

特集／平成十年度道路関係予算概算要求

平成十年度道路関係予算概算要求の概要	吉田 光市	1
一般国道関係予算の概要	上下野保進一郎修	15
有料道路関係予算の概要	増藤 貞博 二行	20
地方道関係予算の概要	尾藤 祥弘 勇	27
平成九年度「道路防災週間」について	松本 豊和	33
東京湾アクアライン・本州四国連絡道路の料金に関する施策	有料道路課局	39
道路管理瑕疵訴訟判例の動向(第六回) 反射的利益に関する事件及びその他の事件	高鍋 誠治	45
地域活性化促進道路事業 秋田県における「地域活性化促進道路事業」	秋田県土木部 道路建設課	54
時・時・時		62

今月の表紙：

中央を緑の山波で区切り、上方に都市の道路を圖案化し、下方には道路管理者が設置する警戒標識の一つ、「横風注意」を配した。

平成十年度道路関係予算概算要求の概要

吉田 光市

平成一〇年度予算の概算要求については、七月八日に橋本首相より基本方針が示され、省内の事業別調整等を経て、八月二十九日に大蔵省に提出された。財政構造改革における公共事業費対前年度比七％減の方針等を受け、大変厳しい内容となっているが、以下新しい概算要求ルールについて紹介するとともに、建設省及び道路事業の概算要求等について紹介する。

一 新しい概算要求ルールについて

平成一〇年度予算の概算要求ルール（いわゆるキヤップ制）の基本方針が七月八日の閣議で首相より各官僚に提示された。今回の要求ルールの特徴は政策別に減額する歳出項目や一定の伸びを認める項目などを分け、それぞれに歳出上限（キヤ

ップ）が決められており、政府・与党の財政構造改革会議の最終報告に沿った内容となっている。

これにより一般歳出を経常的経費、投資的経費、例外事項経費など大きくりに分けてきた従来の概算要求基準（シーリング）は廃止された。

主要経費別の要求上限額は、公共事業が今年度当初比七％減、ODAが一〇％減と大幅に減額となる一方、社会保障費は三、〇〇〇億円増、科学技術は五％増以内と増額要求が認められた。また、防衛費や中小企業対策などの経費は前年度実績を上限とすることとされた。なお、歳出総額を減らす中でも各省庁が構造改革につながる施策を工夫したり、他省庁との連携を促すため、公共事業で二つの特別枠、非公共事業で経済構造改革につながる特別調整措置が設けられている。公共事業関

係では高速道路や拠点空港など「物流効率化による経済構造改革特別枠」（一、五〇〇億円）、下水道や廃棄物処理など「生活関連等公共事業重点化枠」（二、五〇〇億円）がそれぞれ設けられた。これらの具体的な要求方法は、公共事業の関係省庁はまず前年度一一％強を減額した水準で予算要求し、それに加算する形で特別枠の要望を各省庁割り当ての一・五倍までの範囲で提出することとされた。ただし、各省庁最低二五億円の要望を認められている。物流関係枠は首相官邸、生活関連枠は政府・与党を中心に年末までに配分を決定することとなっている。

一方公共事業以外では、「環境・科学技術・情報通信等経済構造改革の特別調整措置」（一、五〇〇億円）が設けられている。各省庁が社会保障費、防衛

費、人件費などを除く要求額の三〇程度までを重点項目に指定し要求することとされた。さらにODAについても予算編成の過程で、各省庁の所管を越えた総合調整措置を設けることとされている。なお、沖縄米軍基地の移転関連経費、阪神・淡路大震災の復興対策経費やウルグアイ・ラウンド農業対策費の扱いについて「予算編成過程で検討する」とされた。

二 建設省関係概算要求の概要

1 概算要求の基本的考え方

きわめて制約された財政状況のもと「魅力ある国土」の構築に向け、それぞれの地域の個性を活かしながら、「本格建築」ともいべき国土づくりを推進することが必要である。このため、平成一〇年度は、特に以下の事業・分野等に思い切った重点化等を行って行くこととする。

- (1) 経済構造改革を推進するため、物流の効率化、中心市街地の活性化、情報通信の高度化などに資する事業等
- (2) 生活関連の社会資本について、国土の均衡ある発展と整備水準についての地域間の格差の是正という観点に留意し、真に整備が遅れている分野・地域
- (3) 災害が頻発している状況を踏まえ、安全な国土づくり・地域づくりの推進のため、緊急

に生命・財産を危険から守る施策

(4) 経済に与える影響をも勘案して、用地補償費比率が低いものなど短期間に高い事業効果が発現できる分野

なお、公共事業予算の効率的・効果的執行を図るため、国と地方、官と民的確な役割分担を図るとともに、コスト縮減や事業間の連携、費用効果分析の実施などによる効率化、事業の実施・計画過程の透明化等を図る。

2 概算要求額

平成一〇年度の公共投資予算については、財政構造改革会議の決定を踏まえ、前年度比マイナスイブとされたところであるが、建設省関係予算の概算要求額は、特別枠及び重点化枠を含め国費六兆四、六六二億円（対前年度比〇・九五）、財政投融资資金一四兆二、三六億円（対前年度比〇・九三）等により、事業費二五兆二、〇五九億円（対前

表1 平成10年度建設省関係予算概算要求事業費・国費総括表 (単位:百万円)

事 項	事 業 費			国 費					
	10年度要求額 (A)	前年度予算額 (B)	倍 率 (A/B)	10年度要求額 (C)		前年度予算額 (D)		倍 率 (C/D)	
				うち物流効率化による経済構造改革特別枠	うち生活関連等公共事業重点化枠	うち公共投資重点化枠			
道路整備	7,528,384	8,175,679	0.92	2,636,900	172,000	78,035	2,706,369	116,396	0.97
治山治水	2,051,259	2,220,088	0.92	1,235,906	0	75,139	1,320,160	57,231	0.94
海岸線画定	1,892,309	2,056,350	0.92	1,150,406	0	69,654	1,232,690	53,363	0.93
急傾斜地等画定	62,833	68,511	0.92	37,047	0	2,266	39,496	1,781	0.94
都市計画	96,117	95,227	1.01	48,453	0	3,219	47,974	2,087	1.01
公園	2,473,600	2,626,891	0.94	1,290,662	0	51,941	1,365,653	50,507	0.95
下水道	374,065	407,098	0.92	160,859	0	6,803	170,221	5,724	0.95
住宅・市街地	2,099,535	2,219,793	0.95	1,129,803	0	45,138	1,195,432	44,783	0.95
住宅対策	12,892,012	14,792,449	0.87	1,159,641	3,687	44,885	1,237,461	46,990	0.94
住宅地対策	11,607,846	13,424,960	0.86	1,104,548	0	44,480	1,179,833	44,757	0.94
市街地整備	820,194	906,814	0.90	0	0	0	0	0	0
一般公共事業計	463,972	460,675	1.01	55,093	3,687	405	57,628	2,233	0.96
[公庫・公団等除き]	24,945,255	27,815,107	0.90	6,323,109	175,687	250,000	6,629,643	271,124	0.95
[11,318,958]		[11,988,842]	[0.94]						
災害関係	59,058	65,455	0.90	43,021	0	0	48,588	0	0.89
公共事業関係計	25,004,313	27,880,562	0.90	6,366,130	175,687	250,000	6,678,231	271,124	0.95
官庁運営	124,527	112,918	1.10	23,825	0	0	25,619	2,000	0.93
建設行政経費	77,048	75,767	1.02	76,252	0	0	74,892	0	1.02
計	201,575	188,685	1.07	100,077	0	0	100,511	2,000	1.00
合計	25,205,888	28,069,247	0.90	6,466,207	175,687	250,000	6,778,742	273,124	0.95

(注) 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・A型は含まれていない。
 国全体国費
 10年度要求額 101,541百万円
 前年度予算額 101,541百万円
 うち建設省 97,310百万円
 3. 道路整備には、道路関係社会資本380億円(国費)を含む。(道路整備特別会計計上)

表2 平成10年度建設省関係財政投融资計画等総括表

(単位: 百万円)

区分	資金内訳			財政投融资			自己資金等との合計			備考
	10年度要求額 (A)	前年度 (B)	倍率 (A/B)	10年度要求額 (C)	前年度 (D)	倍率 (C/D)	10年度要求額 (E)	前年度 (F)	倍率 (E/F)	
住宅金融公庫	9,938,200	10,647,300	0.93	9,994,938	11,097,000	0.90				1. 住宅金融公庫 貸付戸数: 63万戸→55万戸 2. 住宅・都市整備公団 住宅建設戸数: 24,000戸→20,000戸 他に鉄道分として、財政投融资 7,100百万円(前年度4,100百万円)、自己 資金等との合計14,247百万円(前年 度8,016百万円)がある。 3. 本州四国連絡橋公団 他に鉄道分として、自己資金等 15,852百万円(前年度107,440百万円) がある 4. 民間都市開発推進機構 他に港湾整備分として、財政投融资 100百万円(前年度200百万円)、自己資 金等との合計1,022百万円(前年度947 百万円)がある
住宅・都市整備公団	1,108,700	980,900	1.13	3,045,447	2,915,416	1.04				
小計	11,046,900	11,628,200	0.95	13,040,385	14,012,416	0.93				
日本道路公団	2,023,600	2,190,000	0.92	5,328,098	5,322,091	1.00				
首都高速道路公団	369,700	400,200	0.92	765,167	765,660	1.00				
阪神高速道路公団	310,800	415,900	0.75	655,012	711,233	0.92				
本州四国連絡橋公団	188,700	309,700	0.61	537,144	710,773	0.76				
東京湾横断道路株式会社	0	21,700	-	0	134,268	-				
小計	2,892,800	3,337,500	0.87	7,285,421	7,644,025	0.95				
都市開発資金融通特別会計	73,300	76,700	0.96	81,800	91,400	0.89				
日本下水道事業団	9,100	3,200	2.84	31,104	32,145	0.97				
民間都市開発推進機構	1,500	2,300	0.65	9,830	9,327	1.05				
合計	14,023,600	15,047,900	0.93	20,448,540	21,789,313	0.94				

年度比〇・九〇)を要求している。

このうち災害関係を除く一般公共事業についてみると、国費六兆三、二二一億円(対前年度比〇・九五)、事業費二四兆九、四五三億円(対前年度比〇・九〇)となっている(表1・2)。

また、今回新たに創設された物流効率化による経済構造改革特別枠及び生活関連等公共事業重点化枠については、それぞれの趣旨を踏まえ、総額四、二五七億円の要求を行ったところである(表3・4)。

三 道路事業関係概算要求の概要

1 平成一〇年度道路事業関係概算要求のポイント

(1) 概要

道路整備特別会計の平成一〇年度概算要求においては、一で述べた概算要求ルールを踏まえ、事業費七兆五、二八四億円(対前年度比〇・九二)、国費三兆三、六九二億円(対前年度比〇・九八)を計上しており、対前年度比率は、物流特別枠等の活用により、建設省全体予算の平均を上回るもののマイナスとなっており、大変厳しいものとなっている(表5)。

事業別に見た場合の特徴は以下のとおりである。

第一は、有料道路事業の事業費が大きく減少しているが、これは、東京湾横断道路、本州四国連絡道路の明石海峡大橋などの大規模事業が今年度完成すること等によるものである。これに対して、

適正な料金水準のもと採算性を確保しつつ有料道路事業の着実な推進を図るため、公的助成の拡充・強化を図ることとしており、国費としては、対前年度比一・〇一となっている。

第二は、厳しい財政事情の中でも、物流効率化等の緊急の課題に対応するためには我が国の幹線ネットワークの着実な整備を図る必要があることから、一般道路の中でも高規格幹線道路・地域高規格道路に重点配分することとしており、事業費ベースでそれぞれ一・〇五、一・〇九の伸びを確保している。このため、その他の一般改築事業は事業費ベースで対前年度比〇・九二と大変厳しいものとなっている。

第三は、要求に当たっては、財政構造改革の趣旨にも十分配慮し、道路関係社会資本として、住宅地開発に必要なアクセス道路等整備及び中心市街地の活性化等の再開発を一層効果的に推進するための関連道路等整備を道路整備特別会計に三八〇億円計上(前年度八〇億円)しているところである。

(2) 新たな道路整備五箇年計画の策定

二一世紀を目前に控え、社会・経済・生活活動が人を中心に一層効果的・効率的に展開されるよう、国民の要請を受け、物流の効率化、市街地の活性化、渋滞対策、防災対策等の緊急課題に対応すべく、平成一〇年度を初年度とする「新たな道

参考

(単位：億円)

区 分	新計画 要求額 (H10～H14)	前計画 (H5～H9)		倍 率	
		計画額	実績額	対計画	対実績
一般道路事業	295,000	288,000	284,600	1.02	1.04
有料道路事業	180,000	206,000	177,140	0.87	1.02
小 計	475,000	494,000	461,740	0.96	1.03
地方単独事業	275,000	252,000	249,462	1.09	1.10
計	750,000	746,000	711,202	1.01	1.05
調整費	30,000	14,000	—	2.14	—
合 計	780,000	760,000	711,202	1.03	1.10

路整備五カ年計画」案を策定し、計画的・重点的に道路政策を推進することとしており、平成一〇年度からの五箇年間の道路投資額は、現下の社会・経済情勢、財政構造改革に関わる考え方、現行計画規模等を踏まえ、「新たな経済構造実現に向けた支援」、「活力ある地域づくり・都市づくりの支援」、「よりよい生活環境の確保」、「安心して住める国土の実現」の課題に緊急に対処するために必要な七五兆円に加え、今後の経済情勢等の不測の事態に備え、計画自体を弾力的に運用するための調整費としての三兆円を含む、総額七八兆円を要求している。

表4 生活関連等公共事業重点化枠要望総括表

(単位：百万円)

区 分	要望額
	国 費
1. 豊かな環境の創造のための生活関連社会資本の整備	158,895
(1) 快適なくらしを支える質の高い生活環境の創出	123,602
① 快適な生活を実現する基盤整備の推進 (ふるさと下水道の緊急整備、水と緑のネットワークの整備、安全でおいしい水の確保、電線類の地中化等)	71,311
② 安全な生活環境を確保するための基盤整備の推進 (雨水排水対策、生活用水確保対策、交通安全対策等)	11,937
③ 交通の円滑化・良好な沿道環境づくり (交通渋滞対策、沿道環境の改善等)	40,354
(2) 住生活の質の向上のための住宅・宅地の整備	35,293
① 良好な住宅市街地の形成と良質な市街地住宅の供給	13,564
② 高齢者向け公共住宅の供給	7,295
③ 地方定住促進のための住宅・住環境の整備	14,434
2. 安全で安心できる国土づくり・地域づくりの推進	91,105
(1) 水害・土砂災害等による被害防御対策の推進 (緊急土砂災害防止対策、重要交通網保全対策、床上浸水解消対策事業)	28,104
(2) 安全性の高い住宅市街地整備の推進 (密集住宅市街地整備促進事業の推進)	3,807
(3) 公共施設等の安全対策の推進 (道路施設、河川・海岸堤防の耐震化等)	40,245
(4) 洪水頻発地域における緊急的な洪水対策の推進	10,414
(5) 大震災火災等における広域避難地、一次避難地等の整備 (防災公園等の整備)	6,803
(6) 高度情報化による防災対策の推進 (河川等管理用光ファイバーネットワークの整備、河川等情報基盤の整備)	1,732
合 計	250,000

表3 物流効率化による経済構造改革特別枠要望総括表

(単位：百万円)

区 分	要望額
	国 費
1. 連携交流を支えるネットワークの骨格となる高規格幹線道路等の整備	147,045
(1) 国際交流を促進し、国際競争力の強化を図るため、国際空港・港湾と高規格幹線道路等との一体的整備、車両大型対応橋梁補強を推進 (国際交流インフラ推進事業)	70,783
(2) 国内貨物の複合一貫輸送体系を構築するため、港湾と内陸部との連絡を強化する道路整備を推進 (複合一貫輸送推進インフラ事業)	35,790
(3) 空港の機能強化と併せて空港と臨空型の物流拠点等の連絡を強化する道路整備を推進	20,728
(4) 地域拠点・産業拠点の形成等を図り、地方都市の活力を高めるための道路整備を推進 (21世紀活力圏創造事業)	19,744
2. 経済・社会活動を支える中心市街地の整備	28,642
(1) 中心市街地における基盤整備、街区再編、公益施設の立地促進等を図る土地区画整理事業、市街地再開発事業を推進	2,131
(2) 中心市街地へのアクセシビリティを向上し、物流の効率化や交通環境の改善を図るため、商店街等と連携して駐車場や関連道路等の整備を推進	25,927
(3) 中心市街地を魅力とにぎわいのある都市空間に再生させるための広場、交流センター、公共的空間等の整備を推進	584
合 計	175,687

表5 道路関係予算概算要求総括表

(単位：百万円)

区 分	10年度要求 (A)		前 年 度 (B)		倍率 (A) / (B)		備 考
	事業費	国 費	事業費	国 費	事業費	国 費	
一 般 道 路	4,861,693	2,920,395	5,019,901	2,994,798	0.97	0.98	(注) 1. 道路整備の各区分には、(物流効率化による経済構造改革特別枠) 及び (生活関連等公共事業重点化枠) を含む。ただし、前年度は (公共投資重点化枠) である。 2. 一般道路の各区分の計数には、(緊急地方道路整備事業) 及び (電線共同溝整備事業) を含む。また電線共同溝整備事業には、新設、改築に伴って整備される電線共同溝の事業費、国費相当分を含む。 3. 一般道路の高規格幹線道路及び地域高規格道路には、調査を含まない。 4. 一般改築には、高規格幹線道路及び地域高規格道路を除く一般国道、地方道及び街路を計上している。 5. 住宅宅地関連には、住宅宅地関連公共施設整備促進事業費を、都市再開発関連には、都市再開発関連公共施設等整備促進事業費 (仮称) を計上している。 6. 日本道路公団の下段 () 書きは、事業費の内書きで高速自動車国道の建設費である。 7. 道路開発資金の事業費には、本州四国連絡橋公団 (前年度は東京湾横断道路株式会社を含む。) への融資予定額10年度要求20,000百万円、前年度57,340百万円を含む。 8. 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である。 9. NTT-A型事業は含まない。 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389億円、国費131億円) がある。
高規格幹線道路	742,410	540,511	704,999	511,500	1.05	1.06	
地域高規格道路	345,761	208,051	318,421	192,020	1.09	1.08	
一般改築	2,807,757	1,583,913	3,042,309	1,715,175	0.92	0.92	
区画整理・再開発	322,913	170,101	342,576	178,965	0.94	0.95	
交通安全	396,966	217,124	415,637	226,260	0.96	0.96	
雪 寒	124,852	81,358	129,522	84,131	0.96	0.97	
調 査	22,933	19,928	27,180	21,037	0.84	0.95	
機 械	21,201	14,479	22,357	15,237	0.95	0.95	
補助率差額等	—	46,330	—	41,873	—	1.11	
住宅宅地関連	70,000	35,000	16,000	8,000	4.38	4.38	
都市再開発関連	6,000	3,000	—	—	—	—	
沿道整備融資	900	600	900	600	1.00	1.00	
(緊急地方道路整備事業)	(1,264,440)	(663,300)	(1,252,180)	(657,000)	(1.01)	(1.01)	
(電線共同溝整備事業)	(153,912)	(81,074)	(150,585)	(79,595)	(1.02)	(1.02)	
有 料 道 路	2,666,691	448,755	3,155,778	443,964	0.85	1.01	
日本道路公団	1,838,226	269,295	1,886,000	250,522	0.97	1.07	
	(1,195,000)		(1,168,000)		(1.02)		
首都高速道路公団	282,675	30,750	322,733	25,000	0.88	1.23	
阪神高速道路公団	227,717	29,800	316,904	39,400	0.72	0.76	
本州四国連絡橋公団	143,323	53,333	313,331	43,377	0.46	1.23	
東京湾横断道路株式会社	—	—	124,767	—	—	—	
地方道路公社等	134,750	35,577	166,455	44,166	0.81	0.81	
小 計	2,626,691	418,755	3,130,190	402,465	0.84	1.04	
道路開発資金	6,000	30,000	82,928	41,499	0.72	0.72	
道路整備計	7,528,384	3,369,150	8,175,679	3,438,762	0.92	0.98	
(物流効率化による 経済構造改革特別枠)	(284,754)	(172,200)	} (196,783)	} (116,396)			
(生活関連等公共事業 重点化枠)	(136,887)	(78,035)					
住宅宅地関連幹線道路 整備事業 (一般会計)	7,313	3,720	7,873	4,000	0.93	0.93	

また、新たな道路整備五箇年計画を着実に実施するための所要の財源確保を図る観点から、揮発油税、地方道路税、軽油引取税、自動車取得税及び自動車重量税の暫定税率の適用期限を五カ年延長することを併せて要望している。

(3) 道路事業の進め方の改革

事業目的と社会的な効果を十分に確保しながら投資を判断するとともに、道路事業の効率的、透明性の確保の徹底を図るため、新たな道路整備五箇年計画においても道路事業の進め方の改革を大きな柱の一つとしており、平成一〇年度においては以下のとおり一連の改革を強力に実施することとしている。

① 道路事業の効率化

1) 重点投資を行う分野の明確化

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

2) 投資効果の早期発現

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

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

3) 事業コストの縮減

限られた財源を有効に活用し、道路事業を効率的・効果的に進めていくため、「公共

工事コスト縮減対策に関する行動指針」及び同「行動計画」を踏まえ、コスト縮減に努める。さらに、用地取得や埋蔵文化財調査等による遅延コストの軽減を図る。

(例) ・鋼橋上部構造の詳細設計と工場製作の一体発注についての試行

4) 多様な連携の推進

横断的な製作については、省庁間等の連携を推進し、事業効果の最大化を図る。

参考 連携施設一覧

()内は連携省庁名

- 経済構造改革の支援
 - 1) 総合的な物流対策の推進 (通産省、運輸省 他)
 - 2) 国際交流インフラ推進事業 (運輸省)
 - 3) 複合一貫輸送推進インフラ事業 (仮称) (通産省)
 - 4) 21世紀活力圏創造事業 (通産省)
 - 5) ITSの推進 (警察庁、通産省、運輸省、郵政省)
- 活力ある地域づくり・都市づくりの支援
 - 1) 第3次渋滞対策プログラムの推進 (警察庁、運輸省)
 - 2) TDM施策の推進 (警察庁、運輸省)
 - 3) マルチモーダル施策の推進 (国土庁、運輸省)
 - 4) 路上工事の集中工事化等に向けたモデル工事の実施、マニュアルの策定 (警察庁)
 - 5) オムニバスタウン構想の推進 (警察庁、運輸省)
 - 6) 駅内外歩行者快適化作戦 (運輸省)
 - 7) 電線類地中化の推進 (警察庁、通産省、郵政省、自治省)
 - 8) 新産業創出基盤形成事業の推進 (通産省)
- よりよい生活環境の確保
 - 1) 総合的な交通安全施策の推進 (警察庁 他)
 - 2) バリアフリーの歩行空間整備 (厚生省、運輸省)
 - 3) 生態系保全ネットワーク (農水省、運輸省)
 - 4) 歴史的な道の整備活用の推進 (文化庁)
 - 5) CO₂排出抑制 (警察庁、環境庁、通産省、運輸省)
 - 6) 道路交通騒音、NO_x排出抑制対策 (警察庁、環境庁、通産省、運輸省)
- 安心して住める国土の実現
 - 1) 治山事業と連携した道路上部斜面の落石対策 (林野庁)
 - 2) GISの整備 (国土庁 他)
- 道路事業の進め方の改革
 - 1) 公共工事コスト縮減施策 (各省庁)
 - 2) 「道路と農道に関する連絡調整会議」による両事業の効率的推進 (農水省)

② 評価システムの導入

1) 個別事業の評価

平成九年度の事業採択にあたっては、費用便益分析(B/C)^{参1}を含めた評価指標(案)によるチェックを踏まえ事業の評価を実施してきたところであるが、さらに評価手法を充実させ、平成一〇年度新規箇所採択に反映させる。また、事業途中段階、事業完了後においても、必要に応じて評価を実施するシステムを検討する。

2) 施策の評価

個別事業の評価に加えて施策の評価を実施するため、渋滞対策、交通安全等の施策別に目標を設定し、その達成状況等について客観的な指標を用いた評価手法を検討する。

3) 社会実験の積極的な実施

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

(例)・交通需要マネジメント(TDM)施策
札幌市、金沢市等

・トランジットモールの整備

浜松市 等

③ 透明性の確保、パブリック・インボルブメント(P.I)の実施

1) 道路整備プログラム、都市計画道路整備プログラムの作成、公表

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

2) パブリック・インボルブメントの実施

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

3) 国民のニーズの把握

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

④ パートナリシップの確立

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

1) 国民と行政の役割分担

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

(例)・地域住民等と連携した斜面等の監視等を行う手法の試行

2) 官と民の役割分担

利用者サービスの向上等を図るため、ICやSA等において、民間の資金、技術力、経営のノウハウといった民間活力の一層の活用を図る。

(例)・IC等の利用可能地における民間利便施設の設置

・民間によるIC・ハイウェイオアシスの整備

〈参〉1 費用便益分析(B/C)
事業に投じた費用と生じる便益(効果)の比により投資効果を評価する分析手法。

2 パブリック・インボルブメント方式

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

2 重点施策の概要

一 経済構造改革の支援

(1) 総合的な物流効率化の支援

総合物流施策大綱^参に基づき関係省庁との連携のもと、物流ネットワークの整備を推進する。

① 物流効率化のためのネットワーク構築

1) 高規格幹線道路、地域高規格道路の整備
広域的な物流体系において大きな役割を

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

(重点事項)

- ・高規格幹線道路の整備推進
- ・高速自動車国道の整備推進
- 建設費一、九五〇億円(倍率一・〇二)
- ・一般国道自動車専用道路
- 建設費 七、八六四億円(倍率一・〇三)

- ・高規格幹線道路の供用予定 高速自動車国道の拡幅供用四一kmを含め一五三km

- ・本州四国連絡道路(尾道・今治ルート)の海峡部の橋梁の完成により経路の選択性高まる

- ・新規着工準備 東海環状自動車道(養老(北勢)等 七箇所)
- ・地域高規格道路の整備推進
- 事業費三、四七八億円(倍率一・〇九)
- ・地域高規格道路の供用予定

2) 国際交流インフラ推進事業

国際港湾、空港、高規格幹線道路網、広域物流拠点、情報通信インフラなどの重点的な整備を連携して行う「国際交流インフ

ラ推進事業」を推進する。

(重点事項)

- ・国際交流インフラ推進事業

対象地域 一三地域

3) 港湾、空港等と連携した道路整備

港湾・空港などの交通拠点の機能向上を図るため、高規格幹線道路、地域高規格道路の一体的整備や高規格幹線道路等から交通拠点への連絡を強化する道路を整備する。特に国内輸送については、陸上輸送からの転換を行い、内航海運の利用促進を図る

複合一貫輸送を推進する。このため内貿ターミナル等の整備と連携しつつ、港湾と内陸部との連絡を強化する道路等を重点的に整備する「複合一貫輸送推進インフラ事業(仮称)」を創設する。〔新規〕

(重点事項)

- ・複合一貫輸送推進インフラ事業(仮称)の創設(新規)

国内貨物輸送における内航海運の利用促進のための港湾への連絡道路を重点的に整備

〔参考〕総合物流施策大綱(平成九年四月四日閣議決定)
この大綱に基づき、関係省庁が連携し、社会資本整備、規制緩和、物流システムの高度化などの総合的な物流施策を推進。

② 車両の大型化への対応

物流拠点、重要港湾等を連絡する高規格幹線道路、一般国道等を中心とする約六万kmのネットワークにおいて、車両の大型化(車両総重量二五七)への対応のため平成一四年度までに既設橋梁の補強等の整備を行う。

また、フル積載したISO規格背高海上コンテナのトレーラーの通行が可能となるよう、構造物の再改築について検討し、必要箇所の事業を推進する。

(重点事項)

- ・車両の大型化に対応する橋梁の補強等
- 整備量 約三、〇〇〇km

① 中心市街地の活性化

中心市街地の活性化基盤の充実
都市環状道路、バイパス、放射道路、都心環状道路等の道路ネットワークの重点的な整備を推進し、中心市街地へのアクセシビリティの向上を図る。

また、地方公共団体等が駐車需要や土地利用状況等を勘案して行う市街地型の駐車場整備に対して、特定交通安全施設等整備事業の補助の拡充、有料融資事業の無利子貸付の拡充等の支援を図る。〔新規〕

さらに、街区の再編や各種施設の立地誘導等を行うため、土地区画整理事業、市街地再

開発事業を拡充する。〔新規〕

(重点事項)

・駐車場整備の推進

事業費五九五億円(倍率一・〇二)

② 中心市街地活性化(賑わいの地区形成)方策の充実

中心市街地の関係者と地元自治体が一体となって策定する活性化計画に基づき、道路事業の各種メニュー(電線類の地中化、モール化、ポケットパーク等)を一括して採択し、短期集中的に事業を推進する「賑わいの道づくり事業」を創設する。〔新規〕

中心市街地の活性化等都市の再開発を一層効果的に推進するため、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の促進に資する関連道路、広場、バスターミナル、エスカレータ等の施設整備を推進する「都市再開発関連公共施設等整備促進事業(仮称)」を創設する。〔新規〕

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

(重点事項)

・賑わいの道づくり事業の創設(新規)

約二〇箇所

・都市再開発関連公共施設等整備促進事業

(仮称)(新規)

事業費 六〇億円

(3) 情報ハイウェイの構築支援

高度情報通信社会の構築に向けた民間の光ファイバー網の整備支援のため、収容空間(情報BOX、電線共同溝、共同溝)を整備する。二〇一〇年までに概ね一五万kmを整備することとし、平成一〇年度は都市の中心部や都市間の主要幹線道路など情報通信ニーズの高い区間において整備を推進する。

(重点事項)

・情報BOXの整備

約二、三〇〇km

上記を含む収容空間整備事業

事業費二、六九六億円(倍率一・一〇)

(4) 道路交通システムの高情報化(ITS)の推進

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

ノンストップ自動料金収受システム(ETC)

については、実用化に着手する。またAHS(自動運転道路システム)や道路管理の情報化に関する研究開発を推進するとともに、物流の効率化に関する研究開発に着手する。

さらにITSの統合化に不可欠な汎用的な通信規約などの調査・研究を推進する。

(重点事項)

・ITSの研究開発等の総合的な推進

事業費九二億円(倍率一・一八)

二 活力ある地域づくり・都市づくりの支援

(1) 都市圏の交通円滑化の推進(渋滞対策)

① 第三次渋滞対策プログラムの推進

平成九年度中に策定する「第三次渋滞対策プログラム」に基づき、都市規模、交通特性に応じた環状道路などの幹線道路整備、交通需要の調整・抑制策である交通需要マネジメント(NTM)施策、交通需要の転換策であるマルチモーダル施策を組み合わせて、全国の主要渋滞ポイントの渋滞解消を図る。〔新規〕

(重点事項)

・渋滞の解消又は緩和される主要渋滞ポイント 約三、二〇〇箇所のうち約一八〇箇所

・連続立体交差事業 JR仙石線(仙台市)、

JR山陰本線(出雲市)等 六三箇所

・路面電車の延伸、新設への支援拡充(新規)

広島市等

・環状道路の整備

一般国道一九二号 徳島南環状道路等

約一一五箇所

② 路上工事の縮減

道路の掘り返しを抜本的に削減するため、電力・通信線等の基幹ライファインを収容す

る共同溝整備の一層の推進を図る。「新規」

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

(重点事項)

・共同溝整備事業

一般国道一号 麻布共同溝等 整備量

約二〇km

事業費五七四億円(倍率一・〇〇)

(2) 地域・都市の基盤の形成

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

また、関係機関等との協力のもと電線共同溝の整備を推進し、平成一一年度までに二、〇〇〇km程度の電線類地中化を目標とする第三期電線類地中化五箇年計画を一年前倒して実施する。

(重点事項)

・電線共同溝の整備推進 整備量

約七五〇km

(3) 地域づくりの支援

活力ある地方圏を形成するため、交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業、新産業創出基盤形成事業、道の駅等を引き続き整備するとともに、複数の市町村が策定する連携計画に位置付けられた市

町村間連絡道路の整備を重点支援する「地域連携強化支援道路事業」を創設する「新規」など、地域の連携強化を支援ための道路整備を推進する。

(重点事項)

・地域連携強化支援道路事業の創設(新規)

約四〇箇所

・交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

宮城県風越トンネル等 八〇箇所

三 よりよい生活環境の確保

(1) 安全な生活空間の確保

交通安全施策の着実な推進

「第六次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画」に基づき、公安委員会と連携し、事故多発地点緊急対策事業、コミュニティ・ゾーン形成事業などを推進する。

(重点事項)

・事故多発地点緊急対策事業

一般国道一号 一ノ坪交差点(京都府八幡市)等

約一、三〇〇箇所

・コミュニティ・ゾーン形成事業

旗の台地区(東京都品川区)等

約一二〇地区

② 良好な生活環境の形成

バイパス等の整備に伴い役割が変化した道路や補助幹線道路については、歩行者等の利便性向上を前提として、トランジットモール

の導入、歩道拡幅、自転車道の設置等を行うなど道路空間の再構築を進める。

また、幅の広い歩道の整備などバリアフリーの歩行空間整備を推進する。さらに、地域の参加による歩行空間の点検に基づき、横断歩道橋の撤去・スロープ化・沿道建築物への直結化(建築物内のエレベータ等の活用)等の必要な改善を行う。

(重点事項)

・歩行空間のバリアフリー化

事業費三、六〇八億円(倍率一・〇二)

平井駅周辺地区(東京都江戸川区)等

約二〇〇地区

・道路空間の再構築

トランジットモールの導入 浜松市

(2) 良好な環境の保全・形成

① 二酸化炭素排出抑制など地球環境への負荷の低減

地球温暖化防止に向けて、我が国の二酸化炭素排出総量の二割弱を占める自動車交通についても、積極的に排出抑制等に努めていく。このため、環状道路の整備や交差点改良、交通重要マネジメント(TDM)施策などによる交通流の円滑化、省エネルギー車(電気自動車、天然ガス自動車等)の普及など、総合的な施策を推進する。

② 沿道環境の改善

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

（重点事項）

・道路交通騒音低減のための道路構造対策、沿道整備

事業費四〇一億円（倍率一・〇五）

四 安心して住める国土の実現

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

① 阪神・淡路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・淡路復興対策本部決定）に基づき、被災地域の生活の再建、経済の復興、安全な地域づくりを図るため、道路事業、土地

区画整理事業等を推進する。

② 道路の防災対策・震災対策

広域的な幹線道路ネットワークの整備を進

めるとともに、平成八、九年度に実施した道路防災総点検に基づく防災対策、耐震補強を引き続き実施する。特に緊急輸送道路については、橋梁等の耐震補強を引き続き実施する。

（重点事項）

・防災総点検に基づく防災対策・震災対策
事業費四、六七九億円（倍率二・〇二）

③ 防災管理体制の強化

大規模な道路災害の発生に対して、復旧のための道路管理者間の相互支援体制を強化するとともに、防災カルテや移動電子端末等を用いた災害要因をより効果的にチェックする管理方法を導入する。また、地域住民等と連携して、斜面等の監視、異常の通報を行う体制づくりに取り組む。

3 物流効率化による経済構造改革特別枠及び生活

活関連等公共事業重点化枠概要

厳しい財政状況の中、二一世紀に向けて健全で活力ある経済の実現という明るい展望を切り開くため、経済構造改革関連の社会資本について、物流の効率化に資するものを中心として、優先的、重点的に整備を推進する。

また、国民生活の豊かさを実感できる社会の実現を目指し、相対的に立ち遅れている生活関連の社会資本への重点化を図る。

このため、以下の項目について「物流効率化による経済構造改革特別枠」ならびに「生活関連等公共事業重点化枠」を要望する。

1 物流効率化による経済構造改革特別枠

(1) 連携交流を支えるネットワークの骨格となる高規格幹線道路等の整備

① 国際交流インフラ推進事業

国際交流を促進し、国際競争力の強化を図るため、国際空港・港湾、高規格幹線道路等の道路ネットワーク、国際コンテナ導入に伴う車両大型化に対応した橋梁補強などのインフラ整備を運輸省と連携して行う国際交流インフラ推進事業（計画策定一三地域）について、特に効果の高い箇所について重点的な整備を図る。

事業費 一、一一四億円

国費 七〇八億円

② 国内貨物の複合一貫輸送体系の構築

（複合一貫輸送推進インフラ事業（仮称））
国内貨物の効率的な輸送体系を構築するため、運輸省の行う複合一貫輸送に対応した内貨ターミナル等の整備と連携を図りつつ、港湾と内陸部との連絡を強化する道路整備について、特に効果の高い箇所について重点的な整備を図る。

事業費 六三九億円

国費 三五八億円

③ 空港及び臨空型の物流拠点の支援

物流の効率化と併せて地域経済の活性化に資するため、空港の機能強化と連携を図りつつ、空港と臨空型の物流拠点等の連絡を強化する道路整備について、特に効果の高い箇所の重点的な整備を図る。

事業費 三〇九億円

国費 二〇七億円

④ 21世紀活力圏創造事業

地域拠点・産業拠点の形成などを図る地域のプランに基づいて、通産省の産業支援と併せて高規格幹線道路等のインフラを整備することにより地方都市の活力を高める「21世紀活力圏創造事業」について、重点投資することにより特に物流の効率化に資する箇所について重点的な整備を図る。

事業費 二九三億円

国費 一九七億円

(2) 経済・社会活動を支える中心市街地の整備

① 中心市街地活性化のための道路整備

中心市街地の活性化を図るため、商店街へのアクセシビリティの向上や荷捌きスペース確保のための道路・駐車場等の整備を商店街等と連携して行う事業のうち、早期に効果を

発揮できるものについて重点的な整備を図る。

事業費 四九四億円

国費 二五〇億円

2 生活関連等公共事業重点化枠

(1) 快適なぐらしを支える質の高い生活環境の創出

① 環状道路の整備

市街地への通過交通の流入を減少させ、交通渋滞を解消し、円滑な交通を確保するため、環状道路に関する事業のうち、平成一〇年度供用予定箇所を中心に重点的な整備を図る。

事業費 一四九億円

国費 九七億円

② 渋滞ポイントの解消

平成九年度に策定する新たな渋滞対策プログラムに基づき、交差点等の主要な渋滞ポイントの混雑を解消・緩和するため、特に渋滞の著しい箇所のうち平成一〇年度に事業が完了する箇所について重点的な整備を図る。

事業費 一九〇億円

国費 一一一億円

③ 都市モノレール等の整備

交通渋滞の緩和や移動の利便性・快適性の向上により、快適で豊かな都市生活を創出するため、都市モノレール等の整備について、平成一〇年度供用予定箇所の重点的な整備を

図る。

事業費 九五億円

国費 四八億円

④ 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業

地形的な制約から相互の交流が遅れている都道府県間、市町村間等を連絡することにより、地域間の連携・交流を促進し、地域の活性化に資する「交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業」について、平成一〇年度供用予定箇所の重点的な整備を図る。

事業費 七八億円

国費 三九億円

⑤ 電線類地中化の推進

良好な都市景観の形成と安全で快適な歩行空間の確保を図るとともに、より質の高い生活を実現する高度情報通信社会の構築に向けた全国的な光ファイバーネットワークの構築を推進するため、電線類の地中化と情報通信インフラの収容空間について人口一〇万人以上の都市における平成一〇年度完了予定箇所の重点的な整備を図る。

事業費 二一五億円

国費 一一五億円

⑥ 事故多発地点における交通安全施策の集中的実施

安全で安心できる生活環境を整備するため、

「事故多発地点緊急対策事業」として行われる交差点改良箇所のうち、平成一〇年度完了予定箇所の重点的な整備を図る。

事業費 八五億円
国費 五三億円

⑦ 良好な沿道環境づくりのための総合的施策の推進

快適な生活空間の実現のため、三大都市圏の一般国道直轄管理区間のうち、沿道の夜間騒音が著しい（要請限度をおおむね10dB(A)超過）区間について、低騒音舗装の敷設、遮音壁の設置等の道路構造対策を重点的に推進する。

事業費 八五億円
国費 五六億円

⑧ 高齢者等の社会参加を支援する歩行空間整備

バリアフリーの歩行空間ネットワークを形成し、高齢者、障害者等の社会参加を支援するため、市街地の駅、商店街、病院、福祉施設等主要施設周辺において整備される幅の広い歩道等のうち、平成一〇年度完了予定箇所の重点的な整備を図る。

事業費 七四億円
国費 四五億円

(2) 安全で安心できる国土づくり・地域づくりの推

進

① 震災復興支援のための道路整備

阪神・淡路大震災における被災者の早急な生活再建を支援し、安全な市街地を形成するため、復興推進地域に指定された地域において、市街地の再生等を行う土地区画整理事業及び市街地再開発事業を推進する。

② 法面防災対策の推進

豊浜トンネル崩落事故を踏まえ実施したトンネル坑口部等の緊急点検結果に基づき対策が必要とされた箇所について、平成一〇年度に対策を完了し、道路交通の安全性を確保す

事業費 一一〇億円
国費 五五億円

物流効率化による経済構造改革特別枠及び生活関連等公共事業重点化枠事業要望総括表

(単位：百万円)

区 分	要 望 額	
	事業費	国 費
1. 物流効率化による経済構造改革特別枠	284,754	172,000
(1) 連携交流を支えるネットワークの骨格となる高規格幹線道路等の整備	235,404	147,045
① 国際交流インフラ推進事業	111,376	70,783
② 国内貨物の複合一貫輸送体系の構築 (複合一貫輸送推進インフラ事業 (仮称))	63,863	35,790
③ 空港及び臨空型の物流拠点の支援	30,872	20,728
④ 21世紀活力圏創造事業	29,293	19,744
(2) 経済・社会活動を支える中心市街地の整備	49,350	24,955
① 中心市街地活性化のための道路整備	49,350	24,955
2. 生活関連等公共事業重点化枠	136,887	78,035
(1) 快適な暮らしを支える質の高い生活環境の創出	97,121	56,325
① 環状道路の整備	14,940	9,734
② 渋滞ポイントの解消	18,972	11,073
③ 都市モノレール等の整備	9,540	4,770
④ 交流ふれあいトンネル・橋梁整備事業	7,800	3,900
⑤ 電線類地中化の推進	21,530	11,512
⑥ 事故多発地点における交通安全施策の集中的実施	8,458	5,251
⑦ 良好な沿線環境づくりのための総合的施策の実施	8,474	5,626
⑧ 高齢者等の社会参加を支援する歩行空間整備	7,407	4,459
(2) 安全で安心できる国土づくり・地域づくりの推進	39,766	21,710
① 震災復興支援のための道路整備	11,000	5,500
② 法面防災対策の推進	17,542	10,073
③ 耐震性向上のための道路橋の補強	11,224	6,137
道 路 整 備 計	421,641	250,035

る。

事業費 一七五億円

国費 一〇一億円

③ 耐震性向上のための道路橋の補強対策の推進

阪神・淡路大震災の災害を踏まえた、道路防災総点検の結果、緊急に対策が必要とされた橋梁のうち、地震防災のための「観測強化地域」及び「特定観測地域」に指定された地域等の緊急輸送道路上の橋梁について、橋脚補強等所要の対策を重点的に推進する。

事業費 一一二億円

国費 六一億円

四 おわりに

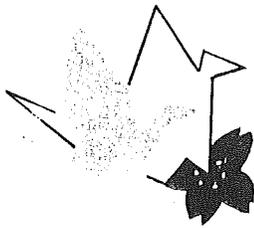
以上のような施策を推進するためには、その財源の確保が重要であり、道路整備については、従来から受益者負担・損傷者負担の考え方に基づく道路特定財源制度が重要な役割を果たしてきた。これらの道路特定財源諸税については、来年春で暫定税率の期限が到来するが、新たな道路整備五箇年計画の実施に必要な財源を確保するため、暫定税率の適用期限を五年間延長する要望をしている。

しかしながら、厳しい財政事情の中で、一般財源化や転用等の声もあり、道路特定財源を取りま

く諸情勢は大変厳しい状況にある。例えば今後年末に向けて検討されることとされている旧国鉄債務についても、道路特定財源を転用すべきとの意見もあるが、そもそも旧国鉄債務は旧国鉄経営、国鉄改革後の資産売却の遅れ等が原因であり、自動車利用者による負担を求めるとは合理的根拠がなく、納税者である自動車利用者の理解が得られないと考えている。

関係業界の方々からは、暫定税率の軽減や転用反対の強い要望が出されているが、厳しい財政事情の中、新たな道路整備五箇年計画の着実な推進のためには、引き続き、受益者負担の観点から自動車利用者による負担を求めざるを得ず、暫定税率の維持と道路特定財源の全額道路整備への充当が必要であると考えている。

(道路局道路総務課企画官)



一般国道関係予算の概要

はじめに

一般国道は、現在四五九路線、実延長約五三、〇〇〇kmのネットワークを構成している。これら一般国道は高速自動車国道等高規格幹線道路と一体となって全国的な幹線道路網を構成し、全国的な交流ネットワークの形成、安全で円滑なモビリティの確保、地域連携の強化及び地域振興支援等の機能を有し、我が国の社会活動を支える根幹的交通施設として重要な役割を担っている。

しかしながら、近年の交通量の増大に伴い、都市部及びその周辺を中心に交通混雑の深刻化、交通安全上の問題が顕在化し、山間部等では狭隘区間、防災上の危険区間、交通不能区間等が多く残されている。

たとえば、平成七年四月一日現在、四車線以上で整備されている区間はわずか五、四〇九km（一〇・一％）しかない現状にある。また、改良済み区間四六、六〇一km（八七・四％）であっても交通がスムーズに通行していない区間（混雑度一・〇以上の区間）が二四、一六九km（四五・三％）に達している。

このような現状に鑑み、平成一〇年度を初年度とする新たな道路整備五箇年計画を策定し、平成一〇年度はその初年度として、広域的な物流の効率化に大きな役割を果たす、高規格幹線道路に指定された一般国道の自動車専用道路や地域高規格道路を重点的に整備するとともに、中心市街地の活性化基盤を充実させるため、都市環状道路、バイパス、放射道路、都心環状道路等の道路ネット

ワークの重点的な整備を推進するほか、高度情報通信社会の進展を図るため、情報ハイウェイの構築支援、ITS（高度道路交通システム）の整備等を推進する。

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

さらに、安心して住める国土の実現のため、橋梁等の耐震補強、及び平成八・九年度実施の道路防災総点検やトンネル坑口等緊急点検結果に基づく防災対策を推進する。

以下に平成一〇年度の一般国道関係予算（概算要求）の概要について述べる。

下保 修
上野 進一郎 ※※

表1 平成10年度新規着工準備箇所一覧

(1) 一般国道自動車専用道路

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

(2) 高速自動車国道と並行する一般国道自動車専用道路

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

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

2. 合計は端数調整の関係で各区間の延長の累計とは一致しない。

一 高規格幹線道路の整備

地域間の活発な交流を支え、活力ある地域づくりを推進するとともに、地域産業の活性化を促し、経済構造の改革を支援するため、二一世紀初頭までに一四、〇〇〇kmの高規格幹線道路ネットワークの概成を目標に、今後の道路政策の中心的課題として取り組んでいく。

一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路は、総延長で約二、三〇〇km(本州四国連絡道路除き)であり、既に事業に着手している首都圏中央連絡自動車道、東海環状自動車道、京奈和自動車道等大都市圏を中心に積極的な事業展開を図るとともに、三陸縦貫自動車道(国道四一四号 唐桑道路)、伊豆縦貫自動車道(国道四一四号 河津下田道路)等二七kmの区間の新規着工準備を要求している。

二 地域高規格道路

全国的な高規格幹線道路と一体となって幹線道路網を形成し、地域の振興・活性化を図るため、重点的かつ計画的な整備に努めているところであり、長期的には六、〇〇〇km、八、〇〇〇km整備を目標としている。

地域高規格道路は平成六年一二月に「候補路線」として一〇七路線、「計画路線」として一三八路線が指定され、平成九年九月一〇日付けで「整備区間」七四kmが新たに指定されたところである。

なお、平成一〇年度は直轄事業として、上越魚沼地域振興快速道路(国道二五三号 八箇峠道路)等二九km、補助事業として、知立バイパス(延伸)等二〇kmの区間の着工準備を要求している(表2参照)。

三 一般道路の整備

1 一次改築

また、高速自動車国道に並行する一般国道において既に事業に着手している自動車専用道路の整備を促進し、当面その活用を図るとともに北海道横断自動車道(国道四四号 根室道路)、山陰自動車道(国道九号 東伯中山道路)等三五kmの区間の新規着工準備を要求している(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。

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

表2 平成10年度地域高規格道路（直轄）新規着工準備箇所一覧

(1) 新規箇所

路線名	箇所名	延長(km)	事業者	県名
上越魚沼地域振興快速道路 中九州横断道路	国道253号 八箇峠道路	10	直轄	新潟 熊本
	国道57号 阿蘇大津道路	7	直轄	
	合計	17		

(2) 工区延伸箇所

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

平成10年度地域高規格道路（補助）新規着工準備箇所一覧

(1) 新規箇所

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

(2) 工区延伸箇所

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

直轄事業においては権限代行区間として、富山・岐阜三六〇号（宮川細入道路）、高知・愛媛一九四号（寒風山道路）等の路線について事業を継続実施するとともに、宮崎・大分三三二六号（三國峠道路）について供用を図るほか、新たに福岡・大分四四二号の竹原峠道路及び三重・滋賀四二二号の石樽峠道路の新規着工準備を要求している。また、指定区間では北海道三九三三号（赤井川道路）、二七四号（徹別道路）等の路線について事業を継続実

施する。補助事業においても、交通不能区間の解消を図るべく長崎四四四号（黒木道路）の供用を図るほか、福島三四九号、新潟三五二二号、奈良一六八号、高知四三九号、宮崎三八八号等の整備を促進する。

2 二次改築

一般国道の二次改築は、市街地部の交通混雑の緩和、空港、港湾、IC、主要駅等の交通拠点へ

の連絡強化及び地域振興プロジェクトの支援等の観点から、現道拡幅、バイパス、環状道路の整備を推進するとともに、早期に整備効果が発現できる箇所等を中心に、計画的かつ重点的に事業の展開を図る。また、防災・震災対策や、よりよい生活環境の確保・良好な環境の保全形成のための緑化・環境対策等を推進する。

(1) バイパス・環状道路の整備

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

平成一〇年度は、既着手箇所を中心に交通混雑や沿道環境の悪化が特に著しい箇所に重点をおくとともに、地域振興プロジェクトに不可欠な道路事業のうち、早期完成により大きな事業効果が期待できる事業及び空港、港湾、IC、主要駅等への連絡を強化する整備について重点的に整備を推進し、直轄事業においては、愛知二三三号（岡崎バイパス）、広島二二号（三原バイパス）等の供用を図るとともに、補助事業においても、岐阜二五六号（佐賀ノ栗野バイパス）、香川一九五号（川東香南バイパス）等について積極的な展開を図る。

(2) 渋滞対策

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

そのため、平成一〇年度においても引き続き交通量の拡大施策としてバイパス、環状道路等の道路ネットワークの整備及び多車線化による幅の確保、交差点改良、立体化等によるボトルネックの解消等の事業を推進し、直轄事業においては、秋田四六号（生保内改良）、神奈川一六号（相模原拡幅）等、補助事業においては、大阪三〇九号（富田林バイパス）等の供用を図る。

(3) 交通安全対策

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

(4) 防災・震災対策

豪雨豪雪等に対する道路ネットワークの安全性・信頼性の向上を図るための防災対策事業として、平成八・九年度実施の「道路防災総点検（豪雨・

豪雪等）」に基づき、緊急的に対策を実施する斜面等について防災対策を実施するとともに、豊浜トンネル崩落事故を踏まえた緊急点検結果に基づく法面対策を平成一〇年度末までに完了させる予定である。

また、阪神・淡路大震災による教訓を踏まえ、平成八・九年度に実施の道路防災総点検に基づき、被災の危険性のある緊急輸送道路における橋梁等の耐震補強を重点的に実施する。

(5) 沿道環境対策

自動車交通の集中やそれに伴う渋滞のため、騒音・大気汚染は依然として厳しい状況にある。良好な環境を形成するため、夜間騒音の要請限度を超える区間について低騒音舗装、遮音壁の設置など道路構造対策を推進する。また、「幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）」を活用し、建物防音工事助成や緩衝建築物の誘導など道路交通騒音対策を推進する。

(6) 都市モノレール

都市交通の円滑化を図るため、道路の空間を利用して、道路交通の補完的役割を果たす都市モノレールの建設を推進する。

(7) その他

耐荷力の不足している老朽橋の架替、踏切道の改良などの事業を推進するほか、半島循環道路（昭和六三年一月三日官報告示）の整備促進を図る。

四 共同溝

大都市及びその周辺の道路には、電話・電気・ガス・上下水道等の都市活動に不可欠な公共公益施設が多数埋設されており、これらのケーブル・管路の新設や補修等のための路面の掘り返しは道路交通に著しい支障を与えている。このような掘り返しを防止し道路構造の保全と円滑な道路交通の確保を図るとともに、道路地下空間の効率的利用の観点から昭和三八年度より共同溝の整備を進めてきており、平成九年度末までの整備延長は、約三九〇kmに達する見込みである。

平成一〇年度は、東京23区・名古屋市・大阪市など全国の主要な都市において整備を推進し、さらに約二〇kmの延伸を図る予定である。

五 電線共同溝

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

平成一〇年度は、商業業務地区、景観を保全又は形成する地区、地域の情報化を図る地区を中心に整備を推進する。

六 維持修繕

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

一般国道のうち、特に重要な広域幹線を形成する道路については、指定区間として国が直轄事業により維持・修繕を実施しているところである。また、指定区間外については、一定規模以上の補修などを補助事業の対象としている。

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

指定区間の維持については、路面、路肩、路側部、橋梁等構造物及び交通安全施設の維持、補修のほか、清掃・緑地管理、巡回等の経常的作業を行っていく。また、沖縄県の未買収道路用地の処理を行う。修繕については、路面、歩道、トンネル、側溝等の修繕のほか、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた橋脚耐震補強等、橋梁の補修を行う。さらに、道路ネットワークの安全性・信頼性の向

上を図るため、平成八・九年度実施の道路防災総点検及び豊浜トンネル崩落事故を踏まえた平成八年二月トンネル坑口部等緊急点検に基づく防災事業を実施する。

指定区間外については、補助事業として維持及び補修を実施する。このうち維持は、沖縄県の未買収用地の処理を行い、補修は、舗装の補修、橋脚耐震補強、車両の大型化に対応した橋梁の補強、道路防災総点検及び平成八年二月トンネル坑口部等緊急点検に基づく防災事業を実施する。

七 雪 寒

平成一〇年度を初年度とする、新たな積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画を策定し、それに基づき除雪、防雪、凍雪害防止事業を推進する。平成一〇年度は、防雪事業や除雪の実施、冬期の交通支障箇所となる凍結路面箇所等について消雪施設の設置、中心市街地や通学路、福祉施設周辺等における歩行空間の確保、流雪溝の整備による地域と連携した雪処理の推進、気象情報収集装置等の整備を推進する。

八 交通安全

平成一〇年度は、第6次特定交通安全施設等整備事業五箇年計画の三年度目として、交通事故の削減と道路交通環境の整備の推進を図っていく。

このため、一種事業については、交差点改良等により、事故多発地点に重点投資をおこなう。また、高齢者や障害者の利用に配慮し、幅の広い歩道や使いやすい立体横断施設（昇降機付）を整備する。二種事業については、道路照明・道路標識及びVICS（道路交通情報通信システム）等道路情報提供装置の整備を推進するほか、自動車地下駐車場についても整備を促進する。また、疲労運転による交通事故を防止するとともに、個性豊かな地域づくりを支援するため、一般道路の休憩施設「道の駅」の整備を推進する。

おわりに

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

このため、一層重点的・効率的な整備の推進に努めていきたい。

（※・※※道路局国道課建設専門官）

有料道路関係予算の概要

増田 博行 ※
後藤 貞二 ※

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り、現下の厳しい財政状況のもとでは、有料道路制度を有効に活用することが必要となっている。

平成一〇年度有料道路関係予算要求額は、五箇年計画対象事業で、二兆六、六六七億円であり、有料道路関係事業費が全体事業費に占める割合は、三五％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、各公団等におけるより徹底した建設・管理費の節減等事業の一層の効率化を進めるとも

に、償還期間の見直し等と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要求の概要を述
べることとする。

一 日本道路公団

1 要求の概要

平成一〇年度要求額は、日本道路公団全体で五兆三、二八一億円（対前年度比一・〇〇倍）であり、そのうち高速自動車国道が四兆五、六一六億円（対前年度比一・九九倍）、一般有料道路が七、六六五億円（対前年度比一・〇五倍）となっている（表2）。

2 高速自動車国道の建設

高速自動車国道については、活力ある地域づくりを支え、国土の均衡ある発展に資するため、第二東名・名神高速道路、東海北陸自動車道、四国縦貫・横断自動車道、北関東自動車道等の建設を重点的・積極的に促進するとともに、東北縦貫自動車道等の改築事業を促進する。

平成一〇年度は、東海北陸自動車道と名神高速道路の直結（東海北陸自動車道一宮ジャンクション～尾西間三・九km）をはじめとして、高速ネットワークの着実な整備を進め、四道四区間五一・八kmの供用を図るほか、東北縦貫自動車道鹿沼～大谷パーキングエリア間七・八kmの六車線化等五道五区間の拡幅事業の完成を図る。これにより、平成一〇年度末には全体計画延長（二一、五二〇km）

表1 平成10年度道路整備予算総括表

(単位：百万円)

区 分	10年度要求 (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	
有 料 道 路	2,666,691	448,755	3,155,778	443,964	0.85	1.01	(注) 1. 道路整備の各区分には、(物流効率化による経済構造改革特別枠)及び(生活関連等公共事業重点化枠)を含む。ただし、前年度は(公共投資重点化枠)である。 2. 日本道路公団の下端()書きは、事業費の内書きで高速自動車国道の建設費である。 3. 道路開発資金の事業費には、本州四国連絡橋公団(前年度は東京湾横断道路株式会社を含む。)への融資予定額10年度要求20,000百万円、前年度57,310百万円を含む。 4. 地方道路公社等は、地方道路公社及び地方公共団体に対する有料道路融資である。 5. NTT-A型事業は含まない。
日本道路公団	1,838,226 (1,195,000)	269,295	1,886,000 (1,168,000)	250,522	0.97 (1.02)	1.07	
首都高速道路公団	282,675	30,750	322,733	25,000	0.88	1.23	
阪神高速道路公団	227,717	29,800	316,904	39,400	0.72	0.76	
本州四国連絡橋公団	143,323	53,333	313,331	43,377	0.46	1.23	
東京湾横断道路株式会社	—	—	124,767	—	—	—	
地方道路公社等	134,750	35,577	166,455	44,166	0.81	0.81	
小 計	2,626,691	418,755	3,130,190	402,465	0.84	1.04	
道路開発資金	60,000	30,000	82,928	41,499	0.72	0.72	
道路整備計 (物流効率化による 経済構造改革特別枠)	7,528,384 (284,754)	3,369,150 (172,000)	8,175,679 (196,783)	3,438,762 (116,396)	0.92	0.98	
(生活関連等公共事業 重点化枠)	(136,887)	(78,035)					
住宅地関連幹線道路 整備事業(一般会計)	7,313	3,720	7,873	4,000	0.93	0.93	

表2 平成10年度日本道路公団概算要求額(高速・一般別)

(単位：百万円)

区 分	10年度概算要求 (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	1,195,000	80,000	1,125,000	1,168,000	113,000	1,281,000	1.02	0.71	1.00
維持改良費	344,900	37,960	382,860	353,660	41,360	395,020	0.98	0.92	0.97
調査費	6,415	950	7,365	5,783	1,080	6,863	1.11	0.88	1.07
建設利息	141,885	31,116	173,001	155,867	47,250	203,117	0.91	0.66	0.85
小 計	1,688,200	150,026	1,838,226	1,683,310	202,690	1,886,000	1.00	0.74	0.97
業務管理費等	253,063	51,566	304,629	253,010	48,318	301,328	1.00	1.07	1.01
業務外支出等	2,620,291	564,952	3,185,243	2,657,188	477,575	3,134,763	0.99	1.18	1.02
合 計	4,561,554	766,544	5,328,098	4,593,508	728,583	5,322,091	0.99	1.05	1.00
(資金計画)									
政府出資金等	266,600	2,695	269,295	245,600	4,922	250,522	1.09	0.55	1.07
財投資金	1,612,100	411,500	2,023,600	1,774,900	415,100	2,190,000	0.91	0.99	0.92
繰 上 債	128,700	11,300	140,000	113,400	15,600	129,000	1.13	0.72	1.09
外 債	101,200	8,800	110,000	85,900	9,100	95,000	1.18	0.97	1.16
民間借入金	459,700	40,300	500,000	407,000	43,000	450,000	1.13	0.94	1.11
業務収入等	1,993,254	291,949	2,285,203	1,966,708	240,881	2,207,569	1.01	1.21	1.04
合 計	4,561,554	766,544	5,328,098	4,593,508	728,583	5,322,091	0.99	1.05	1.00

(注) 社会資本整備事業は含まない。

表3 平成10年度高速自動車国道供用予定区間

道 路 名	区 間	延長(km)
東北横断自動車道	寒 河 江～西 川	14.0
常磐自動車道	い わ き 中 央～い わ き 四 倉	12.8
東海北陸自動車道	一宮ジャンクション～尾 西	3.9
四国縦貫自動車道	美 馬～井 川 池 田	21.1
小 計		51.8
(拡 幅)		
東北縦貫自動車道	鹿 沼～大谷パーキングエリア	(7.8)
東北横断自動車道	関 沢～山 形 蔵 王	(4.0)
北 陸 自 動 車 道	越中境パーキングエリア～朝 日	(4.8)
近 畿 自 動 車 道	松 阪～勢 和 多 気	(12.7)
九州横断自動車道	杷 木～日 田	(11.3)
小 計		(40.6)
(開発 I C)		
九州縦貫自動車道	益城熊本空港 I C	
	平成9年度末 併用予定延長	6,394.9 km
	平成10年度末 併用予定延長	6,446.7 km

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

表4 完成予定路線

道路名	路線名	区間	延長(km)
中部縦貫自動車道 (油坂峠道路)	国道158号	岐阜県郡山市白鳥町向小駄良～ 岐阜県郡上郡白鳥町那留	9.3
京奈和自動車道 (京奈道路)	国道24号	京都府相楽郡精華町山田～ 京都府相楽郡木津町市坂	3.0
今治小松自動車道 (今治小松道路)	国道196号	愛媛県東予市周市～ 愛媛県周桑郡小松町大字妙口	4.0
東水戸道路	国道6号	茨城県水戸市大串町字仲田～ 茨城県ひたちなか市部田野	4.8
富津館山道路	国道127号	千葉県安房郡鋸南町下佐久間～ 千葉県富津市竹岡	11.0

表5 新規路線

道路名	路線名	区間	延長(km)
仙台東部道路(延伸)	国道6号	仙台市若林区荒井～ 仙台市宮城野区中野	5.1

の五六・〇％にあたる六、四四六・七kmのネットワークの形成が図られることとなる(表3)。
これらの事業を推進するため、平成一〇年度における建設費は一兆一、九五〇億円(対前年度比一・〇二倍)を計上している。

3 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四九路線の建設を推進し、うち「富津館山道路」等五道路三二・一kmの供用を図る(表4)。
また、新規道路として「仙台東部道路(延伸)」(五・一km)を要求している(表5)。
これらの事業を推進するため、一般有料道路建設費等として一、五〇〇億円(対前年度比〇・七四倍)を計上している。

4 維持・改良

高速自動車国道及び一般有料道路については、利用者サービスの向上、安全性、定時性等の向上を図るとともに良好な道路環境を保全する観点から、各種施策を強力に推進する。

- ① 「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、重大事故や雨天時の事故の防止を目的とした強化型防護柵の設置や排水性舗装の整備等を重点的に実施するとともに、付加車線休憩施設の拡充等の各種交通安全対策を推進する。
- ② 平成一〇年度を初年度とする新たな渋滞対策プログラムに基づき、車線拡幅、インターチェンジ改良、料金所ブース増設等を推進し、本線部及び料金所部での渋滞の緩和・解消を図る。

- ③ 沿道環境の一層の改善を図るため、道路環境緊急対策に基づき遮音壁、新型遮音壁、裏面吸音板、排水性舗装などの道路騒音対策を積極的に推進する。
- ④ ETC(ノンストップ)自動料金収受システム)の実用化に着手するとともに、VICS(道路交通情報通信システム)について既サービス区間における情報の充実と新規路線における整備を推進する。

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中央環状新宿線等八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。
 - ④ 埼玉県中枢都市と東京都心部を結び、新大宮バイパス等の混雑緩和を図る高速大宮線の一部区間(美女木～円阿弥八・〇km)の早期開通を目指す。
- また、

表6 首都高速道路公団 (単位: 百万円)

区 分	10年度要求 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費等	129,700	94,700	1.37
高速道路改築費	40,700	104,177	0.39
関連街路分担金	1,200	1,600	0.75
調 査 費	1,214	1,214	1.00
維持修繕費	45,855	48,860	0.94
建設利息	64,006	72,182	0.89
小 計	282,675	322,733	0.88
業務管理費等	56,662	54,626	1.04
業務外支出等	425,830	388,301	1.10
合 計	765,167	765,660	1.00
(資金計画)			
出 資 金	61,500	50,000	1.23
政 府	30,750	25,000	1.23
地方公共団体	30,750	25,000	1.23
財 投 資 金	369,700	400,200	0.92
緑 故 債	17,200	25,500	0.67
民間借入金	17,111	25,500	0.67
業務収入等	299,656	277,458	1.08
合 計	765,167	765,660	1.00

(注) 社会資本整備事業は含まない。(ただし、前年度資金計画内訳は、社会資本整備事業に係る借入金を含む)

表7 阪神高速道路公団 (単位: 百万円)

区 分	10年度要求 (A)	前年度 (B)	倍率 (A)/(B)
(事業計画)			
高速道路建設費等	110,100	106,000	1.04
高速道路改築費	61,446	142,814	0.43
関連街路分担金	0	25	皆減
調 査 費	836	836	1.00
維持修繕費	29,055	30,381	0.96
建設利息	26,280	36,848	0.71
小 計	227,717	316,904	0.72
業務管理費等	38,370	37,056	1.04
業務外支出等	388,925	357,273	1.09
合 計	655,012	711,233	0.92
(資金計画)			
出 資 金	59,600	78,800	0.76
政 府	29,800	39,400	0.76
地方公共団体	29,800	39,400	0.76
財 投 資 金	310,800	415,900	0.75
緑 故 債	40,000	33,000	1.21
民間借入金	49,000	9,000	5.44
業務収入等	195,612	176,681	1.11
合 計	655,012	711,233	0.92

(注) 社会資本整備事業は含まない。(ただし、前年度資金計画内訳は、社会資本整備事業に係る借入金を含む)

⑤ 営業路線の混雑緩和を図る車線拡幅、ジャンクションの改良等を促進するとともに、新たに小菅JCT付近改良、晴海出入口に着手する。

⑥ 利用者の情報ニーズの高度化・多様化の要請に応え、所要時間表示板等の道路交通情報提供の充実を図るための交通管制施設の改善・整備を継続実施する。なお、新たに料金所渋滞の解消、キャッシュレス化による利便性の向上等を図るETC（ノンストップ自動料金収受システム）の実用化に向けて試行運用を開始する。

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

対策等を継続実施する。

⑧ 道路交通騒音低減対策の推進を図るため、緊急環境対策（新型遮音壁・裏面吸音板の設置等）等を継続実施する。

これらの事業を推進するため、高速道路建設事業費等として二、八二七億円（対前年度比〇・八八倍）を、計上している（表6）。

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一七路線の建設事業を実施する。

特に、

① 大阪地区の内陸部と臨海部とのアクセス機能の向上を図るとともに、既設環状線の渋滞

を緩和するための淀川左岸線・大和川線等

② 明石海峡大橋関連事業として、神戸山手線等を整備促進を図る。

新たに着工準備として、

③ 湾岸線（九期）西区间については、着工準備のための現地測量等に着手する。

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

⑤ 沿道地域に対する道路環境対策の一層の充実を図るため、緊急環境対策（新型遮音壁等設置・裏面吸音板設置・緩衝帯設置）等を継

続実施する。

⑥ 利用者サービスの向上のため、情報提供施設等整備及び道路サービス施設設置等を継続実施する。

⑦ 渋滞対策として、空港料金所拡幅等を継続実施する。

これらの事業を推進するため、高速道路建設事業費等として二、二七七億円（対前年度比〇・七二倍）を計上している。（表7）。

三 本州四国連絡橋公団

1 これまでの整備状況と今後の供用予定
 (1) これまでの整備状況

三ルートから成る本州四国連絡道路（基本計画延長全体一七六・九km）のうち、現在一〇七・八km（六一％）を供用中であり、そのうち、児島・坂出ルート（三七・三km）については、昭和六三年四月に全線供用している（表8）。

(2) 今後の供用予定（平成九年八月現在）（表9）

① 神戸・鳴門ルート（八〇・二km）
 平成一〇年四月五日に明石海峡大橋を含む四四・四kmを供用することにより、全線供用の予定である。

② 尾道・今治ルート（五九・四km）
 平成一〇年四月に因島島内（三・四km）を供用する予定である。

また、平成一一年春に新尾道大橋、多々羅大橋及び来島大橋を供用する予定であり、これにより本州と四国が三ルートで連結される。

表8 これまでの整備状況 (単位: km、%)

	基本計画 延長(A)	8年度末供用 延長(B)	供用率 (B/A)	9年度末 完成延長
神戸・鳴門ルート	80.2	44.6	55.6	35.6
児島・坂出ルート	37.3	37.3	100.0	0
尾道・今治ルート	59.4	25.9	43.6	3.4
計	176.9	107.8	60.9	39.0

(注)この他に西神地区8.8kmがある。

表9 今後の供用予定 (単位: km)

	基本計画 延長	供用延長		
		平成8年度末	平成10年4月	平成11年春
神戸・鳴門ルート	80.2	44.6	80.2*	80.2*
児島・坂出ルート	37.3	37.3	37.3	37.3
尾道・今治ルート	59.4	25.9	29.3	46.6
計	176.9	107.8	146.8	164.1

(注)この他に西神地区8.8kmを供用。

表10 本州四国道路橋公団 (単位: 百万円)

区 分	10年度要求 (A)		前 年 度 (B)		倍 率 (A)/(B)	
	全 体	う ち 道路分	全 体	う ち 道路分	全 体	う ち 道路分
(事業計画)						
建設費	93,800	93,764	209,469	209,436	0.45	0.45
調査費	548	531	548	531	1.00	1.00
維持管理費	10,897	9,524	10,068	8,525	1.08	1.12
建設利息等	39,504	39,504	94,839	94,839	0.42	0.42
小 計	—	143,323	—	313,331	—	0.46
業務管理費等	17,722	16,672	18,697	17,348	0.95	0.96
業務外支出等	390,525	377,149	484,592	380,094	0.81	0.99
合 計	552,996	537,144	818,213	710,773	0.68	0.76
(資金計画)						
出 資 金	80,000	80,000	65,066	65,066	1.23	1.23
政 府	53,333	53,333	43,377	43,377	1.23	1.23
地方公共団体	26,667	26,667	21,689	21,689	1.23	1.23
補助金	32	—	28	—	1.14	—
道路開発資金	20,000	20,000	220	220	90.91	90.91
財 投 資 金	188,700	188,700	309,700	309,700	0.61	0.61
繰 上 償 還	138,700	138,700	260,400	260,400	0.53	0.53
民間借入金	10,800	10,800	17,500	17,500	0.62	0.62
業務収入等	114,764	98,944	165,299	57,887	0.69	1.71
合 計	552,996	537,144	818,213	710,773	0.68	0.76

2 平成一〇年度概算要求の概要

(1) 要求事業費

平成一〇年度の新尾道大橋、多々羅大橋及び来島大橋の完成等に向け建設費九三八億円（対前年度比〇・四五）を要求するのを始め、維持管理費九五億円、調査費五億円、建設利息二〇〇億円及び交付金一九五億円を要求するため、全体事業費要求額は一、四三三億円（対前年度比〇・四六）となる（表10）。

(2) 建設事業の内容

① 神戸・鳴門ルート

- ・明石海峡大橋関連区間については、造園工事を継続し完了する。
- ・大鳴門橋関連区間については、四国横断自動車道との連絡のための鳴門IC接続工事に着手する。

② 尾道・今治ルート

- ・新尾道大橋、多々羅大橋及び来島大橋の建設を完了し、平成一一年春に海峡部橋梁の供用を図る。
- ・尾道大橋関連区間については、新尾道大橋上部工事、陸上部の土工・橋梁工事、電気通信設備工事等を継続するとともに、新尾道大橋の仮設備撤去工事、舗装工事、標識工事、機械設備工事等を実施する。
- ・生口橋関連区間については、電気通信設備

工事等を継続するとともに、機械設備工事、料金所建築工事等を実施する。

- ・多々羅大橋関連区間については、多々羅大橋の仮設備撤去工事、陸上部の土工・橋梁工事、舗装工事、電気通信設備工事等を継続するとともに、標識工事、機械設備工事、料金所・休憩施設建築工事等を実施する。
- ・来島大橋関連区間については、来島大橋の補剛桁工事、ケーブル後期工事、アンカレッジ上屋工事、陸上部の土工・橋梁工事、舗装工事、電気通信設備工事等を継続するとともに、標識工事、機械設備工事、料金所・休憩施設建築工事等を実施する。

四 有料道路融資事業

概算要求にあたっては、NTT-A型事業を除いたものとなっている。

1 一般有料道路の建設

(1) 一般有料道路

継続七路線一七・二kmの事業を推進する。

また、新規事業として、福島空港道路（福島県道路公社）六・六km等二路線を要求している（表11）。

(2) 駐車場

岐阜市駅西駐車場（岐阜市）等一二箇所の事業

表11 平成10年度有料道路融資事業（一般有料道路）新規要求箇所 (km)

道路名	事業主体	路線名	区間	延長
福島空港道路	福島県(公)	(主)矢吹小野線	福島県西白河郡矢吹町～ 福島県石川郡玉川村	6.6
日塩有料道路(延伸)	栃木県(公)	(主)藤原塩原線	栃木県塩谷郡藤原町大字滝～ 栃木県塩谷郡藤原町字藤原	2.8

を推進し、うち、郡山駅西口駐車場（郡山市）等六箇所の完成を図る。

また、新規事業箇所として、高岡中央駐車場（高岡市）等二箇所を要求している（表12）。

表12 平成10年度有料道路融資事業（駐車場）新規要求箇所

(台)

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

表13 平成10年度有料道路融資事業（指定都市高速道路）新規要求箇所

(km)

道路名	事業主体	路線名	区間	延長
北九州高速5号線 (戸畑大谷線)	福岡北九州 高速道路公社	(市)北九州高速5号 戸畑大谷線	北九州市戸畑区大字戸畑 ～八幡東区神山町	7.6

2 指定都市高速道路の建設

(1) 名古屋高速道路

名古屋高速二号等継続五路線の事業を推進する。

(2) 福岡北九州高速道路

福岡高速道路は、福岡高速二号線等継続二路線の事業を推進し、うち、高速二号線（月隈北IC～太宰府IC）及び高速四号線（貝塚JCT～戸原IC）を供用する。

また、北九州高速道路については、高速一号線（延伸）の整備を推進するとともに、新たに高速五号線（戸畑大谷線）七・六kmを要求している。（表13）。

(3) 広島高速道路

広島高速一号線（延伸）二・三kmの整備を推進する。

※ 道路局有料道路課課長補佐
※※ 道路局高速国道課課長補佐



地方道関係予算の概要

尾藤 勇※
藤森 祥弘※※

一 はじめに

地方道は、都道府県道と市町村道で構成されており、その延長は、都道府県道約一三万km、市町村道約九六万kmであり、我が国の一般道路延長の九五%を占めている。しかし、その整備状況はまだまだ低く、整備に対する地域の期待と要望は表1のとおり極めて高いものがある。

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

二 地方道整備の現況

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等を補完する地域の幹線道路網の一部を構成する重要な社会基盤施設である。また、空港・港湾・鉄道駅等の交通拠点、工業・流通団地や観光・リゾート施設等へ直接アクセスする道路として各種地域振興施策の推進に資するとともに、通勤・通学、買い物、病院や福祉施設の利用など、地域の生活環境の向上を図るうえで欠くことのできない重要な役割を果たしている。

しかし、その整備水準をみると、例えば、改良率は、国道が八七%であるのに対し、都道府県道は六〇%、市町村道においては一四%（一車線改良含み四八%）にとどまっている（表3）など、

未だに、交通不能区間・通行規制区間・バス等の大型車のすれ違いが困難な区間等の整備を要する箇所が数多く残されていることから、地方道の早急な整備を行う必要がある。

三 重点的な地方道補助事業の推進

地方道の管理・整備の大半は地方公共団体の財源でまかなわれており、地方道の整備に対する補助金は、全国的な観点から重点的な支援が必要ない一部の地方道に対して交付している。

具体的には、国としての支援が必要な次の四つの観点を中心に、整備効果の高い事業に対して重点的な支援を行っているところである。

「地方道整備の観点」

① 広域交流ネットワークの形成

表1 予算配分を増やすべき項目（55項目のうち上位10項目）

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

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

② 地域高規格道路等の地域間を連絡する広域的な幹線道路や、高速道路インターチェンジ・空港・港湾等の交通拠点へのアクセス道路や、都市の主要な放射環状道路等広域ネットワークの形成に資する道路整備

特別立法等の法律による地域の支援

奥地等産業開発道路整備臨時措置法、半島振興法、過疎地域活性化特別措置法等の特別立法や、地方拠点都市地域整備法、高度技術工業集積開発促進法等の地域振興に関する法律により国の支援が求められている道路整備

表2 平成10年度概算要求状況（単位：億円）

	建設省	伸率	北海道		沖縄	
			伸率	金額	伸率	金額
地方道 国費	4,051	0.93	700	0.94	395	0.94
事業費	7,829	0.93	1,252	0.94	485	0.95

	離島	伸率	奄美		合計	
			伸率	金額	伸率	金額
地方道 国費	272	0.99	81	0.95	5,500	0.93
事業費	478	0.96	130	0.95	10,173	0.93

（注）地方道路整備臨時交付金を含む

表3 地方道の整備状況（平成7年4月現在）（km）

	実延長	改良済		舗装済	
		延長	%	延長	%
都道府県道	125,512	74,967	59.7	64,991 (117,836)	51.8 (93.9)
市町村道	957,792	134,421 (457,658)	14.0 (47.8)	152,529 (664,719)	15.9 (69.4)
国道	53,327	46,601	87.4	46,230 (52,545)	86.7 (98.5)

（注）1. 改良済延長は幅員5.5m以上の延長。

2. ()書きは一車線改良及び簡易舗装を含んだ延長と比率である。

③ 大規模プロジェクト等の支援

オリンピック・国際空港等の大規模プロジェクトの実現に不可欠な道路整備や、都道府県界・市町村界等を連絡し地域の連携を強化する長大トンネル・橋梁で地方自治体の財政力の観点から地方単独事業のみでは集中投資が著しく困難な大規模事業

④ 特定の施策や新技術の促進

橋梁補強等の震災対策、環境対策、渋滞対策、トンネル坑口部等の法面防災対策、住宅地の整備促進や電線類地中化等の緊急課題

に対応した道路整備

四 事業の計画性・透明性の確保

① これまでの取り組み

地方道事業においては、これまでも、地域住民にとってわかりやすく計画性・透明性の高い事業を推進するため、各地方自治体が「地方道路計画」を策定し、中期的・具体的な地方道の整備計画を地域に公表している。

・「地方道路計画」は、各地方公共団体が、高速道路や国道の整備計画との整合をとりつつ、都道府県道や主要な市町村道に

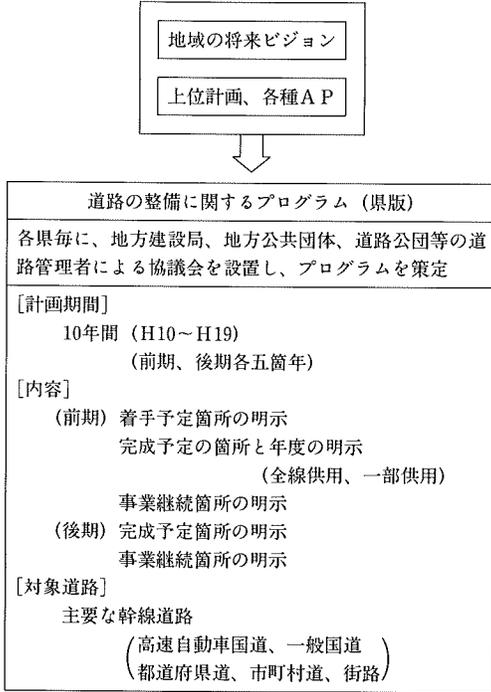
関する中期的・具体的な整備計画として策定・公表する。

地方道補助事業の採択、事業展開は、基本的に「地方道路計画」に基づいて実施することとしており、地方道路計画に定めた事業計画について、地元調整状況、用地買収状況等と整合をとりながら、各年度の事業費を決定している。

② 今後の取り組み

今後、より計画的・効率的な道路の整備及び道路事業の透明性の確保を図るため、高速自動車国道、一般国道等も含めた今後一〇年

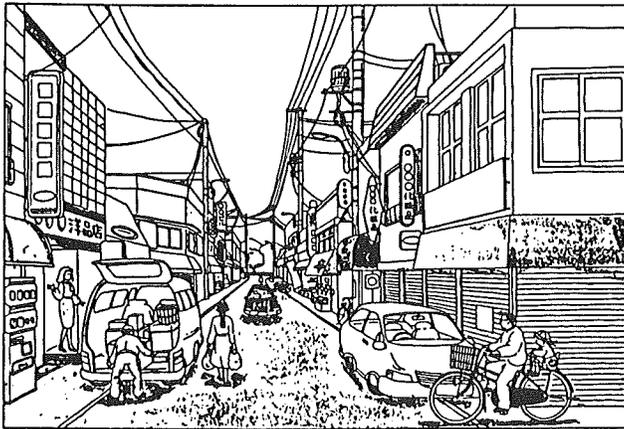
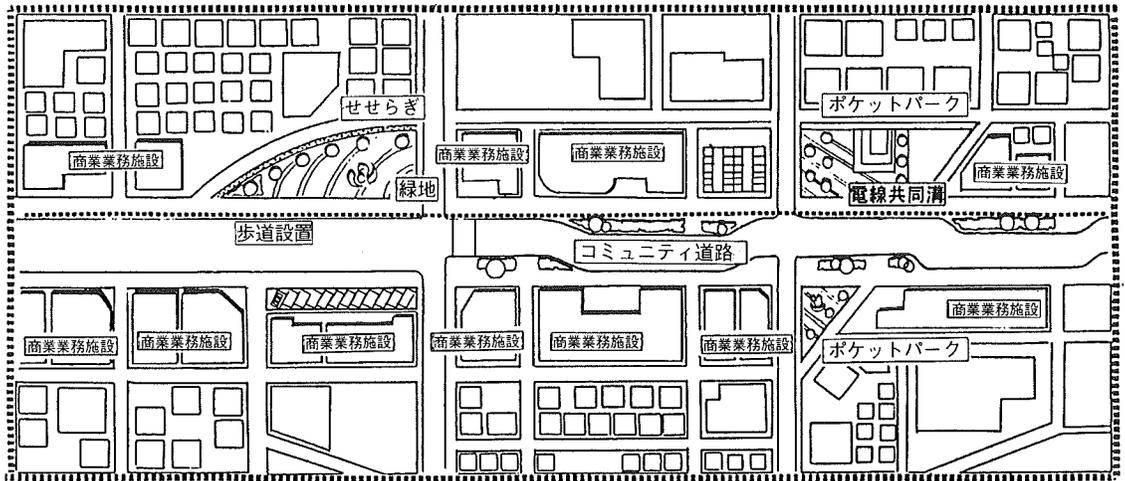
図1 道路の整備に関するプログラムのスキーム



五 平成一〇年度新規事業

① 賑わいの道づくり事業の創設(図2)
国民ニーズの多様化に対応できておらず、魅力が感じられない中心市街地では、集客力が低下し、商店街が不振に陥っているケースが各地で見られる。このような商店街を再度活性化させるためには、街並みの快適性の向上のために、総合的かつ重点的な対策を緊急に実施が必要がある。

そのため、中心市街地の関係者と地元自治体が一体となって策定する活性化計画に基づき、各種の道路整備(中心市街地へのアクセシビリティを向上させる道路、歩道設置、コミュニティ道路、道路修景、電線共同溝、ポケットパーク等)を一括して採択し、「短期集中的に事業推進する「賑わいの道づくり事業」を創設し、街並みの快適性の向上を重点的に



事業実施前



事業実施後

図2 「賑わいの道づくり事業」イメージ図

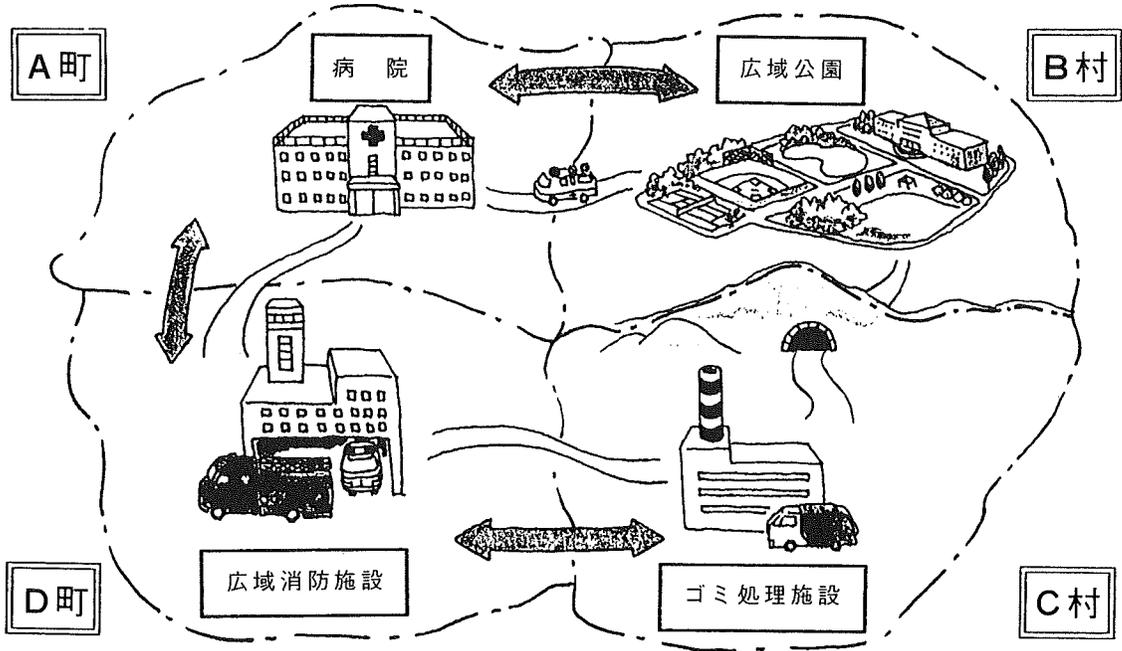


図3 地域連携強化支援道路事業

推進し、中心市街地の再活性化を図る。

② 地域連携強化支援道路事業の創設(図3)

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

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

六 新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)の概要

① 奥地等の指定及び奥産道路の指定

新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)の前提となる奥地等の指定地域として、生活環境の改善も新たに加味し、二四五市町村(前指定においては二六八市町村)を指定する。

また、奥産道路として、主要地方道を含め三四五路線、四、三二八kmを指定する(表4)。

② 新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)の事業規模

表5 奥地産業開発道路整備計画の計画規模

(単位：km、億円)

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

表4 奥産道路の指定路線

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

た け

新たな計画においては、奥産道路として指定された道路について、平成一四年度末の改良率を概ね六割にすることを目標とし、平成一〇年度以降五箇年間に地方公共団体の行う単独事業を含めて総額三、〇四〇億円を奥産道路に投資するものとする。このうち国の補助金その他の経費の交付に係わる道路の整備に関し、新たな奥地等産業開発道路整備計画(案)として、総額二、二九〇億円をもって五八二kmを整備する(表5)。

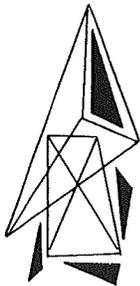
地方道の整備は、道路管理者が自ら行う地方単独事業と国として必要な支援を行う補助事業との

組み合わせにより行われるが、昨今、国と地方の関係が厳しく問われ、その役割分担を明確にする必要があることから、国としての支援の範囲を、先に述べた四つの観点により明らかにしたうえで推進しているところである。

今後は、周辺の環境とも調和した道路整備を行うなど、新たな施策へ向けて取り組んでいくことも必要である。

今後とも、地方道補助事業については、関係各地方公共団体等との連携を図りつつ、効率的に実施し、地方道の整備の促進を図ってまいりたい。

(※ 道路局地方道課建設専門官
※ 道路局地方道課市町村道室建設専門官)



平成九年度「道路防災週間」について

松本 豊和

一 目 的

平成九年度の道路防災週間については、八月の最終週に以下のような目的で実施された。

- ① 道路は生活に必要な物資の輸送や通勤通学など、日常的な生活や経済活動を支えるとともに、緊急時における移動や輸送のための動線確保するために必要な、最も根幹的かつ重要な社会資本である。
- ② また、円滑な道路交通は地域社会における活動のあらゆる面を支えていることから、安心して生活できる地域社会をつくるためには、適切に道路を維持管理し、いつでも安心して利用できる安全性・信頼性の高い道路ネットワークを確保する

ことが重要である。

- ③ さらに効果的な防災対策を実施するためには、道路管理者による防災対策のみならず、地域住民や道路利用者の防災に対する理解と協力が不可欠であり、例えば、住民・道路利用者一人一人の防災に対する役割と責任の認識、道路利用者の通行規則への理解や緊急輸送の妨げとなる通行の自粛等が挙げられる。

- ④ したがって、「道路防災週間」の行事を行い、道路管理者として、防災施設・設備の点検、防災訓練等を実施し、防災管理体制の強化を図ることはもちろん、地域の方々と道路利用者などに、安全性・信頼性の高い道路通行機能の重要性と防

災への備えや緊急時の協力の必要性を認識していただき、防災への知識・意識の向上等を図るものである。

二 期 間

平成九年八月二五日(月)～平成九年八月三一日(日)

三 主 催

道路防災週間中、全国各地の道路管理者の主催により各種行事・活動が実施された。

主催者：建設省、北海道開発局、沖縄総合事務局、都道府県、政令指定都市、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡

四 実施内容

平成九年度の道路防災週間においては、阪神・淡路大震災、北海道豊浜トンネル崩落事故、各地の道路災害等の教訓を踏まえ、道路防災対策の一層の強化・推進を図るため、下記の方針を参考に全国の道路管理者による各種行事・活動が実施された。

(一) 広報活動

道路防災シンポジウム、講演会の開催、パンフレットの配布、ポスターの掲示、新聞記事への話題提供等を通じて、以下の内容による地域住民・道路利用者への防災知識・防災意識の普及

- いつでも安心して利用できる安全性・信頼性の高い道路ネットワークと日常生活・社会生活の関わり
- 我が国の災害が多発しやすい自然条件とその下で実施している道路防災対策事業の現状
- 防災点検、防災カルテなどから成る道路防災管理システムとその構築に対する取り組み状況の周知
- 災害時に地域住民一人一人が災害に対

して役割と責任を持った、地域が一体となった防災体制の必要性

- 平成一〇年度を初年度とする新たな道路整備五箇年計画を策定中であることから、今後の道路政策全般と道路防災対策の方向・方針についての周知(写真1・2・3)

(二) 道路管理者による防災管理体制の確認

- ① 防災訓練の実施による危機管理体制の確認、再検討

○ 災害の突発性、偶発性を考慮し、可能な限り事前情報を持たない状況で、地震による大規模災害の発生等を想定した実践的な情報収集訓練、非常参集訓練の実施

○ 被災情報等の収集・伝達・提供の訓練、緊急輸送道路、迂回路等の設定、道路管理者間相互の情報連絡・支援活動等の相互連携体制を考慮した一連の災害対応訓練の実施

○ 地震計ネットワークシステム、映像情報収集機器等の防災情報機器・システムを活用した情報収集、応急復旧活動訓練の実施(写真4・5)

- ② 道路防災に係る施設、復旧体制の確認

○ 地震、降雨、降雪等の気象観測機器やそれら情報の収集・伝達・提供装置等の機器について稼働の点検を実施し、操作方法を確認

- 応急復旧人員の確保、復旧資機材の備蓄状況の確認(写真6・7)
- ③ 管内施設のパトロールの強化
- 管内施設の巡視・点検の強化(写真8)

各道路管理者が道路防災週間期間中に実施した主な行事・活動内容を表1に示す。

(道路局企画課道路防災対策室防災対策係長)

表 1-1 道路防災週間中の行事・活動等の実施内容

	広報活動	防災訓練	防災システム・復旧体制の確認	管内施設点検他
北海道開発局	防災パネル展の開催、ポスターの掲示、パンフレットの配布	情報伝達訓練、土砂崩落訓練、災害情報通信訓練	防災システム点検、緊急用資機材の点検	災害の発生する恐れのある箇所等の点検
東北地方建設局	講演会の開催	非常参集訓練、災害対策本部訓練、映像情報通信訓練	道路情報システム、情報板操作確認 応急復旧資機材備蓄状況確認	のり面、トンネル坑口部、橋梁等の重点的點検
関東地方建設局	シンポジウムの開催、ポスターの掲示、チラシの配布、垂れ幕・ラジオ広報	情報収集・伝達訓練、交通規制訓練、応急復旧立案訓練	道路情報システムの点検、交通遮断機の点検、防災備蓄資材の点検	のり面等道路構造物の点検
北陸地方建設局	講演会の開催、ポスターの掲示、懸垂幕・情報板での広報	情報収集・伝達訓練、映像情報通信訓練	防災施設点検	橋梁下部、トンネル坑口部等の点検
中部地方建設局	シンポジウムの開催、マスコミ・情報板での広報、通行規制マップの配布	非常参集訓練、災害対策本部設置訓練、情報収集・提供訓練	防災情報機器の稼働点検、防災備蓄の点検	落石、のり面崩壊等の恐れのある箇所等の点検
近畿地方建設局	講演会の開催、ポスターの掲示、ラジオ広報、行政情報システムでの提供	災害対策本部の設置訓練、情報収集・伝達訓練、画像情報通信訓練		
中国地方建設局	講演会の開催、懸垂幕・横断幕・情報板での広報、ポスターの掲示	非常参集訓練、情報収集・伝達訓練、交通規制実施訓練	トンネル非常用施設、情報板の稼働状況、操作方法の確認	災害の発生する恐れのある箇所等の点検
四国地方建設局	シンポジウムの開催、インターネット・懸垂幕・情報板での広報、チラシ配布	非常参集訓練、情報伝達訓練、災害対策本部設置訓練	トンネル内非常用施設の点検	災害の発生する恐れのある箇所等の点検
九州地方建設局	シンポジウムの開催、道路交通情報センターでの広報、防災展の開催	非常参集訓練、情報伝達訓練、応急復旧訓練、映像伝送訓練		橋梁、トンネル、のり面等の構造物点検
沖縄総合事務局	防災パネル展、ラジオ・情報板での広報	災害対策本部設置訓練、情報伝達訓練、災害復旧訓練	雨量計、道路情報システム、情報板、移動無線・多重無線設備の点検	災害発生時の恐れのある箇所、防災対策箇所点検
日本道路公団	SA・PA、料金所等でのポスターの掲示、小冊子の配布、懸垂幕での広報	災害対策本部設置訓練、応援派遣訓練、応急復旧計画立案訓練	防災用機材、非常開口部の点検	のり面点検 講習会の開催
首都高速道路公団	防災フェア展示、パンフレットの配布	災害対策本部設置訓練、情報収集・伝達・提供訓練		
阪神高速道路公団	講演会の開催、パンフレットの配布	非常参集訓練、情報収集・伝達訓練、通行規制、救助・救出訓練	防災備品点検	
本州四国連絡橋公団	シンポジウムの開催、新聞・雑誌等での広報、ポスターの掲示、パネル展示	非常参集訓練、情報伝達訓練、道路施設点検訓練	情報通信施設点検、防災用機材・器具・機能点検	のり面等の重点点検箇所の再点検
北海道	ポスターの掲示、情報板・懸垂幕での広報	情報収集・伝達訓練、道路啓開訓練、救助・救出訓練	トンネル非常用施設、道路情報施設の点検	防災点検、緊急点検の箇所等の再点検
青森県	情報板・横断幕による広報			災害の発生する恐れのある箇所等の点検
岩手県	ポスターの掲示、情報板・電光広告塔での広報	災害対策本部設置訓練、応急復旧訓練、情報収集・伝達訓練		災害の発生する恐れのある箇所等の点検
宮城県	講演会の開催			
秋田県			トンネル関係非常用設備の点検	
山形県		情報伝達訓練、交通規制訓練、救助・救出訓練		
福島県			トンネル内防災システムの点検	主要構造物の点検
茨城県	情報板による広報、ポスターの掲示			防災点検結果、要対策箇所の重点的點検
栃木県	ポスターの掲示、パンフレットの配布	情報収集・伝達訓練		重要構造物の点検
群馬県	情報板での広報、ポスターの掲示	情報収集・伝達訓練		
埼玉県		道路応急復旧訓練、瓦礫等の撤去訓練		
千葉県	防災展への展示、ポスターの掲示	情報伝達訓練、施設点検訓練、道路啓開訓練		
東京都		非常参集訓練、情報連絡訓練、施設点検訓練、道路啓開訓練		
神奈川県	シンポジウムの開催、新聞・テレビでの広報、ポスターの掲示	非常参集訓練、情報伝達訓練、道路啓開訓練	防災施設・機器・装置の点検	防災点検の結果を踏まえた点検
山梨県	ポケットティッシュの配布			災害の発生する恐れのある箇所について点検
長野県	ポスターの掲示	情報伝達訓練、災害対策本部設置訓練、映像情報通信訓練	情報装置、無線施設、雨量計等の点検	
新潟県	ポスターの掲示、情報板での広報		情報板の点検	通行規制区間、災害発生時の恐れ箇所等の点検
富山県	講演会の開催、ポスターの掲示	情報収集・伝達訓練		
石川県		救助・救援訓練、交通規制訓練		緊急点検の結果、要対策箇所の再点検
岐阜県	シンポジウムの開催、ポスターの掲示、パンフレットの配布、規制マップの配布	情報収集・伝達訓練		
静岡県	ポスターの掲示、情報板での広報	非常参集訓練、情報伝達訓練、情報収集・伝達訓練	防災無線、情報板の点検、応急備蓄資材の管理状況点検	防災点検の結果、要対策箇所について再点検
愛知県	横断幕・情報板での広報、通行規制区間マップの配布、ポスターの掲示	救助・救援訓練、交通規制訓練 現地対策本部の設置運営訓練		
三重県	ラジオでの広報、横断幕・ポスターの掲示、通行規制マップの配布	情報伝達訓練、画像伝送訓練	防災設備点検、遮断機点検	のり面等の構造物点検
福井県		道路災害復旧訓練		防災事業箇所の点検

表 1-2 道路防災週間中の行事・活動等の実施内容

	広報活動	防災訓練	防災システム・復旧体制の確認	管内施設点検
滋賀県	情報板での広報、マグネットプレートの公用車への貼り付け	情報伝達訓練、緊急点検訓練、障害物、除去訓練	情報板、遮断機の点検	落石等の発生する恐れのある箇所を重点的に点検
京都府	情報板での広報	非常参集訓練		点検結果説明会 管内施設の点検
大阪府	講演会の開催、パネルの展示			
兵庫県		日常パトロールから災害時パトロールへの切替え訓練、情報伝達訓練		防災点検結果、要対策箇所について点検
奈良県	ポスターの掲示、通行規制マップの配布	緊急輸送路確保のための通行規制訓練、無線通信訓練		道路防災会議開催
和歌山県		トンネル防災訓練、道路啓開訓練、災害対策本部設置訓練		
鳥取県	懸垂幕・横断幕の掲示、情報板での広報、広報ステッカーを公用車へ貼付			
島根県	横断幕・懸垂幕、ポスターの掲示、情報板での広報	救助・救出訓練、道路啓開訓練		防災点検箇所の再点検
岡山県	講演会の開催、パネル展の実施、新聞への掲載、ポスターの掲示	情報収集・伝達訓練、交通規制訓練、情報提供訓練		管内施設の点検
広島県	懸垂幕・ポスターの掲示、情報板での広報	情報伝達訓練	防災施設、情報板の表示確認	
山口県	道の駅での道路被災写真の展示、防災グッズの配布			
徳島県	シンポジウムの開催、懸垂幕の掲示、情報板での広報	情報収集・伝達訓練	トンネル非常用施設点検	
香川県	パネル展、ポスター・懸垂幕の掲示	災害発生時の通行規制訓練	防災情報システムの操作、情報板の点検	落石、のり面崩壊の恐れのある箇所の点検
愛媛県	パネル展の開催、ポスター・垂れ幕の掲示、情報板での広報	情報伝達訓練	防災システム、体制の点検	災害の発生する恐れのある箇所の点検
高知県	シンポジウムの開催、ポスターの掲示、情報板・インフォメーションタワーでの広報	被災状況収集訓練、緊急輸送道路の設定訓練	トンネル非常用施設点検	防災カルテを使用した施設点検
福岡県		情報収集・伝達訓練		
佐賀県	ポスターの掲示、情報板での広報	情報収集・伝達訓練、道路啓開訓練、映像情報通信訓練		
長崎県	情報板での広報、ポスターの掲示		連絡体制の確認	
熊本県	ラジオ・情報板での広報、ポスターの掲示	情報収集訓練、連絡体制訓練、交通規制実施訓練	トンネル非常用施設点検	落石等の発生頻度の高い路線の重点的 点検
大分県		情報収集・伝達訓練、野災害復旧訓練		災害の発生する恐れのある箇所の点 検
宮崎県	ラジオ、新聞での広報、パネル展示、情報板での広報	地震情報、津波情報伝達訓練	情報板・トンネル内ラジオ再放送設備等の情報機器点検	橋梁、トンネル等の重点的 点検
鹿児島県	ポスターの掲示	トンネル防災訓練		
沖縄県	ポスターの掲示、通行規制マップの配布		情報機器の作動確認、防災機器の点検	災害の発生する恐れのある箇所の点 検
札幌市	ポスターの掲示			
仙台市	講演会の開催、ポスターの掲示	非常参集訓練、情報収集・伝達訓練、対策本部設置運営訓練、復旧訓練	道路情報提供装置の点検、情報機器の稼働確認	防災点検箇所について再点検
千葉市		情報収集・伝達訓練、災害対策本部設置訓練、道路啓開訓練	道路防災に係る施設の点検 応急復旧資機材の備蓄状況確認	防災点検結果、要対策箇所について 点検
川崎市	シンポジウムの開催	情報収集訓練、救助・救出訓練、道路啓開訓練、緊急輸送路設定訓練		
横浜市		情報収集・伝達訓練、道路啓開訓練		
名古屋市	横断幕・ポスターの掲示		情報板、遮断機の操作及び点検	災害の発生する恐れのある箇所の点 検
京都市				災害の発生する恐れのある箇所での 点検
大阪市	講演会の開催、行政情報提供システムによる情報提供	道路応急復旧訓練、中央分離帯撤去訓練		
神戸市		道路啓開訓練、道路障害物撤去訓練、情報収集・伝達訓練		
広島市	懸垂幕・横断幕・ポスターの掲示、情報板での広報			
北九州市	ポスターの掲示			
福岡市	ポスターの掲示			災害の発生する恐れのある箇所の点 検

(注) 防災訓練については、防災の日（9月1日）等に実施している関係機関との合同の総合防災訓練等を含む



写真1 道路防災シンポジウムの開催(四国関係機関)



写真3 道路情報板による広報活動(島根県)



写真2 懸垂幕による広報活動 (本州四国連絡橋公団)

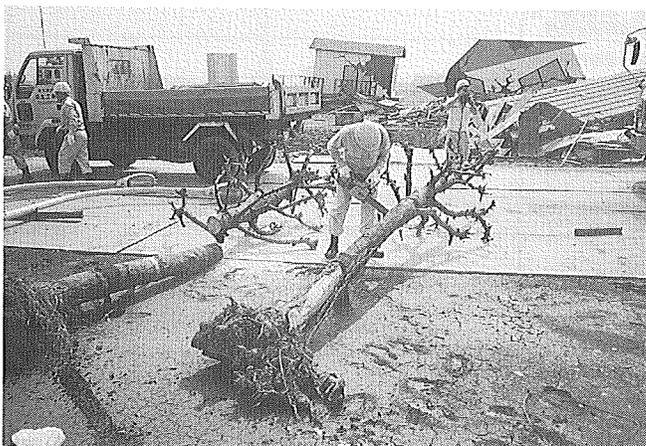


写真4 道路啓開訓練(埼玉県)

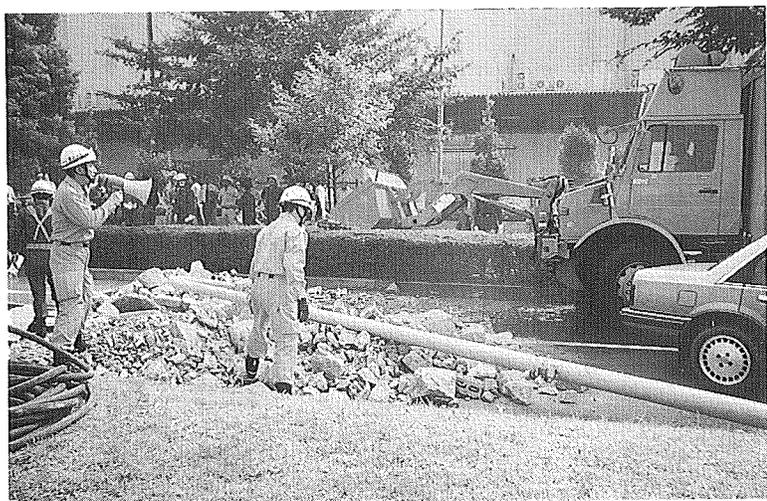


写真5 道路啓開訓練
(東京都)

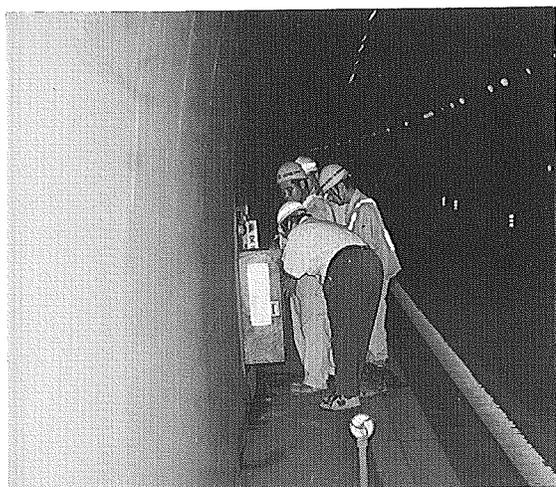


写真7 トンネル内情報施設の点検
(四国地方建設局)

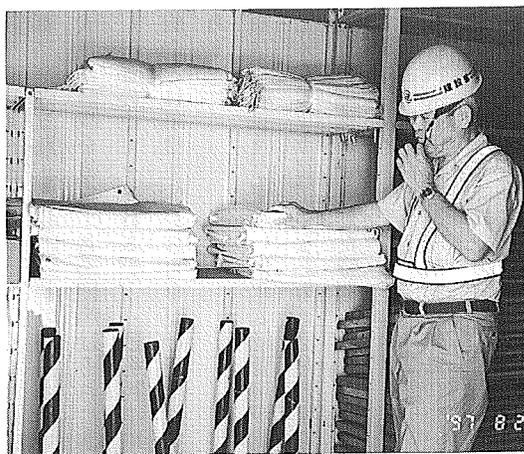


写真6 防災備蓄資機材の確認(関東地方建設局)

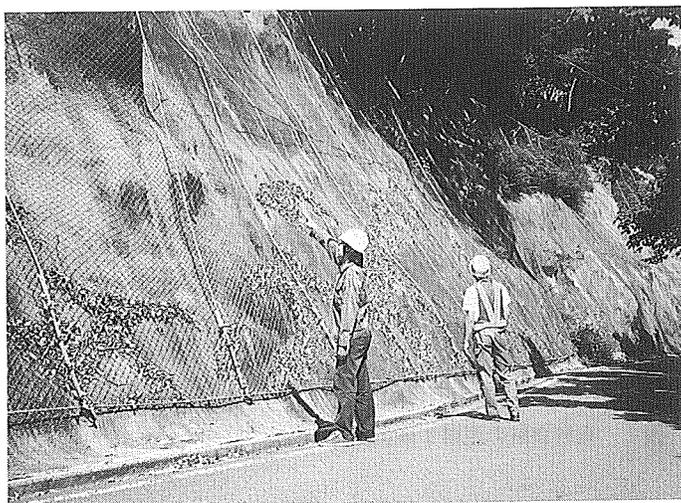


写真8 のり面の点検(三重県)

東京湾アクアライン・ 本州四国連絡道路の料金に関する施策

道路局有料道路課

本年一二月一八日に開通予定の東京湾アクアラインの料金について、当初五年間は普通車四、〇〇〇円(基本料金四、九〇〇円の約二割引)、さらに開通後六ヵ月間有効の前売券を三、五〇〇円とする申請を、去る九月九日付けて許可しました。また、本州四国連絡道路についても、利用しやすい料金にするために料率を見直した形で料金認可申請が出されています。以下に、有料道路の料金についての基本的な仕組みと、料金をめぐる最近の新しい施策展開について紹介します。

一 料金についての仕組み

有料道路制度は、主として借入金により道路を整備し、その返済を道路の利用者からの料金収入をもって行う制度であり、国・地方公共団体の少

ない負担で幹線道路網を早期に整備すること大きく貢献してきた。道路整備特別措置法に基づく有料道路の種類は図1のとおりである。高速自動車国道、都市高速道路、本州四国連絡道路については建設大臣が計画を策定、各公団等はそれに基づき整備し料金の認可を受けるが、一般有料道路は個別路線ごとに事業主体が許可を受けて整備するものである。

料金の額は、建設及び管理に要する総費用が総収入に等しくなるように、すなわち返済を要するすべての資金の償還が予定した時期(償還期間)内に完了するよう設定されることが基本である。さらに本州四国連絡道路及び一般有料道路については、当該道路を利用することによる「便益」(有料道路を通行することによる時間の節約やガソリ

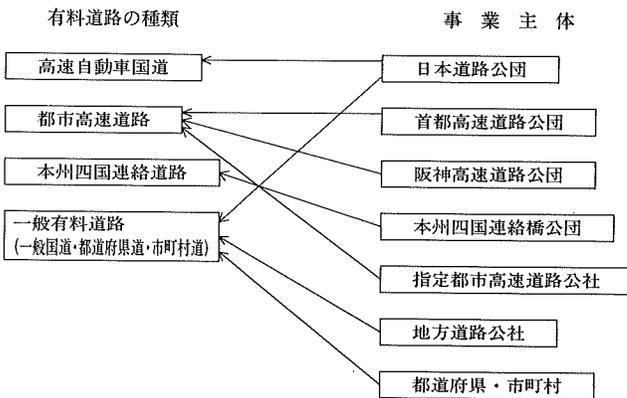


図1 有料道路の種類と事業主体

ン代等の走行経費の節約による利益)の範囲内とすることが要件とされている。

二 有料道路に関する道路審議会答申

前記のとおり有料道路では建設、管理に要する費用を賄うように料金の額が設定されるため、多額の費用を要する大規模な有料道路の場合、料金も比較的割高なものとなる傾向にある。これに対し、道路審議会は平成九年一月の中間答申において、

① 事業主体による効率的な事業の実施により、建設費、管理費の一層の節減を図ること

② 直接の利用者負担に加えて、有料道路の整備による幅広い受益者を代表して、国・地方

公共団体による公的負担を拡充すること

③ 世代間負担の公平性確保の観点から、適切な範囲で償還期間を延長すること

などにより、直接の利用者に対して過度の負担とならないよう措置することが提言されているところである。

三 東京湾アクアラインの料金

(1) 経緯

東京湾アクアライン(東京湾横断道路)は、川崎・木更津間を海底トンネルと橋梁で結ぶ一五・一kmの道路であり、平成元年に着工され、本年一



東京湾アクアラインの現況写真



図2 海ほたる(木更津人工島)完成予想図

二月一八日に開通が予定されているものである。

その建設にあたっては民間活力を活用することとし、「東京湾横断道路の建設に関する特別措置法」(昭和六一年施行)にしたがい、日本道路公団(丁

H)と建設協定を締結した東京湾横断株式会社が海上部の建設工事を担当している。しかし、道路整備特別措置法上は丁Hが事業主体である「一般

有料道路」であり、事業費、料金等に関する事業許可は昭和六二年七月に丁Hに対して行っている。

当初の許可に係る事業計画は、総事業費約一兆一、五〇〇億円、料金(普通車)四、九〇〇円、

計画交通量三三、〇〇〇台/日(開通初年度)で、

全体を三〇年で償還するという内容だった。その後、総事業費が約一兆四、八〇〇億円に増加したことにより事業変更の許可を行っているが、金利条件の見直しや、会社に対する関係地方自治体の出資増等により、料金の額は五、〇五〇円と、消費税三%分のみの増加にとどまっていた。

(2) 今回の事業変更許可(基本料金)

今回、開通を間近にひかえて最終的な事業変更の許可を行ったものである。その際基本としたのは、首都圏の幹線道路として重要な役割を分担する東京湾アクアラインを、なるべく多くの方々にご利用していただけるよう、管理の効率化などに努

めることで可能な限り利用しやすい料金を設定することであった。

料金に関係する諸要素の見直しのうち、交通量については、東京湾アクアライン周辺地域における開発の遅れや、近年の経済の低成長を踏まえるとともに、道路交通センサスなど最新の資料を用いて見直し、開通初年度二五、〇〇〇台/日と下方修正を行った。他の条件が同一ならば、これにより料金の額は五、〇五〇円を上回る(消費税五%を考慮すると、それだけで五、一五〇円)ことになるが、他の条件について以下のような見直しを行ったため、基本料金を四、九〇〇円に抑えることができた。

- ① 総事業費及び管理費・事業費の清算、建設中の金利負担の低減等により、総事業費は約四〇〇億円減額(約一兆四、四〇〇億円)。開通後の道路管理費についても、料金収受業務等の効率的な執行等により節減。
 - ② 将来金利・最近の低金利情勢を踏まえ、下方修正。(五・九%を過去一〇年間平均金利五・〇%に修正)
 - ③ 償還期間・前記道路審議会答申の提言を踏まえ、三〇年から四〇年に延長。
- (3) 特別期間割引等
しかしながら、これでも、キロ当たり料金が三二五円と、他の有料道路に比べて割高感があるこ

とは否めない。既存の湾岸線利用に比べて六〇分〜一六〇分もの時間短縮効果があること、建設に多額の費用を要していることを考慮すると、この料金の額は妥当な水準ではあるが(ちなみに現在の川崎・木更津間フェリー料金は七、〇三〇円である)、割高感によりそもそも利用が敬遠されるようでは、東京湾アクアラインがその役割を十分に発揮することにならない。

こうしたことから、JHにおいては、地元自治体、経済界とともに、対岸地域の交流促進と周辺地域の活性化を通じた東京湾アクアラインの利用促進に最大限の努力を傾注することとしているが、そうした努力とあわせて、開通直後からなるべく多くの方々に利用していただき、そのメリットを実感していただくこと、さらには長期的に利用者の定着と利用層の拡大を図ることを目的として、開通から五年間を特別割引期間として、料金を約二割引の四、〇〇〇円(普通車)とすることとした。

位置づけとしては、事業主体の経営判断による一種の割引措置(割引率は通常回数券の最大割引率である二割以内)であり、本措置を含めて四〇年償還が可能であると判断されたものである。

これにより、通行料金と燃料費を合わせたトータル経費で湾岸線利用の場合と比べ遜色ないものとなり、時間短縮効果を考慮すると多くの交通

量転換が見込めるとともに、観光・レジャー交通の誘発も促進されるものと考えている。

このような措置は初めてのことであるが、東京湾アクアラインのように、大規模な有料道路で、利用に伴う便益は大きいものの、開通当初の割高感が特に強いと考えられる場合には、地元も含めた積極的な利用促進策とあわせて、長期的な利用者の定着と利用層拡大を図る上で有効であると思われる。

また、この措置に加え、開通前から新規需要開

表1 川崎～木更津間の走行時間・経費の比較

	高速湾岸線他 利用	東京湾アクアライン 利用	比 較
走行距離	100km	30km	
走行時間	90～190分(実測)	30分	60～160分の時間短縮
走行経費	通行料金	2,850円	4,000円
	燃料費	1,000円	300円
	計	3,850円	4,300円

拓努力を行うため、基本料金の約三割引（普通車三、五〇〇円）の前売割引券を発行することとした。これは、関連地域における集客施設等と連携した利用促進策を推進する上でも効果的であると考えられる。（前売割引は前記道路審議会答申における提言にふくまれている。）

*前売割引券は開通日（二月一八日予定）

より六カ月間有効で、開通前日まで発売しています。お問い合わせは〇〇七〇一八〇〇一八四六一八九八（フリーフォン）まで。

四 本州四国連絡道路の料金

(1) 本四道路の概要

本州四国連絡道路は三つのルートにより本州と四国を結ぶ新たな交通動脈として、近畿・中国・四国地方など西日本地域の発展に大きく貢献するものである。このうち、児島・坂出ルート（瀬戸大橋）については昭和六三年四月に開通、神戸・鳴門ルートについても平成一〇年四月に明石海峡大橋が開通し、大鳴門橋とあわせて全通する。また、尾道・今治ルートも、平成一一年春には概成する予定である。

本四道路については償還計画三ルート全体をプール計算し、全路線について共通のキロ当たり料率を設定した上で、各区間の料金を計算する方式を取っている。その際、陸上部と海峡部では建

設費及び便益が著しく異なることから、それぞれ異なる料率を設定している。（現行は陸上部三五円/kmに対し、海峡部はその一二倍の四二〇円/km）

総事業費約三兆円の大事業であり、利用者負担のみではなく、国及び関係公共団体によりこれまで約五、〇〇〇億円（うち2/3は国が負担）の出資がなされている。

(2) 経済委員会意見書

三ルート概成に向け、全体の料金について、本四公団総裁の諮問機関である「経済委員会」（委員長中村貢東大名誉教授）が平成八年九月から精力的に検討を加え、去る七月一七日に意見書を取りまとめた。委員会としては、

① 本四道路の厳しい採算に鑑み、料金による収入をできるだけ確保。

② 本四道路の効果が活かされるよう、利用しやすさに留意して検討。

の二点を基本として主として以下のような提言を行った。

○償還期間三三年から五〇年に延長
○料率を以下の通り見直す

- 1) 陸上部と海峡部の比率は一・九
- 2) 特に多額の建設費を要した明石海峡大橋の海峡部は一般海峡部の一・六倍
- 3) 利用しやすさを勘案し、陸上部三五円／

km、海峡部三五一元/km

○当初数年間は特別の利用促進措置を検討

○公団による組織形態の見直し、維持管理の効率化、利用促進努力が必要

○幅広い受益を得ている国・地方公共団体の適切な出資の継続・拡充

これにより、すでに開通している区間の料金は平均で七%引下げられることとなり、公団はこの意見書に沿った新たな基本料金を認可申請に盛り込んでいる。

(3) 特別な利用促進措置

前記意見書において、「本四道路を有効に活用し、関連地域により早く開発効果をもたらしていくためには、できる限り早期に利用層を拡大し、その定着を図っていく必要がある。特に三ルートのネットワーク効果が発揮され、新しい料金体系が適用される今回、早期に一層の利用を促す特別の措置として、償還の確実性に支障のない範囲内で、当初の数年限りに限り、より多くの利用者にとって利用しやすくなるような特別の料金設定を行うことを検討するべきである。」と提言されたのを受け、本四公団は、平成一〇年四月から五年間、前記(2)の新たな料率で計算された基本料金から二割引（三ルート、全車）とする措置を盛り込んだ料金認可申請を去る八月五日に行ったところである。

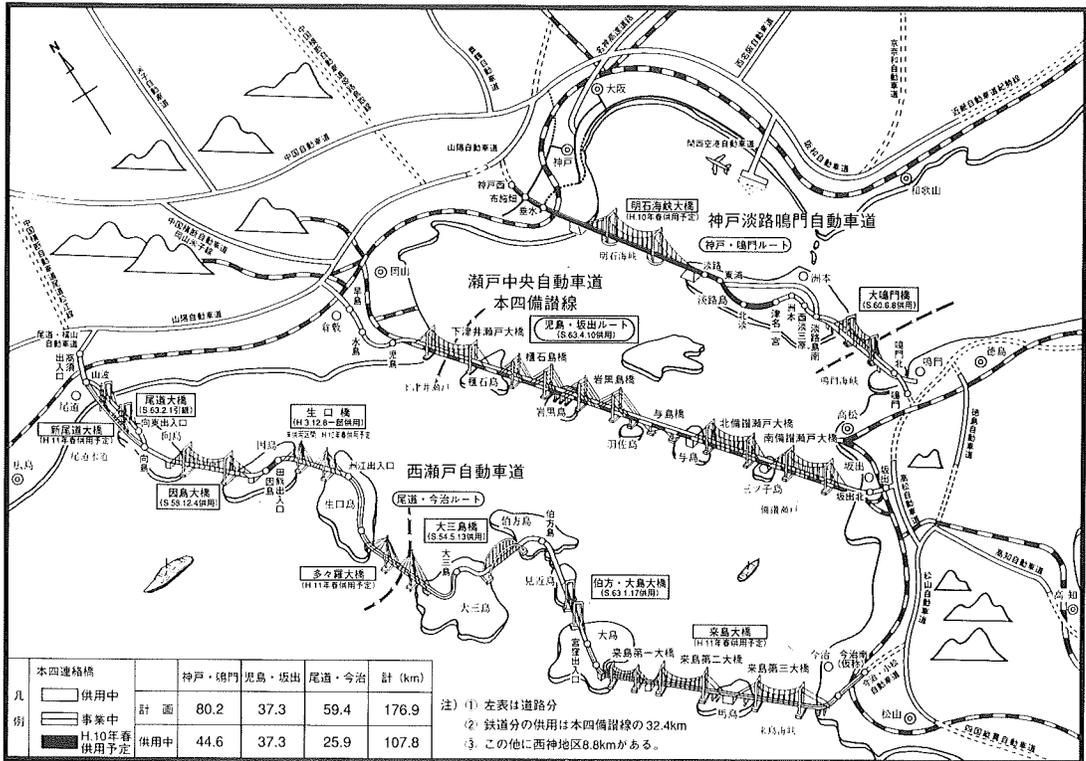


図3 本州四国連絡橋図

平成9年6月現在

これによると、例えば瀬戸大橋の料金は普通車四、六〇〇円で、現行の基本料金から三割引下げ（現行の割引料金からも一割引下げ）となる。また、明石海峡大橋の料金は二、六〇〇円となるが東京湾アクアラインと同様の前売割引券を利用すると二、二〇〇円となる。

本申請についての認可は、出資等についての調整を経て、年末にも行う予定である。

有料道路の料金については、平成九年六月の道路審議会建議「道路政策変革への提言」において「我が国の有料道路料金の割高感から利用者の負担が過重であるとの意見も多い。」とした上で、「有料道路の整備に要する費用の適正な負担のあり方についてさらに検討を深める必要がある。」とされているところである。

また、通勤など近距離多頻度利用者のための割引やイベント期間中の割引等、「多様な料金施策を

五 今後の施策展開について

表2 本四道路(代表区間)の料金案(申請中)
(普通車)

単位:円

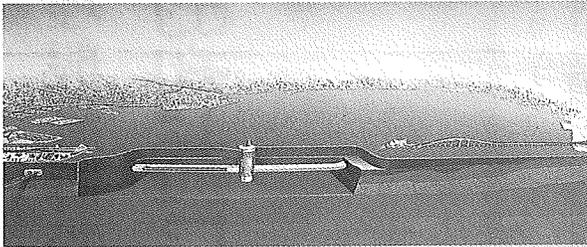
	現行料金	新料金	特別措置 (当初5年間)
神戸淡路鳴門自動車道 (垂水~鳴門)	-	7,250	5,800 (前売5,000)
明石海峡大橋	-	3,250	2,600 (前売2,200)
大鳴門橋	1,890	1,600	1,300
瀬戸中央自動車道・全線	6,620	5,700	4,600
西瀬戸自動車道・全線	-	6,800	5,450
因島大橋	1,150	1,000	800
生口橋	520	500	400
大三島橋	730	600	500
伯方・大島大橋	840	750	600

通じた道路利用の促進」を平成一〇年度重点施策の一つとして推進することとしている。
 有料道路事業の運営にあたっては国民や利用者

の理解を得ることが重要であり、今後とも料金に
 関する多様な施策を推進するとともに、効率的で
 開かれた事業の実施に努め、有料道路制度の一層

の活用を図っていくこととしたい。

東京湾アクアライン 前売割引通行券 期間限定発売



**走る価値があるから、
買う価値もあります。**

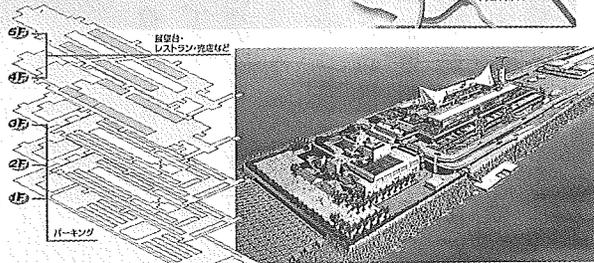
東京湾アクアラインの開通を間近にひかえて、ひと足はやく前売割引通行券をご用意しました。川崎と木更津をむすぶ「水中のライン」へのたくさんの興味にお応えするため、期間限定で発売するチケットです。どうか記念にお求めいただき、ぜひ体験してみてください。



東京ベイオアシス 海ほたるPA

(木更津人工島)

首都圏唯一の海上休憩所が、この「海ほたるPA」です。5階のパノラマデッキからは東京湾周辺が360°展望でき、ベイブリッジやウォーターフロントをながめる絶好のポイントとなります。また飲食施設やお買物コーナーも充実して、まさにこれからの新しい海の広場といえます。駐車場は約480台収容できます。



- ご利用区間
浮島JCT ↔ 木更津IC
※海ほたるPAでのUターンも可能です。
- 有効期間
平成9年12月18日(木)開通予定日～平成10年6月17日(水)
- 発売期間
平成9年9月18日(木)～平成9年12月17日(水)
- 販売場所
高速道路等の主な料金所、サービスエリア・パーキングエリアの売店などでどうぞ。

■販売価格
お得な割引通行券(片道券)をお1人様何枚でもお求めできます。

軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大車
2,800円 400円お得	3,500円 500円お得	4,200円 600円お得	5,800円 800円お得	9,650円 1,350円お得

＜問い合わせ先＞ 日本ハイカ(株) **0070-800-846-898**
(受付時間/平日8:00～17:00)
 JH東京第二管理局 ☎046-768-8426

今なら抽選で100名様に記念品プレゼント!

前売券をお求めのお客様に、その場でアンケート用紙をお渡します。応募者の中から抽選で100名様に記念品をプレゼントします。海ほたるPAにアンケート回収箱が設置されています。アンケートに記入して投函してください。(※または、木更津料金所の係員に直接お渡しください。)

道路管理瑕疵訴訟判例の動向(第六回)

反射的利益に関する事件及びその他の事件

高鍋 誠治

今月は反射的利益に関する事件とその他の事件について検討してみたいと思います。

この「その他の事件」では今回の検討では道路環境に関する事件と工事差し止め請求事件は含まないこととします。

一 反射的利益に関する事件

まず、反射的利益について少し考えてみたいと思います。

道路管理の実務上、「反射的利益」という言葉はよく使われていると思いますが、どのような場合に使っているのでしょうか。

「沿道でドライブインを経営していた人が、バイパスができたため旧道の交通量が減ったので道路管理者に賠償を要求しても、それは反射的利益だ

からできない。」

というような使われ方が一般的だと思います。

それはそれで全く正解なのですが、どうもその一面だけを「反射的利益」と理解されて日常使用されているような気がします。

「反射的利益」の本来の意味は、「法が命令、制限、禁止等の定めをしていることの反射として、ある人が受ける利益をいう。」(有斐閣、法律学辞典)とされており、その具体的な例として「医師法に医師の診療義務が定められている結果、患者が診療を拒まれないという利益を受けたたりすること」(同)と説明されています。

すると、道路の場合はどうでしょう。さきほどの例のような場合は道路の供用行為という法律行為により、今まで道路を通行する自動車がドライ

ブインに立ち寄ったため「利益」を上げることができていた、という点ではまさに反射的利益の典型的な例といえるでしょう。

しかし法律的にはその「利益」がこの例のように本当に「利益」である必要はありません。道路の供用という法律行為の結果、その道路を通行すること自体が法律的には反射的利益なのです。

一方、反射的利益に対する言葉として、「法律上保護された利益」というものがあります。これは、当該利益(権利でもよい)が法律上認められているものです。具体的には選挙権や請願権のような明文上規定があるものが該当します。

反射的利益については、このほか行政処分を取消訴訟においても論じられることがあります。

有名な事件では公衆浴場の設置場所の配置基準

に関する条例に違反して浴場が開設されたため、既存業者が不利益を被った場合、その違反者に対して行政上の措置を行わなかったことにつき訴えられた事件なども反射的利益論が論じられていきます。

ここで、道路における反射的利益を考えると、道路の路線の認定や区域の決定あるいは占用許可等の処分によって発生する利益・権利はすべて反射的利益であると言えますし、前述したように、法律的には供用された道路を通行すること自体が反射的利益であるということになります。

もう一つ考えてみると、道路の沿道に居住する権利、言い換えると道路に出入りする権利は反射的利益であると言えるのでしょうか。

これも、現在の行政法の考え方からすると、反射的利益であるということになるでしょう。

しかし、筆者はこの考え方には注意を要すると考えます。

なぜなら、沿道に出入りする利益（仮にアクセス権と呼びます。）は、住宅や店舗を建てるために他の法律（建築基準法等）では、必要な条件とされており、道路への出入りは、人々の生活のための基盤的な部分となります。

このような状況のもとで、アクセス権が法律上保護されない利益であるから、反射的利益にすぎないとの結論を出すことにより、例えば道路管理

者が供用中の道路の拡幅工事を行うために道路端にバリケードを立てて民地からの出入りを不可能にした場合は、法律的には反射的利益で損害賠償や損失補償の必要がないので、そのようなことを行っている、という結論では常識的には疑問の残るところです。

筆者は、もしこのような事例で民事訴訟になった場合、一般不法行為理論を適用して損害賠償請求が認められるのではないかと考えています。

しかし、それらを過去の判例で検討しようにも、過去の事件で反射的利益に関する判例が存在するのはいわゆる営業の落ち込みの事件しかなく、これらについては反射的利益論が全面的に認められ、道路管理者が敗訴した例は全くなく、参考となりません。

したがって、反射的利益の事件に直面した場合判例集に登載されているのは営業上の判例ばかりであるという前提を理解した上で、「反射的利益はすべて認められない」という先入観をもたずに検討されることを望みます。

・ 反射的利益に関する事件

それでは、反射的利益に関する事件について具体的に見ていきたいとおもいますが、現在把握しているところでは八件の判例があります。

今回の検討ではさらに三つに分けて考えたいと

思います。その分け方は、

- (1) 道路工事や供用行為による営業損害を求めたもの
- (2) 道路の施設の撤去を求めたもの
- (3) 横断歩道橋の撤去を求めたもので考えてみたいと思います。

二 道路工事や供用行為による営業損害を求めたもの

この形態の事件は六件あります。

例規集巻・頁	事件名	道路種別
裁判所、判決年月日	要	被害状況 結果
判決要旨		

12	七二七九・ 一一二五	北九州横断歩道橋事件	市道
		歩道橋の設置により広告壁の価値が減 少する	精神被害 棄却
		福岡地裁小倉支部 昭和四九年三月二日	
		1 一日平均約二万台以上の交通量がある当該五差路において、横断歩道者の安全を守り、増加する交通事故を防止するための本件歩道橋が現在の位置にその形状で設置されたのは必要不可欠のものであり、また、本件歩道橋が交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法に基づいて設置されたものであることから、被告が本件歩道橋の設置によって広告が不利益を被るかも知れないことを予知し、現に不利益を被っても、本件歩道橋の設置が違法あるとは認められない。	
		2 憲法二九条三項は、私人の財産権が公権力により直接制限されるか、収用される場合に適用されるものであり、本	

件歩道橋の設置のため、本件広告壁の広告価値が減少し、その結果本件土地、建設を利用して得られるべき収入が失われたのは、いまは本件歩道橋の設置による反射的影響によるものであり、憲法二九条三項の定める場合に該当するものではない。

13	七三一九・三〇五	酒田市道損害賠償事件	市道
		営業損害	棄却

山形地裁酒田支部 昭和五〇年二月一日

1 工事期間中、車両が全面通行止めとなったのは合計して四日間と一九時間であり、その余の工事期間中は工事現場付近の道路に車両の全面通行止めの標識を使用していたが、現実には工事請負人と付近住民との話合いで大型車両以外の車両は通行可能な状態であったこと、原告の営む旅館に至る比較的便利な迂回路が存したこと、本件掘削工事は公共工事であり、この工事の結果、消雪されることとなる県道の冬期間における車両の交通が円滑化され、原告の旅館の営業も便益を受けることを総合して判断すれば、原告の受けた多少の営業上の不便は社会生活上受忍すべき限度内にあるといわねばならない。

2 工事施工に際し、県が付近住民になんらの通知をしなかったとしても通知を義務づけた法令はなく、ただちに工事の施工が違法となるものではないし、井戸掘削場所の選定に誤りはなかった。

12	七二七九・八三一・九	群馬県国道一七号立体交差営業損害請求事件	直轄国道
----	------------	----------------------	------

立体交差化により原告店舗の売上が減少したとして提訴

東京地裁 昭和五九年 三月 七日
東京高裁 昭和五九年 二月二六日

〈地裁判決要旨〉
1 一般に私有財産が公共の利益のために侵害された場合であっても、それが社会的にみて当然受忍すべき限度内のものであれば、損失補償を要する特別の犠牲には当たらない。

2 原告らが国道に面した場所において店舗を構へ商売を続け利益を上げることができたのは、道路が公衆の一般的利用に供されていることの反射的利益を受けていたにすぎないから、前記損害は反射的利益の喪失にすぎず、また当該損失は憲法二九条、道路法七〇条の補償の対象にならない。

〈高裁判決要旨〉
原告の立体交差化工事につき公務員の行為に違法があるとして国家賠償法一条に基づいて出した請求、交通事故の発生が営業活動に支障を及ぼしたとして同法二条に基づいて出した請求はいずれも理由がない。

12	七二七九・八一二	大阪国道一〇号営業損害請求事件	直轄国道
----	----------	-----------------	------

大阪地裁 昭和五九年 二月二七日
東京高裁 昭和六一年一月二九日

〈地裁判決要旨〉
工事の長期化にはやむをえない理由があり、実際の工事期間は合計九カ月にすぎないこと、工事期間中の歩車道の段差(一三・二〇cm)があつたがすりつけがされていたことは車の進入を著しく困難にしたとは認められないこと、原告は工事の完成により今後長期間多大の利益を享受できること、原告店舗の売上の減少はオイルショック後の不況、同種競合店舗の乱立、原告店舗の老朽化等他に大きな要因があること、そもそも原告が本件道路の通行者を主たる顧客とするという形で享受する本件道路からの利益は、本件道路の設置に伴う反射的利益に過ぎないこと等からして本件道路の管理に瑕疵があつたとはいえない。

〈高裁判決要旨〉
地裁判決と同旨。

14	七五〇七・一一四	大分国道一〇号街路樹視認妨害事件	直轄国道
----	----------	------------------	------

背丈の高い街路樹を設置したことにより
り広告板の効用が減少した
営業損害 棄却

大分地裁 昭和六二年七月一日

1 原告は本件街路樹が植栽されている土地の利用等に関する何らかの権利を有するものでもないから、本件広告板について原告が享受していた広告の効用及びこれに由来する営業上の利益は、本来、広告板の前面にその展望を妨げるものが存しないことによる反射的利益にすぎずその存在自体が当然に私権の対象となるものではない。

2 被告が原告の宣伝広告業務に損害を与える目的で故意に不必要な街路樹を設置する等社会通念上許容される範囲を超えた行為をなし、これにより原告の受けた不利益が受忍すべき限度を越えた場合には、右妨害行為は違法となるものというべきであるが、本件街路樹の成長による不利益は原告の受忍限度内のものであり、街路樹の設置または管理に瑕疵があるとはいえない。

14	七五七九・一〇三六	福岡県道拡幅工事経営不信損害請求事件	県道
----	-----------	--------------------	----

福岡地裁 昭和六一年九月三〇日
福岡高裁 昭和六三年五月二六日

〈地裁判決要旨〉
原告らには本件渓谷の自然景観利用(使用)権や水資源利用(使用)権があるとはいえないから、それらの権利があることを前提とする本件請求は理由がないものである。

1 本件工事により、自然景観等に旧と異なるなんらかの变化を及ぼすことがあつたとしても、それらはいずれも適法な行政行為に基づくものである。

2 当該地域における開発事業の円満な実現を図るための土木部長と町長の協定書は、被告が町民個人に対し民事上なんらかの債務を負担するに至るべき性質のものではなく、債務不履行に基づく損害賠償請求も失当である。

3 本件国家賠償請求等に当事者訴訟である憲法二四条三項の規定に基づく損失補償請求を追加的に併合することは許されない。

営業損害 棄却

まず、①の事件ですが、横断歩道橋が設置されたため、原告の広告壁が見えなくなり、契約を解除されたことについて損害賠償請求を行った事件ですが、歩道橋設置の必要性、正当性について認定した後、受忍限度論と反射的利益論をもって請求を棄却しています。

次に②の事件ですが、市道に面して営業していた旅館の前で約二カ月にわたり工事が行われたため、市道が通行止めになり客足が絶えたものであるとして損害賠償請求をした事件ですが、裁判所は請求を棄却しています。

その理由としては、いきなり法律論として反射的利益論をもって棄却するのではなく、実際の全面通行止め期間が四日と一九時間であったこと、迂回路が存したことなどを理由としており、一応の事実認定は經由しています。

次に③の事件ですが、従前、踏切であった道路が立体交差になり、踏切近くで営業していた小売り店舗の前の交通量がなくなったため営業廃止を余儀なくされたとして損害賠償請求をした事件です。

この事件も裁判所は請求を棄却していますが、受忍限度論と反射的利益論の双方から請求を棄却しています。

次に④の事件ですが、これも国道沿いで営業していたレストランとホテルの営業主が、バイパス

拡幅工事が長期にわたった上、ホテルの敷地内に入るための歩道切り込み部に段差があったため、客足が遠のいたとして損害賠償請求をしたものですが、これについても裁判所は、工事が長期にわたった理由や歩道部の段差について十分に実態審理を行った上で、受忍限度論と反射的利益論の双方から請求を棄却しています。

続いて⑤の事件ですが、これは街路樹が生育したため沿道の広告板が道路利用者から見えなくなったため損害を被ったとして、沿道土地所有者が道路管理者を訴えた事件ですが、この事件が一番明確に、原告がそれまで受けていた利益は反射的利益であると判断しています。

さらに受忍限度論についても、道路管理者が原告に損害を与える目的で故意に不必要な街路樹を設置するなどの行為を行った場合には違法性を帯びるものであるとして、一定の線引きを行っている点について注目できる判決です。

最後に⑥の事件ですが、これはダムの設置と道路の拡幅工事があいまって自然景観が破壊され、観光客が減少したためその損害の賠償を求めたものですが、これについては、原告にはこのような自然景観利用権のようなものは存在しないことを理由に請求を棄却しています。

以上が営業上の損害を被ったとして訴えられた事件ですが、ごらんのように敗訴した事件はあり

ません。

これらの事件はいずれも訴えた方の内容に少し無理があるものばかりで敗訴はあまり考えられないようなものばかりですが、注意すべきは、裁判所においては、必ずしも反射的利益論で一蹴するようなものではなく、必ず実態の審理に入って受忍限度論と合わせて判断しているところでしょう。

したがって、いくら営業上の利益は反射的利益であるとしても、道路管理者の行為が受忍限度を超えるようなもの(例えば店舗の入口を何の代替措置なくふさいでしまうような常識はずれの行為)であれば、敗訴する可能性は十分あるということについて御理解いただくようお願いいたします。

三 道路の施設の撤去を求めたもの

①	13	七三二九・八一五	和歌山国道二六号防音壁撤去請求事件	直轄国道
			原告の店舗前の防音壁を営業損害を根拠として撤去を求めた	営業損害 無責
			和歌山地裁	昭和五六年五月二六日
			1 遮音壁の撤去を求めるとともに、原告が受ける不利益の内容、程度と、遮音壁のもつ社会的価値とを比較衡量し、その被害が社会生活上受忍すべき限度を超えていることが必要である。	
			遮音壁は付近住民のため公益性を有し、原告の蒙る被害は、これを撤去した場合に付近住民が受ける騒音被害に比し、社会通念上受忍すべき限度内にある。	

この事件は一件だけです。この事件は営業上の利益について損害賠償を求めているという点では(1)の分類に入りますし、遮音壁の撤去を求めているという点では環境訴訟の分野に入るとも考えられますが、あえてここに分類することとしました。これについても裁判所は受忍限度論をもって請求を棄却しています。論理の構成としては二の事件とまったく同じでしょう。

四 横断歩道橋の撤去を求めたもの

12	七二七九・三	名古屋横断歩道橋事件	市道
		横断歩道橋の利用が強制される	精神被害 棄却
		名古屋地裁 名古屋高裁	昭和四十七年九月二日 平成二年八月九日

① 地裁判決要旨

1 仮に国民の公道利用が行政措置の反射的利益であるとしても、公道利用は法的に保護され得る国民の生活利益であり、反射的利益であるか否かによって、訴の利益の有無に関する結論が左右される訳ではない。もともと憲法二五条により国が国民に対して道路設置、管理の義務を負い、その反面として国民は公道を利用する憲法上の権利を有するとはじわかに断定はできないが国民の公道利用に対する法的保護の程度、態様は実定法に従って判断すれば足りる。

2 国家賠償法二条に定める損害は社会通念上法的救済に価する不利益でなければならぬ。

3 本件歩道橋を利用することによって生ずる肉体的・精神的負担は未だ本件通路を瑕疵ある道路とするものとはいえない。

② 高裁判決要旨

1 国賠法二条という瑕疵の存否は、当該營造物の構造、用

法、利用状況等の事情を総合考慮して個別的、具体的に判断すべきもので、利用者に極端に不相応な負担を強いる場合もその判断要素の一つとなる。

2 歩道橋等の設置については十分な公益的、合理的必要性が存し、適正な法律上の手続きが行われており、交通事故数も減少しており、訴訟人の負担感等と比較衡量すると未だ受忍限度内である。

この事件は一件ですが、有名な判例ですので是非とも押さえておいて下さい。

事件は、ある交差点に横断歩道橋が設置されることとなりましたが、近隣の住民が平面の横断歩道に比べて肉体的・精神的に多くの負担を与えるものとして損害賠償を求めた事件です。

裁判所は、「仮に国民の公道利用が、行政措置の反射的利益であるとしても、公道利用は法的に保護され得る国民の生活利益であり、反射的利益であるか否かによって訴えの利益の有無に関する結論が左右される訳ではない」とまず判示し、道路を利用する権利は反射的利益であっても保護される権利であると認めています。しかしながらここで注意すべきは、「道路を利用する権利」とは道路を通行する権利に絞られているものと解釈すべきでしょう。

二で検討したような沿道を利用する権利はこの範疇に入っていないものと解釈することが妥当であると思われる。

したがって、この事件については訴えの利益があるものとして実体審理に入っています。そして

受忍限度論を用いて地裁、高裁とも請求を棄却しています。

以上が反射的利益に関する判例ですが、考え方を統括してみますと、「道路を供用した結果、その道路を通行する権利及び沿道からアクセスする権利については反射的利益であるといえども法的に保護され得る権利で、これらについては、訴えの利益があるものとして考えることができるが、沿道で営業を行う行為や沿道に看板を立てて利益を上げる行為などはまさに反射的利益であると言いつつよい。」というのが判例を検討した結果から言えるのではないかと、思います。

五 その他の事件

その他の事件については、そのまま順番に事件を解説していききたいと思います。

10	六五五二	大分県道側溝転落火傷事件	県道
		温泉の熱湯を側溝に流出させ、そこに小学生が転落、火傷	一名負傷 有責
		大分地裁	昭和四十七年七月二日 過失相殺なし

撰氏八〇度の熱湯が流れていたのであって、ここに転落すればこの熱湯によって重大な傷害をうける可能性は極めて大であったと認められ、本件道路及び溝の管理者としては、本件溝への転落受傷を防ぐため、本件溝に蓋をするか、少なくとも温泉源所有者に対し本件溝に熱湯を安全な場所まで導くパイプを付設することを許して事故発生を防止すべき義務があり、これがなされなかった本件道路溝の管理には瑕疵があ

ったというべきである。

この事件は、道路の側溝に地元の温泉の排水を流していたところ、その側溝に小学生が転落して大やけどを負った事件ですが、道路管理者の責任として、①側溝に蓋かけをしなかったこと、②温泉の所有者に熱湯を安全な場所まで導くパイプを敷設させるべきであったとして管理瑕疵を認めています。

なお、この事件では後に道路管理者が温泉源管理者に対して求償権を行使した訴えを起しましたが、その半分についてのみ訴えが認められています。

13	七三九・北海道二三二号渡船場車両	直轄国道
	一二六・転落事件	
国道を走行中の自動車雷雨のため渡船場に気づかず川に転落		
旭川地裁	昭和四八年五月一日	過失相殺七割 一名死亡 有責
1	通常、道路は連続しているものであり、途中で行き止まりになっている例はあまりなく、その予測は困難である。	
2	しかも、川によってささげられているという極めて異常でかつ、危険である場所においては、道路管理者は道路交通の安全を確保するために十分な措置を講ずるべきである。	
3	その措置は、最悪の条件―本件の場合には夜間であり、しかも集中豪雨下であるような状況においても交通の安全が確保されるものでなければならない。	
4	本件において道路管理者は、通行者に対して渡船場の存在（交通に対する危険）を知らしめる措置につき瑕疵がある	

り、その責任を免れることはできない。
 5 夜間でも豪雨で極めて見通しの悪い状況の下では、相当速度を落とすか、一時停止など、また道路標識に注意して進行すべきであるのにこれを怠り、道路の誤りにも気づかず進行し本件事故に遭遇したものであり、本件事故発生については同人にも重大な過失があった。
 6 被害者においては相当速度を落とすか、場合によっては一時停止するなどすべきところ、これを行わなかった過失があり、その割合は七割である。

この事件は、夜間、しかも雷雨の中で通行していた自動車が渡船場の存在に気づかず川に転落した事件ですが、その危険個所に転落防止の措置をとらなかつたことについて管理瑕疵が認められています。

しかし、被害者の過失も七割認められており、雷雨の中という悪条件も考慮すると客観的に瑕疵が存在したかどうかは微妙な案件であるかもしれません。

12	七二七九・名神高速道路横断歩行者両	有料道路
	八二・死亡事件	
自専道を走行中衝突		
大阪地裁	昭和四八年一〇月二四日	一名死亡 無責

1 原告と被告道路公団との本件道路利用関係は、その内容一切を公団間で定めるいわゆる附合契約であり、その内容については公団は利用者に対し事故防止に適切な巡回や防護設備の設置管理等による危険の防止義務を負うものである。

2 本件事故の原因となった歩行者の本件道路内への立入りは被告公団の巡回における不手際等によって発生したものでなく、通常ならば到底予想し得ない場所において本件

歩行者が板片を利用してことさらに侵入した異常な行為の結果であって、被告公団は事故防止に通常必要な適切な措置を尽くしておりその措置・管理に瑕疵はない。
 運転者は、中央分離帯に佇立していた歩行者をその手前約一四一mの地点で認めながらこれを黒い木箱のようなものと思っていたのであるが、通常高速道路にそのようなものが設置されていることは少ないのであるから、十分の注意を払って走行していれば予め減速措置等をとることにより、本件被害をより低い程度に止められたと認められ、その点につき過失がある。

この事件は、高速道路を乗用車で通行していた原告が、道路上を走行している人間を発見し、急転把したが間に合わず歩行者と衝突し、さらに乗用車も防護柵に衝突した事件ですが、歩行者が高速道路上に侵入した行為が道路管理者の通常予測できる範囲を超えているため、道路管理者の管理瑕疵責任は認められていません。

12	七二七九・京葉道路横断歩行者死亡事	有料道路
	一五・件	
自専道を走行中衝突		
千葉地裁	昭和四八年八月二八日	一名死亡 無責
東京高裁	昭和五〇年五月二九日	

1 本件道路は、通常歩行者がいない自動車専用道路であるが道路管理者は、「横断注意」等の標識を設置するのみで、しかもこの標識は運転者の確認を得ることが不可能に近い状態であり、營造物が本来備えるべき安全性を欠き、危険な瑕疵があったものである。

2 運転者が減速せず、また横断歩行者を予想しなかったことは本件道路が自動車専用道路であることからであり、かつ、横断歩行者に対する注意を促す措置が全く採られてい

なかつたことが原因であつたと推認でき、本件道路に路面交差がなければ本件事故が発生しなかつたことは明白であるから、標識の不備による瑕疵と本件事故発生との間に因果関係のあることが認められる。

⑤	七三二九・三三二一	東名高速路面火災事件	有料道路
---	-----------	------------	------

捨てられたタバコにより路面が火災となつた

東京地裁 昭和五十一年二月二七日

山林焼失 無責

1 道路を設置したからといって沿道の建築物や竹林に火災が発生するとはその性質上通常予想できることではなく、道路設置者としては設置にあたり火災の発生を予想してこれを防止する措置を講ずる必要はない。

2 自動車運転者のタバコの投げ棄てによる火災は自動車運転者が注意義務を尽くすことによつて完全に防止できるものであるから、自動車運転者の不注意による火災の発生またはその被害の拡大を防止するために容易に実施できる効果的な方法が他に存在する特段の事情がない限り注意看板を設置し、草刈りをするという道路管理者がした処置は、道路管理のなすべき管理として十分である。

この事件は運転者の投げ捨てたタバコにより沿道の路面が火災になつた事件で道路公園の管理が不十分であつたとして訴えられた事件ですが、管理瑕疵責任は認められていません。そのポイント

① 道路設置者は沿道の火災の発生を予想して防止する義務はない。

② このような火災は運転者の注意で完全に防止できる。

③ 注意看板の設置と草刈りは道路管理者において十分な措置といえる。

⑥	七三二九・三四一	津市道中央分離帯植樹視界妨害衝突事件	市道
---	----------	--------------------	----

津地裁 昭和五十一年五月一日
名古屋高裁 昭和五十二年八月三日

中央分離帯の植樹が繁茂していたため、右折車に気づかず衝突 一名死亡 無責

へ地裁判決要旨

1 事故現場付近の当該市道には中央分離帯があつてその分離帯上に高さ一・七m、間隔およそ一mをもつて山茶花が植えられていた。事故現場である交差点においては約一七mに渡つて中央分離帯が切れているものの交差点に接続する中央分離帯上の樹木が著しく繁茂していたため、対向車線左方を見通しが悪い状況にあつたことが認められる。

2 一般に、道路上に中央分離帯が設けられ樹木が植えられている場合においては樹間を十分にとり、樹木の種類も針葉樹とし、葉があまり繁ることのないよう手入れを行うこと、またさらに、中央分離帯に切れ目が設けられている場合にはその切れ目に面した部分の樹木を特に低い種類のものとするなどの配慮がなされているのが当然のことである。

3 しかるに本件においては、このような方法をとることが容易であるにもかかわらずこれを怠つたためこれが事故原因の一つになつたものであり、この点道路施設の設置及び管理に瑕疵があつたといえる。

へ高裁判決要旨

1 道路の設置・管理の瑕疵とは道路が通常有すべき安全性を欠くことを意味すると解されること、道路交通の安全確保はひと道路設置・管理の安全保持措置によつて得られるものではなく、道路利用者として車両運転者の交通法令に従つた適正な利用方法と相まつて初めて果たし得るものである。これに反して危険な運転をしたことが専ら事故の原因をなしていると認められる場合には道路の状況と事故発生との間には因果関係はなく、道路の設置・管理の瑕疵を問題とする余地はない。

2 中央分離帯の植樹が対向車線の状況を見通す妨げとなつているが、中央分離帯の効用からいって対向車線の見通しが困難であることはその効用を増すことはあつてもこれを減殺することにはならない。中央分離帯には対向車線との

分離を目的とする効用が求められるものであるから、その切れ目においては車線分離と見通しという二律背反的な関係があり、現場の状況に応じてどちらを重視するかを決する他はない。

他の道路においても分離帯の切れ目まで植樹されており、本件道路の状況が他の一般道路に比し配慮を欠いていたとすることはできない。

3 本件分離帯の切れ目は一七・六mあり、そのほぼ中間の位置で自動車の先端がわずかに数一〇cm対向車線に入つた位置で対向車線の前方を完全に見通すことができることから対向車線に進入しようとする車と対向車線走行車両との衝突の危険性に対して何らの影響を与えるものではない。

4 本件事故は双方の運転者の前方不注意等の注意義務違反が原因であり、中央分離帯の植樹の状況がその一因とする原判決の判断は失当である。

この事件は中央分離帯の植樹により、右折してくる対向車が見えなかつたという事件ですが、一審判決では見通しが悪いことに管理瑕疵が認められています。控訴審では、結局双方の運転者の前方不注意によるものであるとして請求がしりぞけられています。

上記の高裁判決要旨は、道路管理瑕疵の判断について冷静かつ的確な分析が行われている判決であると筆者は考えています。

⑦	七二七九・一四九・一三	東名高速ガードフェンス衝突事件	有料道路
---	-------------	-----------------	------

中央分離帯のフェンスから突然人が飛び出し、急制動で車が転倒 二名負傷 無責

静岡地裁 昭和五〇年六月二〇日

〈地裁判決要旨〉

1 キセル乗りを防止し交通の安全を確保するため本件事故現場付近の中央分離帯にフェンスが設けられたが、それが不心得者によって破られたり乗り越えられたりする等上下線の横断を禁止する柵として不十分あん場合には高速道路の設置又は管理に瑕疵があり、また、フェンスに事故当時穴があいていて人が通り抜けることを許していたことは、さらに瑕疵があつたものをいわざるを得ない。

2 専らキセル乗りを防止するために設けられたフェンスに穴があり、人がその穴を通り抜けたため事故が発生したものであるから本件事故とフェンスの穴との間に相当因果関係があると解するのが相当である。

〈高裁判決要旨〉

1 控訴人は、巡回や立入防止柵によってキセル乗りを防止しており、本件中央分離帯の立入防止柵も、高さ・強度において通常十分にその機能を發揮しているといわねばならず、したがって、本件金網に穴があけられたからといって管理ないし施設に欠陥があるといふことはできない。

2 本件金網の穴があけられたことは控訴人の管理の欠陥によるものではなく、キセル乗りの不法な所為によるものであり、この穴をキセル乗りが通り抜けて道路を横断して事故が起きてきた控訴人がその損害を賠償する筋合ではない。

〔最高裁判決要旨〕
高裁判決と同旨。

この事件は中央分離帯にキセル乗りを防止するために設けられていたフェンスに穴があけられ、そこから人が出てきたため、通行中の自動車が急制動のため転倒して運転者が負傷した事件ですが、一審判決ではその穴を道路管理者がふさがなかつたために事故が起こったものとして管理瑕疵責任を認めています。控訴審では、管理の欠陥により穴があけられたものではなく、不法な行為によ

りあけられたもので瑕疵は認められないとあります。しかし、この判断には全面的に安心できないでしょう。なぜなら、瑕疵の有無の判断においては、穴が開いていた時期がどれくらいかにもよりまし、また、被害が幸いにも死亡事故にならなかつたことが、道路管理者の無責任につながったのではないかと考えられます。

⑧

七三二九・四七二	兵庫国道二号水素ガス爆発事件	直轄国道
車両衝突により、車両に積載していた水素ガスが爆発した		家屋損害 無責

神戸地裁姫路支部 昭和五二年六月六日

1 道路の通行量に比して幅員の狭い場合とか、幅員を拡張しなければならない場合あるいはパイパスを設置しなければならない場合には、慢性的交通渋滞や危険物積載車両を野放しにし、何らかの措置をとらず放置した点に過失ありと主張するが、国としてその主張のような交通政策を講ずべき政治的責任はとにかく、斯る具体的な本件事故についてまで責任はなく、従って建設大臣に過失ありと為すことはできない。

2 原告らは、慢性的交通渋滞や危険物積載車両を野放しに

この事件は、水素ガスを運搬していた前車に後車が衝突して爆発、沿道の建物を焼失した事件ですが、原告は、道路管理者が幅員の狭い道路を改良しなかつたため渋滞が頻発していたからこのような事故が起こったものであると、道路管理者を

訴えた事件ですが、もちろん請求は棄却されています。その理由としては、拡幅が必要であるとかパイパスが必要であることそのものが道路管理者瑕疵には当たらない、とされています。

⑨

七三二九・六二二	長野県道歩道面取り不全事	一名負傷 有責
面取り部分の傾斜が急なため、原告が転倒した		県道

長野地裁伊那支部 昭和五三年二月二〇日 過失相殺三割

1 道路の設置に当たっては、歩行者のみでなく車両の通行あるいは当該道路に面して居住する住民の道路利用や生活営業上等の便宜からの要求にも応える必要があり、それらの要求との調整において歩行者の通行の安全がある程度犠牲になつたとしてもこれを必ずしも道路設置の瑕疵とはいえない場合がある。この趣旨において本件面取りの存在自体は道路設置の瑕疵ということではない。

2 被告が歩道に面取りを設けるに当たり、その傾斜を急角度にするのが避けられなかつたとの合理的理由が認められない。

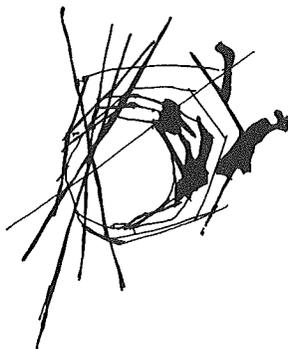
3 注意能力は高低懸隔のある不特定多数の歩行者が通行し、また、時として気のゆるんだ歩行者も通行することがあり得る一般の歩道を設置する場合には、歩行者側に標準以上の注意能力ないし注意義務の遵守を期待することは許されない。

この事件は歩道の面取り部分（車道から民地へ乗り入れるための傾斜）の傾斜角度が急であつたため、歩行者が滑つた事件ですが、過失相殺三割のみで管理瑕疵責任が認められているのは非常に厳しい判断であると考えます。

13 七三二九・ 一八四 件	第三京浜清掃中車両横転事	有料道路
清掃作業員を避けるため、急ハンドルにより横転した		
横浜地裁横須賀支部 昭和四九年二月二七日 東京高裁 昭和五三年一月二六日 過失相殺五割		
へ地裁判決要旨		
<p>1 本件事故原因は、運転者が前方注視を怠り、且つ制限速度を超えて走行し、作業員を認めながら徐行もせず、ハンドル操作のみによってこれを回避しようとしたことにある。</p> <p>2 自動車専用道路においては、自動車運転者の歩行者に対する前方注視義務は歩行者の往来する道路上での前方注視義務に比較し、その程度において軽減されるところがあるのは当然である。</p> <p>3 本件のように瞬時に完了する作業については道路標識を設置し、区間を定めて通行を禁止し又は制限をするなどの措置は必要がない。</p> <p>4 作業員と運転者の行為は各々本件事故と因果関係があり両者は本件事故につき共同不要行為者としての責を負う。</p> <p>5 被告公団と清掃会社とは、形式的には独立の事業体であるが、実際には支配服従の関係が恒定していると見るべく、被告公団に対し民法七一五条に基づき当該清掃作業員の使用者責任を公認するのが相当である。</p>		
へ高裁判決要旨		
<p>1 清掃会社は作業時間、方法、作業結果など作業全般に公団の指揮監督を受けており、いわゆる被用者と認めるのが相当である。</p> <p>2 被害者側の過失は、損害額の算定につき斟酌すべきで、被控訴人らの損害額は一〇分の五の限度に止めるのが相当。</p>		

この事件は、道路上で清掃作業車から急に作業員が出てきたため、運転者が急制動を行い同乗者が車外に投げだされた事件ですが、裁判所は事件の原因を作業員と運転者の過失が半々とし、共同不法行為として処理しています。この判断は概ね妥当ではないかと考えられます。(つづく)

(前道路局道路交通管理課訟務係長)



秋田県における「地域活性化促進道路事業」

秋田県土木部道路建設課

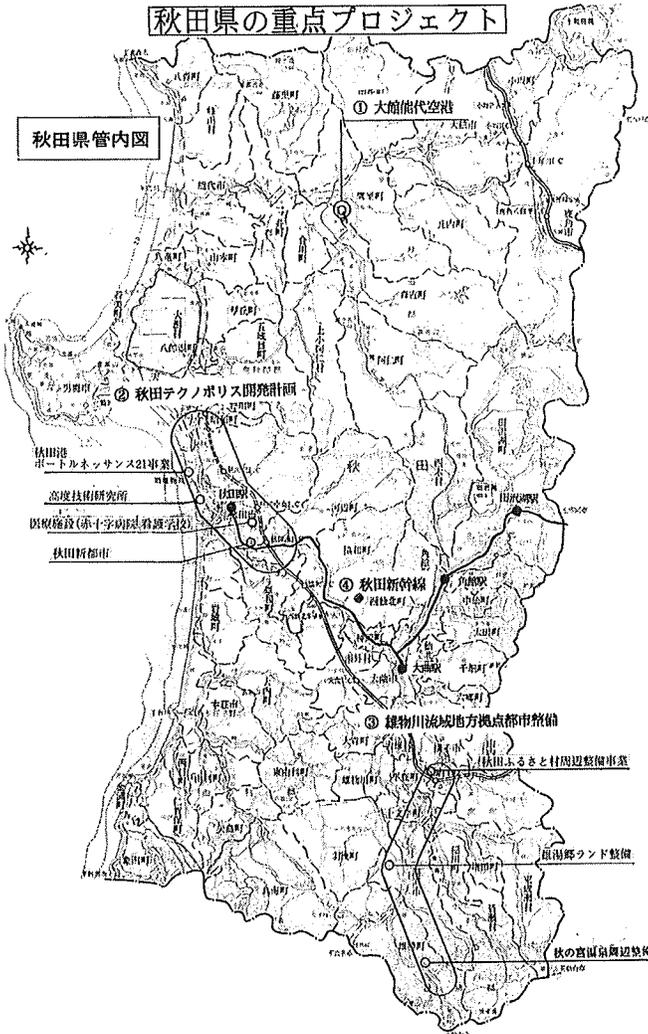
一 はじめに

秋田県は、本州北の日本海側に位置し、南北一八一km、東西一一一kmと南北に長い長方形をなし、その面積は一一、六一三km²と全国六位の広さを有している。

東側の県境部には、奥羽山脈が縦走し、その西の県中央部には出羽山地、南西部には東北第二位の標高を誇る鳥海山がそびえている。

県内三大河川である米代川、雄物川、子吉川の河川沿いには、県北の能代平野や花輪・大館・鷹巣盆地、県中央の秋田平野、県南の仙北平野や横手盆地など、肥沃な平野や盆地が広がり、我が国を代表する穀倉地帯となっている。また、本県は、東北地方の中でも代

秋田県の重点プロジェクト



表的な積雪寒冷地帯でもあり、最深積雪は平野部で五〇cm～一mと少ないものの山岳部では三mを越えるところも多く、全国でも有数の雪国として知られている。

一一二世紀に向けた道路網整備の基本方針

1 道路網計画の基本方針

秋田県では、昭和二六年の「秋田県総合開発計画」以来、その時々の社会経済情勢に応じた基本目標やテーマの設定を行いながら総合計画を策定している。平成三年には、二一世紀における新しい流れに対応し産業、経済福祉、文化、地域社会、さらには県民生活にいたるまで、広い分野に活き活きとした状況をつくり出す事を目標に、「その基本理念を」とりと活力に満ちた新しいふるさと秋田をめざして」とする「秋田県総合発展計画」を策定し、様々な分野にわたる施策や事業を進めているところである。

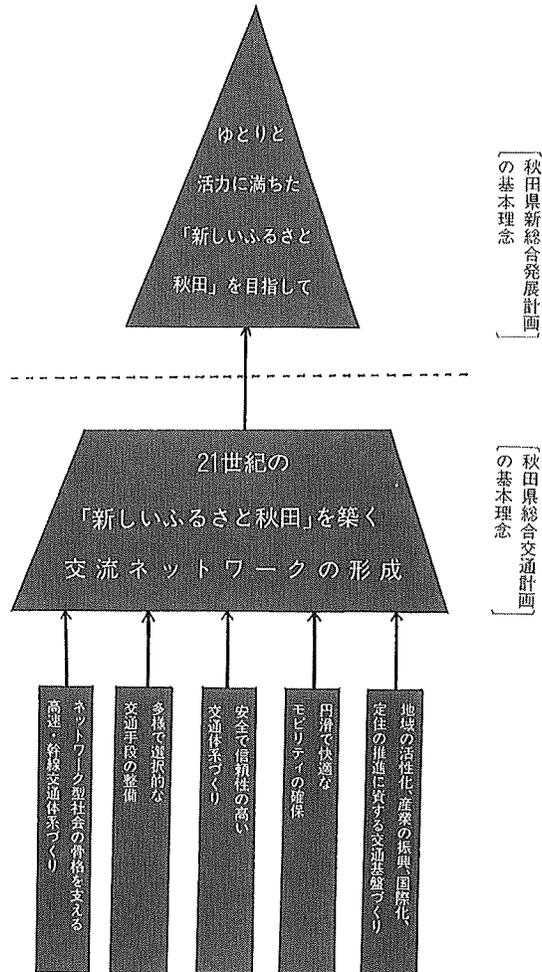
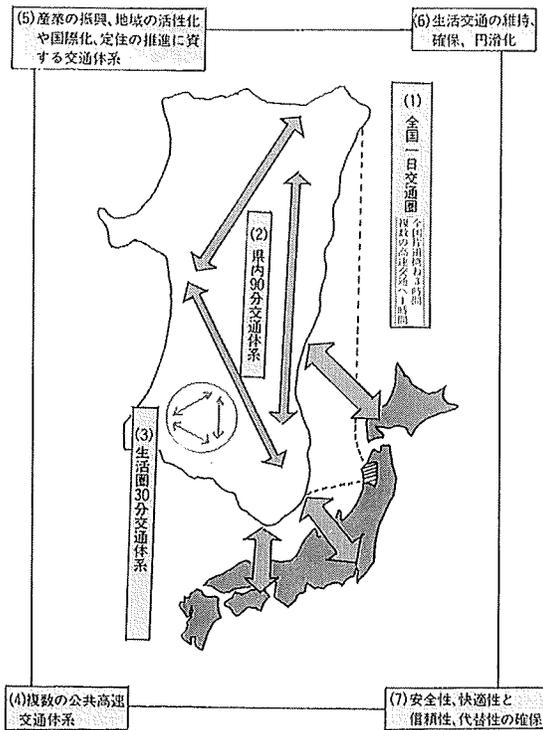
本県では、秋田県総合発展計画の基本理念を前提に次の整備目標を設定して、道路整備を進めている。

○全国一日交通圏への参入

高規格幹線道路インターチェンジに県内全域から概ね三〇分以内、空港まで一時間

総合交通計画の基本的目標

(21世紀初頭の実現を目指します)



「秋田県新総合発展計画」の基本理念

「秋田県総合交通計画」の基本理念

以内、新幹線駅まで九〇分以内とすることにより、人口定着・工業立地・市場地域の拡大等を促進し、県経済全般のレベルアップを図る。

○県内九〇分交通体系の形成

県都秋田市まで九〇分以内、県内都市相互の流動の殆どを九〇分以内とすることにより速達性・定時性の高い道路整備を進め、均衡ある発展、県土の一本化を図る。

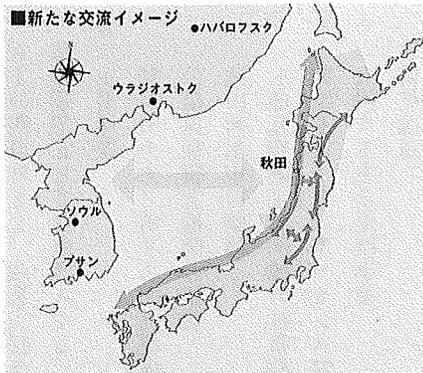
○生活圏三〇分交通体系の形成

高規格幹線道路インターチェンジへのアクセス道路網や生活主要道路の整備を行い、二次生活圏中心都市まで各市町村三〇分以内とし、県民のゆとりある生活の実現を図る。

2 「新たな道路計画」の策定方針

「秋田県総合発展計画」を上位計画に位置づけ、これからの道づくりに県民の意見を反映するため、「あなたの声が、秋田の道をつくります。」をキャッチフレーズとする意見募集用のパンフレットを作成し、平成九年四月から五月にかけて、一般の方々から意見を募集した。

また、県内各市町村長へのアンケートを行い、道路を利用する人々の意見を十分に反映



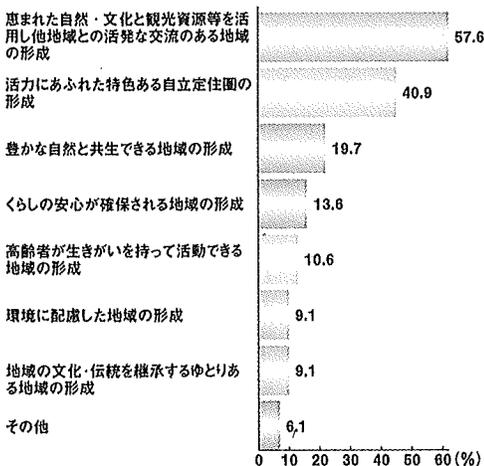
【望ましい秋田の姿】

- ・国内外との活発な交流
- ・足腰の強い産業の展開
- ・若者が定住する魅力ある地域の形成
- ・すこやかで個性豊かな生活の実現

これまでに寄せられた地域の将来像や道づくりに関する意見の一部をご紹介します。

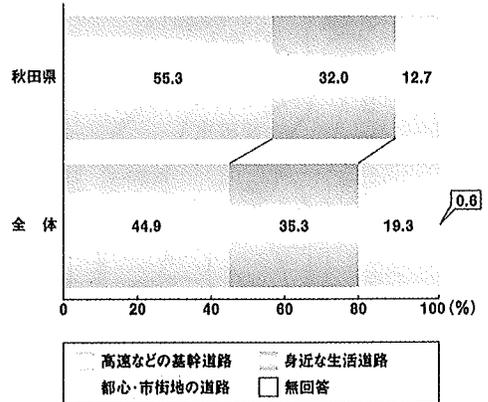
●地域の将来像

市町村長が考える地域の将来像は「自然・文化を活かした活発な交流の拡大」が多くなっています。



●道づくりのニーズ

高速道路など基幹となる道路の整備を求める人が過半数を占めています。



資料：東北の道づくりに向けての意見公募（H8）

注1：数値は回答のあった66市町村に対する割合（%）

注2：記述式の回答より内容を分類しているため合計値は100%を超える

させた、二一世紀に向けた「新たな道路計画」の策定を進めているところである。

三 地域振興プロジェクトの選定

市町村や地域の民間団体等が特に促進を要望する重点プロジェクトや関連施設整備計画の聞き取り調査を行い、次の四つのプロジェクトを選定した。

- ・ 秋田テクノポリス開発計画
- ・ 雄物川流域地方拠点都市の整備
- ・ 大館能代空港の建設
- ・ 秋田新幹線の整備

四 プロジェクトの概要

1 秋田テクノポリス開発計画

(目的)

秋田市、河辺町、雄和町の一市二町、約九万haを対象に、産学住を基礎としながらも遊機能にも配慮した、新たな人口定住にふさわしい活力ある地域社会づくりをすすめるとともに地域内に蓄積された高度技術等を地域外にも普及させることにより秋田県の経済活性化を図る。

(事業内容)

a 工業開発の目標分野

エレクトロニクス・メカトロニクス、新

材料、資源・エネルギー、バイオテクノロジーの四分野とし、産業支援サービス業を戦略産業として育成導入する。

b 主要産業

(主) 秋田テクノポリス開発機構の拡充

公設試験研究機関の整備

秋田新都市の整備

七曲臨空港工業団地の拡張整備

秋田港ポータルネットワーク21事業

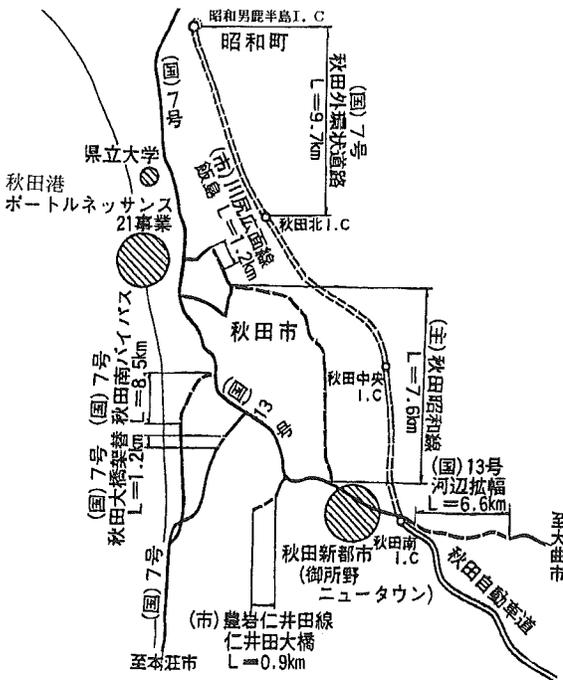
支援する主な道路事業

・ 直轄国道

国道七号 秋田外環状道路



セリオン
(夜景)



秋田テクノポリス開発計画

国道七号 秋田南バイパス
国道七号 秋田大橋架替
国道一三号 河辺拡幅
地方道

(主) 秋田昭知線 手形工区

外旭川工区

仁井田工区

桜工区

(市) 豊岩仁井田線 豊岩仁井田

(都) 川尻広面線 旭北寺町工区

(都) 横山金足線 飯島工区

2 雄物川流域地方拠点都市の整備

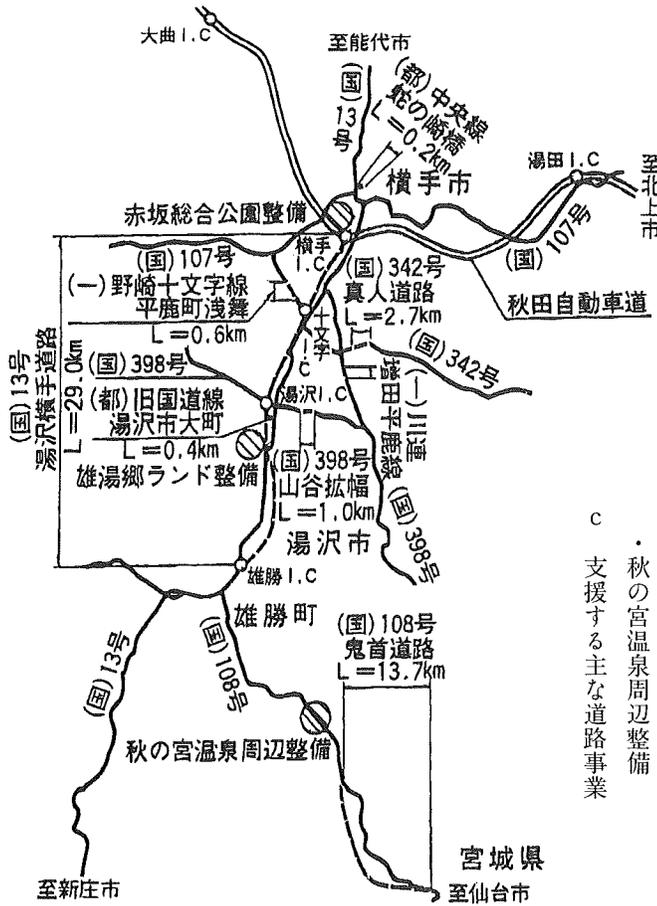
(目的)

「地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律」いわゆる地方拠点法に基づき、雄物川流域の大曲市、横手市、湯沢市を中核とする地域について、都市機能の増進や居住環境の向上など魅力あるまちづくりを積極的に進めるとともに、そこに産業業務施設の集積を促進することにより地

方の発展の拠点となる地域をつくる。

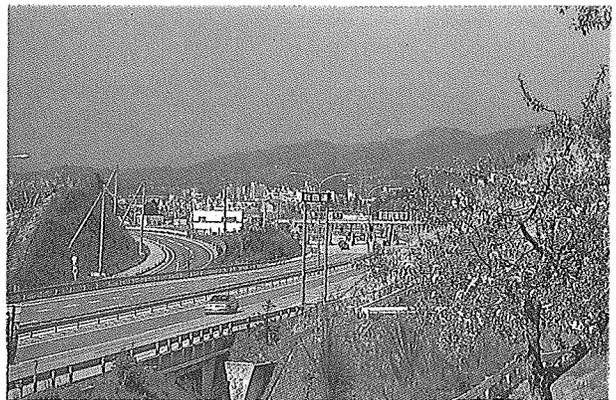
(事業内容)

- a 地域の概要
 - ・構成市町村…大曲市、横手市、湯沢市を中心とする二五市町村
- b 主要事業
 - ・人口…三三三、七五五人
 - ・面積…二、九五三km²
- c 支援する主な道路事業
 - ・赤坂総合公園整備
 - ・雄湯郷ランド整備
 - ・秋の宮温泉周辺整備



雄物川流域地方拠点都市の整備

- ・直轄国道
 - 国道一三三号 湯沢横手道路
 - 国道一〇八号 鬼首道路
- ・補助国道
 - 国道三四二号 真人道路
 - 国道三九八号 山谷拡幅
- ・地方道
 - (一) 川連増田平鹿線 羽場工区
 - (二) 野崎十文字線 浅舞工区
 - (都) 旧国道線 大町工区
 - (都) 中央線 蛇の崎橋工区



湯沢横手道路と秋田自動車道が結ばれている横手インターチェンジ

3 大館能代空港の建設

(目的)

高速交通体系の空白地帯である県北地域の
全国一日交通圏への参入を図り、地域の活
性を図る。

(事業内容)

a 空港整備計画の概要

・ 空港種別…第三種空港

・ 建設地…鷹巣町大野台中屋敷

・ 面積…空港本体用地面積一二三
ha

・ 総事業費…約三五億円

・ 開港予定…平成一〇年七月

b 支援する主な道路事業

・ 直轄国道

・ 国道七号 琴丘能代道路

・ 国道七号 大館西道路

・ 補助国道

・ 国道一〇三号 大館南バイパス

・ 国道一〇五号 米内沢バイパス

・ 国道二八五号 水沢バ
イパス

・ 国道二八五号 南沢バ
イパス

・ 国道二八五号 南沢バ
イパス

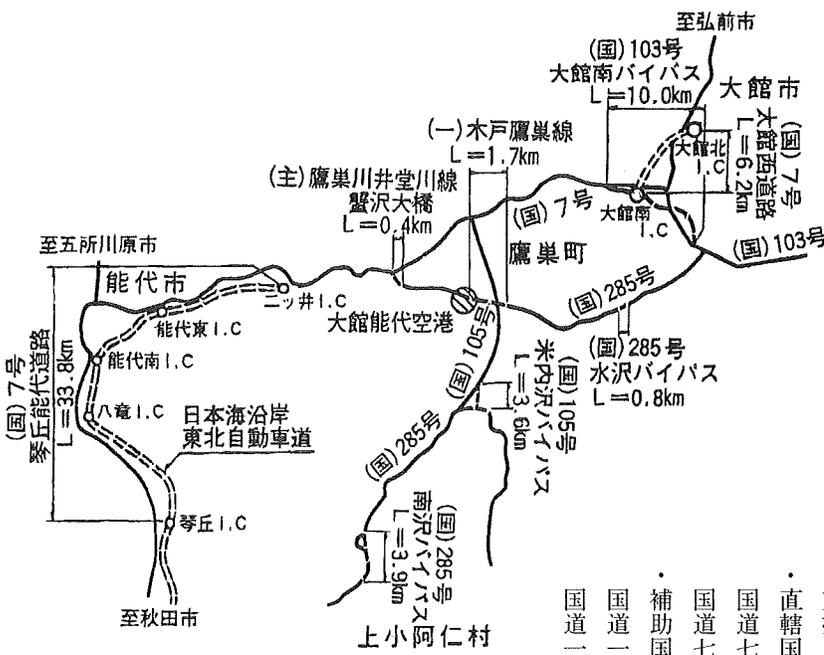
・ 地方道

・ (主) 鷹巣川井堂川線

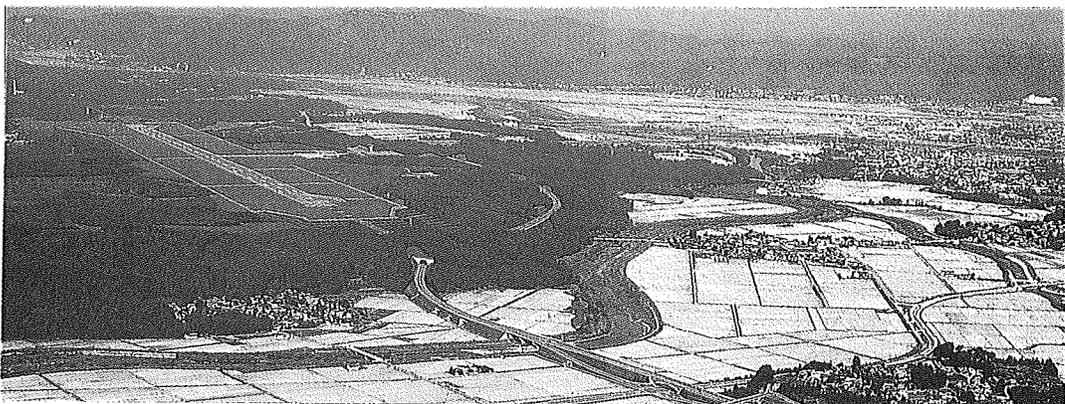
・ 蟹沢工区

・ (一) 木戸石鷹巣線 大

野台工区



大館能代空港の建設



完成予想図

4 秋田新幹線の整備

(目的)

首都圏等との連絡時間の短縮及び利便性の向上により、地域の活性化を図る。

(事業内容)

a 秋田・盛岡間新幹線直行特急事業内容

・秋田、盛岡間の軌道改良二・七・三km

田沢湖線(盛岡〜大曲)

標準軌への全面改軌

奥羽本線(大曲〜秋田)

単線の標準軌

狭軌の並列方式

・駅構内の一線スルー化

・軌道強化による列車の高速化

・奥羽本線刈和野〜峰吉川の線路増設

・奥羽本線神宮寺〜峰吉川の三線軌化

・駅舎改築(秋田駅、大曲駅、角館駅、

田沢湖駅)

b 支援する主な道路事業

・直轄国道

国道一三号 刈和野バイパス

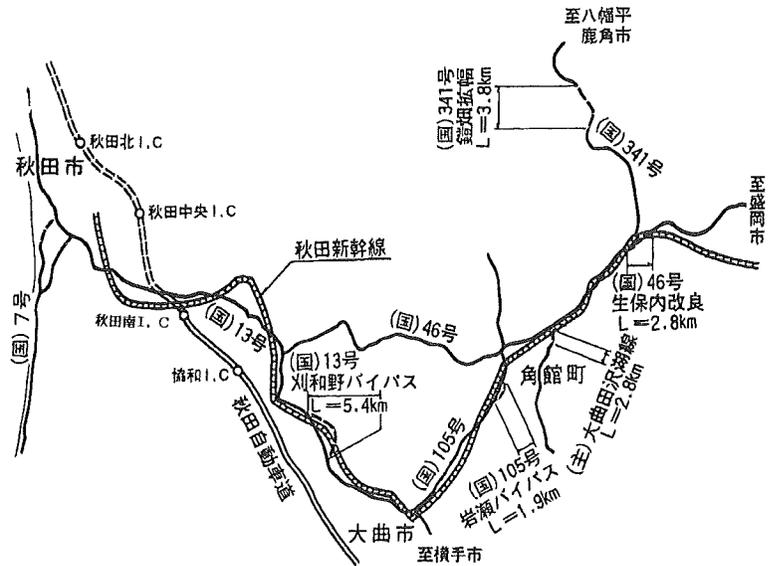
国道四六号 生保内改良

・補助国道

国道一〇五号 岩瀬バイパス

国道三四一号 釜畑拡幅

・地方道



秋田新幹線の整備



(主) 大曲田沢湖線 真崎工区

五 今後の課題と展望

高速交通ネットワークや地域間幹線道路網の整備等、地域間交通の条件が整いつつある

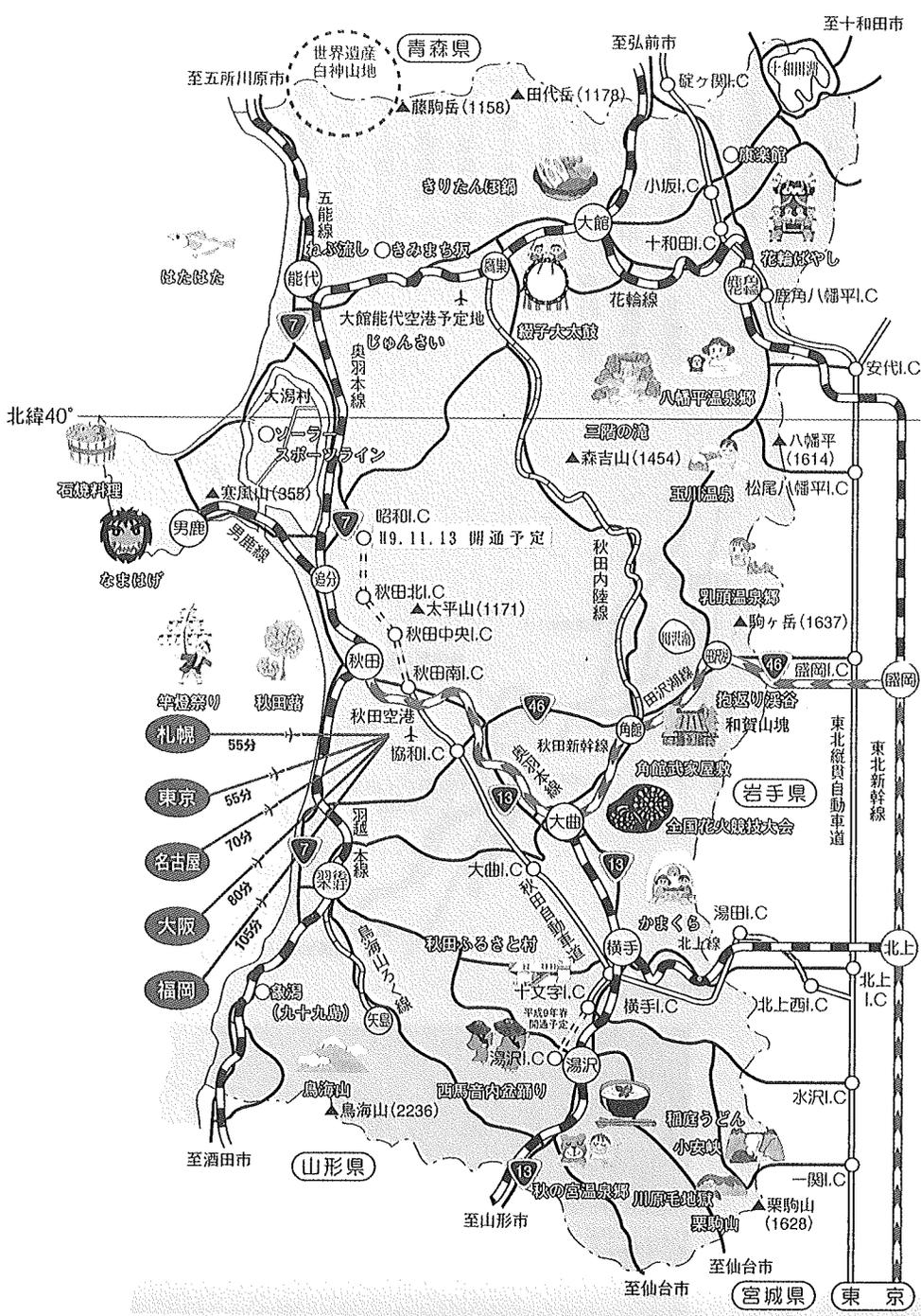
- (主) 大曲田沢湖線 真崎工区
- (都) 中央線 岩瀬工区
- (都) 駅北線 岩瀬工区

中で、多様な特性を持つ市町村や地域ブロックといった従来の圏域を越えた交流圏の形成が求められている。

地域活性化の観点から交流の活発化を図るためには、地域固有の資源を最大限に活かすとともに地域間の交流・連携などにより、互いに機能を補完し、圏域相互間で新たな文化

や価値を創造していくことが必要である。
 まさに交流基盤整備の根幹となる道路整備

は、ますます重要となってくると思われる。



秋田県内観光MAP

月・日	事項	月・日	事項	月・日	事項
8・23	<p>○中国最大の三峡ダム（長江川揚子江）の国際入札で、ダムの中核である発電設備を欧州、カナダの企業連合が受注。日本は日立製作所、伊藤忠商事など八社が連合で参加したが価格や技術移転で欧州勢に劣り、敗れた。</p> <p>○英国のダイアナ元皇太子妃（三六）の乗用車が、パリの自動車道路トンネル内で交通事故を起こし、ダイアナさんが死亡した。</p>	8・29	<p>○厚生省発表の「一九九六年簡易生命表」によると同年の日本人の平均寿命は、男性七七・〇一歳、女性八三・五九歳で過去最高。</p> <p>○政府の行政改革会議（会長・橋本龍太郎首相）が、現在の二二省庁を一府一二省庁に再編することや内閣機能の強化を柱とした中間報告を決めた。</p>	8・25	<p>○道路防災週間（三一日まで）。</p> <p>○建設省は新たな道路整備五箇年計画（平成一〇年～平成一四年）案をとりまとめ、概要を発表した。</p> <p>○中国自動車道 美祿西インターチェンジが開通。</p>
9・5	<p>○国際オリンピック委員会（IOC）総会は、二〇〇四年五輪の開催都市について委員による決戦投票の結果、ギリシヤのアテネを選んだ。</p>	9	<p>○三塚博蔵相が一九九八年度の一般会計予算と財政投融资計画の概算要求の集計結果を閣議に報告した。一般会計は四・一％増の八〇兆五、五三五億円。一般財政は三七兆四、四七二億円で、九七年度当初計画に比べ四・八％減となり、要求段階で初めて前年度計画を下回った。</p>	9・13	
17	<p>○国際通貨基金（IMF）が世界経済見通して、九七年の日本の実質国内総生産（GDP）成長率を四月の見通しより一・一ポイント下方修正し、一・一％とした。これは主要七カ国では最低の成長率。</p>	11	<p>○経済企画庁発表の国民所得統計速報によると、今年四月～六月期の国内総生産（GDP）は、実質で前期比（一～三月）二・九％減、年率換算で一・二％のマイナス成長となった。</p>		
20	<p>○香港での主要七カ国蔵相・中央銀行総裁会議（G7）が合意文書を発表して閉幕。対外貿易黒字が増大する日本については、力強い内需主導型の成長が求められた。</p>	17	<p>○第二次橋本改造内閣が発足。ロッキード事件にかかわった佐藤孝行・自民党行政改革推進本部長が総務庁長官として入閣したが、国民の批判で、その後、辞任した。</p> <p>○東京地検が山一証券の元専務・井山日出那容疑者（五八）ら五人を商法違反と証券取引法違反の疑いで逮捕。</p>		
		18	<p>○国土庁が今年七月一日現在の基準地価を発表。住宅地、商業地とも全国平均で六年連続の下落となった。</p>		

編集雑記

前々月号で易六四卦の配列は、人類の栄枯盛衰の叙事詩の体をなし、その一番初めの卦が水雷屯である。と述べたところで字数が尽きてしまった。とすると次はどう展開するか、易の配列順に従って述べてみたい。字数の都合で出だしの八つの卦をとり上げた。

その前に、易の道具の算木さんぼについて説明しておきたい。算木は長さ五種ほどの矩形をした木片で、二面に一陰のマーク、他の二面には一陽のマークがある。三本組合せたのを小成の卦せいという。八卦はつぱというのはこの小成の卦のことで、天地水火風雷山澤の自然現象をかたどっている。この小成の卦をもう一つ重ねたのが大成の卦で、算木を六本組合せ六四卦となる。前置きはこの位にして、陰と陽が最初に交わる水雷屯からこの叙事詩は始まるのである。

(一) 水雷屯(すいらい、ちゆん)。水と雷の組合せである。雷(震)とは地震というようにふるえ動くことで、水(水)の底の原始生物が水の重圧から逃れ、脱出しようともがき動いている状態を表している。この卦の一番下に

ある一陽がその生物の象である。屯の字は、地中の草の芽が地上に伸びようともがいている象形文字である。算木に示された象は水の中だが、いづれも新しい環境への胎動を表している。次の卦は水中から陸にあがった人類の祖先の生態を表す。

(二) 山蒙(さんすい、もう)の卦である。算木が示す象を(一)の屯と比べると上にあつた卦が下になり、上は山となつていく。陸に上つた人類の先祖は、山林の中にもぐり込み一段と進化を遂げる。がまだ知能が発達していない。蒙とは物事にくらいとか、知恵が足りないの意味である。

(三) 天需(てんすい、じゆ)。需とはモトメルの意である。山林の中で生活し進化を遂げた人類は数も増え、森林の果実では満足しなくなり、穀物などの平地の食糧を求めて大陸の各地へ四散する。この頃になると、知能の進化も一段と進み条件が恵まれた所では文明を作る。中国、メソポタミア、エジプトなどの文明が開く。だが、文明社会は人々の間に格差を生じさせ争いが生ずる。

(四) 天水訟(てんすい、しょう)。訟(争)の算木を下逆にした卦で、訟とは個人間の争いのことである。争いはやがて民族間の生存を賭けた

争いになる。

(五) 地師(ちし、し)。師とは戦闘集団。軍隊の出動のことである。戦闘で負けた民族の文明は勝者に吸収される。

(六) 水比(すいち、ひ)。比の算木を上下逆にした卦である。比の字は比とヒの合字。勝者と敗者が親しみ、仲よく一つの方向(目標)を見ていく象形である。戦闘に負けた民族は勝者の文明を受け入れざるを得ない。ローマ帝国の文明を受け入れたヨーロッパ諸国を想像してもらいたい。

(七) 風小蓄(ふうちく、しょうちく)。蓄は貯蓄のことで豊かになることである。敗者と勝者の文明が混り合うことによって、新しい文明が創られ国民の生活は豊かになる。時代は変わるが第二次大戦の敗者、日本とドイツは勝者の文明を受け入れ経済的には豊かになった。

(八) 天履(てんたくり)。履とは倫理のことである。文明の混合によって一時は経済的に豊かになるが、敗れた民族の文化はそう簡単に勝者の文化に同化できない。勝者の援助による経済発展の裏で、荒廃する敗れた民族の倫理観は、新しく構築されねばならぬ。時代は違うが今の日本やドイツに求められているのはこれだろう。

—素履—

本誌は、執筆者が個人の責任において自由に書く建前をとっております。したがって意見にわたる部分は個人の見解です。また原稿は原稿執筆及び座談会実施時のものです。

11月号の特集テーマは「新しい道路整備五箇年計画(案)の概要」の予定です。

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

監修：建設省道路局

発行人：宇田 洋一 道路広報センター

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

定価770円(本体価格733円) FAX 03(3234)4471

<年間送料共9,240円>

振込銀行：富士銀行虎ノ門支店

口座番号：普通預金 771303

口座名：道路広報センター