

# 田中一昭委員提出資料

平成15年6月24日

## 第二東名の設計が 140km/h 走行を前提としていることについて

### 1. 問題意識

道路関係四公団民営化推進委員会は、平成 15 年 2 月 25 日に、第二東名の現地視察を行った。

その際、第二東名長泉沼津インターチェンジにおいて、日本道路公団から、「第二東名は設計速度 140km/h で設計している」旨の説明を受けた。

その後、日本道路公団提出の資料により、第二東名の工事設計書に設計速度 140km/h と記載されていることを確認した。

道路を新設又は改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定める道路構造令（昭和 45・10・29・政令 320 号）には、設計速度は第 1 種第 1 級で 120km/h とあって、140km/h の規定は無い。

第二東名の設計に当たっては、どのような手続きで設計速度 140km/h とされたのか、その手続きは適法なものなのか、さらに、そもそも設計速度 140km/h による設計が妥当なものなのか、過大な建設コストとなっているのではないか、こういった問題意識から、これまで国土交通省及び日本道路公団に対し、所要の資料要求を行ってきた。

### 2. 国土交通省及び日本道路公団に対する資料要求と回答

まず、日本道路公団に対し、「第二東名を設計速度 140km/h で設計している根拠を明らかにすること」を求めた。（15 年 3 月 7 日）

これに対し日本道路公団の回答は、「平成 2 年 8 月 6 日付道路局長通達『第二東海自動車道及び近畿自動車道名古屋神戸線に係る構造基準について』による」というものであった。（15 年 3 月 14 日）

また、同通達に関し国土交通省は、「平成 2 年 8 月 3 日道路審議会基本政策部会とりまとめ『第二東名・名神高速道路計画の基本的なありかたについて』を踏まえ、140km/h の走行可能性に配慮した設計とした」旨説明した。（15 年 4 月 11 日）

この二つの回答から第二東名は、道路構造令の改正を行うことなく、道路局長通達により、事実上設計速度 140km/h で設計されたことになる。

そこで改めて国土交通省に対し、「道路構造令の改正によらず、道路局長通達により道路構造令の内容を事実上変更した例の有無」及び「道路構造令の改正によらず、道路局長通達による措置を講じた法的根拠」について回答を求めた。（15 年 5 月 7 日）

前者に対する国土交通省の回答は、「道路構造令は、一般的技術的基準とし

での必要最低限の基準を規定しており、さらに通達により、運用の際の望ましい値を規定する場合がある」というものであった。(15年5月16日)

この回答は、過去の事例の有無に関する照会に全く答えていないばかりか、一般的な回答としても、運用の際の望ましい値を規定する場合の具体的な明示を欠く、極めて不十分なものと言わざるをえない。

また、後者に対する国土交通省の回答は、「道路局長通達は道路構造令の規定を逸脱しているものではなく、道路構造令に定められた規定値の範囲内で、望ましい値を定めたものである。したがって、道路構造令を改正する必要は無く、通達による運用としたもの」というものであった。(15年5月16日)

この回答もまた、規定値とは何か、その範囲内の望ましい値とは何かについて、第二東名のケースを基に具体的に説明しているものではなく、そもそも道路構造令が想定していない140km/h走行を前提とした道路構造を、道路局長通達によって規定しうることに、納得しうる説明となっていない。

### 3. 国土交通省及び日本道路公団の見解に対する評価

国土交通省及び日本道路公団の説明によれば、第二東名は、道路局長通達による道路構造令の運用により、設計速度120km/hのまま、事実上140km/h走行が可能な構造となっている。

この手法によれば、道路局長通達による道路構造令の運用により、例えば200km/h走行が可能な設計とすることすらできることとなる。これは、事実上、道路構造令の改正である。

現に第二東名の施行主体である日本道路公団は、現地説明においてもまた工事設計書の内容においても、第二東名を設計速度140km/hと認識している。

しかしながら、道路の構造の一般的技術的基準を定める道路構造令には、設計速度140km/hの規定は無い。

これは明かに、道路局長通達という方法を濫用した道路構造令の実質的な改正(設計速度140km/hの道路構造の創設)にほかならない。

更に言えば、第二東名を140km/h走行を前提とする構造としても、これに相応する走行が実現するか否かは、交通警察に委ねられている。

仮にこれが実現しない場合には、140km/h走行を前提とする構造とするための増加コスト分は、全く無駄な投資となる。

その場合の責任は、一体誰がどのように負うのか。

国土交通省か、それとも日本道路公団か。あるいは民営化によって発足する新会社に負担を負わせるのか。

資料要求への回答状況

着眼点 資料要求日	.140km/h問題		交通需要問題		地元設計協議問題		地震対策関係		その他		指示文書	回答文書
	問	答	問	答	問	答	問	答	問	答		
H15.3.7	140km/hの設計速度決定根拠 第二東名の工事が設計140km/hで行われている理由 補償対象の大型施設と補償額		東名沼野工から沼津工間の過去3年間の日平均交通量		オーバーブリッジの地元との設計協議の議事録と行政協議の議事録の提出 航空写真の提出		ハザードマップの写しの提出 情報予測を出している機関名と作成時期 第二東名の予定路線への視程時期		長泉沼津工の工事前図面 長泉沼津工の工事完成後図面 長泉沼津工の工事設計書の写し		(3/7)	(3/17) 1
H15.4.4	.国土交通省道路局への資料要求 A.この通達による140km/h走行の前提ならびに根拠				D.工用道路並びに市町村に対する機能復旧道路		E.第二東名が計画時のハザードマップ				(4/4)	(4/11)
	B.通達において、設計速度120km/hのまま、環境影響評価において140km/hを前提とする理由 B-補足.走行可能性についての条件の決定根拠 .日本道路公団への追加資料要求	同上										
	A.設計速度を140km/hとした根拠(通達では120km/h)	回答になっていない									(4/4)	(4/11)
	B.大型施設13件についての補償内容 C.トンネルについて	H15.4.10 JHより回答 東名高速のトンネル単価算出について 東名高速の厚木～沼津間のうち、トンネルがある大井松田～御殿間が開通したのは昭和44年、改築の完成が平成3年です。工事関係書類の保存期間は10年ですので、工事に要したコストの算出はできません。 第二東名のトンネル単価算出について 第二東名については、個々の工事の契約数量や契約単価のうちトンネル関連分を分類する必要があります。このためには、現地事務所において多数の契約項目ごとに工事の積算の内訳から関連する数量なり単価を拾い出す作業が必要です。 整理番号64 H15.5.20 追加提出 第二東名トンネル 2、5、6について本体工事契約額について提出あり。施設、舗装については未契約のため不明。										(4/10)
H15.4.21	第25回委員会(2002年10月22日)に提出された「四公団の固定資産税の税額に係る試算」に含まれるかの有無 問.補足 コストの算出	未回答(検討中)							契約書及び設計書の保有及び公開	財務諸表公表後に提出	(4/21)	(一部) (4/10)
H15.5.7	A.設計速度決定手続と根拠 B.道路構造令の改正手続 C.道路構造令の改正の経緯 D.局長通達によりこのような措置を講じた法的根拠 E.道建設大臣からの諮問内容 F.道路審議会基本政策部会のとりまとめ(平成2年8月3日)の議事録及び書類										(5/7)	(5/16)
H15.5.15	A.局長通達による実質上の140km/hへの変更確認				(1)整理番号44における工事費(構築物)を例に、付替えの原因となる構築物の取得原価に算入するか否かについて、整理番号44の から について答えられたい。また、算入する場合には算入先資産の内訳区分と算入額を明示されたい。	財務諸表公表後に提出					(5/15)	(一部) (5/19)
	B.4月15日付け要求資料(別添1)に対して回答の催促	未回答(検討中)			(2)整理番号44における、 のオーバーブリッジを例に、地元市町村へオーバーブリッジの全てを移管するのか、全てを移管しない場合には、その移管対象部分について図示されたい。	財務諸表公表後に提出						
	C)トンネル関連(実施計画)作業の追加)	未回答(検討中)			(3)整理番号44の から における用地費(土地)を例に、資産計上をするのか否かについて答えられたい。その際、上記「付替水道路の建設に要する支出」の記述におけるどの処理によるものかを併せて示されたい。	財務諸表公表後に提出						

1 3月14日に紙面にて提出があったものを3月17日にメールにて再提出  
資料要求日は事務局から国土交通省、日本道路公団に対し資料要求を行った日付