

有料道路制度導入の経緯

戦後、激増する交通需要に対応し、道路整備を早急に促進するためには、一般財源以外の財源を調達する必要があるため、2つの方法が確立。


① 揮発油税を道路整備の特定財源化

② **有料道路制度**

昭和27年 道路整備特別措置法制定

→ 有料制度の対象を拡大し、道路法上の道路に関する全面的な有料道路制度の採用。

(事業主体: 道路管理者である国及び都道府県又は市)

 道路整備を急速に推進する方策として、現在の有料道路制度を拡充するためには、日本道路公団(仮称)の様な機関を設立して、広く民間資金の導入を図るとともに、総合的、効率的運営を図るよう措置する必要がある。(昭和30年 道路審議会答申)

昭和31年 道路整備特別措置法制定(全面改正)、日本道路公団法制定(日本道路公団設立)

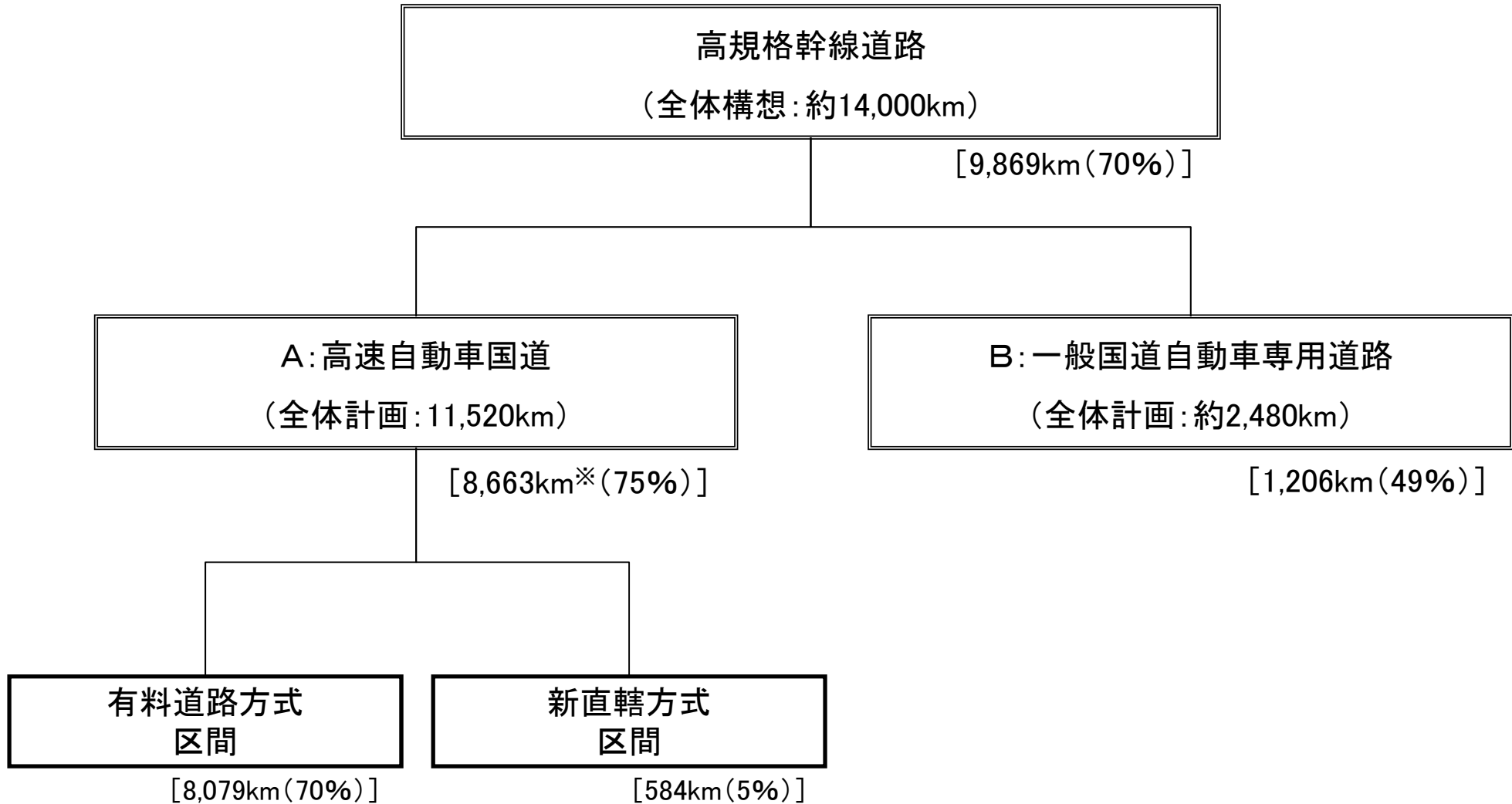
昭和34年 首都高速道路公団法制定

昭和37年 阪神高速道路公団法制定

昭和45年 本州四国連絡橋公団法制定

高規格幹線道路の事業方式

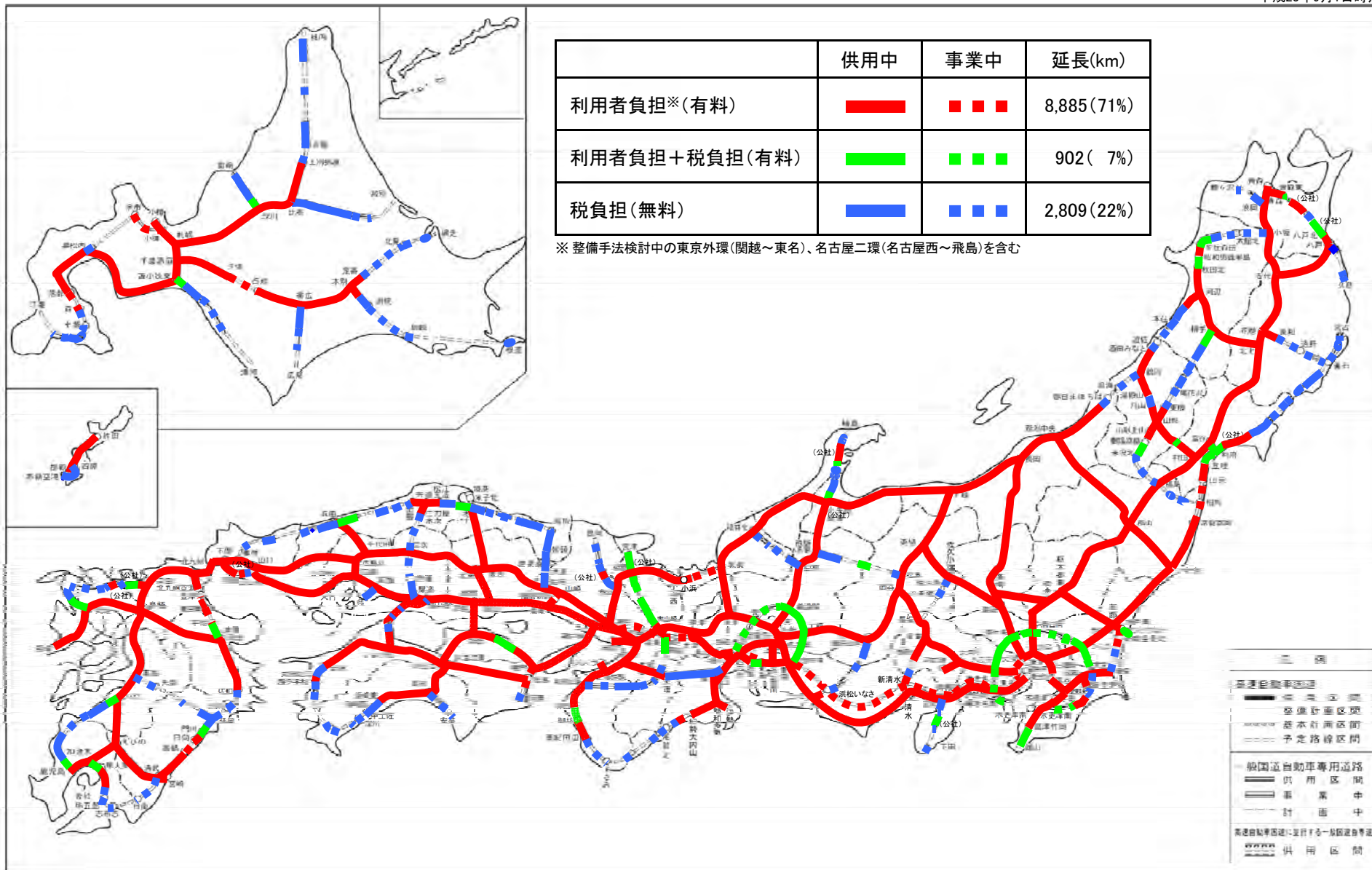
[]は平成23年9月1日現在の供用延長



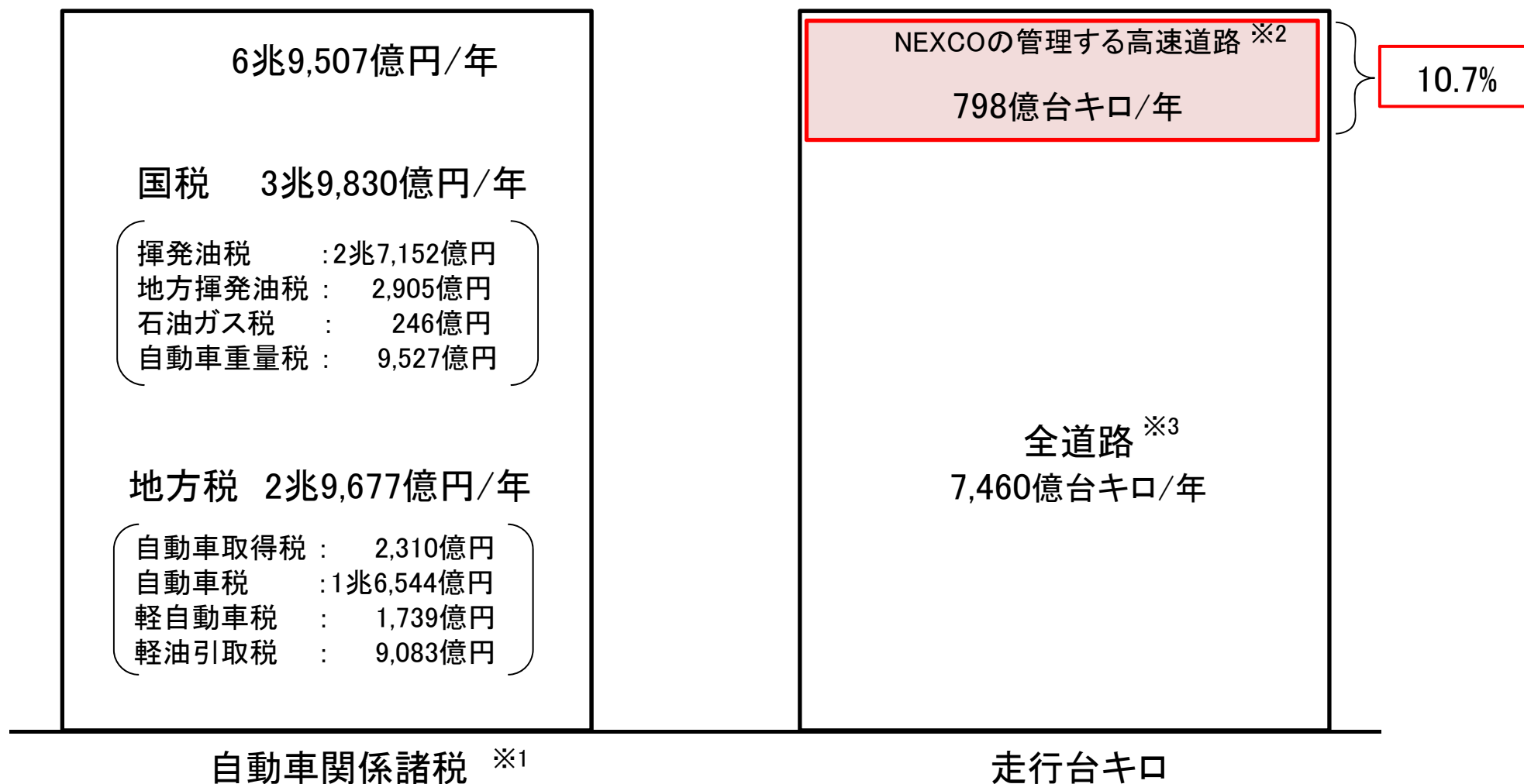
※ 高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路(A')を含む

高規格幹線道路の整備状況

平成23年9月1日時点



自動車関係諸税と高速道路の走行台キロ

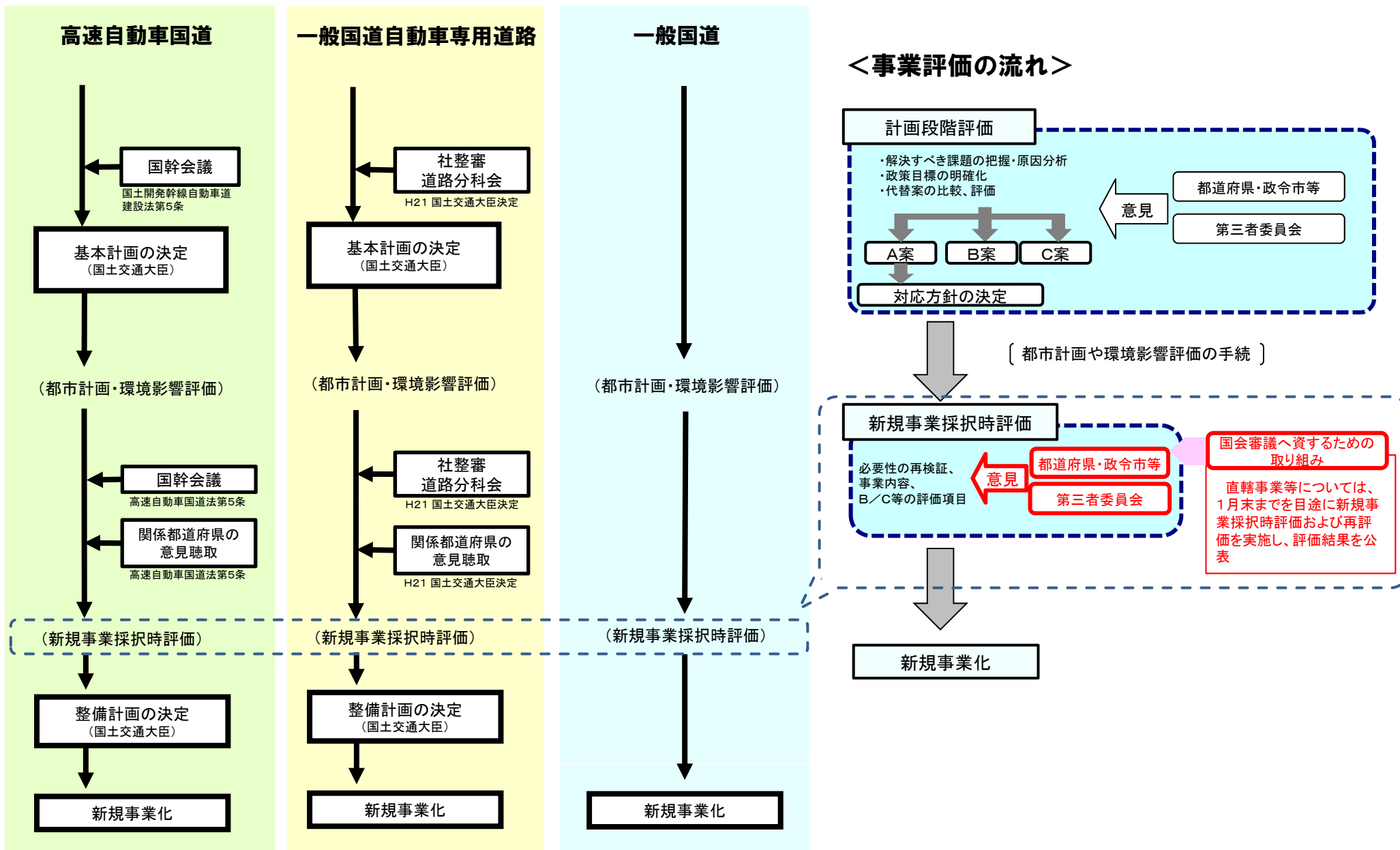


※1 自動車関係税収は、平成21年度租税及び印紙収入決算額調(財務省)および地方税に関する参考計数資料(財務省)による

※2 NEXCOの管理する高速道路の走行台キロは、対距離料金区間の利用データを集計

※3 全道路の走行台キロは、自動車の走行実績のサンプル調査を基に集計

高速自動車国道等の手続きと事業評価の流れ



防災機能の評価手法(暫定案)のポイント

東日本大震災で明らかになった道路の役割

(広域的防災に資する道路ネットワークの役割)

- ▶ 早期啓開し、救助・救援活動の支援、緊急物資の輸送、復旧活動を支える基幹ルート
- ▶ 津波襲来時の迅速な避難、被災地の生活を支える幹線道路
- ▶ 避難場所、津波堰き止め効果

