

|| 道路予算におもう ||

■ 枠組崩壊の時代と道路予算 評論家・(財)海洋架橋調査会顧問 村上 圭三 1

■ 財政再建・歳出拡大両立はかる三年度予算 (株)日本総合研究所副理事長 三宅 純一 6

■ 道路機能の一層の充実に向けて 法政大学経済学部教授 黒川 和美 9

特集 / 平成三年度道路関係予算

平成三年度道路関係予算案の概要 道路局道路総務課企画官 榑 正剛 12

高規格幹線道路関係予算の概要 道路局企画課道路経済調査室課長補佐 森田 悦三 30

一般国道関係予算の概要 道路局国道第一課建設専門官 奥野 晴彦 35
道路局国道第二課建設専門官 古庄 隆

高速自動車国道関係予算の概要 道路局高速国道課課長補佐 祢屋 誠 41

有料道路関係予算の概要 道路局有料道路課課長補佐 広瀬 輝 44

地方道関係予算の概要 道路局地方道課課長補佐 海野 尚夫 50

交通安全対策の推進 道路局企画課課長補佐 鈴木 克宗 55

災害に強い道路整備の推進 道路局企画課道路防災対策室課長補佐 中村 稔 61

道路環境整備の推進 道路局企画課道路環境対策室課長補佐 山田 篤司 65

街路事業関係予算の概要 都市局街路課課長補佐 福井 照 71

道路事業調査の概要 道路局企画課道路経済調査室課長補佐 土屋 光博 80

街路交通調査費の概要 都市局都市交通調査室課長補佐 竹内 直文 85

☑法令ニュース ☑地下駐車場の道路占用について 道路局路政課 89

☑時・時・時…… 90

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

枠組み崩壊の時代と道路予算

評論家・(財)海洋架橋調査会顧問 村上 圭三

一 世界が変わる

これまで世界や日本を支配してきた秩序、原則、価値観など様々な枠組みが、いま音を立てて崩れている。ことしから始まる二〇世紀最後の一〇年間は、混乱、動揺の中から二一世紀の新しい枠組みを模索し、構築していく重要な時期になると思う。

いま一番鮮烈にあらわれているのが国際情勢だろう。一昨年から昨年にかけての東西冷戦構造の崩壊によって世界に緊張緩和の時代が訪れるという見方が強かったのに、これと比べると二カ所で紛争の火が噴いた。湾岸戦争はアメリカの予期に反して長期化の様相を強めており、場合によっては広域化、複雑化する可能性もある。たとえ勝ったとしても、アメリカは経済がさらに悪化し、戦後も中東に軍隊を駐留させねばならず、国力を失墜することは必至である。

ソ連でも、ゴルバチョフ大統領がついにリトアニア、ラ

トビアに武力介入し、これがロシアなど各共和国の激しい反発を買って、連邦そのものが立ちゆくかどうかの瀬戸際に立たされている。

列強が強大な軍事力で世界の覇をきそった一九世紀末からの帝国主義時代、その延長としての米ソによる二極支配の時代は終わり、これまではよかれ悪しかれ大国の力のもとに抑え込まれていた民族、宗教、国家をめぐる争いが各地で続発する動乱の時代に入った。そして、それをコントロールする新しい世界秩序の枠組みはまだ見えない。

つぎに次元が少し違うが、世界が産業革命いらいの技術文明に甘えておられた時代は終わった。ことしのはじめから地球環境問題、とくにCO₂の削減をめぐる論議が活発に行われている。一月末にパリでOECDの環境相会議が開かれるのをはじめ、次々に国際会議が持たれる。内燃機関の発明によって工場の大量生産が可能となり、人類は工業技術文明の恩典に浴してきたが、工場やクルマの排ガス、樹木の伐採などが、人類の生存にとって極めて重要な、陸

と海と大気によるCO₂のバランスを大きく崩しはじめている。自動車メーカーのトヨタが新聞広告で「人や社会や地球に迷惑をかけないクルマ」の開発を訴える時代である。経済成長も、技術革新も、そして生活の利便性の追求も、その分野の論理だけで推し進めることはできない時代がやってきたのである。

二 明治いろいろの国是転換の時

わたしはいま、日本も、欧米に見習って近代国家を開いていろいろの転換期を迎えていると思う。

いうまでもなく、明治維新の変革を成し遂げたとき、大久保利通らが欧米列強に追いつこうとしてかかげた国是が富国強兵と殖産興業だった。このうち、富国強兵は第二次大戦の敗北によって放棄せざるをえなくなったが、殖産興業の方は経済復興、貿易立国、高度成長、安定成長と名前を変えて継承され、いまではGNPで世界第二位、貯蓄額では二位のドイツを大きく引き離す経済大国にのしあがった。

だが、各種の世論調査をみても、国民は豊かさを実感してはいない。社会資本は先進国の中で最も遅れており、極度の東京一極集中の結果、様々の矛盾が噴き出し、東京圏でも地方でも、ひとびとは安心して住めない状況に立ちいたっている。殖産興業は貧しい日本を豊かにするための「必要条件」であったが、「十分条件」ではありえなかった。いまこそ明治いろいろの国家目標だった経済重視政策を人間重視政策に変えなければならない。そのためには経済発展に

有効だった「集中主義」を「分散主義」に転換することが必要である。

三 一九〇年代は社会資本整備の時代

こうした時代の要請にこたえるためには、国の財政のあり方も変わっていかねばならない。

日本はこれまで社会資本整備に当たっても、産業基盤の方に重点を置いてきた。資本投下は企業とひとが集中する大都市圏やそこへ向かうものに重点的に行われ、地方が軽視されてきた。同時に、都市部でも生活基盤の整備はあと回しにされ、これが国民が豊かさを実感できない大きな理由の一つとなってきた。

当然、切り替えが必要な時期だったが、実際の切り替えは「政治」の自覚によってではなく、外圧によって実現することになった。昨年の日米構造協議で、アメリカは日米経常収支のバランスを改善させるために生活基盤を中心とする公共投資の拡大を要求。日本は来年度予算から一〇年間で四三〇兆円の公共投資を行うことを約束した。

八〇年代は財政再建を名目として公共投資を抑制した時代だったが、このようにして九〇年代が拡大時代となる扉が開かれた。結構なことである。だが、手放しで喜んでばかりはいられない。世界的に見て経済は下降線をたどっている。湾岸戦争がこれに拍車をかけようである。戦争に対する、あるいは戦後復興などに対する多額の支援を求められる可能性も強い。一方、日本国内では、この一〇年間に人口の高齢化が大きく進むし、貯蓄も減る。こうした制約

の中で、これまでの社会資本の遅れを取り戻すという「現在」の課題と、二一世紀の国の発展の基盤を用意するという「未来」の課題に同時に対処していかなければならない。これは大変なことだと思う。

幸い一般にも社会資本整備の必要性が大分理解されてきた。橋本大蔵大臣も、平成三年度予算を編成するに当たって「二一世紀に向けて社会資本に力を入れながら、国民生活の向上をめざす」ことを諷い文句にした。

だが、三年度予算がそれほど社会資本重視型になっているかという疑問である。一般会計の公共事業費はゼロリングだった前年までよりふえたとはいえ、N T T株の売却収入を活用した事業を含めて二年度当初予算比五・〇%増し。一般会計総額の六・二%増はおろか、政策的経費である一般歳出の五・三%増と比べても低い。財政当局は「地方単独分なども含めた事業費ベースでは、アメリカが要求している六・三%を確保できるだろう」というが、むずかしいとみる声もある。二一世紀には本格的な高齢化時代が訪れるため、この一〇年が思い切った公共投資をできる最後のチャンスであり、しかも前述のように経済、財政の見通しが不確かなことを考えると、公共投資拡大のデケイドには、もっと余裕をもって、スタートすべきではなかったか。

四 重視されたといえぬ道路予算

つぎに道路予算をみると、国費は対前年比〇・六%増で久しぶりに高い伸びとなった。生活関連枠とN T T・B型

の事業があったためではあるが、要求額もほぼ満たされている。だが、単年度の要求が通ったからといって喜ぶのは早い。

この予算が執行された場合の平成三年度末の第一〇次道路整備五カ年計画の達成率は七六%で、この延長線上で四年度予算が編成されると五カ年計画の達成率は九六・九七%にしかならない。二年度に終わった公園、下水道の五カ年計画、三年度に終わる治水五カ年計画が、いずれも一〇〇%達成なのと比べると、道路予算が重視されたなどとはとてもいえない。

ましてやこれからは、前述のように、どうにもならなくなった集中型の国土構造を改めて、二一世紀の活力を生み出せる「都市・地方共生型」の国土につくり変えるべきときである。その都市・地方共生型国土の基盤となるのが交通・通信施設。なかでも重要なのが道路である。

なかには「道路だけ突出した要求を出しても通るまい」というひともいると思う。だが、そのひとに対しては「突出とは何か」と問いたい。突出と感ずるのは、長年つづいてきた硬直財政の枠組みからモノを見ているからである。時代が進むにつれて新たな行政需要が出てくるのは当然のことだが、一度予算がつくと必要性がなくなっても受益団体や族議員、役所の頑強な説得権意識に守られて削減できない。例をあげよう。平成三年度予算で児童手当が第一子にも認められ、第二子から対する支給も期間を縮めて倍増されることになった。児童手当については「国民がこんなに豊かになったのだからもう必要ない」という声が

強い。これに対して厚生省は「人口減少を食いとめるため」という名目をつけて、逆に拡充を行った。果たしてこのカネ余りの時代、そしてDINKS（夫婦共働きで子どもはつくらず、生活を楽しむ）という生き方が広がっている時期に、月五千円もらえるからといって子どもをつくる夫婦があるのだろうか。仮に効果があるとして、人口問題が世界的に重視されている時代に、なぜ減少を食い止めなければならぬのか。日本の人口は明治のはじめは約四、〇〇〇万人、終戦直後は約八、〇〇〇万人しかいなかったのである。

明治いらいの国是を改めて、国民が列島各地で自然を大切にしながら物心ともに豊かな生活を送れる時代を拓こうと思えば、財政もこれまでの枠組みを取り払って新たな資源配分をつくり出すべきである。それには、国家と国民を本当に豊かにするために、国の果たすべき役割とは何かを基本に立ち返って問い直すことである。そうすれば、極めて重要な仕事のひとつとして、道路が浮かび上がってくるはずである。

折しも、ことは次期道路整備五カ年計画の検討が始まる年である。是非とも、この計画は、二一世紀の発展を約束する気宇壮大なものにしてほしいと思う。

五 腑に落ちぬ「生活関連」の分類

与えられた紙数も残り少なく、三年度道路予算を詳しく論評する余裕はなくなった。一口でいえば、筆者は、これまでの枠組みの中でみればよくできた予算だと思ってい

る。当面の緊急課題である交通安全、渋滞・駐車場問題にもキメ細かい対策が打ち出されている。マイロード、みどりの一里塚など「親しみととうるおいのある道路」の整備にも力が入れられている。また、地方部で六本の一般国道自動車専用道に新規着手するなど、地方重視の姿勢もうかがえる。

だが、いわゆる生活関連の事業を、交通安全や渋滞対策、学校、公園、医療施設などに関連する道路、地方のごく限られた地域の道路などに限定しているのはどうしてか。筆者は奥地開発道路協会の調査でしばしば過疎地域へ出かけるが、そういうところでは、高速道路を含めて、他の地域と連絡する道路は、地域の産業を維持していくためにも、日々の生活が成り立っていくためにも極めて重要な「生活道路」である。それだけでなく、道路がないために林業が成り立たず、国土の荒廃がすすみつつある地域をよく見かける。これは地球環境と景観の保護、国土の保全といった面からもゆゆしい問題である。アメリカの要求を直訳的に解釈し、産業と生活を杓子定規に分類するやり方は、早急に是正してほしいと思う。

六 有料道路制度も再検討が必要

最後に、三年度予算とは直接関係ないが、二一世紀の道路整備を考えるに当たって重要な高速道路の財源問題に触れておきたい。

いうまでもなく、日本の近代道路の整備は道路特定財源と有料道路を車の両輪として進められてきた。そして今日

までそれは大きな成果をあげてきた。だが、この枠組みもいま再検討するときに来ていると思う。

現在の有料道路制度の基本は、東名・名神をつくる時に決まったもので、その後はプール制が追加されたぐらいである。国幹道のいわゆる肋骨道路、地価がべらぼうに高くなった都市高速道路、特殊な構造物である本州四国連絡橋などが、これまでの有料道路制度で採算がとれるわけがない。そもそも建設費とその利子を三〇年で償還するなどという制度は、採算性のよい東名や名神を前提にした話である。この償還期間を伸ばしてどこが悪いのか。もっとも延長する場合には利子を下げなければならぬが、それらを含めて国費をもっと投入することを考えるべきである。西欧などでも有料道路はふえつつあるが、それでも日本よりは国費の入れ方は多い。

最近は通行料値上げのたびにプール制が問題となるが、それははじめに三〇年償還などを決めてしまったからで、筆者はむしろ、全国的な高速道路網ができるまで、半永久的に有料の原則を打ち出した方がいいと思っている。路線ごとの償還制度を基本としていたのでは、あとからできるところが不公平である。また、仮に無料開放でもすれば過密地域では混雑して高速道路の用をなさなくなる。さらに、高速道路には一般道路とは違った多額の管理費がかかるなどの理由からである。

もう一つの特定財源制度―。これだけはこんごも堅持すべきだと思うが、本稿執筆時点で危惧すべき要因もでてき

ている。湾岸戦争に対する日本の支援に関連して、その財源を石油税、揮発油税、あるいは法人税の増税に求めるべきだという議論が高まっているからである。どれに落ち着くかは現時点では予測の限りではないが、目的税である揮発油税を湾岸支援などに流用するというのはおおよそ筋違いであることをこの際はつきりさせておきたい。

七 転換期に臨む行政の役割

以上述べてきたことだけでなく、もっともっと広い分野で、いま従来の枠組みが通用しなくなってきた。「近代」と、その延長であった「現代」と呼ばれた時代が終局して、つぎの時代がはじまろうとしているのだろう。わたしたちは、こうした認識をもってすべての問題に対応しなければならぬと思う。

といっても、大きな政策の転換は、行政というよりは、すぐれて政治の課題である。だが、最初にそうした認識に立ち、新しい枠組みを構築して、世論や政治に働きかけるのは行政の仕事である。とくに道路は一〇〇年、二〇〇年、場合によっては一、〇〇〇年にもわたって国の活動と国民の生活を左右する。二一世紀の道づくり、国づくりの基礎はわれわれがつくるんだという気概をもって、これからの政策や予算づくりに当たられることを行政当局に期待して筆を措くこととする。

財政再建・歳出拡大両立はかる

二年度予算 — スタートした公共投資拡大 —

株式会社日本総合研究所副理事長 三宅 純一

一 両にらみの平成三年度予算

平成三年度予算は、歳出規模七〇兆三、四七四億円、前年度当初比六・二％増となり、特に政策的経費である一般歳出は三七兆二、三八二億円、同五・三％増と二年ぶりの高い伸びとなっている。

この予算の特色を予算編成の基本姿勢を表わす新規財源（税収および税外収入予算の対平成二年度当初比増加分四兆三、六〇八億円）の配分割合で見ると、約半分の二兆二、四五五億円は拘束的歳出である国債費と地方交付税交付金の増加分の財源となっている。しかし、裁量的歳出の財源となる残り二兆一、一五三億円のうち九割弱（一兆八、六五一億円）は一般歳出の増加に配分され、残る一割強（二、五〇二億円）が財政再建推進のための建設公債減額の財源に充てられている。この意味では、平成三年度予算は財政再建に配慮しつつも、歳出増加を優先した拡大型の「両にらみ予算」と意義づけることが

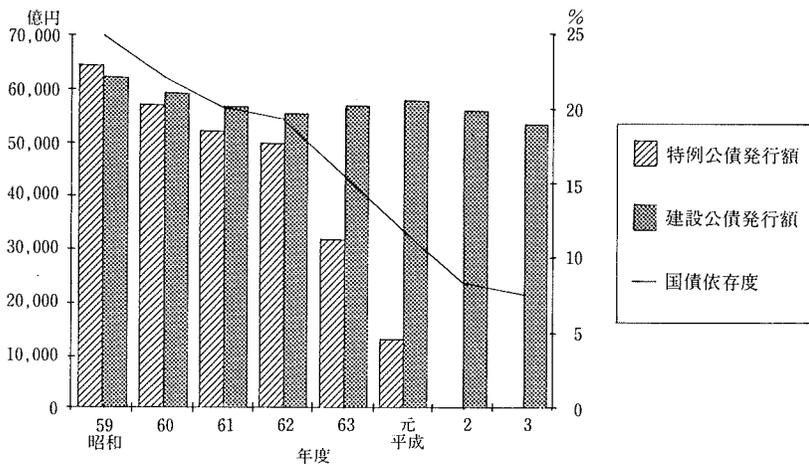
できよう。

二 不安定さ増す財政体質

まず財政再建について見ると、特例公債の発行額を昨年度に引き続きゼロとするだけでなく、建設公債も平成二年度当初予算の五兆五、九三二億円から五兆三、四三〇億円に減額されている。各年度予算の健全性を示す国債依存度も七・六％と二〇年ぶりの低い水準となり、従来の財政再建を一步進めるかたちとなっている（図一）。

また、こうした建設公債の減額によるすま率（建設公債発行枠の余裕）の拡大と、六年ぶりの給与改善予備費（一、三五〇億円）の計上により、一兆円近くの補正財源が織込まれており、これにより、年度中の歳出拡大に対する柔軟性は従来の予算に比べると高まっているといえよう。

しかし、こうした財政体質の改善は、①二、五四五億円の法定加算繰り延べの継続と、約五千億円の特例減額



公債発行の推移（当初予算）

実施による地方交付税交付金の大幅な圧縮、②外国為替資金特別会計からの剰余金受け入れ再開などによる税外収入の大幅な増額（一兆九、三二四億円、前年度当初比四四・三％増）という予算のやりくりにより辛うじて達成されている。そのうえ、湾岸危機や対ソ連・東欧援助など国際貢献費用の今後の増加が予想されるなか、これまでの景気拡大や資産インフレを背景とした税の自然増

収という追い風が期待できない状況では、景気減速によるわずかな歳入不足の発生が、特例公債の再発・恒常化に結び付きかねない。
平成三年度予算は、景気動向や国際情勢に対し、非常に不安定な体質にあり、税収動向や財政運営の行方次第では、今後の財政再建を左右する分水嶺となる可能性がある。
ある。

三 スタートした公共投資拡大

こうした不安定な財政体質のなか、歳出面で特に注目されるのは、経済協力費とともに高い伸びとなった公共事業費の増加である。日米構造協議で公約された四三〇兆円の公共投資拡大の初年度であり、二一世紀の高齢化社会を目前に控え、平成三年度予算の公共事業費に寄せられる期待は大きい。

公共事業予算規模は、NTT株売却による社会資本整備分も含め七兆八、一九七億円、前年度当初比五％増となっている。地方単独事業や財政投融资分も含めた公共投資総額ベースでは、四三〇兆円達成に必要な年平均六・三％の伸びがほぼ確保されており、景気中立型を維持しつつ公約を実現したものとして評価されよう。

また、今日まで整備の遅れていた生活関連社会資本整備に向け、重点化枠一、七五〇億円が設定され、下水道・ゴミ処理・公園などで高い伸びが確保されている。配分額では下水道と並んで道路整備事業が三七五億円ともっとも多くなっており、歩道整備や交差点の改良など国民

生活の質の向上への配慮が払われている。

しかし、すでに多くの指摘がなされているように、公共事業費全体の配分比率は、事業別、省庁別に見ても〇・三%以上の変動はなく、依然として高度成長期における総花的予算配分の域を出ていない。国民生活や経済の実態が大きく変化して行く中、二一世紀をにらんだ重点施策の設定や従来事業の保護的色彩の強い分野の再検討を積極的に行い、それに伴う配分比率の抜本的見直しに取り組んで行く姿勢が欲しいところであった。

四 公共投資拡大への課題

今後一〇年間の公共投資拡大を考えると次の点が大きな課題として挙げられる。

その第一は、道路などの産業関連社会資本整備にも配慮することである。昭和五〇年代後半の財政再建による歳出抑制は公共事業費も例外とされず、経済成長に見合った整備が十分行われなかった。特に、六一年度以降の内需中心の景気拡大期には、道路や空港などに象徴される混雑現象を一層深刻化させ、経済活動における流通の円滑化を妨げる結果となっている。こうした産業関連社会資本の不足がボトルネックとなり、流通コストの増加による物価上昇圧力の高まりや経済全体の成長力の低下を生み、国民生活の質の悪化を招き始めている。このような状況を回避し、二一世紀に向け経済の成長力を維持しつつ国民生活の質の向上を図るためには、生活関連は

当然のこと産業関連の社会資本整備にも十分配慮していく必要がある。

第二に、社会資本の着実な整備を進めるための安定的財源の確保の必要性である。すでに深刻化している社会資本の不足に対処するには、ある程度景気や財政状況に左右されない安定的財源の確保が必要である。その意味で今日まで揮発油税や自動車重量税など道路特定財源が、一般道や高速自動車道の着実な整備に果たした役割は大きく、今後さらにその存在意義は高まってこよう。

ただし、特定財源化が生んだ総合交通体系化の遅れという弊害も認識されなければならない。道路だけではなく、鉄道・空港・港湾なども含めた総合的交通システムのバランスのとれた形成が、現在の混雑現象を緩和するために必要不可欠であろう。

さらに、根本的な財源問題として、建設公債の減額という財政再建方針が、今後の整備計画にもたらす影響がある。次世代の負担を軽減するため、財政健全化への努力が望まれるのは当然である。しかし、来るべき高齢化社会に向け、必要な公共投資を今行わず社会資本の不足を一層深刻化させることは、次世代に対し、社会資本の荒廃と経済の成長力の低下を通じ、公債発行以上の負担を強いる結果となる危険性がある。

二一世紀に向け財政の積極的役割が求められるなか、財政再建のあり方も公債発行減額一本槍の姿勢を再検討すべき時を迎えていると言えよう。

道路機能の一層の

充実に向けて

法政大学経済学部教授 黒川 和美

一 道路と市民の空間

社会資本の整備充実が国の最大関心事であるといっている。しかし、下水道や公園、あるいは公共住宅といったものが生活関連社会資本の代表選手として緊急対策の中心に据えられ、また電気通信ネットワークの整備や整備新幹線、空港等の整備が高度情報化社会、国際化といった新しい時代の基礎的設備とされて国民の関心を引き付けているとき、道路行政は道路の固有のイメージを転換することに成功しているとはいえない。

現在、たとえばハワイ州の道路行政の中心課題は、ホームオフィスの活用やテレワーキングセンター設立、あるいはインテリジェントビル（スマートビル）

の建設といった事業になっている。これはカリフォルニアでも同様である。通勤に用いられる道路の混雑が想像を絶する状況を呈しはじめて、また都心のオフィスに自動車の数に匹敵する駐車場の整備を余儀なくされて更に道路行政の責任分野としての環境対策を講じるところから当然の帰結として選ばれた事業なのである。道路行政が道路の建設にウェイトを置いている時代とは、道路行政のほんの歴史の始まり時点で過ぎない。

作られた道路は次第に高度に機能アップが図られてきている。道路空間の魅力的な利用と言うのは街作りそのものであり、しかもどこまでが道路でどこからが公園であり、広場であり、市場であり、倉庫であり、駐車場であり、駅であり、水路であるのかといったこ

とを分けて考えることが適切であるとすると理由は存在しないのである。多分、アスファルト舗装の代わりに御影石や大理石が用いられ、街路樹が五〇年もの年輪を重ねれば、そこは道路ではなく公園になってしまっただろう。たとえ最初は基礎的なコモンキャリア機能、ネットワーク機能の整備が唯一の目的として考えられたとしても、その道路空間は豊かな時代にふさわしい空間利用が求められて、その様相を変えなくてはならない運命なのである。それは道路空間が他の生産空間などと違って、人々の生活の只なかを密接にネットワークできるように立地されているからである。

二二 アニマル・ハイウェイ道路空間

国際化と道路行政、高度情報化と道路行政、サービス経済化と道路行政、高齢化と道路行政、女性の社会進出と道路行政、都市化と道路行政、価値の多様化と道路行政、地球環境保護と道路行政等等、それぞれのテーマについて道路行政の専門家であれば論じるべき議論の内容をイメージすることができるはずである。

多極分散型国土と道路行政、地域開発と道路行政、ウォーターフロント開発と道路行政といった内容であればこれは道路行政の本論として受け入れられるのだが、今日の日本経済・社会のトレンドとされる行政課題と直接結び付いたテーマとなると、調査段階の動きが主流であってそれ故に、国民の意識のなかにも道路行政が先端的で、トレンドイデ、人々の生活の豊かさ

を演出する、必需的で、かけがえの無い、関心の高いテーマと位置づけられていないというのが印象なのである。現代の豊かさを論じるに当たって、とりわけ大都市居住者の生活の豊かさが公共空間の魅力に依存する部分がいかにか多きことを論じておかなければならない。

地方や農村においては、人口が相対的に少ないために生活関連の諸機能を住宅のなかに整備する必要があるのに対して、都市では街の側が多くの機能を提供することに依って、住宅のなかに持ち込む必要がなくなり、住宅はスリムにしながら、サービス業（古い事例では風呂屋、新しい事例では二四時間営業のクリーニング、コンビニエンスストア、レンタルビデオ、図書館、喫茶店、レストランなど）が縦横に展開して行くことで、機能的な生活を追求することができる。この都市住人の機能的な生活の基盤施設は、鉄道などとは異なり二四時間休むことなく道路空間をネットワークしてサービスをデリバリーすることが可能になっている。都市での道路は、住宅の中の納戸、廊下、応接、等あらゆる機能の代替を果たすことができるきわめて高価な空間だということなのである。

逆に農山村地域にとつての道路空間は、まずネットワークの最も基礎的なニーズを提供するに過ぎず、その意味はまったく異なる意義に支えられている。このような当たり前のことがしかし、しばしば忘れられがちであるのはどうしたことだろうか。このような視点

が、多分生活者の視点というものなのではないだろうか。

三 専門家の総合化戦略

高度情報化、環境管理、高齢化対策、都市化、地域開発、サービス経済化、等の行政を担うのは誰であるべきかという問題がしばしば論じられる。たとえば高齢化対策一般を厚生省が所管するとして、道路が高齢者にとって快適な空間でありえるには道路行政が、道路の専門家としてより質の高いサービスを供給する姿勢を採用することであって、道路行政を高度に遂行するために、たとえば高齢者にやさしい道路を整備する姿勢は欠くことができず、そのために老人の行動を専門的に研究するのは道路管理者の責任である。ハードの整備にソフトが要求されるという典型的な事例となる。これは情報化、環境対策、女性の社会進出、価値の多様化、等との問題に付いても同じことがいえる。環境行政を環境庁が所管するとしても直接的な環境行政は、自治体であったり、河川管理者であったり、港湾管理者である方が計画をより具体的に進めることができる。このような行政の総合的な施策の実施は専門家の総合戦略とも呼ぶべきであり、各行政主体は総合化のために積極的に動き出さなければならないと考えられる。

道路行政は他のどの行政分野よりも本質的に総合行

政を実施しなければならない立場にあるために、専門家の総合戦略の先駆けとなる。

四 道路予算のトランシェント

対GNP比公的資本形成が昭和五〇年代に入ってから下ってきていることは周知の事実である。財政状況が厳しいとはいえ財政のきりつめはほとんど公共事業の圧縮、とりわけ一般財源充当分の圧縮になってきたといえる。論理的な議論をするまでもなく、そのことが国民の豊かさ、ゆとりの感覚を同時に圧縮してしまつたのである。社会保障関連経費の膨張、あるいは公的移転支出の増大と公共事業比の圧縮、これは現在のわが国の公共部門のあり方を象徴するトレードオフ関係である。

本論で繰り返し主張しようとしていることは、道路予算が道路建設予算のコンセプトを脱することができず、結果、生活関連公共投資としての道路整備のイメージはつけ焼き刃に見え、社会保障費と比べて豊かさ実現には遠い存在に見えているのではないかということである。

平成三年度道路関係予算案の概要

建設省道路局道路総務課企画官 榎 正剛

一 平成三年度の経済見通しと経済運営の基本的態度

平成三年度の予算は、二年一月二二日の臨時閣議において、平成三年度の経済見通しと経済運営の基本的態度が了解されるとともに、「平成三年度予算編成方針」が閣議決定されたことにより予算編成の最終段階を迎えた。この編成方針に基づいて予算編成の詰めが進められ、一月二十四日に大蔵原案が閣議に提出され、各省庁に内示された。さらに、その後の復活を経て、二十九日に概算閣議決定を得た。

「平成三年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」によると、平成二年度の我が国経済は、「引き続き拡大局面にある。湾岸危機により国際石油

価格が上昇しているが、今までのところ、我が国経済への影響は前二回の石油危機時に比べて小さなものにとどまっている。外需は引き続き減少する一方、個人消費が堅調に推移し、設備投資が増

勢を続けるなど、内需は引き続き増加し労働力需給は引締まり状況が続いている。物価は、九月以降石油価格上昇の影響等が生じており、今後の動向に注視する必要があるものの、総じてみると安定基調にある。一方、経済収支は、輸入が製品類の増加に加え九月以降の輸入石油価格の上昇もあって増加していること等から、黒字幅が縮小傾向にある。」と評価し、この結果、主要経済指標は二年度予算編成時の見込値より若干の上昇傾向にある。国民総生産は四三五兆四千億円程度、経済成長率は名目で七・二％程度、実質で五・二％程度

になる見込み、また、卸売物価は二・〇％程度の上昇、消費者物価は三・一％程度の上昇を見込んでいる。

以上のような経済情勢を踏まえた平成三年度の経済運営の基本認識として、「我が国としては、常に消費者の視点に配慮しつつ、物価の安定を基礎とし、内需を中心とした景気の持続的な拡大を図るとともに、国際協調型経済構造への変革の推進、自由貿易体制の維持・強化、貿易の拡大均衡を通じた調和ある対外経済関係の形成および世界経済活性化への積極的貢献を行い、また、行財政改革を引き続き強力に推進し、豊かさを実感できる国民生活の実現に努め、さらに、我が国経済社会の発展基盤の整備を図っていく必要がある。」という認識を示している。

表1 主要経済指標

| | 平成元年度 (実績) | 平成2年度 (実績見込み) | 平成3年度 (見通し) | 対前年度比増減率 | | | |
|---------------------|---------------|------------------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | | 平成2年度 | | 平成3年度 | |
| | | | | %程度 (名目) | %程度 (実質) | %程度 (名目) | %程度 (実質) |
| 1. 国民総生産 | 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) |
| 国民総生産 | 406.2 | 435.4 | 459.6 | 7.2 | 5.2 | 5.5 | 3.8 |
| 民間最終消費支出 | 232.3 | 248.0 | 263.8 | 6.8 | 4.2 | 4.1 | 4.1 |
| 民間住宅 | 23.4 | 26.2 | 26.2 | 11.9 | 8.4 | ▲0.1 | ▲2.7 |
| 民間企業設備 | 75.9 | 86.2 | 93.0 | 13.5 | 11.7 | 7.9 | 6.8 |
| 2. 雇用人口 | 万人 | 万人程度 | 万人程度 | %程度 | | %程度 | |
| 労働力人口 | 6,302 | 6,415 | 6,495 | 1.8 | | 1.2 | |
| 就業者総数 | 6,163 | 6,275 | 6,355 | 1.8 | | 1.3 | |
| 3. 鉱工業 | % | %程度 | %程度 | %程度 | | %程度 | |
| 鉱工業生産指数 対前年度比増減率 | 4.5 | 5.5 | 4.1 | - | | - | |
| 4. 物価 | % | %程度 | %程度 | %程度 | | %程度 | |
| 総合卸売物価指数 対前年度騰落率 | 3.5 | 2.0 | ▲0.1 | - | | - | |
| 消費者物価指数 対前年度騰落率 | 2.9 | 3.1 | 2.4 | - | | - | |
| 5. 国際収支 | 兆円 | 兆円程度 | 兆円程度 | %程度 | | %程度 | |
| 经常収支 | 7.6 | 4.5 | 3.8 | - | | - | |
| 貿易収支 | 10.0 | 7.9 | 7.2 | - | | - | |
| 輸出 | 38.3 | 39.7 | 39.1 | 3.7 | | ▲ | 1.5 |
| 輸入 | 28.3 | 31.8 | 31.9 | 12.4 | | | 0.3 |

(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3年度の姿を示すものであり、わが国経済は民間活動がその主体をなすものであること、また、特に国際環境の変化には予見し難い要素が多いことにかんがみ、これらの数字はある程度の幅をもって考えられるべきである。

この基本認識の下で平成3年度の経済運営の基本的態度(概略)が次のように決定されている。第一は、「内需を中心とした景気の持続的拡大を図ることである。このため、主要国との経済政策の協調にも配慮しつつ適切かつ機動的な経済運営に努めることにより、物価安定の下での経済活動

の自律的發展、雇用の安定、対外不均衡の是正、為替レートの安定等を図る。同時に、内需の均衡的な拡大を中長期的に持続しうる基礎条件を整備し、国民生活の質的向上を図るため、必要な構造調整を積極的に推進するとともに、地域経済の活性化を図る。公共事業につ

いては、国土の均衡ある発展に留意しつつ生活に密接に関連する事業の充実を図り、日本電信電話株式会社等の株式売却収入の活用による事業を維持するとともに、土地利用の公共性についての理解を求め、開発利益の還元等を図り、社会資本整備について投資支出の効率性を一層高めるよう努力する。一方、民間活力が最大限発揮されるよう引き続き環境の整備を行い、積極的な民間投資の喚起を促すとともに、公共的事業分野への民間活力の導入を促進する。」

第二は、「国際協調型経済構造への変革を推進し、保護貿易主義の抑止と自由貿易体制の維持・強化に向け率先して努力するとともに、調和ある対外経済関係の形成と世界経済活性化への積極的貢献とを行うことである。」

第三は、「行財政改革を強力に推進することである。我が国の財政は、近年改善の方向にあるものの、巨額の国債費負担等により極めて厳しい状況にあり、経済運営の政策運営の政策選択の幅も狭まっている。このため、平成3年度予算においても、歳出の徹底した節減合理化を行うなど、財政改革を強力に推進し、再び特例公債を発行しないことを基本として、公債依存度の引き下げ等により、公債残高の累増を抑制し、財政の対応力の回復を図る。」

第四は、「物価の安定基調を引き続き維持すると

ともに、内外価格差の縮小を目指し、物価構造の是正を図ることである。」

第五は、「経済計画 世界とともに生きる日本」等に基づき、消費者の視点を重視するとともに、労働時間の短縮等により、経済構造調整を積極的に進め豊かさを実感できる多様な国民生活の実現を図ることである。このため、国民生活基盤をより一層充実させるために、公共投資基本計画をも踏まえ、国民生活の質の向上に重点を置いた社会資本の整備に努める。」

第六は、「我が国経済社会の発展基盤の整備を図ることである。このため、第四次全国総合開発計画に沿って、地域の特性と創意を生かした地域づくりを目指し、地域経済の自立的発展を基本として、東京からの諸機能の分散を図り、地方の振興開発と大都市地域の秩序ある整備を推進して多極分散型の国土の形成を促進し、安全で良質な国土・居住空間の形成等に努める。」ことと決定されている。

以上のような経済運営の下において、平成三年度の経済見直しは、次のように見込まれている。

- ① 民間最終消費支出は、物価の安定等を基礎として拡大を続け、前年度比六・三％程度の増加を示すものと見込まれる。民間投資は、住宅投資が前年度比〇・一％程度の微減となり、また、設備投資は前年度比七・九％程度

の増加となるものと見込まれる。

鉱工業生産は、前年度比四・一％程度の伸びを示すものと見込まれる。

また、就業者総数は、前年度比一・三％程度増加するものと見込まれる。

- ② 物価は、引き続き安定的に推移し、卸売物価は〇・一％程度の上昇、消費者物価は二・四％程度の上昇となるものと見込まれる。

- ③ 国際収支については、貿易収支、経常収支とも黒字幅は着実に縮小し、それぞれ七兆二千億円程度、三兆八億円程度となるものと見込まれる。

- ④ 以上の結果、平成三年度の国民総生産は四五兆九千億円程度となり、名目、実質成長率はそれぞれ五・五％程度、三・八％程度になるものと見込まれる（表1参照）。

二 政府予算および建設省関係予算

1 政府関係予算

我が国財政は、平成二年度予算において特例公債を発行しないうことができたものの、平成二年度末の公債残高は一六五兆円にも達する見込みであり、国債費が歳出予算の二割を超えるなど、依然として厳しい状況が続いており、今後急速に進展する人口の高齢化や国際社会における我が国の責任の増大など今後の社会経済情勢の変

化に財政が弾力的に対応していくためには、後世に多大な負担を残さず、再び特例公債を発行しないことを基本として、公債依存度の引下げ等により、公債残高が累増しないような財政体質を作り上げていくことが緊要な課題とされている。

平成三年度の予算編成にあたっては、このような認識の下で、前述した「平成三年度の経済見通しと経済運営の基本的態度にのっとり、次のような「平成三年度予算編成方針」に基づき編成された。

1 財政規模

- (1) 一般会計予算においては、既存の制度・施策について見直しを行うなど経費の徹底した節減合理化に努め、特に経常部門経費については、厳しく抑制する。

なお、日本電信電話株式会社の株式売却収入の活用による社会資本の整備の促進を図るための無利子貸付事業については、これを維持することとする。

- (2) 財政投融资計画については、資金の重点的・効率的な配分に努める。

2 公債発行

公債発行額は、前年度当初発行予定額により二、五〇二億円余を減額し、五兆三、四三〇億円とする。

3 財源の重点的かつ効率的配分

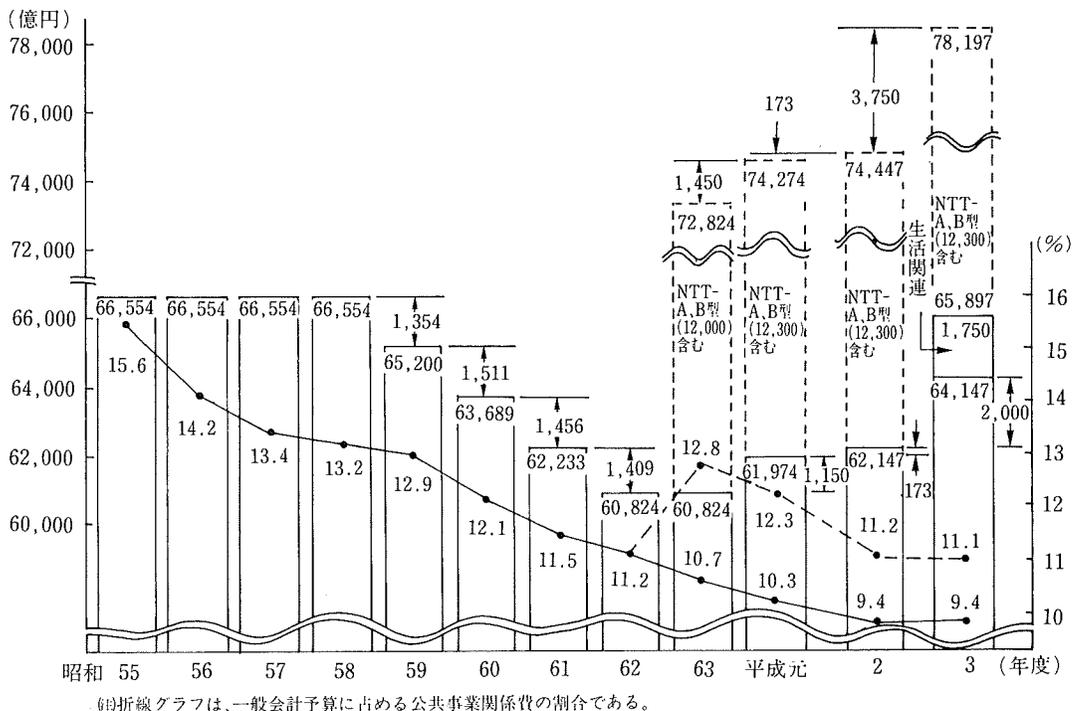


図1 公共事業関係費の推移

表2 平成3年度一般会計歳入歳出概算

(単位：百万円)

| 区分 | 前年度予算額 (当初) (A) | 平成3年度 概算額 (B) | 比較増△減額 (B - A) | 伸率 (B/A) | 備考 |
|-----------------------|--------------------|------------------|-------------------|-------------|----|
| 歳入 | | | | % | |
| 1. 租税及印紙収入 | 58,004,000 | 61,772,000 | 3,768,000 | 6.5 | |
| 2. その他収入 | 2,639,611 | 3,232,419 | 592,808 | 22.5 | |
| (1) 国債整理基金 特別会計受入金 | 1,300,000 | 1,300,000 | 0 | 0.0 | |
| (2) その他収入 | 1,339,611 | 1,932,419 | 592,808 | 44.3 | |
| 3. 公債金 | 5,593,180 | 5,343,000 | △ 250,180 | △4.5 | |
| 合計 | 66,236,791 | 70,347,419 | 4,110,628 | 6.2 | |
| 歳出 | | | | | |
| 1. 国債費 | 14,288,586 | 15,834,275 | 1,545,689 | 10.8 | |
| 2. 地方交付税交付金 | 15,275,090 | 15,974,910 | 699,822 | 4.6 | |
| 3. 産業投資特別会計 へ繰入 | 1,300,000 | 1,300,000 | 0 | 0.0 | |
| 4. 一般歳出 | 35,373,115 | 37,238,234 | 1,865,119 | 5.3 | |
| 合計 | 66,236,791 | 70,347,419 | 4,110,628 | 6.2 | |

表3 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 | |
|---------------|------------|------------|------------|------------|-----------|---------|---------|-------|
| | 3年度(A) | 前年度(B) | 伸率(A/B) | 3年度(C) | 前年度(D) | 伸率(C/D) | 3年度 | 前年度 |
| 一般会計総額(a) | 70,347,419 | 66,236,791 | 6.2 | 5,462,164 | 5,191,154 | 5.2 | 7.8 | 7.8 |
| 一般歳出 | 37,238,234 | 35,373,115 | 5.3 | | | | | |
| 産投特会へ繰入 | 1,300,000 | 1,300,000 | 0.0 | | | | | |
| (公共事業関係費) | | | | | | | | |
| 治山治水 | 1,366,836 | 1,304,776 | 4.8 | 1,101,598 | 1,049,086 | 5.0 | 80.6 | 80.4 |
| 道路整備 | 2,199,145 | 2,087,299 | 5.4 | 2,199,145 | 2,087,299 | 5.4 | 100.0 | 100.0 |
| 港湾・漁港・空港 | 625,735 | 600,000 | 4.3 | 0 | 0 | — | — | — |
| 住宅対策 | 886,254 | 841,969 | 5.3 | 886,254 | 841,969 | 5.3 | 100.0 | 100.0 |
| 下水道・環境衛生等 | 1,269,764 | 1,191,431 | 6.6 | 1,033,621 | 968,958 | 6.7 | 81.4 | 81.3 |
| 農業農村整備 | 1,069,121 | 1,024,851 | 4.3 | 0 | 0 | — | — | — |
| 林道・工業用水等 | 207,447 | 192,998 | 7.5 | 0 | 0 | — | — | — |
| 調整費等 | 12,275 | 7,211,663 | 5.2 | 0 | 0 | — | — | — |
| 小計(通常+NTT・B型) | 7,636,577 | 7,254,987 | 5.3 | 5,220,618 | 4,947,312 | 5.5 | 68.4 | 68.2 |
| うち生活関連重点化枠 | 175,000 | 0 | — | 130,900 | 0 | — | 74.8 | — |
| NTT・A型 | 114,868 | 123,001 | △6.6 | 105,993 | 113,084 | △6.3 | 92.3 | 91.9 |
| 一般公共事業計(b) | 7,751,445 | 7,377,988 | 5.1 | 5,326,611 | 5,060,396 | 5.3 | 68.7 | 68.6 |
| 災害復旧等 | 68,215 | 66,721 | 2.2 | 48,854 | 47,784 | 2.2 | 71.6 | 71.6 |
| 公共事業関係計(c) | 7,819,660 | 7,444,709 | (3,750億円増) | 5,375,465 | 5,108,180 | 5.2 | 68.7 | 68.6 |
| 一般公共/総額(b/a) | 11.0(%) | 11.1(%) | 5.0 | 97.5(%) | 98.4(%) | | | |
| 公共事業/総額(c/a) | 11.1(%) | 11.2(%) | | 98.4(%) | 98.4(%) | | | |
| 公債発行額(d) | 5,343,000 | 5,593,180 | △4.5 | | | | | |
| うち財政法公債金 | 5,343,000 | 5,593,180 | △4.5 | | | | | |
| 特例法公債金 | 0 | 0 | — | | | | | |
| 公債依存度(d/a) | 7.6 | 8.4 | | | | | | |
| うち財政法公債金 | 7.6 | 8.4 | | | | | | |
| 特例法公債金 | — | — | | | | | | |
| 財政投融资 | 36,805,600 | 34,572,400 | 6.5 | 10,329,500 | 9,219,620 | 12.0 | 28.1 | 26.7 |

経費の徹底した節減合理化を図るため、各種施策について優先順位の厳しい選択を行うとともに、社会経済情勢の推移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。特に、社会資本の整備に当たっては、国民生活の質の向上に結びつく分野に重点をおいてその整備を図る。

4 予算および財政投融资計画の弾力的運用

予算および財政投融资計画の執行に当たっては、流動的な内外の経済情勢等の推移に即応しつつ、その機動的・弾力的運用を図る。

等の方針に基づき、平成三年度一般会計予算は歳入歳出と対前年度比六・二%増の七〇兆三、四七四億円(表2)で、うち公共事業関係費については、日米構造協議の最終報告における公共投資基本計画(四三〇兆円)の初年度として重要な年であり、また、新たに設けられた生活関連重点化枠(全体二、〇〇〇億円、うち公共事業関係一、七五〇億円)を含め公共事業費の拡大を図るため、五・〇%増の七兆八、一九七億円(うちNTT株式の売却収入活用分一兆二、三〇〇億円)が計上され、一般会計予算の一・二%のシェアを占めている(図1、表3)。財政投融资計画については、対前年度比六・五%増の三六兆八、〇五六億円が確保された。

また、公共事業の補助率、負担率の取扱いについては、国の厳しい財政状況、社会資本整備の要

表4 平成3年度建設省関係予算総括表

(単位：百万円)

| 事 項 | 事 業 費 | | | 国 費 | | | | | | | 備 考 |
|---------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|---------|---|
| | 3 年 度 (A) | 前 年 度 (B) | 倍 率 (A/B) | 3 年 度 (C) | 年 度 | | 前 年 度 (D) | 倍 率 (C/D) | 3 年 度 NTT・A型 | | |
| | | | | | うち生活関連 重点化枠 | うち NTT・B型 | | | | | |
| 道 路 整 備 | 7,490,580 | 7,100,044 | 1.06 | 2,199,145 | 37,470 | 299,172 | 2,087,299 | 299,172 | 1.05 | 95,009 | 1. 本表は、北海道開発庁、 沖縄開発庁、国土庁計上の 建設省関係分を含んだ計数で ある。 2. 事業費には、公庫、公団等 財投関連事業、NTT・A型 事業等を含む。 3. 国費には、ほかに特別会計 国費として揮発油税直入分等 がある。 4. 前年度国費には、ほかに NTT・A型 113,084百万円 がある。 [参考] NTT・A型事業費 3年度 前年度 百万円 百万円 道路整備 228,668 223,806 治 水 3,889 22,392 海 岸 1,106 1,952 急傾斜地 154 864 公 園 10,895 15,977 下 水 道 3,450 4,004 住宅対策 4,719 4,719 計 252,881 273,714 |
| 治 山 治 水 | 1,896,664 | 1,897,166 | 1.00 | 1,101,598 | 13,027 | 179,941 | 1,049,086 | 179,811 | 1.05 | 2,757 | |
| 治 水 | 1,762,647 | 1,765,847 | 1.00 | 1,030,093 | 12,018 | 169,515 | 979,890 | 169,390 | 1.05 | 2,127 | |
| 海 岸 | 57,486 | 55,904 | 1.03 | 33,141 | 529 | 4,326 | 31,756 | 4,326 | 1.04 | 553 | |
| 急傾斜地等 | 76,531 | 75,415 | 1.01 | 38,364 | 480 | 6,100 | 37,440 | 6,095 | 1.02 | 77 | |
| 都 市 計 画 | 2,400,464 | 2,229,511 | 1.08 | 1,033,621 | 45,022 | 199,557 | 968,958 | 199,687 | 1.07 | 6,087 | |
| 公 園 | 312,175 | 299,017 | 1.04 | 122,975 | 6,047 | 28,131 | 114,843 | 28,171 | 1.07 | 4,362 | |
| 下 水 道 | 1,628,833 | 1,546,982 | 1.05 | 874,566 | 37,470 | 166,718 | 823,780 | 166,808 | 1.06 | 1,725 | |
| 市街地再開発等 | 459,456 | 383,512 | 1.20 | 36,080 | 1,505 | 4,708 | 30,335 | 4,708 | 1.19 | 0 | |
| 住 宅 対 策 | 9,234,310 | 8,520,441 | 1.08 | 886,254 | 35,381 | 77,872 | 841,969 | 77,872 | 1.05 | 2,140 | |
| 一般公共事業計 | 21,022,018 | 19,747,162 | 1.06 | 5,220,618 | 130,900 | 756,542 | 4,947,312 | 756,542 | 1.06 | 105,993 | |
| 災 害 関 係 | 59,065 | 59,776 | 0.99 | 48,854 | 0 | 0 | 47,784 | 0 | 1.02 | 0 | |
| 公共事業関係計 | 21,081,083 | 19,806,938 | 1.06 | 5,269,472 | 130,900 | 756,542 | 4,995,096 | 756,542 | 1.05 | 105,993 | |
| 宅 地 対 策 | 724,517 | 686,397 | 1.06 | 1,791 | 0 | 0 | 1,789 | 0 | 1.00 | 0 | |
| 官 庁 営 繕 | 72,110 | 50,895 | 1.42 | 22,886 | 0 | 0 | 21,579 | 0 | 1.06 | 0 | |
| 建設行政経費 | 63,457 | 61,302 | 1.04 | 62,022 | 0 | 0 | 59,606 | 0 | 1.04 | 0 | |
| 計 | 860,084 | 798,594 | 1.08 | 86,699 | 0 | 0 | 82,974 | 0 | 1.04 | 0 | |
| 合 計 | 21,941,167 | 20,605,532 | 1.06 | 5,356,171 | 130,900 | 756,542 | 5,078,070 | 756,542 | 1.05 | 105,993 | |

請等をふまえ、事業費確保の観点に留意しつつ、累次、公共事業に係る補助率・負担率が引き下げられてきた。平成三年度以降の公共事業に係る補助率・負担率については、改めて、国・地方の財政事情、国と地方の機能分担・費用負担のあり方等を勘案しながら関係省庁間に設けられた検討会において検討を行ってきたところ、次のように取り扱うこととなった。

●平成五年度までの暫定措置として、昭和六一年度に適用された補助率等とする。

●行革審答申等を踏まえ、体系化・簡素化等の観点から、関係省庁間で総合的検討を進め、暫定期間内（平成五年度末まで）に結論を得るよう最大限努力し、そのうえで経済・財政事情、各公共施設の整備状況等を踏まえつつ、可能なものから逐次実施に移すものとする。

2 建設省関係予算

建設省関係の公共事業関係費は生活関連重点化枠、日本電信電話株式会社収入の活用を含め対前年度比五・二％増の五兆三、七五五億円（生活関連重点化枠分一、三〇九億円、N T T株式売却収入分八、六二五億円）が確保された。なお、宅地対策等の公共事業関係費以外の経費を含めた建設省関係の一般会計予算は対前年度比五・二％の五兆四、六二二億円となった（表4）。財政投融资計

表5 財政投融资計画等総括表

(単位：百万円)

| 区 分 | 財 政 投 融 資 | | | 自 己 資 金 等 と の 合 計 | | |
|--------------|------------|-----------|---------|-------------------|------------|---------|
| | 3年度(A) | 前年度(B) | 倍率(A/B) | 3年度(C) | 前年度(D) | 倍率(C/D) |
| 住宅金融公庫 | 6,403,000 | 5,593,000 | 1.14 | 6,704,984 | 6,477,868 | 1.04 |
| 住宅・都市整備公団 | 889,200 | 872,400 | 1.02 | 2,557,354 | 2,421,213 | 1.06 |
| 小 計 | 7,292,200 | 6,465,400 | 1.13 | 9,262,338 | 8,899,081 | 1.04 |
| 日本道路公団 | 2,057,700 | 1,936,000 | 1.06 | 4,119,389 | 3,893,567 | 1.06 |
| 首都高速道路公団 | 355,700 | 318,300 | 1.12 | 708,519 | 677,517 | 1.05 |
| 阪神高速道路公団 | 314,100 | 263,200 | 1.19 | 544,521 | 468,970 | 1.16 |
| 本州四国連絡橋公団 | 188,600 | 159,200 | 1.18 | 433,481 | 368,322 | 1.18 |
| 東京湾横断道路株式会社 | 42,600 | 7,700 | 5.53 | 95,478 | 53,889 | 1.77 |
| 小 計 | 2,958,700 | 2,684,400 | 1.10 | 5,901,388 | 5,462,265 | 1.08 |
| 都市開発資金融通特別会計 | 63,500 | 59,200 | 1.07 | 74,800 | 63,700 | 1.17 |
| 日本下水道事業団 | 12,300 | 8,000 | 1.54 | 25,179 | 17,714 | 1.42 |
| 民間都市開発推進機構 | 2,800 | 2,620 | 1.07 | 7,886 | 7,128 | 1.11 |
| 合 計 | 10,329,500 | 9,219,620 | 1.12 | 15,271,591 | 14,449,888 | 1.06 |

- (注) 1. 住宅・都市整備公団 上記のほか、鉄道分として、財政投融资1,100百万円（前年度1,400百万円）、自己資金等との再計2,801百万円（前年度3,645百万円）がある。
2. 本州四国連絡橋公団 上記のほか、鉄道分として、鉄道整備基金受入15百万円（前年度維持修繕費補助金14百万円）、自己資金等との再計93,786百万円（前年度88,961百万円）がある。
3. 民間都市開発推進機構 上記のほか、港湾整備分として、財政投融资800百万円（前年度480百万円）、自己資金等との再計2,035百万円（前年度1,255百万円）がある。

表6 生活関連重点化枠事業費・国費総括表

(単位：百万円)

| 事 項 | 地方都市基盤緊急整備事業 | | ふるさと生活活性化事業 | | 住宅・宅地供給緊急促進事業 | | 地域商業基盤総合整備事業 | | 計 | | 摘 要 |
|-----------|--------------|--------|-------------|--------|--------------------|--------------------|--------------|---------|---------|---------|---|
| | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | |
| 道 路 整 備 | 27,596 | 16,171 | 16,928 | 10,210 | 10,309 | 5,681 | 11,257 | 5,408 | 66,090 | 37,470 | 1.本表は、北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁計上を含んだ計数である。 2.()内書は、住宅地関連進捗等に係る計数である。3.治水の()内書は、ふるさと生活活性化事業の計上であり、計上には含まない。 4.市街地再開発等の()外書の計数は、地方都市基盤緊急整備事業の計上であり、計上には含まない。 |
| 治 水 | 10,855 | 6,290 | 5,800 | 3,095 | 5,014 | 2,633 | < 1,049 > | < 424 > | 21,669 | 12,018 | |
| 海 岸 | 0 | 0 | 1,048 | 529 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,048 | 529 | |
| 急 傾 斜 地 等 | 216 | 108 | 575 | 287 | 169 | 85 | 0 | 0 | 960 | 480 | |
| 公 園 | 15,036 | 5,847 | 0 | 0 | 0 | 0 | 583 | 200 | 15,619 | 6,047 | |
| 下 水 道 | 38,324 | 20,014 | 33,543 | 17,456 | 0 | 0 | 0 | 0 | 71,867 | 37,470 | |
| 市街地再開発等 | 1,686 | 562 | 0 | 0 | 1,944 | 648 | < 900 > | < 300 > | 4,515 | 1,505 | |
| 住 宅 対 策 | 0 | 0 | 0 | 0 | (38,207) 73,657 | (18,000) 35,381 | 0 | 0 | 73,657 | 35,381 | |
| 合 計 | 93,713 | 48,992 | 57,894 | 31,577 | (38,207) 91,093 | (18,000) 44,428 | 12,725 | 5,903 | 255,425 | 130,900 | |

画については対前年度比一二％増の一〇兆三、二九五億円が確保された(表5)。

また、生活関連重点化枠については、国民生活の質の向上に密接に結びつき、直接効果のあがるものについて地域社会の均衡ある発展を図りつつ、特に四つの課題(①地方都市基盤の緊急整備、②ふるさと生活の活性化、③住宅・宅地供給の緊急促進、④地域商業基盤の総合整備)を踏まえて、各種事業を緊急にかつ総合的に実施することとし、総額一、三〇九億円(生活関連重点化枠のうちの公共事業分一、七五〇億円の約七五％)を確保された(表6)。それとともに、新たに平成三年度を初年度とする都市公園、下水道、海岸、特定交通安全施設および住宅の各種五箇年計画を策定する。

三 道路関係予算

1 道路関係予算の概要

平成三年度における道路関係予算は交流ネットワークの強化等により、多極分散型国土の形成と地域社会の活性化等の課題に対応し、国民生活の充実を図るため、第10次道路整備五箇年計画の第四年度として、高規格幹線道路から市町村道に至る道路網を、着実に整備することを基本方針とし、生活関連重点化枠および日本電信電話株式会社株式売却収入の活用等により道路整備予算の確保を図り、次のとおり計上された(表7)。

| 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 |
|---------------|-----------|-----------|-----------|
| 一般道路事業 | 四兆四、五九四億円 | 二兆六、一〇〇億円 | 二兆六、一〇〇億円 |
| 有料道路事業 | 三兆、三一二億円 | 二、六五五億円 | 二、六五五億円 |
| 合計 | 七兆四、九〇六億円 | 七兆四、九〇六億円 | 七兆四、九〇六億円 |
| うち高規格幹線道路 | 二兆二、一七二億円 | 二兆二、一七二億円 | 二兆二、一七二億円 |
| 事業費 | 二兆二、一七二億円 | 二兆二、一七二億円 | 二兆二、一七二億円 |
| 国 費 | 三、四四一億円 | 三、四四一億円 | 三、四四一億円 |
| 財政投融資資金 | 二兆九、五八七億円 | 二兆九、五八七億円 | 二兆九、五八七億円 |
| (対前年度比一〇・二％増) | | | |

2 道路関係予算の重点施策

1 道路整備財源の確保

第10次道路整備五箇年計画を円滑に実施するため道路整備財源の確保を図る。このため、自動車重量税を含む道路特定財源を道路整備へ全額充当する。

表7 道路整備予算総括表

(単位:百万円)

| 区 分 | 3 年 度 (A) | | 前 年 度 (B) | | 比較増△減(A)-(B) | | 倍 率 (A)/(B) | |
|-----------------------|-------------|------------|------------|------------|--------------|-----------|-------------|--------|
| | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 |
| 一 般 道 路 | 4,459,388 | 2,609,957 | 4,359,003 | 2,486,003 | 100,385 | 123,954 | 1.02 | 1.05 |
| 道 路 | 3,231,343 | 1,903,080 | 3,144,453 | 1,798,729 | 86,890 | 104,551 | 1.03 | 1.06 |
| 一 般 国 道 | 1,664,284 | 1,026,644 | 1,617,990 | 955,061 | 46,294 | 71,583 | 1.03 | 1.07 |
| 直 轄 | 1,216,136 | 771,307 | 1,179,863 | 712,217 | 36,273 | 59,090 | 1.03 | 1.08 |
| 補 助 | 448,148 | 255,337 | 438,127 | 242,844 | 10,021 | 12,493 | 1.02 | 1.05 |
| 地 方 道 | 1,115,631 | 618,139 | 1,098,364 | 598,550 | 17,267 | 19,589 | 1.02 | 1.03 |
| 都 道 府 県 道 | 758,739 | 419,445 | 747,388 | 406,380 | 11,351 | 13,065 | 1.02 | 1.03 |
| 市 町 村 道 | 356,892 | 198,694 | 350,976 | 192,170 | 5,916 | 6,524 | 1.02 | 1.03 |
| 交 通 安 全 | 327,970 | 176,383 | 301,678 | 162,674 | 26,292 | 13,709 | 1.09 | 1.08 |
| 雪 害 防 御 | 114,306 | 73,470 | 111,268 | 71,483 | 3,038 | 1,987 | 1.03 | 1.03 |
| 調 査 | 9,152 | 8,444 | 15,153 | 10,961 | △ 6,001 | △ 2,517 | 0.60 | 0.77 |
| 街 路 整 理 | 1,091,909 | 590,594 | 1,078,957 | 573,048 | 12,952 | 17,546 | 1.01 | 1.03 |
| 街 路 整 理 | 784,774 | 424,391 | 771,327 | 408,910 | 13,447 | 15,481 | 1.02 | 1.04 |
| 区 画 整 理 | 253,036 | 137,931 | 251,384 | 134,728 | 1,652 | 3,203 | 1.01 | 1.02 |
| 再 開 発 | 50,428 | 26,783 | 51,963 | 27,707 | △ 1,535 | △ 924 | 0.97 | 0.97 |
| 調 査 | 3,671 | 1,489 | 4,283 | 1,703 | △ 612 | △ 214 | 0.86 | 0.87 |
| 機 械 | 19,524 | 13,075 | 19,137 | 12,758 | 387 | 317 | 1.02 | 1.02 |
| 補 助 率 差 額 等 | — | 39,198 | — | 40,268 | — | △ 1,070 | — | 0.97 |
| 住 宅 地 関 連 | 116,312 | 63,810 | 116,156 | 61,000 | 156 | 2,810 | 1.00 | 1.05 |
| 沿 道 整 備 融 資 | 300 | 200 | 300 | 200 | 0 | 0 | 1.00 | 1.00 |
| (緊急地方道路整備事業) | (1,016,405) | (534,400) | (953,080) | (501,100) | (63,325) | (33,300) | (1.07) | (1.07) |
| (NTT-B型事業) | (512,045) | (299,172) | (530,620) | (299,172) | (△ 18,575) | (0) | (0.96) | (1.00) |
| 有 料 道 路 | 3,031,192 | 265,469 | 2,741,041 | 231,991 | 290,151 | 33,478 | 1.11 | 1.14 |
| 日 本 道 路 公 団 | 1,811,646 | 85,668 | 1,698,003 | 77,572 | 113,643 | 8,096 | 1.07 | 1.10 |
| 首 都 高 速 道 路 公 団 | 398,885 | 21,950 | 382,768 | 28,278 | 16,117 | △ 6,328 | 1.04 | 0.78 |
| 阪 神 高 速 道 路 公 団 | 337,951 | 21,276 | 294,083 | 14,378 | 43,868 | 6,898 | 1.15 | 1.48 |
| 本 州 四 国 連 絡 橋 公 団 | 140,674 | 17,100 | 105,900 | 10,100 | 34,774 | 7,000 | 1.33 | 1.69 |
| 東 京 湾 横 断 道 路 株 式 会 社 | 92,854 | 0 | 51,589 | 0 | 41,265 | 0 | 1.80 | — |
| 地 方 道 路 公 社 等 | 197,606 | 81,975 | 157,498 | 67,163 | 40,108 | 14,812 | 1.25 | 1.22 |
| (NTT-A型事業) | (228,668) | (95,009) | (223,806) | (89,577) | (4,862) | (5,432) | (1.02) | (1.06) |
| 小 計 | 2,979,616 | 227,969 | 2,689,841 | 197,491 | 289,775 | 30,478 | 1.11 | 1.15 |
| 道 路 開 発 資 金 | 75,000 | 37,500 | 69,000 | 34,500 | 6,000 | 3,000 | 1.09 | 1.09 |
| 道 路 整 備 計 | 7,490,580 | 2,875,426 | 7,100,044 | 2,717,994 | 390,536 | 157,432 | 1.06 | 1.06 |
| 高 規 格 幹 線 道 路 | 2,217,176 | 344,139 | 2,000,472 | 294,733 | 216,704 | 49,406 | 1.11 | 1.17 |
| 高 速 自 動 車 国 道 | 1,592,617 | 84,085 | 1,447,072 | 77,225 | 145,545 | 6,860 | 1.10 | 1.09 |
| 本 州 四 国 連 絡 道 路 | 140,674 | 17,100 | 105,900 | 10,100 | 34,774 | 7,000 | 1.33 | 1.69 |
| 一 般 国 道 | 482,277 | 241,346 | 445,955 | 205,863 | 36,322 | 35,483 | 1.08 | 1.17 |
| 調 査 | 1,608 | 1,608 | 1,545 | 1,545 | 63 | 63 | 1.04 | 1.04 |

- (注) 1. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)および(NTT-B型事業)を含む。
2. 住宅地関連には、住宅地関連公共施設整備促進事業のみを計上した。
3. 有料道路の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。
4. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社への融資予定額3年度23,424百万円、前年度7,800百万円を含む。
5. 地方道路公社等は、地方道路公社および地方公共団体に対する有料道路融資等である。
6. 高規格幹線道路の計数は各区分の再掲である。
7. 高規格幹線道路の一般国道は、一般道路の一般国道、日本道路公団および地方道路公社の一般有料道路の高規格幹線道路分である。
8. 高規格幹線道路の調査は、一般道路の道路調査の高規格幹線道路分である。

(単位：億円)

前年度

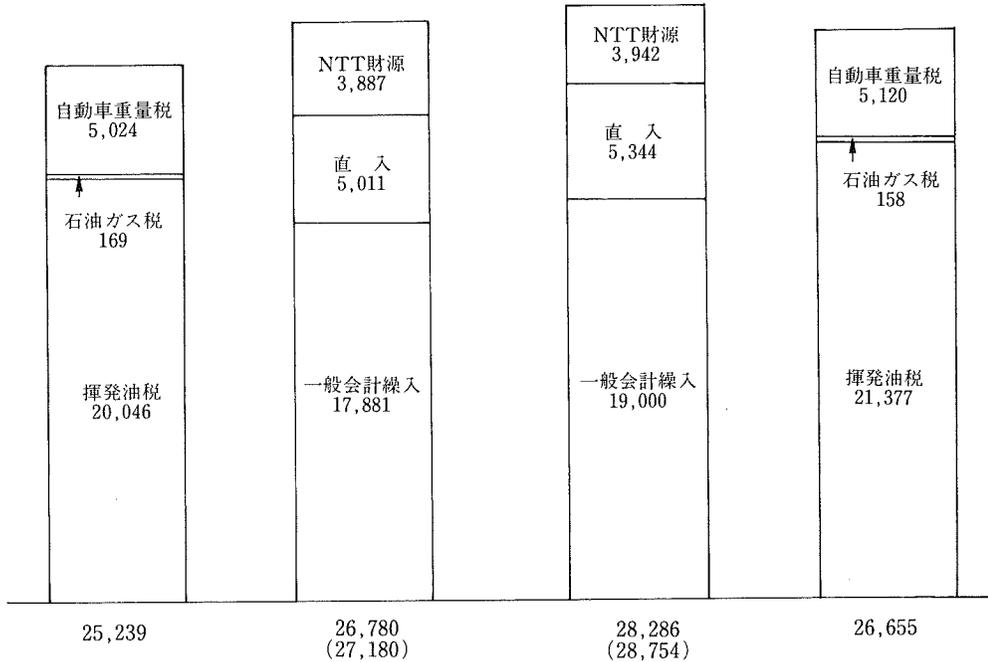
3年度

特定財源

国費

国費

特定財源



(注) 1. () 書きは前年度剰余金等を含む額である。
 2. 四捨五入の関係で、各計数の和と合計が合わない箇所がある。
 3. NTT財源には、前年度896億円、3年度950億円のNTT-A型資金を含む。

図2 道路整備特別会計国費

この場合、一般会計からの道路整備特別会計への繰入額に加え、前年度に引き続き揮発油税収の四分の一相当を直入するとともにNTT財源を活用する(表8、図2)。

2 第10次道路整備五箇年計画の推進

我が国の経済社会の活力の保持と国民生活の向上を図るためには、道路整備に対する諸要請的確に応えつつ、緊急かつ計画的な道路整備を推進する必要がある。

① 第10次道路整備五箇年計画に基づき、交流ネットワークの強化、よりよい都市のための道路づくり、地方部の定住と交流を促進する道路づくりおよび利用水準の向上のための多様な道路機能の充実に配慮しつつ、各種施策の推進を図る(表9、10)。

② 今後の経済社会情勢、国民の多様化し高度化するニーズに対応するため、道路整備の長期計画について調査・検討を進め、幹線道路網の再編成を行うとともに、道路構造・道路サービス等のあり方について新たな観点から検討を行う。

3 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の策定

近年における交通事故の増加傾向等にかんがみ、平成三年度からの第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を策定し、歩道等の整備、交差点

表8 平成3年度道路整備予算財源内訳

(単位：百万円)

| 区 分 | 3 年 度 (A) | 前 年 度 (B) | 比較増△減 (A)-(B) | 倍 率 (A)/(B) |
|----------------------------------|--------------|--------------|------------------|----------------|
| | | | | |
| 特 定 財 源 | 2,153,532 | 2,021,458 | 132,074 | 1.07 |
| 揮 発 油 税 (イ) | 2,137,705 | 2,004,607 | 133,098 | 1.07 |
| 収 入 額 | 2,037,400 | 1,924,220 | 113,300 | 1.06 |
| 決 算 調 整 額 | 100,305 | 80,507 | 19,798 | 1.25 |
| 石 油 ガ ス 税 (ロ) | 15,827 | 16,851 | △ 1,024 | 0.94 |
| 収 入 額 | 17,000 | 17,000 | 0 | 1.00 |
| 決 算 調 整 額 | △ 1,173 | △ 149 | △ 1,024 | 7.87 |
| 一 般 財 源 | 280,841 | 267,769 | 13,072 | 1.05 |
| (自動車重量税) (の国分の8割相当額) (ハ) | (512,000) | (502,400) | (9,600) | (1.02) |
| 特 定 ・ 一 般 財 源 計 ((イ)+(ロ)+(ハ)) | 2,434,373 | 2,289,227 | 145,146 | 1.06 |
| N T T 財 源 | 394,181 | 388,749 | 5,432 | (1.01) |
| 前 年 度 剩 余 金 等 | 46,872 | 40,018 | 6,854 | 1.17 |
| 合 計 | 2,875,426 | 2,717,994 | 157,432 | 1.06 |

(注) 揮発油税(イ)には、特別会計直入分3年度534,400百万円、前年度501,100百万円を含む。

表9 五箇年計画事業別予算額

(単位：億円)

| 区 分 | 第10次五箇年 計 画 額 (昭和63～ 平成4年度) | 3 年 度 | | 前 年 度 | | 倍 率 (A)/(B) |
|--------|--------------------------------------|---------|-----------------------|--------|-----------------------|----------------|
| | | 事業費(A) | 累 進 捗 率 % | 事業費(B) | 累 進 捗 率 % | |
| 一般道路事業 | 238,000 | 44,594 | 72.7 | 43,590 | 54.0 | 1.02 |
| 有料道路事業 | 140,000 | 30,312 | 77.5 | 27,410 | 55.9 | 1.11 |
| 小 計 | 378,000 | 74,906 | 74.5 | 71,000 | 54.7 | 1.06 |
| 地方単独事業 | 139,000 | 30,600 | 80.1 | 27,800 | 58.1 | 1.10 |
| 計 | 517,000 | 105,506 | 76.0 | 98,800 | 55.6 | 1.07 |
| 調 整 費 | 13,000 | — | — | — | — | — |
| 合 計 | 530,000 | 105,506 | 74.1 | 98,800 | 54.2 | 1.07 |

(注) 1. 一般道路事業には、緊急地方道路整備事業及び住宅地関連を含む。
2. 元年度以降の地方単独事業は見込値である。

表10 五箇年計画施策別予算額

(単位：億円)

| 区 分 | 第10次五箇年計画額 (昭和63～ 平成4年度) | 3 年 度 | 前 年 度 | 倍 率 (A)/(B) |
|------------------------|--------------------------------|--------|--------|----------------|
| | | 事業費(A) | 事業費(B) | |
| 道 路 交 通 の 安 全 確 保 | 89,500 | 17,458 | 17,015 | 1.03 |
| 生 活 基 盤 の 整 備 | 60,900 | 11,074 | 10,968 | 1.01 |
| 生 活 環 境 の 改 善 | 54,300 | 9,888 | 9,644 | 1.03 |
| 国 土 の 発 展 基 盤 の 整 備 | 127,600 | 26,953 | 24,661 | 1.09 |
| 維 持 管 理 の 充 実 | 45,700 | 9,533 | 8,712 | 1.09 |
| 計 | 378,000 | 74,906 | 71,000 | 1.06 |

(注) 1. 緊急地方道路整備事業、住宅地関連を含む。
2. 地方単独事業を除いた計数である。

の改良、駐車場の整備、道路情報提供装置の設置等の交通安全対策を推進する(表11)。

① 次の基本方針により交通安全施設等の整備を推進する。

- 自転車・歩行者の安全確保
- 交差点事故、夜間事故の防止
- 駐車対策の推進

○的確な道路交通情報の提供
○高齢者、身体障害者等の利用に配慮した交通安全対策の推進

② 平成3年度の新規施策

- 付加車線(ゆずりあい車線)
- 駐車場(都市内の路外駐車場、一般道路の

簡易パーキングエリア、路上駐車施設)

4 高規格幹線道路等の整備の推進

多極分散型国土形成、地域社会の活性化等の課題に対応し、国民生活の充実を図るため、二一世紀初頭までに高規格幹線道路一四、〇〇〇km全線の完成を図ることとし、西暦二〇〇〇年(平成一

表11 計画額

(単位：億円)

| 区 分 | 第5次五箇年計画案 (平成3～7年度) | 第4次五箇年計画 (昭和61～平成2年度) | 倍 率 |
|--------|------------------------|--------------------------|----------------|
| 道路管理者分 | (15,900) 18,500 | (11,500) 13,500 | (1.38) 1.37 |

- (注) 1. 上段()書きは調整費を除いた計画額である。
 2. 第4次五箇年計画の投資実績(見込み)
 道路管理者分 11,591億円(調整費を除く達成率 100.8%)
 公安委員会分 1,165億円(" 101.3%)
 3. 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画案(公安委員会分)
 計 画 額 1,650億円(調整費除き 1,550億円)

表12-1 高規格幹線道路供用延長

(単位：km、%)

| 区 分 | 総延長 | 3年度新規 | 3年度末 | 進捗率 |
|-------------|--------|-------|-------|-----|
| 高規格幹線道路 | 14,000 | 286 | 5,350 | 38 |
| 国土開発幹線自動車道等 | 11,520 | 244 | 5,114 | 44 |
| 本州四国連絡道路 | 180 | 1 | 108 | 60 |
| 一般国道 | 2,300 | 41 | 128 | 6 |

表12-2 高規格幹線道路建設費

(単位：億円)

| 区 分 | 3年度 | 前年度 | 倍 率 |
|------------|--------|--------|------|
| 高規格幹線道路建設費 | 17,760 | 16,248 | 1.09 |
| 高速自動車国道 | 11,944 | 11,050 | 1.08 |
| 本州四国連絡道路 | 1,160 | 886 | 1.31 |
| 一般国道 | 4,656 | 4,312 | 1.08 |
| 一般道路 | 3,654 | 3,316 | 1.10 |
| 有料道路 | 1,002 | 997 | 1.01 |

表13 駐車場整備

(単位：億円)

| 区 分 | 3年度 事業費 | 前年度 事業費 | 倍 率 |
|---------------|------------|------------|------|
| 駐 車 場 | 547 | 417 | 1.31 |
| 有料融資事業等 | 227 | 203 | 1.12 |
| 道路開発資金 | 214 | 214 | — |
| 特定交通安全施設等整備事業 | 106 | — | — |
| 駐車場案内システム | 22 | 15 | 1.47 |

- (注) 1. 有料融資事業等：有料融資事業、NTT-A型事業を計上。
 2. 道路開発資金：計数整理中のため平成2年度同額で計上。
 3. 特定交通安全施設等整備事業：路上駐車施設を含む。
 4. 駐車場案内システム：街路事業、特定交通安全施設等整備事業、道路開発資金を計上。
 ○ 駐車場整備計画調査 351百万円(48箇所)

二年)までにおおむね九、〇〇〇km、平成四年度までにおおむね六、〇〇〇kmの供用を図ることを目的にその整備を推進している(表12-1、2)。
 (1) 国土開発幹線自動車道については、事業の推進を図るため、所要の調査・手続きを進めるとともに、平成四年度までに延べ五、五〇〇kmの供用を目的として、計画的に整備を進める。
 (2) 本州四国連絡道路については、生口橋の完成を図るとともに、民間活力を活用し、明石海峡

大橋、来島大橋および多々羅大橋の建設を推進する。また、本州四国連絡道路の利用促進に資する施策を一層推進する。
 (3) 一般国道の自動車専用道路については、既に事業に着手している区間約七九〇kmの整備を一層推進するとともに、路線計画の定まった区間約一三・一kmの事業に着手する。なお、国土開発幹線自動車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推進し、

当面その活用を図る。
 (4) 高規格幹線道路網と一体となって機能する国道網や関連する道路網の充実・強化を図るとともに、空港・港湾等に連絡する道路の重点的整備など物流対策の推進を図る。
 5 渋滞・駐車対策の推進
 (1) 駐車場整備の促進
 都市における道路交通混雑の緩和、交通事故の発生止、中心市街地の活性化を図るため駐車場の

表14 渋滞対策の施策区分

| 施策区分 | 渋滞対策緊急実行計画 3年度供用・完成箇所 | 渋滞対策推進計画 3年度供用・完成箇所 |
|--|---|---|
| 一般道路の改良・整備 ・日常的に著しい渋滞を生じている箇所の交差点改良、立体等 ・渋滞緩和効果の高いバイパス等道路ネットワークの整備 ・渋滞対策のための橋梁整備 自動車専用道路の改良・整備 ・部分拡幅、オフランプの設置等の部分改良 ・環状道路の整備など自動車専用道路ネットワークの整備 既存道路の有効活用のための施策 ・道路交通情報提供の充実 ・駐車場整備の推進 ・道路工事方法の改善 公共交通機関との連携強化 ・交通結節点の整備、新交通・都市モノレールの整備 | 国道246号目黒交差点 (横浜市) 国道1号丸子インター (静岡市) 都市計画道路川西伊丹線 (川西市) 一般県道と歌山港北島線 河口大橋 (和歌山市) 阪神高速13号東大阪線高井田 出路 (大阪市) 長野駅前立体駐車場 (長野市) 名古屋栄地区駐車場案内システム (名古屋市) 上野ベデストリアンデッキ (東京23区) | 国道4号神鳥谷交差点 (栃木県小山市) 国道18号上新バイパス (新潟県上越市) 都市計画道路高松海岸線屋島大橋 (香川県高松市) 浜松インターチェンジ (静岡県浜松市) 小牧インターチェンジ (愛知県小牧市) 一宮インターチェンジ (愛知県一宮市) 木更津駅前西口駐車場 (千葉県木更津市) |

整備が急務となっている。このため、民間駐車場への助成の強化とあわせて、道路交通の円滑化、都市機能の維持および増進を図るべき地区や、交通結節点等の重点的に駐車場の整備を図るべき地

域において、公的主体等による駐車場整備を促進する。
 ① 計画的な整備を推進するため駐車場に関する整備方針を定めるとともに、駐車問題地方

懇談会の意見等を反映し、駐車場整備計画の策定を推進する。

② 有料融資事業(無利子貸付制度)、道路開発資金(低利子貸付制度)を活用した駐車場の積極的・計画的な整備を進めるとともに、駐車場案内システムの整備を推進する。

③ 新規施策として特定交通安全施設等整備事業による駐車場補助制度等を創設する。

④ また、幹線道路における短時間駐車需要に対応し、秩序ある駐車を誘導するため、道路管理者による路上駐車施設の整備に着手する。

⑤ 道路等公共空間の地下利用および立体道路制度を活用した建築物と道路附属物駐車場の一体整備の推進を図る(表13)。

(2) 渋滞対策の拡充

① 三七都市(圏)については、渋滞対策緊急実行計画を強力に推進するとともに、渋滞箇所の追跡調査を行い、対策完了箇所の効果を把握する。また、必要に応じて、渋滞対策緊急実行計画の見直しを行う(表14)。

② 全国の残る地域については、都道府県ごとに、平成二年度に策定した渋滞対策推進計画に基づき、各種渋滞対策の全国的展開を図る。

表15 交通安全施設等整備事業

(単位：億円)

| 事業名 | 3年度事業費 | 前年度事業費 | 倍率 |
|-----------------|--------|--------|------|
| 交通安全施設等整備事業 | 3,280 | 3,017 | 1.09 |
| 特定交通安全施設等整備事業 | 2,666 | 2,441 | 1.09 |
| 緊急地方交通安全施設等整備事業 | 614 | 576 | 1.07 |

○第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画案(平成3～7年度)
計画額：15,900億円(調整費2,600億円を除く)、平成3年度進捗率：16.8%

表16 高速自動車国道等の交通安全対策に関する事業

(単位：億円)

| 事業名 | 3年度事業費 | 前年度事業費 | 倍率 |
|-------------------------------|--------|--------|------|
| 高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業 | 661 | 505 | 1.31 |

○高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画(平成3～7年度)
計画額：3,240億円、平成3年度進捗率：20.4%

表17 維持修繕事業

(単位：億円)

| 区分 | 3年度事業費 | 前年度事業費 | 倍率 |
|------|--------|--------|------|
| 維持修繕 | 5,225 | 4,930 | 1.06 |

○国庫債務負担行為による修繕工事実施箇所121箇所(直轄国道を対象)

(注)1. 一般道路、有料道路について、事業費に計上している。
2. 地方単独事業を除く事業を対象としている。

表18 防災・震災・雪寒対策事業

(単位：億円)

| 区分 | 3年度事業費 | 前年度事業費 | 倍率 |
|------|--------|--------|------|
| 防災対策 | 2,246 | 2,191 | 1.03 |
| 震災対策 | 1,000 | 958 | 1.04 |
| 雪寒対策 | 1,301 | 1,267 | 1.03 |

6 交通安全対策の推進

平成二年における交通事故死者数が二年連続して一万一千人を突破するなど、憂慮すべき状況にある。このため、事故分析システムの充実に図り、交通事故特性等に即した交通安全対策を重点的に推進する。

① 一般道路において抜本的対策としてバイパス、自動車専用道路、歩車道の分離した道路の整備、踏切道の改良など道路の改築事業を積極的に進める。緊急措置として既存の道路を対象に新たに策定する第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画に基づく事業等により歩道の整備、交差点の改良、道路標識の設置を行うなど、交通安全対策を強力に推進する(表15)。

② 高速自動車国道等においては、渋滞区間の拡幅等の改築事業、交通安全施設の整備、適切な維持管理の実施、道路交通情報の充実等ハード・ソフト両面の対策を総合的に進めることとし、このうち交通安全施設の整備等について、新たに五箇年間の事業計画(平成三～七年度)を策定し、交通安全対策を強力に推進する(表16)。

7 道路保全および防災・震災・雪寒対策の推進

道路ストックの増加と老朽化の進行、交通量の増加等による道路損傷の激化に適切に対応するた

表19 地域振興関連道路等

(単位：億円)

| 区 分 | 3年度事業費 | 前年度事業費 | 倍 率 |
|------------|--------|--------|------|
| 地域振興関連道路 | 3,232 | 3,100 | 1.04 |
| 半島振興道路 | 2,291 | 2,225 | 1.03 |
| 奥地等産業開発道路 | 346 | 336 | 1.03 |
| 山村振興道路 | 947 | 921 | 1.03 |
| 特別豪雪対策道路 | 217 | 210 | 1.03 |
| 公共公益施設関連道路 | 3,958 | 3,861 | 1.03 |

○広域基幹道路整備事業3年度事業費 681億円

○半島振興道路のうち、半島循環道路等について補助率の特例措置を継続。

(注) 地域振興関連道路の事業費は、リゾート開発、テクノポリス開発に関連する道路の事業費である。

め、計画のかつ効率的な道路保全を推進する必要がある。

また、防災・震災・雪寒対策の実施により災害や雪に強い道づくりを推進する必要がある(表17、18)。

(1) 道路施設を常に良好な状態に保ち、安全で円滑な道路交通サービスを提供するため、日常的な点検方法の充実を図ることにより、計画的かつ効率的な道路保全を実施する。

(2) 年度末における道路工事による交通渋滞の緩和を目的として修繕工事における国庫債務負担行為の適用地域を拡大する。

(3) 豪雨等に対する道路の防災性を高めるため、

防災点検の結果に基づき、法面工や洞門工の設置等の防災対策を約五、三〇〇箇所で行うとともに、震災点検を実施し、橋梁の耐震性の強化等の震災対策を約七〇〇箇所で行う。また、雪寒対策については、除雪を延長五八、三九五kmで実施するほか消雪施設約一二〇km、チェーン着脱場約九〇箇所等、流雪溝約六〇km等を実施する。

8 住宅宅地の供給とそれを支える道路整備の推進

大都市地域等における住宅宅地の供給を促進するため、全供給量の四〇%以上を担っている土地区画整理事業の推進を図るとともに、良好な住宅地の形成に不可欠なアクセス道路等の整備等、関連する道路事業を総合的、計画的に推進していく必要がある。このため、

- (1) 住宅宅地の供給に不可欠なアクセス道路等の整備や、土地区画整理事業を推進する。
- (2) 住宅地の通勤条件の向上を図る鉄道駅結節総合整備事業、高速道路と鉄道を有機的に活用するロードアンドレール事業等、道路事業の各種施策を総合的、計画的に推進する。
- (3) 宅地開発誘導道路整備推進制度および特定土地区画整理事業の制度の拡充を行う。
- (4) 特に三大都市圏において、望ましい幹線道路ネットワークの形成を図りつつ地域の良好

な生活環境・交通環境を創造するため、住宅宅地の供給に必要な道路に係る基本計画(マスタープラン)を策定する。

9 地域の振興・活性化のための基盤整備の推進

(1) 地域活性化を支える道路整備の推進
魅力と活力のある地域づくりを支援するため、基盤となる幹線道路の整備と併せて、各種の地域振興施策を支える関連道路、過疎地域、半島地域等の活性化、振興に資する道路、地域の日常のモビリティを支える道路の整備を推進する必要がある(表19)。このため、

- ① リゾート開発等の地域振興施策を支える関連道路について重点的に整備を推進するとともに、地方の創意工夫を活かした地域振興施策を支援するマイロード事業の一層の推進を図る。特に、早期に整備効果をあげる必要があるものについては、地域振興特別推進事業により、その促進を図る。
- ② 過疎地域の活性化に資するため、新たに、広域的な都道府県道等の重点的な整備を図る広域基幹道路整備事業、市町村道の都道府県代行事業を推進する。また、半島地域、奥地、山村、特別豪雪地帯の振興を支える道路の整備を推進する。
- ③ 公園、学校、医療施設等の公共公益施設の整備に関連する道路等、地域の日常的モビリ

ティを支える道路の整備を推進し、快適で、
るおいのある生活環境を創出する。

(2) 商業市街地振興整備のための道路整備の推進

既存商店街においては活力・魅力を取り戻すため、郊外部等においては大規模店舗と共生しうる新たな商業集積拠点の整備を促進するため、関連する道路整備を重点的かつ機動的に実施する必要がある。このため、

① 商業市街地において、道路、駐車場等を面的、一体的に整備し、必要に応じて市街地開発、沿道の建築物の共同化・建替を合わせて行う商業地区活性化に関する計画を策定する。

② 策定された計画等を踏まえ、道路事業、土地地区画整理事業、市街地再開発事業により関連する道路整備を重点的、機動的に実施し、商業市街地の利便性の向上を図るとともに、快適で魅力ある道路空間の整備を推進する。

- 商店街のメインストリートの整備、拡幅整備および街なみ整備
- 駐車場、駐輪場の整備
- キャブ事業等による電線地中化
- 道路景観の整備（カラー舗装、植栽緑化等）
- 商業市街地へのアクセス道路の整備 等

(3) 余暇活動に対応した道路整備の推進
レジャー、文化活動等の余暇活動の活発化に伴

い、週末や休日の自動車利用が増大し、また利用の内容も多様化してきている。このため、余暇活動に対応した道路整備が必要となっている。このため、

① 観光地等の週末や休日に著しい渋滞等が生じている地域を対象に、渋滞交差点の改良、駐車場整備等の短・中期対策、および道路景観整備等を組み合わせ、豊かな余暇活動を確保するための休日ボトルネック解消モデル事業を推進する。

② リゾート地域等における安全かつ快適な自転車利用等を図るため、広域的な利用に対応した大規模自転車道の整備を推進するほか、市町村内の鉄道駅、観光地等を有機的に連絡するリゾートサイクリングネットワーク事業を創設する。

10 親しみとるおおいのある道路整備の推進

沿道環境の保全とともに、地域の自然や歴史・文化を活かしつつ、みどり豊かでやすらぎとるおおいのある環境づくりを進めることが求められている。このため、

(1) 沿道の生活環境を保全するため、環境施設帯、遮音壁の設置および沿道整備事業等を推進する。

(2) みどり豊かな道路空間を創出する道路緑化や、地域の自然・歴史・文化を生かした良好

な道路景観整備を推進する。

(3) 良好な道路景観の形成に資する材料・素材の開発・普及を図るとともに、環境と調和し、かつ文化的遺産となるデザイン（シビックデザイン）の導入を推進する。

(4) 道路案内や休憩スペース等を提供する小空間の整備を行うみどりの一里塚モデル事業を推進する。

(5) 沿道地域の活性化および利用者サービスの向上に資するため、サービスイリア等の休憩施設と周辺の都市公園等との一体的整備を図るハイウェイ・オアシスを推進する。

11 道路整備事業の円滑な実施の推進

道路整備事業を円滑に実施するためには、労働力・資材の安定的な確保および道路用地のストックの確保が急務となっている。このため、工事の平準化、道路事業用地の先行的確保および立体道路制度の活用を図る必要がある。このため、

(1) 国庫債務負担行為の積極的活用等により、工事の平準化を図り、また、用地先行取得制度の要件を弾力的に運用し、高規格幹線道路等の用地取得を推進するとともに、道路開発資金制度を拡充して土地開発公社等に資金貸付を行い、大規模道路等の用地および代替地の先行取得を推進する。また、宅地開発事業を活用し代替地を確保する制度を図る。

表20

(単位：億円)

| 区 分 | 3年度事業費 | 前年度事業費 | 倍 率 |
|------------------|--------|--------|------|
| 都心部道路地下空間整備モデル事業 | 68 | 26 | 2.65 |
| キャブシステム整備事業 | 243 | 230 | 1.06 |

表21 道路情報提供施設整備事業

(単位：億円)

| 区 分 | 3年度事業費 | 前年度事業費 | 倍 率 |
|----------|--------|--------|------|
| 道路情報提供施設 | 242 | 207 | 1.17 |

表22 生活関連重点化枠総括表

(単位：百万円)

| 区 分 | 地方都市基盤緊急整備 | | ふるさと生活活性化 | | 住宅・宅地供給緊急促進 | | 地域産業基盤総合整備 | | 合 計 | |
|-----------|------------|--------|-----------|--------|-------------|-------|------------|-------|--------|--------|
| | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 |
| 道 路 | 21,422 | 12,910 | 16,928 | 10,210 | 4,240 | 2,356 | 1,665 | 948 | 44,255 | 26,424 |
| 一 般 国 道 | 10,722 | 6,971 | 4,212 | 2,845 | 2,200 | 1,256 | 497 | 313 | 17,631 | 11,385 |
| 直 轄 | 8,932 | 5,948 | 1,887 | 1,450 | 610 | 366 | 263 | 181 | 11,692 | 7,945 |
| 補 助 | 1,790 | 1,023 | 2,325 | 1,395 | 1,590 | 890 | 234 | 132 | 5,939 | 3,440 |
| 地 方 道 | 3,415 | 1,865 | 10,455 | 5,882 | 2,040 | 1,100 | 980 | 533 | 16,890 | 9,380 |
| 都道府県道 | 3,415 | 1,865 | 5,722 | 3,223 | 1,540 | 825 | 650 | 348 | 11,327 | 6,261 |
| 市町村道 | 0 | 0 | 4,733 | 2,659 | 500 | 275 | 330 | 185 | 5,563 | 3,119 |
| 交 通 安 全 | 7,285 | 4,074 | 0 | 0 | 0 | 0 | 188 | 102 | 7,473 | 4,176 |
| 雪 | 0 | 0 | 2,261 | 1,483 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2,261 | 1,483 |
| 街 路 | 4,654 | 2,653 | 0 | 0 | 6,069 | 3,325 | 5,862 | 3,168 | 16,585 | 9,146 |
| 街 路 | 4,068 | 2,335 | 0 | 0 | 3,433 | 1,884 | 4,454 | 2,400 | 11,955 | 6,619 |
| 区 画 整 理 | 486 | 263 | 0 | 0 | 2,460 | 1,353 | 928 | 504 | 3,874 | 2,120 |
| 再 開 発 | 100 | 55 | 0 | 0 | 176 | 88 | 480 | 264 | 756 | 407 |
| 有 料 道 路 | 1,520 | 608 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3,730 | 1,292 | 5,250 | 1,900 |
| 地方道路公社等 | 1,520 | 608 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3,730 | 1,292 | 5,250 | 1,900 |
| 道 路 整 備 計 | 27,596 | 16,171 | 16,928 | 10,210 | 10,309 | 5,681 | 11,257 | 5,408 | 66,090 | 37,470 |

- ③ 高度情報社会に対応し、生活環境の向上を
- ② 大都市圏内および大都市圏間において、道路交通を代替する新しい物流システムの導入を図るため、法律制度、経済的可能性について検討するとともに、システムの本格的な開発に着手する。
- ① 道路地下空間利用のニーズの高い大都市等において、地下歩道、地下駐車場等の空間の確保、地下鉄、ガス、水道等の施設の収容を計画的に行い、道路地下空間の有効活用を図るため、道路地下空間利用計画を策定し、交通が輻輳する都心部等において、歩行者の快適性に配慮しつつ、地下歩道、地下駐車場の一体的、計画的な整備を推進する都心部道路地下空間整備モデル事業を推進する。
- ② 立体道路制度の積極的活用により、良好な市街地形成や土地利用の高度化を図りつつ、大都市圏および地方都市の幹線道路や駐車場の整備を推進する。
- 12 道路の多様な機能の充実
- (1) 道路地下空間の計画的利用の推進
- 都市への人口および諸機能の集中、地下の高騰および地下利用技術開発の進展を背景に、地下空間利用のニーズが高まっており、道路地下空間を計画的に利用していく必要がある(表20)。このため、

図るため、電線類地中化に関する調査研究を進めるとともに、新たな五箇年計画に基づいてキャブシステムの整備を推進する。

(2) 高度情報化社会の対応

道路利用者のニーズの多様化に対応するとともに、道路管理の高度化に資するため、路車間情報システムの整備等による道路交通情報提供の一層の充実を図る必要がある。このため、現在地点を確認できる位置情報やきめ細かな道路交通情報等の情報を提供するビーコン（発信器）の整備を進め、路車間情報システムの整備を推進する。また、道路情報板、ハイウェイラジオ等の整備を推進するとともに、迅速かつ確実に道路交通情報を収集・提供するため、光ファイバーによるネットワークを整備する（表21）。

13 生活関連重点化枠概要

平成三年度に新たに設けられた生活関連重点化枠（事業費六六一億円、国費三七五億円）により国民生活の質の向上に資するため、次の項目に関連する道路整備について緊急に推進を図る（表22）。

① 地方都市基盤緊急整備

（事業費二七六億円）

○交通安全対策推進事業（事業費八八億円）

○渋滞対策推進事業（事業費一八八億円）

② ふるさと生活活性化（事業費一六九億円）

○生活基盤推進事業（事業費五一億円）

○ふるさと交流活性化事業

（事業費一一八億円）

③ 住宅・宅地供給緊急促進

○住宅宅地関連道路整備事業

（事業費一〇三億円）

④ 地域商業基盤総合整備

○まちづくり基盤整備推進事業

（事業費一一三億円）



高規格幹線道路関係予算の概要

建設省道路局企画課道路経済調査室課長補佐 森田 悦三

はじめに

二一世紀に向け、「速さ」と「時間の正確」な効率的輸送を可能とする質の高い道路ネットワークづくりへの要請を踏まえ、また、地域の振興と活性化を図り、国土の均衡ある発展と活力ある経済・社会確立の基盤施設として、建設省において、昭和六二年六月に道路審議会の答申に基づき、一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路網計画を策定した。四全総（昭和六三年六月閣議決定）においても、二一世紀の望ましい国土構造である多極分散型の国土構造の形成」をめざすために、高速交通サービスの全国的な普及を図る高規格幹線道路網の整備が必要とされている。

高規格幹線道路の整備に当たっては、効率的な

整備を図る観点から、路線の性格を勘案し、国土開発幹線自動車道（一一、五二〇km）または一般国道の自動車専用道路（二、四八〇km、本州四国連絡道路一八〇kmを含む）として整備を推進する。また、有料道路制度を十分活用するほか、段階的な整備方式の導入、既存道路の活用等により、その推進を図ることとしている。

一 平成二年度予算の概要

昭和六三年度を初年度とした第10次道路整備五箇年計画（昭和六三年五月閣議決定）では、高規格幹線道路の整備を最重点課題のひとつとして、西暦二〇〇〇年までにおおむね九、〇〇〇km、第10次道路整備五箇年計画の最終年度である平成四年度までに約六、〇〇〇kmの供用を図るべく、整

備を推進することとしている。

平成三年度については、中期的な整備目標を踏まえ、高規格幹線道路建設費一兆七、七六〇億円（国費三、四四一億円、建設費対前年度倍率一・〇九）をもって、高速自動車国道の供用延長を平成二年度末の四、八六九kmから平成三年度末五、一一四kmへ、本州四国連絡道路の供用延長を平成二年度末の一〇七kmから平成三年度末一〇八kmへ、また、一般国道の自動車専用道路の供用延長を平成二年度末の八七kmから平成三年度末一二八kmへと、それぞれ整備を積極的に推進することとしている（表1、2）。また高規格幹線道路調査費は一、六〇八百万円で、基本計画、整備計画策定のため、調査を積極的に推進することとしている。

一一 高規格幹線道路予算

1 国土開発幹線自動車等

国土開発幹線自動車道等については、第10次道路整備五箇年計画最終年度の平成四年度までに延べ五、五〇〇kmの供用を目標として整備を推進することとし、平成三年度においては、この目標を踏まえ、高速自動車国道建設費一兆一、九四四億円を充て、既着工区間等に重点をおいて整備を促

進し、新たに二四四kmの供用を図ることとしている。

2 本州四国連絡道路

本州四国連絡道路については、西暦二、〇〇〇年までに三ルートの概成を図ることを目標に建設の推進を図っており、現在、児島・坂出ルートが全線供用、他の二ルートについては、九橋のうち五橋が部分供用されており、供用延長は全体計画

一八〇kmのうち一〇七kmとなっている。平成三年度においては、生口橋の完成を図るとともに、民間活力を活用し、明石海峡大橋、来島大橋および多々羅大橋の建設を推進する。また、本州四国連絡道路の利用促進に資するため、ネットワークを形成する高速自動車国道等関連道路網の整備を促進する。

3 一般国道の自動車専用道路

一般国道の自動車専用道路については、第10次道路整備五箇年計画において約一、二〇〇kmの整備を推進し、計画期間内に約一九〇kmの供用を図ることを目標として整備を推進する。このため、平成三年度においてはこの目標を踏まえ、既に事業に着手している区間約七九〇kmの整備を一層推進するとともに、路線計画の定まった区間約一三二kmの事業に着手する。

なお、国土開発幹線自動車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推進し、当面その活用を図る。

三三 高規格幹線道路関連予算

1 物流拠点を連絡する道路の整備

高規格幹線道路と一体となって機能する国道網や、関連する道路網の充実・強化を図るとともに、空港・港湾等に連絡する道路の重点的整備など物

表1 高規格幹線道路建設費

| 区 分 | 3 年 度 | 前 年 度 | 倍 率 |
|------------|--------|--------|------|
| 高規格幹線道路建設費 | 17,760 | 16,248 | 1.09 |
| 高速自動車国道 | 11,944 | 11,050 | 1.08 |
| 本州四国連絡道路 | 1,160 | 886 | 1.31 |
| 一 般 国 道 | 4,656 | 4,312 | 1.08 |
| 一 般 道 路 | 3,654 | 3,316 | 1.10 |
| 有 料 道 路 | 1,002 | 997 | 1.01 |

表2 高規格幹線道路供用延長

(単位：km・%)

| 区 分 | 総延長 | 2年度末 | 3年度新規 | 3年度末 |
|-------------|--------|-------|-------|-------|
| 高規格幹線道路 | 14,000 | 5,064 | 286 | 5,350 |
| 国土開発幹線自動車道等 | 11,520 | 4,869 | 244 | 5,114 |
| 本州四国連絡道路 | 180 | 107 | 1 | 108 |
| 一 般 国 道 | 2,300 | 87 | 41 | 128 |

表3 物流対策事業費

(単位：億円)

| 区 分 | 3 年 度 | 前 年 度 | 倍 率 |
|--------|-------|-------|------|
| 空港連絡道路 | 365 | 321 | 1.14 |
| 港湾関連道路 | 4,332 | 4,084 | 1.06 |

<注>高規格幹線道路等と空港・港湾を連絡する道路を計上している。

流対策の推進を図る。高規格幹線道路等と空港を連絡する道路については、平成三年度事業費三六五億円をもって事業を進める。また、高規格幹線道路等と港湾を連絡する道路等については、現在事業中の、港湾道路等を含む約一二〇km区間において、平成三年度事業費四、三三二億円をもって整備を推進する。(表3)

2 地域開発と一体となった整備

(高規格関連地域活性化調査)

高規格幹線道路の整備効果を十分引き出し、地域振興に有効に役立てるためには、計画段階から地域の開発とあわせて道路の建設を進めていく必要がある。このため、建設省では、高規格幹線道路の基本計画が策定された沿線地域等において、計画的な地域振興が図られるよう地域振興計画を策定するとともに、これを生かした高規格幹線道路整備計画およびこれと一体となった関連道路ネットワーク整備を策定することとしている。

平成三年度は、全国一地域において調査費八、八〇〇万円をもって、地域活性化調査を推進する。

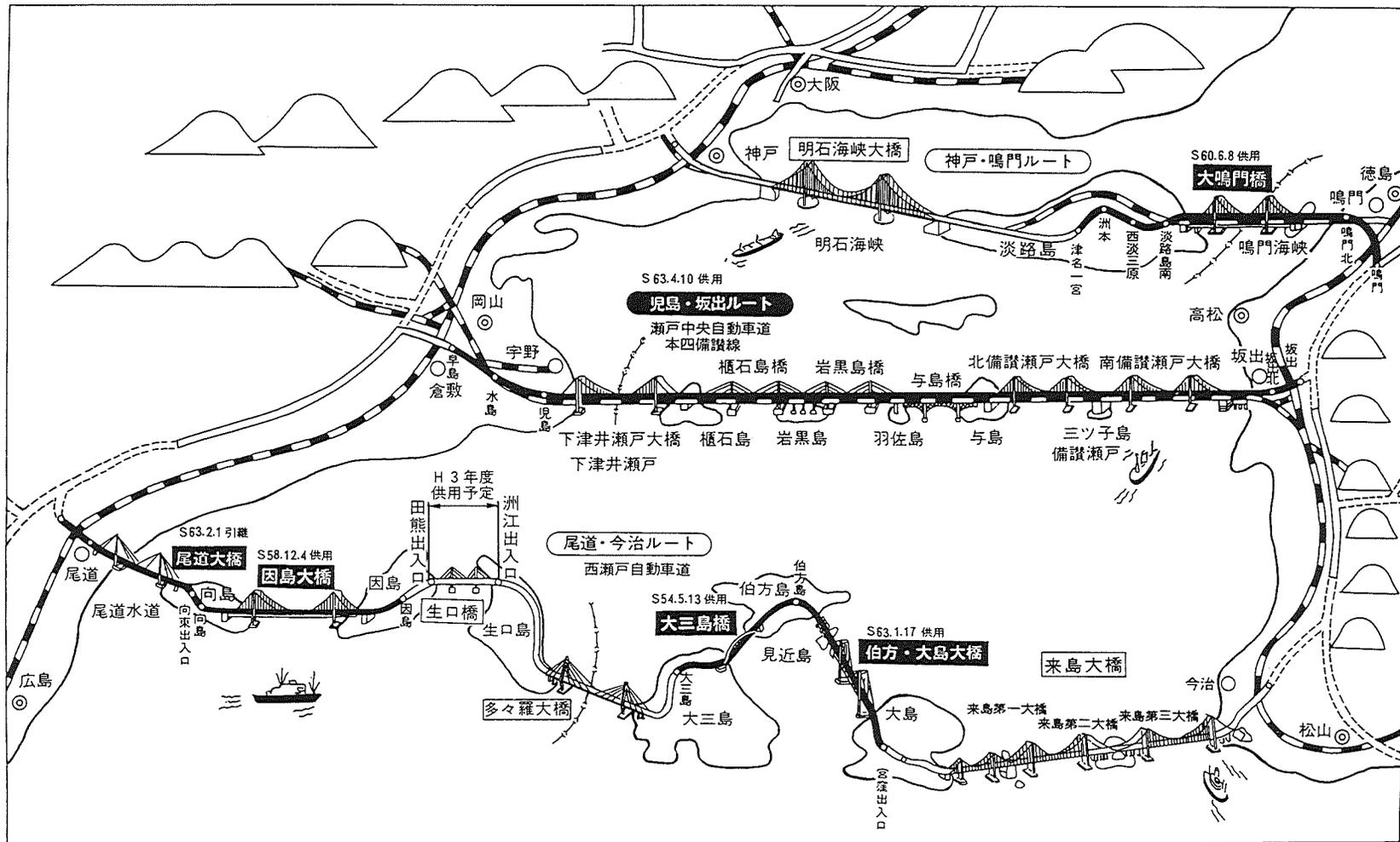
おわりに

高規格幹線道路の整備は人々の生活領域を拡大し、文化の向上に資するとともに、バス、乗用車等による広域観光を可能にし、豊かさと潤いを与

えるものである。また、地域振興を図り、多様な国土空間づくりに資するリゾート開発の成否も、知識集約型・高付加価値型の先端産業や学術研究機関の地方分散のためにも、高規格幹線道路等の交流ネットワークの整備は不可欠であり、建設省においては、二一世紀に向けて着実かつ計画的に整備を推進する方針である。今後とも関係各位の一層のご協力をお願いしたい。



本州四国連絡道路図



■ 供用中 □ 工事中

一般国道関係予算の概要

建設省道路局

国道第一課
建設専門官
国道第二課
建設専門官

奥野 晴彦
古庄 隆

はじめに

平成三年度の一般国道関係事業予算は全国計で事業費一兆八、三八二億円、前年度を約三％上回る伸びとなった。事業実施にあたっては、昭和六三年度を初年度とする第10次道路整備五箇年計画に基づく計画的整備の推進に努めることを基本方針とし、交流ネットワークの強化、より良い都市のための道路づくり、地方部の定住と交流を促進する道路づくりを推進する。

特に、高規格幹線道路に指定された一般国道の自動車専用道路の整備を重点的にすすめる。また、大都市圏における環状道路、高規格幹線道路網と一体的に機能する国道ネットワークの充実・強化を図るため、交通混雑の著しい区間においてバイ

パス・拡幅による多車線整備をすすめるほか、県際・峠越えにおける交通不能区間の解消等に重点をおいて事業を推進することとし、表1、表2に示す事業費を計上している。

また、平成三年度は、国民生活の質の向上に資するため生活関連重点化枠を計上し、緊急に推進を図ることとしている。以下に平成三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

一般国道自動車専用道路の整備

一般国道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二、三〇〇kmであり、平成三年度予算は事業費四、八二三億円（直轄・補助・有料含み）対前年度比一・〇八倍を計上し、既に

事業に着手している首都圏中央連絡自動車道・中部縦貫自動車道等の路線において、約七九〇kmの区間について事業を継続実施するほか、津軽自動車道・東広島呉自動車道等の路線において新たに一三一kmの区間の事業に着手する。

さらに、国土開発幹線自動車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。

二 一般道路の整備

高規格幹線道路を除く一般国道改築事業費は、

直轄五、九九六億円、補助三、三四二億円の合計九、三三八億円（対前年度比〇・九八倍）を計上しており、これにより計画的・効率的な事業の執行に努めていく。

表1 平成3年度一般国道(直轄)事業費(生活関連含み)

(単位:百万円)

| 事業種別 | 内地 | | | 北海道 | | | 沖縄 | | | 合計 | | |
|------|-----------|-----------|-------|---------|---------|-------|--------|--------|-------|-----------|-----------|-------|
| | 2年度当初 | 3年度当初 | 対前年度比 | 2年度当初 | 3年度当初 | 対前年度比 | 2年度当初 | 3年度当初 | 対前年度比 | 2年度当初 | 3年度当初 | 対前年度比 |
| 改築 | 762,300 | 779,000 | 1.02 | 139,473 | 142,073 | 1.02 | 23,720 | 25,280 | 1.07 | 925,493 | 946,353 | 1.02 |
| 高規格 | 310,800 | 331,800 | 1.07 | 10,000 | 13,000 | 1.30 | 1,200 | 2,000 | 1.67 | 322,000 | 346,800 | 1.08 |
| 一般 | 451,500 | 447,200 | 0.99 | 129,473 | 129,073 | 1.00 | 22,520 | 23,280 | 1.03 | 603,493 | 599,553 | 0.99 |
| 一次 | 32,700 | 32,100 | 0.98 | 35,300 | 31,354 | 0.89 | — | — | — | 68,000 | 63,454 | 0.93 |
| 二次 | 418,800 | 415,100 | 0.99 | 94,173 | 97,719 | 1.04 | 22,520 | 23,280 | 1.03 | 535,493 | 536,099 | 1.00 |
| 共同溝 | 19,800 | 23,100 | 1.17 | — | — | — | — | — | — | 19,800 | 23,100 | 1.17 |
| 維持 | 99,300 | 101,700 | 1.02 | 33,120 | 33,820 | 1.02 | 1,670 | 1,720 | 1.03 | 134,090 | 137,240 | 1.02 |
| つぶれ地 | — | — | — | — | — | — | 1,000 | 1,016 | 1.02 | 1,000 | 1,016 | 1.02 |
| 修繕 | 79,300 | 86,630 | 1.09 | 18,610 | 20,097 | 1.08 | 1,570 | 1,700 | 1.08 | 99,480 | 108,427 | 1.09 |
| 小計 | 960,700 | 990,430 | 1.03 | 191,203 | 195,990 | 1.03 | 27,960 | 29,716 | 1.06 | 1,179,863 | 1,216,136 | 1.03 |
| 雪寒 | 9,273 | 9,473 | 1.02 | 11,080 | 11,400 | 1.03 | — | — | — | 20,353 | 20,873 | 1.03 |
| 交通安全 | 74,765 | 81,501 | 1.09 | 13,204 | 14,356 | 1.09 | 1,720 | 1,920 | 1.12 | 89,689 | 97,777 | 1.09 |
| 合計 | 1,044,738 | 1,081,404 | 1.04 | 215,487 | 221,746 | 1.03 | 29,680 | 31,636 | 1.07 | 1,289,905 | 1,334,786 | 1.03 |

表2 平成3年度一般国道（補助）事業費（生活関連含み）

（単位：百万円）

| 事業種別 | 内地一般 | | | 離島 | | | 沖縄 | | | 合計 | | |
|------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|-------|
| | 2年度当初 | 3年度当初 | 対前年度比 | 2年度当初 | 3年度当初 | 対前年度比 | 2年度当初 | 3年度当初 | 対前年度比 | 2年度当初 | 3年度当初 | 対前年度比 |
| 改築 | 347,259 | 352,758 | 1.02 | 6,726 | 6,599 | 0.98 | 2,272 | 2,334 | 1.03 | 356,257 | 361,691 | 1.02 |
| 高規格 | 9,560 | 18,600 | 1.95 | — | — | — | — | — | — | 9,560 | 18,600 | 1.95 |
| 一般 | 337,699 | 334,158 | 0.99 | 6,726 | 6,599 | 0.98 | 2,272 | 2,334 | 1.03 | 346,697 | 343,091 | 0.99 |
| 一次 | 202,558 | 197,438 | 0.97 | 4,320 | 4,163 | 0.96 | — | — | — | 206,878 | 201,601 | 0.97 |
| 二次 | 135,141 | 136,720 | 1.01 | 2,406 | 2,436 | 1.01 | 2,272 | 2,334 | 1.03 | 139,819 | 141,490 | 1.01 |
| 共同溝 | 1,780 | 2,590 | 1.46 | — | — | — | — | — | — | 1,780 | 2,590 | 1.46 |
| 特殊改良 | 32,596 | 35,330 | 1.08 | 1,434 | 1,719 | 1.20 | 104 | 160 | 1.54 | 34,134 | 37,209 | 1.09 |
| 補修 | 45,388 | 46,110 | 1.02 | 310 | 277 | 0.89 | 64 | 70 | 1.09 | 45,762 | 46,457 | 1.02 |
| 維持 | — | — | — | — | — | — | 194 | 201 | 1.04 | 194 | 201 | 1.04 |
| 小計 | 427,023 | 436,788 | 1.02 | 8,470 | 8,595 | 1.01 | 2,634 | 2,765 | 1.05 | 438,127 | 448,148 | 1.02 |
| 雪寒 | 17,759 | 18,207 | 1.03 | — | — | — | — | — | — | 17,759 | 18,207 | 1.03 |
| 交通安全 | 34,676 | 36,810 | 1.06 | 81 | 110 | 1.36 | 140 | 154 | 1.10 | 34,897 | 37,074 | 1.06 |
| 合計 | 479,458 | 491,805 | 1.03 | 8,551 | 8,705 | 1.02 | 2,774 | 2,919 | 1.05 | 490,783 | 503,429 | 1.03 |

1 一次改築

一次改築については、幹線道路としての連続性の確保および地域間交流の円滑化・地域産業の振興等地方における定住基盤の充実を図るため、交通不能区間の解消、大型車のすれ違えない区間およびバス路線の整備等を重点的に事業を推進する。

平成三年度においては、直轄六三三億円、補助一、九七四億円の合計二、六〇九億円（対前年度比〇・九五倍）を計上し事業を推進する。

直轄事業において内地（権限代行）では、一四〇号（雁坂峠）、三三六号（三国峠）等二三路線について事業を継続実施し、一九七号（布施ヶ坂）の完成を図るほか、新たに四二六号登尾道路（兵庫→京都）の事業に着手する。また、北海道では、二二九号（沼前道路）、二七四号（穂別道路）等二〇路線について事業を継続実施し、二二八号（扇石道路）の完成を図る予定である。

補助事業においては、岩手三四〇号、静岡三六二号、奈良一六八号、高知四三九号、宮崎二六五号等の整備を促進する。

2 二次改築

一般国道の二次改築は、交通混雑の解消、沿道環境の改善、交通安全の向上を図るため交通混雑の著しい区間におけるバイパス・環状道路の整備、現道の拡幅、自転車・歩行者道の整備、橋梁の架

替、防災工事、道路緑化等を実施している。

平成三年度においては、直轄五、三六一億円、補助一、三六七億円の合計六、七二八億円（対前年度比一・〇〇倍）の事業費を計上し事業を推進していく。

① 県庁所在地等地方中心城市および地方都市におけるバイパス等の整備

県庁所在地等地方中心城市およびその他の地方都市の周辺部における交通混雑の抜本的な解消と沿道環境の改善を図るためには、既成市街地から通過交通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。

このため、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いて整備を促進する。

特に、当面の緊急対策として（主要渋滞ポイント）の対策を重点的・総合的に推進するため、渋滞の著しい三七都市（圏）ごとに策定した『渋滞対策緊急実行計画（アクションプログラム）』および、それ以外の都市について都道府県ごとに策定した『渋滞対策推進計画』を推進する。

また、近年、余暇活動の活発化に伴い、週末や休日の自動車利用が増大しており、観光地等の週末や休日に著しい渋滞等が生じている。この対策のため策定した『休日交通ボトルネック解消モデル事業』を推進する。

② 防災・震災対策

道路交通の安全を確保するため、昭和六一年度を実施した防災点検に基づく落石、法面崩壊、洗掘等の危険箇所のうち特に緊急を要するものについて、法面保護、洞門工、根固め工等の対策事業を実施する。

また、六一年度を実施した震災点検に基づき地震による被災の危険性のある橋梁等の構造物のうち緊急を要するものについて、対策事業を実施する。

さらに、豪雨・豪雪等の異常気象による長期にわたる交通途絶を防止し民生の安定を図るため、防災対策・雪崩対策および冬期除雪の効率化に資する現道拡幅事業を実施していく。

③ 沿道環境対策

幹線道路の良好な沿道環境を保全するため必要に応じ環境施設帯や遮音壁の設置等を進めるほか、植樹帯の設置等の緑化事業を推進する。

④ その他

特定交通安全施設等整備事業との調整を図りつつ、歩道等の設置を目的とした現道拡幅や局部的な線形不良区間を解消し交通安全の確保を目的とした小規模バイパス等の整備を推進する。

また、都市交通の円滑を図るため、道路の空間を利用して、道路交通の補完的役割を果たす新交通システム・都市モノレールの建設を推進する。

その他、耐荷力が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、半島循環道路等（昭和六三年一月三日および平成元年一月二二日官報告示）の整備促進を図る。

三 共同溝

大都市およ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ことを目的として昭和三十八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成二年度末の整備延長は、二二七kmに達する見込である。

平成三年度は、仙台・東京・川崎・横浜・千葉・静岡・名古屋・京都・大阪・神戸・岡山・広島・福岡・熊本の各都市およびこれらに隣接する地域において、道路の改築工事、地下鉄・都市高速道路等の大規模工事と関連する区間、既設共同溝に接続する区間等について二五路線六七箇所を整備を推進し、さらに約一八kmの延伸を図る。このため道路管理者分の事業費として二五七億円（対前年度費一・一九倍）を計上している。

四 キャブシステム

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から電線類の地中化を積極的に推進するとともに、高度情報社会に対応した道路空間の形成を図るためキャブシステムの整備を推進する。

平成三年度からは、新たな電線類地中化五箇年計画に基づき、生活環境の向上等の観点からも推進する。

五 維持修繕

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

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

平成三年度は、新規の指定区間への編入、バイパスの完成に伴う延長の補正などにより全国で国が直接管理する指定区間は、一四五路線、一九、

二八八kmになる。この指定区間にかかる維持修繕費は、二、四五七億円（沖縄県の未買収道路用地費を除く）を計上している。また、沖縄県の未買収道路用地の処理を行うため約一〇億円を別途計上している。維持については、路面・路肩・路側部、橋梁等構造物および交通安全施設の維持、補修等のほか、清掃・緑地管理・巡回等の経常的作業も行っていく。修繕については、自動車交通量の増加、自動車荷重の増大等による路面の破損および騒音・振動に対処するため、路面の修繕を主体として実施するほか、橋梁・トンネル等構造物の修繕等を行う。また、防災対策および震災対策についても六一年点検に基づき計画的に事業を進めていく。

指定区間外については、補助事業として実施される維持および補修の事業費として四六五億円を計上している。このうち維持については、沖縄県の未買収道路用地の処理を特例として約二億円を別途計上し、補修については、舗装の補修、六一年震災点検に基づく震災対策および床版補修を主とする永久橋の補修、並びに六一年防災点検に基づく災害防除事業を実施する。

六 雪 寒

第9次雪寒5箇年計画（S六三―H四）に基づき、雪寒地域における冬期間の安全かつ円滑な

道路交通を確保し、地域住民の生活安定を図ることを目的として、平成三年度は直轄二〇九億円、補助一八二億円をもって除雪・防雪、凍雪害防止およびスノーシューションの整備を行う。

このうち、防雪事業については、スノーシエツド、なだれ防止柵、消雪パイプ、チェーン着脱場等の整備を図る。

また、凍雪害防止事業については、流雪溝の整備等を促進する。

七 交通安全

平成三年度は、新たに第5次交通安全施設等整備事業5箇年計画を策定し、その初年度として直轄九七八億円、補助三四九億円を計上し、交通事故の防止と交通の円滑化の一層の推進を図っていく。

一種事業については歩道・自転車歩行者道の整備並びに交差点改良を重点的に整備するほか、新たに交通の円滑化のための付加車線の整備を開始する。二種事業については、防護柵・道路標識および道路情報提供装置の整備を推進していくとともに路外駐車場、路上駐車施設、簡易パーキングエリア等の自動車駐車場と地点標の整備を新たに始める。

おわりに

建設省においては、従来より国の直轄事業および補助事業として一般国道の整備を鋭意進めてきたところであるが、交通混雑の緩和、大型車のすれ違えない区間の解消など緊急に整備しなければならぬ区間は、いまだに全延長の四〇%以上を残しており、整備の要望は極めて大きく、多様な内容に及んでいる。

このため、道路事業の一層効率的な整備の推進に努めていくのは無論のことであるが、さらに道路整備の必要性を今後とも主張し、一般国道の着実な整備のために必要な予算の確保に努めていきたい。



特集／平成二年度道路関係予算

高速自動車国道関係予算の概要

建設省道路局高速国道課課長補佐 衿屋 誠

一 概 要

平成三年度の高速自動車国道関係予算は一兆一、九四四億円（うち、社会資本整備事業四四億円）の建設費（前年度一兆一、〇五〇億円）をはじめ、維持改良費、調査費、建設利息からなる事業費でみると、一兆五、九二六億円（対前年度比一〇％の伸び）で政府案が決定された。

一方、国の助成措置については、高速自動車国道事業の経営基盤の安定化を図るため、前年度に引き続き国費の増額を行い、八一八億円（前年度七四六億円）とした。

資金計画としては、財政投融资が一兆七、〇八六億円で全体資金の約半分を占めているのをはじめとして、繰故債一、二二八億円（全体資金の約

表1 平成2年度、3年度供用予定区間

| 道 名 | 区 間 | 延長(km) | |
|-----------------|-----------|----------------------|------|
| 平成二年度 供用予定区間 | 北海道縦貫自動車道 | 深川～旭川 騰栖 | 27.2 |
| | 東北横断自動車道 | 宮城川崎～笹谷 | 12.0 |
| | " | 郡山JCT～磐梯熱海 | 9.0 |
| | 近畿自動車道 | 久居～勢和多気 | 26.9 |
| | " | 勝川～清洲東 | 8.7 |
| | " | 福知山～舞鶴西 | 23.7 |
| | 山陽自動車道 | 山陽姫路東～山陽姫路西 | 14.2 |
| | " | 山陽姫路西～竜野西 | 11.0 |
| | " | 岡山総社～倉敷JCT | 9.8 |
| | " | 福山東～福山西 | 18.2 |
| | " | 河内～西条 | 12.0 |
| | " | 熊毛～徳山東 | 12.8 |
| | 四国縦貫自動車道 | 土居～いよ西条 | 23.4 |
| 新規供用計 | | 208.9 | |
| (東名改築) | 大井松田～御殿場 | (25.3) | |
| 計 | | 234.2 | |
| 平成2年度末 供用延長(予定) | | 4,869.4km (改築含まず) | |
| 平成三年度 供用予定区間 | 北海道縦貫自動車道 | 室蘭西～登別室蘭 | 9.6 |
| | 東北縦貫自動車道 | 大泉～川口 | 18.4 |
| | 東北横断自動車道 | 横手～秋田 | 56.1 |
| | " | 関沢～山形北 | 14.2 |
| | " | 磐梯熱海～猪苗代 | 17.2 |
| | 常磐自動車道 | 川口～三郷 | 11.2 |
| | 東海北陸自動車道 | 福光～小矢部JCT | 11.1 |
| | 近畿自動車道 | 美原北～堺南 | 9.3 |
| | 山陽自動車道 | 岡山～岡山JCT | 7.1 |
| | 中国横断自動車道 | 千代田JCT～旭 | 39.2 |
| 四国横断自動車道 | 高松～善通寺 | 21.7 | |
| " | 川之江JCT～大豊 | 29.1 | |
| 計 | | 244.2 | |
| 平成3年度末 供用延長(予定) | | 5,113.6km | |

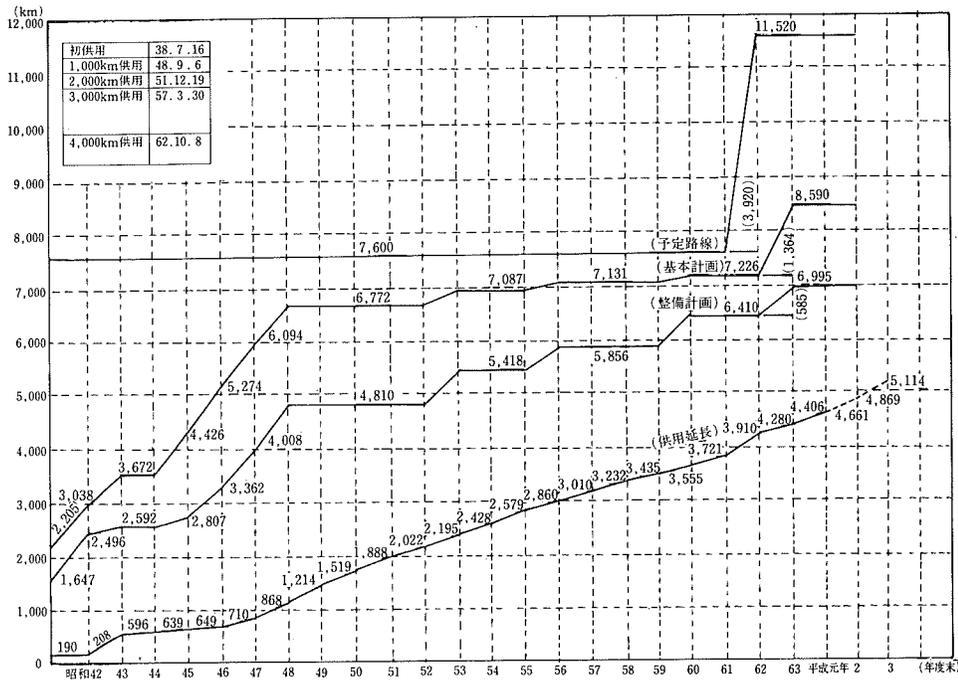


図1 国土開発幹線自動車道整備の経緯

四％）、外債六四〇億円（同約二％）、民間借入金 四四億円をそれぞれ計画するとともに、政府出資 一、五三四億円（同約四％）、料金収入等一兆四、 金等八一八億円を予定している。

四二二億円（同約四〇％）、社会資本整備事業収入 以下、項目別に予算の概要を述べる

一 建設費

近の高速自動車国道をとりまく諸情勢についても簡単にふれることとする。

平成三年度の高速自動車国道建設費は、一兆一、九四四億円（対前年度八九四億円の増、八％の伸び）で、このうち、開発インターチェンジをNTT-A型事業として整備するため四四億円（五二・五％NTT資金、四七・五％開発者負担金）を社会資本整備事業費として計上している。

平成二年度には、東北横断自動車道いわき新潟線の郡山～磐梯熱海間が初供用したほか、札幌～旭川の直結等ネットワークの充実が図られた。さらに、東名高速道路の渋滞対策として東名の改築区間の一部である大井松田～御殿場間二・五kmの供用も図られた。今後の整備の重心は、近畿、山陽、関越道上越線等の縦貫道に準ずる各道や、国土の助骨となり、地方の生活と産業を支える基盤となる横断道等へ移行してきている。

平成三年度の工事については、平成四～五年度供用予定区間の既発注工事を促進するとともに、新たに平成五～七年度の供用予定区間を中心に土工事に着手する。

用地買収については、計画的な整備の推進を図るため、用地ストックを確保するとともに、東関東道（千葉～木更津）、東名改築（厚木～大井松田）

等の用地買収を概成させ並行して工事を進める。

また、平成三年度には、東京外環（大泉～三郷）三〇kmをはじめ、新規に約二四四kmを供用することにより、年度末における総供用延長は五、一一四km（法定予定路線一、一、五二〇kmに対する供用率は四四％）に達する予定である。

三 維持改良費

平成二年度末で約四、八七〇kmの供用延長となる高速道路の維持改良費は、改良費、防災対策費および維持管理費により構成されている。近年の高速自動車国道における交通事故の増大に鑑み、平成三年度を初年度とした「高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画」を策定し、総合的な交通安全対策を実施するものとし、「走行条件の改善」「安全性の向上」「より良い走行環境の確保」について重点的に対策を行う事としている。

改良費は、交通安全対策を実施する他、インターチェンジの改良等の渋滞対策、舗装改良、橋梁等における老朽化に対する補強、更新および遮音壁設置等の環境対策等を実施することとしている。防災対策費は、災害の予防・復旧のために行う法面・橋梁の補強、異常気象時・地震時における対応等を行う。平成三年度は、昭和六一年に行つた「落石等危険箇所点検」および「地震に対す

る安全性に関する点検」に基づき、早急に対策を必要とする法面箇所防災工事、施設の耐震性の向上を図る震災工事を平成二年度に引き続き推進する。

維持管理費は、道路の点検、清掃、雪水作業、事故復旧工事、施設の保守・更新、小修繕工事、光熱水料等の道路の機能を正常、良好に維持することとしている。

供用延長が毎年二〇〇～三〇〇km程度伸びており、また東名、名神高速道路をはじめとして、供用後の経過年数も年々増加していることによる老朽化対策等、維持管理関係費の所要額が増加する傾向にある中で、さらに効率的な維持管理を進めるもので、平成三年度の維持改良関係費の合計は二、一二億円である。

四 調査費

平成三年度の調査費は四七億円で対前年度一六％減となっている。その主な理由は、平成二年度に実施した全国道路交通情勢調査の減額である。予算内容は、整備計画区間における測量・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済調査や道路公園の経営計画等を検討するための調査および交通情勢調査の集計・解析調査であるほか、事業区域内の埋蔵文化財の発掘調査等である。

五 おわりに

高速自動車国道事業の平成三年度政府予算案は、建設費一兆一、九四四億円、政府出資金等国費の増額の決定をみた。第十次道路整備五箇年計画においては、最終年度である平成四年度までに、概ね五、五〇〇kmの目標達成に向け事業進捗を図ることとしている。

高速自動車国道に対する国民の期待は大きく、その整備も着実に進んでいるが、有料道路としてのプール全体としての採算性は、将来に亘って必ずしも樂觀は許されない状態にあり、引き続き建設、維持管理、業務管理の各分野における経費節減の努力が必要である。

高速自動車国道は、人や物の輸送の大動脈として国土の均衡ある発展を図り、我が国の産業経済および国民生活を支えるために不可欠の社会資本であり、国民各層から強い期待が寄せられている。高速自動車国道の整備促進のためには、設計協議、用地取得、文化財調査等の一層の円滑化が必要であり、地元自治体の支援、協力と地域住民の理解が不可欠である。今後とも関係各位の一層のご理解とご協力を得て、高速自動車国道の効率的かつ計画的な整備の推進を図ってまいりたい。

有料道路関係予算の概要

建設省道路局有料道路課課長補佐 広瀬 輝

はじめに

有料道路事業は、財政投融资資金をはじめとする借入金を活用により、極めて少ない国費で緊急に道路整備を推進するものである。

平成三年度有料道路関係予算は、五箇年計画対象事業費で三、三二二億円であり、対前年度比で一・一一倍の伸びとなっている(表1)。

有料道路事業の有力な原資である財政投融资資金についてみると、道路関係四公団等で伸び率は前年度に対し、一・一〇倍となっている。また、平成三年度においては、国費二、六五五億円(対前年度比一・一四倍)等により国および地方公共団体による助成を拡充し、採算性の確保を図っている。

以下、有料道路の事業主体別に予算の概要を述べる。

一 日本道路公団

1 概要

平成三年度予算額は、日本道路公団全体で、四兆一、一九四億円(対前年度比一・〇六倍)であり、そのうち一般有料道路は五、三六二億円(対前年度比〇・九五倍)となっている(表2)。

2 一般有料道路の建設

平成三年度には建設費一、六〇六億円(対前年度比〇・八三倍)をもって、首都圏中央連絡自動車道等継続三二路線の建設を推進し、うち単人道路および京奈和自動車道(京奈道路)の完成を図

る(表3)とともに、新たに富津館山道路の建設に着手する(表4)。

二 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

平成三年度においては、建設費二、八七七億円(対前年度比一・〇〇倍)をもって、湾岸線(三期)等二路線の継続事業を推進し、特に抜本的な渋滞対策である中央環状線の一部を形成する板橋足立線、中央環状新宿線、東京湾岸道路の一部を形成する湾岸線(三期、四期、五期)、都心と臨海部を結ぶ一二号線等の建設を促進する(表5)。

また、新たに東京港トンネル付近改良(江東区青海～品川区八潮、二・四km)の事業に着手する(表6)。

2 阪神高速道路公団

平成三年度においては、建設費二、四四一億円（対前年度比一・二二倍）をもって湾岸線等二一路線の継続事業を推進し、特に、関西国際空港のアクセスともなる湾岸線（三期、四期、五期、六期、南伸部、南伸部二期）の事業を促進する（表7）とともに、これらのうち湾岸線（三期）および（四期・大阪）（大阪市港区港晴々同市西淀川区中島、五・一km）の完成を図る（表8）また、新たに神崎川線（大阪市西淀川区中島、豊中市二葉町、八・三km）の事業に着手する（表6）。

三 本州四国連絡橋公団

平成三年度においては、道路建設費一、一七七億円（対前年度比一・三三倍）をもって以下の事業を推進する（表9）。

神戸・鳴門ルートにおいては、明石海峡大橋関連区間の海峡部について、下部工・上部工工事を継続して実施する。また、陸上部については、測量・設計、用地取得および工事用道路等の準備工事を継続する。

児島・坂出ルートにおいては、坂出IC工事（四国横断自動車道接続部）を完成させる。

尾道・今治ルートにおいては、生口橋（一・〇km）を完成させる。来島大橋については、現地試験工事等を継続するとともに、下部工工事を継続

する。多々羅大橋については、測量・調査・設計および漁業補償等を実施する。

四 東京湾横断道路株式会社

平成三年度においては、建設費の会社分として八七二億円（対前年度比一・七三倍）を計上して事業を推進することとしている。

なお、東京湾横断道路の建設事業の日本道路公団分としては建設費一〇三億円が計上されている（表10）。

五 有料道路融資事業

1 概要

地方道路公社等が行う指定都市高速道路、一般有料道路および駐車場については、有料道路整備資金貸付制度（無利子貸付制度）を活用するとともに、NTT—A型資金を活用して、有料道路とこれに密接に関連する公共施設を一体的に整備する総合有料道路事業などにより整備を推進する。

平成三年度の有料道路融資事業の予算額は、事業費一、九六七億円（対前年度比一・二五倍）である（表11）。

2 一般有料道路（駐車場）

一般有料道路については、高規格幹線道路を構成する一般国道の自動車専用道路である三陸縦貫

自動車道鳴瀬道路（宮城県）等継続三二路線の整備を推進するとともに、新たに白馬長野道路（長野県）等二路線の整備に着手し、このうち、播但連絡道路（四期）（兵庫県）等九路線の完成を図る（表12、13）。

駐車場については、大阪駅前地下駐車場（大阪市）等継続一六箇所の整備を推進するとともに、新たに練馬駅北口地下駐車場（東京都）等八箇所の整備に着手し、このうち草加駅東口地下駐車場（埼玉県）等七箇所の完成を図る（表14、15）。

3 指定都市高速道路

名古屋高速道路については、高速二号萩野（東新町間等、継続事業中路線の整備を推進する。福岡北九州高速道路についても、福岡高速一号線百道〜豊浜間等継続事業中路線の整備を推進する。

表1 平成3年度道路整備予算総括表

(単位:百万円)

| 区 分 | 3 年 度 (A) | | 前 年 度 (B) | | 比較増△減(A)-(B) | | 倍 率 (A) / (B) | |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|---------|---------------|--------|
| | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 |
| 一般道路 | 4,459,388 | 2,609,957 | 4,359,003 | 2,486,003 | 100,385 | 123,954 | 1.02 | 1.05 |
| 有料道路 | 3,031,192 | 265,469 | 2,741,041 | 231,991 | 290,151 | 33,478 | 1.11 | 1.14 |
| 日本道路公団 | 1,811,646 | 85,668 | 1,698,003 | 77,572 | 113,643 | 8,096 | 1.07 | 1.10 |
| 首都高速道路公団 | 398,885 | 21,950 | 382,768 | 28,278 | 16,117 | △ 6,328 | 1.04 | 0.78 |
| 阪神高速道路公団 | 337,951 | 21,276 | 294,083 | 14,378 | 43,868 | 6,898 | 1.15 | 1.48 |
| 本州四国連絡橋公団 | 140,674 | 17,100 | 105,900 | 10,100 | 34,774 | 7,000 | 1.33 | 1.69 |
| 東京湾横断道路(株) | 92,854 | 0 | 51,589 | 0 | 41,265 | 0 | 1.80 | — |
| 地方道路公社等 | 197,606 | 81,975 | 157,498 | 67,163 | 40,108 | 14,812 | 1.25 | 1.22 |
| (NTT-A型事業) | (228,668) | (95,009) | (223,806) | (89,577) | (4,862) | (5,432) | (1.02) | (1.06) |
| 小 計 | 2,979,616 | 227,969 | 2,689,841 | 197,491 | 289,775 | 30,478 | 1.11 | 1.15 |
| 道路開発資金 | 75,000 | 37,500 | 69,000 | 34,500 | 6,000 | 3,000 | 1.09 | 1.09 |
| 道路整備計 | 7,490,580 | 2,875,426 | 7,100,044 | 2,717,994 | 390,536 | 157,432 | 1.06 | 1.06 |
| 高規格幹線道路 | 2,217,176 | 344,139 | 2,000,472 | 294,733 | 216,704 | 49,406 | 1.11 | 1.17 |
| 高速自動車国道 | 1,592,617 | 84,085 | 1,447,072 | 77,225 | 145,545 | 6,860 | 1.10 | 1.09 |
| 本州四国連絡道路 | 140,674 | 17,100 | 105,900 | 10,100 | 34,774 | 7,000 | 1.33 | 1.69 |
| 一般国道 | 482,277 | 241,346 | 445,955 | 205,863 | 36,322 | 35,483 | 1.08 | 1.17 |
| 調 査 | 1,608 | 1,608 | 1,545 | 1,545 | 63 | 63 | 1.04 | 1.04 |

(注) 1. 一般道路の計数には、(緊急地方道路整備事業) および (NTT-B型事業) を含む。

2. 有料道路の各区分の計数には、(NTT-A型事業) を含む。

3. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社への融資予定額3年度23,424百万円、前年度17,800百万円を含む。

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

5. 高規格幹線道路の計数は各区分の再掲である。

6. 高規格幹線道路の一般国道は、一般道路の一般国道、日本道路公団および地方道路公社の一般有料道路の高規格幹線道路分である。

7. 高規格幹線道路の調査は、一般道路の道路の調査の高規格幹線道路分である。

表2 平成3年度日本道路公団予算総括表

(単位:百万円)

| 区 分 | 3 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 | 1,194,440 | 160,560 | 1,355,000 | 1,105,000 | 193,317 | 1,298,317 | 1.08 | 0.83 | 1.04 |
| (うち社会資本整備事業) | (4,440) | (260) | (4,700) | (5,000) | (94) | (5,094) | (0.89) | (2.77) | (0.92) |
| 維持改良費 | 212,202 | 22,610 | 234,812 | 156,110 | 21,972 | 178,082 | 1.36 | 1.03 | 1.32 |
| 調査費 | 4,682 | 1,045 | 5,727 | 5,585 | 1,185 | 6,770 | 0.84 | 0.88 | 0.85 |
| 建設利息 | 181,293 | 34,814 | 216,107 | 180,377 | 34,457 | 214,834 | 1.01 | 1.01 | 1.01 |
| 小 計 | 1,592,617 | 219,029 | 1,811,646 | 1,447,072 | 250,931 | 1,698,003 | 1.10 | 0.87 | 1.07 |
| 業務管理費等 | 1,990,538 | 317,205 | 2,307,743 | 1,883,200 | 312,364 | 2,195,564 | 1.06 | 1.02 | 1.05 |
| 合 計 | 3,583,155 | 536,234 | 4,119,389 | 3,330,272 | 563,295 | 3,893,567 | 1.08 | 0.95 | 1.06 |
| (資金計画) | | | | | | | | | |
| 政府出資金等 | 81,754 | 1,453 | 83,207 | 74,600 | 300 | 74,900 | 1.10 | 4.84 | 1.11 |
| 社会資本整備事業収入 | 4,440 | 260 | 4,700 | 5,000 | 94 | 5,094 | 0.89 | 2.77 | 0.92 |
| 政府借入金 | 2,331 | 130 | 2,461 | 2,625 | 47 | 2,672 | 0.89 | 2.77 | 0.92 |
| 開発者負担金 | 2,109 | 130 | 2,239 | 2,375 | 47 | 2,422 | 0.89 | 2.77 | 0.92 |
| 財投資金 | 1,708,600 | 349,100 | 2,057,700 | 1,547,500 | 388,500 | 1,936,000 | 1.10 | 0.90 | 1.06 |
| 繰越債 | 128,800 | 3,600 | 132,400 | 150,300 | 3,600 | 153,900 | 0.86 | 1.00 | 0.86 |
| 外借債 | 64,000 | 0 | 64,000 | 54,000 | 0 | 54,000 | 1.19 | — | 1.19 |
| 民間借入金 | 153,400 | 0 | 153,400 | 170,200 | 7,000 | 177,200 | 0.90 | — | 0.87 |
| 業務収入等 | 1,442,161 | 181,821 | 1,623,982 | 1,328,672 | 163,801 | 1,492,473 | 1.09 | 1.11 | 1.09 |
| 合 計 | 3,583,155 | 536,234 | 4,119,389 | 3,330,272 | 563,295 | 3,893,567 | 1.08 | 0.95 | 1.06 |

(注) 社会資本整備事業の中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

表3 平成3年度日本道路公団一般有料道路完成予定箇所

| 道路名 | 路線名 | 開通区間 | 延長 |
|-------------------|---------|-------------------------------|--------|
| 京奈和自動車道 (京奈道路) | 一般国道24号 | 京都府綴喜郡田辺町から 京都府相楽郡精華町まで | 8.7km |
| 単人道路 | 一般国道10号 | 鹿児島県始良郡単人町から 鹿児島県始良郡加治木町まで | 7.3km |
| 計 | | | 16.0km |

表4 平成3年度日本道路公団一般有料道路公団新規着手箇所

| 道路名 | 路線名 | 区間 | 延長 |
|--------|----------|---------------------------|--------|
| 富津館山道路 | 一般国道127号 | 千葉県安房郡富浦町から 千葉県富津市竹岡まで | 20.3km |
| 計 | | | 20.3km |

表5 平成3年度首都高速道路公団予算総括表

(単位：百万円)

| 区 分 | 3年度 (A) | 前年度 (B) | 倍率 (A)/(B) |
|--------------|------------|------------|---------------|
| (事業計画) | | | |
| 高速道路建設費 | 287,692 | 287,660 | 1.00 |
| (うち社会資本整備事業) | (45,392) | (67,360) | (0.67) |
| 高速道路改築費 | 15,395 | 23,800 | 0.65 |
| 関連街路分担金 | 11,626 | 4,476 | 2.60 |
| 調査費 | 1,063 | 1,063 | 1.00 |
| 維持修繕費 | 36,418 | 33,534 | 1.09 |
| 建設利息 | 46,691 | 32,235 | 1.45 |
| 小計 | 398,885 | 382,768 | 1.04 |
| 業務管理費等 | 309,634 | 294,749 | 1.05 |
| 合計 | 708,519 | 677,517 | 1.05 |
| (資金計画) | | | |
| 出資金 | 11,900 | 10,700 | 1.11 |
| 政府 | 5,950 | 5,350 | 1.11 |
| 地方公共団体 | 5,950 | 5,350 | 1.11 |
| 社会資本整備事業収入 | 32,000 | 45,856 | 0.70 |
| 政府借入金 | 16,000 | 22,928 | 0.70 |
| 地方公共団体借入金 | 16,000 | 22,928 | 0.70 |
| 財投資金 | 355,700 | 318,300 | 1.12 |
| 繰故債 | 32,400 | 32,000 | 1.01 |
| 民間借入金 | 30,000 | 30,000 | 1.00 |
| 業務収入等 | 246,519 | 240,661 | 1.02 |
| 合計 | 708,519 | 677,517 | 1.05 |

(注) 1. 社会資本整備事業の中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

2. 建設利息には、社会資本整備事業に係る建設利息
2,608百万円(前年度1,424百万円)を含む。

表7 平成3年度阪神高速道路公団予算総括表

(単位：百万円)

| 区 分 | 3年度 (A) | 前年度 (B) | 倍率 (A)/(B) |
|--------------|------------|------------|---------------|
| (事業計画) | | | |
| 高速道路建設費 | 244,075 | 201,656 | 1.21 |
| (うち社会資本整備事業) | (47,075) | (28,520) | (1.65) |
| 高速道路改築費 | 16,890 | 17,010 | 0.99 |
| 関連街路分担金 | 185 | 278 | 0.67 |
| 調査費 | 649 | 649 | 1.00 |
| 維持修繕費 | 24,656 | 22,915 | 1.08 |
| 建設利息 | 51,496 | 51,575 | 1.00 |
| 小計 | 337,951 | 294,083 | 1.15 |
| 業務管理費等 | 206,570 | 174,887 | 1.18 |
| 合計 | 544,521 | 468,970 | 1.16 |
| (資金計画) | | | |
| 出資金 | 10,100 | 9,200 | 1.10 |
| 政府 | 5,050 | 4,600 | 1.10 |
| 地方公共団体 | 5,050 | 4,600 | 1.10 |
| 社会資本整備事業収入 | 32,440 | 19,546 | 1.66 |
| 政府借入金 | 16,226 | 9,778 | 1.66 |
| 地方公共団体借入金 | 16,100 | 9,673 | 1.66 |
| 開発者負担金 | 114 | 95 | 1.20 |
| 財投資金 | 314,100 | 263,200 | 1.19 |
| 繰故債 | 29,500 | 24,600 | 1.20 |
| 民間借入金 | 25,200 | 25,200 | 1.00 |
| 業務収入等 | 133,181 | 127,224 | 1.05 |
| 合計 | 544,521 | 468,970 | 1.16 |

(注) 1. 社会資本整備事業の中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

2. 建設利息には、社会資本整備事業に係る建設利息
1,465百万円(前年度699百万円)を含む。

表6 平成3年度首都高速道路公団・阪神高速道路公団新規着手箇所

| 公団名 | 路線名 | 区 間 | 延長 |
|----------|-------------|------------------|-------|
| 首都高速道路公団 | 東京湾トンネル付近改良 | 江東区青海～品川区八潮 | 2.4km |
| 阪神高速道路公団 | 神崎川線 | 大阪市西淀川区中島～豊中市二葉町 | 8.3km |

表8 平成3年度阪神高速道路公団完成予定箇所

| 公 団 名 | 路 線 名 | 開 通 区 間 | 延 長 |
|----------|----------|-------------------|---------|
| 阪神高速道路公団 | 湾岸線（3期） | 大阪市港区港晴～同市此花区北港 | 2.1km |
| | ”（4期・大阪） | 大阪市此花区北港～同市西淀川区中島 | 3.0km |
| | | | 計 5.1km |

表9 平成3年度本州四国連絡橋公団予算総括表

(単位：百万円)

| 区 分 | 3 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) | | | | | | |
| 建設費等 | 117,731 | 117,663 | 88,614 | 88,600 | 1.33 | 1.33 |
| 調査費 | 810 | 794 | 1,193 | 1,193 | 0.68 | 0.67 |
| 維持管理費 | 5,771 | 4,420 | 5,084 | 3,727 | 1.14 | 1.19 |
| 建設利息 | 17,797 | 17,797 | 12,380 | 12,380 | 1.44 | 1.44 |
| 小 計 | — | 140,674 | — | 105,900 | — | 1.33 |
| 業務管理費等 | 385,158 | 292,807 | 350,012 | 262,422 | 1.10 | 1.12 |
| 合 計 | 527,267 | 433,481 | 457,283 | 368,322 | 1.15 | 1.18 |
| (資金計画) | | | | | | |
| 出 資 金 | 25,649 | 25,649 | 15,151 | 15,151 | 1.69 | 1.69 |
| 政 府 | 17,100 | 17,100 | 10,100 | 10,100 | 1.69 | 1.69 |
| 地方公共団体 | 8,549 | 8,549 | 5,051 | 5,051 | 1.69 | 1.69 |
| 補助金 | 15 | — | 14 | — | 1.07 | — |
| 財 投 資 金 | 188,600 | 188,600 | 159,200 | 159,200 | 1.18 | 1.18 |
| 縁 故 債 | 151,300 | 151,300 | 124,800 | 124,800 | 1.21 | 1.21 |
| 民間借入金等 | 30,800 | 30,800 | 34,700 | 34,700 | 0.89 | 0.89 |
| 業務収入等 | 130,903 | 37,132 | 123,418 | 34,471 | 1.06 | 1.08 |
| 合 計 | 527,267 | 433,481 | 457,283 | 368,322 | 1.15 | 1.18 |

表10 平成3年度東京湾横断道路株式会社予算総括表

(単位：百万円)

| 区 分 | 3 年 度 (A) | 前 年 度 (B) | 倍 率 (A)/(B) |
|---------|--------------|--------------|----------------|
| (事業計画) | | | |
| 建設費 | 87,200 | 50,480 | 1.73 |
| 建設利息 | 5,654 | 1,109 | 5.10 |
| 小 計 | 92,854 | 51,589 | 1.80 |
| その他経費 | 2,624 | 2,300 | 1.14 |
| 合 計 | 95,478 | 53,889 | 1.77 |
| (資金計画) | | | |
| 出 資 金 | — | 21,000 | — |
| 道路開発資金 | 23,424 | 17,800 | 1.32 |
| 財 投 資 金 | 42,600 | 7,700 | 5.53 |
| 民間借入金等 | 29,454 | 7,389 | 3.99 |
| 合 計 | 95,478 | 53,889 | 1.77 |

表11 有料道路融資事業予算

| 平成3年度(A) | | 平成2年度(B) | | 倍率(A)/(B) | |
|----------|--------|----------|--------|-----------|------|
| 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 | 事業費 | 国 費 |
| 197,606 | 81,975 | 157,498 | 67,163 | 1.25 | 1.22 |

表12 平成3年度一般有料道路新規事業箇所

| 道路名 | 事業主体 | 路線名 | 工事区間 | 延長 |
|--------|--------|-----------|-----------------------------------|-------|
| 白馬長野道路 | 長野県(公) | (主)長野大町線 | 自) 長野県長野市大字安庭 至) " 上水内郡中条村大字中条 | 1.8km |
| 尻無川新橋 | 大阪市 | (府)大阪羽曳野線 | 自) 大阪府大阪市港区海岸通 至) " 大正区鶴町 | 1.4km |

表13 平成3年度一般有料道路完成予定箇所

| 道路名 | 事業主体 | 路線名 | 工事区間 | 延長 |
|------------|---------|---------------------|----------------------------------|-------|
| 第二みちのく道路 | 青森県(公) | (主)八戸野辺地線 | 自) 青森県上北郡下田町字向山 至) " 字上久保 | 4.2km |
| 流山道路 | 千葉県(公) | (主)松戸野田線 | 自) 千葉県流山市谷 至) " 南 | 0.5km |
| 本町山中道路 | 神奈川県(公) | (一)本町山中線 | 自) 神奈川県横須賀市汐入町 至) " 山中町 | 2.6km |
| 法恩寺山道路 | 福井県(公) | <市>5-47号線 | 自) 福井県勝山市村岡町暮見 至) " 170字 | 6.6km |
| 播但連絡道路(4期) | 兵庫県(公) | (国)312号 | 自) 兵庫県神崎郡神崎町大山 至) " 朝来郡生野町円山 | 8.2km |
| 紀の川河口大橋道路 | 和歌山県(公) | (一)和歌山湊北島線 | 自) 和歌山県和歌山市湊字青岸岸 至) " | 0.2km |
| 萩道路 | 山口県(公) | (一)明木萩線 | 自) 山口県阿武郡旭村大字明木 至) " 萩市大字椿 | 1.1km |
| 生月大橋道路 | 長崎県(公) | (主)平戸生月線 | 自) 長崎県平戸市春日町呼崎 至) " 北松浦郡生月町館浦 | 0.6km |
| 大分空港道路 | 大分県(公) | (国)213号 (一)糸原杵築線 | 自) 大分県杵築市大字相原 至) " 大内 | 7.1km |

表14 平成3年度駐車場新規事業箇所

| 駐車場名 | 事業主体 | 路線名 | 工事箇所 | 収容台数 |
|---------------------|--------|-------------|-----------------|------|
| 茂原駅南口公共駐車場 | 茂原市 | <市>1級1号線 | 千葉県茂原市千代田町1丁目 | 221台 |
| 練馬駅北口地下駐車場 | 東京都(公) | (区)12-208号線 | 東京都練馬区練馬1丁目 | 500台 |
| 伊勢原駅北口地下駐車場 | 伊勢原市 | <市>伊勢原駅前線 | 神奈川県伊勢原市伊勢原1丁目 | 329台 |
| 勝川駅前地下駐車場 | 春日井市 | <市>味美線 | 愛知県春日井市松新町1丁目 | 224台 |
| 靱地下駐車場 | 大阪市 | <市>備後町線 | 大阪府大阪市靱本町2丁目 | 250台 |
| 泉大津駅東側駅前広場 地下駐車場 | 泉大津市 | <市>泉大津駅池浦線 | 大阪府泉大津市旭町 | 200台 |
| 阪神尼崎駅前地下駐車場 | 尼崎市 | <市>第92号線の2 | 兵庫県尼崎市神田中通1丁目 | 295台 |
| 荒田地下駐車場 | 神戸市(公) | <市>大倉山線 | 兵庫県神戸市兵庫区荒田町2丁目 | 300台 |

表15 平成3年度駐車場完成予定箇所

| 駐車場名 | 事業主体 | 路線名 | 工事箇所 | 収容台数 |
|--------------|--------|----------------|------------------|------|
| 草加駅東口地下駐車場 | 草加市 | <市>2069号 | 埼玉県草加市高砂2丁目 | 540台 |
| 北与野駅北口地下駐車場 | 与野市 | <市>701号線、702号線 | 埼玉県与野市大字上落合 | 301台 |
| 茂原駅南口公共駐車場 | 茂原市 | <市>1級1号線 | 千葉県茂原市千代田町1丁目 | 221台 |
| 木更津駅前西口駐車場 | 木更津市 | <市>207号線 | 千葉県木更津市富士見1丁目 | 435台 |
| 半田市雁宿駐車場 | 半田市 | <市>岩滑星崎線 | 愛知県半田市星崎町3丁目 | 389台 |
| ハーバーランド第一駐車場 | 神戸市(公) | <市>神戸駅浦線 | 兵庫県神戸市中央区東川崎町1丁目 | 252台 |
| 県庁前通地下駐車場 | 高知市 | <市>高知街5号線 | 高知県高知市本町5丁目 | 220台 |

地方道関係予算の概要

建設省道路局地方道課課長補佐 海野 尚夫

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、都道府県道一二万九、〇〇〇km、市町村道九三万kmからなり、我が国の一般道路延長の九六％を占め、その整備状況は改良率をみると都道府県道で五四・六％（五・五m以上）、市町村道で四二・一％（五・五m未満含む）とまだまだ低く（平成元年四月一日現在）、整備に対する期待と要望は極めて高いものがある。

このような背景のもとに、平成三年度にあっては、第10次道路整備五箇年計画の第四年度として、広域的な生活圏の形成に必要な都道府県および日常生活の基盤となる幹線市町村道等の整備を図るため、N T T株式売払収入の積極的活用も含め、

以下の施策に重点をおき事業を推進することとする。

1 地方部における幹線道路網の整備の推進

- (イ) 高速IC関連道路の整備
- (ロ) 渋滞対策のための道路整備
- (ハ) 防災、震災対策の推進等

2 地域の振興・活性化を支える道路の整備の推進

- (イ) テクノポリス開発、リゾート開発等の地域振興施策に関連して整備が必要となる道路（地域振興関連道路）の整備。
- (ロ) 奥地等産業開発道路、山村振興道路、過疎地域振興道路等の整備

(ハ) 商店街活性化に資する道路の整備

3 地域の生活環境の向上に資する道路整備の推進

- (イ) 住宅・宅地の供給を支える関連道路の整備
- (ロ) 公園、下水道、学校等の公共公益施設の整備に関連する道路の整備

以上の重点施策を中心とする各種施策の推進に要する事業費を表1のとおり計上している。

二 都道府県道

都道府県道は、高速自動車国道や一般国道を補完し、幹線道路網の一部を形成するとともに、地方定住を促進するための広域的な生活圏の形成にとって極めて重要な幹線道路であるが、狭隘で危険

なバス路線、自動車の通行できない交通不能区間、交通の隘路や危険箇所等地域生活の障害となり、早急に整備を要する箇所が多い。

このような整備状況を踏まえ、平成三年度においては、以下の施策に重点をおき各種事業を推進するために必要な事業費を計上することとした。

1 地方部における幹線道路網の整備の推進

(イ) 高速IC関連道路等の整備

全国的な幹線ネットワークを形成する高規格幹線道路等の整備効果をより一層高めるため、必要となるインターチェンジ関連の道路整備として、二九一億円を計上している。

また、空港、港湾等の広域公共交通機関へのアクセス道路の整備を推進するため、一一〇億円を計上している。

(ロ) バス路線に係る道路整備

バスの円滑かつ安全な運行を確保するため、バス路線に係る必要な道路整備として三、四四七億円を計上している。

(ハ) 渋滞対策のための道路整備

緊急渋滞対策実行計画に基づく渋滞対策等都市交通対策として、必要となるバイパス、環状道路の整備等を推進するため、一四一億円を計上している。

(ニ) 防災・震災対策の推進等

安全な交通を確保するための防災、震災対策として落石危険箇所の解消、橋梁の耐震性強化等を推進するため、九四四億円を計上している。

2 地域の振興・活性化を支える道路整備の推進

(イ) 地域振興関連道路の整備

民間活力の活用も含め、地域の振興・活性化を図るとともに内需拡大に資するため、地域振興施策に関連し整備が必要となる道路（地域振興関連道路）について、N T T株式会社収入の活用等により、重点的な整備を図るため、テクノポリス開発関連道路の整備として三八四億円、リゾート開発関連道路の整備として四二五億円、地方民活プロジェクト関連道路の整備として、三四六億円、地方生活圏地域振興推進計画関連道路の整備として一五八億円、そのほかコースタル・コミュニティ・ゾーン、マイロード事業、等の関連道路の整備として一六三億円の合わせて一、四七六億円を計上している。

(ロ) 奥地等産業開発道路等の整備

交通条件が極めて悪く産業の開発が十分に行われていない山間・奥地等の地域における産業の総合的な開発の基盤となる道路の整備を計画的に推進するため、第7次奥地等産業

開発道路整備五箇年計画の第四年度として、二九六億円を計上している。

また、地域開発関係法令により指定されている地域の総合的な振興を図るため、山村振興道路の整備として一三六億円、広域基幹道路をはじめとした過疎地域振興道路の整備として一、九三一億円、半島振興道路の整備として六五二億円を、それぞれ計上している。

3 地域の生活環境の向上に資する道路整備の推進

(イ) 住宅・宅地関連道路の整備

良好な住宅宅地供給を促進するため、住宅建設事業、宅地開発事業、特に、宅地開発誘導道路の推進等に関連して必要な道路整備として一六五億円を計上している。

(ロ) 生活基盤関連道路の整備

公園、学校等の建設により新たに生じる交通需要に対応して必要となる道路整備を推進するため、公園関連一一六億円、学校関連六六億円等、あわせて六七九億円を計上している。

三 市町村道

1 平成三年度市町村道予算概要

国道、都道府県道と一体となって幹線道路網の

一環を形成するとともに、地域住民の日常生活の基盤となり、地域の振興や地方定住と密接なつながりのある幹線市町村道を対象に、その整備が二世紀の初頭に概ね完了することを目的に計画的かつ総合的に進めることとしている。

平成三年度は、以下の施策に重点を置き事業を推進することとし、これに基づき事業費二、〇一・二〇八億円（六三三・二二億円）（前年度比〇・九八二）を計上している（表2）。

- (1) 緊急の課題に対応した道路の整備
- ① 住宅地供給に資する道路の整備
- ② 商店街活性化に資する道路の整備
- (2) 生活基盤の整備
- ① 学校、公園、役場等の公共公益施設を支援する道路の整備
- ② 道路交通の安全対策の推進
- ③ 道路の防災・震災対策の推進
- ④ 駅前広場等の整備
- (3) 地域活性化プロジェクトを支援する等、地域振興に資する道路の整備
- リゾート計画や工業・流通団地等または各種イベントを支援する道路の整備
- (4) 高速交通体系等に関連した道路の整備
- ① 高規格幹線道路に関連した道路の整備
- ② 空港港湾事業等に関連する道路の整備
- (5) 特殊立法に基づく地域振興のための道路の整備

① 奥地等産業開発道路の整備

② 山村振興道路、過疎地域活性化道路、半島振興道路、特別豪雪対策道路の整備

(6) 地元の創意工夫を活かした道づくりまちづくり市町村道整備モデル事業

多様化するニーズのもとで市町村道の整備をより一層効率的に進めるため、地域の特性や発展の方向を踏まえつつ一元的な道路網計画を策定し、これに基づく市町村道整備を重点的に実施する「まちづくり市町村道整備モデル事業」を引き続き推進する。

四 国庫債務負担行為

1 工事国債

平成三年度においても、前年度に引き続き二箇年度にわたる工事の国庫債務負担行為を計上している。

その限度額は地方道で事業費三二八億円（都道府県道二八九億円、市町村道七〇億円）（対前年度比一・三〇）であり、所管別では、内地一般二五六億円、北海道三三億円、離島二〇億円、沖縄一九億円である。

2 用地国債

用地の先行取得に係る国庫債務負担行為についても例年どおり計上しており、地方道で事業費二

〇五億円（都道府県道一五七億円、市町村道四八億円）（対前年度比一・二八）であり、所管別では、内地一般二〇一億円、北海道四億円である。

五 緊急地方道路整備事業

（地方道路整備臨時交付金）

一定の地域において地域住民の日常生活の安全性、利便性および快適性を確保し、地域の特色を活かした個性あるまちづくりや地域の振興を図り、住みよい地域づくりに資するため、学校、公園等の公共施設整備、住宅市街地、都市近郊集落地域、農山村地域の居住環境整備等の地域の課題に緊急に対応し、複数一体となって行われる比較的小規模な都道府県道および市町村道事業を進めることとして、緊急地方道路整備事業（地方道路整備臨時交付金）を計上している。

平成三年度は、事業費で一〇、一六四億円（前年度九、五三一億円）、国費五、三四四億円（前年度五、〇一一億円）である。（都道府県道、市町村道、街路の合計である）。

以上が平成三年度における地方道関係予算の概要である。

表1 平成3年度都道府県道事業費内訳（内示決定）

（単位：百万円）

| | 内地一般 | | | 離島一般 | | | 奄美 | | | 北海道 | | | 沖縄 | | | 全国計 | | |
|------|----------|----------|-------|----------|----------|-------|----------|----------|-------|----------|----------|-------|----------|----------|-------|----------|----------|-------|
| | 2年 決定 | 3年 決定 | 伸率 |
| 改 築 | 232,467 | 225,145 | 0.969 | 15,320 | 16,095 | 1.051 | 3,550 | 3,800 | 1.070 | 50,982 | 51,765 | 1.015 | 19,368 | 20,394 | 1.053 | 321,687 | 317,199 | 0.986 |
| 道路改良 | 156,011 | 150,553 | 0.965 | 10,896 | 11,673 | 1.071 | 2,602 | 2,972 | 1.142 | 33,868 | 33,464 | 0.988 | 16,112 | 14,268 | 0.886 | 219,489 | 212,930 | 0.970 |
| 路切除却 | 4,928 | 4,511 | 0.915 | | | | | | | 920 | 940 | 1.022 | | | | 5,848 | 5,451 | 0.932 |
| 橋梁整備 | 61,153 | 57,258 | 0.936 | 3,786 | 3,732 | 0.986 | 800 | 715 | 0.894 | 11,474 | 12,641 | 1.102 | 2,216 | 5,238 | 2.364 | 79,429 | 79,584 | 1.002 |
| 舗装新設 | 10,375 | 12,823 | 1.236 | 638 | 690 | 1.082 | 148 | 113 | 0.764 | 4,720 | 4,720 | 1.000 | 1,040 | 888 | 0.854 | 16,921 | 19,234 | 1.137 |
| 特殊改良 | 66,320 | 65,004 | 0.980 | 7,210 | 6,896 | 0.956 | 2,215 | 2,228 | 1.006 | 15,048 | 13,492 | 0.897 | 1,736 | 1,728 | 0.995 | 92,529 | 89,348 | 0.966 |
| 特改一種 | 60,186 | 60,882 | 1.012 | 6,260 | 6,114 | 0.977 | 1,755 | 1,875 | 1.068 | 9,494 | 8,592 | 0.905 | 1,736 | 1,728 | 0.995 | 79,431 | 79,191 | 0.997 |
| 特改二種 | 36 | | | 350 | 140 | 0.400 | 380 | 273 | 0.718 | | | | | | | 766 | 413 | 0.539 |
| 特改四種 | 6,098 | 4,122 | 0.676 | 600 | 642 | 1.070 | 80 | 80 | 1.000 | 5,554 | 4,900 | 0.882 | | | | 12,332 | 9,744 | 0.790 |
| 補 修 | 12,402 | 11,550 | 0.931 | 1,042 | 1,322 | 1.269 | 380 | 262 | 0.689 | 2,708 | 2,560 | 0.945 | 168 | 170 | 1.012 | 16,700 | 15,864 | 0.950 |
| 舗装補修 | 3,122 | 2,706 | 0.867 | 17 | | | | | | 870 | 750 | 0.862 | 112 | 110 | 0.982 | 4,121 | 3,566 | 0.865 |
| 橋梁補修 | 2,260 | 2,278 | 1.008 | | 70 | 皆増 | | | | 128 | 60 | 0.469 | | | | 2,388 | 2,408 | 1.008 |
| 災害防除 | 7,020 | 6,566 | 0.935 | 1,025 | 1,252 | 1.221 | 380 | 262 | 0.689 | 1,710 | 1,750 | 1.023 | 56 | 60 | 1.071 | 10,191 | 9,890 | 0.970 |
| 共同溝 | 148 | 100 | 0.676 | | | | | | | | | | | | | 148 | 100 | 0.676 |
| 自転車道 | 8,938 | 9,174 | 1.026 | 100 | 10 | 0.100 | | | | 500 | 600 | 1.200 | 96 | 200 | 2.083 | 9,634 | 9,984 | 1.036 |
| 維 持 | | | | | | | | | | | | | 735 | 292 | 0.397 | 735 | 292 | 0.397 |
| 合 計 | 320,275 | 310,973 | 0.971 | 23,672 | 24,323 | 1.028 | 6,145 | 6,290 | 1.024 | 69,238 | 68,417 | 0.988 | 22,103 | 22,784 | 1.031 | 441,433 | 432,787 | 0.980 |

（注） 1. 上記のほかに緊急地方道路整備事業として、都道府県道、市町村道、街路あわせて、平成3年度事業費1,016,405百万円（前年度事業費953,080百万円）が計上されている。
 2. 事業費はN T Tも含む。

表2 平成3年度市町村道所管別事業種別内訳（内示決定）

（単位：百万円）

| | 内地一般 | | | 離島一般 | | | 奄美 | | |
|-------|------------------|------------------|-------|------------------|------------------|-------|------------------|------------------|-------|
| | 2 年 決 定 | 3 年 決 定 | 率 | 2 年 決 定 | 3 年 決 定 | 率 | 2 年 決 定 | 3 年 決 定 | 率 |
| 改 築 | 138,604.000 | 133,655.000 | 0.964 | 5,776.000 | 6,165.000 | 1.067 | 1,159.000 | 1,318.000 | 1.137 |
| 道路改良 | 101,737.000 | 99,708.000 | 0.980 | 5,084.000 | 5,401.000 | 1.062 | 1,119.000 | 1,162.000 | 1.038 |
| 踏切除却 | 1,144.000 | 1,105.000 | 0.966 | | | | | | |
| 橋梁整備 | 29,877.000 | 27,783.000 | 0.930 | 460.000 | 638.000 | 1.387 | 40.000 | 156.000 | 3.900 |
| 舗装新設 | 5,846.000 | 5,059.000 | 0.865 | 232.000 | | | | | |
| 特殊改良 | 3,478.000 | 5,287.000 | 1.520 | 1,696.000 | 1,660.000 | 0.979 | 362.000 | 270.000 | 0.746 |
| 特改一種 | 2,164.000 | 4,349.000 | 1.744 | 744.000 | 950.000 | 0.944 | | 70.000 | |
| 特改二種 | 330.000 | | | 212.000 | | | 70.000 | | |
| 特改四種 | 984.000 | 938.000 | 0.953 | 740.000 | 710.000 | 0.959 | 292.000 | 200.000 | 0.685 |
| 補 修 | 432.000 | 440.000 | 1.019 | 184.000 | 114.000 | 0.620 | 52.000 | 42.000 | 0.808 |
| 橋梁補修 | 40.000 | 40.000 | 1.000 | | | | | | |
| 災害防除 | 392.000 | 392.000 | 1.020 | 184.000 | 114.000 | 0.620 | 52.000 | 42.000 | 0.808 |
| 維 持 | | | | | | | | | |
| 交 付 金 | | | | | | | | | |
| 合 計 | 142,514.000 | 139,382.000 | 0.978 | 7,656.000 | 7,939.000 | 1.037 | 1,573.000 | 1,630.000 | 1.036 |
| 潰地除 | | | | | | | | | |
| | 北海道 | | | 沖 縄 | | | 全 国 計 | | |
| | 2 年 決 定 | 3 年 決 定 | 率 | 2 年 決 定 | 3 年 決 定 | 率 | 2 年 決 定 | 3 年 決 定 | 率 |
| 改 築 | 28,620.000 | 28,540.000 | 0.997 | 8,486.000 | 9,302.000 | 1.096 | 182,645.000 | 178,980.000 | 0.980 |
| 道路改良 | 18,820.000 | 18,555.000 | 0.986 | 7,031.000 | 8,307.000 | 1.181 | 133,791.000 | 133,133.000 | 0.995 |
| 踏切除却 | | | | | | | 1,144.000 | 1,105.000 | 0.996 |
| 橋梁整備 | 5,960.000 | 6,130.000 | 1.024 | 770.000 | 110.000 | 0.143 | 37,107.000 | 34,817.000 | 0.938 |
| 舗装新設 | 3,840.000 | 3,855.000 | 1.004 | 685.000 | 885.000 | 1.292 | 10,603.000 | 9,925.000 | 0.936 |
| 特殊改良 | 8,204.000 | 7,716.000 | 0.941 | 708.000 | 489.000 | 0.691 | 14,448.000 | 15,422.000 | 1.067 |
| 特改一種 | 2,260.000 | 2,390.000 | 0.937 | 234.000 | 297.000 | 1.269 | 5,402.000 | 8,056.000 | 1.278 |
| 特改二種 | 290.000 | | | | | | 902.000 | | |
| 特改四種 | 5,654.000 | 5,326.000 | 0.942 | 474.000 | 192.000 | 0.405 | 8,144.000 | 7,366.000 | 0.904 |
| 補 修 | 230.000 | 160.000 | 0.696 | | | | 898.000 | 750.000 | 0.842 |
| 橋梁補修 | 80.000 | | | | | | 120.000 | 40.000 | 0.333 |
| 災害防除 | 150.000 | 160.000 | 1.067 | | | | 778.000 | 716.000 | 0.920 |
| 維 持 | | | | 6,895.000 | 6,050.000 | 0.877 | 6,895.000 | 6,050.000 | 0.877 |
| 交 付 金 | | | | 660.000 | 660.000 | 1.000 | 660.000 | 660.000 | 1.000 |
| 合 計 | 37,054.000 | 36,416.000 | 0.983 | 16,089.000 | 15,841.000 | 0.985 | 204,886.000 | 201,208.000 | 0.982 |
| 潰地除 | | | | 9,194.000 | 9,791.000 | | 197,991.000 | 195,158.000 | |

(注) 平成3年度要求より特改二種を特改一種に統合した。

交通安全対策の推進

建設省道路局企画課長補佐 鈴木 克宗

一 はじめに

平成二年における交通事故死者数は、一一、二七人と平成元年より一四一人の増加となり、昭和五〇年以来最悪の交通事故死者数の記録となった。

もとより道路交通の安全確保については、従来から道路行政の最も重要な施策のひとつとして位置づけているところであるが、交通事故の増加傾向に歯止めをかけ、事故死者数の減少に努めるためには、抜本的対策としての自動車専用道路の整備、交通の混雑解消・分散を図るバイパスや環状道路の整備、歩車道の分離した道路の整備、踏切の改良などの改築事業を積極的に行うことがますます重要なことである。

併せて、既存の道路を対象に、緊急措置として交通安全事業を推進し、歩道や自転車道の整備交差点の改良、道路標識や道路情報提供装置の設置など、交通安全施設等の拡充強化を行わなければならない。

また、高速自動車国道等の有料道路については本来、交通安全施設等が整備された道路であるなど交通安全事業になじまないものであるが、近年の高速自動車国道における交通事故死者数の急増等にかんがみ、これらの道路についても交通安全対策を計画的に推進する必要がある。

以下には、平成三年度の建設省の交通安全施策関係の予算決定案について概要を紹介することとしたい。

二 第5次交通安全施設等整備事業五箇年計画案について

1 事業規模

平成三年度を初年度とする第5次交通安全施設等整備事業五箇年計画案の規模は、都道府県公安委員会および道路管理者が協議して策定する総合交通安全施設等整備事業五箇年計画の提出をまつて決定することとなるが、国が負担または補助する特定事業については、

都道府県公安委員会分一、六五〇億円、道路管理者分一八、五〇〇億円、計二〇、一五〇億円をめどとし、

地方単独事業については現段階で

都道府県公安委員会分約四、九七〇億円、道路

表1 第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画案の事業規模

(単位：億円)

| 区分 | 第5次五箇年計画案 (平成3～7年度) | 第4次五箇年計画 (昭和61～平成2年度) | 倍率 |
|----------------|------------------------|--------------------------|------|
| 道路管理者分 | (2,600) 18,500 | (2,000) 13,500 | 1.37 |
| 都道府県 公安委員会分 | (100) 1,650 | (200) 1,350 | 1.22 |
| 合計 | (2,700) 20,150 | (2,200) 14,850 | 1.36 |

(注) 1. 上段()書きは計画の調整費で内数である。

2. この他に地方単独事業として

都道府県公安委員会分 約4,970億円(対4次計画1.35倍)

道路管理者分 約14,400億円(対4次計画1.41倍)

がある。

表2 交通安全事業平成3年度予算概要

(単位：億円)

| 事業名 | 3年度事業費 | 2年度事業費 | 倍率 |
|-----------------|--------|--------|------|
| 交通安全施設等整備事業 | 3,280 | 3,017 | 1.09 |
| 特定交通安全施設等整備事業 | 2,666 | 2,441 | 1.09 |
| 緊急地方交通安全施設等整備事業 | 614 | 576 | 1.07 |

○第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画案(平成3～7年度)

計画額：15,900億円(調整費2,600億円を除く)、平成3年度進捗率：16.8%

2 基本方針
第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画
管理者分約一四、四〇〇億円、計約一九、三七〇億円が見込まれている(表1)。

(イ) 自転車・歩行者の安全で快適な通行の確保
(ロ) 安全かつ円滑な自動車交通の確保
(ハ) 増加する駐車需要への対応
においては、以下の六つの事項に重点をおいて交通安全施設等の整備を進めるものとする。

(ニ) わかりやすく、使いやすい道路交通環境の整備
(ホ) 高齢者等の利用にも配慮した交通安全対策の推進
(ヘ) 交通事故分析システムの充実
3 新規事業等
第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画における新規事業として

- ・ 付加車線(ゆずりあい車線)
- ・ 自動車駐車場
- ・ 地点標(キロポスト)

の三事業が新たに認められた。なお地点標についての助成措置は認められなかった。

三 交通安全施設等整備事業

平成三年度の交通安全施設等整備事業については、表2に示すように特定交通安全施設等整備事業と地方道路臨時交付金を用いた緊急地方交通安全施設等整備事業をあわせて三、二八〇億円の事業費を計上している。

特定交通安全施設等整備事業の事業費は二、六六六億円(対前年度比一・〇九)であるが、この中には生活関連経費重点化粋事業費約七五億円を含んでいる。この場合、第5次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の調整費を除く平成三年度

表3 特定交通安全事業工種別予算概要

| 区 分 | 単位 | 平成3年度 | | 平成2年度 | | 事業費 対前年 度比 | |
|------------------|-----------|-------|---------|---------|---------|------------------|------|
| | | 事業費 | 事業費 | 事業費 | 事業費 | | |
| 一 種 事 業 | 歩 道 (注1) | km | 89 | 86.2 | 114 | 102.7 | 0.84 |
| | 自転車道 (注2) | km | 1,106 | 1,696.8 | 1,150 | 1,600.8 | 1.06 |
| | 交差点改良 | 箇所 | 311 | 250.0 | 296 | 224.6 | 1.11 |
| | 登坂車線・付加車線 | km | 34 | 65.3 | 24 | 59.2 | 1.10 |
| | その他 (注3) | | | 63.8 | | 66.7 | 0.96 |
| 小 計 | | | 2,162.1 | | 2,054.0 | 1.05 | |
| 二 種 事 業 | 道路照明 | 基 | 7,895 | 41.7 | 8,228 | 37.8 | 1.10 |
| | 防 護 柵 | km | 355 | 70.5 | 336 | 67.5 | 1.04 |
| | 道路標識 | 本 | 8,672 | 107.7 | 7,361 | 94.2 | 1.14 |
| | 区 画 線 | km | 31,079 | 56.5 | 31,272 | 55.1 | 1.03 |
| | 道路情報提供装置 | 基 | 277 | 139.1 | 275 | 126.4 | 1.10 |
| | 自動車駐車場 | 箇所 | 68 | 73.0 | - | - | - |
| | その他 (注4) | | | 15.2 | | 6.2 | 2.45 |
| 小 計 | | | 503.7 | | 387.2 | 1.30 | |
| 合 計 | | | 2,665.8 | | 2,441.2 | 1.09 | |

- (注1) 歩道は、歩行者専用道路を含む。
- (注2) 自転車道は、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路を含む。
- (注3) その他は、立体横断施設、中央帯、視距の改良、車両停車帯、路肩改良である。
- (注4) その他は、視線誘導標、道路反射鏡、自転車駐車場、地点標である。
- (注5) 生活関連経費重点化枠74,73億円を含む。

表4 コミュニティ道路および住区総合交通安全モデル事業の平成3年度予算概要

(単位：億円)

| 区 分 | 3年度 事業費 | 2年度 事業費 | 倍 率 | 備 考 |
|---------------|------------|------------|------|------------------|
| コミュニティ道路 | 38 | 35 | 1.09 | 継続13箇所 新規77箇所 |
| 住区総合交通安全モデル事業 | 17 | 17 | 1.00 | 継続15箇所 新規4箇所 |

表5 交通安全改築事業の平成3年度予算概要

(単位：億円)

| 区 分 | 3年度 事業費 | 2年度 事業費 | 倍 率 |
|----------|------------|------------|------|
| 交通安全改築事業 | 9,648 | 9,531 | 1.01 |

四 改築事業による交通安全対策
交通安全施設等整備事業による交通安全対策以

進捗率は、一六・八%となる(表2)。交通安全事業の内容としては、既存道路を有効活用し安全で円滑な交通環境をつくり出すため、歩道、自転車道等の他、コミュニティ道路、交差点改良、道路標識、道路情報提供装置の設置等に重点をおいて実施することとしている。表3に工

種別の事業費概要を示す。また、住宅地域等における交通安全対策をよりきめ細かく面的に実施するため、昭和五九年度から住区総合交通安全モデル事業(ロードピア構想)を実施している。本事業は、住宅地域の裏通り等の生活道路で歩行者、自転車利用者の交通事故が

多発している実態に鑑み、幹線道路に囲まれた住宅地域等(コミュニティゾーン)について交通安全対策に関する総合的な整備計画を策定し、これに基づき、コミュニティ道路の整備、自転車歩行者道等の設置・拡幅、標識、道路照明等の整備を重点的に行うほか、通過交通の抑制のための各種施設整備を図ろうとするものもある。平成3年度における、コミュニティ道路の整備および住区総合交通安全モデル事業の実施予定概要を表4に示す。

表6 大規模自転車道整備事業平成3年度予算概要

| | H3年度 | | H2年度 | | 対前年度比 |
|-----------------------------|-------------|-------------------|-------------|-------------------|----------------|
| | 事業費 (km) | 事業費 (百万円) | 事業費 (km) | 事業費 (百万円) | |
| 大規模自転車道整備事業 (うち自転車道整備事業) | 100 (77) | 13,143 (9,984) | 98 (75) | 13,000 (9,634) | 1.01 (1.04) |

表7 大規模自転車道整備事業の平成3年度新規予定路線

| 都道府県名 | 路線名 | 全体延長 | 起 終 点 |
|-------|-----------|--------|-------------|
| 北海道 | 網走常呂自転車道 | 42.0km | 網走市～常呂郡常呂町 |
| 茨城県 | 筑波自転車道 | 40.1km | 土浦市～西茨城郡岩瀬町 |
| 愛知県 | 知多半島自転車道 | 31.1km | 知多郡武豊町～大府市 |
| 島根県 | 宍道湖湖北自転車道 | 24.0km | 松江市～平田市 |

外に、一般の道路改良事業でも交通安全に資する事業（交通安全改築事業）を行っている。
 ただし、ここでいう交通安全改築事業は現道の拡幅、小規模バイパスの整備等の改築事業のうち、歩道、自転車道等の設置を伴うものを計上したものととなっている。
 平成3年度は、事業費九、六四八億円を計上し、事業を推進することとしている（表5）。

表8 交通安全対策関係予算総括表

(単位：百万円)

| 区 分 | 3年度 事業費 | 2年度 事業費 | 対前年 度 比 | 備 考 |
|---------------------|------------|------------|------------|---|
| 1.交通安全施設等の整備 | 327,970 | 301,678 | 1.087 | 「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」による道路管理者が行う歩道、自転車道の整備、交差点の改良、自動車駐車場の整備などに要する費用について負担し、または補助する。 |
| 2.改築事業による交通安全対策 | 956,770 | 940,090 | 1.018 | 歩道等の設置を伴う現道拡幅、並びに現道に歩道等の設置が困難な区間における小規模バイパスの整備等、交通安全に寄与する道路の改築事業に要する費用について負担し、または補助する。 |
| 3.道路防災対策事業 | 224,568 | 219,086 | 1.025 | 落石、法面崩落、雪崩等を防止するための施設の整備、交通危険箇所の局部的改良等に要する費用について負担し、または補助する。 |
| 4.踏切道の立体交差化等 | 134,934 | 135,483 | 0.996 | 踏切事故防止に対処するため、踏切道の立体交差化および道路改良に伴う鉄道との立体交差の新設等に要する費用について負担し、または補助する。 |
| 5.基幹公園の整備 | 170,738 | 159,213 | 1.072 | 住区基幹公園および都市基幹公園の整備を促進し、路上における遊びや運動による交通事故の防止、児童および青少年の遊び場の確保を図るために、基幹公園の整備に要する費用について補助する。 |
| 6.緑道の整備 | 3,355 | 2,740 | 1.224 | 路上における遊びや運動による事故を防止し、災害時の避難路ともなり、市街地における都市生活の安全性および快適性の確保を図るために、緑道の整備に要する費用について補助する。 |
| 7.居住環境整備事業等 | 6,462 | 6,356 | 1.017 | 居住地区内における交通事故を防止し、居住環境の改善を図るため、地区内街路を体系的に整備する費用について補助する。さらに歴史的地区において歴史的環境の保全と居住環境の改善を図るため、歴史的みちすじ等を体系的に整備する費用について補助する。 |
| 8.自転車駐車場整備事業 | 5,090 | 4,990 | 1.020 | 通勤・通学等のための自転車利用の増大に対処するため、三大都市圏または人口10万人以上の都市圏の鉄道駅周辺等で行われる一定規模以上の自転車駐車場の整備に対し、道路改良事業の一環として補助する。 |
| 9.総合都市交通施設整備事業 | 7,908 | 7,888 | 1.003 | 都市の商業業務地区等の都心部および鉄道駅周辺において、円滑な道路交通の確保と歩行者空間の拡大を図るため、バス路線網の再編成並びに交通規制の体系的実施等の施策とあいまって地区外周部環境道路、歩行者専用道、交通広場等の都市交通施設を総合的に整備するための費用を補助する。 |
| 10.道路交通安全対策に関する調査研究 | 850 | 710 | 1.198 | 道路整備特別会計において道路および道路交通の安全について交通事故の分析をはじめ、安全対策に関する調査研究を行う。 |
| 計 | 1,838,645 | 1,778,234 | 1.034 | |

(注) 有料道路事業によるものを除く。

表9 高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画(案)

(事業費単位：億円)

| 道路名 | 五箇年間の事業計画(案) | 過去五箇年間の実績 | 倍率 |
|------------|--------------|-----------|------|
| 高速自動車国道 | 2,000 | 741 | 2.70 |
| 都市高速道路(注1) | 592 | 372 | 1.59 |
| 本州四国連絡道路 | 9 | 6 | 1.58 |
| 一般有料道路(注2) | 639 | 359 | 1.78 |
| 合計 | 3,240 | 1,478 | 2.19 |

注1)都市高速道路とは、首都高速道路、阪神高速道路、名古屋高速道路、福岡・北九州高速道路である。

注2)一般有料道路とは、日本道路公団および地方道路公社等の管理する一般有料道路である。

五 大規模自転車道整備事業

大規模自転車道整備事業は、自転車利用の増大に対処して自転車交通の安全を確保し、併せて心身の健全な発達に資することを目的に、昭和四八年度より始めた事業である。本事業は、二以上の市町村にまたがる延長二〇km以上の自転車道のうち、整備の必要性の極めて高いものについて、都道府県道に認定のうえ整備を図ることとしている。

表10 高速自動車国道等の交通安全対策に関する事業
平成3年度予算概要

(単位：億円)

| 事業名 | 3年度事業費 | 前年度事業費 | 倍率 |
|-------------------------------|--------|--------|------|
| 高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業 | 661 | 505 | 1.31 |

○高速自動車国道等における交通安全対策に関する五箇年間の事業計画(平成3～7年度)

計画額：3,240億円、平成3年度進捗率：20.4%

大規模自転車道の整備にあたっては主として自転車道整備事業で行うが、大規模自転車道の路線が一般道路と重用する部分については、特定交通安全施設等整備事業、改築事業等と併せて整備を行うこととしている。

平成二年度までに着手した路線は九八路線あり、平成元年度末現在で四三路線が完成している。また整備延長は、約二、二〇〇kmに及んでいる。平成三年度の大規模自転車道整備事業の事業費

は表6に示すとおりであり、継続四六路線の整備と新規四路線(表7)の整備着手を予定している。

六 各種の交通安全対策事業費

建設省が実施する各施策のうち、道路交通の安全の確保に資するものを取りまとめると表8のようになり、一〇項目があげられる。これらの経費は、前述の交通安全事業、交通安全改築事業の他、道路防災対策事業、踏切道の立体交差化事業、公園事業として実施される基幹公園および緑道の整備、街路事業として実施される居住環境整備、自転車駐車場整備、総合都市交通施設整備および土木研究所等において実施する交通安全に関する調査研究の経費をとりまとめたものであり、すべて第五次交通安全基本計画案の施策に取り込まれる予定である。

平成三年度交通安全対策関係予算における建設省関係の事業費総額は一八、三八六億円となっている。

七 高速自動車国道等における交通安全対策

高速自動車国道等においては、渋滞区間の拡幅等の改築事業、交通安全施設の整備、適切な維持管理の実施、道路交通情報提供の充実等ハード・ソフト両面の対策を総合的に進めることとし、こ

のうち交通安全施設の整備等について、新たに五箇年間の事業計画案（平成三十七年度）を策定し、以下のような交通安全対策を強力に推進する（表9、表10）。

◎ 走行条件の改善

- ・ 照明設備等の整備
- ・ 標識等の整備
- ・ トンネル内視環境の改善
- ・ 降雪、降雨時の安全対策

◎ 安全性の向上

- ・ 中央分離帯強化型防護柵の整備

◎ よりよい走行環境の整備

- ・ 休憩施設の整備
- ・ 的確な道路交通情報の提供

八 おわりに

交通安全対策はこのように道路行政全般にまたがる施策であり、また道路整備は根本的には全て交通安全に寄与するものである。

道路ネットワークの整備が抜本的（根治療法的）対策ならば、緊急措置として実施する交通安全事業は対症療法的な対策であり、これらは実際の症状（事故）を精密に調査して診断カルテに従った適切な療法（交通安全対策）となるように努めなければならない。

事故分析システムの充実、この意味から第5

次五箇年計画の重要な配慮事項として柱の一つに掲げたのである。

また、交通事故の精神療養としての安全運転の励行、交通安全教育、効果的な規制・指導・取締りなどの適切な実施を同時に行わなければこうした治療（対策）効果もあがらないと考えられる。

このように、事故分析システムの充実と総合的な交通安全対策の実施が強く求められているところであり、道路管理者はじめ各関係機関が団となって第二次交通戦争に立ち向かって行かなければならない。



災害に強い道路整備の推進

建設省道路局企画課道路防災対策室課長補佐 中村 稔

はじめに

我が国は、豪雨、地震その他の自然災害にしばしば襲われる。また、火山噴火や、冬場の寒冷・豪雪等の気象に起因する災害も多い。ちなみに平成二年には、台風の相次ぐ上陸等により各地で豪雨による災害が発生したほか、大地震こそ発生しなかったが、道路に被害をおよぼす地震も発生した。そのほか、一〇〇を越える路線が通行止となった地吹雪の発生や、我が国では珍しい竜巻による被害等も発生した。

一方、国土の約四分の三は山地に覆われ、地形条件の厳しい所にも活発な生活・産業が営まれている。それに伴い、山間部等における道路整備は、必要不可欠なものとなっているが、常に土砂災害

等の危険につきまといわれという宿命を持つ。

このように、我が国の気象・地形等の自然条件は、道路の整備や管理にとって非常に厳しいものである。ちなみに、昭和六三年度における道路に係る自然災害は、通行止を伴うものだけでも五、七三三件に達している。また、事前規制を含めた

通行止は、延べ一九四万時間に達し、国民生活や経済活動に大きな影響を与えている。このように道路交通に大きな影響を与えている自然災害から道路交通を守るため、災害に強い道路整備を強力に進めるとともに、不測の事態においても、柔軟に対処しうる道路ネットワークの形成を図る必要がある。また、除雪や災害復旧の態勢の一層の充実を図り、道路交通の途絶による社会への影響をできるだけ少なくするようにしなければならない。

本稿では、以上のような観点から行われている

雪寒事業、防災対策事業、震災対策事業の平成二年度予算案の概要を紹介する。

一 雪寒事業

冬期に積雪の多い地域では、道路の交通が途絶して交通マヒが発生し、寒冷の度が甚だしい地域では、路体の凍結による道路の構造破壊等が発生する。このような地域における産業の振興と民生の安定に寄与するため、昭和三一年四月、「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」が制定され、これらの地域における道路交通の確保が図られることとされた。

雪寒事業については、同法第四条の規定に基づき、「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」

表1 雪寒事業費

(単位：億円)

| 区 分 | 第9次五箇年計画額(昭和63～平成4年度) | 3年度(当初) | | 倍 率 (A)/(B) |
|---------|-----------------------|---------|---------------|----------------|
| | | 事業費(A) | 前年度 事業費(B) | |
| 雪 寒 道 路 | 6,280 | 1,143 | 1,113 | 1.03 |
| 除 雪 | 1,690 | 295 | 281 | 1.05 |
| 防 雪 | 2,550 | 462 | 448 | 1.03 |
| 凍雪害防止 | 2,040 | 386 | 384 | 1.01 |
| 雪寒機械 | 920 | 158 | 154 | 1.02 |
| 計 | 7,200 | 1,301 | 1,267 | 1.03 |
| 調 整 費 | 200 | — | — | — |
| 合 計 | 7,400 | 1,301 | 1,267 | 1.03 |

(注) 1. 事業費には、地方道路整備臨時交付金による雪寒対策に資する事業費(緊急地方雪寒道路対策事業費)を含む。

が策定されており、現在は昭和六三年五月に閣議決定された第9次五箇年計画に基づいて事業の推進を図っている。

雪寒地域における冬の道路交通の確保は地域住民の生活の安定、産業活動の振興に不可欠で、過疎化の抑制、地域格差の是正に大きな役割を果たしており、雪寒事業の重要性は非常に高い。また、スパイクタイヤを使用しない交通形態への移行が進む中で、自動車の運転者の負担の軽減という観点からも雪寒事業の推進が期待されているところである。

そのような情勢を踏まえ、平成三年度予算においては、積雪寒冷特別地域における道路交通安全確保と円滑化を図るため、地方道路整備臨時交付金による雪寒対策に資する事業費も含めて一、三〇一億円(対前年度一・〇三倍)をもって雪寒事業を実施することとしている(表1)。

この中では、従来からの事業に加え、平成三年度に新たに設定された生活関連重点化枠の「ふるさと交流活性化事業」による、脱スパイクタイヤ社会への移行の支援や、堆雪による生活障害除去のための事業を重点的に実施することとしている。

除雪事業については、車道除雪区間延長を三六一km延伸し、国道五八、三九五kmについて冬期における道路交通を確保することとしており、凍結防止剤の散布に重点を置いて事業を実施する予定である。

また、歩道除雪(試験的施行)については、二五〇km延伸し、国道について四、二五〇kmを対象に歩行者空間の確保を図ることとしている。このうち、試験的歩道除雪から歩道除雪への移行として、冬期歩行者空間確保パイロット事業としての歩道除雪を一八九都市で実施することとしている。これは、一〇年間道路管理者別に進めてきた試験的施行から、パイロット事業という形ではあるが、国・県・市町村が協力し、地域に根ざした面的・総合的な歩行者空間の確保計画を策定し、

それによって事業を進めるものである。

なお、道路開発資金により、積雪期における歩行者の通行空間の確保を必要性が高いと認められる道路区間を対象とする「克雪歩行者空間整備事業」が実施されている。この事業では、沿道建築物の新築にあわせて、民地内に歩行者の通行に資する空間確保が一定の計画に基づいて行われる場合、当該建築物に対し融資が行われるもので、従来、雁木あるいは小店という民間の知恵で実施されていた克雪対策に公的融資の途が開かれている。

防雪事業については、消融雪施設・チェーン着脱場の整備を重点として、雪崩対策、地吹雪対策等を実施することとしている。

凍雪害防止事業については、豪雪時に威力を発揮する流雪溝の整備に重点を置くとともに、路盤改良については必要な予算を確保することとしている。また、流雪溝の面的整備については、平成二年度には新たに二都市を追加し、一八都市で実施することとしている。

除雪機械については、除雪区間の延伸に対応した増強を行うとともに、老朽機械の更新を図り充実に努めることとしている。

また、平成元年度より、積雪寒冷地域の道路ネットワークの骨格となる幹線道路を対象に、冬期交通のあい路となる区間(雪道ネック)を総合的、

計画的に解消することを目的とした「雪道ネットワーク解消事業」を実施し、さらに平成二年度からは、雪道ネットワーク解消事業と積雪寒冷地域における道路情報板等の整備を行う雪道情報整備とを組み合わせ、「雪道環境整備」を総合的・計画的に推進することとしており、平成三年度においても事業の推

表2 防災対策事業予算

(事業費単位：億円)

| 区分 | 61年点検 | | 62～元年度(実績) | | 2年度(当初) | | 3年度(当初) | | 伸び率 (3/2) | |
|----|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|----------------|
| | 箇所 | 事業費 | 箇所 | 事業費 | 箇所 | 事業費 | 箇所 | 事業費 | | |
| 公共 | 一般道路 ウチ直轄 | 33,970 (5,814) | 13,419 (4,430) | 13,151 (2,918) | 6,121 (1,906) | 5,687 (1,262) | 2,131 (614) | 5,123 (1,134) | 2,174 (638) | 1.02 (1.04) |
| | 有料道路 | 800 | 302 | 359 | 160 | 143 | 60 | 136 | 71 | 1.20 |
| | 公共計 | 34,770 | 13,721 | 13,510 | 6,281 | 5,830 | 2,191 | 5,259 | 2,246 | 1.03 |
| 単独 | 32,512 | 2,707 | 11,510 | 1,052 | - | - | - | - | - | - |
| 合計 | 67,282 | 16,428 | 25,020 | 7,333 | - | - | - | - | - | - |

(注) 公共には、緊急地方道路整備事業による防災対策を含む。

進を図っていく予定である。

雪道環境整備の内、雪道ネットワーク解消事業では、①凍結しやすい急坂路への消融雪施設の設置あるいはその前後へのチェーン着脱場の整備、②堆雪幅がなく冬期車道の確保ができない箇所における消融雪施設、流雪溝の設置、堆雪幅の確保、③雪崩の危険箇所、地吹雪の危険箇所における雪崩対策施設(スノーシェッド等)、地吹雪対策施設(防雪柵等)の整備、④線形不良などで冬期交通に支障となる箇所における改良事業等の実施、⑤その他(交差点改良等)を実施する。

二 防災対策事業

道路の防災対策事業は、道路交通の安全確保と、災害時のネットワーク機能の確保とを目的として実施されている。

道路交通の安全確保の面では、昭和四三年の飛騨川バス転落事故を契機として、自然災害に対する道路交通の安全性の向上が強く要請されるようになり、防災対策施設の整備や交通管理態勢の強化が鋭意進められている。

落石等の恐れのある箇所の点検は、昭和四三年度に第一回が行われ、さらに防災対策施設の整備に関連して、昭和四六年度を始めとして、四八年度、五一年度、六一年度に全国総点検を行った。

これらの結果に基づき、①植生、コンクリート吹

付け、ブロック張工等のり面保護工、②落石や雪崩防止のための棚工、洞門工、スノーシェッド(雪覆工)等、による危険の恐れのある箇所の防災対策事業が進められている。

昭和六一年度を実施した総点検においては、高速自動車国道等の有料道路、一般国道および主要な市町村道において、全体で約六七、〇〇〇箇所の要対策箇所が上げられている。平成三年度予算においては、緊急地方道路整備事業による都道府県道、市町村道に係る防災対策事業を含めて、事業費二、二四六億円(対前年比一・〇三倍)をもって、約五、三〇〇箇所において、重点的に事業を実施する予定である(表2)。

また、平成二年度には、昭和六一年度の点検につづく落石等の恐れのある箇所の全国総点検を九月一九日に通達を発し、現在各道路管理者において実施しているところである。今回の点検実施に際しては、防災点検実施にあたっての参考となる防災点検ガイドブック(案)を建設省では作成し、さらに全国の各ブロックで点検方法に関する説明会を実施する等して点検の充実を図った。平成三年度においては、点検結果に基づき、所要の防災対策事業を推進する予定である。

三 震災対策事業

昭和四六年のロスアンゼルス地震を契機に建設

表3 震災対策事業予算

(事業費単位：億円)

| | 61年点検 | | 62～元年度(実績) | | 2年度(当初) | | 3年度(当初) | | 伸び率 (3/2) | |
|----|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| | 箇所 | 事業費 | 箇所 | 事業費 | 箇所 | 事業費 | 箇所 | 事業費 | | |
| 公共 | 一般道路 ウチ直轄 | 5,183 (3,619) | 6,412 (2,528) | 2,427 (1,905) | 2,693 (1,219) | 778 (575) | 907 (374) | 673 (484) | 946 (398) | 1.04 (1.06) |
| | 有料道路 | 1,065 | 212 | 756 | 198 | 273 | 50 | 26 | 54 | 1.07 |
| | 公共計 | 6,248 | 6,624 | 3,183 | 2,891 | 1,051 | 958 | 699 | 1,000 | 1.04 |
| 単独 | | 8,393 | 1,117 | 2,959 | 208 | — | — | — | — | — |
| 合計 | | 14,641 | 7,741 | 6,142 | 3,099 | — | — | — | — | — |

(注) 公共には、緊急地方道路整備事業による震災対策を含む。

省としての総合的な震災対策を強力に推進するため、所管施設の地震に対する安全性等に関する点検を道路、ダム、下水道等について実施し、所要の対策を実施している。道路については、主として対象道路の範囲を拡大し、昭和四六年度、五一年度、五四年度、六一年度に震災点検を行っている。

道路の震災対策としては、これらの耐震点検に基づき、被災した場合の応急復旧に長期間を要する橋梁、トンネル等の耐震性の向上を図るため、架替、落橋防止、補強等の対策事業を実施している。

昭和六一年度を実施した点検においては、高速自動車国道等の有料道路、一般国道および主要地方道については全区間、一般都道府県道については人口集中地区および重要区間(一二時間交通量二、〇〇〇台以上の区間等)、主要な市町村道については人口集中地区内の区間が対象となっている。この点検結果を施設別にみると、橋梁一一、八〇〇箇所、トンネル七〇〇箇所、横断歩道橋四〇〇箇所、盛土一、七〇〇箇所、合計一四、六〇〇箇所が要対策箇所として上げられている。

平成三年度予算においては、緊急地方道路整備事業による都道府県道、市町村道に係る震災対策事業も含めて、約七〇〇箇所において事業費一、〇〇〇億円(対前年度比一・〇四倍)をもって震

災時の緊急輸送を確保するための道路に重点を置いて事業を実施する(表3参照)こととしている。

また、平成三年度には、昭和六一年度以来の震災点検を実施するほか、震災後の応急復旧を円滑に行うため、応急復旧資機材の備蓄および情報連絡体制の整備を推進することとしている。また、東海地震に係る地震対策強化地域については、地震防災対策強化地域における地震対策緊急整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律が平成六年度まで延伸されたことに伴い、同法に基づく地震対策緊急整備事業計画(昭和五五年度～平成六年度)に沿って、緊急輸送を確保するために必要な道路の橋梁、トンネル等の耐震性の強化、車両のすれちがい不能区間の対策等の事業(計画事業費二、〇二四億円)を引続き進めていく。



道路環境整備の推進

建設省道路局企画課道路環境対策室課長補佐 山田 篤司

はじめに

近年において、自動車交通需要の著しい増大と人口、産業の急速な都市への集中に対する社会資本の整備の相対的な立ち遅れの結果、自動車交通による様々な環境問題が提起されることとなった。

このような状況から昭和四〇年以降、各方面で対策が講じられてきており、一応の成果をあげている。しかしながら、たとえば表1に示すとおり、昭和六二年三月末における都道府県道以上の道路で騒音規制区域または用途地域内において、夜間の環境基準および要請限度を超えるものが、それぞれ一四、六〇〇kmおよび四、三〇〇kmにも達しているなど、都市部の幹線道路を中心に騒音、振動、大気汚染等の環境問題は依然として道路行政

の大きな課題となっている。

道路環境訴訟としては、国道四三号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求事件、西淀川有害物質排出規制等請求事件、尼崎有害物質排出規制等請求事件、川崎大気汚染物質排出禁止等請求事件および名古屋南部大気汚染公害差止等請求事件などが提訴されている。

今後、沿道環境保全対策の推進への要求が一層強まることは必死な情勢となっている。

道路環境問題に対処するためには、自動車構造の改善（発生源対策）を基本として、交通規制、交通取締りの強化、道路構造の改善、沿道土地利用の適正化等各省庁にまたがる各種の施策を総合的に推進することが必要である。

建設省においては、従来から、

- ① 道路網整備による対策
- ② 道路構造の改善による対策
- ③ 沿道整備による対策

を推進しているところであり、今後とも引き続きこれらの施策の推進に努めることとしている。

また、道路事業の実施に当たっては、昭和五九年に閣議決定された環境影響評価実施要綱に基づき、公害の防止および自然環境の保全の観点から、所要の道路事業について環境影響評価を実施しているところである。

一方、近年の国民ニーズの高度化、多様化に伴い、物質的な豊かさだけでなく、生活にうるおいやゆとりが求められるに至っており、生活空間としての道路についても、人々に親しみとるおいを与え、快適で美しい道路環境の形成が期待され

表1 夜間における騒音が環境基準、要請限度を超える延長

(単位：km)

| | 道路延長 | | | 騒音規制 区域内 延長 | 夜間の環境基準値を 超えるもの | | | 夜間の要請限度値を 超えるもの | | |
|-------|----------|--------|---------|-------------------|--------------------|--------|--------|--------------------|-------|-------|
| | 4車 以上 | 2車 | 計 | | 4車 以上 | 2車 | 計 | 4車 以上 | 2車 | 計 |
| 一般国道 | 3,700 | 35,000 | 38,700 | 15,710 | 2,070 | 5,770 | 7,840 | 1,060 | 2,060 | 3,120 |
| 都道府県道 | 2,900 | 60,800 | 63,700 | 28,440 | 700 | 4,850 | 5,550 | 130 | 620 | 750 |
| 一般道路計 | 6,600 | 95,800 | 102,400 | 44,150 | 2,770 | 10,620 | 13,390 | 1,190 | 2,680 | 3,870 |
| 有料道路 | 4,420 | 290 | 4,710 | 2,420 | 1,230 | 8 | 1,240 | 510 | 4 | 520 |
| 合計 | 11,020 | 96,090 | 107,110 | 46,570 | 3,990 | 10,630 | 14,630 | 1,700 | 2,680 | 4,380 |

- (注) 1 昭和62年3月末現在における道路局試算。
 2 道路延長の一般道路については昭和61年4月1日現在における車道幅員5.5m以上改良済延長、有料道路については昭和61年4月1日現在の延長。
 3 騒音規制区域内延長は昭和62年3月末現在における騒音規制区域または用途地域(工業専用地域は除く。)の道路延長。
 4 環境基準値および要請限度値を超える延長は、昭和62年3月末現在で、騒音規制区域または用途地域内の道路(ただし、工業専用地域は除く。)についての延長。

以下、平成三年度の道路環境整備に関する予算の内容を紹介する。

一 道路網整備による対策

我が国の道路交通における現況は、長距離、中距離、地先交通等各種の自動車交通が一本の道路に混在した形で利用されるという機能の未分化の状態にあり、これが道路環境問題を生む一原因となっていると同時に環境保全対策を困難なものとしている。

したがって、今後の道路整備においては、バイパス、環状道路等の道路網を体系的に整備して、通過交通と域内交通の分離を促進することにより、既成市街地の交通混雑の解消を図るとともに、道路環境問題の抜本的な解決を図る必要がある。

バイパス等の整備は現道の沿道環境改善に効果的な対策であるが、バイパス等の沿道に新たな環境問題が生じないよう現在および将来の土地利用の調和を図るとともに、必要に応じて環境影響調査等を行い、適切な環境保全対策を講じることが肝要である。

沿道環境の抜本的な改善に資するバイパス等の整備については引き続き積極的に実施すべく、平成三年度においても大型車の交通が著しい路線に

表2 大型車交通が著しい路線のバイパス・環状道路の整備

(単位：億円)

| 区分 | 3年度 事業費 | 前年度 事業費 | 倍率 | 備考 |
|-----------------|------------|------------|------|---|
| バイパスおよび 環状道路 | 3,480 | 3,283 | 1.06 | 主な箇所 埼玉16号 大宮バイパス 静岡1号 静岡バイパス 熊本3号 熊本北バイパス |

(注) 現道大型車日交通量が概ね5,000台以上の4車線バイパスおよび環状道路

重点を置いて、その整備を推進することとして所要額を計上している(表2)。

二 道路構造の改善による対策

沿道の環境の保全を図るためには、道路網の体系的整備を図ることとあわせて、供用後において路面を常時良好な状態に維持するための維持修繕が重要である。また、環境施設帯や遮音壁の設置の推進等が極めて有効である。このため、平成三

表3 環境施設帯等

(単位：億円)

| 区 分 | 3 年 度 費 事 業 費 | 前 年 度 費 事 業 費 | 倍 率 |
|--------------|------------------|------------------|------|
| 環境保全に資する維持修繕 | 1,543 | 1,499 | 1.03 |
| 環 境 施 設 帯 等 | 1,448 | 1,488 | 1.05 |
| 計 | 2,992 | 2,881 | 1.04 |

(注) 1. 環境保全に資する維持修繕：清掃、路面補修等
2. 環境施設帯等：環境施設帯、遮音壁の設置等

年度においては、道路構造の改善による沿道の環境保全対策として表3に示す事業費を計上している。

遮音壁は自動車交通騒音の低減に極めて有効であり、比較的容易な対策のため、昭和四〇年代頃から設置されはじめている。しかし、平面道路等では沿道の土地利用を著しく制約することなどから設置場所が限定される。このため、有料の自動車専用道路に設置される場合が多い。

三 沿道整備による対策

環境施設帯は、昭和四九年の都市局長・道路局長通達「道路環境保全のための道路用地の取得および管理に関する基準について」に基づいて設置されるものであり、幹線道路において沿道の生活環境保全のため、道路の構造、交通量に応じて車道端から一〇mまたは二〇mの道路用地を取得し、緩衝空間を確保するものである。取得した道路用地には植樹帯、遮音壁等を設置し、必要に応じて歩道、自転車道、副道等を設置することとしている。環境施設帯は自動車交通による騒音、振動の距離減衰効果、大気汚染に対する拡散効果など様々な効果を発揮するものである。

都市部の幹線道路においては、道路構造の改善のみでは沿道の生活環境の保全を有効かつ適正に保全しがいがあることから、幹線道路と沿道の土地利用との調和を積極的に図る沿道整備対策を推進することが必要である。沿道整備対策として、昭和五一年の都市局長・道路局長通達「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」に基づく住宅の防音工事等の助成措置が講じられている。同助成は高速自動車国道および都市高速道路の周辺地域において、適切な道路構造上の対策を実施してもなお夜間の自動車交通騒音に係る障害が著しい住宅につ

いて、緊急的な措置として、騒音障害を防止または軽減するために必要な工事に要する費用を道路管理者が助成するものである。

また、昭和五五年には「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(沿道法)が制定され、これに基づき沿道整備制度が創設された。これは、高速自動車国道だけでなく、一般道路を含め一定の要件に該当する自動車交通騒音の著しい幹線道路について、知事が建設大臣の承認を受けて沿道整備道路として指定し、道路構造の改善の推進等の措置を講ずるとともに、その沿道に対し防音、遮音上の制限などの事項を沿道整備計画に定め、沿道の土地利用を適正な方向に誘導すべく諸施策を講ずることができることとなったものである。

沿道法に基づく施策としては、沿道整備計画が策定された区域内で、

- ① 市町村が土地を買い入れる場合における国の資金の無利子貸付け
- ② 緩衝建築物の建築等の費用に対する道路管理者の一部負担
- ③ 市町村の条例により、建築物の構造に関する防音上の制限が定められた場合における既存住宅の防音工事費に対する道路管理者の一部助成の措置が講じられる。

沿道法に基づく沿道整備道路の指定および沿道整備計画の決定状況は表4のとおりである。他の

表4 沿道整備道路の指定状況および沿道整備計画の決定状況

(平成3年1月31日現在)

| 沿道整備道路の指定状況 | | | | | 沿道整備計画の決定状況 | | |
|-------------|----------------------|---|-----------------------|---|--------------------|--------|--------|
| No. | 道路名 | 区間 | 延長(km) | 公告年月 | 地 区 | 延長(km) | 告示年月 |
| 1 | 一般国道43号 | 尼崎市東本町 ～神戸市灘区味泥町 | 20.2 | S57.8 | | | |
| | 高速神戸西宮線 | 神戸市灘区大石南町 ～西宮市今津水波町 | 12.6 | | | | |
| | 高速大阪西宮線 | 尼崎市東本町 ～西宮市今津水波町 | 7.3 | | | | |
| 2 | 環状7号線 | 大田区大森本町 ～江戸川区臨海町地先 (内 大田区大森本町 ～練馬区小竹町 足立区新田～同区中川 練馬区小竹町～足立区新田 足立区中川 ～葛飾区東新小岩 葛飾区東新小岩 ～江戸川区臨海町地先 | 55.5 | S58.11 S59.8 S62.12 S62.12 H2.3 | 大田区環7 | 6.4 | S63.1 |
| | | | 23.2 | | 目黒区環7 | 2.7 | S63.1 |
| | | | 10.9 | | 世田谷区環7野沢地区南部 | 1.0 | S62.11 |
| | | | 6.5 | | 世田谷区環7野沢地区北部 | 0.7 | S61.8 |
| | | | 5.0 | | 世田谷区環7三軒茶屋・上馬地区 | 0.9 | S62.3 |
| | | | 9.9 | | 世田谷区環7代田南部・若林地区 | 1.7 | S62.11 |
| | | | | | 世田谷区環7代田北部地区 | 0.5 | S62.11 |
| | | | | | 世田谷区環7大原・羽根木地区 | 1.1 | S62.3 |
| | | | | | 杉並区環7 | 4.2 | S62.1 |
| | | | | | 中野区環7 | 1.9 | S60.6 |
| | | | | | 練馬区環状7号線桜台・栄町・豊玉地区 | 2.1 | S63.1 |
| | | | | | 練馬区羽沢・小竹町地区 | 0.8 | S62.1 |
| | | | | | 板橋区環状7号線 | 4.1 | H1.10 |
| | | | | | 北区環状7号線 | 2.4 | H1.4 |
| | | | | | 足立区環状7号線A地区 | 1.2 | S62.4 |
| | 足立区環状7号線B地区 | 1.7 | S63.1 | | | | |
| | 足立区環状7号線C地区 | 4.5 | H1.3 | | | | |
| | 足立区環状7号線D地区 | 2.8 | H1.3 | | | | |
| | 小計 | 40.7 | | | | | |
| 3 | 羽田上高井戸岩淵線 (環状8号線) | 練馬区春日町～同区北町 | 0.8 | S61.3 | 練馬区北町・早宮地区 | 0.4 | S59.11 |
| | | [内 練馬区北町 | 0.4 | S58.11] | 練馬区春日町二丁目地区 | 0.4 | S61.8 |
| | | 板橋区相生町～同区志村 | 0.7 | H1.9 | | | |
| | | 小計 | 1.5 | | 小計 | 0.8 | |
| 4 | 一般国道4号 | 足立区梅田～同区西保木間 | 5.1 | S59.8 | 国道4号A地区(日光街道) | 3.7 | S62.1 |
| | | | | | 国道4号B地区(日光街道) | 1.4 | H1.3 |
| | | | | | 小計 | 5.1 | |
| 5 | 一般国道23号 | 四日市市北納屋町 ～同市西末広町 | 1.2 | S59.9 | 国道23号四日市地区 | 1.2 | S62.11 |
| 計 | | 合計 | 83.5 (延べ 103.4) | | 合計(23地区) | 47.8 | |

表5 沿道整備事業

(単位：億円)

| 区 分 | 3 年 度 費 事 業 費 | 前 年 度 費 事 業 費 | 倍 率 |
|-----------------------------|------------------|------------------|------|
| 沿 道 整 備 融 資 (土地買入れ資金貸付金) | 3.0 | 3.0 | 1.00 |
| 緩 衝 建 築 物 の 建 築 | 2.7 | 2.7 | 1.00 |
| 防 音 工 事 助 成 | 5.4 | 5.4 | 1.00 |
| 計 | 11.1 | 11.1 | 1.00 |

(注) この他有料自動車専用道路の防音工事助成、移転助成等として53億円がある

路線についても、沿道整備道路の指定、沿道整備計画の策定に向けて検討、協議等が行われているところである。

平成三年度における沿道整備事業としては、これらの路線を中心に表5のとおり事業費を計上している。

沿道法による施策のほか、昭和六〇年度に道路開発資金制度が発足し、この制度に基づく事業のうち沿道整備に資する事業として、都市内の新

表6 親しみのある道路環境整備

| 区 分 | 3 年 度 費 事 業 費 | 前 年 度 費 事 業 費 | 倍 率 |
|-------------|------------------|------------------|------|
| 道 路 緑 化 | 578 | 548 | 1.05 |
| 道 路 景 観 整 備 | 129 | 124 | 1.04 |

(注) ○みどりの一里塚モデル事業 事業実施予定地域 但馬・丹後地域(兵庫・京都)等22地域

設・改築道路に接して行われる緩衝性建築物の建築に対して融資する沿道型都市改造事業、沿道整備道路に接して行われる緩衝性建築物の建築および市町村の土地買入れに対して融資する沿道環境整備事業、新設または改築を行う幹線道路の環境施設帯と一体的に整備され、特に道路環境の保全に資する公園または緑地に係る用地先行取得事業に対して融資するロードパーク事業等がある。

平成三年度においてもこれらの事業を積極的に推進すべく予算を計上している。

四 親しみのある道路環境整備の推進

高度化、多用化する時代へのニーズに対応し、快適な歩行者空間の形成を図るため、狭い歩道の幅等の歩道整備、歩行者専用道の整備を進めるとともに、街かど広場・ポケットスペースの整備、ストリートファーニチャーの活用、橋梁の修景、電線・電話線の地中化等を推進する。また、親しみとるおいのある道路空間の形成を図るため、地域や道路利用の特性に応じて郷土色豊かな木々の形成等道路緑化を活かした道路づくりを進めるシンボルロード整備事業、道路と沿道が一体となった総合的な景観整備を行うまちなみ景観総合整備事業を積極的に進めるとともに、ゆとりとるおいのある道路空間の形成を図るため、地域の特性を生かしたランドマーク、道路案内、休憩スペース等を提供するみどりの一里塚モデル事業を推進し、安全で快適なドライブコースづくりを行うこととしている。

また、高速道路におけるサービスエリア、パークینگエリア等の休憩施設と周辺の都市公園等の一体的な整備により、高速道路の利用者が都市公園等に直接アクセスできるハイウェイ・オアシスを推進し、沿道地域の活性化と利用者サービスの向上を図る。

さらに、道路の美観を維持するために道路の清

掃・緑地管理等を充実する。

また、地方の個性と創意工夫を活かした地域振興施策について関連する道路整備を重点的に実施心のよりどころとなるような道路を創出するマイロード事業を推進し、イベント広場等の多様な機能を併せもつ道路づくりを行うこととしている

(表6)。

おわりに

以上のように、建設省では道路の整備・管理の主体として、平成三年度においても引き続き種々の施策を積極的に講じることとしているが、沿道の生活環境の保全に当たっては、抜本的な対策である自動車構造の改善をはじめとする種々の対策を総合的に講じていくことが重要である。

一方、生活環境の豊かさに加えて、国民ニーズの多様化に伴ない、快適で美しい道路整備が要請されるようになってきている。

今後もこれらの課題に対応して、快適で親しみとうるおいのある生活環境を実現していくため、沿道と調和した道路環境整備の積極的な推進を図っていくこととしている。



街路事業関係予算の概要

建設省都市局街路課課長補佐 福井 照

はじめに

都市は、国民の六割を超える人々が居住するとともに、生産・管理・サービス・消費等の主要な活動の場であり、良好な市街地の形成、円滑な都市活動の維持・増進を図ることは、わが国の発展にとって重要な課題となっている。

とりわけ、都市の最も基礎的な施設である街路は、都市交通を処理するとともに、沿道の施設等へアクセスする機能のほか、良好な街区、居住環境の形成、公共公益施設の収容、延焼防止、避難路等の都市防災のための空間等多様な機能を有しており、円滑な都市活動と安全・快適な都市生活の実現のために欠くことのできない役割を担っている。

しかし、街路の整備状況は都市化の進展に対して著しく立ち遅れており、平成元年三月末現在、市街地内において都市計画決定された道路延長約四三、二〇〇kmに対して約二一、〇〇〇km、四八・六％が整備されているに過ぎない。これは市街地面積一km²当たり約一・二kmの密度に相当し、長期的整備目標水準とされている一km²当たり三・五kmの約三分の一の水準にとどまっていることになる。

成三年度の予算においては、ラージ街路（街路事業、区画整理事業、再開発事業、街路交通調査）の予算額（NTTB型事業、緊急地方道路整備事業および住宅宅地関連公共施設整備促進事業を含む）を、総額一一、四八三億円（対前年度比〇・九九七）、生活関連経費重点化枠分を加えると総額一一、六四八億円（対前年度比一・〇一一）とした。

なお、街路事業予算額の所管別内訳は表1に示すとおりであり、また、第10次道路整備五箇年計画の達成は、表2に示すとおりである。

一 街路事業関係予算の概要

第10次道路整備五箇年計画の四年目にあたる平

二 街路事業の概要

1 概要

平成三年度の街路事業（スモール街路）の予算

表1 平成3年度街路事業費所管別予算額

(単位：百万円)

| | 3年度 | | 前年度 | | 倍率 | |
|-----|--------------------------|----------------------|-----------|---------|------------------|------------------|
| | 事業費 | 国費 | 事業費 | 国費 | 事業費 | 国費 |
| 内地 | (1,062,586) 1,047,736 | (568,813) 560,715 | 1,050,267 | 550,735 | (1.012) 0.998 | (1.033) 1.018 |
| 街路 | (761,366) 750,798 | (408,039) 402,283 | 750,068 | 393,828 | (1.015) 1.001 | (1.036) 1.021 |
| 区画 | (247,534) 244,008 | (132,649) 130,714 | 245,591 | 128,784 | (1.008) 0.994 | (1.030) 0.015 |
| 再開発 | (50,330) 49,574 | (26,749) 26,342 | 50,686 | 26,545 | (0.993) 0.978 | (1.008) 0.992 |
| 調査 | (3,356) 3,356 | (1,376) 1,376 | 3,922 | 1,578 | (0.856) 0.856 | (0.872) 0.872 |
| 北海道 | (72,831) 71,519 | (39,036) 38,334 | 72,395 | 37,866 | (1.006) 0.988 | (1.031) 1.012 |
| 街路 | (63,642) 62,678 | (34,025) 33,508 | 63,758 | 33,346 | (0.998) 0.983 | (1.020) 1.005 |
| 区画 | (9,011) 8,663 | (4,947) 4,762 | 8,413 | 4,444 | (1.071) 1.030 | (1.113) 1.072 |
| 調査 | (178) 178 | (64) 64 | 224 | 76 | (0.795) 0.795 | (0.842) 0.842 |
| 離島 | (4,254) 4,211 | (2,519) 2,492 | 4,088 | 2,389 | (1.041) 1.030 | (1.054) 1.043 |
| 街路 | (3,244) 3,201 | (1,985) 1,958 | 3,364 | 2,000 | (0.964) 0.952 | (0.993) 0.979 |
| 区画 | (1,010) 1,010 | (534) 534 | 724 | 389 | (1.395) 1.395 | (1.373) 1.373 |
| 沖縄 | (25,175) 24,795 | (20,136) 19,817 | 25,092 | 20,210 | (1.000) 0.988 | (0.996) 0.981 |
| 街路 | (16,879) 16,499 | (13,363) 13,044 | 14,227 | 11,180 | (1.186) 1.160 | (1.195) 1.167 |
| 区画 | (7,577) 7,577 | (6,424) 6,424 | 8,585 | 7,365 | (0.883) 0.883 | (0.872) 0.872 |
| 再開発 | (582) 582 | (300) 300 | 2,143 | 1,616 | (0.272) 0.272 | (0.186) 0.186 |
| 調査 | (137) 137 | (49) 49 | 137 | 49 | (1.000) 1.000 | (1.000) 1.000 |
| 全体 | (1,164,846) 1,148,261 | (630,504) 621,358 | 1,151,842 | 611,200 | (1.011) 0.997 | (1.032) 1.017 |
| 街路 | (845,131) 833,176 | (457,412) 450,793 | 831,417 | 440,354 | (1.016) 1.002 | (1.039) 1.024 |
| 区画 | (265,132) 261,258 | (144,554) 142,434 | 263,313 | 140,982 | (1.007) 0.992 | (1.025) 1.010 |
| 再開発 | (50,912) 50,156 | (27,049) 26,642 | 52,829 | 28,161 | (0.964) 0.949 | (0.961) 0.946 |
| 調査 | (3,671) 3,671 | (1,489) 1,489 | 4,283 | 1,703 | (0.857) 0.857 | (0.874) 0.874 |

(注) 1. 緊急地方道路整備事業、NTT-B型事業および住宅地関連を含む。
 2. 上段()書は、生活関連経費重点化枠分を加えた計数である。

額は、事業費約八、三三二億円(国費四、五〇八億円)、対前年度比一・〇〇二、生活関連経費重点化枠分を加えると事業費約八、四五一億円(国費四、五七四億円)、対前年度比一・〇一六となっている。街路事業費の工種別(目の細分)の内訳は表3のとおりである。

2 新規施策等

街路事業に対するニーズの多様化に 대응するため、以下の新規施策等の推進を図ることとしている。

(街路事業と併せて行う駐車場整備)

従来より道路特会において、有料道路貸付資金および道路開発資金等の融資制度により駐車場の整備を実施してきたが、条件に恵まれた大規模な駐車場以外は採算性等の問題で整備が困難となっ

ており、駐車場不足による路上駐車が蔓延し、道路の安全かつ円滑な交通が阻害されている。この問題の解決のために附置義務駐車場の拡充、違法駐車取締りの強化とともに公的な駐車場の街路事業に併せ、一体的に特定交通安全施設事業により整備する。平成三年度の予算は事業費で一〇億円である。

3 施策別事業方針

街路事業は、街路のもつ多様な機能を反映して、様々な施策目的に沿って実施されている。以下ではこれら施策のうち、平成三年度の重点事項について紹介する。なお、それぞれの施策別の予算額

は表4に示すとおりである。

① 都市の基盤となる街路網の整備促進
 ② 都市の骨格を形成する幹線街路、市街地にお

ける都市交通の確保に必要な幹線街路および良好な生活環境を形成する住区幹線街路の体系的整備を推進するとともに、その一環として、高

表2 第10次道路整備五箇年計画達成状況

(単位：億円)

| 区 分 | 五箇年 計画額 | 63年度 | | 元年度 | | 2年度 | | 3年度 | |
|--------|------------|--------|------|--------|-----------|--------|-----------|----------------------|----------------|
| | | 実施額 | 進捗率 | 実施額 | 累計 進捗率 | 実施額 | 累計 進捗率 | 事業費 | 累計 進捗率 |
| | | | % | | % | | % | | % |
| 一般道路 | 238,000 | 41,848 | 17.6 | 43,057 | 35.7 | 43,590 | 54.0 | (44,594) 43,986 | (72.7) 72.5 |
| うち街路 | 62,530 | 11,262 | 18.0 | 11,512 | 36.4 | 11,518 | 54.8 | (11,648) 11,483 | (73.5) 73.2 |
| 街路 | 45,140 | 8,117 | 18.0 | 8,320 | 36.4 | 8,314 | 54.8 | (8,451) 8,332 | (73.6) 73.3 |
| 区画整理 | 14,400 | 2,592 | 18.0 | 2,636 | 36.3 | 2,633 | 54.6 | (2,651) 2,613 | (73.0) 72.7 |
| 再開発 | 2,780 | 517 | 18.6 | 519 | 37.3 | 528 | 56.3 | (509) 501 | (74.6) 74.3 |
| 調査 | 210 | 36 | 17.1 | 37 | 34.8 | 43 | 55.2 | (37) 37 | (72.9) 72.9 |
| 有料道路 | 140,000 | 25,018 | 17.9 | 25,785 | 36.3 | 27,410 | 55.9 | (30,312) 30,259 | (77.5) 77.5 |
| うち首都公団 | 16,500 | 2,768 | 16.8 | 3,550 | 38.3 | 3,828 | 61.5 | (3,989) 3,989 | (85.7) 85.7 |
| 阪神公団 | 13,100 | 2,194 | 16.7 | 2,774 | 37.9 | 2,941 | 60.4 | (3,380) 3,380 | (86.2) 86.2 |
| 地方単独 | 139,000 | 26,974 | 19.4 | 26,000 | 38.1 | 27,800 | 58.1 | (30,600) 30,600 | (80.1) 80.1 |
| 調整費 | 13,000 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 合計 | 530,000 | 93,840 | 17.7 | 94,842 | 35.6 | 98,800 | 54.2 | (105,506) 104,845 | (74.1) 74.0 |

(注) 1. 一般道路には、緊急地方道路整備事業および住宅宅地関連を含む。
 2. 地方単独は見込値である。
 3. 3年事業費の上段()は、生活関連経費重点化枠分を加えた計数である。

表3 街路事業工種別内訳

(単位：百万円)

| 区 分 | 3年度(A) | | 前年度(B) | | 比較増△減(A-B) | | 倍率(A/B) | |
|-----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|--------|---------|---------|
| | 事業費 | 国費 | 事業費 | 国費 | 事業費 | 国費 | 事業費 | 国費 |
| 道路改良 | 598,673 | 323,148 | 594,391 | 315,793 | 4,282 | 7,355 | 1.007 | 1.023 |
| 連続立体交差 | 85,396 | 46,181 | 83,660 | 43,781 | 1,736 | 2,400 | 1.021 | 1.055 |
| 立体交差 | 38,891 | 21,381 | 40,230 | 21,438 | △ 1,339 | △ 57 | 0.967 | 0.997 |
| 橋梁整備 | 26,645 | 14,573 | 28,858 | 15,273 | △ 2,213 | △ 700 | 0.923 | 0.954 |
| 舗装改良 | 4,308 | 2,355 | 5,561 | 2,958 | △ 1,253 | △ 603 | 0.775 | 0.796 |
| 共同溝設置 | 1,142 | 571 | 1,142 | 571 | 0 | 0 | 1.000 | 1.000 |
| 歩行者専用道整備 | 4,262 | 2,131 | 4,070 | 2,035 | 192 | 96 | 1.047 | 1.047 |
| モノレール道等整備 | 13,502 | 7,433 | 13,415 | 7,061 | 87 | 372 | 1.006 | 1.053 |
| 計 | 772,819 | 417,773 | 771,327 | 408,910 | 1,492 | 8,863 | 1.002 | 1.022 |
| 生活関連経費 | | | | | | | | |
| 重点化枠分 | 11,955 | 6,619 | — | — | 11,955 | 6,619 | — | — |
| 合計 | 784,774 | 424,392 | 771,327 | 408,910 | 13,447 | 15,482 | 1.017 | 1.038 |
| (うちNTTB型) | (135,658) | (74,789) | (141,409) | (74,698) | (△ 5,751) | (91) | (0.959) | (1.001) |

(注) 緊急地方道路整備事業を含む。

表4 街路事業施策別予算額

(単位：百万円)

| 区分 | 3年度 | | 前年度 | | 倍率 | |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|------|------|
| | 事業費 | 国費 | 事業費 | 国費 | 事業費 | 国費 |
| (都市基盤整備) | | | | | | |
| 都市骨格幹線街路等 | 640,561 | 347,053 | 630,642 | 335,549 | 1.02 | 1.03 |
| 渋滞対策緊急実行計画関連事業 | 148,215 | 79,933 | 144,600 | 76,363 | 1.03 | 1.05 |
| 渋滞対策推進要領実施事業 | 27,312 | 15,133 | 0 | 0 | — | — |
| 共同溝 | 1,142 | 571 | 1,142 | 571 | 1.00 | 1.00 |
| 避難路等 | 119,813 | 64,232 | 118,040 | 62,746 | 1.02 | 1.02 |
| スノートピア道路事業 | 3,338 | 1,765 | 3,246 | 1,704 | 1.03 | 1.04 |
| (連続立体交差および立体交差) | | | | | | |
| 連続立体交差 | 85,396 | 46,181 | 83,660 | 43,781 | 1.02 | 1.05 |
| 立体交差 | 39,992 | 21,987 | 40,230 | 21,438 | 0.99 | 1.03 |
| (住宅・宅地供給の促進を図る街路) | | | | | | |
| 住宅宅地供給に資する街路 | 130,600 | 70,626 | 125,904 | 66,747 | 1.04 | 1.06 |
| (地域の活性化に資する街路) | | | | | | |
| 商店街活性化街路事業 | 37,280 | 20,279 | 32,317 | 17,131 | 1.15 | 1.18 |
| 都市開発プロジェクト関連街路 | 30,595 | 16,597 | 21,760 | 11,464 | 1.41 | 1.45 |
| テクノポリス等関連街路 | 143,570 | 78,451 | 141,756 | 75,092 | 1.01 | 1.04 |
| 駐車場案内システム | 1,170 | 613 | 580 | 290 | 2.02 | 2.11 |
| (公共交通対策に関連する街路) | | | | | | |
| 都市モノレール等 | 13,502 | 7,433 | 13,415 | 7,061 | 1.01 | 1.05 |
| 駅前広場 | 14,319 | 7,632 | 13,964 | 7,284 | 1.03 | 1.05 |
| 自転車駐車場 | 5,090 | 2,545 | 4,990 | 2,475 | 1.02 | 1.03 |
| (良好な都市環境保全のための街路) | | | | | | |
| 居住環境整備事業 | 5,005 | 2,506 | 5,263 | 2,631 | 0.95 | 0.95 |
| 歴史的地区環境整備街路事業 | 1,410 | 823 | 1,044 | 580 | 1.35 | 1.42 |
| 沿道区画整理型街路事業 | 13,215 | 7,037 | 12,912 | 6,791 | 1.02 | 1.04 |
| 都市景観形成モデル事業 | 3,020 | 1,639 | 2,842 | 1,473 | 1.06 | 1.11 |
| シンボルロード整備事業 | 2,740 | 1,424 | 2,636 | 1,328 | 1.04 | 1.07 |
| 歩行者専用道 | 4,262 | 2,131 | 4,070 | 2,035 | 1.05 | 1.05 |
| キャブシステム整備事業 | 2,262 | 1,163 | 2,224 | 1,127 | 1.02 | 1.03 |

(注) 生活関連経費重点化枠分を含む。

速道路、空港、下水道等の他の公共・公益施設
 に関連する街路の整備を促進する。

② 都市の交通渋滞の緩和を図るため、三大都市
 圏および地方中枢都市の渋滞の著しい都市を対
 象に渋滞対策緊急実行計画を策定し、都市対策
 緊急事業を始めとする幹線道路の改良・整備な

③ 道路の掘り返し防止と地下空間の秩序ある利
 用を図るため、各種の専用物件を一体的に収容
 する共同溝の整備を推進する。
 また、全国の残る地域についても都道府県ご
 とに渋滞対策推進計画を策定し、これに基づい
 て各種渋滞対策を重点的・計画的に実施し渋滞
 対策の全国的展開を図る。

④ 豪雪地帯の都市における冬の都市機能の維
 持と居住環境の改善を図るための整備計画の策
 定を進め、流雪溝(循環型を含む)、消雪パイプ
 等の諸施策および積雪・堆雪に配慮した街路網
 の体系的整備を行うスノートピア道路事業を推
 進する。

⑤ 連続立体交差および立体交差
 道路交通の円滑化と市街地の一体的発展を図
 るため、複数の幹線道路と鉄道との立体交差化
 を行うとともに、多数の踏切を一举に除却する
 連続立体交差事業を推進する。
 また、交通の隘路となっている踏切道におい
 て立体交差事業を推進する。

⑥ 住宅・宅地供給の促進を図るために重要な街路
 住宅宅地供給の促進を図り、かつ、良好な
 市街地の計画的整備を推進するため、住宅建設
 および宅地開発に係る街路の整備を推進する。
 (4) 地域の活性化に資する街路
 既存商店街においては活力・魅力を取り戻す
 ため、また郊外部等においては大規模店舗と共
 生しうる新たな商業集積拠点の整備を促進する

① 地域の活性化に資する街路
 既存商店街においては活力・魅力を取り戻す
 ため、また郊外部等においては大規模店舗と共
 生しうる新たな商業集積拠点の整備を促進する

表5 生活関連重点化枠内訳

(単位：百万円)

| 区 分 | 3 年 度 | |
|-------------------------------|--------|-------|
| | 事業費 | 国 費 |
| 地方都市基盤緊急整備 (渋滞対策推進事業) | 4,068 | 2,335 |
| 住宅・宅地供給緊急促進 (住宅地関連道路整備事業) | 3,433 | 1,884 |
| 地域商業基盤総合整備 (まちづくり基盤整備推進事業) | 4,454 | 2,400 |
| 計 | 11,955 | 6,619 |

ため、関連する街路整備を重点的かつ機動的に実施する。

② 大都市圏等において、国際化、情報化の進展に対応した高次都市機能の強化と、その適正配置を図るため、臨海部、鉄道跡地等の大規模空閑地を活かし、民間活力を活用した都市拠点形成を支援・誘導するため都市開発関連街路事業を重点的に実施する。

③ 地方都市の整備と地域の振興、活性化を図るため、テクノポリス開発、リゾート開発等に関連した街路の整備を推進する。

④ 都市内における安全かつ円滑な道路交通の確保を図るため、地方公共団体が策定した計画に基づき、駐車場の位置、利用状況等の案内を行う駐車場案内システムの整備を推進する。

(5) 公共交通対策に関連する街路の整備の推進

① 都市における交通混雑を解消するとともに、道路空間の有効利用および道路交通の効率化等を図るため、都市モノレールおよび新交通システムの整備を推進する。

また、ガイドウェイバスシステムの整備の推進を図る。

② 鉄道駅に集中するバス、自動車、歩行者等の多様な交通を円滑に処理し、公共交通機関の利用増進、道路交通の円滑化を図るため、駅前広場の整備を推進する。

③ 鉄道駅周辺等における自転車等の大量放置に対処するため、自転車(原動機付自転車を含む)駐車場の整備を推進する。

(6) 良好な都市環境の保全および整備に資する街路整備の推進

① 通過交通を居住地区から排除すること等により、居住環境の改善を図るため、補助幹線街路、歩行者専用道等を体系的に整備する居住環境整備事業を推進する。また、歴史的価値のある地区において、自動車交通の迂回を主目的とする幹線街路の整備に併せ、歴史的道筋等を体系的に整備し、歴史的環境と生活環境の調和に資する歴史的地区環境整備街路事業を推進する。

② 既成市街地を中心に、沿道市街地の機能保全と健全な利用の促進を図るため、幹線街路と沿道市街地を一体的に整備する沿道区画整理型街路事業を推進する。

道市街地を一体的に整備する沿道区画整理型街路事業を推進する。

③ 良好な都市景観の保全と形成を図るため、景観形成上重要な地区をモデル地区として指定し、都市景観形成のための計画を策定して、当該計画に基づき、街路事業および公園事業を重点的に実施する都市景観形成モデル事業を推進する。

④ 親しみと「うらおいのある街路空間の形成を図るため、郷土色豊かな並木の形成、広幅員の歩道の整備、電線の地中化等を総合的に実施するシンボルロード整備事業を推進する。

⑤ 歩行者および自転車交通の安全と良好な都市環境形成を図るため、歩行者空間ネットワークの一環として、歩行者専用道(自転車歩行者専用道を含む)の整備を推進する。

⑥ 都市景観、交通安全、防災等の向上および高度情報化社会に対応した街づくりの推進を図るため、電線類を集約して道路の地下空間に収容するキャブシステム整備事業を推進する。

4 複合交通拠点整備事業

駅前広場の整備が必要な地区において、駅前広場に隣接して整備される建築物内に一体的・複合的に歩行者のための公共的空間および交通情報コーナー等を整備することにより、駅前広場の整備の推進と機能の強化を図る。

表6 平成3年度土地区画整理事業関係予算額

(単位：百万円)

| 区 分 | 3 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 |
| (道路整備特別会計) | | | | | | |
| 土地区画整理事業 | < 3,874 253,036 | < 2,120 137,931 | 251,384 | 134,728 | < -> 1.01 | < -> 1.02 |
| 公共団体等 | < 2,340 192,592 | < 1,287 105,274 | 191,821 | 102,900 | < -> 1.00 | < -> 1.02 |
| 組合等 | < 1,534 60,444 | < 833 32,657 | 59,563 | 31,828 | < -> 1.01 | < -> 1.03 |
| 土地区画整理事業調査 | 1,077 | 372 | 1,035 | 358 | 1.04 | 1.04 |
| 計 | < 3,874 254,113 | < 2,120 138,303 | 252,419 | 135,086 | < -> 1.01 | < -> 1.02 |
| (NTT-A型) | (6,480) | (3,402) | (7,200) | (3,780) | (0.90) | (0.90) |
| (一般会計) | | | | | | |
| 定住拠点緊急整備事業 | < 210 1,242 | < 70 414 | 942 | 314 | < -> 1.32 | < -> 1.32 |
| 田園居住区整備事業 | (375) 200 | (180) 100 | (375) 200 | (180) 100 | (1.00) 1.00 | (1.00) 1.00 |
| 立体換地促進事業 | 192 | 64 | 150 | 50 | 1.28 | 1.28 |
| 新市街地土地利用 転換促進事業 | (300) 177 | (100) 59 | (240) 141 | (80) 47 | (1.25) 1.26 | (1.25) 1.26 |
| 街区高度利用推進 事業(新規) | 180 | 60 | 0 | 0 | - | - |
| 土地区画整理組合 土賃付 | 3,260 | 1,630 | 3,260 | 1,630 | 1.00 | 1.00 |
| 計 | < 210 5,251 | < 70 2,327 | 4,693 | 2,141 | < -> 1.12 | < -> 1.09 |
| (NTT-A型) | (7,241) | (2,535) | (11,283) | (3,910) | (0.64) | (0.65) |
| 合 計 | < 4,084 259,364 | < 2,190 140,630 | 257,112 | 137,227 | < -> 1.02 | < -> 1.02 |
| (NTT-A型合計) | (13,721) | (5,937) | (18,483) | (7,690) | (0.74) | (0.77) |

(注) 1. 計数には、NTT-B型事業および緊急地方道路整理事業を含む。

2. 上段< >内書きは、生活関連経費重点化枠分である。

3. 上段()書きは、都市計画課所管分を含む。

4. NTT-A型は、民活区画整理緊急促進事業の下水道、公園および街路事業分であり、予算額は、各事業に計上されている。

平成三年度の予算は、事業費で一八〇百万円(国費六〇百万円)である。

5 都市廃棄物処理新システム開発事業

(都市空間からのゴミ排除による都市環境の向上、都市景観の向上、ゴミ収集スペースの削減、利

便性の向上等)を図るため、道路下に敷設する管路によりゴミ輸送を行うものである。

平成三年度の予算は、事業費で八六六百万円(国費一九六百万円)である。

6 生活関連経費重点化枠の概要

国民の質の向上に資するため、以下の項目に関連する街路整備について別枠予算を確保し、緊急に整備推進を図る。平成三年度予算の内容を表5に示す。

(1) 地方都市基盤緊急整備(渋滞対策推進事業)

自動車利用の依存度の高い地方都市において道路交通の円滑化を図るため、都道府県ごとに策定した渋滞対策推進計画に基づく各種渋滞対策事業のうち、通勤・通学のための主要なバス路線について、早期に整備する必要がある事業を実施する。

(2) 住宅・宅地供給緊急促進(住宅宅地関連道路整備事業)

大都市地域における良好な住宅・宅地の供給を促進するために、住宅・宅地の供給に資するアクセス道路の整備等、関連する街路事業のうち、「大都市地域における住宅および住宅地の供給の促進に関する特別措置法」に定める対象地域において緊急に実施すべき事業を推進する。

(3) 地域商業基盤総合整備(まちづくり基盤整備推進事業)

快適で魅力あるまちづくりを推進するため、市民生活の中心である商店街のメインストリートとの整備等を実施する。

三 土地区画整理事業の予算

1 概要

土地区画整理事業は、道路、公園等の生活基盤施設と宅地を併せて一体的に整備することにより健全な市街地の形成を図る事業であり、都市整備にはたす役割はきわめて大きい。土地区画整理事業は地方公共団体、住宅・都市整備公団等の公的機関によるものおよび個人、組合によるものと大別されるが、一定の要件を満たすものについてはいずれもその施行区域で行う都市計画道路の整備に対し道路整備特別会計からの国庫補助金が交付される。

平成三年度においては、大都市地域等における良質かつ大量の住宅・宅地の供給および地方都市等における地域の活性化に重点を置き、新市街地における宅地供給と先行的都市基盤の整備、既成市街地における商業地域の活性化および都市拠点の整備に資する土地区画整理事業を積極的に推進することとする。

また、生活関連経費重点化枠分として、住宅宅地供給、商業基盤整備および渋滞対策に関連して、特に緊急に整備を進めなければならない地区において、事業の重点的推進を図る。

平成三年度の土地区画整理事業関係予算は、表6のとおり、道路整備特別会計分として事業費約

二、五四一億円(国費約一、三八三億円)、対前年度比一・〇一、一般会計分として事業費約五三億円(国費約二三億円)、対前年度比一・一二となっている。

2 新規事業等

(公共団体等および組合等区画整理補助事業の面積要件の引き下げ)

大都市法の改正(二年六月)による土地区画整理促進区域の面積要件の緩和を受け、大都市圏における住宅・宅地供給を促進するため、特定土地区画整理事業について、公共団体等および組合等区画整理補助事業の施行面積に係る採択基準「五ha以上」を「二ha以上」に引き下げる。

(街区高度利用推進事業の創設(一般会計・新規))

幹線道路等が整備された中心市街地等において計画的な区画道路等の整備と土地の有効・高度利用を実現するため、民間活力を適切に誘導しつつ再開発等を推進する土地区画整理事業等に対する助成を行う街区高度利用推進事業を創設する。

(その他)

土地区画整理組合貸付金制度の貸付単価の引き上げを行う。また、田園居住区整備事業の補助対象事業者に「組合設立に必要な条件を満たす準備組織」を加えるとともに、立地換地促進事業の対象地区および補助対象を拡充する。

3 事業方針

大都市地域における住宅・宅地の供給促進および既成市街地、なかでも商業地域の活性化が都市整備上の緊急課題となっていることに鑑み、次の事項に重点を置いて土地区画整理事業を推進する。

(1) 大都市圏等において住宅・宅地供給を促進する

事業の推進

旺盛な宅地需要に応え、良好な住宅・宅地の供給を促進するため、組合施行や同意施行の土地区画整理事業を推進するとともに、需要に即応した大量かつ良質な住宅・宅地の供給を図る特定土地区画整理事業を推進する。

また、生活関連経費重点化枠分として、住宅・宅地供給の促進のため特に緊急に整備を進めなければならない地区において、事業の重点的推進を図る。

(2) 既成市街地の活性化を実現し、都市の再開発

を促進する事業の推進

中心市街地等において、商業地域の活性化を図るとともに都市基盤の整備と土地の高度利用を推進するため、立地換地制度の活用、民間活力の積極的な活用を図りつつ、市街地再開発事業、商店街近代化事業、優良な民間の共同ビル建設等を併せて行う都市再開発促進のための土地区画整理事業を推進する。

また、生活関連経費重点化枠分として、商業基

表7 平成3年度市街地再開発事業等予算額

(単位：百万円)

| 区 分 | 3 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 会 計 | 109,841 | 15,413 | 100,039 | 14,356 | 1.10 | 1.07 |
| (うちNTTB型) | (8,559) | (2,853) | (8,559) | (2,853) | (1.00) | (1.00) |
| (うち生活関連重点化枠) | (1,890) | (630) | (0) | (0) | (-) | (-) |
| 市街地再開発事業 | 36,387 | 12,129 | 35,250 | 11,750 | 1.03 | 1.03 |
| 住宅街区整備事業 | 390 | 130 | 300 | 100 | 1.30 | 1.30 |
| 地区再開発促進事業 | 369 | 123 | 366 | 122 | 1.01 | 1.01 |
| 共同駐車場整備促進事業 | 900 | 300 | 0 | 0 | - | - |
| 都市再開発緊急促進事業 | 71,070 | 2,331 | 63,539 | 2,084 | 1.12 | 1.12 |
| 都市再開発関連公共施設整備促進事業 | 730 | 400 | 584 | 300 | 1.25 | 1.33 |
| 道路整備特別会計 | 50,428 | 26,783 | 51,963 | 27,707 | 0.97 | 0.97 |
| (うちNTTB型) | (7,530) | (4,060) | (8,274) | (4,343) | (0.91) | (0.93) |
| (うち生活関連重点化枠) | (756) | (407) | (0) | (0) | (-) | (-) |
| 市街地再開発事業 | 49,828 | 26,453 | 51,363 | 27,392 | 0.97 | 0.97 |
| 住宅街区整備事業 | 600 | 330 | 600 | 315 | 1.00 | 1.05 |
| 合 計 | 160,274 | 42,196 | 152,002 | 42,063 | 1.05 | 1.00 |

(注) 市街地再開発事業および住宅街区整備事業については、道路の整備に要する費用を道路整備特別会計で措置し、建築物等の整備に要する費用を一般会計で措置している。

盤整備および渋滞対策に関連して特に緊急に整備を進めなければならない地区において、事業の重点的推進を図る。

(3) 地域の新しい都市拠点形成を促進する事業の推進

二一世紀を展望し、国際化・情報化の進展に対応した高次都市機能の強化および活力と魅力にあふれる新たな都市拠点の形成を図るため、新都市

拠点整備事業、定住拠点緊急整備事業等の都市拠点整備事業と併せて、鉄道跡地等の大規模空閑地を活用した土地区画整理事業を推進する。
また、下記の特定事項について推進を図る。

① ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業の推進

② 地域活性化プロジェクトに関連する事業の推進

③ 災害に強い市街地の形成に寄与する事業の推進

④ その他

(イ) 広域的な都市基盤施設整備を含む事業の推進 (一休型土地区画整理事業)

(ロ) 高度情報化に対応した都市整備のための事業の推進 (コスモタウンモデル事業)

四 市街地再開発事業等の要求概要

市街地再開発事業は、道路をはじめとする公共施設の整備並びに建築物および建築敷地の整備を一体的に行う事業であり、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るとともに、既存市街地の防災拠点形成、良好な市街地住宅の供給・商業地域の振興整備などを目的として行われている。

平成3年度においては、現下の内政の重要課題とされている都市の再開発の推進の一環として、

土地の高度利用の促進、都市機能の更新、地域の活性化に資する市街地再開発事業について、積極的に推進することとしている。要求額は表7に示すとおりであり、道路整備特別会計による市街地再開発事業等管理者負担金補助の要求額は、事業費約五〇四億円（生活関連除き約四九七億円以下同じ）、国費約二六八億円（約二六四億円）、対前年度比事業費〇・九七（〇・九六）、国費〇・九七（〇・九五）となっている。また、一般会計による市街地再開発事業費補助の予算額は、事業費約一、〇九八億円（約一、〇八〇億円）、対前年度比一・一〇（一・〇八）となっている。さらに、市街地再開発事業等を強力に推進するため、国庫補助制度の改善を行う。

一般会計における事業内容については、商業市街地の活性化、駐車場整備の推進、高齢者の生活支援、良好な水辺空間の形成等を図るため市街地再開発事業の補助制度の拡充を行うこと、駐車場整備の推進等を図るため共同駐車場整備促進事業の創設、地区再開発促進事業、都市活力再生拠点整備事業の補助制度の拡充を図る。

五 街路交通調査費

多様な都市交通への対応、良好な市街地の形成等を図るため、総合都市交通体系のマスタープランの策定を推進するとともに、円滑な事業の実施

に資するための様々な調査を実施している。詳細については「平成三年度街路交通調査の概要」を参照されたい。

六 NTT—A型事業

NTT—A型事業は、事業主体である第三セクターに対し、道路整備特別会計から民間都市開発推進機構を経由してNTT無利子貸付金を貸し付け、当該事業により直接・間接に得られる収益をもつて償還（償還期間二〇年、五年間据置）に充てられる事業である。今年度は、事業費二〇三億円である。

街路課が所管している事業種別としては、「緊急都市開発関連街路事業」、「公共交通関連歩行者専用路整備事業」、「駅部一体整備型連続立体交差」、「連続立体交差緊急整備事業」がある。

おわりに

街路事業に関する三年度予算の概要は以上のとおりであり、本年度の事業費はほぼ前年度並みである。現在、街路の整備は以前として遅れていること、予算が複雑化したこと、街路事業の重要性、緊急性が一層高まっていることを考えると、街路事業の推進にあたっては、従来にも増して知恵と工夫が求められており、関係各位のご理解と御支援をお願いするものである。



道路事業調査の概要

建設省道路局企画課道路経済調査室課長補佐 土屋 光博

一 道路事業調査の体系

道路整備を円滑かつ効率的に推進していくために道路の整備計画を策定し、それに基づいて道路事業を実施しているわけであるが、今日の我が国における経済的・社会的諸条件の変化に伴い、道路に対しては、より質の高い多様な機能を充実にすることが求められてきており、道路事業調査は従来にも増してますます重要となってきた。

道路の整備計画を策定するには、地域の現況、交通の現況について十分に認識するとともに、将来にわたる道路整備需要を的確に把握する必要がある。このため、道路事業調査においては各種の調査を実施しているところであり、これを分類すると図1に示すように、道路および交通状況把握

表1 道路事業調査費総括表

(単位：100万円)

| 事 項 | 3 年 度 事 業 費 | 前 年 度 事 業 費 | 3 / 2 年 伸 び 率 |
|---------------|-------------|-------------|---------------|
| (目) 道路事業調査費 | 8,768 | 9,612 | 0.91 |
| 高規格幹線道路調査 | 1,608 | 1,545 | 1.04 |
| 幹線道路整備計画調査 | 1,738 | 1,588 | 1.09 |
| 大規模事業計画調査 | 978 | 1,029 | 0.95 |
| 都市圏自動車専用道路等調査 | 260 | 237 | 1.10 |
| 直轄国道計画調査 | 989 | 908 | 1.09 |
| 直轄国道実施調査 | 374 | 362 | 1.03 |
| 直轄国道管理調査 | 777 | 820 | 0.95 |
| 沿道整備計画調査 | 66 | 76 | 0.87 |
| 試 験 調 査 | 1,978 | 1,887 | 1.05 |
| 道路交通情勢調査 | — | 1,160 | — |
| (目)道路交通調査費補助 | 384 | 5,541 | 0.07 |
| 道路交通情勢調査 | — | 5,151 | — |
| 道路計画調査 | 384 | 390 | 0.99 |
| 合 計 | 9,152 | 15,153 | 0.60 |

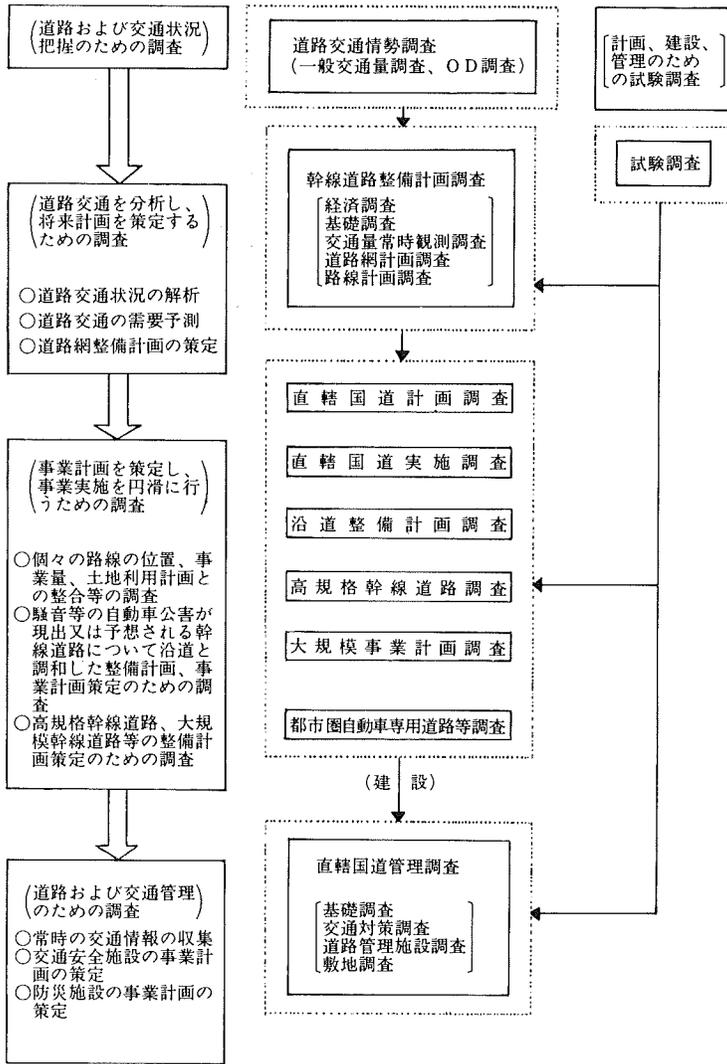


図1 道路事業調査の体系

のための調査（道路交通情勢調査）、これを受けて、道路交通を分析し将来計画を策定するための調査（幹線道路整備計画調査）、事業計画を策定し事業実施を円滑に行うための調査（高規格幹線道路調査、直轄国道計画調査等）、道路および交通管理のための調査（直轄国道管理調査）、および土木研究所が行っている計画・建設・管理のための試験調査

験調査の五つに大別される。

二 平成三年度の道路事業調査の概要

平成三年度の道路事業調査費は表1に示すように、全国計で九一億五、二〇〇万円（対前年度比〇・六〇）をもって実施することとしている。平成二年度は、五年に一度の道路交通情勢調査の実

施年であったため、これを除いた平成二年度事業費に対する平成三年度事業費の伸びは、一・〇四となっている。この中で対前年度比で増額したのは、高規格幹線道路調査、幹線道路整備計画調査、都市圏自動車専用道路等調査であり、新たな五箇年計画の策定等に向けさらに調査の推進を図る。以下に事項別の調査概要を述べる。

1 高規格幹線道路調査

全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網（一四、〇〇〇km）の整備を積極的に推進するため、その路線検討を行うとともに、事業実施にむけての具体的な路線計画を策定するための調査を実施する。

2 幹線道路整備計画調査

(1) 経済調査

道路投資の経済効果、道路整備による社会的・経済的影響等の道路整備計画の策定に関する基本的事項について調査、研究を行う。

(2) 基礎調査

道路に関する基礎的な資料、データ等の収集を行うほか、地方懇談会における各地方の将来ビジョンの策定のための調査、平成二年度の道路交通情勢調査の実査を受けた交通分析、将来交通量推計、直轄国道を対象とした路上駐車対策調査等の

道路の整備に関する基本的な諸問題について調査、研究を行う。

(3) 交通量常時観測調査

交通量を継続的に観測し、道路整備、道路管理の基礎資料とする調査であり、年間を通じ連続して観測を行う基本観測調査と、春秋二季一週間ずつ観測を行う補助観測調査について調査を実施する。

(4) 道路網計画調査

道路および道路交通の現況、人口、産業、土地利用等の現況を調査し、将来の人口、産業等の配置および規模、土地利用計画等に対応した交通需要を予測し、他の交通機関との連携に配慮して広域および地域的な将来の幹線道路網計画を策定するための調査であり、地方における道路網体系の効率的な整備を進めるための合理的な道路整備計画を策定することを目的とした「地域交通網計画調査」のほか、道路の掘り返し防止と道路地下空間の有効かつ秩序ある利用を図るため、道路地下空間の整備に関する基本計画を策定することを目的とした調査等を行う。

また、都市圏を対象として、バス・路面電車等の道路を利用する公共輸送機関の積極的な活用、交通の連続性向上等に関する総合的な計画の策定を目的とした「総合交通計画調査」を実施する。

(5) 路線計画調査

一般国道で大規模な一次改築が予想され、かつ当該区間を改築することにより大きなインパクトを与える区間について、整備方針、整備効果等の調査を行う。

3 大規模事業計画調査

湾岸道路、大都市環状道路等のうち、事業規模が極めて大きく、また調査の緊急性の高い大規模な事業について経済性、環境、設計等に関する調査を行い、整備計画を策定する。

平成三年度においては、東京湾環状道路、東京外郭環状道路、首都圏中央連絡自動車道、核都市広域幹線道路、大阪湾環状道路、京阪連絡道路、伊勢湾環状道路、東海環状自動車道の八路線について、引続き緊急性の高い区間を重点的に調査を行う。

4 都市圏自動車専用道路等調査

次期五箇年計画の施策の候補として大都市圏および地方中枢・中核都市を対象に、自動車専用道路等の道路網計画を策定するとともに、緊急性の高い路線について具体的な路線計画、構造等に関する調査を行う。

5 直轄国道計画調査

一般国道の改築計画区間において、路線計画を

策定するための調査であり、地質調査、環境調査、設計、構造物検討等を実施する。

6 直轄国道実施調査

直轄国道計画調査により立案された計画に基づいて、事業実施に必要なより詳細な調査を行う。

7 直轄国道管理調査

(1) 基礎調査

道路および道路交通の管理に必要な情報等の収集・分析および道路のネットワーク機能の向上を図るための道路交通情報システムの整備等に関する調査を行う。

(2) 交通対策調査

既存の道路を安全かつ効率的に利用するため、都市内およびその周辺部に多くみられる交通渋滞箇所について、交通処理対策の検討および改善方策の立案を行うとともに、休憩施設などの道路のサービス水準の向上に資する調査等を重点的に行う。

また、交通環境対策の基礎資料とするため、道路交通騒音、振動の測定を行う。

(3) 道路管理施設調査

豪雨等の自然災害や地震による災害等を防止するための対策の検討、合理的な維持修繕計画を立案するための基礎資料の収集、トンネル・橋梁等

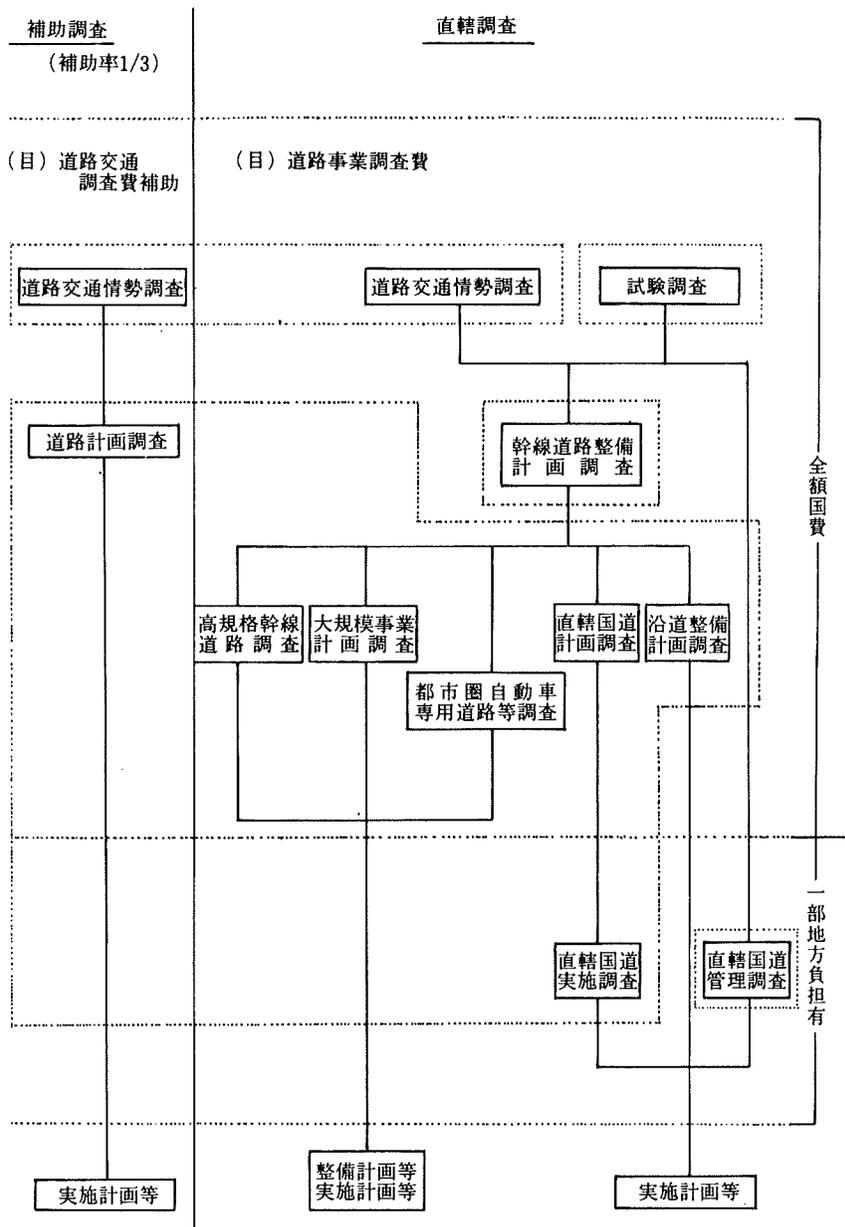


図2 道路事業調査の流れ

の重要構造物の補修・架替等の検討を行う。

8 沿道整備計画調査

幹線道路の沿道で自動車交通に起因し生活環境が悪化している地域、あるいは今後幹線道路を新たに整備することにより生活環境への影響が予想される地域を対象として、沿道環境整備のための事業手法および事業実施の可能性等の検討を行い、沿道環境整備計画案の策定を行う。

また、沿道の地域開発を一体となつて整備が必要な幹線道路を対象に、道路と沿道との一体的整備手法について検討を行う。

9 試験調査

道路事業の遂行に必要な各種の試験調査を、道路交通調査および計画、道路交通の安全対策と道路構造、道路交通管理、道路交通環境、舗装、土工および土工構造物、トンネル、橋梁の八課題に区分し、土木研究所において調査を行う。

この中で平成三年度より、地下物流システムの開発に関する調査に新たに着手する。

10 道路計画調査補助

全国的な幹線道路網計画と整合のとれた地域の幹線道路網計画および都市内における円滑な交通の確保を図るための駐車場整備計画を策定するた

めの調査、高規格関連地域活性化計画、地域振興道路網計画、補助国道を対象とした路線計画の策定のための調査等を、また今年度より新たに大規模店舗等の進出のある地域を対象に従来の商店街を活性化する、商店街活性化に関する調査を実施する。

◇投 稿 歓 迎◇

本誌は、昨年四月の創刊以来、皆様の御支援を頂いておりますが、この度、誌面のなお一層の充実のため、読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナーを設けることに致しました。

日頃道路・道路行政に対して感じていること、現場からの生の話題、ユニークな試み、海外への出張報告等、それぞれの御立場から自由にテーマを選び、四〇〇字詰め原稿用紙五〜一〇枚程度にまとめてください。

奮っての御応募お待ちしております。

なお、投稿原稿の採否、掲載号、送りガナ等文章表現につきましては、事務局に御一任下さい。掲載原稿につきましては、薄謝を進呈いたします。

宛先 〒一〇〇 東京都千代田区霞が関二―一―三

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局

街路交通調査費の概要

建設省都市局都市交通調査室課長補佐 竹内 直文

一 調査の体系

複雑で多様な都市交通問題を解決し、都市機能の維持・発展を図るためには長期的な展望に立った総合的な都市交通計画に基づいて街路事業等の施設整備を進めることが必須であるが、このため従来より、図1の調査体系に基づいて街路交通調査を実施しているところである。

調査は大きく分けて都市交通の実態を把握するための調査、総合的な都市交通体系のマスタープランを策定するための調査、都市交通に係る個別の課題に対応するための調査、特定施設の計画に関する調査、事業調査の五つから構成されている。

二 平成三年度街路交通調査費の概要

平成三年度は表1に示すとおり事業費三六億七、一〇〇万円（国費一四億八、九〇〇万円）であり、対前年度比〇・八六（国費ベース〇・八七）となっている。

1 都市交通の実態を把握するための調査

① 交通量常時観測調査

本調査は都市における道路交通の時間変動、日変動等を継続的に観測して交通需要の動態を把握することにより、街路の計画・設計に反映させ、幹線街路網の整備を合理的かつ効率的に推進するための基礎資料を作成するものである。

平成三年度は、全国約五四箇所を実施する。

② 街路交通情勢調査

本調査は、都市における複雑かつ多様な交通実態を把握し、総合的な都市交通体系のマスタープラン策定のための基礎資料を得ることを目的としている。

このため、都市圏の規模および実態把握の対象に応じてパーソントリップ調査、パーソントリップ補完調査、都市OD（自動車起終点）調査を実施している。

平成三年度は、パーソントリップ調査を中京都市圏（第三回）、東駿河湾都市圏（第一回）、備後・笠岡都市圏（第二回）において実施する。なお、余暇活動の活発化に伴う休日交通の増大に対処するため、平日と併せ休日の交通実態調査を実施する（ただし、中京都市圏パーソントリップ調査を

図1 街路交通調査の体系

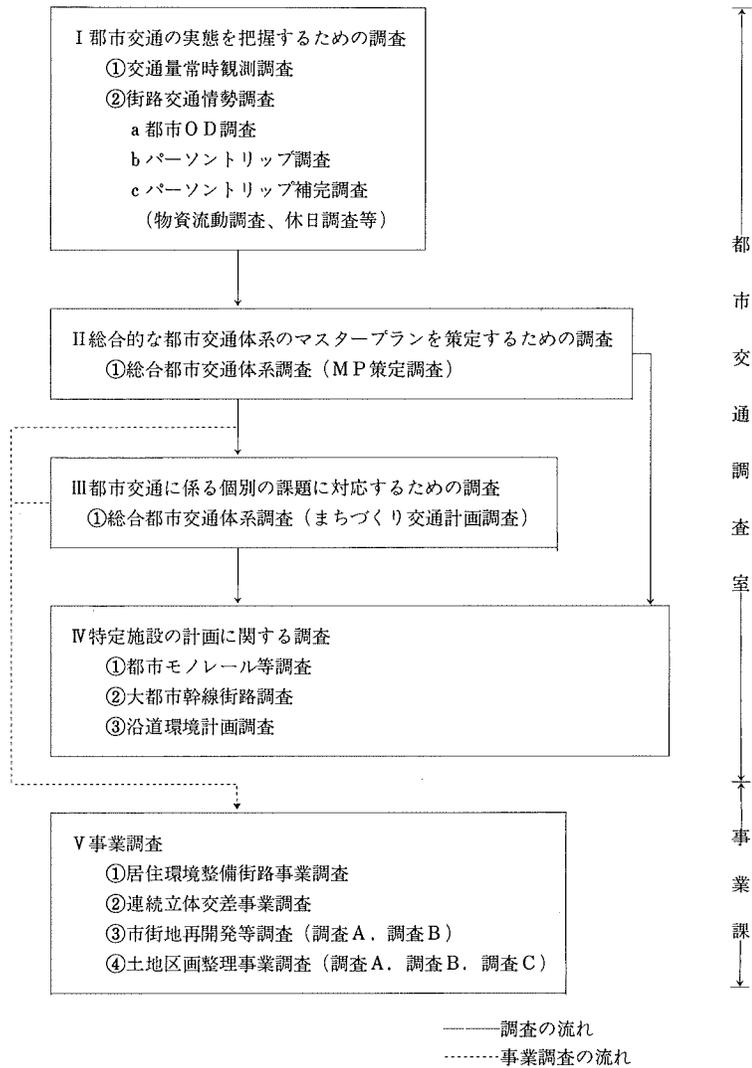


表1 平成3年度街路交通調査費概要

(単位：100万円)

| 区 分 | 3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 |
| 交通量常時観測調査 | 76 | 76 | 69 | 69 | 1.12 | 1.12 |
| 街路交通情勢調査 | 645 | 223 | 1,533 | 541 | 0.42 | 0.41 |
| 総合都市交通体系調査 | 1,509 | 644 | 1,322 | 580 | 1.14 | 1.11 |
| 大都市幹線街路調査 | 70 | 70 | 62 | 62 | 1.13 | 1.13 |
| 都市モノレール等調査 | 23 | 8 | 19 | 7 | 1.25 | 1.25 |
| 沿道環境計画調査 | 31 | 11 | 12 | 4 | 2.50 | 2.50 |
| 連続立体交差事業調査 | 90 | 31 | 82 | 29 | 1.10 | 1.09 |
| 居住環境整備街路事業調査 | 47 | 17 | 49 | 17 | 0.96 | 0.96 |
| 市街地再開発等調査 | 103 | 37 | 100 | 36 | 1.03 | 1.03 |
| 土地区画整理事業調査 | 1,077 | 372 | 1,035 | 358 | 1.04 | 1.04 |
| 合 計 | 3,671 | 1,489 | 4,283 | 1,703 | 0.86 | 0.87 |

除く。

2 総合的な都市交通体系のマスタープランを策定するための調査

① 総合都市交通体系調査（マスタープラン策定調査）

本調査は街路交通情勢調査の結果を基に、都市交通の実態を分析し、都市の将来のフレーム、土地利用計画等と整合のとれた総合的な都市交通体系のマスタープランを策定することを目的としている。

平成三年度は京阪神都市圏等四二都市圏において実施する。

3 都市交通に係る個別の課題に対応するための調査

① 総合都市交通体系調査（まちづくり交通計画調査）

本調査は総合的な都市交通体系の整備の一環として、幹線街路、駅前広場等の総合的整備、歩行者・自転車交通、バス対策等、各都市圏のそれぞれの課題に対応した交通計画を策定することを目的としている。

平成三年度は大村市等七九都市で実施する（うち、駐車場整備計画調査を二五都市、商店街活性化交通計画調査を二〇都市で実施する。）。

4 特定施設の計画に関する調査

① 大都市幹線街路調査

本調査は都市の骨格を形成し、将来の広域的な交通需要に対処するための都市高速道路、主要幹線街路等の根幹的街路に関し、その整備計画を策定することを目的としている。

平成三年度は、南大通り線（埼玉県）等八路線について調査を行う。

② 都市モノレール調査

本調査は都市モノレール、新交通システム、ガイドウェイバスシステム等の導入が必要な地域において、その整備計画の策定を目的としている。

平成三年度は新岡山空港線（岡山県）等三路線について調査を行う。

③ 沿道環境計画調査

本調査は交通公害の発生が著しいか、著しくなるおそれのある道路、または道路景観・アメニティ等良好な都市環境の保全・形成に配慮すべき道路とその沿道地域等を対象として、総合的な沿道環境対策および都市環境の形成の推進に資するため、都市計画の立場から総合的な沿道環境計画を策定することを目的としている。

平成三年度については東京環状八号線等五路線について調査を実施する。

5 事業調査

① 連続立体交差事業調査

連続立体交差事業は都市における平面鉄道を連続的に高架化または地下化することにより、踏切を除去し、もって踏切事故の解消、道路交通の円滑化を図るとともに高架下を含めた周辺土地の一体的利用による都市の健全な発展を促進するものである。このため本調査は、連続立体交差事業計画のある箇所について、連続立体交差化による便益算定、概略設計、関連都市計画の総合的検討を行うとともに、都市計画の策定、事業計画の作成および鉄道事業者との協定締結に必要な準備を進めることを目的としている。

平成三年度は、三重県（JR関西本線）等二箇所新規調査に着手するとともに、大阪府（南海本線）等二箇所継続して調査を実施している。

② 居住環境整備街路事業調査

本調査は居住環境整備事業、歴史的地区環境整備街路事業およびスノートピア街路事業の実施に先立ち現況調査、住民以降調査等を行い整備計画、事業プログラム等の作成を行うことを目的とする。

平成三年度は福岡県甘木市等八地区において調査を実施する。

③ 市街地再開発等調査

本調査は、木造老朽家屋等の低層建築物が密集し、かつ整備を要する幹線街路（広場を含む）の

存する市街地の区域について現況調査を行い、当該地区を整備するために必要な市街地再開発事業等の事業手法、事業計画の検討および事業実施上の課題の整理を行うことを目的としている。

平成三年度は、現況調査、事業手法の検討および事業計画モデルの作成を行うA調査を一〇地区程度、広報活動、住民意向調査および事業計画モデル修正を行うB調査を一〇地区程度で実施する。

④ 土地区画整理事業調査

本調査は都心周辺部等の無秩序な市街化に対処するため、土地区画整理事業による市街地の面的整備を早急に図る必要がある地域について事業計画等を策定することを目的としている。

特に、地方都市等における鉄道跡地等を活用した都市拠点形成のための事業に関連する地区や広域的な幹線道路、大規模遊水地、鉄道等の大規模な都市基盤施設と周辺地域の一体的整備を推進すべき地区について重点的に取り組む。

また、既成市街地等において、都市機能の更新、商業地域の活性化を図る必要がある地区においても重点的に実施する。

平成三年度は、市街地整備の基本構想の作成並びに実現方策について検討を行うA調査を四〇地区程度、基本構想の中で熟度の高い区画整理予定地区について基本計画および事業計画を作成するB調査を一二〇地区程度、また、A・B調査と併

行し事業化を確実にするため広報活動、換地設計準備を行うC調査を五地区程度、合計一六五地区程度において実施する。



地下駐車場の道路占用について

建設省道路局路政課

地下駐車場の道路占用については、昭和三二年五月二十九日付け建設省道発第一四七号の二路政課長通達「道路の管理に関する取扱いについて」により、本省事前協議事項とされてきた。これは地下駐車場のような地下占用については、道路交通および道路の構造に及ぼす影響が大であり、かつ事例の集積が乏しかったためである。

しかし、駐車場法(昭和三二年法律第一〇六号)第一七条により、都市計画決定された地下駐車場については義務占用物件とされており、また、昭和四五年七月二十八日付け建設省愛道政発第一号名古屋市長あて道路局長回答「都市計画において定められていない路外駐車場の占用について」により、駐車場法第一〇条に定める路外駐車場として都市計画決定されているもの限り、占用許可すべき

であるとの運用方針が示されていることから、占用許可の対象となる地下駐車場は全て都市計画決定されている公共性の高いものと考えられることができる。

現在、都市部における駐車場対策は道路行政にとつて焦眉の課題とされており、平成二年一月一九日には、建設大臣の私的諮問機関である駐車問題懇談会(座長 井上孝東京大学名誉教授)の報告が出たが、その中にも

「⑤国公有地及び公的施設の地下空間の有効利用
中心商業地等において、用地不足により駐車場整備が進捗していないことにかんがみ、国公有地の活用や、道路、公園、学校の校庭等の公的施設の地下空間を有効利用し、公的駐車場の整備を促進する必要がある。」

との提言がある。

このため占用許可事務の手續きの簡素化を図り、地下駐車場の建設促進に資するため、平成二年一月二〇日付け建設省道政発第六一号路政課長通達「地下駐車場の道路占用について」により、本省事前協議事項から除くことにしたものである。

なお、本件に関しては、平成元年一二月二十九日閣議決定「国と地方の関係等に関する改革推進要綱」においても、事前協議を廃止するよう求められている事項でもあった。

編集雑記

海外旅行の混雑ぶりは、ニュースにもならないくらい日常茶飯のことになってしまった。帰国した人自身が、どこの国へ行っても日本人がうろく／＼していたと溜息まじりに話していた。日本語のすべてについて言えるかもしれないが、「旅」という言葉ぐらい時代と共に意味内容が変化したものはないだろう。

試みに漢和辞典を引かれるとよい。旅とは軍隊の意とある。さらに「軍」の字を引くと兵員の編成上、軍（二三、〇〇〇人）、師（二、五〇〇人）旅（五〇〇人）に区分されると書かれている。兵員数は時代によって増減があつただろうが、旅とは本来戦闘集団の名称であつた。遠征した軍隊のあとには殖民が行われることは、歴史が証明するところである。国と国との戦いばかりでない。自由のためアメリカ東海岸に上陸した開拓時代の人々は、安住の地を求めて幌馬車隊を編成、先住民と戦いながら西へ西へと旅をする。やがて適住地を見つけて定着する。大航海時代には命知らずの

探検家集団が、世界を航海しながら領土擴張の旅をした。

日本の神武東征の物語りも、土着民との戦いに終始した旅であつた。鎌倉時代には中国の元の軍隊十万人が、海を越えて来攻し、陸上戦では、元軍が優勢だつた。しかし夜半の台風により軍船が沈み全滅した。日本は神風が吹いたと喜んだ。元の軍隊は占領地で耕作をするため、農器具を持参したと伝えられている。だから軍船には多数の牛馬が用意されていたことは、旅の目的からすれば当然のことだろう。鎖国により平和が続く徳川時代には、旅は軍旅でなく個人の旅となる。江戸深川の居宅を人手に渡して旅銀となし、長い旅路に出る芭蕉は、旅に生涯を託す不安と、同じ思いでこれを見送る人々との離別を「奥の細道」の序章で切々と書きしるしている。幕末の会津藩主松平某は、藩財政再建のため節約令を出している。簡条書の中の一つに「物見遊山は無駄だから慎しむように」とある。もうこの頃の旅は遊びになってしまったのかもしれない。

いずれにしても日本語の旅の概念には、殖民、開拓、勉強、放浪、遊びなどをひっ

くるめて、場所を移動するすべての行為をいい、何の目的で旅をするのかを表現する言葉が欠けているようだ。所謂曖昧なのである。

国民的映画となつた「男はつらいよ」の寅さんが「旅に出る」のは、どの範疇に属する旅なのか？ こんなこと考えて正月を過ごしてしまった。

念のため「旅」を和英辞書で引いて見た。Journey, Tour, Travel, Voyageと旅の目的や内容によって言葉を使い分けているのは見事である。現在の宣伝文に英語のカタカナ書きが多いのも、日本語では表現しづらかつたり、長たらしくなつたり、意味を完全に伝えられなかつたりすることを嫌う人達が、如何に多いことがわかる。（亀）

3月号の特集テーマは
「道路に関する
広報活動」
の予定です。

広報活動

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

〒102 東京都千代田区平河町1-9-3 愛三ビル2階 TEL03(3234)4310・4349

定価650円（本体価格631円）〒50

FAX03(3234)4471

〈年間送料共8,400円〉

払込銀行：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