

今後の料金制度のあり方における基本的な考え方

論点

① 基本とする料金制度

- ・ 基礎的な料金制度は、負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離料金を基本とする必要があるのではないか。
- ・ また、その水準(料率)については、全国一律を基本としつつ、特に効果や建設コストの高い区間についてどのように考えるか。

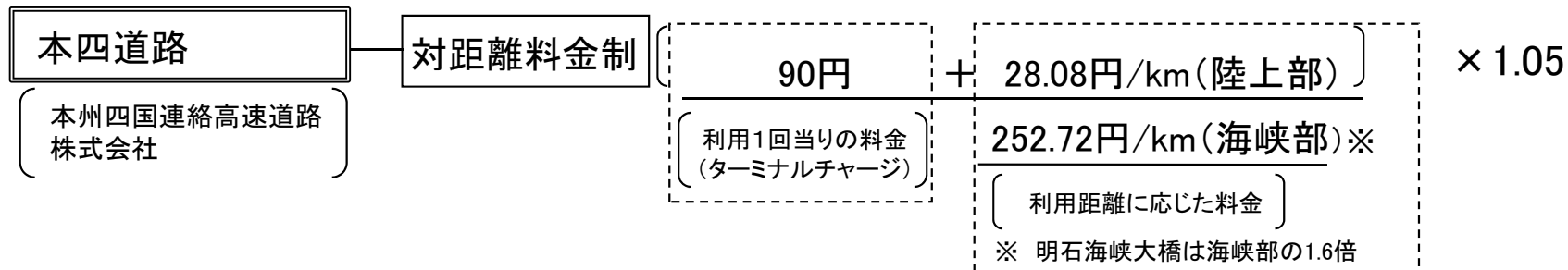
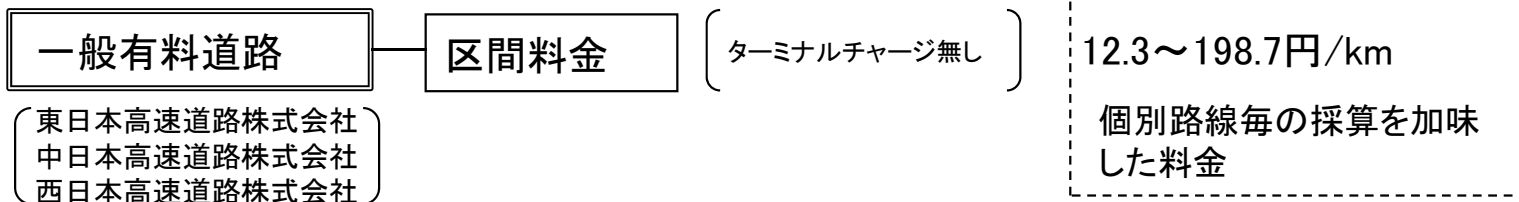
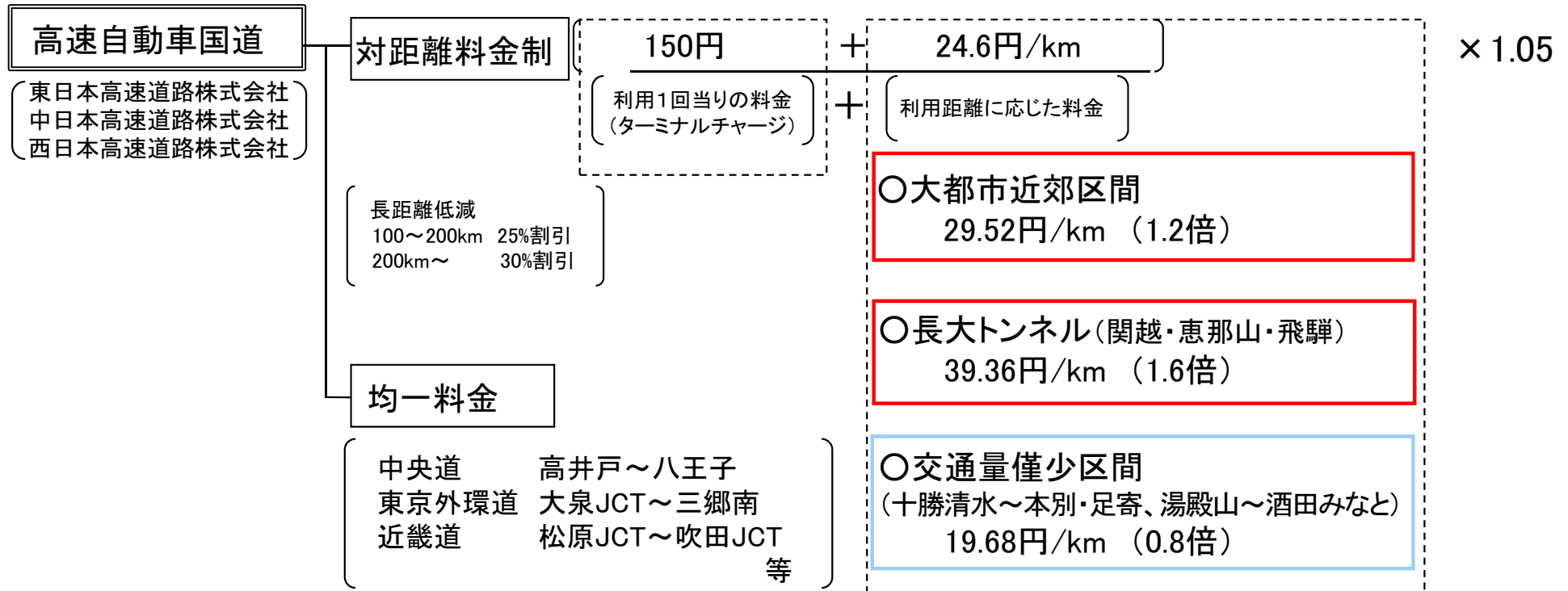
② 受益と負担のあり方

- ・ 高速道路を巡る受益と負担をどのように考えるか。特に、受益の範囲について利用者と利用者以外、あるいは地域間についてどのように考えるか。
- ・ 高速道路料金と自動車関係諸税との関係をどのように考えるか。
- ・ 世代間の公平性の観点から、45年を料金徴収期限とする現行制度をどのように考えるか。

③ 償還の考え方

- ・ これまで建設費の償還を念頭に置いてきたが、有料事業による建設が一定の進捗が図られた現在、今後の償還の考え方について改めて検討する必要があるのではないか。
- ・ 将来の維持管理や更新も含めて検討する必要があるのではないか。

高速道路の基礎的な料金体系



大都市近郊区間(NEXCO)

大都市近郊区間(京阪神圏)・阪神高速

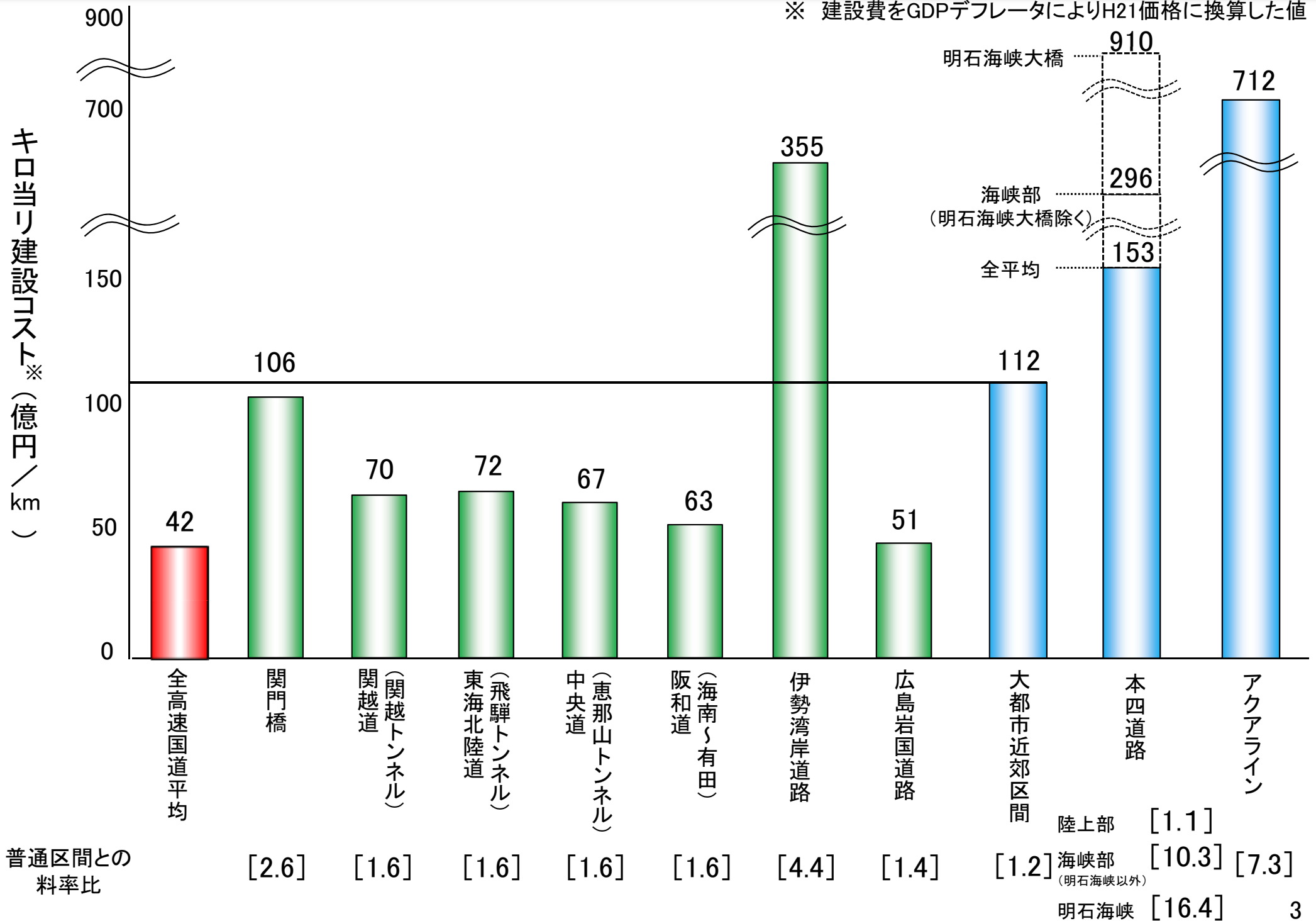


大都市近郊区間(首都圏)・首都高速



建設コストの比較について

※ 建設費をGDPデフレーターによりH21価格に換算した値



○ 陸上部と海峡部の料金比率について

- km当りの建設コスト及び便益額の間接比率を用いて設定

	陸上部	一般海峡部	明石海峡大橋
建設コストの比率 (建設コスト:億円/km) (A)	1 (75)	5 (394)	15 (1,137)
便益額の比率 (便益額:円/km) (B)	1 (72)	13 (940)	14 (985)
中間比率 $\frac{(A)+(B)}{2}$	1	9	14.5

便 益 = 走行便益 + 時間便益

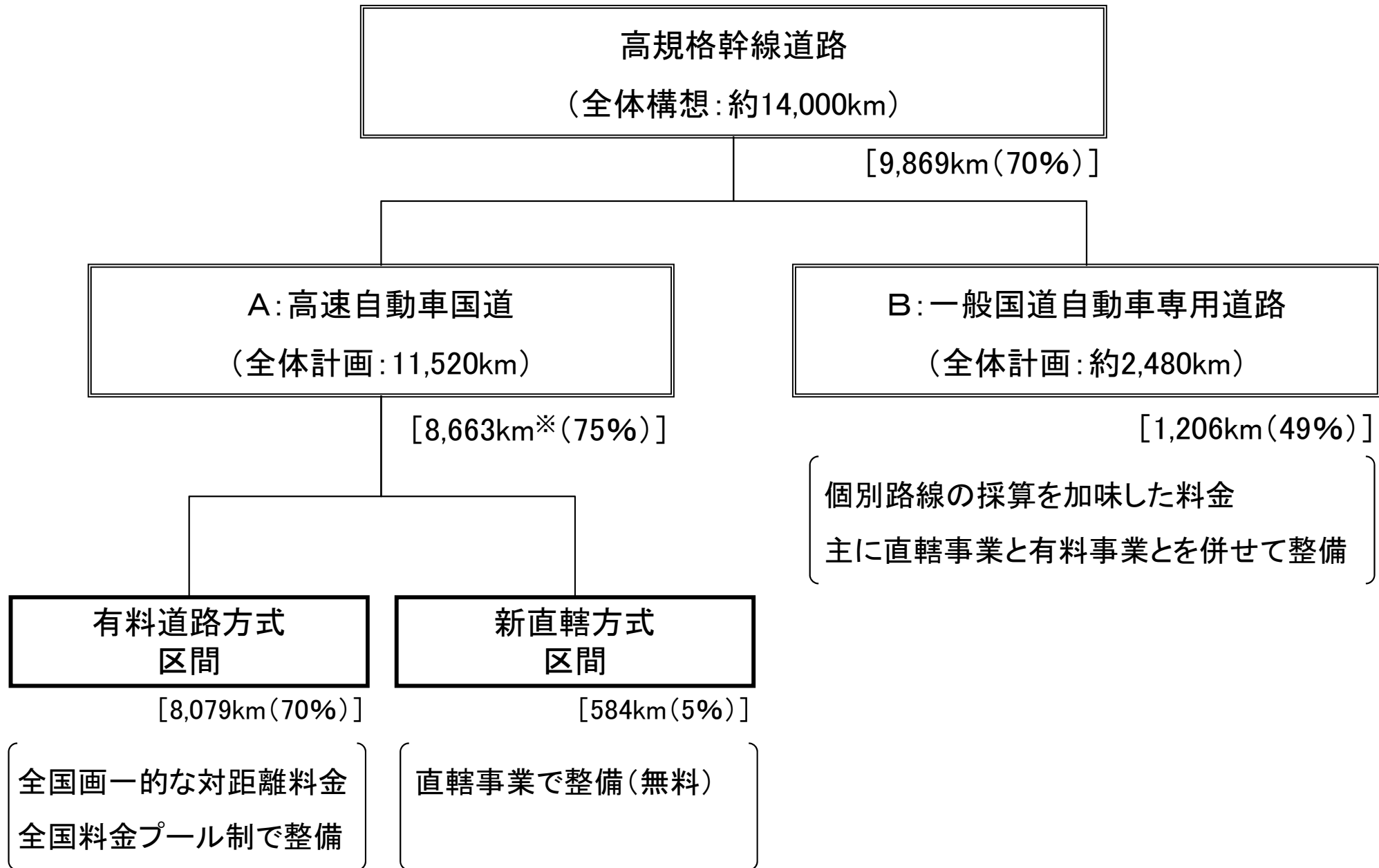
走行便益 = 現道走行費用 - 本四道路走行費用 (陸上部)

現道走行費用 + フェリー料金 - 本四道路走行費用 (海峡部)

時間便益 = 本四道路を利用した場合の短縮時間 × 時間便益単価

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

高速国道と一般国道の費用負担

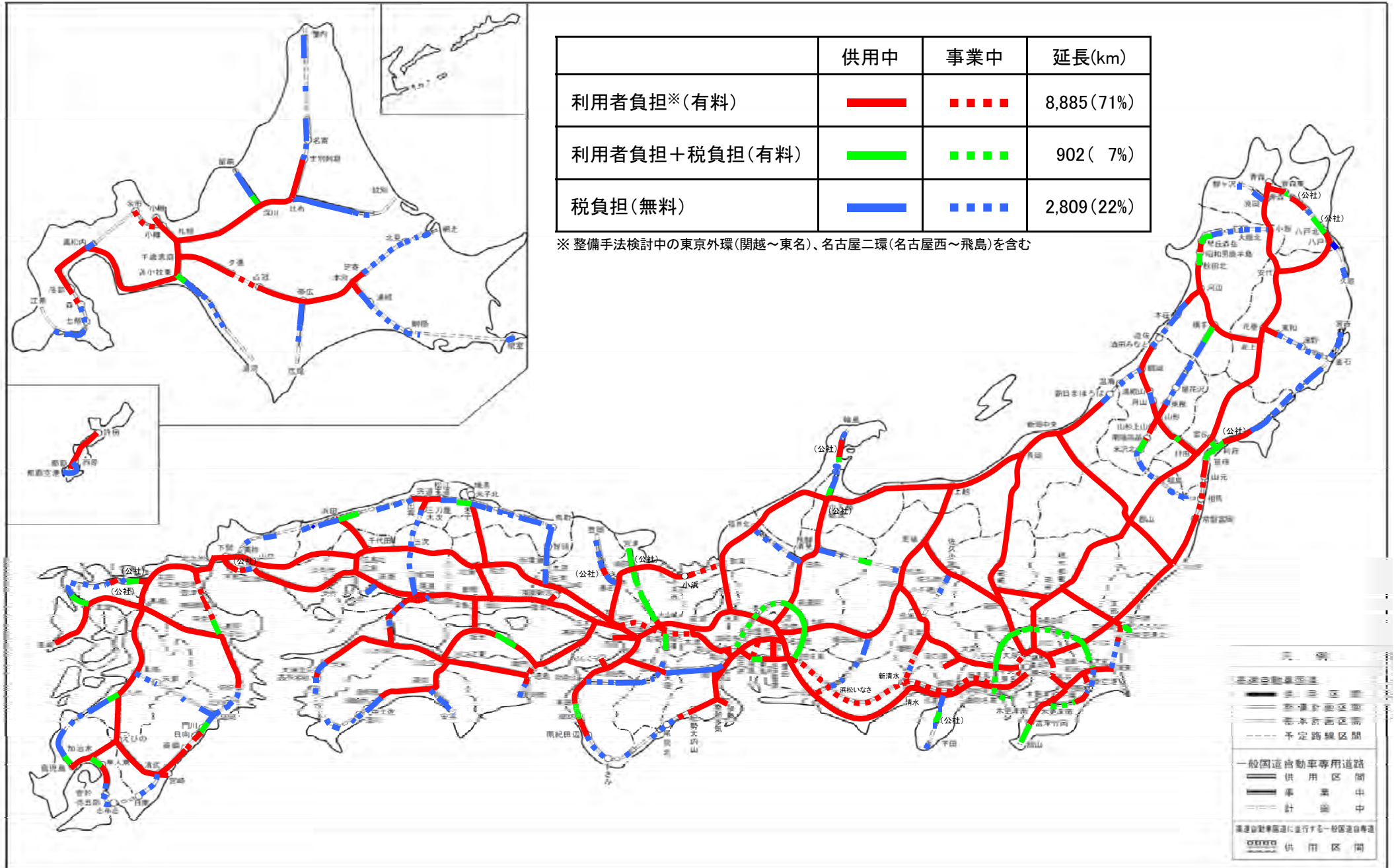
道路の種類		道路管理者	費用負担	国の負担の割合	
				新設・改築	維持・修繕
高速自動車 国道	有料道路 方式	国土交通大臣 【高速自動車国道法 § 6】	高速道路会社	会社の借入金で新設・改築・修繕等を行い、料金収入で上記に係る債務及び管理費を賄う 【道路整備特別措置法 § 3等】	
	新直轄 方式		国 都道府県(政令市)	3/4 負担 【高速自動車国道法 § 20①】	10/10負担 【高速自動車国道法 § 20①】
一般国道	直轄国道	<新設又は改築> 国土交通大臣 【道路法 § 12】 <維持、修繕、 その他の管理> 国土交通大臣 【道路法 § 13】	国 都道府県(政令市)	2/3 負担 【道路法 § 50①】	10/10負担 【道路法 § 49】

料金収入
(利用者負担)

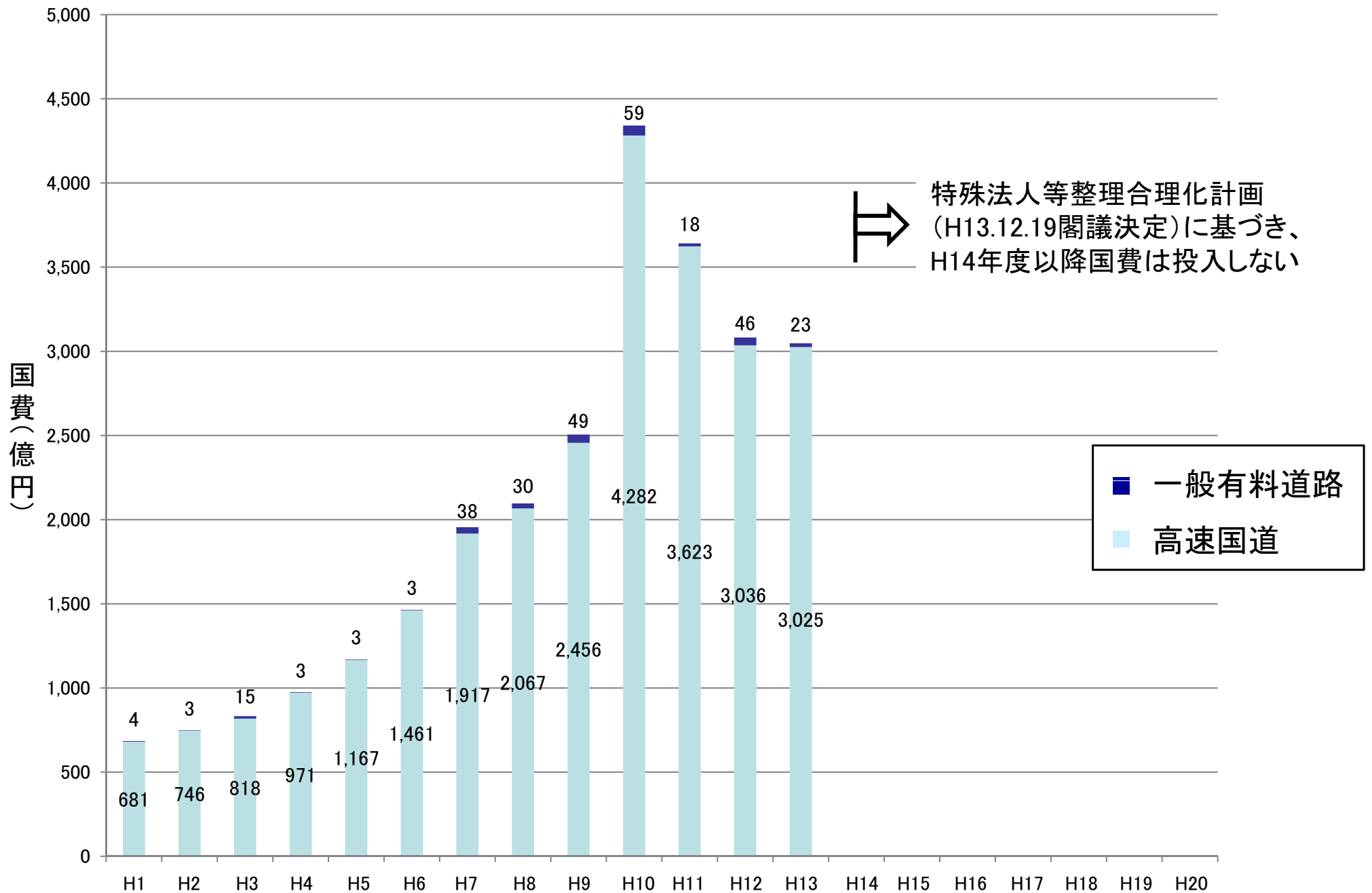
税金
(税負担)

高規格幹線道路の整備状況

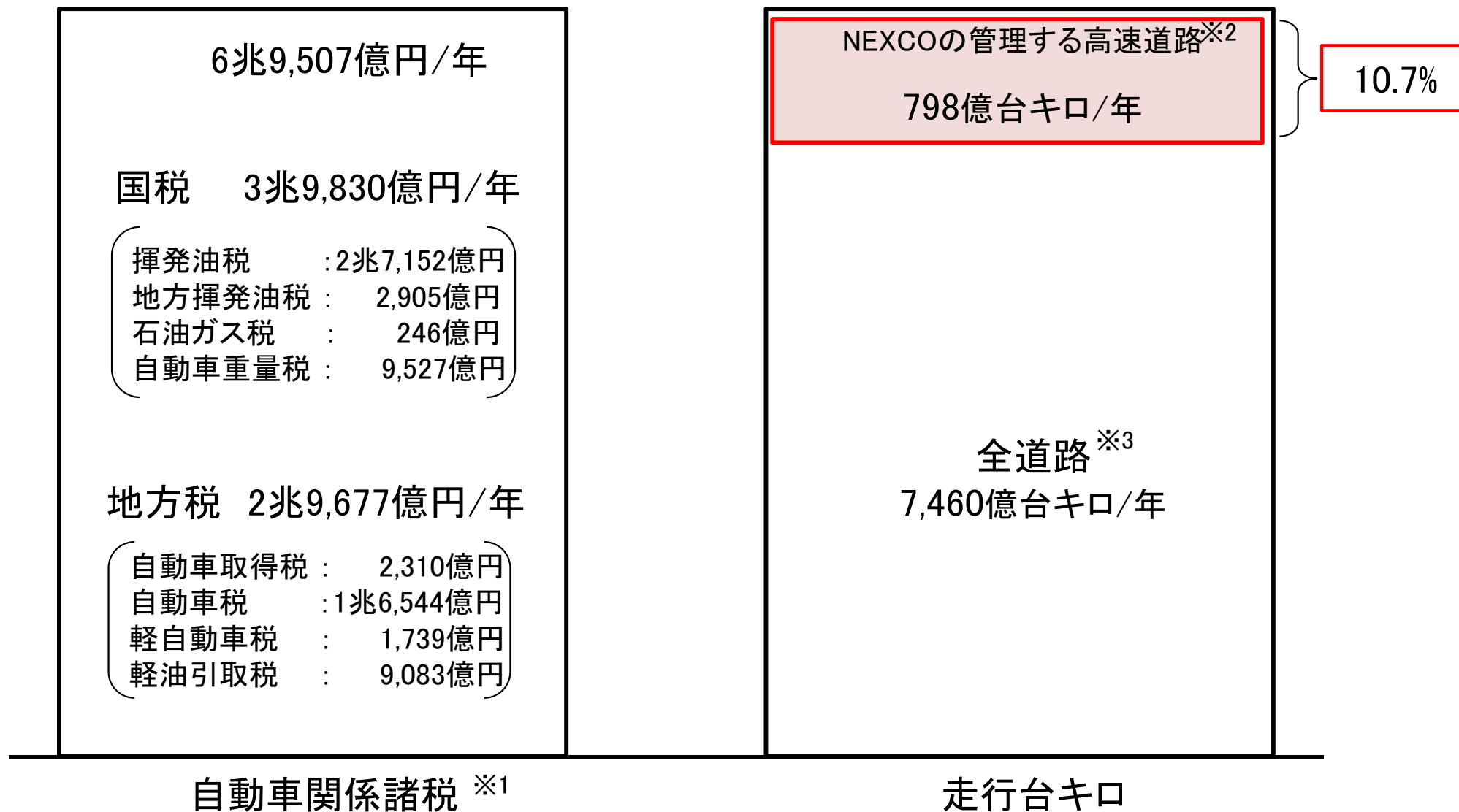
平成23年9月1日時点



高速自動車国道等(有料)の建設への国費投入の経緯



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

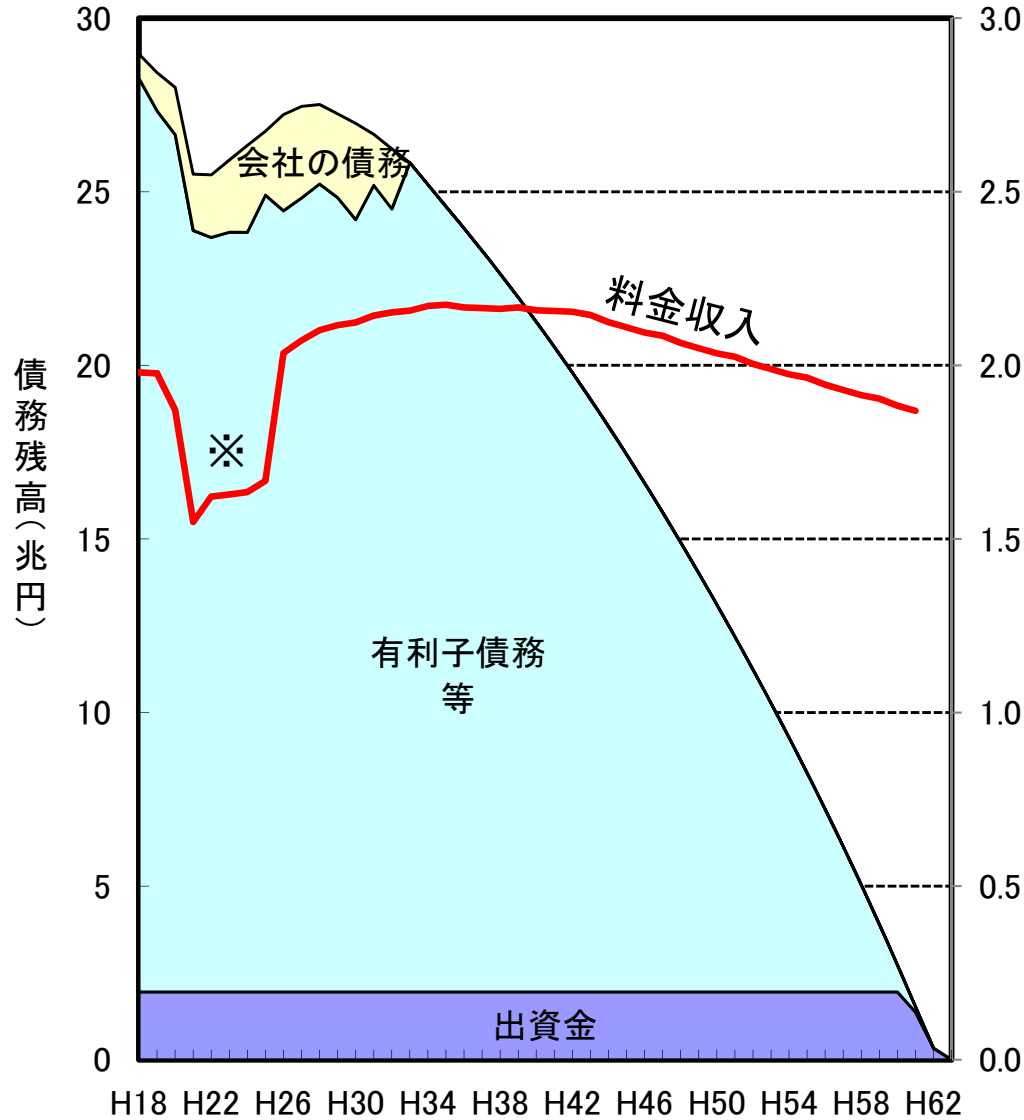
高速国道(有料)の償還期間の経緯

料金改定時期	S47.10	S50.4	S54.8	S57.6	S60.10	H1.6	H7.4	H11.4	H13.12	H17.10
主な改定理由	プール制導入	・新規施行命令区間追加 ・建設費等の上昇		・諸物価の高騰 ・交通需要の低迷	・新規施行命令区間追加 ・建設費等の上昇			特殊法人等整理合理化計画		民営化
対象延長	3,895km	4,816km	5,415km	5,415km	5,777km	6,410km	7,887km	9,006km	9,342km	9,342km
普通車料金水準 (ターミナルチャージ)	8.0円/km	13.0円/km (100円)	16.6円/km (100円)	19.6円/km (100円)	21.7円/km (100円)	23.0円/km (150円)	24.6円/km (150円)			24.6円/km (150円) 固定
償還期間	約30年間 固定						40年間 (H4.6~)	45年間 (H11.1~)	50年を上限として短縮を目指す	45年間 (H62迄) 固定

高速道路の償還計画

債務残高の推移【全国路線網(NEXCO3社)】

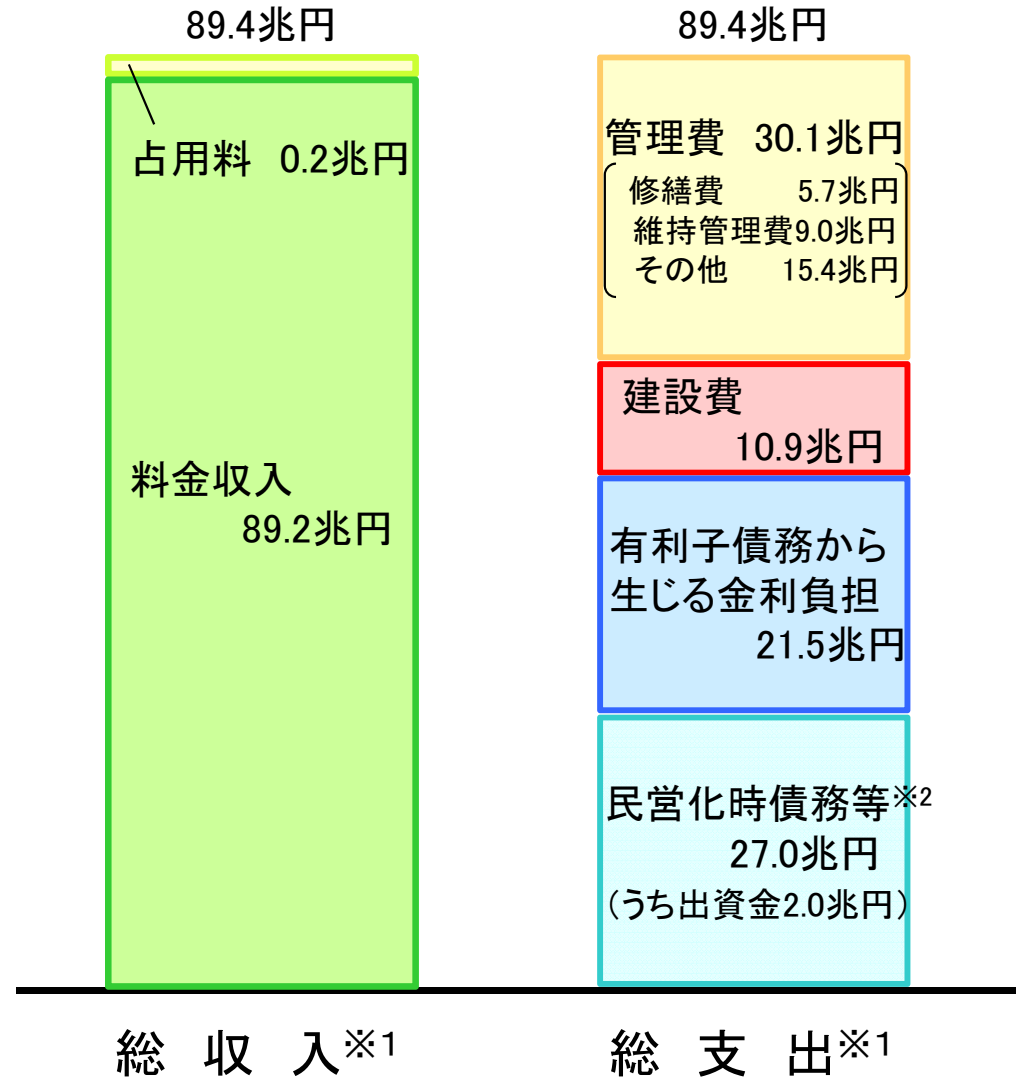
(注)H23.6の協定に基づき作成



民営化後45年間(H17.10~H62.8)

※利便増進事業による料金収入の減

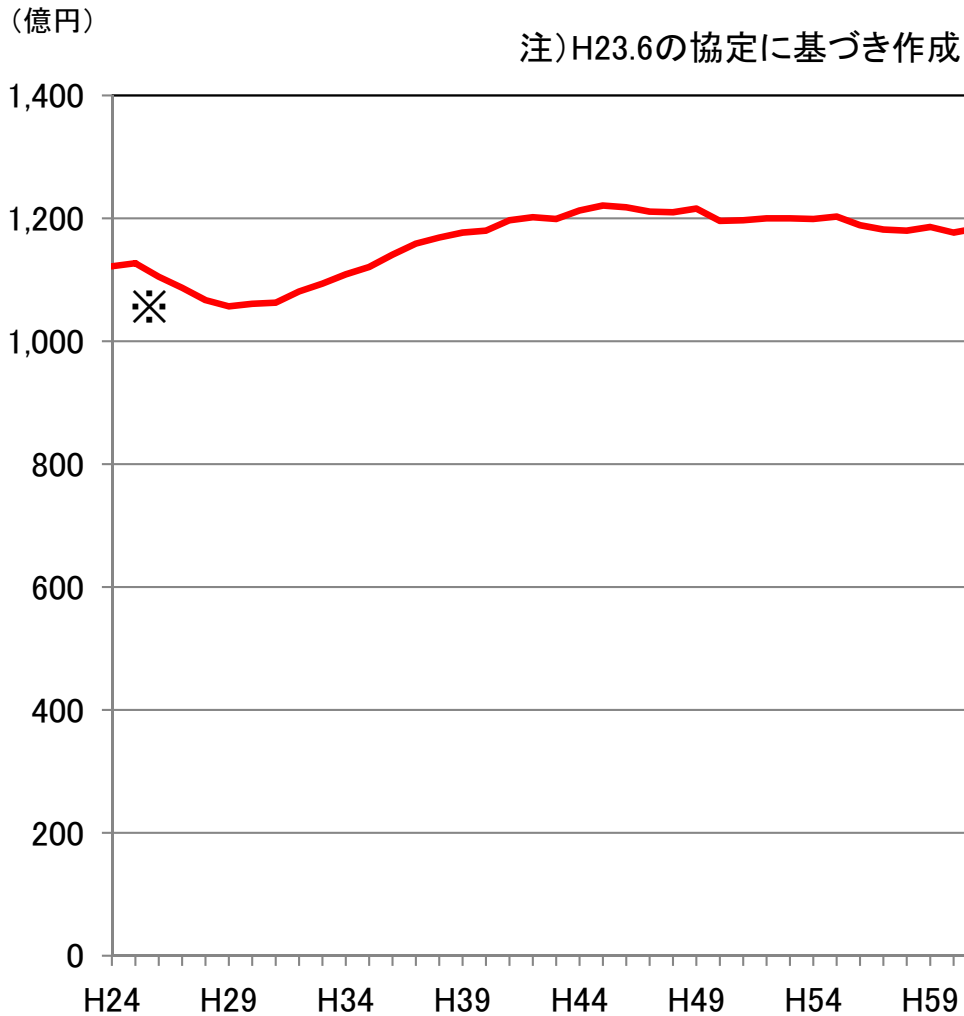
収入と支出のバランス【全国路線網(NEXCO3社)】



※1 総収入と総支出は、H18~H62の合計値

※2 利便増進事業のための債務カットを反映

修繕費の計画



※ 将来の修繕費削減に資する橋梁や舗装の大規模修繕を、今後5カ年に重点的に実施することにより、修繕費全体のコストを削減する計画

修繕費の計上の考え方

[舗装・設備]

修繕：経年劣化による伸び※を考慮し費用を計上

更新：耐用年数を踏まえた費用を計上

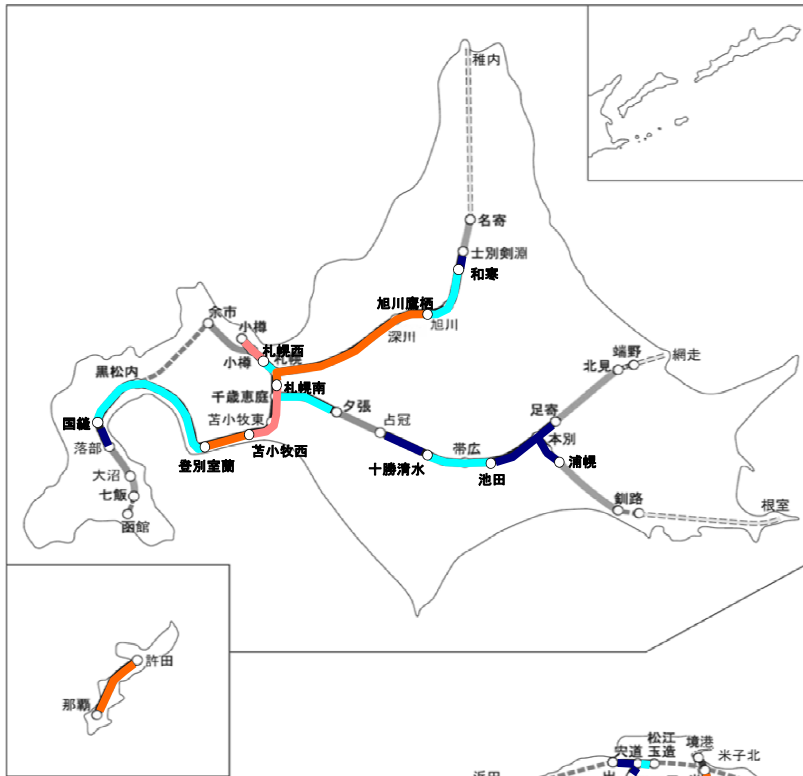
[橋梁・トンネル]

修繕：経年劣化による伸び※を考慮し費用を計上

更新：費用を見込んでいない

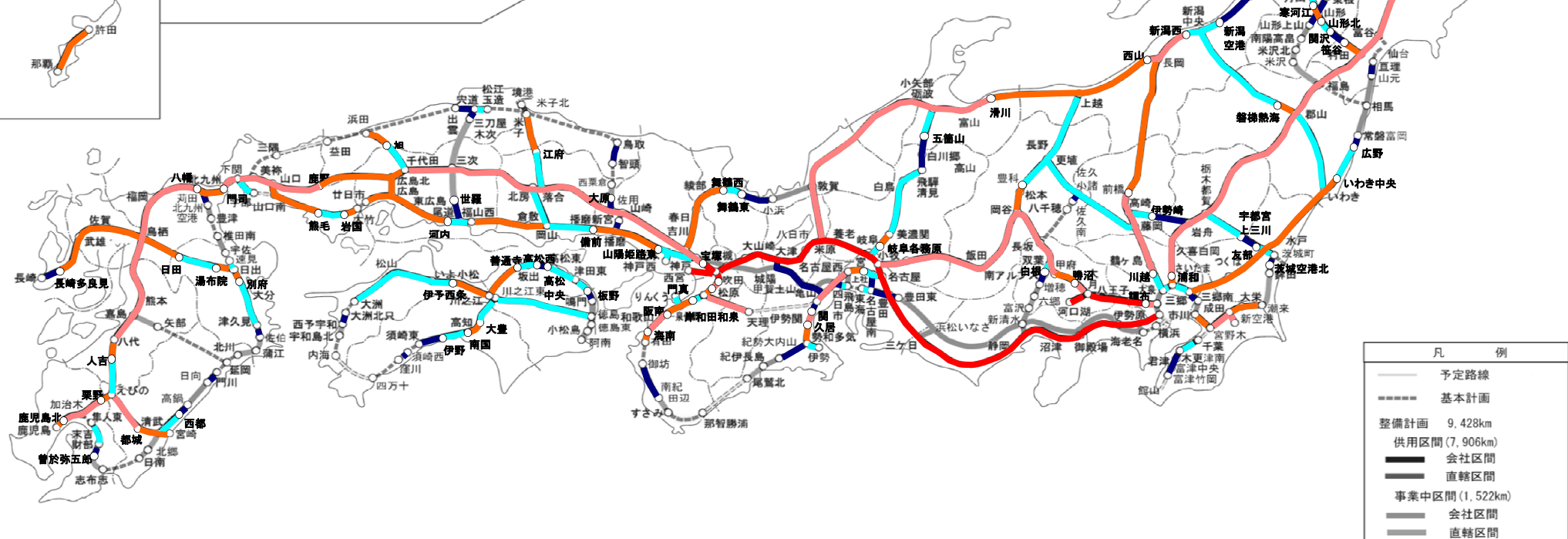
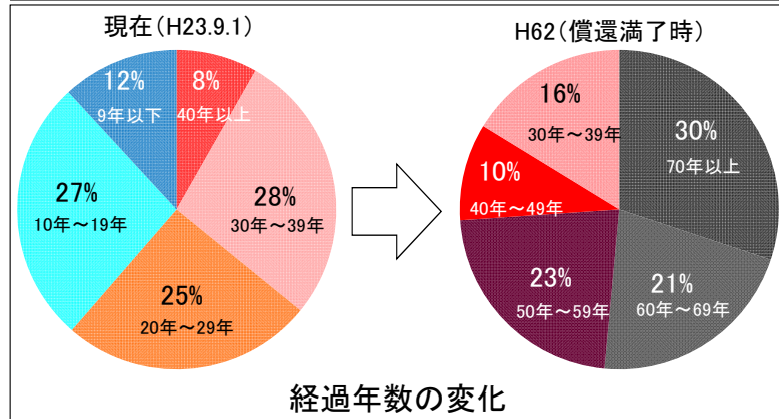
※ 但し修繕費の経年劣化による伸びは、経過年数25年以上については、実績データのバラツキが大きいいため一定として見込んでいる。

高速自動車国道の供用後の経過年数



- 40年以上 (昭和38年度～昭和45年度供用)
- 30年～39年 (昭和46年度～昭和55年度供用)
- 20年～29年 (昭和56年度～平成2年度供用)
- 10年～19年 (平成3年度～平成12年度供用)
- 9年以下 (平成13年度～平成23年9月1日供用)

- H23.9.1 現在
- 650km (8%)
 - 2,186km (28%)
 - 2,018km (25%)
 - 2,115km (27%)
 - 937km (12%)



凡 例	
—	予定路線
-----	基本計画
—	整備計画 9,428km
—	供用区間 (7,906km)
—	会社区間
—	直轄区間
—	事業中区間 (1,522km)
—	会社区間
—	直轄区間