

各国の高速道路の整備効果と財源政策について

The Effects and Financial Policies of Expressway Development
in the Industrialized Countries

万小鹏* 中村英夫**

By X. Wan and H. Nakamura

This study comprehensively reviews the historic trends in the development of expressway and their socio-economic impacts in some industrialized countries, and aims to identify some guiding principles for the future development of expressways in developing countries.

This review demonstrates that the transition in the objectives for the introduction and expansion of the expressway largely arose from the varying political and socio-economic patterns in each industrialized country. This paper suggests that such trends will be observed in the expressway development in developing countries as well. This paper identifies that the policies of toll road system and special financial resources were successfully implemented in many industrialized countries and recommends these approaches for expediting expressway development in developing countries.

1 はじめに

近年、開発途上国にも高速道路整備の機運が高まっている。しかし、高速道路整備には巨額な投資を必要とするため、その整備効果を正確に捉え、適切な財源政策を実施することが重要である。

諸先進国における高速道路の整備歴史は既に数十年に達しており、整備効果や財源政策などに関して多くの経験が積み重ねられてきた¹⁾。そのような経験は先進国自身にも開発途上国にもこれからの高速道路整備事業においていろいろ示唆するところが多いと思われる。このような認識のもとに、諸先進国の高速道路整備の歴史を振り返りながら、高速道路整備効果とその財源政策を再整理してみた。

2 高速道路の効果

交通基盤整備のもたらす効果は、交通サービスレベルの改善による一般化走行費用（時間、走行費など）の節約と、それを通して交通制約の緩和を図り、その地域の社会経済活動をより効率的に行えることによって得られる効果との二種類にあると考える。ここで、それぞれを直接効果と間接効果とする。高速道路整備効果はそれに当てはまる。

そのように、高速道路の直接効果がかなり明確である。それに対して、間接効果は交通制約の緩和に伴う市場、施設及び資源へのアクセス性の改善によって形成される諸効果、例えば、市場の拡大、生産力の拡大などによる産業拡大効果、生活基盤拡大効果、国土開発効果などである。そのために、間接効果の形成は直接効果より時間がかかり、しかも他の多く社会経済要素に影響されるので、それほど明

* 学生員 工修 東京大学大学院

**正会員 工博 東京大学教授、工学部土木工学科

(〒113 文京区本郷7-3-1)

確なものではなく不確定な要素が多い点に要注意である。

現在、諸先進諸国は例外なく高速道路整備を進めている。そして、その波がいま発展途上国に及ぼそうとしている。それは何よりも高速道路の上述のように経済発展への効果が顕著であるからに他ならない。その一例として、日本及びアメリカにおける道路整備効果の試算結果を示したのが下表である。

表1 道路整備にもたらす利用者便益

プロジェクト	*州際プログラム 7州(1956-79)	**10次5ヶ年道路整備計画 日本(1988-1993)
総投資額	700億ドル	53兆円
完成後年間 直接効果	115億ドル	7.4兆円

*：松木洋はか、各国の道路政策、高速道路と自動車、No.7、1972

**：建設省、10次5ヶ年道路整備計画及びその説明、1989.7

他の国²⁾も類似の試算結果であると思われるが、上表のいずれのケースにおいても、道路整備の直接効果だけでも十分大きく、短期間内にその総投資に見合う便益を社会的に得ていることが伺える。

予想される効果がこのように大きい、投資額も巨額にのぼる。その巨額の財源の調達も道路整備の前提であるが、それは決して容易でないことも後述のように各国の高速道路整備の歴史から伺える。

3 各国における高速道路の効果に関する考え方の変遷

高速道路の効果、特にその間接効果の形成はその時の社会経済状況に大きく依存するため、各社会経済段階においてそれに対する認識が異なると考えられる。それは各国の高速道路整備の歴史^{3, 4, 5, 6)}からつかむことができよう。

本格的に高速道路整備を始めたのはドイツであった。1933年から、ベルリンを中心として各国境へ伸びる放射線と、これらを連結する環状線から構成される総延長7500キロに及ぶ巨大な計画のもとに、強力にその事業を推進し、1942年までの10年間に約4800キロにわたって着工し、その

うち3859キロを完成させた。その背景には、失業対策、軍備の拡充及び交通の近代化という戦前ドイツの三大国策があった⁷⁾。

第一次世界大戦で示された自動車交通の重要性に鑑み、高機能のアウトバーンネットワークが大きな軍事上の意味があること及び、アウトバーンを利用する場合約40%の走行経費が節約できるという高速道路史上有名な”2000キロ走行試験”の結果などに基づく走行の経済性がその時代に認識された高速道路の主たる効果であった。

戦後、新たにアウトバーン整備が本格的に再開されたのは1950年代後半であった。その時点で、社会経済状況は戦前より大きく変化し、こうして、自動車の増加、生産増大による道路輸送の拡大や、益々重要な地位を占めつつあるレジャー交通の増大などが予想され、それに対応する高性能な道路網の整備が要求された。

さらに、道路と土地利用計画・地域開発とは密接な関連があり、地域格差を縮小するものであるという認識が益々重視され、いわゆる地域開発道路の整備も重要な課題とされた。そして、ヨーロッパの結合を進めるためにも、国際高速道路網の整備が必要であるとされた。

そのような考え方の変遷を反映して、1959年から1970年までの道路整備12ヶ年計画は、長距離道路網を優先して拡充していこうとする政府の意図を強め、アウトバーンを3000キロ、連邦道路を12000キロを建設することを主軸に道路整備が進められた。そして、1971年からの道路整備15ヶ年計画では、1985年までにアウトバーンの延長を11700キロにする目標を立った。結果的には1985年まで西ドイツ領内の高速道路延長は8300キロとなった。

アメリカでは、今世紀の始め頃から自動車の保有が急増し、次第にモータリゼーションが国民生活の中に定着していった。しかし、本格的に高速道路整備を始めようとしたのは、1939年であった。その時、アメリカにおける自動車の保有台数は、すでに乗用車が2539万台、商用車が431万台に達し、他の国とは桁違う数字であった。

その年、議会において検討を重ねた後、州際国防道路網と名付けた高速道路整備計画が打ち出された。

それを基礎に1944年に65600キロ（のち68000キロに計画変更）の州際道路網計画が議会によって承認された。この計画は、全国を高速道路で縦横に貫き、人口5万以上の都市の90%以上を連絡するようにしていた。その路線選択に用いた採点基準の各要素の重みは、

- ①各州相互の連絡、統合30%、
- ②国防30%、
- ③人口20%、
- ④農、工業の現状と発展性20%

であるとされている⁷⁾。82年現在、州際高速道路は既に約66000キロが完成されている。延長で見ると全国道路、街路の延長の約1%に過ぎないが、全国道路交通の約20%を運んでいる。

このように、アメリカもその最初の全国規模の高速道路整備計画では国防に主眼を置かれ、その路線選択の採点基準からも、政治、軍事の重みが、経済効果への関心より高いことが伺える。一方、戦後長い間連邦から殆ど補助を出さなかったことは、特定財源制度の未整備がその一因と見られるが、同時に戦争の終結に伴う内外情勢の変化の中で、政治、軍事の要素が薄くなったことにもよるとも言える。

60年代から、高速道路道路は産業活動を始め、諸経済活動に及ぼす影響がより重視され、州際高速道路の整備も年間3000キロを超える驚異的な速度で行われるようになった。その後も、「安全かつ効率的な道路は国家の繁栄に必要不可欠である」という認識の下で、産業基盤の充実、人と財の高度なモビリティを追求するため、高速道路網の拡大が行われてきた。現在、州際高速道路を含んで延べ88,000キロと世界一ずば抜ける高速道路網が完成されている。

日本における高速道路整備の構想は戦前に遡ることができる。それは、昭和15年の「重要道路整備調査」によって大いに論じられ、調査研究費も大幅に投入されていた。その計画が実現出来なかったが、時の事情を反映し軍事的な意図が濃厚であった。

終戦後間もなく、日本の経済は急速に回復し、発展し、道路整備調査も昭和26年に再開された。しかし、日本の高速道路整備事業を前進させたのは、その後の昭和31年に名古屋－神戸間の高速道路計画についての「ワトキンス調査報告書」の調査結果

とその勧告であった。

当時、日本の自動車保有台数は乗用車が僅か18万台、商用車が約34万台であった。しかし、それらの自動車交通がおもに既開発地域に集中しており、また、年々増加の傾向が続いているにも係わらず、道路の状態はその報告書に書かれたように、極めて悪劣であった。それでも、高速道路整備にあたって、美田潰すな、贅沢な道路をやめようと反対する声も少なくなかった。加えて、高速道路整備の路線選択に隘路打開か地域開発かを巡って激しく争っていた。

結局、「従来経済発展に遅れる傾向にあった道路については、輸送需要の急増と車両の大型化、行動範囲の伸長に対応し、交通量の多い箇所で生産活動のあい路となる空間を重点的に整備すると共に、都市間道路網の整備と高速道路の建設を合わせて行うものとする」という道路整備の重点策が第二次道路整備5ヶ年計画（昭和33－昭和37年）で打ち出された。

昭和36年からの第三次道路整備5ヶ年計画では当時の重要国策であった地域格差是正のための拠点開発に向けての整備に重点を置かれた。

さらに、第四次道路整備5ヶ年計画に経済的な余裕も出来たか、前回の思想を継ぐうえ、将来の道路を西欧並の道路状態にしようという構想を取り入れた。その後の高速道路整備は地方部での積極的な展開が見られる。

60年代後半から、高速道路整備による物流システムの高速化、効率化や、それに帰因する産業立地などによる地域開発効果が一層重視されてきた。現在に至って、高速道路整備において地域で定住に及ぼす影響や、医療施設の広域サービスなど生活基盤施設の代替など地域重視へと進展し、同時に環境重視の姿勢も幾分進んだと見られる。

そのように整備計画の見直し、改定の繰り返しの際して、日本における高速道路を含む道路整備効果に対する認識が少しずつ変わっていることが見られる⁸⁾。

以上のように、各国の高速道路整備の歴史に見られたように、整備効果に対する我々の認識が社会経済の変化に従って変わっている。

戦前のドイツの高速道路整備は、軍事上の理由で

全国的に整備が進められ、アメリカの州際道路網計画も国防上の配慮が大きかった。戦後、各国において産業拡大、経済発展は最も重要な課題となり、高速道路の整備効果がそこに置かれるようになった。50年代後半から、アメリカ、西ドイツは経済発展に合わせて一層積極的に高速道路整備を展開しはじめた。日本最初の高速道路、名神高速道路とその次の東名高速道路は何れも高度に集積した既開発地域で整備された。前に述べなかったフランス、イタリア、イギリスなど国々の高速道路の整備も既開発地域から始まった。

その後、先進諸国は例外なく高速道路を地方へと延ばし続け、地域開発及び生活機会拡大のための高速道路整備が大いに推進されてきている。このように、何れの国においても、高速道路整備が既開発地域から始まり、社会経済の成長に伴って次第に未開発地域へ延ばしていく、似たような展開をみせている。これは一種の必然的な過程ではないかと思われ、諸先進国が辿ったこのような高速道路整備の歴史は開発途上国がこれから歩むであろう”道”であるとも思われる。

高速道路の整備には膨大な投資を必要とするから、その整備効果を正確につかみ、適切な投資を適切な時期と場所で進めなければならない。地域開発促進などのような間接効果の形成は、高速道路だけでは充分でないこと^{9,10)}は先進国で見られていることから、資金力がまだ十分でない開発途上国はやはり諸先進国のように、始めは既開発地域から整備が始まることが望ましいと考えられる。

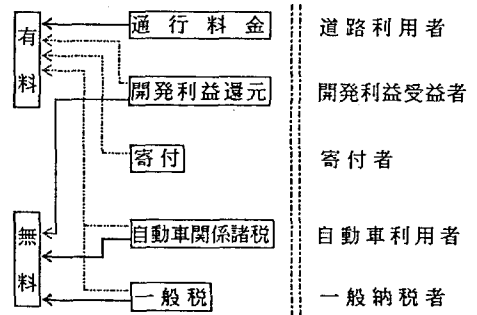
4 各国の高速道路整備の財源と対策

世界各国の高速道路整備の歴史を見れば、いくら立派な整備計画を策定したとしても、それに対応する財政政策が確立されない限り、高速道路の整備が進まないことは明白である。そのように、実際の高速道路整備に於て、その財源の調達是最も重要な課題であると言えるので、ここでは、まずその整備財源の基本構造から検討を始めることにする。

4-1 整備財源の基本構造

ここで整備費用の負担方式に従って、整備財源の基本構造を整理してみた。現在まで、講じられた、または議論されている高速道路整備の財源は、下表のようにまとめられよう。

表2 高速道路の整備財源



上表によれば、高速道路の財源は大きく分けて直接利用者負担（使用料）と間接負担（税負担）からなっている。前者は有料道路制度の前提に利用者から利用料金を徴収し、それを整備財源に充当する仕組みである。後者は特定租税が政府の一般予算を整備財源に当てる仕組みである。両者とも最終的に高速道路整備財源が国民の負担で賄われている点では一致している。

その点から、高速道路の財源問題は次の二つの種類があると考えられよう。一つは、現段階の経済水準の低さが故の社会全体の負担能力が不足である。いま一つは、社会全体としては、そのような負担能力はあるものの、負担者の間における各々の負担分に関する合意が達し難いことである。前者は経済力がまだ十分でない国々にみられる問題であるとすれば、後者は先進諸国に多く見られる問題である。

何れにしよう、適切な負担政策が必要であるので、財源政策の中心的な問題は負担方式にある。そのために、先進諸国における高速道路整備財源政策は発展途上国にも参考になる。

a) 租税負担方式

まず、租税負担方式は、その負担分は直接高速道路利用の有無に関係しないことが特徴である。この

方式を採用するのは、高速道路の受益者は直接利用者に限らず、むしろ社会全体に波及する間接効果が重視されるべきという主張、或は技術的な要因にあるとされている。その租税負担方式は更に特定財源方式と一般財源方式に分けられ。

特定財源制度とは、予算の租税面と支出面とを結び付け、租税を特定された目的に支出するよう、法的な根拠を与えるものである。道路特定財源制度を取っている主な国は日本、アメリカ、西ドイツなどがある。その財源は主に燃料税など自動車関係諸税である。

特定財源制度においては、自動車関係諸税収の一定の割合を道路整備投資に限定し、道路整備に安定した財源の確保が主な目的である。さらに、これによれば需要調整価格の機能を生かしているため非効率な投資や、資源配分の歪みが抑制され、道路が適正に整備されることも期待できる。戦後、日本の道路整備が急速に進められてきたのは、特定財源制度に負うところが多いと言われている。

高速道路特定財源制度は、高速道路整備をも特定財源で進めることを指す、と考えて差し支えない。それはアメリカと西ドイツが実施している政策である。一方、租税収入の特定化は劣悪な予算先行をもたらす恐れがあり、その観点から過度の特定財源化は必ずしも好ましいことではないという説がある。しかし、そうは言うものの、多くの場合財政当局が自由量裁量によって適切な配分をなしうるメカニズムが、現実の政治過程では必ずしも存在していないことに留意すべきである。

特定財源制度に対して一般財源制度の場合、道路整備財源は政府予算に頼ることになる。その制度は最も歴史のある制度であり、現実にも、イギリス、フランスなど、先進国をはじめ、多くの開発途上国がこの制度を取っている。この制度は、上に述べた財政理論からの主張のほか、道路整備の受益者は道路の利用者だけでないことなどをその根拠としている。この制度は、利用者と負担者（納税者）との間に、直接的なつながりが存在しないので、道路整備への支出がすべて政府の判断で行われる。諸先進国の内、高速道路整備財源をすべて一般予算で賄うのはイギリスだけである。

b) 利用者負担方式

利用者負担方式は、狭義の受益者負担方式とも言える。多額な高速道路整備費用はより高い交通サービスを供給するために要求されるものなので、その余分のサービス享受した直接利用者はその分を負担すべきであるとするのが、この方式の根拠とされている。この制度では有料道路の形式をとり、そこを走行する利用者に与える便益に対し、相応の負担を求め、通過料金をとることが特徴である。

この方式は受益と負担の関連付けという意味では、道路整備特定財源方式に類似するところがあるが、負担者の範囲を更に限定したものであるといえる。

料金の徴収と道路整備財源の調達には時間的なずれがあるので、有料道路整備財源の調達は主に債券、政府資金借入金などによって行われている。現在、高速道路整備にあたって、その制度を採用している主な国は日本、フランス、イタリアなどが挙げられる。

c) その他

以上の諸方式のほか、寄付や開発利益還元などその他の調達方式も実施され、また検討されている¹¹⁾。例えば、地元出資あるいは寄付で“請願インターチャージ”をつくったり、土地区画整理事業によって道路用地を拠出するなどがその例である。しかし、それらの方式は様々な原因でまだ大きな財源にはなっていない。

このように見てくるとき、有料制度と特定財源制度は財源の確保としては技術的に比較的容易であるが、あくまで道路利用者のみに負担させるという範囲を出ていないと言える。そのためこれに寄付や開発利益還元など他の財源¹²⁾ 確保などを適切に組み合わせることが今後期待されている。

一方、一般財源制度は政治に影響され易く、安定的な財源の確保には問題が多い。それらのことを念頭に入れながら各国に実施されている道路整備財源政策を検討してみよう。

4-2 道路整備における各国の財源政策¹³⁾

イギリスは1909年に「開発・道路改良基金法」を創り、自動車関係税収を道路整備の特定財源として制度化し、道路整備特定財源制度を導入した。その後自動車の増加と税金の引き上げによって、自動車関連諸税収が増加し、道路整備支出を大幅上回るようになった。

そのために、1926年に道路財政を改め、その財源の一部を他の支出に振り向けるといういわゆる、「道路基金への侵略」が始まった。1937年になって、特定財源制度それ自体も消されてしまって、道路整備の財源政策は昔の一般財源制度のもとに戻った。

そして、戦後においても、道路整備が他国に先駆けて行われ舗装率などに見られるように一般の道路整備のきわめて進んだ国の一つであった。しかし、第一次石油危機に始まる財政の窮乏化の中に、公共事業予算が容赦なく減らされ始め、道路投資は政府の裁量でその削減の第一候補者の座に座らされるようになった。政府は道路整備の必要性を低く設定し、道路投資を低めに抑えた。その結果、道路整備に関する支出は、1974/75年度から1981/82年度までに政府の経常支出は16%増加をしたにも係わらず道路整備に関する支出は、実質価値で43%の減少をした、と報告されている¹⁴⁾。

そして、高速道路整備財源は完全に一般財源に依存し、無料制度のもとに営まれている。その結果、かつての道路最先進国も高速道路整備など道路基盤の近代化については他の先進諸国に比べ立ち後れとなった。しかし、80年代に入ってから、財政予算において、道路整備重視への動きを見せ始めた。

西ドイツは、戦後の高速道路整備も無料制度の下で行われている。1955年の「交通財政法」によって鉱油税収の一部を連邦道路建設資金に特定し、その財源のもとに、高速道路整備を大規模に再開し、現在まで続けてきた。その特定財源は、1960年以降、鉱油税収の50%となった。このように、道路整備事業費の拡大に伴う財源対策は主として鉱油税の引き上げなどによって行われている。

但し、西ドイツにおける高速道路整備資金の調達、特定財源のほか、一種の債券（政府保証による信用創造）を通じて集めることもできる。この政策

の実行は、公共事業会社（高速道路建設を促進する目的を似て、同55年の交通財政法により設置された整備資金調達機関）によって行われている。しかし、有料制度でないで、その返済は利用者料金でなく、その後の特定財源収入で行われる。

そのような財源政策のもとに西ドイツの高速道路整備が順調に進まれてきて、現在では約8500キロにわたる無料の高速道路が存在することとなった。

フランスでは、道路整備促進のため、1951年に道路整備特別財源法を策定し、自動車燃料国内税収入の22%を道路整備財源に繰り入れ、「道路投資特別基金」を創立した。

その基金の殆どは全国規模計画の道路建設に使用する、と規定されたので、無料制度で進めるとされた高速道路の整備において大きな意味があった。しかし、その特定財源は自動車燃料税の約1/5に過ぎないので、道路整備に決定的な影響が見られなく、フランスの道路整備は主に一般財源に頼っていると見えよう。

高速道路整備においては、始めから有料制度と無料制度の両者を取っている。政府により無料高速道路も整備されているものの、有料方式のもとに、民間資本の参加を図り、長年にわたって計画に留まっていた高速道路網整備計画を1961年から本格的にスタートさせた。フランスの高速道路整備における有料制度の重要性については、“高速道路建設の速度を計画通り進める唯一の方策は有料道路である”とその時の公共事業相が言い切った。

しかし、61年までに、有料道路整備資金の調達は政府財政投融资のみに頼り、民間資本の導入を図らなかったため、整備資金の調達は順調でなく、50年代前半から始まった高速道路整備が61年までに完成されたのは延べ延長で僅か198キロに過ぎなかったことに留意すべき点である。

有料道路の建設管理は、始め国または地方公共団体と民間の共同出資による混合経済会社によって行われたが、70年代から、民間資金を一層活用する目的で純粹の民間企業グループの共同出資会社による建設管理も認められた。資金の調達は、主に「高速道路国立金庫」で発行される債券（政府保証）、出資金、国の貸付金及び建設補助金に依存している。

しかし、80年代に入って政府は有料高速道路整備に与える補助金を建設費の約1割に減らしたため、有料道路の経営は不振に落ちるケースも見られる¹⁴⁾。特に、後発プロジェクトには利用者料金による採算性の低い路線が多いので、今後の高速道路整備推進に際して有料道路制度は新たな困難に直面しているといえる。

日本は、明治時代から、陸上交通に於て鉄道輸送重視の交通政策を取ってきて、終戦まで、それほど道路整備に力を入れなかった。それが、1952年の新「道路法」の策定が大きな転機となった。それにより、国が主体になって道路整備を推進する体制が整った。翌年にガソリン税を自主財源とする道路整備財源などに関する臨時措置法が制定された。

その一連の道路政策の改正、特に特定財源制度の導入は、日本の道路整備長期計画を可能にし、1954年に「第一次道路整備5ヶ年計画」をスタートさせた。しかし、当時の経済状況では大規模な高速道路整備には、この財源だけでは困難であった。それで、道路整備特別措置法によって、有料道路制度が創立された。日本の高速道路整備はこのように有料制度によって始まることができた。

最初、その有料制度は路線ごとに独立採算を求めるものとしたが、その後高速道路整備の全国的展開に従い、国土幹線自動車道と称される高速道路網がプール制度に移行した。それによって、現在まで、日本の高速道路がすべてその有料制度のもとに、現在においても約年間200キロを超える速度で順調に整備されている。

日本の都市間高速道路の建設管理は道路公団によって行われている。有料道路の建設資金の調達には、政府補助金及び出資金、政府資金借入金、道路債券などがあり、名神、東名高速道路整備に当たっては、世界銀行からの資金調達もあった。

イタリアは1955年に「高速道路及び一般道の建設などに関する法律」が決められ、高速道路整備計画を策定した。しかし、財政が豊かではなかったので、採算困難と見られる南部地域を除き、高速道路整備を全面的に有料制度によって行うようにした。そのような有料制度のもとに、1970年までの1

5年間に高速道路は延べ3907キロ、86年まで6000キロが完成した。

南部地域の無料高速道路を除き、高速道路の建設管理は民間道路特許会社によって行われている。その整備財源の調達は、政府からの建設補助金のほか、主に道路債券の発行と借入金（外国銀行団からの借款も含み）に依存する。その政府の補助金は、55年の法律で建設費の約40%と決められ、その後61年の法律でそれは52~58%と引き上げられたが、実際の交付分はそれより少なかった¹⁵⁾。しかも60年代の後半から、それを打ち切られたケースも見られた。国内後進地域である南部地域の高速道路整備は、政府の全額負担で政府機関である道路管理庁の直轄で行われている。

アメリカではモータリゼーションの進み出した1916年に初の連邦補助道路法が制定され、各州の道路整備に対して連邦政府から補助金を支出できるようになった。その後、1921年に連邦道路法により、連邦補助指定道路制度が始められた。しかし、1955年までに、その補助金は政府の一般予算に依存しているので、大きな財源ではなかった。

州際高速道路は無料制度を原則としている。56年に、州際高速道路の整備を推進する目的で、従来の自動車関係諸税を一般財源から「道路信託基金」に繰り入れ、道路整備特定財源にした。その基金の7割以上が州際高速道路の整備財源に充てられた。それによって、12年前に策定された州際高速道路整備計画がやっと本格的に実施されるようになった。この道路信託基金が設立されるまで、州際高速道路（無料高速道路）の整備がそれほど進まなかったのに対して、有料制度により各州で既に延べ4000キロを超える有料高速道路が整備されており、有料制度の強みが示されていた。

アメリカでは、一割の建設資金のほか、建設された高速道路の維持管理も原則として州政府の負担になっている。その財源は主に州政府の予算に依存しているので、十分な資金調達は困難である。既存の州際高速道路の維持管理が大きな問題となっている¹⁵⁾。このように、一般財源制度の限度がここにも表れている。

以上、各国の道路整備財源政策を簡単にまとめると表2のようになる。

表3 各国の道路整備財源政策

国名	財源制度		還元率 [*] 70～87年
	一般道路	高速道路	
アメリカ	特定財源	無料(特定財源) 一部有料	0.9～1.0
日本	特定財源	全面有料	1.2～1.6
西ドイツ	特定財源	全面無料(特定財源)	0.6～1.2
イギリス	一般財源	全面無料	0.2～0.6
フランス	一般財源	都市間有料、都市部無料	0.6～0.8
イタリア	一般財源	南部地域除き全面有料制	0.2～0.6

*：還元率＝道路整備への投資／自動車関連諸税収 (年度別)
IRF年鑑をもとに算出

ここでは、一般財源制度を取る国では自動車関係諸税の道路整備への還元率は相対的に低いことを示している。

5 結び

以上のことから、発展途上国の高速道路整備についていろいろの示唆を得ることができる。高速道路の整備効果に対する見方は変遷してきた。恐らく今は、直接効果及びそれによる産業拡大など経済効果ばかりを追求しようとする考え方は先進諸国においてもはや時代遅れの発想としか思われまいであろう。しかし、このような考え方の変遷はあくまでこれらの国の社会経済発展の反映であることに留意すべきである。発展途上国の高速道路整備は、現在の諸先進国の価値観に従わず、まず、直接効果と産業拡大効果に主眼を置くべきではないかと思われる。

一方、各国の高速道路整備の歴史から、日本を始め、イタリア、フランスが取っている有料制度はそれらの国の高速道路の発展に絶対的な役割を果たした。特に、財政力が不足するとき、その制度が最も威力を発揮するものであることが、それらの国の高速道路整備の歴史から分かった。そして、無料制度を取っているアメリカ、西ドイツは特定財源制度のもとに安定した財源の確保ができ高速道路を延ばしてきたことが伺える。しかし、一般財源に頼るイギリスは、高速道路整備が遅れ、その総延長は一番伸

びなかった。これより見て、特定財源制度をも含んで狭義の利用者負担政策は、政治に影響され勝ち一般財源政策より、開発途上国での現段階の高速道路整備にはより有効であると思われる。

参考文献

- ① 日本道路協会：「道路先進国の成功と失敗」、1981
- ② 鹿島幹男：「フランスにおける道路及び高速道路投資の社会経済的影響」、高速道路と自動車、Vol.24, No.8, 1981
- ③ 日本道路協会：「欧米主要国道路の光と影」、1982年
- ④ 岩間 滋：各国高速道路の概況、高速道路と自動車、Vol. XV, No. 7, 1972
- ⑤ 日本道路公団：日本道路公団30年史
- ⑥ アメリカ連邦交通省道路局編、別所正彦・河合恭平共訳、「アメリカ道路史」、原書房
- ⑦ 藤森謙一、早生隆彦：主要各国の高速道路、高速道路と自動車、Vol.7, No.1, No.2, 1964
- ⑧ 中村英夫、清水英範、林：道路整備効果に対するの考え方の変遷、道路交通経済、1985,7
- ⑨ A.Bonafous: Underdeveloped Regions and Structure Aspects of Transport Infrastructure, Transport and Regional Development, pp.45-61, Published By Saxonhouse, England, 1979
- ⑩ 樗 木武：交通基盤整備は地域振興の起爆剤になりうるか、土木計画学シンポジウム、No. 21, 1987,6
- ⑪ 植田光彦：道路開発利益の吸収還元システムに関する調査、道路交通経済、1987,4
- ⑫ C.Michael Walton and Mark A. Euritt: Highway Finance and The Private Sector-Issue and Alternative, Transportation Research Vol.24A, No.4, 1990,7
- ⑬ 日本道路協会：「各国の道路政策」、1972
- ⑭ 武田文夫：欧州主要3国の道路政策の事情、高速道路と自動車、Vol.25, No.11, 1982
- ⑮ 山根 泰：「荒廃するアメリカ」の道路事情、高速道路と自動車、Vol.25, No.12, 1982