

道路局課長 エッセイ ■ つぼのいしぶみ 道路局道路交通管理課長 塩島 高雄 1

道路審議会中間答申を考える

料金水準抑制への対応策 早稲田大学教授 杉山 雅洋 3

もつと知られて良い—こんどの答申 株式会社 日刊自動車新聞社常務取締役編集局長 栗山 定幸 5

高速道路の早期整備への期待 大分県知事 平松 守彦 7

道路審議会の中問答申を読んで 社団法人 経済同友会副代表幹事・公的部門の構造改革を考える委員会委員長 轉法輪 奏 9

### 特集／平成八年度道路関係予算

平成八年度道路関係予算の概要 道路局道路総務課企画官 佐々木 基 11

一般国道関係予算の概要 道路局国道課建設専門官 木村 昌司 25  
同 国道課建設専門官 山田 篤司 25

高速自動車国道関係予算の概要 道路局高速国道課課長補佐 奥谷 正 30

有料道路関係予算の概要 道路局有料道路課課長補佐 吉崎 収 35

地方道関係予算の概要 道路局地方道課建設専門官 下保 修 42  
同 地方道課市町村道室建設専門官 福井 孝 42

街路関係予算の概要 都市局街路課街路事業調整官 斎藤 親 45

道路法施行令の一部を改正する政令の運用上の留意事項について 道路局路政課道路利用調整室 50

21世紀の国土のランドデザイン 国土庁計画・調整局計画課 58

道路管理業務担当者便り

「鹿児島県道路情報総合システム」について 鹿児島県土木部道路維持課 63

シリーズ／あの道この道

鈴鹿山脈の峠越え 三重県土木部道路維持課長 堀田 晃 68

時・時・時 74

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

# 料金水準抑制への対応策

早稲田大学教授 杉山 雅洋

中間答申については本誌の昨年一二月号でも紹介されているとおり、多くの人の目に触れる機会が用意されているので、本稿では改めてそれを繰り返すことは避けて、同答申に若干なりとも関わりをもった一員としての感じ方を、あくまで個人的見解として綴ることとしたい。

中間答申が行われた昨年一月三〇日の各紙の夕刊の見出しは、「償還後も無料公開せず」といったニュアンスのものが大部分であった。答申では各種の方策が示されたが、そのひとつである維持管理有料制に注目の集まったのは、これが制度変更であるのと共に、多くの人がかねてより無料開放に疑問を抱いていたことを反映しているものであろう。素朴な疑問として、新規供用がなされる度に換算起算日が先送りされ、これではいつまでたっても無料とはならないのではないか、無料公開の原則はどうなっているのか、という声が決して少なくない。いうまでもなく、原則上は無

料開放の日は計算されるのであるが、維持管理有料制は結果としてこの種の疑問を追認する形となったため、各紙がここに注目したのであろう。とはいえ、答申の中では維持管理有料制はひとつの提案であり、これ以外についても大いに議論して欲しいというのが筆者の率直な実感である。

中間答申を筆者なりに、①七、六〇〇kmから一一、五二〇kmへ、②早期整備の必要性と料金改定への批判、③プール制とプールの負担の軽減策、④償還制度のあり方、⑤建設から管理へ、⑥割引制度再考という順序で理解したらどうか、と考えている。一一、五二〇kmは四全総の「交流ネットワーク構想」に基づき、高速道路の利用機会の均等化ということから打ち出されたものである。いつてみれば効率性よりも公平性が重視されたものといえよう。そしてその早期整備の必要性が謳われている。ところが平成六年九月の料金改定の認可に際し利用者からさまざまな批判が寄せ

られた。その最大のもは料金水準の高さであるといえよう。内外価格差、先進諸国の制度等については必ずしも射ているとはいえないものもあったが、利用実感からの批判といえる。そこで現行プール制とプールの負担軽減策が論じられるべきだということになる。用語上、プール制は画一料率プール制と同義ではないが、四七答申以降一貫して後者の意味で用いられており、今回も全国レベルでの維持が主張された。旧国鉄時代末期に導入された地域別運賃制とは基本的に逆の料金制であり、経済厚生上問題はああるが、六〇答申における二つの一ルールの設定、今回のグループプール制試算での非現実性から、全国画一料率プール制が必要ということになった。ただし、第二東名・名神、大都市圏環状道路のプール参入に伴ない、これからのプール制には変質を迫られていることに十分留意すべきである。プールの負担軽減のため、一般国道自動車専用道路による代替を行ったらどうかとの提案が今回の答申の大きな特徴と位置付けられる。もっとも、これでは高規格幹線道路網早期実現の必要性のひとつとして挙げられた代替ネットワークの確保という点で問題なしとはいえない。しかし、長期的にはいざ知らず、少なくとも短・中期的には有効な方策といえよう。このような形で償還対象経費の削減を模索した上で、更に償還期間の延長、用地費の除外も提案した。償還期間については平成四年答申との整合性も問われようが、システム財としての道路を考えた場合、料金水準の低減に結びつくのであれば検討に値しよう。用地費の除外は四七答申以降常に課題とされてきたところであ

るが、用地取得にかかる費用負担のあり方という点から先送りされてきた。今回も用地元本の扱いで三案が示されたにとどまり、その具体的方策が確定された訳ではない。容易に結論が出しにくい状況が存在するためである。

永久有料制の議論の一端はここにもある。用地費だけでなく、施設費全体を除外する方策、いつてみれば償還主義不要論としての永久有料制も検討されたが、結論としては償還を行った上での維持管理有料制ということになった。詳細に論ずるスペースはないが、筆者としても後者の方が現実的であると考ええる。一一、五二〇kmの整備目標に対し、

未事業区間が三、六六三kmとなったことから、管理段階を視野に入れた検討が必要となる。そこで、維持・更新費の増大、受益と負担の公平、路線によっては無料化による混雑助長の懸念ということから、償還後も維持管理費による対応との結論に至った。そこには国民の理解が前提とされるため、広範な議論の要がある。なお、一部紙面で「欧米の高速道路の大半が無料開放されている」と紹介されているが、有料化に動いている実情からすれば再考を要する。割引制度の見直し、弾力化で盛られた内容も、今回答申のひとつの特徴と位置付けられる。一例として、障害者割引の原資を利用者間の内部補助から国民全体の負担とするのが筋ではないかというのが筆者の長年の主張であるがどうであろうか。

以上のように、今回答申の一部に注目するだけでなく、全般にわたって幅広い議論を展開することがより良い道路政策に結びつくことを、改めて訴えたい。

## 道路審議会中間答申を考える

# もつと知られて良い——こんどの答申

株式会社 日刊自動車新聞社常務取締役編集局長 栗山 定幸

「…日本では、高速道路はタダにはなりませんか」(笑)  
——さらに

「はじめに、償却したらタダにするなんていうからいけない」(笑)。「高速道路というのは、はっきり言うてるまのトランスポートーションだけですよ。」(他の機能、たとえば歩行者スペースなど、を持たせられないものか、の意)。

くるまのこと、日本の産業・経済の生い立ちに詳しく、アンチ・クルマ論者ではない。そんな、イラストレーターでエッセイスト、国際漫画賞グランプリなども受賞しているTさんと対談する機会があった。

その時、開口一番言われたのが、この発言だった。

たまたま仕事からもあって、高速道路、有料道路の料金所で働く人たちの「生活と意見」を知る機会がある。

トール・ゲートを通過するくるまのドライバーたちにとっては、単に通行料金を精算し、領収書を受け取る相手、という存在にすぎない。だが、そこで働く人たちは、いろいろと考えている。

排ガスで煤け、ドライバーたちには一瞬通りすぎるだけのゲート周辺のわずかなスペースに季節の草花を植える、ドライバーの気持ちをなごませる一言を考える、など。目的は言うまでもない。料金收受をいかにお互いに気持ちよくできるか。有料道路制を、根っ子のところを支えるには、どうしたらとりあえず良いのか——。

有料道路制度には、「天下の往来を通るのはタダ」の世界から、戦後初めてできてきたシステムだけに、とりわけわが日本には、日本の大衆には、取る側も取られる方もことほど左様にこだわりがある。

それだけに、いつか万人が納得のいく、わかりやすい料金体系ができれば、人々にも、日本の社会・経済にもいいのにと考え続けてきた。

結論を言えば、それが、平成七年一月三〇日に、道路審議会から出された「高速自動車道路に係る有料道路制度のあり方」についての中間答申によって、回答を与えられたと言って良い。

有料道路、とりわけ都市内ではなく都市間の、言いかえるとここで言われている高速自動車国道の有料道路システムには、かねがねいくつか問題点が指摘されてきた。最初に書いた「タダにならないの……」も、言うまでもなくその一つだ。

このほか、①償還が済めばタダになる、と始ったものが、いつの間にかプール制になって、関係のない地域の高速道路の分まで料金負担するのはなぜか②その償還の期間三〇年というのは根拠があるのか、また書き替えられジャンプするのではないのか③交通量の少ない、増大が見込めない地域まで、なぜ有料の高規格高速道路にしなければならぬのか。

④高速道路の建設費を負担するというのならまだ納得がいくが、元々が国のもので、いずれ国のものになる用地費まで、なぜユーザーが負担しなければならないのか⑤高速道路による輸送の間接受益者である国民、地方自治体、あるいはIC周辺の土地利用者に費用負担してもらってどこがおかしい？

⑥償還が済んだあとの整備、維持・管理の費用負担は

どうなるのか⑦高速道路をタダにしたら、自動車交通が集中して、逆に困る。⑧アメリカやドイツは、タダじゃないか

さらに細かいところでは⑨別納割引制度というのは、道路損傷の度合いの大きいトラック優遇で、一般の乗用車にとっては不公平である

——などだ。

いわゆる都市間高速道路の整備が四〇年も前に始まり、すでに六、〇〇kmになんなんとする距離が利用されていて、その上、これからさらに五、六〇〇kmも建設整備しようという、日本にとって世紀の大事業だけに、ピンからキリまでのこうした疑問、問題点を放置していて良いはずは無い。

その疑問、問題点のほとんどに、相当明快な、通じの良い回答が示された、というわけだ。費用負担の当事者、自動車ユーザーにとっては、歓迎すべきと言えるだろう。ただ、ついでに指摘すると、もう一つ、問題点がある。

それは、せっかくの有料道路制度、日本の二一世紀に不可欠な有料道路の制度にもかかわらず、あるいはせっかくのこんどの答申、それに沿う道路行政の方向にもかかわらず、そのことを納得し、理解している自動車ユーザー、(国民と言いかえて良い)が少ないと言う点だ。高速道路整備の費用負担は、次世代にもまたがる。その次世代の国民にも制度についての合意、支持を得続けるために、もつともつと、制度について、広く知られて良い。

## 道路審議会中間答申を考える

# 高速道路の早期整備への期待

大分県知事(全国高速道路建設協議会会長) 平松 守彦

高速道路料金のあり方について検討をしてきた道路審議会は、昨年一月三〇日に中間答申をまとめられました。

この中間答申は、私も公聴会に出席して意見を公述した平成七年四月の料金改定を契機に建設大臣の諮問を受けて新しい料金体系のあり方等について検討してきたものですが、この度の中間答申をまとめられた有料道路部会を中心とする委員の方々のご努力に對しまして深く敬意を表します。

私は昨年の七月に全国高速道路建設協議会の会長に就任し、高規格幹線道路一四、〇〇〇kmの早期整備に向けて渾身の努力を傾注しておりますが、

おかげさまで、高速自動車国道につきましては、着実に整備が進み、昨年の夏には九州縦貫道の全線開通により列島を縦貫する一本の大動脈が実現し、更に開通総延長も全体計画の半分を超え、新たな段階を迎えました。

今後の地方分権に向けた地域の基盤づくり、地域社会の連携強化並びに大都市等における混雑の解消のためには、高速自動車国道をはじめとする高規格幹線道路網が速やかに、かつ最も合理的、効率的な方法で整備されること、全国、特に整備の遅れている地域の国民にとっては大きな課題です。

また、昨年一月の阪神・淡路大震災は、災害時にも代替性のある高規格幹線道路整備の緊急性を広く国民に認識させました。

経済対策としても、太平洋新国土軸、日本海国土軸、ほくとう新国土軸等、多軸多極型国土の形成を目指した高速道路等社会資本整備への投資拡大を推進することは大きな経済効果が期待できます。

今回の中間答申では、今後の有料道路制度のあり方について、より具体的な検討がなされているわけですが、その中でも特に、料金の全国プール制の活用とその必要性について明確に位置付けられたことや、公的助成の一層の強化・拡充による着実な整備促進と料金水準のあり方について提言されており、心強く思っています。

また、一般国道の整備に際しては、高速走行可能な自動車専用道路として建設することにより、高速自動車国道の機能を代替させ高速ネットワークの一部として活用するという提言については、公的助成の強化と早期整備に資するものと考えます。

地元自治体からの直接的な助成については、先発路線を有する都市部との公平性の問題等、その是非についての慎重な議論をお願いしたいと思います。

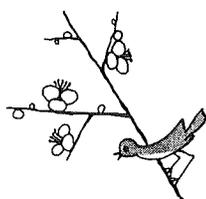
また、一般道路財源である道路特別会計から高

速道路等への公的助成を増やすことは、国・県道や市町村道等の整備への影響が心配されます。

償還期間終了後の有料化についても、料金対象経費における用地費の取扱、償還期間後の維持・更新に係る費用の負担のあり方、世代間の負担の公平性等を踏まえて今後幅広い国民の議論をお願いするところです。

私としては、用地の先行取得制度等の整備促進の具体的方法の制度化や高速道路と国・県道や市町村道をも含めた一体的整備の必要性も強く要望します。

建設省、日本道路公団等整備関係機関におかれましては、早急に中間答申に沿った具体的対応策を決定し、一日も早く次期国土開発幹線自動車道建設審議会を開催し、高規格幹線道路一四、〇〇〇kmの早期実現を図られますよう強く要望するものであります。



## 道路審議会中間答申を考える

# 道路審議会の中問答申を読んで

社団法人 経済同友会副代表幹事・公的部門の構造改革を考える  
委員会委員長（大阪商船三井船舶株式会社取締役会長）

轉法輪 奏

右肩上がりの拡大経済が終焉し、日本経済全体の抜本的な構造改革が求められている。そのためには特に、日本経済特有の高コスト体質を是正し、企業の海外移転による産業の空洞化を防ぐとともに、二十一世紀に向けて新たな産業が育つ土壌を培っていかねばならない。

しかし、政府が直接・間接に関与する公共料金は、民間が『価格破壊』に直面しているのと好対照をなし、一方的に右肩上がりでの上昇を続けるのみである。公共料金の決定のあり方が、日本の高コスト体質の大きな要因の一つになっている。

こうした問題意識から、経済同友会では公的部

門の構造改革委員会を設け、公共料金のあり方について、特に高速道路料金をケーススタディーし、九四年末に、高速道路の整備・料金決定システムの改革の方向を提言した。その立場から、今回の道路審議会の中問答申についての感想を述べたい。

まず、交通需要が少ない路線の一般国道自動車専用道路での代替や、開発利益を得る地方公共団体の負担が示唆されていることは、費用低減・負担公平化の面で一歩改善と評価できる。

しかし、これをエクスキューズとして、全国フル制自体に全く手が付けられなかったことは誠に残念である。九州の高速道路の費用を北海道の利

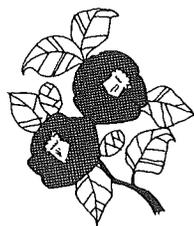
用者も負担するという形、そして、わけても、完成後三〇年経って償却・償還が殆ど済み、単線では大きく黒字になっている東名をはじめとする基幹線利用者が、地方の不採算線の経費を専らまかなう形の全国プール制は、到底利用者の納得を得られないばかりか、採算性チェックを曖昧にすることで野放図に路線を拡大させかねない。全国一律のプール制を改め、地域経済の相関度等に応じたグループ・プール制の導入を検討すべきである。償還制度について、いわば国有財産となる用地の取得費を料金算定対象から除外することが示唆されている点は評価できる。また、このことが行われることを条件に、現実的にはほとんど虚構と化している国家移管・無料開放の原則を見直し、償還後に維持・補修費用を徴収することも、方向としては妥当である。

しかし料金に最も影響を与える路線計画決定のあり方、加えて道路公団の経営のあり方に対する踏み込みは、著しく不十分である。

まず計画決定に関しては、「国幹審」での閉ざされた議論で計画が決定されてしまうところが大きな問題である。今回、整備計画策定時に料金改定見通しを公表することが提案されているが、むしろ「国幹審」の委員構成自体を、利用者中心に抜本的に改組することが必要である。また予定路線自体についても、与件とせず、改めてその必然

性等、見直しに向けた議論を開始すべきである。道路公団については経費削減努力を謳うだけで、これでは従来と何ら変わらない。必要なのは、計画決定から料金決定まで一貫して権限・責任を持たせることである。独立の事業体として経営の自主性を高め、経費削減へのインセンティブが自発的に発揮されるように、組織・建設省との関係のあり方を抜本的に見直すべきである。

また、公団のデイスクリージャーが極めて不十分であることも、利用者の不信を生んでいる大きな要因である。出資会社・業務委託会社を含めた連結での決算の開示等、民間以上に踏み込んだ情報開示の姿勢を示すことが求められる。



# 特集／平成八年度道路関係予算

## 平成八年度道路関係予算の概要

建設省道路局道路総務課企画官 佐々木 基

### 一 はじめに

平成八年度予算編成は、平成七年二月一九日にまず「平成八年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」が閣議了解されるとともに「平成八年度予算編成方針」が閣議決定され、二月二〇日の臨時閣議で大蔵省原案の了承後直ちに各省庁に内示された。その後の事務折衝、大臣折衝等を経て二月二五日に編成作業を終え、臨時閣議で平成八年度予算案が決定された。

本稿では、道路関係予算案の概要の外に、政府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要等を含めて紹介し、併せて建設省関係予算案の概要を紹介する。

### 二 平成八年度の経済見通しと経済運営の基本的態度

「平成八年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」によると、平成七年度の我が国経済は、平成五年一〇月に景気の谷を迎えて以来、緩やかながらも回復を続けてきたが、七年一月の阪神・淡路大震災、三月以降の急激な円高、米国経済の一时的減速等の影響もあり、弱い動きがみられるようになり、年半ばから景気は足踏み状態となった。雇用情勢については、厳しい状況が続いている。

この間、政府は、七年四月の緊急円高・経済対策及び六月の同対策の具体化・補強策の決定を行うとともに、円高是正を図ってきた。また、公定歩合の引下げ等の金融緩和により市場金利が史上

最低水準となっているなかで、九月には、史上最大規模の経済対策を決定し、二月には、新経済計画を策定するなど、これまで切れ目なく適切な経済運営に努めてきた。さらに、平成七年内には、不良債権問題の対応策のとりまとめや規制緩和推進計画の見直しを行うこととしている。

この結果、これまで公共投資の増加とともに、個人消費や民間設備投資に緩やかな回復傾向がみられるようになっており、平成七年度の我が国経済は、国内総生産の実質成長率が一・二％程度になるなど別添の主要経済指標平成七年度の欄のとおりと見込まれる。

次に、我が国経済を取り巻く国際経済情勢をみると、世界経済は、一部先進国の経済に減速が見られたが、全体として拡大基調を堅持している。

米国経済は七年前半に大幅に減速した後、七年半ばから回復の傾向にある。西ヨーロッパ主要国の景気拡大は六年に比べ緩やかになっている。アジアは好調な景気拡大を続けている。

以上のような情勢を踏まえ、平成八年度の我が国経済においては、景気回復を確実にし中長期的な安定成長につなげていくため、全力を挙げて内需振興に努めるとともに、自由で活力があり、同時に豊かで安心できる経済社会の創造を進めるほか、内外情勢に的確に対応するため、引き続き行財政改革の推進や我が国の国際的責任の遂行に努める必要がある。こうした観点から、平成八年度においては、以下の点に重点を置いた経済運営を行う。

#### (1) 景気回復の確実化

民間需要主導の自律的景気回復への移行を速やかに実現すべく、内需拡大を図るとともに、直面する諸課題に的確に対処するため、適切かつ機動的な経済運営に努める。

具体的には、平成八年度予算においても引き続き景気に配慮するとともに、主な施策として、平成七年度と同規模の所得税減税を実施するほか、公共投資の推進、住宅投資の推進を図る。同時に、経営安定及び構造改革等を図るための中小企業対策並びに失業なき労働移動や雇用創出の支援等の雇用対策を講ずる。また、金融機関による資金の

円滑な供給を図り、不良債権の早期処理に果断に取り組むとともに、土地税制の見直し等を通じた土地の有効利用の促進等を図る。証券市場の活性化のために税制等の措置を講ずる。さらに、引き続き為替の安定を図るとともに、金融政策を適切かつ機動的に運営する。

#### (2) 経済構造改革の推進

グローバル化の進展等を踏まえ、景気回復の動きを中期的にも持続的な安定な内需主導型の成長につなげていかねばならない。このため、我が国経済・産業の将来に対する不透明感を払拭し、国内産業の空洞化等の懸念に適切に対応するとともに、自由で活力ある経済社会を創造するため、市場メカニズムの発揮、新規産業の創出等により経済構造改革を推進する。

具体的には、主な施策として、規制緩和推進計画や競争政策の推進、高コスト構造是正・活性化のための行動計画の推進を図るとともに、ベンチャー企業等に対する支援を行う。また発展基盤の整備として人材の育成、科学技術の創造、情報通信の高度化、社会資本整備の推進を図るとともに、健全で活力ある金融システムの構築を図る。

#### (3) 国民生活の充実

少子・高齢社会への不安、社会資本整備や良質な住宅ストック形成の立ち遅れ、内外価格差の存在や環境問題等を背景に、国民の間に存在する不

満を解消していくため、豊かで安心できる経済社会の創造を図る。

具体的には、主な施策として、引き続き阪神・淡路地域の復興を努めるとともに、災害に強い国づくり・まちづくりを推進する。また、直接的に国民生活の質の向上に結び付くものへの配分の重点化を継続しつつ、公共投資基本計画の推進を図るとともに、ゆとりある住宅・住環境の形成等を図る。さらに、規制緩和、競争政策の推進や公共料金政策の適切な実施を通じて内外価格差の是正・縮小を図る。

#### (4) 行財政改革の推進

内外情勢の大きな変化への対応力に富み、簡素で効率的かつ国民の信頼を確保し得る行政を確立するため、行政改革を推進する。具体的には、規制緩和、地方分権、行政情報の公開等を推進する。また、我が国経済は、現在、巨額の公債残高を抱え、国債費の増大等により一段と深刻さを増しており、高齢化、社会資本整備、国際的な責任の増大等に適切に対応していくためには公債残高が累積しないような財政体質を作り上げることが必要であり、歳出面で制度の根本までさかのぼった見直しや施策の優先順位の厳しい選択を行うことにより財政改革を推進する。

#### (5) 国際的役割の遂行

世界経済に占める我が国の責任を果たすため、

別添 平成8年度経済見通し（主要経済指標）

	平成6年度 (実績)	平成7年度 (実績見込み)	平成8年度 (見通し)	対前年度比増減率			
				平成7年度		平成8年度	
				%程度 (名目)	%程度 (実質)	%程度 (名目)	%程度 (実質)
1. 国内総生産	兆円 (名目)	兆円程度 (名目)	兆円程度 (名目)	%程度 (名目)	%程度 (実質)	%程度 (名目)	%程度 (実質)
国内総生産	478.6	482.9	496.0	0.9	1.2	2.7	2.5
民間最終消費支出	286.6	289.4	297.2	1.1	1.4	2.7	2.3
民間住宅	26.2	24.1	24.7	▲8.3	▲8.1	2.6	2.2
民間企業設備	69.6	69.8	72.3	0.2	1.8	3.6	4.1
国民総生産	482.4	487.2	500.7	1.0	1.3	2.8	2.5
2. 雇用人口 労働力人口 就業者総数	万人	万人程度	万人程度	%程度		%程度	
	6650	6675	6695	0.4		0.3	
	6455	6460	6485	0.1		0.4	
3. 鉱工業 鉱工業生産指数 対前年度比増減率	%	%程度	%程度				
	3.1	1.1	3.5	-		-	
4. 物価 総合卸売物価指数 対前年度騰落率 消費者物価指数 対前年度騰落率	%	%程度	%程度				
	▲1.6	▲0.8	0.1	-		-	
	0.4	0.0	0.5	-		-	
5. 国際収支 貿易・サービス収支 貿易収支 輸出 輸入 経常収支	兆円	兆円程度	兆円程度	%程度		%程度	
貿易・サービス収支	9.1	6.3	5.7	-		-	
貿易収支	14.1	11.7	11.5	-		-	
輸出	39.5	39.6	42.5	0.3		7.3	
輸入	25.4	27.9	31.0	9.9		11.1	
経常収支	12.4	10.1	9.7				

(備考) 上記の諸計数は、現在考えられる内外環境を前提とし、本文において表明されている経済運営の下で想定された平成8年度の経済の姿を示すものであり、我が国経済は民間活動がその主体をなすものであること、また、特に国際環境の変化には予見し難い要素が多いことにかんがみ、これらの数字はある程度の幅をもって考えられるべきである。

多角的自由貿易体制の維持・強化を図り、政府開発援助を含む資金協力を通じて世界経済の持続的発展に貢献するとともに、市場アクセスの改善により、調和ある対外経済関係の形成に努める。特

に、アジア太平洋経済協力(APEC)においては、七年二月に採択された貿易・投資の自由化・円滑化並びに経済・技術協力からなる大阪行動方針を踏まえて、我が国としての行動計画の策定等

を行う。

上記のような経済運営の下で、平成八年度においては、適切な財政・金融政策、経済構造改革の実施等により、民需が次第に力を増し自律的回復に移行すると考えられる。

まず、個人消費については、企業の状況の改善等により雇用者所得の回復が見込まれる一方、供給面での構造化等により消費者物価が低い伸びにとどまるため、緩やかながら回復を続けていく。

次に民間設備投資については、大企業・製造業を中心に始まった回復が中小企業や非製造業に広がっていく。ただし、不動産価格の下落等バブルの後遺症の影響が続く部門もあり、全体としてみれば、過去の回復局面よりやや緩やかな回復となる。

住宅投資や公共投資も高水準を維持する。

堅調な海外景気を背景に輸出が拡大するものの、製品輸入の増加等によりそれを上回る輸入の拡大が見込まれるため、貿易・サービス収支及び経常収支の黒字は引き続き減少する。

雇用情勢は厳しさが続くものの、景気の回復につれ徐々に改善していく。

このように、平成八年度の我が国経済は、国内総生産の実質成長率は二・五％程度となるなど、おおむね別添の主要経済指標平成八年度の欄のとおりと見通される。

### 三 政府予算案の概要

#### 1 予算編成方針

我が国財政は、平成六年度に二〇〇兆円を超えた公債残高が平成七年度末には約二二二兆円に増加する見込みであり、国債費が政策的経費を圧迫するなど、構造的にますます厳しさを増している。これに加え、平成六年度決算において税収が四年連続して減少し、その後の税収動向についても引き続き厳しいものが見込まれるなど我が国財政は容易ならざる事態に立ち至り、特例公債を含む公債発行に依存せざるを得ない状況となってきた。

今後急速に進展する人口の高齢化や国際社会における我が国の責任の増大など今後の社会経済情勢の変化に財政が弾力的に対応していくためには、財政の健全化を図り、できるだけ速やかに公債残高が累増しないような財政体質を作り上げていくことが基本的な課題である。

平成八年度予算及び財政投融资計画は以上の考えの下に、従来にも増して徹底した歳出の洗直しに取り組み一方、限られた財源の中で資金の重点的・効率的な配分に努め、質的な充実に配慮することとして、「平成八年度の経済見通しと経済運営の基本的態度」にのっとり、下記（主要内容）により編成する。

#### (1) 財源規模

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

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

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

#### (2) 公債発行

公債発行額は、二一兆二九〇億円とする。

また、政府保証債の発行額は、三兆一、〇〇〇億円とする。

#### (3) 財源の重点的かつ効率的配分

経費の徹底した節減合理化を図るため、各種施策について優先順位の厳しい選択を行うとともに、豊かで活力ある経済社会の構築等のために真に必要な施策など社会経済情勢の変化に即応した財源需要に対しては、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、平成六年一〇月七日閣議了解「公共投資基本計画」等の考え方に沿って、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、

① 緊要な施策の実施に必要な財源は、極力既定経費の縮減により、捻出することとする。

なお、後年において財政負担の増加をもたらすような措置は、原則として採らないこととする。

② 一般行政経費については、引き続き厳にこれを抑制する。

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

④ 地方公共団体の負担又はその職員数の増加を伴う施策は、厳にこれを抑制する。

⑤ 公共料金、社会保険料等の適正化を図り、公正な費用負担の確保に努める。

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

表1 平成8年度一般会計歳入歳出概算

区 分	前年度予算額 (当初) (A)	平成7年度 概算額(B)	(単位:百万円)	
			比較増△減額 (B-A)	伸 率
歳 入				%
1.租税及印紙収入	53,731,000	51,345,000	△2,386,000	△4.4
2.その他収入	4,658,120	2,730,924	△1,927,196	△41.4
(1)国債整理基金特 別会計受入金	172,541	171,541	△1,000	△0.6
(2)その他収入	4,485,579	2,559,383	△1,926,196	△42.9
3.公 債 金	12,598,000	21,029,000	8,431,000	66.9
合 計	70,987,120	75,104,924	4,117,804	5.8
歳 出				
1.国 債 費	13,221,300	16,375,197	3,153,897	23.9
2.地方交付税交付金	13,215,395	13,603,826	388,431	2.9
3.一 般 歳 出	42,141,740	43,140,901	999,161	2.4
4.産業投資特別会計 へ繰入等	2,408,685	1,300,000	△1,108,685	△46.0
(1)事 業 分	1,300,000	1,300,000	0	0.0
(2)債 還 分	1,108,685	—	△1,108,685	—
5.緊急金融安定化資 金	—	685,000	685,000	—
合 計	70,987,120	75,104,924	4,117,804	5.8

た。特に経常部門経費については、一・五%増  
億円と最近では六年度に次いで低い伸びとなっ  
た。特に経常部門経費については、一・五%増  
歳出は対前年度二・四%増の四三兆一、四〇九  
億円と最近では六年度に次いで低い伸びとなっ  
た。特に経常部門経費を厳しく抑制した結果、一般  
歳出は対前年度二・四%増の七五兆一、〇四九億円で、  
うち一般歳出は従来にも増して洗直しを行い、  
特に経常部門経費を厳しく抑制した結果、一般  
歳出は対前年度二・四%増の四三兆一、四〇九  
億円と最近では六年度に次いで低い伸びとなっ  
た。特に経常部門経費については、一・五%増

2 政府関係予算

前述の予算編成方針に基づき編成された平成八  
年度予算案のフレームは表1のとおりであり、そ  
の特色は次のとおりである。

(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  
7年度1,127,459百万円、平成8年度1,128,459百万円)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貸し付けることとした金額である。

表2 公共事業関係費内訳

(単位:百万円、%)

区 分	7年度	伸 率		シエア		8年度	伸 率		シエア	
		伸 率	シエア	伸 率	シエア		伸 率	シエア		
1.治山・治水	1,573,173	3.2	17.15	1,626,372	3.4	17.03				
治 水	1,232,315	3.3	13.44	1,274,362	3.4	13.34				
治 山	230,781	3.2	2.52	238,564	3.4	2.50				
海 岸	110,077	3.0	1.20	113,446	3.1	1.19				
2.道 路 整 備	2,586,547	3.7	28.20	2,685,023	3.8	28.12				
3.港湾・漁港・空港	705,101	2.1	7.69	724,729	2.8	7.59				
港 湾	356,688	1.0	3.89	363,822	2.0	3.81				
漁 港	216,579	0.8	2.36	219,473	1.3	2.30				
空 港	131,834	7.3	1.44	141,434	7.3	1.48				
4.住宅・市街地	1,157,832	5.2	12.62	1,216,967	5.1	12.74				
住 宅 対 策	1,106,515	5.0	12.06	1,161,288	5.0	12.16				
市 街 地 整 備	51,317	8.5	0.56	55,679	8.5	0.58				
5.下水道・環境衛生等	1,612,158	6.6	17.58	1,710,826	6.1	17.91				
下 水 道	1,110,849	5.8	12.11	1,171,946	5.5	12.27				
環 境 衛 生	334,385	9.5	3.65	361,169	8.0	3.78				
都 市 公 園	156,634	6.0	1.71	166,069	6.0	1.74				
自 然 公 園	10,290	15.0	0.11	11,642	13.1	0.12				
6.農業農村整備	1,196,639	2.4	13.05	1,227,910	2.6	12.86				
7.林道・工業用水等	325,097	5.4	3.54	342,700	5.4	3.59				
造 林	60,759	7.4	0.66	65,541	7.9	0.69				
林 道	116,519	4.2	1.27	120,789	3.7	1.26				
工 業 用 水	15,404	△24.3	0.17	15,404	0.0	0.16				
沿 岸 漁 場 整 備	30,925	3.8	0.34	32,170	4.0	0.34				
離 島 電 気	21	0.0	0.00	21	0.0	0.00				
都 市 ・ 幹 線 鉄 道	66,653	5.4	0.73	70,312	5.5	0.74				
新 幹 線	26,900	44.0	0.29	30,500	13.4	0.32				
航 路 標 識	7,916	0.6	0.09	7,963	0.6	0.08				
8.調 整 費 等	14,997	6.3	0.16	15,617	4.1	0.16				
一 般 公 共 計	9,171,544	4.1	100	9,550,144	4.1	100				
災 害 復 旧 等	68,215	0.0	—	68,215	0.0	—				
N T T - A	102,541	0.0	—	101,541	△1.1	—				
合 計	9,342,300	4.0	—	9,719,900	4.0	—				
NTT事業償還分	706,139	△68.8	—	—	—	—				
再 計	10,048,439	△10.7	—	9,719,900	△3.3	—				

(注)「NTT事業償還分」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  
償還時において貸し付けるこ  
ととした金額である。

と、六三年度以降では、最も低い伸びとなった。  
(2) 現下の経済情勢に適切に対処するため、一般  
歳出全体を抑制する中で、一般歳出投資部門経  
費については、五・二%増の伸びを確保した。  
(3) 公共事業関係費についても対前年度比四・〇  
%増の伸びを確保した。なお、災害復旧費等を  
除いたいわゆる一般公共事業費については昨年  
度と同様四・一%の伸びとなっている(表2)。

(4) 財政投融資計画については、対前年度比一一・

五％増の五三兆七、二四七億円を確保したところである。ただし、国債の引受四兆六、〇〇〇億円（皆増）があるため、一般財投では、〇・七％増と低い伸びとなっている。

#### 四 建設省関係予算

我が国は、住宅・社会資本の整備水準が欧米諸国に比べて立ち遅れており、未だ経済力にあった豊かさを実感できない状況にある。

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、八年度予算案でも、高齢化社会を前に、質の高い住宅・社会資本整備を積極的に推進するとともに、景気の着実な回復に資するため、所要の公共事業費の確保に努めたところである。

この結果、八年度建設関係予算案では、国費六兆七、〇〇七億円（対前年度比一・〇四）、事業費二七兆八、八八二億円（対前年度比一・〇二）とし、このうち一般公共事業費については国費六兆五、五三六億円と、国全体の一般公共事業費の伸率四・〇％と同じ伸率を確保した。

また、事業費については二七兆六、五八五億円（対前年度比一・〇二）を確保するとともに財政投融資資金についても一五兆二、三八五億円（対前年度比一・〇一）を確保している。

表 3 平成 8 年度建設省関係予算総括表

(単位：百万円)

事 項	事 業 費			国 費				
	8 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A/B)	8 年 度 (C)	前 年 度		倍 率 (C/D)	
					うち公共投資 重点化枠	うち公共投資 重点化枠		
道 路 整 備	8,417,548	8,348,848	1.01	2,685,023	75,208	2,586,547	74,601	1.04
治 山 治 水	2,198,765	2,124,273	1.04	1,313,592	37,257	1,270,325	36,960	1.03
治 水	2,035,541	1,967,079	1.03	1,226,488	34,767	1,186,306	34,017	1.03
海 岸	68,479	66,167	1.03	39,439	1,100	38,216	1,093	1.03
急 傾 斜 地 等	94,745	91,027	1.04	47,665	1,390	45,803	1,850	1.04
都 市 計 画	2,581,402	2,439,254	1.06	1,338,015	28,455	1,267,483	28,328	1.06
公 園	402,928	380,116	1.06	166,069	3,535	156,634	3,512	1.06
下 水 道	2,178,474	2,059,138	1.06	1,171,946	24,920	1,110,849	24,816	1.06
住 宅 ・ 市 街 地	14,460,748	14,221,979	1.02	1,216,967	25,830	1,157,832	25,780	1.05
住 宅 対 策	13,043,876	12,774,503	1.02	1,161,288	24,770	1,106,515	24,720	1.05
宅 地 対 策	938,990	937,126	1.00	0	0	0	0	—
市 街 地 整 備	477,882	510,350	0.94	55,679	1,060	51,317	1,060	1.09
一 般 公 共 事 業 計	27,658,463	27,134,354	1.02	6,553,597	166,750	6,282,187	165,669	1.04
災 害 関 係	64,176	58,726	1.09	48,854	0	48,854	0	1.00
公 共 事 業 関 係 計	27,722,639	27,193,080	1.02	6,602,451	166,750	6,331,041	165,669	1.04
官 庁 営 繕	92,599	70,841	1.31	26,167	1,000	25,342	883	1.03
建 設 行 政 経 費	72,928	70,749	1.03	72,044	0	69,868	0	1.03
計	165,527	141,590	1.17	98,211	1,000	95,210	883	1.03
合 計	27,888,166	27,334,670	1.02	6,700,662	167,750	6,426,251	166,552	1.04
国 全 体 一 般 公 共 事 業 計	—	—	—	9,550,144	250,000	9,171,544	250,000	1.04

(備考) 1. 本表は、北海道開発庁、沖縄開発庁、国土庁計上の建設省関係分を含んだ計数である。

2. 本表には、NTT・B型国費8年度761,997百万円(前年度同額)を含む。

3. 事業費には、公庫、公団等財投関連事業、NTT・A型事業等を含む。

4. 国費には、ほかにNTT・A型96,426百万円(前年度94,974百万円)及び特別会計国費として揮発油税直入分等がある。

表4 国全体と建設省関係予算の比較対照表

(単位：百万円、%)

区 分	国 全 体			建 設 省			建設省/国全体	
	8年度(A)	前年度(B)	伸率(A/B)	8年度(C)	前年度(D)	伸率(C/D)	8年度	前年度
一 般 会 計 総 額 (a)	75,104,924	70,987,120	5.8	6,797,088	7,182,878	△ 5.4	9.1	10.1
一 般 歳 出	43,140,901	42,141,740	2.4					
産投特会へ繰入等	1,300,000	2,408,685	△46.0					
(1) 事業分	1,300,000	1,300,000	0.0					
(2) 償還分	0	1,108,685	—					
[公共事業関係費]								
治山治水	1,626,372	1,573,173	3.4	1,313,592	1,270,325	3.4	80.8	80.7
道路整備	2,685,023	2,586,547	3.8	2,685,023	2,586,547	3.8	100.0	100.0
港湾・漁港・空港	724,729	705,101	2.8	0	0	—	—	—
住宅・市街地	1,216,967	1,157,832	5.1	1,216,967	1,157,832	5.1	100.0	100.0
下水道・環境衛生等	1,710,826	1,612,158	6.1	1,338,015	1,267,483	5.6	78.2	78.6
農業農村整備	1,227,910	1,196,639	2.6	0	0	—	—	—
林道・工業用水等	342,700	325,097	5.4	0	0	—	—	—
調整費等	15,617	14,997	4.1	0	0	—	—	—
小計(通常+NTT・B)	9,550,144	9,171,544	4.1	6,553,597	6,282,187	4.3	68.6	68.5
うち公共投資重点化枠	250,000	250,000	0.0	166,750	165,669	0.7	66.7	66.3
N T T ・ A 型	101,541	102,541	△ 1.0	96,426	94,974	1.5	95.0	92.6
N T T 事業償還分	0	706,139	—	0	661,653	—	—	93.7
一般公共事業計 (b)	9,651,685	9,980,224	△ 3.3	6,650,023	7,038,814	△ 5.5	68.9	70.5
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 (c)	9,719,900	10,048,439	△ 3.3	6,698,877	7,087,668	△ 5.5	68.9	70.5
一般公共/総額 (b/a)	12.9	14.1		97.8	98.0			
公共事業/総額 (c/a)	12.9	14.2		98.6	98.7			
公 債 発 行 額 (d)	21,029,000	12,598,000	66.9					
うち財政法公債金	9,031,000	9,746,900	△ 7.3					
特例法公債金	11,998,000	2,851,100	320.8					
公債依存度 (d/a)	28.0	17.7						
うち財政法公債金	12.0	13.7						
特例法公債金	16.0	4.0						
財 政 投 融 資	49,124,700	48,190,100	1.9	15,238,500	15,110,100	0.8	31.0	31.4

(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7年度1,127,459百万円、平成8年度1,128,459百万円)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貸し付けることとした金額である。

平成八年度建設省関係予算案の特色は以下のとおりである。

1 本格的な高齢化社会の到来を控え、国民が真に豊かさを実感できる社会の実現に向けて、計画的・重点的な住宅・社会資本整備を推進するため、住宅、下水道、公園、交通安全施設、海岸について新たな五箇年計画を策定する。

2 内需の拡大による景気の回復を図るとともに、二一世紀に向けて、生き生きとした活力に満ちた経済、社会の構築を図るため、投資の拡大を図りつつ、当面する政策課題に対応した戦略的・重点的な住宅・社会資本整備を推進する。

3 二一世紀の我が国経済の活力を創造するため、住宅・社会資本整備の新たな展開を通じて、我が国経済の発展を支える新しい産業の育成を図る。

4 社会・経済情勢の変化に対応し、高度化する国民のニーズに的確に対応するため、住宅・社会資本整備に係る諸制度の改革を推進する。

5 住宅・社会資本整備を効果的かつ効率的に推進し、より快適で質の高い生活空間を創造するため、各省間の連絡を含め各種事業を横断する総合的な施策の展開を図る。

(建設省関係予算の各事業別の国費、事業費等については表3、建設省関係予算と国全体の予算の対比については表4を参照されたい。)

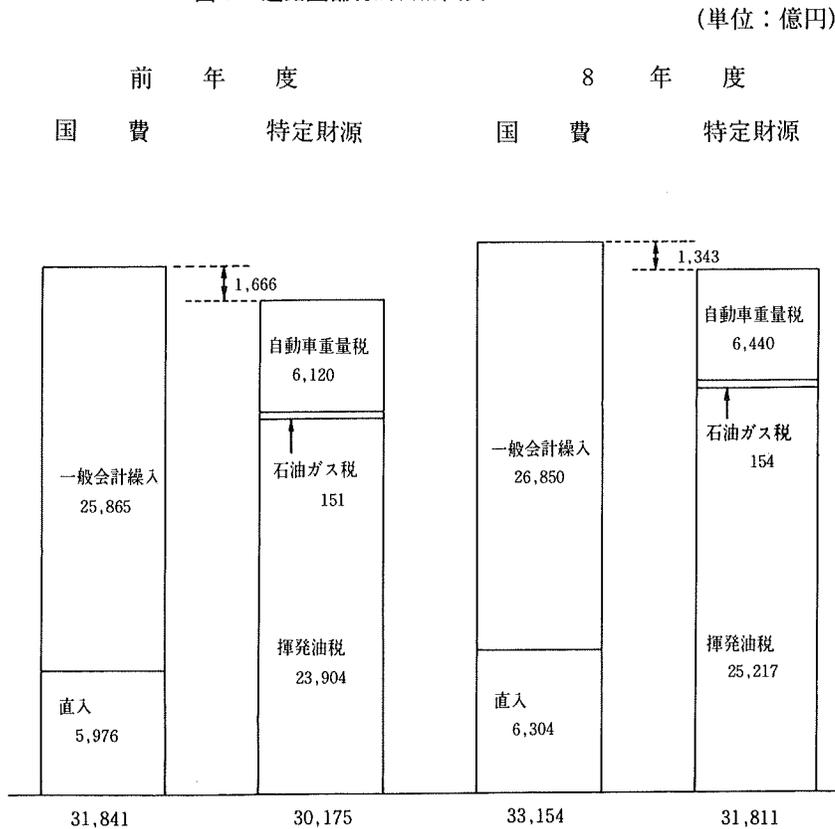
## 五 道路関係予算の概要

### 1 道路関係予算の概要

平成八年度は、内需拡大による景気の回復を図るとともに、活力ある地域づくりをすすめるため、特に重点化を図る事業として、全国的な交流ネット

トワークの形成のための高規格幹線道路網の整備、地域の活性化に寄与する地域高規格道路の整備を推進するほか、高度情報社会の進展に対応したITS(高度道路情報システム)の整備等に取り組み。また、阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、安全で安心できる国土づくりのための道路整備を推

図1 道路整備特別会計国費



(注) 1. 道路整備特別会計国費としては、このほかにNTT-A及び貸付金償還金等があり、これを含めると8年度34,583億円、前年度33,217億円となる。

2. 一般会計繰入には、旧NTT-B型 8年度2,981億円、前年度2,981億円を含む。

表5 道路関係予算総括表

(単位:百万円)

区 分	8 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍率(A)/(B)	
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事業費	国 費
一 般 道 路	5,017,245	2,986,734	4,931,848	2,922,297	1.02	1.02
一 般 国 道	2,085,864	1,355,347	1,973,132	1,277,158	1.06	1.06
直 轄 道	1,532,272	1,056,893	1,427,957	984,085	1.07	1.07
補 助 道	553,592	298,454	545,175	293,073	1.02	1.02
地 方 道 路	1,122,938	606,534	1,169,921	629,263	0.96	0.96
街 路	1,199,167	623,730	1,194,964	621,491	1.00	1.00
街 路	857,923	446,021	862,234	448,171	1.00	1.00
区 画 整 理	286,328	149,605	279,210	145,902	1.03	1.03
再 開 発	54,916	28,104	53,520	27,418	1.03	1.03
交 通 安 全	408,225	222,879	389,547	212,516	1.05	1.05
雪 害 防 除	129,251	83,709	128,330	82,784	1.01	1.01
調 査	20,828	17,779	13,691	10,649	1.52	1.67
機 械	22,172	15,088	21,475	14,611	1.03	1.03
補 助 率 差 額 等	—	47,068	—	53,225	—	0.88
住 宅 宅 地 関 連	27,900	14,000	39,888	20,000	0.70	0.77
沿 道 整 備 融 資	900	600	900	600	1.00	1.00
(緊急地方道路整備事業)	( 1,201,520)	( 630,400)	( 1,138,440)	( 597,600)	(1.06)	(1.05)
(電線共同溝整備事業)	( 89,959)	( 49,887)	( 77,304)	( 42,764)	(1.16)	(1.17)
有 料 道 路	3,400,303	471,516	3,417,000	399,362	1.00	1.18
日 本 道 路 公 団	1,916,025	212,933	1,886,158	171,255	1.02	1.24
首 都 高 速 道 路 公 団	447,822	40,666	453,538	34,377	0.99	1.18
阪 神 高 速 道 路 公 団	291,542	18,971	299,206	9,850	0.97	1.93
本 州 四 国 連 絡 橋 公 団	271,770	36,604	253,487	34,766	1.07	1.05
東 京 湾 横 断 道 路 株 式 会 社	149,973	0	217,938	0	0.69	—
地 方 道 路 公 社 等	298,371	110,892	266,473	100,114	1.12	1.11
(NTT-A型事業)	( 208,573)	( 90,653)	( 203,385)	( 89,257)	(1.03)	(1.02)
道 路 開 発 資 金	102,850	51,450	98,000	49,000	1.05	1.05
道 路 整 備 計	8,417,548	3,458,250	8,348,848	3,321,659	1.01	1.04
高 規 格 幹 線 道 路 (再 掲)	2,690,418	709,403	2,519,554	592,478	1.07	1.20
一 般 道 路	634,177	457,765	529,136	381,038	1.20	1.20
一 般 国 道	631,905	455,491	527,050	378,952	1.20	1.20
調 査	2,272	2,272	2,086	2,086	1.09	1.09
有 料 道 路	2,056,241	251,640	1,990,418	211,440	1.03	1.19
う ち 高 速 自 動 車 国 道	1,660,727	209,910	1,541,553	170,955	1.08	1.23
う ち 本 州 四 国 連 絡 道 路	271,770	36,604	253,487	34,766	1.07	1.05
地 域 高 規 格 道 路 (再 掲)	513,645	197,855	453,957	145,841	1.13	1.36
一 般 道 路	194,398	123,581	129,479	85,206	1.50	1.45
一 般 国 道	153,637	100,926	110,068	74,175	1.40	1.36
地 方 道 路	21,874	11,723	10,068	5,447	2.17	2.15
街 路	16,862	9,274	8,056	4,431	2.09	2.09
調 査	2,025	1,658	1,287	1,153	1.57	1.44
有 料 道 路	319,247	74,274	324,478	60,635	0.98	1.22
住 宅 宅 地 関 連 幹 線 道 路 整 備 事 業 (一 般 会 計)	8,920	4,500	4,959	2,500	1.80	1.80

- (注)1.一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業)及び(電線共同溝整備事業)を含む。また、電線共同溝の事業費には、新設、改築に伴って整備される電線共同溝の事業費、国費相当分を含む。
- 2.一般道路の各区分の計数には、旧NTT-B型事業、事業費569,764百万円(前年度569,205百万円)、国費298,066百万円(前年度298,066百万円)を含む。
- 3.住宅宅地関連には、住宅宅地関連公共施設整備促進事業のみを計上した。
- 4.有料道路の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。
- 5.道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社への融資予定額8年度78,050百万円、前年度57,800百万円を含む。
- 6.地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。
- 7.高規格幹線道路及び地域高規格道路の計数は各区分の再掲である。
- 8.地域高規格道路の計数は、一般道路、有料道路のうち日本道路公団の一般有料道路及び地方道路公社等を計上している。
- 9.高速自動車国道の国費は、政府出資金等(8年度206,655百万円、前年度167,700百万円)とNTT-A型事業(8年度3,255百万円、前年度3,255百万円)の計である。
- 10.この他に街並み・まちづくり総合支援事業(建設省全体で事業費365億円、国費123億円)がある。

進するとともに、良好な沿道環境づくりのための総合的な施策を展開するほか、新たに第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を策定し、交

通安全施策を積極的に推進する。さらに、道路整備五箇年計画に基づいて、一般道路、有料道路及び地方単独事業をそれぞれバラ

ンスよく、かつ、計画的に推進するためには、道路整備財源を確保することが重要である。このため、受益者負担・損傷者負担の考え方に

基づく道路特定財源（揮発油税収の全額、石油ガス税収の1/2、自動車重量税の国分の8割）の全額を道路の整備に充てる。また、道路は歩行者・自転車の利用や電気・ガスなど公益施設の収容、防災などの多様な機能を持つ空間であり、特定財源の確保と併せて一般財源を投入する。

以上の基本方針に基づき、平成八年度の道路関係予算案は、一般会計計上分（一般会計から道路整備特別会計に繰入れられる国費）について、対前年度一・〇四倍の二兆六、八五〇億円を確保した（図1）。

また、揮発油税収の直入分について、六、三〇四億円（対前年度一・〇五倍）を確保し、これに道路開発資金貸付金償還金等及びNTT-Aタイプ事業分を加えた道路整備特別会計国費としては、対前年度一・〇四倍の三兆四、五八三億円を確保した（表5）。

これに、平成七年度から認められた住宅地開発幹線道路整備事業の国費四五億円（対前年度一・八〇倍）を加えた道路関係国費は三兆四、六二八億円となる。

有料道路事業の財源となる財政投融資資金については、三兆七九億円（対前年度一・〇〇倍）を確保した。

これにより、道路整備特別会計全体の事業費は、対前年度一・〇一倍の八兆四、一七五億円、うち

一般道路事業五兆一七二億円（対前年度一・〇二倍）、有料道路事業三兆四、〇〇三億円（対前年度一・〇〇倍）となった。有料道路事業の事業費の伸びが国費の伸び（一・一八倍）を大きく下回るのは、採算性の確保の観点等から公的助成の拡充ということで大規模な国費投入を行ったことによるものである。

## 2 道路整備予算のポイント

### (1) 景気の拡大を図り、地域の活性化を支援

#### 1) 地域を活性化する基幹道路の集中的整備

① 高規格幹線道路、地域高規格道路の集中的整備

活力ある地域経済の発展を支援するため、全国的な交流ネットワークを形成する高規格幹線道路網について二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmの全ネットワーク完成を目標に従来以上の重点投資を行い、新たに事業着手する箇所も含め、約四、〇〇〇kmの整備を推進する。

また、地域高規格道路についても従来以上の重点投資を行い、約七二〇kmの整備を推進する。

#### （重点事項）

・高規格幹線道路の供用予定  
名神高速道路の拡幅を含め 二一〇km

・地域高規格道路の供用予定 二六km  
・高規格幹線道路の新規事業着手 一〇八km  
国道四七〇号七尾水見道路（能越自動車道）ほか 九箇所  
・地域高規格道路の新規事業着手 八八km  
主要地方道 矢吹・小野線（福島空港・あぶくま南道路）ほか 二〇箇所

### ② 新交通軸の形成

各地で提唱されている「新たな国土軸」、「多様な地域連携」の形成に向けた構想に關連する海峡横断道路の実現のために、本州四国連絡橋等において蓄積された技術を踏まえ新たな技術開発を進め、大幅なコスト削減を図りつつ長大橋の基本設計、耐震・風洞実験に着手するとともに、地域間の交流・連携に向けた地域の主体的な取り組みを補助調査によって支援する。

### ③ 地域が期待する活性化支援のための道路の集中的整備

地元市町村、経済界等が期待する地域開発プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、都道府県等の要望に基づき概ね五年以内の早期完成により大きな事業効果が期待できる事業の進捗を図る「地域活性化促進道路事業」を創設し、事業箇所の公表、重点投資を行うとともにそのフォローアップを実施する。

(重点事項)

・地域活性化促進道路事業の創設(新規)

各都道府県三プロジェクト程度の支援

・交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業の推進  
八五箇所

④ 規制緩和の推進のための道路整備の推進

貨物輸送の効率化、国際物流の円滑化に対応するため、重要港湾、工業団地等の物流拠点

点を結ぶ主要な国道など重要な路線について橋梁の補修・補強を実施することにより、規制緩和政策の一環である車両総重量二五トン

に対応した道路ネットワーク(約二四、〇〇km)の整備を平成九年度末完了を目標に推進する。

また、これにより海上輸送コンテナ(ISO規格40フィート)にフル積載したトレーラーの通行に対応することが可能となる。

(重点事項)  
・橋梁の補修・補強  
・八年度末までに主要な国道など物流上重要な路線について橋梁の補修・補強を約九割完了

2) 魅力と活力ある地域づくりを支援

① 二一世紀活力圏創造事業

地域都市圏域において、道路整備、施設整備等のハード施策とソフト施策を組み合わせ、

生活基盤と産業基盤を一体的に整備することにより、地域経済の活性化を支援する「21世紀活力圏創造事業」を創設する。この事業においては、地方公共団体が策定するプランに基づき、通商産業省と連携して、関連道路整備や駐車場整備、商業地域振興施策等の各種支援メニューを重点的に実施する。

(重点事項)  
・二一世紀活力圏創造事業の創設(新規)  
三〇箇所程度の地域を選定し、重点的に事業を実施

② ふるさと交流拠点事業

中山間地域において、「駅の道」やサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PE)と、物産館、美術館、博物館、商業・物流施設等とを複合的・一体的に整備するとともに、道路・地域情報などの発信や他の拠点との情報ネットワーク化を推進することにより、新たな地域拠点の整備を行う「ふるさと交流拠点事業」を創設する。この事業においては、農林水産省と連携して、情報提供施設の整備や関連道路等の整備を実施する。

(重点事項)  
・ふるさと交流拠点事業の創設(新規)  
約五〇箇所

(2) 新技術開発の推進等により新産業の育成を支援

1) ITS(高度道路情報システム)の研究開発・整備の推進  
交通事故や渋滞等の道路交通問題解決の切り札であり、新産業創出の有望分野であるITSのうち、ナビゲーションの高度化として道路交通情報通信システム(VICS)については、首都圏、東名・名神高速道路、阪神

高速道路等での実用化と全国展開に向けたインフラ整備を推進するとともに、自動料金收受システムについては、試験運用を開始する。また、その他のITS開発分野については、諸外国における積極的な研究開発の動向を視野に入れつつ、自動運転道路システム(AHS)をはじめとする研究開発の総合的な推進を図る。

(重点事項)  
・八年春の首都圏等でのVICSの実用化と全国展開に向けたビーコンの整備(新規)  
約一、八〇〇箇所、事業費三四二億円

・ノンストップ自動料金收受システムの試験運用の開始(新規) 事業費 五億円

・研究開発の全体計画の策定と研究推進体制の整備(新規)

・AHSの供用前の高速道路でのフィールド

実験の実施等 事業費 七一億円

各種研究開発プロジェクトの本格的な推

進(新規)

・国際標準化への積極的な対応(新規)

2) 情報ハイウェイの整備推進

高度情報化社会の実現に向けて、光ファイバーケーブルネットワークの早期かつ効率的な整備を進めるため、電線共同溝、下水道管渠、河川空間等をネットワーク化した電線収容空間等のネットワーク計画を策定する。その際、先進的に取り組んでいる地域をモデル地区として行政情報等の提供システムとしての活用を図るためのデモンストレーションを行う。

これらの検討を踏まえ、第三期電線類地中化五箇年計画(平成七年度～平成一一年度)に基づき、五年間で二、〇〇〇kmの地中化を目標に電線共同溝の整備を推進する。また、道路管理用光ファイバーについても、平成一一年度までの五年間に約五、〇〇〇kmを整備し、情報ハイウェイの構築を推進する。

(重点事項)

・電線共同溝の整備推進

約四五〇km

・電線収容空間等のネットワーク計画の策定

(新規)

・モデル地区における整備・デモンストレー

ション(新規)

岐阜県大垣市ほか約一〇箇所

(3) 安全で快適な環境づくりを支援

1) 阪神・淡路大震災の復興対策及び安全で安心できる国土づくりの推進

① 阪神・淡路大震災の復興対策の推進

「阪神・淡路地域の復興に向けての取組方針」(阪神・淡路復興対策本部)に基づき、被災地域の一日も早い復興を図るため、道路事業、土地区画整理事業等を強力に推進する。

② 安全で安心できる国土づくりの推進

・阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえ、代替性のあるネットワークを確保するため、高規格幹線道路などの整備を推進する。

・安全で安心できる地域づくり・まちづくりを推進するため、広域的な計画に基づく緊急輸送道路などの道路の整備、土地区画整理事業等の面的整備事業などを重点的に推進するとともに、水道、電気、ガス等のライフラインの安全性・信頼性の向上を図る観点から、これらの収容施設である共同溝、電線共同溝を整備する。

・平成七年度から三年間で全国の緊急度の高い橋梁の補強対策(対象補強橋脚数約二七、〇〇〇基)を概成させる震災対策緊急橋脚補強事業を推進する。

・災害発生時における即応体制の強化を図るため、災害情報等を総合的に収集、分析、

提供する道路災害情報ネットワークシステムの整備を推進する。

(重点事項)

・緊急輸送道路ネットワーク等に関する広域的な計画の策定(新規)

・震災対策緊急橋脚補強事業により対象橋脚の約八割の補強完了

補強橋脚数 約九、一〇〇基

・道路橋に関する耐震基準の改訂

・地理情報システム(GIS)の開発・整備

2) 良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進

国道四三号訴訟最高裁判決を踏まえ、良好な沿道環境を創造するため、関係機関、地元公共団体と協力し、道路構造対策、交通規制を含めた交通流対策、自動車単体対策、都市や地域全体の整備と一体となった総合的な環境政策を展開していく必要がある。

このため、道路交通騒音の著しい幹線道路の沿道において、まちづくりと一体となった沿道環境の整備を図り、道路交通騒音の低減と沿道にふさわしい土地利用を実現することを目的として、沿道法の改正を行うとともに、緩衝建築物の建築の誘導等を行うため税制上

表 6

第 6 次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画(案)  
(道路管理者分) (単位: 億円)

	第 6 次五箇年計画案 (H 8 ~ H12) (A)	第五次五箇年計画 (H 3 ~ H 7) (B)	倍 率 (A)/(B)
事業費	(21,300) 24,800	(15,900) 18,500	(1.34) 1.34

(注)1. 上段( )書きは調整費を除いた計画である。  
2. 第 5 次五箇年計画の投資実績(見込み)  
17,651 億円 達成率 111.0% (対調整費除き計画額)

第 6 次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画(案)の事業内容

○事故多発地点緊急対策事業の創設	緊急度の高い地点、全国約 3,000 箇所を実施 (改築事業等含む)
○歩行空間の面的整備 ・歩行等の整備 うち、幅の広い歩道等の整備 ・コミュニティゾーン形成事業の創設	約 25,000km (緊急延長、改築事業等含む) 約 12,000km ( " ) 人口 10 万人以上の都市約 220 都市を中心に 約 300 箇所を実施

の特例措置を講ずる。  
○沿道環境整備制度の拡充等

○沿道整備に関する助成措置の充実  
・緩衝建築物の建築に関する助成の対象の  
拡充

・沿道環境整備機構の土地買取りに係る無  
利子貸付け等

○税制上の特例措置の創設

・沿道整備推進器講等による土地等の買取  
りに係る一、五〇〇万円の特例控除等

3) 総合的な交通安全施策の推進

交通事故死者数が八年連続して一〇、〇〇  
〇人を突破している厳しい状況を踏まえ、平  
成八年度を初年度とする「第 6 次定例交通安  
全施設等整備事業五箇年計画」を策定し、一般  
道路における交通安全施策を推進する(表 6)。

高速自動車国道等においては、「高速自動車  
国道等における交通安全対策に関する五箇年  
間の事業計画(第二次)」に基づき事業を積極  
的に実施する。

・五箇年間の事業計画 四、五〇〇億円

(対前計画一・三九)

4) 交通需要マネージメントの本格実施による  
渋滞対策の推進  
・事業内容 事故多発地点緊急  
対策 約一、二〇〇箇所等

「新渋滞対策プログラム」に基づき、バイ  
パス・環状道路等の交通容量拡大策を一層推  
進するとともに、道路の利用の仕方に工夫を  
求める交通需要マネージメント施策を本格的  
に実施することとし、そのための実施体制の  
整備を重点的に実施する。

(重点事項)

・渋滞が解消または緩和される見込みの主要

約一二五箇所

渋滞ポイント  
・H O V レーンなどの新たな交通需要マネー  
ジメント施策を施行、導入

・交通混雑マネージメント協会(T M A)を設  
立する都市(圏)に対する支援(新規)  
(施行的な活動の支援、関連施設整備への  
支援)

5) マルチモーダル施策の推進

国民のニーズに応じた効率的な輸送体系の  
確立を図るため、関係機関との協力関係のも  
と、道路のみならず航空、海運、水運及び鉄  
道等複数の交通機関の連携による交通施策  
(マルチモーダル施策)の推進を図る。

(重点事項)

・マルチモーダル推進協議会のもとで交通機  
関相互連携を強化する事業の計画策定、事  
業の推進  
・道路・フェリー情報相互提供による経路選  
択支援(新規)

対象航路 瀬戸内海周辺のフェリー航路

6) 歩くためのみちづくりの推進

国民の歩くニーズに応え、歩くことを通じ  
た健康・福祉活動や魅力ある地域づくりを支  
援するため、豊かな自然、歴史・文化的施設  
等を連絡し、安全かつ快適に散策等を楽しむ  
ことができる歩行空間ネットワークの整備を

推進する。

(重点事項)

・ウォーキング・トレイル事業の創設(新規)

大分県久住町等 約五〇箇所

(4) 計画的・重点的な事業の実施

1) 計画的・重点的な道路事業の執行

道路事業の実施にあたっては、地域振興を支える高規格幹線道路・地域高規格幹線道路の整備、地域整備プロジェクトの支援、安全・環境などの緊急課題への対応などに留意し、道路事業全体の重点化を推進するとともに、一層の集中投資を行う。

また、道路と農道については、農林水産省と協力し、都道府県単位の整備計画を策定するなど関係機関との適切な連携のもと、道路事業を推進する。

2) 有料道路制度の活用等による道路整備の推進

有料道路制度を活用した高規格幹線道路等の整備にあたり、各公団等において、より徹底した経営の改善に努めるとともに、耐震性の向上、環境対策の拡充等新たなニーズへの的確な対応や適正な料金水準の確保の観点から、より、採算性を確保しつつ、事業の着実な推進を図る。

なお、昨年十一月三〇日の道路審議会中間

答申「今後の有料道路制度のあり方について

(高速自動車道について)」を踏まえ、次期国土開発幹線自動車道建設審議会の開催に向けて、新たな基本計画、整備計画策定のための準備を進める。

(重点事項)

・有料道路の震災対策緊急橋梁補強事業への公的助成(新規)

「供用中の有料道路で緊急度の高い橋梁の補強を実施するために必要な事業費2/3相当額を国や地方公共団体により公的助成(ただし、日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団については二年分割)」

・三陸縦貫自動車道(矢本石巻道路)に対する公的助成の拡充(新規)

「日本道路公団が新規に着手する三陸縦貫自動車道(矢本石巻道路)の建設中の資金コストを三%化」

・都市高速道路の緊急環境対策事業に対する公的助成の拡充(新規)

「首都高速道路公団及び阪神高速道路公団が実施する高度な環境対策に係る事業費の2/3相当額を国や地方公共団体により公的助成」

・本州四国連絡橋公団の震災関連事業に対す

る公的助成の拡充(新規)

「阪神・淡路大震災による明石海峡大橋関連区間の追加事業についてその1/3相当額を国及び地方公共団体から出資金、2/3相当額を道路開発資金により公的助成」

・優良融資事業における一般有料道路事業の貸付枠の追加(新規)

「地方道路公社による大規模な用地買収等を伴う規格の高い幹線道路の整備を推進するため、一般有料道路事業の貸付枠(事業費の三〇%)を追加」

・有料道路支援関連事業の推進  
「有料道路の整備を推進するため、関連する一般道路事業の重点的な推進」



# 特集／平成八年度道路関係予算

## 一般国道関係予算の概要

建設省道路局国道課建設専門官 木村 昌司

同 国道課建設専門官 山田 篤司

### はじめに

一般国道は、現在四五九路線、実延長約五三、〇〇〇kmのネットワークを構成している。これら一般国道は、高速自動車国道などと一体となって全国的な高規格幹線道路網を形成しつつ、都市においては都市活動の基幹的施設として機能し、地方にあっては地域間の円滑な交通を支えるなど極めて広範多岐にわたる使命を担っているものである。

一般国道の延長は、都道府県道以上の一般道路の全延長の約三〇％を占めるにすぎないが、全国の自動車走行台kmの約五〇％（平成二年度道路交通センサスによる）を分担している。このような一般国道の重要性にも拘わらず、その整備は十分

とはいいたくない。たとえば、平成六年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、二六四km（九・九％）しかない現状にある。また、改良済み区間（四六、三四七km）であっても交通がスムーズに通行していない区間（混雑度一・〇以上の区間）が二四、〇〇八km（四五・〇％）に達している。

このような現状に鑑み、事業実施にあたっては、平成五年度を初年度とする第11次道路整備五箇年計画の四年目として「ゆとり社会」に向けた道づくりを基本方針とし、特に、低迷する景気の早期回復を図り活力ある地域づくりを進めるため、特に重点化を図る事業として、全国的な交流ネットワークの形成のための高規格幹線道路に指定された一般国道の自動車専用道路の整備及び高規格幹

線道路網と一体となって地域振興を支える地域高規格道路の整備を推進する。

また、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、安全で安心できる国土づくりのための道路整備を推進するとともに、良好な交通環境を創造するため、バイパス、環状道路等による交通拠点へのアクセス道路の整備、交差点改良、立体化等による渋滞対策を推進するほか、果際・峠越えにおける交通不能区間等の解消等に重点をおいて整備をすすめる。さらに、くらしの快適性向上、良好な環境創造のため、環境施設帯や遮音壁の設置、道路の緑化、電線共同溝（C・C・BOX）の整備等を推進するほか、新たに第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画を策定し、交通安全施策を積極的に推進することとしている。

表1 平成8年度高規格幹線道路新規事業化予定箇所

名称	路線名	箇所名	延長(km)	県名
一般国道の自動車専用道路				
深川留萌自動車道	223	幌糠留萌道路	13	北海道
中部縦貫自動車道	158	松本波田道路	5	長野
能越自動車道	470	七尾水見道路	22	石川・富山
高速自動車国道と並行する一般国道の自動車専用道路				
北海道縦貫自動車道	40	名寄バイパス(延伸)	7	北海道
常磐自動車道	6	仙台東部道路(延伸)	5	宮城
東北中央自動車道	13	主寝坂道路	10	山形
近畿自動車道紀勢線	42	熊野尾鷲道路	19	三重
山陰自動車道	9	名和淀江道路	8	鳥取
山陰自動車道	9	益田道路	8	島根
九州横断自動車道	218	きたたのべおか北方延岡道路	11	宮崎
			108	

以下に平成八年度的一般国道関係予算の概要について延べる。

### 一 高規格幹線道路の整備

地域間の活発な交流を支え、活力ある地域づくりを推進するため、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路ネットワークを完成することを目標に、今後の道路政策の中心的課題として取り組んでいく。

一般国道の自動車専用道路として整備する高規

格幹線道路は、総延長で約二、三〇〇km(本州四国連絡道路除き)であり、既に事業に着手している首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道、京奈和自動車道、西九州自動車道等の大都市圏を中心に積極的な事業展開を図るとともに、中部縦貫自動車道(国道一五八号 松本波田道路)、能越自動車道(国道四七〇号 七尾水見道路)等四〇

kmの区間の事業に着手する予定である。

また、高速自動車国道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路の整備を推進し、当面その活用を図るとともに東北中央自動車道(国道一三三号 主寝坂道路)、山陰自動車道(国道九号 名和淀江道路)等六八kmの区間の事業に着手する予定である(表1参照)。

さらに、高規格幹線道路の事業と密接に関連する東京外かく環状道路、名古屋環状二号線等の事業について継続実施する。

### 二 地域高規格道路

高規格幹線道路と一体となって幹線道路ネットワークを形成し、地域の振興・活性化を図るため、第11次道路整備五箇年計画の期間内に、二一、〇〇〇km程度の整備に着手し、二一世紀初頭には六、〇〇〇km、八、〇〇〇km整備を目標に重点的な整備に努める。

地域高規格道路は平成六年一二月に「候補路線」

表2 平成8年度地域高規格幹線道路新規事業化予定箇所

名称	路線名	箇所名	延長(km)	県名
(直轄)				
五條新宮道路	168	十津川道路	6	奈良
高知松山自動車道	33	越智道路	1	高知
高知松山自動車道	33	二坂道路	9	愛媛
中九州横断道路	57	千歳大野道路	8	大分
(補助)				
宮古盛岡横断道路	106	築川道路	7	岩手
伊那木曾連絡道路	361	姥神峠道路	4	長野
伊勢志摩連絡道路	167	第二伊勢道路	7	三重
五條新宮道路	168	十津川道路	2	奈良
阿南安芸自動車道	493	北川奈半利道路	5	高知
中津日田道路	212	本耶馬溪	5	大分
			54	

として二四五路線、「計画路線」として二三八路線が指定され、その後、四月、八月に「整備区間」が合わせて一、七八二km指定されている。

なお、平成八年度は直轄国道として、高知松山自動車道(国道三三三号三坂道路)等二四km、補助国道として、伊勢志摩連絡道路(国道一六七号第二伊勢道路)等三〇kmに着手する予定である(表2参照)。

### 三 一般道路の整備

#### 1 一次改築

一般国道の一次改築は、交通不能区間及び幅員

狭隘区間の解消、冬期交通の確保を図ることにより地域交流の拡大、地域開発の促進、地方都市と周辺農山漁村との一体化、過疎対策の推進等に極めて大きな役割を有する事業であり、指定区間及び権限代行区間については直轄事業により、それ以外の区間については補助事業によりそれぞれ整備を進めている。

直轄事業においては権限代行区間として、埼玉・山梨一四〇号（雁坂道路）、高知・愛媛一九四号（寒風山道路）等の路線について事業を継続実施し、新たに奈良一六八号の十津川道路の事業に着手する予定である。また、指定区間では北海道二二九号（沼前道路）、一三六号（上杵白道路）等の路線について事業を継続実施する。補助事業においては、秋田一〇八号、静岡三六二号、奈良一六八号、高知四三九号、宮崎三八八号等の整備を促進する。

## 2 二次改築

一般国道の二次改築は、市街地部の交通混雑の解消、空港、港湾、IC、主要駅等の交通拠点への連絡強化及び地域整備プロジェクトの支援等の観点から、現道拡幅、バイパス、環状道路の整備を推進するとともに、防災・震災対策や、沿道環境の改善とゆとりとうるおいのある道路空間の確保を目指す緑化・環境対策等を推進する。

### (1) バイパス・環状道路の整備

大都市圏内、地方中核都市及びその周辺部の交通混雑の抜本的な解消と沿道環境の改善を図るためには、既成市街地から通過交通を迂回させるとともに都市に発生集中する交通を分散導入させる役割を待つバイパス・環状道路の整備を推進する必要がある。

平成八年度は、既着工事業箇所を中心に交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所を重点をおくとともに、地域整備プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期待できる事業及び空港、港湾、IC、主要駅等への連絡を強化する道路の整備について重点的に整備を推進する。

### (2) 渋滞対策

都市内の幹線道路網は、都市の諸活動を支える基盤として必要不可欠なものであり、従来からその計画的・体系的な整備の促進に努めてきているところである。しかしながら、道路交通需要の大きな伸びにより、道路交通渋滞の状況は悪化しており、渋滞による交通事故の増加、時間やエネルギーのロスによる経済活動への多大な損失、及び騒音・排気ガスによる環境への影響が顕在化している。

そのため、平成八年度においても引き続き平成五年度に策定された「新渋滞対策プログラム」に

基づき、交通容量の拡大施策としてバイパス、環状道路等の道路ネットワークの整備及び多車線化による幅の確保、交差点改良、立体化等によるボトルネックの解消等の事業を推進する。

### (3) 交通安全対策

改築事業の推進が交通の安全確保に大きく寄与しているとの観点から、特定交通安全施設等整備事業との適切な役割分担のもとに、現道拡幅、バイパス等の整備に伴う歩道等の整備を推進する。

### (4) 防災・震災対策

豪雨等に対する道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るための防災対策事業として、平成二年度に実施した防災点検に基づく落石、法面崩壊、洗掘等の危険箇所のうち、特に緊急を要するものについて、法面防護工（植生、コンクリート吹付、ブロック張り）、落石防護工（柵工、網工、落石覆工）等を施すとともに、必要に応じて線形改良等の改築事業を推進する。

また、阪神・淡路大震災による教訓を踏まえ、平成三年度に実施した震災点検に基づき、被災の危険性のある構造物のうち緊急を要するものについて橋梁の架替等の道路の耐震性向上のための事業を重点的に推進する。

### (5) 沿道環境対策

自動車交通の集中やそれに伴う渋滞のため、騒音・大気汚染は依然として厳しい状況にある。良

好な沿道環境を形成するため、既設及び新設の道路について、必要に応じ環境施設帯や遮音壁の設置等を進めるほか、沿道地域において良好な環境を形成するため、植樹帯の設置等の道路環境整備を重点的に推進する。

#### (6) 新交通システム

都市交通の円滑化を図るため、道路の空間を利便して、道路交通の補完的役割を果たす新交通システムの建設を推進する。

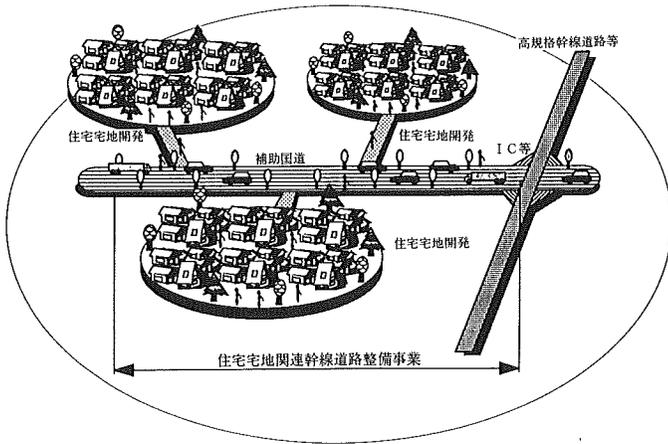


図1 住宅地関連幹線道路整備事業のイメージ

(7) その他  
耐荷力の不足している老朽橋の架替、踏切道の改良などの事業の推進を図る。

#### 四 住宅地関連幹線道路整備事業

住宅地開発に関連する道路のうち、団地内道路や幹線道路までのアクセス道路については、住宅地関連公共施設整備促進事業として別枠の予算により整備を推進してきたところである。一方、アクセス道路の取り付く一般国道等の幹線道路についても整備の促進に努めているところであるが、住宅地開発に追いつかず混雑が発生している場合も少なくない。

そこで、住宅地開発に関連する幹線道路の円滑な交通を確保するため、住宅地開発地域からのアクセス道路が取り付く補助国道を対象とし、平成七年度より住宅地関連幹線道路整備事業（幹線関公事業）を創設し別枠の予算により整備を促進しており、平成八年度においても引き続き幹線関公事業の推進を図る。

#### 五 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共公益施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道

路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るとともに、道路地下空間の効率的利用の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成七年度末までの整備延長は、全国で約三五〇kmに達する見込みである。

平成八年度は、仙台・東京・川崎・横浜・静岡・名古屋・京都・大阪・神戸・岡山・広島・福岡・熊本の各都市及びこれらに隣接する地域において、二八路線七七ヶ所整備を推進し、さらに約一八kmの延伸を図る予定である。

#### 六 電線共同溝（C・C・BOX）

安全で快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等の観点から電線類の地中化を積極的に推進するとともに、高度情報社会の早期実現に寄与するため、道路の地下を活用して光ファイバー、電力線等をまとめて収容する空間「電線共同溝（C・C・BOX）」の整備を推進する。

平成八年度は、第三期電線類地中化計画に基づき、商業業務地区、景観を保全又は形成する地区、地域の情報化を図る地区を中心に整備を推進する。

#### 七 維持修繕

道路ストックを保全し、道路機能を最大限に発揮させるとともに沿道環境の保全を図るため、経

常的な業務として維持・修繕は必要不可欠な重要業務である。

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

平成八年度は、バイパスの完成に伴う延長の補正、有料道路償還などにより、全国で国が直轄管理する指定区間が、一五一路線一九、八〇一kmになる。このうち維持については、路面、路肩、路側部、橋梁等構造物及び交通安全施設の維持、補修等のはか、清掃・緑地管理、巡回等の経常的作業を行っていく。また、沖縄県の未買収道路用地の処理を行う。修繕については、路面、歩道、トンネル、側溝等の修繕のほか、特に震災対策としての橋脚補強や車両の大型化に対応した橋梁の補修・補強等を行う。また、道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るため、防災対策事業については平成二年度点検に、震災対策事業については、平成三年度点検に基づく緊急性の高い箇所から計画的に事業を進めていく。

指定区間外については、補助事業として維持及び補修を実施する。このうち維持については、沖

縄県の未買収道路用地の処理を特例として実施し、補修については、舗装の補修、平成三年度震災点検に基づく震災対策及び橋脚補強、車両大型化に対応した橋梁の補修補強、並びに平成二年度防災点検に基づく災害防除事業を実施する。

## 八 雪害

第10次雪害五箇年計画（H5～H9）に基づき、雪害地域における冬期間の安全かつ円滑な道路交通を確保し、地域住民の生活安定を図ることを目的として除雪・防雪・凍雪害防止の整備を行う。このうち、防雪事業についてはスノーシエッド、なだれ防止柵、消雪パイプ、チェーン着脱場等の整備を図ることとし、凍雪害防止事業については、流雪溝等の整備を推進する。

## 九 交通安全

平成八年度は、第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の初年度として、交通事故の削減と道路交通環境の整備の推進を図っていく。

このため、一種事業については「交通事故多発地点緊急対策事業」を創設し、交差点改良等により、事故多発地点に重点投資をおこなう。また、高齢者や障害者の利用に配慮し、幅の広い歩道や使いやすい立体横断施設（昇降機付）を整備する。二種業種については、道路照明・道路標識及びV

ICS（道路交通情報通信システム）等の道路情報提供装置の整備を推進するほか、自動車地下駐車場についても整備を促進する。また、疲労運転による交通事故を防止するとともに、個性豊かな地域づくりを支援するため、一般道路の休憩施設「道の駅」の整備を推進する。

## 附則

建設省においては、従来より国の直轄事業及び補助事業として鋭意一般国道の整備を進めてきたところであるが、高規格幹線道路・地域高規格道路の早期整備、交通混雑の緩和、交通不能区間や危険箇所解消など緊急に整備しなければならぬ多くの箇所を残しており、整備の要望も極めて大きい。

このため、一層効率的な整備の推進に努めるとともに、必要な予算の確保に今後とも努めていきたい。

# 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長補佐 奥谷 正

## 一 概 要

高速自動車国道は、地域間の活発な交流を支え、活力ある地域づくりを推進するため二一世紀初頭までに一一、五二〇kmのネットワークの完成を目標としている。

成八年度の高速自動車国道関係予算は一兆一、四〇二億円（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、建設利息からなる事業費一兆六、六〇七億円で政府案が決定された。

一方、国の助成措置については、適正な料金水準のもと採算性を確保しつつ、高速自動車国道の積極的な整備及び震災対策緊急橋梁補強事業を推進するため二、〇六七億円（対前年度比二三％の

伸び）の国費助成の拡充が決定された。

資金計画としては、財政投融资が一兆五、八六〇億円で全体資金の約四割を占めているのをはじめとして、縁故債八〇六億円、外債七八九億円、民間借入金一、三二七億円、業務収入等一兆八、二二二億円をそれぞれ計画するとともに、政府出資金等二、〇六七億円を予定している。

以下、項目別に予算の概要を述べるとともに、最近の高速自動車国道をとりまく諸情勢についても簡単にふれることとする。

### 二 建設費

平成八年度の高速自動車国道建設費は、一兆一、四〇二億円で、このうち、開発インターチェンジをN T T—A型事業として整備するため六二億円

（五二・五％N T T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。

平成七年度は、九州縦貫自動車道・人吉くえびの間の供用により青森から宮崎・鹿児島に至る約二、一五〇kmが高速道路でつながるとともに東北横断自動車道・いわきJ C T—郡山J C T間の供用により高速自動車国道全体計画一一、五二〇kmの五〇％を達成する等高速ネットワークの充実に図り、また、渋滞対策として、東名・名神高速道路等の改築事業を積極的に推進してきたところである。さらに、第二東名神をはじめとする平成五年施行命令区間についても重点的に整備を推進しているところである。

平成八年度は、第二東名・名神高速道路、東九州自動車道等の建設を重点的に推進するとともに、

表1 平成8年度高速自動車国道供用予定区間

道路名	区間	延長(km)
東北横断自動車道	会津坂下～西会津	11.4
〃	津川～安田	22.7
関越自動車道	小諸～更埴JCT	36.8
東北北陸自動車道	一宮北～岐阜各務原	5.6
〃	美並～八幡	10.2
山陽自動車道	神戸JCT～三木小野	27.7
中国横断自動車道	岡山総社～北房JCT	40.6
四国縦貫自動車道	川内～伊予	21.9
九州横断自動車道	大分～米良	7.8
小計		184.7
[改築] 名神高速道路	栗東～瀬田東 (6車線化)	(9.2)
平成7年度末 供用延長(予定)		5,929.6km
平成8年度末 供用延長(予定)		6,114.3km

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

表2 平成8年度高速自動車国道の予算内訳

(単位: 百万円)

区分	8年度予算(A)	7年度認可(B)	比較増減(A-B)	(A)/(B)
(事業計画)				
建設費	1,140,200	1,106,200	34,000	1.03
(うち社会資本整備事業費)	(6,200)	(6,200)	(0)	(1.00)
維持改良費	347,450	277,400	70,050	1.25
調査費	5,068	5,048	20	1.00
建設利息	168,009	152,905	15,104	1.10
小計	1,660,727	1,541,553	119,174	1.08
業務管理費等	2,252,535	2,176,068	76,467	1.04
合計	3,913,262	3,717,621	195,641	1.05
(資金計画)				
政府出資金等	206,655	167,700	38,955	1.23
社会資本整備事業収入	6,200	6,200	0	1.00
政府借入金	3,255	3,255	0	1.00
開発者負担金	2,945	2,945	0	1.00
財投資金	1,586,000	1,538,700	47,300	1.03
繰越債	80,600	112,600	△32,000	0.72
外債	78,900	74,800	4,100	1.05
民間借入金	132,700	103,100	29,600	1.29
業務収入等	1,822,207	1,714,521	107,686	1.06
合計	3,913,262	3,717,621	195,641	1.05

(注) 社会資本整備事業収入中の政府借入金は、NTT-A型資金である。

名神高速道路、中央自動車道等の政策事業を推進する。また、中国横断自動車道の岡山総社～北房JCT間四〇・六km(瀬戸大橋を介して太平洋側と日本海側が高速道路で直結され、地域連携軸が完成)をはじめ七道九区間一八四・七kmの新規供用を図るとともに、名神高速道路の栗東～瀬田東間九・二kmの六車線改築事業を完成させ、あわせて一九三・九kmの完成・供用を図る。これにより、平成八年度末における供用延長は約六、一一四km(法定予定路線一一、五二〇kmの約五三%)に達する予定である。

### 三 維持改良費

高速自動車国道においては、供用延長が毎年二〇〇km程度延び、さらに東名・名神高速道路をはじめとして、供用後の経過年数も年々増加していることや車両の大型化による老朽化対策等、維持管理関係費の所要額が増加する傾向の中で、より一層の経費削減と効率的な維持管理に努めているところである。

平成八年度は、依然憂慮すべき状況にある交通事故の発生状況に鑑み、平成八年度を初年度とする「高速自動車国道等における交通安全対策に関

する五箇年間の事業計画(第二次)「平成八～平成二二年度」に基づき、総合的な交通安全対策に積極的に取り組むこととし、さらに、先の「阪神・淡路大震災」を踏まえ、緊急的に既設橋梁の耐震性向上を図るため「震災対策緊急橋梁補強事業」により、橋梁の補強を計画的に進めるほか、沿道環境の一層の改善を図るため遮音壁の整備等による総合的な環境対策を積極的に実施することとしている。また、利用者サービスの向上策として、道路情報をリアルタイムで提供することのできる道路交通情報通信システム(VICS)の全国展開や渋滞対策等についても積極的に推進すること

としている。

これらを踏まえ、平成八年度の維持改良費としては、改良費、防災対策費及び維持管理費の合計三、四七四億円を計上しているところである。

改良費では、交通安全施設整備等の交通安全対策を実施する他、インターチェンジの改良等の渋滞対策、舗装改良、橋梁における荷重の二五トン化等に対応した補強、道路情報提供設備の拡充及び遮音壁設置等の環境対策等を実施することとしている。

防災対策費では、災害の予防のための法面の補強、異常気象時及び地震時における危険箇所の対策等を行うこととし、平成八年度においては特に、「震災対策緊急橋梁補強事業」を平成七年度に引き続き実施し、強力に橋梁の震災対策を推進する。維持管理費では、道路の点検、清掃、雪水作業、事故復旧工事、施設の保守・更新、小修繕工事等を実施し、道路の機能を正常、良好に維持することとしている。

#### 四 調査費

平成八年度の調査費は、五一億円となっている。予算内容は、測量・地質・設計調査等の事業計画を策定するための技術調査、高速自動車国道の経営計画や採算性確保等の検討及び交通量の集計・解析等を行う経済調査、事業区域内の埋蔵文化財

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八年度政府予算案は、事業費一兆六、六〇七億円、政府出資金等国費の大幅増額が決定され、第11次道路整備五箇年計画の四年目として、計画的な事業進捗を図ることとしている。

高速自動車国道に対する国民の期待は大きく、その整備も着実に進んでいるが、有料道路として整備を早急に推進していく上で、長期的な採算性は、将来に亘って必ずしも樂觀は許されない状態にあり、合理化に関する事業総点検等に基づき、より徹底したコスト意識を念頭においた経営の合理化に努めるとともに公的助成の拡充を行い、適正な料金水準のもとで、採算性を確保しつつ、平成五年一月に施行命令を発した一、一八四kmを含む各区間の事業を推進することとしている。

なお、平成七年一月三〇日の「今後の有料道路制度のあり方について」の道路審議会中間答申（高速自動車国道について）では、料金水準を極力抑制しつつ、着実な整備を推進するため、全国プール制の活用、償還制度のあり方、公的助成の拡充及び経費節減等の各種施策が提言されており、今後、速やかにその施策の具体化を図る。

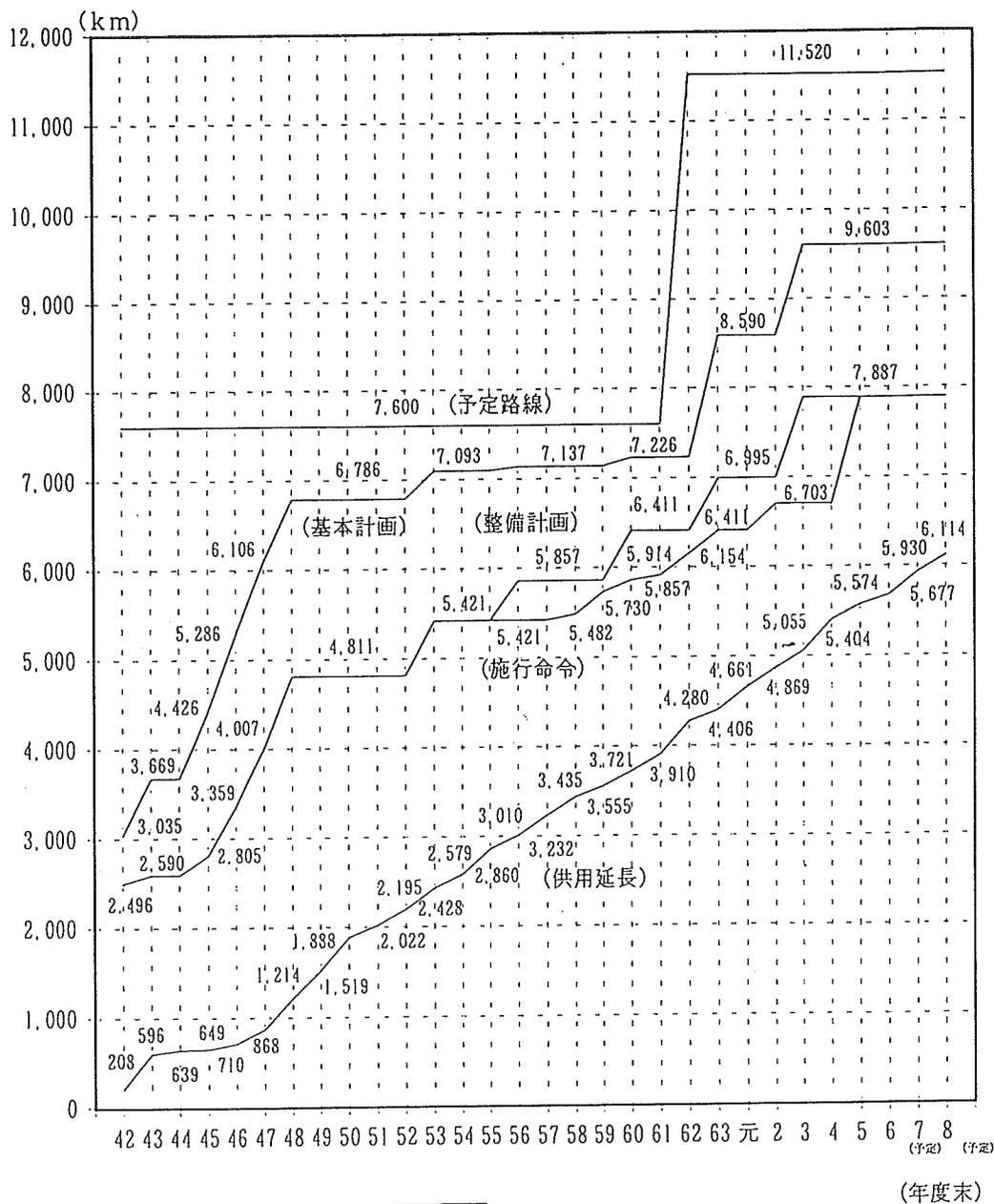
高速自動車国道は、人や物の輸送の大動脈とし

て、国土の均衡ある発展を図り、我が国の産業経済及び国民生活をささえるために不可欠な社会資本であり、国民各層から強い期待が寄せられている。高速自動車国道の整備促進のためには、設計協議、用地買収、文化財調査等の一層の円滑化が必要であり、地元自治体の支援・協力と地域住民の理解が不可欠である。

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

また次期国土開発幹線自動車道建設審議会の開催に向け、新たな基本計画、整備計画策定のための準備を進めることとしている。





初 供 用	S38. 7. 16
1, 0 0 0 km供用	S48. 9. 6
2, 0 0 0 km供用	S51. 12. 19
3, 0 0 0 km供用	S57. 3. 30
4, 0 0 0 km供用	S62. 10. 8
5, 0 0 0 km供用	H 3. 12. 7
5, 7 6 0 km供用	H 7. 8. 2
(11, 520 km/2)	

東北横断自動車道  
いわきJCT～郡山JCT

高速自動車国道建設の推移

# 特集／平成八年度道路関係予算

## 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、財政投融资資金や民間からの借入金等を活用することにより道路整備を進めるもので、極めて少ない国費で事業を推進できるという特色があるため、現下の厳しい財政状況に置いては、特に有料道路制度を積極的に活用することが必要となっている。

平成八年度有料道路関係予算要求額は、五箇年計画対象事業費で、三兆四、〇〇三億円であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は、四〇％となっている（表1）。

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

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

### 一 日本道路公団

#### 1 概要

平成八年度予算額は、日本道路公団全体で四兆五、〇八〇億円（対前年度比一・〇三倍）であり、そのうち一般有料道路が五、九四七億円（対前年度比〇・九一倍）となっている（表2）。

#### 2 一般有料道路の建設

前年度に引き続き、高規格幹線道路の一環を形成する道路、大都市圏の自動車専用道路、渋滞対策としての道路、地方都市のバイパス等四四路線

の建設を推進し、うち「三陸縦貫自動車道（仙塩道路）〔仙台港北～利府中〕」（七・八km）、「東水戸道路」〔元石川～五一号〕（五・四km）、「広島呉道路」〔坂北～天応〕（六・四km）の計三道路一九・六kmを完成させる（表3）。

また、新規道路として「深川留萌自動車道（深川沼田道路）」（四・六km）、「日高自動車道（苫東道路）」（四・〇km）、「三陸縦貫自動車道（矢本石巻道路）」（二・四km）、「中部縦貫自動車道（油坂峠道路）」（九・三km）、「西九州自動車道（佐世保道路）」（四・九km）、「南九州西回り自動車道（八代日奈久道路）」（二・九km）、「南九州西回り自動車道（鹿児島道路）」（二〇・二km）の計七道路五七・三kmの建設に着手する（表4）。

表1 平成8年度道路関係予算総括表

(単位:百万円)

区 分	8 年 度 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A)/(B)		備 考
	事 業 費	国 費	事 業 費	国 費	事業費	国 費	
一 般 道 路	5,017,245	2,986,734	4,931,848	2,922,297	1.02	1.02	(注) 1. 有料道路事業の各区分の計数には、(NTT-A型事業)を含む。 2. 道路開発資金の事業費には、東京湾横断道路株式会社等への融資予定額8年度78,050百万円、前年度57,800百万円を含む。 3. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資等である。 4. 高規格幹線道路及び地域高規格道路の計数は、各区分の再掲である。 5. 地域高規格道路の計数は、一般道路、有料道路のうち日本道路公団の一般有料道路及び地方道路公社等を計上している。 6. 高速自動車国道の国費は、政府出資金等(8年度206,655百万円、前年度167,700百万円)とNTT-A型事業(8年度3,255百万円、前年度3,255百万円)の計である。
有 料 道 路	3,400,303	471,516	3,417,000	399,362	1.00	1.18	
日本道路公団	1,916,025	212,933	1,886,158	171,255	1.02	1.24	
首都高速道路公団	447,822	40,666	453,538	34,377	0.99	1.18	
阪神高速道路公団	291,542	18,971	299,206	9,850	0.97	1.93	
本州四国連絡橋公団	271,770	36,604	253,487	34,766	1.07	1.05	
東京湾横断道路株式会社	149,973	0	217,938	0	0.69	—	
地方道路公社等	298,371	110,892	266,473	100,114	1.12	1.11	
(NTT-A型事業)	(208,573)	(90,653)	(203,385)	(89,257)	(1.03)	(1.02)	
道路開発資金	102,850	51,450	98,000	49,000	1.05	1.05	
道 路 整 備 計	8,417,548	3,458,250	8,348,848	3,321,659	1.01	1.04	
高規格幹線道路(再掲)	2,690,418	709,403	2,519,554	592,478	1.07	1.20	
一 般 道 路	634,177	457,763	529,136	381,038	1.20	1.20	
一 般 国 道	631,905	455,491	527,050	378,952	1.20	1.20	
調 査	2,272	2,272	2,086	2,086	1.09	1.09	
有 料 道 路	2,056,241	251,640	1,990,418	211,440	1.03	1.19	
うち高速自動車国道	1,660,727	209,910	1,541,553	170,955	1.08	1.23	
うち本州四国連絡道路	271,770	36,604	253,487	34,766	1.07	1.05	
地域高規格道路(再掲)	513,645	197,855	453,957	145,841	1.13	1.36	
一 般 道 路	194,398	123,581	129,479	85,206	1.50	1.45	
一 般 国 道	153,637	100,926	110,068	74,175	1.40	1.36	
地 方 道 路	21,874	11,723	10,068	5,447	2.17	2.15	
街 街 道 路	16,862	9,274	8,056	4,431	2.09	2.09	
調 査	2,025	1,658	1,287	1,153	1.57	1.44	
有 料 道 路	319,247	74,274	324,478	60,635	0.98	1.22	

表2 平成8年度日本道路公団予算総括表(高速・一般別)

(単位:百万円)

区 分	8 年 度 (A)			前 年 度 (B)			倍 率 (A)/(B)		
	高 速	一 般	計	高 速	一 般	計	高 速	一 般	計
(事業計画)									
建設費	1,140,200	165,300	1,305,500	1,106,200	252,300	1,358,500	1.03	0.66	0.96
(うち社会資本整備事業費)	(6,200)	(0)	(6,200)	(6,200)	(0)	(6,200)	(1.00)	(—)	(1.00)
維持改良費	347,450	37,850	385,300	277,400	31,150	308,550	1.25	1.22	1.25
調査費	5,068	990	6,058	5,048	1,010	6,058	1.00	0.98	1.00
建設利息	168,009	51,158	219,167	152,905	60,145	213,050	1.10	0.85	1.03
小 計	1,660,727	255,298	1,916,025	1,541,553	344,605	1,886,158	1.08	0.74	1.02
業務管理費等	2,252,535	339,437	2,591,972	2,176,068	308,498	2,484,566	1.04	1.10	1.04
合 計	3,913,262	594,735	4,507,997	3,717,621	653,103	4,370,724	1.05	0.91	1.03
(資金計画)									
政府出資金等	206,655	3,023	209,678	167,700	300	168,000	1.23	10.08	1.25
社会資本整備事業収入	6,200	0	6,200	6,200	0	6,200	1.00	—	1.00
政府借入金	3,255	0	3,255	3,255	0	3,255	1.00	—	1.00
開発者負担金	2,945	0	2,945	2,945	0	2,945	1.00	—	1.00
財 投 資 金	1,586,000	340,000	1,926,000	1,538,700	371,600	1,910,300	1.03	0.91	1.01
繰 上 債	80,600	19,400	100,000	112,600	37,400	150,000	0.72	0.52	0.67
外 債	78,900	11,100	90,000	74,800	15,200	90,000	1.05	0.73	1.00
民間借入金	132,700	12,400	145,100	103,100	28,700	131,800	1.29	0.43	1.10
業務収入等	1,822,207	208,812	2,031,019	1,714,521	199,903	1,914,424	1.06	1.04	1.06
合 計	3,913,262	594,735	4,507,997	3,717,621	653,103	4,370,724	1.05	0.91	1.03

表3 平成8年度日本道路公団一般有料道路完成予定路線

道路名	路線名	区間	延長(km)
三陸縦貫自動車道 (仙塩道路)	一般国道45号	宮城県仙台市宮城野区中野 宮城県宮城郡利府町春日	7.8
東水戸道路	一般国道6号	茨城県水戸市元石川町字千束 茨城県水戸市大串町字仲田	5.4
広島呉道路	一般国道31号	広島県安芸郡坂町字岡下 広島県呉市天応西条二丁目	6.4

3 道路管理の強化

一般有料道路において、大型車の多い道路等のわだち掘れ等の対策として舗装のオーバレイ、橋梁床版等の補強対策、防護柵等の整備、道路情報提供施設の整備を実施するとともに、災害を未然に防止するため平成七年度に計画した「震災対策緊急橋梁補強事業」に基づき橋脚の耐震補強を強力に推進する。

また、救急体制の強化並びに維持管理の充実を行い、道路管理の強化を図る。

表4 平成8年度日本道路公団一般有料道路新規道路

道路名	路線名	区間	延長(km)
深川留萌自動車道 (深川沼田道路)	一般国道233号	北海道深川市音江町字向陽 北海道深川市深川町字芽生	4.6
日高自動車道 (苫東道路)	一般国道235号	北海道苫小牧市植苗 北海道苫小牧市沼の端	4.0
三陸縦貫自動車道 (矢本石巻道路)	一般国道45号	宮城県桃生郡鳴瀬町川下 宮城県石巻市蛇田	12.4
中部縦貫自動車道 (油坂峠道路)	一般国道158号	岐阜県郡上郡白鳥町向小駄良 岐阜県郡上郡白鳥町那留	9.3
西九州自動車道 (佐世保道路)	一般国道497号	長崎県佐世保市千尽町 長崎県佐世保市大塔町	4.9
南九州西回り自動車道 (八代日奈久道路)	一般国道3号	熊本県八代市東片町 熊本県八代市日奈久下西町	11.9
南九州西回り自動車道 (鹿児島道路)	一般国道3号	鹿児島県日置郡伊集院町下谷口 鹿児島県鹿児島市田上八丁目	10.2

一一 首都・阪神高速道路公団

1 首都高速道路公団

前事業年度に引き続き首都高速板橋足立線等一三路線の建設事業を実施する。特に、

- ① 都心部の交通渋滞の緩和を図る首都高速板橋足立線、首都高速中央環状新宿線、
- ② 東京湾岸道路の一部を形成する高速湾岸線

(五期)、

③ 業務核都市の育成・機能強化に資する高速大宮線、高速川崎縦貫線の整備に努める。

また、

④ 高速道路のより一層の安全を図るため、震災対策緊急橋梁補強を継続実施するとともに、新たに高架道路の連結装置耐震性向上対策、支承耐震性向上対策等に着手する。

⑤ 沿道地域に対する道路環境対策の一層の拡充を図るため、緊急環境対策(新型遮音壁、裏面吸音板の設置)等を推進する。

⑥ 営業路線の混雑緩和を図る一ツ橋出口等の増設、新木場葛西JCT間等の車線の拡幅、箱崎JCTの改良等を継続実施する。

⑦ 利用者サービスの向上を図るため、所要時間表示板、道路交通情報通信システム(VICS)等の整備を継続実施する。

これらの事業を推進するため、高速道路建設事業費等として四、四七八億円(対前年度比〇・九倍)を計上している(表5)。

2 阪神高速道路公団

前事業年度に引き続き大阪東大阪線等一八路線の建設事業を実施する。特に、

- ① 明石海峡大橋関連事業に最重点を置いて、

表6 阪神高速道路公団 (単位：百万円)

区 分	8 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設事業費	136,500	195,000	0.70
社会資本整備事業費	1,706	0	—
高速道路改築事業費	73,975	26,766	2.76
関連街路分担金	60	8	7.50
調査費	836	836	1.00
維持修繕費	26,852	32,017	0.84
建設利息	51,613	44,579	1.16
小 計	291,542	299,206	0.97
業務管理費等	270,429	302,056	0.90
合 計	561,971	601,262	0.93
(資金計画)			
出 資 金	36,800	19,700	1.87
政 府	18,400	9,850	1.87
地方公共団体	18,400	9,850	1.87
社会資本整備事業収入	1,142	0	—
政府借入金	571	0	—
地方公共団体借入金	571	0	—
財 投 資 金	364,500	338,100	1.08
縁 故 債	4,100	11,800	0.35
民間借入金	9,000	10,100	0.89
業務収入等	146,429	221,562	0.66
合 計	561,971	601,262	0.93

表5 首都高速道路公団 (単位：百万円)

区 分	8 年 度 (A)	前 年 度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設事業費等	142,900	221,200	0.65
社会資本整備事業費	44,361	57,536	0.77
高速道路改築事業費	132,075	49,700	2.66
関連街路分担金	2,200	10,495	0.21
調査費	1,214	1,214	1.00
維持修繕費	47,751	47,585	1.00
建設利息	77,321	65,808	1.17
小 計	447,822	453,538	0.99
業務管理費等	333,814	473,221	0.71
合 計	781,636	926,759	0.84
(資金計画)			
出 資 金	46,200	25,100	1.84
政 府	23,100	12,550	1.84
地方公共団体	23,100	12,550	1.84
社会資本整備事業収入	35,132	43,654	0.80
政府借入金	17,566	21,827	0.80
地方公共団体借入金	17,566	21,827	0.80
財 投 資 金	414,800	414,500	1.00
縁 故 債	6,100	12,300	0.50
民間借入金	6,000	8,000	0.75
業務収入等	273,404	423,205	0.65
合 計	781,636	926,759	0.84

- ① 関連絡線（湾岸線（七期）、北神戸線等）、
- ② 第二環状線を形成する淀川左岸線、淀川左岸線（延伸部）等の整備に努めるとともに、
- ③ 大阪池田線（延伸部）の一部を新たに社会資本整備事業として実施する。
- また、
- ④ 利用者安全確保のため、震災・防災対策として、震災対策緊急橋梁補強等を継続実施するとともに、新たに総合防災施設の着手。
- ⑤ 沿道地域に対する環境対策の一層の充実を図るため、新型遮音壁・裏面吸音板の設置等。
- ⑥ 営業路線の混雑緩和を図る大阪東大阪線阿波座付近改良、南港中出入路新設等を継続実施する。
- ⑦ 利用者サービスの向上のため、引き続き情報提供施設等の整備・拡充を図る。
- これらの事業を推進するため、高速道路建設事業費等として二、九一五億円（対前年度比〇・九七倍）を計上している（表6）。

### 三 本州四国連絡橋公団

神戸・鳴門ルートにおいては、明石海峡大橋関連区間について、明石海峡大橋のアンカレッジ上屋工事、補剛桁工事及びケーブル後期工事を継続するとともに、船舶緩衝工・橋面舗装等の工事に着手する。また、陸上部については、西神地区工

表7 本州四国連絡橋公社

(単位：百万円)

区 分	8年度 (A)		前年度 (B)		倍 率 (A)/(B)	
	全 体	うち 道路分	全 体	うち 道路分	全 体	うち 道路分
(事業計画)						
建設費	201,077	201,049	195,612	195,580	1.03	1.03
調査費	609	592	609	592	1.00	1.00
維持管理費	8,206	7,297	7,582	6,713	1.08	1.09
建設利息	62,832	62,832	50,602	50,602	1.24	1.24
小計	—	271,770	—	253,487	—	1.07
業務管理費等	377,504	303,805	395,426	309,488	0.95	0.98
合 計	650,228	575,575	649,831	562,975	1.00	1.02
(資金計画)						
出 資 金	54,906	54,906	52,150	52,150	1.05	1.05
政 府	36,604	36,604	34,766	34,766	1.05	1.05
地方公共団体	18,302	18,302	17,384	17,384	1.05	1.05
補 助 金	32	—	39	—	0.82	—
道路開発資金	1,250	1,250	—	—	—	—
財 投 資 金	251,200	251,200	244,800	244,800	1.03	1.03
縁 故 債	202,800	202,800	198,200	198,200	1.02	1.02
民間借入金	10,000	10,000	16,700	16,700	0.60	0.60
業務収入等	130,400	55,419	137,942	51,125	0.94	1.08
合 計	650,228	575,575	649,831	562,975	1.00	1.02

事、神戸側のトンネル・高架橋、淡路島内の土工・橋梁等の工事を継続するとともに、舗装工事に着手する。

大鳴門橋関連区間については、暫定二車線で供用している区間の四車線化工事を継続する。

尾道・今治ルートにおいては、多々羅大橋関連区間について、多々羅大橋の上部工事を継続する。また、陸上部については、生口島島内及び大三島島内の土工工事等を継続する。

来島大橋関連区間については、来島大橋の下部工事、ケーブル工事及び補剛桁工事を継続するとともに、アンカレイジ上屋工事に着手する。また、陸上部については、用地取得を推進し、大島島内の土工・トンネル工事等及び今治側の橋梁下部工事を継続するとともに、大島島内及び今治側の橋梁上部工事を実施する。

尾道大橋関連区間については、新尾道大橋の下部工事を継続するとともに、上部工事に着手

表8 東京湾横断道路株式会社

(単位：百万円)

区 分	8年度 (A)	前年度 (B)	倍 率 (A)/(B)
(事業計画)			
建設費	114,028	185,020	0.62
建設利息	35,945	32,918	1.09
小計	149,973	217,938	0.69
その他経費等	12,351	9,469	1.30
合 計	162,324	227,407	0.71
(資金計画)			
道路開発資金	76,800	57,800	1.33
財 投 資 金	51,400	99,700	0.52
外 債	19,800	25,000	0.79
民間借入金等	14,724	44,907	0.33
合 計	162,324	227,407	0.71

一、  
一四〇億円（対前年度比〇・六二倍）を計上している（表8）。

本体工事等を引き続き推進する。

会社の平成八年度における建設費として、

#### 四 東京湾横断道路株式会社

また、陸上部については、用地取得を推進し、土工・橋梁工事に着手する。

生口橋関連区間については、因島島内の土工・橋梁工事を継続する。

これらの事業を推進するため、建設費として二、〇一〇億円（対前年度比一・〇三倍）を計上している（表7）。

## 五 有料道路融資事業

### 1 概要

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

もに、NTT-A型資金を活用して、有料道路とこれに密接に関連する公共施設を一体的に整備する総合有料道路事業などにより整備を推進する。平成8年度の有料道路融資事業の予算額は、事業費一、九八四億円（対前年度比一・一二倍）である（表9）。

### 2 一般有料道路・駐車場

一般有料道路については、高規格幹線道路網を構成する一般国道の自動車専用道路である京都縦貫自動車道綾部宮津道路（京都府）等継続二四路線の整備を推進するとともに、新たに能越自動車道田鶴浜道路（石川県）等八路線の整備に着手し、

表9 有料道路融資事業予算 (単位：百万円)

平成8年度(A)		平成7年度(B)		倍率(A)/(B)	
事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
298,371	110,892	266,425	100,114	1.12	1.11

表10 平成8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
修善寺道路(II期)	静岡県(公)	(国)136号	静岡県田方郡修善寺町熊坂～ 静岡県田方郡大仁町田京	2.6km
田鶴浜道路	石川県(公)	(国)470号	石川県志賀町～ 石川県田鶴浜町	4.7km
仙台南部道路(III期)	宮城県(公)	(特)仙台南インター線	仙台市太白区山田～ 仙台市太白区茂庭	2.0km
雁坂トンネル有料道路	山梨県(公)	(国)140号	埼玉県秩父郡大滝村～ 山梨県東山梨郡三富村	6.8km
* 八王子中央有料道路	東京都(公)	(特)瑞穂秋川八王子線	東京都八王子市大和田町～ 東京都八王子市滝山町	1.7km
* (延伸) 新和田トンネル有料道路	長野県(公)	(国)145号	長野県諏訪郡下諏訪町落合～ 長野県岡谷市長池	10.4km
* (II期) 新神戸トンネル有料道路	神戸市(公)	(特)生田川箕谷線	神戸市中央区雲井通～ 神戸市中央区熊内橋通	1.0km
* 大島大橋有料道路	長崎県(公)	(特)大島太田和線	長崎県西彼杵郡大島町～ 長崎県西彼杵郡西海町	2.6km

\*：NTT-A型事業

表11 平成8年度一般有料道路完成予定路線

道路名	事業主体	路線名	区間	延長
安芸府中有料道路(拡幅)	広島県(公)	(特)広島中島線	広島市東区～ 広島県安芸郡府中町	5.3km
* 川北大橋有料道路(拡幅)	石川県(公)	(特)金沢小松線	石川県松任市木津町～ 石川県能美郡辰口町	4.8km
* 第二阪奈有料道路	大阪府(公) 奈良県(公)	(国)308号	大阪府東大阪市西石切町～ 奈良県奈良市宝来町	13.4km
* 新長野大橋有料道路	長野県(公)	(一)三才大豆島中御所線	長野県長野市大豆島～ 長野県長野市真島	1.4km
* 厳木多久有料道路	佐賀県(公)	(国)203号	佐賀県東松浦郡厳木町～ 佐賀県多久市北多久町	3.6km

\*：NTT-A型事業

このうち、第二阪奈有料道路（大阪府、奈良県）等五路線の完成を図る（表10・11）。

駐車場については、城址第二地下駐車場（群馬県）等継続二箇所の整備を推進するとともに、

新たに郡山駅西口駐車場（福島県）等四箇所の整備に着手し、このうち、本町明里線地下駐車場（福井県）等六箇所の完成を図る（表12・13）。

### 3 指定都市高速道路

#### (1) 名古屋高速道路

名古屋高速一号线等継続五路線の事業及び震災対策緊急橋梁補強事業を推進するとともに、新たに名岐道路八・九kmの整備に着手する（表14）。

#### (2) 福岡・北九州高速道路

福岡高速道路については福岡高速一号线等継続三路線の事業を推進し、また、北九州高速道路については北九州高速道路の改築事業を推進する。さらに、両道路の震災対策緊急橋梁補強事業を推進する。

表12 平成8年度有料融資事業(駐車場)新規着手事業

駐車場名	事業主体	路線名	工事箇所	台数
郡山駅西口駐車場	郡山市	(南)大町大規線	福島県郡山市燧田44-4	530台
土浦駅西口駐車場	土浦市	(南)桜町1-13号線	茨城県土浦市有明町3丁目	470台
松本市営中央駐車場	松本市	(南)2521号線	長野県松本市中央1丁目	206台
浜大津公共駐車場	大津市	(南)中3301号線	滋賀県大津市浜大津1丁目	300台

表13 平成8年度有料道路融資事業(駐車場)完成予定箇所

駐車場名	事業主体	路線名	工事箇所	台数
草薙駅前駐車場	清水市	(南)4523号線	静岡県清水市草薙1丁目	210台
本町明里線地下駐車場	福井県	(南)都市計画道路桜橋線	福井県福井市順化1丁目・中央3丁目	354台
大津港駐車場	滋賀県(南)	(南)大津草津線	滋賀県大津市浜大津5丁目	151台
長堀通地下駐車場	大阪市	(南)東西第1号線	大阪府中央区南船場2丁目	500台
大新公園地下駐車場	和歌山県	(南)和歌山停車場線	和歌山県和歌山市坊主町	166台

表14 平成8年度指定都市高速道路新規着手事業

道路名	事業主体	区間	延長
名岐道路	名古屋高速道路公社	愛知県西春日井郡清洲町～愛知県一宮市	8.9km

# 特集／平成八年度道路関係予算

## 地方道関係予算の概要

建設省道路局地方道課建設専門官

同 地方道課市町村道室建設専門官

下保 孝修  
福井 孝修

### 一 はじめに

地方道は、都道府県道と市町村道で構成されており、その延長は、都道府県道約一二万km、市町村道約九五万kmからなり、我が国の一般道路延長の九五%を占め、その整備状況は表1のとおりまだまだ低く、整備に対する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、広域的な生活圏の形成に必要な都道府県道及び日常生活の基盤となる市町村道の整備に要する事業費を表2のとおり計上している。

### 二 地方道の整備方針

都道府県道及び幹線的な市町村道は、高速自動車国道や一般国道を補完する地方の幹線道路網と

表1 地方道の整備状況（平成6年4月現在） (km)

	実延長	改良		舗装	
		延長	%	延長	%
都道府県道	123,877	72,900	58.8	62,957	50.8
市町村道	953,600	131,375 (448,442)	13.8 (47.0)	150,166 (654,286)	15.7 (68.6)
国道	53,302	46,347	87.0	45,952	86.2

- (注) 1. 改良済延長は幅員5.5m以上の延長。  
2. 市町村道の（）書きは一車線改良及び簡易舗装を含んだ延長と比率である。

表2 平成8年度地方道事業費 (単位：億円)

		建設省	伸率	北海道	伸率	沖縄	伸率
地方道	国費	4,495	0.95	794	0.97	425	1.01
	事業費	8,700	0.95	1,402	0.97	518	1.01
		離島/奄美	伸率	合計	伸率		
地方道	国費	352	1.05	6,065	0.96		
	事業費	610	1.05	11,229	0.96		

- (注) 地方道路整備臨時交付金を含む。

して、広域的な生活圏域を形成するとともに、各種地域振興施策の実現、地域生活環境の向上を図る上で重要な基盤を提供している。

しかし、その整備水準をみると、例えば、改良率は都道府県道で五九％、市町村道においては一四％（一車線改良含み四七％）と、質的な面で大幅に整備が遅れていることから、地方道の早急な整備を行う必要がある。

### 計画的・重点的な地方道補助事業の執行

各地方公共団体が、高速道路や国道の整備計画を与件として、これらと一体となって機能する地方道の中期的整備計画を「地方道路計画」として策定・公表することにより、地域に開かれた道路事業を計画的に実施する。

（地方道路計画策定済み団体数（平成七年四月現在）…全都道府県・政令市及び八三六市町村）

また、地方道補助事業の採択にあたっては、「地方道路計画」に基づき、国と地方の適切な役割分担のもと国が補助すべき大規模な事業を中心に次の四つの観点から重点的な支援を実施することとする。

### (1) 全国的にバランスのとれた広域ネットワークの形成

広域的なネットワークの形成の観点から、高速道路のインターチェンジアクセス道路、空港・港

湾等其他の広域交通施設へのアクセス道路、都市の環状道路や地域間を連結する大規模バイパス等の整備を、重点的に支援する。

### (2) 地域振興立法等の法律による地域の支援

地域振興を支援する観点から、地方拠点都市地域の整備、過疎・山村地域等の振興、リゾート整備など法律等に基づき計画的な整備が必要となる道路の整備を支援する。

### (3) 大規模プロジェクト等の支援

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

### （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都道府県間、市町村道等を直結する大規模なトンネルや橋梁を、技術力、財政力の弱い自治体においても重点的に整備することにより、地域間の交流を推進し、地域の活性化を図る。

交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業においては、都道府県界または市町村界等を連結する路線で大規模なトンネルまたは橋梁を含む事業に対して、以下のような施策を組み合わせ、整備を促進する。

### イ 補助事業による重点的整備

ロ 市町村道事業と都道府県代行事業の同時実

### 施

ハ 財政力の弱い市町村に対する財政的・技術的支援を行うための地方道路公社による立替施行制度の活用

### (4) 特定の施策や新技術の促進

災害の被害を最小限に食い止めるための防震対策、渋滞解消、住宅宅地整備の促進、沿道環境の向上等に緊急に推進すべき施策に関連する整備を実施する。

### ① 生活基盤の整備

安全で信頼性の高いネットワークの形成のため防災・震災対策として落石危険箇所解消、橋梁の耐震性の強化を図る道路整備や渋滞対策アクションプログラム等に基づき、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、すれ違いが困難な隘路区間の解消を図り、円滑なバス交通の確保を図る。

### ② 住宅宅地整備の促進

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

### ③ 沿道環境の整備

沿道環境の向上、安全で快適な通行空間の確保等の観点から、電線共同溝の整備による電線類の地中化を進めるほか、緑化の推進、環境施設帯、植樹帯の設置等を推進する。さ

らに、地域の振興計画や整備計画に合わせ質の高い道路空間の整備を推進する。

#### (参考)

### ① ウォーキング・トレイル事業

国民の歩くニーズに応え、歩くことを通じた健康・福祉活動を支援するとともに、魅力ある地域づくりを図るため、ゆとりとうるおいの実感できる質の高い歩行者空間を形成する「ウォーキング・トレイル事業」を平成八年度に創設する。

ウォーキング・トレイル事業においては、豊かな自然、歴史・文化的施設等を連絡する歩行者専用道路や広幅員歩道等を整備し、訪れた人が安全かつ快適に散策等を楽しむことができる歩行者空間のネットワークを形成する。

歩行者専用道路等の整備にあたっては、路面や植栽等を工夫し、歩きやすさや地域の個性、周辺景観との調和に留意するとともに、これに合わせて駐車場、休憩施設、案内標識等を整備し、利用者の利便性の向上を図る。

### ② くらしのみちづくり事業

駅前などまちの顔となるような地区、地域の歴史や文化を感じさせるような地区などにおいて、まちづくりと一体となったみちづくりを実施し、面的に質の高い道路空間整備を

行う「くらしのみちづくり事業」を推進する。

くらしのみちづくり事業においては、地区の関係者（市町村、関係道路管理者、地区住民等）が一体となって地域の歴史、文化、自然などの個性を生かした「くらしのみちづくり計画」を策定し、その計画に基づき、地区内で実施される各種の道路整備事業（道路拡幅、コミュニティ道路、歩道設置、電線類の地中化など）を面的に一括して支援する。

### ③ 木の香る道づくり事業

自然環境と調和し、地域の個性ある道路空間の形成を図るには、地域特性に応じた多様な道路整備を推進していく必要がある。特に、森林等の自然環境が豊かな地域では、周辺の景観や生態系と調和した道づくりや、木材等の地場産品を活用した地域の個性を活かした道づくりが求められている。そのため、地域の潜在自然植生を活用した樹木植栽工法による法面緑化や、木材を活用した道路構造物の整備等を積極的に推進する。

## 三 緊急地方道路整備事業（地方道路整備臨時交付金）

一定の地域において地域住民の日常生活の安全性、利便性及び快適性を確保し、地域の特色を活かした個性あるまちづくりや地域の振興を図り、

住みよい地域づくりに資するため、学校、公園等の公共施設整備、住宅市街地、農村地域の居住環境整備等の地域の課題に緊急に応じ、複数一体となつて行われる都道府県及び市町村道事業を進めることとして、緊急地方道路整備事業（地方道路整備臨時交付金）を実施する。平成八年度は、事業費で一、二〇一、五二〇百万円（前年度一、一三八、四四〇百万円）、国費で六三〇、四〇〇百万円（前年度五九七、六〇〇百万円）を実施する（地方道、街路の合計である）。

## 四 地方特定道路整備事業

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

平成八年度は単独事業費の総枠（地方道事業と街路事業等の合計）が大幅に拡大され、一〇、〇〇〇億円（対前年度比一・八二）となっている。

# 特集／平成八年度道路関係予算

## 街路関係予算の概要

建設省都市局街路課街路事業調整官 斎藤 親

### 一 はじめに

都市は国民の諸活動の中心な場であり、都市人口の増加とそれに伴う市街地の拡大が続くなかで、地域の特徴を最大限に生かしつつ、重点的、効率的に都市整備を進めることは、現下の我が国の緊急な課題であり、先行的かつ創意をこらした多様な都市基盤整備事業の展開が期待されている。とりわけ、都市の最も基礎的な施設である街路は、都市交通を処理し沿道の施設等へアクセスする機能のほか、都市生活に不可欠な電気、上下水道、ガス等の各種公共施設の収容空間、防災、避難、日照、通風、都市景観のための公共空間等、多様な機能を有しており、円滑な都市活動と安全・快適な都市生活の実現のために欠くことのできな

い役割を担っている。

しかし、都市計画に定められた幹線街路の平成六年三月末現在の整備状況は、都市計画決定延長約六二、七〇〇kmに対し、改良済延長が約二九、四〇〇km、改良率は四七％と低い水準にとどまっている。

また、市街地における幹線街路は、長期的には、市街地面積当たり三・五km/km<sup>2</sup>（概ね五〇〇〜六〇〇m間隔）の密度で整備されるのが望ましいとされているが、現在都市計画決定通り改良された幹線街路の密度は、市街地平均で一・三km/km<sup>2</sup>にすぎず、約三分の一程度の水準にとどまっている。

このため、交通混雑による都市機能の低下、都市防災性の低下、安全な歩行者空間の欠如等の問題が深刻化している。

このような問題に対処し、豊かな生活、活力ある地域、人・自然にやさしい環境の形成を図るため、第11次道路整備五箇年計画に基づき、総合的、計画的に街路事業の推進を図るものである。

### 二 街路事業関係予算の概要

平成八年度は、ラージ街路（街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業、街路交通調査）の予算額（NTTB型事業、緊急地方道路整備事業を含む）を総額一二、二二三億円（対前年度比一・〇〇）とした（表1）。

### 三 街路事業予算

#### 1 概要

平成八年度においては、予算重点項目を表2の

表1 平成8年度街路事業費予算額 (単位:百万円)

区分	8年度		前年度		倍率	
	事業費	国費	事業費	国費	事業費	国費
街路事業	1,202,887	625,242	1,198,684	623,003	1.00	1.00
街路	857,923	446,021	862,234	448,171	1.00	1.00
区画整理	286,328	149,605	279,210	145,902	1.03	1.03
再開発	54,916	28,104	53,520	27,418	1.03	1.03
調査	3,720	1,512	3,720	1,512	1.00	1.00

(注)緊急地方道路整備事業、NTT-B型事業、電線共同溝整備事業及び公共投資重点化枠を含む。

とおり設定し、補助事業の一層の重点化を図ることとしている。なお、予算額の工種別内訳は表3に示すとおりである。

2 新規施策の概要

(1) 「駅前歩行者快適化作戦」の推進

大都市及び地方都市の主要駅のうち、狭小な通行空間、鉄道等による分断、上下移動を強い構造など歩行、自転車利用の快適性に欠ける地区を対象に、関係者が連携して、総合的、集中的に必

表2 平成8年度街路事業費予算重点項目

<p>■地域経済を活性化する都市内道路整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域経済の活性化に即効性のある地域高規格道路等の整備</li> <li>・都市内の有料道路整備を支援する街路事業</li> <li>・中心市街地の再生、高次都市機能を集積した新たな都市拠点の形成等の地域整備プロジェクトの支援に資する街路事業</li> <li>・道路交通の円滑化と快適で利便性の高い活力あるまちづくりを一体的に推進する連続立体交差事業(いきいき都市フロンティア事業)</li> </ul> <p>■マルチモーダル施策の推進のための都市交通施設整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者が連携して歩行空間の改善を短期間に実施する駅前歩行者快適化作戦</li> <li>・公共交通機関の利便性向上等に資する都市モノレール及び新交通システム、歩行支援システム、自転車駐車場、駅前広場の整備</li> </ul> <p>■渋滞対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新渋滞対策プログラムに基づく街路事業</li> <li>・路上駐車やうろつき交通の解消に資する街路事業関連駐車場、駐車場案内システムの整備</li> </ul> <p>■ゆとりとうるおいのあるまちづくりに資する街路事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区の特性に応じて面的に事業を実施する特定生活環境整備街路事業</li> <li>・質の高い街路空間の形成や居住環境の改善を図るシンボルロード整備事業、スノートピア道路事業、歩行者専用道整備</li> </ul> <p>■沿道との一体的整備手法を活用した街路事業の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理手法を活用した沿道区画整理型街路事業等</li> <li>・良好な沿道環境の実現に資する街路事業</li> </ul> <p>■快適な住生活実現のための基盤整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅・宅地の供給の促進と良好な市街地の計画的整備を推進する住宅・宅地開発の関連街路事業</li> </ul> <p>■安全で安心できるまちづくりのための街路事業の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の防災性向上のため各種事業を一体的・集中的に行う安心まちづくりA・Pに基づく街路事業</li> <li>・避難路の整備・消防活動困難区域の解消に資する街路事業、ライフラインの安全性・信頼性を向上させる共同溝の整備</li> </ul> <p>■情報ハイウェイ整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電線類の地中化を効率的に進める電線共同溝の整備</li> </ul>
---

要となる施策を実施し、歩行空間の改善を短期間に実施する「駅前歩行者快適化作戦」を推進する。

(2) 自転車駐車場整備促進事業の推進

鉄道駅周辺や中心市街地において、自転車駐車場及び利用者が快適に利用するための利便施設、

充

(3) 震災に強いまちづくりに関する街路事業の拡

アプローチ道路や案内板等を一体的に整備する自転車駐車場整備促進事業を推進する。

災害時に避難路、緊急物資の輸送路、延焼遮断

表3 街路事業費工種別内訳

(単位：百万円)

区分	8 年 度		前 年 度		倍 率	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
道路改築	653,346	341,806	666,907	348,587	0.98	0.98
連続立体交差	103,762	52,153	101,341	51,382	1.02	1.02
立体交差	45,770	23,716	45,095	23,160	1.01	1.02
橋梁整備	32,761	17,002	31,962	16,557	1.03	1.03
共同溝設置	1,540	770	1,178	589	1.31	1.31
電線共同溝整備	3,460	1,730	1,384	692	2.50	2.50
モノレール道等整備	17,284	8,844	14,367	7,204	1.20	1.23
計	857,923	446,021	862,234	448,171	1.00	1.00
(うちNTT-B型)	(154,709)	(78,001)	(154,530)	(78,033)	(1.00)	(1.00)

(注)1.緊急地方道路整備事業及び公共投資重点化枠を含む。

2.電線共同溝整備には、工種（電線共同溝整備）のほかに、新設、改築に伴って道路改築等を行う整備分がある。

3.本表のほかに、道路整備特別会計で実施するものとして、街路事業と併せて行う駐車場整備（特定交通安全施設等整備事業）、住宅地関連公共施設整備促進事業、道路開発資金及びNTT-A型事業がある。

4.本表のほかに、前年度には、NTT事業償還時貸付金として、国費67,431百万円がある。

空間等となる街路の整備を推進するため、以下のような拡充を行う。

- 安心まちづくりアクションプログラムに基づく街路事業の重点実施及び採択要件の緩和
- 消防活動困難区域の解消に資する街路整備を

推進するため採択要件の緩和

#### 四 土地区画整理事業予算

##### 1 概要

土地区画整理事業は、道路のみならず公園、河川等の都市基盤施設と宅地とを一体的に整備することにより、健全な市街地の形成を図る事業であり、都市内道路の整備はもとより、近年の大都市圏等の住宅地問題、地方都市の拠点性の低下、産業構造転換等に伴う都心部や臨海部等の低土地利用地の発生、都市近郊等の耕作放棄地の増加等の市街地整備上の課題や、防災上危険な木造密集市街地の解消といった緊急な課題にフレキシブルに対応でき、市街地整備に果たす役割は極めて重要である。

このため

① 地方拠点都市法等に基づく地方拠点都市等における拠点市街地の形成と地方中心市街地の活性化

② 木造密集市街地の解消、地域の防災拠点となる防災安全街区の形成等による市街地の防災性の向上

③ 常磐新線沿線をはじめ、大都市法に基づく住宅の重点供給地域における住宅地の供給

④ 新幹線、地域高規格道路等地域活性化に重要なプロジェクトの支援

に重点をおいて土地区画整理事業を強力に推進する。

平成八年度の土地区画整理事業の予算は表4のとおりであり、道路整備特別会計分として、事業費約二、八六三億円（調査を除く）、対前年度比一・〇三が計上された。

##### 2 新規施策の概要

(1) 防災上危険な市街地の解消に資する土地区画整理事業の推進

都市基盤が未整備で、老朽木造住宅等が密集した防災上危険な市街地を解消するため、安全市街地形成土地区画整理事業（一般会計）を創設するとともに、避難路となる幹線道路の整備に併せて、地区内道路を避難路等として有効な幅員に誘導し、老朽建物の建て替え等を総合的かつ機動的に実施する土地区画整理事業を推進するため、道路特区補助制度の補助採択要件を緩和する。

(2) 幹線道路の沿道において良好な住環境の形成に資する土地区画整理事業の推進

沿道整備道路の沿道において、背後地等の良好な住環境を形成し、沿道から背後地への建築物の移転、緩衝建築物の建築、環境施設帯の整備等を促進するための道路等の基盤の整備を総合的かつ機動的に実施する土地区画整理事業を推進するため、道路特区補助制度の補助採択要件を緩和する。

表4 平成8年度土地区画整理事業予算額

(単位：百万円)

区 分	8年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
(道路整備特別会計)						
土地区画整理事業	286,328	149,605	279,210	145,902	1.03	1.03
土地区画整理事業調査	1,082	374	1,083	374	1.00	1.00
計	287,410	149,979	280,293	146,276	1.03	1.03
(N T T - A 型)	(4,950)	(2,475)	(4,734)	(2,367)	(1.05)	(1.05)
(一般会計)						
安全市街地形成土地区画整理事業	400	200	—	—	—	—
緑住まちづくり推進事業	4,113	1,371	3,456	1,152	1.19	1.19
街区高度利用土地区画整理事業	498	166	420	140	1.19	1.19
田園居住区整備事業	(598)	(285)	(541)	(258)	(1.11)	(1.10)
	354	177	306	153	1.16	1.16
被災市街地復興土地区画整理事業	(注)1					
(都市開発資金融通特別会計)						
住宅宅地供給促進型土地区画整理事業貸付金	8,200	1,300	8,200	1,250	1.00	1.04
(N T T - A 型)	(3,960)	(1,420)	(3,877)	(1,400)	(1.02)	(1.01)
(N T T - A 型) 計	(8,910)	(3,895)	(8,611)	(3,767)	(1.03)	(1.03)

(注)1. 阪神・淡路地域の復興対策の取扱いについては、事業の進捗状況をみながら、予算配分の段階で所要の事業費を確保することとする。

2. 土地区画整理事業には、緊急地方道路整備事業及び NTT-B 型事業を含む。
3. 土地区画整理事業、安全市街地形成土地区画整理事業、緑住まちづくり推進事業、街区高度利用土地区画整理事業には、公共投資重点化枠を含む。
4. 田園居住区整備事業の上段( )書は、都市計画課所管分を含む。
5. 都市開発資金融通特別会計の財源として、国費のほかに8年度自己資金2,500百万円及び財投資金600百万円(前年度自己資金2,100百万円及び財投資金1,500百万円)がある。

(3) 農住組合による土地区画整理事業に対する補助対象地域の拡大

市街化区域内農地や耕作放棄地の計画的な宅地化を誘導し、良好な住宅宅地供給を促進するため、農住組合が施行する土地区画整理事業に対する道路特会補助制度の補助対象地域を県庁所在都市等

の地方都市地域等に拡大する。

### 五 市街地再開発事業等予算

市街地再開発事業は、道路をはじめとする公共施設の整備並びに建築物及び建築敷地の整備を一体的に行う事業であり、都市機能の更新整備、既

成市街地の防災拠点の形成、良好な市街地住宅の供給、商業市街地の振興整備などを目的として行われている。市街地再開発事業は、七年一二月末現在、全国一二六ヶ所(都市局所管分)で実施中であり、事業施行地区数は、着実に増加している。

平成八年度の市街地再開発事業等予算は、表5のとおりであり、市街地再開発事業等管理者負担金補助等の予算額は、事業費約五四九億円で対前年度比一・〇三となっている。

また、一般会計による市街地再開発事業費補助は防災活動拠点型プロジェクトの創設等を行い、国費約一八八億円(都市局)で対前年度比一・〇五となっている。

### 六 街路交通調査予算

街路交通調査は、多様な都市交通問題への対応、良好な市街地の形成等を図るため、総合都市交通体系のマスタープランの策定を推進するとともに円滑な事業の実施に資するための調査を実施するもので、八年度予算額は事業費約三七億円、対前年度比一・〇〇となっている。(表6)

### 七 多様な資金構成による街路事業

#### 1 地方特定道路整備事業

地域の緊急な課題に对应して早急に整備の必要がある道路について、建設省が自治省と協調し、補

表5 平成8年度市街地再開発事業等予算額 (単位:百万円)

区 分	8年度予算額(A)		7年度予算額(B)		倍率(A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
一 般 会 計 (うちNTT-B型) (うち重点化枠)	122,811 (12,123) <345>	18,798 (4,041) <115>	119,777 (12,123) <888>	17,946 (4,041) <296>	1.03 (1.00) <0.39>	1.05 (1.00) <0.39>
市街地再開発事業 (うちNTT-B型) (うち重点化枠)	46,122 (12,123) <345>	15,424 (4,041) <115>	43,902 (12,123) <672>	14,634 (4,041) <224>	1.05 (1.00) <0.51>	1.05 (1.00) <0.51>
都心居住再開発等促進事業 (うち重点化枠)	885 <->	295 <->	885 <216>	295 <72>	1.00 <->	1.00 <->
小 計 (うちNTT-B型) (うち重点化枠)	47,007 (12,123) <345>	15,719 (4,041) <115>	44,787 (12,123) <888>	14,929 (4,041) <296>	1.05 (1.00) <0.39>	1.05 (1.00) <0.39>
住宅街区整備事業	408	136	408	136	1.00	1.00
防災関連再開発緊急 促進事業	73,300	2,199	—	—	—	—
地域活性化再開発緊急 促進事業	—	—	72,675	2,200	—	—
都市再開発関連公共施設 整備促進事業	272	136	272	136	1.00	1.00
共同駐車場整備促進事業	1,824	608	1,635	545	1.12	1.12
道路整備特別会計 市街地再開発事業等 (うちNTT-B型)	54,916 (8,702)	28,104 (4,351)	53,520 (8,702)	27,418 (4,351)	1.03 (1.00)	1.03 (1.00)

(注)1.一般会計については、都市局予算のみ計上。

- 2.市街地再開発事業(一般会計)には都市活力再生拠点整備事業を含む。
- 3.道路整備特別会計には、緊急地方道路整備事業分を含む。
- 4.防災関連再開発緊急促進事業の額には、地域活性化再開発緊急促進事業の継続分を含む。

表6 平成8年度街路交通調査予算額 (単位:百万円)

区 分	8年度(A)		前年度(B)		倍率(A/B)	
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費
交通量常時観測調査	74	74	74	74	1.00	1.00
街路交通情勢調査	330	126	331	127	1.00	1.00
総合都市交通体系調査	1,852	781	1,855	782	1.00	1.00
大都市幹線街路調査	26	26	26	26	1.00	1.00
都市モノレール等調査	16	6	16	6	1.00	1.00
沿道環境計画調査	10	4	10	4	1.00	1.00
地域高規格道路調査	90	36	87	35	1.03	1.03
連続立体交差事業調査	92	32	92	32	1.00	1.00
居住環境整備街路事業調査	45	16	45	16	1.00	1.00
市街地再開発等調査	103	37	103	37	1.00	1.00
土地区画整理事業調査	1,082	374	1,082	374	1.00	1.00
合 計	3,720	1,512	3,720	1,512	1.00	1.00

助事業とあわせて単独事業を活用する地方特定道路整備事業を平成八年度以降も平成一二年まで継続して実施する。

(2) NTT-A型事業

NTT-A型事業は、公共施設の整備により利益が生じる事業において当該施設整備に要する費用についてNTT株式を原資とした国の無利子貸付を行い、利益で還元するものである。

都市局関連では、①緊急都市開発関連街路事業

(工場跡地の再開発等に関連して必要な街路事業)、②公共交通関連歩行者専用道路整備事業(公共交通機関相互等を連絡する歩行者専用道路整備)、③駅部一体整備型連続立体交差事業(駅部建築物整備と併せて行われる既設線の連続立体交差整備)、④連続立体交差緊急整備事業(線増事業と併せて行われる既設線の連続立体交差整備)、⑤民活区画整理緊急促進事業(組合等が施行する土地区画整理事業において整備される都

市計画施設のうち、開発利益を充てて整備することができると認められるものの整備)の五事業が実施されている。

八 おわりに

都市化の進展に加え、都市生活ニーズが高度化、多様化するなかで、都市内道路の重要性がますます高まっている。しかしながら、依然街路整備は遅れており、補助の重点化を図りつつ、事業を推進する必要があり、関係各位のご理解とご支援をお願いするものである。

# 道路法施行令の一部を改正する政令の 運用上の留意事項について

建設省道路局路政課道路利用調整室

## 一 はじめに

昨年一〇月二五日に公布された「道路法施行令の一部を改正する政令（平成七年政令第三六三号）」―占用の期間の部分については公布の日から、占用料の部分については平成八年四月一日からの施行―の運用上の留意事項等については、平成七年一月一七日付け道路局長通達、平成八年一月二六日付け道路局長通達及び同日付け路政課長通達等により示され、また、今回の占用料の改正にあわせて電線類の地中化に伴う占用料の軽減措置についても見直しが行われ、道路局長通達等が発出されたところである。これらの通達等において、改正後の事務上の指針等が示されるとともに必要な通達の改廃が行われたところであり、そ

の概要について述べることにする。

## 二 通達の概要について

1 地方建設局、関係公団等に対する道路局長通達「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」の一部改正等について（平成八年一月二六日付け建設省道政発第二号等）

「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」（昭和四二年一月一三日付け建設省道政発第九〇号）については、他の法令の改正により必要となった文言の修正等を行うとともに、次のような改正を行うこととした。

(1) 地下鉄出入口案内標識の占用料については、

政令で定める額の五〇％に減額することとした。これは、地下鉄出入口案内標識は、バス停留所標識等と同様の公益性が認められることから減額措置したものである。

(2) PHS無線基地局の占用料については、占用実態等にかんがみ、平成八年度以降も引き続き現行の額とすることとした（平成八年一月二六日付け建設省道政発第三号路政課長通達参照）。

(3) 占用料の特例（経過措置）については、次のとおりである。

イ 甲地に存する看板、工施用施設等の占用料については、当分の間、現行の占用料の二倍を限度とすることとした。

通達上掲げられている占用物件は商業地

目を適用して占用料を算定しているものであるが、これらのものについて特例措置を設けなかった場合、現行の占用料の三倍を超えるものとなることから、当分の間、現在徴収している占用料の二倍を限度とすることとしたものである。

ロ 既存の占用物件について占用料が増額となる場合における占用料の特例は、次のとおりである。

① 電気事業者、ガス事業者及び第一種電気通信事業者が設ける占用物件に係る占用料については、占用料の支払い業務を行っている事業所ごとに算出した占用料の額が前年度の占用料の額に一・一を乗じて得た額（以下「調整占用料額」という。）を超える場合には、当該調整占用料額をもって当該年度の占用料額とした。

② ①以外の占用物件に係る占用料については、各占用物件ごとに算出した占用料の額が調整占用料額を超える場合には、当該調整占用料額をもって当該年度の占用料額とした。

経過措置については、個々の事業者の負担の急増を回避する観点から設けることとしたが、電気事業者、ガス事業者及び第一種電気通信事業者とそれ以外の者を区別したのは、電気事業者、ガス事業者及び第一種電気通信

事業者については同一事業者の中で占用料が引き上がる物件と引き下がる物件をあわせて持つため、個別の占用物件ごとに一・一を乗じることでは他の事業者との関係で不公平となるため、公平を期したものである。

なお、この措置は、本政令が施行される前の平成八年三月三十一日までに許可を受けた占用物件に係るものであるので、平成八年四月一日以降の新規許可物件については対象外であり、例えば、平成九年度の占用料の算定において「前年度の占用料」に平成八年四月一日以降の新規許可物件について含むものではない。つまり、平成九年度当初の占用料を算定に当たっては、平成八年三月三十一日までに許可したものについては、平成九年度は平成七年度の占用料の額を一・一×一・一＝二・二倍にし、平成八年四月一日以降許可したものについては、別途、新政令に基づき計算し、最後にそれぞれ算出された額を足しあわせて事業者の占用料の額とすることとなる。

ハ 乙地から甲地に編入された相模原市については、別途、所要の経過措置を講じることができることとした。

(4) 光アクセス装置の占用料については、「変圧塔その他これに類するもの及び公衆電話所」の項目を適用することとし、支線柱に

ついては、「その他の柱類」の項目を適用することに改めることとした。

支線柱については、これまで「電柱」又は「電話柱」の単価を適用してきたが、「その他の柱類」の占用料算定の際の積算根拠を見直したことなどから、当該項目の単価を用いることとした（平成八年一月二六日付け建設省道政発第三号路政課長通達参照）。

(5) 「バス停留所標識」については、占用物件の占用料に係る項目の適用を明確化することとした。

(6) 占用の期間については、政令改正等を受けて、高架道路の路面下の占用物件等占用物件ごとに上限を定めて運用していた取扱いを改めることとした。

なお、PHS無線基地局の占用の期間については、平成七年十一月一七日付け道路局長通達「道路法施行令の一部を改正する政令の施行について」によりすでに措置しているところである。

(7) 道路局長から地方公共団体に対し、現行の占用料条例の改正及び運用に際して留意事項が示されているが、これは、これまでも占用料改正時に示されていた項目（道路占用料の額の算定に当たっては、道路占用料が道路の使用の対価であることの性格にかんがみ、占

用物件毎にその道路の占用の実態に則した道路価格を算出の上、それを基礎として行うよう努めること等)に加え、今回の政令改正の各論部分の中心となる「地下電線その他地下に設ける線類」等の区分を設けるよう努める旨あるいは条例の改正により、道路占用者の事務負担が増えないよう努める旨等を示し、各道路管理者に条例の改正上等の注意を喚起したものである。

2 地方建設局、関係公園等に対する路政課長通達「占用料徴収事務の取扱いについて」(平成八年一月二六日付け建設省道政発第三号等)

(1) 電柱又は電話柱(以下「電柱等」という。)の区分の取扱いについては、占用料の支払業務を行っている事業所の管内等を単位地域として、当該単位地域内の電柱等一本当たりの平均条数により行うこととした。平均条数とは、電柱等一本当たりに係る電線条数の平均値であるが、当該単位地域内に道路占用者が設置した電線の延長をこう長(実こう長又は平均電柱等間距離(三〇m)に上記電線が架設された電柱等本数を乗じて算出する。)で除して算出するものである。なお、電柱の平均条数については、保安通信線分として一律に〇・二条を加算することとし、架空地線

(避雷線)は条数として加算しないこととした。

これは事業者の事務負担等を考え、実際に添架されている電線の条数に関わらず、例えば、当該事業所管内の平均条数が四条であれば、当該事業者の電柱については、すべて第二種電柱として取り扱うことである。

今回、電柱等の占用実態(支持する電線の条数)に応じ占用料を徴収することができよう第一種電柱から第三種電柱等に区分したが、その改正趣旨を(支持する電線の条数が少なければ占用料を少なく徴収し、条数が多ければ占用料を多く徴収するということを一本単位ではなくエリア単位で実現するという意味で)実現しつつ、事業者の事務負担等を考え、運用上このように取り扱うこととしたものである。なお、電柱等の新設に当たっての占用料についても、当該電柱の支持する電線の条数に関わらず、平均条数によることとした。

(2) 共架電線その他上空に設ける線類(以下「共架電線等」という。)の延長の取扱については、占用料の支払業務を行っている事業所の管内等を単位地域として、電柱等一本当たりの平均電線長に共架に係る電柱等の本数を乗じることにより行うこととした。電柱等一本当たりの平均電線長とは、電柱

等一本当たりに係る電線延長の平均値であるが、平均電柱等間距離(三〇m)に平均条数を乗じる方法、又は当該単位地域内に当該道路占用者が設置した電線の延長をその電線が架設されている電柱等の本数で除する方法により算定するものである。なお、電力事業者に係る共架電線等の延長については、平均電柱間距離を三〇m、電線条数を三条として、これに道路を占用している共架電柱の本数を掛け合わせて求める。

これも、事業者の事務負担を考え、また、これまで共架電線については共架柱一本当たりで占用料を徴収していたことからそのような事務の運用を踏まえて、簡便な方法により電線延長を算定することとしたものである。なお、平均電線長の把握が困難な場合、サンプル調査等其他の適切な代替をとることができることとし、いずれの方法によるかは、個々の道路占用者の設備管理の実態等に照らし、当該占用者の事務負担が最小となるよう決めることとした。

なお、道路管理者がすでに電柱等区分又は共架電線等の延長の実態をすべて把握している場合には、(1)、(2)のような取扱いをする必要はないが、新たに占用料の額を算定するため実態を把握しようとする場合は、

道路管理者自らの負担において行うものと、事業者の事務負担及び費用負担を増やさないうにする必要がある（平成八年一月二六日付け建設省道路局路政課道路利用調整室課長補佐事務連絡参照）。

(3) 地下電線その他地下に設ける線類とは、電線共同溝又はキャブ等に収容される電線を示すものである。なお、キャブ内に設置されている電線については、防護管に収容されている場合もあるが、防護管の有無に関わらず、地下電線として占用料を徴収することとした。

(4) 第三セクターの地下鉄道事業者の占用料の減額率を公法人の出資比率等にに応じて「25%」、「20%」、「15%」としているが、これについては、「25%」を「17%」、「20%」を「13%」、「15%」を「10%」にそれぞれ引き下げることとした。

これは、今回の政令改正において、占用料を算定する際の地下の修正率を1/2から1/3に引き下げたことなどにより措置したものである。

(5) その他「共架電線その他上空に設ける線類」、「地下電線その他地下に設ける線類」の項目を設けたことから、電線の占用料の減額等に係る通達の改廃を行うこととした。

### 3 地方建設局、関係公園等に対する道路局長通

達「電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて」及び路政課長通達「電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて」（平成八年一月二六日付け建設省道政発第四号及び第五号等）

○昭和六二年四月一日以降、

① 道路の上空に設置されている電線類を撤去し道路の地下に埋設するために、新たに占用料を受けて地中に設けた、又は設ける電線類（「地下電線その他地下に設ける線類」として占用料を徴収するものを除く。）及びこれらと一体不可分な物件（変圧器等の地上機器をいう。以下同じ）

② 電線類が上空に設けられていない道路において、新たに道路占用を受けて地下に設けた、又は設ける電線類（「地下電線その他地下に設ける線類」として占用料を徴収するものを除く。）及びこれらと一体不可分な物件

については、すべて政令で定める額の六分の一の額を徴収することとした。なお、②の対象物件は、各ブロックに設置されている電線類地中化協議会において策定された基本構想に基づき、都市の再開発等にあって総合的な都市造りの一環として先行的に地中化を行う地域において地中化する場合に設置する物件をいうものであ

る。

電線類の地中化の際の占用料については、占有者の負担軽減を図るため、昭和六三年度から軽減措置を実施してきたところである。これまで、設備の許可を受けた時期により、減額する対象物件（変圧器等の地上機器を含むか否か）、減額率が異なってきたがそれらを統一するとともに、対象物件が許可を受けた時期を昭和六二年までとした。今回の政令改正により、電線類の地中化が促進されるよう「地下電線」の項目の新設等を行ったところであるが、電線管理者が単独で地中化を実施するものについても地中化を推進する観点からなご一層の軽減措置が必要であると考えられたことから、その特例措置を拡充したものである。

なお、地下電線として占用料を徴収するものについては、さらに政令で定める額の1/6に減額する必要はない。

### 三 おわりに

占用料については、昭和四二年に現行の占用料制度が創設されて以来制度としてはほとんど変更されていなかったものを今回はじめて大幅に見直しを行ったものであり、運用上、疑義が生ずる場合もあると考えられるが、本稿が円滑な業務の遂行の一助になれば幸いである。

建設省道政発第一〇一号  
平成七年十一月一七日

各地方建設局長等 ありて

建設省道路局長

道路法施行令の一部を改正する政令の施行について

今般、別添のとおり、道路法施行令の一部を改正する政令（平成七年政令第三六三号）が公布され、同政令中、道路法施行令（昭和二十七年政令第四七九号）第九条の改正規定（占用の期間の最高限度の延長）は公布の日（平成七年一月二五日）から施行し、また、別表の改正規定（占用料の見直し）は、平成八年四月一日から施行することとされたところである。ついで、下記事項に留意のうえ、その運用に遺憾なきを期されたい。

記

1. 政令改正の趣旨等

(1) 政令改正の趣旨

道路の占用の許可に係る規制緩和の推進を図る観点から、下水道管、ガス管等以外の占用物件の占用の期間の最高限度を延長するとともに、経済情勢の変動等にかんがみ、指定区間内の一般国道に係る占用料の額等を改定するものであること。

(2) 政令改正の理由

建設大臣が管理する指定区間内の一般国道に係る占用料は、政令でその額を定められているが、現行の占用料は昭和六二年に見直されたものであり、この間に

- ① 平成七年六月から電線共同溝の整備等に関する特別措置法が施行されるなど、防災上、景観上等の観点から電線類の地中化を推進していく必要性が高まってきていること

- ② 占用料制度の基礎となる固定資産税評価額及び国有財産法に基づく国有財産の使用料率が大幅に変更されたこと

などの理由から、今回、占用料の見直しを行うものであること。

2. 政令改正の概要

- (1) 占用の期間の最高限度の延長（第九条関係）  
一般占用物件の占用の期間の最高限度を三年から五年に改めたこと（第九条関係）。

(2) 占用料の見直し（別表関係）

地下街等定率制の物件の占用料を求めるときに近傍類似の土地の価額に乘じる率を改めるとともに、定額制の物件の占用料の額を以下のように改めたこと。

- ① 法第三二条第一号に掲げる工作物関係

イ 電柱に添架された電線の占用実態に応じた占用料を徴収するため、「電柱」及び「電話柱」の項を「第一種電柱」、「第二種電柱」及び「第三種電柱」並びに「第一種電話柱」、「第二種電話柱」及び「第三種電話柱」の項にそれぞれ三分割したこと。

ロ 「街灯」の項を削除したこと。

ハ 「その他のもの」の項のうち、「長さ一メートルにつき一年」の項を「共架電線その他上空に設ける線類」及び「地下電線その他地下に設ける線類」の項に二分割したこと。

ニ 「路上に設ける変圧器」及び「地下に設ける変圧器」の項を設けたこと。

ホ 「送電塔」の項を削除したこと。

- ② 法第三二条第二号に掲げる物件関係

イ 管径区分を占用実態に応じた区分とするため、「外径が〇・二メートル未満のもの」、「外径が〇・一メートル以上〇・一五メートル未満のもの」及び「外径が〇・一五メートル以上〇・二メートル未満のもの」の項に三分割したこと。

ロ 「法第三五条に規定する事業のために設けるもの、法第三六条に規定するもの及び第九条に規定する石油管」及び「その他のもの」の項を合わせ、「法第三二条第一項第二号に掲げる物件」の項に統一したこと。

- ③ 法第三二条第一項第三号に掲げる施設及び法第三二条第一項第四号に掲げる施設関係

法第三二条第一項第三号及び第四号に掲げる施設の項に統一したこと。

- ④ 法第三二条第一項第五号に掲げる施設関係  
「上空又は地下に設ける通路」の項を「上空に設ける

通路」及び「地下に設ける通路」の項に二分割したこと。

- ⑤ 第七条第一号に掲げる物件関係  
「パーキング・メーター」の項を削除したこと。

⑥ 別表備考関係

イ 「甲地」から尼崎市を削除し、「甲地」に相模原市を加えたこと。

ロ 占用料の算定に係る「近傍類似の土地」を「近傍類似の土地（第七条第八号に掲げる休憩所、給油所又は自動車修理所については、その近傍に類似の土地が存在しない場合には、立地条件、収益性等土地価格形成上の諸要素が類似した土地）」としたこと。

ハ 「三」、「四」及び「五」として、電柱、電話柱及び共架電線に係る定義を加えたこと。

3. 通達の改正等

「PHS無線基地局の道路占用の取扱いについて」（平成七年一月二六日付け建設省道政発第四号）（別紙）記の4中、(3)を削除すること。（別添等省略）

各地方建設局長等 ありて

建設省道路局長

「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」（昭和四二年一月二三日付け建設省道政発第九〇号）等を次のように改正するので、その運用に遺憾のないようされた。

「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」（昭和四二年一月二三日付け建設省道政発第九〇号）の一部を次のように改正する。

- 1. 記1中「陸運事務所」を「地方運輸局陸運支局長」に改める。
- 2. 記3、(2)、(b)中「並びに新幹線鉄道保有機構が建設し、保有し、又は大規模な災害復旧事業を行う鉄道施設」

を削除する。

- 3. 記3、(2)、(ホ)、(ロ)中「電気事業者」を「電気事業者（卸供給事業者を除く）」に改める。
- 4. 記3、(2)、(ハ)、(ニ)中「バス停留所標識」を「バス停留所標識、地下鉄出入口案内標識」に改める。
- 5. 記3、(2)、(イ)、(ロ)、(ハ)を削除する。
- 6. 記3、(3)中本文を次のように改める。

(イ) 甲地に存する占用物件である広告塔、上空に設ける通路、地下に設ける通路、道路法第三二条第一項第六号に掲げる施設、看板、旗ざお、幕、アーチ並びに道路法施行令第七号第二号に掲げる工事用施設及び同条第三号に掲げる工事用材料の占用料の額については、当分の間、道路法施行令の一部を改正する政令（平成七年政令第三六三号）による改正前の道路法施行令に基づき平成七年度において徴収された占用料の額の二倍を限度とするものとする。

(ロ) 既存の占用物件について占用料が増額となる場合における占用料の額の特例（経過措置）は、次のとおりとする。ただし、これより難い特別の事情が存する場合には、地方建設局長若しくは沖縄総合事務局長は別に特例を定めることができる。

- (a) 電気事業者、ガス事業者（ガス事業法第二条第六項に規定する大口ガス事業者の用に供するものを除く。）及び第一種電気通信事業者が設ける占用物件に係る占用料の額  
平成八年度以降の各年度の占用料の額は、道路占用許可事務を行っている各事務所に対し占用料の支払い業務を行っている事業所ごとに算出した占用料の額が前年度の占用料の額に「一」を乗じて得た額（以下「調整占用料額」という。）を越える場合には、当該調整占用料額とする。
- (b) (a)に掲げるもの以外の占用物件に係る占用料の額  
平成八年度以降の各年度の占用料の額は、各占用物件ごとに算出した占用料の額が調整占用料額を越える場合には、当該調整占用料額とする。

相模原市の区域に係る既存の占用物件の占用料については、所要の経過措置を講じることができる。

- 7. 記4、(1)中(ニ)を(ト)とし、(イ)を「変圧塔その他これに類するもの及び公衆電話所」の項、ガス事業者が地上に設けるガス変圧塔、パワソナル・ハンデイル・システム無線基地局及び光アクセス装置については、本項を適用する。」に改め(ト)とし、(ロ)を「その他の柱類」の項、支線柱（線及び柱に

より電柱をささえるもの）については、本項を適用する。」に改め(ト)とし、(イ)を「第一種電柱、第二種電柱、第三種電柱」の項、電気事業者が設ける電力保安通信設備（独立電柱）については、本項を適用する。」に改め(ロ)とし、(ロ)の前に「(イ)第一種電柱、第二種電柱、第三種電柱」の項、ガス事業者が設ける電磁防食等のための電力引込柱については、本項を適用する。」を加え、(ハ)の次に以下を加える。

- (ニ) 「路上に設ける変圧器」の項、路上に設ける開閉器、低圧分岐装置、高圧キャビネット等については、本項を適用する。
- (ホ) 「地下に設ける変圧器」の項、地下に設ける開閉器、低圧分岐装置、高圧キャビネット等については、本項を適用する。

9. 8. 記4、(2)、(ロ)を削除する。

記4、(6)、(ロ)中「寮等への道程を示す案内板」を「寮等への道程を示す案内板及びバス停留所標識」に改める。

II 「高架の道路の路面下の占用許可に係る事前教養および道路の占用の期間について」（昭和四十七年三月一七日付け建設省道政発第一七号）の一部を次のように改める。

- 1 記2、(2)中「三年以内」を「五年以内」に改める。
- 2 記2、(3)を削除する。

III 「道路法施行令並びに道路法施行規則及び道の区域内の一般国道及び開発道路に関する占用料等徴収規則の一部改正について」（昭和四十八年二月二〇日付け建設省道政発第八号）記第2、1中「従前どおり三年以内」を「五年以内」に改める。

建設省道政発第一号の四  
平成八年一月二六日  
各都道府県知事 へて  
建設省 道路局長

て、参考までに通知する。  
なお、都道府県等において占用料条例等の改正を行うに当たっては、下記事項に留意のうえ、その運用に遺憾のないようにされたい。  
おつて、都道府県にあっては、貴管下道路管理者に対しても周知された。

記

- 1. 現行の占用料条例の改正及び運用に際しての留意事項
  - (1) 道路占用料の額の算定に当たっては、道路占用料が道路の使用の対価であることの性格にかんがみ、占用物件毎にその道路の占用の実態に則した道路価格を算出の上、それを基礎として行うよう努めること。
  - ただし、水道事業、ガス事業、電気事業及び第一種電気通信事業の占用物件に係る占用料については、条例を改正する場合、本政令に定める占用料の額と均衡を失しないよう努めること。
  - (2) 条例の改正により占用料が著しく増額する場合には、必要により経過措置を講ずるよう努めること。
  - (3) 道路法第三二条第一項第一号に掲げる物件については、「共架電線その他上空に設ける線類」及び「地下電線その他地下に設ける線類」の区分を設けるよう努めること。
  - (4) 地下埋設管の管径区分については、各道路管理者の管理する道路における地下埋設管の管径の実態に応じた区分（例えば、一〇センチメートル及び一五センチメートル）を行うよう努めること。
  - (5) 占用料の減免の取扱については、指定区間内の国道における運用の趣旨を踏まえるよう努めること。
  - (6) 条例の改正により、道路占用户の事務負担が増えないよう努めること。
- 2. 通達の改正等
  - (1) 「道路法施行令の一部を改正する政令の施行について」（昭和六十二年九月二五日付け建設省道政発第六八号の四）は廃止する。（別添省略）

「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」の一部改正等について、別添のとおり地方建設局長等へて通達したの

各地方建設局道路部長等 あて

建設省道路局路政課長

占用料徴収事務の取扱いについて

道路法施行令の一部を改正する政令等の施行については、平成七年一月一七日付け建設省道政発第一〇号により通達されたところであるが、同通達の運用として、下記のとおり取り扱うこととされた。

記

1. 占用料の額等

(1) 電柱等の区分について

① 電柱又は電話柱(以下「電柱等」という。)の区分については、道路占用許可事務を行っている各事務所の管理区域内の電柱につき占用料の支払業務を行っている道路占用の事業者の管内の一つの単位(道路占用の設備管理体制に照らし設備実態の把握が困難である場合には、適切な設備管理ごとに一つの単位とすることができ。以下「単地域」という。)として、当該単地域内の電柱等一本当たりの平均条数(以下「平均条数」という。)により行うものとする(道路管理者が電柱等区分の実態をすべて把握している場合を除く)。

② 平均条数については、当該単地域内に当該道路占有者が設置した電線の延長をこう長又は電柱等間の平均距離(三〇メートルとみなす。)に上記電線が架設された電柱等の本数を乗じて算出した延長で除して算出する。なお、電柱の平均条数については、保安通信線分として一律〇・二条を加算することとし、架空地線(避雷線)は条数として加算しないものとする。

③ ②における電線の延長は、電線が道路上に設置されているか否か、自社柱への架設か他社柱への架設か、道路管理者の管轄如何にかかわらず、当該単地域内の全電線により算定する。また、②における電柱等の本数は、当該電柱等が道路上に設置されているか否か、自社柱か自社電線を共架している他社柱か、道路管理者の管轄

如何に関わらず、当該単地域内の全電柱等の本数により算定する。

④ 平均条数に係る端数処理については、小数点以下を切り捨てるものとする。

⑤ 電柱等の区分の決定に係る電柱等一本当たりの平均条数については、占用料徴収年度の前年度上半期末の数値を用いるものとする。

⑥ 電柱等の新設に当たつての当該年度における占用料の額については、当該電柱等の支持する電線の条数に関わらず、当該単地域内の電柱等の区分に基づく占用料の単価を月割りに算出するものとする。

⑦ 共架電線その他上空に設ける線類の延長の算定については、共架電線その他上空に設ける線類(以下「共架電線等」という。)の延長の算定については、当該単地域の電柱等一本当たりの平均電線延長に共架に係る電柱等の本数を乗じることにより行うものとする。

ただし、電力事業者に係る共架電線等の延長については、平均電柱間距離を三〇メートル、平均条数を三条とみなして、これに道路を占用している共架に係る電柱の本数を掛け合わせて求めるものとする(道路管理者が共架電線等の延長の実態をすべて把握している場合を除く)。

(2) 電柱等一本当たりの平均電線延長について

電柱等一本当たりの平均電線延長については、電柱等間の平均距離(三〇メートルとみなす。)に平均条数を乗じて算出するが、この場合、小数点第三位を切り捨てることとする。また、当該単地域内に当該道路占有者が設置した電線の延長を当該電線が架設されている電柱等の本数で除する方法により算出する(この場合の算出方法は、①、③の方法に準じて行うものとする)。

③ ①又は②により難い場合には、サンプル調査等、他の適切な代替手段を用いることができる。

④ 上記に挙げられた算定方法のいずれによるかは、個々の道路占有者の設備管理の実態等に照らし、当該占有者の事務負担が最小となるよう配慮するものとする。

⑤ 平均条数及び平均電線延長の算定は、設備の新設、変更又は廃止の有無にかかわらず、年一回行うものとし、占用料徴収年度の前年度上半期末の数値を用いるものとする。

(3) 地下電線その他地下に設ける線類について

地下電線その他地下に設ける線類とは、電線共同溝又は

キヤブ等に收容される電線を示すものである。

(4) PHS無線基地局の占用料について

PHS無線基地局の占用料については、基地局一基当たり次の額とする。

- 甲地…一、一〇〇円
- 乙地… 四九五円
- 丙地… 三一〇円

(5) アークードについて

アークードについては、政令で定める額の八〇%(積雪の度が特にない地域にあつては九〇%)を減額する。なお、積雪の度が特にない地域にあつては、道路交通の利便に著しく寄与すると認められるものについては、免除することも差し支えない。

(6) 広告物について

電柱、電話柱、軌道柱、街灯、消火栓標識又はバス・軌道の停留所標識に添加された広告(以下「添加広告」という。)及び建物、へいその他道路区域外の工作物又は物件に添加され、道路区域内に突出する広告(突出看板)のうち、表裏二面に表示しているもの占用料は、政令で定める額の三〇%を減額する(減額広告のうち、巻付広告については、さらに五〇%を減額する)。

(7) 水路に蓋掛けした通路で隣接地から当該道路へ出入りするため日常生活上不可欠なものについては占用料を免除とする。

(8) 端数処理について

(5)、(6)において、政令で定める額を減額した結果一円未満の端数が生じたときは、当該端数を切り捨てるものとする。

2. 通達の改正等

(1) 昭和四十七年九月二〇日付け建設省道政発第六三三号「有線音楽放送施設の道路占用の取扱いについて」記3中、(4)を削除する。

(2) 平成元年一月二三日付け建設省道政発第五九号、第五九号の2、第五九号の3「鉄道施設に係る占用料徴収事務の取扱いについて」別紙中、「25%」を「17%」、「20%」を「13%」、「15%」を「10%」にそれぞれ改める。

(3) 平成二年三月九日付け建設省道政発第一〇号「電気通信設備等の道路占用の取扱いについて」の一部を次のように改正する。

① 記6、(2)を次のように改める。  
共同收容を利用して、NCCが電線を敷設等する場合の占用料については、「共架電線その他上空に設ける線

類一又は「地下電線その他地下に設ける線類」として徴収する。

② 記6、(3)を削除する。  
④ 平成三年三月二十九日付け建設省道政発第三二一〇号「道路管理システムの導入に伴う占用許可事務の取扱いについて」記5(1)中、③を次のように改正する。

支線柱について占用料を徴収する場合、適用する占用料の単価は、「その他の柱類」の項を適用することとし、本柱と当該支線柱をつなぐワイヤーは「支線」となるため、占用料は徴収しない。

(5) 平成七年三月一日付け建設省道政発第四二二〇号「柱上光アクセス装置の道路占用の取扱いについて」(別紙)の一部を次のように改正する。

① 4、(3)中「三年」を「五年」に改める。

② 6、(1)を「RTの占用料については、道路法施行令別表中「法第三二条第一項第一号に掲げる工作物」の項、「変圧塔その他これに類するもの及び公衆電話所」の項を適用する。」に改める。

③ 6、(2)中、「の項、「その他のもの」を削除する。  
④ 6、(3)中、「電話柱」を「第一種電話柱、第二種電話柱、第三種電話柱」に改める。

(6) 「占用料徴収事務の取扱いについて」(昭和五九年三月二十二日付け建設省道政発第一一五号)は廃止する。

(7) 「占用料徴収事務の取扱いについて」(昭和六二年九月二十五日付け建設省道政発第六九号)は廃止する。

(8) 「有線テレビジョン放送事業等に係る占用料の取扱いについて」(昭和六二年九月二十五日付け建設省道政発第七〇号)は廃止する。

(9) 「占用料徴収事務の取扱いについて」(平成六年七月九日付け建設省道政発第三六号)は廃止する。

各地方建設局長等 あて

建設省 道路局長

電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて

標記については、昭和六三年三月三〇日付け建設省道政発第四三三号、平成四年三月三二日付け建設省道政発第三九号、平成

五年三月三一日付け建設省道政発第二七号及び平成六年三月二五日付け建設省道政発第一一〇号をもって通知しているところであるが、平成八年四月一日以降の占用料の額の取扱いについては下記のとおりとするので、その運用に遺憾のないようにされたい。

記

1. 対象物件

(1) 昭和六二年四月一日以降、道路の上空に設置されている電線類を撤去し道路の地下に埋設するために、新たに占用許可を受けて地中に設けた、又は設ける電線類(地下電線その他地下に設ける線類)として占用料を徴収するものを除く。及びこれらと一体不可分な物件(変圧器等の地上機器をいう。以下同じ)。

(2) 昭和六二年四月一日以降、電線類が上空に設置されていない道路において、新たに占用許可を受けて地中に設けた、又は設ける電線類(地下電線その他地下に設ける線類)として占用料を徴収するものを除く。及びこれらと一体不可分な物件

2. 占用料の額

上記1(1)及び(2)に係る平成八年度以降の占用料については、政令で定める額の六分の一の額を徴収するものとする。

3. その他

「電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて」(昭和六三年三月三〇日付け建設省道政発第四三三号、平成四年三月三一日付け建設省道政発第三九号、平成五年三月三一日付け建設省道政発第二七号及び平成六年三月二五日付け建設省道政発第一一〇号)は廃止する。

建設省道政発第五〇号  
平成八年一月二六日

各地方建設局長道路部長等 あて

建設省 道路局 政課長

電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて

標記については、平成八年一月二六日付け建設省道政発第四

号をもって道路局長から通達(以下「通達」という。)されたところであるが、その運用については下記のとおり取り扱うこととされた。

記

1. 通達中、記1(2)に規定する対象物件は、各ブロックに設置されている電線類地中化協議会において策定された基本構想に基づき、都市の再開発等にあわせて総合的な都市造りの一環として先行的に地中化を行う地域において地中化する場合に設置する物件をいうものであること。

2. その他

「電線類の地中化に伴う占用料の額の取扱いについて」(平成四年三月三一日付け建設省道政発第三九号の二、平成五年三月三一日付け建設省道政発第二八号及び平成六年三月二五日付け建設省道政発第一二二号)は廃止する。

事務 連絡  
平成八年一月二六日

各地方建設局路政課長等 あて

建設省道路局路政課 道路利用調整室課長補佐

占用料徴収事務の取扱い上の留意事項について

道路法施行令の一部を改正する政令(平成七年政令第三六三号)の施行に当たり、電柱の区分等の実態の把握については、下記の事項に留意することとされた。

記

なお、貴管下関係機関に対しても、この旨周知徹底方願いたします。  
道路管理者が占用料の額を算定するために電柱若しくは電柱の区分又は共架電線その他上空に設ける線類の延長の実態を把握しようとする場合は、自らの負担においてこれを行うものとし、事業者の事務負担及び費用負担を増やさないこと。

# 21世紀の国土のグラウンドデザイン

## —新しい全国総合開発計画の基本的考え方—の概要

国土庁計画・調整局計画課

はじめに

昭和六二年に策定された現行の第四次全国総合開発計画（四全総）は、西暦二〇〇〇年を目標年次としているが、策定後国土をめぐる諸情勢は大きく変化している。平成四年から二年間をかけて行われた四全総の総合的点検を踏まえて、平成六年一月の国土審議会で、「これまでの全総計画の単なる継続ではない新しい理念に基づいた国土計画（概ね西暦二〇一〇年を目標）の策定が必要」との提言がなされ、平成七年一月より同計画部会において時代の変革に対応した新しい全国総合開発計画策定のための調査審議が行われている。

今般、計画部会報告としてまとめられた「21世紀の国土のグラウンドデザイン」（以下「グラウンドデ

ザイン」と呼ぶ）は、新しい全国総合開発計画を広く国民の意見を踏まえたものとするため、具体的施策等の検討に入る前に計画策定の基本方針を公表したものである。今後は、各方面の意見を聞きながら、平成八年秋の「計画の中間案」の公表、平成九年春の閣議決定を目的に策定作業を進めることとしている。

### 一 新しい全国総合開発計画の意義と役割

本章では、我が国が、戦後五〇年の経済発展の結果として、明治以来の実質上の社会目標であった「欧米へのキャッチアップ」を終え、価値観が量的豊かさを求める経済発展優先から「心の豊かさ」、「自然とのふれあい」等へと変化するなかで、今、なぜ新しい全国総合開発計画をつくるのか、

また、目指すべき方向はいかにあるべきかを述べている。

阪神・淡路大震災の経験や時代の大転換（地球時代、人口減少・高齢化時代、高度情報化時代）に直面して、国民が国土や生活の将来に懸念を抱き、将来の方向付けが見えない状況のなかで、国土づくりの新しいビジョンを提示することは有意義であり、二一世紀にふさわしい指針とするために、新しい全国総合開発計画は以下のような「国土総合開発」における理念の変化を踏まえたうえで策定する必要がある。

①単なる経済的発展のための「開発」から、自然との共存、国土の質的向上を重視

②「開発」の主体が国主導から、地域の選択と責任による地域づくり

③国内的視点のみでなく、地球的視点の重視

④国や地域という視点のみでなく、個人の生活を重視した価値観に応じた暮らしの選択可能性の拡大

また、これまでの四次にわたる全総計画は、地域間格差の是正について一定の成果を挙げ、懸案の東京一極集中問題についても人口の社会移動の面では転出超過に転ずるなど新たな局面を迎えているが、ストックとしての集中の程度は依然として高い一方、地方圏では中枢・中核都市から離れた地域を中心に地域の活性化が大きな課題となっている。したがって、これまでの全総計画の共通のテーマであった「国土の均衡ある発展」は、引き続き継承すべきものであるが、「均衡」の追求が地域の画一化につながらないように、地域の個性、独自性を伸ばし、多様性のある国土を形成していく方向での施策展開が必要である。「グラウンドデザイン」では、そのためには地域の自立を図ることが重要との観点に立って、施策展開の方向を説いている。

## 二 新しい全国総合開発計画の目指す国土づくりの基本目標と望ましい国土構造の姿

本章では、国民の価値観の変化や新しい時代の流れを踏まえたこれからの国土政策の理念を整理

し、かかる理念と第一章で述べた「国土総合開発」理念の変化を踏まえて国土づくりの基本目標を設定している。さらに、国土構造の面から基本目標を支えるものとして、国土政策が目指すべき国土構造の望ましい姿を提示している。

### 1 国土づくりの基本目標

これからの国土政策の理念として以下の視点が重要である。

①人や企業の活動が国境を超えた形で広がるなかで、我が国を個人や企業にとってより魅力あるものとする

②人口減少・高齢化時代のなかで、国や地域をより生き生きとしたものにするため、性、年齢を問わず国民一人一人を大切な知的資源として捉えること

③国土に展開する自然は現代世代が将来世代と共有する財産であるとの認識に立ち、生物多様性と健全な自然の物質循環に基礎を置いた人と自然の共存を目指すこと

④世界の中の日本という視点に立って、地球環境問題の解決や基礎研究、学術・文化等の面で人類史的貢献を目指すとともに、世界における我が国の文化的アイデンティティーを創出していくこと

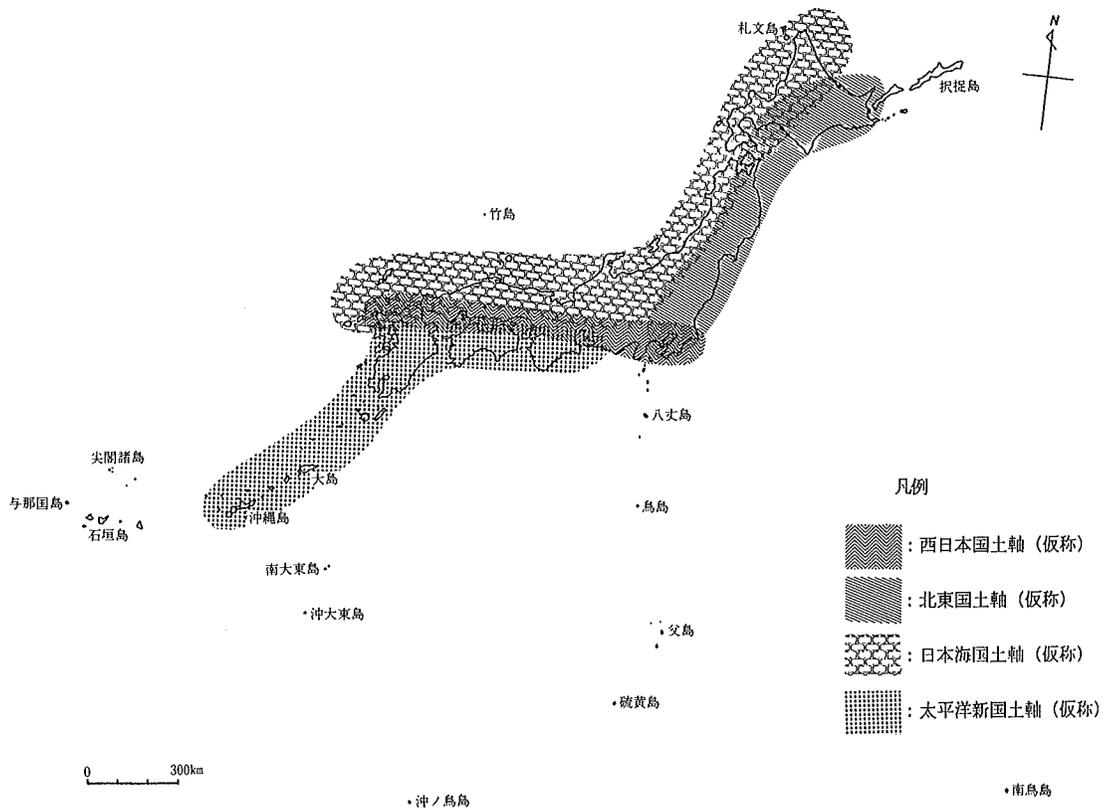
これからの五〇年を展望した国土づくりの基本

目標として、二一世紀の世界における国土開発のモデルとなりうる「生活の豊かさ」と自然環境の豊かさを両立する世界に開かれた活力ある国土の構築」を掲げる。

### 2 望ましい国土構造

現在の国土構造は経済面を中心とする欧米へのキャッチアップという二〇世紀の歴史的發展段階を色濃く反映したものであり、これからの人々の価値観やライフスタイルの変化及び時代の大きな転換を踏まえて、二一世紀の文明的状況にふさわしい国土づくりを進めていくためには、太平洋ベルト地帯（第一国土軸）の形成から東京一極集中へとつながってきたこれまでの国土構造の流れを明確に転換する必要がある。

二〇世紀型都市、産業文明の波に洗われることの少なかった第一国土軸から離れた北東地域、西地域、日本海沿岸地域において、「新しい国土軸」を形成し、過去の長い歴史・文化の流れと海域を含む多様な自然環境を生かした新しい日本文化と生活様式の創造を目指す。「新しい国土軸」は、「気候、風土等の自然的、地理的条件及び文化的条件等において共通性を有する地域の連なりであって、交通、情報通信インフラのもとで、人、物、情報の密度の高い交流が行われ、人々の価値観にに応じた就業と生活を可能にする国土の広い範囲に



新しい国土構造のイメージ図

わたるもの」と定義される。

新しい国土軸の発展とともに、第一国土軸についても過密に伴う諸問題が解決され、より魅力的な居住地域として再生される。そして、複数の国土軸がその特徴を生かしながら相互に補完・連携することにより、日本列島は国土の均衡ある発展が達成され、人々の価値観に感じて、性、年齢を問わずとらえ得た就業と生活を可能にする多様性に富んだ国土空間として捉えられることになる。

「グランドデザイン」では計画部会の提案として、「ほくとう新国土軸」、「太平洋新国土軸」、「日本海国土軸」といった各地から提唱されている構想と国土構造についての歴史的考察も踏まえた上で、四つの国土軸からなる新しい国土構造が示されている(図)。これは、交通軸という性格の強い現在の国土軸論議に対して、第一国土軸から離れた地域に近代化の過程で失われた繁栄を取り戻し、東京一極集中の流れを抜本的に変えることのできる国土管理上の地域区分はどうあるべきかという視点から国土軸を捉らえたものである。そのため、新しい国土軸の定義では「気候、風土等の自然的、地理的条件及び文化的条件等の共通性」を第一に挙げている。これを素材として国民的議論が深まり、新しい全総計画の基本となる国土構造の姿が固まることを期待したい。

### 三 新しい全国総合開発計画における主要計画課題

本章では、国土づくりの基本目標と望ましい国土構造の実現に向けて新しい全国総合開発計画で取り組むべき五つの主要な計画課題を挙げている。

#### (1) 生活の豊かさの基礎としての国土の安全と暮らしの安心の確保

環境問題等を契機に「克服すべき自然」ではない人と自然との新たな関係が模索されつつある。自然災害についても単に克服すべき対象としてだけではなく、人と自然の関わり合いの基本に立ち戻って考える必要がある。そのような認識を踏まえて、①分散型国土の形成とバックアップシステムの整備、②交通等のリダンダンシーの確保、③国土資源の適切な管理と地域特性を踏まえた国土利用、④都市のオープンスペースの確保、⑤防災情報の提供等を図る必要がある。

また、我が国の高齢者数は今後急速に増加し、六五歳以上人口は今後二〇〇〇年程の間に現在の約一、八〇〇万人から三、〇〇〇万人を超える水準に達するものとみられるが、高齢化の進行状況は地域によって異なることから、地域の実情に即した対応が必要となる。

#### (2) 価値観に応じた暮らしの選択可能性の拡大 価値観の多様化に対して、価値観に応じた暮らし

し選択可能性を拡大させるよう、自然環境、風土、文化等の地域の個性、多様性を生かしつつ、誇りの持てる美しい地域づくりを進めていくことが求められている。そのための基礎として、広域的な地域間の連携等により地域の自立を促進することが重要である。

#### (3) 人と自然の望ましい関わり方の再編成

将来世代との共有財産であり、人類共通の生存基盤としての地球環境の一部でもある国土の自然の減少と劣化に対して、良好な自然を保全するとともに、既開発地の再自然化を含めて自然を積極的に回復・創出すること、環境への負荷を低減し、国土を持続可能な形で利用していくことが必要である。

#### (4) 経済構造の変革と地域経済基盤の強化

国境を超えた地域間競争に伴う産業の空洞化と地域の雇用喪失の懸念に対して、高コスト構造の是正等による総合的な立地競争力の強化や研究開発力の強化による新たな産業フロンティアの開拓等を図る必要がある。

#### (5) アジアと相互依存関係の深化と世界への積極的貢献

アジアの急速な経済発展は我が国産業にとって大きな市場機会の拡大をもたらすものであり、内需拡大、規制緩和、国際分業等を通じて拡大均衡による相互依存関係の深化を図っていく必要がある。

る。また、アジア全域において環境問題が深刻化することも懸念されるため、我が国の技術や経験を生かしながら、アジア地域の持続可能な発展に向けた積極的な貢献が求められる。

### 四 計画課題の達成と望ましい国土構造の構築に向けた戦略的政策課題

本章では、上述の様々な計画課題を達成し、望ましい国土構造の構築を目指していくためには、地域の自立の促進が基本的に重要であるとの認識に立って、「地域の連携・自立による多様性に富んだ分散型国土の形成」を戦略的政策課題として掲げている。

#### (1) 地域連携の促進と新しい広域交流圏の形成による地域自立の基礎づくり

「地域連携軸構想」、「交流圏構想」などにより地域連携を促進するとともに広域国際交流圏の整備などにより地域の自立の基礎づくりを行う。ここで「地域の自立」とは、①居住地域にかかわらず、生活に必要な様々なサービスが一定の条件内で享受でき、②国内外の地域間競争のなかで、地域の自助努力による発展が可能となるインフラが一定の範囲内で整備されている状態を指している。今後想定される厳しい経済社会状況のなかで質の高い自立的な地域社会を形成していくためには、従来の行政単位の枠を超えた広域的な地域連携が

必要である。地域連携により、産業、福祉、教育・文化、自然環境、国土資源管理等の様々な分野で、新たな地域発展の機会の創出、提供されるサービスの高度化と効率的な基盤整備、地域に共通する課題の解決、災害発生時の迅速な支援等が可能になるものと考えられる。

また、国際的な視野に立って地域の自立性を高めるためには、地域のいかにかわらず世界的な水準の国際交流機能等に一定の条件内でアクセスできる状況を創出することが重要である。そのため、地方中枢都市圏等を中心とした「広域国際交流圏」を国と地域が協力して形成する。

(2) 地域特有の課題に対応した戦略的な地域の整備  
新しい国土軸を形成すべき地域においては、大規模な集積の形成という方向ではなく、多様で豊かな自然環境に恵まれた多自然居住地域が多いという地域特性を生かしながら、前述の地域連携による広域的な地域の総体としての集積の形成を目指すべきである。このような地域連携による新しい国土軸の形成を促進するため、「地域連携軸構想」のなかでも新しい国土軸の一部を構成するもの及び国土軸相互を結びつけ国土軸の機能を高めるものについては、国としても政策的支援を行うことが必要となる。

小都市、農山漁村、中山間地域等については、多自然居住地域と新たに位置づけ、大都市とは異

なる地域の特性を生かして、新たなライフスタイルの実現を可能とする国土のフロンティア等として整備する。

既存の国土軸上に位置する東京などの大都市においては、都市環境の修復・改善等により豊かで安心できる生活空間へとリノベーションを図るとともに、質の高い国際交流機能の整備等により都市集積の高質化を図る。

太平洋ベルト地帯を始めとする各地の産業集積については、規制緩和やインフラ整備等により二一世紀にふさわしいものへと転換する。

## 五 社会資本整備の課題と国土づくりの制度的枠組みの再構築

本章では、国土づくりを進めるうえでの重要な手段である社会資本整備の課題を整理するとともに、経済社会状況の変化に対応した制度的枠組みの再構築の必要性を述べている。

これからの国土づくりにおいては、地域自立の促進が重要な課題であり、社会資本整備においては、その条件整備を図るための地域間の機会均等の確保という視点で、一定水準以上のサービスへのアクセス条件を整備することが重要である。

また、投資余力の減少が予想されるなかで、効率的整備、料金等ソフト面の工夫、整備主体、費用負担、整備財源などの再検討も必要であり、そ

のような様々な努力を通じて、現在長期的な目標に沿って整備が進められている下水道、都市公園、高規格幹線道路網、高速鉄道網等の社会資本は、二一世紀初頭以降の投資余力の大幅な減少が見込まれるまでの間に、基礎的な社会資本サービスを享受することが可能となるよう概成を目指す。

そのうえで、①地球時代に対応した国際交流基盤の整備、②高度情報通信社会へ向けてのインフラ整備、③リニア鉄道、テクノスーパーライナー、廃棄物の再資源化等の国土の新しい可能性を創出する新技術への取り組みなど、新たな要請に重点的に対応する。

国土づくりの制度的枠組みについては、国土総合開発関連諸制度、国土利用関連諸制度、環境と経済社会活動の統合に向けた新しい枠組み等のあり方について検討を深め、新しい国土づくりに向けた再構築の指針を打ち出す。

### おわりに

「ブランドデザイン」に対する御意見を受付けています。氏名、年齢、性別、職業明記のうえ平成八年三月末日までに送付下さい。

〒100 東京都千代田区霞が関一―二―二

国土庁計画・調整局内国土審議会計画部会事務局

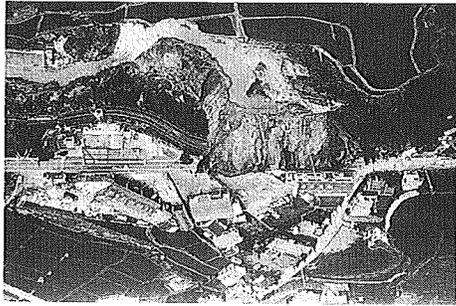
FAX 〇三―三五〇四―二七二五

電子メール SHB01107 (Nifty-Serve)

VZ101551 @niftyserve.or.jp

# 「鹿児島県道路情報総合

## システム」について



鹿児島市小山田町 国道3号の道路決壊

### 鹿児島県土木部道路維持課

#### 一 はじめに

鹿児島県は、今から二年半ほど前の平成五年夏、梅雨期から台風一三号が襲来した九月初旬にかけての時期、一〇〇年に一度といわれる度重なる集中豪雨にみまわれた。この間の雨で、県内の主要な道路網も道路崩壊や法面崩壊などの災害に見舞われ、至るところで交通が遮断される事態に陥った。

道路管理機関の県道路維持課などでは、これらの道路障害による県全体の通行規制情報の収集活動に当たったが、規制箇所膨大さに情報が錯綜し、十分な対応ができたとはいえない状況にあった。

そこで、この大災害を教訓に、今後の災害に備えるべく、通行規制情報の収集・管理の流れを統合した「道路情報総合システム」を開発することになった。以下、このシステムの開発までの経緯を述べてみたい。

#### 二 平成五年災害

災害の始まりは、六月中旬から約一ヶ月以上にわたって九州全域に停滞した梅雨前線による大雨であった。そして、梅雨明けがないまま、七月末～八月始めの集中豪雨、台風七号、九月初めの戦後最大級の台風一三号と、

度重なる災害が鹿児島を襲った。降水量は、六月から八月までの三ヶ月間で、鹿児島地方の年間平均降水量を上回る二、四五九mm、九月まで含めると二、九九一mmを記録する観測史上最大のものであった。そして、こうした断続する集中豪雨は県土の半分以上を覆うシラス等の特殊土壌の保水力の許容範囲を越え、県下の至るところで、河川の氾濫や土砂崩れ等による甚大な被害をもたらした。

県下の道路交通網も、崩土や落石、決壊、陥没、冠水等により同時多発的に広範囲にわたり寸断され、この期間の国・県道の通行規制は延べ一五〇路線、七〇〇箇所以上に及んだ。そして、八・六災害とよばれる八月六日の集中豪雨以降は慢性的に一〇〇箇所前後の通行規制が行われる状況が二ヶ月以上にわたって続いた。特に、県の中心都市たる鹿児島市周辺を局地的に襲った八・六災害の時期などは、市周辺の交通の大動脈である国道三号、一〇号、九州縦貫自動車道（高速自動車国道）やその代替となりうる県道までもが一遍に封鎖され、鹿児島市はまさに陸の孤島の様を呈していた。

こうした状況の中、マスメディアを通じて被災状況の大きさを知った県民や道路利用者からは、県道路維持課などの各道路管理機関

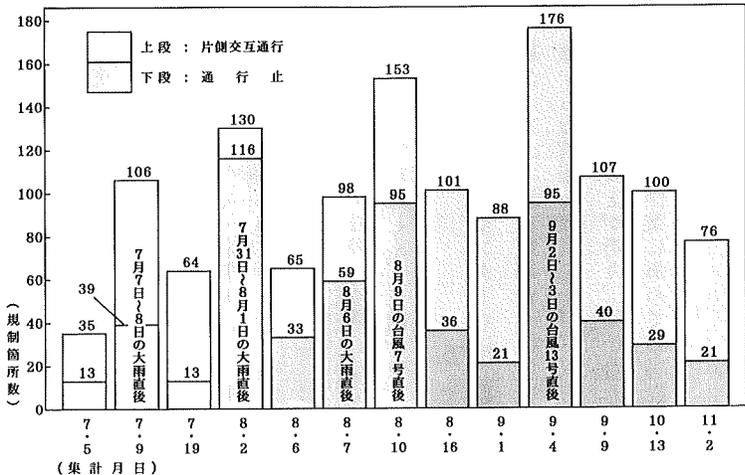
や日本道路交通情報センター（以下「情報センター」という。）への道路状況や代替ルート  
の問い合わせ電話が殺到した。特に、情報センターにおいては、八月一日～九月三日の間の問い合わせ件数は約九八、八〇〇件にのぼり、通常五回線に対応しているところを一回線に増やして対応した。九八、八〇〇件

というのは、平年の約三年分の件数に相当するといふ。いかに災害の規模が大きかったか、そしていかに道路が住民生活や経済活動の基盤になっており、その情報伝達が重要かを感じ知らされる。  
一方、道路維持課においても、案内専用の直通電話を三回線増設し、四回線の番号を広

平成5年の集中豪雨による通行規制箇所数の内訳

道路種別 規制路線数	箇所数 (計)	降雨時期別内訳						規制理由別内訳					
		I	II	III	IV	V	その他	崩土	決壊	冠水	倒木	事前	その他
国道	188	54	51	15	26	37	5	85	27	29	6	35	6
16/18	142	29	41	15	22	30	5	56	15	28	4	33	6
主要地方道	241	61	56	28	29	59	8	148	39	15	9	27	3
45/58	198	37	42	28	29	54	8	117	29	15	8	26	3
一般県道	299	71	84	30	29	75	10	179	58	16	20	16	10
93/171	261	48	76	30	28	69	10	150	52	15	18	16	10
計	728	186	191	73	84	171	23	412	124	60	35	78	19
154/247	601	114	159	73	79	153	23	323	96	58	30	75	19

- (注) 1. 規制路線数は、「規制のかかった路線数/県全体の路線のうち延長1km以上の路線数」である。  
2. 内訳の下段は、規制開始当初通行止であった箇所数である。したがって、(上段の数値) - (下段の数値)は規制開始当初から片側交互通行や車線減少による対面通行等であった箇所である。  
3. 「国道」には高速自動車国道も含む。  
4. 降雨時期別内訳のI~Vは次のとおりとする。 I: 7月8日以前(梅雨期)の雨 II: 7月31日~8月1日の大雨 III: 8月6日の大雨 IV: 8月9日の台風7号 V: 9月2日~3日の台風13号  
5. 「崩土」には道路法面の崩壊の外、落石等を含み、「決壊」には道路の決壊の外、路面陥没等を含む。



(注) 規制箇所数は、各集計月日において規制を実施していた箇所数である。

平成5年の集中豪雨による通行規制箇所数の推移

報して問い合わせに対応した。当課や情報センターへの問い合わせの主な内容は、鹿児島市から空港(溝辺町)方面、大隅半島方面、宮崎県方面、熊本県方面への経路のほか、大隅(空港間の経済や鹿児島市内の道路)に関する、規制状況、迂回ルート、迂回路の渋滞状況と所要時間、災害復旧(規制解除)の見込み、公共交通機関の運行状況等であった。このようなニーズに対応すべく、各機関とも最大限の努力を払ったわけであるが、大災害に直面して多くの問題点も露見してきた。

### 三 通行規制情報の収集・提供体制と問題点

県道路維持課は、平常時、災害時とも出先土木事務所等から県管理道路の通行規制情報の連絡を受け、随時、県警察本部内の情報センターに連絡する体制になっている。ただし、平常時には、県警内の情報センターのほか、道路維持課内の情報センター駐在員が問い合わせ電話に対応するのが主であるのに対し、災害時には、規制状況の推移を数時間おきに一覧表にまとめ、規制箇所を地図上に落とし、迂回路の選定等を行い、道路維持課の職員数人(全員で問い合わせ電話に対応する体制)になっている。また、関係機関に一覧表を

ファックス等で流したり、県政記者クラブを通じて報道機関への定時的な提供（一日三〜四回）を行うなど、情報センター以外の情報提供媒体に対する伝達も行う。（現在報道機関に対しては、要望があった場合を除き情報センターからの提供に統一されている。）

しかしながら、従来の規模の災害であればこの体制で十分対応できたところ、平成五年の災害時には問い合わせ等のニーズに十分対応できなかった。原因と問題点を分析してみると次のようなことが挙げられる。

#### 1 情報の遅れ

出先土木事務所等で実施する通行規制ダイヤを当課でとりまとめるに当たって、情報量（規制箇所数）が膨大になったとき、電話やファックスによる情報収集過程、規制一覧表や地図への編集過程で時間を要し、即時の状況把握が困難となった。

情報収集過程では、電話の利用量が極端に増加したため話中であつたり、交換機の飽和などにより回線の不通が生じたことも遅れる要因となった。また、規制箇所の地図への転記が手作業であつたため、必要部数（課内での電話応対用に三部〜五部）作成するのに時間がかかり、迂回ルートの策定にも遅れを生

じることとなった。

一方、建設省工事事務所、日本道路公団、県道路公社等との道路管理機関相互の連絡が不十分であつたことから、県管理外の道路の状況把握において多少の遅れが生じたことも否めない。

#### 2 情報の不備・不統一

出先土木事務所等から道路維持課への情報連絡活動については、異常気象時の連絡書式や方法が定められており、平年でも梅雨や台風の際に活用していたが、十分な徹底が図られていなかったり各管轄内の複数の災害現場の対応に追われるなどして、内容の不備や連絡漏れ等が生じた。

また、既存の道路工事等による通行規制の一元管理が難しく、案内に際して戸惑う要因となった。

さらに、情報センターでは、道路維持課を媒介した土木事務所等からの情報のほか、警察からの情報も収集するが、双方の情報に矛盾が生じることがあり、問い合わせを受けた当課でも確認作業にあわてる場面が何度かあつた。

#### 3 地図情報の不足

出先土木事務所等から収集し道路維持課でとりまとめた情報は、各土木事務所等へも一覽表や鹿児島市〜空港間などの主要地間の迂回ルートを記載した文書の形でフィードバックするようにしていたが、具体的な地図情報がないため、各土木事務所等に対しその管内を越えた個別具体的な問い合わせがあつた場合、的確な案内ができないことが多かった。

道路維持課においては1で述べたように課内での電話応対用の地図を作成していたが、他の機関等に提供するための地図作成の余裕がなかったばかりか、百箇所前後に上る規制箇所の具体的な地図情報をファックスで送信するのは極めて困難であつたといえる。

また、マスメディアに対しても、情報センターからの国道等の規制箇所と主要地間の迂回ルート案内の地図はあつたものの、県道等の個別の規制箇所を地図情報にしたものを提供できず、報道機関においては、画面や紙面での報道に供する際に、再度地図上での位置を特定する作業が必要になつたと思われる。

#### 四 システム構築への動き

鹿児島県においては、集中豪雨やそれに伴う災害自体は珍しいことではない。九州南部

に位置する鹿児島は台風の常襲地帯であり、さらに、先に述べたように県土の半分以上を水を含むともろいシラス等の火山灰質の土壌が覆っているため、土砂崩れや土石流などの災害が発生しやすい条件下にある。このことは、いつまた、平成五年のような災害が発生しても不思議でないことを意味している。近年の地球規模での異常気象を考えればなおさらのことである。

そこで、災害の起こりにくい道路や迂回路になりうる道路の建設などハード面とともに、ソフト面として、災害時の適時的確な情報提供を可能にするために、連絡体制の抜本的な見直し画策されることとなった。

県では前述の問題点を踏まえ、県土木部道路維持課と県警察本部交通部交通規制課（情報センターを含む）が中心となって、「鹿児島県道路情報総合システム協議会」を開催し、道路情報に関する連絡体制等についての意見交換と対応策の検討を行った。

協議会では、平成五年のような混乱を防ぐためには、道路情報の流れをどのようにコントロールすべきか、また、それを統合した「道路情報総合システム」の構築が可能であるかを議題の骨子として、道路情報に関する県の基本構想を検討していった。その結果、

県道以上の道路に関する通行規制情報をパソコン等の利用によりデータベース化し、関係機関をネットワークで結んで一元情報として管理するシステムを構築することとなった。

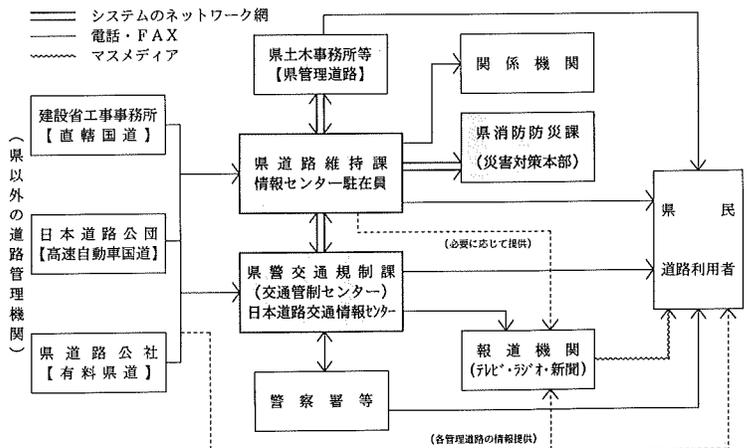
### 五 道路情報総合システム

かくして、協議会での検討を受けて、民間のシステム開発会社への委託により、平成五年度～八年度の三年半にわたるシステム開発が始まった。

そして、システムの構想が開発段階で次のような要件を満たすことが課題とされた。

- ① 基本ネットワークとして、出先土木事務所等道路維持課と県警察本部交通規制課の間を回線で結び、基本的に、各土木事務所等で管内の規制内容を入力することとする。（各事務所での直接入力になるため、情報伝達の過程での時間ロスがなくなるとともに、道路維持課で行っていた入力作業が分散化されるため、入力時間の短縮になる。また、情報の遺漏・錯誤の回避にもつながる。）

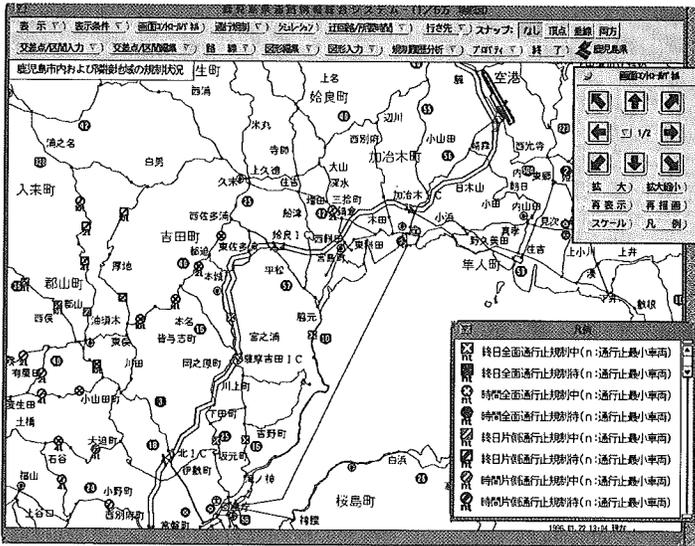
- ② 道路維持課や県警のほか、土木事務所等においても県全体の通行規制状況が把握できるように、随時オンラインで情報の授受を行う。（各事務所でも、地図情報を参照



システム構築後の道路情報収集・提供体系

しながらの全県的な案内が可能となる。）

- ③ 地図画面上で迂回ルートの検索（シミュレーション）・選定等が迅速にできるとともに、主要経路の迂回ルートの策定に当たっては、道路維持課と県警相互の確認作業がシステム画面上でできるようにする。
- ④ 県警における渋滞情報や所要時間情報な



開発中のシステム画面イメージ

細な協議を繰り返して取り組んでいった。

おおよそ以上のようなものが、要するに、平成五年災害時の問題点を解消するために、ネットワーク化とデータベース化の利点を最大限に活用することを課題とした。これらのほか、開発に当たっては実際の運用を想定し、規制内容等の分類・分析方法や規制内容の変更の取り扱い、画面の表示形式や一覧表等の書式、入力作業の利便性などについて、詳細な協議を繰り返して取り組んで

いかと考える。

昨年、阪神・淡路大震災のような大災害で痛感した道路情報の重要性を記憶に留め、道路情報の管理も道路管理者の責務であることを認識していくことが、最も大切なことではないかと考える。

- ⑥ 最新の規制内容だけでなく、規制内容の推移も管理し、規制の終了した箇所について、道路管理者側でつかめない情報を付加し、道路維持課等においても参照できるようにする。
- ⑤ 平常時の工事規制や事故規制等と災害時の道路障害による規制で、情報収集・提供の流れを区別せず一本化し、同一のシステム上で運用する。

- ⑦ 規制一覧表の自動作成や、規制箇所数等の分析(統計処理)の機能を持たせる。
- ⑧ 地図情報は、五万分の一の地形図とデジタル情報の道路地図を基本とし、画面上での任意の拡大・縮小・移動を可能とする。
- ⑨ 道路の線形変更や昇格に対応するため、路線の線形やその属性情報の入力・変更機能を持たせる。

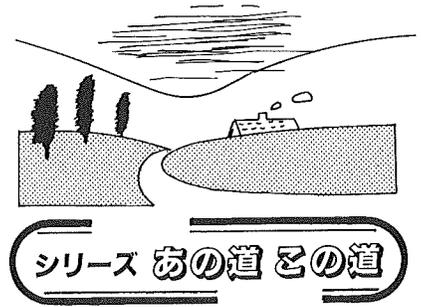
⑩ 規制一覧表及び地図情報をプリントアウト可能とする。(地図はファックスでの送信を考え白黒での識別可能なものとする。)

以上のようにして始まった「鹿児島県道路情報総合システム」の開発は、現在最終的な段階に入っており、今年一〇月の県庁舎の移転に合わせてネットワークの構築を行い、平成九年度から正式稼働を開始する。今後は、システムをより良いものにするための最終的な検討を積み重ねていく必要があると考える。また、システムを活用していくに当たって、運用方法の徹底も必要であろう。

## 六 おわりに

しかし、このシステムをもって慢心してはならない。今回の「道路情報総合システム」は、主に、道路情報提供の中心となる行政機関内部の情報を統合し、迅速・的確な情報管理をしようとするものである。いくら正確な情報でも、必要とする人々の目や耳に届かなければ意味がないのであって、これからは、災害時の多角的な情報提供方法を模索していくという課題が残されているように思われる。

# 鈴鹿山脈の峠越え



三重県土木部道路維持課長 堀田 晃

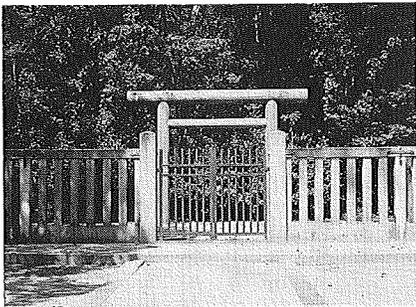
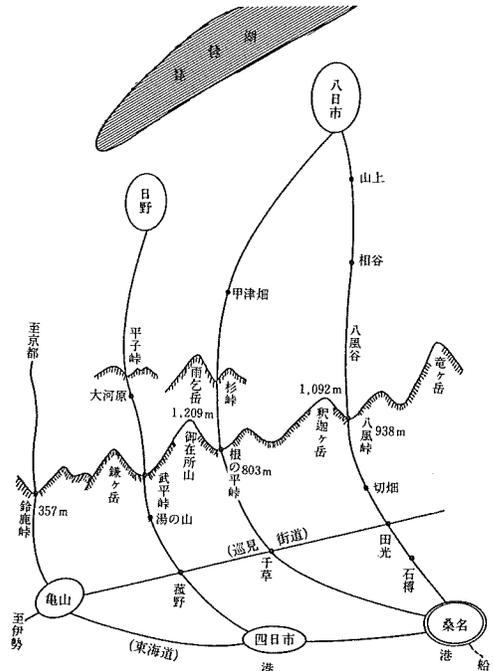


写真1 能褒野神社

その昔、日本武尊が東征の帰途、病を得て疲れ果てた足が三重に曲がってしまった地を三重と名付けたという。武尊は遂に能褒野（亀山市）に倒れ、その魂は大いなる白鳥となって飛び去った。わが郷土「三重県」の名前の由来はここにある。

このとき、武尊は伊服岐能山（滋賀県伊吹山）を平定し、病の身を大和へ向かう途中、美濃の国多芸野（岐阜県養老郡）で高熱が出、足の傷が悪化。けれど尾津（桑名）、三重村（四日市北西部の采女）、杖衝坂をとり、石薬師、加佐登を経て能褒野に



鈴鹿山脈の峠

倒れた。（古事記では杖衝坂、尾津、三重村となっているが、古事記の順路が違っていているようである。―古事記全注釈第六巻中巻篇下―倉野憲司著―）  
 周囲一、一〇〇kmを海に囲まれている本県であるが、六府県と隣接し、伊勢神宮を擁することから、古代より人々の往来の多かったところである。なかでも盛んであった鈴鹿山脈の峠越えについて紹介したい。

鈴鹿山脈は、伊勢側は急峻で、溪流が多く、近江側は山深く、谷は険しくて人々の交流を難しくしていた。しかし、近江の商人たちは、伊勢近江の交易をこの峠越えに求めて、古くからの山道が利用されていた。この山中に伊勢と近江を結ぶ峠として主なものだけでも北から、五僧峠、鞍掛峠、治田峠、石樽峠、八風峠、根の平峠、安楽峠、鈴鹿峠などがある。

なかでもとりわけ往来が多

かったのは、標高三五七mと他の峠よりはるかに低い鈴鹿峠であった。しかし、室町時代に入る頃には、この峠を利用する人が激減した。その理由の第一は、往來の多いの目をつけた山賊が、頻繁に出没したことであり、第二は度重なる合戦によって街道が荒廃し、また領主が街道を封鎖したこと、第三に数多くの関所が設けられたことである。

もともと関所は、その地域の領主である豪族が、国境を監視して不法な侵入者を防ぎ、自国の安泰を図るために設置したものであったが、次第に通行税を徴収するためのものに性格を変えてきていた。これが利用する商人にとって重荷になり、道は険しくても関所も少なく、むだな費用のかからない峠道を盛んに利用するようになった。これが八風峠（九三八m）と根の平峠（八〇三m）である（図）。

八風峠を越える八風街道は、桑名から八日市を結ぶ街道であ

り、三重県側から山頂までは九里（三六km）の山道である。

一方、根の平峠を越える千種街道は三重県側の千種から根の平峠を越え、一端、愛知川の源流において更に杉峠を上り、近江の国神埼郡に出て八日市に入る街道であり、千種から七里（二八km）の山道である。

#### 街道と貿易

#### 中世

#### 信長の峠越え

戦国の武将も、八風越え、千種越えの間道を利用しているが、なかでも信長は二つの峠を隠密に通行している。

『信長公記』にも、「上総介殿、守山まで御下り、翌日雨降り候と雖も払暁に御立ち候て、あひ谷より、はつふ（八風）峠越え、清洲まで二七里、その日の寅の刻には清洲へ御参着なり。」とある。

永禄二年（一五五九）二月二日、信長が上洛して將軍足利義

輝に謁見、その帰途、信長暗殺団のあることを察知、相谷の小辰藤二郎の手引でひそかに八風峠を越えて雨の降る中、疾風のごとく尾張の清洲城まで駆け抜けたときの模様である。

千種越えは、元亀元年（一五七〇）五月十九日、京都から岐阜城へ帰陣の途中、日野から甲津畑へ入り速水勘解由らの案内で通っている。藤谷川の隠れ岩の辺りで杉谷善住坊に鉄砲でねらい打ちされたのはこのときの話である。

#### 八風街道（八風峠）

中世以前からも八風街道は使われていた。ここを舞台として活躍したのが近江商人たちである。近江商人は、日野、八日市を発祥の地とするが、当時の近江は政治の中心地京都に隣接し、しかも朝鮮や中国の多数の渡来人の定住により、農業が発達し、高い文化が育まれていた。近江商人は有力な社寺等の権勢を背景にして、鎌倉時代から各地に

力を伸ばしていた。世に伊勢商人・松阪商人と呼ばれる人々も元をただせば近江商人であるともいわれる。近江の国は古くは淡海と呼ばれ、琵琶湖という日本一の大きな海をもちながら、淡水湖であるため、生活必需品の塩をはじめとして、その他の海産物は若狭や伊勢の海辺から商人の手によって運ばれた。

この近江商人の活躍ぶりは滋賀県八日市市今堀町にある日吉神社に多数の古文書として残されている。

これによると、八風街道を通行する近江商人は、伊勢路の員弁郡へ、春と年の暮れの一年に二回、役銭として四貫文を納め、朝明郡は峠の下の杉谷へ同じく三三〇文を渡して通行している。どうも伊勢側において各地に関所を設けて役銭を取り立てていたようだ。交易の品は、あさの（麻布の原料）、紙（美濃紙）、土のもの（陶器）、木わた（綿・三河・駿河産）、わけ物（杉、檜

の薄板で作った曲物容器で木曾、美濃で作られていた)、あふら草、塩、のりの類、魚の類(海産物は伊勢海周辺漁村、魚は干物、塩加工したもの)、伊勢布(松阪津、白子で織られた木綿布)、

近江には若狭、越前の塩が運ばれていたが、伊勢の塩もさかんに使われており、四日市の塩浜(現在も町名として残っている)は神宮の塩浜御園に定められ、鎌倉から室町末期、製塩が行われていた。

このように、幅広い交易を営んでいたのは、この街道が近江国と伊勢国、十楽津(桑名市)を結ぶ最短コースだったからであらう。

十楽津は、揖斐・長良・木曾の三天河川及び鈴鹿山脈の北端に源を発する員弁川の河口に位置し、古くから交通の要地、物資の集散地として栄え、中世には、東海から関東にかけて最大の交易拠点となっていた。

永祿以前より、樂市・樂座の

政策がとられ、自由な商業活動が保障されていたのが繁栄に拍車をかけていた。

横川景三は応仁の乱を永源寺山内に難を避け、東遊集(一四六七〜七二)を著わしているが、八風峠を越えてきた尾張商人の物々しい様子を「運送人夫百余人、警護の武士十六、七〇人、駄馬数十頭」と伝えている。八風越えの道は、中世とりわけ室町時代後期から安土桃山時代にかけて全盛期を迎える。

#### 千種街道(根の平峠)

八風街道が伊勢の桑名と近江の八日市を結ぶ最短距離の道であるなら、その南の千種街道は伊勢の四日市と近江の日野を結ぶ交易路であった。八日市の今掘神社付近の保内商人が観音寺城の役所に届けた古文書を見ると、街道を通る沢山の荷駄に目をつけ、これを公然と取り押える者が現れ、荷主と問題が起り、これに仲裁に入る者も現れ、銭や酒で解決が図られたという

記録が多くあり、その当時の様子を窺うことができる。

根の平にも関宿と呼ぶ小さな関所があつて、木戸を設け、荷の取り押さえ役と体のいい断わり役がいたらしい。根の平は伊勢側から登り、根の平峠(千種峠)を越えた所にあつた。現在はスズタケの生い茂る山中であるが、所々石積みや屋敷跡が残っている。

峠の下、千種街道に面したところに千種城があり、在地領主として、城の下を通る交易商人に目を光らし、関料を取り立てていた。この在地領主の一人が千種三郎衛門尉で近江の佐々木六角義賢の家臣後藤但島守の弟で千種忠治の養子になった忠基である。

山越えの交易品の中には「土のもの」がある。瀬戸や常滑で焼かれたものが、伊勢湾を船で運ばれ、桑名や四日市から街道を上り、峠を越えたのであろう。

日野町の大谷の中世墓では昭和

四七年に発掘調査の際、多数の蔵骨器が発見され、この中に愛知県瀬戸や常滑の陶器が多く含まれていた。伊勢側の杉谷の中世墓の出土物と共通するものが見られる。また、昭和二九年に千種峠付近の山中から鎌倉期の古瀬戸の山茶碗が発見されている。

鎌倉時代から、安土桃山時代まで八風街道や千種越えは近江商人や伊勢商人の通行により、大きな賑わいがあったが、資料の上でも、元亀・天正の信長の時代以後、峠を越えた商人の消息や峠の宿場、関所のことはいづつりと消えている。これは、佐々木定頼、義賢が石寺新市を樂市としたことや、信長が安土に築城後、ここを樂市としたことなどによるものであろう。また、安土桃山時代から江戸時代の封建支配制度の完成によって、鈴鹿越えの東海道が整備されたことによるものであろう。

近世以後、峠越えの交易は絶

えてしまったが、仕事を通しての人々の往来は増加したようである。山仕事の他に石灰の発掘と移送、殊に菰野と政所（永源寺町）がともに茶の産地であるところから茶摘みの労働力も相互に交換されたようである。しかしながら、最盛期には数軒を数えた八風越えの片瀬の茶店は江戸時代の中頃にはなくなってしまった。

#### 近世

##### 大河原道（武平越え）（写真2）

湯の山から武平峠を越え、野

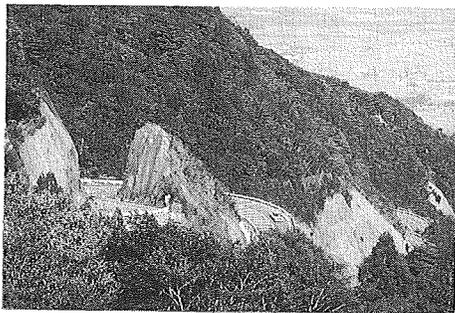


写真2 武平峠

洲川沿いに下り大河原へ出るこの道は、東海道の土山宿へも出る近道であり、日野、八日市にも通じていた。中世に盛んであった八風越え、千種越えは江戸期には錆びれ、この大河原道の利用が多くなった。老中田沼意次が東海道の鈴鹿越えをこのルートに変更しようとしながら、溪谷が深く特殊な架橋が必要となり沙汰やみとなったと伝えられている。

菰野城下の東町に店を構えていた「日野屋五兵衛」は、近江商人である。峠越えて近江の漆器、売葉、麻が、伊勢の木綿、干魚、塩が運ばれた。

近江の栗太郎郡内に菰野藩の分領地が一千石余あったので、これらの村から庄屋村役人の往来が頻繁にあった。天明四年（二七八四）の一月に湯の山の惣代長四郎ほか、菰野問屋と菰野村庄屋の連名で菰野藩へ「菰野湯の山より江州大河原越道開発願書」が提出されている。そ

れを要約すると、

湯の山より大河原越えは住古より商人の往来道であり、深山難所で牛馬の通行が一時途絶えていたが四〇年程前、大河原村と湯の山が相談し、道路の修繕を行った。しかし、難所が多く今も牛馬の通行ができない。そのため、背負い歩きで往来している。

牛馬の通行は大河原村においても望むところであり、馬継ぎのことも両村で相談申合せを決めている。このことが許されれば交易盛んになり、当湯の山の利益となること必定である。近年干鰯が高値になり「にしん」を江州より買い寄せているが、千種越え、切畑越えでは路用も多くなり、湯の山越えで買い取るなら余程の利益になると考える。この道筋を近日中に修理に取りかかりたいのでお願いしたい。

願書に冥加金千疋を添えて菰野藩に申請したが、菰野藩では

窮迫した財政の立て直しに着手したときであり、かなえられずに終わったようである。

三重・滋賀両県にまたがり、昭和四七年に開通した全長一・九kmの有料道路鈴鹿スカイライン（県道四日市土山線）は、この武平越えのルートをとっている。

昭和二六年頃より、三重県側の菰野町と滋賀県側の土山町（旧鮎河村）の間で武平峠を貫いて交流しようとして度々調査と視察が行われた。昭和三〇年代に入り、自動車交通の急速な発展に伴い、一般国道一号のバイパスの必要性和四日市工業地帯と滋賀県を結ぶ最短ルートとして、観光と産業の両面から見直され、昭和三十三年一月「四日市日野線道路建設期成同盟会」が発足した。

昭和四二年八月、三重・滋賀両県知事の湯の山会談で、武平峠付近の約一二kmを両県がそれ

それぞれ有料道路として建設する基本方針が合意され、三重県側は県企業庁が建設にあたることとなった。

この有料道路が横断する鈴鹿国定公園は、山と渓谷が織り成す自然美のほか、国指定の特別記念物の「カモシカ」及び県指定の天然記念物の「キリシマミドリシジミ（蝶類）」が多数生息しており、植物分布も豊富で学術的にも貴重な宝庫であった。そのため、道路建設にあたって、自然保護に対して十分な調査を行い、自然保護調査委員会を設



写真4 キリシマミドリシジミ

置した。有料道路完成までには、自然保護調査委員会の提言に従い、カモシカ、キリシマミドリシジミの生息環境に対する影響を減じるため、ルート変更、起点位置の変更等も行っている



写真3 カモシカ

(写真3・4)。

工事は基点となる鳥井戸谷から湯の山街道の裏側を通り、武平峠（標高八一―m）までの未開通部分（延長五・九km）であり、御在所山南側山腹に平均勾配八％で施行する困難なものであった。なかでも湯の山温泉街の近くを通る箇所は、温泉街までの距離が近い所では五〇m程度しかなかったため、掘削の発破作業の一回の火葉量を制限し、防護網を張るなど細心の注意が払われてた。

ヘアピンカーブの連続する箇所は難工事であり、土工事に先立ち法尻に伐採木を利用した落石防護柵を設置し重機搬入道路の掘削に着手した。この防護柵は〇・五m程度の落石には効果があったが、一m前後になると防護柵を突き破って下方の樹木を押し倒し、防護柵の修復と落石のイタチごっこが続いた。

計画路線では基点の鳥井戸谷地点で林道と接続する以外に道

路はなく、この林道を使用して工事用諸機械、資材を運搬し、肩押工事で進めると、途中に橋梁などの構造物を数箇所施行しなければならず工事の長期化をまねくこととなるため、工事用道路を新設した。

この地域の道路は、温泉街のなかに幅員三m未満の町道があるだけであり、この道も途中からは幅一m未満の階段もある登山道となっている。

道に沿い、旅館、民間保養所など十数件が軒を連ね、車の通行が不可能なうえ、武平峠に行くにはこの温泉街を避けて通れない地形になっていた。そのため、菰野町、地元観光協会等関係者と協議を行い、工事用道路を温泉街を縫うように取り付けることとなった。工事用道路は、延長一km、幅員四m、平均勾配一五％である。町道と接続して利用することとなるため、通行方法について地元と調査を重ね、温泉街のなかの道路という特殊



写真 5 鈴鹿スカイライン

事情を考慮し、「地形と道路が急勾配のため、工事用資材運搬車は積載過重を半分に制限し、温泉街の中を通るため、通行車両の整理と観光客の車優先乗り入れ、早朝、夜間及び土・日曜日、祝日の工事関係車両の通行禁止。」というものである。工事用道路は急勾配と未舗装であったので降雨時の路面の洗掘等色々の問題があった。しかし、有料道路の工期内完成に大きな働きがあった。この工事用道路は、有料道路完成後、菰野町道となっている。

有料道路鈴鹿スカイラインは、昭和四七年一月一二日に供用開始すると同時に営業を開始し、昭和四八年八月一日に県企業庁から県道路公社に資産及び営業の全てを移管した。

完成した鈴鹿スカイラインは、湯の山温泉駅の手前から標高八二五mの武平峠を横断し、野洲川ダムへと通じる山岳ロードでフロントに広がる青空と深緑の

コントラストに爽快さが広がる。標高一、二〇九mの御在所岳をはじめとする鈴鹿山系は、特別記念物に指定されているニホンカモシカの生息地としても有名で、キリシマミドリシジミなどの珍しい昆虫にも出会えることができる自然の宝庫となっている。初夏には新緑、秋には紅葉が山々を彩り、冬にはスキー場として一年を通じて御在所岳の四季が楽しめるのである。

なお、八風街道（八風峠）は現在の県道桑名大安線が、また、千種街道（根の平峠）は現在の県道朝明溪谷線が、それに近いルートであるが、いずれも峠を越えることはできない。

参考

菰野町誌

三重県企業庁二〇年史

資料提供 菰野町郷土資料館

佐々木一氏

月・日	世界の動き	月・日	国内の動き	月・日	道路行政の動き
12・26	<p>○ロシアの中央選挙管理委員会の発表（暫定）で下院の新勢力図が明らかになった。共産党が、一五八議席を占めて第一党となり、協力関係にある友党の議席を加えると、共産系は一八七議席となって全体の四割に当たる。下選挙は二月半ばに実施された。</p> <p>○ロシア国家統計委員会によると、同国の一九九五年の実質国内総生産（GDP）は、速報ベースでマイナス四％となった。軽工業などの不振によるもので、GDPはソ連崩壊後、五年連続マイナス成長となる。</p> <p>○英国中央銀行のイングランド銀行が、日本に公定歩合に当たる最低貸出金利（現行、年六・五％）を〇・二五％引き下げ、六・二五％とした。停滞する景気のでこ入れ策。</p> <p>○フランスの中央銀行、フランス銀行も、市場介入金利を〇・二五％引き下げ、上限金利を五・六％、下限金利を四・二％とした。財政による景気でこ入れ困難で、金融緩和措置を講じた。</p> <p>○ドイツ連邦銀行は利下げ見送りを定例理事会で決定。昨年マルク高で景気が減速しているものの、利下げがインフレ要因になる恐れがある。</p>	12・22	<p>○中山正暉総務庁長官が閣議で平成七年国勢調査の速報値を報告。総人口は一億二、五五六万八、五〇四人で前回調査に比べて一、九五万七、三三七人、一・六％の増加。</p> <p>○政府が臨時閣議で一九九六年度予算の政府案と財政投融资計画を決定。一般会計の総額は、七五兆一、〇四九億円（前年度比五・八％増）で、財政計画の規模は四九兆一、二四七億円（同一・九％増）。</p> <p>○総務庁発表によると、一月の完全失業率（季節調査値）は三・四％で、一九五三年の現行調査開始以来最悪だった前月より〇・二ポイント上昇し、最悪記録を更新した。</p> <p>○消防庁と兵庫県が阪神大震災の死者数を計六、三〇八人と変更して発表した。それまでの死者数に、震災後しばらくして死亡した「震災関連死」の八〇六人を新たに追加した。</p> <p>○警察庁のまとめで昨年一年間に交通事故で死亡した人は計一万六七九人にのぼった。前年比三〇人増で、八八年以来八年連続で一万人を超えた。</p> <p>○橋本龍太郎自民党総裁を首相とする自民、社会、新党さきがけ三党連立の橋本内閣が発足。</p> <p>○政府が住宅金融専門会社（住専）七社の大口貸出先のリストや経営内容に関する資料を国会に提出した。不動産事業向け融資の九割が焦げ付いている。</p>	12・25	<p>○関東地方建設局と日本道路公団が建設中の新湘南バイパスII期区間（六・七km）のうち、茅ヶ崎西ICから茅ヶ崎海岸IC間（一・八km）が開通。相模川の支川である小出川との交差箇所湘南ベルブリッジが架けられた。</p> <p>○日本道路公団は、中型車と大型車の高速道路料金を値上げした。現行料金に対する値上げ率は、中型車が五・九％、大型車が三・〇％（普通車と比べると、中型が一・二三倍、大型が一・六〇倍）。</p>
1・12	<p>○ロシア国家統計委員会によると、同国の一九九五年の実質国内総生産（GDP）は、速報ベースでマイナス四％となった。軽工業などの不振によるもので、GDPはソ連崩壊後、五年連続マイナス成長となる。</p> <p>○英国中央銀行のイングランド銀行が、日本に公定歩合に当たる最低貸出金利（現行、年六・五％）を〇・二五％引き下げ、六・二五％とした。停滞する景気のでこ入れ策。</p> <p>○フランスの中央銀行、フランス銀行も、市場介入金利を〇・二五％引き下げ、上限金利を五・六％、下限金利を四・二％とした。財政による景気でこ入れ困難で、金融緩和措置を講じた。</p> <p>○ドイツ連邦銀行は利下げ見送りを定例理事会で決定。昨年マルク高で景気が減速しているものの、利下げがインフレ要因になる恐れがある。</p>	1・4	<p>○中山正暉総務庁長官が閣議で平成七年国勢調査の速報値を報告。総人口は一億二、五五六万八、五〇四人で前回調査に比べて一、九五万七、三三七人、一・六％の増加。</p> <p>○政府が臨時閣議で一九九六年度予算の政府案と財政投融资計画を決定。一般会計の総額は、七五兆一、〇四九億円（前年度比五・八％増）で、財政計画の規模は四九兆一、二四七億円（同一・九％増）。</p> <p>○総務庁発表によると、一月の完全失業率（季節調査値）は三・四％で、一九五三年の現行調査開始以来最悪だった前月より〇・二ポイント上昇し、最悪記録を更新した。</p> <p>○消防庁と兵庫県が阪神大震災の死者数を計六、三〇八人と変更して発表した。それまでの死者数に、震災後しばらくして死亡した「震災関連死」の八〇六人を新たに追加した。</p> <p>○警察庁のまとめで昨年一年間に交通事故で死亡した人は計一万六七九人にのぼった。前年比三〇人増で、八八年以来八年連続で一万人を超えた。</p> <p>○橋本龍太郎自民党総裁を首相とする自民、社会、新党さきがけ三党連立の橋本内閣が発足。</p> <p>○政府が住宅金融専門会社（住専）七社の大口貸出先のリストや経営内容に関する資料を国会に提出した。不動産事業向け融資の九割が焦げ付いている。</p>	1・16	<p>○関東地方建設局と日本道路公団が建設中の新湘南バイパスII期区間（六・七km）のうち、茅ヶ崎西ICから茅ヶ崎海岸IC間（一・八km）が開通。相模川の支川である小出川との交差箇所湘南ベルブリッジが架けられた。</p> <p>○日本道路公団は、中型車と大型車の高速道路料金を値上げした。現行料金に対する値上げ率は、中型車が五・九％、大型車が三・〇％（普通車と比べると、中型が一・二三倍、大型が一・六〇倍）。</p>
18	<p>○ロシア国家統計委員会によると、同国の一九九五年の実質国内総生産（GDP）は、速報ベースでマイナス四％となった。軽工業などの不振によるもので、GDPはソ連崩壊後、五年連続マイナス成長となる。</p> <p>○英国中央銀行のイングランド銀行が、日本に公定歩合に当たる最低貸出金利（現行、年六・五％）を〇・二五％引き下げ、六・二五％とした。停滞する景気のでこ入れ策。</p> <p>○フランスの中央銀行、フランス銀行も、市場介入金利を〇・二五％引き下げ、上限金利を五・六％、下限金利を四・二％とした。財政による景気でこ入れ困難で、金融緩和措置を講じた。</p> <p>○ドイツ連邦銀行は利下げ見送りを定例理事会で決定。昨年マルク高で景気が減速しているものの、利下げがインフレ要因になる恐れがある。</p>	27	<p>○中山正暉総務庁長官が閣議で平成七年国勢調査の速報値を報告。総人口は一億二、五五六万八、五〇四人で前回調査に比べて一、九五万七、三三七人、一・六％の増加。</p> <p>○政府が臨時閣議で一九九六年度予算の政府案と財政投融资計画を決定。一般会計の総額は、七五兆一、〇四九億円（前年度比五・八％増）で、財政計画の規模は四九兆一、二四七億円（同一・九％増）。</p> <p>○総務庁発表によると、一月の完全失業率（季節調査値）は三・四％で、一九五三年の現行調査開始以来最悪だった前月より〇・二ポイント上昇し、最悪記録を更新した。</p> <p>○消防庁と兵庫県が阪神大震災の死者数を計六、三〇八人と変更して発表した。それまでの死者数に、震災後しばらくして死亡した「震災関連死」の八〇六人を新たに追加した。</p> <p>○警察庁のまとめで昨年一年間に交通事故で死亡した人は計一万六七九人にのぼった。前年比三〇人増で、八八年以来八年連続で一万人を超えた。</p> <p>○橋本龍太郎自民党総裁を首相とする自民、社会、新党さきがけ三党連立の橋本内閣が発足。</p> <p>○政府が住宅金融専門会社（住専）七社の大口貸出先のリストや経営内容に関する資料を国会に提出した。不動産事業向け融資の九割が焦げ付いている。</p>	1・16	<p>○関東地方建設局と日本道路公団が建設中の新湘南バイパスII期区間（六・七km）のうち、茅ヶ崎西ICから茅ヶ崎海岸IC間（一・八km）が開通。相模川の支川である小出川との交差箇所湘南ベルブリッジが架けられた。</p> <p>○日本道路公団は、中型車と大型車の高速道路料金を値上げした。現行料金に対する値上げ率は、中型車が五・九％、大型車が三・〇％（普通車と比べると、中型が一・二三倍、大型が一・六〇倍）。</p>
19	<p>○ロシア国家統計委員会によると、同国の一九九五年の実質国内総生産（GDP）は、速報ベースでマイナス四％となった。軽工業などの不振によるもので、GDPはソ連崩壊後、五年連続マイナス成長となる。</p> <p>○英国中央銀行のイングランド銀行が、日本に公定歩合に当たる最低貸出金利（現行、年六・五％）を〇・二五％引き下げ、六・二五％とした。停滞する景気のでこ入れ策。</p> <p>○フランスの中央銀行、フランス銀行も、市場介入金利を〇・二五％引き下げ、上限金利を五・六％、下限金利を四・二％とした。財政による景気でこ入れ困難で、金融緩和措置を講じた。</p> <p>○ドイツ連邦銀行は利下げ見送りを定例理事会で決定。昨年マルク高で景気が減速しているものの、利下げがインフレ要因になる恐れがある。</p>	11	<p>○中山正暉総務庁長官が閣議で平成七年国勢調査の速報値を報告。総人口は一億二、五五六万八、五〇四人で前回調査に比べて一、九五万七、三三七人、一・六％の増加。</p> <p>○政府が臨時閣議で一九九六年度予算の政府案と財政投融资計画を決定。一般会計の総額は、七五兆一、〇四九億円（前年度比五・八％増）で、財政計画の規模は四九兆一、二四七億円（同一・九％増）。</p> <p>○総務庁発表によると、一月の完全失業率（季節調査値）は三・四％で、一九五三年の現行調査開始以来最悪だった前月より〇・二ポイント上昇し、最悪記録を更新した。</p> <p>○消防庁と兵庫県が阪神大震災の死者数を計六、三〇八人と変更して発表した。それまでの死者数に、震災後しばらくして死亡した「震災関連死」の八〇六人を新たに追加した。</p> <p>○警察庁のまとめで昨年一年間に交通事故で死亡した人は計一万六七九人にのぼった。前年比三〇人増で、八八年以来八年連続で一万人を超えた。</p> <p>○橋本龍太郎自民党総裁を首相とする自民、社会、新党さきがけ三党連立の橋本内閣が発足。</p> <p>○政府が住宅金融専門会社（住専）七社の大口貸出先のリストや経営内容に関する資料を国会に提出した。不動産事業向け融資の九割が焦げ付いている。</p>	1・16	<p>○関東地方建設局と日本道路公団が建設中の新湘南バイパスII期区間（六・七km）のうち、茅ヶ崎西ICから茅ヶ崎海岸IC間（一・八km）が開通。相模川の支川である小出川との交差箇所湘南ベルブリッジが架けられた。</p> <p>○日本道路公団は、中型車と大型車の高速道路料金を値上げした。現行料金に対する値上げ率は、中型車が五・九％、大型車が三・〇％（普通車と比べると、中型が一・二三倍、大型が一・六〇倍）。</p>

# 編集雑記

平安時代。この時代は藤原氏の攝關独占と、平家専横の二つの柱で構成されている。政府最高の地位を独占している藤原一族に不安を感じた宇多天皇は、庶民に人気にあった儒學者菅原道真（当時五六歳）を右大臣に任命し、左大臣藤原時平（当時二九歳）に対抗させる。二年後に天皇が退位し醍醐天皇になるや藤原時平は「道真は醍醐天皇を廃し、他の親王を立てようとしております」とありもしないことを新しい天皇につげる。当時一六歳だった天皇はこれ信じ、道真を九州大宰府の権帥（副長官）に左遷してしまふ。そして三年後に道真は恨みを残してこの地で亡くなる。

菅原道真は京都を離れるとき、『東風吹かば句ひおこせよ梅の花あるじなしとて春を忘るな』の歌を残す。戦前の教科書では、これを天皇に対する忠誠の情が溢れた歌としている。が道真の歌にはもう一つあった。『流れ行く我は水屑となりぬとも君しからみとなりてとどめよ』と自分を取り立て、くれた宇多法皇に左遷を反対してほしいと哀訴しているのである。この歌を『東風吹かば』の歌の前に持つてくると、『東風』の歌の意味が大分違ったものになってくる。即ち「願いがきき入れられず、止むなく大宰府に行きますが、私の思ひはいつまでも都に止まっておりますよ」との恨の歌になる。恨とはうらみの気持ちの一つところに、止まっていることである。庶民は不遇のうちに生涯を終えたこの人を悼み慰めるため学問の神、天満天神と讃え、京都北野のほか各地に鎮魂の社を建てて。当時の都では疱瘡が大流行したが、人々はこれも天神の祟とうわさし朝廷や藤原一族を脅かす。

……七〇〇年後……豊臣秀吉の正室ねねは夫が亡くなるや早ばやと京都に隠栖し、徳川家康の援助で高台寺を建て夫の菩提と自分達を支えてくれた亡き人達の供養三昧に明け暮れる。そんな日々やの或る夜、ねねの枕頭に憤怒の形相あらわな道真公の霊が現れ、お前ことだけはしっかり護つてやると言ひすて、立ち消える。夢から覚めたねねの枕辺には、錦に包まれた一軸の画像が残されていた。ねねはこれを兄の木下家定に語り、綱引天満宮縁起文を執筆させると共に、自分の守護神としてこの画像を崇める。これらは今も高台寺の宝物として残っている。寺伝によればこの天満宮像は別名を『怒り天神』ともいい、道真が大宰府に赴く船中で、込み上げて来る怒りの感情をそのまゝ、絵にしたことからこの名があるという。

菅原道真は儒学の第一人者であった。易の思想が、儒学に与えた影響は大きい。儒教と佛教は渾然一体となって、日本人の生活を律して来たのである。それはともかくとして、ねねはどうしてこんな恐ろしい顔の画像を守護神としたのだろうか、以下は易に関心を持つ私の解釈である。

秀吉はねねと夫婦になるや運が開け、遂に天下を自分のものにする。その過程で多くの人々を引き立てると同時に、疑心から罪のない人達を死に追いやり追放したりした。ねねは妻としてそれを知っていたのである。ねねは高台寺で夫の菩提を弔えば弔うほど、秀吉の勘気を受けた人達の恨が自分の身辺にまわりつく不気味さを感じとつたに違いない。ねねは夜毎の夢に苦しむ。だが従一位北政所の尊号を持つ身、この苦しみを露わにできない。心優しきねねはこの画像を假りて、これらの人々の鎮魂を秘かにしていたのである。

（既済）

3月号の特集テーマは「道路地下利用の現状と今後の展望」の予定です。

月刊「道路行政セミナー」

監修：建設省道路局

発行人：中村 春男

道路広報センター

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

定価700円（本体価格679円）

FAX 03(3234)4471

<年間送料共8,400円>

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金 771303

口座名：道路広報センター