

第5節 道路

(1) アメリカ

Ⅰ 整備状況

○ 制度

種別	延長(km)	整備主体	費用負担	管理主体	費用負担
州際(勘)道路	67,034 (1987)	州	連邦(90%) 州(10%)	州	連邦(-部) 州
連邦補助道路	1,055,000 (1987)	州	連邦(75%) 州(25%)	州	州
連邦補助都市内道路	238,000 (1987)	州	連邦(75%) 州(25%)	州	州
連邦公有地道路		連邦 (交通省、内務省)	連邦	連邦	連邦
州道	1,290,000 (1987)	州	州	州	州
その他	4,320,000 (1987)	郡 市町村	州、郡 州、市町村	郡 市町村	

*有料道路 事業主体は、オーソリティ、コミッション、民間会社等で、総延長は約7,710km(1985)である。

(出所：建設省道路局監修「道路行政」平成3年版；財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990)

○ 財源(1987)

◇ 一般道路 (単位:100万ドル)

一般財源 全体 26,403 (連邦 2,486 : 州 6,192 : 郡 7,175 : 市町村 10,550)

特定財源 全体 37,215 (連邦 11,980 : 州 26,596 : 郡 565 : 市町村 1,000)

(財源：燃料税、自動車税)

◇有料道路 料金収入 2,926

(出所：建設省道路局監修「道路行政」平成3年版)

○整備水準(1991)

千台当たり高速道路延長 (k m/千台) 0.450

千台当たり幹線道路延長 (k m/千台) 3.929

(出所：I. R. F「国際道路統計」1987-1991)

II 連邦、州、郡、市町村の役割分担

①基本的考え方

州内の主要道路については、連邦の補助の下、州が建設、維持・管理の責任を有する。その他の道路については、州の監督・指導の下、郡及び市町村が責任を有する。

②連邦の関与

連邦は、車両制限、速度制限など全国共通の基準・仕様を設定するほか、全国的道路網の計画的な事業化と連邦資金の適切な運用を図るため、連邦補助に係る道路整備計画の承認、一定の道路に係る州の路線指定に対する同意等の権限を持つ。

維持管理については、70年代後半の道路、橋梁の深刻な老朽化を背景として、州際道路に係る再舗装、修復、再生、改築の4 R事業について連邦補助が設けられた。

(出所：財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990)

(2)イギリス

Ⅰ整備状況

○制度

種別	延長(km)	整備主体	費用負担	管理主体	費用負担
国道 (National Roads)					
高速国道 (National Motorway)	2,891 (1988)	国(交通省)	国	国*	国
一般国道 (Trunk Roads)	12,581 (1988)	国	国	国*	国
地方主要道 (Local Authority Motorway & other principal roads)	35,041 (1988)	県 市町村	国(交通省、環 境省)、 県、市町村	県 市町村	国(交通省、環 境省)、 県、市町村
その他	303,802 (1988)	県 市町村	県 市町村	県 市町村	県 市町村

*一定の場合、県、大都市圏市町村及びロンドン特別区は、交通大臣の委任を受け、国道の維持・管理及び改良を行っている。また、両者の合意に基づき、これらの地方政府が一般国道の建設を行うこともあり、その場合において、市町村が再委任を受けることがある。

(出所：建設省道路局監修「道路行政」平成3年度版；財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990；

DoE, "The Functions of Local Authorities in England," 1992)

○財源(1986)

◇一般道路 (単位:100万ポンド)

一般財源 全体 3,346 (特定財源は廃止)

(出所：財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990)

○整備水準(1991)

千台あたり高速道路延長 (km/千台) 0.128

千台あたり幹線道路延長 (km/千台) 0.691

(出所：I. R. F「国際道路統計」1987-1991)

II 国、県、市町村の役割分担

①基本的考え方

国（交通省：Department of Transport）は、効率的な交通網を整備することにより、経済成長と国土・地域計画の推進を図るため、根幹的な道路網（幹線道路：高速国道及び一般国道）について整備・管理を行っている。地方政府（県及び市町村）は、それ以外の道路に関する計画・調整や交通管理政策を担当している。

②国の関与

国は、地方税補助金（Revenue Support Grant：RSG、日本の地方交付税に類似するもので、環境省が所管）を一定の公式により、地方へ配分する。このほか、国は、県に対し、道路建設、公共用交通等を総合的に勘案した交通政策計画について交通補助金（Transport Supplementary Grant：TSG）を交付する。ただし、同補助金は、国の認定を受けた道路、架橋及び道路管理に関するものに、その使用目的が限定されている。

（出所：建設省道路局監修「道路行政」平成3年度版；財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990；

DoE, "The Functions of Local Authorities in England," 1992)

(3)フランス

I 整備状況

○制度

種別	延長(km)	整備主体	費用負担	管理主体	費用負担
高速道路 (無料)	8,041 (1992)	国(設備)	国	国	国
高速道路 (有料)		混合経済会社 (SEM) 認可会社	同左 同左	同左 同左	同左 同左
国道	28,255 (1992)	国	国 地方(一部)	国	国
県道	354,000 (1992)	県	国(一括補助) 県	県	国(一括補助) 県
市町村道	526,000 (1992)	市町村	市町村	市町村	市町村

(出所:建設省道路局監修「道路行政」平成3年度版; 財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990;

Ministère de l'Équipement, "Mémento de la Route 93")

○財源

◇国道網(高速道路及び国道)に係る財源(1992)(単位:百万フラン)

全体 31,240 (国 9,455:州、県、市町村 7,005:SEM及び認可会社 12,080

:料金収入のうち維持管理費分 2,700)

◇特定財源:大規模事業特別基金(F S G R)(財源は内国燃料消費税などで、公共交通機関、エネルギー関係施設なども用途目的に入っている。)

(出所:Ministère de l'Équipement, "Roads in France 93")

○整備水準(1991)

千台あたり高速道路延長(km/千台)0.260

千台あたり幹線道路延長(km/千台)1.248

(出所:I.R.F「国際道路統計」1987-1991)

II 国、県、市町村の役割分担

①基本的考え方

国、県、市町村はそれぞれ、国道、県道、市町村道を担当している。都市間を結ぶ国道は原則として国が100%負担するが、都市部に入る区間及び都市部をバイパスする区間においては、当該地方公共団体も費用を負担する。

なお、高速道路については、国は、供用区間の短いバイパス、主要港湾と内陸を結ぶ路線等都市内高速道路及び都市間高速道路の一部を整備している（無料）。混合経済会社（SEM）は、国又は地方公共団体、銀行などが出資している特殊会社（国が最大の出資者である。）で、配当を確保する必要がないため、都市間高速道路のうち採算のよくない部分を担当している（全国で8会社ある。）。認可会社は、国と委託契約を締結し、高速道路の建設・運営を行っている純民間会社であり、採算のよい部分を担当している（全国で2会社ある）。なお、両者とも有料道路として整備しており、整備時期の古い路線からの料金収入によって開通当初交通量が少ないと見込まれる新たな路線の整備が可能となっているのが最近の実情である。

②国の関与

国の地方道に関する補助は、ミッテラン政権による地方分権政策（"décentralisation"）の一環で、1983年より、県に対する一括補助金制度（建設整備費総合交付金；DGE）となっている。また、混合経済会社や認可会社による高速道路の整備に当たっては、国が路線の選定、着工の順位及び時期の決定、料金政策の立案等を行っている。

（出所：建設省道路局監修「道路行政」平成3年度版；財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990；

Ministère de l'Équipement, "Mémento de la Route 93"）

(4)ドイツ

I 整備状況

○制度

種別	延長(km)	整備主体	費用負担	管理主体	費用負担
連邦長距離道路					
連邦アウトバーン	8,422	州*	連邦(交通省)	州*	連邦
連邦道路	31,368 (1987)	州*	連邦	州*	連邦
州道	133,573 (1987)	州**	連邦 州	州**	連邦 州
郡道		郡	連邦 郡	郡	連邦 郡
地方道	318,000 (1987)	市町村	連邦、市町村	市町村	連邦、 市町村

*州は、連邦の委託に基づき、連邦長距離道路の建設・管理を行う。また、連邦長距離道路が人口8万人以上の市町村を通過する場合、当該区間は市町村がその建設・管理を担当する。 **州道が、人口5万人以上の市町村を通過する場合、当該区間は市町村がその建設・管理を担当する。

(出所：財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990； 住宅・社会資本整備研究会「欧米の住宅・社会資本整備の歴史に関する調査報告書」、1988)

○財源(1988) (単位：億マルク)

連邦 62.5

特定財源 (財源：鉱油税)

(出所：建設省道路局監修「道路行政」平成3年度版； 財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990)

○整備水準(1991)

千台当たり高速道路延長 (km/千台) 0.272

千台当たり幹線道路延長 (km/千台) 1.211

(出所：I. R. F「国際道路統計」1987-1991)

II 連邦、州、郡、市町村の役割分担

①基本的考え方

連邦は、事業実施機関を持たず、計画（連邦交通網計画、連邦長距離道路に係る需要計画及び5カ年計画等）、研究、予算配分（連邦長距離道路に係る費用負担、市町村道補助等）のみを行っている。州、郡、市町村は、それぞれ州道、郡道、市町村道を建設・管理している。

②連邦の関与

連邦は、最も基幹的な道路網である連邦長距離道路に係る費用を負担するが、州が実際の建設及び管理を委託されている。また、州は、州道に関する計画、建設、管理に係る全ての権限を有しており、アウトバーン等の路線選定についても、最終決定権は連邦が持つものの、計画段階から大きな影響力を有している。

（出所：財団法人高速道路調査会「世界の高速道路」、1990；住宅・社会資本整備研究会「欧米の住宅・社会資本整備の歴史に関する調査報告書」、1988）