1995 FEBRUARY

平 地方道関係予算の概要 有料道路関係予算の概要 高速自動車国道関係予算の概要 ・成七年度道路関係予算の概要 般国道関係予算の概要 道路局地 道路局有料道路課課長補佐

「道と文化」シリーズ2 荒俣 宏氏にインタビュー

道とピラミッドは人間が地球上に置いた印!

インタビュー・文

千世まゆ子

35

地方道課市町村道室建設専門官

水本 松下

良

萴

31

方

道 課

建 設 専

門

官

敏郎

吉崎

収

24

道路利用者サービスの向上 道路局企画課交通安全対策係長 曽根 真理

国道第一課交通安全事業係長 島村 喜一 41

米国における新しい有料道路料金体系導入の取組み

国土庁長官官房総務課課長補佐

小林

高明

48

ヘマサチューセッツ有料道路のケーススタディーン

シリーズ/あの道 この道

越後と佐渡を結ぶ道 −国道三五○号−− 新潟県土木部道路維持課

みちのくに・ 杜の都 のみちづくり -新仙台の道路整備 仙台市建設局道路部計画課 63

56

時 時 時 70

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 いて自由に書く建前をとっております。した 本誌の掲載文は、執筆者が個人の責任にお 集/平成七年度道路関係予算

道路局国道第一課建設専門官

同 国道第二課建設専門官

奥平

聖

高田

順

1

森永

教夫

道路局高速国道課課長補佐

森

昌文

20

14

道路局道路総務課企画官

半成七年度道路関係予算の概

建設省道路局道路総務課企画官 高田 順

はじめに

成七年度予算案が決定された 内示された。その後の事務折衝、大臣折衝等を経 度予算編成方針」が閣議決定され、一二月二〇日 て一二月二五日に編成作業を終え、 の臨時閣議で大蔵省原案の了承後直ちに各省庁に 本的態度」が閣議了解されるとともに「平成七年 にまず「平成七年度の経済見通しと経済運営の基 平成七年度予算編成は、平成六年一二月一九日 臨時閣議で平

要等を含めて紹介し、 全体の予算案について、その前提となる経済見通 しと経済運営の基本的態度及び予算編成方針の概 本稿では、 道路関係予算案の概要の外に、 併せて建設省関係予算案の 政府

概要を紹介する

一 平成七年度の経済見通しと経済運営 の基本的態度

れる。

幅は縮小している。 どっている。雇用情勢については、製造業を中心 な経済運営に努めてきたところである。かかる努 態度」によると、平成六年度の我が国経済は、 に依然厳しさがみられる。一方、経常収支の黒字 ものの、 た平成六年度予算の着実な実施等適切かつ機動的 じて低迷の続く厳しい状況から始まったが、 力の効果もあり、企業設備等の調整が続いている は、平成六年二月の総合経済対策や景気に配慮し 「平成七年度の経済見通しと経済運営の基本的 我が国経済は緩やかながら回復基調をた 政府 総

この結果、平成六年度の我が国経済は、 国内総

当該地域における貿易投資の促進・自由化等の方

の主要経済指標平成六年度の欄のとおりと見込ま 生産の実質成長率が一・七%程度となるなど別添

ジア・太平洋経済協力(APEC)においても。 世界貿易機関(WTO)が創設の運びとなり、ア と貿易ルールの強化を目指したウルグアイ・ラウ 過熱状態が続いている。他方、世界貿易の自由化 ジアでは景気は好調に拡大しているが、中国では 調がそろい始めている。発展途上国をみると、ア 西ヨーロッパも回復しているなど、景気回復の歩 ると、世界経済は、全体として拡大基調を強めて ンド合意の円滑な実施等のための国際機関である、 いる。先進各国では、アメリカは景気拡大が続き、 次に、我が国経済を取り巻く国際経済情勢をみ

ては、 ż 我 次のとおり (概略)、

臨 以上のような情勢を踏まえ、 むものとする が国経済の基本的課題に対応した経済運 現 平成 在 及び将来を見 人七年度 12 お 掘 b

> 経済動 心とした安定成長 向 に注視し う の確保に っ 適 切 か 白 我 つ機動的な経済運営 H 国経済の内需を中 引き続き内外の

は

回復局

面

にある

かず

すなわち、 働き盛 h 0 单 堅所得者層 あ

負

八担累増

う努める。

%程度

努めることであ

1.6 4.0 輸 入 23.0 24.7 26.9 7.5 8.8 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 7 年度の経済の姿を示すものであり、我が国経済は民間活動がその主体をな すものであること、また、特に国際環境の変化には予見し難い要素が多いことにかんがみ、これ

> 引き続き実施する。 住宅投資の促進等景気の情勢に適切に配慮するよ ることにより、 感を緩和する等の 平 -成六年度と同 制度減税に特別減税を上乗せす また、 好況投資の着実な推進 規模の所得減税を

我が国経済の将来的な発展環境を整備することで 懸念に適切に対応し、 塞感を打破するとともに、 ž, 第 創造的で活力ある経済社会を構築するため、 は 経済の 先行 内需主導型の経済構造を実 きに 国内産業の空洞化等 ついて依然存在する閉 Ó

な国際 住空間 害の 散型国 び競争の促進や 玉 王 -化等の観点から、 ンド農業合意関連対策を実施する 的で安定的な経営体の育成等のウルグアイ すなわち、 除 の特色ある発展に向 法と地 環境に対応し得る農業・農村を目指 の 一土の形成を促進し、 形成等に努める。 方の活性化を図 新 価格 規事業の 規制緩和を推進する。 の弾力化等を通じた市場の ij 創 安全で良質な国土・ 農業については、 t 茁 ることにより多 や事業の拡大等、 東京への集中の また、 極分 ラ 効 た 居 弊 効 及

見直 政 一本部を中心として行政改革を推進する。 が すなわち、 第三は、行財政改革を強力に推進することであ 行われるよう、 Ų 簡素化、 経済社会の変化に対応して適切な 効率化を図るべく 特殊法人を含め 行政の役割 行政改革 ಶ್ಠ 推 を

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。

平成7年度経済見通し(主要経済指標)

兆円

(名目)

466.8

273.0

24.2

71.9

470.8

万人

6629

6454

A4 0

%

%

▲3.2

1.2

兆円

14.1

15.4

38.4

平成6年度

(実績見込み)

兆円程度

(名目)

475.5

282.3

26.7

66.2

479.7

6660

6465

2.8

%程度

%程度

▲1.5

0.6

兆円程度

12.7

14.3

39.0

万人程度

平成7年度

兆円程度

(名目)

492.8

294.2

27.2

68.9

497.5

6700

6510

4.0

%程度

%程度

0.5

0.9

11.9

13.6

40.5

兆円程度

万人程度

(見通し)

対前年度比増減率

平成7年度

%程度

(実質)

2.8

3.3

0.2

3.7

2.8

%程度

%程度

(名目)

3.6

4.2

1.9

4.0

3.7

0.6

0.7

平成6年度

%程度

(実質)

1.7

2.7

9.5

1.7

%程度

%程度

あ

▲5.8

%程度

(名目)

1.9

3.4

10.2

▲7.9

1.9

0.5

0.2

平成5年度

(実績)

別添

民 開 住 宅

2.雇

労 働 人 口

就 業 者 総 数

3.鉱

4.物

5. ₺

経 常 収 支

貿 易 ᄁ 幸

輸

国民総

1. 国内総生産

国内総生産

民間最終消費支出

民間企業設備

I.

鉱工業生産指数

総合卸売物価指数

消費者物価指数

際 収 支

対前年度騰落率

対前年度 騰落率

対前年度比増減率

生産

用

業

価

出

会の構築を目指すことである。 第四は、国民が真の豊かさを実感できる経済社

では、 とは、 とは、 とにより、国民経済の目標をより直接的に と活の質の向上に結びつけていくよう努める。 すなわち、新たに策定した公共投資基本計画の すなわち、新たに策定した公共投資基本計画の では宅の取得が可能になること等を目指した土地対 は宅の取得が可能になること等を目指した土地対 は宅の取得が可能になること等を目指した土地対 は宅の取得が可能になること等を目指した土地対 は宅の取得が可能になること等を目指した土地対 は宅の取得が可能になること等を目指した土地対 はでの取得が可能になること等を目指した土地対 はでの取得が可能になること等を目指した土地対

第五は、経済活動の国際的相互依存が一層深まっましている現状を踏まえ、多角的自由貿易体制の維持・強化に向け我が国として主体的・積極的に努力し、強化に向け我が国として主体的・積極的に努力し、

こととしている。を創造するための新しい長期経済計画を策定するを創造するための新しい長期経済計画を策定するしつつ、自由で活力があり、国民が豊かに安心ししつか、自由で活力があり、国民が豊かに安心し

済は民間需要の回復を中心として、内需中心の安以上のような経済運営の下において、我が国経

程度の幅をもって考えられるべきである。と成七年度の経済見通しは、おおむね別添の主要経成七年度の経済見通しは、おおむね別添の主要経成七年度の経済見通しは、おおむね別添の主要経成七年度の構のとおりである。なお、我は国経済は民間活動がその主体をなすものである。と、また、特に国際環境の変化には予見し難いが国経済は民間活動がその主体をなすものである。国内総定成長の実現に向かうものと見込まれる。国内総定成長の実現に向かうものと見込まれる。国内総

三 政府予算案の概要

1 予算編成方針

今後急速に進展する人口の高齢化や国際社会にとが基本的な課題である。

要がある。 進めるためにも行財政改革を引き続き推進する必また、国民の理解と協力を得ながら税制改革を

平成七年度予算及び財政投融資計画は以上の考え方の下に、財政体質の歯止めなき悪化につながりかねない特例公債の発行を抑制するため、従来りかねない特例公債の発行を抑制するため、従来にも増して徹底した歳出の洗直しに取り組む一方、に努め、質的な充実に配慮することとして、「平に努め、質的な充実に配慮することとして、「平にのっとり、次のような平成七年度予算程が財政投融資計画は以上の考え方の下に、財政体質の歯止めなき悪化につなが、企業の下に、財政体質の歯止めなき悪化につなが、企業の下に、財政体質の歯止めなき悪化につなが、できないという。

(1) 財政規模

経費は、厳しく抑制する。 節減合理化に努めることとし、特に経常部門策について見直しを行うなど経費の徹底した① 一般会計予算においては、既存の制度・施

は、これを確保することとする。 資本の整備の促進を図るための事業について式売払収入の活用等によって行ってきた社会なお、これまで日本電信電話株式会社の株

同基金への繰戻しを延期することとする。足に係る国債整理基金からの繰入れ相当額の異例の措置として、平成五年度の決算上の不また、財政の厳しい現状にかんがみ、臨時

効率的な配分を図る。 の向上に配慮しつつ、資金の一層の重点的・② 財政投融資計画については、国民生活の質

(2) 公債発行

(3) 財源の重点的かつ効率的配分

経費の徹底した節減合理化を図るため、各種施策について優先順位の厳しい選択を行うとともに、要な施策など社会経済情勢の変化に即応した財政要な施策など社会経済情勢の変化に即応した財政需要に対しては、財源の重点的・効率的配分を行う。特に社会資本の整備に当たっては、平成六年う。特に社会資本の整備に当たっては、平成六年方に沿って、本格的な高齢化社会の到来する二一世紀を控え、新たな時代の要請に的確に対応してその重点化を図るものとする。

このため、

- すような措置は、原則として採らないこととお、後年度において財政負担の増加をもたらな経費の縮減により捻出することとする。な定経費の縮減により捻出することとする。な

③ 補助金等については、地方行政の自主性の第重、財政資金の効率的使用の観点から、平尊重、財政資金の効率的使用の観点から、平成元年一二月二九日閣議決定「国と地方の関係等に関する改革推進要綱」等において示された具体的な改革方策に基づき、一層徹底した見直しを行い、その整理合理化を積極的にた見直しを行い、その整理合理化を積極的に推進することにより、その総額を抑制する。

(2)

- を伴う施策は、厳にこれを抑制する。 地方公共団体の負担又はその職員数の増加
- ③ 公共料金、社会保険料等の適正化を図り、

(4) 予算及び財政投融資計画の弾力的運用

その機動的・弾力的運用を図る。流動的な内外の経済情勢等の推移に即応しつつ、流動的な内外の経済情勢等の推移に即応しつつ、

2 政府関係予算

の特色は次のとおりである。年度予算案のフレームは表1のとおりであり、そ年度予算案のフレームは表1のとおりであり、そ

一七億円と、参院選、国勢調査等の特殊要因にした結果、対前年度比三・一%増の四二兆一、四うち一般蔵出は従来にも増して徹底した蔵出のした結果、対前年度工・九%減の七〇兆九、八七一億円で、前年度二・九%減の七〇兆九、八七一億円で、

(4)

となった。 かかわらず、最近では六年度に次いで低い伸び

等着実に推進することとしている。 を踏まえ、投資部門の伸び五・一%を確保する を踏まえ、投資部門の伸び五・一%を確保する 財政事情の下で一般歳出全体が低い伸びとなっ 財政事情の下で一般歳出全体が低い伸びとなっ

投資部門の伸率推移」

				(伸率:%)	
年		経常	投	備	i
	般	部	投資部門		
	歳	門経	門		:
度	出	経費	経費	考	
元	3.3	3.8	1.8		,
=	3.8	4,6	0.7		:
三	4.7	4.2	3.9	補助率戻し分除き	
四	4.5	4.1	5.8	Chika	Ι,
Ŧi.	3.1	2.4	6.0		
六	2.3	1.7	4.8		
七	3.1	2.6	5.1		

(3) 公共事業関係費についても、現下の緩やかなの伸びとなっている。

用等により資金を重点的・効率的に配分した。た財政需要に対しては、公共投資重点化枠の活に必要な施策など社会経済情勢の変化に即応し豊かで活力ある経済社会の構築等のために真

表 1 平成 7 年度一般会計歲入歲出概算

(単位:百万円)

					· [24. • [23	791 17
区分	前年度予算額	平成7年度	比較増△減額	伸 率	備	考
E. 7	(当初) (A)	概算額(B)	(B-A)			
歳 入				%		***************************************
1.租税及印紙収入	53,665,000	53,731,000	66,000	0.1		
2.その他収入	5,773,669	4,658,120	△1,115,549	△19.3		
(1)国債整理基金特 別会計受入金	172,541	172,541	0	0.0		
(2)その他収入	5,601,128	4,485,579	△1,115,549	△19.9		
3.公債金	13,643,000	12,598,000	△1,045,000	△ 7.7		
合 計	73,081,669	70,987,120	△2,094,549	△ 2.9		
歳 出						
1.国債費	14,360,242	13,221,300	△1,138,942	△ 7.9		
2.地方交付税交付金	12,757,752	13,215,395	457,643	3.6		
3.一般歳出	40,854,842	42,141,740	1,286,898	3.1		
4.産業投資特別会計 へ繰入等	3,564,065	2,408,685	△1,155,380	△32.4		
(1)事業分	1,300,000	1,300,000	0	0.0		
(2)償還分	2,264,065	1,108,685	△1,155,380	△51.0		
計	71,536,901	70,987,120	△ 549,781	△ 0.8		
5.平成4年度決算不 足補てん繰戻	1,544,768		△1,544,768	-		
合 計	73,081,669	70,987,120	△2,094,549	△ 2.9		

(注)1.計数整理の結果、異動を生ずることがある。

2.「産業投資特別会計へ繰入等」において、「事業分」には、「日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法」(昭和62年法律第86号)(以下「社会資本整備特別措置法」という。)に基づき平成3年度まで貸付けを受けて実施されていた公共的建設事業のうち、当面、当該株式の売払収入以外の財源をもって行うこととした金額(平成6年度1,127,459百万円、平成7年度1,127,459百万円)を含んでいる。また、「償還分」は、「社会資本整備特別措置法」に基づく公共的建設事業に係る貸付金等の繰上償還時に負担、補助又は貸し付けることとした金額である。

(6)

財政投融資計画については、

対前年度比〇

七%増の四八兆一、

九〇一億円を確保した。

こととした。

建設国債の発行により確保する財源を貸付ける

は国の厳しい財政状況にかんがみ、

の貸付金の一括繰上げ償還を行い、

代わりに、六年度まで

四 建設省関係予算

豊かさを実感できない状況にある。国に比べ立ち後れており、未だ経済力に見合った我が国は、住宅・社会資本の整備水準が欧米諸

建設省は、住宅・社会資本の整備を通じて国民生活の質の向上を図る上で大きな役割と責任を有しており、平成七年度予算案においても、高齢化社会を前に、質の高い住宅・社会資本整備を積極社会を前に、質の高い住宅・社会資本整備を通じて国民をおい、所要の公共事業費の確保に努めたところのに推進するとともに、景気の着実なの制と責任を有される。

この結果、

平成七年度建設省関係予算案にお

てきた社会資本の整備の促進を図るための事業(5) NTT株式の売払収入の活用等によって行っ

のうち、

NTT-Aタイプ事業については従

道行セ 95.2 5

来

年度と同様一般財源を充当することにより実施どおり、NTT-Bタイプ事業については、昨

なお、NTT-A及びCタイプ事業について(旧NTT-Bタイプ事業) することとした。

〇六倍)とし、

四倍)、事業費二七兆三、三四七億円 は 国費六兆四、 二六三億円 このうち一般公共事業費につ (対前年度一· (対前年度 0

T

伸 率を確保した。

投 (対前年度一・〇六倍) |融資資金についても また、事業費については二七兆一、 を確保するとともに財 一五兆一、 三四四 0 億円 億円

(対前年度一・○八倍)を確保している。

12 算の対比については表4を参照されたい。) (建設省関係予算の各事業別の国費、 ついては表る、 建設省関係予算と国全体の予 事業費等

年 度 7 年 度 X. 分 伸 率 シェア 玹 シェア 17.29 1,573,173 3.2 17.15 1.治 山 лk 1.523.944 3.1 治 13.54 1,232,315 3.3 13.44 治 水 1.193,496 3.0 2.52 2.54 230,781 3.2 治 Ш 223,577 3.3 1.20 海 岸 106,871 3.0 1.21 110,077 3.0 28.20 28.30 2,586,547 3.7 2,494,703 3.5 2.道 路 整 備 7.69 705,101 2.1 3.港湾・漁港・空港 690.915 1.4 7.84 0.7 4.01 356,688 1.0 3.89 353,155 港 涳 2.36 216,579 0.8 漁 港 214,952 0.5 2.44 空 港 122,808 5.1 1.39 131,834 7.3 1.44 5.2 12.62 12.49 1,157,832 4.住 宅 · 市街地 1,100,919 6.8 12.06 11.95 1,106,515 5.0 住 宅 対 1,053,623 6.6 8.5 0.56 47,296 9.5 0.54 51,317 市街地整 備 5. 下水道・環境衛生等 17.16 1,612,158 6.6 17.58 1,512,719 7.9 1,110,849 12.11 下 水 道 1,050,448 7.0 11.92 5.8 3.65 11.8 3.47 334,385 9.5 環 境 衛 生 305,486 1.71 156,634 6.0 147,837 6.0 1.68 都 市 公 囊 21.1 0.10 10.290 15.0 0.11 然 公 園 8.948 自 6.農業農村整 1,196,639 2.4 13.05 1,168,180 1.2 13,25 3.54 7.林道・工業用水等 308,340 5.4 3.50 325.097 5.4 0.64 60,759 7.4 0.66 7.4 造 林 56,595 1.27 4.2 道 111,778 4.3 1.27 116,519 林 △24.3 0.17 業 水 20.346 1.0 0.2315,404 工 用 30,925 3.8 0.34 29,807 0.34 沿岸漁場整 備 3.5 0.00 21 0.0 0.00 電 気 21 0.0 離 島 0.73 都市,幹線鉄道 63,240 8.5 0.72 66,653 5.40.29 26,900 44.0 新 幹 線 18,683 5.6 0.21 7,916 0.6 0.09 路 識 7,870 0.6 0.09 航 標 14,108 0.16 14,997 6.3 0.16 8.調 慗 曹 等 4.1 9,171,544 4.1 100 般 公 共 計 8,813,828 4.1 100 0.0 災 害 復 旧 等 68,215 0.0 68,215 102,541 0.0 Т $\triangle 3.2$ Ν Τ A 102,541 9,342,300 __ 8,984,584 4.0 4.0 計 合 2790.5 706,139 $\triangle 68.8$ ___ NTT事業償還分 2,264,065 10,048,439 $\triangle 10.7$ 再 計 11,248,649 29.0

(単位:百万円、%)

(注) NTT 事業償還分は、「日本電信電話株式会社の売払収入の活用による社会資本 の整備の促進に関する特別措置法」(昭62法86) に基づく公共的建設事業に係る 貸付金の償還時において負担、補助又は貸し付けることとした金額である。

					,				(十四・ロカロ)
		事	業	貲	国		費	•	
事	項	7 年 度	前年度	倍 率	7	年 度	前年度	倍 率	備考
'	^	(A)	(B)	(A/B)	(C)	うち公共投資	(D)	(C/D)	期 专
						重点化枠			
道路	整 備	8,348,848	8,485,402	0.98	2,586,547	74,601	2,494,703	1.04	1.本表は、北海道開発庁、
治、山	治水	2,124,273	2,069,302	1.03	1,270,325	36,960	1,230,312	1.03	沖縄開発庁、国土庁計
治	水	1,967,079	1,917,501	1.03	1,186,306	34,017	, ,	1.03	上の建設省関係分を含
海鱼	岸	66,167	63,916	1.04	38,216	1,093		1.03	んだ計数である。
	(斜地等	91,027	87,885	1.04	45,803	1,850	44,185	1.04	2. 本表には、NTT・B型
都市	計画	2,439,254	2,310,878	1.06	1,267,483	28,328	1,198,285	1.06	国費 7 年度761,997百万 円(前年度同額)を含む。
	園	380,116	360,009	1.06	156,634	3,512	147,837	1.06	3.事業費には、公庫、公
	水 道	2,059,138	1,950,869	1.06	1,110,849	24,816	1,050,448	1.06	団等財投関連事業、
	市街地	14,221,979	12,816,719	1.11	1,157,832	25,780	1,100,919	1.05	NTT・A 型事業等を含
	百 対 策	12,774,503	11,365,059	1.12	1,106,515	24,720	1,053,623	1.05	t.
	也 対 策	937,126	894,806	1.05	0	0	0	_	4.国費には、ほかに NTT
	地整備	510,350	556,854	0.92	51,317	1,060	47,296	1.09	·A型94,974百万円(前
	共事業計	27,134,354	25,682,301	1.06	6,282,187	165,669	6,024,219	1.04	年 度95,784 百 万 円)、
災 害	関 係	58,726	54,584	1.08	48,854	0	48,854	1.00	NTT 事業償還時貸付金
	業関係計	27,193,080	25,736,885	1.06	6,331,041	165,669	6,073,073	1.04	661,653百万円(前年度 NTT事業償還時補助1.
官庁		70,841	71,704	0.99	25,342	883	24,967	1.02	542,080百万円)及び特
	政経費	70,749	70,008	1.01	69,868	0	69,131	1.01	別会計国費として揮発
	計	141,590	141,712	1.00	95,210	883	94,098	1.01	油税直入分等がある。
<u>合</u>	計	27,334,670	25,878,597	1.06	6,426,251	166,552	6,167,171	1.04	

表 4 国全体と建設省関係予算の比較対照表

(単位:百万円、%)

X	分	E	全	体	建	設	省	建設省。	/国全体
-		7 年度 (A)	前年度 (B)	伸率 (A/B)	7 年度 (C)	前年度 (D)	伸率 (C/D)	7年度	前年度
一般会計総額	(a)	70,987,120	73,081,669	△ 2.9	7,182,878	7,805,035	△ 8.0	10.1	10.7
一 般 歳	出	42,141,740	40,854,842	3.1					
産投特会へ繰り	入等	2,408,685	3,564,065	△32.4		İ			
(1) 事 業	分	1,300,000	1,300,000	0.0					
(2) 償 還	分	1,108,685	2,264,065	△51.0					
	費)								
治 山 治	水	1,573,173	1,523,944	3.2	1,270,325	1,230,312	3.3	80.7	80.7
道路整	備	2,586,547	2,494,703	3.7	2,586,547	2,494,703	3.7	100.0	100.0
港湾・漁港・		705,101	690,915	2.1	0	0			
	 地	1,157,832	1,100,919	5.2	1,157,832	1,100,919	5.2	100.0	100.0
下水道・環境衛		1,612,158	1,512,719	6.6	1,267,483	1,198,285	5.8	78.6	79.2
農業農村整		1,196,639	1,168,180	2.4	0	0	_		
林道・工業用		325,097	308,340	5.4	0	0	_		-
調整費	等	14,997	14,108	6.3	0	0	-	-	-
小計(通常+ NTT		9,171,544	8,813,828	4.1	6,282,187	6,024,219	$\frac{4.3}{}$	<u>68.5</u>	68.3
うち公共投資重点		250,000	0		165,669	0	-	66.3	
$N T T \cdot A$	型	102,541	102,541	0.0	94,974	95,784	△ 0.8	92.6	93.4
NTT 事業償;		706,139	2,264,065	$\triangle 68.8$	661,653	1,542,080	△57.1	93.7	68.1
一般公共事業記		9,980,224	11,180,434	$\triangle 10.7$	7,038,814	7,662,083	△ 8.1	70.5	68.5
災 害 復 旧	等	68,215	68,215	0.0	48,854	48,854	0.0	71.6	71.6
公共事業関係計		10,048,439	11,248,649	$\triangle 10.7$	7,087,668	7,710,937	△ 8.1	70.5	68.5
一般公共/総額((b/a)	14.1	15.3		98.0	98.2			
公共事業/総額((c/a)	14.2	15.4		98.7	98.8			
公 債 発 行 額	(d)	12,598,000	13,643,000	△ 7.7					
うち財政法公任	貴金	9,746,900	10,509,200	\triangle 7.3					
特例法公价	責金	2,851,100	3,133,800	$\triangle 9.0$					
公債依存度(17.7	18.7	_ :10					
うち財政法公任		13.7	14.4				1		
特例法公债	責金	4.0	4.3						
財 政 投 融	資	48,190,100	47,858,200	0.7	15,110,100	13,937,100	8.4	31.4	29.1

⁽注)「産投特会へ繰入等」において、「事業分」には、「日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法」(昭和62年法律第86号)(以下「社会資本整備特別措置法」という。)に基づき平成3年度まで賃付けを受けて実施されていた公共的建設事業のうち、当面、当該株式の売払収入以外の財源をもって行うこととした金額(平成6年度1,127,459百万円、平成7年度1,127,459百万円)を含んでいる。

金額(平成 6 年度1,127,459百万円、平成 7 年度1,127,459百万円)を含んでいる。 また、「償還分」は「社会資本整備特別措置法」に基づく公共的建設事業に係る貸付金等の繰上償還時に負担、補助又は貸し付けることとした金額である。

道路関係予算

五

1 道路関係予算案の概

平

成

七年度は、

本格的な高齢化社会の到来する

る 域づくりのための 線道路網の計画的 とそれに伴う電線類の地中化のほ 国的な交流ネットワークの形成のための高規格幹 二一世紀に向け特に重点化を図る事業として、 地域高規格道路の整備を推進す な整備、 情報ハ イウェイの整備 活力ある地 全

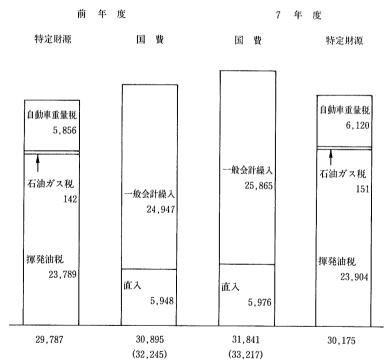
整備を推進する。 身近な生活基盤整備のほか、 齢者・障害者等に配慮した幅の広い歩道の整備等 立体交差化等による交通渋滞の解消、 住宅宅地関連道路の 高

道路、 路整備財源を確保することが重要である。 ンスよく おらに、 有料道路及び地方単独事業をそれぞれ かつ、 道路整備五箇年計画に基づい 計画的に推進するためには、 て、 ラ 道 般

図 1 道路整備特別会計国費

このため、受益者負担・損傷者負担の考え方に

(単位:億円)



〈注〉1. () 書きは、NTT-A 及び貸付金償還金等を含む額である。 2. 一般会計繰入額には、旧 NTT-B 型 7年度2,981億円、前年度2,981億円を含む。

財源の確保と併せて一般財源を投入する。

防災など多様な機能を持つ空間であり、

以上の基本方針に基づき、

平成七年度の道路関

容

の全額を道路の整備に充てる。

また、道路は歩行

自転車の利用や電気・ガスなど公益施設の収

ス税収の二分の一、自動車重量税収の国分の八割

基づく道路特定財源

(揮発油税収の全額、

石油ガ

表 5 道路整備予算総括表

(単位:百万円)

		<u> (1)</u>		rte (D)	Arte attende	A \ /(T)\	
区分	7 年	度 (A)	前年	度 (B)	倍 率(備考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	-
	<4,936,807>	<2,924,797>	⟨4,833,216⟩	⟨2,853,217⟩	⟨1.02⟩	⟨1.03⟩	(注)1.上段〈〉道路関係予算には、住宅宅地関連幹線道路整
一 般 道 路	4,931,848	2,922,297	4,833,216	2,853,217	1.02	1.02	備事業(一般会計)を含む。
一 般 国 道	1,973,132	1,277,158	1,907,368	1,232,122	1.03	1.04	2.一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)
直轄	1,427,957	984,085	1,368,041	941,503	1.04	1.05	及び(電線共同溝整備事業)を含む。また、電線共同溝
	<549,798>	⟨295,405⟩	<539,327>	<290,619>	<1.02>	<1.02>	の事業費には、新設、改築に伴って整備される電線共同
補助	545,175	293,073	539,327	290,619	1.01	1.01	溝の事業費、国費相当分を含む。
地 方 道	1,169,921	629,263	1,149,642	618,300	1.02	1.02	3.一般道路の各区分の計数には、旧NTT-B型事業、事
街 路	1,194,964	621,491	1,178,707	613,731	1.01	1.01	業費569,205百万円(前年度566,846百万円)、国費298,0
	<862,570>	<448,339>	<851,611>	<442,857>	<1.01>	<1.01>	66百万円(前年度298,066百万円)を含む。
街 路	862,234	448,171	851,611	442,857	1.01	1.01	4.住宅宅地関連には、住宅宅地関連公共施設整備促進事業
区 画 整 理	279,210	145,902	274,265	143,745	1.02	1.02	のみを計上した。
再 開 発	53,520	27,418	52,831	27,129	1.01	1.01	5.有料道路の各区分の計数には、(NTT-A 型事業) を
交 通 安 全	389,547	212,516	376,743	206,350	1.03	1.03	含む。
雪寒	128,330	82,784	125,944	81,170	1.02	1.02	6.道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社へ
調査	13,691	10,649	21,103	13,893	0.65	0.77	の融資予定額7年度57,800百万円、前年度48,800百万円
機械	21,475	14,611	20,999	14,280	1.02	1.02	を含む。
補助率差額等	-	53,225	_	46,771		1.14	7.地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対
住宅宅地関連	39,888	20,000	51,810	26,000	0.77	0.77	する有料道路融資等である。
沿道整備融資	900	600	900	600	1.00	1.00	8. 高規格幹線道路の計数は各区分の再掲である。
(緊急地方道路整備事業)	(1,138,440)	(597,600)	(1,132,565)	(594,800)	(1.01)	(1.00)	9. 高規格幹線道路の一般国道は、一般道路の一般国道、日
(電線共同溝整備事業)	(84,122)	(46,977)	(29,470)	(17,697)	(2.85)	(2.65)	本道路公団及び地方道路公社の一般有料道路の高規格幹
有 料 道 路	3,417,000	399,362	3,652,186	371,248	0.94	1.08	線道路分である。
日本道路公団	1,886,158	171,255	2,032,675	150,075	0.93	1.14	10. 高規格幹線道路の調査は、一般国道の調査の高規格幹
首都高速道路公団	453,538	34,377	567,349	40,406	0.80	0.85	線道路分である。
阪神高速道路公団	299,206	9,850	297,143	6,550	1.01	1.50	11.街並み・まちづくり総合支援事業については、建設省
本州四国連絡橋公団	253,487	34,766	239,293	33,048	1.06	1.05	全体分を計上している。
東京湾横断道路株式会社	217,938	0	218,191	0	1.00	_	
地方道路公社等	266,473	100,114	249,335	92,669	1.07	1.08	
(NTT-A 型 事 業)	(203,385)	(89,257)	(213,818)	(90,535)	(0.95)	(0.99)	
道路開発資金	98,000	49,000	97,000	48,500	1.01	1.01	
〈道路関係予算〉	<8,353,807>	<3,324,159>	⟨8,485,402⟩	<3,224,465>	<0.98>	<1.03>	
道路整備特別会計	8,348,848	3,321,659	8,485,402	3,224,465	0.98	1.03	
街並み・まちづくり	30,889	10,396	25,234	8,515	1.22	1.22	
総合支援事業	30,889	10,396	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	,	1.22		
高規格幹線道路	2,519,554	592,478	2,615,424	535,778	0.96	1.11	
高速自動車国道	1,541,553	170,955	1,710,181	149,775	0.90	1.14	
本州四国連絡道路	253,487	34,766	239,293	33,048	1.06	1.05	
一 般 国 道	722,428	384,671	663,864	350,869	1.09	1.10	
調	2 086	2 086	2 086	2 086	1 00	1 00 t	

た (図1)。 前年度一・〇四倍の二兆五、八六五億円を確保し 整備特別会計へ繰入れられる国費)について、 係予算案は、一般会計計上分(一般会計から道路 対

六億円 プ事業分を加えた道路整備特別会計国費としては、 年度を下回ったことによるものである。 伸びなかった結果、直入額の伸びをほとんど確保 揮発油税収がマイナスの決算調整金の発生により 対前年度一・〇三倍の三兆三、二一七億円を確保 道路開発資金貸付金償還金等及びNTT-Aタイ できなかったこと及びNTT-Aタイプ事業が前 ベースの伸率より下回っているのは、主として、 した (表 5)。特別会計ベースの伸率が一般会計 また、揮発油税収の直入分について、 (対前年度一・○○倍)を確保し、 Ŧį. これに 九七

れは、 く — 創設が認められ、 て、 することとしたものである。 備が推進されるのに対し、 施設整備促進事業(いわゆる住宅関公)により整 アクセス道路については従来の住宅宅地関連公共 いる状況にかんがみ、 また、平成七年度から新たに道路関係予算とし 般国道等の幹線道路の整備は相対的に遅 住宅宅地開発に関連する道路のうち、 般会計に住宅宅地関連幹線道路整備事業の 国費二五億円が計上された。 別枠予算により整備を推進 アクセス道路の取り付 一次 元れて ے

これを加えた道路関係国費は三兆三、二四三 一億

円となる。

いては、三兆七四億円 確保した。 有料道路事業の財源となる財政投融資資金につ (対前年度○・八八倍) を

着手が遅れたことなどによるものである。 びが前年度を下回ったのは、高速道路料金改定手 前年度〇・九四倍)となった。有料道路事業の伸 対前年度〇・九八倍の八兆三、 続きの遅れにより新規施行命令区間の本格的事業 〇二倍)、有料道路事業三兆四、 般道路事業四兆九、三一八億円(対前年度一・ 四八八億円、 一七〇億円(対 うち

[2]道路整備予算のポイント

1 国土の交流基盤の整備推進

(1)

高規格幹線道路網の整備

頭の完成を目標に積極的に整備を進める。 るため、高規格幹線道路網について、二一世紀初 このうち、高速自動車国道については、 国土の骨格として交流ネットワークの充実を図 事業総

進する。 (重点事項

もとで、

採算性を確保しつつ、

重点的に整備を推 適正な料金水準の

もに、

公的助成の拡充を行い、

点検に基づき、経営の一層の合理化に努めるとと

平成七年度供用予定延長 三八㎞ (関越道等

リア

(PA) とその周辺地区を、

地域の特色を活

の拡幅含む

路で連絡 九州縦貫道全通により青森から鹿児島が高速道

公的助成の拡充

(2)地域高規格道路の整備

これにより、道路整備特別会計全体の事業費は、

ビスを提供できる道路として整備する。 用道路またはこれと同程度の機能を有し、 の道路である地域高規格道路について、 域交通拠点や地域開発拠点等との連絡を図るため 等による地域集積圏間の交流、 勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連携の強化 全国的な高規格幹線道路網と一体となって、 空港・港湾等の広 自動車専 高いサー 通

ち計画路線一三八路線 (約五、三二○km) (重点事項 平成六年一二月に候補路線二四五路線、 を指定。 そのう

地域高規格道路の本格的な整備の推進

事業費一 四 兀

一三億円

(3) 地 域連携の推進

プロジェクト総合支援事業」を創設する。 連携の計画策定、策定された計画に沿ったソフト・ ため、新たな地域連携を目指す組織づくり、 を活かした新たな地域間の交流・連携を推進する ード両面からの支援を総合的に行う「地域連携 歷史、文化、 サービスエリア (SA)、パーキングエ 自然、 産業等の様々な面での特色 地

10

Aを活用した地域拠点整備事業」を創設する。整備し、新たな地域拠点の形成を図る「SA・Pかしつつ人の出入りを確保して一体的・計画的に

(重点事項)

規)・地域連携プロジェクト総合支援事業の創設(新

・SA・PAを活用した地域拠点整備事業の創設

2 活力ある地域づくりを支援

(1) 魅力ある都市の形成

備事業を一体的かつ総合的に行い、市民の利便性備事業を一体的かつ総合的に行い、市民の利便性地下駐車場等の整備、電線類の地中化等や面的整地下駐車場等の整備、電線類の地中化等や面的整地下駐車場等の整備、電線類の地中化等や面的整地下駐車場等の整備、電線類の地中化等や面的整地下駐車場等の整備や連続立体交差事業を推進する

(重点事項)

都市ターミナル・リフレッシュ事業の推進

(2) 強い地方圏の形成

の実現等に資する道路整備を推進するとともに、流促進、拠点となる都市等の整備、地域振興施策れあいトンネル・橋梁整備事業」など地域間の交活力ある地域づくりを支援するため、「交流ふ

る。 快適な生活環境を創造するための道路整備を進め

(重点事項

交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業の推進

事業費四九○億円

(伸率一・二二)

る。

③ 農山村地域のための道路整備の推進

を重点的に実施する。等とアクセス条件を改善する道路整備、農業支援のための道路整備を改善する道路整備、生活環境を改善する道路整備、生活環境を改善する道路整備、生活環境を改善する道路整備、農工がある。

(4) くらしのみちづくりの推進

設する。 設する。 では、電線類の地中化、駐車場整備等)を面的に一 の市街地の景観対策等と一体となって行う各種の の市街地の景観対策等と一体となって行う各種の 道路事業(道路拡幅、歩道設置、コミユニティ道 道路事業(道路拡幅、歩道設置、コミユニティ道 道路事業(道路拡幅、歩道設置、コミユニティ道 道路事業(道路拡幅、歩道設置、コミユニティ道 の市街地の景観対策等と一体となって行う各種の の市街地の景観対策等と一体となって行う格域の の市街地の景観対策等と一体となって行う格域の の市街地の景観対策等と一体となって行う格域の の市街地の景観対策等と一体となって行りを のったが、 の

香りの高い美しいみちづくりを進める。 また、沿道と連携し、「歴史国道」等の文化の

(重点事項)

くらしのみちづくり事業の創設(新規)

(5)

住宅宅地対策の推進

事業費八○億円

住宅宅地開発に関連する幹線道路の整備を推進す宅宅地供給を推進するとともに、アクセス道路や区画整理事業等により基盤整備の整った良好な住大都市等の住宅宅地供給を支援するため、土地

(重点事項)

·住宅宅地関連道路整備事業

事業費五、八九八億円(伸率一・〇八)

事業費五○億円住宅宅地関連幹線道路整備事業の創設(新規)

新たなニーズをはじめとする緊急課題への対

3

応

(1) 情報ハイウェイの整備

制度の整備を図る。 備を行う事業を創設するともに、併せて必要な法 を収容する「電線共同溝(C・C・BOX)の整 を収容する「電線共同溝(C・C・BOX)の整 のを 高度情報化社会の早期実現と電線類の地中化を

(重点事項)

・電線共同溝整備事業の創設及び事業の推進

次世代道路交通システム(ARTS)の整備

事業費八四

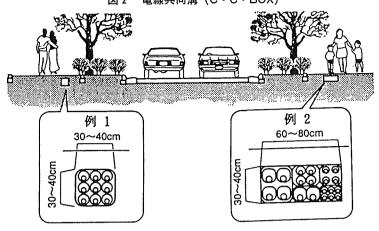
一億円

(伸率二・八五)

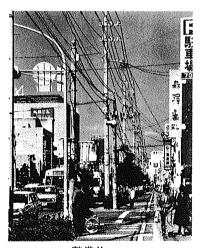
(2)

などをリアルタイムで提供する道路交通情報通信世代道路交通システムの構築に向けて、渋滞情報人と車と道路とを情報通信により一体化する次

電線共同溝(C・C・BOX) 図 2



電線類の地中化の事例(大分市)



整備前



整備後

るため、

道路対策と沿道整備を一体的・計画的に推進す

沿道環境整備基本方針を策定し、

関係機

関の連携を強化するとともに、 並み・まちづくり総合支援事業を実施する。 て遮音効果を有する建築物への助成を拡充すると さわしい土地利用を実現するため、 道整備計画を策定する。また、幹線道路沿道にふ 公共施設の整備を総合的に推進する。 沿道整備に関連する道路、 背後地を含めて沿 公園、 後背地に対

おらに、

街

河川等の

(重点事項)

沿道環境整備整備の拡充

緑の創造・リサイクル

等の維持作業において剪定された枝葉等を、 緑化を推進する。特に平成七年度は、 形成を図るため、 を緑化する「木の香る道づくり事業」を創設する。 する樹種の苗、 自然環境と調和し、 また、資源の有効活用を図る観点から、 間伐材、 地域特性に応じた多様な道 地域の個性ある道路空間 風倒木等を活用して法面 地域に自生 街路樹 の

研究開発を進める。 システム(VICS)の整備を推進するとともに、 、ンストップ自動料金収受システムなどについて

(重点事項)

道路交通情報通信システム

VICS)

都市圏で本格サービス開始

良好な沿道環境の創造

12 道行セ 95.2

のリサイクル事業」を創設する。や河川と連携し、有機肥料として再利用する「緑

(重点事項

- じた多様な道路の緑化を推進(新規)・木の香る道づくり事業を創設し、地域特性に応
- をモデル的に設置(新規)緑のリサイクル事業を創設し、コンポスト施設

(5) 渋滞の解消

時差出勤等の総合的な施策の試行を支援する。おいて、企業シャトルバス、パークアンドライド、経合法帯対策支援モデル事業実施都市一○都市に総合法帯対策支援モデル事業実施都市一○都市に通需要マネジメント施策を本格的に導入するため、通需要マネジメント施策を本格的に導入するため、通需要マネジメント施策を本格的に導入するため、通常要マネジメント施策を本格的に導入するだめ、通常を出勤等の総合的な施策の試行を支援する。

・立体交差化による渋滞対策の推進

(重点事項)

事業費一〇、〇五二億円(伸率一・〇七)

(6) 高齢者等にやさしい安全な道づくり

高齢者、障害者の利用に配慮し、病院、福祉施設、ともに、交通安全施設等の整備を推進する。特に、用道路やバイパス・環状道路の整備を推進すると安全かつ円滑な交通を確保するため、自動車専

(重点事項

設整備)の実施区域等を拡大し、その整備を推進安全性を向上させるため、雪寒道路事業(消雪施お利用しやすい道路空間の整備を推進する。者が利用しやすい道路空間の整備を推進する。

(重点事項)

する。

- 事業費七、○○二億円(伸率一・○七)幅の広い歩道(幅員概ね三m以上)の整備
- 拡大雪寒道路事業(消雪施設整備)の実施区域等の

4 計画的・重点的な事業の実施

(1) 計画的・重点的な補助事業の執行

(2) 有料道路制度の活用による道路整備の推進農道等各種道路の計画段階からの調整を充実する。計画的・重点的に推進する。また、これを拡充し、基づき、国としての観点から支援が必要な事業を基づき、国としての観点から支援が必要な事業を

着実に推進するため、公的助成の拡充等を図る。念頭においた経営の合理化に努めるとともに、適路整備にあたっては、より徹底したコスト意識を路整備にあたっては、より徹底したコスト意識を

- 成の拡充・高速自動車国道に対する出資金増による公的助
- に対する出資率の引き上げ(新規)・都市高速道路(首都高速道路・阪神高速道路)
- ・邪市高速道各(盲邪高速道各・反申高速道各)げ(新規)・本州四国連絡道路に対する資金コストの引き下
- における関連街路分担金の負担割合の見直し都市高速道路(首都高速道路・阪神高速道路)



物集/平成七年度道路関係予算

国道関係予算の概要

建設省道路局国道第一 同 国道第二課建設専門官 課建設専門官 森永 奥平 教夫 聖

はじめに

成四年政令第一〇四号)により一〇二路線約六、 の路線を指定する政令の一部を改正する政令 るものである。 機能し、地方にあっては地域間の円滑な交通を支 体となって全国的な高規格幹線道路網を形成しつ る。これら一般国道は、高速自動車国道などと一 長約五三、○○○㎞のネットワークを構成してい ○○○㎞が新たに加わり、現在四五九路線、 えるなど極めて広範多岐にわたる使命を担ってい つ、都市においては都市活動の基幹的施設として 般国道は、 平成五年四月一日施行の一般国道 実延 宷

の全延長の約三〇%を占めるにすぎないが、 般国道の延長は、 都道府県道以上の一般道路 全国

> 改良済み区間(四六、○八二㎞)であっても交通 達している。 がスムーズに通行していない区間(混雑度一・○ 在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、 とはいいがたい。たとえば、平成五年四月一日現 通センサスによる)を分担している。このような の自動車走行台㎞の約五〇%(平成二年度道路交 以上の区間)が一五、八四二㎞(三四・四%)に 一三七㎞(九・六%)しかない現状にある。また、 般国道の重要性にも拘わらず、その整備は十分

の整備を推進することを基本方針とし、特に、活 にあたっては、平成五年度を初年度とする第11次 化社会の到来する二一世紀に向けた社会生活基盤 道路整備五箇年計画の三年目として本格的な高齢 平成七年度はこのような現状に鑑み、事業実施

溝

備を推進するほか、県際・峠越えにおける交通不 指定された一般国道の自動車専用道路の整備を重 力ある地域づくりを図るため、 ついて述べる し、表1及び表2に示す事業規模を計上している。 環境施設帯や遮音壁の設置、道路の緑化、電線共同 ゆとりとうるおいのある社会空間の創造のため さらに沿道の環境の改善、良好な生活環境の形成 能区間等の解消等に重点をおいて整備をすすめる。 しい区間においてバイパス・拡幅による多車線整 トワークの充実・強化を図るため、交通混雑の著 路、高規格幹線道路網と一体的に機能する国道ネッ 点的にすすめる。また、大都市圏における環状道 以下に平成七年度の一般国道関係予算の概要に (C・C・BOX)の整備等を推進することと 高規格幹線道路に

表 1 平成 7 年度一般国道(直轄)決定

(単位:百万円)

		社 設 省		北 海 道			ýī	中 縄		合 計		
	6 年 度 当 初	7 年 度 当 初	対前年 度 比	6 年 度 当 初	7 年 度 当 初	対前年 度 比	6 年 度 当 初	7 年 度 当 初	対前年 度 比	6 年 度 当 初	7 年 度 当 初	対前年 度 比
改築	857,517	881,814	1.03	155,426	160,667	1.03	29,470	31,719	1.08	1,042,413	1,074,200	1.03
共同溝	36,140	43,265	1.20							36,140	43,265	1.20
電線共同溝		9,680			402			330			10,412	
維持 (内潰れ地)	115,554	119,514	1.03	39,000	39,732	1.02	3,324 1,270	2,564 370	0.77 0.29	157,878 1,270	161,810 370	1.02 0.29
修繕	104,500	110,280	1.06	25,190	26,070	1.03	1,920	1,920	1.00	131,610	138,270	1.05
小計	1,113,711	1,164,553	1.05	219,616	226,871	1.03	34,714	36,533	1.05	1,368,041	1,427,957	1.04
雪寒	10,460	10,802	1.03	13,400	13,840	1.03				23,860	24,642	1.03
交通安全	95,393	102,999	1.08	16,645	16,985	1.02	2,380	2,480	1.04	114,418	122,464	1.07
合計	1,219,564	1,278,354	1.05	249,661	257,696	1.03	37,094	39,013	1.05	1,506,319	1,575,063	1.05

表 2 平成 7 年度一般国道(補助)決定

(単位:百万円)

	廷	建 設 省		Ŕ	É A		γ̈́	中 縄		合 計			
	6 年 度 当 初	7 年 度 当 初	対前年 度 比	6 年 度 当 初	7 年 度 当 初	対前年 度 比	6 年 度 当 初	7 年 度 当 初	対前年 度 比	6 年 度 当 初	7 年 度 当 初	対前年度 比	
改築	410,991	(420,481) 415,858	(1.02) 1.01	7,274	7,579	1.04	4,050	4,370	1.08	422,315	(432,430) 427,807	(1.02) 1.01	
共同溝	430	200	0.47							430	200	0.47	
電線共同溝		2,072					.,				2,072		
特殊改良	58,754	61,034	1.04	2,552	2,646	1.04	50	100	2.00	61,356	63,780	1.04	
補修	53,590	49,756	0.93	466	420	0.90	170	140	0.82	54,226	50,316	0.93	
維持							1,000	1,000	1.00	1,000	1,000	1.00	
小計	523,765	(533,543) 528,920	(1.02) 1.01	10,292	10,645	1.03	5,270	5,610	1.06	539,327	(549,798) 545,175	(1.02) 1.01	
雪寒	22,717	23,152	1.02							22,717	23,152	1.02	
交通安全	45,942	52,198	1.14	104	-		820	760	0.93	46,866	52,958	1.13	
合計	592,424	(608,893) 604,270	(1.03) 1.02	10,396	10,645	1.02	6,090	6,370	1.05	608,910	(625,908) 621,285	(1.03) 1.02	

注:上段()には、住宅宅地関連 幹線道路整備事業(一般会計) を含む。

高規格幹線道路の整備

世紀の地域づくりを進めてい

くためには、

中心的課題として取り組んで行く。 であると考えられることから、 高規格幹線道路網約 |速さ」「時間の正確さ」 四 ٤ ○○○㎞の整備が重要 「安全性」 今後 の道路 に優れ 武政策の た

に首都 含み) $\stackrel{-}{=}$ 海環状自動車道 0 状自動車道、 1= 玉 格 事業に着手 着手している首都圏中央連絡自動車道 |連絡道路除き) 幹線道路は の区間について事業を継続実施するほか、 一四億円 般 対前年度比一・〇九倍を計上し、 圈中央連絡自動車道 国 道 の (一般有料含み、 京奈和自動車道等の路線一、 自 (表3)をする予定である。 総延長で約二、三〇〇㎞ 動車専用道路として整備する (瀬戸~土岐) であり、 平成七年度予算は、 (愛川~八王子)、 NTT・A型事業費 等一〇〇㎞ 既に事業 (本州四 五. 〇 一 東海環 の 新た 区間 高 ţ 東 規

h

備を促進し、 る東京外かく環状道路、 て既に事業に着手している自動車専 また、 さらに、 高速自動車国道に並行する一 高規格幹線道路 当面その活用 名古屋環状 を図る。 の事業と密 一号線等の事 ;用道路 般国道に 接に関連 の整 お

般道路の整備

業について継続実施する。

平成1年度一般国道の自動車専用道路新規要求箇所一覧

簡所名

あつがれずない。 厚賀静内道路 めでうないでき 中札内大樹道路 はのマグダウ 八戸南道路

あかり はちおうじ 愛川~八王子

在人間道路

かまりは路

せんだいくまのじょう 川内隈之城道路

all:

女 と 瀬戸~ としま 延長(km)

15

22

9

15

10

11

8

10

100

事業主体

直轄

直轄

直轄

直轄

直轄

直轄

直轄

直轄

県 名

北海道

北海道

神奈川 東 京

岡知 静愛

青 森

愛岐 知阜

佐 賀

鹿児島

国道名

235

236

45

468

474

475

497

3

おり、 努めていく。 七九六億円 高規格幹線道路を除く一 これにより (対前年度比 分計画的 般国道改築予算は、 効率的な事業の執行に 〇〇倍) を計上して 九

代行 路 な 大規模二次改築事業として、 次改築事業として 平成七年度の主な新規事業は、 福島 一八九号 広島二号安芸 直 甲子道 轄 権 限

表 3

名

带広広尾自動車道

八戸久慈自動車道

三遠南信自動車道

東海環状自動車道

南九州西回り自動車道

西九州自動車道

首都圈中央連絡自動車道

日高自動車道

称

1 ۱٩ スに着手する。

一次改築

1

備を進めている。 以外の区間につい 周辺農山漁村との一体化、 権限代行区間については直轄事業により、 て大きな役割を有する事業であり、 地 、隘区間の解消 般 域交流の拡大、 国道の一 次改築は、 ては 冬期交通の確保を図ることに 地域開 補助事業によりそれぞれ 過疎対策の推進等に 交通不能区間 発の促進、 指定区 地方都 及び 間及 |幅員 Z 芾

高知四三九号、 について事業を継続実施する。 着手する。 実施し、 埼 (沼前道路)、 (寒風山道路) 玉 直 岩手三四〇号、 |轄事業にお 四 新たに福島二八九号の甲子道路の事業を また、 二三六号 宮崎二六五号等の整備を促進する (雁坂道路)、 等 いては権限代行区 指定区間 静岡三六二号、 二三路線について事業を継 (上杵臼道路) 高知 では北海道二二九号 補 :助事業にお 間として山 奈良一六八号、 愛媛 等の路域 一九 四 梨 続

二次改築

2

幅 交差点の立体化 の広い歩道等の整備 おけるバイパス・環状道路の整備 般国道の二次改築は、 交通安全対策の推進を図 良好な生活環境の保全 交通混雑の著し 現道の拡 るため

形成を図るための道路の緑化等を推進する。

(1) バイパス・環状道路の整備

(2) 渋滞対策の拡充

都市内の幹線道路網は、都市の諸活動を支えるところである。しかしながら、道路交通需要の大きな伸びにより、道路交通渋滞の状況は悪化してきな伸びにより、道路交通渋滞の状況は悪化しており、渋滞による時間損失は莫大なものとなっており、渋滞による時間損失は莫大なものとなっており、渋滞による時間損失は莫大なものとなっており、渋滞による時間損失は莫大なものとなっており、洗滞による時間損失は莫大なものとなっている。

促進を図ることとしている。 導入する役割を持つバイパス、環状道路の重点的交差事業等、及び都市に発生集中する交通を分散うム」に基づき、幹線道路相互の連結部等の立体ラム」に基づき、幹線道路相互の連結部等の立体

(3) 交通安全に寄与する整備

等の整備を推進する。業により現道拡幅、バイパス等の整備に伴う歩道等整備事業との適切な役割分担のもとに、改築事交通安全の向上を図るために特定交通安全施設

(4) 防災・震災対策

第事業を実施する。 等の危険箇所のうち特に緊急を要するものについ 等の危険箇所のうち特に緊急を要するものについ て、法面防護工(植生、コンクリート吹付、ブロッ ク張り)、落石防護工(横工、網工、落石覆工) ク張り)、落石防護工(横工と火でで、法面崩壊、洗掘 等を施すとともに、必要に応じて線形改良等の改 等を施すとともに、必要に応じて線形改良等の改 等を施すとともに、必要に応じて線形改良等の改 等を施すとともに、必要に応じて線形改良等の改 等を施すとともに、必要に応じて線形改良等の改

さらに、豪雨・豪雪等の異常気象による長期に性向上のための事業を実施する。地震による被災の危険性のある構造物のうち緊急地震による被災の危険性のある構造物のうち緊急

わたる交通途絶を防止し民生の安定を図るため、

る現道拡幅事業を実施していく。防災対策・雪崩対策及び冬期除雪の効率化に資す

(5) 沿道環境対策

自動車交通の集中やそれに伴う渋滞のため、騒音・大気汚染は依然として厳しい状況にある。良好な沿道環境を形成するため、既設及び新設の道路について、必要に応じ環境施設帯や遮音壁の設路について、必要に応じ環境施設帯や遮音壁の設路について、必要に応じ環境施設帯や遮音壁の設路について、必要に応じ環境施設帯や遮音壁の設路について、必要に応じる。

(6) 新交通システム

テムの建設を推進する。して、道路交通の補完的役割を果たす新交通シスとで、道路交通の円滑を図るため、道路の空間を利用

(7) その他

改良などの事業の推進を図る。
耐荷力の不足している老朽橋の架替、踏切道の

二 住宅宅地関連幹線道路整備事業

住宅宅地開発に追いつかず混雑が発生している場ついても整備の促進に努めているところであるが、アクセス道路の取り付く一般国道等の幹線道路にアクセス道路の取り付く一般国道等の幹線道路に落めた。一方、算により整備を推進してきたところである。一方、算により整備を推進してきたところである。一方、第によりを開発に関連する道路のうち、団地内道住宅宅地開発に関連する道路のうち、団地内道

合も少なくない。

のアクセス道路が取り付く補助国道を対象とする 滑な交通を確保するため、 を創設し、 住宅宅地関連幹線道路整備事業 そこで、 住宅宅地開発に関連する幹線道路の円 別枠の予算により整備の促進を図る。 住宅宅地開発地域から (幹線関公事業)

四 共同溝

路交通に著しい支障を与えている。このような掘 管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道 ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共公益 約三三〇㎞に達する見込みである。 め 用 0 b 施設が多数埋設されており、これらのケーブル・ てきており、平成六年度末までの整備延長は 「の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進 確保を図るとともに、 返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通 大都市及びその周辺の道路には、 道路地下空間の効率的利 電話・電気・

者分の事業費として四三五億円 二四路線七五ケ所で整備を推進し、さらに約一八 熊本の各都市及びこれらに隣接する地域において、 名古屋・京都・大阪・神戸・岡山・広島・ km の延伸を図る予定である。 平成七年度は、仙台・東京・川崎・横浜・ このため、 (対前年度比一・ 道路管理 福岡 静岡

五 電線共同溝(C·C·BOX)

極的に推進するとともに、高度情報社会の早期実 都市景観の向上等の観点から電線類の地中化を積 含む)をもって新たに平成七年度から推進する。 改築事業に伴って整備する事業費は改築事業費に イバー、電力線等を収容する空間「電線共同溝 現に寄与するため、道路の地下を活用して光ファ (C・C・BOX)」の整備を一二五億円 (この他) 安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防 芷

六 維持修繕

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

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

が、 正などにより、 一五一路線、 成七年度は、 全国で国が直轄管理する指定区間 バ 一九 イパスの完成に伴う延長の補 七七五㎞になる。 この指

九倍)を計上している

する。 ため、 ては、 理、 平成二年度防災点検に基づく災害防除事業を実施 梁の補修・補強を主とする橋梁補修事業、 に基づく震災対策及び車両の大型化に対応した橋 については、舗装補修事業、 未買収道路用地の処理を特例として計上し、 上している。このうち維持については、 き緊急性の高い箇所から早期に事業を進めていく。 震災対策事業については、 道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図る 化に対応した橋梁の補修・補強等を行う。 トンネル、側溝等の修繕のほか、特に車両の大型 を別途計上している。修繕については路面、歩道、 縄県の未買収道路用地の処理を行うため約四億円 通安全施設の維持、 定区間にかかる維持修繕費は、二、 れる維持及び補修の事業費として五〇三億円を計 (沖縄県の未買収道路用地費を除く) ・〇四倍を計上しており、 指定区間外については、 巡回等の経常的作業を行っていく。 防災対策事業については平成二年度点検に 路面、 路肩・ 路側部、 補修等のほか、 平成三年度点検に基づ 補助事業として実施さ 平成三年度震災点検 このうち維持につ 橋梁等構造物及び交 清掃・緑地管 対前年度比 九九七億円 沖縄県の また、 また、 並びに 沖

七 寒

第10次雪寒五箇年計画 (日五~日九) に基づき、

整備を行う。 的として、 通 雪寒地域における冬期間の安全かつ円滑な道路交 〇三倍) を確保し、 平成七年度は四七八億円 をもって除雪・防雪・凍雪害防止の 地域住民の生活安定を図ることを目 (対前年度比

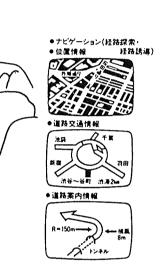
流雪溝等の整備を促進する 整備を図ることとし、凍雪害防止事業については なだれ防止柵、 このうち、防雪事業についてはスノーシェッド 消雪パイプ、 チェーン着脱場等の

交通安全

する。 進する。 ほか、 るとともに、 S(道路交通情報システム)(図1)の整備を進める。 道路標識及び道路情報提供装置の整備を推進する 施設を整備する。二種事業については、道路照明 齢者や障害者の利用に配慮した昇降機付立体横断 並びに交差点改良を重点的に推進するとともに高 事業五箇年計画の最終年度として、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。 このため一、 平成七年度は、第5次特定交通安全施設等整備 を計上し、 般道路の休憩施設 都市内の自動車駐車場についても整備を促 また、 個性豊かな地域づくりを支援するた 新たな情報提供方式としてVIC 疲労運転による交通事故を防止す 一種事業については歩道等の整備 七五四億円 「道の駅」の整備を推進 (対前年度比 一・〇九

道路管理者等 (情報の収集・処理・提供)・

道路交通情報等の提供)



VICSのイメージ 図 1

ど緊急に整備しなければならない多くの箇所を残 ともに、 通混雑の緩和、 補助事業として鋭意一般国道の整備を進めてきた しており、 ところであるが、 このため、 建設省においては、 必要な予算の確保に今後とも努めていき 整備の要望も極めて大きい。 一層効率的な整備の推進に努めると 交通不能区間や危険箇所の解消 高規格幹線道路の早期整備、 従来より国の直轄事業及び

。 特島/平成七年 国館 田園 配子 寛

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 森 昌文

概要

決定された。 ○六二億円 (うち、社会資本整備事業費六二億円) の建設費をはじめ、維持改良費、調査費、建設利の建設費をはじめ、維持改良費、調査費、建設利の建設費をはじめ、維持改良費、調査費、建設利

れた。年度比一五%の伸び)の公的助成の拡充が決定さ年度比一五%の伸び)の公的助成の拡充が決定さ着実な整備を推進するため一、六七七億円(対前準のもと採算性を確保しつつ、高速自動車国道の一方、国の助成措置については、適正な料金水

めとして、縁故債一、一二六億円、外債七四八億七億円で全体資金の約四割を占めているのをはじ資金計画としては、財政投融資が一兆五、三八

二 建設費

川内間、東北横断自動車道・安田〜新潟中央間の〇六二億円で、このうち、開発インターチェンジをNTT-A型事業として整備するため六二億円で五二・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。平成六年度は、四国縦貫自動車道建設費は、一兆一、平成七年度の高速自動車国道建設費は、一兆一、

である。
である。

本格的な事業に着手したところである。

本格的な事業に着手したところであるが、さらに、第年として、東名・名神高速道路等の改築事業を積してきたところであるが、さらに、第年として、東名・名神高速道路等の改築事業を積して、東名・名神高速道路等の改築事業を積して、東名・名神高速道路等の改築事業を積

(法定予定路線一一、五二○㎞の約五一%)に達より、年度末における供用延長は約五、九三○㎞がの間二二・三㎞の六車線拡幅事業などを行い、あ新座間三・四㎞の六車線拡幅事業などを行い、あ新座間三・四㎞の六車線拡幅事業などを行い、あかせて二五四・○㎞の供用をはじめ八区間二一七・びの間二二・三㎞の供用をはじめ八区間二一七・

また、平成七年度においては、平成五年一一月する予定である。

平成 7 年度高速自動車国道供用予定区間

30 TM T	女同处自动手具	(E) (F/1) J.	VC 127 121
道路名	区	間	延長(km)
北海道横断自動車道	清 水~泊	也 田	50.3
東北横断自動車道	湯 田~村	黄 手	20.3
"	いわきJTC~郡	ВШЈТС	71.4
関越自動車道	佐 久~八	諸	10.8
n	須坂長野東~	野	11.5
四国縦貫自動車道	徳 島~藍	註 住	9.1
九州縦貫自動車道	人 吉~方	じびの	22.3
九州横断自動車道	玖 珠~海	易 布 院	21.8
小計			217.5
[拡幅]			
関越自動車道	大 泉~新	所座 TB	3.4
"	藤 岡~前	前 橋	13.4
"	長 野~彡	頁坂長野東	9.0
近畿自動車道	久 居~村	公 阪	10.7
小計			36.5
合 計			254.0
平成6年度末 供用婦	5長 (予定)	5,	712.1km
平成7年度末 供用如	延長 (予定)	5,	929.6km

インターチェンジ等の名称については、仮称である。

2. 拡幅延長は供用延長には含めない。

平成 7 年度高速自動車国道の予算内訳 表 2

(単位:百万円)

る等事業を推進する

協力を得られた区間から用地買収及び工事着手す

調査及び地元協議等を全面的に進め、

一部地元の 測量

さらに、新規施行命令区間においては、 工事展開の推進を図る。

いては、

工事着手するとともに、

既用地買収着手区間にお

により工事着手が不可能な区間を除き、全面的に

すべてにおいて用地買収を推進し、

文化財調査等

高速自動車国道においては、

供用延長が毎年二

〇三㎞)のうち用地買収未着手となっている区間 の新規施行命令区間以外の既事業化区間(六、七

	区			分		7 年度予算 (A)	6 年度認可 (B)	比較増減 (A – B)	(A)/ _(B)
事	建 (う	ち社会	設	供审数	費売り	1,106,200	1,274,960	△ 168,760	0.87
業	維調	持	改查	良良	費費	(6,200) 277,400 5,048	(6,960) 257,300 6,710	$(\triangle 760)$ $20,100$ $\triangle 1,662$	(0.89) 1.08 0.75
計	建小	設		利	息計	152,905 1,541,553	171,211 1,710,181	\triangle 1,662 \triangle 18,306 \triangle 168,628	0.75 0.89 0.90
画	業	務質	理	費	等	2,176,068	2,083,433	92,635	1.04
	合				計.	3,717,621	3,793,614	△ 75,993	0.98
資	政 社 :	府 出			等 し入	167,700 6,200	146,121 6,960	21,579 △ 760	1.15 0.89
金	財縁	投	う 故	資	金債	1,538,700 112,600	1,868,900 103,400	△ 330,200 9,200	0.82 1.09
計	外民	間	借	入	债 金	74,800 103,100	68,200 97,500	6,600 5,600	1.10 1.06
画	業	務	収	入	等	1,714,521	1,502,533	211,988	1.14
	合				計	3,717,621	3,793,614	△ 75,993	0.98

維持改良費

中で、 策等、 努めているところである。 増加していることや車両の大型化による老朽化対 高速道路をはじめとして、 ○○~三○○㎞程度延びており、また東名・名神 より一 維持管理関係費の所要額が増加する傾向の 層の経費節減と効率的な維持管理に 供用後の経過年数も年々

> め、平成五年度に策定した「渋滞対策プログラム」 し、さらに道路利用者へのサービス向上を図るた 基づき、総合的な交通安全対策を実施することと る交通安全対策に関する五箇年間の事業計画」 三年度を初年度とした「高速自動車国道等におけ に基づいた各種渋滞対策の実施や、 また、 近年の交通事故の発生状況に鑑み、 道路利用者へ 平成

渋滞や所要時間等の道路情報を的確かつ迅速に提

供する道路交通情報通信システム

(VICS) 等

の整備を重点的に行うこととしている。

七七四億円を計上しているところである。は、改良費、防災対策費及び維持管理費の合計二、これらを踏まえ、平成七年度の維持改良関係費

対策 及び「震災点検」(平成三年度) 異常気象時及び地震時における危険箇所の対策等 壁設置等の環境対策等を実施することとしている。 工事を計画的に推進する。 所の防災工事、 を行う。平成七年度は、「防災点検」(平成二年度) に対する補強、道路情報提供設備の拡充及び遮音 を実施する他、 防災対策費は、災害の予防のための法面の補強 改良費は、交通安全施設整備等の交通安全対策 舗装改良、 インターチェンジの改良等の渋滞 橋梁等の耐震性の向上を図る震災 「橋梁における荷重の二五トン化等 に基づき法面簡

ととしている。 を実施し、道路の機能を正常、良好に維持するこを実施し、道路の機能を正常、良好に維持するこ事故復旧工事、施設の保守・更新、小修繕工事等事故復旧工事、施設の保守・更新、小修繕工事等、

四調查費

解析等を行う経済調査、事業区域内の埋蔵文化財営計画や採算性確保等の検討及び交通量の集計・を策定するための技術調査、高速自動車国道の経予算内容は、測量・地質・設計調査等の事業計画予算内容は、測量・地質・設計調査等の事業計画

の発掘調査を行う特別調査等である。

五 おわりに

高速自動車国道事業の平成七年度政府予算案は、高速自動車国道事業の平成七年度政府予算案は、第11次道路整備五箇年計画事業費一兆五、四一六億円、政府出資金等国費の

含む各区間の事業を推進することとしている。高速自動車国道に対する国民の期待は大きく、高速自動車国道に対する国民の期待は大きく、高速自動車国道に対する国民の期待は大きく、高速自動車国道に対する国民の期待は大きく、高速自動車国道に対する国民の期待は大きく、

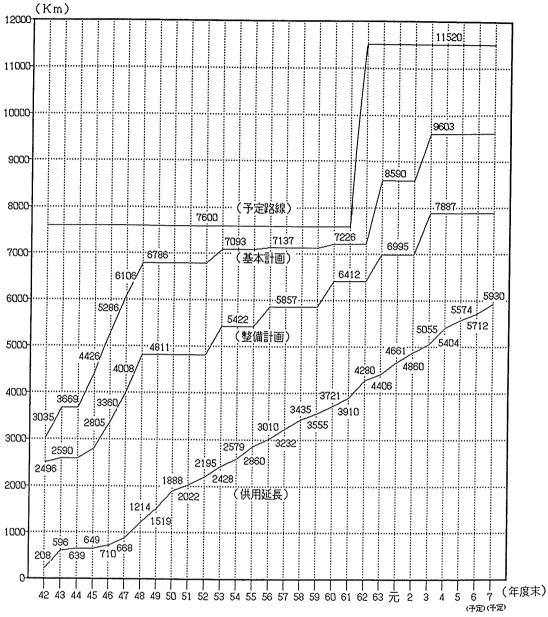
本であり、国民各層から強い期待が寄せられている。のあり方について」、平成六年一一月に道路審議のあり方について」、平成六年一一月に道路審議会に諮問し、御議論を頂くこととしている。高速自動車国道は、人や物の輸送の大動脈として、国土の均衡ある発展を図り、我が国の産業経て、国土の均衡ある発展を図り、我が国の産業経であり、国民各層から強い期待が寄せられている。

の理解が不可欠である。 必要であり、地元自治体の支援・協力と地域住民必要であり、地元自治体の支援・協力と地域住民が議議、用地買収、文化財調査等の一層の円滑化がる。高速自動車国道の整備促進のためには、設計

推進を図ってまいりたい。て、高速自動車国道の効率的かつ計画的な整備の今後とも関係各位の一層の御理解と御協力を得



高速自動車国道建設の推移



初 供 用	S38. 7.16
1,000km 供用	S48. 9. 6
2,000km 供用	S51. 12. 19
3.000km 供用	S57. 3.30
4,000km 供用	\$62.10. 8
5.000km 供用	Н 3.12. 7

問題/平成七年度追問四風祭第

有料道路関係予算の概要

建設省道路局有料道路課課長補佐 吉崎 収

はじめに

有料道路事業は、財政投融資資金や民間からの有料道路事業は、財政投融資資金や民間からので、極めて少ない国費で事業を推進できるといっては、特に有料道路制度を積極的に活用することにより道路整備を進める

%となっている(表1)。 路関係事業費が全体事業費に占める割合は、四一象事業費で、三兆四、一七○億円であり、有料道来成七年度有料道路関係予算は、五箇年計画対

事業の一層の効率化を進めると共に、国及び地方るため、建設コストの削減、維持管理の合理化等あわせて、有料道路事業の事業基盤の強化を図

べることとする。 以下、有料道路の事業主体別に予算の概要を述公共団体による助成措置の拡充を要求している。

日本道路公団

概要

1

度比一・○七倍)となっている(表2)。そのうち一般有料道路が六、五三一億円(対前年三、七○七億円(対前年度比○・九九倍)であり、平成七年度予算額は、日本道路公団全体で四兆平成七年度予算額は、日本道路公団全体で四兆

一般有料道路の建設

2

規模な幹線道路等三七路線の建設を推進し、うち形成する道路、広域的な都市圏の形成に資する大前年度に引き続き、高規格幹線道路網の一環を

表 1 平成 7 年度道路整備予算総括表

(単位:百万円)

	7 年 度	(A)	前年度	(B))/(B)
区 分		T		Ι		
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国費
有 料 道 路	3,417,000	399,362	3,652,186	371,248	0.94	1.08
日本道路公団	1,886,158	171,255	2,032,675	150,075	0.93	1.14
首都高速道路公団	453,538	34,377	567,349	40,406	0.80	0.85
阪神高速道路公団	299,206	9,850	297,143	6,550	1.01	1.50
本州四国連絡橋公団	253,487	34,766	239,293	33,048	1.06	1.05
東京湾横断道路株式会社	217,938	0	218,191	0	1.00	-
地方道路公社等	266,473	100,144	249,335	92,669	1.07	1.08
(N T T - A 型 事 業)	(203,385)	(89,257)	(213,818)	(90,535)	(0.95)	(0.99)
道路開発資金	98,000	49,000	97,000	48,500	1.01	1.01
く道路関係予算〉	⟨8,353,807⟩	⟨3,324,159⟩	⟨8,485,402⟩	⟨3,224,465⟩	⟨0.98⟩	⟨1.03⟩
道路整備特別会計	8,348,848	3,321,659	8,485,402	3,224,465	0.98	1.03
高規格幹線道路	2,519,554	592,478	2,615,424	535,778	0.96	1.11
高速自動車国道	1,541,553	170,955	1,710,181	149,775	0.90	1.14
本州四国連絡道路	253,487	34,766	239,293	33,048	1.06	1.05
一 般 国 道	722,428	384,671	663,864	350,869	1.09	1.10
調査	2,086	2,086	2,086	2,086	1.00	1.00

- (注) 1. 上段 〈〉 道路関係予算には、住宅宅地関連幹線道路整備事業 (一般会計) 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7年度57,800百万円、前年度48,800百万円を含む。
 - 4. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。
 - 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、日本道路公団及び地方道路公社の有料 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、一般国道の調査の高規格幹線道路分である。

表 2 平成 7 年度日本道路公団予算総括表(高速・一般別)

(単位:百万円)

							т		7/11/
区分	7 年		(A)		F 度	(B)	倍導	■ (A)/ (B)
L. 27	高 速	一般	計	高速	一般	計	高速	一般	計
(事業計画)									
建 設 費	1,106,200	252,300	1,358,500	1,274,960	234,900	1,509,860	0.87	1.07	0.90
(うち社会資本 整 備 事 業 費)	(6,200)	(0)	(6,200)	(6,960)	(0)	(6,960)	(0.89)	(-)	(0.89)
維持改良費	277,400	31,150	308,550	257,300	29,718	287,018	1.08	1.05	1.08
調査費	5,048	1,010	6,058	6,710	1,192	7,902	0.75	0.85	0.77
建設利息	152,905	60,145	213,050	171,211	56,684	227,895	0.89	1.06	0.93
小 計	1,541,553	344,605	1,886,158	1,710,181	322,494	2,032,675	0.90	1.07	0.93
業務管理費 等	2,176,068	308,498	2,484,566	2,083,433	289,487	2,372,920	1.04	1.07	1.05
合 計	3,717,621	653,103	4,370,724	3,793,614	611,981	4,405,595	0.98	1.07	0.99
(資金計画)									
政府出資金等	167,700	300	168,000	146,121	300	146,421	1.15	1.00	1.15
社会資本整備事 業 収 入	6,200	0	6,200	6,960	0	6,960	0.89	-	0.89
政府借入金	3,255	0	3,255	3,654	0	3,654	0.89	-	0.89
開発者負担金	2,945	0	2,945	3,306	0	3,306	0.89	-	0.89
財投資金	1,538,700	371,600	1,910,300	1,868,900	359,100	2,228,000	0.82	1.03	0.86
縁 故 債	112,600	37,400	150,000	103,400	24,600	128,000	1.09	1.52	1.17
外 債	74,800	15,200	90,000	68,200	11,800	80,000	1.10	1.29	1.13
民間借入金	103,100	28,700	131,800	97,500	13,100	110,600	1.06	2.19	1.19
業務収入等	1,714,521	199,903	1,914,424	1,502,533	203,081	1,705,614	1.14	0.98	1.12
合 計	3,717,621	653,103	4,370,724	3,793,614	611,981	4,405,595	0.98	1.07	0.99

表 3 完成 中定路線				
道 路 名	路線名	区	間	延長(km)
首都圏中央連絡自動車道 (八王子~鶴ヶ島)	一般国道468号	東京都青梅市今 埼玉県鶴ヶ島市	井五丁目 大字藤金	19.8
京都縦貫自動車道 (京都丹波道路)	一般国道478号	京都府船井郡丹 京都府亀岡市千	波町須知 代川町北ノ庄	15.7
仙台東部道路	一般国道 6号	宫城県岩沼市押 宮城県名取市本		3.3
東京湾横断道路連絡道	一般国道409号	千葉県袖ヶ浦市 千葉県木更津市	神納 菅生	3.2
新湘南バイパス	一般国道 1号	神奈川県茅ヶ崎 神奈川県茅ヶ崎		1.2
湯浅御坊道路	一般国道 42号	和歌山県御坊市野 和歌山県有田郡広	·口 川町大字井関	13.0

行 また、 道路 救急体 管理 0 制 強 0 化を 強 化 図 並 び 1 維 心持管 理 0) 充実を 3

道 路

管

橋

||梁床版等の

補強

策

防 7

護柵

あ

ン整備、 才

道路情報

施

設

ر ص

ツ整備、

未然に防止す

B

た

め

0

防

だち掘り

れ等の

対策とし

舗装の 大型車

バ Ļ

1

V 1 等

般有料

道 理

路 の

1= 強

お 化

て

の

多 1

道

路

Ö

T

整備

を推

進することとして

Ļ

る。

都 通

芾 情

巻

1= 通

お 信

Ļ٦

て早 ス を

期 4 画 災害を 対

0

サ

ピ

ス

開

始を目指

報

テ 計

Ι

1=

つ

Ļ٦

Ţ

大

震災対策

的 $\widehat{\mathbf{v}}$ 本格

実

施 C S ĺ

す 3

うち、

道路交

1

首 都 阪 神高速道路 公団

首

前 路 事 線 の建設事業等を実施す Ź, 特に、

新規道路 表 4 区 間 延長(km) 路 名 路線名 道 中部縦貫自動車道 (安房峠道路) 長野県南安曇郡安曇村中ノ湯 岐阜県吉城郡上宝村大字平湯 5.7 一般国道158号 沖縄県中頭郡西原町池田 那覇空港自動車道 (南風原道路) 5.2 一般国道506号 沖縄県島尻郡南風原町山川 秋田県秋田市上新城道川 秋田県南秋田郡昭和町大久保 一般国道 7号 9.0 秋田外環状道路 山形県米沢市窪田町 山形県東置賜郡高畠町大字深沼 般国道 13号 8.8 米沢南陽道路 静岡県磐田市岩井 静岡県磐田郡豊田町小立野 磐田バイパス(拡幅) 一般国道 1号 7.2鳥取県西伯郡大山町安原 鳥取県米子市尾高 5.4 一般国道 9号 米子道路 鳥取県米子市陰田町 島根県八束郡東出雲町出雲郷 一般国道 9号 19.1 安来道路 香川県大川郡津田町鶴羽 香川県木田郡三木町池戸 高松東道路 一般国道 11号 15.6

業年度に引き続き首都 都高速道 路 公団 高 速板橋足立線等、

3

2 1 橋 足立 都 東京湾岸道路の 心 線 部 の交通渋滞の緩和を 首 都 高速中 部 を 央環状新 形成 する高速湾岸 図 宿線。 る首都高 速

線

板

- (五期)、 付近改良]。 業務核都市の育成 高速湾岸線 機能 期 強 化 〔東京港トンネ 資す る高速
- ಕ್ಕ 大宮線、 高速 川 崎縦貫線の整備 0) 促進に 努 め
- 交通 進する。 成七年秋 利 情報 用 者 通 サ 0 信 本格 ピ ステ ス サ 0) 改善 ĺ 4 ビスを目指して整備 v ICS) に 充実と Ť, つ to 道路 T

4

計上して て四、 これらの事業を推 五三五億円 しょ る (表 5)。 (対前年度比 進 するため、 Õ 建 設事業費等と 八〇倍) を

阪 神高速道路 公団

2

の 建 前 設事 事業年度に引き続き大阪池田 業を実施する。 特に、 I線等、 ||○路 線

- 1 戸 せ 明 線 て関連路線 石海峡大橋の完成 神 戸 山 [手線) (湾岸線 の 推進を図 (平成九 (七期、 年 度 期)、 1= 北 あ わ
- 2 3 北線等。 第 利用者サ 一環状 Ì 線 ド 形成する淀川左岸線、 ス 0 改 善 充実とし て、 大阪 道 路 泉

交通情報通 信 シ ステ Ĺ (VICS) につい (単位:百万円)

		· · ·	D 221 17
区 分	7 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費	195,000	210,000	0.93
高速道路改築費	26,766	20,865	1.28
関連街路分担金	8	109	0.07
調査費	836	836	1.00
維持修繕費	32,017	30,495	1.05
建 設 利 息	44,579	34,838	1.28
小 計	299,206	297,143	1.01
業務管理費等	302,056	247,100	1.22
合 計	601,262	544,243	1.10
(資金計画)			
出 資 金	19,700	13,100	1.50
政府	9,850	6,550	1.50
地方公共団体	9,850	6,550	1.50
財投資金	338,100	332,200	1.02
禄 故 債	11,800	11,800	1.00
民間借入金	10,100	9,000	1.12
業務収入等	221,562	178,143	1.24
合 計	601,262	544,243	1.10

首都高速道路公団

20 目即同还但	TO 22 [2]	(単位:	百万円)	
区分	7 年 度	前 年 度	倍 率	
12 77	(A)	(B)	(A)/(B)	
(事業計画)				
高速道路建設費等	221,200	294,900	0.75	
社会資本整備事業費	57,536	82,563	0.70	
高速道路改築費	49,700	37,600	1.32	
関連街路分担金	10,495	34,000	0.31	
調査費	1,214	1,166	1.04	
維持修繕費	47,585	44,591	1.07	
建 設 利 息	65,808	72,529	0.91	
小 計	453,538	567,349	0.80	
業務管理費等	473,221	319,889	1.48	
合 計	926,759	887,238	1.04	
(資金計画)				
出 資 金	25,100	21,300	1.18	
政府	12,550	10,650	1.18	
地方公共団体	12,550	10,650	1.18	
社会資本整備事業収入	43,654	59,512	0.73	
政府借入金	21,827	29,756	0.73	
地方公共団体借入金	21,827	29,756	0.73	
財 投 資 金	414,500	521,900	0.79	
縁 故 債	12,300	13,400	0.92	
民間借入金	8,000	10,000	0.80	
業務収入等	423,205	261,126	1.62	
合 計	926,759	887,238	1.04	

本州四国連絡橋公団

計上している (表6)。

して二、九九二億円(対前年度比一・○一倍)を、

これらの事業を推進するため、

推進する。

平成七年秋の本格サービスを目指して整備を

門橋関連区間については、 いる区間の四車線化工事を継続する。 もに、舞子トンネルの設備工事に着手する。大鳴 淡路島島内の橋梁・土工等の工事を継続するとと ケーブル後期工事等に着手する。陸上部について ケーブル工事及び補剛桁工事を継続するとともに、 連区間の海峡部について、アンカレイジ上屋工事、 神戸・鳴門ルートにおいては、 西神地区工事、神戸側のトンネル・高架橋、 暫定二車線で供用して 明石海峡大橋関

の橋梁下部工工事を継続するとともに、 のトンネル工事及び今治側の橋梁下部工工事に着 陸上部については、 事を継続する。陸上部については、 工事を継続するとともに、補剛桁工事に着手する。 については、下部工工事、 区間の海峡部について、下部工工事及び上部工工 工工事等に着手する。来島大橋関連区間の海峡部 土工工事等を継続するとともに、大三島島内の土 尾道・今治ルートにおいては、多々羅大橋関連 用地取得を推進し、 主塔工事及びケーブル 生口島島内の 大島島内 大島島内

建設事業費等と

生口橋関連区間については、 手する。 を継続するとともに、 用地取得を推進し、 工事のための測量・試験等を継続するとともに、 尾道大橋関連区間については、 新橋の下部工工事に着手する。 土工工事等に着手する。 因島島内の橋梁工事 四車線化

これらの事業を推進するため、建設費として一、 (対前年度比一・○三倍)を計上して

(単位:百万円) 倍率(A)/(B)

全 体

1.03

0.87

1.01

1.19

1.04

1.05

1.05

1.05

1.05

1.50

1.03

1.04

0.99

1.12

1.05

うち 道路分

1.04

0.86

1.02

1.19

1.06

1.03

1.04

1.05

1.05

1.05

1.03

1.04

0.99

1,15

1.04

表 8

区

建

財 投 資

外

(事業計画)

小 計

合

(資金計画)

道路開発資金

民間借入金等

合 計

設

設 利

その他経費等

分

費

债

前年度 (B)

全 体

189,538

703

7,528

42,524

379,203

619,496

49,573

33,048

16,525

238,000

191,300

16,900

123,697

619,496

26

うち 道路分

189,500

686

6,583

42,524

239,293

301,023

540,316

49,573

33,048

16,525

238,000

191,300

16,900

44,543

540,316

Ļ٦ る 四 (表 7)。

八五〇億円 会社の平成七年度における建設費として、 (対前年度比○・九六倍)を計上して

東京湾横断道路株式会社

東京湾横断道路株式会社

7年度

(A)

185,020

32,918

217,938

227,407

57,800

99,700

25,000

44,907

227,407

9,469

(単位:百万円)

前年度

(B)

193,484

24,707

218,191

224,588

48,800

111,800

27,000

36,988

224,588

6,397

倍 率

(A)/(B)

0.96

1.33

1.00

1.48

1.01

1.18

0.89

0.93

1.21

1.01

本体工事等を引き続き推進する。

いる (表8)。

五

1

概

要

有料道路融資事業

業費二、六六五億円 これに密接に関連する公共施設を一体的に整備す 有料道路及び駐車場については、 る総合有料道路事業などにより整備を推進する。 もに、NTT-A型資金を活用して、有料道路と 金貸付金制度 平成七年度の有料道路融資事業の予算額は、 地方道路公社等が行う指定都市高速道路、 (無利子貸付制度) (対前年度比一・〇七倍) 有料道路整備資 を活用するとと 事 で 般

2 般有料道路・駐車場

ある (表9)。

本州四国連絡橋公団

全

195,612

609

7,582

50,602

395,426

649,831

52,150

34,766

17,384

244,800

198,200

16,700

137,942

649,831

39

7年度(A)

うち 道路分

195,580

592

6,713

50,602

253,487

309,488

562.975

52,150

34,766

17,384

244,800

198,200

16,700

51,125

562,975

表 7

X

(事業計画)

設

查

業務管理費等

資

地方公共団体

故

借 民間

資 金

> 入 金

維持管理

設 利

合 計

(資金計画) 出

政

補

財

縁

業務 収 入 等

分

費

費

曹

息

金

府

金

僓

計 小

般有料道路については、 高規格幹線道路網を

Ę

安土町駐車場

(大阪府)

駐車場については、

城址第二地下駐車場

(群馬

等二四箇所の整備を推進するとともに、

表 9 有料道路融資事業予算

平成7年	度 (A)	平成6年	·度 (B)	倍率(A)/(B)		
事業費	国費	事業費	国 費	事業費	国 費	
266,473	100,114	249,335	92,669	1.07	1.08	

表10 平成7年度一般有料道路新規着手事業

道 路 名	事業主体	路線名	区間	延長(km)
六甲北有料道路 (拡幅)	神戸市 (公)	(一) 三田唐櫃線	神戸市北区有野町有野~ 神戸市北区八多町吉尾	3.6
* 皆野寄居有料道路	埼玉県 (公)	(国) 140号	埼玉県大里郡寄居町風布~ 埼玉県秩父郡皆野町皆野	4.6
* 東金九十九里有料道路	千葉県 (公)	(一) 東金豊海線	千葉県東金市台方~ 千葉県山武郡九十九里町真亀納屋	10.0
* (拡幅) 猿投グリーンロード	愛知県 (公)	(主)力石名古屋線	愛知県西加茂郡藤岡町西中山~ 愛知県豊田市八草町	8.6

^{*:}NTT-A型事業

表11 平成7年度一般有料道路完成予定箇所

道	路	名	事業主	E 体	路線	名	区	間	延長	(km)
* 宇都宮	鹿沼道	路	栃木県((公)	(国) 121号		栃木県鹿沼市深津 栃木県宇都宮市西			1.6
* 新見沼:	大橋有	料道路	埼玉県((公)	(国) 463号		埼玉県浦和市芝原 埼玉県浦和市大学			1.4
* 砺波高	岡道路		富山県((公)	(国) 470号		富山県小矢部市が富山県西砺波郡福	• •		6.9
* 大野川:	大橋有	拡幅) 料道路	大分県((公)	(主) 大在大:	分港線	大分県大分市大字 大分県大分市大字			1.1

^{*:}NTT-A型事業

表12 平成 7 年度有料融資駐車場新規着手箇所

駐 車 場 名	事業主体	路線名	工事箇所	台 数
JR草薙駅前駐車場	清水市	(市) 4523号線	静岡県清水市草薙1丁目	210台
大津港駐車場	滋賀県(公)	(県) 大津草津線	滋賀県大津市浜大津1丁目	160台
安土町駐車場	大阪市(公)	(市) 井池筋線	大阪市中央区安土町	500台
新三田駅前駐車場	三田市	(市) 福島駅前線	兵庫県三田市福島字家成	280台
和歌山市駅前地下駐車場	和歌山市	(市) 和歌山市駅前線	和歌山県和歌山市屛風町	314台

参考:平成7年度駐車場新規事業【NTT-A型事業:総合駐車場事業】

駐	車	場	名	事業主体	路		名	エ		事	箇	所	台	数
元町東	駐車場	(II期)		神戸市(公)	(市)	三宮	裏線	神戸市中	'央	区三宮		1、2丁目		230台

地下駐車場(東京都)地下駐車場(東京都)

(1)

名古屋高速道路

駐 車 場 名	事業主体	工 事 箇 所	台 数
熊谷市営本町駐車場	熊谷市	埼玉県熊谷市本町1丁目	305台
練馬駅北口地下駐車場	東京都 (公)	東京都練馬区練馬1丁目	471台
相生駐車場	刈谷市	愛知県刈谷市相生町1丁目	507台
草津駅前地下駐車場	草津市	滋賀県草津市渋川1丁目、西 大路町字藤ノ木	562台
大阪駅前駐車場	大阪市	大阪市北区梅田町1丁目	340台
神戸市元町東駐車場	神戸市 (公)	神戸市中央区三宮町、京町	303台
荒田地下駐車場	神戸市 (公)	神戸市兵庫区荒田町1丁目	320台

表14 平成7年度指定都市高速道路新規着手箇所

道 路 名	事業主体	区	間	延長(km)
名古屋高速道路 高速3号線 (北部区間)	名古屋高速 道路公社	名古屋市西区那市 愛知県西春日井積	占野~ 豚清洲町大字朝日	7.0

表15 平成7年度指定都市高速道路完成予定箇所

	道	路	名	事業主体	路	線	名	区	間	延長(km)
Ī	名古月	星高速 高速 2	道路 号線	名古屋高速 道路公社	名古 高速	屋市道 2 号約	į		i北区萩野通~ i中区新栄	4.3
	名古月高速	星高速 分岐 2	道路 号線	名古屋高速 道路公社		屋市道 分岐 2		名古屋市 名古屋市	i中区丸の内~ i東区泉	1.6

○㎞に着手する。 また、高速二号線等五・九㎞区間の完成を図る

るとともに、新たに高速三号線(北部区間)七・

名古屋高速一号線等継続四路線の事業を推進す

(2)福岡北九州高速道路

福岡高速道路は福岡高速一号線等継続三路線の

事業を推進する。 また、北九州高速道路は北九州高速四号線の改

築事業を推進する。

建設省道路局地 同 地方道課市町 方 道 課 '村道室建設専門官 建 設 専 門 官 敏郎 良則

広域的な生活圏域を形成するとともに、

各

して、

種

大幅に整備が遅れていることから、 は三五%、 率は都道府県道で六一%、 る上で重要な基盤を提供している。 村道で七一 しかし、 地域振興施策の実現、 また舗装率は都道府県道で五三%、 その整備水準をみると、 % (簡易舗装含み) 地域生活環境の向上を図 幹線市町村道において ٤ 例えば、 都道府県道の 質的な面で 改良 市

地 方道整備の観点

表2のとおり計上している。

活の基盤となる市町村道の整備に要する事業費を 的な生活圏の形成に必要な都道府県道及び日常生 だまだ低く、整備に対する期待と要望は極めて高い。

このような背景のもとに、平成七年度は、

広域

町

早急な整備を行う必要がある

の九五%を占め、

その整備状況は表1のとおりま

我が国の一般道路延長

村道約九四万㎞からなり、

お b

その延長は、

都道府県道約一三万km

市町

地方道は、都道府県道と市町村道で構成されて

はじめに

することとする 対し、 市部及び地方部におけ 次の四つの観点から重点的な支援を実施 る地方道に対する整備

車国道や一般国道を補完する地方の幹線道路網と

都道府県道及び幹線的な市町村道は、

高速自動

地方道の整備方針

表 1	地方道	整備状況	(見i	ᇫ)				
区	分	実 延 長㎞	改	以	済	舗	装	済
			延	1 €(km)	%	延	長(km)	%
都道府県	見道	128,261	7	5,496	61.1	6	55,812	53.2
主要九	也方道	56,525	4	0,552	71.7	3	37,646	66.6
一般リ	具道	71,736	34,944		52.1	2	8,166	42.0
			(453	,658)	(47.8)	(674	,315)	(71.1)
市町村道	1	944,683	13	7,510	14.5	15	5,826	16.4
幹線市	f町村道	197,337	7	0,101	35.0	. 4	6,650	23.3
一般市	可村道	747,346	67,409		9.0	10	9,176	14.6
地方	道計	1,072,944	21	3,006	19.9	22	1,638	20.7

- (注)1. 表中の延長は一般国道及び主要地方道の追加指定による組み替 え後の延長である。
 - 市町村道は上段()書きは、一車線改良済含み及び簡易舗装 含みの数値である。

	建設省 (内地一般)			北海道開発庁			国土庁 (離島・奄美)		沖縄開発庁			全国計			
	6 決定	7 決定	伸 率	6 決定	7 決定	伸 率	6 決定	7決定	伸 率	6 決定	7決定	伸率	6 決 定	7 決 定	伸 率
都道府県道	604,010	615,019	1.018	90,800	91,671	1.010	41,705	44,011	1.055	29,577	30,284	1.024	766,092	780,985	1.019
改築	233,756	244,849	1.047	53,965	57,115	1.058	23,904	26,460	1.146	21,180	22,540	1.064	331,995	350,964	1.057
特殊改良	38,552	30,676	0.796	15,782	14,884	0.943	10,087	10,150	1.006	1,565	1,460	0.933	65,986	57,170	0.866
補修	4,779	4,434	0.928	2,960	2,860	0.966	1,745	1,761	1.009	50	110	2.200	9,534	9,165	0.961
共同溝	438	450	1.027										438	450	1.027
大規模自転車道	8,945	9,122	1.020	750	750	1.000	350	480	1.371	500	500	1.000	10,545	10,852	1.029
維持										216	230	1.065	216	230	1.065
緊急地方道 整備事業	317,540	321,580	1.013	17,343	16,062	0.926	6,429	5,160	0.803	6,066	5,444	0.897	347,378	348,246	1.002
市町村道	298,423	301,805	1.011	51,710	52,301	1.011	13,274	14,011	1.056	20,143	20,819	1.034	383,550	388,936	1.014
改築	135,439	136,383	1.007	31,144	34,910	1.121	9,355	10,595	1.133	13,730	14,920	1.087	189,668	196,808	1.038
特殊改良	3,504	2,732	0.780	9,978	7,198	0.721	1,825	1,881	1.031	957	1,131	1.182	16,264	12,942	0.796
補修	260	156	0.600	190	200	1.053	137	84	0.613				587	440	0.750
共同溝	100	84	0.840										100	84	0.840
維持										1,210	1,115	0.921	1,210	1,115	0.921
緊急地方道 整備事業	159,120	161,144	1.013	9,763	10,398	1.065	1,975	1,451	0.741	4,246	3,653	0.860	175,721	176,011	1.002
地方道合計	902,433	916,824	1.016	142,510	143,972	1.010	54,979	58,022	1.055	49,720	51,103	1.028	1,149,642	1,169,921	1.018

⁽E) 1.平成6年度決定、7年度決定は、旧NTT-B型分を含む。

大規模プロジェクト等の支援

道路の整備を実施する。

備など法律等に基づき計画的な整備が必要となる

域の整備、

過疎・山村地域等の振興、

地域振興を支援する観点から、

地方拠点都市地 リゾート整

みでは集中投資が困難な道路の整備を実施する。 に、大規模なトンネル、橋梁など地方単独事業の 必要になる道路の整備を重点的に実施するととも オリンピック等大規模プロジェクトに関連して

間の交流を推進し、 においても重点的に整備することにより、 ンネルや橋梁を、 都道府県間、 (参考)「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業_ 地形的な制約により相互の交流が遅れている 市町村道等を直結する大規模なト 技術力、 地域の活性化を図る。 財政力の弱い自治体 地域

(1)全国的にバランスのとれた広域ネットワーク

等他の広域交通施策へのアクセス道路、

路のインターチェンジアクセス道路、

空港・

港湾

都市の環

全国的なネットワーク形成の観点から、

高速道

の形成

及びトンネル等を、高速道路インターチェンジの 状道路や地域間を連結する大規模バイパス、橋梁

整備等と整合を図りつつ、重点的に整備する。

地域振興立法等の法律による地域の支援

32 道行セ 95.2

交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業に

都道府県界または市町村界等を連結する

^{2.} 平成 6 年度決定、7 年度決定は、本表の他に NTT 事業償還時補助分がある。

を促進する。 に対して、以下のような施策を組合わせ、整備路線で大規模なトンネルまたは橋梁を含む事業

イ 補助事業による重点的整備

時実施定し、市町村道事業と都道府県代行事業を同町村道を「生活圏域交流基幹道路」として指の一過疎・山村地域等と都市との連携を図る市

行制度の活用整備事業」に係る地方道路公社による立替施整備事業」に係る地方道路公社による立替施的支援を行う「交流ふれあいトンネル・橋梁(財政力の弱い市町村に対する財政的・技術)

(4) 特定の施策や新技術の促進

る整備を実施する。 道環境の向上等に緊急に推進すべき施策に関連す地域生活基盤の整備、住宅宅地整備の促進、沿

① 生活基盤の整備

耐震性の強化を図る道路整備を実施する。 、バイパスの整備や交差点改良等の渋滞対策を 実施する。また、バス路線については、すれ 実施する。また、バス路線については、すれ 変が困難な隘路区間の解消を図り、円滑な がイパスの整備に関連する道路整備や、安全 公益施設の整備に関連する道路整備や、安全 公益施設の整備に関連する道路整備や、安全 が高いネットワーク形成のため防災・ で信頼性の高いネットワーク形成のため防災・ で信頼性の高いネットワーク形成のため防災・ で信頼性の高いネットワーク形成のため防災・ で信頼性の高いネットワーク形成のため防災・ で信頼性の強化を図る道路整備を実施する。

② 住宅宅地整備の促進

宅地の供給に関連する道路整備を推進する。宅地開発誘導道路事業をはじめとし、住宅・

③ 沿道環境の整備

高い道路空間の整備を推進する。 に、地域の振興計画や整備計画にあわせ質の環境施設帯、植樹帯の設置を推進する。さら電線類の地中化を進めるほか、緑化の推進、電線類の地中化を進めるほか、緑化の推進、

る。

(参考)

① くらしのみちづくり事業の創設

駅前などまちの顔となるような地区、歴史 を文化などを感じさせる伝統的地区、密集市 街地など良好な住環境整備を必要とする地区 などにおいて、市町村や道路管理者が住民等 の参画を得て策定する地区の道路整備計画で ある「くらしのみちづくり計画」に基づき、 ある「くらしのみちづくり計画」に基づき、 ある「くらしのみちづくり計画」に基づき、 の高い道路空間整備を実施する。

② 木の香る道づくり事業の創設

景観や生態系と調和した道づくりや、木材等森林等の自然環境が豊かな地域では、周辺のは路整備を推進していく必要がある。特に、地域特性に応じた多様にの形成を図るには、地域特性に応じた多様にある道路空

る法面緑化や、木材を活用した道路構造物のの潜在自然植生を活用した樹木植裁工法によ道づくりが求められている。そのため、地域の地場産品を活用した地域の個性を活かした

整備等を積極的に推進する。

に基づき、より計画的な補助事業を実施してい期的、具体的な整備計画である「地方道路計画」また、平成六年度より、各地域が策定する中

な社会資本整備を推進する。に基づく計画段階からの調整を充実し、効率的地方道路計画を拡充し、総合的なネットワーク地方道路計画を拡充し、総合的なネットワーク

る。 ため、特に以下について重点的に整備を推進す 成立を踏まえ、農山村地域の活性化を支援する ガット・ウルグアイ・ラウンドの農業合意の

① 都市等とのアクセス条件を改善する道路整

路の整備を促進する。化するため、「地域高規格道路」等の幹線道中心都市等と農山村地域の交流・連携を強

産業の基盤となる道路等の整備を推進する。ル・橋梁整備事業」や山間、奥地等におけるネルや橋梁を整備する「交流ふれあいトンネまた、市町村間等を連絡する大規模なトン

② 生活環境を改善する道路整備

に基づき、地域内の道路の整備を推進する。を図るために、「田園地域総合整備計画」等農山村地域の安全で良好な居住環境の確保

③ 農道支援のための道路整備

備を実施する。 「農業支援緊急整備道路」として位置 道路を「農業支援緊急整備道路」として位置 護するために特に緊急に整備する必要がある 援するために特に緊急に整備する必要がある

える道路整備を推進する。都道府県代行事業を推進し、地域振興施策を支とともに、過疎・山村地域等での市町村道でのた性化を図る広域幹線道路整備事業を進めるの活性化を図る広域幹線道路の整備、過疎地域また、奥地等産業開発道路の整備、過疎地域

一 国庫債務負担行為

(1) 工事国債

為を計上することとしている。年度及び三箇年度にわたる工事の国庫債務負担行平成七年度においても、前年度に引き続き二箇

管別では、建設省三四、○二五百万円、北海道開八一百万円)(対前年度比一・五三)であり、所道府県道二八、五九四百万円、市町村道一一、七その限度額は地方道で四○、三七五百万円(都

合計である)。

沖縄開発庁一、二三〇百万円である。発庁三、六二〇百万円、国土庁一、五〇〇百万円

(2) 用地国債

のみである。 のるである。 のるでも。 のるでもの。
備臨時交付金)四、緊急地方道路整備事業(地方道路整

九七、 事業 円 性 村道事業を進めることとして、緊急地方道路整備 なって行われる比較的小規模な都道府県及び市町 の公共施設整備、 住みよい地域づくりに資するため、学校、 成七年度は、 境整備等の地域の課題に緊急に応じ、複数一体と かした個性あるまちづくりや地域の振興を図り、 (前年度一、一三二、五六五百万円)、 を実施する 定の地域において地域住民の日常生活の安全 利便性及び快適性を確保し、 (地方道路整備臨時交付金)を実施する。平 六〇〇百万円 事業費で一、一三八、四四〇百万円 (都道府県道、 住宅市街地、 (前年度五九四、 農村地域の居住環 市町村道、 地域の特色を活 八〇〇百万 国費で五 公園等 街路の



道とピラミッドは人間が地球上に置いた印



1947年東京生まれ。慶応大学法学部卒。コンピュー タ・プログラマーとしてサラリーマン生活のかた わら紀田順一郎氏らと雑誌「幻想と怪奇」を編集 英米幻想文学の翻訳・評論活動を行う。1982 年フリーとなり、幻想文学、博物学ブームの先駆 者的な存在となる。1988年全10巻に及ぶ小説『帝 都物語』(角川書店) でSF 大賞を受賞。1990年 『世界大博物図鑑・魚類』(平凡社) でサントリー 学芸賞受賞。

主な著書に『黄金伝説』(集英社)・『帯をとく フクスケ』(中央公論車社)・『愛情生活白樺記』 (新潮社)・『ゴードン・スミスのニッポン仰天 日記』(小学館) など多数。

インタビュー の 問 題 の第二回目は、 ŧ 今の バ ラダイ 厶 が 変 わ 1) つ つあるとい , う… 驚異的

道

路

活躍をされている荒俣宏氏を仕事場に 博物学の研究や作家として、 お訪ね した。

江戸の町と風水

的な問題では江戸の街のレイアウトとでもいいま けど、天台宗の天海僧正という人が、風水 ていますね。京都もそうですが江戸という街が風 荒俣 江戸の街の設計者というのが何人かいます ことですが? 水的に見て、みごとにアレンジされているという 「帝都物語」は、東京という街が興味深く描かれ 多くの読者を魅了して、映画にもなつた (注1)

すか、大きなデザインをした人だと思いますけど。

インタビュー・文■千世 まゆ 子

撮影■倉部 和彦

3.5

具体的にはどんな点でしょう?

だとか神社の場所を大きく変えたわけですね。 荒俣 その方位に合った配置をしようというんで、お寺 京のほうでも同じようなシステムをとって東北軸 宗は京都の方でも鬼門を固めていましたので、 して、 インにしようとした。で、様々な方位を利用して から西南軸のラインを、一応、江戸の街の基本ラ 鬼門の方角をまず固めようと。もともと天台 丑寅の方角が家康にとって非常に具合が悪 基本的には徳川家康の生まれた年を基準に 東

お寺を配したといわれますね。 平安京にも風水上の意味から要所に大きな

(ر. ا これは道とは直接関係がないんですけどね 場所にうまく押さえになるものを置くというのが 風水的なグランドデザインですからね。ただし、 たが、それだけだと後で問題が起こるから、 んなお寺をあちこちに配置しました。それぞれの ええ、江戸でも天台宗のお寺を優遇しまし いろ **(**笑

はい。では、道の方ですが?

戸

螺旋の渦を巻いていたり、あるいは五街道という うことをメインにおいて創られたものですから、 の中心である江戸城が襲われないようにするとい 通路ということと、それからもう一つは江戸の街 道は基本的には、いろんな場所へ連絡する だいたい街道筋というのを一つにま

0

うな問題、例えば龍脈(注2)の問題など処理で う放射状になっている道ですね。 まり、環状線と、甲州街道とかなになに街道とい が今の東京の道の源になっているわけですね。 きていたわけですか? につくられた風水をちょっとからめた方位政策の ています。放射軸と円軸というのがあって、 とめて、それぞれの方角に全部行けるようになっ 部にはなっているといえると思うんですね。 江戸の街が出来るとき風水上邪魔になるよ 江戸時代の最初 それ

うに、ひとわたりでまわりが見渡せないような所 荒俣 うのは景観学ですから、目で眺めてあそこに山が じゃないとダメなわけですよ。つまり、 役に立たないんです。とにかく、京都や奈良のよ から、もうどうしようもないわけですよ。大阪も きゃいけない。でも、特に関東平野なんて今の江 あって、あそこに龍がいるっていうのがわからな にはトラディショナルな風水というのはほとんど けれども、新しい平地にできた街の場合、 、城から立ってみたって起伏なんてほとんどない 江戸の街というのは、 大阪の街もそうです 風水とい 基本的

なるほど、近くに山がないですからね。

そうでした。

うな鬼門の方角を大切にするという事。これは方 荒俣 いけなかったわけです。その一つが、今いったよ だから、全然違う方法論をかんがえなきゃ

> すね。 すがるものがないわけですから。 うのを造って、この二つの水の流れを造る事によっ 田上水というのを造り、 常に重要視している。ご存知のように下町には神 もう一つには用水でしょうね。 軸という丑寅の方角を大切にすること。それから、 のをセットしなければいけなかった。それが東北 かを建てようと言うからには、 めるような所ではなかったわけですね。 うものもなかったんです。言ってみれば人間が住 位になっちゃうわけですよね。実際には目で見て て、まあ風水的に言えば龍脈を造れたと思うんで 山の手には玉川上水とい 水脈というのを非 非常に人工的なも 当時は道って そこに何

人工的に龍脈を造つたわけですね。

荒俣 保することでした。そういう意味では治水なんで は陸上の道を造る事ではなく、 江戸幕府にとって一番重要だったのは、 水道や海の道を確 実

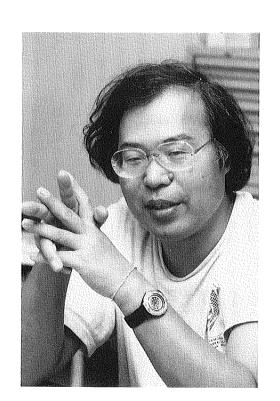
編集部注

(注2) 龍脈:風水で吉相を鑑定する要素の一つ。 (注1)風水:中国で古い歴史をもつ地相占術。 と大地のエネルギーにより、災害から守られて栄える エネルギーの通路。龍脈にそった所に家や街をつくる はその土地にある最も高い山から流れ下ってくる生命 宅風水、死人の墓地選びを中心にする陰宅風水がある。 づくりなど生きている人間のために生活環境を占う陽

した。これは中国とは違うんですね。のぶしてもいます。まさに日本独自の。日本では、をの道を造るというよりは、むしろ水上の道をどら造るかっていうのが風水上の大きなポイントでする。でも、みだりに造ると風水をこわし火事がすよ。でも、みだりに造ると風水をこわし火事がすよ。でも、みだりに造ると風水をこわし火事が

その違いというのは?

落ちちゃうような所ですから、 ちょっと一歩行くと、もうそのまんまストーンと うな所は全然なくて、千尋の谷底なんですよ。 まジャブジャブ入っていって水が飲めるというよ ひび割れ状で、日本のように川といってもそのま かるんですけど、中国の奥地は、 と文明ができないというか。中国に行けばよく分 教なんですね。まさに「道」。つまり、道がない 国の一番古い思想っていうのは、 場所を通るためには、道が非常に必要だった。中 そういう中で、どんな魔物がいるかもわからない 見上げると向こうの方に山があって、その先はよ て川もその辺をぐにゆぐにゆ通っていたりする。 く分からない。桂林があのとおり妙な形の山があっ ある種の迷路になっているわけですよ。 がひびわれた大地ですから、いたるところに小さ い山とか裂け目とかがあるわけですね。ですから 中国の方は非常に広い地面があって、 やはり道が重要な タオっていう道 とにかく大地は ちょっと



くとどこかへ行けちゃう所とは違うから、道を知っていることが、戦略にもそのままつながっていたわけです。日本の場合はとにかく水が暴れまくったが大きな問題だった。江戸では、暴れ龍の利根とが大きな問題だった。江戸では、暴れ龍の利根とが大きな問題だった。江戸では、暴れ龍の利根ですから、これを全部改修して、今度は人間が使える水として、玉川上水と神田上水をセッティングした。もちろん、道も重要なんだけど、江戸にとって一番重要だったのは水の道をどうやって通せかだったんですね。江戸は水の「江」の「戸」とかかれている通り、水の街なんですね。

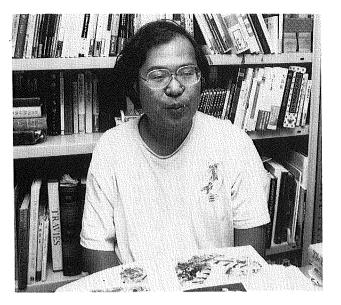
道というイメージ

一一なるほど。たしかにそうですね。荒俣 うねりがある方がいいというのは龍の動く抽象論かもしれませんが道はどうあるべきだと?いた方がエネルギーが強くなるということですね。いた方がエネルギーが強くなるということですね。

でに通す道というのはたぶん一番トラデショナルでに通す道っていうのがあるわけですよね。真っすがましたが、真っすぐに通す道とくねくねカーブいましたが、真っすぐに通す道とくねくねカーブにまさにタオっていう意味でいうと、確かに、て、まさにタオっていう意味でいうと、確かに、

んですね。日本のようになんとなく山づたいにい

うのは、 それは人間の力を示す、ピラミッドを建てるのと なというか、オリジナルな道じゃないかと。 生きる人間や文明の力のシンボルなんですね。 というのは、まさに王朝の力のシンボルなんです 北京の天安門広場あたりにどーんと出来るあの道 同じような大きな工事になってしまう。だから、 で、どーんとでかい道を本当に通そうと思ったら、 ても尾根道になるからくねくねならざるをえない。 があって、 真っ直な道というのはある意味では、 中国というのは、ちょっと特殊なところ 地形が複雑で山ばかりだから、 どうし 現世に とい Z



この道は直線で一本道ですから、 ということを見せる非常に重要なものなんです。 こが文明化されて、そこに王権が天の威光を借り 運んだと言う場所から真っ直ぐずーっと延びてい えた。昔は実はここに一本道が通っていて、それ だったり。 古い街に行けば聖地がありますよね。 のあちこち歩いているうちに面白い事に気づいた。 という地方史家がいたんですけど、彼はイギリス いものです。一九世紀末にイギリスでワトキンス ります。これは、ヨーロッパの風水といってもい ン」というのが今ヨーロッパでも発見されつつあ 路というのを非常に重要視していて、「レイライ て非常に分かりやすいので、 て、人々に非常に健康なエネルギーを送っている な道は、 だということを発見したんですね。この真っ直ぐ アリマタヤのヨゼフという人がイギリスに聖杯を がイギリスの南の方のグランベリーというところ、 にのっているんですね。これは一体何だろうと考 会が建っていたり、あるいは十字路だったり広場 聖地はその道の上にだいたい置かれているの 昔の暦やあるいはカレンダー、 非常に重要な聖地の場所が、 ヨーロッパでは直線 見晴らしがよく 例えば、 一直線上 測地地図 教

> 間が引いた直線上に聖なる場所を一応セッティン が、それと同じだと思いますね。そういう風に人 うのは、これを生活の基盤として全てを考えなさ 中国でも直線路というものを重視した。タオとい るべだったということなんですよ。だからこそ、 季節がどうなるのか、 うことも兼ね備えていた。 を造ることは自分達の場所をはっきりさせるとい これは、まさに測地地図の道なわけです。昔、 グして、 季節をそこで感じたり時間の管理なんかしてます いと指示するんですね るといことは、地球上の我々がどこの場所にいて、 それを彼らはレイラインと呼んでいる。 道自体が一つの教えの道し 道そのものが文化であ 道

なるほど。

ういう道が地球レベルで実は古代にはずいぶん造 荒俣 これは、 これがレイラインや風水の大きな源なんですよ。 が住んでいるぞ!と示すものがおおもとにあって けっして人間を歩かしたり、 られている。それがタオ。つまり人間の文明のシ いるんだよというアドレスを見るわけですね。そ にしっかり道を開いた。あれで、自分達はどこに スを担っていて、 ようなもんじゃないんです。 ンボルなわけですよ、道というのはね。ですから、 日本の場合でも京都や奈良の道は、 まさに人間が地球上に刻印した印、 聖なる場所であるとか、 道そのものがアドレ 車を通したりという 碁盤目 子午

十字線を引いて、場所をチェックするのと同時に、

んですね。我々は今でも地球に真っ直ぐな直線を、

今でいうところの子午線と同じだと考えればいい

と関係があるだろうと。それは、

地球を測ったり、

わけですよ。その痕跡があちこちにある。○○○年ぐらい前までに古代人は造ってしまった線だといってもいい。そういうものを地球上に二

が人間が地球上に置いた印だろうと思います。もう一つはピラミッドといわれるやつ。この二つ荒俣 おそらく日本にもあると思います。道と、―― それは、この日本にも?

後は中国の風水の人々なんかが言っているようでまり、エコロジー的な発想とかかだ言っているようで動くわけですね。つまり、自然の地形に合ったな地形であろうが、うまく見つけてそれをつないな地形であろうが、うまく見つけてそれをつないな地形であろうが、うまく見つけてそれをつないな地形であろうが、うまく見つけてそれをつないな地形であろうが、うまく見かは、自然の地形に合ったな地形である。エコロジーの発想とかなり近いわけですね。のを我々がもらえば、少なくともうまく生活できる。エコロジーの発想とかなり近いわけですね。のを我々がもらえば、少なくともうまくとはいいにようのとないが言っているようであり、エコロジー的な発想とストレートラインまり、エコロジー的な発想とストレートラインまり、エコロジー的な発想とストレートラインをはいるように、

(笑い)。今やろうとしても、なかなかできない**荒俣** ここが昔の聖なる道の面白いところですねのサイズじゃない道が平気で造られたんですよね。 ―― その発想はとても魅力的ですね。 人間 素よりも、測地学的な問題やあるいはエネルギー素よりも、測地学的な問題やあるいはエネルギー

環境との調和

何もなかった場所に街を造った時代と違っ

ですけども。

て、車が走らないときでも道が楽しめないかとか、 ちに快適の意味が変わってきて、より贅沢になっ 造る。快適な方へいったわけですね。で、そのう しなくなった。道も砂利の道では不快だからアス 間ぐらいずーっと続いていて、誰も気にしなかっ ファルト、下の方じゃ嫌だといえば、 た。ただ、最近になって人々が贅沢になって、 れですんでしまう。実際にそういう状況が五○年 ネルをどこに開けようが、本来気にしなきゃいい 荒俣 まあ、山を削ろうが、谷を削ろうが、トン てしまうという危惧はありませんか? ティクな言い方になりますが、国の型霊が変わっ 加えているわけですが、ちょっと大げさ、オカル Ź んです。「この方が便利だね」と思えばそれはそ 「ほら便利だろう」という言い方だけでは、満足 近代文明の名のもとに日本という国土に手を 高速道路を

> は、敗者復活戦ではないですけど、昔いらなかっと、敗者復活戦ではないですけど、時代によって変わるんですよ。でも、いまは、気分がいいとか、それこそオカルト的な現実はどうあれ我々の精神的な面にどういう作用を及ぼすかがメインになっている。道路の問題も、今、パラダイムが変わりつつあると思うんです。昔の意味づけができなくなってきたんで、違った方法論が必要になる。 一一 ノスタルジーになりつつある自然とどう折り合いをつけるかというようなことも……。 り合いをつけるかというようなことも……。り合いをつけるかというようなこともかがある。それりるんですよ。いらないという時代がある。それり合いをつけるかというようなことも……。り合いをつけるかというようなことも……。り合いをつけるかというようなことも……。

は、生物全体、自然の全体的な法律でやりすぎうのがあって、行き過ぎると必ず元に戻る。これ荒俣 ホメオスタシスっていうか、調和説っていー― トレンドね。それはたとえばどんな?

それは、

もかかわらず、今よりも大きな道を造っていた。それですよね。昔はダンプカーなんかなかったによね。本来、その発想が一番重要で、京都の街が

単に権力を誇示するようなショー的な要

という我々を導くルートになっていた。ですから、

いたその道の大もとで、同時に、幸せになれたり

人がそこを通ろうが通るまいが道を造ったんです

ンの組み合わせが、たぶん中国人がタオといって

ちゃったものは必ず滅ぼされ、 ものが次に栄えるというプロセスがあるから― ていることも、 人間がやりすぎたとか、 その中のひとコマに過ぎないの なんだかんだとい やりすぎなかっ

ないかと。 くなった時代ですね。まだ一億年はたっていない が滅びるだろうけど、どっちかはまた残る。 のかわりに地球にぶつかったと思えばいいんじゃ けど、今度は隕石のかわりに人間が生まれ、 た隕石は六、〇〇〇万年ぐらい前で、 を持った生物だといいますからね。 に一回地球にぶつかる隕石と同じぐらいの破壊力 余りに強すぎる。一説によると、 うーん。 ただ、問題があるんです。 まあ、 ホメオスタシスですか? 恐竜が滅びたように、 人間というのは 人間は、 最近ぶつかっ 恐竜がいな ほとんど 一億年 隕石

ではないかと思うんです。

何だか、怖い話ですね。

うなんですけど、歴史が教えていることは、 らかの方向でやろうとしない方がいいってことで える時に大事なのは、 いことはあまり問題じゃないかもしれない。 人間という隕石がぶつかっちゃった以上は、 むしろ、そうだな……、 しかし、もっと大きな目でみれば、 それも特に、こっちが便利だからとかいう しょうがないでしょう。 道路の問題も都市計画もそ 我々自身がものを考 人間て身勝手だ とにかく

> 方がいい。さっきの風水の話じゃないですけど、 理由はもうやめにした方がいいですね たら、まったく別の観点を導入したほうがいいん 的には力の問題になってしまいますから、 るというような損得関係で計算していると、最終 るとこっちの人が損をして、こっちの人が得をす 方があとあとどうもいいんじゃないか。これをや 富士山が見える道を造ろうかというような観点の 道は気を通そうとか、 基本的には、 人間の利害得失でものを考えない エネルギーを通そうとか、 それだっ

うとする人も、残そうとする人も自然も自分のた やだというのも身勝手の一つなんですよね。 繰り返しになりますけど、 自然が壊れるからい 壊そ

> ういう設定がもうちょっと必要になってくるんで と思うんです。 を大切に使うノウハウがでてこなくてはいけない きな意味では、 はないかという感じがしますね くらでも道を造れるわけですし、これからは、 ンのようなダミーの道なら、 神の通る道でも何でもいいわけですね。 ような理由を、もう冗談でもいいから付ける。 めにあると思っているから。そうではなくて、 それだったら、まったく関係ない せっかくここまでやっている地球 道は造らなくても レイライ

ございました。 想という点でとても刺激になるお話、 なるほど、 確かにそうですね。 ありがとう 本日は、



千世まゆ子(ちせまゆこ)

1954年福島県郡山市生まれ。福島中央 テレビに勤務。児童書の編集・フリー ライターを経て、児童文学の創作活動 に入る。ライフワークである民話の調 査研究でも活躍中。日本民話の会、日 本児童文学者協会々員。1990年「百年 前の報道カメラマン」 (講談社) で第 37回産経児童出版文化賞(社会部門) を受賞。

主な作品に「うみのオルゴール」(草 土文化)・「動物園へいこうよ!」 (講談社)・「ともだちはあぶない幽 霊」(フレーベル館)・「学校の怪談 (シリーズ全15巻)」共著 (ポプラ社) などがある。

道路利用者サービスの向上

建設省道路局企画課交通安全対策係長、曽根、真理

国道第一課交通安全事業係長 島村 喜

同

本稿では、特に一般道路に対象を絞って、利用傾向にあるようである。機能や様々な利用者を想定したものへと変化する

利用者サービスについても、

道路に関する多くの

沿道住民を含めた広範な対象へと広がりつつあり、的に道路を利用する歩行者やドライバー等から、

はじめに

ある。 ニティ空間として機能等、 容空間としての機能や、人々が集い交流するコミュ 機能に加えて、水道、 変化から、道路に求められている機能は、従来の やむを得ない対応ではあるが、近年の社会情勢の 展に限られた予算で対応する必要があったための 防ぐという、やや対処療法的な印象を受ける。 過機能の確保に重点をおいて進められてきた感が 整備や渋滞対策に代表されるように、 これは、戦後の急激なモータリゼーションの進 これまでの道路利用者サービスは、バイパスの 歩道の整備でも、歩行者を自動車事故から ガス等のライフラインの収 多様化、 高度化する傾 自動車の通

る。

者サービスの高度化に関する最近の状況を紹介す

必要である。

一 利用者サービスの概要

る水道、ガス等のライフラインを利用する、いわや歩行者等のように道路を直接使わなくても沿道の景観や町並みを楽しんだり、道路を占用すると、沿路の景観や町並みを楽しんだり、道路を占用する者と、沿の景観や町並みを楽しんだり、道路の利用者を、ドライバー

向にあり、それに応じて道路利用者の概念も直接

流するコミュニティ空間として機能すること等がり、商店街や住宅地内の道路では、人々が集い交な移動のために必要に応じて立ち止まって休めたは、商店街や住宅地内の道路では、道路の機能として、快適

であることが求められる。 道路景観等に対する地域のニーズに対応するもの加イベントを通じて人と人との交流を促す機能や、収容する機能のほか、祭りやパレード等の住民参盤をはじめとしてガス、電気等のライフラインを

様であり、これらに適切に対応するため、道路管このように、道路に対する利用者のニーズは多

くこととしたい。

(1)
通過機能の強化	きぎり自

とにより一

層の円滑化に努め

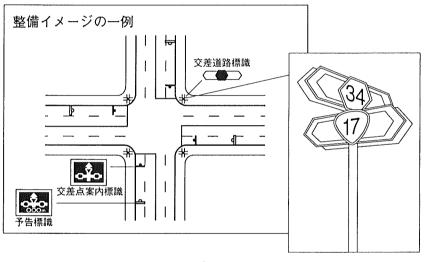
Ź

ţ

3

ゆずりあい車線の整備等の新規施策を実施するこ 点の改良工事等を実施している 円 新たに案内標識の拡充 道路 滑化を図るため、 の 整備ストックを有効活用し、 従来からバイパ 情報提供施設の高度化 が、 これらに加え、 ス整備や交差 道路 交通 0

動



道路における利用者サービス

求められる機能

通過機能の強化

景観等への配慮

交流機会の増進

「たまり」機能の確保

道路空間の有効利用

利用者ニーズの把握

提供されるサービスの内容

道路110番、標識 BOX 等

わかりやすい案内標識の整備等

コミュニティ道路、「道の駅」等の整備等

電線類の地中化、橋梁のライトアップ等

「道の駅」、「歴史国道」等の基盤整備等

共同溝、電線共同溝、地下駐車場等

表 1

利用者の分類

直接的利用者 (自動車、 歩行者等)

間接的利用者

(沿道住民、 通信・電気等 公益事業者)

図 1 ポインタープロジェクトの概念図

2標識上で認識できるよう案内標識の改善等を実

しているところである。

また、 直

新しいタイプ

相互の交差点では、

交差する道路の路線番号

が

案

お

b,

第11次道路整備五箇年計

画

 \widehat{H}

5

Η

9

下

道路五計」

という)

内に

は

主要地方道

道 自 などして、 Ł ブ やすく、 お 成六年度から新たに案内標識整備アク |標識 ロジェ 分の 、ラムに基づく ?路案内システムの構築を進めて 整備し、 の中では、 で複雑なネットワー するために不可欠な施設である このうち、 b Ļ٦ ては、 このため、 かりやすい新しいタイプの距離標を設置する 位置 の表示内容を改善するとともに、 クトを実施し 案内標識がわかりにく 交差点でその案内を徹底するために案 表示内容が を正確に把握 案内標識については、ドライ 県道等を含めた幹線道路の路線番号 |線番号や距離標を活用した系統的 平成五年度から新たにポイン 計画的な整備を進め 体系的な整備を行ってい 諸 クを有する我 ί 外国に比らべ 目的 いという指摘も多 が、 地まで安全に移 b ತ್ಯ が国の道 ることとして 地形等 複雑になり シ 크 な 利用者に 涥 お、 ゔ タ 路 Ö 1 る。 平 制 が 口

ることとしてい このほ か、 情報提供施設につ 3 いては、 従来から

を進

め

T

お

<u>b</u>,

五箇年計

画 四内には、

整備を概成

距

離

標に

ついては、

現在、

|韓国道に

お

いて整備

42 道行セ 95.2

たな道 加えて、 規制等の情報を広範囲にわたって一括提供する新 入を図ることにより高度化を進めている。平成六 進められている道路情報板、 路 シ 交通情報通信システム ョンへ時々刻々変化する渋滞情報、 道路上の発信器 (ビー 路 コン 側放送等の整備 VICS) から車載ナ の導 工事

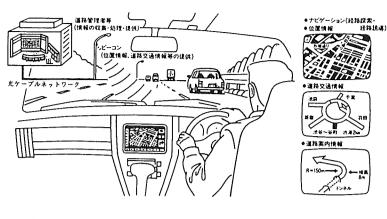


図 2 VICS のイメージ

して 3 成七年より 及び東名、 一月より首都高速の一 おり、 名神高速道路全線で整備を推進し、 成七年度には、 部の地域で実運用する段階にきて 部で試験運用を既に 三大都市圏の高速道 開

路

b

年

いる。 存道路の有効活用により通過機能の向上に努めて という) 化を図れるものとして、第5次交通安全施設等整 分離して通行させることにより交通の安全、 五箇年 ゆずり より、 計画 á い車線については、 新たに施設整備を進めており、 H3 ~ H7, 以下、 速度の遅い 「交安五計 車 円滑 両を 既

備

「たまり」 機能の 確保

(2)

実が必要となっている。 すべての人々が、 移動空間としての道路においても、 齢者や女性等の一 る社会を持続することが求められる。 格的な高齢化社会を迎える二一世紀には、 快適に移動するための「たまり」 層の社会参画を支援し、 必要に応じて立ち止まり休みな 高齢者を含む このため、 機能の充 活力あ 高

通

た

近年のレジャー交通の広域化、

自動車交

!の二四時間化に対応して、

夜間運転や疲労運転

現在簡易パ

を行う めている。 休憩のための お n るように、 本来道路には、 ノ際には、 コミュニ 人々の交流を支える機能が備わって 一たまり」 ティロ 商店街や住宅地内の道路で見ら チ、 ード整備 機能を充実させるよう努 上屋、 植栽等を整備して 等の歩行者対策

利

用者サービスの高度化、

体化して

「道の駅」

とすべく努めてお 地域内外の交流を促進

する地域振興施設の整備と積極的な計画調整を行

b

組んでいるが、

その際には、

地元自治体が

キングエリア等一

般道路の休憩施設の整備にも取

起因する交通事故を防止するため、

増

加が著しい女性ドライバーにとっては、 るための核施設整備を行っている。

特に、

近年

す

清潔で快適な公共トイレが備なわっていることが

コミュニティロード (東京都北区)

を利用した「道の駅」 ゆうひパ 般国道9号、島根県)

電線共同溝の概念図

図 3

を図りながら、 不可欠であり、 トイレの適切な維持管理を行って 「道の駅」では地元自治体と連携

道路空間の有効利用

りつつ、これらの需要に適正に対処していくため 需要が急速に高まっており、 街 のライフラインを収容する共同溝の整備や、 用技術開発の進展等を背景として、 (3) 都市内における諸機能の集積・高度化・地下利 地下駐車場の収容など、 道路地下空間利用の 道路構造の保全を図 ガス、 水道等 地下

> には、 てきている。 を進めることが従前にも増して重要な課題となっ 計画性及び効率性等に十分に配慮した利用

業者、 連絡調整会議等の場で、 し道路空間の有効利用を行っている このため、 地方自治体等で構成する道路地下空間利用 道路管理者が中心となって、 地下空間利用計画を策定

道路景観対策

(4)

する沿道地域からの要請は非常に大きい。このた 化や看板類の色調の統一など、その景観対策に対 を与えるため、 街中の道路は、都市内の景観形成に大きな影響 従来より、 道路空間を占用する電線類の地中 道路事業として、 電線類を地中化

め

このキャブについては、その面的な整備により光 整備事業を創設することとしており、立法措置等 C・C・BOXを前提として、新たに電線共同溝 通常キャブよりコンパクトで安価な構造を有する 応が望まれている。このため、平成七年度から、 次的な効果があるため、今後、さらに積極的な対 されたり、 ファイバー網等の高度情報通信基盤の整備が促進 するキャブ事業を推進しているところであるが、 も併せて講じることにより、 歩道の有効幅員を創出されるという副 その整備を推進する

0 0



「歴史国道」のイメージ

110 -なし(10.4%) 100 許可(7.5%) 規制方式別の割合 QΩ 80 70 届出(82.1% 60 50 40 30 20 10 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 (年度) 1969 70 71 72 73 74

資料:国土庁計画・調整局作成

注1:全国の市町村を対象にして、1992年12月にアンケート調査を行ったもの。

回答率は83%である。

注2:対象とした景観条例は、法令に基づくものを除いたものである。

図 4 景観条例の制定数の推移

また、 間 互. 等を併設してもらい 村の枠を越えた交流が実現することが期待できる。 0 |路を介して広範な地域から人々が集まり、 例 機能 うえば、 交流を促進することも期待できる。 地元自治体の協力により劇場やイベント広場 道 歩道等を設置する際 分担を図ることにより、 路管理者 簡易パーキング が %伸立 「道の駅」 ちとな エリアを整備する際に 必要に応じて交差 とすることより b 駅を介した地 一道 !の駅| 町 相 B

新たに創設して 文化的 に着手することとしている。 存 復元及び活用を図る 価値を有する道路 おり、 平成七年度より実際の事 1= 「歴史国 つ 7 道 Z 整備事業を の ン整備、 保

プやグ 多く、 重要な役割を担い 国道に į, さらに、 . る 地 、レードアップ工事を適宜実施してい 元からの要請に応えて、 お 道路橋の中には、 ķ ても九橋梁でライトアップを実施 沿道住民に愛され 都 市 夜間のライトア 内 7 の景観 b る もの る。 形 成 直 ッ が

活用

道路

を活用 b

した地域活性化を図ろうとす

育んできて

お

旧

道

の街並み、

景観、

文化等を

6

街道

ぼ

Z Ó

往来を通じて、

地域の文化を

軽備の

事

例

が各地で見受けられ

3

特に、

運

が高まっており、

沿道住民の意向を活

かし

た道 昔

機

て親しみが持てる道路空間を創出しようとする

また、

沿道

の優れた景観を活用して、

住民にと

3

地

域

Ő

熱意は非常に強

5

これらの活

歴史上、

広域的に そこで、

重

一要な幹線

道路として利用され、 動を支援するため

国として特に重要な歴史的

τ

交流機会の増進

(5)

人々の交流を促進 道路についても、 まる中、 他者との交流により心 **組んでいる。** 近 年 国民の多くが、 コミュニティ空間としての機能 社会参 するため の豊かさを求める傾 画 人と人との交流を指 の の機能を向上すべく 機会を提供するなど を有する 向 向 が 取 強

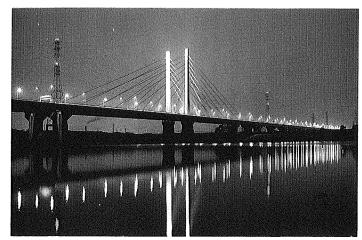
参考1 ライトアップ実施道路橋

(平成7年1月現在、全国9橋梁で実施)

- ·般国道 1号 日本橋 (東京)
- 一般国道 2号 武庫大橋 (兵庫)
- 一般国道 7号 万代橋 (新潟)
- 一般国道 14号 両国橋 (東京)
- -般国道 29号 引原1号橋 (兵庫)

(夏期のみ)

- 花畔 橋(北海道) ·般国道 38号
- -般国道 54号 相生橋 (広島) 一般国道298号 睪碱大橋 (埼玉)
- 般国道329号 とよみ大橋 (沖縄)



道路橋梁のライトアップ 幸魂大橋

備により、都市内で祭やイベントが行えるように

工夫することも可能である。

整備するだけではなく、

道路行政の様々な機会を

いる事例もあり、

交流促進のために、

単に施設を

沿道の植栽の手入れ等を共同で実施することによ

地元の小学校や老人会の協力を頂いて、

沿道住民の方々に道路管理へ参加して頂いて

点部等を幅広く確保したり、

沿道敷地との一

体整

٠ 3 ٥

1000 1000 **【観光レクレーションの実態**】 gqp 800 .80D 700 300 600 Орд 500 .soo 400 400 300 .30D SQD SdD 100 自然教室等の受け入れ S60年度以降 ノード地球等準備 ふるさと会員制度等 在地框法、朝市等0.5% S20~39 国際交流

図 5 地域における交流型イベントの増加



「道の駅」掛合の里で 開催されるカキ祭り (一般国道54号、島根県)



道路管理への住民参加 (一般国道19号、愛知県名古屋市北区)

(6) 用者ニー ズの把握

Ø

とりと豊かさを求める時代の

シニーズ

へに対

Ġ

n 応 7 Ū

住民

やド

努め である。 をはじめ ライ て道路管理 う指 るとともに、 合せを持 「道路 般の利用者に なければ 合 「道路110番」の開設状況 理 1 日 脈が多い 前で経 110 等のニー 常 (平成7年1月現在、1道26県) 番 0 の質につ 北海道地方…小樽地域、函館地域、旭川地域、網走地域、 てい 維 くつ ならない。 を設 が 関係する道路管理者間 済的 持管理 東 北 地 方…青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、 ٤ かの試みが行われているところ -ズをきめ 以けてお これらに こって な計 道路管理 Ġ 北陸地方…新潟県、富山県、石川県 1= 7 中 部 地 方…静岡県・岐阜県・三重県・長野県の一部 は 画に お このため、 細か 層の þ b 基づ 対 者 道 中国地方…鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県 T 常時意見等を収集 する は が 路 向 四国地方…德島県、香川県、愛媛県、高知県 上が b き実施する 1= 反映するととも 九 州 地 方…大分県・長崎県・熊本県の一部 関 沿道 総合窓口とし か 水水め 道 で連絡を取 りにく する

T

ている 係道路管理者間 在 た地域から 全国三三箇所で窓口 迅速な対応を行って 順次サー で連絡体 ・ビスを拡大していくこととし 制等に を設け 3_° っ 7 平成 ķ お て準 þ 七年 今後、 備 が 整 月 関 現

また、 いという指摘に対しては、 先に述べ たような、 米 案 内 インタープ 標 識 が わ ロジ か ŋ 1=

路

110

番

よう

苦情

横断禁止 全国道路標識週間 10月1日~7日

図 6

参考 2

帯広地域

福島県

近畿地方…奈良県

を実施している。 警察等に窓口を設け 標識週間として定め、 に盛り込んでいる。 動的に集まるように、 の意見等を集中的に収集して、 握 トによる計画的な整備 ガキ、 する手段として、 FAXにより受け付ける また、 毎年 利 般の標識アド 用 各道路管理者や都道 の 者の 年間を通 II 〇月 か /標識 ï 標識の 一標識BOX じ H 利 関 ۱۶ 5 用者意見 改善計 意見等 イザ する意見 0 府県

が

5

最後に

i, る。 高度化に対する要請に対応するよう努めて参り 社会情勢の変化等に対応して、 関する検討が行われてお 基本的な考え方として、 路構造のあり方」 利用者 |路機能の多様化、 せ 先の道路審議会答申 今後も、 Ō 重要性等の認識のもと、 E 関する多様化が 関 係道 (平成六年 路管理 情報提供等のソフト施策の 多様な道路利用者の視点 「21世紀に向けた新たな道 b 者と連携を 層進展する 今後も、 利用者サービスの 新たな道路構造に 月 0月) 図りなが 道路 傾向に の機能 では、 た あ 組

画 か

1 日

を を

米国における新しい有料道路料金体系導入の取組み ヘマサチューセッツ有料道路のケーススタディー>

国土庁長官官房総務課課長補佐 小林 高明

はじめに

筆者は、平成四年七月から六年六月まで人事院 とこれの行政官長期在外研究員の派遣制度により、 来国ハーバード大学行政大学院(ケネディースクール)に留学する機会を得た。同スクールでは、卒 業の要件として、実在の非営利機関を依頼人とし 業の要件として、実在の非営利機関を依頼人とし で特定の事項について具体的かつ現実的な政策提 言をまとめることを要求する制度(Policy Analysis Exercise)がある。筆者は、マサチューセッ ツ州有料道路公社(MTA;Massachusetts Turnpike Authority)から同有料道路の料金について新 たな設定方式導入の実現性に関して依頼を受け、 たな設定方式導入の実現性に関して依頼を受け、 たな設定方式導入の実現性に関して依頼を受け、 とこれの行政官長期在外研究員の派遣制度により、 として、実在の非営利機関を依頼人とし ない部分もあると思われるが、一つのケーススタ

> したい。 ディーとして、以下にその概略を紹介することと

二背景

米国においては、インターステートと呼ばれる (九〇%程度)を得て既に大部分の建設を終えて (九〇%程度)を得て既に大部分の建設を終えて いる。これらの幹線道路は通行が無料とされてお り、州や地元の自治体が料金を課すことは禁止さ れている。一方、州内の高速道路については、州 れている。これらの幹線道路は通行が無料とされてお り、州や地元の自治体が料金を課すことは禁止さ り、州や地元の自治体が料金を課すことは禁止さ り、州や地元の自治体が料金を課すことは禁止さ り、州や地元の自治体が料金を課すことは禁止さ り、州や地元の自治体が料金を課すことは禁止さ いる。これらの幹線道路は通行が無料とされてお り、州や地元の自治体が料金を課すことは禁止さ いる。これらの幹線道路は通行が無料とされてお り、州や地元の自治体が料金を課すことは禁止さ が独立採算制の公社を設立し、公社が有料道路を を は、 マサチューセッツ有料道路(ターンパイク)は、 マサチューセッツ有料道路(ターンパイク)は、 マサチューセッツ有料道路である。

1参照)。一九五七年から一部供用開始された同 1参照)。一九五七年から一部供用開始された同 1参照)。一九五七年から一部供用開始された同 1参照)。一九五七年から一部供用開始された同 1参照)。一九五七年から一部供用開始された同 1参照)。一九五七年から一部供用開始された同 1参照)。一九五七年から一部供用開始された同 1参照)。一九五七年から一部供用開始された同 1参照)。

の車種の区分を採用している(表2)。表中の車また、MTAは、料金設定に当たって、九種類

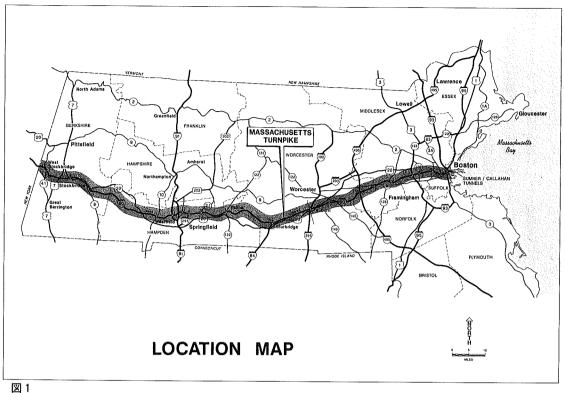


表 1

	乗用車	業務用車両
料金収入	76.9 %	23.1 %
利用回数	93.3 %	6.7 %
利用距離	89.0 %	11.0 %
1回当たりの利用距離	16.09マイル	27.69マイル
1回当たりの料金収入	0.80ドル	3.33ドル
1マイル当たりの料金	4.94セント	12.01セント

表 2

平均車重 平均車軸当たり重量

車	種	定義	車軸数(注)	(ポンド)	(ポンド)
クラ	ス1	普通乗用車及び軽トラック	2	7,000	3,500
	2	トレーラー	3~5[3]	13,000	4,333
	3	車軸数5以上のトラック	5~9[6]	54,000	9,000
	4	(廃止)			
	5	車軸数2の中型トラック	2	11,000	5,500
	6	車軸数3のトラック	3	17,000	5,667
ļ	7	車軸数4のトラック	4	25,000	6,250
	8	バス	2~3[2]	_	_
	9	複数のトレーラーを合わせた大型トラック	5~12[8]	90,000	11,250
	10	料金免除車両			

(注) [] 内は平均の車軸数。

MTAは財政的に独立しており、連邦、

系の設定のメリットはほとんどない。

部分を占めており、後述するような新たな料金体 トンネルはその立地の性格上、 を結ぶ二本のトンネルを管理している。 軸当たり重量の意味については後述する。 なお、MTAはほかにボストンの空港と市街地 乗用車の利用が大

らの 入は、 社の全収入の九割以上を占めている。その他の収 ツ有料道路と二本のトンネルからの料金収入が公 少なからず貢献している)。 の所有となっており、同再開発の成功にMTAは として有名なコープリープレイスの敷地はMTA (余談であるが、ボストンの大規模再開発の事例 補助金は受け入れていない。マサチューセ 土地の賃貸や債権の利息によるものである ッ

したがって、

道路利用者は、

通行料金を節約

「車軸当たり重量」方式の概要

要約される。 hington,D.C. The Brookings Institution,一九八 Policy"; K.Small, C.Winston and C.Evans; Was-Work: A New Highway Pricing and Investment を念頭においたものである。 weight pricing ぉたは weight-per-axle pricing) 八九年にブルッキングス研究所のC・ウィンスト 九年)によれば、 ンらが提唱した「車軸当たり重量」方式(axle 入を検討している新たな料金設定方式とは、 MTAがマサチューセッツ有料道路について導 同方式のメリットは次のように 彼らの研究("Roac <u>一</u> 九

- 2 1 に比例するとの知見が得られている。 を車軸の数で割った数値の三乗(または四 自動車の通行による道路 一方で、 各州の有料道路においては、 への損傷度は、 通行料 車重 乗
- 設定に当たって車種または最大積載容量のみに

- る 着目している場合が大半である。このため、 両にむしろ高い料金が課されるのが一般的であ か、 際 !の料金が通行時の現実の車重を反映しないほ 車重が同じであっても、 車軸の数の多い車 実
- 3 4 するため小型の車両に過大な重量の貨物を積載 を正しく反映する構造とならず、大きな非効率 しがちであり、 センティブが働かない。 この結果、料金収入が道路への損傷の大きさ (過大な道路の損傷と不十分な料金収入) が生 車軸の多い車両に転換するイン

じることとなっている。

(5) ある。 すなわち、 価を乗じて決まる額を徴収することとすべきで 良・管理コストを勘案して定められた通行料単 重量を算出し、その数値に当該道路の建設・改 の現実の車重と車軸の数を測定して車軸当たり 当たり重量」方式を導入することが適切である。 この料金構造の歪みを是正するため、 料金徴収に当たって、通行する車両 「車軸

させていただく。

6 て社会的厚生の増大をもたらす。 道路利用者の利便も長期的に向上し、 頻度が減ることによる時間のロスの低減により 12 この新方式は、 つながるほか、 道路改修コストの大幅な低減 路面状態の改善や改修工事の 全体とし

> であることについて触れている。また、 tification) が、 詳細な検討を行っているわけではないが、 ためのフレキシブルなシステムが必要となること 招かないため、 的な前提を必要とする。具体的には、 の情報もある。技術面での詳細については、 テム (weigh-in-motion) 西部の有料道路等で走行中に車重を測定するシス 北ダラス有料道路やニューオーリンズ等で稼働中 η 両確認システム(AVE;automanted vehicle iden-が考えられる。この点についてウィンストンらは 機材や、個々の車両ごとに異なる料金を徴収する に専門的な知識がないため、 この新方式の導入には、 料金の月払い制度が軌道に乗っているほか、 瞬時に車重や車軸の数を測定する 香港でいち早く試験的に導入さ の開発が進んでいると 当然ながら一定の技術 本稿では記述を省略 交通渋滞を 米国でも 自動車 筆者

四 方針 主要な有料道路管理主体の料金設定

行料金と車軸数五の大型トラックの通行料金の比 ることに配慮する必要があるが、 負担には、 ソリン税等があり、これらは州によって違いが いてまとめると表3のようになる。ドライバ 米国の主要な有料道路管理主体の料金構造に 道路通行料金のほか、 普通乗用車の通 車両登録料、 1 あ ガ の つ

	供用距離	マイル当たり	料金(セント)	比率
	(マイル)	乗用車	車軸 5 のトラック	
フロリダ TP	265.0	3.75	9.77	2.60
インディアナ有料道路	156.9	2.96	9.27	3.13
カンザス TP	236.0	2.97	7.94	2.68
メイン TP	106.0	2.92	8.77	3.00
マサチューセッツ TP	123.3	3,81	12.29	3.22
ニュージャージーTP	118.0	3.90	15.42	3.96
ニューヨーク州貫通道路	390.0	3.10	12.00	3.87
オハイオ TP	241.2	2.03	7.94	3.91

- (11) 1
 - ーセッツ TP については、料金所を設置している123.3マ ルの部分に限っている(他の部分は回数券方式を採用しており、 ・通行距離にかかわらず料金は一定である)。

政策課題

(1)の政策目標をより具体化した政策課題

五 頶 新たな料金設定に当たつての政策課

ある。MTAも、過去の数度の料金改定に当たっ て、この料金構造のトレンドを踏襲してきている。

対三に近い数値となっている道路が典型的で

(1) 政策目標

車重

かつ、 断することにあった。 ミレートし、それらが利用者間の公正を害さず、 を設定して利用状況や料金収入に対する影響をシュ 大等の重大な支障を与えることがないか否かを判 ^重量方式を取り入れたいくつかの料金システム MTAから与えられた筆者の課題は、 MTAや他の交通機関管理者にコストの増 車軸当た

車種区分の最大積載重量と料金水準はほぼ比例関

けて料金を設定している点でユニークである。各

(最大積載重量)

の大きさによる車種の区分を設

なお、ペンシルヴァニア有料道路では、

係にある。

1 と次のようになる。 率性 (efficiency) を最大限実現する。 料金体系の設定に当たっての政策目標を掲げる 「車軸当たり重量」方式の提唱理由である効

3 2 を最大限高める。 政策的・政治的な実現可能性 (feasibility) 道路利用者間の公平性 (equity) を保つ。

能し、 資することとなる。 自体が道路利用者の行動を導くシグナルとして機 にとって理解しやすいものであれば、 裏をなす。つまり、制度が合理的かつ道路利用者 特に、①の効率性の実現は、 効率的な利用行動・料金構造の実現により 制度の透明性と表 料金の設定

を次のように設定することとした。 乗用車からの料金収入のシェアを現状のまま

に保つ。

ある。 換えれば、 のシェアを現状のままに保つ必要があり、 おそれがある。従って、乗用車からの料金収入 トラック業界からの新料金方式への批判を招く て批判を招くことになりかねない。逆の場合も と、乗用車利用者の犠牲においてトラック等の 大型車両利用者への「陰の補助金」があるとし 大型車両利用者の利便を増大させることとなり、 乗用車からの料金収入のシェアを増大させる 料金単価を現状どおりとする必要が 言い

2 にも若干の収入増が求められる。 材を設置する必要があり、 の現実の車重を測定するため、 収入の合計)を従来の五~一〇%増とする。 総料金収入(乗用車、業務用車両からの料 新料金システムを採用すると、通行する車両 その費用を賄うため 新たな車線や機 金

3 間で可能な限り等しくする。 の単価を、すべての車種 一定の車軸当たり重量に対して課される料金 (特に各種トラック)

トを最大限実現するため、 理的に決定してもらうことにより同方式のメリッ を正しく理解してもらい、 各種車両の利用者に「車軸当たり重量」方式 単価設定の歪みを極 道路の利用方法を合

力小さくする必要がある。

三〇%以下に抑える。 すべての車種に対する料金単価の値上げ率を

る。 なが政治的に受け入れられる可能性が小さくな が政治的に受け入れられる可能性が小さくな を言するほか、新料金システ 特定の車種に対して著しい単価の値上げを実

いて特例を適用する。 ては、必要最小限の範囲で料金単価の設定につ⑤ 需要の価格弾力性の大きい一定の車種に対し

これらの車種について大幅な値上げを行うと、 めるものである。 げる可能性がある。 理に)シフトする利用者が多いと考えられるた 他の代替的な交通手段(一般道路など)に の効用の低下の度合いが大きくなる。 種に割高の料金を課すこととすると社会厚生上 とするラムゼイ原則)からいって、これらの車 需要の価格弾力性に反比例することが望ましい のデータがある。 レーラーなどの車種については数値が大きいと 需要の価格弾力性については後述するが、 その交通手段の管理コストを大幅に引き上 租税・負担金の理論(税率は これらの理由から特例を認 同時に、 (無 ١

二トン。慣例的に計算上の一単位とされ、esalは、車軸当たり重量一八、○○○ポンド(約八・なお、ここで用いた「料金単価」とは、厳密に

律であっても、各車種の平均車種や車軸数が異な 場合、車重が九、○○○ポンド、車軸数が二であ 四分の一であるため、現実には一マイル当たり二・ る乗用車については、 ラス1(乗用車)の料金単価が一○セントである である。)の車両が一マイル走る際課される計算 と呼ばれる。 るため、マイル当たりの通行料金が異なることに 五セントの料金となる。また、料金単価の値が一 上の単価 (esal-miletoll) equivalent standard axle load 車軸当たり重量が esal の をいう。 例えば、 の略

(3) シナリオ

注意されたい。

こととした。
数のシナリオを用意し、シミュレーションを行う可能な組合せについて調べるため、次のような複能に近い。そこで、これらの政策課題のうち実現があり、これらを同時にすべて充たすことは不可があり、これらを同時にすべて充たすことは不可

す。(上記政策課題の①と③)用車、業務用車両の双方に同一の料金単価を課シナリオ1 乗用車の料金単価を現状に保ち、乗

シナリオ3 乗用車の料金単価を現状に保ち、全車、業務用車両の双方に同一の料金単価を課す。シナリオ2 全料金収入を一○%アップし、乗用シナリオ2 全料金収入を一○%アップし、乗用

両に同一の料金単価を課す。(同①、②と③)料金収入を一〇%アップし、すべての業務用車

べての車種に対する料金単価の値上げ率を三○べての業務用車両に同一の料金単価を課し、すシナリオ4 乗用車の料金単価を現状に保ち、す

%以下に抑える。 (同①、

2 ك 4

○%以下に抑える。(同①、④)
すべての車種に対する料金単価の値上げ率を三べての業務用車両に調整した料金単価を課してシナリオ5 乗用車の料金単価を現状に保ち、す

える。(同①、④と⑤)

六 シミュレーションの概要

(1) 需要の価格弾力性

を各車種について算定することから始めることとな影響を与えるか予測するためには、各車種に対する料金単価の変化がどれだけ道路通行の需要を変化させるかを調べる必要がある。そこで、シミュ変化させるかを調べる必要がある。そこで、シミュ変化させるかを調べる必要がある。そこで、シミュを計画を

した。

減少率/値上げ率)を計算すると表4のようになっ 処理を行って新料金表を作成している)。この値 三四%、 が飛躍的に伸びつつある状況に対応し、 象から除いた)。 入に与える影響が小さいため、ここでの分析の対 た (表2でみたクラス4、 上げについて、 に値上げ率 (三四%または五一%)を掛け、 なされており、 げ幅を大きくしている(新料金の設定は機械的に になされている。 MTAが行った直近の値上げは一九九〇年三月 業務用車両は五一%と業務用車両の値上 各車種の需要の価格弾力性 各インターチェンジ間の旧料金表 この値上げは、トラックの利 8 10については総収 乗用車は (利用 端数

提条件とすることとした。 ミュレーションを行うに当たり、 次に、 新たな料金システムの導入についてのシ 以下の事項を前

- 1 インフレ率をゼロと仮定する。
- 2 を考慮しない。 好況、 不況などの経済情勢による需要の変化
- ٤ L それぞれの区分に属する車両がすべて表2でみ 数のシェアは変化しないものと仮定する。また、 たような当該車種の平均重量! MTAの現在採用している車種の区分を前提 それぞれの車種の区分に属する車両の台 平均車軸数を有

表 4

車	種	定 義	値上げによる	自然利用	ネットの	値上げ率	需要の
		,,,	利用減少率	変化率	変化率	massatty	価格弾力性
クラ:	ス1	普通乗用車・軽トラック	-2.4%	1.0%	-3.4%	29.2%	-11.7%
	2	トレーラー	-4.5%	1.0%	-5.5%	41.0%	-13.3%
	3	車軸数 5 以上のトラック	-5.9%	-2.5%	-3.4%	50.7%	- 6.7%
	5	車軸数2の中型トラック	-5.4%	-2.5%	-2.9%	50.9%	- 5.7%
	6	車軸数3のトラック	-8.6%	-2.5%	-6.1%	50.7%	-12.1%
	7	車軸数 4 のトラック	-7.4%	-2.5%	-4.9%	50.7%	- 9.6%
	9	複数トレーラーの大型トラック	-7.8%	-2.5%	-5.3%	50.4%	-10.6%

⒀「値上げによる利用減少率」とは値上げ前後の一年間の利用回数の変化率を、「自然利用変化率」 上げ時の経済情勢から考えて値上げが行われなかったとしても起こったと考えられる利用回数の変化率を いい、「ネット変化率」とは前者から後者を引いたものをいう。

料金負担を低減させるため車軸の数の多い車種 新料金体系の導入により、 条件③は単純化のため設定した。 トラックの利用者が 現実には、 するものと仮定する。

ではない。

toll を指し、 に述べたとおり、「料金単価」とは 省略し、各シナリオの問題となる事項とその評価 を行った。紙幅の都合により、 についてかいつまんで示すこととする。 ン(表計算ソフトを用いた簡単な線型計画分析) (3)純化のために設定した。 なるか、また、MTAの総料金収入にどの程度 以上の前提とシナリオのもとに、シミュレーショ の変化をもたらすかを分析するために同じく単 設定が、現在採用している各車種区分に属する たく意味を失う点に注意する必要がある。また、 た場合には、現在採用している車種区分はまっ より精緻な分析のためには不可欠であろう。 条件の後段の部分については、 な純粋な形の「車軸当たり重量」方式を導入し お、仮にMTAが前記のシナリオ1や2のよう 行動変化を盛り込んだモデルを採用すること (代表的な) 車両にとってどの程度の値上げに シミュレーションの結果(各シナリオの評価) 各車種について現実に課される料金 数値による結果は 新たな料金単 なお、 esal-mile 既

シナリオ1 で実現性はないといえる。 総収入は九・四%減となり、 また、 クラス9 財 政 (複

ることなどが考えられる。こういった利用者の

(例えばクラス6からクラス3に)シフトす

1

至 5							
	旧マイル当たり 料金(セント)	新料金 単価(セント)	新マイル当たり 料金(セント)	マイル当たり 料金値上げ率	価格 弾力性	通行距離 変化率	収入 変化率
クラス1	3.47	17.85	3.47	0.0%	-11.7%	0.0%	0.0%
2	4.73	24.48	5.89	24.6%	-13.3%	-3.3%	20.5%
3	12.38	30.60	15.30	23.6%	- 6.7%	-1.6%	21.6%
5	7.19	30.60	9.35	30.0%	- 5.7%	-1.7%	27.8%
6	9.18	30.60	9.63	4.9%	-12.1%	-0.6%	4.3%
7	11.54	30.60	10.63	- 7.9%	- 9.6%	0.8%	- 7.2%
9	24.19	30.60	19.13	-10.6%	-10.6%	2.2%	-19.2%
合計							4.6%

「新料金単価」がこのシミュレーションの変数に当たり、シナリオにあるとおり、業務用車両について同一の 数値(クラス2については他の80%)に、乗用車(クラス1)についてはマイル当たりの料金の値上げ率がゼロ

となるように設定した。

シナリオ6 律三〇%アップとしても、総収入は七・八%増 み料金単価の設定は、現状の料金構造を追認す スさせた料金設定の例ということができる。 ものの、 ことにはなっていないことに注意。 るだけで、「車軸当たり重量」方式を採用した にしかならない。なお、この(完全な)調整済 効率性、 総収入の伸びは四・六%にとどまる 公平性と実現性を一応バラン 数

値による結果を示すと表5のとおりとなる。

の設置・維持のためのコストなどが関係してく

は料金単価で五三・九%の大幅な値下げとなっ 数のトレーラーを持つ大型トラック)について

シナリオ2 型車両優遇との批判を招くおそれが強い。 なわち納税者の大部分)の負担増のもとでの大 プさせる必要がある。乗用車のドライバー(す 充たすため、乗用車の料金単価は二三・二%アッ た。 総収入の一〇%アップという条件を

1

べき点を要約すると次のようになる。

シナリオ4 シナリオ3 対する大幅な値上げとなる。 が八三・二%増、クラス5(車軸数二のトラッ 面で難が大きい。 ○%増からクラス9の三四%減までと、ばらつ の料金単価が五三・〇%増と一部の車種に クラス2(トレーラー)の料金単価

きが大きい。 総収入は○・四%の減となり、財政 料金単価はクラス2の三〇・

シナリオ5 各営業用車両の料金単価を現状の一 ような配慮) と総収入確保の要請と、 性 各業務用車両間の料金設定については、 (制度の透明性)

この点については、 現実的な料金設定は可能であると考えられるが 有料道路については、シナリオ6でみたとおり、 め細かな措置が必要となる。マサチューセッツ 来需要の動向、 (ある車種にとって著しい負担増とならない 新制度導入に必要な施設・ の要請とを調和させるためき 現在の料金収入の構造、 効率性 公平

シミュレーションの結論

(4)

り明らかになった新料金システム導入の際考慮す は十分な信頼性があるわけではないが、分析によ 定した前提条件に大きく依存するため、 ここで示したシミュレーションはあらかじめ設 その結論

りで「車軸当たり重量」方式を完全に貫くこと がって、乗用車とその他の業務用車両の料金単 びを確保することは不可能なことを示している 大幅な値上げを行わない限り、総料金収入の伸 金単価を課すこととする場合、 が得られないことは、すべての車種に同一の料 はできない。 価を別個に設定することが必要であり、この限 (前記政策課題①と②のトレードオフ)。 シナリオ1と2のいずれでも満足できる結果 乗用車について した

判断が必要と考えられる 各道路の具体的事情に基づいた慎重な

七 おわりに

ある。 ておく。 な観点からの分析が不十分であることもお断りし 訳語が見当たらなかったため、 短期間に書いたものである。「車軸当たり重量方 式」という訳語は、この概念に対応する定着した 本稿は、 筆者に道路工学の知識がないため、 筆者の限られた知識と経験に基づいて 仮に付けた名称で 技術的

加え、 広い観点から捉らえるべきものと思われる。 ても検討が加えられており、 charges) 社会資本金の管理方式の一環といった、本稿より して提唱されたものである。 定や投資のありかたに関する一つのアプローチと 献の副題からも分かるとおり、 電子技術の飛躍的な進歩は、各先進国の有料道 いずれにしても、 混雑時の上乗せ料金制度(congestion や適切な道路舗装の基準その他につい 同方式は、 同方式は、効率的な 文献では、同方式に 高速道路の料金設 本文で引用した文

> つつ結びとしたい。 視点からのものとなることの一助となればと願い ンシャルを有するものであると考える。本稿は、 試験的な導入を試みるに当たっても、大きなポテ 同構想は、ここに記した axle weight pricing、 たものではないものの、 の政策的な妥当性について掘り下げて分析を加え ngestion charges といった新しい料金設定方式の つのケーススタディーに過ぎず、これらの方式 今後の研究がより幅広い

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、 本誌は、 誌面のなお一層の充実のため、 平成二年四月の創刊以来、 読者の皆様方からの原稿を掲載するコーナ 皆様の御支援を頂いておりますが、 ユニー この

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申し上げております。

迎口

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、

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

宛先 - 100 東京都千代田区霞が関ニ―ー―ニ

建設省道路局路政課内

「道路行政セミナー」事務局

□投

稿

歓

で極めて有効であると強く期待している。同時に、 を高速道路管理の効率性の一層の向上に生かす上 受システム構想も、

予想される。

我が国でのノンストップ自動料金収

この分野における高度な蓄積

路管理の革新にも今後大きな影響を与えるものと

越後と佐渡を結ぶ道 国道350号

シリーズ 雰の道 冬の道

新潟県土木部道路維持課

なお父さん方の感覚でしょうか こんなイメージとはうらはら 長い海岸線と険しい山々に

ろいで……というのが、

一般的

人をかたわらに置いて、 「酒」、「雪」、「美人」。 るイメージといえば、

い料理やお酒でゆっくりとくつ 〃にいがた』と聞いて思い浮 新潟美 一米」、 なっています。 見ると、 当県にとって、 しょうか、こと道路網に関して 全国でも冠たる大県と

供用延長が二七五㎞で全国第一 査によれば、 平成五年度の道路施設現況調 国・県道の実延長は六、 高速自動車国道の

備が必要不可欠だったせいで という厳しい気象条件を持った 囲まれた地形と、 幹線交通網の整

第五位、

人口の第一四位等と比

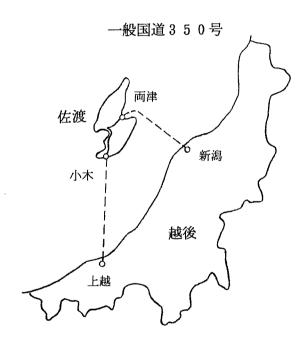
二位となっており、

面積の全国

七三㎞で北海道に次いで全国第

較しても、そのボリュームがわ

る道路であります一般国道三五 後とを結ぶ、 的な観光地佐渡ケ島と本土の越 ○号です。 うとしているのが、当県の代表 かろうというものです。 そんな中で、今日ご紹介しよ 当県唯 一の海を渡



道路の供用延長 (km)

順位	高速自動	加車国道	国・都道	道府県道
1位	新潟県	275,2	北海道	17,240
2 位	北海道	259.3	新潟県	6,473
3位	山口県	229.2	福島県	5,879
4位	長野県	225.2	長野県	5,293
5 位	岩手県	220.6	兵庫県	5,161

平成5年4月1日現在の道路施設現況調査による

独自の文化が育まれ、

京都や奈

その結果、

越後にはない佐渡

部では東北方言系)なのに対し 大体どちらの出身なのかはわか す言葉(アクセント)を聞けば 同じ新潟県人でも、その人の話 部方言に属する言葉(県の北東 をはっきりとあらわしています。 かでも言葉(方言)はその違い 風土には顕著な違いがあり、な 国として成り立っていました。 本土側の越後と離島佐渡の二つ 越後の言葉は、基本的には中 そのせいか、今でもその文化 わが新潟県は、 佐渡の言葉は関西方言系で というぐらいの違いがあり 江戸時代以前は別の 大きく分けて

> ら北陸道を経て今の三島郡寺泊 ての佐渡への行き来は、京都か な史跡や芸能が残っています。 る数々の能舞台など、さまざま 今でもそこで能が演じられてい 良の寺院をそっくり模した寺院 (清水寺《せいすいじ》、長谷 こうした古代から中世にかけ (ちょうこくじ)など)や、

> > その後、近世に入って佐渡相

な地となりました。 川の金山が開発されると、

船または陸路で佐渡郡小木町に そのころの金銀は、 相川から

崎駅に上陸する、 乗って佐渡郡畑野町松ケ崎の松 町の渡戸駅に至り、そこで船に で行われていたといわれていま というルート

は江戸幕府の財政を支える重要 佐渡

街道のほか、三島郡寺泊町から を結ぶ道筋に再編成され、 のものが、佐渡の金山と江戸と この時代には、越後の街道そ 北国

古代の北陸道と江戸時代の佐渡三道 相川 新退 新発田 津川 寺泊(渡戸駅) 出雲崎 北陸道 長岡 若松 拍价 会津街道 · · · 六日町 湯沢 白柯 北国街道 三国街道 上田 波川 宇都宮 高崎 追分 熊谷 古河 大宮 江戸

た 人

(文化人) が流されてきまし

世阿弥など、

数多くの著名

順徳上皇、

日蓮、

日野資

くから島流し(遠流)の地とさ

奈良時代の穂積朝臣老に始

また、離島である佐渡は、

古

雲崎町から寺泊町、 渡三道といわれていました。 三街道が越後の幹線とされ、 奥州道白河宿に至る会津街道の 県会津若松市を経て、白河市の 発田市、 道高崎宿に至る三国街道及び出 東蒲原郡津川町、 新潟市、 福島 新 佐

とその補助港である佐渡両津市 五港の一つとなった県都新潟市 代に入ると、 既に一時の繁栄を失い、明治時 とを結ぶ汽船による航路が中心 佐渡金山も江戸時代半ばには 佐渡への航路は、

道遊の割戸(相川金山の採掘跡)

きあがってきました 木町を経由して、 佐和田町、 国道三五〇号の成り立ち 般国道三五〇号は、 真野町、

で二三路線あるそうなので、 ではありません。 めてだったのかというと、 なったのは、 の一つということになります。 現在、 ところで、 海を渡る国道は、 国道指定の時が始 海を渡る路線と そう 全国 Z

大正八年に公布された旧道路

江津 現在の国道三五〇号の原型がで となり、 航路などが徐々に開設されて、 (佐渡郡赤泊村) と寺泊を結ぶ (上越市)、 その他にも、小木と直 あるいは赤泊

三国峠等を経て、 今の長岡市、

高崎市の中仙

南魚沼郡六日町

昔の佐渡汽船は、

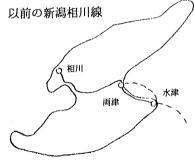
両津港直行で

それも

船が小

佐海峡を二度にわたって渡る 渡の両津市から佐渡郡金井町 ています。 八号に至る路線で、日本海の越 本町の道路元標を起点とし、 日付けで一般国道に指定され ートとして、 昭和五〇年四月 上越市の国道 羽茂町、 新潟市 小 佐

市水津だったことです。確かに 今の両津港ではなく、 τ の金井町吉井)が挙げられてい 市水津)、 過地として、水津村 間違いなく海を渡っています。 終点が佐渡郡相川町ですから、 ただ、今と違うのは、 起点が新潟市本町通七番町 一二〜三キロ東に寄った両津 佐渡に最初に着いた場所が 両津町、 吉井村 (今 (今の両津 そこから 重要な経



に認定された県道に、 法に基づき、 大正九年四月一日 新潟相川 なく、水津経由で両津湾に入っ とになります。 復活するまでの一七年間は、 されていますので、 の主要地方道相川両津線に再編 には廃止され、 しょう。 さかった時代の名残りといえま 航している今と違って、 納得です。一万トン級の船が就 たと聞いていますので、 を渡る道は当県にはなかったこ この新潟相川線も昭和三三年

昭和三〇年認定

国道として

起点……新潟市

線というのがありました。

が日本海に注ぐ河口に位置する 在地で、大河信濃川、 なっている新潟市は、 た新潟市は、 くから栄えてきた港町です。 ことから、交通の要衝として古 ○万人を有する新潟県の県庁所 前線基地 大和政権の時代に蝦夷対策の 般国道三五〇号の起点と 「渟足柵」 律令の時代から が設置され 人口約五 阿賀野川

> 道行や 95.2

担っています。

環日本海交流の中心的な役割を

る区域はありません。起点であ

八六八年)に開港し、国際的な 新潟港は諸外国との貿易を行う の五港の開港が定められると、 五港の一つとして明治元年 (一 奈川、新潟、兵庫、長崎、箱館 調印に基づいて、一八五八年神 や会津の各地とを結ぶ廻船基地 伴う東北と西国との中継地とし として繁栄した町でした。 て、また河川舟運を通じて越後 て発展し、西廻り海運の成立に 始め頃には越後最大の港町とし いる港町でしたが、江戸時代の その後、日米修好通商条約の

郷土資料館(旧新潟税関)

「蒲原津」として歴史に残って 北横断自動車道の起終点として、 越新幹線並びに関越、北陸、東 ぶ航空の基地として、また、上 ク、ウラジオストク、イルクー ツク並びに韓国のソウルへと結 市や、ロシア極東のハバロフス ちつつ、札幌、福岡などの各都 並びに東南アジアの各港とを結 貿易港としての地位を獲得して ぶ国際貿易港としての機能を保 います。 現在の新潟市は、 日本海沿海

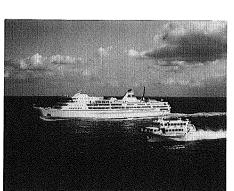
過地となる国道が一本もありま 上の拠点性を表す一つの例で せん。これも新潟市の持つ交通 を起終点として持っており、経 ますが、そのいずれもが新潟市 も含めて一二の国道が走ってい また、新潟市には、重用の分

国道三五〇号として管理してい では新潟市内においては、 道三五〇号がありますが、現在 その国道の一つとして一般国 県が

料館までの路線です。 港時の税関庁舎であった郷土資 土資料館線で、 島)に移転する昭和五七年まで 現在の位置 ていました。現在の一般県道郷 ました)は、固有の区域を持っ からです。 までは、港湾道路を通っている る本町の道路元標からは、 七号並びに一一三号を重用し、 (信濃川左岸に佐渡汽船が有り 一三号から佐渡汽船の発着場 ただし、佐渡汽船の発着場が (信濃川右岸の万代 本町から新潟開 国道

なります。 号の一部を構成していることに 直江津~小木航路が国道三五〇 すが、このうち新潟~両津航路 路、直江津~小木航路、 赤泊航路の三航路を持っていま いる佐渡汽船は、新潟~両津航 現在、本土と佐渡とを結んで 寺泊

あれば、フェリーで二時間二○ 八〇キロを誇るジェットフォイ ンクラスのカーフェリーと時速 ルの双方とを有し、新潟からで 佐渡汽船は、一万二五〇〇ト



入港し、ここから佐渡島内の国

は

佐渡では通称「本線」と呼

井町を経て佐和田町に至る区間

国道三五〇号の両津市

から金

本線

が運行していますから、 フォイルと六本のカーフェリー 津間で一日一一本のジェット 分、ジェットフォイルであれば ことができます。 わずか六〇分で、佐渡まで行く 真夏の最盛期には、 新潟~両 予約も

両津市

場」の指定を受け、 区を取り込んだ形で成り立って おり、現在の両津港はこの両地 と夷(えびす)の隣り合った二 たことにより、佐渡の表玄関と に新潟~夷間の定期船が就航し 港の補助港として「外国船係留 治元年の新潟開港の際に、 として栄えてきた港ですが、 古くは夷港と呼ばれ、 つの港があったため、 しての地位を確立した港です。 両津の地名は、 佐渡の表玄関である両津港は 佐渡汽船は湊地区に 湊 (みなと) 明治一一年 とされて 商・漁港 新潟 明

> 市です。 がり、 二ツ亀、 しているほか、佐渡北端の名勝 観光の基点としての役割を果た 市町村の中で唯一の市で、佐渡 中心に持つ両津市は、 ダが浮かんでいます。この景勝 さまざまな観光資源に恵まれた 佐渡能宗家の本間家能舞台など 加茂湖と港にはさまれた地域を キロの汽水湖である加茂湖が広 両津港の裏側には、 千五百ものカキ養殖イカ 島の高原ドンデン山 佐渡一〇 周囲一七



加茂湖

その途中、

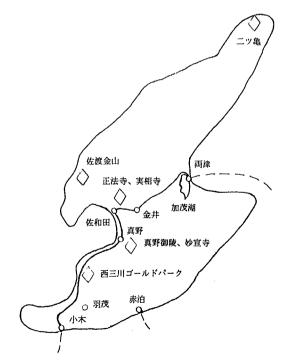
道三五○号が始まります。

ばれている道路で、まさしく佐 くような格好になっています。 その北端を西に向って走ってい 仲平野の田んぼを左にみながら、 ています。「本線」は、この国 しい平野「国仲平野」が広がっ その中間には、 大佐渡と南側の小佐渡に別れ、 渡の中心をなす道路です。 佐渡は、 大きく分けて北側 離島としては珍 0)

順徳上 跡を持ち、 世阿弥ゆかりの正法寺などの史 ここから右に折れる

皇の仮宮跡である黒木御所跡

金井町は、





実相寺

ほか、 渡博物館も開設されています。 土田麦僊の絵画などを集めた佐 る妙照寺や実相寺などの史跡の 島の大部分を過ごしたといわれ はさまざまな店舗が軒を連ねて の商業集積地で、 要衝佐和田町は、 方面に向かう道と別れる交通の 高 ٤ います。この町には、 て相川の金山に至る大佐渡スカ イラインに出ることができます。 相川方面に向かう本線が小木 一、一七三m)の峰を縦走し 佐渡第一の高峰金北山 佐渡の考古・民俗資料や 国道の左右に 佐渡島内随 日蓮が在 (標

小木街道

して、 出した金銀を江戸に運ぶ街道 区間で、江戸時代には相川で産 くから小木街道と呼ばれている を経て小木町に至る区間は、 その途中、真野町は、佐渡の 佐和田町から真野町、 最も栄えた道筋です。 、羽茂町 古

には、 国分寺など数々の史跡がありま 御陵や五重の塔で有名な妙宣寺 のように、長い間佐渡の中心地 ける北陸道の終点である「雑太 国府が置かれた地で、古代にお として存在していたここ真野町 0 (さわた)駅」があったのもこ 地だと推定されています。 順徳上皇の塚である真野

には、

相

川の金山が開発される

という施設の中で、

砂金取りに

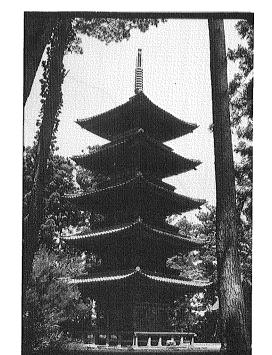
前に栄えた佐渡最古の金山とい

今

る町で、 試飲などもできます。 共和国として独立宣言をしてい また、この町は、アルコール 町内の酒蔵で日本酒の

す。

下っていくと、途中に西三川川 という川があります。この川筋 真野町を小木町に向かっ 7



妙宣寺五重の塔





七曲がりバイパス

佐渡の南玄関である小木町に入 つ羽茂町を越えると、いよいよ

れるアジサイの名所蓮華峰寺な

ります。

弘法大師創建と伝えら

称 楽しめるようになりました。 パスを通って快適なドライブが 道路改良が完成し、新たなバイ よく起きた場所ですが、今年度 号きっての難所で、交通事故の 挑戦することができます。 佐渡一の宮度津神社などを持 真野町と羽茂町の境にある通 「七曲がり」は、 国道三五〇

びた。 としての雰囲気を色濃く残した として繁栄した江戸時代の港町 として繁栄した江戸時代の港町 として繁栄した江戸時代の港町 として繁栄した江戸時代の港町

どの史跡も持つ町ですが、

なん

港から御奉行船で出雲崎港に運

ばれていたわけですが、

現在の

当時の繁栄ぶりは、その町並当時の繁栄ぶりは、その町並が、港近くの海運資料館でその当時の海運資料や越佐海峡をの当時の海運資料や越佐海峡を見ると、その雰囲気が一層実感できるものと思います。

と向かいます。を変えて、上越市の直江津港へを変えて、上越市の直江津港へ

終点……上越市

小木~直江津の航路は、ジェーでは二時間三○分の道のりで、一では二時間三○分の道のりで、のかかることになります。

して栄えた町です。安寿と厨子して栄えた町です。安寿と厨子生の一行が人買いにだまされ、 王の一行が人買いにだまされ、 き離された地として伝えられてき 離された地として伝えられて さを表しているものといえま

城下町高田が合併してできた上地市は、この港町直江津と上越市は、この港町直江津と上の場所は、この港町直江津と

小木の名物たらい舟



五智国分寺

越地域の中核都市で、上杉謙信をにその昔をしのぶことができま、謙信ゆかりの林泉寺、松平寺、謙信ゆかりの林泉寺、松平市が一方石の高田城跡公園なおができます。

(海路を除く)の旅でした。せります。実延長四八・七キロはると約二キロの地点で国道八出ると約二キロの地点で国道八出ると約二キロの地点で国道八出るとのでは、

終わりに

大の観光客誘致
お待ちしている観光資源をかえ、全国各地からのお客様をお待ちしている観光県でもあります。とりわけ、佐渡は、その中の目玉にあたる一大観光地と中の目玉にあたる一大観光地と

です。

以前は道幅が狭いということなどで、一部の方々から不評をなどで、一部の方々から不評をも年々改善され、今では快適なも年々改善され、今では快適な

お願いいたします。 三度とお出でいただきますようぜひ、一度とはいわず、二度、

みちのくに・ 杜の都のみちづくり

--新仙台の道路整備-

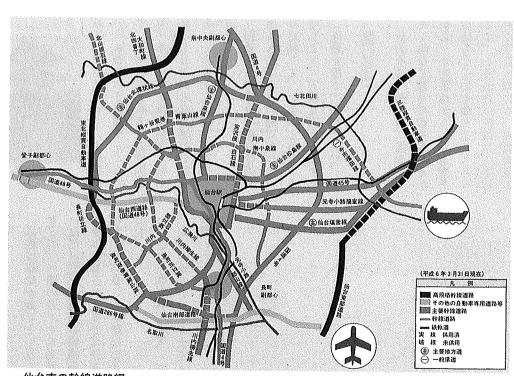
シリーズ 砂の道 をの道

仙台市建設局道路部計画課

てきました。また、長期展望にや各種都市基盤の整備を推進し 基づき本市の都市構造を一 点に立ち、総合交通体系の確立 役割を担って行くという基本視 発展を支える中枢都市としての に、それぞれの地域特性を生か 優れた「杜の都」の環境のもと した計画的土地利用と、 た平成元年に政令指定都市とな り、本市は、二一世紀に向け大き 〜飛躍を遂げようとしています こうしたなかで、本市の街づ また、市政一〇〇周年を迎え 都市と自然が調和する 四副都心の整備による 東北の 極集

として発展を続け、人口も九五(一六〇〇年)伊達政宗が城下町として開府したのが始まりで町として開府したのが始まりで町として開府したのが始まりで町として開府したのが始まりで町として開府したの前づくりは、慶長五年

万人を越えました。



仙台市の幹線道路網

す の形成をめざして多岐に渡る施 活力と個性に満ちた百万人都市 策の結集に努めているところで

多核的都市構造への転換を図

ŋ

道路事業の概要

政令指定都市への移行に伴い 日現在八、七六二路線で総延長 道の市道編入、 に伴う宅地開発、 計画道路の整備、 ませんでしたが、 合併等により、 二、八四三・〇㎞ %)に達しています。 法施行当初は 本市の市道は大正九年の旧道 平成六年四月 周辺市町村との その後、 (舗装率九三・ 四一 道路整備 高度経済成長 kmにすぎ また、 都市

六 km² 戦災復興事業により、 日 km² 本市は、 が の空襲により都市部の四 :土地区画整理事業として整 が焦土と化したが、 昭和二〇年七月一〇 戦後の 九一 · 九

> 路が整備されました。 要幹線を基幹とする都 備され、 これに伴って一六の主 市

応するため道路維持費は年々増 0) 政は「つくる」施策とともにそ 長時代の到来とともに、 心でしたが、昭和四八年のオイ 道路行政は「つくる」施策が中 長を背景として、 大型化による舗装の損傷等に対 わってきており、 く改良し、 ○年代にかけては、 ショックを契機とする安定成 昭和三〇年代後半から昭和 「管理」も重要な時代へと変 側溝を新設するなど 狭い道路を広 車両の増加・ 高度経済成 道路行 四

路粉塵対策事業を積極的に行い 害が大きな問題となり、 で道路清掃や除雪・融雪等の道 策を進めてきましたが、 部を設置し、 長とするスパイクタイヤ対策本 は昭和五八年六月に市長を本部 イクタイヤによる道路粉塵公 また、 昭和五〇年代からはス スパイクタイヤ対 本市で その中

が県から移管されました。

八六号及び県道の維持管理業務 平成元年四月に市域内の国道ニ

> 計画道 0

た。

整備率五〇・六%)を目標に重 度整備率六五%(平成五年度末 特に都市計画道路は平成一二年 画道路まで体系的な整備を進め、

加しています。

0)

解消に努めるとともに、

新し

は

国道(指定区間外)六三・

の道路台帳における道路の現況

平成六年四月一日現在、

六 km

県道二一四・六㎞、

二、八四三・〇㎞で総延長三、

二一・二㎞となっています。

い

び都心部の放置自転車等対策を 等の道路の維持管理に努めると 溝の整備及び道路照明灯の設置 既存道路の維持補修、 路整備を進めています。また、 ともに、 極的 交通環境の変化に対応した道 に進め、 J R 安全で快適な都 地 下鉄駅周辺及 歩道・側

道路の整備、

市

内の道路延長は、

都市

冬期間における良好な道路状態 維持に努めてきました。

各所で交通渋滞を生じてきまし 量の増加はこれをはるかに上回 済規模の急激な拡大に伴う交通 の投資を行ってきましたが、 盤整備として道路の整備に多 市としての発展に伴い、 この間、 朝夕のラッシュ時には市内 本市は東北の中枢都 都市基 経 額

点的に整備を推進し、交通渋滞 そこで、 主要幹線道路から区

努めています。

的に取り組み道路環境の整備

通園通学路などの整備にも積極

設置に対する補助、

生活道路や

市

空間

の創出を図っています。 私道の整備や街路灯

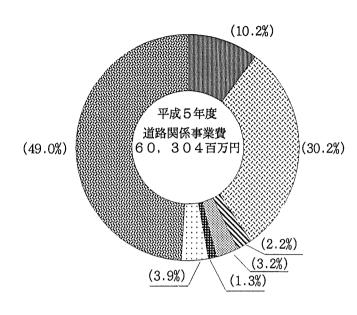
さらに、

者	市計	一画関	連打	旨標		
面	積	市	域	面	積	788.05km²
田	領	DΙ	D地	区区	積	113.30km²
都	市	計	画	面	積	440.84km²
市	街	化 区	域	面	積	$172.18 \mathrm{km}^2$
			計	画 延	長	489.61km
都市	計画	道路	整例	指済列	眨長	230.21km
			整	備	率	47.2%
都	市計	. 画	公屋	面	積	11.60km²
1.	市	民一人	し当け	こり頂	積	12.4 m²
下	水	道	普	及	率	84.4%

※都市計画道路・下水道普及率は平成5年3 月末、その他は平成6年1月1日現在

地区画整理事業の進展等により 地開発による道路の整備及び土 市街地における宅 計画

今後さらに伸びていくと考えら



Ⅲ 道路の維持

- 道路の新設改良
- 自転車対策
- 橋梁整備 ## 街灯整備
- その他
- 🕅 都市計画道路等の整備

備を図る。 「杜の都」 を取り囲

③杜の都仙台の都市イメージを 整備を図る。 強化するため、広域からの導 入ポイントにおける ゲート」を演出する拠点的 「杜の都

④杜の都仙台への導入感を演出 としており、この基本計画を基 する放射状道路の整備を図る。

道路景観整備事業

、とりと潤いに対する社会

れます。

平成元年三月に「仙台市道路景 ①杜の都における「都」として 観整備基本計画」を策定しまし 魅力ある道づくり」をテーマに の一環として「新しい杜の都の づくり」をめざしています。 メニティに富んだ魅力ある都市 ニーズに対応し、 のシンボル的な都心地区の整 その基本的な考え方は 本市では アア そ

図る。 を演出する環状道路の整備を む緑の輪

L=一、三六〇 W≡八·○m

河原町コミュニティ道路 L = = - O

(平成三年度整備完了)

II (平成元年度整備完了) 九 五

W

步道整備事業、 進める事業として、 モール化事業、 ティ道路整備事業、 た快適で潤いのある道づくりを に地域の歴史性や特性を活かし 電線類地中化事 歴史と文化の散 中心市街地 コミュ

コミュニティ道路整備事業

(1)

図り、 もに、 適な歩行空間の形成を図るもの 道路構造とし、 歩車道分離を図るだけでなく、 や植栽等に配慮し、 通過交通や走行速度を抑制する お いて地域や沿道の状況に応じ コミュニティ道路は市街地に 歩行者の安全を図るとと ストリートファニチャー 人と車の調和を 潤いある快

原町本通コミュニティ道路



河原町コミュニティ道路

南町通

本町二丁目コミュニティ道路

晚翠通

L≡四○○ m

青葉通

(平成二年度)

(平成五年度実施計画)

(2) れるものは、 中心市街地モール化事業 道路整備に強く求めら 機能性重視だけの

L≡八○○ m

W=六~九m

L=三五〇 m (昭和六二年度)

西公園通

モール化事業を行ってきました。 行った事業を含め、次の路線の 旧の際に歩道の高質化舗装を 地下鉄仙台駅関連

L=1一、五〇〇 m (昭和六一~六二年度) モール化事業(五路線)

L=一、六二〇m (昭和六一~平成元年度

愛宕上杉通 (中央一丁目) (昭和六二年度)

(3)

電線類地中化事業による路面復 化した一番町通や中央通のほか、 しており、ショッピングモール るモール化事業を積極的に推進 本市では、中心市街地におけ

愛宕上杉通(本町 L=四〇〇 m (平成二年度)

国分町通 (一番町 L = 1 100 m

(平成二年度)

県庁前通 L=100 m

電線類地中化事業 L=八五〇 m (平成三~五年度)

計画基本構想に基づき事業を実 本市では、電線地中化五箇年

史的遺構・文化的遺産・自然景

本事業は、杜の都の個性

L≡五○○ m (昭和六三~平成元年度)

愛宕上杉通(上杉) L=六二〇m (昭和六三~平成元年度

想されます。

後ますます大きくなるものと予

ある道路であり、

この傾向は今

道路ではなく、潤いと親しみの

L=八七〇m (平成元年度

五ツ橋通

北四番町通 L=三四〇m (平成元年度)

しており、第二次五箇年計画 方式六・七㎞)の地中化を完了 施しており、 一四㎞(キャブ七・三㎞、管路 (平成三〜七年度) では五・三 (昭和六一~平成二年度) では (キャブ〇・七㎞、

四・六㎞)の地中化を進めてい 歴史と文化の散歩道整備事業 第一次五箇年計画 管路方式



丁目買物公園

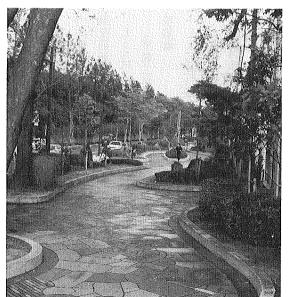
八幡神社 定禅寺通 宮城県美術館 23・リンキ並木 広瀬通 亀岡八幡神社(晚翠草堂 0 大崎八幡神社への適 商葉通 ❷三居沢不動尊への道 ❸河畔の散歩道 ○亀岡八幡神社への道 金廻) ❸メタセコイヤの並木道 魯迅の下宿路 けやきとみやぎのはぎの道 0 ❷桜の道 評定河源 ❸胡桃淵の道 ⑤河部次郎記念散歩道 の本丸への道 正宗騎馬像 東北大学青葉山植物園 (10) 曲輪の道 ●杜の散歩道 の法の道 ❸霊廟・瑞鳳殿への道

歴史と文化の散歩道整備事業 (第一期計画)

区の 整備を進めていく予定です。 地 郎 が策定され、 T マメ 業基本 を策定しながら順次計 区 おります。 けやきとみやぎのはぎの 念散步道」 タセコイヤの並木道」 一年三月に策定され、 等の 宮城野地区、 第 トに 計 画 期 部 それに基づい つ の整備を完了し 分及び Ļ 計 第 、ても、 画に 与兵衛沼 期 0 整備計 画的 阿部 Ļì 計 ても 北 道 7 画 地 山



阿部次郎記念散歩道 (三太郎の小径)



けやきとみやぎのはぎの道

道行セ 95.2 67

適な散歩道で相互に結び合わ

備

環として昭和六〇年

つの体系を構成するもので

月

「歴史と文化の散歩道整備

視点

から主要なポイ 極的に活用

トを快 歩

契機に、 0 1=

> 青葉山 仙

周

辺

の景観整

行

す。

台市博物

館 の竣工

を積

青葉山線(歴文関連道路)

(5) 辻標の設置事業

仙台には、伊達政宗のもとで城下町として成立して以来の古い歴史をもった地名が数多くあり、郷土の歴史を物語る貴重な文化遺産となっています。しかし、それらのなかには時代の変し、それらのなかには時代の変れようとしているものも少なくありません。

念事業として計画されました。町名や通名を後世に永く伝えて町名や通名を後世に永く伝えて

辻標

八基をもって事業完了となりま 昭和五二年から平成六年まで八

す。一つ写真に撮って歩く人もいまり溶け込み親しまれおり、一つり落け込み親しまれおり、一つりでは、仙台の景観にすっか

杜の都の三大祭り

備された道路空間を舞台に各種ます。杜の都仙台では、景観整って「新しいインフラー層重要な意味をもってきているでは、景観をます。杜の都仙台では、景観をます。村の都仙台では、景観をます。村の都仙台では、景観な

着しています。 に欠かせないイベントとして定祭りが繰り広げられ、街づくり

■青葉祭り

土・日)に、豪華絢爛たる歴史緑に光る季節(毎年五月第三「青葉祭り」。ケヤキ並木が新「青葉祭り」。ケヤキ並木が新ー新緑に映える時代絵巻―



青葉祭り

町通や中央通に、 地元商店街 仙台七夕祭り

イベント状況

(単位:千円、千人)

				平成3年	平成4年	平成5年
青葉	祭	h	事業費	67,911	67,500	74,446
月米	ऋ	y	人出数	430	410	497
仙台七	<i>ব</i> হব	h	事業費	108,071	107,730	110,730
шпъ	少余	y	人出数	1,618	2,050	2,067
光のペー	35 - 37	ı	事業費	81,450	88,743	87,370
JL VJ* \ —	シエン	r	人出数	1,700	1,800	1,908

二〇日間にわたって行われる仙 毎年一二月一二日~三一日の

す。

蔵王、松島を初めとする観

光名所や作並、秋保に代表され

る温泉も近隣に多くあり春夏秋

催されており、それぞれ季節と

外にも年中行事として各地で開

歴史の感じられる楽しいもので

中を散策する人でごったがえし 光のページェント」。青葉通と 後五時から一二時の間仙台の街 ネーションが飾り付けられ、 ケヤキに約七四万個のイルミ 定禅寺通の合わせて二二〇本の 全体がクリスマスツリーと化し 期間中は光のシャワーの 午

冬味わい深い旅が楽しめます。

に歌われている仙台旅情は、市 また皆様ご存じの〝青葉城恋唄〟

仙台の祭りは 『三大祭り』以

皆様ぜひご来仙下さい。

ていただければカラオケの腕が 内各所を散策の上、肌身で感じ

上がることは間違いありません。

タパレード」が期間中の夕方定 の美しさを競い合います。さら りで製作された三、○○○本も の組合が中心となって一年がか 禅寺通で催されます。 の豪華な七夕飾りが飾られ、 に「静」の七夕飾りに対し、 「動」の要素を取り入れた「七

らは、

獅子舞を先頭に由緒ある

メインストリートを練り歩きま

政宗公をまつる青葉神社

絵巻さながらの行列が、

仙台の

らに趣向を凝らした時代行列・

御輿・稚児行列が繰り出し、

25

山鉾巡行が加わって祭りを盛り

上げます

■光のページェント

一仙台七夕祭り

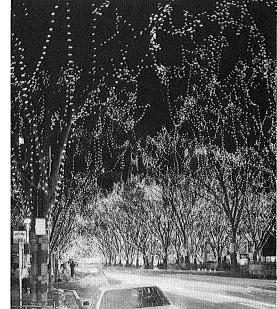
誰もがロマンチストに なる | | | | | | | | |

ショッピングモール化された一

台の冬の風物誌 [SENDAI

東北三大祭りの一つ「七夕祭 仙台の夏を彩る七夕祭り

八月六~八日の三日間



●時。時。時。時。時。明……

事 項 月・日 日・日 日・日 日・日 日・日 日・日 日・日 日・日 日・日 日・日				(i
31 ○中国の中央銀行である中国人民銀行は、金融機関向け 12・25 ○政府が臨時閣議で一九九五年度政府予算案と財政投融 1・12 ○対面を表。インフレの抑制が狙いて、これに伴い不 地換支援開題について財政的役割を果たす意向を表明し 1・2 ○日本自動車、建設など固定資産投資への貸出利率は、平均○・ 28 ○三陸沖を震源に東北、北海道を中心に強い地震。青森 17 ○ロシアの国家統計委員会は、一九九四年の国内総生産 (GDP)が前年比一五%減の六三○兆ルーブルにとど まったと発表。育年の九三年は同一二%減、九二年は同 1・5 ○日本自動車販売協会連合会の発表によると、九四年の指別の米軍基地の整理・統合に努力することを表明。村 1・5 ○日本自動車販売台数(軽自動車を除く)は、前年比○・五 5 ○日本自動車販売台数(軽自動車を除く)は、前年比○・五 5 ○日本自動車販売台数(軽自動車を除く)は、前年比○・五 5 ○日本自動車販売台数(軽自動車を除く)は、前年比○・五 5 ○日本自動車販売台数(軽自動車を除く)は、前年比○・五 5 ○日本銀車を決定。一般会計総額は七○兆九、八十一億円で、 20 ○三陸沖を震源に神戸を中心に強強・地震。 た 5 ○日本自動車販売台数(軽自動車を除く)は、前年比○・五 5 ○日本銀車を除く)は、前年上〇・五 5 ○日本銀車販売台数(軽自動車を除く)は、前年上〇・五 5 ○日本銀車を除く)は、前年上〇・五 5 ○日本銀車を除く)を表面では、前上のよりによりまりまりまりまりまりまりまりまりまりまりまりまりまりまりまりまりまりま		專		事項	
□□った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが が別を発表。それによると、純益は三七億一、三〇〇万 ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 □□った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 好調。 「これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 同った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 好調。 「これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 同った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 好調。 「これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 同った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 好調。 「これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 同った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 好調。 「これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 同った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 日本は、前年の九〇〇分から二二〇分に低下。 「三陸神を震源に東北、北海道を中心に強い地震。青森 1・17 「次路島を震源に東北、北海道を中心に強い地震。青森 日本は、前年の九〇一分が10円年の日内総生産 に前年を上回った。値下げによる絵、近下は、前年比〇・五 を表表、後に一部地域について襲度7(激震)と判定した。 でグニチュードア・2(推定)の直下型地震で、一九の年以来、四年ぶり に前年を上回った。値下げによる絵入車や規制強化によるトカ四年の12円億ドルを大幅に上 「三陸はるか沖地震」との名。 を表表、後に一部地域について襲度7(激震)と判定した。 でグニチュードア・2(推定)の直下型地震で、の在下型地震で、が変とに膨大な渡下、死者は五、アシックなどの売れ行きが伸びた。 なトラックなどの売れ行きが伸びた。 を表表、後に一部地域について震度7(激度)と判定した。 でグーを終調連盟の発表によると、九四年の年間相類生産 日本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間相類生産 日本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間相類生産 日本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間相類生産 日本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間相類生産 日本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間和銀生産 日本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間相類生産 日本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間和銀生産 日本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間和、神戸と洲本で譲度6(烈震)と を表表、後に一部地域について震度7(激度)と判定した。 で一様トンの大台を割った	31	国の中央銀行である中国人民銀行は、金融機関向	•	府が臨時閣議で一九九五年度政府予算案と財政投融	6
上げると発表。インフレの抑制が狙いで、これに伴い不		出金利(公定歩合)を一月一日から○		一般会計総額は七〇兆九、	
11 ○村山富市首相と米国のクリントン大統領の日米首脳会		インフレの抑制が狙いで、これに伴い		比ベニ・九%の減額。	交通
11 ○村山富市首相と米国のクリントン大統領の日米首脳会		建設など固定資産投資への貸出利率は、		1	· 12
□った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 対調。 一口が出富市首相と米国のクリントン大統領の日米首脳会 「一九%減とマイナス成長。また、九四年の国内総生産 「一九%減とマイナス成長。また、九四年の国内総主産 「一九%減とマイナス成長。また、九四年の国内総生産 「一九%減とマイナス成長。また、九四年の国内総生産 「一九%減とマイナス成長。また、九四年の年間インフレ 「放管区気象台は、当初、神戸と洲本で護度6(烈震)と制定した。マグニチュード7・2(推定)の直下型地震で、ビル、家屋、高速道路、新幹線などに膨大な被害。死者は五、ドルで、ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 「最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。三年連 が開いた。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 「量は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。三年連 様だ一億トンの大台を割った		七二%引き上げられる。	28	○三陸沖を震源に東北、北海道を中心に強い地震。	する
正学の大学院体制の整持を確認。クリントン大統領は、 一九名減とマイナス成長。また、九四年の国内総生産 「アルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上で、この方式を発表。それによると、純四年の一つクライスラが、九四年の「一つた。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 「アルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上で、この方式を発表。それによると、純盛は三七億一、三〇万ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上で、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上で、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上で、大が頂を発表。それによると、純雄は三七億一、三〇万ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上で、大が頂を発表。それによると、純四年の一つクライスラが、九四年の大幅に上で、大が頂を発表。中年の九三年は同一二名減、九二年は同で、大が頂が上の一つクライスラが、九四年の大幅に上で、大が頂が上の一つクライスラが、九四年の大幅に上でが、前年の九〇〇分から二二〇名に低下。 「ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上でが、九四年のた。三十度一、三〇万などの売れ行きが伸びた。 「中本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間粗鋼生産が、ボルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上でが、大が関連盟の発表によると、九四年の年間粗鋼生産が、ボルで、一般では、一部が、連路で、一般では、一方二、一七九台で、九四年の発表によると、九四年の発表によると、九四年の日間粗鋼生産が、大が関連盟の発表によると、九四年の年間粗鋼生産が、大が関連と、大が関連と、大が関連と、大が関連と、大が関連と、大統領と、一方は、一方に関連を持て、大が関連と、大が、対が、大が、対が、大が、大が、対が、対が、対が、対が、対が、対が、対が、対が、対が、対が、対が、対が、対が				(烈震)を記録。死者二人、負傷者二八 1	17
山首相は、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の軽水炉 1・5 ○日本負動車販売協会連合会の発表によると、九四年の 田内新車販売台数(軽自動車を除く)は、前年比○・五 転換支援問題について財政的役割を果たす意向を表明し に前年を上回った。 まったと発表。前年の九三年は同一二%減、九二年は同 一九%減とマイナス成長。また、九四年の年間インフレ 来は、前年の九○%から二二〇%に低下。 ②水自動車三大メーカーの一つクライスラが、九四年の 本は、前年の九〇%から二二〇%に低下。 ※は、前年の九〇〇%から二二〇%に低下。 ※は、前年の九〇〇%から二二〇%に低下。 ※は、前年の九〇〇%から二二〇%に低下。 ※は、前年の九〇〇の分から二二〇%に低下。 ※は、前年の九〇〇のから二二〇%に低下。 ※を発表。それによると、純益は三七億一、三〇〇万 ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 回った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 同つた。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが でグニチュード・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・		談で、日米安保体制の堅持を確認。クリントン大統領は、		建物、道路などに被害。「三陸はるか沖地震」	ニチ
山首相は、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の軽水炉 1・5 ○日本自動車販売協会連合会の発表によると、九四年の日間報本で表表。青年の九三年は同一二名減、九二年は同 でがよったと発表。前年の九三年は同一二名減、九二年は同 でがよったと発表。前年の九三年は同一二名減、九二年は同 でがよったと発表。前年の九三年は同一二名減、九二年は同 でがよったと発表。前年の九三の名に低下。 でがニチュードア・2 (推定)の直下型地震で、実力を発表。それによると、純益は三七億一、三〇万ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 でがニチュードア・2 (推定)の直下型地震で、家屋、高速道路、新幹線などに膨大な被害。死表決算を発表。それによると、純益は三七億一、三〇万ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 でがニチュードア・2 (推定)の直下型地震で、変屋、高速道路、新幹線などに膨大な被害。死表決算を発表。それによると、地益は三七億一、三〇万ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 でがニチュードア・2 (推定)の直下型地震で、家屋、高速道路、新幹線などに膨大な被害。死表決算を発表によると、九四年の年間知可た。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 気表によると、九四年の年間知事にた。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 最近、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。好調。		沖縄の米軍基地の整理・統合に努力することを表明。村		命名。	 を は
た。 (GDP)が前年比一五%減の六三〇兆ルーブルにとど は、前年の九〇〇%から二二〇%に低下。 一九%減とマイナス成長。また、九四年の年間インフレ 本ったと発表。前年の九三年は同一二%減、九二年は同 一九%減とマイナス成長。また、九四年の年間インフレ 本・ラックなどの売れ行きが伸びた。 本・ラックなどの売れ行きがに進送地方で強い地で、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 の一本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間知回った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが まは、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 が押と出来で選定6(列下が出まると、九四年の年間知度)と判別は、前年とは、カ、八二九万トンで、前年比一・三%減の分割。 は、一億トンの大台を割った		山首相は、朝鮮民主主義人民共和国(北朝鮮)の軽水炉	•	○日本自動車販売協会連合会の発表によると、	
○ロシアの国家統計委員会は、一九九四年の国内総生産に前年を上回った。値下げによる輸入車や規制強まったと発表。前年の九三年は同一二%減、九二年は同の米自動車三大メーカーの一つクライスラが、九四年の年間インフレン、自動車三大メーカーの一つクライスラが、九四年の下間インフレン、大算を発表。それによると、純益は三七億一、三〇万ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上回った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが関連に、カ、八二九万トンで、前年比一・三%減。好調。				(軽自動車を除く) は、	
□ロった。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 日本鉄鋼連盟の発表によると、地益は三七億一、三〇万 ドルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 回った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 好調。		た。		一七九台で、九〇年以来、	
日の中)が前年比一五%減の六三〇兆ルーブルにとど るトラックなどの売れ行きが伸びた。 また、九四年の年間インフレ 版管区気象台は、当初、神戸と洲本で震度6(列ルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 でグニチュード7・2(推定)の直下型地震で、変屋、高速道路、新幹線などに膨大な被害。死妻がた。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 続で一億トンの大台を割った 続で一億トンの大台を割った 続で一億トンの大台を割った	17	○ロシアの国家統計委員会は、一九九四年の国内総生産			
間のた。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きがは、前年の九○○%から二三○%に低下。 学を発表。それによると、純益は三七億一、三○○万次を発表。それによると、純益は三七億一、三○○万次屋、高速道路、新幹線などに膨大な被害。死妻が、九四年の土田地域について震度?(激震)と判れて、ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 量は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 続で一億トンの大台を割った		が前年比一五%減の六三〇兆ル		るトラックなどの売れ行きが伸びた。	
開出の元の人口年の二四億ドルを大幅に上で、まニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きがは、前年の九○%から二二○%に低下。 第を発表。それによると、純益は三七億一、三○○万で上、五月を発表。それによると、純益は三七億一、三○○万で屋、高速道路、新幹線などに膨大な被害。死妻米自動車三大メーカーの一つクライスラが、九四年の 家屋、高速道路、新幹線などに膨大な被害。死妻、高速道路、新幹線などに膨大な被害。死妻、自本鉄鋼連盟の発表によると、九四年の年間知 量は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 続で一億トンの大台を割った		前年の九三年は同一二%減、	17	○淡路島を震源に神戸を中心に近畿地方で強い地震。	
調。 一部年の九○○%から二三○%に低下。 一部年の九○○%から二三○%に低下。 一部年の九○○%から二三○%に低下。 一部地域について震度で、漁震と、地益は三七億一、三○○万 一部地域について震度で、漁震と、大四年の年間担害に大きが、、大二九万トンで、前年比一・三%減。 一部地域について震度で、漁震)と判 一部地域について震度で、漁震)と判 一部地域について震度で、漁震)と判 一部地域について震度で、漁震)と判		九四年の年間		当初、神戸と洲本で震度6	
関を発表。それによると、純益は三七億一、三○○万 った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが った。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。		率は、前年の九○○%から二二○%に低下。		発表、後に一部地域について震度7(激震)と判定した。	
調。 一部では、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 一〇〇人を超えた。「兵庫県南部地震」と命名。 最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 最は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 続で一億トンの大台を割った		ーカーの一つクライスラが、		(推定)の直下型地震で、	
調。 一部では、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅に上 ○○○八を超えた。「兵庫県南部地震」と命名。 一部では、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 一様で一億トンの大台を割った 一様で一億トンの大台を割った		それによると、		新幹線などに膨大な被害。	
で。ミニバン、トラック、四輪駆動車の売れ行きが 量は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。 量は、九、八二九万トンで、前年比一・三%減。		ルで、これまで最高の八四年の二四億ドルを大幅			
続で一億トンの大台を割った		ミニバン、トラック、		九四年の年間粗	
続で一億トンの大台を割った		好調。		九、八二九万トンで、前年比一・三%減。	
				続で一億トンの大台を割った	

冷戦の時代。

レーガン大統領の側近として

コ寺院の裏手に当たるらしい。

夕食は料

たのも無理はない。 営の束ね役として、 ような人柄には到底見えない。 発して相手を煙に巻いたり、 謹厳実直とわかるその風貌は、 活躍した一人に、 中近東あたりの出身かと思った。 白髪は多いがれっきとした黒髪の同氏 キッシンジャー国務長官が 各国首脳の信頼が厚か 権謀術数を使う だから西側陣 ユーモアを連 一目で

両手にフォークを持ったま、壁に吊るされて

いるイタリア国旗の前につかく〜と進み姿勢

見たときの驚きを思い出した。あの時、 むかし列車の窓からニューヨークのビル群を ら四粁先に浮かぶこの海上都市を眺めたとき、 巡ってイタリアのベネチヤに着いた。 行ながら、 先年の秋。 スエーデン、オランダ、ドイツと 航空機を乗り継いでの駆け足旅 対岸か 林立

> 慣れた手つきでその列を捌いてゆく。 りない人は皿を持って食堂隅のワゴンに並ぶ 理の外に、お替り自由のスパゲッティが出た。 大型のフォークを持った白髪交りの支配人が、 さすが本場だけあって実にうまい。 一杯目の皿を出した人を目ざとく見つけると 一皿で足 やがて

が三杯目のお皿を持ったま、ワゴンの傍に立っ 上げを国旗に感謝しているらしい。その様子 ら何かをさけんだ。どうもスパゲッティの売 に挙げた両手と共に上半身を深々と折りなが たかと思うと、 を正した。そして両手を頭上に勢いよく挙げ 面白いので、 食堂中に爆笑の渦が巻いた。 次に国旗に礼拝するかのよう

た。 た人の静の取合せが面白く、 るのを待っている。 恥入るかのようにうつむいて、その儀式の終 た人は気の毒である。 支配人の動と、 自分の食欲の旺盛さを また笑いが起っ 皿を持っ

だったのか

トに見えたのだから不思議である。

ように働いて築き上げたものは、

文明とい 人間が蟻 する高層ビルが一かたまりになって大ピラミッ

あとで添乗員にきいたらキッシンジャー氏は る。 うなキッシンジャー氏に瓜二つだったのであ 柄をこの寸劇の中に見た。 さと、秩序を二の次にした底抜けに明る もいますとのことであっ イタリア南部の出身で、 ふりまいた支配人が、 たドイツと比べたとき、 清潔だがハムとソー 私にとって笑いが二重、三重にもなった。 謹厳実直さの看板のよ セイジだけがうまか 似た人ならいくらで イタリア料理の しかも笑いの種を

振込銀行:富士銀行虎ノ門支店

口座番号:普通預金771303 口座 名:道路広報センター

だが紀元前世界の道はローマに通じるとい にいたっては僅か二時間の印象に過ぎない。 聞によるものだし、ベネチヤのキッシンジャー ともベネチヤのキッシンジャーのような人達 を蔭で支えたイタリア人は、 げた華麗な都市国家ベネチヤ。 れた大帝国、 ヤー氏のような型の人々だったのか、 私のキッシンジャー氏の印象はテレビ また世界の富を吸収して築き上 本物のキッ これらの建設 そ

帝国興亡史を読みたいと思った。 その夜、 かすかな水音をきゝながら帰国したらロ 窓の下の水路を行く 、船が出

さて、

ベネチヤではSTARHOTELに泊っ

う妖気を常に発散しているかのようである。

テルでくれた迷子除けの地図と見たら、

ない特長のないアムステルダムの食事。

ムの穴倉のような食堂。

「会った光景である。

冬の長いストックホル どこの料理かわから

・食事中に笑う……。

今度の旅で始めて

日本人の常宿らしく他の団体もいた。

3月号の特集テーマは「地域高規格幹線道路について」の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監 修:建設省道路局 発行人:中村 春男

道路広報センター

定価700円 (本体価格679円)

〒102 東京都千代田区一番町10番 6 一番町野田ビル 5 階 TEL 03(3234)4310・4349

〈年間送料共8,400円〉

FAX 03(3234)4471