

道路行政セミナー

2005 January

1

目次

年頭の挨拶.....	谷口 博昭	1
------------	-------	---

特集／道路財源

道路特定財源制度について.....	軸丸 真二	3
有料道路事業の財源について.....	竹林 秀基	11

速報版 平成17年度道路関係予算の概要.....	道路局総務課	20
--------------------------	--------	----

海外調査報告 イギリス・スペイン・フランスの有料道路事業会社における会計基準、官民のリスク分担等について.....	勝又 正秀	23
---	-------	----

「ゆきなみネット（冬期道路情報システム）」実証実験.....	貞任 俊典	35
--------------------------------	-------	----

解説 道路関係四公団民営化関係法（その5） 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律②.....	清水 奈緒美	40
---	--------	----

訴訟事例紹介 国道43号特車基地設置工事損害賠償請求事件.....	千木良 敦之	45
--------------------------------------	--------	----

とんびの広場 『秩父往還物語』（埼玉県）.....	加藤 和美	50
あまさき 『天崎鍾乳洞』を公開中！（高知県）.....	黒岩 章	53

連載／社会実験 御堂筋にぎわい空間づくり 「御堂筋オープンフェスタ2004」について.....	天野 伊作	56
--	-------	----

時・時・時.....		64
------------	--	----

年頭の挨拶



道路局長 谷口 博昭

明けましておめでとうございます。平成一七年の年頭にあたり、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

また、皆様には平素より道路行政の推進につきまして、格別のご支援、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年は、観測史上最多の上陸数を記録しました台風や、新潟県中越地

震など大規模な自然災害が連続して発生し、多数の道路関係施設が被災したのは記憶に新しいところです。ライフラインとしての道路の重要性が改めて認識されとともに、これまで着実に進めてまいりました道路ネットワークがその効果を発揮し、迂回ルートの利用や脱線事故を起こした新幹線の機能の一部を代替することにより、被災地の復旧・支援に大きな役割を果たしました。今後とも、防災対策を推進するとともに、安全で信頼性の高い道路ネットワークの整備に努めてまいります。

また、ここ数年の大きなテーマでありました道路関係四公団民営化につきましましては、昨年関係法律が成立し、民営化の目標時期を本年一〇月といたしました。その準備を着実に進めていく所存であります。

道路は、社会経済活動の活性化、安全で快適な暮らしの実現に大きく貢献してまいりました。その役割は引き続き変わらないものであります。社会経済情勢の変化、国民のニーズの多様化に対応し、既成概念にとらわれない積極的な取組みが求められております。

新年を迎え、より効果的、効率的に透明度の高いメリハリの効いた施策を展開し、新しい世紀の活力に満ちた生活を支えていく道路行政を進めてまいります。引き続き皆様のご理解とご支援をよろしくお願い申し上げます。

最後になりましたが、皆様の一層の御健勝、御活躍を心より祈念いたしまして、新年のご挨拶とさせていただきます。

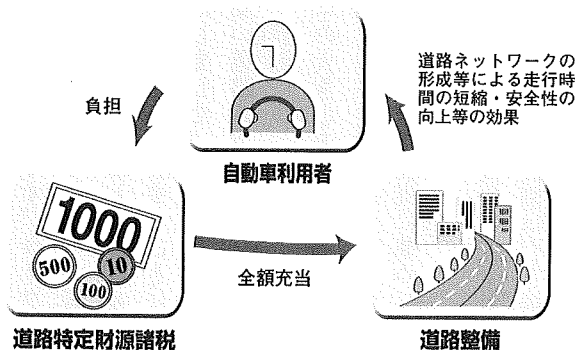
道路特定財源制度について

一 道路特定財源制度の概要とその意義

道路特定財源制度は、我が国の道路を緊急かつ計画的に整備するため、受益者負担の考え方に基づき自動車利用者に課税した税収を道路整備の財源として充当する制度であり、昭和二八年に揮発油税が道路整備の特定財源とされたことにはじまるものである。

昭和二九年に第1次道路整備五箇年計画が策定されて以来、我が国の道路整備は12次にわたる道路整備五箇年計画及び社会資本整備重点計画に基づき着実に進められているが、道路特定財源諸税についても、道路投資の伸びに対応し、新税の創設と税率の引上げによってその充実が図られてきている。

■ 道路



■ 鉄道

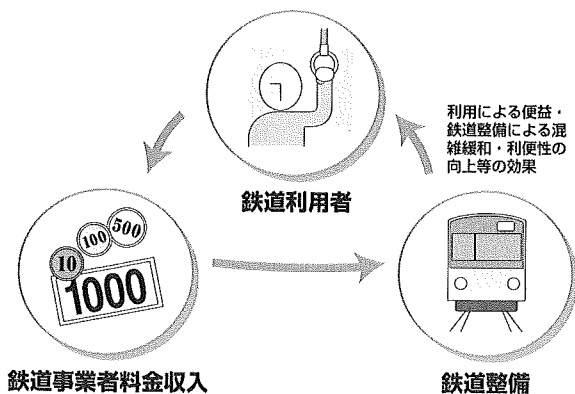


図1 受益者負担の仕組み

道路局総務課道路資金企画室

軸丸 真二

道路特定財源に充てられる諸税は、燃料の使用、車両の取得及び保有の各段階で自動車利用者に課されている。

まず自動車の取得に際し、その取得に担税力を見出すという趣旨で、自家用車の場合は取得価額

の5%・営業用車の場合は取得価額の3%の自動車取得税が課され、自動車の新規登録又は移転登録の際に納税されることとなっている。自動車の走行に際しては、燃料の種別に応じ、ガソリンの場合には揮発油税及び地方道路税、ディーゼルの

場合には軽油引取税、LPGの場合には石油ガスを課されている(ガソリンの場合は、一リットル当たり五三・八円)。これらの燃料税は、いずれも従量税方式を採用し、走行距離に応じて費用を負担するようになってきている。車検に際しては、

表1 道路特定財源諸税一覧

税 目	道 路 整 備 充 当 分	税 率	平成17年度税収 (億円)
国	揮発油税 昭和24年創設 昭和29年より特定 財源	全額 (暫定税率) 48.6 円/ℓ (本則税率) 24.3 円/ℓ	29,138 (29,629)
	石油ガス税 昭和41年創設	収入額の1/2 (1/2は石油ガス譲与税として地方に譲与される。)	150 (153)
	自動車重量税 昭和46年創設	収入額の国分(2/3)の約8割 (77.5%) (収入額の2/3は国の一般財源であるが、税創設及び運用の経緯から約8割(77.5%)相当額は道路財源とされている。)	5,851
	計		35,139 (35,633)
	地方道路譲与税 昭和30年創設	地方道路税の収入額的全額 (揮発油税と併課される) 58/100:都道府県及び指定市 42/100:市町村	3,072
地 方	石油ガス譲与税 昭和41年創設	石油ガス税の収入額の1/2 :都道府県及び指定市	147
	自動車重量譲与税 昭和46年創設	自動車重量税の収入額の1/3 :市町村	3,767
	軽油引取税 昭和31年創設	全額 :都道府県及び指定市 (暫定税率) 32.1 円/ℓ (本則税率) 15.0 円/ℓ	10,556
	自動車取得税 昭和43年創設	全額 3/10:都道府県及び指定市 7/10:市町村 (暫定税率) 自家用は 取得価額の5% (本則税率) 取得価額の3%	4,655
	計		22,197
合 計			57,336 (57,830)

注) 1. 税収は平成17年度当初予算(案)及び平成17年度地方財政計画(案)による。なお、() 書きは決算調整額(税収の平成15年度決算額と平成15年度予算額との差:揮発油税及び石油ガス税については2年後の道路整備費で調整することとされている。)を含んだ額である。
2. 自動車重量税の税収は、収入額の国分(2/3)の約8割(77.5%)相当額である。
3. 暫定税率の適用期限は平成20年3月末(自動車重量税については平成20年4月末)。
4. 四捨五入の関係で、合計が一致しないところがある。
5. 地方公共団体の一般財源である自動車税の平成17年度税収は17,713億円、軽自動車税の平成17年度税収は1,519億円(いずれも平成17年度地方財政計画(案)による)。

車検を受けることにより道路を走行することが可能になるという法的な地位に着目して、自動車の重量に応じた自動車重量税が納付されている(自家用乗用自動車の場合は、〇・五トン当たり年間六、三〇〇円)。

なお、自動車の保有に際して、自動車の種別(営業用、自家用)や排気量に応じて課されている自動車税及び軽自動車税は、それぞれ都道府県と市町村の一般財源とされており、道路特定財源ではない。

道路特定財源制度の下では、自動車利用者が支払った揮発油税等を財源に道路整備が実施され、自動車利用者が便益を受けることに

なる。これは、鉄道利用者が運賃を支払い鉄道整備、鉄道利用による便益を受けるのと同様の考え方である（図1）。このような受益者負担の考え方には、次のような長所がある。

- ①公平性…利用者が便益に応じた費用を負担し、費用を負担せずに自動車を利用することを排除できる
- ②安定性…景気対策や財政状況の影響を受けにくく、安定的な財源を確保した上で長期的視点から計画的に道路整備を進めることができる
- ③合理性…利用者の負担がすべて道路整備に充当されるという明快な制度であるため納税者の理解を得られやすい

現在、道路特定財源諸税は、国の財源として揮

発油税、石油ガス税、自動車重量税の三税が、地方の財源として地方道路譲与税（国税として徴収された地方道路譲与税を都道府県、指定市及び市町村に譲与するもの）、石油ガス譲与税（国税として徴収された石油ガス税の二分の一に相当する額を都道府県及び指定市に譲与するもの）、自動車重量譲与税（国税として徴収された自動車重量税の三分の一に相当する額を市町村に譲与するもの）、軽油引取税、自動車取得税の五税が充てられており、税収の総額は約五兆八、〇〇〇億円（平成一七年度予算（案））となっている（表1）。

二 道路特定財源制度の沿革

戦後、我が国の復興が進み、自動車が普及するにつれ、道路交通量が次第に増加してきた。しかし、当時の道路整備は劣悪であり、道路予算もわずかなものであったため、道路整備推進のための新たな制度の確立と、その財源を確保しなければならぬという認識は高まっていた。昭和二十七年には道路法が改正されるとともに、有料道路制度が確立され、借入金により道路整備を実施できる道が開けたが、なおも拡大する道路交通需要に応じきれぬものではなかった。

昭和一八年に廃止されていた揮発油税が昭和二十四年に復活されると、自動車利用者に対し課せられる負担は自動車利用者に還元されるべきであり、欧米諸国にならい揮発油税を道路整備費に充当すべきであるとの世論が高まってきた。

こうした世論に応え、衆議院建設委員会の二五名の議員により「道路整備費の財源等に関する臨時措置法案」が昭和二十七年一月に第一五回国会に提出された。同法案は、衆議院解散で不成立に終わったが、第一六回国会に再度提出され、昭和二十八年七月に成立し、昭和二十八年七月二三日法律第七三号として公布された。同法により、道路を緊急かつ計画的に整備するため昭和二十九年度を初年度とする道路整備五箇年計画を策定し、これに

基づいて道路整備を推進し、その財源として揮発油税収入額に相当する金額を道路整備に充てることとされた（同法は昭和三十三年より道路整備緊急措置法に引き継がれた）。

第1次道路整備五箇年計画の発足に伴い、地方負担分としての地方の道路整備所要額も増加することになったため、昭和二十九年度には揮発油譲与税の制度が設けられ、揮発油税収の三分の一の額が都道府県及び指定市の道路財源として譲与することとされた。この揮発油譲与税は昭和三〇年になつて地方道路譲与税に引き継がれ、揮発油税とあわせて徴収される地方道路税が一定の譲与基準に基づき都道府県及び指定市に道路財源として譲与されることとなった（昭和五十一年度以降は市町村にも譲与されることとなった）。

その後、同じ自動車燃料に対する課税である揮発油税との均衡を図る観点、から昭和三十一年には軽油引取税（地方税）、昭和四十一年には石油ガス税（国税）が創設された。軽油引取税は目的税として地方の道路整備財源に充てられ、他方、石油ガス税は、その税収の二分の一に相当する金額を石油ガス譲与税法により地方の道路整備財源に、他の二分の一に相当する金額を国の道路整備財源に充てることとされている。

昭和四十三年には、主に市町村の道路財源を拡充するため、自動車取得税（地方税）が道路整備の

表2 道路特定財源諸税の税率の推移

道路整備五箇年計画等	年 度	揮発油税 (国税) (円/ℓ)	地方道路税 (全額地方へ譲与) (国税) (円/ℓ)	軽油引取税 (地方税) (円/ℓ)	石油ガス税 (1/2を地方へ譲与) (国税) (円/kg)	自動車取得税 (地方税)	自動車重量税 (1/3を地方へ譲与) (国税)
						自動車取得税及び自動車重量税の税率は自家用乗用車のもの	
第1次 29～33年度 2,600億円	昭和29	(4月)13.0					
	30	(8月)11.0	(8月)2.0				
	31			(6月)6.0			
	32	(4月)14.8	(4月)3.5	(4月)8.0			
第2次 33～37年度 1兆円	33						
	34	(4月)19.2		(4月)10.4			
	35						
第3次 36～40年度 2兆1,000億円	36	(4月)22.1	(4月)4.0	(4月)12.5			
	37						
	38						
第4次 39～43年度 4兆1,000億円	39	(4月)24.3	(4月)4.4	(4月)15.0			
	40						
	41				(2月)5.0		
	42				(1月)10.0		
第5次 42～46年度 6兆6,000億円	43					(7月)取得価額の3%	
	44						
第6次 45～49年度 10兆3,500億円	45				(1月)17.5		
	46						(12月)2,500
第7次 48～52年度 19兆5,000億円	47						
	48	(4月)29.2	(4月)5.3			(4月)取得価額の5%	(5月)5,000
	49						
	50	(7月)36.5	(7月)6.6	(4月)19.5		○(4月)	(5月)6,300
	51					○(4月)	
	52	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
第8次 53～57年度 28兆5,000億円	53	(6月)45.6	(6月)8.2	(6月)24.3		○(4月)	○(5月)
	54					○(4月)	○(5月)
	55					○(4月)	○(5月)
	56					○(4月)	○(5月)
第9次 58～62年度 38兆2,000億円	57					○(4月)	○(5月)
	58	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	59	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	60	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	61					○(4月)	○(5月)
第10次 63～H4年度 53兆円	62	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	63					○(4月)	○(5月)
	平成元						
	2					○(4月)	○(5月)
第11次 H5～9年度 76兆円	3						
	4						
	5	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	6	(12月)48.6	(12月)5.2	(12月)32.1			
	7						
	8						
	9						
第12次 H10～14年度 78兆円	10	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	11					○(4月)	○(5月)
	12					○(4月)	○(5月)
	13					○(4月)	○(5月)
	14					○(4月)	○(5月)
	15	○(4月)	○(4月)	○(4月)		○(4月)	○(5月)
	16						
H15～19年度 38兆円*	17						
	18						
	19						

※ 地方単独事業を含まない額

注) 1. []は租税特別措置法または地方税法附則による暫定税率、○は暫定税率の延長が行われた年である。

2. 自動車重量税の地方への譲与割合は、平成14年度まで1/4。

ための目的税として設けられた。自動車取得税は都道府県税であるが、その収入額の三割を都道府県に、七割を市町村に配分されることとされている。

昭和四十六年には、第六次道路整備五箇年計画に必要な財源を確保するために、自動車新税の創設が議論され、同年一二月に自動車重量税として結実した。自動車重量税の収入額の四分の一の額は自動車重量税として市町村の道路整備財源に充てられ、四分の三は国の財源とされた。国の財源については、その約八割相当額が税創設及び運用の経緯から道路整備費に充てられることとされた（平成一五年度税制改正において、自動車重量税と税の譲与割合が従前の四分の一から三分の一とされ、残り三分の二が国の一般財源となり、国分の約八割（七・五％）が道路整備財源に充てられている）。

これらの税は、これまでに道路整備五箇年計画の拡充とともに数度に渡り増徴されて現在に至っている（表2）。

三 社会資本整備重点計画と平成一五年度税制改正

道路特定財源制度については、一昨年の第一五六回国会における所要の法改正により平成一五年度から平成一九年度までの五カ年のあり方が決められているところであり、現在はその中間年にあたる

平成一五年には、これまで各事業分野別に策定されていた長期計画を統合した「社会資本整備重点計画」が策定されることとなり、従前の「道路整備五箇年計画」は他の分野の長期計画と合わせて「社会資本整備重点計画」に統合されることとなった。

このため、第一五六回国会において、「道路整備緊急措置法」の名称を「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改め、道路整備五箇年計画に関する規定を削除した。他方、「社会資本整備重点計画」に即して道路整備を推進していくために、平成一五年度以降の五カ年間も引き続き揮発油税等を道路整備費の財源に充てるなどの措置を講ずることとし、当該措置を講じて当該期間に行うべき道路の整備に関する事業の量を閣議決定することとした。

また、この改正においては、道路整備費の用途に、道路の新築、改築、維持、修繕に関する事業に密接に関連する環境対策事業等を含め、納税者の理解の得られる範囲で道路特定財源の用途の多様化を図ることとされた。法改正と併せて、「道路整備費の財源等の特例に関する法律施行令」の一部改正を行い、同施行令第一条第二項に「自動車への粒子状物質の排出を抑制する装置の装着に對して助成を行う事業」「有料道路の料金の自動收受システムの高度化に関する調査を行う事業」が追加され、これらの事業への用途の多様化が図

られることとなった。

「道路整備費の財源等の特例に関する法律」の改正に並行して、平成一五年度税制改正では、道路特定財源諸税である揮発油税、地方道路税、自動車重量税、軽油引取税、自動車取得税の暫定税率の適用期限を平成一四年度末に控え、①持続可能な経済社会の構築、安心できる暮らしの実現のため、今後五カ年間の道路整備を重点的、計画的に推進する必要がある、②今後五カ年間の道路整備計画に必要な財源を確保するためには引き続き受益者である自動車利用者に相応の負担を求めることが必要である、ことなどを理由に、道路特定財源諸税の暫定税率の延長の要望が行われた。

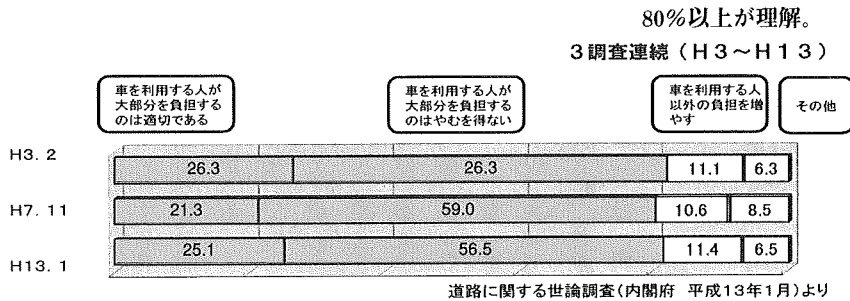
また、①道路特定財源は受益者負担の原則に基づき、道路整備費をまかなうために本則の二倍以上の暫定税率を設定している、②自動車利用者の受益のないような使途に充当することは納税者の理解が得られない、ことなどを理由に引き続き道路特定財源の道路整備へ全額充当することの要望も行われた。

これらの税制改正要望に対し、さまざまな審議が行われた結果、道路特定財源諸税の暫定税率の五年延長と道路整備への全額充当が決定された。これを受け、第一五六回国会において、暫定税率の根拠法となっている租税特別措置法及び地方税法の改正法案が提出され、衆参両院の審議を経て、

前者は平成一五年三月二八日、後者は同月二四日に可決、成立し、ともに平成一五年四月一日より施行され、暫定税率が平成二〇年三月三十一日（自動車重量税は平成二〇年四月三〇日）までの五年間延長されることとなった。

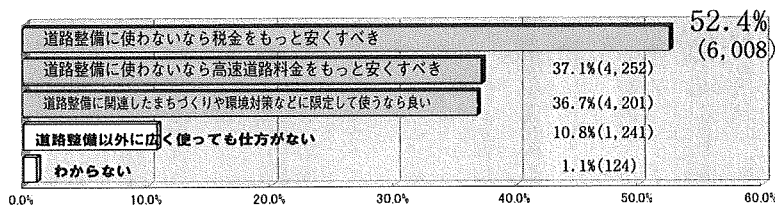
また、日本道路公団等道路関係四公団の民営化に伴い、国と地方の負担（国・地方〓三・一）による高速道路整備への直轄方式の導入が決定され、市町村道補助の採択基準の引き上げによる補助削減により、地方の負担が増加することとなった。

◆ 道路整備の費用を自動車利用者が負担することについて・・・



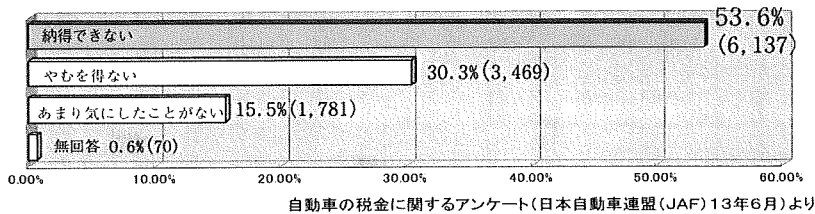
◆ 道路特定財源諸税を道路整備以外に使うなら・・・

半分以上のユーザーが『減税すべき』。
『高速道路料金を下げるべき』、
『用途を道路整備関連に限定すべき』という意見も多数。



◆ 自動車重量税の一部が道路整備以外に使われているのは・・・

半分以上のユーザーが『納得できない』。



参考 1 道路特定財源諸税に関する国民の意見

た。これらに伴い、新たに必要となる地方負担などを考慮して、次のように都道府県及び市町村に財源移譲を行うこととされた。

① 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た。

② 地方道路譲与税の都道府県、市町村間の配分割合を見直し、都道府県分を従前の四三／一〇〇から五八／一〇〇に増加させた。

①により、市町村の自動車重量税は約九三〇億円（平成一五年度当初予算ベース、以下同じ）の増加となる。他方、②により、都道府県の地方譲与税は約四五〇億円の増加、市町村の地方道路譲与税は約四五〇億円の減少となる。この結果、財源移譲額は、都道府県では約四五〇億円、市町村では約四八〇億円となる。

四 道路特定財源制度を巡る議論

道路特定財源に対する批判の一つに、道路特定財源を一般財源化すべきではないかという議論がある。

しかし、これまでに説明してきたように受益者負担の考えに基づき自動車利用者に道路整備費の負担をして頂くということが道路特定財源制度を支える基本的な考え方であり、一般財源化は納税者の理解が得られない（参考1）。

資源配分の効率性については、特定財源制度は、

行政サービスの提供を受益者の負担に連関させるものであり、提供されるサービスに対する国民の支払意思の大きさが税収の規模やサービスの提供量に反映される点で、サービスに対する擬似的な市場機構として機能し、資源配分の効率化に寄与しているという指摘がある。

また、税負担と受益のバランスを求められることから、特定の者に大きな負担を負わせるようなことが起きにくくなるという長所もあると考えられる。

こうした道路特定財源制度における受益者負担の考え方は、道路整備五箇年計画が改定され、税率が改正される毎に、国会の審議を経て、納税者に確認されているものである。従って、道路特定財源諸税を一般財源化し、自動車利用者とは関係のない施策に用いることは、現在の制度の考え方と相容れないものである。

近年における道路特定財源のあり方の見直しの議論においても、「骨太の方針2001」（平成一三年六月二六日）では「道路等の特定財源は資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招く傾向があることから、そのあり方を見直す」とされたものの、前述のような特定財源制度の趣旨が確認され、受益者負担に基づく道路特定財源を今後とも道路整備に充てることとされたところである。

すなわち、「平成一五年度予算編成の基本方針」（平成一四年一月二九日）では「道路特定財源

については、受益と負担の観点から納税者の理解・納得を得つつ、環境や都市交通等使途の多様化を検討する。」とされ、与党（自由民主党、公明党、保守党）の平成一五年度税制改正大綱においては、道路特定財源諸税の暫定税率の適用期限の五年延長とともに、「揮発油税、自動車重量税等の道路特定財源は受益者負担の原則により、自動車利用者等に負担を求めているものである。したがって納税者である自動車利用者等の理解・納得を得るべく道路整備に充てることを原則とする。」とされ、既に述べたように平成一五年度から五カ年のあり方が決定されたところである。

道路整備の必要性については、我が国の道路整備の状況は、環状道路の整備、地域における生活道路の確保等の面で未だに十分な水準にあるとは言えない。また、社会経済の変化にあわせて、情報社会、少子高齢化、環境問題、都市再生等の課題に道路施策において取り組んでいかなければならない。こうした諸課題に着実に取り組んでいくためにも、今後とも道路特定財源の果たすべき役割は大きいと考える。

五 道路特定財源に関する最近の話題

（平成一七年度税制改正）

1 自動車グリーン税制

与党（自由民主党、公明党）の平成一七年度税

制改正大綱（平成一六年二月一五日）において、自動車取得税の特例措置について次のとおり、制度の延長等が決定された。

① 低公害車特例の二年間の延長（平成一九年三月三日まで）

電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車及びハイブリッド自動車（バス・トラック）

…二・七％軽減
ハイブリッド自動車（乗用車）

…二・二％軽減

② 平成一七年自動車排出ガス規制適合車（ディーゼル車）のうち、乗用車を除く自動車については、当該自動車の取得が平成一七年一〇月一日から平成一八年三月三十一日までの間に行われたときは一・〇％軽減

このうち、ハイブリッド車に対して特例措置を存置することについては、昨今のハイブリッド車販売が好調なため普及促進の目的は達成されたとして減税圧縮をすべきという意見もあったが、低公害車全体の普及促進のためには、引き続き税制面での支援が必要とのことから現行特例の二年間の延長が行われた。

低公害車普及促進というグリーン税制の政策目的は、一定の理解が得られるものである。しかし、自動車取得税は、道路整備のために受益者負担の原則に基づき課されているものであり、低公害車

参考2 自由民主党環境部会・農林水産部会の環境税案の骨子

趣旨	・企業、家庭等全ての主体に対して、二酸化炭素(CO₂)排出量に応じた公平な地球温暖化対策への参加を求める。 ・温暖化対策に税収の全額を充てる。 京都議定書の目標達成のための温室効果ガス排出抑制対策や森林吸収源対策に用いる。また、技術開発や環境教育などの中長期的な温暖化対策の強化を図る。
課税対象	全ての化石燃料と電気
課税段階	精製所からの蔵出し段階:ガソリン、軽油、灯油、LPG 最終消費段階:石炭、重油、天然ガス、都市ガス、電気、ジェット燃料
税率	3,000円/炭素トン ・電気 0.31円/kwh(全国平均)、ガソリン1.9円/ℓ等 (平均的な家計の負担:約3,700円(月額約310円)) ※なお、電気については、原子力・水力・火力等、発電の構成の違いにより、税率を調整する。
税収額	6,000億円
軽減措置	○国際競争力の確保、産業構造の激変緩和 ・鉄鋼等製造用の石炭、コークス、農林漁業用A重油等は、免税。 ・エネルギー多消費型製造業に属する企業が消費する石炭、重油、天然ガス、電気、都市ガスについて、一定の削減努力が行われている場合、軽減または還付。 ・運輸事業対策として、軽油等について軽減。(税率1/2) ○低所得者、中小企業等への配慮 ・電気、都市ガスについて、免税点等を設定。 ・中小企業に配慮し、小口事業所において消費する石炭、重油、天然ガスは、非課税とする。 ・寒冷地や低所得者等に配慮し、灯油及びLPGについて軽減。(税率1/2) ○二重課税の回避 ・発電用石炭等の免税
使途	税収の全額を地球温暖化対策の財源とする。 (森林対策等、地方公共団体における地球温暖化対策として、税収の一部を譲与)
実施時期	平成18年1月 ※5年後を目途に効果を検証し、税率・税収の使途等について見直しを行う。
効果	CO ₂ 削減量 6,500万トン(基準年比約5%)

か否かで税額が異なるのは本来の課税趣旨には沿わないと考えられる。従って、軽減対象車の普及により自動車取得税額的大幅減収を招き、地方の道路整備の円滑な推進に支障のきたすことのないよう今後とも十分留意されるべきである。

2 環境税

自由民主党環境部会と農林水産部会が協同して環境税創設を要望したが(参考2)、議論の結果、与党の平成一七年度税制改正大綱では、環境税については、「あらゆる政策的手法を総合的に検討した結果を受けて、必要に応じ、そのあるべき姿

について早急に検討する。」とされ、今後の検討課題となった。

本年は、二月に京都議定書が発効し、三月までに地球温暖化対策推進大綱の見直し(京都議定書による削減目標達成計画の策定)が行われることから、環境税の議論が本格的になるものと考えられる。

環境税については、税の排出抑制効果、経済や産業界への影響、税収の使途、税収が地球温暖化対策にも使われており使途が重複している石油石炭税との調整等、様々な論点があり、これらの論点について十分に検討を尽くす必要がある。

なお、環境税を導入する場合には揮発油税等の税率と調整をすべきという意見もあるが、道路特定財源諸税との関係については、バイパスの整備や連続立体交差事業等の道路整備が、交通の円滑化による二酸化炭素削減効果によって、それ自体重要な温暖化対策となっていることに留意する必要がある。

また、税負担の面から見れば、揮発油税等の既存燃料税を環境税に切り替えた場合、納税者の理解が得られないだけでなく、燃料の価格水準に変化がないため、燃料消費の抑制効果がなく、多くの国民が課税の趣旨を理解できないと考えられる。

有料道路事業の財源について

道路局有料道路課 竹林 秀基

有料道路制度は、一般自動車道等の道路法の対象とならないものを除き、本来公共事業によって建設し無料で公開すべき道路について、財源不足による建設の遅延をさけ緊急に整備するために採用されている特別の措置であるから、その建設に要する費用の財源は、ほとんど借入金に頼っている。この借入金は、完成後通行する車両から徴収する料金により償還される。借入金としては、財投資金、財投機関債、民間借入金、縁故債等がある。以下には各事業主体ごとの財源について述べる。

金、財投機関債、民間借入金の借入金であり、残りの四二％が業務収入等である。なお、「特殊法人等整理合理化計画」（平成一三年二月一九日閣議決定）において、日本道路公団については、「国費は、平成一四年度以降、投入しない。」こととされている。

金の増加が規定され、以後道路整備特別会計から出資を受けることになった。平成一五年度末における出資累計（資本金）は、二兆二、八四九億円となる。平成一三年度までの道路整備特別会計からの出資金は、借入金の調達コストを低める機能を果たしている。

1 政府出資金

公団の資本金に組み込まれる資金で（日本道路公団法四条）料金収入による償還の対象となる。昭和三十一年公団設立時に特定道路整備事業特別会計の資産総額から負債額を控除した額（公団法附則九条二項）一〇億円を政府から出資があったものとして受けたのが最初である。その後昭和三四年四月、日本道路公団法の改正により新たに資本

2 政府補助金

国から公団に対して支出される補助金であり、料金収入等による償還の対象とはならない（特措法施行令一条の六②項）。現在まで国庫から支出された補助金には三種類のものがある。第一は、昭和三十一年度から昭和三十四年度までに国の一般会計及び道路整備特別会計から支出されたもので、公団の発足と共に地方公共団体から引き継いだ有

一 日本道路公団

平成一六年度の予算は図1のとおりである。予算規模は五兆五五一億円で財源の五八％が財投資

料道路についてその建設費の一部を補助したものの、第二は昭和四九年度よりはじめられたもので、出資金と併せて借入金の調達コストを一定水準に維持するために、道路整備特別会計から補助するものである。これは、政府補給金、利子補給金とも呼ばれている。第三は、平成六年度から平成八年度までと、平成一二年度及び平成一三年度において災害復旧事業費として一般会計から補助され

たもので、阪神・淡路大震災や有珠山噴火により羅災した料金所施設等の復旧財源として充当された。

3 道路債券

道路債券の発行による資金調達には、財政投融资計画による政府保証国内債、政府保証外債及び政府引受債と自主調達による財投機関債及び緑故

事業計画		資金計画	
五箇年計画対象額 13,165	建設費 9,318	財投資金 22,130	
	維持改良費 2,681		
	建設利息 1,136		
	調査費 30	財投機関債 5,300	
	業務管理費等 37,386	民間借入金 2,142	
		業務収入等 20,979	
計：50,551			

(単位：億円)

図1 平成16年度日本道路公団予算

債がある。なお、平成一六年度において、発行を予定しているものは政府保証国内債、政府保証外債、政府引受債及び財投機関債の四種である。

(1) 財政投融资計画によるもの

政府保証国内債は、公共法人である公団の発行する債券の元利払いを政府が保証し公募により資金調達しているものである。公団の設立された主な理由は民間資金を活用することにより機動力をもつて緊急に道路を整備することにあつたのであるから、政府保証国内債はこの意味で極めて重要な役割を果たしている。政府保証国内債はまた準国債として起債市場においては優先度が高く、金融機関及び証券会社からなるシンジケート団による引受募集形式で発行されている。平成一五年度末における政府保証国内債の発行残高は二兆一、〇四九億円である。これに対して、政府引受債は、財政融資資金によって引き受けられている債券である。平成一五年度末における政府引受債の発行残高は一二兆八、五二七億円である。

道路債券は、公団設立当初、政府保証の市中公募債しか発行されず、財投資金からは通常の資金運用部資金借入金であった。しかし、昭和三六年度からは借入れに代わって資金運用部資金及び簡保資金による道路債券の引受けが開始された(政府引受債)。なお、財政投融资改革により、資金運用部資金引受債は平成一〇年度まで、簡保資金

引受債は平成一二年度まで発行され、平成一一年度から平成一四年度にかけては借入れ方式が再度導入されたが、平成一五年度は財政融資資金による引受債が発行されることとなった。

また、昭和五八年度から政府保証付きの外貨建て道路債券（外債）の発行を導入しており、平成一五年度末における発行残高は四、八二二億円、平成一六年度には七〇〇億円の発行を予定している。なお、財政投融资改革後は、政府の信用供与の態様に着目し、平成一三年度より財政投融资計画の対象とされたため、財政投融资として整理されることとなった。

(2) 自主調達によるもの

平成九年度の閣議決定及び財政投融资改革の趣旨を踏まえ、平成一三年度より財政機関債（公団等の政府機関が個別に発行する政府保証のない公募債券）を発行することとなった。平成一六年度は五、三〇〇億円の発行を予定している。

縁故債は、既に道路事業の財源のところで述べたように、道路では公団（又は公社）が法人として発行する全ての私募債券であると定義されており（以下、首都高速道路公団等の場合も同様）、昭和四六年度から金融機関を対象として縁故債を発行した。平成一五年度末における発行残高は七、二三八億円である。なお、財投機関債の発行を優先することとしたため、平成一三年度以降におい

ては縁故債は発行していない。

4 債券発行によらない借入金

公団が道路債券を発行しないで行う通常の借入れには、財政融資資金特別会計（旧資金運用部資金）からの借入れ、産業投資特別会計からの借入れ、国際復興開発銀行（世界銀行）からの借入れがあり、これらの借入れはいずれも財政投融资計画に含まれている。資金運用部資金からの借入れは公団発足初年度の昭和三一年度から昭和三五年度の五年間行われ、それ以降は行われていなかったが、平成一一年度から平成一五年度までの間に再導入され、平成一五年度末の残高は、六兆一、四一九億円となっている。なお、財政投融资改革に伴い、平成一三年度からは国が財投債（財政融資資金特別会計において発行される公募債）によって調達した資金を公団が借り入れる形式となっている。産業投資特別会計からの借入れは昭和三八年度と昭和三九年度の二年間行われ、昭和五四年度で償還を終えた。国際復興開発銀行からの借入れは、いわゆる世銀借款として知られており、日本国政府の保証のもとに名神高速道路及び東名高速道路を対象事業として六次にわたって行われた。国際復興開発銀行との借入契約は第一次は昭和三五年度、第二次は昭和三六年度、第三次は昭和三八年度、第四次は昭和三九年度、第五次は昭和

和四〇年度、第六次は昭和四一年度にそれぞれ契約した。これらの借入れ総額は三億八、〇〇〇万米ドル（一、三六八億円）に及び、平成二年度で償還を終えた。

また、昭和五三年度からは、財政投融资計画の枠外として新たに民間資金借入制度が導入されている。平成一五年度末の残高は三兆五、〇四〇億円である。

5 業務収入等

以上の道路債券及び借入金の他の公団の収入としては業務収入等がある。これは、公団が建設した道路等の利用者からの通行料金等を徴収する業務収入、公団の業務による以外の収入である業務外収入などにより構成されている。

業務収入は高速道路料金収入、一般有料道路料金収入、駐車場使用料収入、附帯事業収入、高速道路関連施設貸付料収入、業務雑収入で構成されており、一番割合の大きいのは高速道路及び一般有料道路の料金収入である。平成一六年度には、二兆九一七億円の業務収入が予定されているが、そのうち九九％に当たる二兆八〇八億円はこれらの料金収入である。

業務外収入は利息収入及び雑収入により構成されている。利息収入は公団の業務上発生する現金についての利息分である。例えば、料金を徴収し

た後、債券の償還等の支出に当該徴収金を使用するまでの間、当該料金収入額が銀行に預けられていれば、当然利息がつく。これを利息収入という。雑収入は、不用品物の売却等公団の事業を行うに当たつての分類が不可能な収入の合算額である。

二 首都高速道路公団

平成一六年度の予算は図2のとおりである。予算規模は九、〇三七億円で財源の六一％は政府引受債、民間借入金等による債券及び借入金である。

1 政府出資金

性格は日本道路公団の箇所述べたものと同じ資本金を構成する。設立の際、国の出資は一〇億円であったが、以後年々政府の道路整備特別会計から出資がなされ（首都高速道路公団法四条）、平成一六年度当初予算で三、七九五億円に達する。

2 地方公共団体出資金

首都高速道路公団は、日本道路公団の建設する高速道路が全国にわたる高速自動車国道網を形成するのに対し、東京二三区及びその周辺地域における自動車専用道路を形成すること等からして、関連の地方公共団体も出資金を支出することになっている。出資を行う地方公共団体は公団設立時においては東京都のみであったが、昭和三九年度よ

り神奈川県及び横浜市、昭和四五年度より埼玉県、昭和四八年度より千葉県、昭和五八年度より川崎市が加えられた。平成一六年度当初予算におけるこれらの地方公共団体の出資金累計は政府出資金累計と同じく三、七九五億円で、両方を合わせた首都公団の資本金は七、五九一億円である。これは勿論料金収入による償還の対象となる。

3 政府貸付金

平成一六年度においては、NTT株式売却収入を活用した社会資本整備事業により、二七一億円の無利子資金の借入れを行うとともに、関連の地方公共団体からも二七一億円の無利子資金の借入れを予定している。

事業計画		資金計画	
五箇年計画対象額 2,423	高速道路建設費 603	政府出資金 188	
	社会資本整備事業費 611	地方公共団体出資金 188	
	高速道路改築費 371	社会資本事業収入 543	
	維持修繕費 336	財投資金 4,478	
	建設利息 440		
	環境事業費 47		
	調査費 5		
	関連街路分担金 10		
	業務管理費等 6,614	財投機関債 700	
		繰越債 100	
		民間借入金 205	
計：9,037		業務収入等 2,636	

(単位：億円)

図2 平成16年度首都高速道路公団予算

4 道路債券

道路債券の発行による資金調達には、政府保証債、政府引受債、財投機関債及び縁故債の四種類があり、各債券の平成一五年度末における発行残高は、それぞれ三、五八五億円、二兆一、八八三億円、九〇〇億円及び一、二五二億円となっている。

5 債券発行によらない借入金

道路債券を発行しないで行う借入れには、財政融資資金からの借入れ、国際復興開発銀行（世界銀行）からの借入れ等があり、これらの借入れはいずれも財政投融资計画に含まれている。日本道路公団の場合と異なり、産業投資特別会計からの借入は行われたことがない。平成一一年度から平成一二年度までは、資金運用部資金、簡保積立金からの借入れを行っていたが、財政投融资制度の抜本的改革を受け、平成一三年度からは資金運用部資金に代わり、国が財投債の発行によって調達した資金（財政融資資金）から借入れを行っており、簡保積立金からの新規借入れは行っていない。なお、平成一五年度予算からは、財政融資金の借入れは行われていない。

平成一五年度末における借入残高は、財政融資資金借入分（旧資金運用部資金分を含む。）が一兆三、三三三億円、簡保積立金借入分が二、五九

五億円である。そのほか、世界銀行から昭和三九年度～四三年度に九〇億円、市中銀行から昭和四二年度に一億円、地方公共団体から昭和四六年度に一六億円の借入れがそれぞれ行われた。なお、世界銀行からの借入金については昭和六三年度に、地方公共団体からの借入金については平成八年度に全額償還した。

また、昭和五三年度からは、財政投融资計画の

枠外として新たに民間資金借入制度が導入されて

おり、平成一五年度末における借入残高は一、七三億円である。

三 阪神高速道路公団

平成一六年度の予算は図3のとおりである。予算規模は、五、五三三億円で財源の六三％が政府引受債、民間借入金等による債券及び借入金である。

事業計画		資金計画	
五 箇 年 計 画 対 象 額 1,149	高速道路建設費 549	政府出資金 118	財 投 資 金 2,625
	高速道路改築費 243	地方公共団体出資金 118	
	維持修繕費 206		
	建設利息 146		
	調査費 5		財投機関債 450
	業務管理費等 4,383		縁故債 100
計 5,532			民間借入金 318
			業務収入等 1,803

(単位：億円)

図3 平成16年度阪神高速道路公団予算

1 政府出資金

資本金を構成しており（阪神高速道路公団法四条）、平成一六年度当初予算における政府出資金累計は二、八七九億円である。

2 地方公共団体出資金

出資を行う地方公共団体は、公団設立時においては、大阪府、兵庫県、大阪市及び神戸市であったが、平成五年度より阪神高速道路公団の目的・業務地域の範囲に京都市の区域を追加したことに伴い、出資団体に京都府及び京都市が加えられた。

平成一六年度当初予算におけるこれらの地方公共団体の出資金累計は政府出資金累計と同じく、二、八七九億円であり、政府出資金と地方公共団体出資金を合わせた出資金合計、すなわち公団の資本金は五、七五八億円である。

3 道路債券

道路債券の発行による資金調達には、政府保証債、政府引受債、財投機関債及び縁故債の四種類があり、各債券の平成一五年度末における発行残高は、それぞれ二、〇〇七億円、一八、二四七億円、六五〇億円及び一、〇七一億円となっている。

4 債券発行によらない借入金

道路債券を発行しないで行う借入れには、財政

融資資金からの借入れ、国際復興開発銀行（世界

銀行）からの借入れ等があり、これらの借入れはいずれも財政投融资計画に含まれている。首都高速道路公団と同様、産業投資特別会計からの借入は行われたことがない。平成一一年度から平成一二年度までは、資金運用部資金、簡保積立金からの借入れを行っていたが、財政投融资制度の抜本的改革を受け、平成一三年度からは資金運用部資金に代わり、国が財投債の発行によって調達した資金（財政融資資金）から借入れを行っており、簡保積立金からの新規借入れは行っていない。なお、平成一六年度予算においては、財政融資資金の借入れは行われていない。

平成一五年度末における借入残高は、財政融資資金借入分（旧資金運用部資金分を含む。）が一兆一、一九三億円、簡保積立金借入分が二、三五六億円である。そのほか、市中銀行から昭和三七年度に五億円、昭和五九年度～六一年度に六八二億円、世界銀行から昭和四〇年度～四四年度に九〇億円、地方公共団体から昭和四六年度に九億円の借入れがそれぞれ行われた。なお、世界銀行からの借入金については平成元年に、地方公共団体の借入金については平成八年度に全額償還した。

また、昭和五三年度からは、財政投融资計画の枠外として新たに民間資金借入制度が導入されており、平成一五年度末における借入残高は二、〇

三九億円である。

四 本州四国連絡橋公団

本州四国連絡橋公団は昭和四五年度に設立された比較的新しい公団であり、資金計画等も他の公団とやや異なっている。平成一六年度予算（道路分）は図4のとおりである。予算規模は二、九〇三億円（道路分）で財源の四六％が本州四国連絡橋債券等の借入金等である。

1 政府出資金

政府出資金は本四公団の資本金を構成し、道路公団、首都公団、阪神公団の場合と性格は同じものである。

平成一五年度末における政府出資金累計は六、五六〇億円（道路分）である。政府出資金のうち道路分は道路整備特別会計より支出される。

2 地方公共団体出資金

本州四国連絡道路は、直接には、本州と四国の連絡という地域的な交通サービスの向上を目的としているものであるから、関連する地方公共団体からも出資を受けている。出資地方公共団体は政令で、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、大阪市及び神戸市の計一〇団体とされている（本州四国連絡橋公団法第

四条第一項の地方公共団体を定める政令)。地方公共団体からの出資は全額道路分に該当する。平成一五年度末における地方公共団体出資金の累計は三、二八六億円であり政府出資金同様本四公団の資本金を構成する。

3 本州四国連絡橋公団の借入金等

(1) 財政投融資計画によるもの

本州四国連絡橋公団の平成一六年度予算の借入

金において、財政融資資金と縁故債及び民間借入金との比率はほぼ二・一となっており、財政投融資資金は政府保証債及び政府引受債によって構成されている。

(2) 財政機関債

財政投融資改革の趣旨を踏まえ、財政機関債の早期発行に向けて準備を進めていたところであるが、有利子負債の一部(約一・三四兆円)を一般会計に承継したことを受けて、起債環境が良化し

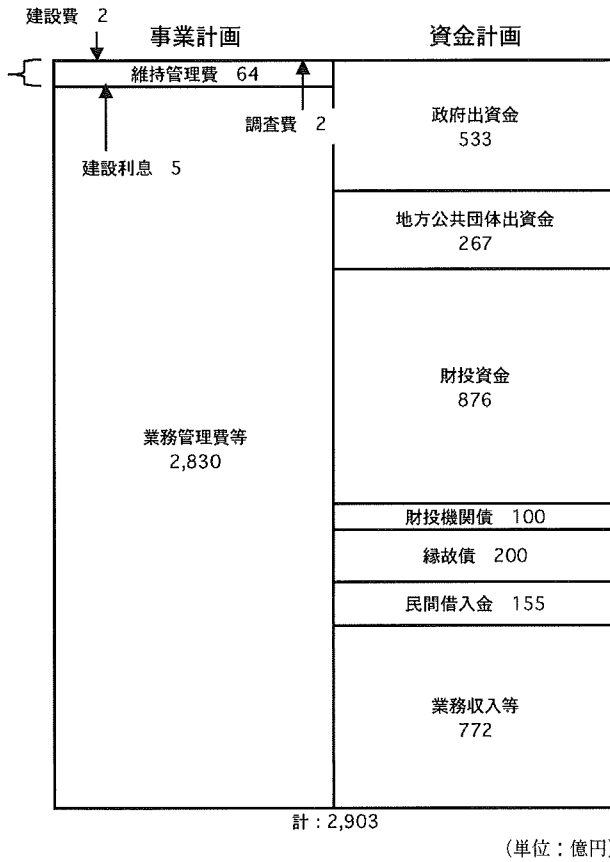


図4 平成16年度本州四国連絡橋公団予算

たことにより、平成一五年度から発行を開始しており、平成一六年度当初予算においては借入金等の約八%を占めている。

(3) 縁故引受けによる債券

平成一六年度当初予算においては縁故債が借入金等の約一五%を占めており、これまで主に瀬戸内地方の金融機関によって引受けられている。

(4) 民間借入金

昭和五七年度から財政投融資計画の枠外として、新たに民間資金借入を開始しており、平成一六年度当初予算においては借入金等の約一二%を占めている。

4 業務収入等

以上の政府及び地方公共団体からの出資金、本州四国連絡橋債券等による借入金その他に公団の収入としては業務収入等がある。これは道路料金収入やサービス施設の占用料収入等の業務収入、受取利息等の業務外収入等からなっている。

なお業務収入は昭和五四年五月に大三島橋が供用開始されたことに伴い五四年度から計上された。

五 指定都市高速道路公社

指定都市高速道路公社としては、現在、名古屋高速道路公社と福岡北九州高速道路公社及び広島

高速道路公社の三公社が設立され、昭和四五年、四六年及び平成九年にそれぞれ事業に着手している。平成一六年度予算は総額一、四一四億円（NTT—A型事業九二八億円を含む）である。このうち、名古屋高速道路公社の平成一六年度予算は図5のとおりである（五箇年計画対象額）。

1 政府貸付金

国は指定都市高速道路公社に対し、道路の新設、改築費用の一部を無利子で貸付けている（特措法

八条の三）。

昭和五六、五七年度において厳しい財政事情の中で暫定措置として、貸付け額を基本額の二〇％から五％に改定し、減額された一五％分を特別転貸債に振り替え、これに対して国が利子補給を行うこととしていたところである。昭和五八年度は、順次、本来の貸付率二〇％に戻すため、まず政府貸付金を一〇％にする等の改定を行ったが、昭和五九年度においては、これをさらに改定し、政府貸付金を一五％に、特別転貸債を四〇％に変更す

事業計画	資金計画
高速道路建設費 739 調査費 2 一般管理費 23 建設利息 27 維持改良費 67	国の無利子貸付金 259
	地方公共団体出資金 180
	特別転貸債 216
	縁故債 136
	利子補給金 1
	業務収入 66
計：858	

（単位：億円）

図5 平成16年度名古屋高速道路公社予算

るとともに、公営企業金融公庫から五％を調達することとし、国は公営企業金融公庫借入金五％に對して利子補給を行うことにより、本来の政府貸付金の貸付率二〇％と同等の効果を保証することとした。償還期間は二〇年（うち据置五年）である。なお、六〇年度に本来の貸付率二〇％にもどされておき、六三年度には福岡北九州高速道路においては貸付率を二五％に改定した。さらに、平成元年度から一部区間にNTT—A型総合有料道路事業（貸付率三五％）を導入するとともに平成三年度から平成五年度まで貸付率三〇％の特例貸付を適用した。現在は貸付率二五％若しくは三五％となっている。（特措法附則第八条、施行令附則七項）。

2 地方公共団体外資金

公社に出資金を支出できるのは地方公共団体のみであり、設立団体である地方公共団体は公社の基本財産の二分の一以上の財産を出資しなければならない（地方道路公社法四条）。これは公社の資本金に相当するものである。

出資額は、一六年度においては支出額（五箇年計画対象額から、維持改良費、利子補給金をひいたもの、以下基本額という）の一五％若しくは二五％（NTT—A型事業の場合は二五％）である。

3 特別転貸債

指定都市高速道路公社についてのみ認められているもので、財投引受けによる特殊な地方債である。都市高速道路は事業費規模が大きく、また償還にも長年月を要するので、比較的低利な財投引受けによる地方債発行の途を認めたものである。なお地方債は関係地方公共団体が発行し、同一条件で発行額だけ公社に貸付けられる。平成一六年度においては基本額の三五%若しくは二五%（NTT—A型事業の場合は二五%）がこれによりまかなわれる。

4 縁故債

地方道路公社を設立する大きな目的は、地方に存在する民間資金を活用することであり、民間資金は縁故債の形式で集められる。平成一六年度においては、基本額の二五%若しくは一五%（NTT—A型事業の場合は一五%）が縁故債発行によってまかなわれる。

六 地方道路公社

指定都市高速道路公社以外の一般有料道路事業（駐車場整備事業を含む）を行う地方道路公社の平成一六年度における総事業費は三八〇億円（NTT—A型事業を含む）である（五箇年計画対象額）。財源の約四七%に当たる一七九億円は国

らの無利子貸付金で、約三三%に当たる一二四億円は関係地方公共団体により支出される出資金であり、残りは民間借入金等となっている。

1 政府貸付金

特措法八条の三に基づく無利子貸付金である。都市高速道路の場合は無条件に貸付対象事業となるが、一般有料道路の場合には一定の要件を満たさなければ貸付対象の事業とはならない。貸付額は事業費の一五%から五〇%（NTT—A型事業の場合四五%、五〇%、五二・五%）の範囲となっている。償還期間は二〇年間（うち据置五年）である。

2 地方公共団体出資金

指定都市高速道路公社の出資金と性格は同じである。

七 地方公共団体

1 政府貸付金

地方道路公社の項で述べたものと同じく、道路整備特別会計からの支出に係る無利子貸付金である。

2 地方債

国からの無利子貸付金以外の資金は地方債の形

式で集められる。地方債計画中の公営企業債として総務大臣の許可を受けて発行され、市中銀行及び公営企業金融公庫が消化先となっている。

八 一般自動車道

一般自動車道の事業主体は大部分が民間企業であるから、建設資金は、第一に、当該会社の資金からなる自己資金、第二に、一般市中銀行を中心とする金融機関からの長期借入金、第三に、系列会社からの融資金が中心となっている。そのほか、特殊なものとして日本開発銀行による融資があり、昭和三四年度以降昭和四七年度まで行われた。開発融資の対象となる自動車道は、道路交通網の整備、国際観光開発、地域開発に寄与する道路で、特に公共道路の補完的機能を果すものである。

都道府県などの公共団体が一般自動車道を建設する場合は道路管理者の行う公共有料道路と同じく地方債によって資金を調達している。

平成17年度道路関係予算の概要

道路局総務課

道路関係予算総括表

(単位：百万円)

事 項	前年度予算額 (A)	平成17年度決定額 (B)	対前年度 倍 率 (B/A)	備 考
一 般 会 計 繰 入	2,331,650	2,218,683	0.95	1. 道路整備特別会計国費として、この他に河川等関連公共施設整備促進事業26,600百万円（前年度28,000百万円）がある。 2. 道路環境整備には、住宅市街地総合整備促進事業53,662百万円（前年度60,104百万円）、都市再生推進事業3,000百万円（前年度3,000百万円）がある。 3. 本表のほかに、改革推進公共投資事業償還金43,763百万円がある。
道 路 整 備	1,774,825	1,671,858	0.94	
道路環境整備	556,825	546,825	0.98	
N T T - A 型	69,634	53,432	0.77	
揮 発 油 税 直 入 額	707,200	740,800	1.05	
貸 付 金 償 還 金 等	69,715	60,157	0.86	
合 計	3,178,199	3,073,072	0.97	
(再 計)				
一 般 道 路	3,002,542	2,915,921	0.97	
有 料 道 路	175,657	157,151	0.89	

一 道路関係予算総括表

平成一七年度の道路関係予算の概要は次のとおりである。

(参 考)

(単位：百万円)

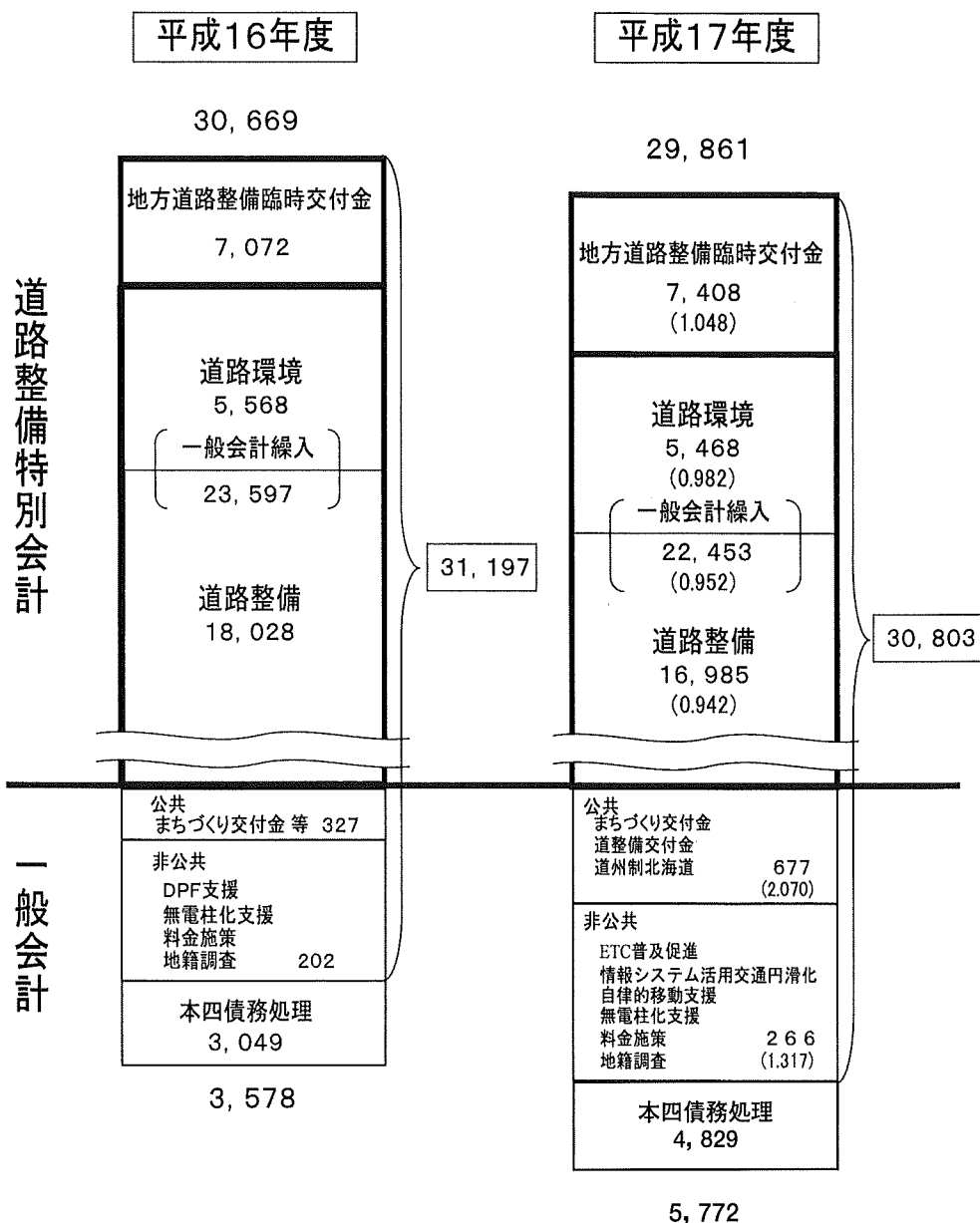
事 項	平成16年度当初 (A)	平成17年度当初 (B)	対前年度倍率 (B/A)
一般会計繰入	2,331,650	2,218,683	0.95
道路整備	1,774,825	1,671,858	0.94
交通円滑化	356,534	346,601	0.97
三大都市圏環状道路の整備	172,080	196,072	1.14
その他一般改築等	184,454	150,529	0.82
地域連携推進	1,087,870	1,020,498	0.94
維持修繕等	224,398	201,040	0.90
有料道路	106,023	103,719	0.98
道路環境整備	556,825	546,825	0.98
交通安全	167,092	172,254	1.03
その他道路環境	389,733	374,571	0.96

(注1) 道路環境整備には、住宅市街地総合整備促進事業及び都市再生推進事業を含む。

(注2) この他に河川等関連公共施設整備促進事業がある。

平成17年度道路関係予算

(単位：億円)



- (注) 1. 貸付金償還金等及びN T T－A型事業を除く。
 2. 道路整備には河川関公（H16：28,000百万円、H17：26,600百万円）を含む。
 3. 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

二 主要事項

1 成果志向の道路行政マネジメントの実践

成果目標の達成度や取組みの評価を、平成一七年度重点施策や予算に初めて反映し、道路行政マネジメントを確実に実践します。対策の必要性を示す客観的データを、課題の高い順に並べて優先的に対策すべき箇所を抽出し、効果的・効率的な事業実施のための予算配分を行います。

2 補助金の改革

(1) 責任裁量型への補助金制度の転換

補助事業における地方の裁量性を高めるため、採択基準の見直し、構造協議の廃止等の事前審査の簡素化を図る一方、事業効果の発現状況等について事後審査を行う「責任裁量型」へ補助金制度を転換します。

① 地方道に対する補助事業は、国家的見地から支援が必要な事業等に限定する旨を採択基準に明記

② 交通量、橋長等の外形的な採択基準の見直し

③ 特殊改良事業の事業区分の統合

(2) 地方道路整備臨時交付金の更なる運用改善

地域再生に資する事業の重点的な支援や、市町村と国の間で要望や内示手続きを直接行える

仕組みの導入により、地方公共団体の自主性と創意工夫のもと、重点的、効果的かつ効率的な道路整備を推進します。

① 地域再生を目標とするパッケージに対する重点支援

② 市町村に対する直接要望・内示手続きの導入

③ 事業あたり単年度事業費の上限の見直し
五億円（やむを得ないと認められる場合は五倍の額）→二五億円（やむを得ないと認められる場合は五倍の額）等

(3) 農道等とパッケージ化して整備する道整備交付金の創設

地域再生を支援するため、農林業等の振興や都市・物流拠点等との交流促進を目的として、地方公共団体が策定する地方道・農道・林道をパッケージ化した計画に対して、関係府省が連携して助成する制度を創設します。（内閣府に予算を一括計上）

【国費 一〇〇億円】

3 より「使える」ハイウェイ政策への転換

(1) スマートICの本格導入に向けた取組み

今後の追加IC整備におけるスマートIC（ETC専用IC）の本格導入に向けて、S・A・PAに接続するスマートICの社会実験に

加え、本線に直接接続するスマートICの社会実験を実施します。また、社会実験におけるETC路側機器のレンタル制度を創設します。

【国費 一九億円】

(2) ETCの普及促進

ETCへの利用転換を促進するため、ETC車載器リース制度等を実施します。また、車載器セットアップ数の急増に対応するため、ETCセットアップシステムを拡充整備します。

【国費 五六億円】

海外調査報告

イギリス・スペイン・フランスの 有料道路事業会社における会計基準、 官民のリスク分担等について

道路局総務課課長補佐 勝又 正秀

はじめに

道路関係四公団の民営化については、昨年（二〇〇四年）六月に成立した民営化関連法に基づき、本年（二〇〇五年）一〇月の新会社発足を目標に所要の準備が進められています。

昨年一〇月一九日から二八日までの日程で、我が国における道路関係四公団民営化の参考とするため、国土交通省道路局を中心として、既に民間企業が有料道路事業を運営しているイギリス、スペイン、フランスを対象に訪問調査が行われました。この調査は、有料道路事業会社の会計基準や官民のリスク分担等を主要なテーマとするもので、国土交通省道路局の日原路政課長を代表者として、道路関係四公団及び関係法人の役員・職員のほか、我が国を代表する監査法人の公認会計士の先生方にもご参加いただきました。

筆者も国土交通省道路局の職員として調査に参加する機会を与えられたので、調査結果の概要を報告します。

I 調査対象国の有料道路制度の概要

本調査の対象としたイギリス、スペイン、フランスの国勢概況及び有料道路等の現況は表1のとおりである。また、各国（イギリスについてはイングランドの区域のみ）の高速道路ネットワーク

は、図1～図3に示すとおりである。以下では、今回の調査の主要テーマである有料道路事業会社における会計基準、官民のリスク分担等について述べる前提として各国の有料道路制度等について概説する。

1 イギリス

イギリスの高速道路は、原則として無料の道路として整備されており、ごく一部の橋・トンネルにおいて例外的に有料道路方式が採用されている。今回調査対象とした「M6有料道路（M6 toll）」は、橋・トンネル以外の初めての本格的な有料道路で、一〇〇％民間出資の有料道路事業会社（ミッドランド高速道路有限公司）を実施主体として、二〇〇三年十二月に開通した。

道路行政を所管する行政機関は交通省（Department for Transport：DfT）であり、交通省の外庁（Executive Agency）である道路庁（Highways Agency）がイングランドの高速道路及び幹線道路（いずれも原則として無料・合計八、二五五km）の管理・維持・改良を担当している（スコットランド、ウェールズ、北アイルランドは別組織が担当）。道路庁は、政府全体における事業部門の外庁化の流れの中で、一九九四年に交通省から分離される形で設立された比較的新しい組織であり、毎年度、渋滞緩和、交通安全、環境

表1 調査対象国の国勢概況及び有料道路

	イギリス	スペイン	フランス	(参考) 日本
国土面積	24.3万km ²	50.6万km ²	55.2万km ²	37.8万km ²
人 口	(‘02) 5,903万人	(‘01) 4,050万人	(‘99) 5,919万人	(‘02) 12,733万人
自動車保有台数 (四輪車)	(‘01) 2,578万台	(‘01) 2,406万台 ※二輪車を含む	(‘01) 2,900万台	(‘02) 7,307万台
高速道路延長	(‘01) 3,472km ※Motorwayのみ	(‘00) 10,443km	(‘01) 10,125km	(‘03) 7,343km ※高速自動車国道のみ
うち有料高速 道路延長	(‘01) 数 km ※橋・トンネル等のみ	(‘01) 2,202km	(‘01) 7,583km	(‘03) 8,540km
高速道路に 関する 行政機関	交通省 (Department for Transport : DfT) ※イングランドの高速道路・幹線道路の建設管理は、DfTの外庁である道路庁(Highways Agency)が実施。	振興省 (Ministerio de Fomento)	設備・交通・住宅・ 観光・海洋省 【略：設備省】 (ministère de l'Équipement des Transports du Logement du Tourisme et de la Mar)	国土交通省 道路関係四公団
有料道路 事業会社 ※政府(地方公共 団体を含む。)出資の有無	2社(+α) ※政府出資なし。	24社 ※政府出資なし。	11社 ※うち8社に直接 又は間接の政府 出資あり。 3社(Cofiroute 社等)には政府 出資なし。	【民営化後】 6社 ※政府出資あり。

【出典】

イギリス；Transport Statistics 2001（自動車、高速道路）、National Statistics 2002（人口）

スペイン；在スペイン日本大使館資料（高速道路、有料道路）、ASECAPホームページ（人口、自動車）

フランス；フランス設備・交通・住宅省資料（自動車、高速道路、有料道路）、国勢調査INSEE BREIF（人口）

日 本；陸運統計要覧（自動車）、総務省統計局（人口）

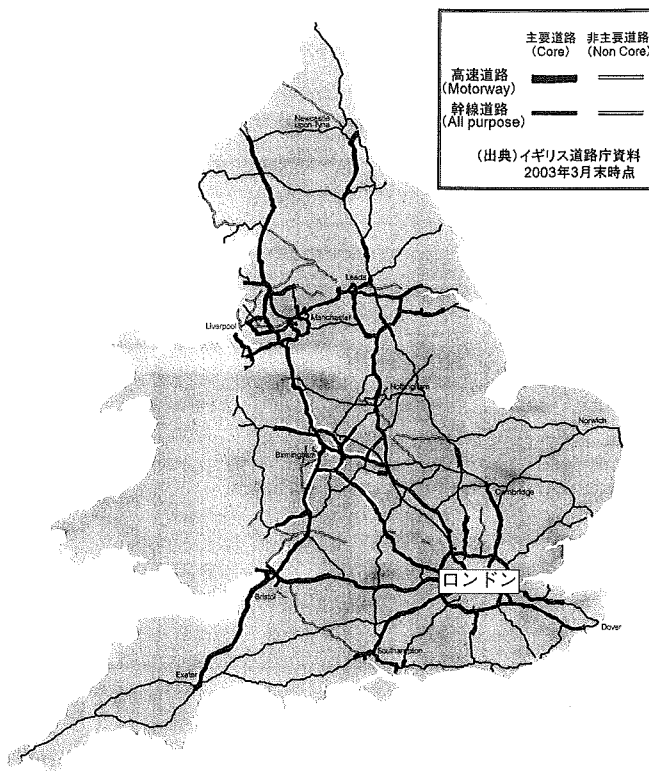


図1 イングランド高速道路・幹線道路ネットワーク図

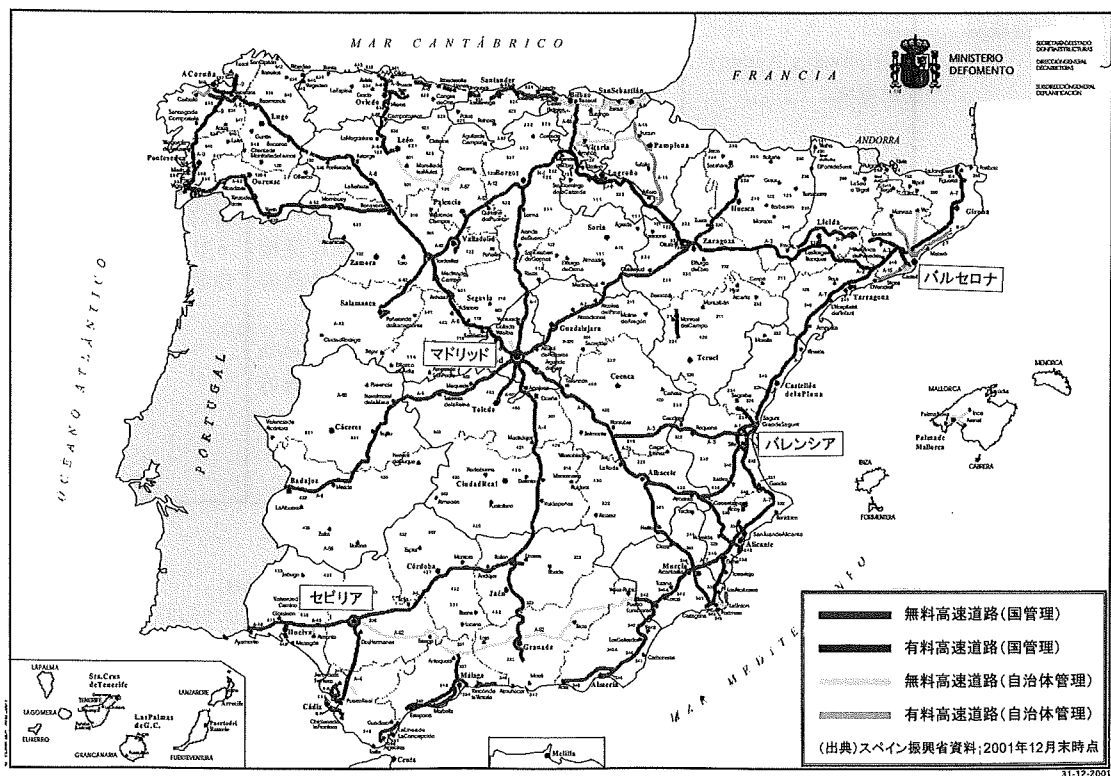
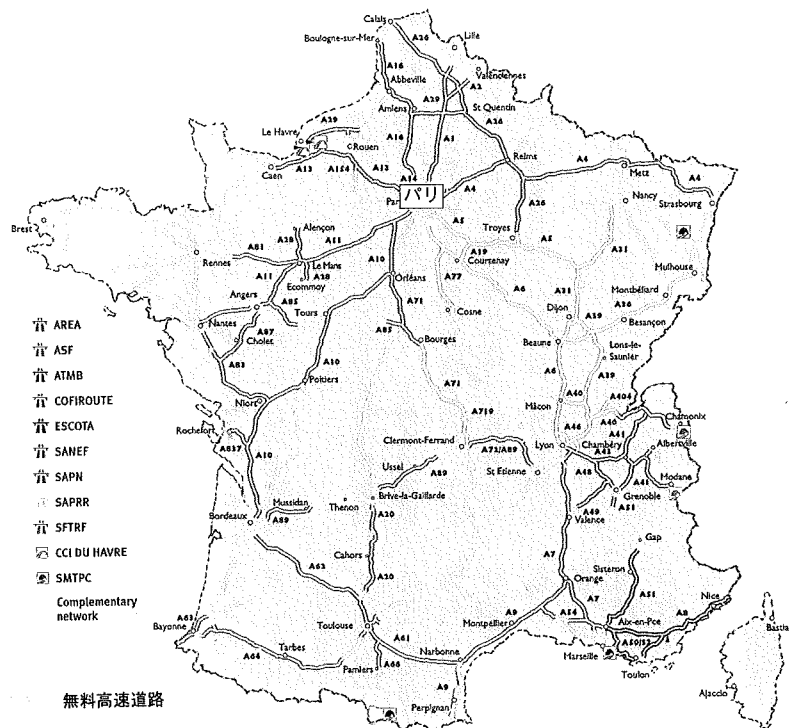


図2 スペイン高速道路ネットワーク



出典 ASFA (フランス高速道路事業者協会) 資料: 2003年4月時点

図3 フランス高速道路ネットワーク図

などの分野ごとに達成すべき目標を記載した「事業計画書 (Business Plan)」を公表し、これに基づいて事業を実施するとともに、年度終了後、「年次報告書 (Annual Report & Accounts)」で目標の達成度を報告している。なお、この年次報告書には、バランスシートをはじめとする道路庁の財務関係書類が添付されている。

を受ける。事業者は入札により決定されるが、入札においては、リスク分担や「影の料金」の設定方式等が総合的に勘案される。道路庁の事業に関しては、一九九四年の道路庁発足から現在まで一〇件のDBFO契約が締結されており、総延長は六五一kmとなっている。

最近契約締結された二件のDBFO契約におい

有料道路事業ではないものの、民間事業者が道路の建設・管理を行う仕組みとして、PFIの一種型であるDBFO (Design, Build, Finance and Operate) 道路事業が導入されている。DBFO道路事業においては、民間事業者が政府 (道路庁) との契約に基づき、自ら資金調達して道路の設計・建設を行い、併せて開通後の管理運営を行う (標準的な契約期間二、三〇年)。道路開通後、事業者は、政府から交通量等に応じた「影の料金 (shadow toll)」の支払い

ては、「影の料金」に代えて「混雑マネジメント (congestion management) 方式」が採用された。この方式では、あらかじめ一定の走行速度 (例、時速六〇マイル) を設定し、この走行速度が達成されなかった時間数や事故処理のスピードに応じて支払い金額を減額する仕組みになっており、「影の料金」方式では交通量が増加すれば渋滞が発生していても支払い金額が増えてしまうといった反省を踏まえ採用されたものである。

なお、イギリスにおいては、「M〇〇」と表記される自動車専用道路 (motorway) を「高速道路」として取り扱う場合が多いが、「A〇〇」と表記される幹線道路 (trunk road) の相当部分において、日本の高速道路並みのサービス水準 (片側二車線、高速走行可能など) が提供されている。

2 ス페인

スペインにおいては、高速道路総延長約一〇、四〇〇km (二〇〇〇年時点) のうち約二、二〇〇kmが有料道路方式により整備されている。これまでに、有料道路方式はバルセロナなど地方の大都市周辺で導入され、首都マドリッド周辺の高速道路は無料の道路として整備が進められてきたが、最近では、マドリッド周辺でも有料道路方式が採用されている。

有料道路方式に関しては、政府が、一定の区間

ごとに、高速道路の建設・管理を行う事業会社を入札により決定し、契約期間が終了した時点で当該道路を政府に無償で移管する仕組みになっている。二〇〇三年に最後の政府出資会社が完全民営化されたため、現在はすべての有料道路事業会社が一〇〇%民間出資の会社である。無料高速道路に關しても、政府が交通量に応じた「影の料金(shadow toll)」を支払うことにより、民間会社が建設・管理を行っているものがある(マドリッド周辺の二路線など)。

高速道路の料金は、「車軸の数」と「走行距離」によって決まるが、利用時間帯、一定期間内(通常は一ヵ月間)の通行回数、道路利用者の居住地、料金の支払い方法などにより、異なった料金設定を行う例もある。

マドリッド周辺などのいくつかの有料道路事業会社では、政府との契約において、有料高速道路と建設と併せて無料高速道路の建設を行い、有料高速道路の料金収入で無料高速道路の建設資金を調達することが義務付けられている(最近採用された手法)。

3 フランス

フランスにおいては、高速道路総延長約一〇、一〇〇km(二〇〇一年時点)のうち約七、六〇〇kmが有料道路方式により整備されている。有料道

路事業会社が管理する道路延長はヨーロッパ各国の中で最も長く、ヨーロッパ全体の約四〇%を占める(二位はイタリアでヨーロッパ全体の約三三%)。

供用中の高速道路を運営している一社のうち、民間会社はコフィルト社など三社で、三社は政府が出資する「混合経済会社」、三社は混合経済会社の子会社(混合経済会社三社がそれぞれ一社ずつ子会社を保有している)、二社は国境のトンネルを運営する政府出資の特殊会社である。

フランスで有料道路方式による高速道路が発達した要因としては、①政府が有料道路事業会社に対して、補助金、貸付金などの手厚い援助をしてきたこと、②「アドースメント制度(英訳: cross-subsidization)」というフランス独自の制度を採用したことが挙げられる。アドースメント制度は、新たな高速道路の建設計画が持ち上がった際に、入札を行わず、地理的に近接する既存の有料道路事業会社に無条件で事業運営権を付与し、既存の高速道路の料金引き上げや料金徴収期間の延長を認める代わりに、採算が厳しい新規の高速道路の建設を行わせる仕組みである。有料道路事業会社内部での「料金プール制」とでもいうべき仕組みであるが、この制度は、五億ユーロ超の高速道路事業(建設、管理)について入札の実施を義務づけた一九九三年のEC指令を受けて一九九

四年に廃止された。

混合経済会社に関しては、一時期、国有企業民営化政策の中で、政府保有株式の売却により「民営化」する方針が打ち出され、三社ある混合経済会社のうちASF社については、他の二社に先行して二〇〇二年三月に政府保有株式の一部売却(売却代金: 約一八億ユーロ)と株式公開が実施された。この結果、ASF社の政府保有株の比率は五一%まで低下したが、この「民営化」は二〇〇三年一二月に凍結され、残るサーネフ社(Sa nef 社)及びSAPRR社の政府保有株式の売却は行われないことになった。しかし、「民営化」凍結をめぐる議論の過程で混合経済会社の財務体質を強化するためには増資が必要であると財務省が強く主張したことを受けて、サーネフ社及びSAPRR社については、新規発行株式の第三者割当(増資)の形で民間資本を注入し、併せて、株式を公開することが決定された。この結果、民間資本比率三〇%を上限として、SAPRR社は二〇〇四年末までに、サーネフ社は二〇〇五年中に増資・株式公開が実施されることになっている。

Ⅱ 訪問先の行政機関、民間会社等の概要

今回の調査では、調査対象とした三カ国において、道路行政を担当する行政機関、有料道路事業を実際に営んでいる民間会社、及びこれらの民間

会社で構成する事業者協会を訪問した。訪問先は以下のとおりである。

1 イギリス

(行政機関)

①道路庁 (Highways Agency)

(民間会社)

②ミッドランド高速道路有限公司 (MEL社 : Midland Expressway Limited)

・二〇〇三年十二月に開通したイギリス初の本格的な有料道路「M6有料道路 (M6 toll)」を運営する一〇〇%民間出資の会社 (政府出資なし)。

・ミッドランドはイングランド中央部を意味する地名で、中心都市は人口約九八万人のバーミンガム。

・M6有料道路は、既存のM6 (高速道路) の混雑解消のため、バーミンガム北東に新設されたバイパス高速道路。

・MEL社の本社は、バーミンガム近郊のM6有料道路インターチェンジ近くに立地。

③バルフォア・ビーティー社 (Balfour Beatty社)

・道路庁が発注したDBFO道路事業を運営する民間建設会社 (イギリスを代表する大手ゼネコン)。

2 スペイン

(行政機関)

④振興省 (Ministerio de Fomento)

(民間会社)

⑤アベルティス (abertis) グループ

・バルセロナに本拠を置く有料道路事業会社グループ (アベルティス社は持ち株会社)。
一〇〇%民間出資の会社であり、政府の出資はない。

・アベルティス社の出資比率五〇%以上の子会社 (有料道路事業会社) が七社あり、これら子会社が運営する有料道路の総延長は約一、五〇〇km (スペインの有料道路総延長の約七割)。

・グループ営業収入の八四%を有料道路事業

が占めるが、駐車場 (グループ営業収入の六%)、通信 (同五%)、空港管理 (同三%)、物流 (同一%) の事業も実施している。

・アルゼンチン、コロンビア、チリ、プエルトリコ、ポルトガル、イタリアの有料道路事業会社にも出資しており (出資比率：七五%~七%)、イタリアのアウトストラード社 (営業延長約三、四〇〇km) の株式の七%、ポルトガルのブリザ社 (営業延長約一、一〇〇km) の株式の一〇%を保有している。

(協会)

⑥ASETA (Asociación de Sociedades

Españolas Concesionarias de Autopistas,

Túneles, Puentes y vías de peaje : スペイン有

料高速道路・トンネル・橋梁コンセンション会社協会)

・有料道路事業会社 (二四社) とその持ち株会社 (四社 : アベルティス社を含む) を構成員とする事業者協会。

3 フランス

(行政機関)

⑦設備・交通・住宅・観光・海洋省【略称 : 設備省】 (ministère de l'Équipement des Transports du Logement du Tourisme et de la

Mar)

(民間会社)

⑧サーネフ (Sane f) 社 (Société des

Autoroutes du Nord et de l'Est de la France :

フランス北部・東部高速道路会社)

・パリーリール間、パリーストラスブルグ間

をはじめとするフランスの北東部の有料高

速道路 (約一、三〇〇km) を運営する政府

出資の混合経済会社。

・現在の政府出資比率 (公的機関を通じた間

接出資を含む) は九九・九%だが、政府

の方針により二〇〇五年に増資・株式公開

が実施される予定。

(協会)

⑨ASF A (Association des Sociétés Françaises

d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage : フラン

ス高速道路会社協会)

・有料道路事業会社 (サーネフ社など政府出

資出資のある混合経済会社、コフィルト

社など一〇〇%民間出資の会社の双方を含

む) を構成員とする事業者協会。

・正会員は一一社 (現時点で有料高速道路を

管理している会社)。このほか、有料高速

道路を建設中の会社二社と下請け会社二社

の合計四社が副会員となっている。

Ⅲ 有料道路事業会社の会計基準

現在、道路関係四公団においては、それぞれの根拠法 (例：日本道路公団法) 及び施行規則

(例：日本道路公団法施行規則) に基づき、公企

業として、いわゆる「償還準備金方式」による財

務諸表が作成されている。この方式は、毎年度の

損益計算書 (P/L) において、有料道路事業の

通行料金収入などの収益から管理費、金利などの

費用を差し引いた金額 (民間企業であれば利益に

相当する金額) を「償還準備金繰入」として取り

扱い、この金額を年度末に貸借対照表の負債の部

に計上するものであり、損益計算書 (P/L) に

は減価償却費の計上がなく、バランスシート上の

道路資産については減価償却処理が行われない。

道路関係四公団の民営化によって本年 (二〇〇

五年) 一〇月を目標に新設される六つの高速道路

株式会社 (高速道路の建設・管理・料金徴収を実

施。以下「会社」という) は、株式会社として

設立される以上、「償還準備金方式」を廃止し、

通常の民間会社と同様、企業会計原則に従って財

務諸表を作成する必要がある。また、同時に設立

される独立行政法人日本高速道路保有・債務返済

機構 (高速道路の保有・債務償還を実施。以下

「機構」という) においては、独立行政法人会計

基準に従って財務諸表を作成することとされてい

る。

その際、会社及び機構については、以下の点で

通常の民間会社と異なるため、道路資産の評価方

法を中心に取り扱いを明確化しておく必要がある

り、現在、国土交通省に設置された「道路資産評

価・会計基準検討会 (委員長：黒川行治慶応義塾

大学教授)」において、会計基準の策定に向けた

検討を進めているところである。

①機構が保有する資産の大半が道路 (公物) で

あること

②機構における債務返済期間 (Ⅱ会社による料

金徴収期間) は民営化後四五年間とされてお

り、債務返済後、機構は解散すること (高速

道路は無料開放され、道路資産は無償で政府

に引き渡されること)

③道路資産の保有者 (機構) と使用者 (会社)

が異なること

今回調査対象とした三カ国においては、我が国

のように、道路資産の保有者 (機構) と使用者

(会社) を分離する仕組みが採用されているわけ

ではないが、上記①及び②に関しては、各国の有

料道路事業会社も我が国の機構・会社と同様の条

件の下にある。

このような観点から、我が国の道路関係四公団

民営化の参考とするため、各国の有料道路事業会

社の会計基準に関して、以下の点を中心に調査を行った。

- (1) 道路資産のバランスシート上の位置づけ
(その前提として、所有権の所在)
- (2) 道路資産の減価償却手法（特に耐用年数、年度ごとの償却額の決定方法）
- (3) 開業当初の赤字回避方策（注）

（注） 具体的な質問内容

- ・ 通常の減価償却方法（資産ごとの耐用年数に基づく定額法）を採用した場合、開業当初は、金利と減価償却費の負担により赤字が継続する可能性が高いと思われるが、それを回避するための方策はあるのか。
- ・ また、このような開業当初の財務状況について投資家はどのように評価するのか。

調査結果は表2に示すとおりである。

なお、我が国において、政府（地方公共団体を含む。）は、会社設立時にはすべての株式を保有し、その後も、法律の規定により常時三分の一以上の株式を保有しなければならないとされている。これに対して、イギリス及びスペインの有料道路事業会社は、政府出資のない一〇〇％民間出資の会社であることに留意する必要がある（Ⅳ 官民のリスク分担」「Ⅴ 有料道路事業会社と政府の利害が対立した事例」においても同様）。

表2 有料道路事業会社の会計基準

表2-1 道路資産のバランスシート上の位置づけ（その前提として、所有権の所在）

イギリス	契約期間中の道路資産について、政府と事業会社のいずれが所有権を有するのか、契約書上は明示されていない。 事業会社のバランスシート上は、建設期間中に生じたすべての費用を資産計上（capitalize）し、「固定資産」の項目に計上している。
スペイン	道路資産については政府が所有権を持つ。 事業会社のバランスシート上は、道路資産に相当するものとして、「料金を徴収する権利」が「固定資産」の項目に計上されている。 「料金を徴収する権利」の価額（供用開始時）は、土地取得費、建設中の金利を含む建設費用の合計額である。
フランス	道路資産については政府が所有権を持つ。 事業会社のバランスシート上は、道路資産に相当するものとして、有料道路事業の「事業運営権」が「固定資産」の項目に計上されている。 「事業運営権」の価額（供用開始時）は、土地取得費、建設中の金利を含む建設費用の合計額である。

（注）フランスについては、今回の調査において、政府及び有料道路事業会社の財務担当者から直接ヒアリングを行うことが出来なかったため、ASF社及びSAPRR社（いずれも混合経済会社）のホームページに掲載された両社のバランスシートの記述等に基づいて適宜補足を行っている。表2-2及び表2-3においても同様。

表 2-2 道路資産（道路資産に相当する「権利」を含む。）の減価償却手法

イギリス	【DBFO道路事業を運営するバルフォア・ビーティー社】 耐用年数が政府との契約期間（DBFO道路事業は30年）より長い資産（橋梁など）は契約期間で、耐用年数が契約期間より短い資産（道路情報提供装置など）は耐用年数で、定額法による減価償却を行う。 ⇒契約期間終了時点において、会社の資産はゼロになる。 【M6有料道路を運営するMEL社】 契約期間（約50年）で償却を行う資産について、「定額法」に代えて「利用可能年数を通じた交通量比例法（vehicle usage over useful life）」を採用している。これは、道路は交通量に応じて減耗するという考え方にに基づき、交通量（予測）に応じて償却率を決定する手法である。供用開始当初は交通量（予測）が少ないため償却率は低く設定されるが、交通量（予測）が増加するに従い償却率が高くなる。
スペイン	【現在の取り扱い】 資産の耐用年数（トンネル：100年など）で定額法による減価償却を行うが、政府との契約期間終了時において償却しきれない部分（契約期間終了時における資産の残存価額見込み額）について、別途、「逆基金（英訳：reversion fund）」の積み立てを行う。 ⇒契約期間終了時における資産の残存価額については「逆基金」により償却を行うため、契約期間終了時点で会社の資産はゼロになる。 【2005年以降の取り扱い】 上場会社（その連結子会社を含む。）については、国際会計基準に準拠した取り扱いが導入される。この結果、「逆基金」方式は廃止され、政府との契約期間（事業会社ごとに異なる。今後新たに契約締結する場合は最長で40年。）を上限として、定額法による減価償却が行われる。土地（の取得費）についても、政府との契約期間で定額法による償却が行われる。 ⇒契約期間終了時点において、会社の資産はゼロになる。 新たな取り扱いの対象は上場会社のみであるが、アベルティス社などの持ち株会社は上場会社であるため、ほとんどの有料道路事業会社が対象となる。また、2007年以降はすべての会社が対象となる。
フランス	耐用年数が政府との契約期間（事業会社ごとに異なる。）より長い資産（構造物など）及び土地（の取得費）は契約期間で、耐用年数が契約期間より短い資産（料金徴収施設など）は耐用年数で、定額法による減価償却を行う。 ⇒契約期間終了時点において、会社の資産はゼロになる。

〔追補〕イギリス道路庁のバランスシートにおける道路資産の取り扱いについて

今回の調査では、民間の有料道路事業会社における道路資産の取り扱いを中心にヒアリングを行ったが、イギリスにおいては、財政状況の開示及び行政活動の効率化・適正化等の観点から、政府機関についてもバランスシート等の財務関係書類の作成が義務づけられている。今回聴取した道路庁のバランスシートにおける道路資産の取り扱いは以下のとおりである。

・道路庁の管理する道路資産は、橋梁、トンネル等の構造物や道路情報提供装置等を除いて、全体が一つの資産（single asset）として取り扱われる。

（注）イングランドは全土にわたって平坦な地形が連続しており、大きな河川も少ないため、道路庁の管理する道路のうち構造物の占める割合は、我が国の道路と比較して圧倒的に低い。

・道路資産は「減価再取得コスト（depreciated replacement cost）」で評価される。これは、評価時点における道路建設コスト（供用中の道路を評価時点で建設すると仮定した場合のコスト）をベースにするが、供用開始時の完全な状態のままで維持管理されてい

表 2-3 開業当初の赤字対策

イギリス	【DBFO道路事業を運営するバルフォア・ビーティー社】 開業当初は赤字が生じるが、契約期間を通じてみれば十分なキャッシュリターンが見込まれる優良事業であり、キャッシュフロー上は問題ないため、会計上、特段の対策を講じていない。投資家も、会計年度ごとの利益や損失ではなく、契約期間全体を通じたキャッシュリターンを重視している。 【M6有料道路を運営するMEL社】 バルフォア・ビーティー社と同様の見解。 なお、MEL社が減価償却手法として採用している「利用可能年数を通じた交通量比例法」は、開業当初の減価償却費負担を軽減する効果があると考えられる。
スペイン	現在のところは、開業当初の「逆基金」への繰入額を少なく設定し、契約期間終了時に向けて通増させていく手法を採用することにより、赤字発生を極力回避している。 2005年以降は、国際会計基準の導入に伴って「逆基金」方式が順次廃止されるが、ASETA（スペインの有料道路事業会社協会）では、新規プロジェクト実施の足かせになるのではないかと危惧しており、新基準導入を先送りするよう働きかけを行っている。
フランス	かつては、開業当初の赤字を回避するため減価償却費等の経費を後年度に繰り延べる制度（「繰延構造費用制度」）が認められていたが、この制度は2000年から廃止された。廃止に当たっては、料金徴収期間の延長により有料道路事業会社の利益が確保されるよう調整が行われた。

るわけではないので、全体を一二・五%減価処理した金額で評価するものである。

- ・ベースとなる道路建設コストについては、五年に一度、全般的な見直しを行うことになっており、それ以外の年は、建設物価のインデックスを用いて修正を行う。

- ・構造物等を除く一般的な道路資産について減価償却は行われない。

- ・他方、橋梁、トンネル、アンダーパス等の構造物の耐用年数は個々の資産の状況に応じて二〇年から一二〇年、道路情報提供装置の耐用年数は一五年と設定され、定額法による減価償却が行われる。

なお、このような取り扱いは、道路庁が、行政機関として将来にわたり半永久的に道路資産の管理を行っていくことを前提とするものであり、民間の有料道路事業会社のバランスシートにおける道路資産の取り扱いとは前提条件が根本的に異なることに留意する必要がある。

IV 官民のリスク分担

これまで我が国では、高速道路の建設及び管理に伴って生じるリスク（注）について、政府（地方公共団体を含む。）と政府が全額出資する特殊法人とで対処しており、最終的には、あらゆる

スクを政府（Ⅱ官）が負担する形になっていた。しかし、道路関係四公団の民営化に際しては、これらのリスクについて、機構（独立行政法人として政府の権限を代行する者Ⅱ官）と会社（民）がどのように分担するのかについて、機構と会社が締結する協定の中で明らかにする必要がある。このような観点から、官民のリスク分担に関する各国の考え方について調査した。

（注） 高速道路の建設・管理に伴って生じるリスクの例

- ・ 環境問題等により起因する事業遅延
- ・ 建設コストの増嵩
- ・ 大規模自然災害
- ・ 交通量変動による料金収入の減少

併せて、民間会社がリスクを負担する場合のリスクヘッジ手法（例…引当金・積立金、保険）についても調査を行った。

官民のリスク分担の考え方についての調査結果は表3に示すとおりである。

概観すると、各国とも、ひとたび契約が締結されると、原則としてあらゆるリスクを事業会社（Ⅱ民）が負担するという考え方が採られているが、自然災害や不可抗力については例外的な取り扱いも定められている。

民間会社としてのリスクヘッジ手法としては、引当金・積立金（例…大規模修繕に備えた積立金）

表3 官民のリスク分担の考え方

イギリス	リスク分担は契約締結時の交渉によって決まるが、原則として、設計、建設、維持、管理、資金調達に関するあらゆるリスクを事業会社が負う。政府が負担するリスク（下記①～⑥参照）は契約書に限定的に列挙され、それ以外のリスクは事業会社が負う。契約締結時に想定されていなかったリスクも事業会社が負う。 ① 用地取得 ② 開始指示及び完了確認の遅れ ③ 政府の指示による変更及び追加工事 ④ 政治的スタンスの変化 ⑤ プロジェクトに関係する法律の改正 ⑥ 発掘調査 なお、自然災害のリスク、環境問題等による反対運動のリスクに関しては、想定範囲を超える場合には別途協議という契約条項が設けられている。
スペイン	環境問題については、事前に解決された上で契約が締結される。 契約締結後のリスク（交通量リスク、オペレーション・リスク、財務リスク）は、基本的に事業会社が負うが、自然災害のリスクは政府が負担することになっている。政府の方針に起因するリスク（例：制度改正、並行する区間に無料の高速道路が建設された場合）に関しては、別途協議が行われる。
フランス	設計、建設、資金調達、運営に関しては、事業会社があらゆるリスクを負担する。 用地取得のリスクも事業会社の負担となる。不可抗力など特別な事情によるリスクについては、政府と事業会社で分担する。

が広く用いられているが、国際会計基準では費用処理することが認められていないため、税引き後利益の中から積み立てを行っている（「任意積み立て」の形）。

また、保険に関しては、施設損壊に対する保険、第三者に対する損害賠償のための保険が活用されているが、建設コストの増嵩や交通量変動による料金収入の減少を補填するような保険はない。なお、A S E T A（スペインの有料道路事業会社協会）では、アメリカの9・11テロ以降保険料が高騰しているとのコメントがあった。

V 有料道路事業会社と政府の利害が対立した事例

今回の調査では、民間企業としての経営判断を行う有料道路事業会社と政府の利害が対立した事例があるのか、また、その場合、どのように調整が行われたのかという点についてもヒアリングを行った。

調査対象とした三カ国では、政府と事業会社が締結する契約において、あらかじめ明確かつ詳細な取り決めがなされていることもあって、利害対立に起因してトラブルが発生する余地は少ない模様であった。また、フランスの混合経済会社（サ―ネフ社）においては、「政府は株主であるため、政府の意向は実質的な義務づけである。」とのコ

メントもあった。

ヨーロッパが「契約社会」であることが改めて実感されたが、スペインでは、通行料金の引き上げをめぐり政府と有料道路事業会社が裁判で争った事例が紹介された。これは、「有料道路事業会社は、前年度末時点の物価上昇率の九五%の料金引き上げができる。」との契約条項があるにもかかわらず、政府が二〇〇一年の料金引き上げを凍結したもの（政府としては、インフレを抑制するため政治的判断で凍結を行った。）で、最高裁判所まで争われ、政府の敗訴が確定した。

このように、政府と有料道路事業会社との関係も契約上の関係である以上、あらかじめ出来るだけ明確かつ詳細な取り決めを行った上で、トラブルが生じた場合には、他の契約関係と同様、裁判手続により解決が図られることになっている。

おわりに

今回の調査では、ヨーロッパ各国の有料道路事業会社に関する諸制度に「国際（会計）基準」や「EU指令」が大きな影響を及ぼすようになっていることが実感されました。また、ヨーロッパ社会は文字通り「契約社会」であり、各国において、政府と有料道路事業会社の関係が、契約関係として明確に意識されていることが改めて感じられました。

このようにヨーロッパの有料道路事業会社を取り巻く状況は、我が国の高速道路事業を取り巻く状況と一致するところが多いとは言えませんが、道路関係四公団の民営化に伴って新たに枠組みが構築される諸制度に関して、今回の調査対象国で採用されている仕組みをもとに制度を構築するにせよ、あるいは、我が国独自の制度を構築するにせよ、この調査結果が少しでも参考になれば幸いです。

最後に、各国の訪問先の担当者の皆様、各国駐在の日本大使館一等書記官の皆様におかれては、お忙しい中にもかかわらず今回の調査にご協力いただいたことに、この場を借りて心より御礼申し上げます。

「ゆきなみネット（冬期道路情報システム）」

実証実験

中国地方整備局浜田河川国道事務所 貞任 俊典

一 はじめに

中国地方は、過疎化や高齢化が全国を上回る速さで進展し、特に中山間地域では深刻な社会問題となっています。国土交通省では、このような課題に対応する施策の一つとして、地域ITS（Intelligent Transport Systems）を展開しており、地域の実情に即した道路環境の実現を図るとともに、地域振興への波及効果が期待されているところです。

ここでは、当河川国道事務所が平成一三年度より手掛けている「ゆきなみネット」の実証実験の概要を紹介します。

二 実験目的

「ゆきなみネット」は、中国地方を対象とした道路情報提供システムです。実証実験のホームページサイト（図1）は、利用者が覚えやすいアドレス（<http://oad2.jp>）を取得しています。また平成一四年度からは、情報提供者で構成する「ゆきなみクラブ」を設立し、地域と協働体制で取り組むことで、地域への定着を目指しています。

この実証実験は、季節に応じた道路情報をインターネット経由で道路利用者に提供し、冬期のチェーン着脱による渋滞や交通事故の削減により、自動車交通の安全性や円滑性を高めることを目的としています。合わせて各種の地域情報を提供することで、地域の観光産業を支援することを目指す

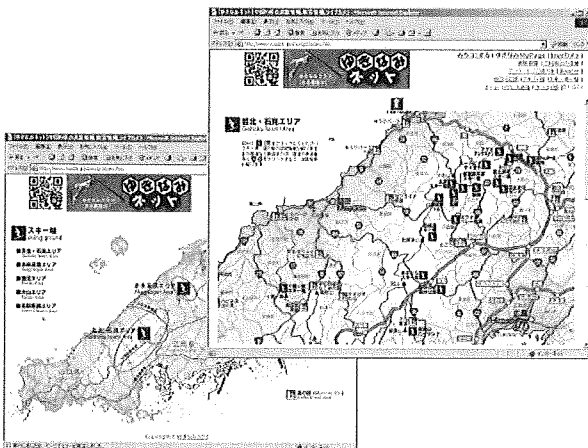


図1 ゆきなみネット提供サイト

しています。

三 実証実験の経緯

「ゆきなみネット」は、島根県西部石見地域の地域ITSの一環として取り組む道路情報提供システムです。

平成一三年二月～翌年三月の間、スキー客で賑わう芸北エリア（島根県・広島県境付近）を対象として、道路情報をパソコンと携帯電話により提供する「冬期ゆきなみネット」実証実験を行いました。

芸北エリアでは、雪道に不慣れな九州方面や山陽方面からのスキーヤーが多く、積雪・凍結など交通障害が原因の交通事故や交通渋滞が発生しています。このようなドライバーに事前情報を提供することで冬期交通の安全性を確保し、合わせて地域の主要産業の「観光」を支援します。

また平成一四年七月～八月には「夏期ゆきなみネット」、九月からは「秋期ゆきなみネット」として地域の観光地情報などを提供する実証実験を行いました。平成一四年一二月から翌年三月、及び平成一五年一二月から翌年三月には、情報収集エリアを鳥取県・岡山県方面にも拡大し、第二次「冬期ゆきなみネット」実証実験を行いました。

今回も、平成一六年二月から平成一七年三月の予定で、「冬期ゆきなみネット」実証実験を行

っています。

四 システムイメージ

実証実験では、道路管理者が保有する道路情報と、沿道の民間施設から提供される道路情報を収集提供しています。合わせて、道路利用者が必要とする病院、商店など地域情報も提供しています。

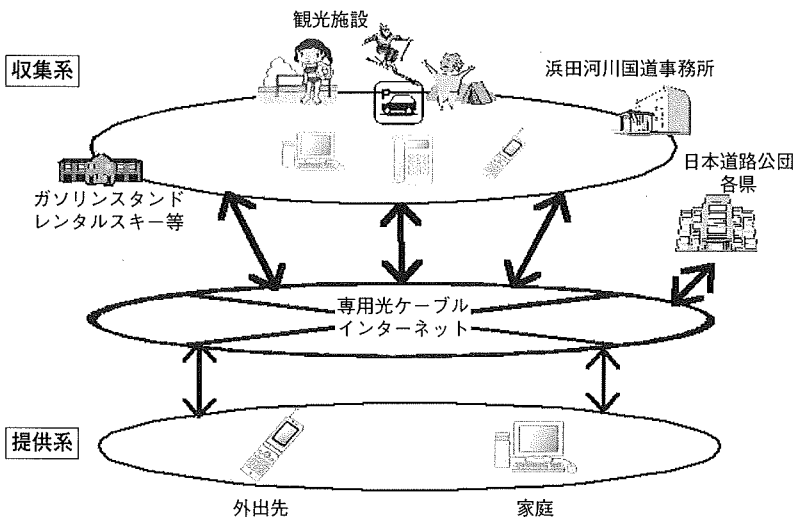


図2 システムイメージ

道路情報									
路線名	区間(起点・終点)	道路種別	道路幅員	車線数	天候	気温	路面温度	情報提供	更新日時
国道106号	加計町・湯江		5.0m	2車線	曇	4℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	廿日町・吉田		20.0m	2車線	小雪	1℃		全線凍結(一部凍結)	01月04日 11:40更新
国道106号	吉田町(中心部)		10.0m	2車線	晴	6℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	吉田町・新田(大内山)		15.0m	2車線	晴	3℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	吉田町・光神寺		20.0m	2車線	晴	4℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	吉田町・野田		4.0m	2車線	晴	0℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	吉田町・大元		30.0m	2車線	晴	4℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	吉田町・大元		4.0m	2車線	晴	0℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	吉田町・大元		35.0m	2車線	晴	3℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	吉田町・大元		6.0m	2車線	晴	0℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	吉田町・大元		6.0m	2車線	晴	1℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新
国道106号	吉田町・大元		12.0m	2車線	晴	1℃		全線凍結(一部凍結)	01月05日 16:00更新

図3 道路情報画面

収集した各種の情報は、インターネット回線を介して一般の道路利用者に提供されます。情報提供の主な媒体は近年急速に普及している携帯電話とパソコンです。道路利用者は、これらのメディアを利用することで様々なシーンで情報を簡単に入手することが可能となります(図2)。

五 システムの特徴

1 地域との協働
このシステムの最大の特徴は、道路管理者から

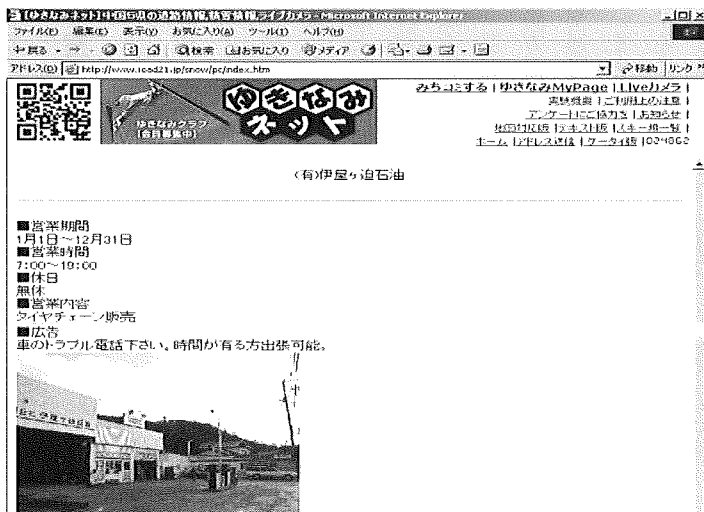


図4 民間施設の広告

表1 情報収集の項目と内容

季節	種別	分類	項目	内容
共通	道路情報	動的	交通規制情報	規制内容、箇所
	地域情報	静的	公共施設	市町村情報
夏	道路情報	動的	交通交通情報	混雑状況
	地域情報	動的	海水浴場情報	駐車場利用状況
		静的	海水浴場情報	施設内容
秋	地域情報	静的	温泉地情報	施設内容
			キャンプ場情報	同上
冬	道路情報	動的	道路交通情報	路面情報、天候、気温等
	地域情報	動的	スキー場情報	駐車場利用状況
		静的	スキー場情報	施設内容



図5 チラシによる広報活動

の情報に加えて、沿道のガソリンスタンド、レンタルスキーショップ、民宿など地域の情報提供者の協力を得て道路情報を収集していることです(図3)。

民間施設は携帯電話やパソコンの利用や、電話による自動応答で、一日二回程度の道路情報を提供します。情報提供者には、営業費目、営業時間、電話番号などコマニシャルを掲載できるとい

ンセンティブがあり、道路管理者と民間の情報提供者が相互に利益のあるシステムを構築しています(図4)。

システムを地域と協働で運営していくことは、今後、地域ITSを展開していく上で、最優先すべき課題であり、沿道の民間情報提供者の協力を得て無償で道路情報を収集していくことは、持続可能な地域ITSを構築していくための今後の大きな方向性を示す仕組みと考えています。

また道路情報に合わせて、季節に応じた各種の地域情報を提供しています(表1)。冬のスキ

2 身近な地域ITS

「ゆきなみネット」のもう一つのコンセプトは、身近で親しみやすい地域ITSです。「ゆきなみネット」の呼称はタウン情報誌で公募した中から選定し、利用者にわかりやすく覚えやすいアドレス(<http://road21.jp>)を取得しています。また新聞広告をはじめ若者向けのタウン誌やメールマガ

ー場や、夏の海水浴場など観光地には、観光地情報を携帯電話やパソコンから入力を依頼するなど、地域と協働でシステムを運営しています。

ジンなど各種メディアを通じて広報し、利用者層の拡大を図っています（図5）。

また情報提供者で構成する「ゆきなみクラブ」を設立し、情報提供者間の交流の場として地域へ

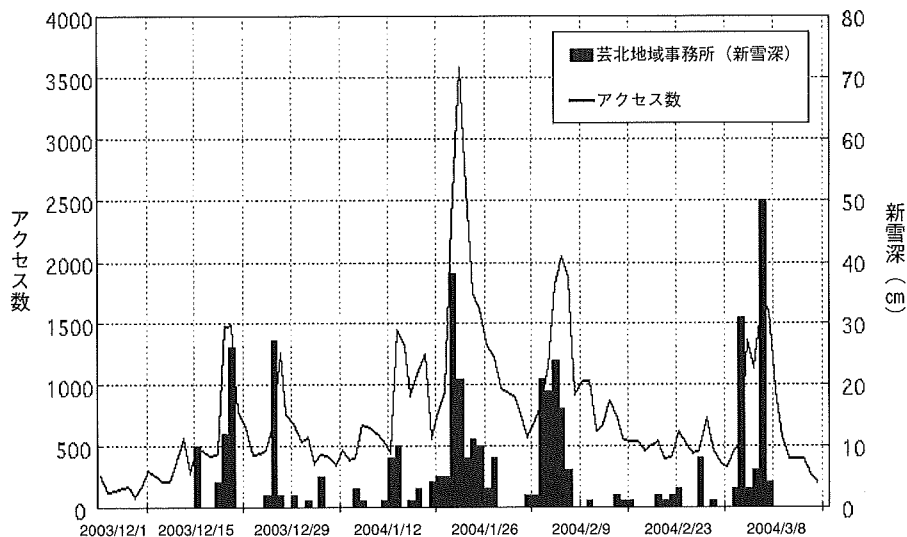


図6 日別アクセス数と新雪深の推移

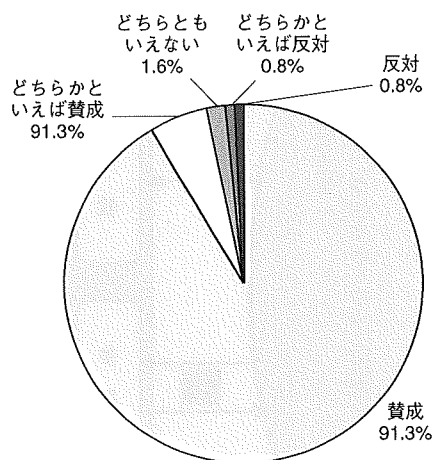


図7 取組みに対する意見

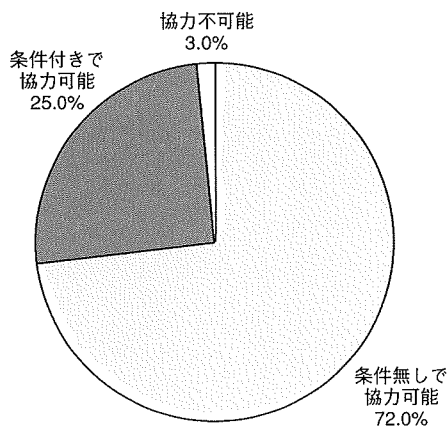


図9 情報提供に対する協力意向

の定着を目差しています。

六 実証実験の評価

昨年度の「冬期ゆきなみネット」では、一二月（三月の約四カ月で一〇万件を超えるアクセスがあり、利用者の皆様から実験の継続を望む多くの声をいただいています。

アクセスログを新雪深の推移と比較した結果、その関係に相関が見られ、積雪時の道路情報に対する利用者ニーズが高いことが伺えます（図6）。

「ゆきなみネット」実証実験では、サイト内に設置したアンケートや、スキー場等各種施設でのインタビュー調査、情報提供者に対するアンケート

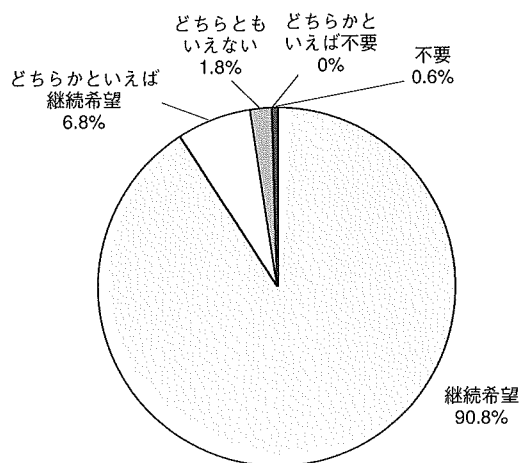


図8 システム継続に対する意見

ト調査を行い、利用者及び情報提供者の意向を調査しています。平成一五年度実施の結果からは、システムの取組みに対して九割程度の利用者の方から賛同をいただいております、ほぼ全員の方が今後のシステム継続を希望されています（図7・8）。一方課題としては、情報量の充実や情報のリアルタイム性の向上を求められています。

また、情報提供者である「ゆきなみクラブ」会員の方からは、ほぼ全員から今後の情報提供に対する協力意向をいただいていることから、「ゆきなみネット」が地域振興に貢献していることが伺えます（図9）。

七 おわりに

地域ITSは、既に全国各地で様々な取組みが展開されています。しかし、これらのシステムを継続的なものとしてどのように運営していくのが共通の課題です。これまでの実証実験では、利用者と情報提供者が互いにメリットある仕組みを提供し、その結果利用者より高い評価をいただいています。今年度は、画面の見易さと保守性の向上と共に、利用者と情報提供者の関係を活かした継続的運営方法を考えていく予定です（図10）。

本稿で紹介した内容は、「ゆきなみネット」(<http://road21.jp>)でアクセス可能ですので、是非

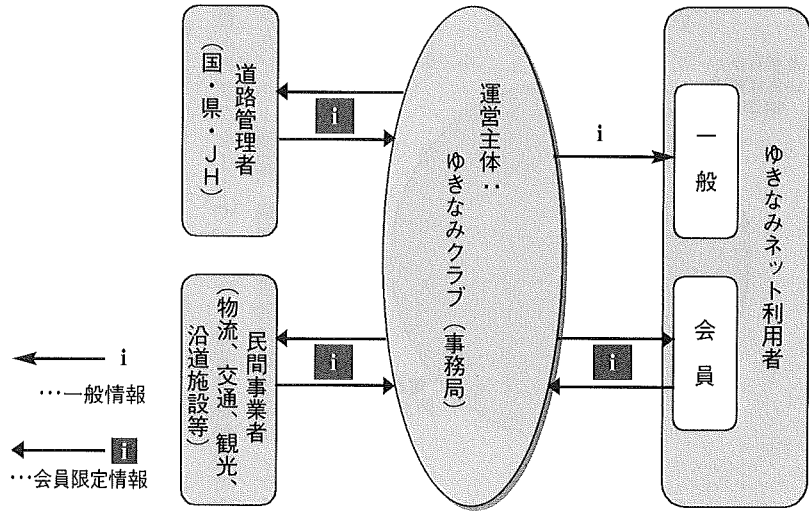


図10 推進体系・運営体系のイメージ

一度ご覧いただき、サイト内に設置しているアンケートにご参加いただき、ご意見をお寄せいただければ幸いです。

なお、皆様からいただいたご意見については、今後の「ゆきなみネット」のシステムや運営体制構築の参考とさせていただきます予定です。

解説

日本道路公団等の民営化に伴う

道路関係法律の整備等に関する法律②

大臣官房道路関係四公団民営化関係組織設立準備室 清水 奈緒美

今回は、道路整備特別措置法の後半の解説の他、日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律（平成一六年法律第一〇一号）において改正された道路法について主要な改正点を説明したい。

1 道路整備特別措置法（後半）

一 負担金等の強制徴収

第四十五条は会社、機構又は地方道路公社（以下「公社」という。）が徴収する料金、割増金、占用料、連結料及び負担金（以下「負担金等」という。）の強制徴収について定める。

1 機構又は公社の収入となる負担金等の強制徴収

機構又は公社の収入となる負担金等については、確実な徴収を期するため、強制徴収については、定められた道路法第七十三条を準用又は読み替えて適用することとしている。対象となるのは、第十条第一項、第十一条第一項、第十二条第一項及び第十五条第一項の規定に基づき公社が徴収する料金並びに当該料金に係る第二十六条の規定に基づく割増金である。また、第四十二条第三項の規定により機構等（機構又は公社をいう。以下同じ。第二条第七項）の収入とされた占用料、連結料及び負担金についても強制徴収の対象となる。

機構等は、準用又は読み替えて適用される道路法第七十三条の規定に基づき、負担金等を納付し

ない者がある場合においては督促状によって納付すべき期限を指定して督促しなければならない。この場合において、機構等は政令で定めるところにより手数料及び延滞金を徴収することができる。

機構等から督促を受けた者がその指定する期限までにその納付すべき金額を納付しない場合においては、機構等は国税滞納処分の例により、当該督促に係る負担金並びに手数料及び延滞金を徴収することができる。

2 会社の収入となる負担金の強制徴収

会社は第四十二条第四項の規定により会社の収入となる負担金を徴収しない者がある場合、督促状を発して督促し、その者が督促状において指定

した期限までに納付しないときは、機構に対し、その徴収を申請することができる。

強制徴収の執行は公権力の行使に該当し、株式会社たる会社に強制徴収を行わせることは適当ではないため、公共的な機関である機構にその徴収を申請することができることとし、機構を通じて負担金の確実な徴収を図る仕組みとした。

機構は会社に代わって強制徴収を行うものであるから、道路法第七十三条第二項に規定する手数料は機構の収入とする。また、会社は本来自ら行うべきである負担金の徴収を機構に代行してもらうものであるから、機構が徴収した金額（上記の同条第五項に規定する手数料に相当する金額を除く。）の二〇〇分の四に相当する金額を機構に納付することとしている。

二 道路資産の帰属

第五十一条は道路資産の帰属関係について規定している。旧特措法上は、公団が道路の新設又は改築のために取得した道路資産は当該公団に帰属するものとされているが、今般の改正により会社管理高速道路に係る道路資産を保有し、債務を返済する組織として機構を新設したことから、新規建設に係る道路資産については機構に帰属することとし、この旨を規定したものである。

今般の民営化スキームにおいては道路資産を保

有する機構がこれを会社に貸し付け、会社は料金収入を原資とする貸付料を機構に支払うことを通じて債務を返済することとしている。そのため、新規建設に係る道路資産についても工事完了後は機構に帰属させ、これを会社に貸し付けることとしている。

ここでいう「道路資産」とは機構法第二条第二項に定義されているものであり、高速道路を構成する敷地又は支壁その他の物件を指す。道路資産には道路の附属物も含まれるが、料金の徴収施設等会社に帰属するものは除かれる。「帰属する」とは所有者となるということであり、会社が取得した道路資産の所有権が機構に移管されるという意味である。

(1) 会社が高速道路の新設又は改築のために取得した道路資産は、工事完了の日以前においては会社に帰属し、工事完了の日の翌日以後は機構に帰属することとしたものである。

工事完了の日とは、第二十二条第二項の規定（※１）により機構に公告する工事完了の日を指し、その日までは会社に、その日の翌日以後は会社に帰属するものとしている。
（第五十一条第一項及び第二項）

※１：第二十二条第一項においては、会社等が高速道路の新設・改築に関する工事等を行うとするときは、あらかじめ当該道路の路線名、工事の区間、工事の種類、工事

の開始の日について公告しなければならないと定める。

また、第二項においては、上記の工事の全部若しくは一部を完了し、又は工事を廃止しようとするときは、第一項に準じてその旨を公告しなければならないと定めている。

(2) 同条第二項の規定に関わらず、会社及び機構が国土交通大臣の認可を受けて道路資産帰属計画を定めたときは、同項の規定により機構に帰属する日前においても当該計画に従って道路資産を機構に帰属させることができる。これは、会社が行う高速道路の新設・改築の工事の中には長期にわたるものも含まれており、工事完了前においても、その一部を機構に移管することが十分可能な状態となることが予想されるため、このような部分については、工事完了の日以前であっても道路資産及び当該道路に係る債務の一部を信用力の高い機構に帰属させ、債務の借換え等による資金コストを縮減し、国民負担の軽減を図るためである。

道路資産帰属計画には、機構に帰属する道路資産の内容及び道路資産が機構に帰属する予定年月日を記載することとしている。（同条第三項）

(3) 会社の行う高速道路の修繕及び災害復旧に関する工事によっても道路資産が増加するこ

とが考えられるため、当該道路資産について、工事完了の日の翌日に機構に帰属するものとしている。修繕及び災害復旧に関する工事については第二十二条第二項の公告の対象とされていないため、機構に帰属する時期は現に工事が完了した日の翌日である。（同条第四項）

(4) また、第五十二条において、第五十一条の規定により機構に帰属した道路資産等が料金の徴収期間の満了日の翌日に道路管理者に帰属することを定めている。これは、道路は本来無料で公開されるべきものであり、料金の徴収期間満了後の道路資産は当然に道路管理者に帰属することから旧特措法には徴収期間満了後の道路資産の帰属についての規定がないが、一般の民営化により料金の徴収期間中の道路資産は機構が保有することとなったため、確認的に規定するものである。

2 道路法の一部改正

次に、道路法の改正内容について説明したい。主な改正点は自動車専用道路への連結の制限対象の変更等連結に関するものである。

一 連結許可等

道路法（以下、特に断りがない場合は道路法の規定を指す。）第四十八条の四から第四十八条の十は自動車専用道路との連結についての規定を定めている。第四十八条の四の改正は、公団の民営化に伴い、自動車専用道路との連結について、サービスエリア・パーキングエリア（以下「SA・PA」という。）を連結対象として追加する等、必要な措置を行うものである。

1 自動車専用道路との連結の制限

道路関係四公団民営化推進委員会の意見書において、会社はSA・PAのうち休憩所・給油所等の利便施設に係る資産を承継することとされ、会社はこれらの施設を経営する事業を行って、利潤を追求することとなる。

会社が利潤を追求するための施設は、これを一般通行の用に供するための道路の区域としてとどめておくことは適切でないことから、これまで道路区域内にあったSA・PAの利便施設部分は、道路区域から除外されることとなる。この結果、これらの施設が新たに自動車専用道路に連結することとなるため、自動車専用道路に連結することができる施設として位置づけることが必要となり、本条の改正が行われた。

従来、自動車専用道路との連結については、旧第四十八条の四において、道路等（道路法上の道路、一般自動車道又は交通の用に供する通路その他の施設）の管理者は自動車専用道路との連結に当たって予め許可を受けなければならないとされているのみで（※2）、自動車専用道路に連結する施設が制限されていた訳ではない。これは、自動車専用道路に連結する施設として道路等以外には想定されるものがなかったため、連結対象施設を限定する規定を特に設けていなかったためである。今般の改正により連結対象施設としてSA・PAの利便施設部分が新たに加わるため、自動車専用道路に連結できる施設の範囲を明確化するため、高速自動車国道法第十一条の規定振りに合わせ、自動車専用道路との連結の制限に関する規定を置くこととなった。

※2…道路等の管理者が道路管理者の場合は協議。

2 連結対象施設

第四十八条の四は、その各号において、自動車専用道路に連結できる施設の範囲について定める。

①第1号関係

旧第四十八条の四において自動車専用道路に連結する対象として想定されていた道路等については、引き続き連結対象とすることが適切であるた

め、本号に残している。ここでいう「道路等」とは、道路、一般自動車道、交通の用に供する通路その他の施設であり（第四十八条の三）、交通の用に供する通路その他の施設とは、都市計画街路で道路法によらないもの、農道、林道、私道、里道等が考えられる。

②第2号関係

「当該自動車専用道路の通行者の利便に供するための休憩所、給油所その他の施設」とは、先述したSA・PAの利便施設部分を意味する。「その他の施設」としては、自動車専用道路の通行者のための食堂・売店や自動車修理場などが考えられる。

「利用者のうち相当数の者が当該自動車専用道路を通行すると見込まれる商業施設、レクリエーション施設その他の施設」とは、平成一〇年の高速自動車国道法の一部改正により高速自動車国道の連結対象施設として追加された、高速自動車国道活用施設に相当するものを指し、具体的にはショッピングセンター、テーマパーク、遊園地、物流施設等が考えられる。このような施設は高速自動車国道のみならず、自動車専用道路に連結することも想定されることから、一般の改正により連結対象施設として追加したものである。

③第3号関係

第三号は、第二号の施設（以下「利便施設等」

という。）と自動車専用道路とを連絡する通路その他の施設を連結対象として規定したものである。

3 連結基準

第四十八条の五は、自動車専用道路に連結することが認められている施設につき、道路管理者の許可等を必要とすること、及びその基準について定める。

道路等につき、自動車専用道路の道路管理者は、連結の場合にはそれが自動車専用道路の効用を妨げない場合に限り、平面交差の場合には第四十八条の三ただし書によって認められるものである場合に限り、協議に応じ又は許可を与えることができる。これは従来の道路等の連結協議・許可の基準と同様である。

第四十八条の四第二号又は第三号に掲げる施設については、政令で定める連結位置に関する基準及び国土交通省令で定める施設の構造に関する技術的基準に適合する場合に限り、協議に応じ、又は連結許可を与えることができる。

高速自動車国道に対する連結施設については、施設が他の道路など他の者が管理する他の通路その他の施設に連結するいわゆる「開放型」と連結しない「閉鎖型」の二種類があり、連結許可の基準を異にしている。これは、高速自動車国道につ

いては、連結位置及び連結予定施設が高速自動車国道法第五条に基づく整備計画において定められているため、「開放型」についてはこれに適合する必要があるからである。これに対し自動車専用道路については法定の整備計画が存在しないため、このような区別は存在しない。このため、「閉鎖型」の連結基準と同様の基準を設けたものである（高速自動車国道法第一条の二第二項第三号参照）。

同一の場所において、基準を満たす複数の連結許可の申請が競合することも考えられるが、どの申請に対して許可を与えるか、或いはいずれの申請にも許可を与えないかは道路管理者の広範な裁量に委ねられている。道路管理者としては、利便施設等としての適合性、連結通路等の構造（線形や幅員等）、事業の安定性等について審査の上、判断することとなる。

二 連結料の徴収・帰属等

1 連結料の徴収

第四十八条の七は連結許可を受けた施設について連結料の徴収を定める規定であり、高速自動車国道法第十一条の四と同様の規定を設けたものである。

一般の改正により、高速自動車国道・自動車専用道路の連結許可対象となる利便施設等は、道路

等の公共公益的な事業の用に供する施設と異なり、道路というインフラを用いて私的な収益目的の事業を行うための施設である。連結許可等を受けた者は、連結により独占的・排他的かつ継続的に利便施設等の運営という収益事業が可能となるとともに、その施設の用地について地価上昇等の特別の利益が発生することが見込まれる。このような利益については、それに相応した対価を徴収することが社会的公平の観点からも妥当であると考えられる。

一方、連結を受ける道路を管理する側は、連結により当該道路部分のバトロール・清掃等の管理に要する費用が増加し、負担となることが見込まれる。このような追加的な管理費用については、道路を管理する側が負担することとして公的な負担や料金に転嫁されることは不合理であり、すべて連結許可等を受けた者が負担とすべきである。

連結料は、このような利益についての受益者負担的な性格と、追加的な管理費用を償う負担金の性格を併せ持つ公用負担として、道路管理者が徴収することができることとしたものである。

2 連結料の帰属

第六十四条においては道路に関する各種収入の帰属に関する規定がおかれているが、一般の改正により、自動車専用道路に連結する施設に係る連結料収入が新たに発生することから、その帰属に

ついて追加をするものである。

連結料は道路管理者の収入となる。ただし、新特措法第三十四条第一項により、有料道路においては、当該連結料の徴収権者となる機構・公社の収入となる（新特措法第四十二条第三項）。

次回からは、日本道路公団等民営化関係法施行法の解説を行う。

訴訟事例紹介

国道四三号特車基地設置工事 損害賠償請求事件

道路局道路交通管理課 千木良 敦之

はじめに

本件は、一般国道四三号（兵庫県尼崎市内）の沿道において給油所を経営していた原告が、当該店舗の隣接地において施工した特車取締基地の設置工事（工事期間：平成一三年一月二二日～平成一四年三月二七日）以下「本件工事」という。）に起因する振動により、当該店舗の建物等に亀裂（クラック）が入る損害を被ったとして、国及び本件工事の施工業者に対し民法第七〇九条又は第七一六条に基づく損害賠償を求めた事例であり、国の責任として、道路の設置管理責任ではなく、本件工事の施工に当たり、建設技術等につき専門的知識を有するにもかかわらず、施工業者に対する発注責任を問うているものである。

争点は、本件工事による振動の発生と当該建物等の亀裂の発生との間に因果関係の存否であるが、一審、二審ともに、本件工事に起因する振動により亀裂が発生したとする控訴人の主張はこれを裏付ける客観的証拠がないこと等から採用できず、振動の発生と亀裂の発生との間の因果関係を

認めることはできないこととされた。以下概要を紹介する。

一 事実及び理由

(1) 請求

約一億一、五〇〇万円等の支払い。

(2) 提訴日

一審判決日 平成一四年四月二七日（請求棄却）

二審判決日 平成一六年一〇月一五日（請求棄却）

(3) 原告 法人

被告 国、工事施工業者

二 争点

本件工事（特に掘削工事に伴い土留め用H型鋼をパイプロハンマーで地面に打設する工事（以下「本件工事」という。）による振動の発生と当該建物等の亀裂の発生との間に因果関係はあるか。

三 争点に対する裁判所の判断

1 大阪地裁（請求棄却）

本件土留め工事後の本件給油所施設にクラックが

存在することが認められるので、以下、このクラックが本件土留め工事により発生したか否かを検討する。

(1) 原告の供述

本件土留め工事によってクラックが生じたことを直接体験として供述する原告の本人尋問の結果要旨は「給油所の土間にクラックが発生すれば、雨水の浸透等により地下の配管、ガソリントANKの腐食、ひいてはガソリンの漏洩という危険があることから、普段から、土間のオイルを拭き取る際、静電気の発生防止のために水をまく際、クラックの有無には十分な注意を払ってきた。阪神大震災で給油所建物に多少生じたクラックは、パテで埋めて塗料を塗って修繕したから（土間にはクラックは入らなかった）、本件土留め工事の前には、土間にも給油所建物等にもクラックは一切なかった。毎日、朝六時から夜一〇時まで本件給油所に詰めているが、本件土留め工事（具体的な日は供述していない。）による振動は、それ以前からの整地工事による重機の稼働によるものと異なる振動で、午後一時ころ、給油所建物二階にいたら、下からどんという感じで突き上げてくるような縦揺れがあり、まるで阪神大震災と同程度の地震があったと感じられるほどで、ノートパソコンが飛び上がったの

で驚き、慌てて一階に降りて本件特車基地工事現場の方を見ると、本件土留め工事を行っていた。そこで、本件土留め工事現場にいた高山に苦情を言うと、一旦は振動が収まるものの、しばらくすると同様の振動が発生し、再度注意に行つて一時止まるがまた再開するという状況であった。そのような繰り返し、四、五回あり、一回当たりの揺れは一二分程度継続した。同日の工事は午後四時くらいまで続いたので、被告国の小林に直接電話で苦情を述べた。夕方になって給油所建物一階作業室の六組の蛍光灯のうち一組が点かなくなっており、その際に作業所壁面にクラックがあることを発見し、不審に思つて本件給油所内をすべて点検すると、土間等にもクラックが入っていることが判明した。」というものである。

(2) 原告側証人の証言

ガソリンスタンドの施工、管理、検査を行う会社の代表者であり、本件給油所についても同社及び同人が施工の段階から関与し、三年ごとの検査にも携わっている証人は、原告の供述を裏付ける証言として、要旨「阪神大震災の直後に本件給油所の建物と土間を目視点検したが、特に目立ったクラックはなく、その後、平成一二年に本件給油所南側を増設した際にも、壁や土間にはクラックは認められなかったし、本件

土留め工事前には本件給油所にクラックはなかった。そして、本件特車基地工事の三、四ヵ月前に検知管のキャップの交換をするために赴いた際にも、詳しく見たわけではないが、現場をぐるりとみたときには現存するようなクラックはなかった。原告から建物にひびが入ったといわれて現場に向いたとき、本件土留め工事現場北側歩道の花壇の煉瓦が割れ、歩道の部分にも一cmくらいずつとひびが入っていたので、現場のガードマンともえらい振動が出たのやな、と話し合った」と述べている。

(3) しかし、上記供述、証言部分のうち、本件給油所に本件土留め工事による振動が伝播したとの点は採用できても、それがクラックの原因となったと述べる部分は、そのまま採用することは困難というほかない。

第一に 原告ら指摘のクラックは、給油所土間、塀のいずれも平成一二年増設の南側部分に集中し、給油所建物では北側（二階建て）部分に集中しているが、原告らから苦情があつて（平成一三年二月一三日）後に証拠保全の趣旨で、関係者により撮影された写真を吟味検討しても、クラック発生日時が原告ら主張のころであるとの確証を掴むことは困難である。上記のとおり、給油所施設の通じる証人、本件給油所で四六時中勤務する原告は、本件土留め工事

までこのようなクラックがなかったと断言するのであるが、例えば、給油所建物北西端のかなり大きな内部壁面クラックを撮影した写真によれば、クラックの中に埃様のものが詰まっていたり、一本のクラックの場所によつてはクラックの開口部が塗料で架橋されたように見える部分があり、さらに、クラックの開口縁端が丸くなっているなどの部分があり、これらはクラックそのものが撮影前から発生していたとの推定を可能にするからである。そして、これらをして本件土留め工事により生じたとの認識を有する原告の認識からして、他のクラックについて供述する部分も採用することを躊躇させるものといわねばならない。

第二に、本件土留め工事に使用されたバイブロハンマーによる振動が、本件給油所敷地に大きな振動として伝播するという事態は例外的と考えられるのに、その例外を十分に肯定させるだけの具体的資料に欠けることである。すなわち、本件土留め工事に用いたバイブロハンマー工法は、振動にH型鋼を地面に直打ちする方法だけに、オーガ併用圧入工法や油圧圧入機を用いる工法より高振動であることは否めないが、当該バイブロハンマーが公害対策を念頭に置いた微震動型であることや、建設工事による振動は一般論として震動源から離れるほど減衰を受

けるところ、本件土留め工事現場と本件給油所は最短距離四四m離れていることは認定のとおりである。バイプロハンマーによる振動レベルは、旧建設省の資料によると、四〇m地点で六七dBであり、本件土留め工事で用いられたバイプロハンマーのメーカー説明文書では、平均N値二〇の砂質土への地山直打を前提とするものであるが、二〇m地点で五八dB程度とされており、過去に環境庁が行った調査結果を前提とする、物理的な被害を感じない限界である七〇dBを下回っていることは客観的事実である。もっとも、証拠によれば、証人が指摘するとおり、本件土留め工事現場直近北側の歩道では敷設された平板ブロックの目地が浮き上がっている箇所が存在することが認められ、先の証言によれば、さらに、花壇の煉瓦に割れた箇所があるといっているのであるが、それ自体は本件土留め工事による一定程度の振動の発生（平板ブロックの目地が浮き上がるという歩行者に危険を感じさせる事態が生じているのに、弁論の全趣旨によれば、被告らは本件土留め工事に際して歩道の歩行規制をしていないことが認められるとすれば、被告らの担当者が予想した以上の大きな振動が、本件土留め工事現場北側に発生した可能性が強い。）と本件給油所への伝播を裏付けるだけで、それゆえに本件給油所のクラックが本

件土留め工事によるものというだけの資料にはなり得ない。むしろ、前記認定のように、歩道の平板ブロックはコンクリートの基礎などが敷かれていないことに加え、歩道部分も本件土留め工事現場から本件給油所のある東に向けては平板ブロック目地が浮き上がったような箇所は必ずしも認め難く、この事実は距離による振動の減衰を窺わせるものである。また、本件特車基地工事現場と北側歩道を画したブロック塀の基礎についても、本件土留め工事時には土留め工事現場では撤去され、わずかに給油所敷地の西側に一・二m残置されていただけで、バイプロハンマーの振動が直に伝わる伝導体に成り得ていないと考えられる。

第三に、中心となる原告の供述自体の曖昧さである。原告が、振動に驚いて、被告国に電話したとするのは、その前後の事情からして二月一日三時夕刻のことと認めるのが相当であるが、同原告の「振動の態様も下から突き上げるようなどんという大きな縦揺れ」というのはハンマーによる打撃打ち込み工法に合致するものであっても、バイプロハンマー工法で生じ得る振動の態様にはそぐわず、不自然さを免れない。しかも、本件土留め工事が始まった一日から一三日に原告が申入れをするまでの間には三六カ所のH型鋼が打ち込まれているから、この工

法により原告ら主張のような振動が生ずるならば、一日から三日の夕刻にかけて前後三六回の大きな振動継続時間帯が存在したはずであるが、この点について、原告が一二分程度の揺れをわずかに四、五回程程度感じただけで、工事三日目に初めて苦情を申し入れたというのも、腑に落ちぬことといわねばならない。

(4) 他に、本件工事、ことに、本件土留め工事による振動が本件給油所に被害を与える程度の大きなもので、かつ現実に土間、塀、建物壁等にクラックの被害を、また、ガソリタンクに被害を与えたと認めるに足る証拠はなく、また、原告の精神的な苦痛についても、住宅等と異なり国道に隣接する給油所に対する振動であることを考慮すれば、受忍限度を超える振動があったとはいえない。

以上の次第で、原告らの請求は、その余の点につき判断するまでもなく、いずれも理由がないから、主文のとおり判決する。

2 大阪高裁（請求棄却）

当裁判所も、控訴人らの被控訴人らに対する本件各請求はいずれも理由がなく棄却すべきものと判断するが、その理由は次に附加するほか、原判決の説示と同一であるから、これを引用する。

控訴人らは、前記のとおり、「専門家である工



位置図

事施工者ら（被控訴人ら）に因果関係の不存在の立証を負担させるべきであり、本件においては、被控訴人らから工事前の写真の提出がなく、事前の調査状況や工法選定の根拠等について立証がされていないから、控訴人らの損害と本件H型鋼打設工事との間に因果関係があると認めるべきである。」主張するが、本件H型鋼打設工事（本件土留め工事の振動）により控訴人らに損害が生じたことは、控訴人らにおいて立証すべき事実であり、また、本件全証拠によるも、本件工事による振動被害が通常想定される範囲外に生じたと認めることはできないから、被控訴人らにおいて、本件工事前の写真を提出せず、事前の調査状況や工法選定の根拠等について十分な立証をしていないからといって、そのことをもって直ちに本件給油所に存在するクラックが本件工事（本件土留め工事等）の振動により生じたと認めることはできない（控訴人ら主張の損害と本件H型鋼打設工事との間に因果関係があると認めることは到底できない）。したがって、控訴人らの上記主張は、その前提を欠き、独自の見解に基づくものというほかなく、採用の限りでない。

また、控訴人らは「原審における控訴人の供述及び証人の証言は信用することができ、かつ、他の原因によるクラックが考えられない以上、本件給油所のクラックは、H型鋼打設工事によるもの

と見るほかない。ちなみに、四三号線の振動、タンクローリーの給油所への導入はクラック発生の原因ではない。」旨主張し、控訴人本人（兼控訴人会社代表者）は、原審における尋問において、上記主張にそう供述をし、証人はそれに符合する証言をしているけれども、①クラック発生の日時が控訴人ら主張のころであることを裏付ける客観的な証拠がないこと、②控訴人は、本件土留め工事の三日目に初めて苦情を申し入れていること、③本件土留め工事の振動につき、控訴人において、被控訴人ら関係者に対してその現認ないし振動状況の見分を求めた形跡がうかがわれないこと（ちなみに、控訴人本人は、一二分程度の揺れを四、五回感じたと供述している（陳述書では、机の上にあつたパソコンを跳ね上げるほどの強度で約一五分間続くという振動が四、五回あつた旨記載されている）。仮にこのような状況であつたとすれば、その状況の現認ないし見分を求める機会が十分あつたものといふことができる。）、④証拠によつても、本件工事（本件H型鋼打設工事等）によつてクラックが生じたと認めることは困難であること等に照らすと、前期引用の原判決認定説示のとおり、控訴人本人の上記供述部分及び証人の証言部分は、いずれもたやすく採用することができない。なお、控訴人らは、「本件土留め工事以外の他の原因によるクラックが考えられない。」と

も主張するが、前記引用の原判決認定の事実関係の下においては、原判決説示のとおり、仮にクラックが生じた原因が外力の作用によるものであるとしても、本件国道四三号を通行する車両による振動やタンクローリー車の進入による振動も、クラックを生じさせる外力の一つとして想定しうるものと認められるから、控訴人ら主張のように、本件土留め工事以外の他の原因によるクラックが考えられないということとはできないし、本件給油所のクラックが本件土留め工事（本件H型鋼打設工事）等の振動によつて生じた事実は本件全証拠によるもこれを認めることができない。したがつて、控訴人らの上記主張は採用するに由ないものである。

『秩父往還物語』



埼玉県東京事務所

加藤 和美

みなさん、こんにちは。埼玉県東京事務所の加藤と申します。

おかげさまで、埼玉と山梨を結ぶ雁坂トンネルができ、六年が経ちました。古来より行き来のあったこのルート「秩父往還」を紹介をいたします。

秩父往還とは、埼玉県の北の回廊である国道一四〇号線のことと、埼玉県秩父地域を中心として栄えた古道です。諸説はありますが、中山道と甲州街道を結ぶ道であり、このうち埼玉県内は、熊谷市から県境の雁坂峠までで、およそ八三kmの道のりです。

道としての歴史は古く、日本

書紀ではヤマトタケルが、蝦夷

征伐の後、信濃国、越国へ向か

うために、甲斐・酒折宮（山梨

県甲府市）から北上し、武蔵、

上野を経て碓氷峠付近に向かっ

たとの記述があり、秩父往還を

通り雁坂峠を越えて行ったと考

えられます。さらに前の崇神天

皇の時代に秩父地域に知知父国

造（ちちぶくにのみやつこ）が

任命されていることから、現代

風に言う主要地方道とも言う

べき形態があつたのであろうと

推測されています。

それでは、秩父往還に沿って

主な観光地の紹介を交えながら

旅を試みましょう。

まず出発点は熊谷市。ここが

秩父往還の出発点です。昨秋、

開催された第五九回国民大会秋季大会「彩の国まごころ国体」のメイン会場で、全国からたくさん選手、応援団にお越しいただき、大いに盛り上がりました（写真1）。

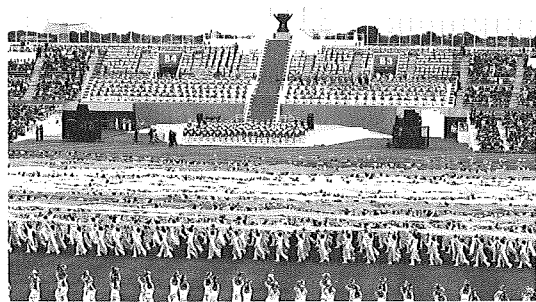


写真1 彩の国まごころ国体

また、熊谷はさくらの名所として、古くから多くの人々の目を楽しませています。JR高崎線熊谷駅の南口を出て五分の荒川堤防沿いに「一目千本」と言われるほど壮観な熊谷桜堤があります。春になると約2kmに渡って作られる約五〇〇本の桜のトンネルは、誰もがため息をつくほどの美しさです。

熊谷市は平野の中心にあります。埼玉県の最終地点である雁坂峠は標高二〇八二mなので、道路は坂道を登るような感じで山に向かって進んでいきます。

その平地と山間地の境にあるのが寄居町です。かつて戦国時代に北条氏の城、鉢形城があり、今でも鬱蒼とした樹木の中、土塁や空堀などの遺構が当時の面影を強く偲ばせ、広大な国指定史跡となっています。

ここで毎年四月の第二日曜日に「寄居北條まつり」が行われ、武者行列や北条軍と豊臣軍の攻

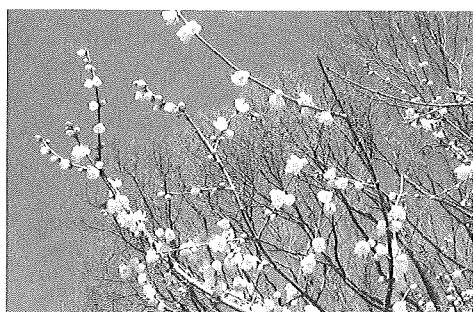


写真2 長瀬のロウバイ

防戦など満開の桜を背景に武者絵巻が繰り広げられます。また、八月の第一土曜日には、水難よけや安産、子育てなどを祈願した寄居玉淀水天宮祭が行われます。クライマックスは夜で、その際荒川の大きな淀である玉淀にぼんぼり提灯を付けた五艘の舟山車と花火大会の競演は「関東一の水祭り」と呼ばれて、川面に揺れ漂う灯籠とこれに呼応する花火は圧巻です。

寄居を過ぎて車で走ること約一五分、本県の観光地のメッカの一つでもある長瀬に至ります。長瀬は、一二月末にはロウバイがいち早く花開き、植栽地である宝登山は山全体が甘い香りと黄色い花に包まれます（写真2）。また春には桜、秋には紅葉と年間を通じて四季折々の自然に親しむことができます。でも何と言っても長瀬を一躍有名にしたのは「岩畳」です。岩畳と呼ばれる結晶片岩による河岸段丘は、太古の大規模な地殻変動と荒川の浸食作用によって形成されたもので、大正一三年



写真3 岩畳

に全国に先駆けて国の名勝天然記念物の指定を受け、自然の造形美で訪れる人を楽しませてくれます（写真3）。この岩畳に沿って流れる溪流を水しぶきを上げて豪快に下るのが「長瀬ライン下り」です。自然の美しさや激しさを体感できる長瀬随一の観光スポットです（写真4）。さて、長瀬を過ぎますといよいよ秩父往還最大の拠点、秩父盆地に入ります。現在では歴史

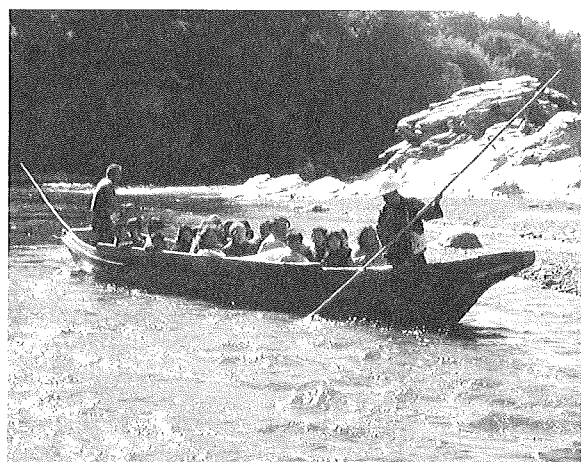


写真4 長瀬ライン下り

と自然にあふれた県内最大の観光地として発展しておりますので、ここでは代表的なものを紹介します。

まず、西武秩父線の終着駅、西武秩父駅から徒歩約二〇分のところに秩父市街を一望の下に見渡せる羊山公園があります。公園内の斜面を利用して二四五、〇〇株の芝桜が植栽されています。なだらかな斜面一面に絨毯のように咲き誇る芝桜、

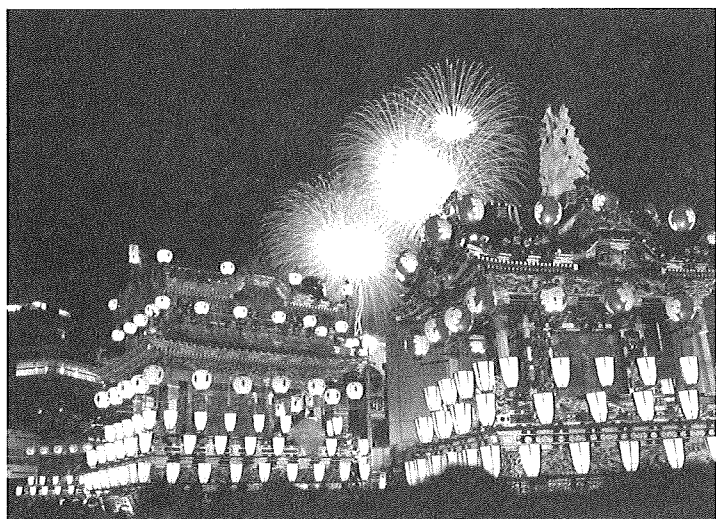


写真 5 日本三大曳山祭の一つ「秩父夜祭り」

背景は秩父のシンボルとも言われる武甲山が聳え、さながら天上の世界に舞い降りたかのような美しさで、ゴールデンウィークには必見のポイントです。

そして秩父の顔、秩父夜祭りが一二月にあります。秩父夜祭りは京都祇園祭、飛騨高山祭と

ともに日本三大曳山祭の一つに数えられており、三〇〇年余の歴史があります。この祭は、勇壮な屋台囃子を打ち鳴らしながら、笠鉦二基と屋台四基の山車（国有有形民俗文化財）が秩父市内を練り歩きます。秩父市役所前の急峻な団子坂を厳寒の中、

白い息を吐きながら渾身の力を込めて引き上げるとき、夜空は大輪の花火で彩られ、祭はクライマックスを迎えます（写真5）。秩父には他にも自然、歴史、伝統行事などのみどころが多数あり、これらを支える多くの方々が、訪れる人を温かく迎えます。

とうとう終着点の雁坂峠に着きました。秩父往還は埼玉県と山梨県を結んでおり、かつて徒歩の時代、多くの往来がありました。自動車の出現以来、徐々になくなっていきました。しかし平成一〇年に、一般国道の山岳トンネルとしては最長の距離を有する雁坂トンネル（延長六、六二五m）が開通し、新たな時代を迎えることとなりました。開通を機に埼玉県と山梨県を始めとする近隣市町村で、「彩甲斐地域観光振興協議会」も結成され、一致協力して観光振興を図っています。今ではトンネルを挟んで埼玉県と山梨県

の方々の往来も盛んとなり、人々の交流も深まり、新たな秩父往還の時代を迎えています。ぜひ、一度お越しくださいませ。

（写真提供…（社）埼玉県観光連盟）



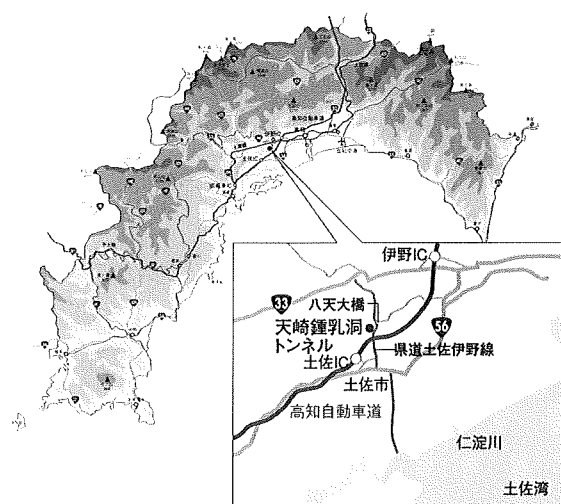


図1 天崎鍾乳洞の位置

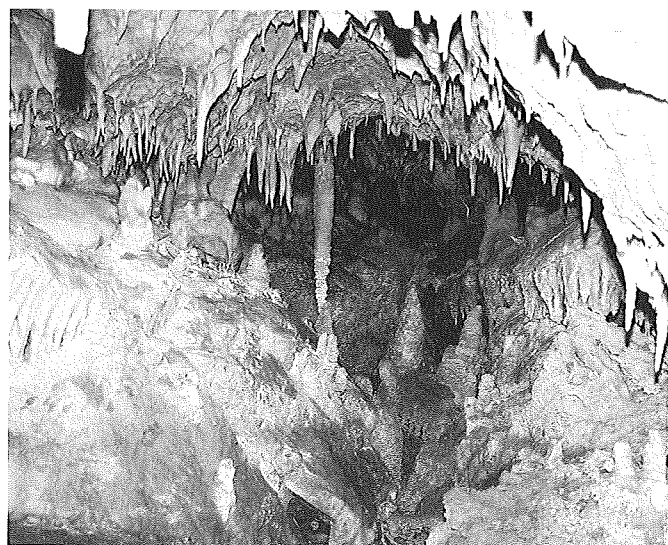


写真1 天崎鍾乳洞の内部

『天崎鍾乳洞』を公開中！

あまさき



高知県東京事務所 黒岩 章

◆はじめに

読者の皆様こんにちは。高知県の黒岩と申します。とんび会員となって二年目になります。県庁職員としては、一月一日で

一二年目を迎えました。条件付きの任用期間と当事務所勤務を除けば道路一筋一〇年間と言ったところです。今までに携わった業務の中で、おもしろいと言

うか、珍しい道路工事がありましてので雑感を含めながら紹介させていただきます。

◆鍾乳洞発見

平成一三年一月、私が高速道路推進課で勤務をしていた時のことです。高知県土佐市天崎（図1）のトンネル工事現場で鍾乳洞が見つかりました（写真1）。「トンネルの工事現場で鍾乳洞？」と思われる方がいるかも知れませんが、下半掘削中に下面に小さな穴が開き、覗き込

んでみると鍾乳洞が広がっていたのです。

地元紙では「記念物級の鍾乳洞」、「石筍・石柱が林立」とトップで伝えていました。鍾乳洞は、道路に対し横断方向に発達し、視認できる範囲での大きさは、高さ二m、最大幅五m、奥行き一五mで、ちょうど三角錐を横にした形になっていて、約半分が水没しています。

◆鍾乳洞の形成

鍾乳洞の石質は高知県土佐市田町にある龍河洞（高知県では名所の一つ）と同じ頃の二億七千万年前の石灰石で、数十万年から数百万年の歳月を経て形成されたと推測されています。水中の更に下方にも「つらら石」や「石筍」が発達している空洞があることから、水位の変動（海面変動）が何度かあったことが推測されます。また、「つらら石」の中には大きなひび割れがあるものもあり、セメント

化が進み成長していることなどから度重なる地震にも耐えたことがわかります。

◆工事再着手

鍾乳洞発見とほぼ同時に工事は一時中止となり、学識経験者や文化財保護関係者、地元代表などで組織した検討委員会を立ち上げ、調査・検討を続けていました。ダイバーによる水中調査やボーリング調査、排水試験を行っていましたが、鍾乳洞の全容が把握できず、「年度内の完成の目途は立たないだろう。」と思っていた矢先の四月異動、鍾乳洞が発見された職場への転勤となりました。気が付くと何故かトンネル工事の担当職員となっていました。

着任した時には、工事費約四・五億円は繰り越され（うち事故繰費約九千万円）、工事は依然中止中。深い溜息しかこぼれませんでした。県庁のM道路課長いわく、「いつまで検討す

るかな?」、「はよう再着手せんか!」と叱咤叱咤（普通は叱咤激励）を受け、気合いを入れ直し、努力はしましたが、工事再着手は六月初めでした。

◆工法の決定

検討委員会での提言を受け、鍾乳洞へは次の配慮を行うことにしました。

①トンネル断面を補強（図2）

トンネルの上部、ゆるみ領域を六mと設定し、岩塊等の荷重を考慮してコンクリート覆工厚を三〇cmから九〇cmに変更。

②鍾乳洞の上部は橋梁（図3）

万が一、鍾乳洞が崩壊しても交通の安全性が確保出来るように鍾乳洞の上部は約二〇mの橋梁とする。また、鍾乳洞への振動対策として、「コンクリート桁」、「ゴム支障」、「埋設型ジヨ

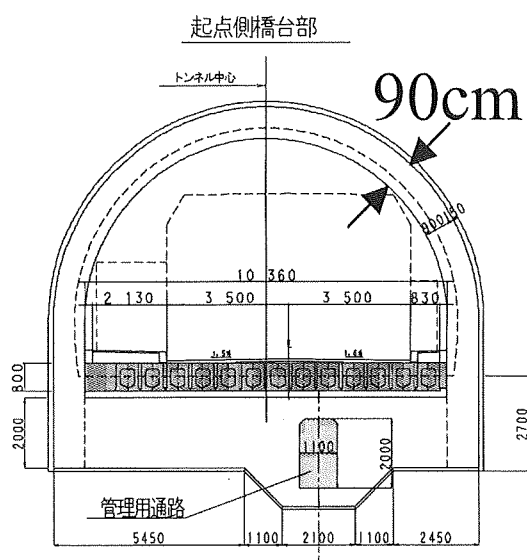


図2 天崎鍾乳洞トンネルの断面図

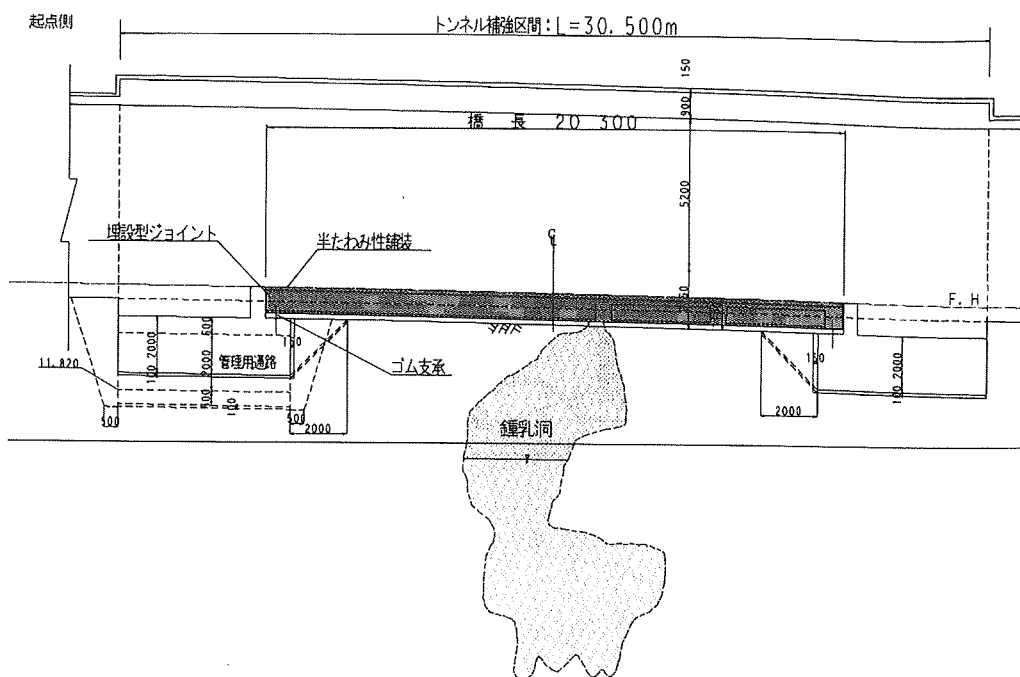


図3 天崎鍾乳洞トンネルの側面図

イント」を採用。

③鍾乳洞への管理用通路を確保

(写真2)

経年変化や水位などを観測するための管理用通路を施工。

④公開方法を検討

⑤工事記録を作成

◆一般公開

この鍾乳洞は発見されてから一般の皆様には非公開でしたが、トンネルに関する工事が完成し、十分な安全性が確保されたことや公開を望む声も強いことなどから昨年の一月から管

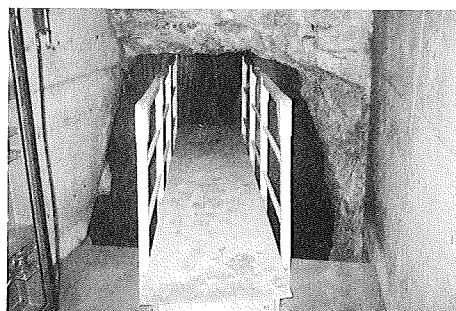


写真2 管理用道路

理用通路を利用し一般公開を行っています。本年二月末の道路開通(予定)までに計三三回の公開を行います。一回の公開では二五人前後が限界です。今はキャンセル待ちの状態と聞いていますが、高知県へ行く予定のある方は是非ご覧になってみてはいかがでしょうか。(事前の申し込みが必要です。)ライトアップもしていますので幻想的な空間に酔いしれることが出来ると思います。

◆おわりに

雑感が多く、読みにくいものとなってしまいました。が、「トンネルの中に橋梁架設」、「橋梁下に鍾乳洞」、このような珍しい道路は日本中でも高知県土佐市(私は土佐市出身です。)だけだと思います。

御堂筋にぎわい空間づくり（社会実験）

「御堂筋オープンフェスタ2004」について

大阪市ゆとりとみどり振興局文化集客部集客推進担当課長 天野 伊作

一 御堂筋の再生の必要性

大阪市の中心部は、企業の本店などの中枢機能や、新技術の開発といった知的創造を担う研究開発機能が集積し、日本の経済発展に大きく貢献してきた。ところが、近年のいわゆる東京一極集中化や、大学等の研究機関や工場など生産拠点の移転により、経済機能が低下し、産業構造の変化への対応が遅れている。このような状況の中、大阪市の都市再生、特に御堂筋の再生は、平成一三年一二月に国の第三次都市再生プロジェクトで採用され、民間の総意工夫を活かしつつ、社会実験を活用し、道路の多面的な利活用に積極的に取り組むこととされた。これを受け、大阪市が取りまとめた都市再生プログラムの中でも、「御堂筋の

ぎわい創出」が重点プログラムの目標になっている（図1・2）。

二 実行委員会の設立までの経緯

1 御堂筋ルネッサンスの会

地元町会・商店会、沿道企業により設立。平成一二年度から御堂筋大丸・そごう前の側道にオープンテラスを開催。平成一三年度には国の社会実験に採択される。

2 新しい時代の御堂筋協議会

経済界、地元まちづくり組織、行政等により、平成一二年一二月設立。「御堂筋活性化アクションプラン」がまとめられ、御堂筋に関するさまざまな提言がなされる。

3 「御堂筋にぎわい空間づくり実行委員会」の設立

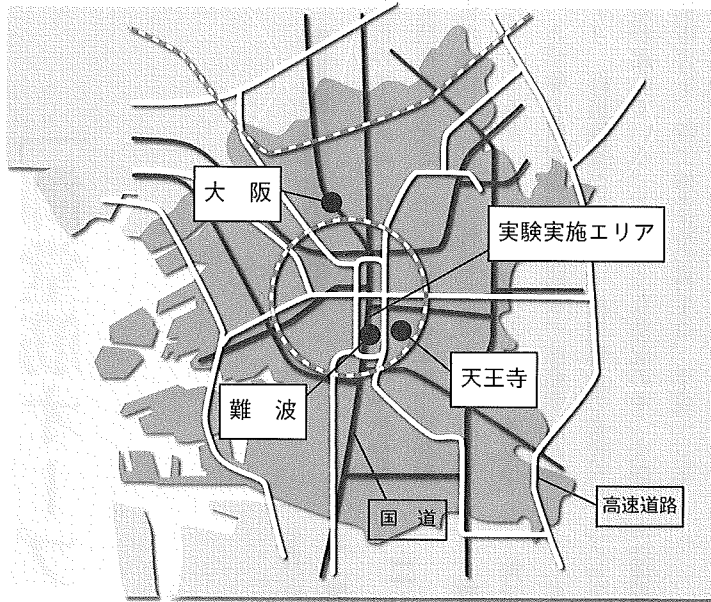
平成一五年四月二五日、国、府、市、経済団体、地元町会・商店会から構成。事業実施の意思決定機関、対外的な代表として活動する。

三 昨年度社会実験の概要

昨年一月二三日、御堂筋建設以来初めて本線を歩行者に開放し、社会実験を実施した。十分な広報が出来なかったにもかかわらず、来街者が約二一万人に達するなど、御堂筋のポテンシャルの高さが確認された。

その一方で、にぎわいの面的な広がりや効果の持続性、告知不足に伴う渋滞の発生といった点で課題を残した。

大阪市全域図



実験実施エリア現況



本線部



側道部

図1 位置図

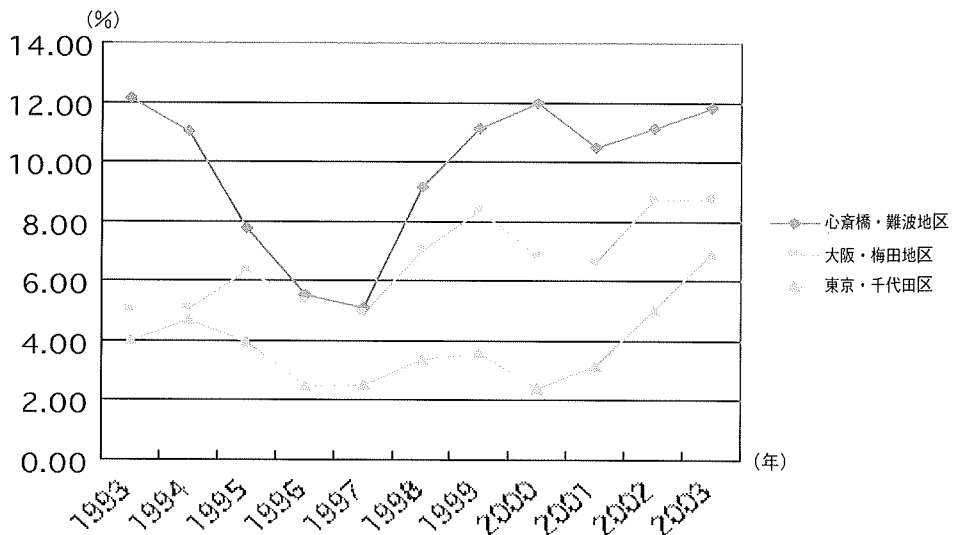


図2 オフィスビル空室率の推移

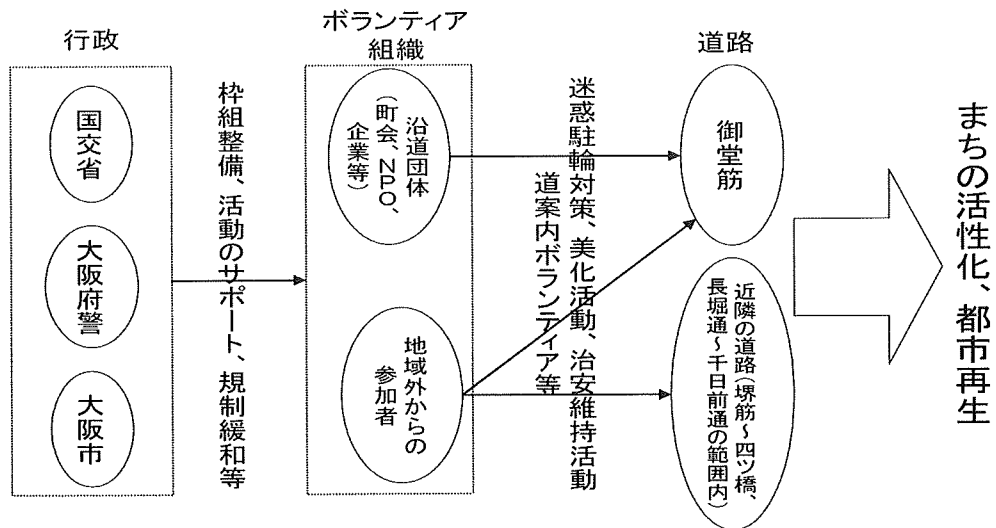
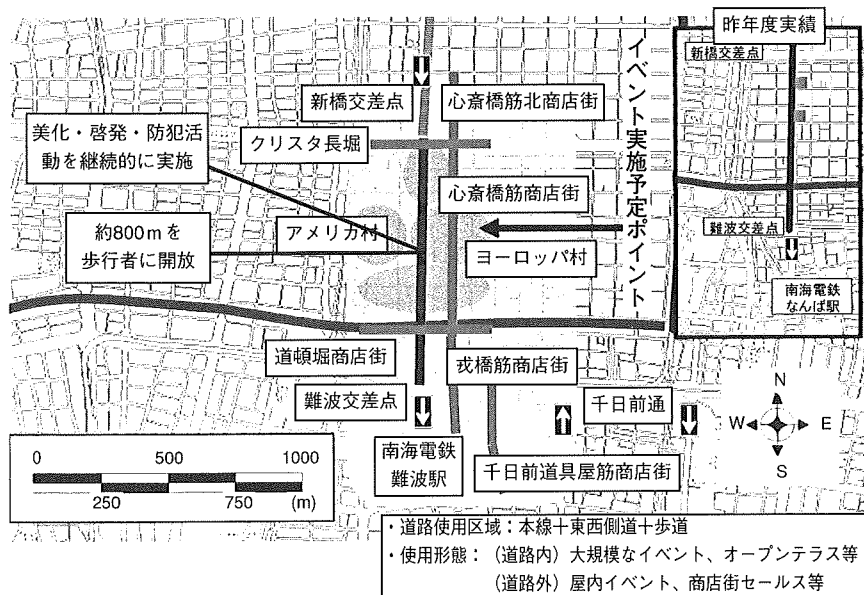


図3 まちづくり活動イメージ



御堂筋の標準的な断面構成 (幅員44m)

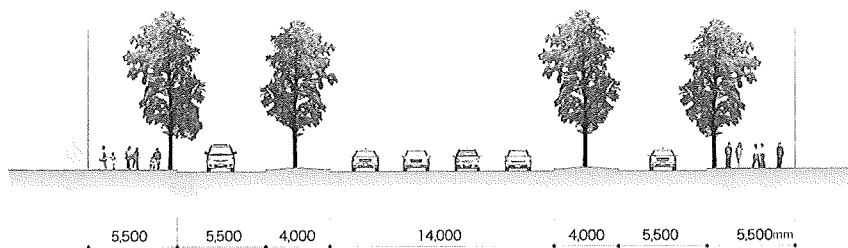


図4 実験概要図

四 改善目標

1 道活用による地域の活性化の面的広がりと持続性の確保
協賛セーラー等周辺商店街・店舗・企業等と連携

することで、御堂筋周辺地域への回遊の促進を図る。一〇月に実施する他のイベントと連携することで、リピーターの確保を図る。



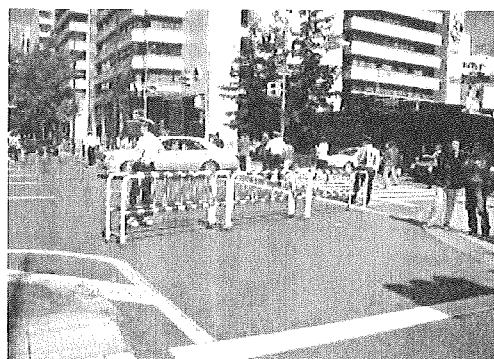
封鎖中（全線）



封鎖前



封鎖後



封鎖中（側道）

写真1 通行規制の様子（新橋交差点）

2 民官共同で道路管理を行なう持続的なまちづくり組織の形成
単にイベントだけに終わるのではなく、まちづくり活動につなげていく。

五 今年度社会実験の実施概要

1 実施日時

① まちづくり活動

平成一六年九月～一月

② シンボルイベント

平成一六年一〇月一七日（日）

一三時～一六時

2 実施場所

① まちづくり活動

御堂筋ミナミ周辺

② シンボルイベント

御堂筋の新橋交差点南詰から難波交差点北詰（長堀通り～千日前通り）までの約八五〇mの区間

3 事業内容

① まちづくり活動

・ 御堂筋ミナミ周辺の商店街や事業所に対し、従業員に対する不法駐輪禁止の啓発を依頼

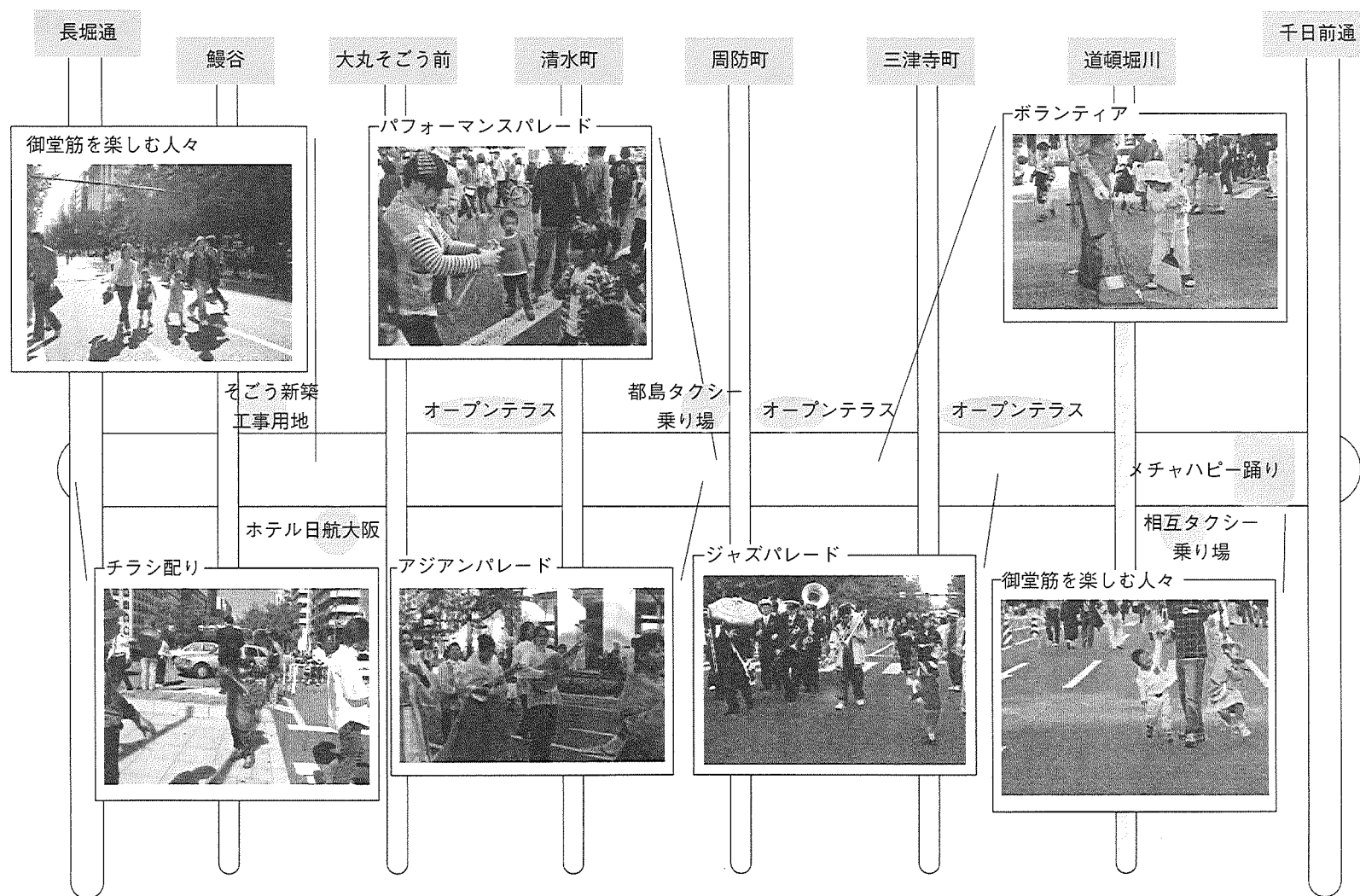


図5 イベント中の様子(1)(13:00~16:00)

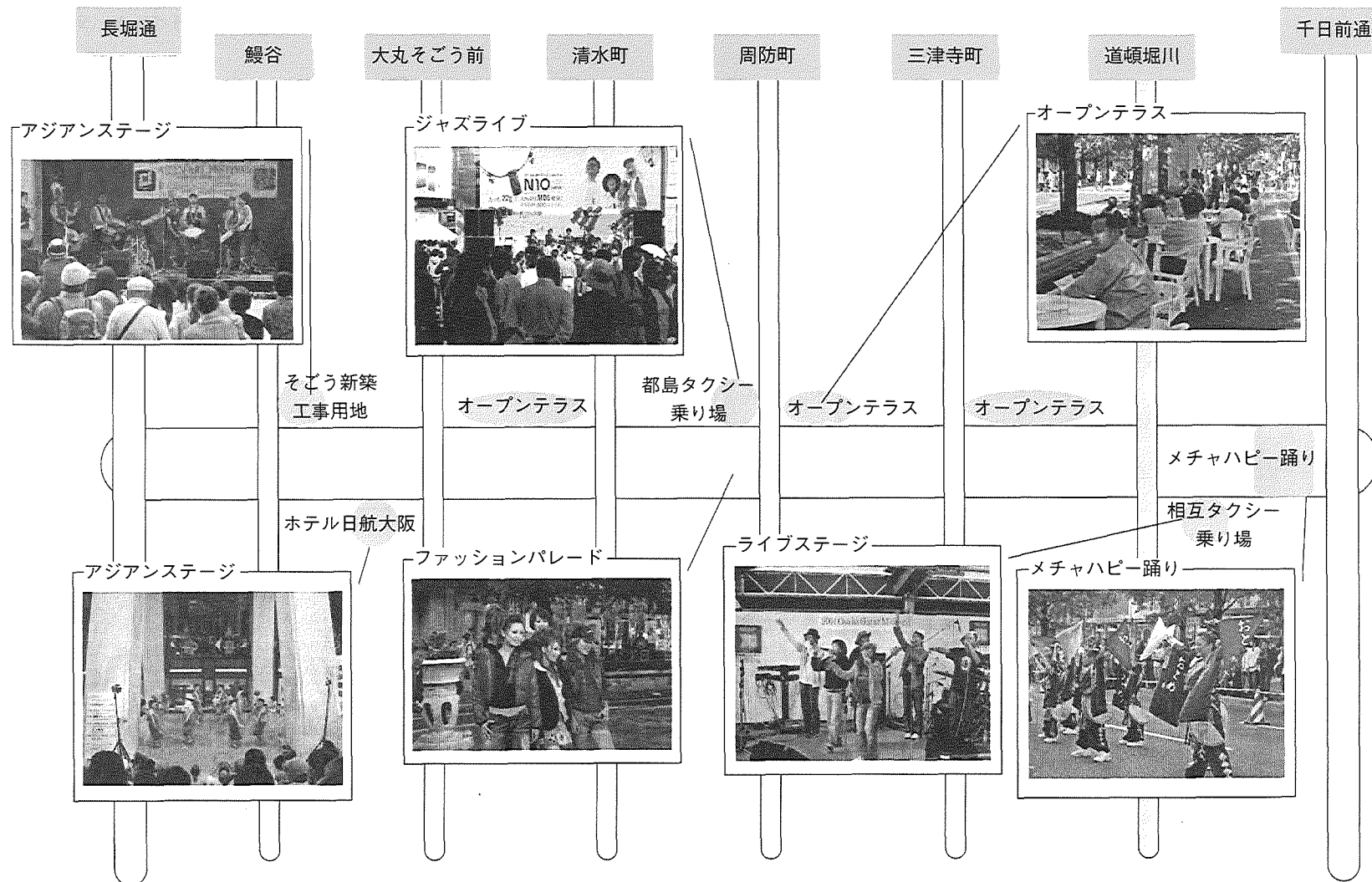


図6 イベント中の様子(2)(13:00~16:00)

御堂筋にぎわい空間づくり(社会実験)

御堂筋オープンフェスタ 2004

'04.10/17.sun (雨天決行)

13:00~16:00(交通規制時間 12:00~17:00)

御堂筋・長堀通(新橋交差点)~千日前通(難波交差点)

●主催:「御堂筋にぎわい空間づくり」実行委員会

●お問い合わせ先:06-6615-0671 <http://www.midosuji-nigiwai.jp/> もご覧ください。

●企画:「御堂筋にぎわい空間づくり」運営委員会

アートがいっぱい、
ミナミのお祭りサンデー。



「なにわ名物・いちびり庵 (財)大阪観光コンベンション協会 (株)大阪市開発公社 大阪市信用金庫 大阪地下街(株) 協賛 (財)大阪都市協会 (財)大阪21世紀協会 (株)スタンディングアール (株)りそな銀行 (株)ルシエルブルー (後+8日)」

図7 チラシ

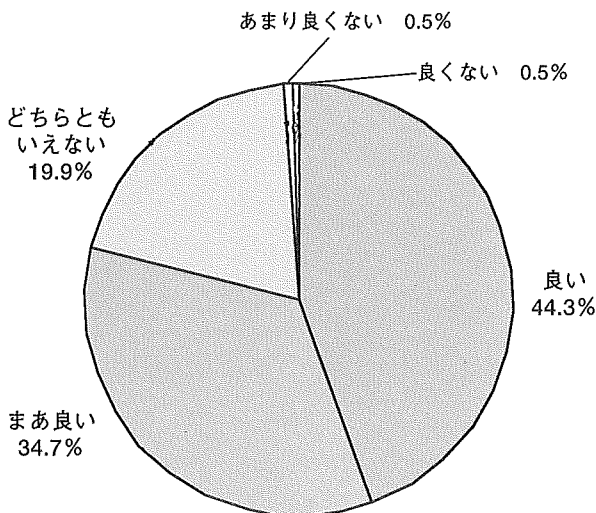


図8 オープンフェスタに対する評価(実験日)

・地域で不法駐輪対策を行っている団体(以下「活動団体」という。)について、一斉キャンペーン等連携を依頼
・不法駐輪対策活動が行われていない地域について、地元に対する活動の呼びかけ
・御堂筋ミナミ区間について、御堂筋パレード終了後翌日(一〇月二一日)から御堂筋オープンフェスタ前日(一〇月一六日)ま

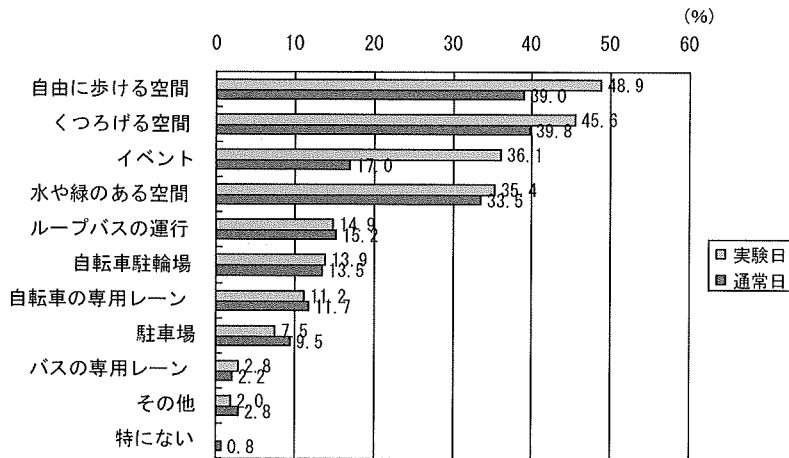


図9 御堂筋に望むもの

での間、主催者募集のボランティアによる集中キャンペーン実施。主催者作成のエフ付けによる啓発

・不法駐輪に対する警告、及び撤去の実施

・持続的な地域活動の実施に向けたまちづくり組織の形成

④ シンボルイベント

A 御堂筋体感企画

テーマ…御堂筋を通じて大阪の魅力発見。御堂筋本線を歩行者に開放することで、御堂筋への新たな視点を提示するとともにまちづくり活動をアピール。

B イベント

テーマ…新しい大阪文化の創造

・ハイクオリティな音楽、演劇、パフォーマンス、ダンス等さまざまなイベントの実施

・御堂筋で作品を披露することが、出演者のステータスになるような、または御堂筋への出演がメジャーへのステップとなるようなしなげづくり

C オープンテラス

・アジア文化の導入、あるいはアジアへの文化情報発信の窓口となるような活動の促進

・御堂筋の魅力を再発見するきっかけづくり

・来場者へ憩いと休息の場を提供

・体感企画の効果をより促進

4 来街者数

二二万人

六 社会実験の評価

現在、有識者からなる御堂筋にぎわい空間づく

り評価委員会を設置し、作業を進めているところであり、速報版のみの紹介に止めることで、お許し願いたい。