

5

道路行政セミナー

2003 May

目次

エッセイ

地図とカーナビのあいだ……………赤坂 憲雄 1

特集／有料道路施策の新しい展開

有料道路施策の新しい展開について……………道路局有料道路課 4

＝特別寄稿＝ 有料道路制度……………岡野 行秀 9

道路関係四公団の民営化に関する最近の動き……………道路局路政課 13

新直轄方式の導入について……………道路局路政課
道路局高速国道課 17

本四公団の債務処理と本四架橋の通行料金引き下げについて……………道路局路政課
道路局有料道路課 20

有料道路の多様で弾力的な料金設定に向けた
社会実験事例等について……………道路局高速国道課
道路局有料道路課 24

E T Cの普及に関する取組みについて……………道路局有料道路課 31

平成15年通常国会成立法律の紹介

道路整備緊急措置法の一部改正……………道路局路政課 36

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正

「道路構造物の今後の管理・更新等の
あり方に関する提言」について……………道路局国道・防災課 40


路上工事縮減施策について……………道路局国道・防災課 46

道路法令関係Q & A

本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために……………道路局路政課 51
平成15年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律

道路占用Q & A (第22回) 占用の場所(その1)……………道路局道路
利用調整室 54

訴訟事例紹介 倉敷市道街路樹自動車衝突事故損害賠償請求事件……………道路局道路
交通管理課 56

 悠久の歴史を散歩できる町(奈良県)……………芦村 好高 58

佐賀の「道」と「よかところ」(佐賀県)……………三橋 武芳 60

連載／社会実験 飛鳥地域における歩行者・自転車
ナビゲーションシステムについて……………富永 安弘 62

時・時・時……………66

有料道路施策の新しい展開について

道路局有料道路課

一 有料道路制度の沿革

道路のような公共施設は税金により建設・管理することが通常であり、その場合、借入金は発生しない。

しかし、厳しい財政事情の下、道路整備財源が十分確保できない中で早期整備を行うことを目的として、借入金を活用して道路の整備を行い、当該道路の利用者から一定期間料金を徴収し、その収入によって建設費、管理費、借入金利息等の費用を償還するという有料道路制度が創設された。

有料道路制度を活用したことにより、公共事業のみで整備するよりも整備延長が飛躍的に伸びたことから、有料道路制度は道路の早期整備に多大な貢献をしてきたものである。

1 草創期

我が国の有料道路制度のはじまりと考えられるのが明治四年に発せられた太政官布告第六四八号「修路架橋運輸ノ便ヲ興ス者ニ入費税金徴収許可方」であり、これにより治水修路、特に交通の隘路解消のための橋梁や道路等について私費を投じてこれらの事業を経営する場合に賃金を徴収することが認められた。これは、かつての通行税的な発想ではなく、必要なコストを利用者が負担するという考え方によるものである。

本来、道路はその性格上、無償使用を原則とすべきとの考えから、明治政府も道路を国の営造物として行政庁が管理することとしたが、地方財政事情がこれに対応しきれなかったため、私費を投じ前記の事業を経営する場合は賃金を徴収するこ

とを認めることにしたものである。これにより、各所に有料の橋や渡船施設が設けられ、この制度は一定の役割を果たしたものである。

その後、大正八年に制定された道路法（旧道路法）では、前述の太政官布告の趣旨が取り入れられ、道路管理者は特別の事由があれば監督官庁の許可を受けて、また、道路管理者でない者は道路管理者の許可、承認を受けて橋銭、渡銭を徴収する有料の橋又は渡船施設を設置できることになった（旧道路法第二六条、第二七条、第五二条）。

2 旧道路整備特別措置法

旧道路法は昭和二七年に全面改正が行われるまで存続し、有料道路制度についても前述以上の別段の定めはされず、昭和二七年の旧道路法の全面

改正により、有料制の規定について若干の修正が加えられた。

この改正により、道路管理者以外の者の有料橋等の建設を認める制度は廃止され、道路管理者である国、地方公共団体のみが有料の橋、渡船施設を設置できることとなった(道路法第二五条)。

改正と時を同じくして、昭和二十七年に道路整備特別措置法(以下「旧特措法」という。)が制定され、道路法上の道路に関する全面的な有料制が採用された。

この制度は、対象を橋、渡船施設に限らず、一般道路にまで拡大され、その建設に必要な資金を資金運用部特別会計から借入れ、完成された道路の利用者から通行料金を徴収することによって償還していくことを内容としていた。

当時、立ち遅れた我が国の道路整備を早急に進めるためには、限られた公共事業費の枠を活用するのみでは十分でなく、かつ効率的でないとの認識から、国の公共事業費、地方費、一般起債による以外の事業手法として有料道路制度を認知しようとしたものである。

この国会においては、「道路無料公開の原則」との関係で長期間にわたり慎重な審議がなされた。また、本法案の国会審議を通じ、道路整備の財源が十分でないことも認識され、翌昭和二十八年には「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」

の制定による道路特定財源制度が創設された。以後今日まで約五〇年間に、有料道路制度と道路特定財源制度は「車の両輪」として道路整備の推進に大きく寄与した。

旧特措法の主な内容は次のとおりである。

- ① 有料道路を新設、改築できる者は建設大臣、都道府県知事及び市長であること。
- ② 有料道路とすることができ道路は、通行者がその通用により著しく利益を受ける道路であること、原則としてほかに代替道路があつて有料道路の通行を余儀なくされるものではないこと等一定の要件を備えたものであること。

- ③ 料金の額は、道路の通行者が通常受ける利益(便益)の範囲の限度内とすること。

- ④ 国は、昭和二十七年から三年間、都道府県又は市に対して有料道路の新設又は改築に要する費用の全部又は一部を貸し付けることができること。

3 現道路整備特別措置法

旧特措法は有料道路制度を本格的に導入した点で画期的であつたが、次の点から改善が必要とされるに至つた。

- ① 特定道路整備事業特別会計による有料道路の投資規模は財政事情から毎年二〇億円が上

限とされ、資金源の拡大、特に民間資金の活用が必要であつた。

- ② 有料道路の建設計画や借入金償還計画は国や地方公共団体が独自に策定していたため、資金の総合的、効率的利用が困難であつた。

こうした課題に対応するため、昭和三十一年一月、道路審議会は「速やかに日本道路公団(仮称)の如き機関を設立し、広く民間資金の導入を図るとともに、これが総合的、効率的運営を図るよう措置すべきである。」と答申している。

これを受けて、日本道路公団法と同公団の設立を前提とする現行の道路整備特別措置法(以下「特措法」という。)がそれぞれ策定され、昭和三十一年三月に公布された。

特措法では、日本道路公団が国にかわつて有料道路事業の主体となるため、一般国道を対象とすることが原則であるが、前述のような全国の有料道路事業を総合的に管理するという観点から、地方道についても国の利害に特に関係があると認められるものについては整備できるとされた。

こうして、日本道路公団の申請による個別採算の有料道路制度が確立された。こうした道路は一般有料道路と称されている。

なお、日本道路公団の事業が全国的に拡大されるにつれ、昭和四五年五月に地方道路公社法が制定され、地方道については原則として地方道路公

社が建設等を実施するよう役割が分担されることとなった。

昭和三〇年代初頭における経済規模の拡大に伴う自動車交通の激増は、経済活動の効率化の要請と相まって、高速交通のための高規格の道路を必要とするところとなったことから、全国の政治、経済、文化上特に重要な地域を高速自動車国道で連結することを目的として昭和三二年四月に国土開発縦貫自動車道建設法が制定され、中央自動車道の小牧市付近から吹田市付近までの区間が法定された。さらに、昭和三五年七月に東海道幹線自動車道国道建設法が制定され、東名高速道路の建設が法定されるなど、各路線ごとに自動車道建設法が制定された。

こうした道路を道路法上の道路として取り扱うとともに、その特例措置を定めるため、高速自動車国道法が昭和三四年七月に制定され、これと併せて改正された特措法により日本道路公団が高速自動車国道の建設を実施するという仕組みとなった。

その後、昭和三四年四月に首都高速道路公団法、昭和三七年三月に阪神高速道路公団法が制定され、首都圏及び大阪市、神戸市の大都市部において都市内の自動車専用道路で都市計画に定められたものを整備する首都高速道路公団、阪神高速道路公団が設立され、首都高速道路及び阪神高速道

路が整備されることとなった。また、政令で指定する人口五〇万人以上の市及びその周辺の地域において定められたのみで道路網を構成する指定都市高速道路は、前述の地方道路公社法に基づき設立される指定都市高速道路公社により整備されることとなった。これらの高速道路を都市高速道路という。

さらに、昭和四五年五月に制定された本州四国連絡橋公団法に基づき、本州四国連絡橋公団が設立され、本州と四国を連絡する道路である本州四国連絡道路の整備が行われることとなった。

二 現在の有料道路の概要

1 事業主体

前述のとおり、各法律が整備されたことにより、有料道路事業は、整備する有料道路の機能や性格等に応じて、図1の分担のもとに事業が推進されている。

2 料金の考え方

有料道路の料金を決定するにあたっての最も基本的な原則は、料金の額は道路の建設費、管理費等を償うものであることとする償還主義の考え方であり、全ての有料道路に適用される。償還計画は、料金徴収期間全体を通じて総費用と総収入のバランスが取れるように決定される（イメージは

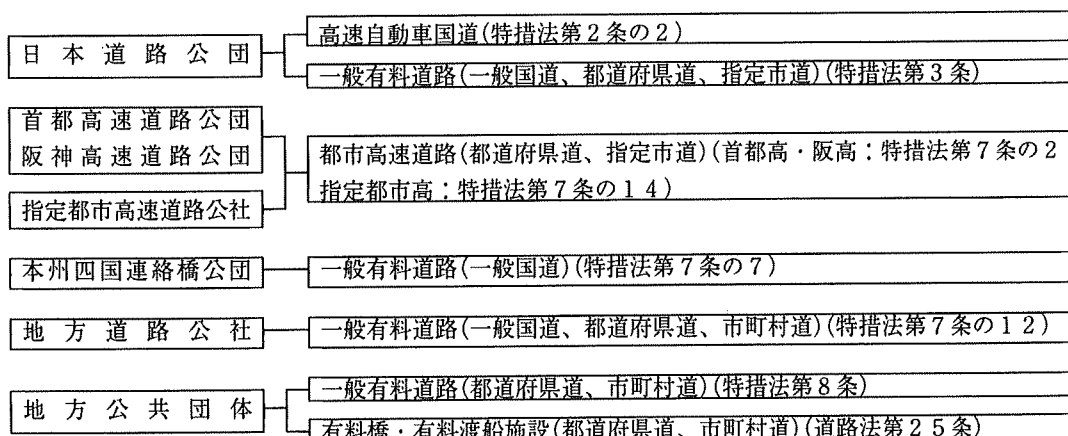


図1 有料道路の事業主体

図2のとおり)。有料道路の種類には多様なものがあり、整備主体も異なっている。そこで、高速自動車国道、都市高速道路については、利用者の負担等を考慮するという公正妥当主義の考え方が採用されているとともに、一般有料道路、本州四国連絡道路については、当該道路の通行又は利用によって利用者が通常受ける便益の限度をこえてはならないとする便益主義の考え方が採用されている。

また、料金徴収期間については有料道路の種類によって、道路審議会答申を踏まえ決定している。なお、料金決定原則、償還対象道路の考え方、料金体系は表1のとおりである。

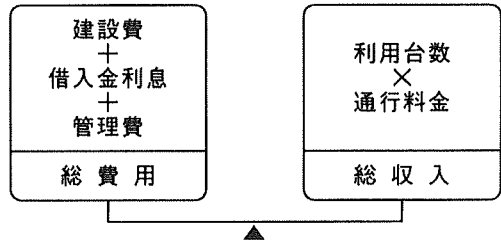


図2

表1

	高速自動車国道	都市高速道路	一般有料道路	本州四国連絡道路
料金の額の基準	償還主義 公正妥当主義	償還主義 公正妥当主義	償還主義 便益主義	償還主義 便益主義
償還対象道路の考え方	全線プール	全線プール（都市高速ごと）	個別採算（一部プールあり）	全線プール
料金体系	対距離料金制	均一料金制	対距離料金制	対距離料金制 ※

※ 陸上部、海上部でキロ当たり料金は異なる。

表2 有料道路の供用延長の推移

(単位: Km)

	昭和35年度	昭和45年度	昭和55年度	平成15年度
日本道路公団	345	1,393	3,625	8,078
高速自動車国道	0	649	2,860	7,197
一般有料道路	345	744	765	891
首都高速道路	0	90	139	281
阪神高速道路	0	74	103	221
指定都市高速道路	0	0	21	153
本州四国連絡道路	0	0	7	173
地方道路公社	0	0	870	1,179
地方公共団体	8	583	770	3
合計	353	2,140	5,535	10,088

注1 数値は年度末値（平成15年度は平成15年4月現在）

注2 平成15年度の高速自動車国道及び一般有料道路には湯浅御坊道路(10km)が重複して編入

表3 供用延長と走行台キロ

	供用延長	走行台キロ分担率
一般都道府県道以上	181,959 Km	100%
うち有料道路	10,088 Km (5.5%)	16%

注1 道路の供用延長は、一般都道府県道以上は平成12年4月、有料道路は平成15年4月の値

注2 走行キロ分担率は、平成11年度道路交通センサスにより算出

注3 有料道路の供用延長の()は、一般都道府県道以上に占めるシェア

3 有料道路の状況

平成一五年四月現在の有料道路延長は約一万kmに達しており、一般都道府県道以上の道路の約五%の延長で、交通の約一六%を分担している(表2・3)。

三 有料道路施策の新しい展開

1 道路関係四公団の民営化

有料道路制度の見直しを行うにあたり、有料道路の事業主体である道路関係四公団については、平成一三年一月九日に閣議決定された特殊法人等整理合理化計画では道路関係四公団を廃止し、四公団に代わる新たな組織及びその採算性の確保については、内閣府に置く第三者機関で検討することとされた。

平成一四年六月に道路関係四公団民営化推進委員会設置法が成立し、道路関係四公団民営化推進委員会（以下「民営化推進委員会」という。）が設置され、同年一月六日に内閣総理大臣に意見書が提出された。

この意見書には、新たな組織のあり方として、四公団の道路資産の保有及び債務の返済を行う「保有・債務返済機構」の設置及び本州四国連絡橋公団の債務処理等が盛り込まれたほか、通行料金の引下げ、今後の道路建設のスキーム、ファミリー企業の改革等を通じた管理コストの削減、改革スケジュール等が盛り込まれた。

民営化推進委員会の意見書の提出を受け、「道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会」は、同年一月二二日、道路関係四公団の民営化に関する当面の措置について申し合わせが行われ

た。

申し合わせにおいては、直ちに取り組むべき事項として「建設コストの削減」「ファミリー企業の抜本的見直し」「公団における民間経営のノウハウの導入」、平成一五年度予算に関連する事項として「本州四国連絡橋公団の債務処理等」「高速自動車国道整備への新直轄方式の導入」等が盛り込まれた。

同年一月一七日には、道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革に係る今後の対応方針について、閣議決定が行われ、これにより、民営化推進委員会の意見を尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、必要に応じ与党とも協議しながら、改革の具体化に向けて所要の検討、立案等を進めることとされた。

2 新直轄方式の導入及び本州四国連絡橋公団の債務処理

前述の「道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会」の申し合わせにおいて、平成一五年度予算に関連する事項として盛り込まれた国と地方の負担により国土交通大臣が高速自動車国道の整備を行う、いわゆる新直轄方式の導入を内容とする「高速自動車国道法及び沖縄振興特別措置法の一部を改正する法律」が平成一五年四月二五日

成立した。

また、本州四国連絡橋公団の有利子債務のうち一・三四兆円を切り離し、国の一般会計に継承するなどの債務処理を内容とする「本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成一五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」が同じく平成一五年四月二五日に成立した。

3 多様で弾力的な料金施策

有料道路の料金については、平成一四年八月の社会資本整備審議会中間答申において、利用者の様々なニーズに対応し、沿道環境の改善や渋滞解消などの課題を解決するとともに、利用の少ない有料道路の活用を図るために、全国一律の料金を見直し、多様で弾力的な料金施策を導入すべきであるとの提言がなされた。

この答申を受けて、このような料金施策の導入により採算に与える影響や利用状況の変化等その効果を測定するため、平成一五年度において、料金に係る社会実験を行うこととしている。

また、多様で弾力的な料金施策を実施するに当たり、簡易に利用時間や利用経路を把握できるETCの活用は必要不可欠であり、今後さらなるETCの普及促進を図っていく必要がある。

有料道路制度

東京大学名誉教授 岡野 行秀

一 はじめに

過日、本四公団の債務軽減措置に関わる法案と新直轄方式と呼ばれている国費による高速道路の整備に関わる法案を審議中の衆議院国土交通委員会に両法案の参考人として拙見を述べる機会があった。事前に法案を読み考えをまとめていたとき、過去高速道路の整備に当たってどのような問題が生じ、それらにどのように対処してきたかを考えた。

料金プール制度、三%路線に対する国費による利子補給、国道との合併施工等は一九五六年日本道路公団が設立されてから約五〇年間の高速道路整備の中で直面した問題を処理するために採用された手法だった。

現在の高速道路は有料道路制度を採用して出発した。名神高速、東名高速をはじめとして高速道路網は拡大してきたが、有料道路制度の導入なくしては、かくも順調な高速道路網の整備は不可能だったであろう。しかし、主要幹線が完成し、これらを補完する高速道路網の網目を細かくする横断道時代に入るとともに料金収入にのみ依存する従来の整備手法では整備を進めることが容易ではなくなってきた。これは一九八〇年代末のことである。このような状況下で一般国道の自動車専用道路が導入された。

今日、道路四公団の民営化の具体化が検討されている時期に国費による高速道路整備―新直轄方式―が導入されようとしているが、当然の成り行きであろう。

本稿では、有料道路制度発足時の高速道路整備の基本的な考え方を振り返り、料金プールなどの整備手法の変遷、今後の展開について拙見を述べることにする。

二 有料道路による高速道路の整備

第二次大戦後劣悪な道路の整備は緊急の課題だったが、敗戦後の疲弊した日本では、幹線の国道の整備だけでも財源不足の状態だった。一九六三年米留学から帰国して国分寺に住居を構えた筆者が、国分寺駅北口の狭い道路に歩道がないため当時大蔵省主計局に勤務していた友人に交通事故防止と交通の効率化のために歩道を整備すべきだといったとき、そんな金があれば国道の産業道路の整備に充てると一笑されたことがあった。それ

ほど財源が不足していたのである。道路整備を促すには財源の拡大が不可欠だった。有料道路制度は借金によって道路を整備し、料金収入で借入金を返済する方式で道路整備を加速させる手法だった。名神高速道路の計画は世界銀行からの借金を資金に進められた。

有料であるからには一般国道を超える質の高い道路でなければ、利用者の理解を得られないし、料金収入をあげることもできない。そこで高速道路を有料道路として整備することによって道路整備のピッチを上げることができ、輸送のボトルネック解消に寄与しただけでなく、一九六〇年以降の高度成長を支えた。

道路特定財源を財源とする無料の一般国道の整備と、借金で道路を建設し完成後の料金収入で借金を返済する有料道路制度を二本柱にして道路整備が進められた。有料道路制度を活用して整備する道路が多くなれば、それだけ道路整備に投入する資源を増大させることができる。しかし、借金を返済できることが絶対的な条件である。原則的に有料道路として整備する路線は当該道路の用地費を含む建設費を返済するに十分な料金収入が見込めることが条件だった。高速道路の建設が始まったころは、名神、東名をはじめこの条件―「採算性」―を満たす路線が多かった。また、有料道路制度が導入された当初は、料金収入をもって借入金を一定期間内に返済できるという意味で「採

算性」が確保可能な路線は有料道路として整備し、「採算性」の確保が難しい路線は一般国道として整備するという考え方だった。この考え方は、理屈としては理解し易いし、当然のことのように思われる。しかし、ある区間（起終点）が指定された路線は、隣接し連続する区間が指定された別の路線から完全に独立ではない。路線名は異なっても連続する道路で両路線にまたがって通行する車がある。一方の路線を有料道路として整備し、他方の路線をたまたま「採算性」確保が不確実だからといって無料の国道として整備することは、勿論不可能ではないが、接続点の道路上に料金徴収用のゲートを設けて料金を徴収する必要があり、利用者にとっては時間をとられ、不便でもある。

両方の路線を有料道路として整備して料金プールを採用した時に両路線を一体とした場合に「採算性」が確保できるならばこれら二つの路線に料金プールを適用することは不適切とはいえない。また、所得分配の公平性―高速道路の利用可能性―についての地域間格差を縮小させる手段として「採算性」確保が困難な路線と他の「採算性」を確実に確保できる路線の間で料金プール制度を利用することは一つの政策であり一概に非難できない。ただし、ここには一定の限度がある。必要なことは料金をプールしても元々「採算性」を確保可能な路線が借金の元利を確実に払えることである。料金プール制については節を改めて述べるが、

注意すべきことは、基本的な考え方である。道路整備を始めた最初から、無料の道路―一般道―と有料の道路―高速道路―の二つがあったわけではなく、国土全体の道路ネットワークの構想があり、無料の国道と有料の高速道路は、無料、有料の差異があっても、一体となって日本の道路ネットワークを形成するように計画されていたことである。改めて強調しておきたいことは、無料の国道・地方道と有料の高速道路が併存するのは、全体の道路ネットワークの整備を加速する手段として借金による道路整備の手法が導入された結果である。このことは、有料の高速道路が借金の返済後の無料開放を前提にしていることでも理解できるはずである。

三 「採算性」と国民の社会厚生

道路関係四公団民営化推進委員会の基本的な考え方は、四つの公団の民営化を前提にしていたことともあるが、有料道路だけが対象であり、公団の事業経営だけに焦点が当てられている。公団がかつての国鉄のような自力回復不可能な状態にならないようにすることが目標であるから、もっぱら負債を償還できるかどうかに注目し、道路整備への影響は完全に無視している。事業の採算規準は「路線」の「採算性」である。採算が取れるということは、収入が経費を上回り、黒字経営であることを意味する。厚生経済学では、国民の社会

(経済) 厚生を消費者余剰—消費者が認める(道路) サービスの価値(便益) から負担した費用を差し引いた残り(純便益) —と供給者が享受する

生産者余剰—売上から経費を差し引いた余剰—すなわち利潤—とを合計したもので測定する。「採算性」は供給者の生産者余剰—利潤—の大きさにみに注目して、消費者(有料道路の場合)は利用者の純便益—消費者余剰—の有無、大小にはまったく注意を払わない。端的にいえば「儲かるかどうか」だけしか注目しない。民営化されれば、もう一歩進んで「十二分に儲かるかどうか」が目ざれるようになる。前節で述べたように、有料道路制度の導入の目的は道路事業の利潤獲得ではなく、財源不足の中で早急に道路整備に投入できる資源をより多くして国民が利用する道路をより多く整備する手法としてであった。

この場合に「採算性」が問題になるのは、借金をできるだけ有効に使用して道路整備を進めることができるようにするためのチェック機能としてであった。(1)借金は返済しなければならない。(2)借金はできるだけ有効に使わなければならない。これら二つをクリアするには、「採算性」が著しく悪い路線の整備は借金以外の資金によって実施し、「採算性」の良い路線から整備する、の二点が必要である。道路公団の高速道路事業でも路線の「採算性」のチェックは行われてきたし、重要だったが、それは利潤の獲得を目標にする民間企

業にとつての「採算性」とは意義が異なることに注意しなければならない。

高速道路の整備が進むとともに、幹線の縦貫道の整備が終わり、横断道の整備に入った。これはほぼ、道路審議会が第一〇次道路整備五箇年計画を審議していた一九八〇年代後半の時期にあたる。第一〇次道路整備五箇年計画で、従来の道路公団によるすべての費用を料金収入で回収する有料の高速道路に加えて、一般国道の自動車専用道路—自専道—による道路ネットワーク整備の手法が導入された。

「採算性」が決して良くない路線を従来の道路公団の有料道路の手法で整備することは料金プールの制度をもってしても問題があった。そこで導入が図られた一般国道の自専道はこれを解決して「採算性」の良くない道路を整備する手法であった。しかし、自専道は一般国道で無料であり、これと道路公団の有料の高速道路を混合して平均化した料金を設定することはできなかった。一部の高規格道路の路線で有料区間と無料区間が混在すると批判された例があった。これは国が管轄する無料の国道と道路公団が管轄する有料道路の二分法が高速道路網の整備の進捗とともに適合しなくなった事実の反映だった。

すでに道路公団による「採算性」の良くない道路の整備については三%の資金コストが認められ、標準の資金コストとの差を出資金・利差補助

の形で国が実質的に補助していたが、国道の自専道を導入する代わりに、「採算性」に問題がある路線については公団に対して負債の増加を来さない程度に国費の補助—例えば地下鉄の建設補助のように—を与える選択肢もあり得たと思う。道路整備の本来の目標を考えれば、どの組織が事業をどのような条件で担当するのが最適かという考え方が必要である。

今回の国費による高速道路の整備—いわゆる新直轄方式—は、無料の道路が有料の道路かまだ未決定と聞いているが、用地費まで含めた建設費の回収まで考慮しないにしても、維持・修繕費、管理費をカバーする程度の料金を課してもよいのではないだろうか。

道路公団が事業を担当すれば用地費まで含めたすべての費用を回収する料金を課し、国が事業を担当すれば無料というのは、同じように希少資源を投入しながら資金調達方式の差異—財源が税金か、借金の差異—だけで有料・無料になるのはおかしいという批判に対抗できないのではないのか。このことは、いくつもの高速道路の整備が遅れている県が、高規格幹線道路の指定を受けるまでは一般国道の自専道でもよいと言いつつ、一度高規格幹線道路網に組み込まれると今度は国道の指定を受けて道路公団の高速道路として建設して欲しいと陳情した例の逆のケースになる。これは一般国道の自専道では地方負担があるが、道

路公園の高速道路として建設されれば地方負担がないからであった。

このような矛盾を解決するためには、これまでの無料の道路と有料の道路という二分法を改めべきだろう。

四 料金プール制度について

民営化推進委員会では、料金プール制度が批判的になった。すなわち料金プール制度は、「採算性」の良くない路線を取り込み道路公園の仕事の量を増やすのを助長しているだけでなく、債務の返済を遅らせて料金徴収期間を長くさせ、「採算性」の良い路線—例えば名神・東名など—の無料開放を遅らせると批判する。プール制度はいわゆる内部補助を含む。内部補助が「採算性」の良くない路線を取り込ませ、道路公園の経営状態を悪化させる可能性については道路審議会できつとに議論が交わされ、いわゆる五〇%ルールを設けられ「採算性」が著しく悪い路線が取り込まれないようにした。

料金プール制度の正式な導入は一九七二年の道路審議会答申にもとづいて実施されたのだが、それより早く一九六九年東名高速道路の全通を控えてキロ当たり建設費が名神高速より高い東名高速の料金をどうするかが検討され始めたころ、両高速道路の料率を同じにしたプール制が有力な案として考えられた。名神高速と東名高速は相互にま

たがる利用が多いこと、別料金にすると両高速道路の境界線の路上にゲートを設けて料金を徴収する必要が生じること、両道路の建設費の差の少なくなると一部は建設時期の遅れによる物価上昇によること、等を考慮して同一の料率になった。後年料金プール制は世間では「不採算」路線を建設するための手段であるともみなすようになったが、最初に問題になったのは名神・東名両高速道路が繋がった時だったのである。

筆者は、プール制度を認めている。プール制度は社会的なメリットも持っているからだ。一九七〇年代に入つて間もなく、当時は第一次石油危機の前だったが高度成長が続き、マイルド・インフレーションだった。その結果、用地費、建設費が上昇していた。キロメートル当たりの単価が上昇し、新しく開通する路線の料金を別建てにすれば料金を引き上げなければならなかった。料金プール制によって、全路線の料金を少し上げて建設費が高くなった路線の料金の質を既存の路線と同一水準にした。より積極的な料金プール制は、すでに述べた「採算性」が劣る路線の整備だった。料金プール制度の導入が話題になった当時の新聞はプール制度に好意的で、社説などでもこの措置によって地方の人々も高速道路の恩恵を受けられると評価していた。国民も、当時は料金プール制度に反対ではなかった。先に整備された名神、東名高速道路を利用できた当時の大都市の住民は、

後発の「採算性」が確実には確保できない高速道路の整備にプール制度を通じて多少の寄与をすることを良しと考えていたのだ。筆者は今日でもこのような考え方をもち続けたいと思っている。

五 終わりに

日本の有料道路制度について拙見を述べたが、最後に筆者の考えをまとめておこう。

1 高速道路も含めて道路の投資規準は費用対利潤（生産者余剰）ではなく、費用対社会的余剰でなければならない。

2 1の規準を充たすが採算性が確保できない有料道路の建設に（地下鉄の建設補助と同様の）補助を与える。

3 最近、景気対策として高速道路の無料化の主張がみられるが、大都市圏では混雑が発生し、金銭的負担が軽減されても時間経費が増加し効果がでないだろう。料金を画一化しないで弾力的に運用し、利用を刺激しかつ収入が減少しない場合には料金を引き下げてよい。

4 将来の料金は基礎的な料金部分と混雑料金の組み合わせを指向すべきである。ETCが普及すれば十分に可能であろう。

道路関係四公団の民営化に関する最近の動き

道路局路政課

一 道路関係四公団の民営化の経緯

1 特殊法人等整理合理化計画

小泉改革の大きな柱として位置付けられている特殊法人改革は「民間でできることは民間に委ねる」との原則のもと、平成一三年一月一九日に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」(以下、整理合理化計画)に基づき着実に進められている。このうち、道路関係四公団(日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団)の改革については、整理合理化計画に基づき、第三者機関である道路関係四公団民営化推進委員会(以下、委員会)において調査審議が進められてきた。

2 道路関係四公団民営化推進委員会意見書

委員会においては平成一四年六月二十四日の第一回会合以来、三五回、約一四〇時間に渡る議論の結果として、同年二月六日に小泉首相に意見書を提出した。

3 閣議における総理発言

提出された意見書を受け、二月一〇日の閣議において小泉首相から「今後、この意見を基本的に尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、必要に応じ与党とも協議しながら、政府として改革の具体化に責任を持って取り組んでいきたいと考えている。意見を受けての政府の対処方針の具体的な検討に当たっては、とりまとめを

扇国土交通大臣にお願いすることとする」との発言があった。

4 政府・与党申し合わせ

この総理大臣発言を受け、道路関係四公団の民営化に関する措置のうち、平成一五年度予算から直ちに取組むべき事項については早急に検討し、予算に反映させる必要があったことから、二月二日、道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会が開催され、「道路関係四公団の民営化について」が申し合わせられた。

具体的には、

- (1) 建設コストの削減、ファミリー企業の抜本的見直し、公団における民間経営ノウハウの導入については直ちに取組む。

(2) 平成一五年度予算に関連する事項として、
①本州四国連絡橋公団の債務処理（有利子債務の一部を切り離し、国の道路特定財源で処理、国・地方の出資の期間を平成三四年度まで一〇年間延長）、②新直轄方式の導入（国と地方の負担による新たな直轄事業の導入）を行う。

(3) 今後、新会社による高速道路等の整備の具体的な仕組み等の事項については、委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分精査し、地方公共団体の意見を聴取した上で、検討を進め、関係法案の一六年通常国会提出を目指す。このため、政府と与党の間で調整のための場を設けることとする。
ことが決定された。

5 道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について

以上の流れを受け、一二月一七日には「道路関係四公団、国際拠点空港及び政策金融機関の改革について」が閣議決定された。ここで、政府は、道路関係四公団民営化推進委員会の意見を基本的に尊重するとの方針の下、これまでの同委員会の成果を踏まえつつ、審議経過や意見の内容を十分

精査し、必要に応じ与党とも協議しながら、建設コストの削減等直ちに取組むべき事項、平成一五年度予算に関連する事項、今後検討すべき課題等を整理した上で、改革の具体化に向けて、所要の検討、立案等を進めることとされた。

6 今後のスケジュールについて

一二月二六日、第二回政府・与党協議会が開催され、閣議決定が報告され、政府予算案、今後のスケジュール案が説明された。ここで説明されたスケジュールの主な内容が以下の通り。

・平成一五年度予算に関連する事項については、本州四国連絡橋公団の債務処理等及び高速自動車国道への新直轄方式の導入について、関係法案を一五年通常国会に提出。

・国土開発幹線自動車道建設会議を六〇七月に開催。

・新組織のスキームの概要を一一〇一二月に決定。

・道路関係四公団民営化に関する法案を一六年通常国会に提出。

・平成一七年度中に道路関係四公団を民営化。

二 道路関係四公団民営化に関し直ちに取組む事項について

政府・与党申し合わせにおいて直ちに取組むべ

きとされた事項についての検討状況が、平成一五年三月二五日、第三回政府・与党協議会において国土交通大臣より説明された。その概要は以下の通りである。

1 コスト削減計画の策定

(1) 建設コスト削減

道路関係四公団民営化推進委員会に報告（平成一四年一〇月二九日）した「建設中路線の残事業に関するコスト削減額試算」を踏まえ、四公団総額四兆円を超えるコスト削減（削減率一八％）を図る。

「建設コスト削減のメニュー例」

- ・インターチェンジ、ジャンクションのコンパクト化及び形状変更
- ・暫定二車線・暫定四車線整備
- ・非常電話、照明設備、料金徴収関係施設、トンネル整備等の仕様・基準の見直しや汎用品の活用等

・新技術の活用による施行方法の見直し
さらに、VE（バリューエンジニアリング）

DB（デザインビルド）、入札後交渉方式を活用した契約手法の採用について引き続き検討を進め、建設期間中を通じて約五、〇〇〇億円を目標に更なるコスト削減を図る。

(2) 管理コスト削減

安全性を確保しつつ、維持修繕、料金收受業務等の頻度、単価等について思い切った見直しを行うとともに、各公団の組織、定員等について厳しく見直しを行うこと等により、民営化する平成一七年度までに、四公団総額約二、一〇〇億円（縮減率二四・五％）のコスト縮減を図る。

①維持管理費等の縮減

安全性を確保するための一定の管理水準を保ちつつ、主に以下のメニューについて縮減を図る。

- ・料金收受業務等の管理業務の人員費、間接費のカット
 - ・路面や各種施設の清掃頻度の見直し
 - ・事務経費、宿舍費、本社借上費のカット
- ### ②総人件費の縮減

組織の一層のスリム化を図るとともに、業務の合理化、効率化等による定員の削減及び平成一六年度新規採用の見合わせを行い、平成一七年度までに定員七二二名、人件費を約一〇四億円（八・八％）削減する。

○さらに、新たな契約方式の採用、新たな技術開発等により一層の業務の合理化、効率化等を図り、平成一七年度までに合わせて概ね三割のコスト縮減を目指す。

(3) 資産の売却処分

事業用残地、宿舍、保養所等売却可能な試算に

ついて、早急に売却の手続きを進め、債務償還に充てる（簿価総額約三〇〇億円）。

2 関連法人の抜本的見直し

(1) ファミリー企業の抜本的見直し

道路関係四公団の子会社・関連会社（以下「ファミリー企業」という。）が維持管理業務の大半を受注・実施し、利益を蓄積しているとともに、ファミリー企業の役員が多くが公団OBによって占められているという指摘に因應するため、公団と発注元との関係の透明化、コスト縮減、利用者還元の実をを図る観点から、以下のような方策を講ずる。

①入札・契約方法の見直し（参入障壁の撤廃等）

維持管理業務について、平成一五年度発注から、下記のとおり公募要件を大幅に緩和し、新たな企業の参入を容易にし、競争性を高める。

ア 公募要件の見直し（日本道路公団の例）

- ・維持修繕
- ・高速道路等における業務実績要件を撤廃（一般道路における経験でも可）（地域要件は以前からなし）。

・保全点検

高速道路等における業務実績要件を撤廃（一般道路における経験でも可）（地域要件は以前からなし）。

域要件は以前からなし）。

・料金收受

必要最小限の業務経験者を配置すれば、会社に求める業務実績要件を撤廃。地域要件を撤廃。

・交通管理

地域要件を撤廃（必要最小限の業務経験者を配置すれば、会社に求める業務実績要件は以前からなし）。

イ 企業結合関係に係る競争入札参加制限

入札参加希望者間に、一〇％を超過する株式の所有関係及び役員の兼任関係にある会社同士の競争入札参加を認めない。

②発注費の削減

・平成一七年度までに委託費を約三割削減するとともに、競争性の向上により新規参入を促進する。これにより、ファミリー企業に対する発注額は大幅に削減されることとなる。

↓単年度発注額については、一七年度までに一四年度の二、二〇〇億円が三割以上削減される見込み。

↓三年間の累積削減額は一、四〇〇億円以上となる見込み。

③天下一り人事の見直し

・公団職員については、今後、ファミリー

企業の役員に就任しない。

・ファミリー企業に対し、公団OBの社長への就任の自粛及び公団OB社長の退任を要請する。

・なお、ファミリー企業に対しては、既に公団OB役員的大幅削減を要請しているところ。

④ 剰余金の利用者への還元

剰余金については、可能な限り高速道路利用者へ還元するため、ファミリー企業に対し、協議会を設立するなどして具体的な活用方を検討するよう要請する。

(例)

・ ETC車載器の普及促進
・ 利用者サービス向上のための調査・研究
(路上作業の効率化、クレジットカード非保有者への新たな料金徴収システム等)
・ 災害等に備えた資機材の確保等

(2) SA・PA事業及び財団の見直し

SA・PA事業については、利用者サービスの向上を図るため、民営化(新会社と一体化)により、民間の経営ノウハウを最大限活用することとし、財団法人はSA・PA事業から撤退する。

財団法人は、保有資産(推定時価純資産額約三〇〇億円)を活用し、ETCを活用した社会実験、

身障者の高速道路利用への支援等の公益事業を行うことにより、高速道路利用者へ還元する(なお、地方公共団体が出えん及び許可団体である場合には、当該地方公共団体と今後協議)。

3 公団における民間経営ノウハウの導入

(1) 民間企業経験者の登用

将来の民営化に備え、各公団においてさまざまな検討を行うに当たって、民間企業経験者を登用し、検討への参画等を図る。

(2) 民間企業の会計原則に基づく財務諸表の作成・公表

担当職員の大幅増員及びアウトソーシングの拡大による公団の最大限の体制強化、本決算の作業の前倒し、簡便な評価手法の採用等により、民間企業の会計原則に基づく財務諸表を今通常国会会期内に作成・公表する予定。

(3) 民間企業経営ノウハウの導入のための体制整備

民間企業の経営ノウハウを円滑かつ積極的に導入・活用するため、各公団において民営化の準備のための組織体制を整備する。

新直轄方式の導入について

道路局路政課 道路局高速国道課

一 制度導入の背景

平成一四年度末に提出された道路関係四公団民営化推進委員会の意見については、政府としては、これを基本的に尊重するという方針の下、可能なものからできるだけ早期に具体化に努めることを基本的なスタンスとしてきた。

高速自動車国道については、かねてより、日本道路公団による有料道路制度を活用することによりその整備を進めてきたところであるが、今後も引き続き、我が国の社会経済情勢の変化等に対応して必要な高速自動車国道を整備するためには、新たな整備手法を導入する必要があると考えられてきたところである。

平成一三年一二月一九日に閣議決定された特殊

法人等整理合理化計画においては、新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定するとともに、その他の路線の建設、例えば、直轄方式による建設は毎年度の

予算編成で検討することとされた。また、民営化推進委員会の審議過程においては、新交通量フレームによる最大投資可能額の試算等により、有料道路事業以外の整備手法の導入が必要であることが明らかにされ、さらに、同委員会が平成一四年度末に提出した意見書においては、「国、地方公共団体等の費用負担等を前提とした新たな制度を、政府において早急に検討する」とこととされたところである。

このような状況を踏まえ、平成一五年度より、

高速自動車国道の整備について新直轄方式を導入することとしたものであり、そのために必要な法整備の検討が開始されたのである。

二 制度導入の経緯

平成一四年一二月一二日に行われた「道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会」申し合わせにおいて、平成一五年度予算に関連する事項として、「新会社による整備の補完措置として、必要な道路を建設するため、国と地方（国・地方）三・一による新たな直轄事業を導入する」ことが決定された。

これを受け、平成一五年二月四日に高速自動車国道法及び沖繩振興特別措置法の一部を改正する法律案が国会へ提出され、度重なる審議を経て四

月二五日に成立、五月一日に公布され、同月二二日から施行されたところである。

三 法律の概要

高速自動車国道法の改正では、現行の高速自動車国道法において国が全額負担することとされている高速自動車国道の新設、改築に要する費用について、国がその3/4（北海道の区域内にあつては8.5/10）を都道府県又は指定市がその1/4（北海道にあつては1.5/10）をそれぞれ負担することとされた。また、整備計画の策定や変更に際して、関係都道府県の意見を聴取する規定が設けられた。

沖縄振興特別措置法の改正では、沖縄における高速自動車国道について、国の負担割合の特例（9.5/10）を設けることとされた。

なお、国の負担割合3/4については、高速自動車国道が「国の利害に特に重大な関係を有する」道路であることにかんがみ、高規格幹線道路の改築に係る国の負担割合（7/10）を上回る水準として設定したものである。

四 地方負担の軽減策としての財源移譲措置の内容について

新直轄方式の制度導入に伴い新たに必要となるであろう都道府県の負担を考慮して、国から地方

への財源移譲を行うこととされた。自動車重量税の譲与割合を四分の一から三分の一に引き上げ（国から地方へ約九三〇億円増）、あわせて、地方道路譲与税の都道府県と市町村の配分割合を見直す（現行43/100を58/100に引き上げる）こととしており、これらにより、移譲額（約九三〇億円）のおおむね半分ずつが都道府県と市町村に移譲されることとなった。

また、各都道府県への配分に当たっては、
ア）相対的に高速道路整備の遅れている地方部への譲渡額が増加するよう、地方道路譲与税の都道府県分の配分基準を見直す

とともに、
イ）実際の高速道路整備の需要に応じた財源措置を実施するため、適切な交付税措置を講じることとする
という方向で検討しているところであり、これらの措置により、新直轄方式による地方負担分については、実質的に所要財源に十分な措置を講ずることができると考えられている。

五 直轄事業による高速道路整備の事業費

新たな直轄事業による高速道路整備の事業は、約三兆円を現時点での目安としており、全体としての整備期間を一五〜二〇年として、平均的な毎

年の事業費を約二、〇〇〇億円と想定している。ただし、平成一五年度は、国幹会議の開催等事業実施準備のための所要の手続きに時間を要するため、一、三三三億円（国費は一、〇〇〇億円）を計上している。

六 今後の高速自動車国道の整備について

この法改正により、今後の高速自動車国道整備は、国と地方の負担による直轄整備と料金収入を活用した整備の二つのスキームで行われることになる。

直轄方式による整備対象は、料金収入により管理費を賄えない路線など、新会社による整備・管理が難しいと見込まれる路線・区間等が想定されているが、具体的に直轄事業により整備を行う路線・区間については、現行整備計画九三四二kmの中から、今後、国土交通省において、整備効果、交通量の見通し、収支見通し等を精査し、厳格な事業評価を行うとともに関係地方公共団体の意見も聴取し、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て決定する予定である。

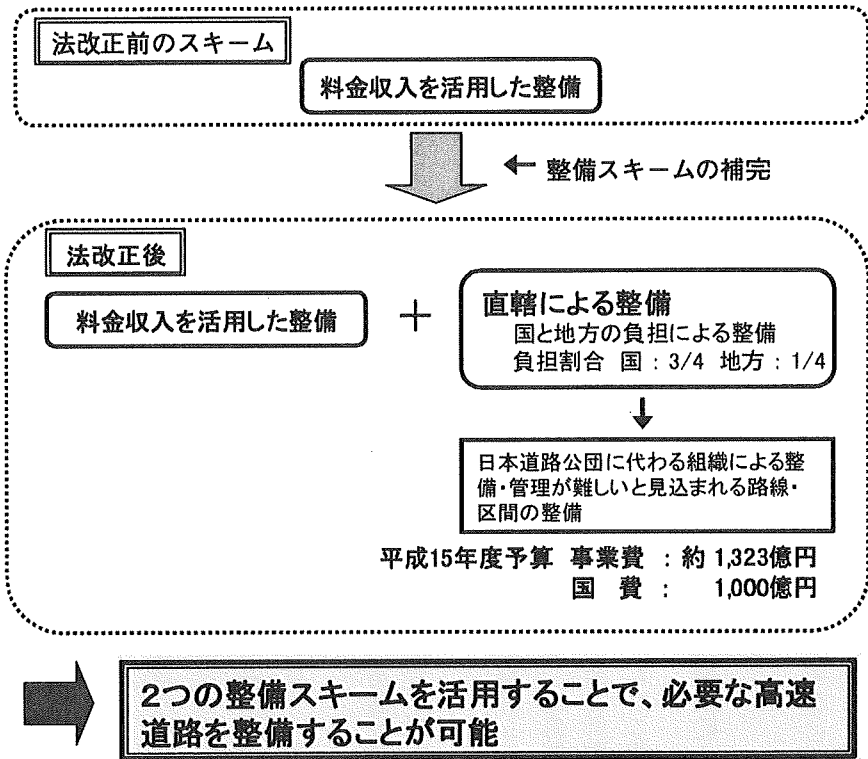


図1 高速自動車国道法改正スキーム図

本四公団の債務処理と 本四架橋の通行料金引き下げについて

道路局路政課
道路局有料道路課

一 本州四国連絡橋公団の経緯

本州四国間の架橋については、昭和三〇年に国鉄宇高連絡船「紫雲丸」が瀬戸内海で「第三宇高丸」と衝突して沈没し、中学生を含めて一六八名の犠牲者を出したことを受けて、建設省により昭和三四年頃から本格的にその調査が開始された。これを受け、昭和四四年の「新全国総合開発計画」においては、中国及び四国を一体化し、近畿圏及び九州地方とも結ぶ有機的な交通体系を構築するため、本州四国間の三ルートの建設が明記された。翌昭和四五年には、本州四国連絡橋公団法が衆参両院ともに全回一致で議決され、同年本州四国連絡橋公団が発足、本四架橋の建設・管理体制が確立した。

昭和六三年には、児島・坂出ルートが、平成一〇年には神戸・鳴門ルート、平成一二年には、尾道・今治ルートが完成している。表一は、本州四国連絡橋公団の主な経緯を表したものである。

二 交通量の状況

図一は、本州四国間の県境断面の自動車通行台数を表したものである。三ルート概成後の本四間県境断面の自動車交通量（フェリーを含む）は、大鳴門橋架橋（昭和六〇）前の二・五倍（昭和五九・約一七、〇〇〇台/日↓平成一三・約四一、七〇〇台/日）に増加している。

表1 本四架橋の主な経緯

1954年（S29）	9月	○国鉄青函連絡船洞爺丸事故死者1,155人を出す
1955年（S30）	5月	○国鉄宇高連絡線紫雲丸事故死者168人を出す
1959年（S34）	4月	○建設省が調査開始
1969年（S44）	5月	○新全国総合開発計画において、3ルートの建設を図ることを決定
1970年（S45）	4月	○衆議院全会一致で本四公団法を採決
1970年（S45）	5月	○参議院全会一致で本四公団法を採決
1970年（S45）	7月	○本州四国連絡橋公団設立
1973年（S48）	9月	○建設大臣、運輸大臣が工事に關する基本計画を本四公団へ指示（3ルート）
1973年（S48）	10月	○本四公団が工事実施計画（3ルート）の認可を申請 建設大臣、運輸大臣が認可
1979年（S54）	5月	○大三島橋供用開始
1983年（S58）	12月	○因島大橋供用開始
1985年（S60）	6月	○大鳴門橋供用開始
1988年（S63）	1月	○伯方・大島大橋供用開始
1988年（S63）	4月	○児島・坂出ルート供用開始
1991年（H3）	12月	○生口橋供用開始
1998年（H10）	4月	○明石海峡大橋供用開始 （神戸・鳴門ルート開通）
1999年（H11）	5月	○新尾道大橋・多々羅大橋・来島海峡大橋供用開始 （尾道・今治ルート開通）

本四間自動車通行台数の推移（県境断面）
（フェリー＋大鳴門橋＋瀬戸大橋＋多々羅大橋）

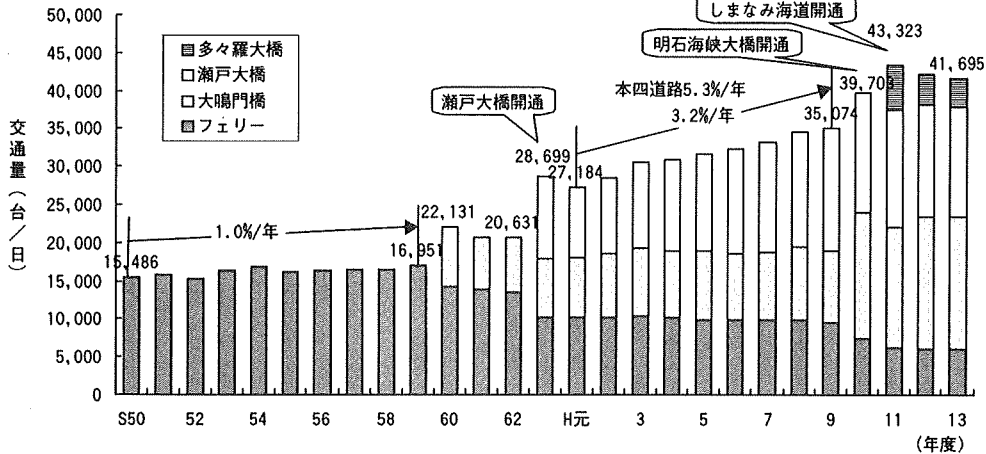


図1 本四間自動車通行台数の推移（県境断面）

一方、平成九年の料金認可における計画交通量と実績交通量の対比をみると、平成一三年度の交通量実績は計画の六八％に止まっている（表2）。

表2 本州四国連絡道路の交通量

	計画 (H9償還計画)	実績	実績/計画 (台/日)
H11	46,530	37,031	80%
H12	50,320	36,019	72%
H13	52,750	35,662	68%

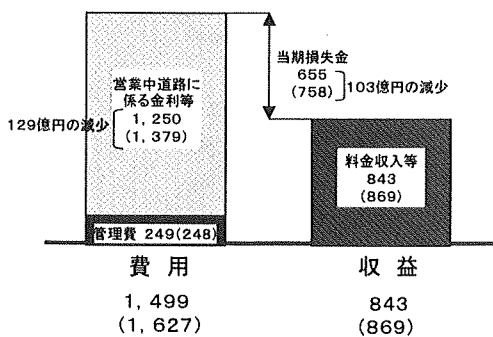
この原因としては、フェリーの料金の値下げなどによる本四道路の競争力の低下や、右肩上がりの時代背景の中、交通量算出の基礎となる経済成長率が過大に設定されていたため、結果的に予測された交通量の伸びも過大なものとなっていたことが挙げられる。

三 財務状況

近年の交通量の低迷等を受け、平成一三年度の本四公団の収支状況は、管理費二四九億円に対し、これを上回る収入八四三億円があるものの、約三・八兆円の有利子負債に伴う利払いが一、二五〇億円と収入を超えており、当期損失金六五五億円が発生している、極めて厳しい財務状況である。

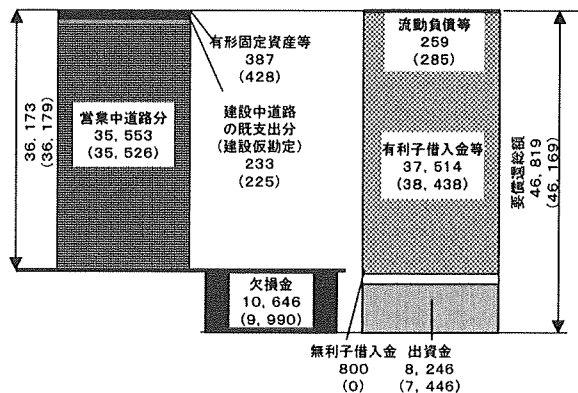
損益計算書

(単位:億円)



貸借対照表

(単位:億円)



注) 下段 () 書きは、平成12年度を示している。

図2 本州四国連絡橋公団の財務状況（道路分）平成13年度

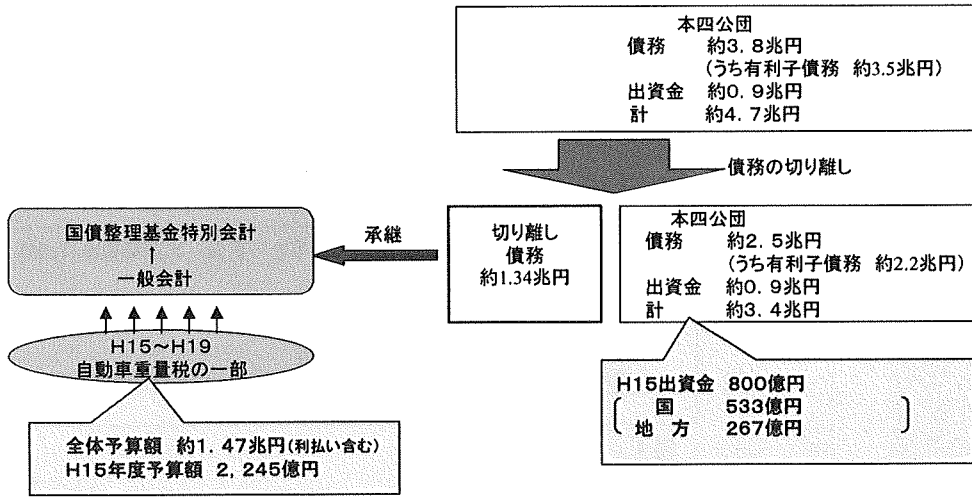


図3 本州四国連絡橋公団債務の処理スキーム

といえる(図2)。

四 債務処理

このような交通量の状況及び財務状況にかんがみ、平成一四年一二月一三日に行われた「道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会」申し合わせにおいて、平成一五年度予算に関連する事項として、「本州四国連絡橋公団の有利子債務の一部(約一・三兆円)を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理すること」等により、「将来における国民負担の膨張を避ける」とともに、「現行料金の引き上げを前提とせず本四架橋としての自立的経営を可能なものとする」ことが決定された。

これを受け、本州四国連絡橋公団の債務のうち、長期借入金及び本州四国連絡橋債券に係る債務の一部を一般会計において承継すること等を規定する「本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成一五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律」が平成一五年四月二五日に成立、同年五月一二日から施行された。

この法律に基づき、平成一四年度末の本州四国連絡橋公団の有利子債務約三・五兆円のうち、政府引受債約一・一二兆円、政府借入金約〇・二二兆円、計約一・三四兆円が一般会計に承継されたところであり、平成一五年度から一九年度までの

五箇年間を用途に早期に処理することとされている。一・三四兆円という金額は、出資、料金設定、交通量等による一定の前提条件のもとに算出されたものである。これにより、本州四国連絡橋公団の有利子債務を平成五七年度までに償還することが可能であると考えられている。

なお、政府に承継された本州四国連絡橋債券については、国債整理基金特別会計を通じて償還することや、事務の取扱いを日本銀行に一元化すること等の国債と同様の扱いを行うため、原則として国債に関する規定が適用される。

五 本四架橋の通行料金

1 平成九年認可の料金

本四架橋の通行料金については、明石海峡大橋供用に伴い、平成九年一二月に料金を認可している(図4)。

その際、早期に一層の利用を促す特別措置として、平成一〇年四月から五年間、全車について基本料金の二割引の特別料金を設定した。

2 新しい料金設定

平成一四年一二月一三日に行われた「道路関係四公団民営化に関する政府・与党協議会」申し合わせにおいて、

①「国及び地方による出資の期間を平成三四年

(ターミナルチャージ+走行距離×k m当たり料金)×消費税率(1.05)
 ・ターミナルチャージ：125円
 ・キロ当たり料金(普通車)

陸上部	39円/k m
海峽部※	351円/k m

※ただし明石海峡大橋は1.6倍

図4

表3 現行料金及び平成15年3月認可料金(普通車)

全線区間	平成9年12月認可料金		平成15年3月認可料金				
	基本料金	現行特別料金 【基本料金の20%引き】 H10.4.1 ～ H15.3.31	現行特別料金(継続) 【基本料金の20%引き】 H15.4.1 ～ 総裁が定める日の前日	新特別料金 【基本料金の28%引き】 (現行特別料金の10%引き) 総裁が定める日 ～	ETC特別割引	ETC前払併用(5万円)	
					【基本料金の32%引き】 (現行特別料金の15%引き) 同左	【基本料金の41%引き】 (現行特別料金の27%引き) 同左	【基本料金の41%引き】 (現行特別料金の27%引き)
神戸淡路鳴門自動車道 神戸西～鳴門	7,600円	6,050円	同左	5,450円	5,150円	4,439円	
瀬戸中央自動車道 早島～坂出	5,700円	4,600円	同左	4,100円	3,874円	3,339円	
西瀬戸自動車道 西瀬戸尾道～今治※	6,550円	5,250円	同左	4,700円	4,440円	3,825円	

※西瀬戸尾道～今治間は、生口島及び大島島内の未供用区間を除いた料金

- 度まで一〇年間延長すること」
- ② 「基本料金の引き下げについては、地方の追加出資(一〇年間延長)による経営改善効果等の範囲内で行うものとする」
- 等の内容が決定された。
- これに基づき、平成一五年三月一八日に以下を内容とする認可を行ったところである(表3)。
- ① 平成一五年三月をもって終了する現行特別料金の継続
- ② 本四債務負担軽減法施行日以降であって、公団総裁が定める日からは新特別料金を適用
- ③ ETC車についてはETC特別割引及びETC前払割引を実施
- ④ 新特別料金の適用後、料金引き下げに伴う交通量の変化等を踏まえ、一年後に見直し

有料道路の多様で弾力的な料金設定に 向けた社会実験事例等について

道路局高速国道課
道路局有料道路課

一 はじめに

国民生活の変化に伴い、有料道路利用者の様々なニーズや利用実態、地域の事情等にきめ細かく対応するとともに、環境問題や渋滞などの一般道路等の課題の解決を図るため、時間帯や曜日、路線等の利用実態に応じて多様で弾力的に料金を設定するしくみの導入が望まれている。

このような料金施策の効果・影響は、道路の利用実態等により左右され、正確に予測することが困難であるため、社会実験として様々な料金施策を試行し、効果・影響を調査することが有効である。そこで道路局は、平成一五年度に一般道路から交通の転換等を促進することにより道路の有効利用を図るとともに、沿道環境改善や渋滞緩和、

交通安全対策などを推進するため、料金に係る社会実験に関する施策を創設したところである。

ここでは、先進的に実施されている有料道路の料金設定に係る取組み事例を紹介することにより、上記施策の積極的な活用を促すとともに、今後の有料道路の多様で弾力的な料金設定に向けた議論が深まることを期待するものである。

二 有料道路の料金設定に係る取組み事例の紹介

1 阿賀野川ゆとり通勤大作戦

(1) 実施概要

新潟都市圏は、日本海に沿って東西に細長く広がっており、新潟市を中心とした通勤の流れとなっていることから、朝夕の通勤時に河川を渡河す

る各橋梁部に交通が集中し、一般国道七号「新バイパス」などで慢性的な交通渋滞が発生している。このような状況の中、平成一四年五月に新バイパスと並行する日本海東北自動車道（以下、日東道）新潟空港IC～聖籠新発田ICが開通した。開通後の新バイパスの渋滞状況は、開通前と比較して多少緩和されたものの、依然深刻な状況が続いていた。そこで、既存ストックを有効に活用し、さらなる渋滞の緩和を検討する施策のひとつとして「阿賀野川ゆとり通勤大作戦」が実施されており、実験の内容は下記のとおりである。

対象道路…日東道（聖籠新発田ICから新潟西IC間）

実験期間…平成一四年九月三〇日（月）から平成一四年一〇月四日（金）まで

成一四年一〇月四日（金）まで

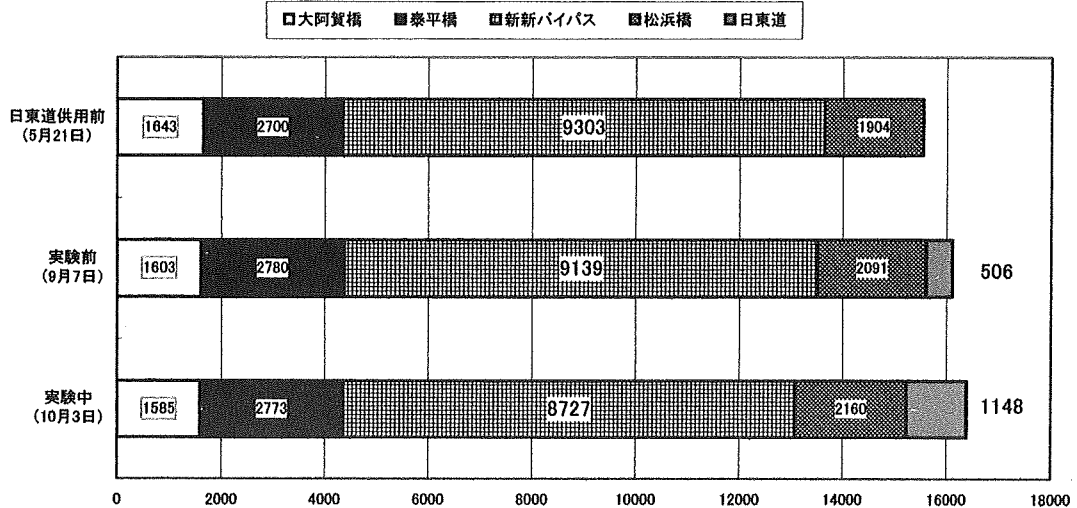


図1 阿賀野川断面での交通量変化(6:30~9:30上り線のみ)

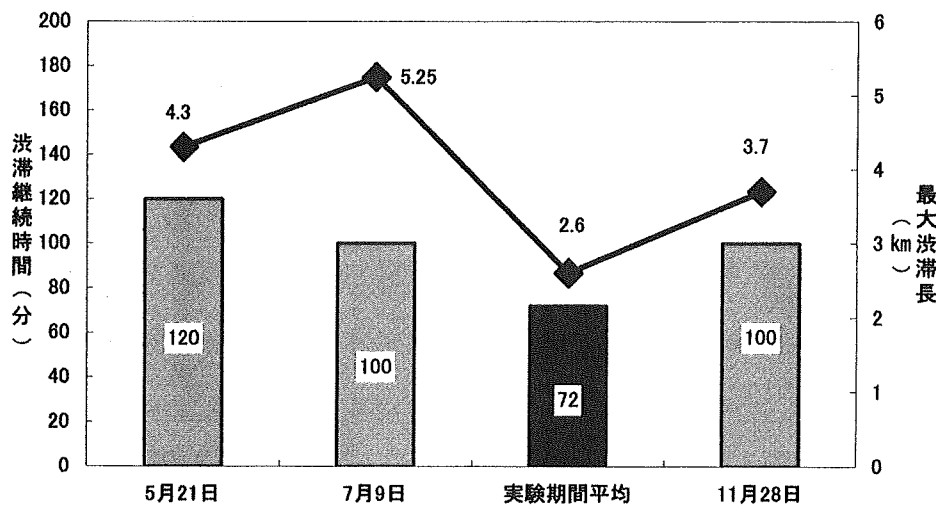


図2 阿賀野川断面を先頭とした渋滞長及び渋滞継続時間の変化

午前六時三〇分から午前九時までの通勤時間帯
対象車両：普通車と軽自動車（ただし、新発田市

方面から新潟市内へ向かう利用者で、入り口「聖籠新発田IC」、豊栄新潟東港IC」の二箇所、出口は新潟市内にあるICの四箇所のみ）
料 金：通常料金の「半額」（一〇〇円未満は切り捨て）

(2) 実験結果

阿賀野川を渡河する各路線の阿賀野川断面交通量を日東道供用前、実験前、実験中で比較したのが図1である。実験中の新新バイパスの交通量は約八、七〇〇台と実験前と比較して約5%の減少となっている。また、実験期間中の日東道の交通量は、実験前交通量の約五〇〇台の二倍以上で約一、一五〇台と大きく増加している。新新バイパスの実験期間中で平均した渋滞長は、実験前の約五・二kmに対して約五〇%減となる約二・六kmと大幅に減少しており、渋滞が緩和されていることが観測されている。渋滞継続時間においても、実験前の約三〇%減の平均七・二分という結果が得られた(図2)。

また、道路利用者の意向調査(アンケート調査)も合わせて実施しており、その結果からも高速道路の料金に対する関心が高いことが分かっている。

詳細は新潟国道事務所ホームページ
(<http://www.2159.go.jp>)

2 白馬長野有料道路

(1) 実施概要

長野県長野市と大町・白馬村などの大北地域を結ぶ幹線道路である主要地方道長野大町線(旧道)のうち屈曲部と人家連坦部をバイパスする道路として、国道一九号長野市安庭から小川村夏和までの区間のうち、長野市信更町安庭から上水内郡中条村大字中条までの約二・〇km(日高トンネルを含む)が白馬長野有料道路として整備された。

ここでは、白馬長野有料道路を迂回する大型車等に起因する、長野大町線での交通安全や騒音など、沿道の環境について改善を求めめる地域住民の要望を踏まえ、その対策を検討する一環として、白馬長野有料道路の夜間無料化の社会実験を実施し、それによる周辺道路等の交通量、騒音の変化など検証を実施している。実験内容については下記のとおりである。

対象道路…白馬長野有料道路
 実験期間…平成一四年五月二七日(月)から六月二四日(月)の毎日午後一〇時から午前六時まで

表1 現行料金表

車種	普通車	中型車	大型車	特大車I	軽自動車	軽車両等
料金の額	200円	200円	300円	550円	150円	20円

対象車両…全車種

料 金…無料

(2) 実験結果

夜間無料化実施前(平成一四年五月二三日から二四日)と実験期間中(六月二〇日から六月二一日)における、有料道路及びその周辺道路で交通量、騒音調査を実施した。

その結果、長野大町線の夜間交通量は実験中二〇〇台で、実験実施前の五四〇台と比べて約六〇%減少し、特に大型車交通量では、実験実施前二七八台が実験中は四〇台と約八五%減少している。また、白馬長野有料道路における夜間交通量は、実験実施前と比べ六七%増加しており、夜間無料化により長野大町線の交通が白馬長野有料道路へ転換されていることが分かる(図3・4)

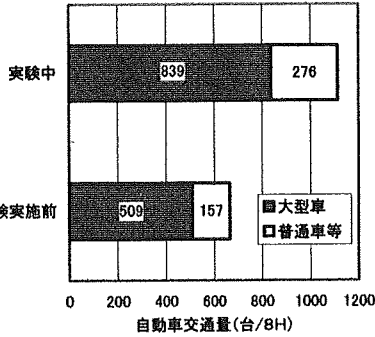


図3 夜間交通量の変化(長野大町線)

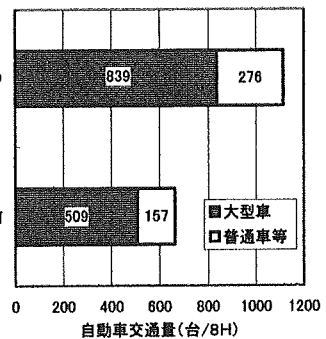


図4 夜間交通量の変化(白馬長野有料道路)

長野大町線の夜間騒音について調査したところ、実験期間中は七〇dBから六二dBに低下していることが分かった。さらに、夜間無料時間帯に通行したドライバー一、〇〇〇人に配布したアンケート調査によると、六割以上が料金値下げを示している(「料金によっては利用してもいい」を含む)。

3 東海四バイパス

(1) 実施概要

静岡県内の東海四バイパス(藤枝、掛川、磐田、浜名バイパスの各バイパス)は、国道一号の渋滞対策と沿道環境改善などを目的として、有料道路制度を活用し整備された。これらのバイパスの開通により、現道の国道一号からの交通転換が図られたが、その後の周辺道路の整備が進展しネット

ワークが形成されるに伴い、現道における交通渋滞と夜間沿道環境（騒音）の悪化が顕著となり、早急な対応が求められるようになった。これらの課題に対応するため、藤枝バイパス、浜名バイパスにおいて夜間料金割引を試行的に実施したが、その後の交通量の増加により、現道における沿道環境が厳しい状況が続いていた。そこで、現道の交通をさらにバイパスに転換させ、交通量の減少による夜間の環境改善等を目的として、平成一年に一般道路事業による有料バイパスの一部買取を実施、有料道路事業の償還対象額を減じたうえで午後一〇時から翌朝六時までの夜間無料開放が

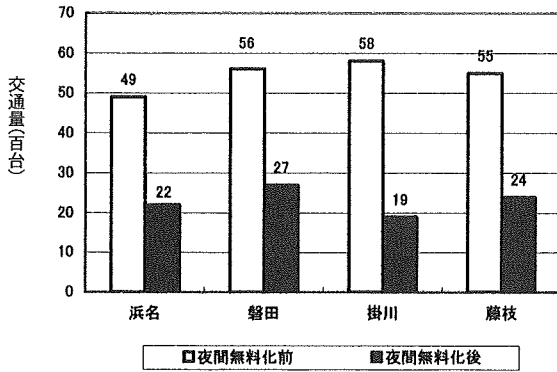


図5 夜間交通量の変化(国道1号)

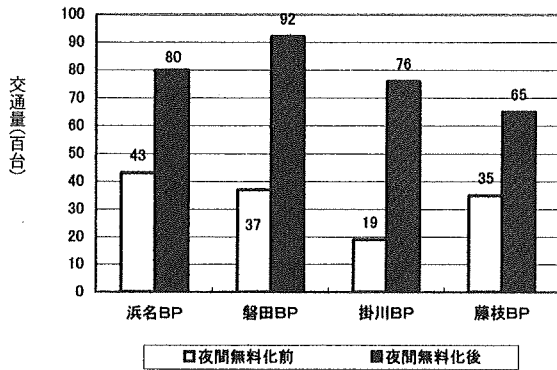


図6 夜間交通量の変化(バイパス)

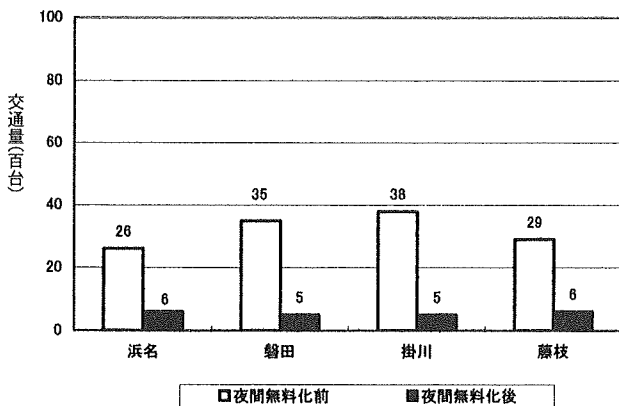


図7 夜間大型車交通量の変化(国道1号)

実施された。

(2) 結果概要

平成一年四月からの東海四バイパス夜間無料化実施に伴い、平行する現道の夜間(午後一〇時から翌朝六時)交通量は、夜間無料化前と比べ約五〇%から約三〇%(掛川バイパスで三三%)程度に大幅減少している。一方、東海四バイパスでは、夜間無料化前の約二倍から四倍程度に大幅に増加しており、現道の交通がバイパスに転換されることが分かる。このうち、夜間に通行が多い大型車について着目すると、現道の夜間無料化後の夜間交通量が約八割程度減少し、東海四バイパス

が約二倍から五倍と大きく増加していることから、特に大型車の交通転換が進んだ結果となっている(図5~8)。

騒音値については、現道は夜間無料化前と比較して、7dB~一二dB減少し、大幅な環境改善が図られたが、東海4バイパスでは、交通量が増加したため、沿道環境が悪化する結果となっている。そのため、バイパス部においては、新たに遮音壁設置等の対策を順次実施している状況である(図9・10)。

4 東京湾アクアライン

(1) 実施概要

東京湾アクアラインは、半島性の高い千葉県と神奈川県を直接的に結び、将来的には圏央道等と相まって首都圏の環状道路の一翼を担う重要な路線であり、新たな地域連携を形成するための基盤

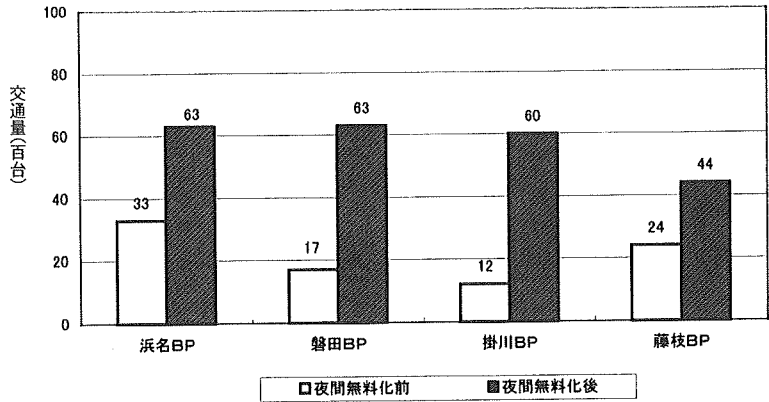


図8 夜間大型車交通量の変化 (バイパス)

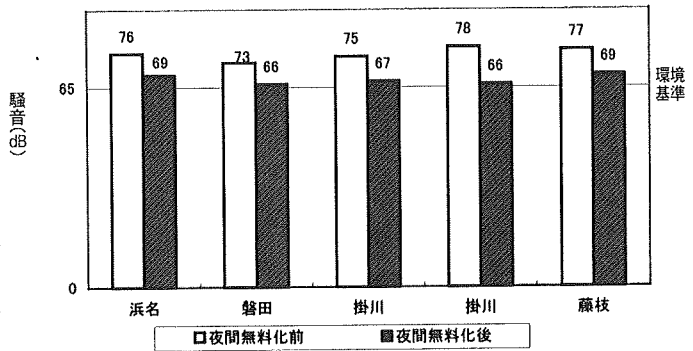
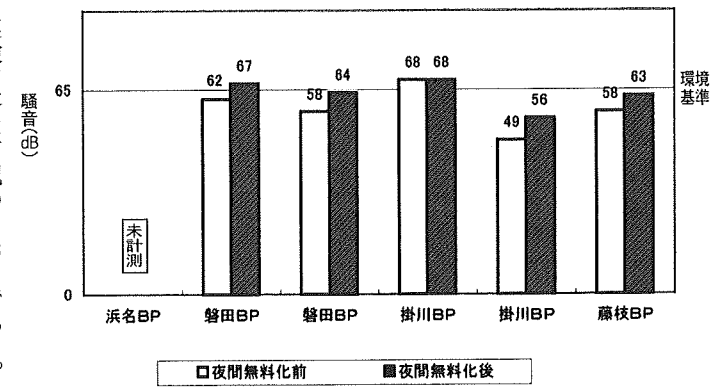


図9 夜間における騒音値 (国道1号)



※浜名BPは、保全対象物件が存在しないため未計測

図10 夜間における騒音値 (バイパス)

となるものであり、また、これらの新たな道路網の拡大により、経済、文化面での関係地域のより一層の交流が大きく期待されている。

この東京湾アクアラインの持つ効果を十分發揮させ、地域の活性化と新たな文化圏の形成を図るため、学識経験者及び関係地方公共団体等の関係機関からなる「東京湾アクアライン利用促進社会実験実行委員会」が組織され、利用促進策について検討されている。この一つとして、東京湾アクアラインの料金割引に係る社会実験が実施されて

おり、実験内容は下記のとおりである。

対象道路：東京湾アクアライン（浮島ICから木

更津金田ICまで）

実験期間：平成一四年七月一九日から平成一五年七月一八日まで

※ 実験開始当初は実験終了を平成一五年三月三十一日としていたが、季節による交通量の変動が激しい、東京湾アクアラインについては、年間を通じたデータで、料金の引き下げによる交通量増加効果及

び採算への影響を検証する必要があること
 とから、期間を延長し社会実験を実施し
 ている。

対象車両…E T C 通行車両の全車種

料 金…通行料金を約二三％割引（普通車で通

行料金三、〇〇〇円を二、三二〇円に）

※ E T C 前払割引（五万円前払いで最大

約一三・八％の割引）を利用した場合、

表1 東京湾アクアライン料金表

	軽自動車等	普通車	中型車	大型車	特大型車
現行料金	2,400円	3,000円	3,600円	4,950円	8,250円
社会実験料金	1,860円	2,320円	2,780円	3,830円	6,380円
E T C 前払割引併用（5万円前 払い）の場合の実質負担相当額	1,600円	2,000円	2,400円	3,300円	5,500円

普通車料金で実質二、〇〇〇円相当（約
 三三％の引き下げ）となる。

(2) 東京湾アクアラインの利用状況

E T C 利用率については、実験開始前平成一四
 年六月の約六％から平成一五年二月には月平均で
 約一七％と大幅に増加している。E T C 交通量に
 ついても、実験開始前の約七〇〇台/日から平成
 一五年二月には月平均で約二、〇〇〇台/日に増
 加している（表3）。この増加交通には、季節変
 動、E T C 自然普及増、既存の東京湾アクアライ
 ン利用者の現金等から割安のE T C への支払い手
 段の変更などの、料金引き下げ以外の要因が含ま
 れていることから、E T C 交通量を単純に比較し
 て料金引き下げの効果を判断することはできない。
 東京湾アクアラインの交通量は、観光目的の利
 用者が多く、季節や天候の変化に大きく影響を受
 けることから、利用動向の変化について、本年五
 月以降のデータの蓄積を実施するとともに、平日、
 休日、車種別、実験前E T C 利用者などの詳細な
 分析を実施する必要がある。

三 平成一五年度に実施する有料道路の
 料金に係る社会実験について

1 長距離割引

高速自動車国道においては、料金の割高感から、
 利用者が高速自動車国道の利用を抑制しているた

表3 前年同期との月別交通量の比較（速報値）

項 目	4月	5月	6月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	
日平均 交通量 (台/日)	平成13年	13,460	14,610	11,800	15,860	12,220	12,340	13,260	12,600	12,780	11,890
		(60)	(90)	(120)	(160)	(180)	(220)	(290)	(340)	(350)	(380)
	平成14年	13,810	15,040	11,960	17,760	13,470	13,060	13,820	12,560	12,930	11,670
		(580)	(680)	(710)	(1380)	(1520)	(1670)	(1970)	(1950)	(1950)	(1970)
E T C 利用率	4.5%	5.9%	5.9%	7.8%	11.3%	12.8%	14.3%	15.5%	15.1%	16.9%	
対前年比	103%	103%	101%	112%	110%	106%	104%	100%	101%	98%	

※日平均交通量に示す（ ）内はE T C 無線通行車

め、高速自動車国道の大型車利用が減少しているとの論調がみられる。実際「高速自動車道路利用実態調査（平成一四年 全日本トラック協会調査）」においては、貨物事業者の八割以上が高速の利用を控えているとの結果がでている。そこで、一般道路の料金節約を理由に高速道路の利用距離

を抑制している長距離交通を高速道路に転換させることにより、一般国道等の幹線道路沿道の環境改善等を図るため、料金割引に係る社会実験を実施する。実験の実施にあたっては、弾力的な料金設定が可能なこと等から対象をETC車に限定して実施する。

2 夜間割引

首都高速道路、阪神高速道路においては、昼間の流入交通量と比較して、夜間の流入交通量が小さく、夜間時間帯は比較的交通容量に余裕があるため、この時間帯の高速道路の有効活用を推進するため、料金割引による高速道路への交通の転換による一般道路の交通量の減少及び高速道路利用の平準化を図り、高速道路及び一般国道等の渋滞の緩和、一般国道等の幹線道路沿道の環境改善等を図るため、夜間割引の社会実験を実施する。実験の実施にあたっては、弾力的な料金設定が可能なこと等から対象をETC車に限定して実施する。

3 地方からの提案型社会実験

上記の他、各地域の固有の問題に応じて、一般道路から交通の転換等を促進することにより道路の有効利用を図るとともに、沿道環境改善や渋滞緩和、交通安全対策などを推進するため、地方からの提案型社会実験を実施する。

具体的には、国が社会実験の公募、選定を実施した後に、地方公共団体等からなる協議会が、各地域の固有の問題に対応した料金設定を行い、その地域に及ぼす沿道環境改善等の効果、影響を調査するものである。

対象道路は、高速自動車国道、都市高速道路、日本道路公団及び地方道路公社の有料道路を想定しており、協議会が実施箇所、期間、割引額等を定めることとしている。

四 おわりに

料金に係る社会実験の実施にあたっては、地方公共団体等からなる協議会が中心となって、有料道路事業者と協力し、実験計画の策定や効果影響の調査分析等、社会実験の実施を行うこととなる。今後、先進的に実施された事例を参考にしつつ、これらの取組みを推進することにより、道路ネットワークの有効利用を図り、道路、地域の課題の解決に役立つことを期待するものである。

ETCの普及に関する取組みについて

道路局有料道路課

一 おおむねに

現在、我が国においては全国で約一万kmの有料道路ネットワークが形成されており、社会経済活動、日常生活においてなくてはならない存在となっています。しかしながら交通量の増加に伴い、有料道路においても交通渋滞が恒常化しているのが実状です。日本道路公団の調査によると、高速道路においては渋滞発生箇所のうち、全体の約三割が料金所に起因するものとなっています（図1）。

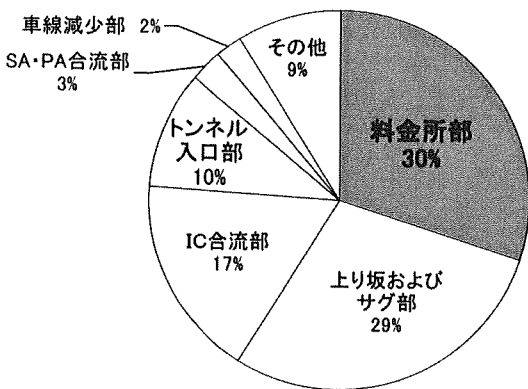
国及び道路四公団等は、料金所渋滞の解消・緩和等の観点から、無線通信技術を利用して料金の支払いを可能とするノンストップ自動料金支払いシステム（Electronic Toll Collection System、以下

「ETC」という。）の導入と、その普及促進を図っています。

二 ETCの導入経緯（表1）

ETCは、平成六年度より当時の建設省と道路関係四公団の共同で研究開発を開始し、平成七年には公募で選定した民間企業との共同研究を実施したほか、平成九年度より運用の安全性、円滑性を確認するための試験運用を実施しました。

平成一〇年度からの「新しい道路整備五箇年計画」において、全国の主要な料金所にETCを整備することとされたことから、平成一二年度には千葉などを中心とした首都圏及び沖縄地区にてETCの試行運用を実施した後、平成一三年三月に六三カ所の料金所で一般運用を開始しました。



（平成9年 日本道路公団調べ）

図1 高速道路における渋滞発生箇所

表1 ETCの導入経緯

年 度	内 容
平成6年度	旧建設省と道路四公団が共同で研究開発を実施
平成7年度	公募で選定した民間10グループと共同研究を実施
平成8年度	共同研究の結果を取りまとめて公表
平成9年度	ETC車線の交通運用の安全性・円滑性を確認するための試験運用を実施 ・小田原厚木道路 小田原料金所：平成9年度 ・東京湾アクアライン木更津金田第一（本線）料金所： 平成9年12月～平成11年12月 道路四公団がETCの路側無線装置、車載器等の仕様書案を公表し、意見招請を実施
平成10年度	旧建設省がETCのセキュリティシステムに関する情報招請を実施 ETC用の仕様書案（追補版）を制定 ETC用セキュリティ規格書の開示
平成11年度	（財）道路システム高度化推進機構の設立 道路四公団がETCカードを発行するクレジット会社11社を公募し契約
平成12年度	千葉などを中心とした首都圏の主要料金所、沖縄地区にて試行運用の開始 3月 千葉地区等にて63料金所でサービス開始
平成13年度	7月 関東／中部／関西の3地区146料金所へとサービス拡大 11月 全国616箇所料金所へとサービス拡大
平成14年度	全国850ヵ所の主要な料金所へサービス拡大。

その後、ETCサービスの実施料金所を順次拡大していき、平成一五年三月末までに首都高速道路と阪神高速道路のほぼ全ての料金所を含む、全国の主要な八五〇ヵ所の料金所にサービスの拡大が図られています。

三 ETCの普及・利用状況

ETCは、平成一三年三月の一般運用開始以降、着実に普及拡大が図られているところであり、平成一五年四月末において、ETC車載器のセットアップ件数の累計は約九〇万台にのぼっています。特に、平成一五年に入ってから普及ペースが大きく加速しており、三月と四月は一ヵ月あたり約九〜一〇万台の新たなセットアップを記録しています。現在のペースで普及が進めば、六月中にもセットアップ件数の累計は一〇〇万台に達し、更なる普及策により今年度末には累計二〇〇万台の到達もみえてくる状況となっています。この普及ペースは、ETCと同じく自動車へ搭載するITS関連機器であり、平成八年から導入し現在は累計五〇〇万台を越える出荷台数となっているVICS（道路交通情報通信システム）の導入当初と比較しても約二倍の普及ペースとなっています（図2）。

また、有料道路におけるETCの利用台数は一日あたり約三万台であり、ETCを導入している料金所におけるETC利用台数の割合（ETC利用率）は、全国平均で約六%となっています。特に、ETCサービスの開始が先行した大都市圏やETC利用者に有利な料金体系となっている料金所を中心にETC利用率が大きく向上してお

り、例えば首都高速道路の湾岸浮島本線料金所では、一〇台のうち三台がETC車両（ETC利用率：二六%）という状況となっています（図3、表2・3）。
今後、料金所渋滞の緩和等、ETCの導入効果を大きく発現させていくためには更なる普及が必要であることから、様々な普及促進策を実施していく必要があると考えています。

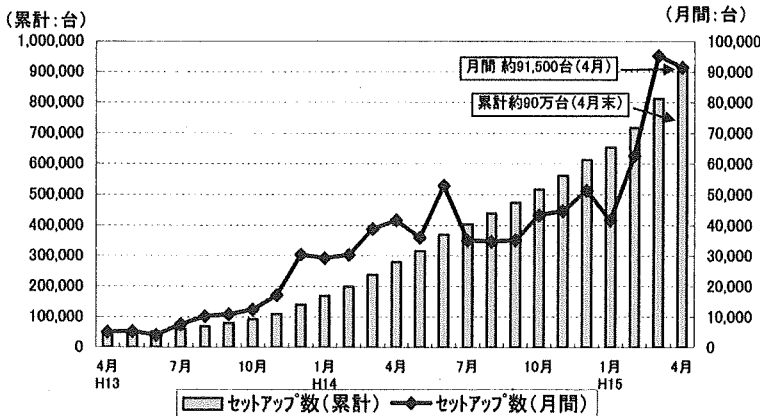


図2 ETC車載器のセットアップ件数

1 ETC前払割引
ETC前払割引は、ハイウェイカードと同等の割引サービスとして日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団において平成一四年七月

四 ETCの普及促進に向けた取組み

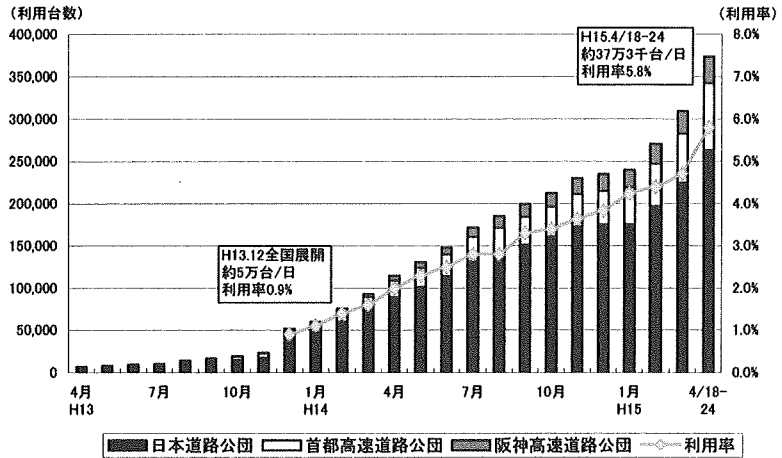


図3 ETCの利用状況

表2 ETCの利用状況(公団別)

E T C利用率(平成15年4月18~24日平均)

	日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	全国
E T C利用台数(4/18~24)	約 262,800台/日	約 79,500台/日	約 30,900台/日	約 373,200台/日
E T C利用率(%)	5.7%	7.6%	4.1%	5.8%

表3 主要な料金所におけるETC利用率

日本道路公団

(平成15年3月の日平均)

路線名	料金所名	利用率
東京湾アクアライン		16.6%
東関東自動車道	習志野本線	9.3%
	新空港	17.4%
東名高速	東京本線	7.7%
	横浜町田	7.5%
山陽自動車道	山陽姫路	5.6%

首都高速道路

(平成15年4月21-27日)

料金所名	利用率
霞が関(内)	11.8%
渋谷	10.7%
用賀本線	7.9%
川崎浮島本線	30.4%
大井本線	6.0%

より導入されたものであり、五万円の前払いに対し五万八千円分の利用が可能(割引率・約一四%)となっています。ユーザー登録や前払金の積み増しは全てインターネット(<http://www.etc-plaza.co.jp>)で行うことができるなど、利便性の高い仕組みとなっています。また、今後、本四道路において

2 ETC路側機器の整備

前述のように、平成一四年度末までに首都高速道路と阪神高速道路のほぼ全ての料金所を含む全国の主要な八五〇カ所の料金所にETCサービスを拡大してきています。平成一五年度にはさらに高速自動車国道や本四道路を含め、基本的に全ての料金所(累計約一、三〇〇カ所)にETCの整備を進めていくこととしています(図4)。

もETC前払割引が適用となる予定です。

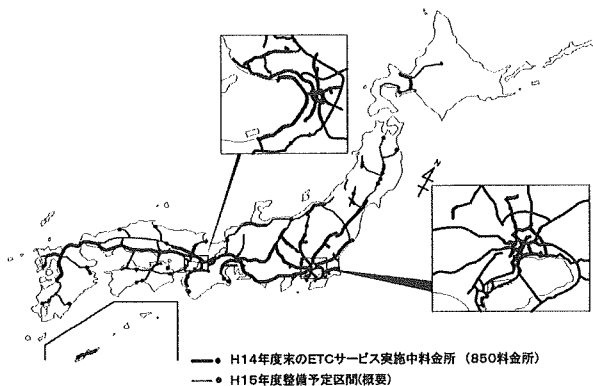


図4 ETCの整備予定

3 ETC利用者に特化した多様な料金施策

ETCは走行の履歴が確認できることから、首都高速道路四号線など四路線でETC利用者に限定了特定料金区間の拡充が行われています。また、今年度には料金に係る社会実験として、高速自動車国道における長距離割引と、都市高速道路における夜間割引がETC利用者限定して実施されることとなっており、今後ともETCの機能を活用した多様な料金サービスを検討していくこととしています。

4 道路三公団ETCモニター

国土交通省と日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団は、主に有料道路の多頻度利用者に対するETCの普及の促進を図るETCモニター・リース等支援制度の枠組みについて検討してきました。

このたび平成一五年六月一八日より、新たにETC車載器を購入される方でETCモニターへのご協力をいただける方を対象とし、道路三公団が車載器購入等に係る費用の一部を支援する「道路三公団ETCモニター」を募集することとなりました。

これが実施されれば、有料道路におけるETC利用率の早期向上により、料金所渋滞の緩和、料金所周辺の環境の改善等、ETCによる様々な効

果の早期発現が図られるものと見込まれます。

表4 道路三公団ETCモニターの基本的枠組み

実施対象	新たにETC車載器をセットアップし、申込時及び事後のモニターアンケートへの協力をいただける方で、先着順に以下の予定台数に達するまで。 1) 業務用車両 概ね35万台(緑・黒ナンバー車等) 2) その他 概ね10万台
実施時期	平成15年6月18日より、予定台数に達するまで。
助成金額	ETC車載器1台あたり5,000円 ※なお併せて、(社)全日本トラック協会において、運輸事業振興助成交付金を活用し、協会会員の車両10万台に対し1台あたり3,000円の助成を予定(上記5,000円の助成との併用可能)。
取扱店	ETC車載器セットアップ店のうち、(財)道路システム高度化推進機構(ORSE)に「ETCモニター取扱店」として登録された店舗。 ※車載器費用等の支払いについて、リース、レンタル、ローン等のうちいずれかの分割払いを選択することも可能な店舗。
実施内容に関する問い合わせ先	ETCモニター問い合わせ窓口(財)道路システム高度化推進機構(ORSE) 電話 03-5275-3571 月曜日から金曜日の9:00~17:00(除く祝日)

5 民間企業の取組み状況

ETC車載器の市場価格については、導入当初と比較すると低価格化も進んできており、販売店等における価格競争が激化しています。車載器の種類も多様化しており、安価でコンパクトなアン

テナ一体型やダッシュボード上に本体を置かないアンテナ分離型に加え、フロントガラスにETC車載器を貼り付けるタイプ、車両へのビルトインタイプ、カーナビゲーションと一体化したタイプなど、選択肢は幅広いものとなってきているほか、一部のコンビニエンスストアでETC車載器の引換券を購入することができるサービスを実施しているなど、ETC車載器の販売チャンネルも多様化してきています。

また、これまで二、四週間程度を要していたETCカードの発行について、一部のカード会社では申込から三〇分でカード発行が可能なサービスを開始しており、ETCの利用開始までの時間短縮が図られてきており、今後も様々なサービスの展開が期待されると思われます。

五 自動二輪車における効率的な料金収受方式に係る試行運用の実施

料金支払い時の煩わしさから要望が強かったものの、ETCレーンにおける走行の安全性等に課題があり、これまでETCの導入が見送られてきた自動二輪車については、モニター約一、〇〇〇名を選定した上で平成一五年度に二つの方式で試行的な運用を行い、平成一六年度の本格運用を目指すこととなりました。

1 ETC方式

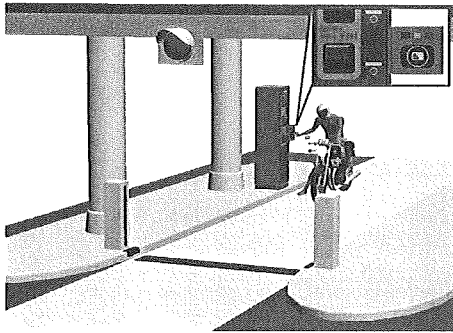
現行のETC車載器に防水・防振対策等を実施したプロトタイプを二輪車に設置し、ETCレーンを走行する方式です（写真1）。ETCレーン走行時の安全性や通信の確実性等について検証することとしており、五月頃より試行運用を開始する予定です。

2 タッチ・アンド・ゴー方式

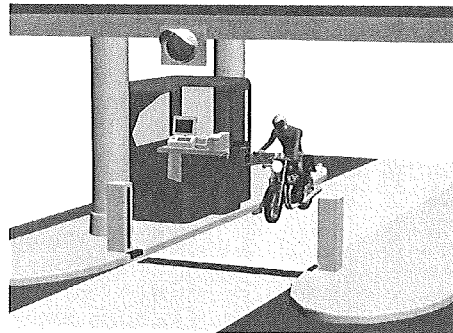
専用の非接触ICカードを料金所の一般レーンに設置した読取機器にかざすことにより料金の決済を行う方式です（図5）。これまでどおり料金



写真1 ETC方式による二輪車の走行（走行実験）



対距離—入口料金所



対距離—出口及び均一料金所

図5 タッチ・アンド・ゴー方式のイメージ

所での一旦停車は必要となりますが、料金支払い時の煩わしさは大きく改善すると見込まれます。

モニターについては一般公募を行い、八月頃を目途に試行運用を開始することとしています。

六 おわりに

ETCは、その普及により効果が飛躍的に発現するシステムであり、より多くの方に利用していただくことが重要と考えています。今後とも官民が互いに連携を図り、普及促進に向けて取り組んでいくこととしています。

平成一五年通常国会成立法律の紹介

社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律

道路整備緊急措置法の一部改正 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正

道路局路政課

平成一五年通常国会において、社会資本整備重点計画法（平成一五年法律第二〇号）及び社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律（平成一五年法律第二一号）が成立し、四月一日から施行されました。社会資本の重点的、効率的な整備を推進すること等を目的とするこれらの法整備により、道路関係では、道路整備緊急措置法（昭和三十三年法律第三四号）及び交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（昭和四十一年法律第四五号）について、所要の改正が行われました。以下ではこれら二つの法律改正について、そのポイントを紹介します。

なお、説明中の法律名等については、以下のとおり省略いたします。

「社会資本整備重点計画」↓「重点計画」

「道路整備費の財源等の特例に関する法律」↓
「財源特例法」

「道路整備緊急措置法」↓「道路緊措法」

「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」

↓「交安推進法」

一 道路整備緊急措置法の一部改正

『どんな改正をしたの？』

道路整備の計画は、その他八分野の社会資本整備の計画と併せて重点化・効率化を図るため、重点計画に一本化することとされました。

これに伴い、

① 従前の道路整備五箇年計画を廃止

② 揮発油税等の充当や国の負担割合の特例

等の措置を五年間延長

③ 揮発油税等の充当の措置を講ずべき五箇

年間の「道路の整備に関する事業の量」について閣議決定することを規定

④ 揮発油税等の充当を講ずべき対象に、

「道路の整備に密接に関連する環境対策事業等」を追加
業等」を追加
等の措置が行われました。

また、これらの改正に伴い、法律の題名が

「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改正されました。

『道路整備五箇年計画が重点計画に一本化されたというけど、重点計画と財源特例法はどういう関係があるの？』

道路整備のための計画は、その他の社会資本

整備の計画とあわせて重点化・効率化を図るため、重点計画に一本化することとし、これに伴い、従前の道路整備五箇年計画は廃止されました。

しかし、財源特例法では、前述③のとおり、揮発油税等の充当の措置を講ずべき五箇年間の「道路の整備に関する事業の量」をについて、別途閣議決定を要することとしています。

この「道路の整備に関する事業の量」は、重点計画との整合を図るため、同計画に即して作成されることになっています。

『重点計画』即して作成するとは、具体的に「重点計画」

重点計画では、事業の実施に関する重点目標が、アウトカム目標で明示されることとなっています。

「道路の整備に関する事業の量」は、重点計画で示されたアウトカム目標を達成するために講ずべき対象事業を明らかにするものとして、具体的な数値（道路延長や投資額）を用いて作成されることとされています。

『なぜ道路についてだけ、重点計画とは別に「道路の整備に関する事業の量」を閣議決定をする必要があるのか？』

一般の道路緊縮法の改正においては、揮発油

税等の充当の措置を五箇年間延長することとしています。

この揮発油税等は、受益者負担の考え方に基づいて「道路の整備に関する事業」に充てられることとされているものであり、政府としては、その充当対象となる五箇年間の「道路の整備に関する事業の量」を明らかにする必要があるのです。

このため、他の事業とは異なり、道路についてはこれを閣議決定することとされています。

『道路の整備に関する事業の量』

平成一五年度予算内示では、道路特定財源の暫定税率の根拠を明らかにする等の観点から、五箇年間で特定財源を充当する事業の量の目安として、三八兆円という額が明らかにされました。

この三八兆円という額は、上限値の目安として明らかにされたもので、これまでの道路投資の実績を勘案しつつ、経済財政諮問会議での議論などを踏まえ、景気対策前の水準を目安に単年度平均で平成三年度の投資水準並み（七・五兆円）に設定されたものです。この額は、平成一〇～一四年度までの投資実績（約四五兆円）から概ね一五%削減した水準に相当します。

『なぜ揮発油税等の充当措置を五年間延長したのか？』

今後五年間に必要とされる道路投資額の上限の目安は、前述のとおり三八兆円とされています。このうち国費は約一八兆円が見込まれており、自動車重量税を含んだいわゆる道路特定財源（一六兆円）をもってしても、依然として不足している状況です。

そのため、今後も道路整備を推進していくためには、道路特定財源制度を活用することが必要であり、一般の改正において揮発油税等の充当措置を五箇年間延長したところです。

『揮発油税等の充当対象に「道路の整備に密接に関連する環境事業等」が加えられたのはなぜ？』

いわゆる道路特定財源の用途の見直しについては、受益者負担という原則を踏まえた上で、納税者の理解が得られる範囲内で、そのための検討が進められてきました。

今般、本四公団の債務処理や地方への税源移譲のほか、環境分野や都市交通分野等への活用により、道路特定財源の用途の多様化が図られたところですが、これらのうち、本法律上の「道路の整備」には該当しないと考えられる「DPF等の導入支援」や「ETC車載器リース制度の創設」については、新たに揮発油税等

の充当先に加える措置を講じなければなりません。このため、揮発油税等の充当対象である「道路の整備」に、「密接に関連する環境対策事業等」を追加することとされたのです。

なお、その他に用途の多様化が図られたところの、「地下鉄インフラ整備」や「住宅市街地関係整備」等については、揮発油税等の充当対象として従来から規定されている「道路の整備」に該当するものであると考えられるため、特段追加の措置を講ずる必要はありませんでした。

二 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正

『どんな改正をしたの?』

交通安全施設等整備の計画は、その他の社会資本整備の計画と併せて重点化・効率化を図るため、重点計画に一本化することとされました。

これに伴い、

① 従前の市町村・都道府県・国の計画体系を廃止

② 交通管理者と道路管理者が連携した重点的な事業実施の仕組みへの変更

等の措置が行われました。

また、これらの改正に伴い、法律の題名が

「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に改正されました。

『交通安全施設等整備の計画が重点計画に一本化されたというけど、交安推進法と重点計画はどういう関係があるの?』

交通安全施設等整備の計画は、重点計画に一本化することとされ、従前の市町村・都道府県・国の計画体系は廃止することとされました。

しかし、交安推進法では、前述②の具体的な内容として、都道府県公安委員会及び道路管理者による特定交通安全施設等整備事業の実施計画の策定を規定しています。

この実施計画は、重点計画との整合を図るため、同計画に即して作成されることになっています。

『特定交通安全施設等整備事業って何?』

特定交通安全施設等整備事業とは、交通安全施設等整備事業でこれに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するものです。

国家公安委員会及び国土交通大臣は、交通事故の発生状況、交通量等の事情を考慮して特に交通安全を確保する必要があると認められる道路について、特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路として指定するものとされています。

『市町村・都道府県・国の計画体系を廃止したことによって、地域の実情に応じたきめ細やかな交通安全施設等の整備ができなくなるのでは?』

今回の改正では、市町村レベルから事業の量を積み上げ、国レベルの計画に総事業量を明記するというこれまでの計画体系が見直されることになりました。これは、従来から行われてきた地方分権の議論の趣旨を踏まえ、地方公共団体に長期計画の策定を義務付けることは適切ではないとの考え方に立ったものです。

重点計画の策定に当たって都道府県の意見を聴くこととされていることや、実施計画の策定に当たって道路管理者と都道府県公安委員会が協議を行うことなどから、地方の実情に応じた交通安全施設等の整備は充分可能であると考えられます。

『なぜ市町村や都道府県による地方単独の交通安全施設等整備事業の位置づけを無くしてしまったの?』

平成一三年六月に閣議決定された「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」（いわゆる「骨太方針」）では、長期計画の見直しに当たり、「地方が主体的に決定すべき地方単独事業は、国の各種公共事業関係計画の目標とは位置づけられない」とされています。

す。

地方単独交通安全事業を法律中に位置づけないことは、地方単独交通安全事業について地方の主体的な判断に委ねることとなり、前述の地方分権の趣旨及び基本方針に適うものであると考えられます。

なお、地方単独の交通安全施設等整備事業については、国による財政上の措置に関する努力義務を引き続き規定しています。

〔参考〕

社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案要綱（抜粋）

第二 道路整備緊急措置法の一部改正

一 この法律の題名を「道路整備緊急措置法」から「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改めるものとする。

二 道路整備五箇年計画に関する規定を削除するものとする。

三 この法律において「道路整備費」とは、高速自動車国道及び一般国道並びに政令で定める都道府県道その他の道路の新設、改築、維持並びに修繕に関する事業（これに密接に関

連する環境対策事業その他の政令で定める事業を含む。）の実施に要する国が支弁する経費をいうものとする。

四 政府は、平成十五年以降五箇年間は、毎年度、次に掲げる額の合算額に相当する金額を道路整備費の財源に充てなければならないものとする。

1 当該年度の揮発油税等の収入額の予算額
2 当該年度の前々年度の揮発油税等の収入額の予算額が同年度の揮発油税等の収入額の決算額に不足するときは、当該不足額の決算額に不足するものは、当該不足額

五 政府は、四に定めるもののほか、平成十五年以降五箇年間は、財政の許す範囲内において、道路整備費の財源につき必要な措置を講ずるものとする。

六 国土交通大臣は、社会資本整備重点計画法第二条第一項に規定する社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）に即して、四及び五の規定による措置を講じて平成十五年以降五箇年間にを行うべき道路の整備に関する事業の量を作成して閣議の決定を求めなければならないものとする。

七 平成十五年以降五箇年間ににおける地方公共団体に対する道路の舗装その他の改築に関する国の負担金の割合等について、特別の定めをすることができるものとする。

八 その他所要の改正を行うものとする。

（第五条関係）

第八 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の一部改正

一 この法律の題名を「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」から「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に改めるものとする。

二 特定交通安全施設等整備事業七箇年計画等に関する規定を削除するものとする。

三 国家公安委員会及び国土交通大臣は、都道府県公安委員会及び道路管理者の意見を聴いて、特に交通安全を確保する必要があると認められる道路を、特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路として指定するものとする。

四 都道府県公安委員会及び道路管理者は、重点計画に即して、重点計画の計画期間における特定交通安全施設等整備事業の実施計画を作成しなければならないものとする。

五 特定交通安全施設等整備事業に要する費用についての国の負担又は補助について、特別の定めをするものとする。

六 その他所要の改正を行うものとする。

（第十二条関係）

「道路構造物の今後の管理・更新等の

あり方に関する提言」について

道路局国道・防災課

一 はじめに

1 検討の背景

我が国は、急激な道路交通需要の増大に対応して高度成長期に大量に建設された道路構造物の高齢化に伴い、補修・更新が必要な道路構造物が飛躍的に増大しており、既に「更新時代」の始まりにある。今後、道路構造物の高齢化がより顕在化し、高齢化した道路構造物の補修・更新費の増大、補修・更新工事等に伴う交通規制等の社会的影響の増大等も懸念されているほか、昨今では、道路の橋梁の部材等に疲労による亀裂や傷が報告される等、道路の管理・更新に対する社会的関心も高くなっている。

また、経済の成熟化と少子高齢化の進展等、経

済社会情勢が大きな転換期を迎え、公共投資が抑制される中で、合理的・効率的な道路構造物の管理・更新は、道路行政の重要な課題の一つとなっている。

2 委員会の設置

国土交通省道路局では、「更新時代」の始まりにあたって道路構造物の今後の管理・更新等のあり方を幅広く検討するため、平成一四年六月に学識経験者や専門家から成る「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方に関する委員会」（委員長：岡村甫・高知工科大学学長）を設置し、検討を進めてきた（表1）。検討にあたっては、各委員の知識・経験を結集し、今後の管理・更新等における総合的なマネジメントシステムの構築に向

けたキックオフとなるものを目指し、広範な検討・議論がなされたところである。

同委員会において、平成一五年四月二三日までに、「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方に関する提言」がとりまとめられ、道路局において公表したところである。本稿では、提言の概要、趣旨等について紹介するものである。

二 提言の概要

1 道路管理の反省と課題

(1) これまでの道路管理

これまで道路管理においては、必ずしも将来を見通した長期的な観点から予算配分が行われてきたとは言えず、また、道路構造物をルーチン作業として点検し、劣化が顕著に現れている箇所にお

表1 道路構造物の今後の管理・更新等のあり方に関する検討委員会委員名簿

委員長	岡村 甫	高知工科大学学長
副委員長	渡邊 英一	京都大学大学院工学研究科土木工学専攻教授
委員	藤野 陽三	東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学専攻教授
	三木 千寿	東京工業大学理工学研究科土木工学専攻教授 (現 東京工業大学工学部長)
行政委員	田村 武	京都大学大学院工学研究科土木工学専攻教授
	魚本 健人	東京大学生産技術研究所教授
	岩崎 辰郎	日本道路公団技術部調査役
	西川 和廣	国土技術政策総合研究所企画部評価研究室 (現 独立行政法人土木研究所企画部長)
	南部 隆秋	国土交通省道路局国道課課長 (現 国土交通省四国地方整備局長)
	金井 道夫	国土交通省道路局有料道路課長
	大西 敏夫	日本道路公団保全交通部長
	高津 和義	首都高速道路公団保全施設部長
	松浦 健二	阪神高速道路公団保全施設部長
	高澤 勤	本州四国連絡橋公団保全部長
行政委員	中村 俊行	国土技術政策総合研究所道路研究部長 (現 国土技術政策総合研究所研究総務官)
	岡原美知夫	独立行政法人土木研究所研究調整官 (現 独立行政法人土木研究所理事)

(平成 14 年 11 月 14 日現在、敬称略、順不同)

いて対症療法的に修繕するのが一般的であった(図一)。

(2) 高齢化が進む我が国の道路構造物

我が国では、高度成長期に大量の道路構造物が建設され、その割合は橋梁では全橋梁数の約四〇%、トンネルでは全トンネル数の約二五%を占めている。また、建設後五〇年以上経過した橋梁は一〇年後には現在の約四倍、二〇年後には約一七倍に達し、建設後五〇年以上経過したトンネルは、一〇年後には現在の約三倍、二〇年後には約

一二倍に達するなど、道路構造物の高齢化が今後集中的に進むことになる。

我が国の道路構造物は、一九八〇年代の「荒廃するアメリカ」と呼ばれた時代に近づきつつあり、一〇年後には当時のアメリカを上回る道路構造物の高齢化が進み、すでに大規模な「更新時代」の入り口に立たされている(図二)。

(3) 「荒廃するアメリカ」の示唆

一九八〇年代当初のアメリカでは、一九三〇年代のニューディール政策により大量に建設された

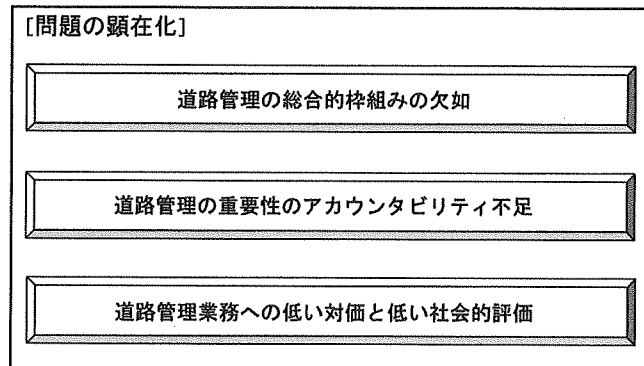
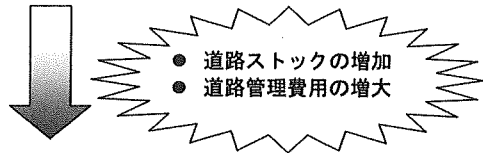
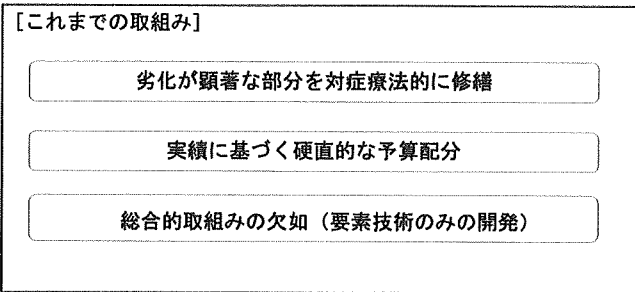


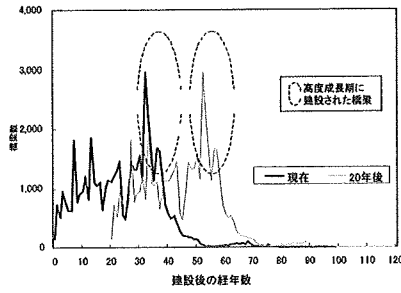
図1 これまでの道路管理

道路構造物の高齢化が進み、例えば、橋梁の約三七%が建設後四〇年以上を経過している状況であった。一方、維持管理費を含む資本的経費の推移は、実質換算額では一九六八年以降減少の一途をたどり、一九七九年には最大であった一九六八年のほぼ二分の一の水準まで減少した。この結果、一九八三年には橋梁の約四五%に何らかの欠陥が存在するなど、道路ストックの荒廃を招くこととなった。

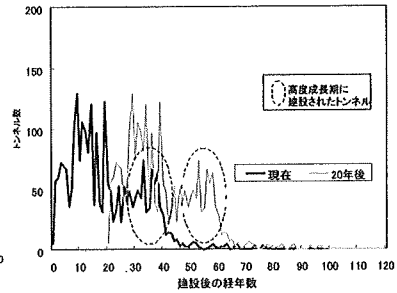
当時出版された「荒廃するアメリカ」では、道

高度成長期に大量に建設された道路構造物

橋梁の経年別分布状況
(直轄国道+4公団)



トンネルの経年別分布状況
(直轄国道+4公団)

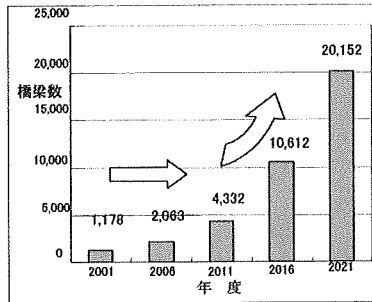


出典:国土交通省資料、及び4公団資料

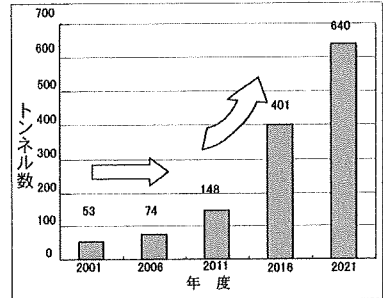
※4公団とは、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、日本道路公団、本州四国連絡橋公団を指す。以下同様。

高齢化する道路構造物は 10 年後から 20 年後にかけて飛躍的に増加

建設後 50 年以上の橋梁の推移
(直轄国道+4公団)



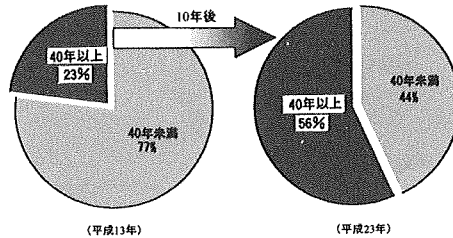
建設後 50 年以上のトンネルの推移
(直轄国道+4公団)



出典:国土交通省資料、及び4公団資料

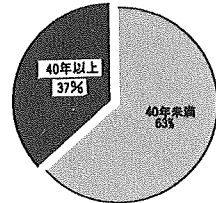
10 年後には「荒廃するアメリカ」以上の高齢化

架設後 40 年以上の橋梁の割合の推移 (直轄国道)



出典:国土交通省資料

米国の1980年時点の架設後 40 年以上の橋梁の割合



出典:橋梁架替・修繕計画 第3回年報(米国, 1981.3)

図2 高齢化が進む我が国の道路構造物

として、「荒廃する日本」としないための政策と技術開発の方向性を明確に打ち出すシステムが必要である(図3)。

2 提言の要旨

(1) アセットマネジメント導入による総合的なマネジメントシステムの構築

道路を資産としてとらえ、構造物全体の状態を定量的に把握・評価し、中長期的な予測を行うとともに、予算的制約の下で、いつどのような対策をどこに行うのが最適であるかを決定できる総合的な

路の機能が著しく低下し、悪路や欠陥橋梁の増加によって、経済的・社会的に大きな損失がもたらされるのが指摘された。こうした状況を克服し、道路の機能の改善を図るため、全米橋梁点検基準が策定されるとともに、悪化する財政収支の中、一九八二年に制定した交通支援法でガソリン税率

の引き上げ等により道路投資額の拡大を行い、また、一九九八年の「21世紀交通最適化法」により、道路投資額の拡充とともに、欠陥橋梁数が減少するなど、劣化した道路施設の再生が進められたところである。

よって、我が国は「荒廃するアメリカ」を教訓

マネジメントシステムの構築が必要である。その構築にあたっては、個々の技術者がこれまで蓄積してきた知識や経験を結集してまず基本的な枠組みをつくり、次いでその精度を向上させていくプロセスをとるのがよい(図4・5)。

【参考】

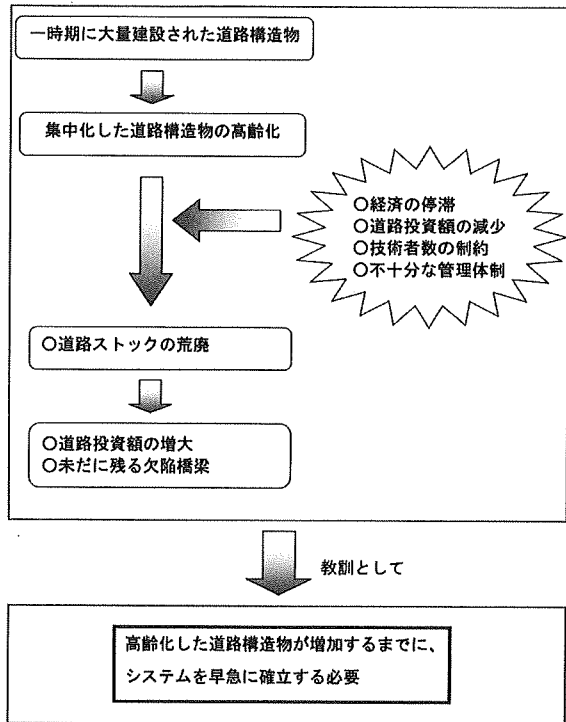


図3 荒廃するアメリカの示唆

アセットマネジメント…「道路を資産としてとらえ、道路構造物の状態を客観的に把握・評価し、中長期的な資産の状態を予測するとともに、予算的制約の中でいつどのような対策をどこに行うのが最適であるかを考慮して、道路構造物を計画的かつ効率的に管理すること」という考え方。

(2) ライフサイクルコストを考慮する設計・施工法の確立

道路構造物の建設費、供用後の維持費、修繕費、更新費及び渋滞損失や環境影響などを費用化した

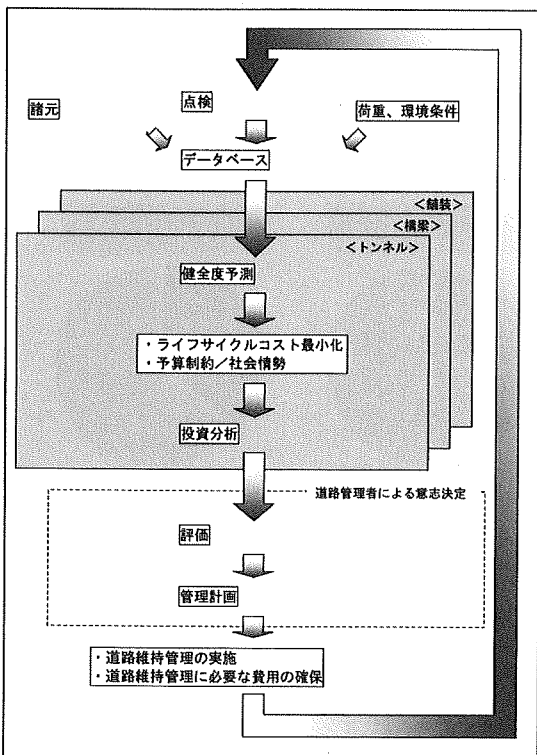


図5 道路アセットマネジメントの考え方

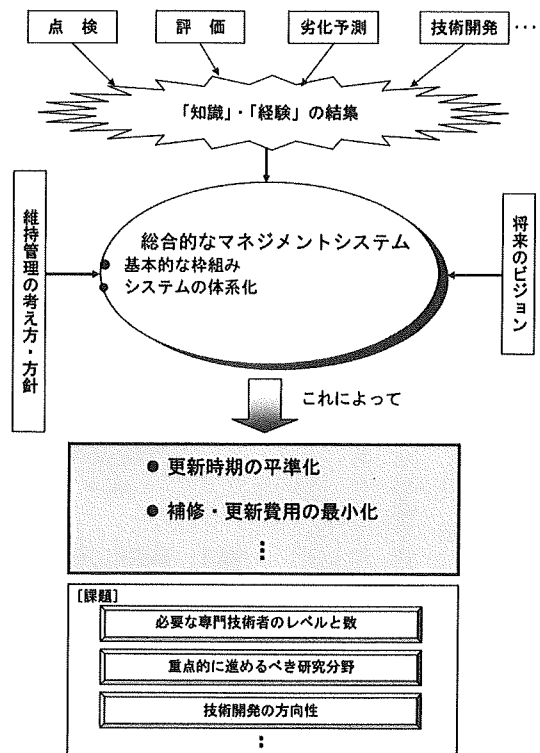


図4 総合的なマネジメントシステムの必要性

外部費用をライフサイクルコストの対象とし、ある一定期間の評価期間を設定して、それらの合計費用を最小化することを目的とした設計・施工法の確立が重要である（図6）。

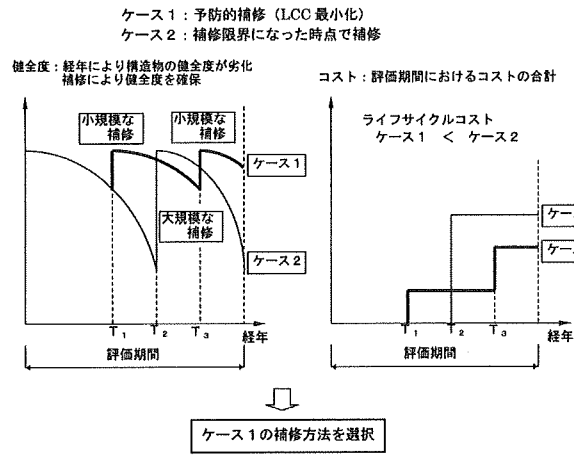


図6 アセットマネジメント導入による管理の効率化（LCC最小化）のイメージ

度等に対応して、適切な点検項目や点検頻度を定めることが重要である（図7）。

(4) 新たな管理体制の構築

道路構造物の管理体制は、構造物の劣化を、構造体としての将来の状態を予測して対処すべきものと、表面的なはく離・はく落など日常の点検で発見して速やかに処置すべきものに区分して構築する必要があります。

前者については、現在までの知見と経験をもとに行う予測と全構造物のデータベースとを有効活用する体制が必要であり、データベースは、画像情報や施工時のデータを含めた点検結果を全構造物について電子化するとともに、共通の資産として維持管理することが重要である（図8）。

(5) 技術開発と専門技術者の養成

総合的なマネジメントシステムの基本フレームが構築されると、必要な専門技術者のレベルと数、重点的に進めるべき研究分野や技術開発の方向性など、取り組むべき個別の課題が明確になるので、必要な専門技術者の養成と技術開発とを積極的に進める必要がある。

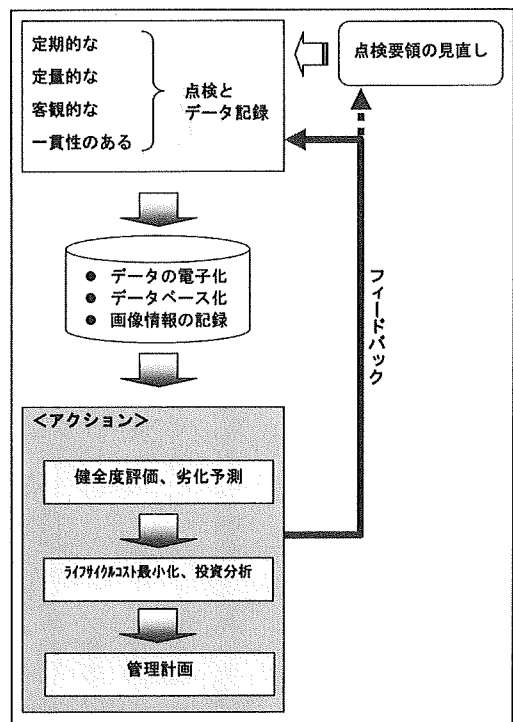


図7 総合的なマネジメントに寄与する点検システムの構築

その際、技術のニーズを公開し、民間の技術開発を促すとともに、新しく開発された技術の正当な評価と積極的な活用に努めることが重要である（図9）。

(6) 支援策と制度の整備

我が国の道路網は国民の共有財産であり、基本的な社会資本である。そして、高速自動車国道から市町村道までが一体的なネットワークとなつて機能を果たしており、あらゆる種別の道路について、総合的なマネジメントシステムを導入するための新たな支援策と制度の整備が必要である。

(7) 情報提供と住民参加

道路構造物等の現状、道路管理に関する予算や

(3) 構造物の総合的なマネジメントに寄与する点検システムの構築

構造物の点検は構造物の健全度評価や劣化予測から対策工事に至る一連のアクションに結びつけることを前提として行う必要がある。

その場合、膨大な道路ストックを効率的に点検するために、環境条件、交通特性、構造物の劣化

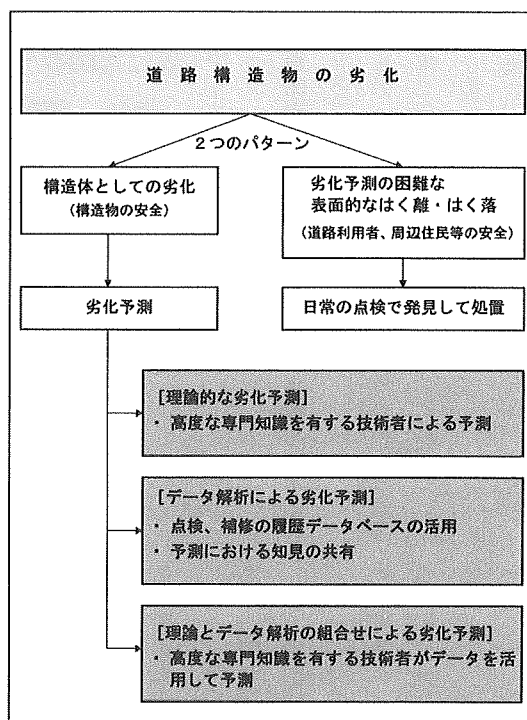


図8 道路構造物の劣化予測

その使われ方、道路管理体制の現状、道路管理に
 対する今後の取組み、道路管理の効果、維持修繕
 工事の実施時期・箇所等の予定等について、国民
 にわかりやすく情報提供していくことが必要であ
 る。

さらに、住民が道路管理の計画策定、実施、評
 価などに参画できる仕組みを構築することによ
 り、一層の理解を得ることが可能になる。このよ
 うな国民と行政のパートナーシップを向上させる
 取組みは、いわゆる道路愛護の精神も醸成するこ
 ととなり、より適正な管理を推進する上で有効な
 手法になる。

三 おわりに

国土交通省としては、この提言を踏まえ、高度
 成長期に多数建設された道路構造物の更新時期の
 平準化、トータルコストの縮減等を目指して、道
 路の管理手法にアセットマネジメントを早期に導
 入する等、更新時代に対応した効率的・効果的な
 道路の維持管理に取り組んでいくこととしてい
 る。

具体的には、平成一五年度に、アセットマネジ
 メントシステムの基本的枠組みを構築することと
 しており、主要道路構造物（舗装、橋梁、トンネ

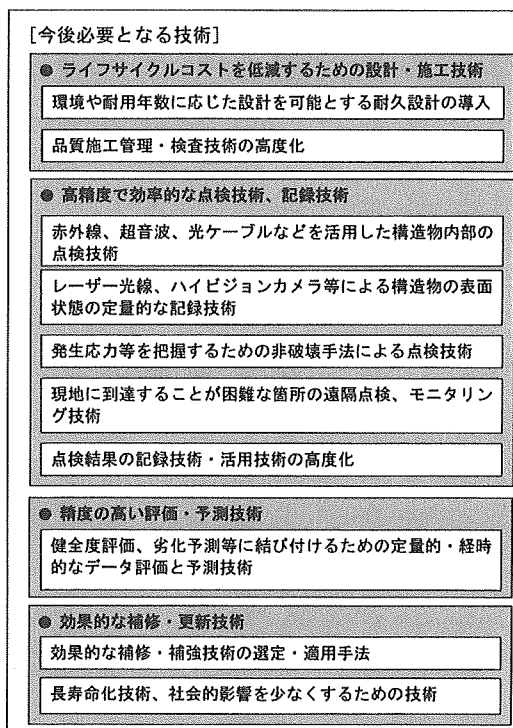


図9 今後必要となる技術開発

ル)を対象として、直轄国道事務所の代表事務所
 において試行を行い、プロトタイプを構築するこ
 ととしている。さらに、平成一六年度以降は、技
 術開発等によりプロトタイプの精度の向上等を図
 るとともに、全国の直轄国道事務所へ展開を図る
 予定である。

また、アセットマネジメントを実施していく上
 での基礎となる、道路構造物の点検、健全度評価、
 劣化予測等の各段階において非破壊点検手法を含
 めた高精度で効率的な技術開発と新たな技術の積
 極活用を図ることとしている。

路上工事縮減施策について

道路局国道・防災課

施策の必要性

路上工事は、舗装や橋梁の補修など、道路本体の維持修繕を行う工事（道路工事）のみならず、道路上もしくは地下の空間を占用している電力線・電話線・上下水道・ガス管等のライフラインの敷設やメンテナンスのために行われる工事（占用工事）も実施されており、人々の生活に直結した必要不可欠な工事が行われている。しかしながら、路上工事に対しては道路ユーザからの不満の声が高く、「いつも同じ場所で工事を行っている。」「年末・年度末になると路上工事の数が多くなる。」等の声が寄せられることが多い。実状を見ると、東京二三区の場合、平成四年度に比較して平成一三年度の路上工事の件数は半減している

（図1参照）。さらに、路上工事の内訳を見ると、東京二三区の場合、約四分の三が電気・ガス・上下水道などの占用工事が占めている（図2参照）。路上工事の内容は多様であり、決して同じような工事を繰り返しているわけではない。しかしながら、路上工事に対する道路利用者からの不満の声は、なお依然として大きいのは、路上工事が都市部の道路交通に工事渋滞をもたらしていることに起因しており、更なる路上工事の削減、及び路上工事の実施状況に対する道路利用者への適切な情報提供の実施等に対する努力を重ねることが必要であると考えている。本稿では、路上工事縮減に対する国土交通省の取組みに関して紹介する。

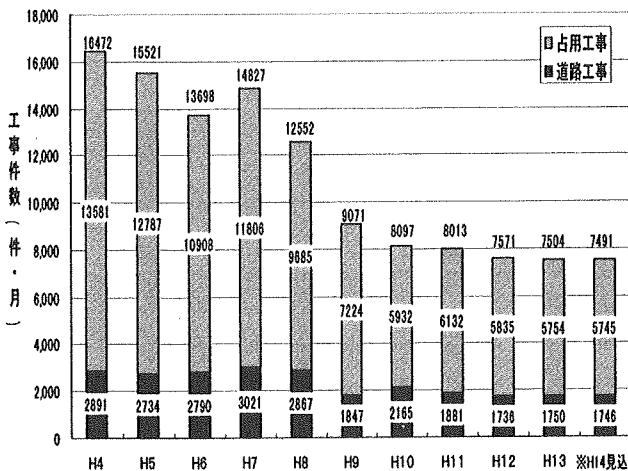


図1 東京23区の路上工事件数の推移

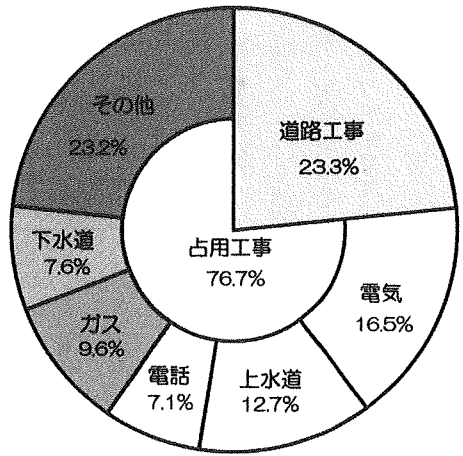


図2 東京23区の路上工事の内訳 (H13)

施策のポイント・概要

1 共同施工・集中工事の実施

道路管理者・占用企業者等が同じポイントでの掘り返しを、同一時期に一齐に行う共同施工、及び一定の区間・区域を定めて、その範囲内で集中的に工事を実施する集中工事を推進する。どちらも、工事期間を集中し、何度も掘り返しを行うことを抑制することで全体としての施工期間の短縮を図ることが可能となる。関係者間の調整が必要であるが、大都市圏では実績があり、今後さらに推進する。

2 新技術の導入(非開削工法の導入)

路上工事実施に伴う、車道部や歩道部への交通

の影響を軽減するような新工法の導入を推進する。新工法の例として非開削工法がある(図3参照)。

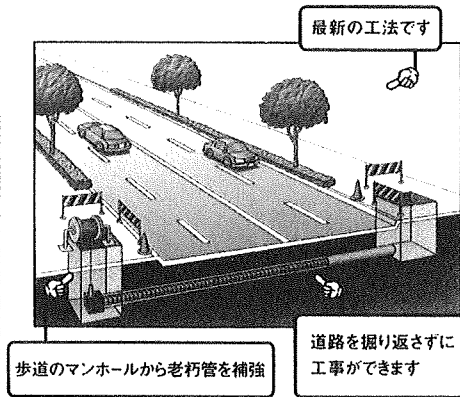


図3 非開削工法のイメージ

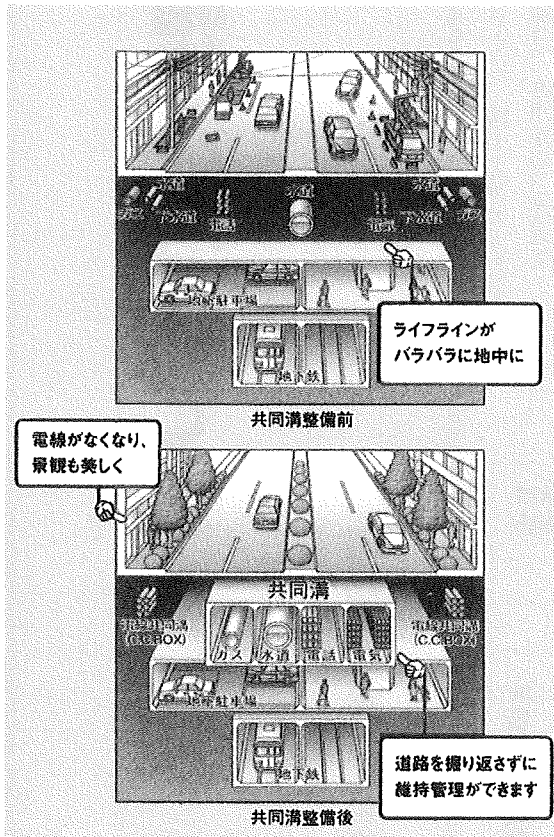


図4 共同溝の整備イメージ

3 共同溝整備の推進

共同溝は電力線、上下水道管、ガス管、通信線等を収容する空間であり、共同収容することによって、ライフラインの整備・メンテナンス等による路上工事を恒久的に縮減することが可能であるだけでなく、災害等に対するライフライン保護や

(照)。これには歩道のマンホールから工事を行うことで車道部への交通規制を行わずにライフライン等の整備やメンテナンスを行う工法等がある。東京都では平成一三年度に合計二〇七件の導入実績があるが、こうした新工法の導入を更に促進する。

その後の復旧を早期に進める上でも有効である（図4参照）。昭和三八年に「共同溝の整備等に関する特別措置法」が設置されて以来、本格的な整備がなされ、平成一五年度末までに全国で約五〇kmが整備される予定であり、今後も継続して整備を推進する。

4 掘削規制区間の拡大

これは一度掘削を行った場所に関しては、五年間は同じ場所の掘削を原則認めないという従来の施策を線的に拡大し、路上工事を行った地点を含む主要交差点間において掘削規制を行うものである。この施策実施によって、同じ場所を掘削しているという従来の路上工事に対するイメージを払拭するだけでなく、同一主要交差点間の工事が集中化・効率化されることによる路上工事縮減をも図るものである。平成一四年度内に東京都内で試行的に実施し、平成一五年度までには全国の直轄国道で実施する方針である。

5 「掘り返し対策重点エリア」（面的集中工事+掘削規制の一体的実施地区）の選定

都市内の幹線道路等に囲まれた区域を指定し、当該区域内の幹線道路に関しては、面的集中工事を実施した後、緊急工事等を除き、原則として路上工事を規制する施策である。集中的に実施する

ことによる作業の効率化が図られ、工事日数の縮減に資するものである。従来より面的集中工事の実施例はあったが、その後の掘削規制期間を設けることによって、路上工事の効率化を強化するとともに、同じ区間を何度も掘り返しているというイメージを改善することも目指している。前述の掘削規制の拡大が線的に路上工事の縮減を図るも

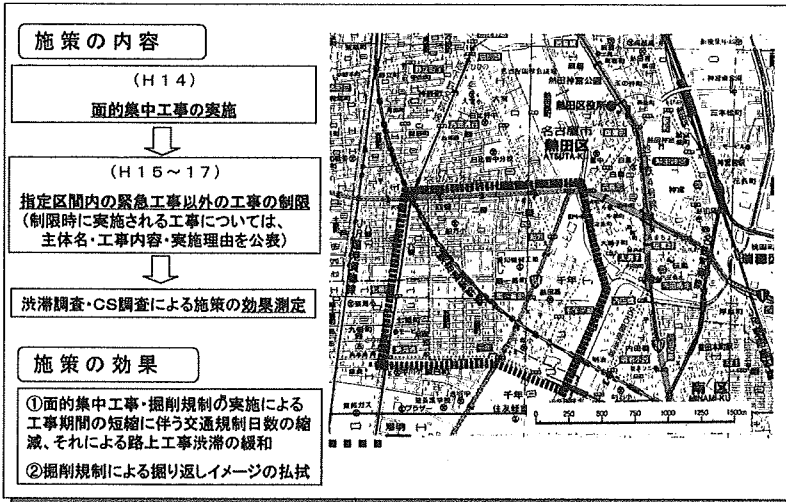


図5 掘り返し対策重点エリア（名古屋での試行イメージ）

のであるのに対し、「掘り返し対策重点エリア」は区域を指定して、面的に路上工事の縮減を図ることを狙いとしている。平成一四年度内に名古屋市中で試行的に実施した。（図5参照）平成一五年度は東京二三区内に四地区を選定している（表1、図6参照）。今回選定された四地区においては、平成一五年度内の一定期間に面的集中工事を行った後、平成一六年度から五年間は緊急工事以外の掘り返しを規制することとなる。四地区において面的集中工事と掘削規制の対象となる幹線道路（直轄国道及び都道）は合計一四路線、約二二km、対象エリアの面積は合計一、〇〇〇ha（日比谷公園の約六五倍）となる。その他、大阪市及び名古屋市を中心に実施箇所を拡大する方針である。

6 路上工事実施日時管理の徹底

前述の二つの施策は路上工事の数を縮減する、いわば「量的縮減」の施策であった。しかし、路上工事に伴う交通渋滞の緩和を有効に推進するためには、交通量の多い日時における路上工事を特に厳しく縮減する、いわば施策の「質的向上」が必要である。道路管理者と占有企業者等が行う協議会等の場を活用して、一定以上の交通量を示す日時における路上工事の縮減を働きかける方策を推進する。

表1 平成15年度掘り返し対策重点エリア

番号	地区名	路線名	区間	延長(km)
①	品川区 中延地区	国道1号	戸越三～松原橋	1.8
		中原街道	平塚橋～南千束	1.7
		環七通り	松原橋～南千束	1.6
②	大田区 南駒込・ 池上・大森 地区	国道1号	松原橋～千鳥	2.9
		国道15号	大森海岸駅前～大森町駅前	2.0
		環七通り	松原橋～大森東	3.3
		池上通り	大森駅前～千鳥	3.4
③	台東区 浅草橋地区	国道6号	浅草橋～蔵前一	0.8
		靖国通り	浅草橋～東神田	0.4
		蔵前橋通り	蔵前一～鳥越一	0.8
		清洲橋通り	東神田～鳥越一	0.8
④	千代田区 外神田地区	国道17号	須田町～湯島一	1.1
		蔵前橋通り	湯島一～外神田五	0.8
		中央通り	外神田五～万世橋	0.6

※ 集中工事後は、緊急工事を除き、5年間の掘り返し規制を実施

【緊急工事】

- ① 交通事故の防止等の観点から緊急に実施する必要のある工事
- ② 道路陥没、水・ガス漏れ等に対する緊急工事
- ③ 住宅・ビル等への引き込み工事

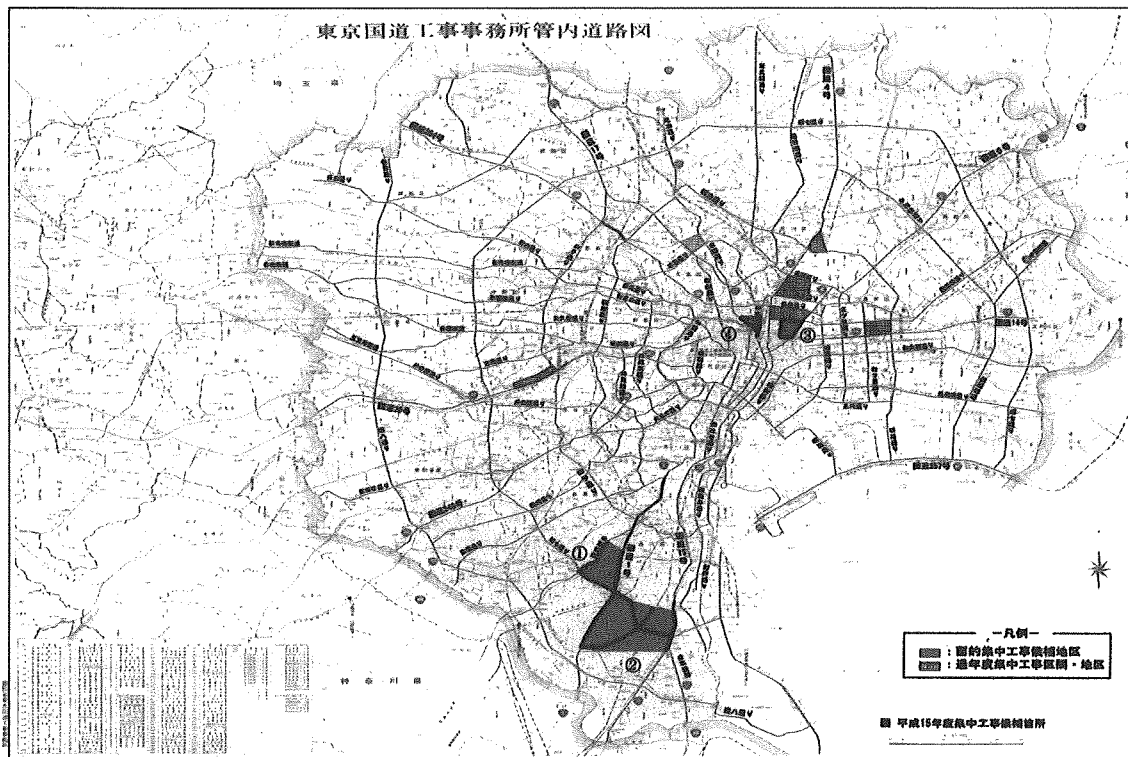


図6 平成15年度における東京23区内の掘り返し対策重点エリア

7 情報提供の充実

(1) 広報媒体を通じた路上工事情報提供の充実

路上工事に伴う工事渋滞を軽減するためには、路上工事の削減と同時に、路上工事に関する情報提供を行い、事前に工事箇所を回避するようドライバーに働きかけることが重要である。路上工事に関する情報提供は従来より行われてきたが、さらに効果を高めるよう、テレビ・ラジオ・新聞広告等を通じた情報提供や路上工事情報を提供する事務所のホームページを利用しやすく改良するなど、広報媒体を利用した情報提供の充実を行う。平成一四年度においては、東京二三区内において、一二月～三月の年度末の期間中、毎月一回、新聞紙面を活用した路上工事の情報提供を行った(図7参照)。平成一五年度においても引き続き、路上工事情報提供の充実を図る。

(2) 路上工事看板の改善

路上工事に対する批判には、件数が多いのではないかとという批判と同時に、各箇所における路上工事の内容・実施理由・実施期間が不明確であるために、不要な工事を実施しているのではないかとという批判も多く寄せられている。そこで、各路上工事箇所に設置される路上工事看板を改良し、上記内容を明確かつ分かりやすく道路利用者に告知することを旨とする。

施策の目標

路上工事の縮減を徹底するためにアウトカム指標として「路上工事時間」を設定した。これは年間1kmあたりの路上工事に伴う交通規制時間を表している。なお、現況値は直轄国道全線平均で約二七五時間である。これは三二km走ると一件の工事に遭遇する割合である。これを平成一五年度、一九年度の五年間をかけて二割縮減する。前述のような路上工事の合理化を徹底することにより、路上工事による交通渋滞を緩和し、現在の道路インフラの更なる有効活用を図る。

路上工事 インフォメーション

みんなで考えたい、21世紀の路上工事

「路上工事の合理化をめざす」
【集中工事】
路上工事は道路等の機能を奪ってしまうだけでなく、周辺に迷惑・妨げ・安全・地下埋設パイプの破損・環境汚染等の被害を生じ、社会生活を阻害し、健康被害の原因にもなる。また、交通渋滞による経済的損失も大きい。道路工事による交通渋滞を減らすための取り組みとして、道路工事の集中化・大規模化の推進を推進し、市民の理解と協力を促す。

「集中工事」にご協力をお願いいたします。

1月15日(金)～2月28日(金)
夜 9:00～朝 6:00

■中央区豊洲地区集中工事
■江東区豊洲地区集中工事
■葛飾区豊洲地区集中工事

2月の路上工事予定情報

この工事予定は東京都23区内の道路における1ヶ月以上の工事を中心にお知らせしています。
なお、計画・修繕の路上工事情報についてはホームページで提供いたします。
都道：http://www.tokyo.kyodo.go.jp/13000090/ 都環：http://www.tmp.or.jp/road/11ヶ月/

区	工事番号	工事名称	種別	工事内容	区	工事番号	工事名称	種別	工事内容
中央区	豊洲1	豊洲1-1: 豊洲地区集中工事	集中工事	道路改良、地下埋設パイプ工事	中央区	豊洲2	豊洲2-1: 豊洲地区集中工事	集中工事	道路改良、地下埋設パイプ工事
江東区	豊洲3	豊洲3-1: 豊洲地区集中工事	集中工事	道路改良、地下埋設パイプ工事	江東区	豊洲4	豊洲4-1: 豊洲地区集中工事	集中工事	道路改良、地下埋設パイプ工事
葛飾区	豊洲5	豊洲5-1: 豊洲地区集中工事	集中工事	道路改良、地下埋設パイプ工事	葛飾区	豊洲6	豊洲6-1: 豊洲地区集中工事	集中工事	道路改良、地下埋設パイプ工事

図7 路上工事に関する情報提供例（新聞紙上における情報提供（平成15年1月掲載））

道路法令関係Q & A

本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために 平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律

道路局路政課

ダイスケ：路政課・先輩係員

やすお：路政課・後輩係員

やすお ダイスケさん、今、国会で審議中の本州

四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成一五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律なんですが、今まで他に、公団等の債務処理に関する法律が制定されたことはあったんでしょうか？

ダイスケ うん、他に公団等の債務処理について規定している法律としては、日本国有鉄道清算事業団の債務の負担の軽減を図るために平成九年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律（平成九年法律第七十三号）、日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律（平成十年法律第三十六号）、国有林野事業の改革のための特別措置法（平成十年法律第三百三十四号）、石油公団法及び金属鉱業事業団法の廃止等に関する法律（平成十四年法律第九十三号）

等があるよ。

やすおへえ、そうなんですか。それらは具体的に

どういった債務処理の内容について規定しているのでしょうか。今回の法律と同様、政府が公団等の長期借入金及び債券に係る債務を承継することについて規定しているのですか？

ダイスケいや、必ずしも、これらの法律すべてが、政府が公団等の長期借入金及び債券に係る債務を承継することについて規定している、というわけではないんだ。でも、条文の書きぶりなどは似ているところがあるね。

やすおダイスケさん、今回政府が公団から承継する債務は、約一・三四兆円が予定されているんですよ。でも、法は承継額については特に規定してません。

ダイスケうん、確かに法第二条第一項は、「政府は、この法律の施行の時にあって、その時における本州四国連絡橋公団の長期借入金及び本州四国連絡橋債券に係る債務で政令で定めるも

のを一般会計において承継する。」としており、特にその承継額についてはふれていない。でも、法は第二条第二項において、「政令で定める債務は、公団が、当該債務の負担の軽減により、その余の債務を着実に減少させることができるように定める」ことを要求している。公団の債務を確実に償還するためには、一定の条件（現行の出資を平成三四年度まで一〇年間延長する、将来の調達金利は年四％とする等）を前提とすると、現在の公団の債務約三・八兆円のうち、約一・三四兆円の有利子債務を切り離す必要があり、それで、今回政府として、公団から有利子債務約一・三四兆円を承継することとしたんだ。昨年（平成一四年）一月一二日の「政府・与党申し合わせ」においても本州四国連絡橋公団の債務処理等に関して、「有利子債務の一部（約一・三兆円）を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理する」ことが決定されている。

やすおなるほど、そういうことなんですか。で、ダイスケさん、今後、その一・三四兆円については、今後どのように償還されるのでしょうか？

ダイスケ今回、政府が一般会計において承継することとしている債務（約一・三四兆円）の償還については、道路特定財源（自動車重量税の

一部)を充てて、平成一五年度から平成一九年度までの五箇年間で早期に処理することが予定されている。平成一五年度に関しては、先日成立した平成一五年度予算において、約二、二四五億円が債務の償還に充てる経費として計上されているよ。

やすお なるほど。ところでダイスケさん。今回、利息の取扱いについてはどのようになっているのでしょうか。

ダイスケ うん、利息については、長期借入金に係るもの及び本州四国連絡橋債券に係るもの両方について、法の施行日前に既にその支払期限が到来しているものは承継しないこととしているんだ。逆にいえば、まだ支払期限が到来していない利息については政府が承継することになるんだ。

やすお あと、第三条第一項についてお伺いしたいのですが、ちょっと複雑な規定になってますよね。

ダイスケ そうだね。除いたり除かなかったりちょっと複雑かもね。この第三条第一項の規定については、政府が承継する本州四国連絡橋債券については、国債整理基金特別会計を通じて償還すること、事務の取扱いを日本銀行に一元化することなど、国債と同様の取扱いを行うため、原則として国債に関する規定を適用し、本州四

国連絡橋公団法は適用しないことが必要なんだ。けれども、債権者保護等の観点から、一部の事項について国債に関する規定を適用せず、または本州四国連絡橋公団法の規定を適用することとしているんだ。

やすお なるほど。

ダイスケ そういえば、やすお君は今度、国会に研修に行くらしいね。この法律案が、国会において実際にどのように審議されているか、しっかり見てくるといいよ。

やすお はい、しっかり勉強してきたいと思います！

(※その後、本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律は、やすおの研修中である四月二五日に可決・成立、五月一日に公布、五月十二日に施行された。)

○本州四国連絡橋公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき特別措置に関する法律

(趣旨)

第一条 この法律は、本州四国連絡橋公団(以下「公団」という。)の危機的な財務状況にかんがみ、公団の債務の負担の軽減を図るために平成十五年度において緊急に講ずべき措置として、政府による公団の債務の承継に関する特別措置について定めるものとする。

(一般会計による債務の承継)

第二条 政府は、この法律の施行の時にあって、その時に掲げる公団の債務で政令で定めるものを、一般会計において承継する。

一 長期借入金に係る債務及び当該債務に係る利息(この法律の施行の日(以下「施行日」という。)以前に発生している利息のうち、施行日以後に支払われることとされているものに限る。)に係る債務

二 本州四国連絡橋債券に係る債務(施行日前に支払期が到来した利息に係るものを除く。)

2 前項の政令で定める債務は、公団が、当該債務の負担の軽減により、その余の債務を着実に減少させることができるように定めるものとする。

(国債に関する法律の適用等)

第三条 前条の規定により政府が承継する債務に係る本州四国連絡橋債券については、国債整理基金特別会計法(明治三十九年法律第六号。第二条第二項を除く。)、国債に関する法律(明治三十九年法律第三十四号。第六条及び第八条を除く。)、その他の法令中国債に関する規定を適用し、本州四国連絡橋公団法(昭和四十五年法律第八十一号)第三十八条(第四項及び第五項を除く。)、の規定は、適用しない。

2 前項に規定する本州四国連絡橋債券であつて前条の規定による承継の際現に社債等登録法(昭和十七年法律第十一号)

の規定による登録を受けているものについては、当該承継の時に、当該登録に係る登録機関は、当該登録の抹消を行うとともに、当該登録を受けている事項を日本銀行に通知するものとする。

3 日本銀行は、前項の通知を受けたときは、当該通知を受けた事項の登録を行うものとする。

4 前項の規定による登録は、国債に関する法律の規定による登録とみなす。

5 第一項に規定する本州四国連絡橋債券については、前条の規定による承継の日以後二週間、国債の登録（相続、遺贈、合併、強制執行その他これらに準ずる事由による移転の登録を除く。）を請求することができない。国債の登録の除却についても、同様とする。

附則

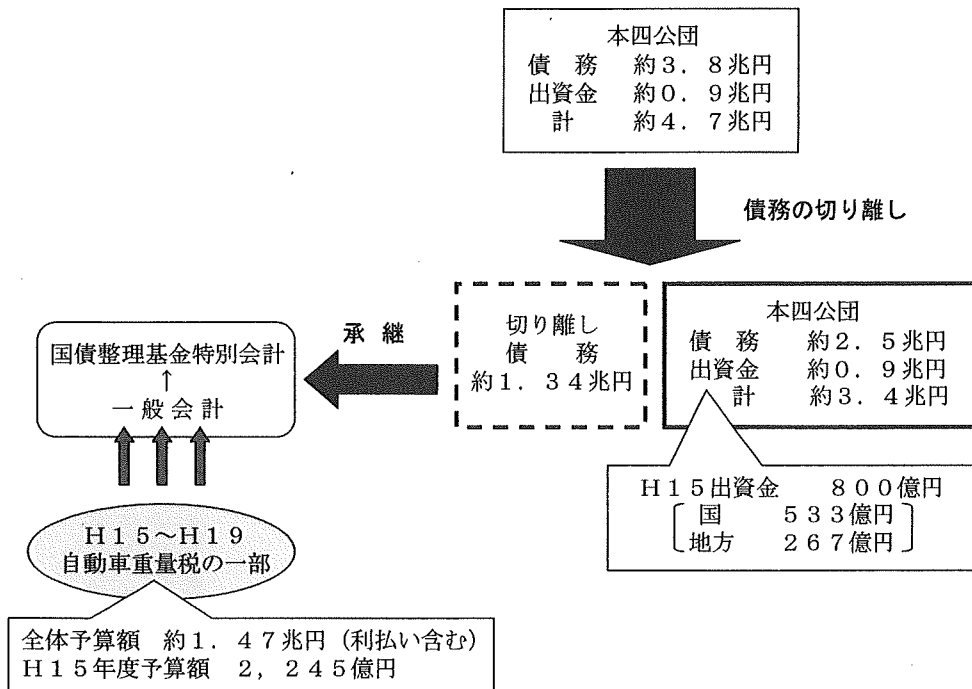
この法律は、公布の日から起算して二月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

平成14年12月12日(木)
「道路関係四公団の民営化について」政府・与党申し合わせ(抄)

2. 平成15年度予算に関連する事項

① 本州四国連絡橋公団の債務処理等

有利子債務の一部(約1.3兆円)を切り離し、国の道路特定財源により早期に処理するとともに、国及び地方による出資の期間を平成34年度まで10年間延長することにより、将来における国民負担の膨張を避けるとともに、現行料金の引上げを前提とせず、本四架橋としての自立的経営を可能なものとする。(後略)



本州四国連絡橋公団債務の処理スキーム

占用の場所(その1)

道路局路政課道路利用調整室

(とある日の夕方・・・)

渡邊課長

大野君も来てから二年目になったんだねえ。一年間の慰労も兼ねて、今日は仕事が終わったら食事でも行こうか。

大野係員

本当ですか。ありがとうございます。ついでと言っては何ですが・・・。

渡邊課長

分かっているよ。御馳走しようじゃないか。まあ、あまり高いものは無理だけどね。例の多国籍料理の店にするかな。どうか、大野君。

坂上係員

課長！三年目の私は、誘ってくれないんですか。私も一年間がんばったんですからね。ひいんです。

渡邊課長

当然、誘うつもりでしたよ。坂上さんも一年

坂上係員

間、大野君の指導、ご苦労様でした。あつ、すいませんでした。話を最後まで聞かなくて。

渡邊課長

分かっただら、今ある仕事をさっさとかたづけたいと、おいて行っちゃうぞ。急いで急いで。

坂上係員・大野係員

はい！

(食事が終わって、その帰り道)

坂上係員・大野係員

課長、ごちそうさまでした。

渡邊課長

お粗末様でした。んっ、どうしたんだい、大野君。

野君。

大野係員

あその交差点ですね、広告を設置したいという相談が来てるんですが・・・。

坂上係員

どんな内容なの？

大野係員

なんか、交差点全体をふさぐような感じで広告塔を建てたいとのことなんです。

坂上係員

交差点全部？

渡邊課長

まあまあ、今日は、楽しい食事会だったし、こんな場所では、ちゃんと話も聞けないだろ。大野君も明日、ちゃんと坂上さんに相談したらどうか？

坂上係員

明日ちゃんと相談に来るのよ。分かった大野君。

大野係員

(何か、張り切っている・・・)分かりました。明日相談します。

(次の日)

大野係員

おはようございます。

渡邊課長

おはよう。

大野係員

あつ、坂上さん、おは……。

坂上係員

待ってたわよ、大野君！ 昨日の話の続き！

大野係員

はい（目が燃えてる……）。えっと、昨日、交差点で広告塔を建てたいと言う相談があったところまで話しましたよね。それも交差点を全て覆うような形で。

坂上係員

それは、昨日聞いたわ。それで大野君は、どう考えているの？

大野係員

まずは、道路法第三十二条第一号の広告塔には該当すると思っています。そうすると路上広告物の占用許可基準によって、道路が交差する場所や連結する場所は、路上広告物の禁止場所になりますから、占用できないことになります。それで断ろうと思っています。

指定区間内の一般国道における路上広告物等の占用許可基準について（昭和四十四年八月二十日付け建設省道政発第五十二号）

坂上係員

いいところまで行っているわね。でも、もう

ちょっと考えてみて。

大野係員

色々な通達を見たんですが……。

坂上係員

しょうがないわね。ヒントをあげるわ。いい？ 道路法第三十三条第一項は「政令で定める基準に適合する場合に限り」道路管理者は占用許可を与えることができる」とされているよ。関係政令はちゃんと見たの？

大野係員

そっか、基本に帰れと言うことですね。すいません。早速見てみます。

坂上係員

初歩よ、初歩！（まだまだだね。この子も）

（しばらくして）

大野係員

ありました。道路法施行令第十条第二項ですね。

道路法施行令

第十条（略）

2 道路が交差し、接続し、又は屈曲する場所の地上には、占用物件を設けてはならない。ただし、電線及び電柱については、この限りでない。

坂上係員

正解よ。この場合、占用を予定している場所が道路の交差点を予定してことになるから、道路施行令第十条第二項の規定に抵触するので、占用許可できないことになるの。

（この項続く）

倉敷市道街路樹自動車衝突事故

損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課訟務係

倉敷市道街路樹自動車衝突事故損害賠償請求事件

〔一審判決〕平成一三年八月二三日

岡山地方裁判所 請求一部認容（確定）

1 事件の概要

原告の被用者が普通貨物自動車（以下「本件車両」という。）を運転して市道を走行中、対向車をやり過ぎそうとして車道左側（路肩側）に寄ったところ、街路樹の枝が車道に張り出していたため、本件車両の荷台アルミ箱がこれに衝突し、さらに本件車両が前方の街路樹に衝突して損傷した。

原告は、本件事故は、本件市道上の街路樹の設置又は管理に瑕疵があったために発生したものであるとして、被告市に対し、国家賠償法二条一項に基づく損害賠償請求をした。（請求額…四三六万九、三五〇円）

2 被告市の主張

街路樹の枝が車道に張り出していたことはなく、過去五年間に街路樹の枝が通行の邪魔になるとの苦情を受けたこともない。本件事故は、本件車両が街路樹に一方的に衝突したために発生したものであり、運転者の一方的過失によるものである。よって、被告市には、街路樹の設置又は管理につき瑕疵はなく、国家賠償法一条一項の責任はない。

3 事実

① 本件市道は、北東方面から南西方面へ走る道路中央線の表示のないほぼ直線の道路であり、東側には用水路、西側には工場敷地があり、制限速度は時速三〇キロメートルに規制されている。

② 本件車両の荷台アルミ箱が衝突した箇所の車道幅員は、約三・八二メートル、道路東側の路肩の幅は、約一・四六メートル、街路樹は外側線から約一・〇二メートル隔てた路肩上に植えられている。また、本件車両が衝突した箇所

の車道幅員は、約三・九〇メートル、路肩幅及び外側線から街路樹までの距離についてはそれぞれ一・四三メートル、〇・九一メートルである。

③ 街路樹は、本件市道の東側の路肩上に約一五メートルの間隔で植えられており、高さは五メートル、幹は二〇センチメートル、枝も相当程度の太さがある。

本件事故現場付近の街路樹には、幹が車道側に傾いているものや、枝が車道の方に向かって突き出ているものがあり、その中には道路東側の外側線にかかりそうなものもみられる。

被告は、年二回ないし三回、業者に委託して街路樹の剪定をしていたが、さらに本件事故後、歩行者や車両の通行の邪魔になるような枝を切除するよう業者に指示した。

④ 本件車両は、長さ四・九四メートル、幅一・八九メートル、高さ二・七八メートルの普通貨物自動車で、本件事故当時、ハンドル、ブレーキに異常はみられなかった。

本件事故当時、本件車両は、時速三〇〜三五キロメートルの速度で本件市道を走行中、本件事故現場にさしかかった際、対向車をやり過ぎそうとして道路左側（東側）に寄り、そのまま進行しようとしたところ、荷台の左前部を街路樹に衝突させ、これによりハンドルの自由が効

かなくなつた状態でさらに左前方の街路樹に衝突し、停止した。

4 判決の要旨

本件市道において本件車両のような貨物自動車
が対向車をやり過ぎすために路肩上を通行すること
とは、社会通念上十分予測できる事柄であり、管理
者である被告市としては路肩部分についても走行
の安全性を確保する必要があった。しかるに、
本件事故現場付近における本件市道の街路樹の設
置・管理には瑕疵があつたというべきであり、被
告市には、国家賠償法二条一項に基づき、原告が
被つた損害を賠償すべき責任がある。ただし本件
車両の運転者にも前方不注意の過失があるため、
七割の過失相殺をする。

5 判決のポイント

① 被告の責任について

本件市道は、車道幅員が四メートル前後と比較的狭く、反対方向への通行車両がある場合において本件車両のような貨物自動車は、ドアミラーが接触することがないよう、できる限り路肩に寄るか、又は路肩上を走行する状況にあることが推認されるので、本件事故当時、本件車両が対向車をやり過ぎすために路肩上を通行することは、社会通念上、十分予測できる事柄であるといふことができる。このような状況にお

いて、道路管理者である被告市としては、交通量も考慮して路肩部分についてもその通行の安全性を確保することが要求されているものといふべきである。

しかるに、本件事故現場付近の街路樹には、認定事実のとおり幹が車道側に傾いているものや、枝が車道に突き出ているものがあり、本件車両のような貨物自動車がこれらに接触する危険性が少なからず認められたのであるから、道路管理者としては、街路樹の枝が外側線にかからないよう切除し、外側線にかかつてない場合でも車道の方に向かって突き出ているものについては、貨物自動車等の通行の障害とならないように剪定し、あるいは、これらの処置ができない程度に幹が車道側に傾いているものについては、その部分の植栽をやめるなどの方法を探るべきあつた。にもかかわらず、被告市はこれを十分に行わなかつたのであるから、その道路管理には瑕疵があつたものと言わざるを得ない。

したがって、本件市道は、被告市が年二回ないし三回街路樹の剪定を行つていたことを考慮しても、通常有すべき安全性を欠いていたといふほかに、被告市は国家賠償法二条一項に基づき、本件事故で原告が被つた損害を賠償すべき責任がある。

② 過失相殺について

本件事故現場付近の本件市道は、ほぼ直線で見通しが良いこと、本件事故の発生時刻は午前一時二〇分であり、当時の天候は晴れであつたこと、本件車両の運転席は普通乗用車よりも高い位置に設けられており、街路樹の枝の様子は比較的真近に見えること、本件車両の運転者は、対向車をやり過ぎそうとするに際し、道路左側に寄つてそのまま進行しようとしたため本件事故を起こしたものであり、停止していれば本件事故の発生を回避できた可能性があつたことが認められることから、本件車両の運転者は、普通貨物自動車の運転者として、前方注意義務を怠つた過失があつたといわざるを得ず、その割合は七割と認めるのが相当である。



悠久の歴史を散歩でできる町 (わたしの故郷)



奈良県東京事務所 芦村 好高

昨年の四月に東京事務所勤務となり、いつの間にか一年が過ぎてしまいました。また、図らずも今年度、伝統あるとんび会の会長をさせていただくことになりました。どうぞよろしくお願いたします。

私生まれも育ちも奈良県ですが、地元に戻ると「もう慣れたやろ。」とよく言われます。しかし、東京の都心での生活環境（便利だけれどほこりっぽく、信じられないほど人がいる。は私の地元（田舎）とは違っています。慣れようもないように思います。しかし、一人暮らしには慣れてしまい、今の生活をなんとなく楽しんでる毎日です。実は、奈良にいる家族も私

のいない生活に慣れてしまったようで、だんだん奈良での自分の居場所がなくなつて来つつあるようで少々心配しています。（このまま別居生活になったりして???）

そんな地元、私の生まれ育った町を案内しましょう。それは、京都駅から約一時間、新大阪駅からでも約一時間で着く奈良県の中部に位置する橿原市というところですよ。鉄道としては、JRと近鉄（近畿日本鉄道）が走っていますが、速さと利便さで断然私鉄の近鉄を利用する人が多いようです。しかし、時間が余裕があつて旅の気分を味わいたい方は、京都駅からJRを利用

用してみてください。京都から奈良にかけての長閑な風景を眺めつつ、豊かな旅情気分を満喫できること間違いなしです。（私自身利用したことがほとんどありませんので、あまり自信を持って言えないのですが???）

◆中世のまま時が流れる町今井
まず最初におすすめの場所は



今井町街並み

近鉄八木西口駅から徒歩一〇分ほどの今井町です。今井町に一歩足を踏み入れるとそこには江戸時代から続く街並みが広がっています。全国各地にある土産屋さんなどの商店ばかりの街並みではなく、人が実際に生活している江戸時代の雰囲気を持つた家々が表通りだけでなく町全体を形成しています。その中には、江戸時代からの豪邸が重要な文化財として修築され誰でも中を見学できる邸宅もたくさんあります。私は、この街並みが好きでよく散歩に出かけますが、



江戸時代から続く今井町街並み

普段は観光客も少なく静かで、本物の空間だけにある歴史の重みを噛みしめて歩けば、まるで昔にタイムスリップしたかのような錯覚にとらわれます。(お土産屋さん等の店舗は何店かありますが、探さないとわかりません。騒々しい呼び込みは一切ありません。)

◆ 榎原神宮の神々しさの中で森

林浴を

続きまして、八木西口駅から二駅南の榎原神宮駅で下車、徒



近鉄榎原神宮駅



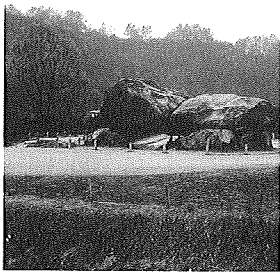
榎原神宮本殿

歩五分で神武天皇の榎原宮跡に創建された榎原神宮に到着します。大和三山のひとつである畝傍山の麓に位置し鬱蒼とした木々に包まれた広大な神域をもち、神聖な気分になさしてくれる神社です。祭神はもちろん神武天皇とその皇后であり、私が小学生当時、建国記念日が紀元節と呼ばれていて、市内の小学生は校旗を先頭に楽器を演奏しつつ、馬に乗った市長さんを先頭に市役所から榎原神宮まで行進したものでした。(なんとこの市長さんは教育勅語を各家庭に配布したのです。)今も、建国

記念日には多数の街宣車が集まります。

◆ 古代人の夢が蘇る飛鳥

最後に榎原市の隣になります。私が小学生の頃よく遊びに行った飛鳥の里を紹介します。榎原神宮駅から二駅南に飛鳥駅があります。駅前には、レンタサイクルがありチャリンコ(自転車)に乗れる方はこれを利用するのが一番便利ですよ。子供の頃の印象は夕田畑と山だけの静かな村で、有名な石舞台も周りには何もなくて近くに小学校があっただけでした。しかし、今では発掘調査が進み、約百年間都として栄えた飛鳥の里が至るところで復元されたり、観光施



石舞台古墳



長閑かな飛鳥の里

設として整備されたりしています。飛鳥とともに繁栄を極めた蘇我氏やこれに対抗して勢力争いをおこなった中大兄皇子、藤原鎌足になったような気分が飛鳥の里をゆっくり時間をかけて見学してほしいと思います。歴史資料館や奈良万葉文化館などもあります。何よりその風景の中で千数百年も前の時代に身を置いて欲しいと思います。

このような歴史の世界を散策できる私の故郷を、一度訪ねてみてください。



佐賀の「道」と「よかところ」



佐賀県東京事務所 三橋 武芳

道路行政セミナーご愛読の皆さんこんにちは、佐賀県の三橋と申します。

国土交通省をはじめとする霞が関周辺を、情報を求めて飛び回って三年目になりました。

初めての一人暮らしも残すことあと一年かと思う今日この頃です。東京は地方からの集合の場、仕事面でも生活の面、文化の面でも、たくさんの方々知り合

うことができました。この一年をこれまで以上に頑張りたいと考えていますのでよろしくお願いします。

それでは、故郷「佐賀県」を紹介いたします。

佐賀県は、県土の面積二、四三九km²で、全国の〇・六%を

占め全国で四二番目の広さです。人口は約八八万人(四二位)で四九市町村(七市三七町五村)から成り立っています。

地理的には、九州の北西部に位置し、東は福岡県、西は長崎県に接し、北は、荒波で知られる玄界灘、南は穏やかで干満差が大きな有明海に面しています。

◇道路の現況

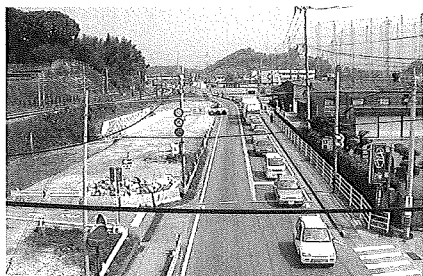
ここで、私が東京に赴任してから話題になっている高速自動車道について一言。他県の皆さんから「佐賀は高速道路が整備されていていいですね」とよく言われます。

佐賀県内の高速自動車道は、南北に九州縦貫自動車道、東西

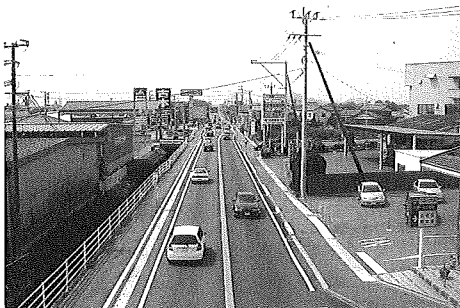
に九州横断自動車道が平成二年までに整備されています。

言われるとおり、遠くにドライブする時などは大変便利でありたいと思っています。しかし、県内の道路状況は便利ばかりではありません。

生活に使う一般道路の現状は、主要国道三号の場合では、



4車線拡幅工事が進む国道3号(基山町内)



国道34号(鳥栖市内)

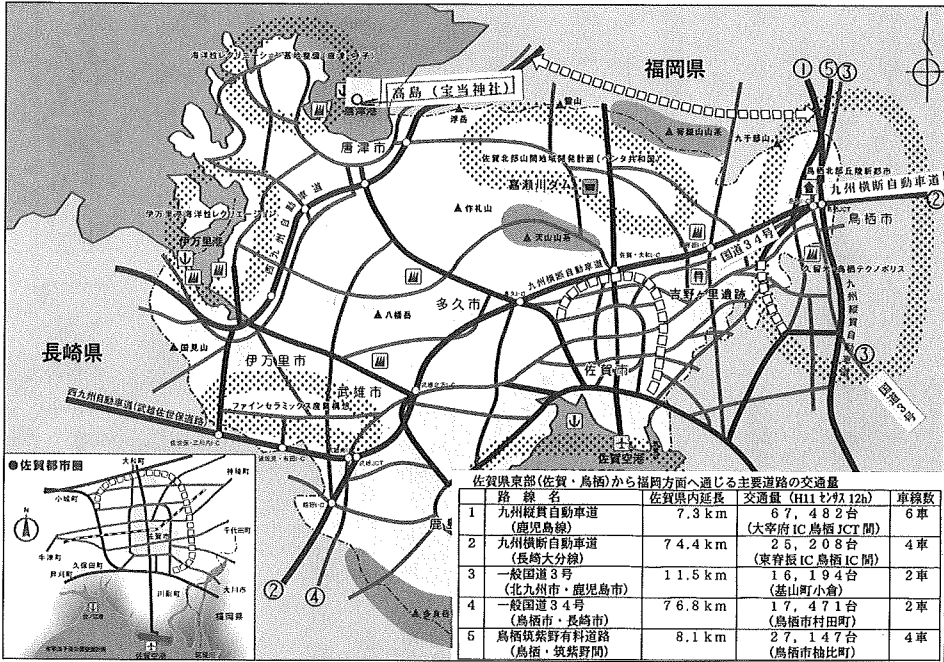
現在四車線の拡幅工事が進められています。この三号の全線改良はいつになるのかわからない状態で、朝夕の交通渋滞は日常茶飯事となっている状況です。

九州の交通の要衝である佐賀県東部に位置する鳥栖には、この三号から分岐した三四号が通っていますが、分岐点から県都「佐賀市」まではまだ二車線です。ここも現在拡幅工事が進められています。主要国道だけでも、早く改良ができないものか願っている一人です。

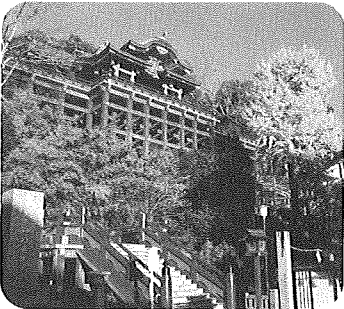
◇佐賀県の観光地

佐賀は、鍋島三六万石の城下町「佐賀市」、邪馬台国伝説を彷彿させる「吉野ヶ里歴史公園」

「虹ノ松原」「唐津くんち」や「唐津焼」で知られる「唐津」、四〇〇年の伝統を誇る日本磁器発祥の地「有田」「伊万里」、由緒あ



佐賀県広域道路網マスタープラン



日本三大稲荷のひとつ、祐徳稲荷神社

る出湯の里「武雄温泉」「嬉野温泉」、日本三大稲荷の一つ「祐徳稲荷神社」日本一の干満差で有名な「有明海」で行われる「ガタリンピック」、広大な「佐賀平野」で行われる「バルーンフェスタ」など、佐賀は、自然と歴史と文化が見事にとけあい、ほんものを体験できるところです。一度佐賀へお越しください。

◇最後に

近年「島おこし」の一環から脚光を浴びているところを紹介いたします。

玄界灘に浮かぶ人口約四〇〇人の「高島」にある「宝当神社」



宝当神社の宝当袋

約四〇〇年前に島民の手により奉獻された神社ですが、近年「宝当」の二文字から宝くじ当選に御利益のある神社として有名になっていきます。島が発展するようお願いを込め作り上げた「宝当袋」。この袋製作にあたった者の身内から宝くじ一等当選者の出現、袋を縫ってもらった人たちにも宝くじ当選者が現れはじめたこと。その話が広まり、御利益をいただこうと島を訪れる方が増えています。

皆さんも一度宝くじを「宝当袋」にいれて、祈願してみても如何ですか。

飛鳥地域における歩行者・

自転車ナビゲーションシステムについて

近畿地方整備局奈良国道事務所 富永 安弘

一 概要

飛鳥地域は、約四km四方に歴史的な観光資源を豊富に有する、年間数百万人の観光客が訪れる観光地である。当地を訪れる観光客の多くは、徒歩または自転車で地域内を周遊する。

しかし、歴史的風土特別保存地区の指定により土地利用が規制されている区域では、目印となる建物が少なく、より分かりやすい案内を求める声も聞かれる。また、道路網も発達しておらず、観光客の自動車が集まる時間帯には駐車場付近を中心に交通混雑が発生する状況にある。

このような観光地では、歩行者ITSの技術を活用した経路案内や歴史・文化情報提供による快適な観光の実現と観光地の魅力度向上が期待され

る。更に自動車から徒歩・自転車への周遊手段の変更による交通環境改善の可能性が期待されるところである。

国土交通省近畿地方整備局奈良国道事務所は平成一三年度、奈良県飛鳥地域を対象に、奈良県・橿原市・明日香村と共同で、PDA (personal digital assistance) を用いた経路案内や観光案内(飛鳥ナビ)の有効性、普及のための課題を検証することを目的として社会実験を実施した。その結果、モニターアンケートにより、七八%の利用者が「飛鳥ナビを有効」、六八%が「便利」と回答し、飛鳥ナビによる情報提供システムが有効であることが検証された。

平成一四年度には平成一三年度の社会実験結果を踏まえ、貸出の有料化(一日一回五〇〇円/台)

を行い、事業性や普及のための課題を検証することを目的に試行運用を行った。

二 平成一四年度における試行運用の実施

平成一四年度の取組みは、前年度行った「飛鳥地域における歩行者・自転車支援ITS社会実験」において有効性が確認されたPDAシステムを用いて橿原市、明日香村、橿原市観光協会、飛鳥京観光協会が共同で、事業性や普及のための課題を検証することを目的として試行運用及び利用者へのアンケート調査を行ったもので、国土交通省近畿地方整備局奈良国道事務所はこれを支援した。

以下にその結果を示す。

1 試行運用の実施概要

(1) 実施時期

平成一四年一〇月二二日(月)～二二月一日

(日) 延べ四二日間(雨天は貸出を中止)。

(2) 実施機関

主催：榎原市、明日香村、榎原市観光協会、飛鳥
京観光協会

後援：国土交通省 近畿地方整備局、関西IT'S

推進協議会、近畿日本鉄道株式会社

(3) 実施内容

1) PDAによる情報提供

① 観光客に対し、情報携帯端末(写真1)による情報提供を行い、観光目的地ま

でのルートをナビゲート(経路案内)する。

② 情報提供の内容は、GPSによる自己位置情報、経路情報、分岐点情報、目標物情報、観光施設ガイド情報等を地図や写真、

文字、音声により提供する。

③ 利用者は観光ポイントを任意に選択することが可能で、周遊する経路は、徒歩・自転車利用の別に応じて自動的に検索される。

④ あらかじめ設定されたモデル観光コースを選択することも可能。

(4) 利用方法

1) 利用要件

・ 徒歩又は自転車観光される方

・ 一五歳以上の方(中学生は除く)

・ 身分証の提示(運転免許証・パスポートなど)

2) 利用料金

・ 一日一回五〇〇円/台

2 利用者アンケート調査結果の概要

〔アンケート概要〕

調査期間：試行運用中(一〇月二二日～二二月一日)

調査方法：PDA利用者に対し、貸出時にアンケート用紙配布、返却時に回収

配布数：飛鳥Ⅱ八三票、榎原Ⅱ二六票、計Ⅱ一

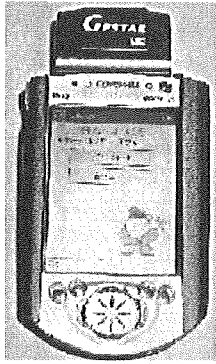


写真1

○大きさ(本体)：
130(H)×85(W)×
35mm(D)
○重さ：490g



写真2

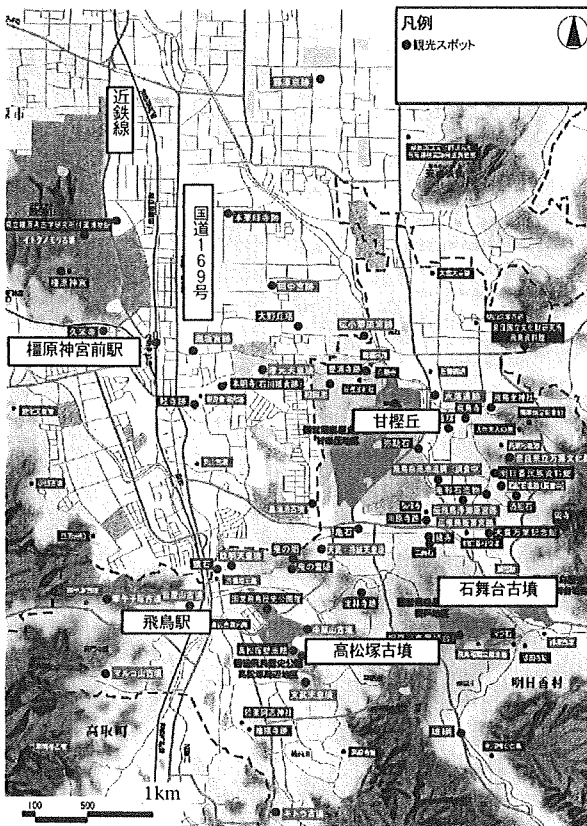


図1 対象地域

○九票（PDA利用者数）

回答者数・飛鳥Ⅱ六九票、榎原Ⅱ二五票、計Ⅱ九

四票

回答率・八六%

【回答者属性】（図2～4）

- ・男女別
- 男性七割、女性三割
- ・年齢層
- 二〇歳代～五〇歳代で九割を占める。

3 アンケート調査の結果

主なアンケート結果を以下に記す。

(1) 利便性（図5・6）

平成一四年度より有料化を行ったが、「非常に便利」、「まあ便利」との回答が八割強を占め、平成一三年度より一割強増加しており、「飛鳥ナビ」の利便性を再確認した。

これは、機能の絞り込み、操作説明ビデオの作成の効果と考えられる。

「非常に便利」と回答された率については、男女別に見ると、女性が男性の約半数、年齢層別では、四〇歳代から減少傾向にある（六〇歳以上はモニター数が少なく傾向がつかめなかった）。

「やや不便」と回答した理由には、「ナビで指示するタイミングが遅い」等、ナビゲーション機能に関するものが多く、改良すべき点も少なくない。

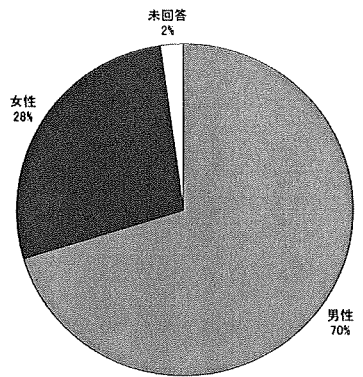


図2 男女別割合

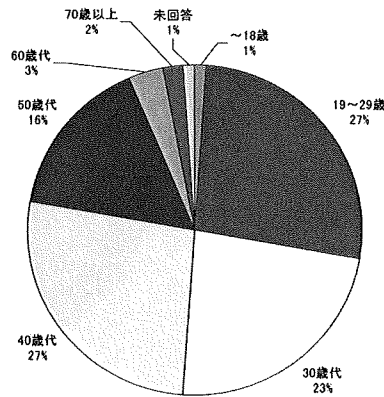


図3 年齢別割合

(2) 利用料金（図7）

平成一三年度に行った料金設定に関するアンケートでは、利用者の四一%が「無料にすべき」五一%が「有料でも良い」と回答。

また、「有料でも良い」と回答したモニターのうち約六割が五〇〇円以下を希望していた。

平成一四年度に有料化を行った結果、五〇〇円

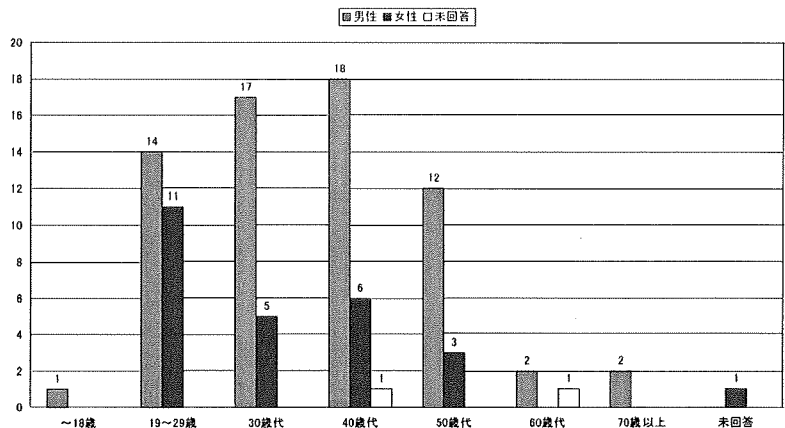


図4 男女・年齢層別

の利用料金について、利用者の七六%は「ちょうど良い」と回答しており、有料化への理解及び本格実施への可能性が示された。

また、(1)利便性との関係では、「非常に便利」「まあ便利」「どちらとも言えない」と回答したモニターのうち、八割強が利用料金を「ちょうど良い」と回答しているのに対し、「やや不便」と回

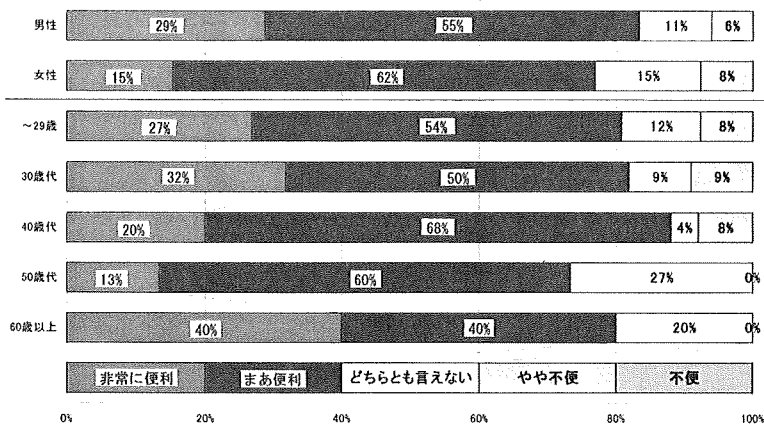


図6 利便性（男女別、年齢層別）

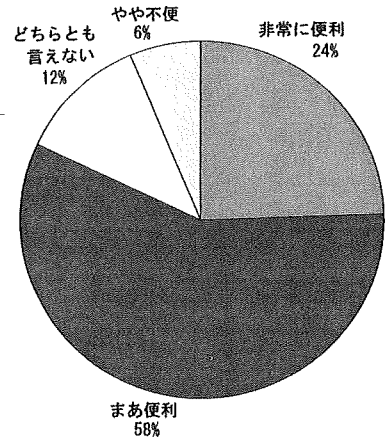


図5 「飛鳥ナビ」は便利だったか？

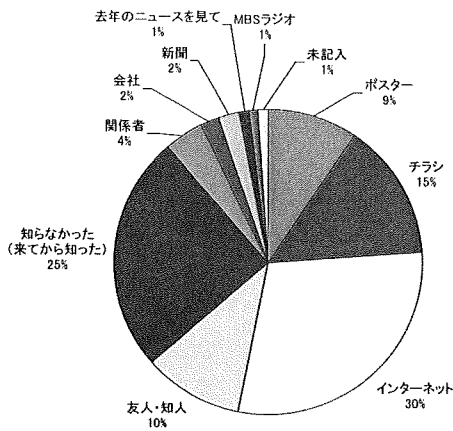


図8 「飛鳥ナビ」を何を通じて知ったか？

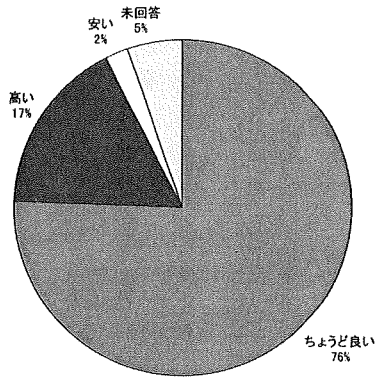


図7 利用料金（500円）についてはどのように感じたか？

平成一三年度の「社会実験」、平成一四年度の「試行運用」を通じて飛鳥ナビが提供する経路案内システム、歴史・文化情報提供システムが有効であることが検証された。

試行運用を終え、関係者の間でシステムの改善点や運営方法等について検討を重ねたが、改善可能な項目も少なくない。

今年度においても、モデルコースの増加及び操作手順の簡略化により、利便性を高め、飛鳥ナビ広報ホームページの開設による広報の充実などを行い、地元自治体を中心とした試行運用を継続している。

三 今後の方針

答したモニターでは約五割になっており、利便性を高く評価する利用者ほど、設定料金を適正と評価する割合が高い。

(3) 広報について(図8)

利用者の約三割はインターネットで情報を入手している。

ポスター及びチラシで情報を得た者が二四%いるのに対し、ほぼ同じ割合で知らなかった(来てから知った)者の利用がある。

以上のことにより、今後の広報活動において、インターネットでの広報及び現地での広報活動が、利用者数増加により有効であると考えられる。