

- ・「台」の道路から「人」の道路へ
- ・欲しいのは「使える道路」
- ・道路の機能を最大限に引き出す工夫
- ・日常のマネジメントが基本

#### A. 地方部・高速道路のパラダイム転換

1. 日本の道路整備の基本スキーム(復習)
2. 地方部における高速道路の利用上の問題点
  - ・近距離での利用率の低さ
  - ・理由は高めの料金+町を迂回しがちなルート+長いIC間隔
3. なぜ地方部の高速道路活用が必要か
  - ・目指すべき広域モビリティ型社会+安全+環境
4. 高速道路のパラダイム転換が必要
  - ・東名・名神の計画思想が地方部にそのまま転用
  - ・ワトキンス・レポート再掲+「米国の1955年頃の方向転換資料」
5. 地方部の高速道路をどうするか
  - ・構造規格の柔軟化
  - ・MLFF型ETCを用いたIC増設
  - ・大胆な料金スキーム転換

#### B. 道路パフォーマンスマネジメントの導入

1. 道路のマネジメントには何を充実すべきか
  - ・道路の持つ交通機能の最大活用
  - ・道路の多能化
  - ・道路の沿道総合マネジメント
  - ・沿道参加型の道路マネジメント
2. 道路パフォーマンスマネジメント～機能と空間の総合管理～
  - ・顧客サービスと直結した道路パフォーマンスマネジメント
  - ・顧客の納得と支援に基づいた道路パフォーマンスマネジメント
  - ・区間別管理と総合管理
  - ・英国のRMS(ルート・マネジメント・ストラテジーズ)を参考に
  - ・社会実験をスタートすべき

(参考①)

## 米国高速道路整備における有料制度に関する考え方の推移

**米国は、インターステート・ハイウェイの整備に関して、1955年を境に有料道路方式から無料のハイウェイに対して連邦補助を行う形式に転換した。**

- ① 連邦議会によって約6万4000キロのインターステート・ハイウェイ計画が承認される。(1944)
- ② 1950年代初頭、州政府は資金不足のため有料道路公社を設立し、インターステート・ハイウェイ計画の一部区間を有料道路として虫食的に整備を始めた。
- ③ このため、主要道路の有料化は国民の福祉を阻害するとの批判や、採算可能な路線は極めて少ないのではないかと指摘がされるようになった。
- ④ 議会在政府に対して有料道路制度に関する調査を命令 (1953-54)
- ⑤ 政府が議会に対して報告書を提出(1955)  
『有料道路の歩みと将来性および有料道路と連邦補助との関係』  
【骨子】
  - ・ 有料道路方式で道路整備を行うよりも、無料のハイウェイを造るほうが効率的である。無料のハイウェイに十分な連邦補助を投入すれば、有料道路方式による道路整備は行われなくなるはずである。【理由】
  - ・ 有料道路は地域サービス用として不適當であり、また、出入り口の間隔が長くなるため、短距離の道路利用もできなくなる。
  - ・ 従って、有料道路には並行する無料道路整備が必要となる。
  - ・ 当初から高規格の無料道路を作れば地域・通過の双方の需要に対処でき、全体工事費は安くできる。
- ⑥ 連邦補助ハイウェイ法／ハイウェイ歳入法の成立(1956)
  - ・ 特定財源制度の導入による連邦補助制度の創設。
  - ・ アイゼンハワー大統領の署名により、州際国防ハイウェイとして無料での整備が確定。

参考： AMERICA'S HIGHWAYS 1776/1976 A History of The Federal-Aid Program  
U.S.Department of Transportation / Federal Highway Administration

※本書は米国連邦高速道路局(FHWA)が建国200年を記念して作った公式の米国道路史である。

(参考②)

## 日本における有料道路制度発足時の考え方

昭和27年(1952年)、「道路整備特別措置法」案を審議した第13回国会においては、「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。その際、当時の道路局長は法制定の趣旨を以下のように説明し、**有料道路制度をあくまでも過渡的段階と位置付けている。**

「道路の公共性という観点から有料とすることの可否は問題となるのであるが、現在の財政状態から見て公共事業費のみによる道路整備は容易ではなく、・・・(中略)・・・利用者が損をしない範囲で料金を支払い、これを財源として道路整備を図ることは過渡的段階としてはひとつの方法であると思う。」

1956年、当時日本を視察したワトキンス調査団も、高規格道路整備において**有料道路制度を採用することが早期道路整備の唯一の手段であると指摘し、あくまでも補助的な財政手段として位置付けた。**

日本において、近代的道路を作る補助的財政手段として、**有料制の利用は経済的見地からも望ましいし、また、これが必要とされる高価な高速道路を早急に達成する唯一の実際的方法であるというもうひとつの観点からも望ましい。**

道路改良の資金調達の補助的手段として、有料制は、日本にとって重要な収入源を供給する。現在道路の貧弱な状態ならびに混合交通による妨害は、とりもなおさず大部分の道路利用者をして料金を支払ったほうが得だということを悟らせるであろう。料金率は、高速道路の利用者に帰する節約の半分を吸収するに過ぎないと見積もられている。