

第2章

先進各国（米、英、独、仏）の 住宅・社会資本整備・管理体制

1. 道路

アメリカの道路の種類と建設、維持・管理等の分担関係

種別	道路延長	計画主体	建設、維持・管理主体	費用負担
連邦補助道路 (Federal-aid Highways)	州際道路 (Interstate Highways)	連邦、州	州	連邦、州
	連邦補助州道 (State Controlled, State Park and Forest Roads)	連邦、州	州	連邦、州
	その他の連邦補助道路 (County, Town and Township, Other Local Governmental Roads)	連邦、郡、市町村	連邦、郡、市町村 (一部州)	連邦、郡、市町村 (一部州)
非連邦補助道路 (Non-Federal-aid Highways)	連邦公有地道路 (Federal land Hiway, National Park, Forest, and Other Roads)	連邦	連邦	連邦
	州道 (State Controlled, State Park and Forest Roads)	州	州	州
	その他郡・市町村道等 (County, Town and Township, Other Local Governmental Roads)	郡、市町村	郡、市町村 (一部州)	郡、市町村 (一部州)
	連邦公有地道路 (Federal land Hiway, National Park, Forest, and Other Roads)	連邦	連邦	連邦

※道路延長は'96の数字

※Federal-aid, Non-Federal-aidとは、総合陸上輸送効率化法(後述)で定められた区分

※州、郡、市町村の役割や費用負担の割合は州によって異なる

ヴァージニア州の例

種別		道路延長	計画主体	建設、維持・管理主体	費用負担
連邦補助道路 (Federal-aid Highways)	州道、郡道、市町村道 (State Controlled, State Park and Forest Roads, County Roads, Municipality Roads)				
	連邦公有地道路 (Federal land Hiway, National Park, Forest, and Other Roads)	33,363km	連邦、州	州	連邦(90%) 州(10%)
	州道 (State Controlled, State Park and Forest Roads)	586km	連邦	連邦	連邦
	郡道 (County Roads)	61,468km	州	州	州
	市町村道 (Municipality Roads)	1,951km	州、郡	州、郡	州
	連邦公有地道路 (Federal land Hiway, National Park, Forest, and Other Roads)	11,424km	市町村	市町村	州(98%) 市町村(2%)
	非連邦補助道路 (Non-Federal-aid Highways)	2,483km	連邦	連邦	連邦

(1) 連邦の役割

○交通省

交通安全の向上、公共の利益のための交通サービス等を主な任務としており、車両制限、速度制限等の全国共通の基準・仕様の設定、全国道路網の計画的事業化と連邦資金の適切な運用を図るための連邦補助に係る道路整備計画の承認、一定の州際道路に係る州の路線指定に対する同意等の権限を有している。

○連邦道路庁 (Federal Highway Administration : FHWA)

交通省の一機関であり、9箇所に地域事務所を有し、それぞれがいくつかの州を統括している。

州との協力による連邦補助道路に関連する計画の策定、交通渋滞の緩和、都市部道路の収容力及び効率を高めるプログラムの策定、連邦公有地道路（国立公園道路、森林道路、インディアン保護地区道路）の建設、維持・管理、道路上の危険物の収集等様々な業務を行っている。

(2) 地方の役割

地方の道路行政は各州の交通局と各郡・市町村が管轄しており、原則として、州は州際道路、連邦補助道路、州道の建設、維持・管理を行い、その他の道路については州の監督・指導の下、郡、市町村が建設、維持・管理を行うこととされているが、その掌握範囲や組織形態は州、郡、市町村によって異なる。

(3) 民間活用の例

総合陸上輸送効率化法（後述）により、民間主体による有料道路の所有も認められており、資金供給主体としての民間セクターの積極的な活用が図られている。

○ダレス・グリーンウェイ (Dulles Greenway) の例

ダレス・グリーンウェイは、ワシントン・ダレス国際空港とヴァージニア州リースブルグを結ぶ最新設備を備えた有料高速道路であり、その建設はワシントン都市部に事務所を有する民間建設会社が、また、経営・管理は、イタリア有料高速道路における経営等の実績を有するイタリアの民間会社が担当している。

(4) 補助金等について

連邦はいくつかのプログラムを通じて州や郡、市町村に補助を行っている。連邦補助金を用いて事業を行う際には、州や郡、市町村は、環境・安全面のガイドラインを遵守する等の連邦の関与を受けることになる。

91年に、効率的な連邦予算の投資、環境に配慮した輸送体系を構築すること等を目的とした総合陸上輸送効率化法（ISTEA：Intermodal Surface Transportation Efficiency Act）が制定され、補助対象道路を従来より限定し、より集中的に各州に公平に補助を行うことが決定された。これに基づく具体的施策としては次の様なものがある。

なお、ISTEAは6年間（97年迄）の道路整備財源を規定した時限立法と言えるが、連邦道路庁の次期計画案はその内容を踏襲したものである。

○全米道路システム（National Highway System）

州際交通上又は国防上重要な道路、他の輸送機関と連結する道路及び州際通商に不可欠な道路に対して、連邦の財源を重点的に投資する。

○陸上交通プログラム（Surface Transportation Program）

州及び地方自治体に対し、整備しようとする輸送機関を選択する際の裁量（道路と公共輸送機関のいずれを整備するか等）を大幅に認め、道路の計画・管理に関する政策手段を提供する。

○野生生物や歴史的地区へのダメージの緩和等の環境改善事業や、大気浄化、自転車道・歩道等のプロジェクトや道路美化に貢献する事業を、道路財源の支出目的とする。

イギリスの道路の種類と建設、維持・管理等の分担関係

道路種別		道路延長	計画主体	建設、維持・管理主体	費用負担
主要幹線道路 (Trunk Roads)					
主要幹線道路 (Trunk Motorways)	2,703km	道路庁 国(DETR)	道路庁 国(DETRの地方出先機関) (地方道路庁)	国	
高速道路以外の主要幹線道路	7,681km				
非幹線道路 (Non-trunk Roads)	44km	道路庁 国(DETR)	道路庁 国(DETRの地方出先機関) (地方道路庁)	国	
	地方高速道路 (Local Authority Motorways)				25,733km
	主要道路 (Principal Roads)				244,366km
その他道路 (Classified, Unclassified Roads 等)					

※道路延長は'96の数字

(1) 国の役割

○環境・交通・地域省 (DETR)

イングランドにおける道路行政全般の責任を負っている。

○道路庁

道路行政の実施機関であり、DETRの地方出先機関とともに、イングランドにおける主要幹線道路の計画、建設、維持・管理等の業務を行っている。なお、維持・管理については維持管理代行者 (Agents: 県、市町村や民間業者からなる) に委任することが多い。

(道路庁の'97の予算: 1,491百万£)

(2) 地方の役割

○県、市町村

非幹線道路を管轄している。

なお、イングランドにおいては、二層制地方自治体 (中央政府—County—District) では県 (County) が、ロンドン特別区では特別区 (Borough 及び City) が、一層制地方自治体 (中央政府—District) では市町村 (District) が、それぞれ道路行政を所管している。

(イングランドの地方自治体全体の'96の道路事業費: 1,717百万£)

○地方道路庁 (Local Highway Authorities)

県、市町村における道路行政の事務委託機関であり、非幹線道路の建設、維持・管理を行っている。

また、DETRや道路庁との委託契約により、主要幹線道路の維持・管理 (費用は国が負担) を行う場合もある。

(3) 民間活用の例

○DBFO事業方式

民間資金構想 (Private Finance Initiative: PFI) に基づく事業方式で、道路庁と契約を締結した複数のゼネコンで構成される企業グループ (DBFO企業体) が、設計 (Design) ・建設 (Build) ・資金調達 (Finance) ・運営 (Operate) を一括して実施し、これに対して道路庁が道路使用後の交通量に応じて料金を支払うシステムになっている。

複数のプロジェクトが発表されており、それぞれの事業規模は9.4百万£か

ら 210 百万 £ まで幅広く分布している。

(DBFO 事業に係る道路庁の予算は '97 : 70 百万 £、'98 : 145 百万 £、'99 : 250 百万 £ と増加している。)

(4) 補助金等について

非幹線道路の費用負担は、原則、地方自治体が行うこととされているが、広域的に影響を及ぼす道路等重要な道路については、国が関与する場合がある。

○交通事業補充交付金 (Transport Supplementary Grant : T S G)

D E T R の地方出先機関が、県、市町村から提出される 交通政策計画 (Transport Policies and Program : T P P) の中で特に重要だと認定したものに対して交付するもの。既往道路の維持・管理についても、認定が行われ、原則 50% の補助がなされている。

なお、認定に当たっては、環境アセスメントの観点からの審査等、総合的な視点に立った検証が行われている。

(T S G の '97 予算 : 195 百万 £)

○地方税補助金 (Revenue Support Grant : R S G)

日本の地方交付税交付金に類似しており、道路整備だけではなく、教育、住宅、社会福祉等の各分野に充当されている。地方の財政は多くをこの R S G に依存している。

ドイツの道路の種類と建設、維持・管理等の分担関係

種別	延長	計画主体	建設、維持・管理主体	費用負担
連邦アウトバーン (Bundesautobahn)	11,190km	連邦	州 (市町村)	連邦
連邦道 (Bundesstrasse)	41,757km			
州道 (Landesstrasse)	86,700km	州	州 (市町村)	州
郡道 (Kreisstrasse)	89,300km	郡	郡	郡、(連邦)
市町村道 (Gemeinde Strasse)	413,000km	市町村	市町村	市町村、(連邦)

※道路延長は'96(市町村道については'93)の数字

(1) 連邦の役割

○交通省

道路事業については、各州が独自の法律と権限に基づき行っており、交通省は事業実施機関を持たず、計画（連邦交通網計画、連邦長距離道路に関する需要計画、5ヵ年計画等）、研究、予算配分（連邦長距離道路に関する費用負担、市長村道補助等）のみを行っている。

（交通省の'97の道路関連予算：10,133百万DM）

(2) 地方の役割

州道、郡道、市町村道に関しては州が立法権を有し、州、郡、市町村がそれぞれ道路の計画と建設、維持・管理を自らの費用負担で実施している。

建設、維持・管理の担当については州ごとに異なる。

※ノルトライン・ヴェストファレン州、バーデン・ビュルテンブルク州、ブランデンブルク州及びチェーリングゲン州の建設、維持・管理に係る役割分担の例

連邦アウトバーン及び連邦道が人口8万以上の市町村を通過する場合には、当該区間は、当該市町村が建設、維持・管理を担当。また、州道が人口3万以上の市町村を通過する場合には、当該区間は、当該市町村が建設、維持・管理を担当。

（バイエルン州の'97の道路・橋梁関連予算：3,295百万DM）

(3) 民間活用の例

○民間事前融資モデル（Modell der privaten Vorfinanzierung）

道路建設及び鉄道建設のインフラ整備に、民間主体の事前融資（民間主体による資金調達（銀行からの借り入れ）及び民間主体による道路建設）を導入し、工事完了後、連邦が費用を償還する。（償還期間は一般的に15年。）

このモデルの経済的な利点は、適切な時期に事業の執行が可能な（予算制約で、事業を後回しにするということを妨げる）ことであり、旧東ドイツ地域の道路整備が進捗し、また、連邦予算が再び余裕を取り戻すまで継続されることが予定されている。現在、12のプロジェクトが建設中又は計画決定済みである。

○橋梁、トンネル、山越え隘路及びアウトバーン類似の連邦道に係る経営モデル（Betriebermodell für Brücken, Tunnel, Gebirgspässe und autobahnähnliche Bundesstraßen）

民間主体が、連邦道上の橋梁、トンネル等を自ら計画（連邦政府と民間主体が建設する路線等について合意）、建設、資金調達、維持・運営するとともに、道路利用者から直接、建設費用及び維持・運営費用を回収する。このモデルは、結果的に道路使用料収入が道路建設及び維持・管理に使われることとなり、道路財源の確保というメリットを交通省にもたらすものといえるが、資金調達が民間資金のみに限られていることから、実際に契約に漕ぎ着けたのはまだ1プロジェクトしかない。

（4）補助金等について

○市町村交通改善事業費

連邦は、州に対し、郡道、市町村道の交通状況を改善するため、包括的な財政支援を行っている。補助金の詳細は「市町村交通財産法（GVFG）」に定められている。（'96：6,280百万DM、'97：3,280百万DM）

フランスの道路の種類と建設、維持・管理等の分担関係

種別		道路延長	計画主体	建設、維持・管理主体	費用負担
国道	国が建設、維持・管理する高速道路及び高速道路間道路	7,396km	国	国(DDE)	国、州
	委託建設、委託維持・管理による高速道路			SEM、Confiroute	国、認定委託会社(借入、自己金融、有料道路収入)
	一般国道	28,560km		国(DDE)	原則、国(一部州、県、市町村)
県道		365,607km	州、県	県、DDE	原則、県
市町村道		562,788km	市町村	市町村、DDE	市町村

※道路延長は'95の数字

※DDE:設備・住宅・運輸・観光省の県の出先機関

※SEM:混合経済会社

※Confiroute:認定委託会社

(1) 国の役割

○設備・住宅・交通・観光省

道路行政は、主として道路局と道路交通安全局が担当している。道路行政の基本方針は国土整備関連閣僚会議が決定する「全国道路基本計画」に示されている。

道路局は主として、高速道路及び国道の建設、維持・管理に関する計画の策定、資金調達、事業の監督等を行っている。また、混合経済会社や認定委託会社に対して、高速道路整備に係る路線の選定、着工の順序及び時期の決定、料金制の立案等を行っている。

一方、道路交通安全局は、道路の安全性を高めるため、国全体の道路網に係る規則の制定等を行っている。

(設備・住宅・交通・観光省の'97の道路事業予算：7,768百万 Fr.)

○DDE (設備・住宅・交通・観光省の県の出先機関)

国道の建設、維持・管理を行っている。(なお、DRE (州の出先機関)の業務は、管内のDDEの調整が主。)

(2) 地方の役割

○州

国の計画を踏まえ、県・市町村の協力を得て「州基本計画(SDR)」の策定を行う。

○県、市町村

県が県道の、市町村が市町村道の具体的な計画、建設、維持・管理を行うが、いずれもDDEに委託することができる。

(3) 民間活用の例

○混合経済会社 (Société Économique Mixte : SEM)

国、地方公共団体、銀行等が出資している特殊会社で、建設資金は政府前渡貸付金と高速道路国立金庫から発行される社債で賄われており、国が最大の出資者となっている。償還期間は開通後 30 年とされている。配当を確保する必要がないため、都市間高速道路の内、採算の良くない部分を担当している。

なお、フランスにおける高速道路の維持・管理費は、有料道路制度に負う

ところが極めて大きい。

○認定委託会社 (Cofiroute)

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、比較的採算の良い部分を担当している。

(4) 補助金等について

国の地方に対する補助は、地方分権政策の一環として、83年より県に対する一括補助金制度であるDGE（建設整備費総合交付金）により行われている。