

# 猪瀬直樹委員提出資料 (分割関係)

平成15年10月28日

高速道路の進捗状況(H14未見込み)

(単位 :10億円、%)

平成 15年 3月 31日見込み

No.	道路名	区 間 名 実施計画区間	延長 (km)	車線数	進捗状況	総事業費					平成 37年度断面収支見通し(概略値)					B/C	
						認可額	H14未実施予 定額	残事業費	コスト削減後 残事業費	執行率	収入 (億円)	管理費 (億円)	金利 (億円)	収支率 ( + ) / ( - )	収入-管理費 (億円)		
未施行命令区間																	
1	東九州自動車道		蒲 江 ~ 北 川	26	2 / 4	施行調査中	134		134	107	0%	10	10	34	440	0	1.6
2	近畿自動車道	阪和道	白 浜 ~ す さ み	24	2 / 4	施行調査中	148		148	118	0%	9	7	34	456	2	1.8
3	東北横断自動車道	釜石道	遠 野 ~ 宮 守	9	2 / 4	施行調査中	35		35	28	0%	2	3	10	650	-1	1.9
4	東北中央自動車道		米 沢 ~ 米 沢 北	9	2 / 4	施行調査中	64		64	51	0%	2	3	17	1,000	-1	2.1
5	中国横断自動車道	播磨道	新 宮 ~ 山 崎	12	2 / 4	施行調査中	78		78	62	0%	8	6	17	288	2	2.3
6	近畿自動車道	第二名神	菰 野 ~ 亀 山	18	4 / 6	施行調査中	390		390	312	0%	65	19	89	166	46	4.7
7	第二東海自動車道	第二東名	秦 野 ~ 御 殿 場	33	4 / 6	施行調査中	910		910	728	0%	181	45	207	139	136	5.5
8	東北中央自動車道		高 畠 ~ 山 形 上 山	24	2 / 4	施行調査中	157		157	126	0%	20	12	40	260	8	3.4
9	東九州自動車道		北 郷 ~ 日 南	9	2 / 4	施行調査中	41		41	33	0%	6	4	11	250	2	3.5
10	中部横断自動車道		八 千 穂 ~ 佐 久 南	15	2 / 4	施行調査中	77		77	62	0%	6	6	18	400	0	3.9
11	東九州自動車道		椎 田 ~ 宇 佐	28	2 / 4	施行調査中	152		152	122	0%	26	15	37	200	11	4.3
12	常磐自動車道	常磐道	新 地 ~ 山 元	16	2 / 4	施行調査中	74		74	59	0%	10	6	0	60	4	5.4
13	北海道横断自動車道		余 市 ~ 小 樽	24	2 / 4	施行調査中	127		127	102	0%	27	14	30	163	13	5.6
14	四国横断自動車道		阿 南 ~ 小 松 島	10	2 / 4	施行調査中	63		63	50	0%	8	5	16	263	3	6.1
合計			257km				2.5兆										
							コスト削減後事業費		2.0兆								

高速道路の進捗状況(H14未見込み)

(単位:10億円、%)

平成15年3月31日見込み

No.	道路名	区間名 実施計画区間	延長 (km)	車線数	進捗状況	総事業費				平成37年度断面収支見通し(概略値)					B/C		
						認可額	H14未 実施予定額	残事業費	コスト削減後 残事業費	執行率	収入 (億円)	管理費 (億円)	金利 (億円)	収支率 (+ y)		収入-管理費 (億円)	
自己収入で管理費を賄えない路線																	
1	北海道横断自動車道	道東道	本別 - 足寄	13	2/4	舗装 施設工事中	155	24	131	105	15%	7	23	45	971	-16	1.9
2	日本海沿岸東北自動車道		温海 - 鶴岡	26	2/4	工事中	162	10	152	122	6%	4	8	42	1,250	-4	2.2
3	中国横断自動車道	鳥取道	智頭 - 鳥取	24	2/4	工事中	138	19	119	95	14%	5	8	31	780	-3	1.7
4	日本海沿岸東北自動車道		本荘 - 若城	21	2/4	工事中	116	23	93	74	20%	4	7	31	950	-3	2.4
5	北海道横断自動車道	道東道	訓子府 - 北見	13	2/4	測量設計中	1	1	0	0	-	1	4	1	500	-3	2.6
6	中国横断自動車道	鳥取道	佐用 - 大原	19	2/4	工事中	89	15	74	59	17%	5	7	19	520	-2	1.7
7	東九州自動車道		志布志 - 鹿屋串良	19	2/4	中心杭設置中	76	1	75	60	1%	4	6	20	650	-2	1.8
8	日本海沿岸東北自動車道		荒川 - 朝日	20	2/4	用地買収中	108	9	99	79	8%	5	7	28	700	-2	3.7
9	中国横断自動車道	尾道道	甲山 - 吉舎	21	2/4	用地買収中	85	2	83	66	2%	6	7	22	483	-1	1.5
10	九州横断自動車道		嘉島 - 矢部	23	2/4	中心杭設置中	88	1	87	70	1%	8	9	23	400	-1	2.1
11	四国横断自動車道	高知道	中土佐 - 窪川	15	2/4	地元設計協議中	73	1	72	58	1%	4	5	19	600	-1	2.9
合計				214			1,091	106	985	788	9.7%	53	91	281	702	-38	

No.	道路名	区間名 実施計画区間	延長 (km)	車線数	進捗状況	総事業費				平成37年度断面収支見通し(概略値)					B/C		
						認可額	H14未 実施予定額	残事業費	コスト削減後 残事業費	執行率	収入 (億円)	管理費 (億円)	金利 (億円)	収支率 (+ y)		収入-管理費 (億円)	
進捗率が10%以下、かつ、B/Cが3.0以下																	
1	中国横断自動車道	松江道	口和 - 吉田掛合	35	2/4	地元設計協議中	160	1	159	127	1%	14	13	41	386	1	1.5
2	近畿自動車道		尾鷲 - 紀勢	31	2/4	中心杭設置中	180	1	179	143	1%	25	12	40	208	13	1.5
3	中国横断自動車道	尾道道	甲山 - 吉舎	21	2/4	用地買収中	85	2	83	66	2%	6	7	22	483	-1	1.5
4	東九州自動車道		佐伯 - 蒲江	20	2/4	地元設計協議中	97	1	96	77	1%	7	7	25	457	0	1.6
5	日本海沿岸東北自動車道		大館 - 小坂	14	2/4	工事中	112	5	107	86	4%	5	5	29	680	0	1.6
6	近畿自動車道	阪和道	田辺 - 白浜	14	2/4	中心杭設置中	97	1	96	77	1%	9	5	22	300	4	1.8
7	東九州自動車道		志布志 - 鹿屋串良	19	2/4	中心杭設置中	76	1	75	60	1%	4	6	20	650	-2	1.8
8	東北横断自動車道	釜石道	宮守 - 東和	24	2/4	幅杭設置中	126	2	124	99	2%	12	10	33	358	2	1.8
9	東北中央自動車道		福島 - 米沢	28	2/4	用地買収中	204	7	197	158	3%	11	10	54	582	1	1.8
10	四国横断自動車道	高知道	三間 - 宇和	11	2/4	用地買収中	46	3	43	34	7%	9	6	11	189	3	1.8
11	中部横断自動車道		清水 - 増穂	59	2/4	中心杭設置中	556	3	553	442	1%	48	31	126	327	17	1.9
12	四国横断自動車道	高知道	須崎 - 中土佐	7	2/4	用地買収中	38	2	36	29	5%	3	3	10	433	0	2.0
13	九州横断自動車道		嘉島 - 矢部	23	2/4	中心杭設置中	88	1	87	70	1%	8	9	23	400	-1	2.1
14	北海道横断自動車道	道東道	夕張 - トナム	60	2/4	工事中	253	7	246	197	3%	32	25	64	278	7	2.1
15	日本海沿岸東北自動車道		温海 - 鶴岡	26	2/4	工事中	162	10	152	122	6%	4	8	42	1,250	-4	2.2
16	常磐自動車道	常磐道	富岡 - 相馬	46	2/4	用地買収中	214	17	197	158	8%	34	18	0	53	16	2.2
17	近畿自動車道	舞鶴若狭道	小浜 - 敦賀	39	2/4	幅杭設置中	272	4	268	214	1%	28	15	68	296	13	2.3
18	中国横断自動車道	松江道	三次 - 口和	13	2/4	用地買収中	60	2	58	46	3%	6	5	15	333	1	2.3
19	中国横断自動車道	尾道道	吉舎 - 三次	10	2/4	用地買収中	44	3	41	33	7%	4	4	11	375	0	2.3
20	中部横断自動車道		佐久南 - 佐久	8	2/4	工事中	65	5	60	48	8%	7	4	15	271	3	2.3
21	東北中央自動車道		東根 - 尾花沢	23	2/4	地元設計協議中	106	1	105	84	1%	13	10	28	292	3	2.6
22	東九州自動車道		浦武 - 北郷	19	2/4	中心杭設置中	98	1	97	78	1%	17	10	24	200	7	2.8
23	四国横断自動車道	高知道	中土佐 - 窪川	15	2/4	地元設計協議中	73	1	72	58	1%	4	5	19	600	-1	2.9
合計				565			3,212	81	3,131	2,505	2.5%	310	228	742	313	82	

試算にあたって残事業費から外した路線 との重複を除く

No.	道路名	区間名 実施計画区間	延長 (km)	車線数	進捗状況	総事業費				平成37年度断面収支見通し(概略値)					B/C		
						認可額	H14未 実施予定額	残事業費	コスト削減後 残事業費	執行率	収入 (億円)	管理費 (億円)	金利 (億円)	収支率 (+ y)		収入-管理費 (億円)	
1	北海道横断自動車道	道東道	本別 - 足寄	13	2/4	舗装 施設工事中	155	24	131	105	15%	7	23	45	971	-16	1.9
2	日本海沿岸東北自動車道		温海 - 鶴岡	26	2/4	工事中	162	10	152	122	6%	4	8	42	1,250	-4	2.2
3	中国横断自動車道	鳥取道	智頭 - 鳥取	24	2/4	工事中	138	19	119	95	14%	5	8	31	780	-3	1.7
4	日本海沿岸東北自動車道		本荘 - 若城	21	2/4	工事中	116	23	93	74	20%	4	7	31	950	-3	2.4
5	北海道横断自動車道	道東道	訓子府 - 北見	13	2/4	測量設計中	1	1	0	0	-	1	4	1	500	-3	2.6
6	中国横断自動車道	鳥取道	佐用 - 大原	19	2/4	工事中	89	15	74	59	17%	5	7	19	520	-2	1.7
7	東九州自動車道		志布志 - 鹿屋串良	19	2/4	中心杭設置中	76	1	75	60	1%	4	6	20	650	-2	1.8
8	日本海沿岸東北自動車道		荒川 - 朝日	20	2/4	用地買収中	108	9	99	79	8%	5	7	28	700	-2	3.7
9	中国横断自動車道	尾道道	甲山 - 吉舎	21	2/4	用地買収中	85	2	83	66	2%	6	7	22	483	-1	1.5
10	九州横断自動車道		嘉島 - 矢部	23	2/4	中心杭設置中	88	1	87	70	1%	8	9	23	400	-1	2.1
11	四国横断自動車道	高知道	中土佐 - 窪川	15	2/4	地元設計協議中	73	1	72	58	1%	4	5	19	600	-1	2.9
12	中国横断自動車道	松江道	口和 - 吉田掛合	35	2/4	地元設計協議中	160	1	159	127	1%	14	13	41	386	1	1.5
13	近畿自動車道		尾鷲 - 紀勢	31	2/4	中心杭設置中	180	1	179	143	1%	25	12	40	208	13	1.5
14	東九州自動車道		佐伯 - 蒲江	20	2/4	地元設計協議中	97	1	96	77	1%	7	7	25	457	0	1.6
15	日本海沿岸東北自動車道		大館 - 小坂	14	2/4	工事中	112	5	107	86	4%	5	5	29	680	0	1.6
16	近畿自動車道	阪和道	田辺 - 白浜	14	2/4	中心杭設置中	97	1	96	77	1%	9	5	22	300	4	1.8
17	東北横断自動車道	釜石道	宮守 - 東和	24	2/4	幅杭設置中	126	2	124	99	2%	12	10	33	358	2	1.8
18	東北中央自動車道		福島 - 米沢	28	2/4	用地買収中	204	7	197	158	3%	11	10	54	582	1	1.8
19	四国横断自動車道	高知道	三間 - 宇和	11	2/4	用地買収中	46	3	43	34	7%	9	6	11	189	3	1.8
20	中部横断自動車道		清水 - 増穂	59	2/4	中心杭設置中	556	3	553	442	1%	48	31	126	327	17	1.9
21	四国横断自動車道	高知道	須崎 - 中土佐	7	2/4	用地買収中	38	2	36	29	5%	3	3	10	433	0	2.0
22	北海道横断自動車道	道東道	夕張 - トナム	60	2/4	工事中	253	7	246	197	3%	32	25	64	278	7	2.1
23	常磐自動車道	常磐道	富岡 - 相馬	46	2/4	用地買収中	214	17	197	158	8%	34	18	0	53	16	2.2
24	近畿自動車道	舞鶴若狭道	小浜 - 敦賀	39	2/4	幅杭設置中	272	4	268	214	1%	28	15	68	296	13	2.3
25	中国横断自動車道	松江道	三次 - 口和	13	2/4	用地買収中	60	2	58	46	3%	6	5	15	333	1	2.3
26	中国横断自動車道	尾道道	吉舎 - 三次	10	2/4	用地買収中	44	3	41	33	7%	4	4	11	375	0	2.3
27	中部横断自動車道		佐久南 - 佐久	8	2/4	工事中	65	5	60	48	8%	7	4	15	271	3	2.3
28	東北中央自動車道		東根 - 尾花沢	23	2/4	地元設計協議中	106	1	105	84	1%	13	10	28	292	3	2.6
29	東九州自動車道		浦武 - 北郷	19	2/4	中心杭設置中	98	1	97	78	1%	17	10	24	200	7	2.8
合計				675km			3.8兆	1,700億	3.6兆	2.9兆	5%	3,400億	2,800億	9,000億	3,500億	500億	

2.9兆(コスト削減後の残事業費)

- 進捗率10%以下、かつB/Cが3.0以下、かつ自己収入で管理費を賄えない路線。
- 自己収入で管理費を賄えない路線。
- 進捗率10%以下、かつB/Cが3.0以下の路線。

## 高速道路の進捗状況(H14末見込み)

道路名	区 間 名	総事業費					平成37年度断面収支見通し(概略値)				B/C
		認可額	H14末実施予定額	残事業費	コスト削減後 残事業費	執行率	収入 (億円)	管理費 (億円)	金利 (億円)	収支率 (+/-)	
	実施計画区間					/					
第二東名	海老名～伊勢原	485	47	438	350	10%	16	5	122	794	3.0
	伊勢原～秦野	488	2	486	389	1%	91	22	112	147	3.2
	秦野～御殿場	910		910	728		181	45	207	139	5.5
	御殿場～長泉	292	96	196	157	33%	67	17	68	127	2.7
	長泉～引佐	2,652	1,460	1,192	954	55%	761	190	634	108	6.3
	引佐～豊田東J	1,016	16	1,000	800	2%	230	60	230	126	6.4
	豊田東J～豊田東	70	53	17	14	76%	19	5	16	111	5.7
	豊田東～豊田J			0	0		11	3	22	227	2.7
	豊田J～豊明	303	282	21	17	93%	83	21	78	119	5.4
	豊明～名古屋南			0	0		34	8	39	138	4.2
	名古屋南～東海			0	0						
	凍結前の事業費合計	6,216	1,956	4,260	3,408	37%					
	凍結により削減される事業費	2,899	65	2,834	2,267						
	凍結後の残事業費合計	3,317	1,891	1,426	1,141						
第二名神	四日市～菰野	114	1	113	90	1%	46	14	46	130	9.3
	菰野～亀山	390		390	312		65	19	89	166	4.7
	亀山～大津	688	317	371	297	46%	214	60	212	127	6.9
	大津～城陽	558	4	554	443	1%	140	39	122	115	6.0
	城陽～八幡	172	17	155	124	10%	19	5	42	247	3.6
	八幡～高槻	632	5	627	502	1%	44	13	152	375	1.9
	高槻～箕面	635	2	633	506	1%	77	22	149	222	3.0
	箕面～神戸	601	6	595	476	1%	108	31	138	156	6.6
	凍結前の事業費合計	3,790	352	3,438	2,750	13%					
	凍結により削減される事業費	2,988	34	2,954	2,363						
	凍結後の残事業費合計	802	318	484	387						
	第二東名・第二名神 残事業費の合計(コスト削減前)							7.7兆 / 20.6兆			
第二東名・第二名神 残事業費の合計(コスト削減後)							6.2兆 / 16兆				
名・第二名神の一部凍結により削減される事業費の合計(コスト削減後)							(凍結) 4.6兆				6.2兆
第二東名・第二名神の一部凍結後の残事業費(コスト削減後)							(継続) 1.6兆				

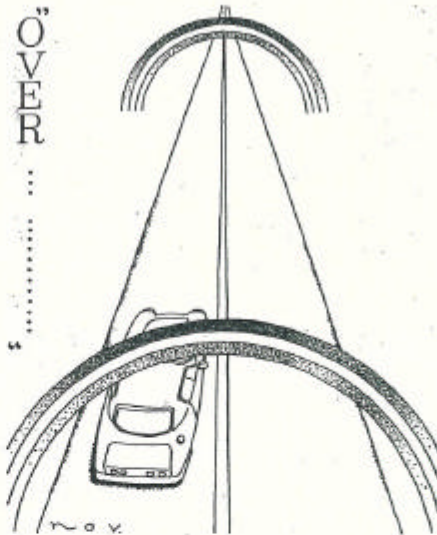
凍結対象とした区間。

コスト削減後の残事業費は、「残事業費」にコスト削減率2割を乗じて算出した。

# ニユースの考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

ふだん見慣れた風景も、ちょっと視  
点を変えるだけで新しい発見につな  
がる。高速道路の上を横切るオーヴァー  
ブリッジに気づいていますか。  
東北高速を厚木方向へ向かう途中、  
百メートル間隔で陸橋がいくつも架か



## ●見上げれば陸橋ばかり……

っている一帯がある。御坂町から沼津  
にかけてもそうだが、中央高速でも八王  
子や横浜のあたりも陸橋だらけである。  
「国民が望む国民のための高速道路と  
は、安い通行料金、顧客に対するサー  
ビスの向上、低いコストと採算性に見

合った建設である」と、小泉首相に対  
する委員会答申（「重要書」）の原文に  
記しておいた。  
無駄遣いについて具体的に教えては  
しい、という声もあるようなのでその  
象徴的尤物としてオーヴァーブリッジ  
の存在を説明することにした。民間化  
委員会は報道陣とともに二月二十五日  
に東北高速沼津インターへ向かった。

沼津インターを出て十分ほど北上す  
ると、第二東名の要所沼津インターの  
工事現場に到着する。

この工事現場は、民間化委員会の委  
員に任命される一カ月ほど前に自分の  
足で調べたものだ。公開原則を  
決めた高野で開かれた第一回の委員会  
の席上、僕はこう発言している。

「第一東名だと片側三車線の六車線構  
造ですから、オーヴァーブリッジはま  
だ大井川を渡るようなものです。一  
個つくるのにいくらかかるのか、地交  
の建設者に訊いたら、五億円とか八  
億円ぐらい、と言いました。特別養護  
老人ホームができますよ。いままであ

この町道の陸橋（野台大橋）はたま  
に自動車が通過するだけで建設するのは  
仕方ないだろう。百メートルも離れて  
いない位置に架かるもうひとつの陸橋  
（野台橋）は幅五メートルでセンターラ  
インはない。こちらはぼつんと離れて  
いる道路、距離距離のものと同様して、  
ただきたい。車は一台も走っていないし  
人の気配もない。十二メートルの陸橋  
は四億円、道路の幅幅に二億二千万円、  
五メートルの陸橋は一億九千万円、取  
り付け部分の整備に、千万円もかかる。  
僕が昨年五月に見たときには、農道

らこそ、運転して見上げると陸橋  
だらけという現象が放置されてきた。

## ○撤退する勇氣を●

視察したオーヴァーブリッジより手  
前・車室寄り、御坂町から、山間の谷  
とトンネルを貫いて静岡県の愛知県境  
の引佐までの百四十七キロの工事費は  
二兆九千億円である。この区間は制限  
速度百四十キロを前提としてつくられ  
た。だが六車線を四車線にするなどの  
コスト削減努力により二兆四千億円に  
なる見通しである。

第二東名の陸橋費（一部未用区間  
を除く）は五兆三千億円である。ただし  
民間化委員会が決めた二割のコスト削  
減で、四兆二千億円に減るだろう。こ  
れで、一兆一千億円の節減だ。

引佐から愛知県の豊田東ジャンクシ  
ョンまでの五十四キロは、未だ用地買  
収が二パーセント程度であり、撤退す  
るならいまがチャンスである。この区

間は一兆円、コスト削減を二割として  
も八千億円が浮く勘定になる。

御坂町から東京側の野台まで現在は  
まだ掘削途中である。野台からさら  
に東京へ向かうと伊勢原、野台と伊勢  
原間は、赤と白の五車線の杭がぼつん  
と並立しているだけ。これを中心杭  
と呼ぶ。用地買収はこれからだ。この  
区間の車室費は約五億円。さらに伊  
勢原から海老名、用地買収は二〇パー  
セント、四百七十億円近く使った。買



## 撤退前？

取消みのところは道路の幅を示す杭が  
打込まれている。この区間の車室  
費も約五億円。  
野台と伊勢原間約五千万円、伊勢原  
と海老名間約五千万円。ふたつで一兆  
円、二割のコスト削減を見込むして  
も、ただちに中止すれば四百七億  
は無駄になるが八千億円が節約でき  
る。結局、いま推測した愛知側御坂  
川東側の双方を止めると一兆六千億円  
の節約となり、全体での二割削減果  
が一兆二千億円なので、計二兆七千億  
円が浮く勘定になる。  
第二名神の場合は、用地買収が未着  
手の区間がさらに多いので、撤退時期  
を見誤らなければ、第二東名以上の節  
減効果が見込める。  
二五日目の第二東名や第二名神よりも、  
一五日目であればと事業費のからまない  
区間で交通管が戻される路線を使  
えればよい、というのがあった  
めて今回の視察で感じたことである。

『日本の近代 猪瀬直樹著作集』全12巻（1300円＋税） 刊発売中です。

猪瀬直樹公式HPのアドレスは <http://www.inose.gr.jp> です。  
●動物園と昭和のモダンニズムを調べる式輪車軌八〇周年記念展  
覧「こころの王国」が『文藝春秋』で連載中。必読です。

**だんご 売り出し ました!**

「NHKおかあさんといっしょ」  
の人気アニメコーナー  
だんご3兄弟  
「あつという間劇場」が  
ビデオとDVDになった!

日頃お疲れのお父さん!  
これを見て「ホッ」とひととき?!

VIDEO **こしあん堂**  
PCV9-12029 ¥2,800(税込) 48分AV 30分

VIDEO **やっぱり つぶあん堂**  
PCV9-12028 ¥2,800(税込) 48分AV 30分

DVD **全員集合!**  
PCV9-12025 ¥4,800(税込) 60分+特典4分  
DVD特典映像、収録されているお笑い番組は「あつという間劇場」収録の映像で収録

VIDEO&DVD **好評発売中**

歌：杉田あきひろ、つじりょうこ  
作詞・作曲：佐藤謙三、内田真由 編曲：堀江由衣  
監：内野真直 アニメーション：松浦寛子  
Copyright © 2003 INOSE  
© PONY CANYON INC.

# ニゴロースの考古学 猪瀬直樹

イラストレーション 矢吹申彦

## ④「第二東名」だけでなく「第二名神」も不要

前回、「第二東名高速について疑問点を示した。今回は第二名神高速について検討しよう。なにしろ第二東名が五兆三億円、第二名神は三兆八千億円もかかる。これらを全部つくると一兆九千九百億円の二割コスト削減なら七兆三千億円になるが、その投資

にはいかに合理的根拠がないか、明らかにしておきたい。

第二東名では引佐〜豊田ジャンクションまで一兆円、豊野〜伊勢原と伊勢原〜海老名まで合わせて一兆円、それぞれ用地買収設備なので連絡可能な区

間、と以前このコラムで書いた。第二東名はいまからでも二兆四十分を減らすことができる。

第二名神の場合は、三重県の亀山から滋賀県の大津を結ぶ区間は第一名神になるから建設すればそれなりに便宜が発生する。第一名神が東海道新幹線に沿っているのに対し、第二名神の亀山〜大津は鈴鹿山脈をくぐり抜けるからだ。

問題はそこから先である。大津から神戸までの区間で二兆六千億円の投資額になるが、中止するなりして節約したほうがよい。この部分は進捗率が低いという理由だけでなく、そもそも建設の必要性が乏しい。なぜなら、大津から西へ向かうルートには途中まで進行する高速道路があるからだ。

大津以西から大阪の手前あたり（京福線と大坂府の境、又王山トンネルの近くまで）、一般有料道路の京浜バイパスがある。あと三キロほどの距離足しの工事を発せれば、いずれ第一名神に合流する。第一名神と京浜バイパスは

## 二本目



予測なのだ。交通量が多く見込まれる道路は、結局は、B/Cの数値が高く、な傾向がある。

第四にも第二東名ができて、なぜか現在の一・五倍に交通量が増えるという予測は不可解だ。と記した。ごくまづに答える。一本の道が二本に分岐しても、一本道りの交通量は二分の一になるのだから、数量に変わりはない。周辺道路とのネットワークが整備されて多少増える可能性があったとしても、一・五倍にはなりにくい。

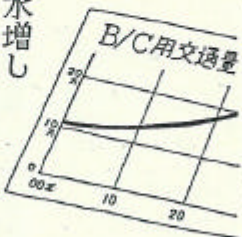
第二名神でも同じ数字の誤差化はある。第一名神の現在の断面交通量は、いま記した京浜バイパスと並行する部分では一日当たり約九万台の交通量。京浜バイパスは二万台である。両方を合わせると十一万台ということになる。それに対して第二名神が開通したのちの2010年度の並行部分は五万台七千まで予測してある。四〇二〇二二年

度の第一名神は六万五千台、京浜バイパスは六万七千台、三本の合計は十八万九千台となる。

現状の十一万台に対して十八万九千台、約二十年後に交通量は一・七倍に増える。！にわかには信じられない数字が溢れている。こんな数字をもとにして建設が進められてはならない。国土交通省の需要予測はかくも甘い。現実的な数字は六・九、なるほどこれは高い。整備計画九三四二キロのなかにはB/Cが三・〇以下の路線が二割を占めている。たがいは過剰建設の道路だ。

水増しされた交通量を根拠につくられたB/Cの数値は増えすぎたもの、と理解するしかない。三重県の亀山から大津までの第二名神のB/Cの数値は六・九、なるほどこれは高い。整備計画九三四二キロのなかにはB/Cが三・〇以下の路線が二割を占めている。たがいは過剰建設の道路だ。

## 水増し



いえないのだ。

建設費工材増減か、どの路線・区間から決める目安としてB/Cの数値は有力な判断材料とされてきた。しかし数値に信頼がおけないとなれば、ほんのりか必要が、必要でないのか、はじめるにやり直さなければならない。

民営化委員会の意見書は客観的な基準にしたが、このようにだった。採算性、B/C、外部効果、その二つを勘案した基準である。だがその二つをとっても交通量が水増しされている客観的な基準は足りない。客観的事実を作成すべしと国交省も、その御用審議会も機能不全に陥っているのだ。

今度の国幹審(国幹審)がこれまで通りやり方で形式的に開催されるだけだとしたら、そこに参加する政治家に対する国民の不信は拭いきれないものになるだろう。

## 個人情報 注意報!



個人データ保護マーク

DM(ダイレクトメール)はお客様に大切な情報を多く伝えてくれます。しかし、日本にはDMを無断に送るにあたって明確なルールがありません。そのおかげで多くの人が個人情報を知らずして送られてくるDMが横行しています。個人情報がプライバシーを保護し、個人データの適切な管理と使用はDMの普及と普及の目的として設立した、非営利のNPOである「日本個人データ保護協会」が、DMの適切な対応とDMの適切な管理を行います。

特定非営利活動法人  
**日本個人データ保護協会**  
 〒124-0005 東京都葛飾区海町3-32-13  
 TEL. 03-5671-2155  
 0120-874050  
 受付時間: 9:00-5:00 (土・日・祝日を除く)  
<http://www.npo-jpd.jp>

『日本の近代 読者富田著作集』全12巻 (1300円/年) が好評発売中です。

雑誌購読公式サイトのアドレスは<http://www.inoue-jp.com>です。  
 ◆新池重と昭和のモダンユースを描いた文藝春秋80周年記念誌

## 日本道路公団(高速自動車国道)の道路別残事業費

【未施行命令区間 自己収入で管理費をまかなえない区間 進捗率10%以下でB/C3.0%以下の区間を凍結したケース】

(単位:10億円)

道路名	凍結により削減される事業費	残事業費 コスト削減後					備考
		合計	東日本	中日本	拡大阪高	西日本	
北海道縦貫自動車道		250	250	0	0	0	
北海道横断自動車道		741	741	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	403	403				
東北縦貫自動車道		67	67	0	0	0	
東北横断自動車道		229	229	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	127	127				
日本海沿岸東北自動車道		432	432	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	361	361				
東北中央自動車道		461	461	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	418	418				
関越自動車道		84	84	0	0	0	
常磐自動車道		342	342	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	217				217	
東関東自動車道		1,085	1,085	0	0	0	
北関東自動車道		375	375	0	0	0	
中央自動車道		128	0	128	0	0	
第一東海自動車道		179	0	179	0	0	
東海北陸自動車道		235	0	230	0	5	
第二東海自動車道		3,612	0	3,612	0	0	
	凍結により削減される事業費	728		728			
中部横断自動車道		587	62	477	0	0	
	凍結により削減される事業費	552	48	504			
北陸自動車道		35	28	0	0	8	
近畿自動車道(第二名神以外)		1,404	0	534	72	799	
	凍結により削減される事業費	552		143		409	
近畿自動車道(第二名神)		2,896	0	2,896	0	0	
	凍結により削減される事業費	312		312			
中国縦貫自動車道		5	0	0	0	5	
山陽自動車道		25	0	0	0	25	
中国横断自動車道		742	0	0	0	742	
	凍結により削減される事業費	490				490	
山陰自動車道		82	0	0	0	82	
四国縦貫自動車道		17	0	0	0	17	
四国横断自動車道		643	0	0	0	643	
	凍結により削減される事業費	171				171	
九州縦貫自動車道		22	0	0	0	22	
九州横断自動車道		128	0	0	0	128	
	凍結により削減される事業費	70				70	
東九州自動車道		1,062	0	0	0	1,062	
	凍結により削減される事業費	476				476	
新東京国際空港		0	0	0	0	0	
関西国際空港		0	0	0	0	0	
関門自動車道		0	0	0	0	0	
沖縄自動車道		1	0	0	0	1	
合計		15,869	4,156	8,056	72	3,539	
凍結前の事業費 合計		16兆	4兆	8兆	720億	3.5兆	
凍結により削減される事業費 合計		4.9兆	1.4兆	1.7兆	0	1.8兆	
凍結後の残事業費 合計		11兆	2.8兆	6.4兆	720億	1.7兆	

「凍結により削減される事業費」はH15年度区間別残事業費にコスト削減率2割を乗じて計算した。

国交省試算における区間別残事業費のバックデータが未提出であることから、各会社に対する残事業の配分が国交省試算と一部合致しない場合も想定されるが、全体の結果に有意の差は生じない。

平成14年度決算に基づく地域毎の収入 管理費等の概略試算

自己収入で管理費を賚えない路線、および進捗率10%以下かつB/C3.0以下の路線を凍結したケース】

(単位:億円)

		東	日	本	拓	都	高	大	中	日	本	拓	都	高	大	西	日	本	合	計
収入	JH(高速)	6,300			0				6,100			500				5,400			18,300	
	JH(一般有料)	400			1,000				200			0				800			2,400	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0			2,600				0			1,800				800			5,300	
	合計	6,700			3,600				6,300			2,300				7,000			26,000	
管理費	JH(高速)	1,400			0				1,000			100				1,100			3,600	
	JH(一般有料)	100			200				0			0				200			600	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0			700				0			400				200			1,400	
	合計	1,500			1,000				1,100			500				1,500			5,600	
金利		2,374			1,274				1,723			872				2,816			9,000	
費用合計 +		3,874			2,274				2,823			1,372				4,316			14,600	
		2,826			1,326				3,477			928				2,684			11,400	
収支差 -	五社の収支差バランス	24.8%			11.6%				30.5%			8.1%				23.5%			100.0%	
	東・中・西の収支差バランス	31.4%							38.7%							29.9%			100.0%	
	収支率 / ×100	42			37				55			40				38			44	
収支差(金利除く) -		5,200			2,600				5,200			1,800				5,500			20,400	
収支率 / ×100		78			72				83			78				79			78	
出資金	JH(高速)	7,900			0				5,400			400				7,800			21,600	
	JH(一般有料)	200			600				100			0				400			1,300	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0			6,800				0			5,300				9,000			21,100	
	合計	8,100			7,400				5,500			5,700				17,200			44,000	
既着手残事業費	JH(高速)	42,000			0				80,000			1,000				36,000			159,000	
	凍結により削減される事業費	13,570			0				16,870			0				18,330			48,770	
	一部凍結後JH(高速)残事業費	28,430			0				63,130			1,000				17,670			110,230	
	JH(一般有料)	4,000			5,000				1,000			0				3,000			13,000	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0			10,000				0			8,000				0			18,000	
	合計(JH高速一部凍結後)	32,430			15,000				64,130			9,000				20,670			141,230	
	五社の既着手残事業費バランス	23.0%			10.6%				45.4%			6.4%				14.6%			100.0%	
東・中・西の既着手残事業費バランス	27.7%							54.7%							17.6%			100.0%		
残事業費(JH高速一部凍結後)		3.2兆			1.5兆				6.4兆			9,000億				2.1兆			14.1兆	
五社の残事業費(JH高速一部凍結後)バランス		23.0%			10.6%				45.4%			6.4%			14.6%				100.0%	
収益力(負担能力)に応じた残事業費+過去債務 (負債合計40兆と残事業費合計14兆の合計54兆を 「収支差バランス」に応じて各社に配分して計算)		13.8兆			7.2兆				14.1兆			4.8兆				14.6兆			54.3兆	
五社の収支差バランス		25.5%			13.2%				26.0%			8.8%				27.0%			100.0%	
過去債務の各社負担分 -		10.6兆			5.7兆				7.7兆			3.9兆				12.6兆			40.2兆	
五社の過去債務の負担バランス		26.4%			14.2%				19.1%			9.7%				31.3%			100.0%	
要償還額 +		114,064			64,258				82,425			44,606				142,908			445,700	
	五社の要償還額バランス	25.6%			14.4%				18.5%			10.0%				32.1%			100.0%	
	東・中・西の要償還額バランス	33.6%							24.3%							42.1%			100.0%	

各社の残事業費および過去債務の負担比率1

(単位:億円)

		東	日	本	拓	都	高	大	中	日	本	拓	都	高	大	西	日	本	合	計
金利を除いた場合 収支差 = -	JH(高速)	4,900			0				5,100			400				4,300			14,700	
	JH(一般有料)	300			800				200			0				600			1,800	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0			1,900				0			1,400				600			3,900	
	合計	5,200			2,700				5,300			1,800				5,500			20,400	
	収支率 / ×100	78			75				84			78				79			78	
	五社の収支差バランス	25.5%			13.2%				26.0%			8.8%				27.0%			100.0%	
	東・中・西の収支差バランス	32.5%							33.1%							34.4%			100.0%	

日本道路公団(高速自動車国道)の道路別残事業費  
 【未施行命令区間 自己収入で管理費をまかなえない区間  
 名・名神を凍結したケース】

整理番号188  
 進捗率10%以下でB/C3.0%以下の区間 第二東

(単位:10億円)

道路名	凍結により削減される事業費	残事業費 コスト削減後					備考
		合計	東日本	中日本	拡大阪高	西日本	
北海道縦貫自動車道		250	250	0	0	0	
北海道横断自動車道		741	741	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	403	403				
東北縦貫自動車道		67	67	0	0	0	
東北横断自動車道		229	229	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	127	127				
日本海沿岸東北自動車道		432	432	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	361	361				
東北中央自動車道		461	461	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	418	418				
関越自動車道		84	84	0	0	0	
常磐自動車道		342	342	0	0	0	
	凍結により削減される事業費	217				217	
東関東自動車道		1,085	1,085	0	0	0	
北関東自動車道		375	375	0	0	0	
中央自動車道		128	0	128	0	0	
第一東海自動車道		179	0	179	0	0	
東海北陸自動車道		235	0	230	0	5	
第二東海自動車道		3,612	0	3,612	0	0	
	凍結により削減される事業費	2,267		2,267			
中部横断自動車道		587	62	477	0	0	
	凍結により削減される事業費	552	48	504			
北陸自動車道		35	28	0	0	8	
近畿自動車道(第二名神以外)		1,404	0	534	72	799	
	凍結により削減される事業費	552		143		409	
近畿自動車道(第二名神)		2,896	0	2,896	0	0	
	凍結により削減される事業費	2,363		2,363			
中国縦貫自動車道		5	0	0	0	5	
山陽自動車道		25	0	0	0	25	
中国横断自動車道		742	0	0	0	742	
	凍結により削減される事業費	490				490	
山陰自動車道		82	0	0	0	82	
四国縦貫自動車道		17	0	0	0	17	
四国横断自動車道		643	0	0	0	643	
	凍結により削減される事業費	171				171	
九州縦貫自動車道		22	0	0	0	22	
九州横断自動車道		128	0	0	0	128	
	凍結により削減される事業費	70				70	
東九州自動車道		1,062	0	0	0	1,062	
	凍結により削減される事業費	476				476	
新東京国際空港		0	0	0	0	0	
関西国際空港		0	0	0	0	0	
関門自動車道		0	0	0	0	0	
沖縄自動車道		1	0	0	0	1	
凍結前の事業費 合計		16兆	4兆	8兆	720億	3.5兆	
凍結により削減される事業費 合計		8.5兆	1.4兆	5.3兆	0	1.8兆	
凍結後の残事業費 合計		7.4兆	2.8兆	2.8兆	720億	1.7兆	

「凍結により削減される事業費」はH15年度区間別残事業費にコスト削減率2割を乗じて計算した。

国交省試算における区間別残事業費のバックデータが未提出であることから、各会社に対する残事業の配分が国交省試算と一部合致しない場合も想定されるが、全体の結果に有意の差は生じない。

平成14年度決算に基づく地域毎の収入・管理費等の概略試算  
**【自己収入で管理費を賅えない路線、および進捗率10%以下かつB/C3.0以下の路線 第二東名 名神を一部凍結したケース】**

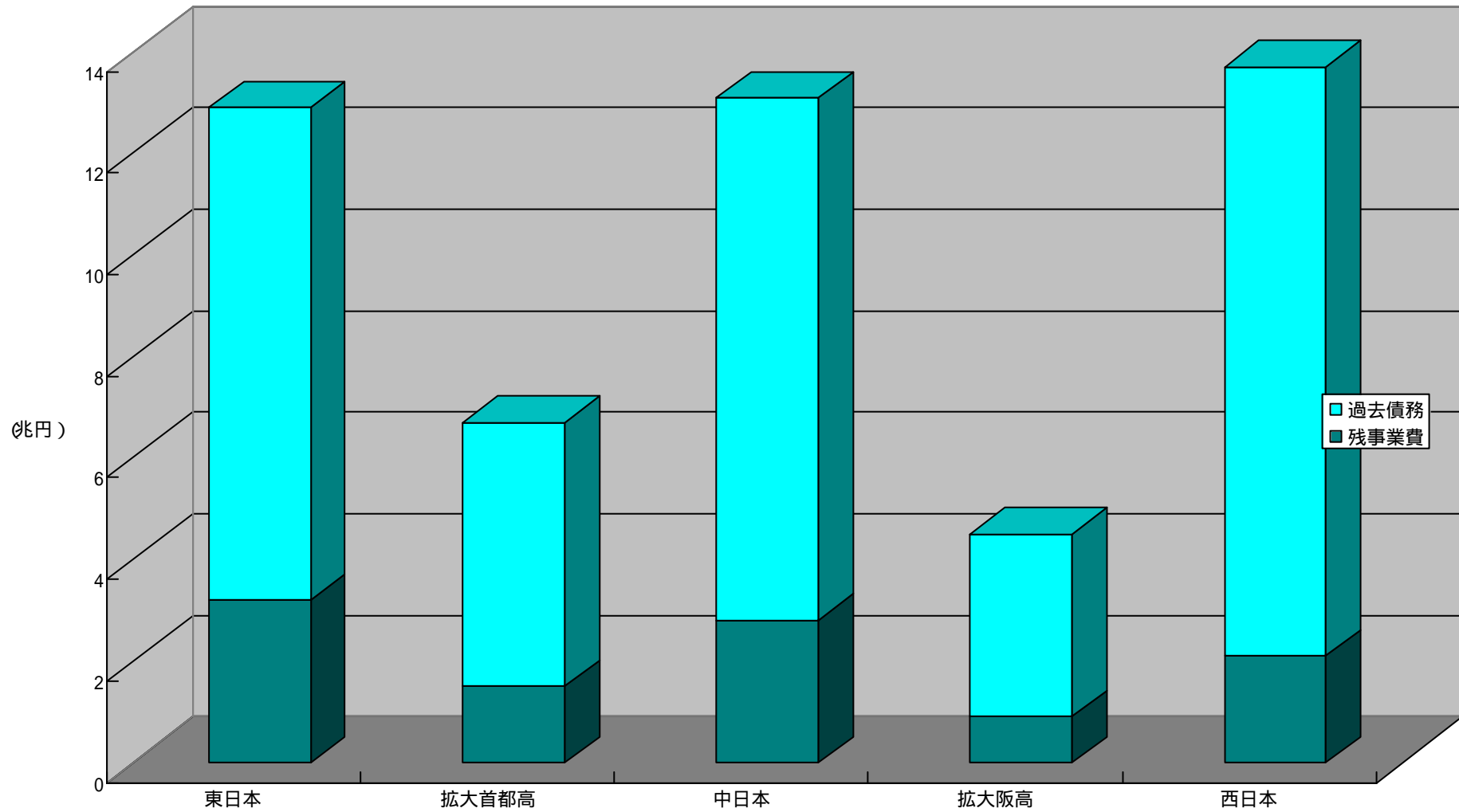
		(単位:億円)												
		東	日	本	大	中	日	本	大	西	日	本	合	計
		東	日	本	大	中	日	本	大	西	日	本	合	計
収入	JH(高速)	6,300		0		6,100		500		5,400			18,300	
	JH(一般有料)	400		1,000		200		0		800			2,400	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		2,600		0		1,800		800			5,300	
	合計	6,700		3,600		6,300		2,300		7,000			26,000	
管理費	JH(高速)	1,400		0		1,000		100		1,100			3,600	
	JH(一般有料)	100		200		0		0		200			600	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		700		0		400		200			1,400	
	合計	1,500		1,000		1,100		500		1,500			5,600	
金利		2,169		1,167		2,319		801		2,600			9,000	
費用合計 +		3,669		2,167		3,419		1,301		4,100			14,600	
収支差 -		3,031		1,433		2,881		999		2,900			11,400	
	五社の収支差バランス	26.6%		12.6%		25.3%		8.8%		25.4%			100.0%	
	東・中・西の収支差バランス	34.4%				32.7%				32.9%			100.0%	
収支率 / ×100		45		40		46		43		41			44	
収支差(金利除く) -		5,200		2,600		5,200		1,800		5,500			20,400	
収支率 / ×100		78		72		83		78		79			78	
出資金	JH(高速)	7,900		0		5,400		400		7,800			21,600	
	JH(一般有料)	200		600		100		0		400			1,300	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		6,800		0		5,300		9,000			21,100	
	合計	8,100		7,400		5,500		5,700		17,200			44,000	
既着手残事業費	JH(高速)	42,000		0		80,000		1,000		36,000			159,000	
	管理費を賅えない路線および進捗率10%以下でB/C3.0以下の路線の一部凍結による削減額	13,570		0		6,470		0		18,330			38,370	
	第二東名・第二名神の一部凍結による削減額	0		0		46,300		0		0			46,300	
	凍結による削減額 合計	13,570		0		52,770		0		18,330			84,670	
	凍結後 JH(高速)残事業費	28,430		0		27,230		1,000		17,670			74,330	
	JH(一般有料)	4,000		5,000		1,000		0		3,000			13,000	
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		10,000		0		8,000		0			18,000	
	合計(JH高速一部凍結後)	32,430		15,000		28,230		9,000		20,670			105,330	
五社の既着手残事業費バランス		30.8%		14.2%		26.8%		8.5%		19.6%			100.0%	
東・中・西の既着手残事業費バランス		39.9%				34.7%				25.4%			100.0%	
残事業費(JH高速一部凍結後)		3.2兆		1.5兆		2.8兆		9,000億		2.1兆			10.5兆	
五社の残事業費(JH高速一部凍結後)バランス		30.8%		45.0%		26.8%		8.5%		19.6%			100.0%	
収益力(負担能力)に応じた残事業費+過去債務(負債合計40兆と残事業費合計11兆の合計51兆を収支差バランス)に応じて各社に配分して計算)		12.9兆		6.7兆		13.2兆		4.5兆		13.7兆			50.7兆	
五社の収支差バランス		25.5%		13.2%		26.0%		8.8%		27.0%			100.0%	
過去債務の各社負担分 -		9.7兆		5.2兆		10.3兆		3.6兆		11.6兆			40.2兆	
五社の過去債務の負担バランス		24.1%		13.0%		25.8%		8.9%		28.9%			100.0%	
要償還額 +		104,913		59,507		108,998		41,438		133,229			445,700	
	五社の要償還額バランス	23.5%		13.4%		24.5%		9.3%		29.9%			100.0%	
	東・中・西の要償還額バランス	30.2%				31.4%				38.4%			100.0%	

【各社の残事業費および過去債務の負担比率】

		(単位:億円)													
		東	日	本	大	中	日	本	大	西	日	本	合	計	
		東	日	本	大	中	日	本	大	西	日	本	合	計	
金利を除いた場合	JH(高速)	4,900		0		5,100		400		4,300			14,700		
	JH(一般有料)	300		800		200		0		600			1,800		
	首都高速・ 阪神高速・本四道路	0		1,900		0		1,400		600			3,900		
	合計	5,200		2,700		5,300		1,800		5,500			20,400		
	収支率 / ×100		78		75		84		78		79			78	
	五社の収支差バランス		25.5%		13.2%		26.0%		8.8%		27.0%			100.0%	
東・中・西の収支差バランス		32.5%				33.1%				34.4%			100.0%		

第二東名(秦野~御殿場/7,280億)・第二名神(菟山/3,120億)の未施行命令区間分の凍結額(合計1兆400億)は、第二東名・名神の凍結による削減額4兆6,300億のなかに含まれていない。したがって、管理費を賅えない路線および進捗率10%以下でB/C3.0以下の路線の一部凍結による削減額6兆4,700億からは重複するぶんを引いている。

# 五社の収益力に応じて再配分した残事業費と過去債務のバランス



# HIGHWAY NETWORK

**未施行命令区間**

道路幅員40m未満、R/Cが3.0以下の区間  
 自己収入で管理費を賄う区間  
 道路幅員40m未満、R/Cが3.0以上の区間  
 自己収入で管理費を賄う区間

**高速自動車国道**

開通区間  
 工事区間  
 計画区間

**JHの一般有料道路**

開通区間  
 計画区間

**高規格幹線道路網を構成する一般国道自動車専用道路**

開通区間  
 計画区間

**高速自動車国道に並行する自動車専用道路**

開通区間

平成14年3月31日現在

**⑤⑥ = 残債集責**

