場合について補助事業の対象とし、地域の情報通信ネットワークの構築を支援する。〔新規〕

(重点事項)

- ・ 情報BOXの整備
- ・ 上記を含む収容空間の整備
- ・ 事業費 二、八一一億円(倍率一・〇四)

約一、五〇〇km

(5) 道路交通システムの高度情報化(ITS)の推進

渋滞・交通事故といった現代の道路交通問題の解決の切り札であり、新産業創出が期待されるITSについて、新たに以下の施策を柱とした戦略的な実配備に着手するとともに、継続して実用化・展開、研究開発、システムの共通的な基盤の構築、国際標準化活動の支援を推進する。

(重点事項)

- ・ ITSの研究開発・整備
- ・ 事業費 六四七億円(倍率二・六二)
- ・ ITSの推進体制の強化

① ETC(ノンストップ自動料金収受システム)のサービス開始と普及促進

首都圏の主要な料金所を中心にETCのサービスを開始するとともに民間とのパートナーシップに基づく多様なサービスを展開し、普及促進と新たな市場の創出を図る。

サービス開始区間

- ・ 東関東自動車道、京葉道路、東京湾アクアライン、首都高速道路大宮線、湾岸線(本線料金所)等

② スマートウェイ(知能道路)プロジェクト

先端的なITS技術を統合して組み込んだ安全性、円滑性等において画期的に優れた二一世紀の道路について、実現プログラムを策

定し、制度・基準類の整備に着手する。

- ③ ITSの地域レベルでの積極的な導入推進  
道路利用者への情報提供や道路管理の高度化等を図り、併せて地域の活性化を支援するため、各地域において、互換性、汎用性を確保したITSの積極的な導入を推進する。

二 活力ある地域づくり・都市づくりの支援

(地域・まち)

(1) 都市圏の交通円滑化の推進(渋滞対策)

① 総合的な都市圏交通円滑化対策

都市圏の交通の円滑化を図るため、交通容量拡大策に加え、交通需要マネジメント(TDM)やマルチモーダル施策を組み合わせて推進する「都市圏交通円滑化総合計画」を関係省庁等と連携して策定し、都市の交通渋滞の解消・緩和、都市交通サービスの向上等を図る。

特に、渋滞の著しい地区や交通結節点を対象とした特定地区の交通改善プログラムを策定し、重点的かつ総合的に対策を講じるとともに社会実験手法なども活用する「都市圏交通円滑化総合対策事業」を創設する。「新規」さらにTDM施策の推進方策として、NPO

法に基づき設立された交通円滑化組合(TMA)等が取り組むTDM活動を支援する。

② 第三次渋滞対策プログラムの推進

全国の主要渋滞ポイントの解消・緩和を図るために、「第三次渋滞対策プログラム」に基づき、平成一一年度は約一七〇箇所て施策を推進する。

(重点事項)

・都市圏交通円滑化総合対策事業

熊本都市圏等

約一〇都市圏

・渋滞が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一七〇箇所

・連続立体交差事業

近鉄京都線(京都市)、JR日豊線(大分市)

等

六二箇所

③ 路上工事の縮減対策

全国の主要な都市において、工事抑制と平準化の促進等、路上工事の縮減対策を推進するとともに、路上工事を抜本的に解消し、都市の防災機能の確保、情報通信基盤整備の推進に資する共同溝の整備を積極的に推進する。

(重点事項)

・共同溝整備 一般国道一号

麻布共同溝等

約二〇km

(2) 地域・都市の基盤の形成

① 都市構造再編のための道路・市街地の整備

土地の有効高度利用を推進し都市の再構築を図るため、道路の体系的整備市街地の面的整備を推進する。また、都市高速道路事業において、まちづくり促進等に資する道路用地の先行取得に対する助成制度を創設する。「新規」

(重点事項)

・都市の主要な放射・環状道路整備

環状二号線(横浜市)等

② 電線類地中化の推進

電線類地中化については、整備対象地域の拡大(住宅系地域など)、構造コストダウンなどの検討を行い、平成一〇年度末までに新電線類地中化計画を策定し、それにに基づき平成一一年度から電線共同溝等の整備を一層強力に推進する。

(重点事項)

・電線共同溝整備事業

事業費 一、六二四億円(倍率一・〇六)

(3) 地域づくりの支援

自立的な地域社会の形成を図るため、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業等の地域の連携強化のための道路整備や「道の駅」、SA・PAを活用した地域拠点を引き続き整備するとともに、複数

市町村が協力して取り組む「地域連携強化支援道路事業」(広域行政支援型、観光周遊支援型)の拡充「新規」や新事業創出促進法に基づく道路整備等により計画的・総合的な地域振興施策を推進する。

(重点事項)

- ・地域連携強化支援道路事業(広域行政支援型、観光周遊支援型) 約四〇地域
- ・交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業 約七〇箇所
- ・笠置トンネル(愛媛県)等

三 よりよい生活環境の確保

(くらし・環境)

(1) 安全な生活環境の確保

① 交通安全施策の推進

「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、コミュニティ・ゾーン形成事業、交通安全総点検など、安全な生活環境を確保するためのハード、ソフト両面からの施策を総合的に推進する。

(重点事項)

- ・事故多発地点緊急対策事業 一般国道一号 出屋敷南交差点(大阪府枚方市)等

約一、二〇〇箇所

・コミュニティ・ゾーン形成事業

旗の台地区(東京都品川区)、中央町地区(大分市)等 約二一〇地区

② バリアフリーの歩道ネットワークの整備

誰もが安心して社会参加でき、快適に暮らせる生活環境を確保するため、幅の広い歩道等の設置、既設歩道の段差・傾斜の改善、スロープ付き・昇降装置付き立体横断施設の整備、電線類の地中化及び不法占用物件の撤去等による、歩行空間のバリアフリー化を推進する。

(重点事項)

・歩行空間のバリアフリー化

柴又地区(東京都葛飾区)、湘南台地区(神奈川県藤沢市)等 約七五〇地区

③ 人とくらしの公共空間の再生

豊かな生活空間づくりを目的に、祭りや朝市などに関する適正な空間活用計画(道路空間活用計画)を道路管理者や自治体等が策定した場合に、積極的な占用行政の推進など道路空間の柔軟な活用及び空間利用に配慮した道路事業を試行的に実施する。

(重点事項)

- ・一般国道三三三号 高知市(よさこい祭り) 等

(2) 良好な環境の保全・形成

① 沿道環境対策の総合的な推進

経済・社会活動を支える幹線道路の役割と沿道の生活環境の保全の両立を図ることを基本理念に、沿道環境(大気質、騒音)が環境基準を超えている地域において、関係する各道路管理者の連携を図りつつ、沿道環境の改善対策を総合的・重点的に実施する沿道環境改善事業を創設する。〔新規〕

また、騒音に係る環境基準の改定を踏まえ、沿道における住宅の防音対策の拡充を図る。

〔新規〕

② 二酸化炭素排出抑制など地球環境への負荷

の低減

地球温暖化対策推進大綱に基づき、関係省庁や民間との連携のもと、バイパス・環状道路の整備、交通需要マネジメント(TDM)施策、高度道路交通システム(ITS)の推進などの交通の円滑化対策を実施するとともに、公共交通機関の利用促進や都市内での自転車利用促進などにより、エネルギー効率の向上を図る。

(重点事項)

- ・自転車利用促進のための道路環境等の整備 モデル都市 佐賀市等 約五都市

#### 四 安心して住める国土の実現

##### (国土保全)

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図る。特にバランスのとれた全体道路ネットワークを国・地方の適切な役割分担と相互の密接な連携を図りながら、計画的・効率的に管理・整備する。

##### (1) 道路の管理の充実

構造物の長寿命化技術の開発や、管理用光ファイバー等を活用して構造物等の状況を適時適切に把握し対応する手法を導入するなど、道路管理の高度化・効率化を図る。また、複数の道路管理者が連携して道路に関する意見等を総合的に受け付ける窓口である「道の相談室」を全国に展開する。

##### (2) 道路の防災対策・危機管理の充実

① 災害に強い国土づくりのための道路整備の推進

道路構造物の耐震強化、関係機関と連携した沿道建築物等の耐震性向上の促進、大規模な岩盤斜面における落石防護工等の対策の実施など、災害に強い施設の整備（ハード面）、防災管理の情報化や地域と連携した防災管理

体制の充実（ソフト面）の両面から、防災対策、危機管理への対応を強化する。また、直轄道路施設の災害復旧に際し、原形復旧のみならずトンネル、橋梁等の被災箇所と一体的な範囲まで、「直轄道路災害復旧事業」を実施することにより再度災害防止を図る。

(重点事項)

- ・ 震災対策 約九、〇〇〇箇所
- ・ うち橋脚補強約三、三〇〇箇所を実施・緊急輸送道路内の耐震橋脚整備率 約七〇%
- ・ 防災対策 約一〇、〇〇〇箇所

##### (2) 阪神・淡路地域における復興対策の推進

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、引き続き、道路事業、土地区画整理事業等を推進する。

##### (3) 冬期道路交通確保の推進

新積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づき、除雪、防雪、凍雪害防止及び除雪機械整備を推進する。

#### 3 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、経済構造改革等の緊急課題に対応し、重点投資分野を明確にして道路政策を

推進する。

##### (2) 投資効果の早期発現

評価システムの活用により新規に着手する箇所を厳選する。また、大規模な箇所での着工準備制度の活用により事業期間の短縮を図るとともに、用地取得の目途が立ち早期供用が可能な箇所への投資の重点化を図る。

##### (3) 事業コストの縮減策の推進

平成九年度に策定された「公共工事コスト縮減に関する行動計画」に基づく各施策を完全実施し、平成八年度に対し一〇％縮減という目標の早期達成を図る。

(参考) 平成九年度の道路分野におけるコスト縮減実績 三・五％(関係公団含む)

##### (4) 他の施策との多様な連携の推進

横断的な政策について、他省庁等との積極的な連携を推進し、事業効果の最大化を図る。(次ページ表参照)

主要な連携施策一覧

- 新たな経済構造実現に向けた支援
  - 1) 総合的な物流対策の推進 (通産省、運輸省 他)
  - 2) 広域交通基盤連携強化計画の策定等 (運輸省、国土庁)
  - 3) 中心市街地の活性化 (通産省、自治省 他)
  - 4) ITSの推進 (警察庁、通産省、運輸省、郵政省)
- 活力ある地域づくり・都市づくりの支援
  - 1) 都市圏交通円滑化総合計画の策定等 (警察庁)
  - 2) 電線類地中化の推進 (警察庁、通産省、郵政省、自治省)
  - 3) 地域戦略プランの推進に対する積極的支援 (国土庁 他)
  - 4) 「地域道路整備計画」の策定 (農水省、林野省)
  - 5) 「新事業創出促進法」の推進 (通産省 他)
- よりよい生活環境の確保
  - 1) 総合的な交通安全施策の推進、自転車利用の促進 (警察庁 他)
  - 2) バリアフリーの歩行空間整備 (厚生省、運輸省)
  - 3) 道路交通騒音、NO<sub>x</sub>排出抑制、CO<sub>2</sub>排出抑制対策 (警察庁、環境庁、通産省、運輸省)
- 安心して住める国土の実現
  - 1) 治山事業と連携した道路上部斜面の落石対策 (林野庁)
  - 2) GISの整備 (国土庁 他)
- 道路事業の進め方の改革
  - 公共工事コスト縮減施策 (各省庁)

(2) 評価システムの導入  
 道路事業の評価に係る予算措置を明確化し、評価システムの構築、導入を推進する。〔新規〕

① 個別事業の評価

建設省の評価の実施要領(平成一〇年三月策定)に基づき、新規事業採択時の評価を引

き続き実施するほか、事業採択後五年間未着工及び一〇年間継続中の事業等について、事業の再評価を行い、必要に応じ見直し等を行う。

また、その実情を踏まえ、費用便益分析手法や評価指標の改善に向けて検討を行う。

さらに、事業完了後に整備効果等の追跡調査を実施するほか、事後評価の手法の検討を行い、整備効果等を分析する基本マニュアルを作成する。

② 施策の評価

渋滞対策や地域連携、交通安全対策等の施策について旅行速度や都市間の時間距離等の指標による目標設定、効果の評価を行い、必要に応じ施策の改善に反映する施策の評価について、試行等の実施、実用化に向けた検討を進める。

③ 社会実験の推進

新しい施策の導入にあたって、施策の効果を把握し、地域住民等の合意を形成する手段として、渋滞対策、地球温暖化対策等に資する施策を対象に社会実験を推進する。このため、社会実験の推進に係る予算措置を明確化するとともに、実施手順や実験評価の考え方等ととりまとめた要領の策定、実施希望者を公募する制度の導入を図るなどの支援措置を講ずる。〔新規〕

社会実験の例

トランジットモール、ゾーンシステム、エコ・パークアンドライド 等

(4) パブリック・インボルブメント(P-I)方式の実施

① 個別事業におけるパブリック・インボルブメントの拡充

基本的なルート等について関係住民等の意見を聴取し、事業を進める方式を一部の広域的なバイパス事業等で試行するほか、コミュニティ・ゾーン形成事業等について、住民参加が図られている箇所を重点的に支援する。

② 「道の相談室」など国民ニーズ把握の取り組み

道路管理者が連携して道路に関する意見や相談等を総合的に受け付ける窓口である「道の相談室」を設置することとし、平成一〇年度に行う東京二三区と高知県での試行・評価及び標準ガイドラインの作成を踏まえ、平成一一年度は、各地方ブロック毎に二―三地域で展開を図る。

(5) パートナーシップの確立

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、住民と行政が連携・分担して管理が行われる仕組みを検討し、具体化を図る。

地域住民との役割分担を図る施策例

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

良好な沿道環境保全に資する住民参加型の歩道清掃の実施

## ② 官と民の役割分担

高速道路の機能を活用する集客施設等の連結や、既存IC周辺の利用可能地での利便増進施設の占用を認め、民間活力の一層の活用を図る。また、民間施設との一体的な整備により効率的な駐車場整備を推進する。

## ③ 国と地方の役割分担

国は、中核的・根幹的道路網の管理・整備を実施する。なお、その範囲について客観的な基準などにより明確化を図るとともに、当該基準に基づき、範囲の見直しを行う。また、地域に密着した身近な道路は、地方公共団体が権限と責任をもって整備し、国は、真に必要な事業に対して限定的・重点的に支援することを前提とし、補助事業等の見直しを進める。

## 4 道路新技術研究開発

道路政策と技術研究開発の融合・総合化を目指す新道路技術五箇年計画のもと、道路の運用技術、管理技術等に分野を重点化して技術研究開発を推

進する。

特に、実施にあたっては、「技術研究開発基本協定」による実効的な産学官の連携、民間技術力の活用に向けた検討、新技術の活用促進、研究開発の評価の導入など、新技術研究開発におけるマネジメントの充実に努める。

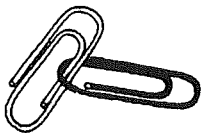
## 五 おわりに

一一年度予算案では、現下の厳しい経済・金融情勢を踏まえ、景気回復に全力を尽くすとの観点から、公共事業予算の増額が図られたところであるが、一方、公共事業に対しては「無駄が多い」、「景気刺激効果は低下している」など依然として厳しい批判・意見もあるなかで、その執行にあたっては、早期着工はもとより、投資の重点化等による一層の効果的・効率的執行が図られるよう努めていかなければならないと考えている。

また、一一年度予算案における新たな試みの一つとして地域戦略プランの創設がある。地域戦略プランは、緊急経済対策の一つである「生活空間倍増戦略プラン」の一環として、各地域が多様化した価値観をそれぞれに活かして、ゆとりとうるおいのある活動ができるよう生活空間の倍増に向けた戦略プランを都市と地方の各地域が自ら策定することとされている。現在、各地域において当該プランの策定作業が進められているところであ

るが、建設省としても、この新たな試みである地域主体のプランの実現に最大限の支援を行っていきたいと考えている。

(道路局道路総務課企画官)







## 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、事業着手の準備が整った本

州四国連絡道路（国道三一七号 生口島道路・大島道路）一三kmの区間を新規事業化し、三陸縦貫自動車道（国道四五号 宮古道路）、首都圏中央連絡自動車道（国道四六八号 横浜湘南道路）高知東部自動車道（国道五五号 南国安芸道路）二五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。

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縦貫自動車道（国道四〇号 幌富バイパス）、山陰自動車道（国道九号 仁摩温泉津道路）二三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。

### 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、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、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一〇年六月に「候補路線」として一一〇路線、「計画路線」として一八七路線

表 1

### 高規格幹線道路新規事業箇所 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
本州四国連絡道路	国道317号 生口島道路	6.5	直轄	広島県
本州四国連絡道路	国道317号 大島道路	6.3	直轄	愛媛県
	計	12.8		

### 高規格幹線道路新規着工準備箇所

#### (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 宮古道路	4.5	直轄	岩手県
首都圏中央連絡自動車道	国道468号 横浜湘南道路	7.5	直轄	神奈川県
高知東部自動車道	国道 55号 南国安芸道路	12.5	直轄	高知県
	計	24.5		

#### (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
北海道縦貫自動車道	国道 40号 幌富バイパス	10.9	直轄	北海道
山陰自動車道	国道 9号 仁摩温泉津道路	11.7	直轄	鳥取県
	計	22.6		

表2 平成11年度地域高規格道路（直轄）新規着工準備箇所一覧  
新規着工準備箇所

(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	国道253号 上越三和道路	7.0	直轄	新潟県
高山下呂連絡道路	国道41号 石浦バイパス	5.0	直轄	岐阜県
鹿児島東西幹線道路	国道3号 鹿児島東西道路	3.4	直轄	鹿児島県
都城志布志道路	国道10号 都城道路	7.7	直轄	宮崎県
旭川十勝道路	国道38号 富良野道路	8.3	直轄	北海道
	計	31.4		

(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	国道2号 玉島笠岡道路	4.0	直轄	岡山県
岩国大竹道路	国道2号 岩国大竹道路	9.8	直轄	山口・広島県
有明海沿岸道路	国道208号 大川バイパス(延伸)	7.0	直轄	福岡県
島原道路	国道251号 島原中央道路	4.5	直轄	長崎県
道央圏連絡道路	国道337号 美原道路	8.0	直轄	北海道
	計	33.3		

平成11年度地域高規格道路（補助）新規事業箇所及び新規着工準備箇所一覧  
新規事業化箇所

(1) 工区延伸箇所

路線名	箇所名	延長(km)	県名・事業主体
弘前黒石I.C連絡道路	国道102号 尾上黒石道路	7.4	青森県
	計	7.4	

新規着工準備箇所

(1) 新規箇所

路線名	箇所名	延長(km)	県名・事業主体
五條新宮道路	国道168号 辻堂バイパス	4.2	奈良県
五條新宮道路	国道168号 本宮道路	3.7	和歌山県
中津日田道路	国道212号 中津道路	2.1	大分県
	計	10.0	

(2) 工区延伸箇所

路線名	箇所名	延長(km)	県名・事業主体
小郡萩道路	国道490号 美東大田道路	5.3	山口県
	計	5.3	

が追加指定され、平成一〇年二月一八日付けで「整備区間」一五・一kmが新たに指定されたところである。  
なお、平成一一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 上越三和道

路）等六・五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り、補助事業として、弘前黒石I.C連絡道路（国道一〇二号 尾上黒石道路）七kmの区間について事業化し、五條新宮道路（国道一六八号 辻堂バイパス）等一五kmの区間に

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）、宮崎二二八号（五ヶ瀬～高千穂道路）等の路線について事業を継続実施するとともに、高知・愛媛一九四号（寒風山道路）について供用を図る。また、指定区間では北海道三九三号（赤井川道路）、二七四号（徹別道路）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新潟・福島二八九号、三重三一一号、福井四七六号、和歌山三七一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、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。

平成一一年度は、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、福島六号（常磐バイパス）、長崎三四号（日見バイパス）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）、大分一九七号（大分東バイパス）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、平成一一年度においても引き続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、富山一六〇号（水見バイパス）、福岡二〇〇号（直方バイパス）等、補助事業においては、栃木四〇〇号（関谷バイパス）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実施する。

#### (5) 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。

#### (6) 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  
和六三年一月三日官報告示)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  
用の観点から昭和三十八年度より共同溝の整備を進  
めてきており、平成一〇年度末までの整備延長は、  
約四一〇kmに達する見込みである。

平成一一年度は、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。

### 五 電線共同溝

安全で快適な通行空間の確保、災害に強いまち

づくり、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。

平成一〇年度末までに「新電線類地中化計画」  
を策定し、平成一一年度は、中規模程度の商業系  
地域や住宅系地域などを電線類地中化整備対象に  
加え整備を推進する。

### 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、平成一一年度は道  
路施設の老朽化に対応した合理的な定期点検、情  
報管理等のしくみを整備し試行する。

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  
点検及び第二白糸トンネル災害を踏まえた平成九  
年度岩盤斜面等の緊急調査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平成九年度岩盤斜面等の緊急  
調査に基づく防災事業を実施する。

### 七 沿道環境改善

経済・社会活動を支える幹線道路の役割と沿道  
の生活環境の保全の両立を図ることを基本理念に、  
沿道環境(大気質、騒音)が環境基準を超えてい  
る地域において、沿道環境の改善対策を総合的・  
重点的に実施する沿道環境改善事業を推進する。

また、騒音に係る環境基準の改定を踏まえ、沿  
道における住宅の防音対策の拡充を図る。

## 八 雪寒

平成一〇年度を初年度とする新積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画に基づき除雪、防雪、凍雪害防止事業を推進する。

平成一一年度は、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定、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。

## 九 交通安全

平成一一年度は、特定交通安全施設等整備事業七箇年計画の四年度目として、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行う。また、高齢者や障害者の利用に配慮し、幅の広い歩道などを整備する。二種事業については、道路照明・道路標識及び道路情報提供装置の整備を推進するほか、自動車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、一層重点的・効率的な整備・管理の推進に努めていきたい。

(※・※※道路局国道課建設専門官)

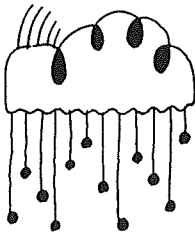




表2 平成11年度高速自動車国道供用予定区間

道路名	区間	延長(km)
北海道横断自動車道	千歳JCT～夕張	42
東北横断自動車道酒田線	西川～月山沢	17
北関東自動車道	友部JCT～水戸南	14
関越自動車道上越線	中郷～上越JCT	20
東海北陸自動車道	白鳥～莊川	22
第二名神高速道路	飛島～鍋田	5
四国縦貫自動車道	井川池田～川之江東JCT	21
東九州自動車道	大分米良～宮河内	6
東九州自動車道	宮崎西～清武JCT	10
東九州自動車道	国分～隼人東	5
小計		162
[拡幅]		
東北縦貫自動車道	大谷PA～宇都宮(6車線化)	(4)
東北横断自動車道いわき新潟線	磐梯熱海～猪苗代磐梯高原(4車線化)	(15)
北陸自動車道	上越～名立谷浜(4車線化)	(8)
九州縦貫自動車道	肥後トンネル(4車線化)	(8)
九州横断自動車道長崎大分線	日田～玖珠(4車線化)	(24)
小計		(59)
平成10年度末 供用延長 (予定)	6,453km	
平成11年度末 供用延長 (予定)	6,615km	

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

表1 平成11年度高速自動車国道の予算内訳

(単位: 百万円)

	11年度予算 (A)	10年度予算 (B)	比較増減 (A)-(B)	伸率 (A)/(B)
[事業計画]				
建設費	1,214,000	1,198,000	16,000	1.01
(うち社会資本整備事業)	(2,000)	(3,000)	(△1,000)	(0.67)
維持改良費	325,159	323,368	1,791	1.01
調査費	7,117	5,292	1,825	1.34
建設利息	145,624	154,885	△9,261	0.94
小計	1,691,900	1,681,545	10,355	1.01
業務管理費等	2,967,927	2,850,446	117,481	1.04
合計	4,659,827	4,531,991	127,836	1.03
[資金計画]				
政府出資金等	287,000	262,700	24,300	1.09
社会資本整備事業収入	(2,000)	(3,000)	(△1,000)	0.67
政府借入金	1,050	1,575	△525	0.67
開発者負担金	950	1,425	△475	0.67
財投資金	1,781,300	1,601,900	179,400	1.11
縁故債	118,300	128,600	△10,300	0.92
外債	80,300	87,200	△6,900	0.92
民間借入金	516,800	472,300	44,500	1.09
業務収入等	1,874,127	1,976,291	△102,164	0.95
合計	4,659,827	4,531,991	127,836	1.03

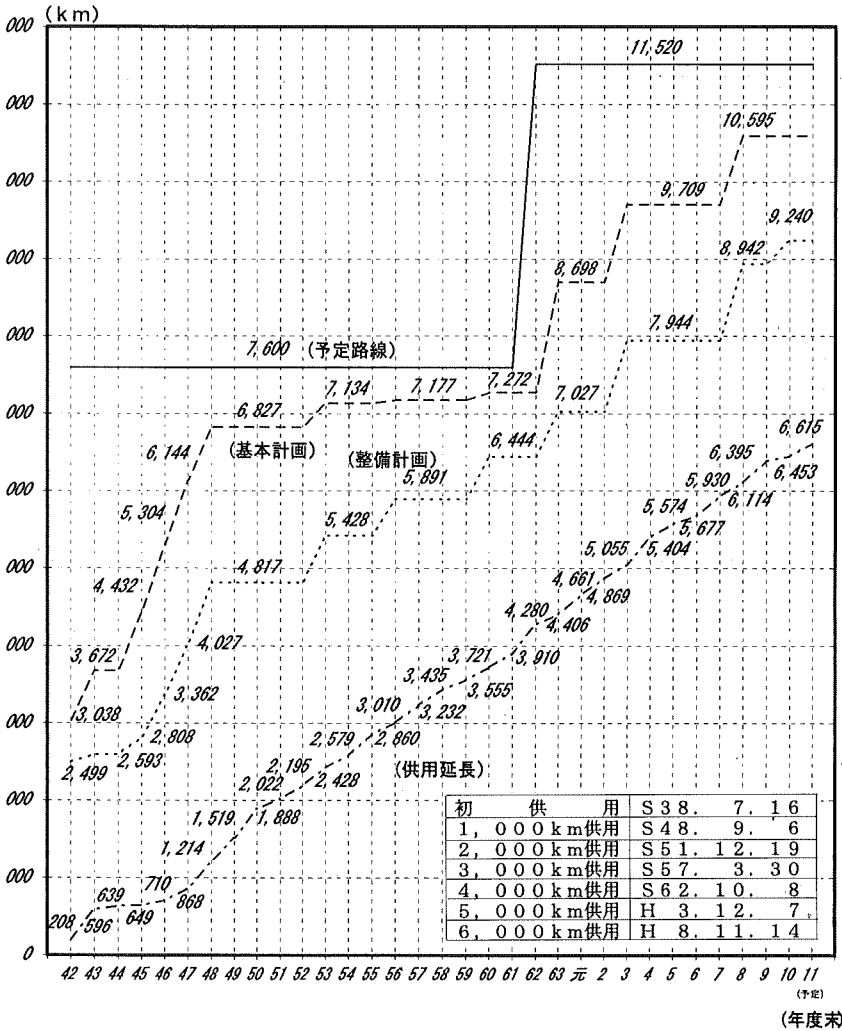
※平成10年度は、上記の他、一次補正100,000百万円(建設費99,400百万円、改良費600百万円)、三次補正300,000百万円(建設費279,000百万円、改良費21,000百万円)がある。

自動車道等の建設を重点的に推進するとともに東北自動車道、中央自動車道等の改築事業及び平成一〇年度三次補正で事業着手した暫定二車線区間の四車線化を推進する。また、四国縦貫自動車道の井川池田から川之江東ジャンクションの開通により、四国縦貫自動車道と四国横断自動車道が直結し、四国四県の県庁所在地が高規格幹線道路で結ばれるとともに、関越自動車道上越線中郷から上越ジャンクションの開通により、関越自動車道上越線と北陸自動車道が直結し、北陸地方と関東・中部圏との交流ネットワークが進展する。さらに、北関東自動車道と東九州自動車道の一部区間が初めて供用するなど八道一〇区間一六二kmの新規供用を図るとともに、東北縦貫自動車道大谷パーキングエリア宇都宮間四kmの六車線化改築事業等五道五区間五九kmの拡幅事業を完成させるなど、あわせて二二一kmの完成・供用を図る。これにより、平成一一年度末における供用延長は約六、六一五km(法定予定路線一一、五二〇kmの約五七%)に達する予定である(表2)。

### 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

高速自動車国道整備の経緯



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。  
平成一一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、二五二億円を計上している。

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、排水性舗装などの総合的な交通安全対策に積極的に取り組むこととしている。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、平成一〇年度から実施している「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、特にETC（ノンストップ自動車料金収受システム）のサービスを東関東自動車道等の首都圏の一部地域で開始する。

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。

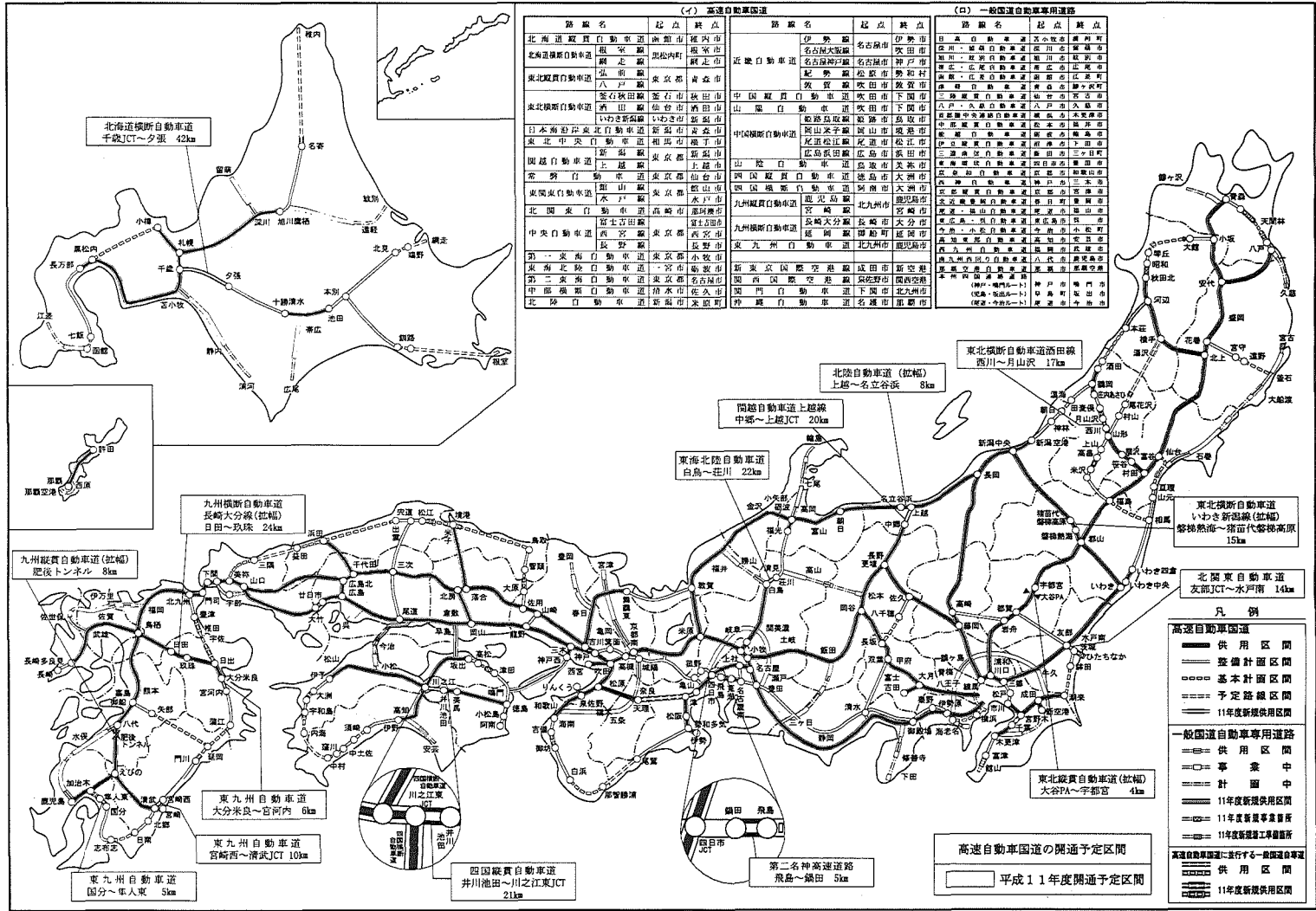
維持管理費では、道路の点検、清掃、雪氷作業、事故復旧工事、施設の保守・更新、小修繕工事等を実施し、道路の機能を正常、良好に維持することとしている。

四 調査費

平成一一年度の調査費は、七一億円となっている。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等を行う経済調査、事業区内の埋蔵文化財の発掘調査等を行う特別



高規格幹線道路網図



注) 事業中には着工準備を含む(平成10年度末現在)

調査費等である。特に平成一一年度は五年に一度の交通センサスの実施年度となっているので、その必要額を計上しているところである。

## 五 国幹審と施行命令

平成一〇年一月二十五日に第三一回国幹審が開催され、一三区間二二一kmの新たな整備計画の策定、九区間二三五kmの四車線化区間の整備計画変

更及び、六箇所ジャンクション・インターチェンジの追加に伴う整備計画の変更が行なわれた。また、第三〇回国幹審で整備計画が策定され日本道路公団において調査が進められてきた二八区間五八八km及び八箇所ジャンクション・インターチェンジについて同日建設大臣から日本道路公団総裁へ施行命令が出された(表3・4・5・6・7)。

新たな整備計画の策定にあたっては、高速自動車道の整備を計画的に推進するために、基本計画区間のうち、環境影響評価手続きが完了した一三区間二二一kmについて、以下の選定要件に基づき、国幹審の議を経て新たな整備計画が決定された。

① 新たな整備計画区間の主な機能・役割としては、大都市のリノベーションを図るため、通過

表3 新たな整備計画(案)

路線名	区間	延長(km)	事業費(億円)	備考
東北横断自動車道	遠野市～宮守村	9	350	暫定2車線
東北中央自動車道	米沢市万世町～米沢市窪田町	9	640	〃
〃	高畠町～上山市	24	1,570	〃
常磐自動車道	新地町～山元町	16	740	〃
東関東自動車道	三郷市～松戸市	10	1,870	完成4車線
第二東海自動車道	秦野市～御殿場市	33	9,040	暫定4車線
中部横断自動車道	八千穂村～佐久市	23	770	暫定2車線
近畿自動車道	名古屋市緑区～名古屋市名東区	15	2,370	完成4車線
〃	菟野町～亀山市	18	3,810	暫定4車線
〃	高槻市～箕面市	20	6,740	〃
中国横断自動車道	龍野市～山崎町	25	780	暫定2車線
四国横断自動車道	阿南市～小松島市	10	630	〃
東九州自動車道	北郷町～日南市	9	410	〃
10道	13区間	221	29,720	

表4 ジャンクション・インターチェンジの追加(6箇所)

高規格幹線道路や地域高規格道路との接続、渋滞対策等のためのジャンクション・インターチェンジを追加する整備計画変更の内訳は以下の通り。

内 容	件 数	内 訳
①高規格幹線道路(一般国道自動車専用道路)との接続 例:中国横断自動車道と江津道路(一般国道の自動車専用道路)を連結するジャンクションの設置。	2箇所	釧路市 浜田市
②地域高規格道路との接続 例:東北縦貫道の矢吹インターチェンジと東北横断自動車道の小野インターチェンジを福島空港あぶくま南道路(地域高規格道路)で連絡。	2箇所	福島県西白河郡 矢吹町 福島県田村郡 小野町
③渋滞対策 現東名の海老名北ジャンクションから分岐して海老名北インターチェンジを設置し、現在の厚木インターチェンジに集中する交通の分散を図る。	1箇所	海老名市
④連結予定施設の道路認定に伴う追加 連結位置として予定されている甲奴町において、連結道路の計画が具体化したことによるインターチェンジの追加。	1箇所	広島県甲奴郡 甲奴町
計	6箇所	

表5 4車線化予定区間

路線名	区間	延長(km)	事業費(億円)	備考
北海道縦貫自動車道	深川～旭川鷹栖	27	420	
東北横断自動車道	大曲～秋田南	35	310	
〃	山形蔵王～山形北	6	150	
〃	いわきJCT～郡山JCT	72	1,550	(+2)
関越自動車道	小諾～更埴JCT	37	850	
〃	信州中野～信濃町	21	540	(+2)
常磐自動車道	千代田石岡～水戸	27	30	(+2、+3)
東海北陸自動車道	美濃～郡上八幡	27	860	
近畿自動車道	勢和気JCT～伊勢西	20	190	(+2)
〃	福知山～舞鶴西	22	420	
中国横断自動車道	岡山JCT～賀陽	23	610	(+2)
〃	落合JCT～蒜山	33	920	(+2)
四国縦貫自動車道	川内～松山	12	290	(+2)
四国横断自動車道	川之江JCT～大豊	29	1,000	
〃	南国～高知	8	250	(+2)
九州縦貫自動車道	人吉～えびの	22	460	
九州横断自動車道	玖珠～日出JCT	39	540	(+2)
	付加車線設置(+1)	22	230	
計		482	9,620	

(※1)横手～大曲、新津～三川、会津若松～会津坂下、横浜町田～厚木、郡上八幡～白鳥、溝口～米子、旭～浜田の各区間に、渋滞対策や交通安全確保のための付加車線を設置。

(※2)4車線化予定区間の全部又は一部の区間について、国幹審の議を経て整備計画の変更を必要とする区間。

(※3)当該区間のみ暫定4車線供用区間を6車線化。

(※4)なお、この他一般国道の自動車専用道路で整備する高規格幹線道路の京都縦貫自動車道(京都丹波道路：千代川IC～園部IC)及び西九州自動車道(福岡前原道路)の4車線化に着手する。

② 我が国の社会経済活動を支える縦貫道のリ  
 ダンダンシーを図るため、代替・迂回機能の  
 確保、災害時の信頼性向上等に資するネット  
 ワークを整備。  
 ③ 広域的な地域間の交流・連携を推進するた

め、空港・港湾などの物流拠点、地方拠点都  
 市などへの連絡強化に資するネットワークを  
 整備。  
 である。  
 ① 年間を通じて利用交通量が大きく渋滞発生も  
 高速自動車国道の暫定二車線供用中区間の四車  
 線化については、以下の要件に基づき区間の選定  
 を行った。

見られることから、渋滞を解消し、常時円滑  
 な交通の確保を図る必要のある区間  
 ② ネットワークの整備に伴い、利用交通量の  
 増加が見込まれることから、引き続き円滑な  
 交通や交通安全の確保を図る必要のある区間  
 これらの区間の四車線化により、災害等緊急時  
 における高速ネットワークの機能強化、信頼性の  
 向上を図る。

今回の国幹審及び施行命令に係る高速自動車国  
 道事業に着手することにより、追加投資額は、約  
 一〇兆六、〇〇〇億円と見込まれる。これに伴う  
 需要創出効果は約一九兆一、〇〇〇億円であり、  
 現在事業中の区間も含めると約四二兆四、〇〇〇  
 億円と推計される。

また、現在供用中又は事業中の区間に加え今回  
 の施行命令区間が完成した時点で、の走行時間の短  
 縮等の利用者便益は年間約一兆二、〇〇〇億円増  
 加し、年間一〇兆八、〇〇〇億円になるものと推  
 計される。

## 六 おわりに

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。

表6 施行命令区間 (28区間588km)

路線名	区間	延長(km)	事業費(億円)	備考
北海道横断自動車道	夕張～トマム	59	2,530	暫定2車線
東北横断自動車道	宮守～東和	23	1,260	〃
日本海沿岸東北自動車道	荒川～朝日	21	1,080	〃
〃	大館～小坂	13	1,120	〃
東北中央自動車道	福島～米沢	28	2,040	〃
〃	東根～尾花沢	23	1,060	〃
常磐自動車道	相馬～新地	9	340	〃
東関東自動車道	松戸～市川	10	9,700	完成4車線
〃	鉦田～茨城	17	740	暫定2車線
第二東海自動車道	名古屋南～有松	-	880	ICの延伸
中部横断自動車道	清水～増穂	57	5,560	暫定2車線
近畿自動車道	四日市～菰野	11	1,140	〃
〃	八幡～高槻	10	5,500	〃
〃	箕面～神戸	22	4,190	〃
〃	海南～吉備	10	880	完成4車線
〃	田辺～白浜	13	970	暫定2車線
〃	尾鷲～紀勢	30	1,800	〃
〃	小浜～敦賀	38	2,720	〃
中央横断自動車道	口和～吉田掛合	34	1,600	〃
四国横断自動車道	小松島～鳴門	22	3,100	〃
〃	中土佐～窪川	14	730	〃
〃	宇和島～三間	5	300	〃
九州横断自動車道	御船～矢部	22	880	〃
東九州自動車道	行橋～豊津	8	550	〃
〃	佐伯～蒲江	19	970	〃
〃	門川～都農	34	1,580	〃
〃	清武～北郷	18	980	〃
〃	志布志～鹿屋串良	18	760	〃
13道	28区間	588	54,960	

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、公共工事コスト削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置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がら、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な様々な工夫を行い、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ます。

(道路局高速国道課課長補佐)

表7 ジャンクション・インターチェンジの施行命令箇所 (8箇所)

路線名	JCT・IC名	連結位置	取付道路
北海道横断自動車道	帯広	北海道河西郡芽室町	帯広・広尾自動車道
東北縦貫自動車道	仙台南	仙台市	仙台南部道路
第一東海自動車道	海老名北	海老名市	首都圏中央連絡自動車道及び市道53号
近畿自動車道	清洲東	名古屋市西区、西春日井郡清洲町及び同郡春日町	名岐道路
〃	春日	兵庫県水上郡春日町	北近畿豊岡自動車道
山陽自動車道	東広島	東広島市	東広島・呉自動車道
〃	広島東	広島市	広島高速1号線
九州縦貫自動車道	加治木	鹿児島県始量郡加治木町	一般国道10号



表1 平成11年度道路整備予算総括表

(単位：百万円)

区 分	11 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	4,790,825	2,894,863	4,764,686	2,858,474	1.01	1.01
有 料 道 路	2,627,749	522,233	2,840,305	507,511	0.93	1.03
日本道路公団	1,831,905	289,462	1,831,526	266,910	1.00	1.08
首都高速道路公団	273,892	40,050	321,483	38,060	0.85	1.05
阪神高速道路公団	164,346	15,850	204,046	21,250	0.81	0.75
本州四国連絡橋公団	28,098	53,333	142,588	53,333	0.20	1.00
地方道路公社等 (NTT-A型事業)	289,558 (214,042)	103,538 (90,336)	300,712 (216,242)	107,958 (89,716)	0.96 0.99	0.96 1.01
道路開発資金	39,950	20,000	39,950	20,000	1.00	1.00
道路整備計	7,418,574	3,417,096	7,604,991	3,365,985	0.98	1.02

備考 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. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。

表2 平成11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	11 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	1,214,000	74,000	1,288,000	1,198,000	79,645	1,277,645	1.01	0.93	1.01
(うち社会資本 整備事業費)	(2,000)	(0)	(2,000)	(3,000)	(0)	(3,000)	(0.67)	(-)	(0.67)
維持改良費	325,159	38,290	363,449	323,368	38,272	361,640	1.01	1.00	1.01
調査費	7,117	1,142	8,259	5,292	950	6,242	1.34	1.20	1.32
建設利息	145,624	26,573	172,197	154,885	31,114	185,999	0.94	0.85	0.93
小 計	1,691,900	140,005	1,831,905	1,681,545	149,981	1,831,526	1.01	0.93	1.00
業務管理費等	292,424	56,960	349,384	248,437	51,075	299,512	1.18	1.12	1.17
業務外支出等	2,675,503	510,908	3,186,411	2,602,009	558,998	3,161,007	1.03	0.91	1.01
合 計	4,659,827	707,873	5,367,700	4,531,991	760,054	5,292,045	1.03	0.93	1.01
(資金計画)									
政府出資金等	287,000	1,412	288,412	262,700	2,635	265,335	1.09	0.54	1.09
社会資本整備 事業収入	2,000	0	2,000	3,000	0	3,000	0.67	-	0.67
政府借入金	1,050	0	1,050	1,575	0	1,575	0.67	-	0.67
開発者負担金	950	0	950	1,425	0	1,425	0.67	-	0.67
財 投 資 等	1,781,300	325,000	2,106,300	1,601,900	421,700	2,023,600	1.11	0.77	1.04
縁 故 債	118,300	21,700	140,000	128,600	11,400	140,000	0.92	1.90	1.00
外 債	80,300	14,700	95,000	87,200	7,800	95,000	0.92	1.88	1.00
民間借入金	516,800	95,100	611,900	472,300	41,600	513,900	1.09	2.29	1.19
業務収入等	1,874,127	249,961	2,124,088	1,976,291	274,919	2,251,210	0.95	0.91	0.94
合 計	4,659,827	707,873	5,367,700	4,531,991	760,054	5,292,045	1.03	0.93	1.01

(注) 1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

2. 業務管理費等は納付消費税を含む。(納付消費税を除く前年度倍率は全体で0.98である。)

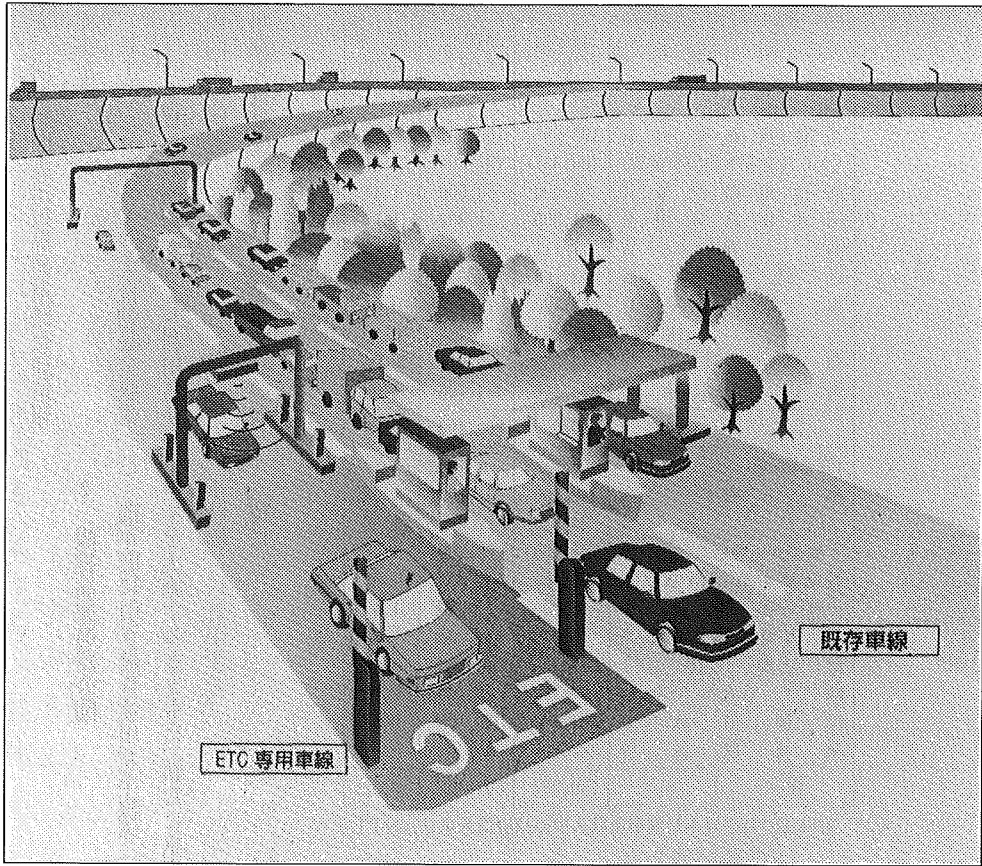


図1 ETC（ノンストップ自動料金収受システム）

音壁の設置などを積極的に推進する。

② VICS（道路交通情報通信システム）サービスの充実、ETC（ノンストップ自動料金収受システム）サービスの開始等により利用者サービスの向上を図る（図1）。

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、四〇〇億円（対前年度比〇・九三倍）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を実施する。

特に、

① 東京都心部の交通渋滞の緩和を図る首都高速板橋足立線、首都高速中央環状新宿線の整備を促進する。

② 東京湾岸道路の一部を形成する高速湾岸線（五期）の整備を促進する。

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を促進する。

④ 上記継続路線のうち、湾岸線（五期）の一部区間（並木～杉田三・五km、三溪園～本牧ふ頭四・一km）の開通を目指す。

⑤ 営業路線の混雑緩和を図るため、小菅JCT付近改良、清新町出入口等の渋滞対策事業

表3 平成11年度首都高速道路公団予算総括表

(単位：百万円)

区 分	11年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
<b>(事業計画)</b>			
高速道路建設費	102,287	160,504	0.64
(うち社会資本整備事業費)	(30,387)	(37,504)	(0.81)
高速道路改築費	57,000	39,500	1.44
関連街路分担金	1,300	1,200	1.08
調査費	1,111	1,111	1.00
維持修繕費	43,768	45,389	0.96
建設利息	68,426	73,779	0.93
小 計	273,892	321,483	0.85
業務管理費等	53,255	56,211	0.95
業務外支出等	432,160	424,796	1.02
合 計	759,307	802,490	0.95
<b>(資金計画)</b>			
出 資 金	48,100	44,600	1.08
政 府	24,050	22,300	1.08
地方公共団体	24,050	22,300	1.08
社会資本整備事業収入	32,000	31,520	1.02
政府借入金	16,000	15,760	1.02
地方公共団体借入金	16,000	15,760	1.02
財 投 資	341,400	369,700	0.92
線 故 債	27,500	28,500	0.96
民間借入金	27,500	28,500	0.96
業務収入等	282,807	299,670	0.94
合 計	759,307	802,490	0.95

(注) 1. 社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

2. 建設利息には、社会資本整備事業費に係る建設利息9,613百万円(前年度9,776百万円)を含む。

を推進する。

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。

また、ETC(ノンストップ自動料金收受システム)サービスの開始等により利用者サービスの向上を図る。

これらの事業を推進するため、高速道路建設費

等として二、七三九億円(対前年度比〇・八五)を、計上している(表3)。

## 2 阪神高速道路公団

前年度に引き続き淀川左岸線等一四路線の建設事業を実施するとともに、新たに京都高速道路(油小路線)に着手する。

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を図るとともに、既設環状線の渋滞を緩和するための淀川左岸線・大和川線等の整備を促進する。

② 兵庫地区の南北方向の交通混雑を緩和し隘路区間の解消を図る北神戸線、神戸山手線の整備を促進する。

③ 京都市内における慢性的な交通渋滞による都市機能の低下を緩和するため、大阪京都線(新十条通)の整備を促進する。

④ 営業路線の混雑緩和を図るため空港料金所拡幅等の車線拡幅、出入路増設等の事業を推進する。

⑤ 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。

また、ETC(ノンストップ自動料金收受システム)サービスの開始等により利用者サービスの向上を図る。

これらの事業を推進するため、高速道路建設費等として一、六四三億円(対前年度比〇・八一)を、計上している(表4)。



表4 平成11年度阪神高速道路公団予算総括表

(単位：百万円)

区 分	11年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費	75,300	104,500	0.72
高速道路改築費	40,744	43,995	0.93
関連街路分担金	58	0	皆増
調査費	765	765	1.00
維持修繕費	28,080	28,637	0.98
建設利息	19,399	26,149	0.74
小 計	164,346	204,046	0.81
業務管理費等	40,470	37,303	1.08
業務外支出等	419,828	388,174	1.08
合 計	624,644	629,523	0.99
(資金計画)			
出 資 金	31,700	42,500	0.75
政 府 金	15,850	21,250	0.75
地方公共団体	15,850	21,250	0.75
財 投 資 金	310,000	310,800	1.00
縁 故 債 金	39,900	40,000	1.00
民間借入金	40,500	40,700	1.00
業務収入等	202,544	195,523	1.04
合 計	624,644	629,523	0.99

三 本州四国連絡橋公団

三ルートからなる本州四国連絡道路(基本計画延長一七六・九km)のうち、現在一四六・八km(八三%)を供用中である。平成一一年五月一日に尾道・今治ルートの新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋が完成する予定であり、これにより三ルートが概成することになる。  
平成一一年度の事業としては、

① 神戸・鳴門ルートの本州四国連絡道路と四国横断自動車道の連結のための鳴門IC接続工事

② 尾道・今治ルートの新尾道大橋、多々羅大橋及び来島海峡大橋の残工事等(仮設備撤去等)

があり、これらを行うため、建設費等として二八〇九八百万円(対前年度比〇・二〇)を計上している(表5)。

表5 平成11年度本州四国連絡橋公団

(単位：百万円)

区 分	11 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	1,638	1,598	93,433	93,397	0.02	0.02
調査費	416	399	416	399	1.00	1.00
維持修繕費	11,109	9,816	10,595	9,238	1.05	1.06
建設利息等	16,285	16,285	39,554	39,554	0.41	0.41
小 計	—	28,098	—	142,588	—	0.20
業務管理費等	17,435	16,595	16,933	16,172	1.03	1.03
業務外支出等	385,898	379,164	390,775	377,367	0.99	1.00
合 計	432,781	423,857	551,706	536,127	0.78	0.79
(資金計画)						
出 資 金	80,000	80,000	80,000	80,000	1.00	1.00
政 府 金	53,333	53,333	53,333	53,333	1.00	1.00
地方公共団体	26,667	26,667	26,667	26,667	1.00	1.00
補助金	34	—	31	—	1.10	—
財 投 資 金	135,400	135,400	178,300	178,300	0.76	0.76
縁 故 債 金	85,300	85,300	161,200	161,200	0.53	0.53
民間借入金	31,000	31,000	17,500	17,500	1.77	1.77
業務収入等	101,047	92,157	114,675	99,127	0.88	0.93
合 計	432,781	423,857	551,706	536,127	0.78	0.79

表6 有料道路融資事業予算 (単位:百万円)

平成11年度(A)		平成10年度(B)		倍率(A)/(B)	
事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
280,558	99,038	282,818	99,011	0.99	1.00

表7 平成11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
銚子新大橋有料道路	千葉県道路公社	一般県道 銚子波崎線	千葉県銚子市小船木町 ～次城県鹿島郡波崎町	1.7km
三浦縦貫道路	神奈川県道路公社	(主) 横須賀三崎線	横須賀市衣笠町 ～横須賀市林	4.7km
南知多道路(拡幅)	愛知県道路公社	(主) 半田南知多公園線	半田市彦洲町～ 知多郡南知多町豊丘	19.6km
安芸灘大橋有料道路	広島県道路公社	(主) 下蒲刈川尻線	安芸郡下蒲刈町下島 ～ 豊田郡川尻町小仁方	2.7km
大島大橋有料道路	長崎県道路公社	(主) 大島太田和線	にしものぎん 西彼杵郡大島町寺島～ にしものぎん 西彼杵郡西海町中浦北	2.6km

表8 平成11年度一般有料道路新規着手路線

道路名	事業主体	路線名	区間	延長
福岡前原道路(Ⅲ期)	福岡県道路公社	国道497号	福岡市西区周船寺 ～前原市大字東	7.7km
新大利根橋有料道路	茨城県道路公社	(主)守谷流山線	茨城県取手市市戸頭 ～千葉県柏市布施下	2.4km
衣浦豊田道路	愛知県道路公社	国道419号	豊田市生駒町 ～知立市新林町	4.3km

表9 平成11年度有料道路融資事業(駐車場)完成予定箇所

駐車場	事業主体	路線名	箇所	台数
岐阜市駅西駐車場	岐阜市	(市) 橋本町2丁目線	岐阜市橋本町2丁目	623台
谷町筋地下駐車場	大阪市道路公社	(府) 大阪和泉泉南線	大阪市中央区谷町	211台

表10 平成11年度有料道路融資事業(駐車場)新規着手箇所

駐車場	事業主体	路線名	箇所	台数
長居公園地下駐車場	大阪市道路公社	一般国道479号	大阪市東住吉区長居	255台

#### 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

##### 2 一般有料道路の建設

###### ① 一般有料道路

継続二五路線一四〇・九kmの事業を推進し、

総合有料道路事業などにより整備を推進する。平成一一年度の有料道路融資事業の予算額は、事業費二、八〇六億円(対前年度比〇・九九倍)である(表6)。

###### ② 駐車場

うち、大島大橋(長崎県道路公社)等五路線三一・三kmの完成を図る。また、新規事業として、福岡前原道路Ⅲ期(拡幅)(福岡県道路公社)、衣浦豊田道路(愛知県道路公社)等三路線一四・四kmの整備に着手する。

高岡中央駐車場(高岡市)等一〇箇所の事

業を推進し、うち、谷町筋地下駐車場（大阪市道路公社）等二箇所の完成を図る。  
また、新規事業として長居公園地下駐車場（大阪市道路公社）に着手する。

### 3 指定都市高速道路の建設

#### ① 名古屋高速道路

名古屋高速名古屋小牧線等九路線四三・三

表11 平成11年度指定都市高速道路完成予定路線

道路名	事業主体	区間	延長
広島高速3号線	広島高速道路公社	仁保JCT～宇品	2.6km
北九州高速1号線	福岡北九州高速道路公社	横代～長野	1.5km

表12 平成11年度指定都市高速道路新規着手路線

道路名	事業主体	区間	延長
広島高速2号線	広島高速道路公社	温品～仁保JCT	5.9km

kmの事業を推進する。

#### ② 福岡北九州高速道路

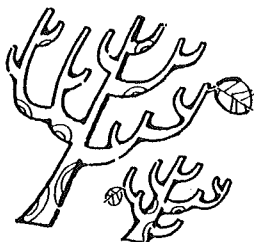
福岡高速道路は、福岡高速五号線等継続三路線二五・八kmの事業を推進する。

また、北九州高速道路では、北九州高速五号線（戸畑大谷線）等継続二路線九・一kmの整備を推進し、うち、北九州高速一号线（長野～横代）一・五kmの完成を図る。

#### ③ 広島高速道路

広島高速四号線（広島西風新都線）等継続三路線九・八kmの整備を推進し、うち、広島高速三号線（広島南道路）二・六kmの完成を図り、また、新規事業として広島高速一号线（府中仁保道路）五・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、市町村道約九七万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。

このような背景のもとに平成一一年度は、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、効率的な地方道整備の推進を図るために要する事業費を、表2のとおり計上している。

## 二 地方道整備の現況

都道府県道及び市町村道は、高速自動車国道や一般国道等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、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、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

縄田 正※  
藤森 祥弘※※

く残されているなど、都道府県道は六一%、市町村道においては一五%（一車線改良含み四九%）にとどまっている（表3）ことから、地方道の早急な整備を行う必要がある。

## 三 地方道補助事業の重点的な推進

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、地方道の整備に対する補助は、全国的な観点から重点的な支援が必要な一部の地方道事業に対して実施している。

具体的には、国としての支援を行う必要がある事業としては、次の四つの要件のいずれかに該当するもので、整備効果の高い事業に対して重点的に支援を行っている。

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）

〔地方道補助事業の四つの要件〕

- ① 国の直轄事業に関連する事業  
直轄国道とともに広域ネットワークを形成する道路、高速道路のインターチェンジへのアクセスとなる道路、一般国道と重要拠点を連絡する道路 等
- ② 国家的な事業に関連する事業  
国民体育大会等の国家的事業に関連して必要となる道路、特別立法等の国の法律に基づき国の特定地域の支援に必要な道路 等
- ③ 先導的な施策に係る事業  
中心市街地の活性化等の国としての先導的な施策の実現に関連する道路、高度情報化社会の早期実現と良好な都市空間の形成を図る電線共同溝 等
- ④ 短期間に集中的に施行する必要がある事業  
空港等の交通拠点施設の開設に併せ短期集中的に施行する必要がある道路、渋滞対策等緊急の課題を解決するため短期集中的に施行する必要がある道路 等

表2 平成11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	3,902	0.97	656	0.97	364	0.95
	事業費	7,554	0.97	1,167	0.97	438	0.94

		離島	伸率	奄美	伸率	合計	伸率
地方道	国費	291	1.03	79	1.00	5,293	0.97
	事業費	525	1.06	126	1.00	9,810	0.97

(注) 地方道路整備臨時交付金を含む。

表3 地方道の整備状況（平成9年4月現在）(km)

	実延長	改良済		舗装済	
		延長	%	延長	%
都道府県道	127,663	78,039	61.1	68,298 (120,138)	53.5 (94.1)
市町村道	965,074	140,699 (475,947)	14.6 (49.3)	156,472 (684,652)	16.2 (70.9)
国道	53,356	47,047	88.2	46,677 (52,627)	87.5 (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。

#### 四 事業の計画性・透明性の確保

計画的・効率的な道路の整備を図り、道路事業の透明性を確保するため、地方公共団体は自らの発意により、各道路管理者の協力の下で、高速自動車国道、一般国道、都道府県道、市町村道及び街路を対象として、今後一〇年間に実施を予定している事業を明らかにした「道路の整備に関するプログラム」を策定中である。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 平成一一年度新規事業

○地域連携強化支援道路事業の拡充(図2)

地域の効率的な整備を推進するため、「地域連携強化支援道路事業」を拡充し、地域道路整備計画を踏まえ、地域の特性や課題に対応して地域自らの発意に基づく計画(地域連携強化計画)を複数市町村が作成し、その計画に位置づけられた道路の整備を計画的・総合的に支援する。具体的には、地域連携の強化等により公共・公益施設の共同利用・整備等地域住民等の利便性の向上、地域の特色を活かした産業の振興等

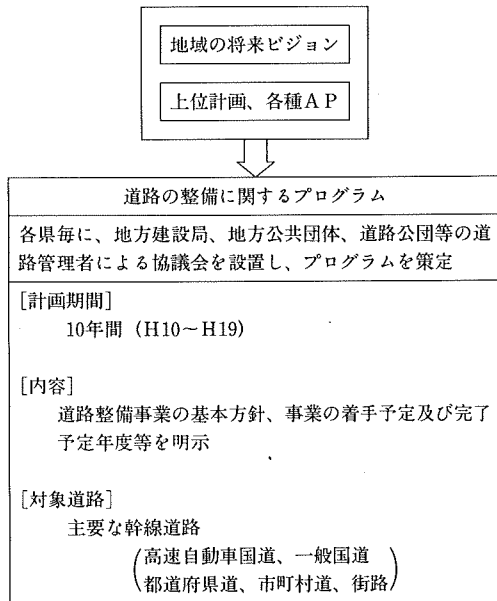


図1 道路の整備に関するプログラムのスキーム

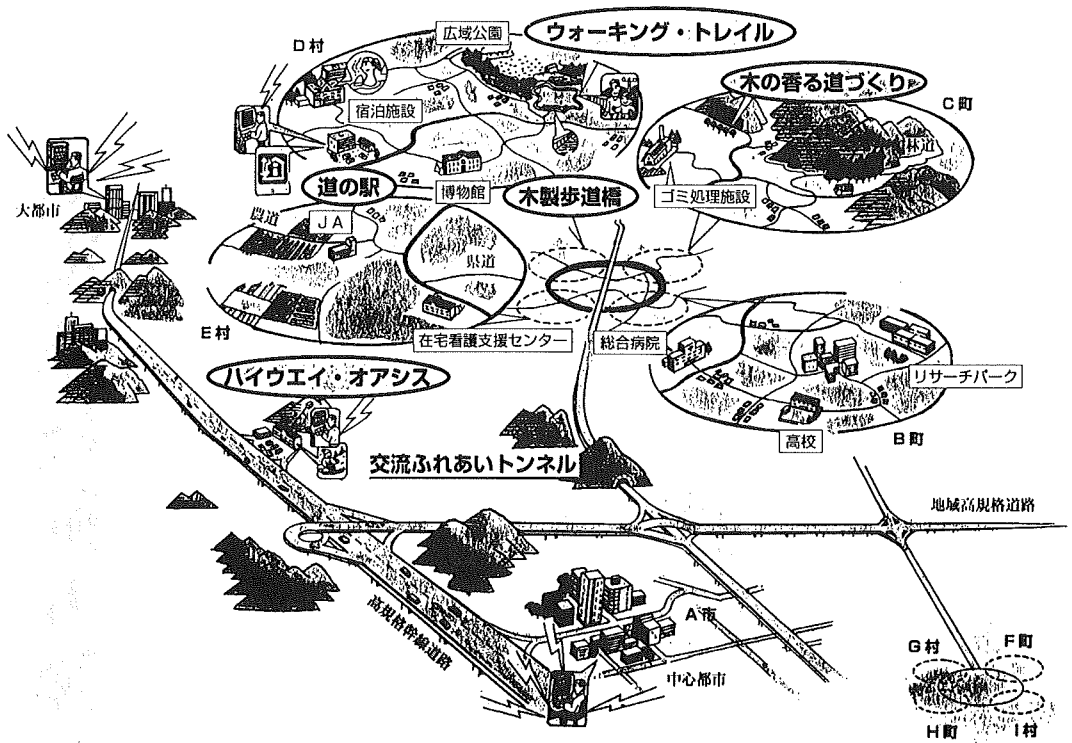
#### 六 おわりに

を支援する従来の事業を「広域行政支援型」と位置付け、地域固有の魅力ある観光資源を活用した観光による地域づくりを支援する事業を「観光周遊支援型」として新たに追加する。

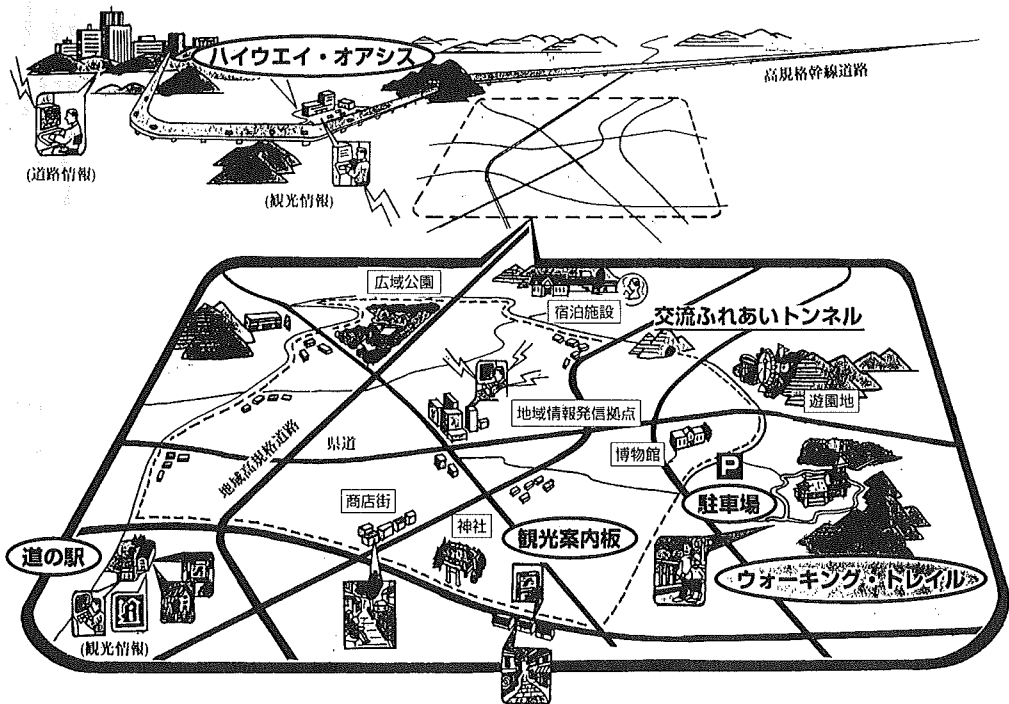
六 地方道の整備は、道路管理者が自ら行う地方単独事業と国として必要な支援を行う補助事業との組み合わせにより行われるが、昨今、国と地方の関係が厳しく問われ、その役割分担を明確にする必要があることから、国としての支援の範囲を、先に述べた四つの要件により明らかにしたうえで推進しているところである。

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



地域連携強化支援道路事業（広域行政支援型）



地域連携強化支援道路事業（観光周遊支援型）

図 2

# 新道路技術五箇年計画について

松崎 薫

はじめに

いつの時代でも社会・経済の発展を支えてきたのは技術革新であり、新たな技術の開発がより豊かな生活を実現してきた。

道路に関しても、新たな社会を見通した技術研究開発が社会の要請に応える道路整備の推進を支えてきた。

現在、我が国の経済は極めて厳しい状況にあり、将来にわたり夢と希望を持てるような二一世紀型社会の構築に資する対策の推進が緊急の課題となっている。特に、未来都市の交通と生活を先取りするプロジェクトや安全・安心、ゆとりの暮らしを創るプロジェクト等未来を先取りするモニユメントとなるプロジェクトにおいて、道路整備に対

する期待と役割は大きい。

また、年間一万人程度に達する交通事故死者、一・二兆円にものぼる渋滞による損失、世界経済のグローバル化の進展による国際的な競争時代の到来に対し我が国の競争力に影響を与える高コスト構造などの社会問題を解決し、社会の要請に応えるためには、道路整備の効率的な推進が不可欠であり、道路整備を支える技術研究開発を積極的に推進する必要がある。

このため、顕在化している社会問題を解決し活力ある社会を築くことを目的に、五箇年間の技術研究開発の枠組みとして、平成一〇年一月、新道路技術五箇年計画が策定された。

新道路技術五箇年計画においては、

①道路と生活の安全・安心の向上（安全・安心

な社会をめざして）

②道路環境の改善（良好な環境の保全・形成をめざして）

③道路交通の効率性の向上（高コスト構造の是正で活力ある社会をめざして）

④道路事業の効率性の向上（社会資本の効率的な形成と活用をめざして）

⑤アカウンタビリティの向上

を指すべき目標として明確に定義し、この目標実現のために必要な技術研究開発を効率的、効果的に推進していく。

## 一 新道路技術五箇年計画策定の背景

(1) 技術研究開発の現状

建設省道路局は、平成五年に道路技術研究の開



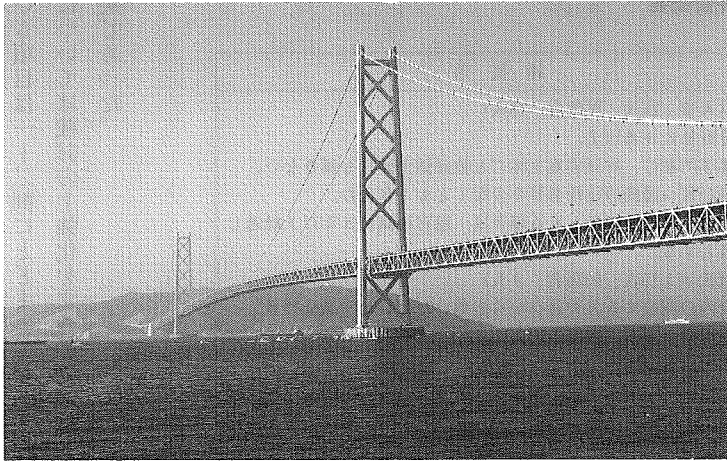


写真1 明石海峡大橋  
世界最長3,911mの吊り橋、平成10年4月開通

発、導入プログラムとして道路技術五箇年計画(以下、「前道路技術五計」という。)を策定した。そして、この計画に基づき、これまでの道路整備を支えてきた技術の蓄積を踏まえつつ、新たな可能性への挑戦を掲げ、メンテナンスフリー化、無人化や省人化を図る技術をはじめとする新たな技術の開発に積極的に取り組み、開発成果の導入、普及を図ってきた。

このような技術研究開発に対する取り組みの成

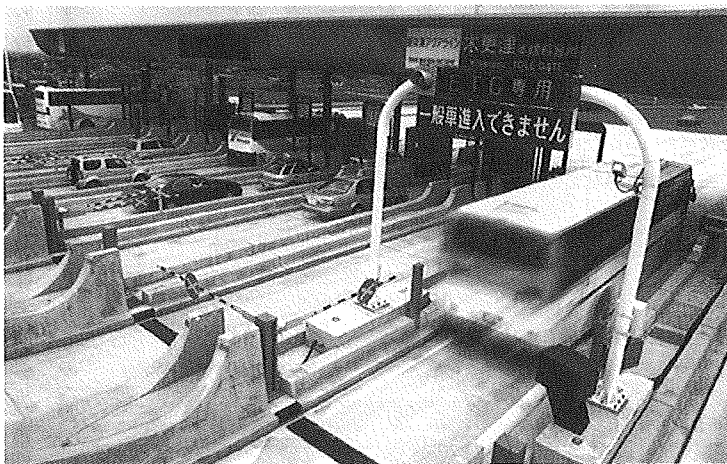


写真2 ノンストップ自動料金収受システム(ETC)

果は、道路整備を通じて社会に還元されている。例えば、平成一〇年に開通した明石海峡大橋(写真1)には、世界最長の橋を建設するために、かつてない高強度のケーブルや水中不分離コンクリートといった新材料、高精度の耐震・耐風設計など数えきれない新技術が駆使されている。

また、情報通信技術を用いて、交通事故、渋滞、環境負荷の増大といった現代の道路交通問題の解決を図り、二一世紀の新しい社会や暮らしを実現す

る技術として期待されているITSの分野では、いち早く実用化された道路交通情報通信システム(VICS)の普及が進み、ノンストップ自動料金収受システム(ETC、写真2)もサービス開始間近になっている。

## (2) 前道路技術五計の評価

新道路技術五箇年計画の策定にあたっては、その方向性を明確にするため、前道路技術五計における技術研究開発の成果や推進方法について、国内外の学識経験者等による外部評価を実施した。

評価は、七三の技術研究開発テーマを、①情報・ITS、②環境、③舗装、④橋梁上下部工・耐震耐風、⑤トンネル・地下空間・地盤探査、⑥コンクリート・材料、⑦防災、⑧施工・機械、⑨塗装の九分野に分類して、それぞれの分野を専門とする学識経験者や民間技術者等により五段階評価を基本に実施された。

評価の概要を表1に、評価の結果を表2(42ページ参照)に示す。

評価の結果、五段階評価の平均値は、成果に関して三・八、推進方法に関して三・四、総合評価で三・八であり、一定の評価を得ている。しかし、成果に関しては、実用性について約六割のテーマが四ポイント以上、達成度や発展性についても約四割が四ポイント以上となっているのに対し、推進方法に関しては四ポイント以上の評価を受けて

表1 前道路技術五計の評価概要

○評価者

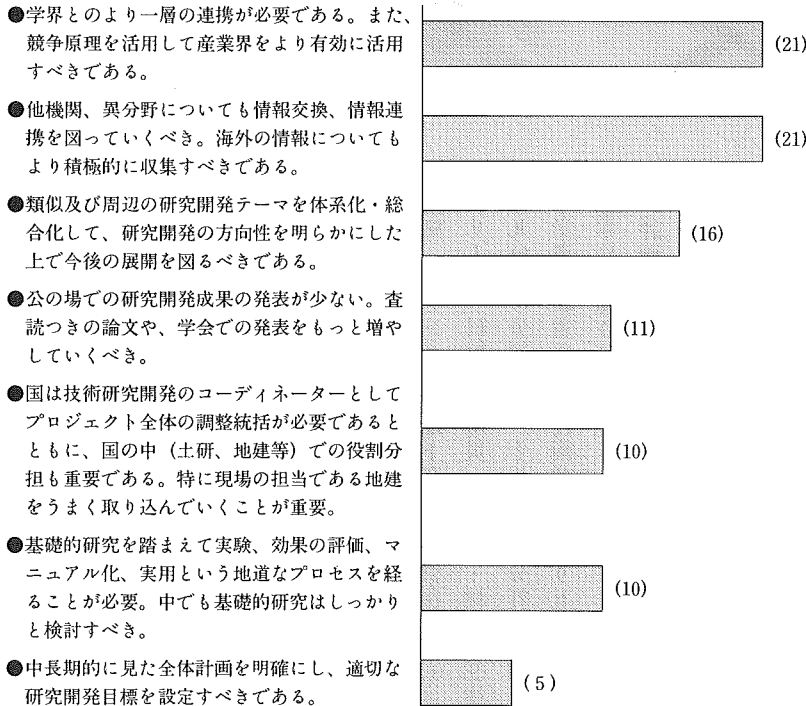
	評価者
学識経験者等による評価	43人（大学：24人、民間者：19人） ・各分野毎に3名以上。 ・外部専門家等、評価実施主体にも被評価主体にも属さない。 ・各分野毎に民間の技術者等を少なくとも1名含む。 建設省OBを評価者とする場合は、退官後概ね5年以上経過した者とする。
(社)土木学会の推薦者による評価	24人（大学：15人、民間者：9人） ・学会内の関連する各委員会から推薦いただいた学識経験者
海外の学識経験者等による評価	23人（大学：6人、官等：17人） ・情報・ITS、舗装、橋梁の3分野の学識経験者
	計：90人

※技術研究開発研究テーマのうち「低濃度脱硝技術」は低濃度脱硝技術評価委員会技術開発検討部会により評価

○評価項目

項目	評価内容等
研究開発成果	達成度、実用性、発展性（5段階評価）
推進方法について	プロセス、研究体制、産学官等の役割分担、情報収集状況、研究成果の公開・PR（5段階評価）
今後の取り組むべき方向	継続の必要性、今後の目標、技術研究開発体制、技術研究開発参加者の役割分担
総合評価	上記を含めた総合的な評価
道路分野における技術研究開発全般についての意見	上記に関わらず自由意見を記述

表3 道路分野における技術研究開発全般についての意見



( )内は、回答人数。複数回答あり。

果であった。  
いる項目は二割にとどまってお  
については検討の上強化をする  
必要があるとの結果であった。

りまとめた結果は表3のとおり  
であった。  
なお、五段階評価とあわせて  
頂戴した意見を取り

表2 前道路技術五計の評価結果

	技術研究開発テーマ	評価者計	研究開発成果			研究開発の推進方法					総合評価
			達成度	実用性	発展性	プロセス	体制	役割	情報	PR	
1	ノンストップ自動料金収受システム	11	4.7	4.8	4.3	3.6	3.9	3.0	4.6	4.4	4.7
2	路車間情報システムの実用化・普及とその応用	10	4.0	4.1	4.3	3.0	3.0	3.0	3.4	3.4	4.1
3	空車状況を加味したインテリジェントな駐車場案内システム	7	3.9	4.1	3.6	3.3	3.1	3.2	3.5	2.7	3.4
4	道路交通情報の高度化	7	3.3	4.1	4.0	3.5	3.2	3.2	3.3	3.5	3.4
5	自動運転システム	10	4.2	3.0	4.1	3.7	3.4	2.7	3.9	4.4	4.3
6	複合最適経路内システム	8	3.0	4.1	4.0	2.9	2.8	2.9	3.3	2.1	3.1
7	新物流システム	10	3.4	3.9	3.9	3.1	3.3	3.3	3.4	3.1	3.5
8	高度情報通信技術を用いたロジスティック高度化技術	7	3.3	4.5	4.1	3.3	3.3	3.6	3.4	2.7	3.4
9	走行車両のモニタリング	7	3.7	4.6	3.0	3.7	3.6	3.4	3.8	2.8	4.0
10	歩行者等への情報提供システム音声や磁気誘導等を利用した視覚障害者誘導	8	3.4	4.1	3.3	3.0	3.1	3.0	3.4	3.0	4.0
11	高機能インテリジェント道路照明	7	3.9	4.0	3.4	3.1	3.4	3.6	3.4	3.1	3.8
12	道路標識・表示装置の高度化	8	4.0	4.1	3.4	3.4	3.6	3.8	3.6	3.1	3.9
13	新型防護柵の開発	7	4.0	4.1	3.1	3.6	3.6	3.4	3.5	3.4	3.9
14	新型遮音壁	7	4.4	4.0	3.9	3.8	3.7	3.7	3.4	3.7	3.9
15	高架裏面等への吸音板の設置技術	6	3.6	4.0	3.6	3.0	3.6	3.1	3.3	3.3	3.6
16	道路空間を活用したエネルギー活用技術	7	4.0	3.7	3.6	3.6	3.7	3.4	3.5	2.7	3.6
17	低濃度脱硝技術	*	5.0	4.0	5.0	5.0	4.0	5.0	4.0	4.0	5.0
18	生態系に配慮した道路技術	6	4.2	3.7	3.5	3.5	3.2	2.8	3.2	4.6	3.7
19	景観シミュレーション技術	6	4.5	4.0	3.3	3.8	3.8	3.5	3.3	4.5	4.5
20	道路空間における特殊緑化技術	6	4.0	3.7	3.3	4.2	3.7	3.5	3.2	3.5	3.8
21	アスファルト・コンクリートの再利用技術	5	3.8	4.0	4.0	3.8	3.5	2.3	3.5	3.8	4.0
22	舗装材料としての利用に適したリサイクル材料	8	3.3	3.3	3.6	2.3	2.3	2.3	1.8	2.3	3.0
23	長寿命化舗装	5	2.6	2.4	3.4	2.8	2.3	2.0	2.8	2.0	2.3
24	排水性舗装	8	4.3	4.1	4.4	4.0	3.5	3.8	3.5	4.0	4.5
25	舗装管理システム	5	2.6	2.6	4.0	2.5	2.5	2.3	2.8	2.3	2.8
26	歩行者に優しい舗装材料	5	3.0	2.8	3.2	3.5	3.3	3.0	2.3	2.8	3.0
27	舗装施工の自動化システム	8	4.9	4.1	4.6	4.3	4.3	4.0	3.7	3.5	4.7
28	凍結抑制舗装	5	2.8	3.0	3.2	3.0	3.0	2.8	2.8	3.3	3.0
29	省エネルギー型道路融雪技術	4	3.5	4.0	4.3	3.3	2.7	3.7	3.0	3.3	3.7
30	橋梁上部構造のグレードアップ	6	3.8	4.2	4.3	4.2	4.0	3.7	3.6	3.3	4.5
31	橋梁マネージメントシステム	11	3.7	3.4	3.9	2.8	3.3	2.8	2.2	3.3	3.7
32	超長大橋の耐震設計技術	10	3.5	4.1	4.1	3.7	3.5	2.7	3.4	3.3	4.0
33	橋梁下部構造の計測・診断・補強技術	11	3.7	3.7	4.1	3.8	3.7	3.2	3.2	3.6	3.9
34	自然環境への影響を最小にする橋梁建設技術	6	2.5	3.2	3.7	2.8	2.8	2.8	3.0	2.2	3.0
35	大水深基礎の設計・施工技術	10	3.6	3.8	4.2	3.3	3.8	3.4	3.6	3.6	4.1
36	超長大橋の耐震設計技術	10	3.5	3.8	4.3	3.5	3.8	3.7	3.6	3.8	4.3
37	大地震時にも確実に利用できる道路施設の耐震技術	6	4.0	4.5	4.0	3.3	3.3	3.4	3.5	3.3	4.5
38	免震橋梁技術	11	4.2	4.2	4.5	4.2	3.8	3.3	4.2	4.3	4.5
39	トンネル内の安全性の向上	5	3.2	4.2	4.0	3.4	3.0	3.0	3.0	3.4	3.8
40	トンネル技術の高度化	6	4.0	4.2	3.8	4.0	3.7	4.2	3.3	4.0	4.2
41	山岳トンネル建設の安全技術	6	4.7	4.7	4.2	4.3	4.3	4.7	4.0	4.2	4.5
42	大水深・大断面・異形断面等のシールドトンネル	6	4.3	4.5	4.5	4.2	4.0	4.2	3.5	3.7	4.3
43	地下空間情報の3次元処理・表示システム	5	3.0	2.8	3.4	2.4	3.2	3.2	3.0	3.4	2.8
44	大水深海底地盤探査技術	4	4.0	3.5	3.3	3.8	4.3	4.0	3.3	3.8	4.0
45	長大トンネルの耐震技術	6	3.4	3.4	3.8	3.7	4.0	3.8	3.0	3.8	3.8
46	コンクリート構造物の高信頼性補修技術	5	4.0	4.6	4.2	4.0	3.2	1.8	3.0	3.2	4.2
47	長寿命コンクリート	5	3.6	3.8	4.0	3.8	3.4	3.0	3.2	2.8	3.6
48	コンクリート構造物の劣化診断・評価・対策技術	5	3.6	4.2	4.2	3.6	3.2	3.0	3.2	2.8	4.5
49	省エネルギー型道路資材の開発・利用技術	5	4.0	4.8	4.8	3.6	3.0	2.8	3.2	2.6	4.6
50	鉄やコンクリートに代わる新たな道路構造物材料	5	3.4	3.0	3.8	3.6	2.4	2.4	2.8	2.2	3.4
51	高強度コンクリートの利用技術	5	4.0	4.0	4.0	3.8	3.2	2.8	3.6	3.4	3.8
52	高流動コンクリートの利用技術	5	4.2	4.2	4.2	3.8	3.6	3.6	3.4	3.0	4.5
53	新時代に対応した道路のり面対策工法	6	3.8	4.3	3.3	3.2	3.6	3.3	3.5	4.0	3.8
54	道路周辺における災害防止工法	5	3.8	4.4	3.4	3.6	3.5	3.4	3.3	3.6	4.0
55	道路周辺斜面の災害危険性の調査観測手法	6	3.7	3.8	4.7	3.7	3.4	3.5	3.3	3.2	3.8
56	人に優しい道路空間の地震防災技術	7	3.1	3.3	2.7	3.6	3.2	3.0	3.0	2.2	3.5
57	地震早期検知・情報伝達システム	7	3.3	3.3	3.6	3.3	3.8	3.4	2.7	3.3	3.2
58	新しい地盤液状化対策技術	6	4.0	4.4	3.0	3.3	3.6	3.0	3.8	3.8	3.5
59	路上工事縮減のための工法・材料	9	3.7	3.8	3.7	3.6	3.3	3.3	3.6	2.9	3.9
60	プレキャストコンクリートを用いた施工技術	9	4.0	4.2	4.3	4.0	4.0	3.6	3.8	3.4	4.1
61	建設発生土の高度処理・高付加価値化技術	9	4.2	4.1	3.8	3.8	3.9	3.3	3.7	4.2	4.2
62	土工の情報化施工システム	9	3.9	3.9	3.9	3.7	3.7	3.8	3.0	3.3	3.9
63	ユニット道路	9	2.0	2.0	2.1	3.0	2.9	3.6	2.3	2.2	1.7
64	メカトロニクスを活用した駐車場施設の高度化技術	9	3.8	3.8	3.3	3.4	3.3	3.1	3.3	3.2	3.6
65	維持管理作業ロボット	9	4.3	4.0	4.3	3.8	3.7	3.6	3.6	3.7	4.1
66	建設機械の低騒音化・低振動化技術	9	3.4	4.0	3.1	3.2	3.4	3.3	3.4	3.0	3.4
67	機械化施工の安全技術	9	4.1	4.1	3.9	4.0	4.1	4.0	3.9	3.8	4.2
68	事故処理用小型高性能レッカー車	9	4.3	4.1	3.1	3.9	3.1	2.7	3.1	2.9	3.9
69	除排雪システム（除雪機械の自動化）	9	4.4	4.7	4.1	3.8	3.9	3.8	3.6	3.6	4.5
70	凍結防止剤散布技術の高度化	9	3.7	3.7	3.3	3.4	3.6	3.3	3.1	3.2	3.3
71	長寿命・高耐食性塗料	4	3.5	4.3	3.8	3.6	3.6	3.3	3.8	2.8	3.5
72	高耐久性被膜塗料・高耐食性剛材の普及	4	3.3	3.3	3.5	2.5	3.3	3.5	3.7	3.3	3.0
73	環境にやさしい塗料	4	4.0	3.8	3.5	3.5	3.8	3.3	3.7	3.3	4.0
			3.7	3.9	3.8	3.5	3.4	3.3	3.3	3.3	3.8

※1 上表の点数は、各評価項目の五段階評価（高い～低い、十分に適切～不適切）をそれぞれ点数に置き換え、全評価者の平均をとったもの。

※2 : 4点以上 : 3点以上4点未満 : 3点未満

※3 17, 低濃度脱硝技術の評価は低濃度脱硝技術評価委員会技術開発検討部会による（上表\*印）

## 二 新道路技術五箇年計画における基本方針

### (1) 基本的な考え方

道路は、社会、経済、生活を支える最も基本的な社会基盤である。この道路の価値を最大限に引き出して活用するには、社会ニーズに基づき展開される道路政策と一体になって技術研究開発を進めていくことが必要である。このため、建設省道路局と土木研究所は、活力ある社会を築く新しい道路技術政策として、新道路技術五箇年計画を策定した。

この計画においては、維持管理を含む道路整備のみに着目するのではなく、道路の利用や運用形態にも着目し、道路を造る視点と道路を使う視点の両面からの技術研究開発に取り組みとともに、人文・社会科学を含めた総合的な観点からの技術研究開発に取り組み、社会ニーズに的確に応える道路技術の研究開発を推進する。

### (2) 国の責務を果たすための技術研究開発

道路政策の一環として技術研究開発を効率的に展開するにあたっては、技術研究開発の目標を国民に明確に示すとともに、研究開発の必要性、内容、実施方法等についてわかりやすく説明することが重要である。このため、新道路技術五箇年計画においては、国の責務を果たすための技術研究

開発分野を明確にした上で、研究開発のマネジメントを適切に実施していく。

国の責務を果たすための技術研究開発の代表的な例は以下のとおりである。

#### ① 国土管理に関する分野

従来の公物管理にとどまらず、計測、情報、通信等の先端技術を活用して、危機管理や国土管理等に必要な情報を一体的に収集、管理、分析、評価する等の技術研究開発

#### ② 道路政策の決定に密接不可分な分野

政策の企画立案に際し技術研究開発成果そのものを政策とするものや、政策の実施に際し技術研究開発成果が政策の実効性を左右する等の技術研究開発

#### ③ 技術基準の策定に必要な分野

技術基準やガイドラインを策定するために必要となる技術研究開発

#### ④ 社会ニーズの把握から成果の検証までを一貫して行う必要のある分野

個々の要素技術を集大成したプロジェクト全体を扱う技術研究開発や多大な時間と費用を要しリスクの観点から民間等では実施が困難な技術研究開発

#### ⑤ 国際貢献や国際交流を求められている分野

国際的な基準化に必要な技術研究開発等

#### (3) 技術研究開発テーマ

新道路技術五箇年計画の目標は、現在の社会が抱える様々な課題に挑む技術を研究開発すること、よりよい社会を築くことである。

このため、道路に対する社会の期待を、道路と生活の安全・安心 (Safety) の向上、道路環境 (Environment) の改善、道路交通の効率性 (Efficiency) の向上、道路事業の効率性 (Efficiency) の向上の四つに類型化し、これらの道路に対する社会の期待に応えるため、技術研究開発を通じて解決を図るべき課題を以下のとおり抽出した。

また、近年、施策や事業の必要性や目的、内容などを分かりやすく国民に説明するとともに、国民のニーズや満足度を道路の施策や事業に反映するための仕組みの整備が求められていることから、アカウントビリティ (Accountability) を向上させるための手法に関する研究開発にも取り組む。

#### ○道路と生活の安全・安心の向上

→安全・安心な社会をめざして

#### 課題1…交通事故を減らす (図1)

我が国の交通事故死者は、年間約一万人程度に達している。また、交通事故の発生件数は、増え続け、交通事故による社会的・経済的な損失は年間約四兆四千億円 (総務庁調べ) と試算されている。また、全人口の一五%の高齢者 (六五歳以上) が交通事故死者の三三%を占めてお

り、高齢者の交通事故が深刻化している。  
 課題2…災害の影響を少なくする(図2)  
 我が国の国土管理においては、厳しい地形・気象条件のため、災害に対する安全性の確保が常に重要な課題となっている。道路についても、地形的な制約から、急峻な地形に沿って建設せざるをえなかった箇所が多くあり、地域によっては、通行止めの影響が深刻なものとなっている。

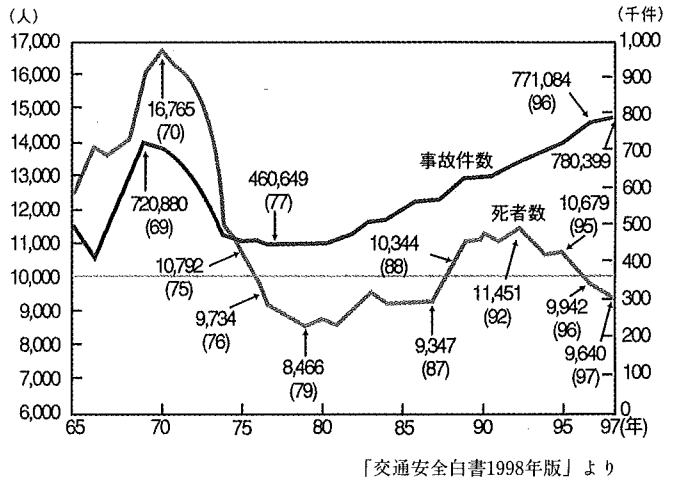


図1 道路交通事故による死者及び事故件数の推移

また、世界有数の地震国である我が国では、道路構造物についても多くの地震被害を経験してきており、合理的かつ確実に耐震安全性を確保することが求められている。  
 課題3…雪国の交通をまもる(図3)  
 我が国は、世界でも類を見ない多雪地帯であり、雪国が国土の約六割を占め、そこに約二、八〇〇万人が暮らしている。雪国の生活を豊かにし、雪国の魅力を向上させる上で、道路交通の

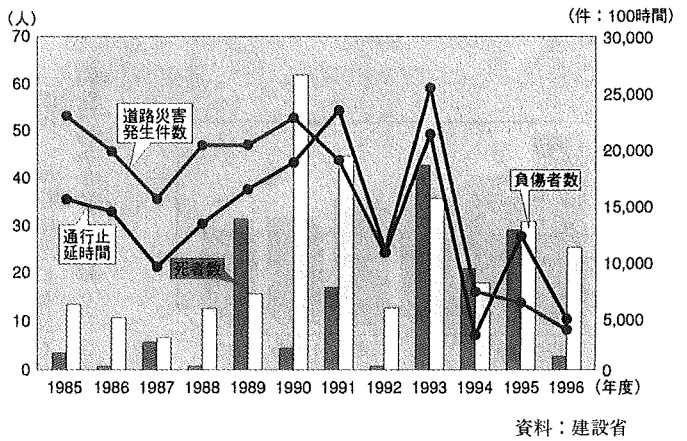


図2 道路災害の発生状況

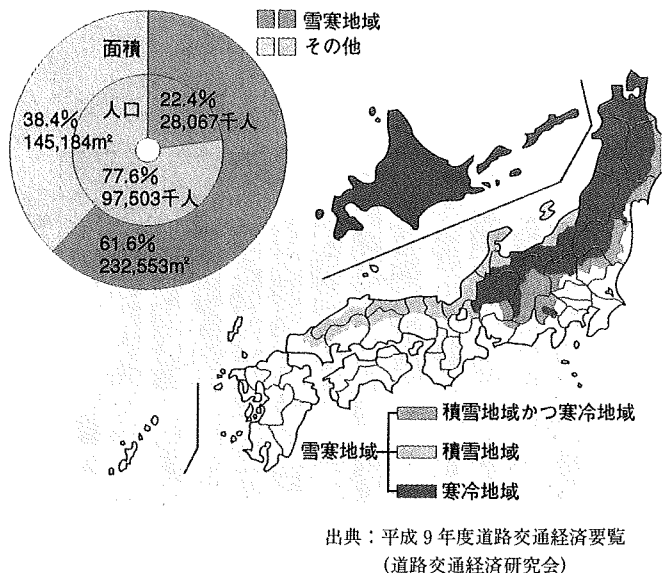


図3 寒雪地帯の面積と人口

役割は極めて重要であり、円滑で安全な冬期交通の確保が求められている。  
 ○道路環境の改善  
 良好な環境の保全・形成をめざして  
 課題4…地球と自然をまもる  
 我が国は、四季折々の変化に富んだ多様な自然に恵まれており、このような自然環境は我々を含めた生き物全ての営みを支える基盤である。

道路整備に際しても、自然環境への影響に配慮し、道路整備によって減少した自然環境の回復を行ったり、代償措置を講じていくことが必要である。

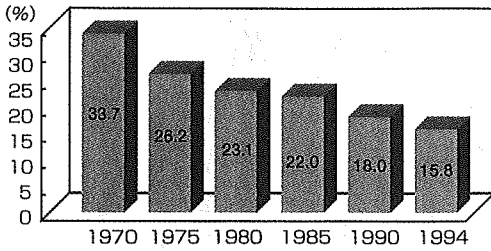
課題5・・健康的な生活をまもる

便利な生活を追い求めた結果、自動車交通は増大し、排出ガス、騒音、振動による沿道の生環境の悪化が大きな問題となっている。また、地球温暖化ガスについても我が国では二酸化炭素排出量の約二割以上が運輸部門で排出されており、自動車交通はそのうち約九割をしめる排出源となっている。

	旅行速度 (km/h)	
	沿道計	人口集中地区
全国	36.7	21.4
関東臨海	26.1	19.6
東京23区	16.7	15.7

渋滞による国民1人当たりの損失時間  
42時間/年

図4 一般国道の平均混雑時旅行速度



注) 輸送効率=トンキロ/能力トンキロ  
資料) 運輸省貨物流通局資料による

図5 小型貨物車の積載効率の低下

○道路交通の効率性の向上  
↳高コスト構造の是正で  
活力ある社会をめざして

課題6・・渋滞を減らす(図4)

我が国では、都市部を中心に深刻な渋滞が発生しており、東京二三区内の国道(ピーク時)では平均走行速度はマラソンランナー並の速度になっている。また、全国で発生する渋滞によって失われる時間は一二兆円に相当すると試算されている。

課題7・・物流の効率化を図る(図5)

国内の貨物輸送における自動車輸送の割合は約五三%となっており、さらに増加する傾向に

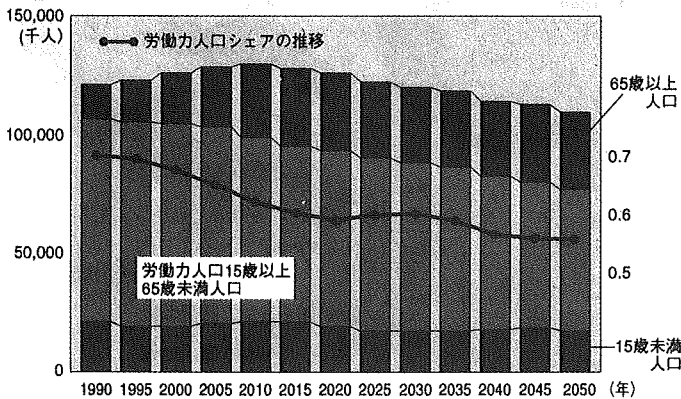


図6 高齢化と労働人口の予測

○道路事業の効率性の向上  
↳社会資本の効率的な形成と活用をめざして

ある。また、近年の物流サービスにおいては、輸送の多頻度・小口化等の影響により、貨物自動車の積載率が大きく低下し、物流コストに占める輸送費の割合が増大している。

また、国境をこえたコンテナの移動を確保するため、車両の大型化への対応が求められている。

課題8…社会資本を次世代に引き継ぐ(図6)

我が国の道路資産の多くは高度成長期に集中的に整備されており、その老朽化は、今後、急速に進展すると予測されている。また、我が国社会は急速に高齢化が進みつつあり、投資余力の減少が懸念されている。このような情勢の中で、健全な道路資産を次の世代に引き継ぐことは国の責務である。

課題9…社会資本を効率的に形成する

経済構造改革など従来の仕組みの見直しが進む中で、公共事業に対しては、事業そのものの必要性や事業執行の効率性、透明性に関する厳しい批判が寄せられており、社会資本を取り巻く状況は大きく変化している。また、道路を取り巻く環境も、目的と効果を十分確認して投資を判断する時代へと移行してきている。このような変化に対応し、効率的な道路整備を推進することが求められている。

新道路技術五箇年計画では、技術研究開発を通じて以上の課題の解決を目指す。

また、研究開発自体を効率的に推進するため、研究開発目標の実現性や研究開発の汎用性といった観点から、テーマを重点化し、五箇年間に於いて優先的取り組みしていく。

新道路技術五箇年計画における技術研究開発の体系は図7に示すとおりである。

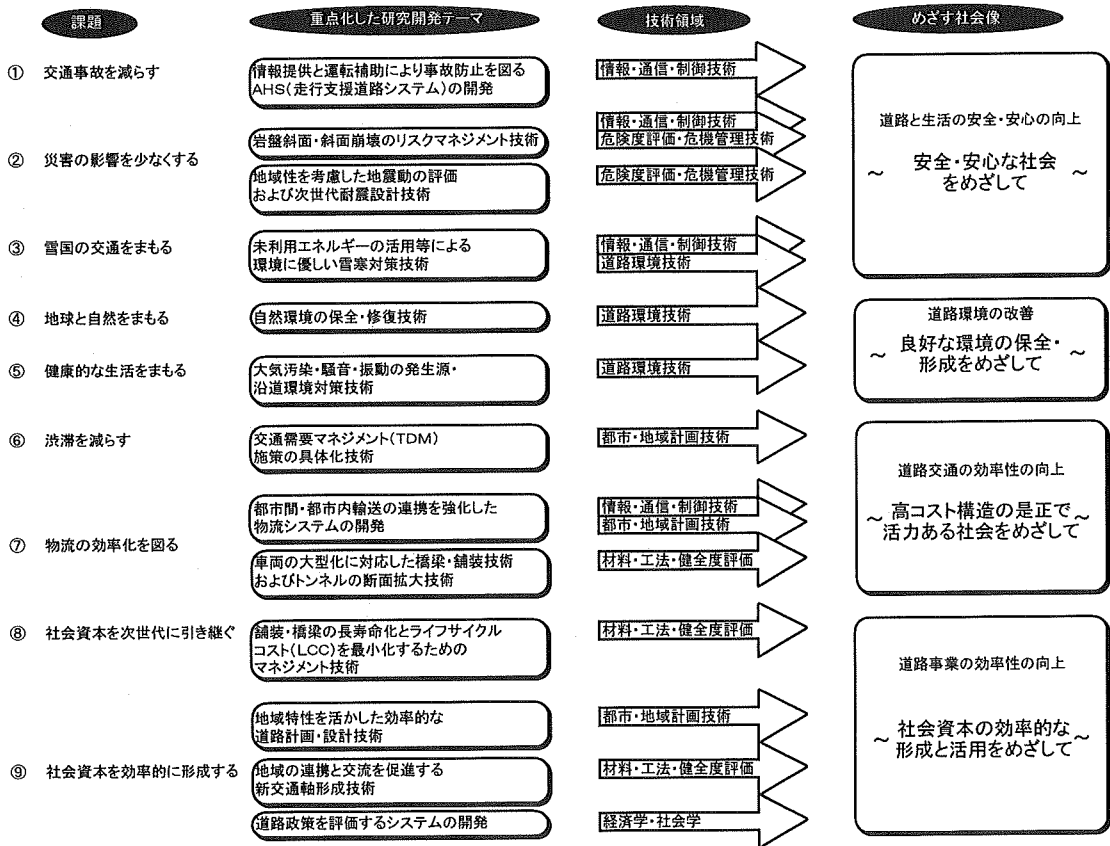


図7 新道路技術五箇年計画の研究開発テーマ



### 三 新道路技術五箇年計画における技術開発の推進方策

(1) 産学官の道路技術研究開発活性化のための新しい仕組み（技術研究開発基本策定）

技術研究開発を効率的、効果的に推進していくためには、マネジメントの強化、産学官の適切な役割分担と連携強化が必要不可欠である。このため、新道路技術五箇年計画では、技術研究開発に携わる関係者が、開発に関する情報、目標、実施方法、開発成果の実用化・普及方策に関して共通

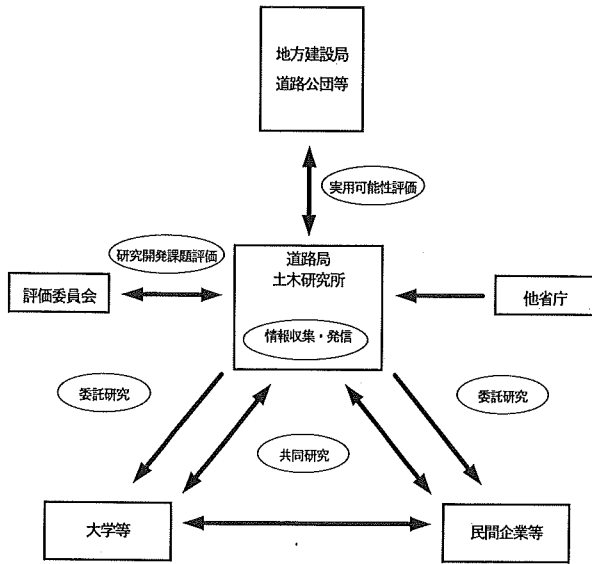


図8 技術研究開発基本協定の実施スキームの例

認識を持ち、効果的かつ効果的な研究開発を推進する仕組みとして、図8に示すような関係者間で事前に基本協定を締結する方法を提唱している。具体的には、建設省道路局及び土木研究所は、民間企業や大学で実施されている技術研究開発の動向等に関する情報収集や自らが行う技術研究開発の情報発信に努めるとともに関係各機関の役割分担を調整、必要に応じて民間企業や大学への委託研究や産学官の共同研究を行い、研究開発の全体の枠組みや方向にそって技術研究開発をマネジメントしていく。

また、地方建設局や道路関係四公団等の道路事業実施者とも認識を共有し、事業実施者が現場で抱える問題を把握した上、これらの問題を解決する技術研究開発を実施するとともに、事業実施者が提供する試験フィールドにおいて、開発された技術の実用性を評価し、その普及を図っていく。

#### (2) 評価の実施

新道路技術五箇年計画で研究開発される重点テーマについては、内部評価と外部評価を実施する。

内部評価は、技術研究開発の進捗状況と途中段階も含めた成果を評価するため原則年二回実施する。評価結果は、研究

開発の継続もしくは中止の判断や予算の配分に反映していくための判断材料とする。

外部評価は、学識経験者や専門家によって構成される評価委員会を設置し、平成一三年度に中間評価、平成一四年度に事後評価を実施する予定である。中間評価は、社会や経済の情勢変化に伴い、重点化したテーマの必要性を評価するとともに、研究開発の推進体制の適切性を評価することと改善すべき点を明確にすることを目的として実施する。また、事後評価は、研究開発目標の達成度及び成果から見た実用性、推進体制の適切性を評価することを目的とする。

### 四 おわりに

新道路技術五箇年計画の策定にあたっては、道路新技術委員会（委員長・中村英夫 武蔵工業大学教授）において審議、助言を賜った。深く感謝するとともに、新たに策定された新道路技術五箇年計画の推進により、安全・安心で活力ある社会が実現されることを期待する。

（道路局国道課道路整備調整室課長補佐）



平成11年度

# 「道路をまもる月間」 推進標語の募集について

道路局道路交通管理課

## 一 はじめに

道路は、昔から人や物資の流れに大きな役割を果たす最も基本的な社会基盤であると同時に、文化や歴史が行き交うコミュニケーションの場でもあります。

近年になると、これらのほかに都市における避難路、火災延焼の遮断空間としての防災スペース、電力、電話、ガス、上・下水道等の収容に必要な収容スペース、良好な市街地を形成する都市スペース、アメニティ等を提供する環境スペース等として位置づけられ、国民生活や経済活動にとって重要な役割を果たしています。

しかし、道路はあまりにも身近な存在であるために、その重要性が見過ごされがちです。このため建設省としては、毎年八月を「道路をまもる月間」として定め、安全で快適な道路環境の保持に努めてきているところです。この「道路をまもる月間」の行事の一環として、国民の皆さんに改めて道路の意義や重要性について考えていただき、道路愛護の普及、高揚を図ることを目的として、「道路をまもる月間」推進標語を募集しています。

## 二 「道路をまもる月間」の経緯

国民共有の財産である道路は、昭和二〇年代後半から道路交通需要の増大に対応するため整備が図られ、昭和二九年度の第1次道路整備五箇年計画の発足を契機に本格化し、国民の日常生活や経済活動に欠くことのできないものとなりました。

そして、昭和三〇年代に入ると、高度成長期を迎え道路交通需要は急激に増大し、所得水準の向上に伴いモビリティに対する要求とともに、道路の意義・整備の重要性・機能の大切さ等に対する国民の関心も高まってきました。

このため、各道路管理者、関係省庁、関係団体の理解と協力を得て、安全で快適な道路環境を保持するため、交通安全施設等の点検と整備を推進するとともに、道路の正しい利用の啓発と道路愛護思想の普及を図り、道路を常に広く美しく、安全に利用する気運を高めることを目的として、第2次道路整備五箇年計画の初年度である昭和三三年度から「道路をまもる月間」を実施しています。

昭和三九年度（第七回）までは、国土建設週間である七月一〇日から七月一六日に合わせて、七月一〇日から八月九日までの一カ月

間実施していましたが、昭和四〇年度（第八回）からは、生徒及び児童にもこの月間の諸活動に参加してもらい、道路愛護の精神をより一層高めてもらうなど、国民一人一人の参加、協力を得るために、比較的参加の機会の得やすい、夏休み期間中である現行の八月一日から八月三十一日までの一カ月間になりました。

平成一一年度も八月一日から八月三十一日までの一カ月間を「道路をまもる月間」として、建設省をはじめ都道府県などの各道路管理者は、関係省庁、関係団体等の協力を得て実施することとしています。

### 三 「道路をまもる月間」推進標語に 応募

道路を安全で快適なものとして保持していくため、道路管理者の日常の努力は勿論のこと、国民一人一人が道路愛護に対する認識を持ち、行動することが必要です。

このような趣旨から、道路に対する意識と愛護精神を高めるため、毎年「道路をまもる月間」推進標語を募集しています。

はじめは、昭和四一年度の第九回目から建設省職員を対象に募集し、優秀作一点、佳作二点を選定していましたが、昭和五十六年度

の第二四回目からは、募集を都道府県、指定市、道路関係四公団に広げて入選作品を優秀作一点、佳作五点としました。

昭和四一年度から平成八年度までに入選さ

れた推進標語は、優秀作三二点、佳作一〇点にのぼり、各年度の優秀作品は「道路をまもる月間」期間中に道路情報板、垂れ幕、横断幕やポスターに掲載するなど各種広報活動

生活の基本を支えてくれる道路。  
でもとても身近すぎて、  
その大切さを忘れてしまいかち。  
8月は「道路をまもる月間」です。  
この機会にもう一度あらためて、  
道路の重要性をみんなて  
考えてみましょう。

●主催／建設省  
●共催／道路情報センター・全国道路利用者会議・財団法人道路交通情報センター・財団法人道路環境研究所

に活用し、本月間の推進に役立ててきました。  
また、平成九年度からは、道路管理者のみならず国民の皆さんに、生活の向上と経済の発展に結びつきを持つ国民共有の財産である道路を安全で快適なものとして維持し、子孫に受け継いでいくという認識にたつていただくために、道路を愛護する気運を高めるといふ趣旨から「道路をまもる月間」推進標語を

広く一般の皆さんから募集しております。

#### 四 平成一一年度「道路をまもる月間」推進標語の募集について

道路は、生活の向上と経済の発展に欠くことのできない国民共有の財産であるにもかかわらず、あまりにも身近であるためにその重要性が見過ごされがちです。そこで、国民の

皆さん一人一人に、道路を愛護する気運を高めていただくことよって、道路を常に広く美しく、安全に維持し、私たちの子孫に受け継いでいくことを目的として、平成一一年度「道路をまもる月間」の推進標語を、「道路は国民共有の、つまりあなたの財産へ常に広く美しく、安全に」をテーマに広く一般の皆さんから募集しています。

### 《募集要領》

- (1) 応募方法  
官製ハガキに標語1点と、氏名、住所、電話番号、性別、年齢、職業を明記のうえ郵送してください。  
○ 宛先/〒102-0082  
東京都千代田区一番町10番6号 一番町野田ビル5階  
道路広報センター  
平成11年度「道路をまもる月間」推進標語 募集係あて  
なお、インターネットでも募集を受け付けています。ホームページの場所(URL)は <http://www.meshnet.or.jp/jartic/hyogo/> です。
- (2) 応募期間  
平成11年3月31日(水)まで(当日必着)
- (3) 発表方法  
「道路をまもる月間」にあわせて、入賞者には直接通知するとともに、機関誌等に掲載します。
- (4) 賞  
最優秀賞(建設大臣賞) 1点  
優秀賞(建設省道路局長賞) 5点
- (5) 問合せ先  
建設省道路局道路交通管理課  
tel 03-3580-4311(内線:3592)

募集作品は、「道の日」実行委員会会長の浅井新一郎さん、元オリンピック・バドミントン選手の陣内貴美子さん、江戸風俗研究家の杉浦日向子さん、放送作家・コラムニストの山田美保子さん、俳優の渡辺文雄さんから五人の審査員によって厳正に審査されます。その結果、最優秀賞一点、優秀賞五点が選定され、「道路をまもる月間」期間中に道路情報板、垂れ幕、横断幕等で活用させていただきます。選定された推進標語の発表は、八月の「道路をまもる月間」にあわせて、入賞者には直接通知するとともに広報誌等に掲載します。また、最優秀賞には建設大臣賞(賞状)を、優秀賞には建設省道路局長賞(賞状)を授与し、併せてそれぞれに副賞を授与します。標語は、募集要領により広く募集しますので、奮って御応募ください。

# 地域とともに歩む 道づくりをめざして

## 山口県土木建築部道路整備課

### 一 はじめに

山口県は、本州の西端に位置し、古くから大陸との門戸として、また本州と九州の結節点として発展してきました。

このように内外に開かれた風土の中で、本県は源平の合戦、大内文化の隆盛、明治維新など、我が国の歴史を彩る数々の舞台に登場するとともに、常に新しい時代を切り拓いてきました。

県土の面積は約六、一〇〇km<sup>2</sup>で、地形的には、中央に中国山地が走り、三方を日本海、響灘、瀬戸内海の海に開かれ、山陽、山陰という二つの顔を持ち、海に山に多彩で美しい自然に恵まれています。気候は概して温暖で、風水害や地震も少なく、全国的にも住み良い県と評価されています。

現在、県内には五六の市町村がありますが、瀬戸内海沿岸部を中心に中小都市が連鎖状に分布し、中核となる都市がないことが課題となっており、その結果、道路網も縦横に必要なになっていきます。

これらの道路のあり方については、「地域住民との関わりの中で考えていく」必要があり、こうした観点を含め、本県の状況を御紹介します。

### 二 道路現況と今後の整備方針

#### 1 山口県の道路現況

本県内の道路は、高速自動車国道が中国縦貫自動車道、山陽自動車道、関門自動車道の三路線、一般国道が一七路線、県道が二五六路線、市町村道が二万三、三八八路線あり、延長等は表1のとおりです。

表1 山口県の道路整備状況 平成9年4月1日現在(単位:km)

道路種別		実延長(km)	整備率(%)	改良率(%)	舗装率(%)
国 道	国管理	452	40.3	100.0	100.0
	県管理	652	75.2	82.5	100.0
	小計	1,104	60.9	89.7	100.0
県 道	主 要	1,216	51.6	60.9	99.2
	一 般	1,505	24.6	32.5	96.9
	小 計	2,721	36.7	45.2	98.0
市町村道		11,496	50.9	50.9	89.0
合 計		15,321	49.1	52.6	91.4

(注)1.市町村道の整備率は、改良済延長で算出したものである。

2.改良率のうち、県道以上は車道幅員5.5m以上のものである。

3.舗装率は簡易舗装を含む。

幹線道路としては、高速自動車国道の三路線を主軸に、山陽側に国道二号、山陰側に国道一九一号、県庁所在地山口市を経てこれらと連絡する国道九号、国道二号を補完する国道一八八号、国道一九〇号があり、陰陽連絡国道として一八七号、二六二号、三二五号、三一六号、四九〇号、四九一号、県内陸部を縦貫する国道三七六号、四三三号等の一般国道があります。

また、主要地方道は、県内各地域の主要拠点を結び、国道と有機的に連絡し、さらに一般県道、市町村道がこれらの国道、主要地方道を補完する形で接続し、道路網が構成されています。

この内、県の管理する道路は二六九路線三三五八kmであり、一四の出先機関（土木建築事務所、土木事務所）で管理していますが、近年の厳しい財政状況により維持管理予算や補修系予算が削減され、道路の維持管理が十分行き届かないのが実情です。

## 2 今後の方針

当県は、昭和六十二年二月に策定された「第四次県勢振興の長期展望」の中で、県づくりを進めるための六つの基本構想の一つとして「県土一時間構想」を掲げて道路整備を推進

し、平成九年度末に概ね達成しました（図1）。

現在、二二世紀への道づくりについては、平成一〇年二月に策定された、二二世紀初頭の二〇一〇年を展望した新しい県政運営の指針となる「やまぐち未来デザイン21」の中で「ジョイフルロード構想」を掲げ、その実現に向けて取り組んでいるところです（図2）。

### ～県土1時間構想とは～

定住と交流の時代を迎える中で、県内各広域生活圏間の連携と交流を強化するため、圏域中心城市と圏域内の市町村を。また、中核都市と他の圏域中心城市を1時間で結ぶとともに、県内各地域から高速道路インターチェンジ(I.C)や新幹線駅までを。さらに、圏域中心城市から空港や重要港湾までをおおむね1時間で結ぶ交通体系の整備をすすめる構想です。

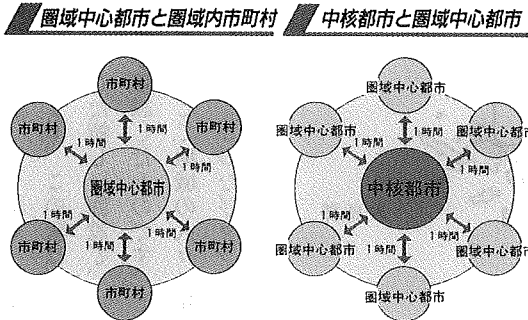
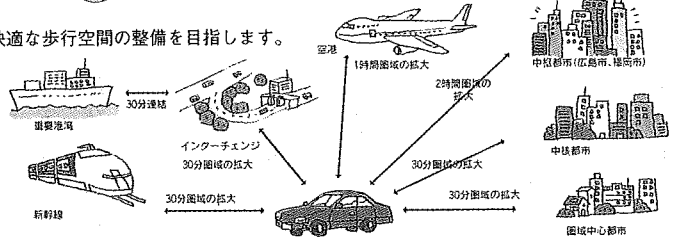


図1

地域間の移動時間の短縮や快適な歩行空間の整備を目指します。

**Joyful Drive**  
交流の拡大を目指します。



**Joyful Walk**

歩行者の立場に立った人やすさい道づくりなど質の充実を目指します。

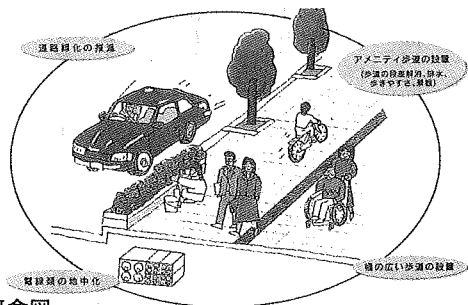


図2 ジョイフルロード構想の概念図

### 三 親しまれる道ゆいVS

#### 1 道の駅

「道の駅」誕生の経緯（発端）をひもといてみますと、平成二年一月に開催された中国地域づくり交流会のシンポジウムの中で、山口県の坂本多且氏（みどりの風協同組合理事長）の「道路に駅があってもよいのではないか」との提案があり、その後、社会実験、シンポジウム及び懇談会で検討が重ねられ、建設省の御尽力により平成五年二月に「道の駅」登録・案内制度が定められたものです。したがって、本県はいわば「道の駅」発祥の地であると誇りに思っております。現在全国で四七〇駅が登録され、本県には一二駅があります。

ここでは、温泉施設が好評の「道の駅」二駅を紹介しましょう。

まず、道の駅「阿武町」は、萩から国道一九一号を島根県方面に約一四km、所要時間約一八分の所にあります。この駅は第一回登録を受け、前述の社会実験も行われた由緒ある「道の駅」です。この温泉は「日本海温泉テールメ阿胡」の愛称をもち、日本海の潮騒に包まれ水平線への落日の見える温泉として、観光客、長距離トラックのドライバー、也或り

人々に愛されています。

もう一方の道の駅「おふく」は、中国自動車道美祿ICから長門方面（国道四三三三三号線）に約一二kmの国道三二六号沿い、所要時間約一五分の所にあります。この駅は平成一〇年四月にオープンした新しい施設で、近くにあった於福温泉を移設したものです。この温泉は「弘法の湯」として地域の人々に親しまれてまいりましたが、このたびマッサージ

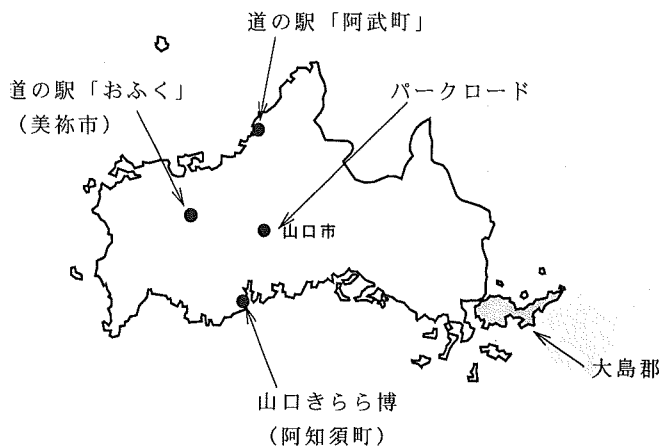


図3

風呂、天然宝石トルマリン温泉、サウナなど最新の施設として生まれ変わりました。この温泉を目的に、遠くは九州からも多くの人々が訪れるようになっております。

#### 2 パークロード

山口市のほぼ中心、県庁前の国道九号と県道宮野大蔵線（旧・国道九号）を結ぶ道路として、「日本の道100選」に選ばれた県道厳島早間田線（通称パークロード。延長〇・八km）があります（写真1）。

この周辺には、県立博物館、図書館、美術館などの文化施設や、サビエル記念聖堂、一の坂川、亀山公園などの観光施設があり、県民にうるおいと安らぎの文化ゾーンを形成しています。パークロードは、このような周辺環境に配慮した修景道路として、一〇年の歳月を費やし、昭和五五年（一九八〇年）七月に完成しました。全幅四〇mで、両側に植樹帯を含む一一・五mずつの歩行者自転車道を設置した、ゆつたりとした構造となっています。

植樹帯や歩道には、ケヤキを中心として、クスノキ、桜など約一万本の樹木が植えられ、歩道には、フグ、ミカンなど県内の代表的な産物と苗、こヒゲイクマイレインリウム、也

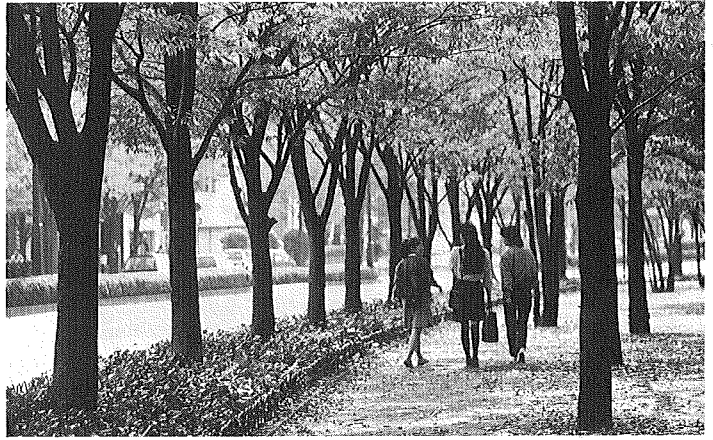


写真1 パークロード

下道の壁には、トリ、動物などを描いた焼物  
 タイルや山口祇園祭りを描いたガラスモザイ  
 クが配置されています。また、電線は地中化  
 され、照明設備や信号機は落ち着いたチヨコ  
 レート色に統一されています。完成後一八年  
 を経過し、ケヤキなどの樹木は随分大きく育  
 ち、初夏の新緑、秋の紅葉と周囲の景観に溶  
 け込んできました。

この道路のすばらしさは、県民から親しま

れ、かわいがられていることです。六〇〇年  
 の伝統をもち八月の六、七日に行われる「山  
 口七夕ちょうもん祭」では、このパークロー  
 ドがメイン会場となります。周辺は約一〇万  
 個のちようちんの明かりで浮かび上がり、サ  
 ビエル記念聖堂のライトアップと相まってエ  
 キゾチックな雰囲気をかもし出している情景  
 は、是非一度ご覧いただきたいものです。ま  
 た、日曜朝市やフリーマーケット等にも度々  
 利用されています。このように県民の関心が  
 高く、市内の小、中、高校生、市民グルー  
 プ等による清掃活動が盛んに行われており、管  
 理者としてこれをサポートしていくことが大  
 事だと考えています。

一方、樹木医等の専門家の意見を聞くと、  
 成長に伴って地下水、肥料などの「地力」の  
 不足等の問題が指摘されています。二〇年後  
 や五〇年後に、今まで以上に県民に親しまれ  
 る道路として大きく育つ努力をしていきたい  
 と思います。

いい道路を造れば、維持管理においても地  
 域住民の理解のもとに協力が得られる一つの  
 例ではないでしょうか。

### 3 黄色いガードレール

本県における県管理道路のガードレールの

色彩は、特別にその地域の景観や海岸部で耐  
 候性に配慮する場合を除き、山口県色として  
 「黄色」(JIS・Z・8721)を標準とし  
 ています。これは、昭和三八年(一九六三年)  
 に山口県で開催された第一八回国民体育大会  
 における景観整備の一環で、「緑に映える色」  
 として県の特産品であり、県の花でもある「夏  
 みかん」の色から選定されたものです。

当時は現場塗装のため色調にばらつきが多  
 かったと聞いていますが、現在は、山口県色  
 として、各メーカーにより工場製品化が図ら  
 れています。

近年、ガードパイプ等については維持管理  
 の面から亜鉛メッキ品へ移行していますが、  
 昭和三八年以来三六年を経過した「黄色いガ  
 ードレール」は、「よく目立つ」「暖かみを感じ  
 る」「山口県の道路とすぐわかる」等好評で  
 親しまれています。

## 四 住民とともにある道路行政

### (特色のある道路管理)

#### 1 バリアフリー点検

山口県は、障害者、高齢者等の社会参加を  
 促進するため、歩行空間のバリアフリー化に  
 取り組んでいるところですが、昨年一月に  
 関係者の協力を得て、山口市において歩道等

の点検を実施しました（写真2）。

これは、従来から各市町村が主体となつて「交通安全総点検」などの形で実施しているところですが、県が主催するのは今回が初めてでした。同市在住の視覚障害者と車いす使用者各四名、県警の職員など約三〇名が参加しました。

コースは前述のパークロードを含む約一kmで、二つのグループに分かれて道路の両側の歩道を約二時間かけて点検しました。パーク



写真 2

ロードは本県でも代表的な「人にやさしい道」であり、歩道を広く取り障害者への配慮が手厚くされているため参加者の感想は概ね良好でしたが、街路樹が点字ブロックの前まで張り出すなど、管理面の問題点や健常者では気が付かない使いにくさがいくつか明らかになりました。辻英夫土木建築部長をはじめ職員もアイマスクや車いすを使用して疑似体験を行い、ふだん何気なく歩いている地下道のスロープが、下りでは加速が付いて怖いなどの感想を持ちました。

今後県では、点検結果をまとめて道路整備の参考にするとしてしています。

## 2 人にやさしいみちづくり協議会

近年、道路環境が大きく変化する中、道路利用者、特に歩行者や生活者の視点に立った道路施設の再構築が求められています。従来、道路整備は、その性格から道路管理者主導で実施されてきた感が強く、公共事業に対する住民の理解、協力をさらに求めることが必要となっています。そこで、住民参加をどのような形で取り入れていくか、真剣に考える必要があります。

そのひとつの方策として、本県ではモデル地域を選定して「人にやさしいみちづくり協

議会」を設置し、地域住民の参画を得ながら道路空間の見直しを図り、歩行者や生活者にとってより使いやすい道づくりのモデルとし、今後の道路整備のあり方の参考にすることとしています。

モデル地域として、本県で一番高齢化が進んでいる大島郡を選定しました。大島郡は本県の東南部に位置し、瀬戸内海で三番目の面積を有する周防大島を中心に、多数の島で構成されています。行政的には四町からなり、人口約二万四、〇〇〇人の内六五歳以上の高齢者は約四パーセントを占め、全国的にも高齢化が進んだ地域として知られています。（平成九年一〇月推計値）

「協議会」は、高齢化先進地域の声を基に、行政と地域住民がいっしょに考える場として、今年度発足しました。活動内容は、まず地元四町を構成員とする事務局を設置し、国道四三七号を主とするモデル区間での交通環境の調査と、問題点を抽出するための道づくりワークショップを行うとともに、住民へのアンケート調査を実施しました。これらを参考に、「道づくりは地域づくり」と考え、今後関係団体・機関と横の連携を強化し道路整備を行うていく予定です。



### 3 道路相談室

近年、道路に関する国民のニーズの多様化・広域化が進展するにつれて、道路についての相談・意見・要望等が多く寄せられるようになり、道路管理者は一般利用者の意見等を聞きながら道路管理・整備を進めていくことが必要となっています。そこで、建設省中国地方建設局山口工事事務所、山口県、及び一部の市町村は、平成六年六月から道路利用者の相談等に対して迅速かつ適切に処理するため、本庁及び出先の事務所を窓口とする道路相談

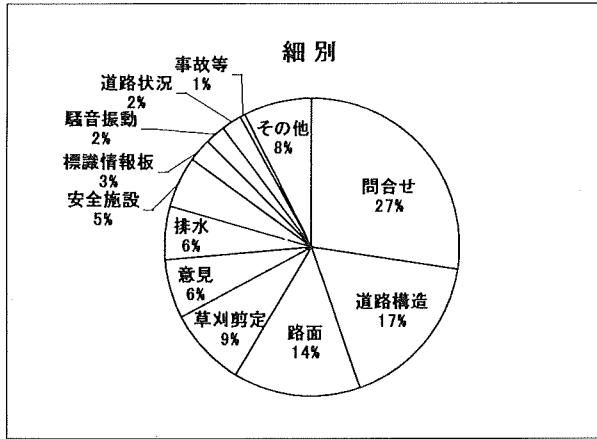


図 4

室を設置しています。

道路相談室は国道・県道・市町村道を問わず全ての道路を対象とし、①道路利用者からの道路に関する相談・苦情を道路管理者に伝えやすくする、②管轄が異なる道路管理者間の情報・連絡体制の確立による行政サービスの向上（いわゆる「たらいまわし」の防止）、③道路利用者からの意見・要望等を道路整備に反映することによりサービスの高度化を図ることを目的としています。

具体的には、相談を受けると、内容によって種別（要望・相談・苦情・その他）と細別（道路構造・標識・情報板・路面・排水・騒音振動・道路状況・問合せ・事故等）に分類した上で対処し、異なる道路管理者に対しては速やかにFAXで連絡しています。県管理道路の実績としては、開設時から現在まで、年平均で約二、四〇〇件の相談があり、内訳は、苦情が約半数、要望と問い合わせがそれぞれ約四分の一ずつとなっています（細別は図4を参照）。

### 4 道路の通行障害、損傷等の情報提供に関する郵便局との業務協定

地域の隅々まで日々巡回する郵便局職員が、集配等の業務の遂行中に、国道・県道・市町

村道を問わず、穴ぼこ・落石・倒木・災害等安全な通行を阻害する障害物を発見したときに、最寄りの県の道路相談室に一元的に通報してもらうことにより、道路管理者がより早くよりきめ細かな道路情報を収集し、適正な維持管理に役立てるシステムを、県レベルとしては全国で初めて、平成一〇年一月に開始しました。

現在までの通報実績は一〇件と少ないものの、その内容は穴ぼこ・安全施設の破損・落石・歩道部の陥没等、直接管理瑕疵に結びつく危険性のある重要なものでした。

道路管理者による通常のパトロールに加え、県内三五四の郵便局（郵便集配職員約一、七〇〇人）からの貴重な道路情報をもとに、利用者の身近な視点で道路の使い勝手を検証し、改善を進めていきます。

### 5 大規模災害時における応急対策業務

震度五以上の地震や大津波など、災害対策本部が設置される規模の風水害によって県内の複数の市町村において大規模な災害が発生した場合、道路・河川・農林等、県が管理する全ての公共施設の機能の確保及び回復を円滑に実施するため、山口県と山口県建設業協会は「大規模災害時における応急対策業務に

関する協定書」を、平成一〇年一月に締結しました。

業務内容は、①公共施設の崩壊、倒壊及び損壊等に伴う緊急人命救助、②道路交通確保のための障害物の除去、③知事が必要と認める緊急応急作業であり、県と協会は災害対策用資機材の備蓄や保有状況等の資料を交換し、大規模災害に備えています。

また、細目を定めた「地震・風水害・その他の災害応急対策業務に関する協定書」(以下「細目協定」という。)を、「防災の日」にちなみ平成一〇年九月一日に、各土木(建築)事務所と協会各支部との間で締結しました。

この細目協定は、あらかじめ建設業者の担当区間又は地域を定め、災害が発生するおそれがある場合又は災害が発生した場合に、①緊急道路パトロール、②簡易な障害物の除去及び通行規制措置を円滑に実施することを目的としています。また、この協定においては、災害時に迅速に応急対策業務を行うため、有線通信の途絶又は地震等突発的な災害の発生時には、担当区間の建設業者の判断により自主的に業務を実施することを定めています。

## 五 おわりに

以上、山口県における道路施設や維持管理

の特色について御紹介しました。今後ともさらによりよい維持管理を目指して努力して参りたいと存じますので、みなさまの御助言、御指導をいただければ幸いです。

最後に、この機会をお借りして、本県のイベントへの御案内をさせていただきます。

山口県は、西暦二〇〇一年(平成一三年)に、「いのち燦めく未来へ」をテーマに、「山口きらら博—二十一世紀未来博覧会」を開催します。これは、人口や食料、エネルギー、環境問題など、地球規模で様々な課題が提起される中で、新しい世紀への転換にあたって二〇世紀に残された課題を克服し、世界に新たな歴史を築いていくものは、「人の叡智と創造力」であり、内外の知恵と活力を結集して未来に向けた新しい社会のあり方を提案するものです。

現在、会場へのアクセス道路にもなるものとして、山陽自動車道宇部下関線の新設、山口宇部有料道路の一部区間四車線化、県道山口阿知須宇部線の建設等、周辺の道路網が整備されつつあります。会期には是非全国各地から山口へおいでいただき、本県の道路とともに、「山口きらら博」もご覧いただきたいと存じます。



- 開催期間／西暦2001年(平成13年)7月14日～9月30日
- 開催時間／午前9時30分～午後9時(開催全期間)
- 目標入場者数／200万人以上
- 会場面積／約38ha [駐車場等約25haを除く]
- 開催場所／阿知須干拓地南工区 [山口県阿知須町]



# 電話ボックスのいろいろ

中村 嘉伸

電話ボックスを広辞苑で引いてみたら、公衆電話が設けてある小さな箱型の建物とあった。更に公衆電話を引いてみたら、公衆が料金を払って自由に使えるよう、駅や街路、店頭などに設けた電話とあった。電話機そのものは兩風の影響を受けやすいので、道路上に設置する場合にはボックスの中に収容することになる。このように一人がやっと入れる箱型の施設だが道路の継続使用になり道路管理者の許可がある。道路は一般通行の用に供する施設だから、自動車専用の道路以外は誰でも自由に道路を使用することが出来る。と同時に一般通行ばかりでなく上・下水道、電力線、ガス管、そして地下鉄等の公共施設が道路の地下にある。その一方で路上には電力線の電柱、電話柱など市民生活に不可欠な施設が道路管理者の許可を受けて設置されている。

戦前戦後という時代を区分する用語は古いと言われるかも知れないが、物造りを軽視し精神でもって物造りを代位させようとした日本の戦前と、その反動として物造りを絶対視した戦後とは、日本敗

戦の昭和二〇年八月を境にして国のかたち<sup>・</sup>がまるで違うものになったから、戦前戦後とあえて言わしてもらおう。その戦前、電話があるのは村長、医者、商家をして一部富裕族に限られていた。あの家には電話があると言えば、一般の人々はそれ相應の眼ざして見たものである。電話のない家庭は電話がある家に行つて使わしてもらつただから自宅の電話番号を刷り込んだ名刺はそれだけでステイタスシンボルになった。戦前、駅前などに電話ボックスがあったが、呼び出し先に電話がなければ利用できなかったから、ごく限られた利用状況であつた。

戦後も一〇年たった昭和三〇年頃には、日本は敗戦の荒廃から立ち上り、工業生産量は戦前のそれを上廻りもはや戦後ではないと言われるようになった。冷蔵庫、掃除機の電化製品が普及し、大衆があればど懂れていた電話も三〇年代後半から各家庭に入り、電話所有の貴重さは次第に薄れて行く。が、各家庭に入り込んだ電話に外からかけるとき、駅前や道路上にある電話ボックスは大いに役立つ

た。電話ボックスの黄金期は、各家庭に個人用の電話が入って来たこと、ほゞ期を同じくする。これから中村嘉伸氏が書かれた電話ボックスのいろいろは、このような歴史をふまえた上のお話である。ただ、公園や駅前広場にある電話ボックスと道路上に占用物件として設置する電話ボックスとは許可条件の上で制約の違いがあることは言うまでもない。一方で、携帯電話や自動車電話などの無線電話の普及でわざわざ電話ボックスに入らなくても目的を達する電話システムが普及し、国独占の事業から各種分散型のシステムに移行しつつ、あり、将来、電話事業はどの方向を目指すにしろ、無限に拡がりを持ち予測は多岐にわたる。

さて、このような電話機の限らない展開に対し、電話ボックスは

## 電話ボックスの変遷

現代人の暮らしに、電話は必要不可欠なものとなっている。離れた場所にいる人とコミュニケーションを取りたい時、もし電話などの通信機器がなかったら、郵便でやりとりするか、そこまで出向かなければならないわけだから、瞬時に連絡を取り合うことができる電話は、私たちの暮らしに大きな変化をもたらしたのと言ってもいいだろう。

また、外出した際に便利なのが、道路上に設置された公衆電話ボックスである。これも私たちの生活に欠かせないものである。一方、設置用地の確保や街頭の美観などの問題もクローズアップさ

れることもしばしばである。このような公共性という意味において、道路と密接な関係にあるものと言えよう。

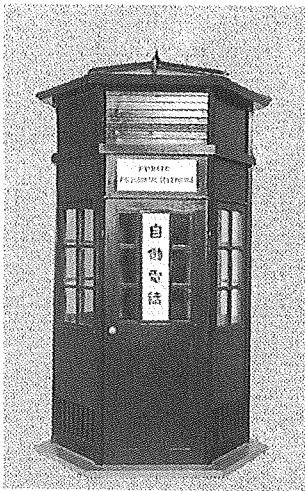
ここでは、こうした電話ボックスの姿・形または機能面において、時代とともにどのように変遷してきているのかを見ていきたい。

### 街の景観と調和するための工夫

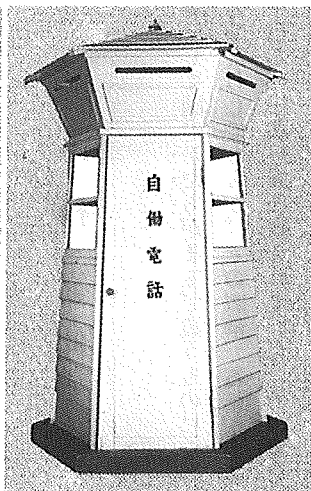
公衆電話ボックス第一号は、明治三十三年、東京・京橋に設置されている。六角錐形に白塗というモダンで堂々とした作りをしており、「自動電話」と呼ばれていた。明治末期には、赤塗りのものに変身。全国で二〇〇カ所に設置されており、それまで富裕階級のシンボルであった電話がこの公衆電

どのような変遷をたどって来たか、またたどりつゝあるか。これは本文をお読みいただきたいが、一言で言えばその地方に合った多極型電話ボックスへの展開だろう。戦後からつい最近まで国内の電話を独占していた日本電話通信公社がNTT数社に分散した今日、電話ボックスもまた地域にとけ込み、あるいは地域を象徴する電話ボックスへと移行しつつあるようである。電話機が内蔵する機能システムは日進月歩の勢いで改良が進められているとは承知しても、私達は電話機は電話機械としてしか見ていない。が電話ボックスはその街、その土地の文化を象徴するものとして、大いに期待される存在であり続けてもらいたいものだと思っている。

(道路広報センター)



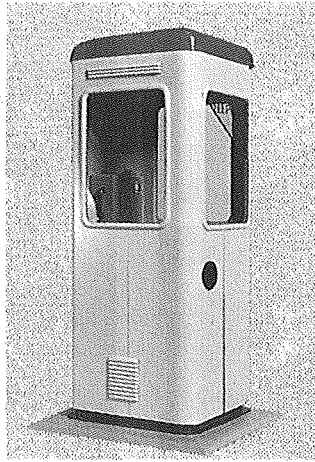
明治末期



明治33年



昭和39年



昭和29年



昭和2年

話ボックスによって、誰でも使える「庶民の電話」として親しまれるようになった。さらに設置台数が増えた昭和初期になると、六角形のものから設置場所をとらない四角形となり、洗練されたスタイルが注目的となった。

鋼製のもので登場したのは昭和二九年のこと。クリーム色のボディと赤い屋根から「丹頂形」と呼ばれ、街角を色どった。高度成長期に入り、都市環境の変化、交通の繁雑化がすすむと、電話ボックスもじやまにならない見通しの利くものが必要とされるようになった。そこで採用されたのが、透明性の高い四方ガラス張りの組立式ボックスである。また、設置スペースの問題から、電話柱にキャビネットを取りつけただけの簡易タイプの公衆電話が普及し始めたのも、この頃からである。さらに、昭和六〇年代に入ると、ライトブラウン、ダークブラウン、グレーといったカラーバリエーションを揃えるなど、より現代風にアレンジされ、街の景観を損なわない工夫が見られるようになっていく。そして、平成二一年に登場したのが、高度・多様化した情報通信に対応できるタイプである。デジタル公衆電話に接続するモジュラー、携帯端末用大型テーブルなどが整備され、上部にはダイヤル番号などを表示するディスプレイが取り付けられている。通話だけでなく、ファクシミリやデータ送信が可能となっており、公共施設として

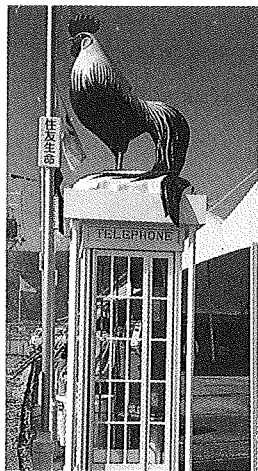
行き届いたサービスを提供する街の小さなサテライト・オフィスとしての機能を持たせられるようになった。

### PR装置としての電話ボックス

こうした電話ボックスをめぐる変遷から言えることは、当初は「ここに電話ボックスが建った」という感覚で、提供された電話ボックスに利用者の方がなじんでいく傾向があったのに対し、設置台数が増えるとともに、環境に調和させる必要性が生じてきた。そこで登場してきたのが、ガラス張りの電話ボックスであり、設置スペースの小さいキャビネットタイプのものであるわけである。それに加えて、街との調和という点で注目にすべきは、電話ボックスの装飾化・個性化である。例えば、有名な神社・仏閣のある街では、それに似せてデザインされた電話ボックスを見かけることがある。これは、各地域の観光協会や商店街が広場などに自発的に環境にマッチしたオリジナルの



千葉県・銚子(灯台)



高知県（尾長鳥）



下関市（ふぐ）



京都府・長岡京跡（鵜尾）

電話ボックスを作り、その街の名所・名物をPRする媒体としての役割を持たせているわけである。これ以外にも、海に近い街では、灯台のカタチを模してデザインされた電話ボックス。古い町並みが保存された観光地では、民芸風の電話ボックスが、さらに魚のふぐの産地においては、大きな魚のふぐの置物を屋根の上に載せた電話ボックスがそれ／＼街のための看板の役割を担っている。姿・形にさまざまな工夫があり、見ていて実に興味深いものである。環境との調和を指すというだけでなく、電話ボックスを積極的に活用していく、さらに一歩進んだ発想と言えよう。

### 今後の電話ボックスと道路の関係

電話ボックスは、防犯や事故などの非常通報の必要からも、あるエリア内には必ず設置するといふ公共性を有している。普段は気にしないもの、なくては不便な存在であろう。その反面、年々設置場所の確保が難しくなっており、必要と考えられる場所に設置できないといった問題も起きていくようである。

今後は、加速度的に普及している携帯電話がそのニーズを吸収していくものと考えられるが、確実に通話するには、電話ボックスの方が適しているであろうし、前述のようなデータ送信基地としての役割を担っていく使命を持っている。いずれ



長野県（善光寺）



岩手県・岩泉（島の越）

にせよ、利用者のことを第一優先に考え、総合的な見地から設置場所を確保し、よりよい道路との関係を保っていくことが必要である。

（フリージャーナリスト）

時・時・時・時・時……

月・日	世界の動き	月・日	国内の動き	月・日	道路行政の動き
1・1	<p>○欧州連合(EU)の単一通貨ユーロが、独仏など二カ国に導入された。独マルク、仏フランなどの各国通貨は、ユーロの紙幣、硬貨が出回る二〇〇二年まで使われる。一月四日以降は金融市場に登場し、ドル、円などと取り引きされる。</p> <p>○米労働省発表の昨年二月の米雇用統計によると、二月の失業率は前月の四・四％から〇・一％減少し、四・三％に改善された。日本の失業率四・四％(一月)を下回り、日米の関係が逆転した。</p> <p>○ニューヨーク市場は、米経済の先行きに楽観的な雰囲気になり、ダウ工業株平均が前日終値より六九・二六高の九、六〇七・〇二ドルまで跳ね上がり、史上初めて九、六〇〇ドルの大口を突破した。</p> <p>○ブラジル中央銀行は通貨レアルを同日から市場の動きにまかせる変動相場制に移行させると正式に発表した。</p>	12・23	<p>○小淵恵三首相の諮問機関である経済戦略会議(議長、樋口広太郎アサヒビル会長)が、「日本経済再生への戦略」と題する中間報告を首相に提出。具体策として国家公務員数の削減などによる公的部門のスリム化、バブル経済の清算、新しい経済システムの構築などを挙げた。</p> <p>○総務庁発表の労働力調査で、一月の完全失業率が四・四％(季節調整値)と現行調査開始(一九五三年)以来の最悪記録となった。前月比〇・一ポイントの増加。</p> <p>○政府は臨時閣議で総額八一兆八、六〇一億円(本年度当初比五・四％増)の一九九九年一般会計予算案を決定。財政投融资総額は五二兆八、九九二億円で本年度当初比五・九％増。</p> <p>○郵政省発表の郵便貯金速報によると、将来の利払い分も含めた郵貯の残高は二五・一兆四、一二七億円となり、初めて二五〇兆円を超えた。</p> <p>○日本自動車販売協会連合会の発表によると、九八年の新車販売台数(軽を除く)は、前年比一六・二％減の四三三万五、三一八台で、二年連続の前年割れとなった。</p> <p>○気象庁の昨年の気象統計値によると、日本全体の平均気温が平年を一・三度上回り、記録のある一九八八年以降で最も暑い年となった。</p> <p>○小淵恵三首相が内閣を改造、自由党の野田毅幹事長を自治相に入閣させ、自民、自由両党の連立政権が発足した。閣僚数は二〇人から一八人に削減した。</p> <p>○奈良県明日香村の飛鳥池遺跡から「富本」の文字のある七世紀後半の銅銭などが出土し、奈良国立文化財研究所が「わが国最初の流通貨幣の可能性が高い」と発表。</p>	12・25	<p>○第三一回国土開発幹線自動車道建設審議会が開催され、東北横断自動車道等の一三区間二二・一kmについて整備計画が決定され、ジャンクション・インターチェンジが追加される八箇所について整備計画が変更された。</p> <p>また北海道横断自動車道等二八区間五八八kmについて施行命令が出された。</p> <p>○政府予算案が決定され、道路整備については事業費ベースで七兆四、一八六億円(対前年度比〇・九八)、うち国費は二兆五、八三一億円(対前年度比一・〇二)となつた。</p>
8		25			
18		1・4			
		19			
		14			
		5			

# 編集雑誌

易六四卦の一つに澤山咸というのがある。

この卦は若い男女が気を通じ合うさまを咸と名付けたのである。咸は感と同じで「心に触れて響き動く」との意味である。感情の高揚はなにも異性間に限らないが、若い男女は特に著しい。では、なぜこう解釈されるのかを説明したい。

易の基本は陰陽二元論だから八卦も男性を表わす陽卦☰☲☱☴と、女性を表わす陰卦☷☵☶☳に分けられる。分ける基準は陰卦多し陽、陽卦多し陰と言って☷☵を除外した他の六つの卦は☰と☷のマークの数の少ない方が、その卦の陰陽を決める主導権を持つという小数支配の考えである。また、男女それぞれ別の時代の別は、上から下に小・中・長の三段階に区別する。右の小数支配の考えによって☷を陰卦と決めつけた☷のマーク（これを主爻という）は、一番上にあるから小女山も同様で主爻の☷が一番上にあるから小男になり、小女・小男は若い男女と言うことができる。次にこの卦を男女が気を通じ合っているとみるのは、陰の気は下に流れ、陽の気

は上に昇ると易では考えるからである。陰陽二気が☷咸のように一つの卦の中で交り合うのを吉卦、交わらないのを一般的に凶卦とする。☷咸の組合わせを上・下逆にした☷の組合わせでは陰・陽二気は交わらないから☷（さんたく）損という物事に失敗する意味の卦になる。次に易本文を見てみたい。

咸 亨。利貞。取女吉。

初六、咸其拇。

六二、咸其腓、凶、居吉。

九三、咸其股、執其隨、往吝。

九四、貞吉悔亡、憧憧往來、朋從爾思。

九五、咸其脢、无悔。

九六、咸其輔頰舌。

この文章を見た限り、若い男女の接触の事実が判らない。では、今迄述べて来たことはどこに隠されているかというところ、☷咸の卦象の中で下る陰の気と上る陽の気が交り合っているのとみるのである。このように易本文は簡潔すぎて理解に困しむ。これに注釈を加え判りやすくしたのが、孔子達の儒家だった。注釈は一〇種の伝書になり、これを十翼という。易経をみると象曰とか象曰として各々の卦に長々とした注釈がある。が注釈の中心思

想は、集団の為に個人があるとする儒教的倫理感だった。かくして易は占いと倫理の二面を持つ易経になる。だから占いの書として易経を読むときには、哲学的な注釈文よりも☷と☷三本一組の八卦（小成の卦）とそれを重ねた六本一組（大成の卦）の卦象を占的に合わせて推理することが大切である。

感の卦の本文は、咸、亨、利貞。取女吉。

とあるだけでこれを解釈すると、この恋は祝福されるとの意味だが、この☷咸の上下の☷を除いた組合わせは☷天風姤になり、陽が上、陰が下で気が交らない凶卦になる。姤の卦の易本文は、姤女壯、勿用取女とある。将来、女性が強くなり過ぎて破綻するからやめた方がよいとの意である。このように咸の卦が出たとき、素直に咸卦をとるかそれとも一ひねりして姤の卦をとるか、易者のインスピレーションと経験がものを言う。なお、咸の易本文で初六から上六までであるのは感じ方を人体にたとえて足先から始まり頭まで六段階に分けている。その中の九三、咸其脢は若い男女のことだから説明するまでもない。

―地雷復―

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。また肩書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「道路の税制」の予定です。

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

編集：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