

第1回有料道路部会 参考資料

目 次

1 . 有料道路の経緯

- (1) 有料道路制度の沿革 1
- (2) 高速自動車国道の建設と料金改定の経緯 2
- (3) 公団方式への批判 3
- (4) 道路関係四公団民営化の枠組みの概要 4
- (5) 高速自動車国道の料金割引の概要 5
- (6) 新直轄事業について 6

2 . 有料道路の現状

- (1) 有料道路の現況 7
- (2) 高速道路の役割 8
 - 東京都中央卸売市場の野菜入荷高（金額）における東京からの
距離帯別シェアの推移 9
 - 愛媛県産「真鯛」の東京都中央卸売市場における取扱量の変化 . . 10
- (3) 料金設定の原則 11
- (4) 償還計画の概要（45年間6社計） 12
- (5) 今後の整備の計画（新設・改築）の概要 13

目 次

3 . 有料道路の課題

- (1) 諸外国の有料道路料金 (日本は諸外国と比べ割高) 1 4
- (2) 更なる料金引き下げを求める声 1 5
- (3) 環境ロードプライシング試行 (首都高速道路) について 1 6
- (4) 首都圏 3 環状道路の整備方針について 1 7
- (5) 首都圏 3 環状道路の整備見通し 1 8
- (6) 3 大都市圏高速道路の事業主体 1 9
- (7) 首都高速道路・阪神高速道路における「新たな料金体系」 2 2
- (8) E T C の利用・普及状況 2 3
- (9) 道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて (抜粋) 2 4
- (10) スマートインターチェンジ 2 5
- (11) 高速道路の橋梁の経年数の推移 2 6
- (12) 首都高速の現状 (構造物の経過年数) 2 7

有料道路制度の沿革

【戦前の有料道路制度】

明治4年 太政官布告
修路架橋運輸ノ便才興ス者ニ入費税金徴収許可方
「有志ノ者共、自費或ハ会社ヲ起コシ候者ハ、落成ノ上、
功費ノ多寡ニ応ジ年限才定メ税金取立方差シ許サル」

有料の橋又は渡船施設の設置が可能

大正8年 旧道路法制定

有料の橋又は渡船施設の設置が可能

〔 道路管理者：監督官庁の許可
道路管理者でない者：道路管理者の許可・承認 〕

【戦後の有料道路制度】

道路整備の著しい遅れ

- 昭和31年 ワトキンス調査団報告書 -
「日本の道路は信じ難い程悪い。工業国にしてこれ程完全にその道路網を無視してきた国は他にない。」



昭和27年 道路法制定(全面改正)

道路管理者のみが都道府県道、市町村道に限り建設大臣の許可を得て有料の橋又は渡船施設の設置が可能。

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が採用。
(事業主体：道路管理者である国及び都道府県又は市)

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)

国が直轄で施行していた有料道路方式の廃止。
公団による有料道路方式の採用。

昭和34年 首都高速道路公団法制定
(首都高速道路公団設立)

昭和37年 阪神高速道路公団法制定
(阪神高速道路公団設立)

昭和45年 本州四国連絡橋公団法制定
(本州四国連絡橋公団設立)

昭和45年 地方道路公社法制定
(逐次公社設立)

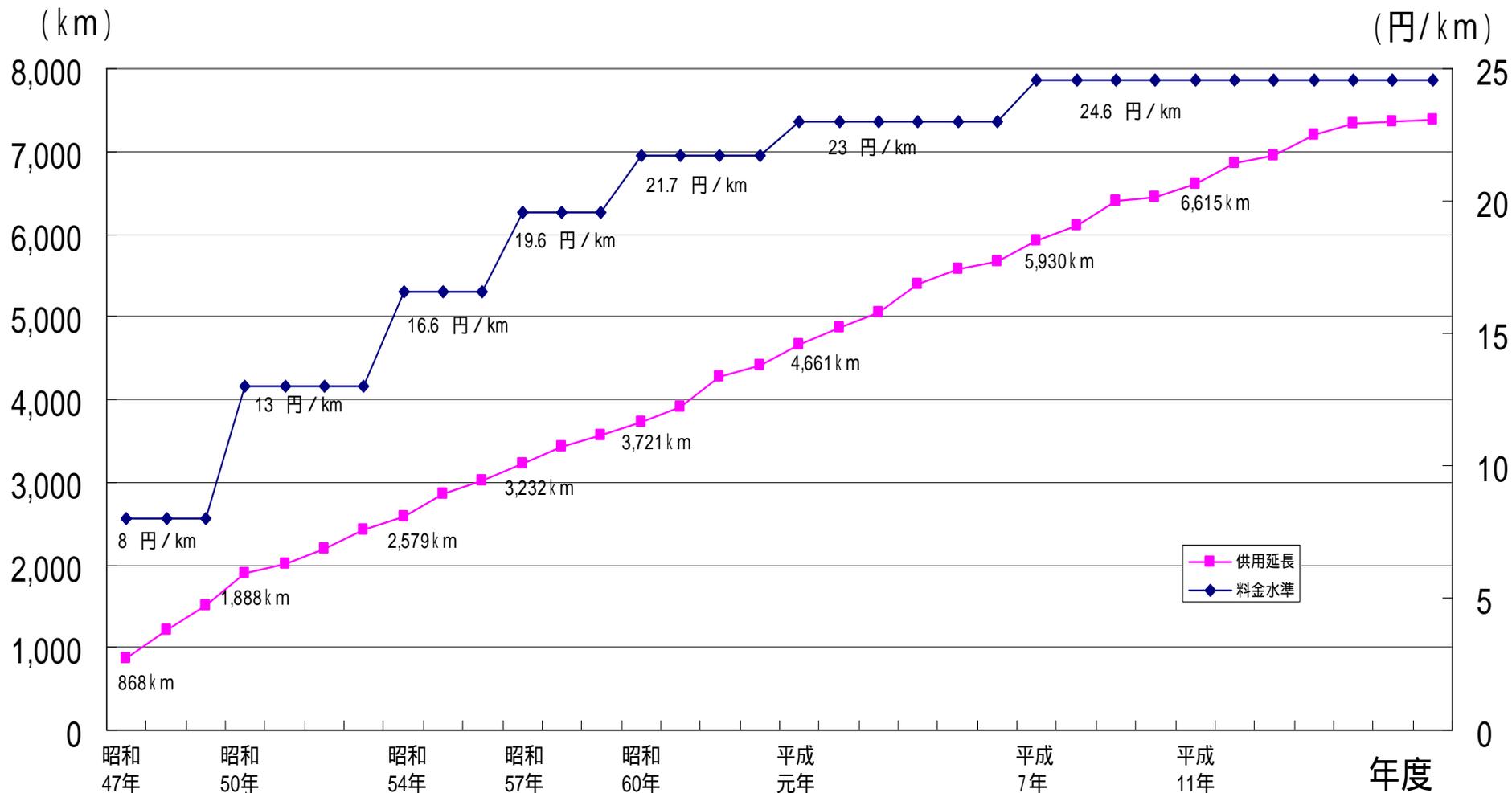


公団方式に対する様々な批判
(返済期間先送り、一方的な命令、高コスト体質など)

平成16年 道路関係四公団民営化関連4法制定

平成17年 道路関係四公団廃止
(独)日本高速道路保有・債務返済機構設立
6 高速道路株式会社設立

高速自動車国道の建設と料金改定の経緯



改定時期
料金水準 (固定額)
償還期間

昭和47年	プール制採用 (47.10.1)
昭和50年	50改定 (50.4.1)
昭和54年	54改定 (54.8.1)
昭和57年	57改定 (57.6.1)
昭和60年	60改定 (60.10.1)
平成元年	元年改定 (元.6.1)
平成7年	7年改定 (7.4.10)
平成11年	11年改定 (11.4.2)

8.0円/km (0円)
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)

28年 (S51.2~)
変更なし
変更なし
変更なし
変更なし
30年 (S62.3~)
40年 (H4.6~)
45年 (H11.1~)

大都市圏料金の採用

公団方式への批判

- 多額の借入金により建設が進められ、償還期限が先送りされる等、不採算路線の建設に歯止めがかからない。
- 国による一方的な施行命令制度の下、公団として自主的な意思決定が行われず、経営責任が不明確。
- 計画と実績との検証を行わないまま、財政資金等をもとに、次々と新規路線の建設を進めるなど、効率性の観点を著しく欠いた事業運営に陥っている。
- 企業会計原則に基づいた会計処理がなされていないことから、コスト意識が働いておらず、とりわけファミリー企業との不透明な取引等により、非効率・不透明な事業運営が行われている。

道路関係四公団民営化の枠組みの概要

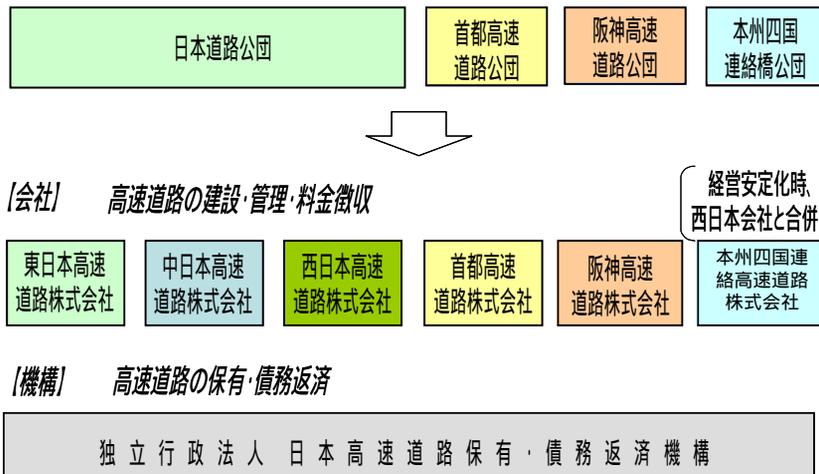
民営化の目的

約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担で建設
民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

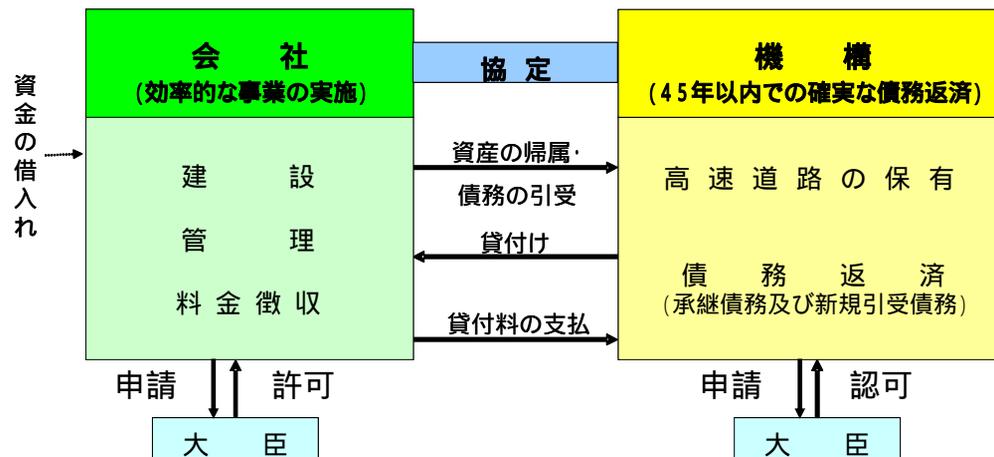
民営化の基本的枠組み

道路の建設・管理・料金徴収等を行う会社と、道路資産の保有と債務返済を行う機構を設立
道路公団は3社に分割
債務を民営化後45年以内に返済し、無料開放
高速自動車国道の有料残事業費を20兆円から10.5兆円に縮減、管理コストを3割縮減
高速自動車国道料金を平均1割程度引き下げ
会社の自主性を尊重した新規建設(事業中区間の協議制、新規区間の申請主義)

【民営化の概要】



【会社と機構による高速道路事業の実施スキーム】

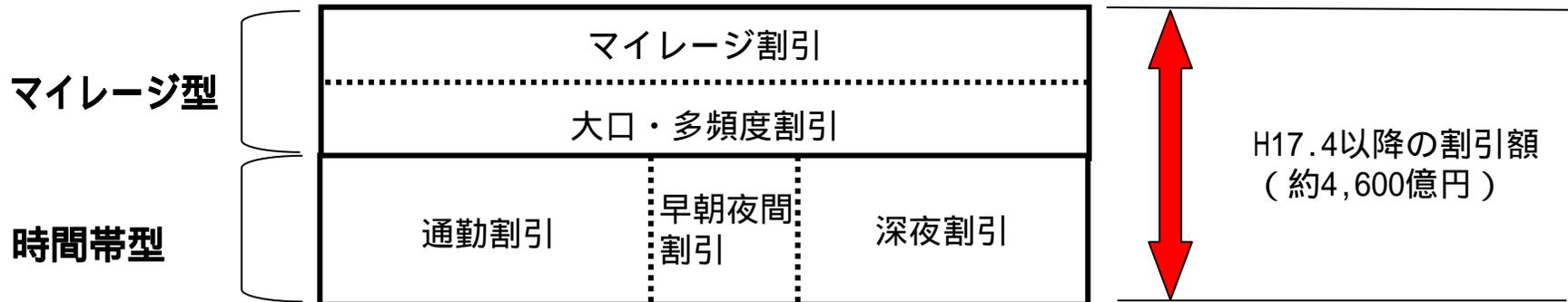


高速自動車国道の料金割引の概要

民営化前の割引



民営化後の割引



新直轄事業について

直轄による整備
 国と地方の負担による整備
 負担割合 国：3/4 地方1/4



西日本高速道路株式会社

中日本高速道路株式会社

東日本高速道路株式会社



凡例	
高速自動車国道	供用区間
整備計画区間(会社)	整備計画区間(新直轄)
基本計画区間	予定路線区間
一般国道自動車専用道路	供用区間
	事業区間
	計画区間
高速自動車国道に並行する自動車専用道路	供用区間
	事業区間

有料道路の現況

事業主体別供用延長

有料道路制度による整備を推進し、合計10,266kmが供用。

事業主体	路線網	道路の区分	供用延長	
東日本高速道路株式会社	全国路線網	高速自動車国道	7,389km	8,204km
中日本高速道路株式会社		一般有料道路	815km	
西日本高速道路株式会社	一の路線	一般有料道路	90km	90km
首都高速道路株式会社	地域路線網	首都高速道路	283km	690km
阪神高速道路株式会社		阪神高速道路	234km	
本州四国連絡高速道路株式会社		本州四国連絡高速道路	173km	
地方道路公社等	-	指定都市高速道路	172km	1,282km
		一般有料道路	1,110km	
合計			10,266km	

供用延長と走行台キロ

有料道路は、少ない延長で、多くの交通を分担。

		供用延長	走行台キロ分担率
一般都道府県道以上		190,608km	100%
	うち有料道路	10,266km 5.4%	17%

注1) 道路の供用延長のうち、一般都道府県道以上は平成17年度道路交通センサス値、有料道路は平成18年4月1日現在値。

注2) 走行台キロ分担率は、平成17年度道路交通センサス値

高速道路の役割

高速道路ネットワークの整備は、有料道路制度により促進され、我が国経済の発展にも大きく寄与

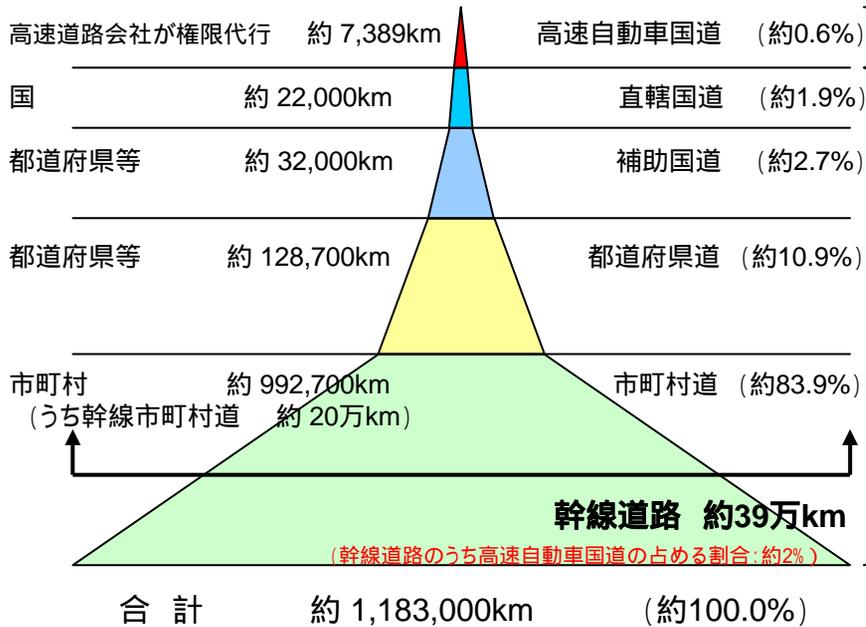
道路の体系と高速自動車国道の役割

走行台キロ

国内貨物輸送量

国内旅客輸送量

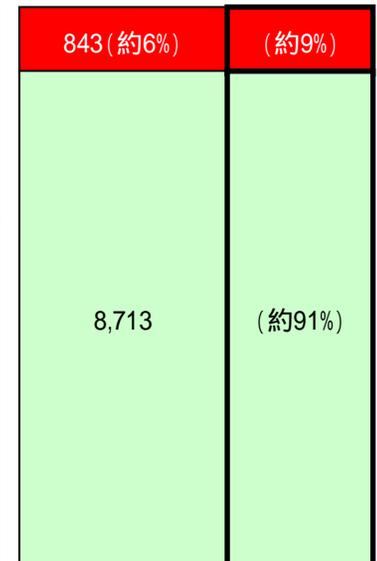
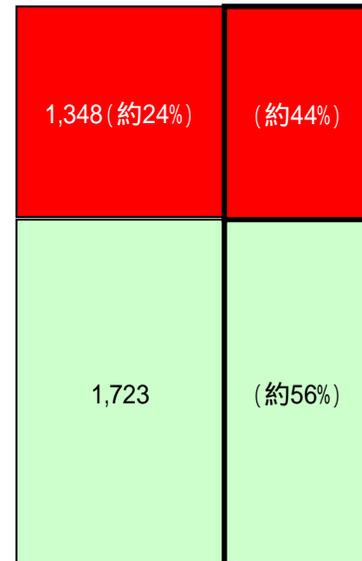
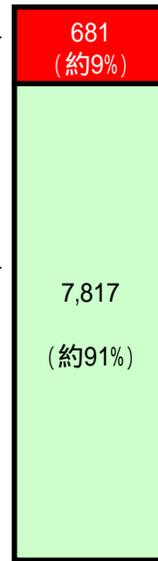
道路管理者



【億台キロ】

【億トンキロ】

【億人キロ】



内航海運
鉄道
航空
2,530

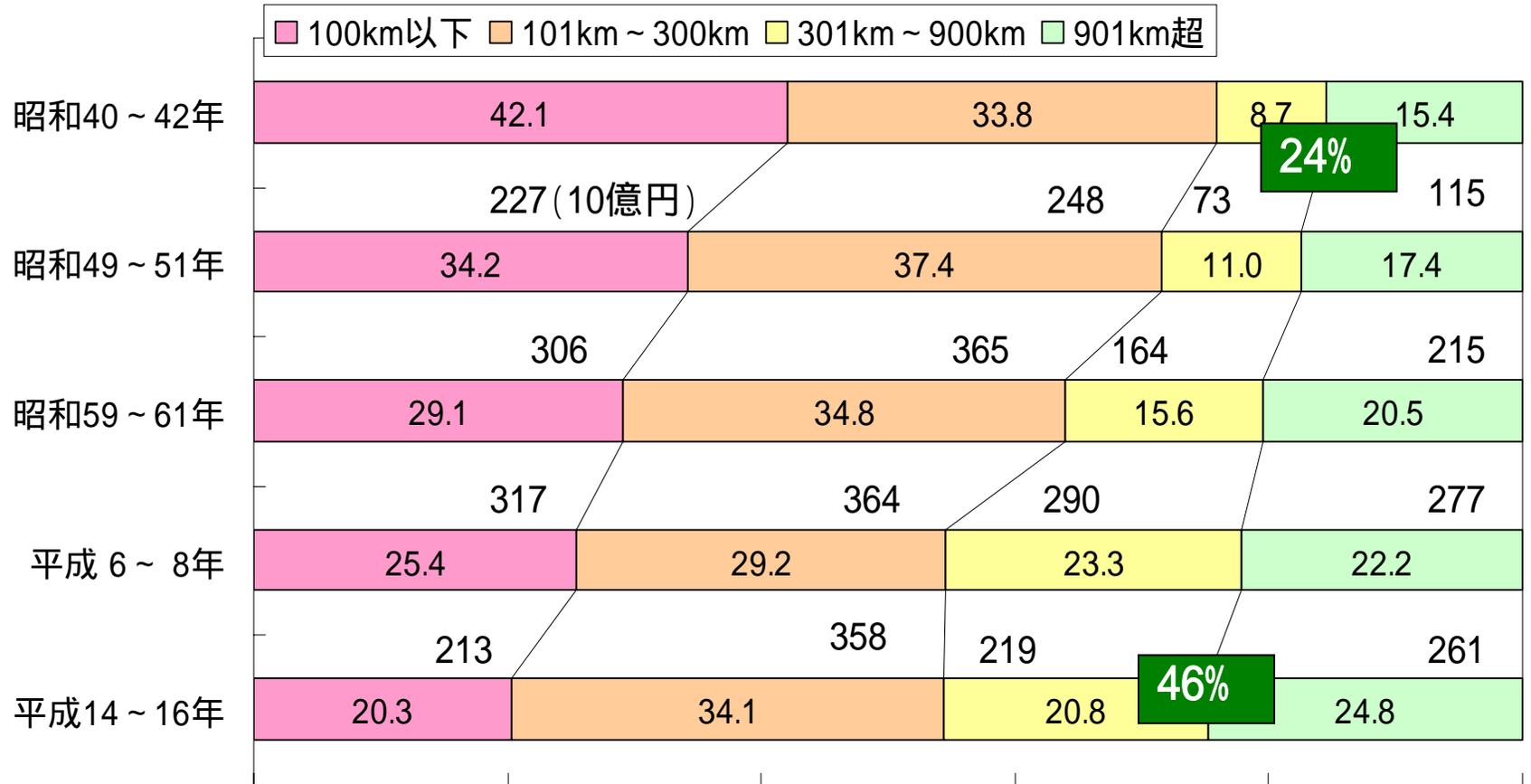
内航海運
鉄道
航空
4,689

高速自動車国道延長については平成18年4月1日現在。他の道路延長については平成15年4月1日現在。

走行台キロデータのうち高速自動車国道について「高速道路便覧2005」より、他の道路については「陸運統計要覧」より、共に平成16年度数値。

国内貨物輸送量及び国内旅客輸送量については、平成11年度数値。

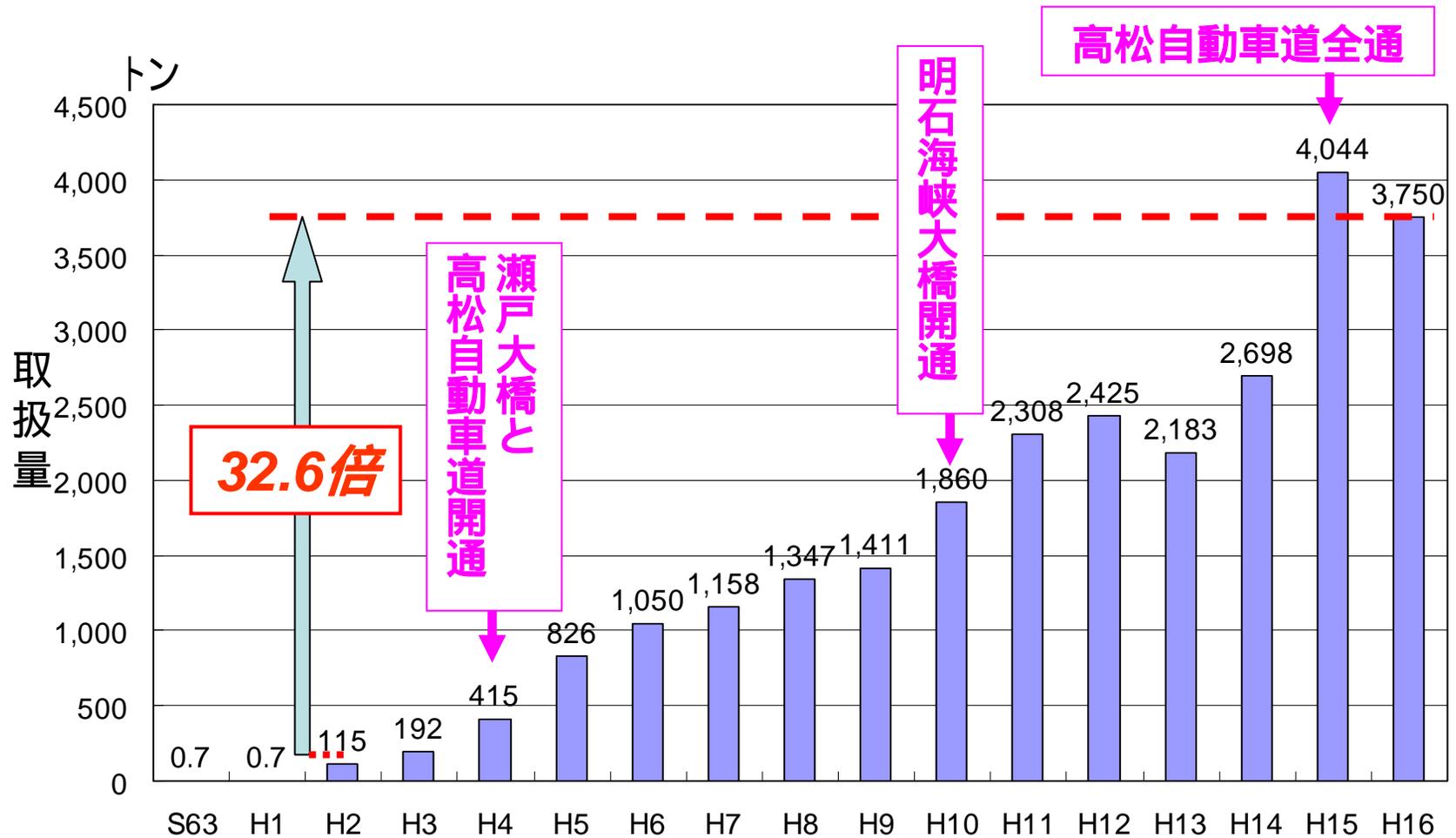
東京都中央卸売市場の野菜入荷高（金額）における東京からの距離帯別シェアの推移



注1 : 100km以下 千葉、埼玉、東京、神奈川
 101km~300km 福島、茨城、栃木、群馬、山梨、静岡、長野
 901km超 北海道、山口、愛媛、高知、九州7県
 301km~900km その他の府県

注2 : 沖縄県及び外国からの入荷高を除く
 注3 : 金額は沖縄県含む
 資料) 東京都中央卸売市場年報

愛媛県産「真鯛」の東京都中央卸売市場における取扱量の変化



資料 / 東京都中央卸売市場年報

料金設定の原則

道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)(抄)

(料金の額等の基準)

第23条 料金の額は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 会社が第3条第1項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は第4条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路(以下「会社管理高速道路」という。)にあっては、協定の対象となる高速道路(当該高速道路について2以上の会社が協定を締結した場合には、当該協定に対応する高速道路の各部分)ごとに、当該高速道路に係る道路資産(機構法第2条第2項に規定する道路資産をいう。以下同じ。)の貸付料及び会社が行う当該高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用で政令で定めるものを、料金の徴収期間内に償うものであること。

二・三 (略)

四 会社管理高速道路(機構法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路及び同条第3項に規定する地域路線網に属する高速道路に限る。)又は指定都市高速道路にあっては、公正妥当なものであること。

五 (略)

2~4 (略)

償還計画の概要（45年間6社計）

今後の新設・改築事業等による債務も含め、
45年間での要返済額の総額は62.5兆円

一方、債務を返済する機構の45年間分の
収支差は62.5兆円

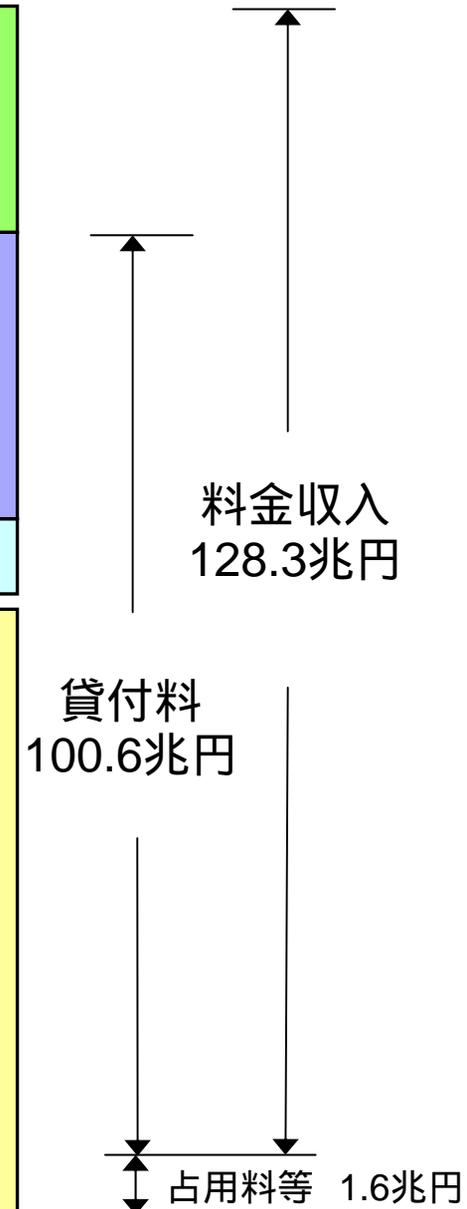
債務 62.5兆円



【債務総額】



【機構の収支差(45年分)】



今後の整備の計画（新設・改築）の概要

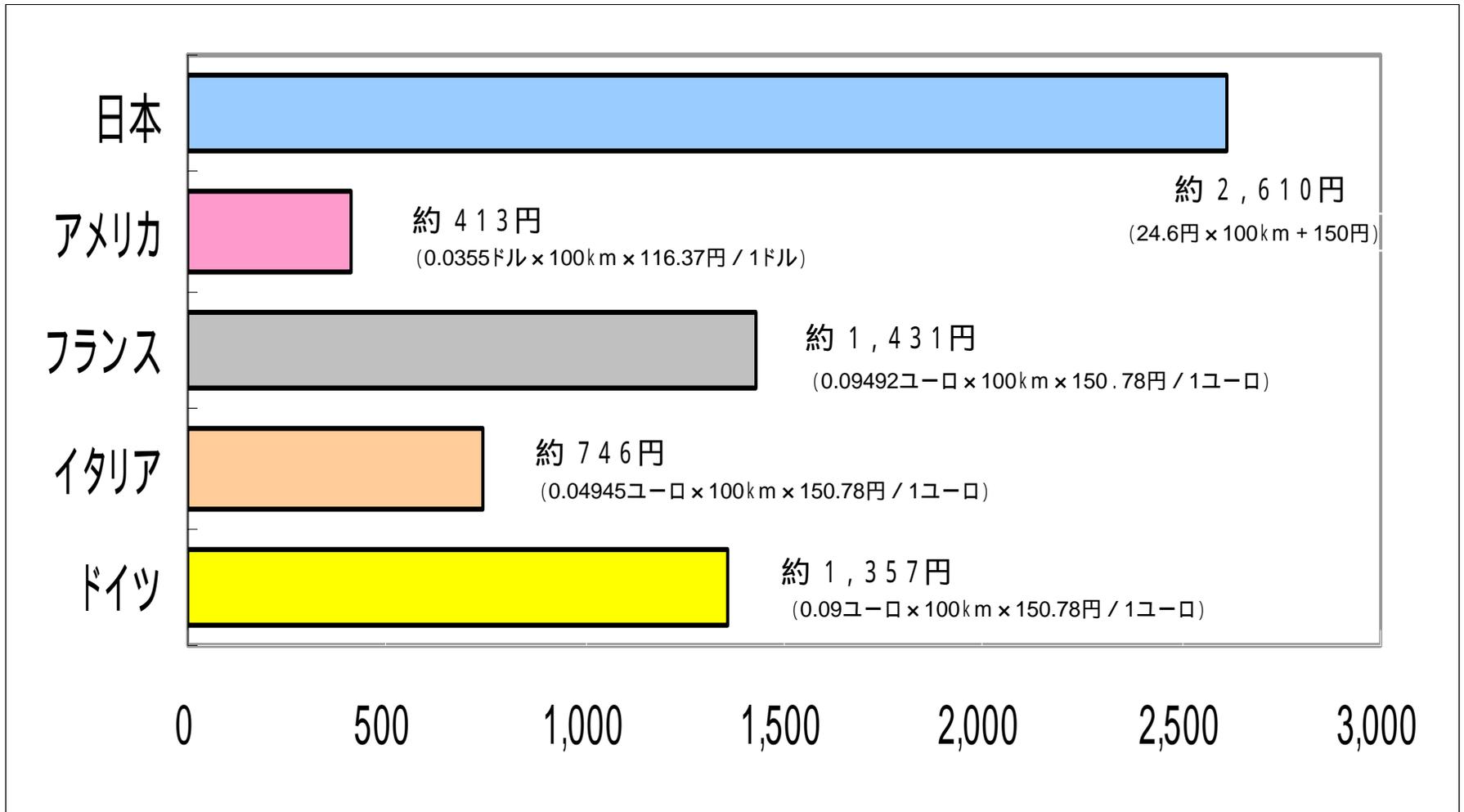
路線名	整備延長	債務引受限度額の総額
全国路線網	1,324 km	1兆2,938億円
東日本高速道路(株)	525 km	3兆0,747億円
中日本高速道路(株)	484 km	5兆6,445億円
西日本高速道路(株)	316 km	3兆5,745億円
首都高速道路(株)	39 km	1兆4,021億円
阪神高速道路(株)	31 km	6,062億円
阪神圏	21 km	5,406億円
京都圏	10 km	656億円

上記の他、新直轄方式により、822 kmの高速自動車国道を整備。

債務引き受け限度額には、今後、機構に引き渡される工事に要した工事費に加え、建設期間中の利息、及び一般管理費が含まれている。

諸外国の有料道路料金（日本は諸外国と比べ割高）

（100kmあたりの通行料金）

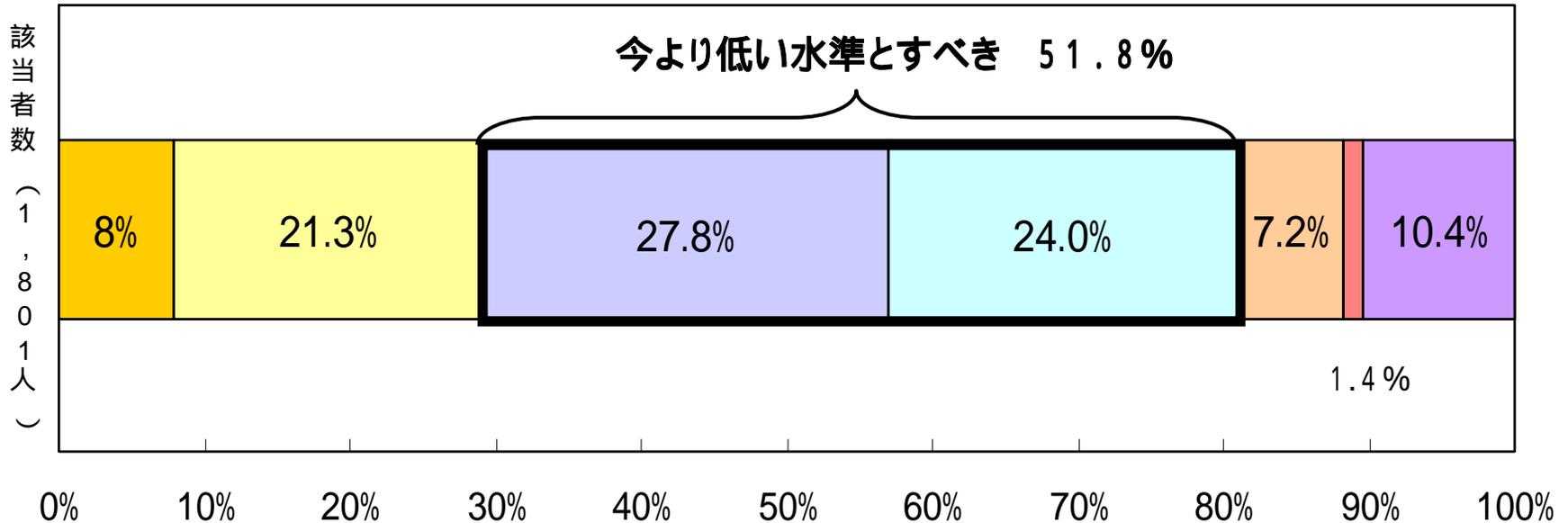


ドイツの普通車は無料のため、トラック料金を記載している。

更なる料金引き下げを求める声

内閣府のアンケートによると高速道路料金の引き下げを求める声が多数発生。

高速道路の通行料金の水準についてアンケート



■ 適切な料金水準である

■ 新たな整備、適正な管理を行うためには、やむを得ない料金水準である

■ 高い料金水準なので、管理・サービス水準を下げて、今より低い水準とすべき

■ 高い料金水準なので、通行料金の他に新たな財源措置を検討して、今より低い水準とすべき

■ 一概に言えない

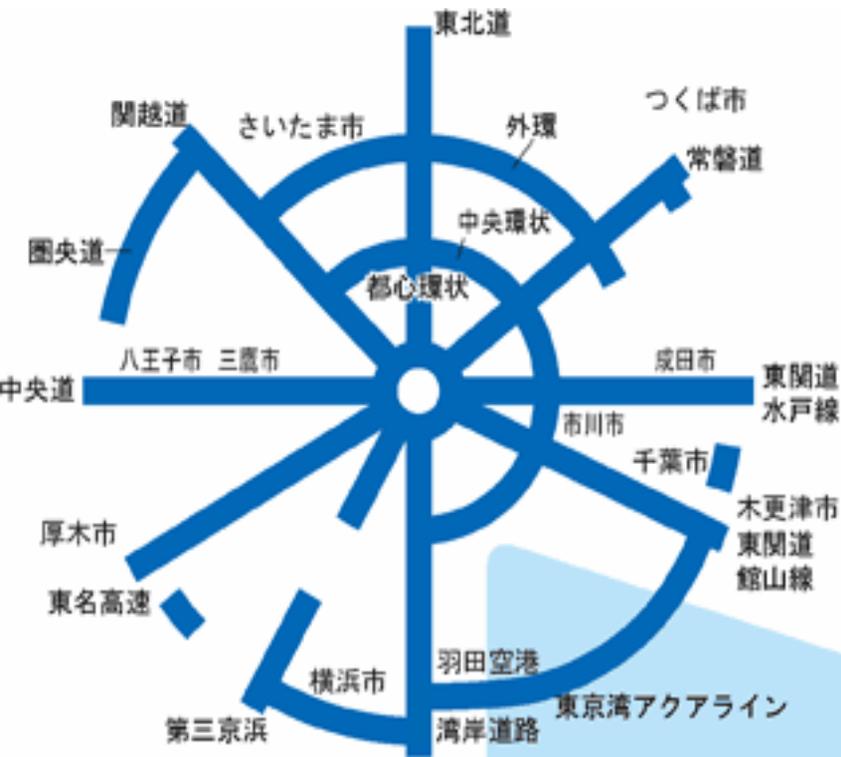
■ その他

■ わからない

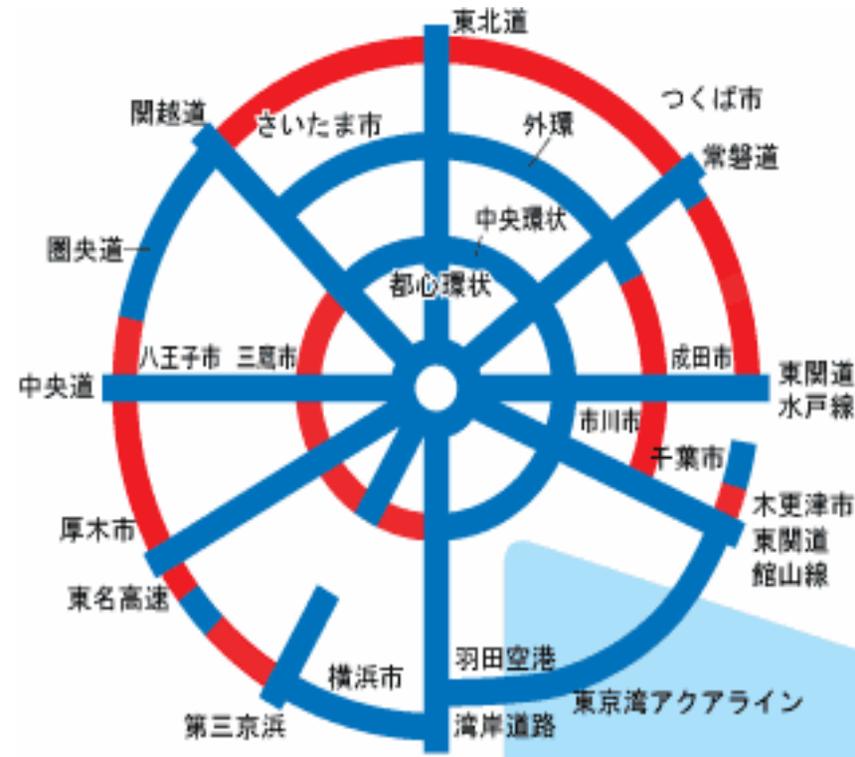
首都圏3環状道路の整備方針について

首都圏では平成20年代半ばには全体の約9割が完成

現況



平成20年代半ば



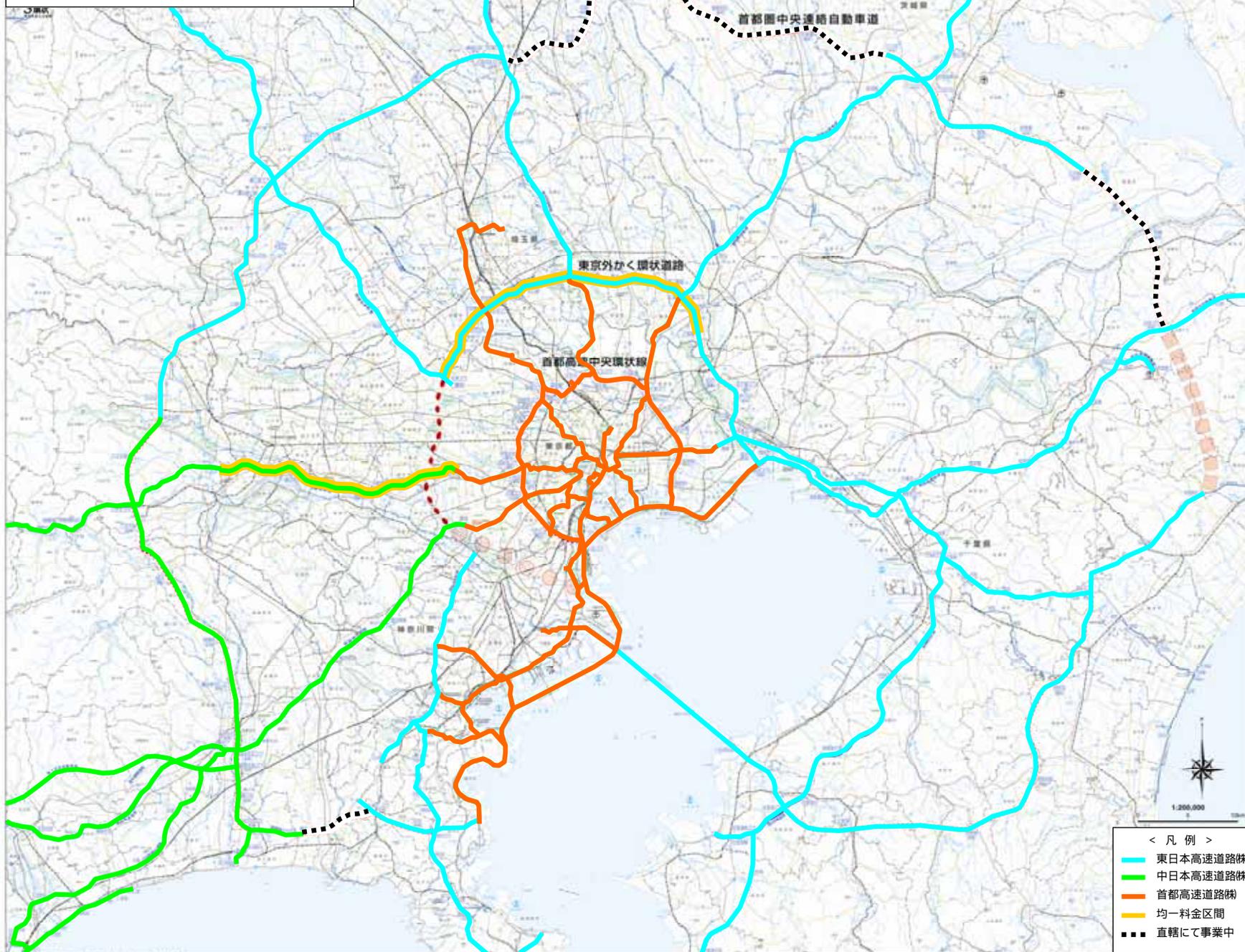
首都圏3環状道路の整備見通し



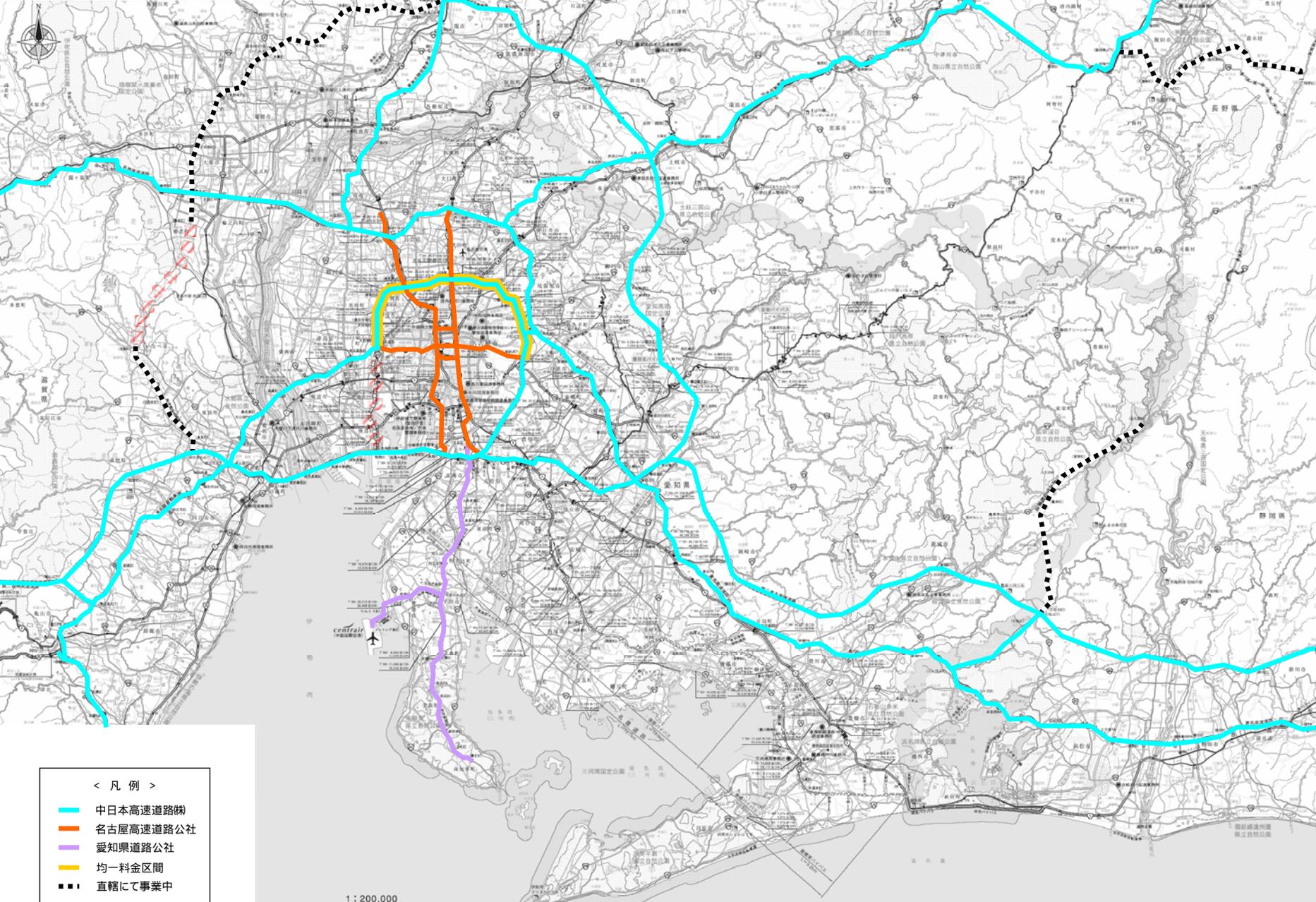
凡例	
	H24までに供用見込み
	H27までに供用見込み
	開通済区間
	計画路線

横浜湘南道路
 高速横浜環状南線

首都圏の高速道路の事業者



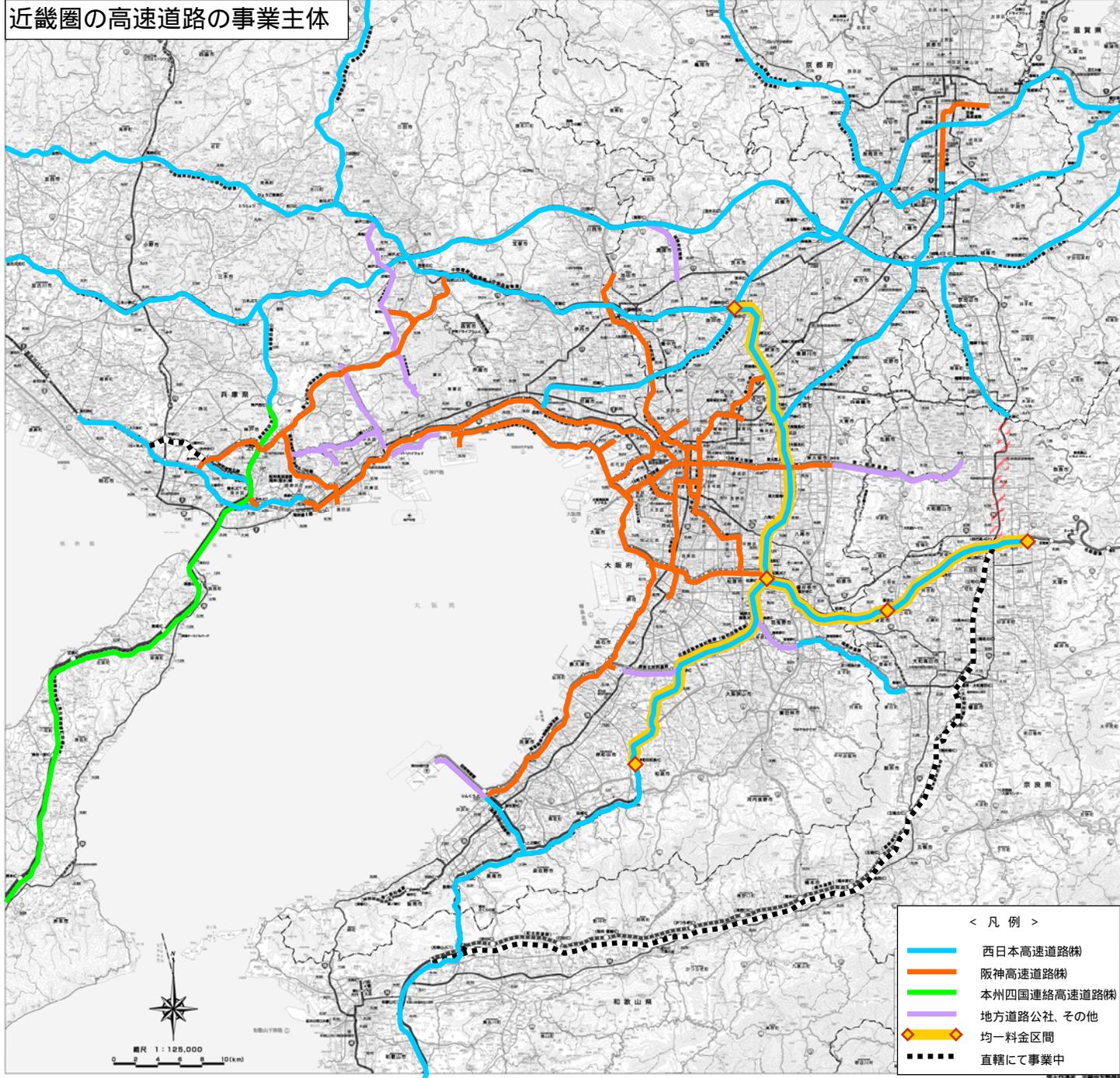
中部圏の高速道路の事業主体



- < 凡例 >
- 中日本高速道路㈱
 - 名古屋高速道路公社
 - 愛知県道路公社
 - 均一料金区間
 - 直轄にて事業中

1 : 200,000

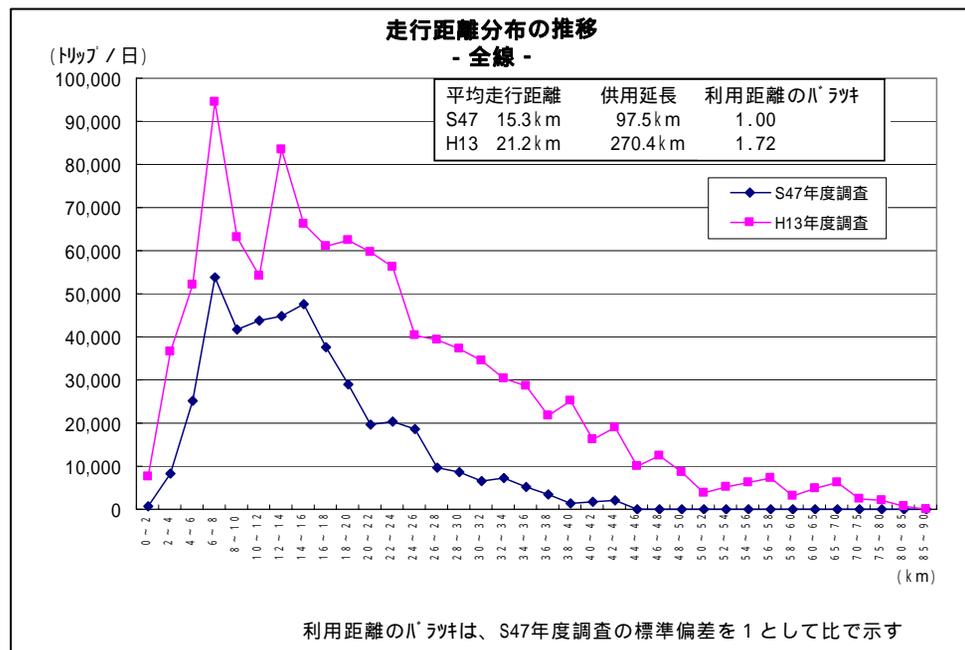
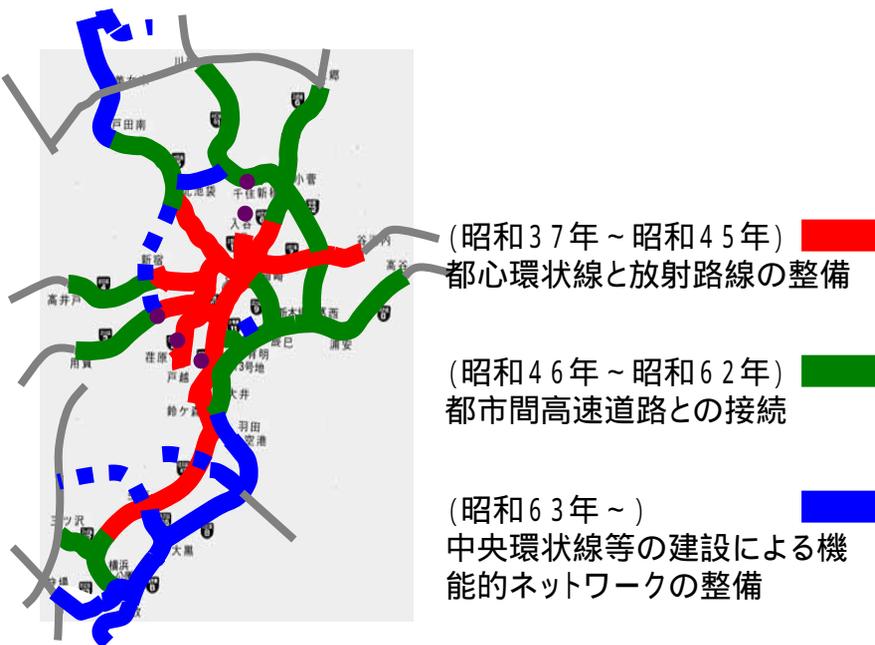
近畿圏の高速道路の事業主体



「国土交通省国土地理院発行の20万分の1地勢図を使用したものである。（測量法第30条に基づく成果使用承認 平5近使、第18号）」

首都高速道路・阪神高速道路における「新たな料金体系」

都市高速道路では、供用延長の増大に伴い、利用者間の利用距離の差が拡大しており、負担の公平性という面で課題が生じている



ETC利用率の増加や、出口料金所におけるETC整備により、利用距離に応じた料金制を導入する環境が整いつつある。

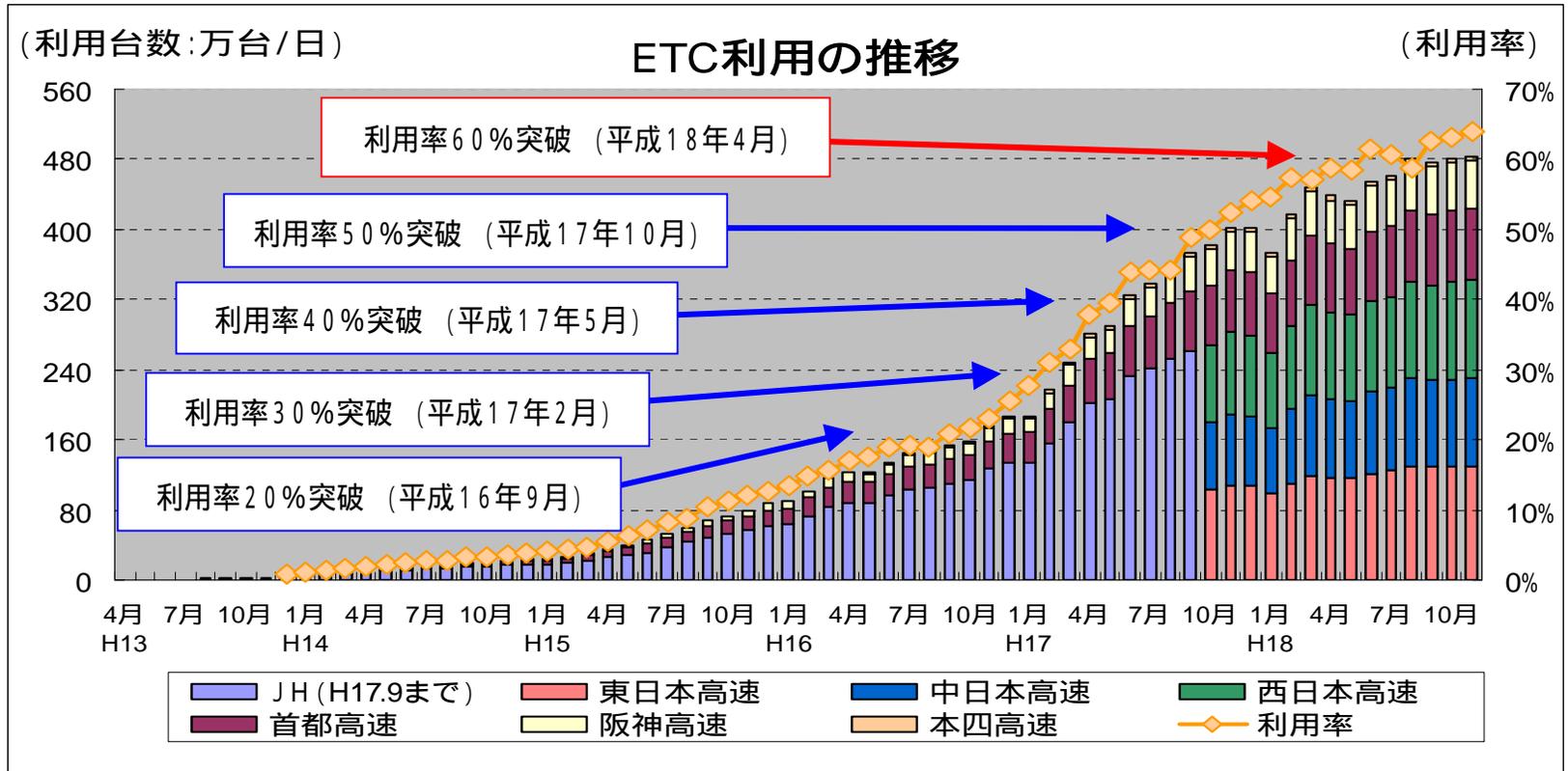


平成15年12月 道路関係四公団民営化の基本的枠組みに関する政府与党申し合わせ
 首都高速及び阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方にに基づき、対距離料金制への移行を図る。

E T C の利用・普及状況

利用率の状況

平成18年11月現在のETC利用率は
全国で63.9%、首都高速で71.7%



ETC利用率(平成18年11月17日 - 平成18年11月23日平均)

	東日本高速	中日本高速	西日本高速	首都高速	阪神高速	本四高速	全 国
ETC利用台数	約 1,294,400 台/日	約 1,008,100 台/日	約 1,125,000 台/日	約 813,400 台/日	約 539,500 台/日	約 52,500 台/日	約 4,832,900 台/日
(通行総台数)	約 2,130,500 台/日	約 1,516,900 台/日	約 1,872,100 台/日	約 1,133,800 台/日	約 825,600 台/日	約 82,100 台/日	約 7,561,000 台/日
ETC利用率(%)	60.8%	66.5%	60.1%	71.7%	65.3%	64.0%	63.9%

道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて（抜粋）

平成15年12月22日

政府・与党申し合わせ

4 料金の性格とその水準

(1) 料金の性格

高速道路等は、国民共有の財産であり、料金の設定に当たっては、会社の利潤を含めないものとする。
なお、民営化の目的を達成するため、会社における有料道路事業の経営効率化を促すインセンティブの付与のあり方について検討する。

(2) 料金水準

ア) 民営化までに実現すべき措置

ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う。
特に、高速国道の料金については、平均1割程度の引き下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金引き下げを実施する。具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を行う。

イ) 民営化後の料金

会社は設立の段階で、ア)の料金水準をそのまま引き継ぐものとし、その上で、貸付料の確実な支払いに支障を与えない範囲において、更なる弾力的な料金設定を行うものとする。

なお、首都高速及び阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方に基づき、対距離料金制への移行を図る。

既存ストックの有効活用（スマートインターチェンジ）

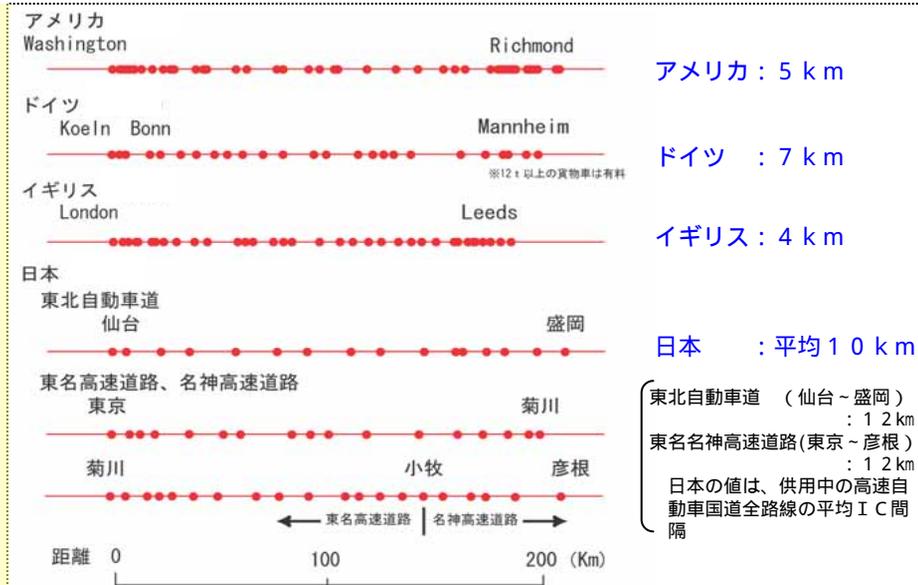
平均IC間隔：日本約10km 欧米諸国4～5km

高速が通過する686市町村のうち、
196市町村(約1/3)にICなし(H18.10.1現在)

高速の有効活用、地域の活力の向上には追加
ICの整備が有効

期待される効果

- ・地域活性化への支援
- ・周辺道路の交通円滑化や通勤時間の短縮
- ・災害発生時の代替機能や地域医療への貢献



スマートインターチェンジ

ETC専用とすることにより建設・管理コストを縮減(簡易なIC構造、料金收受員削減)



本線接続型

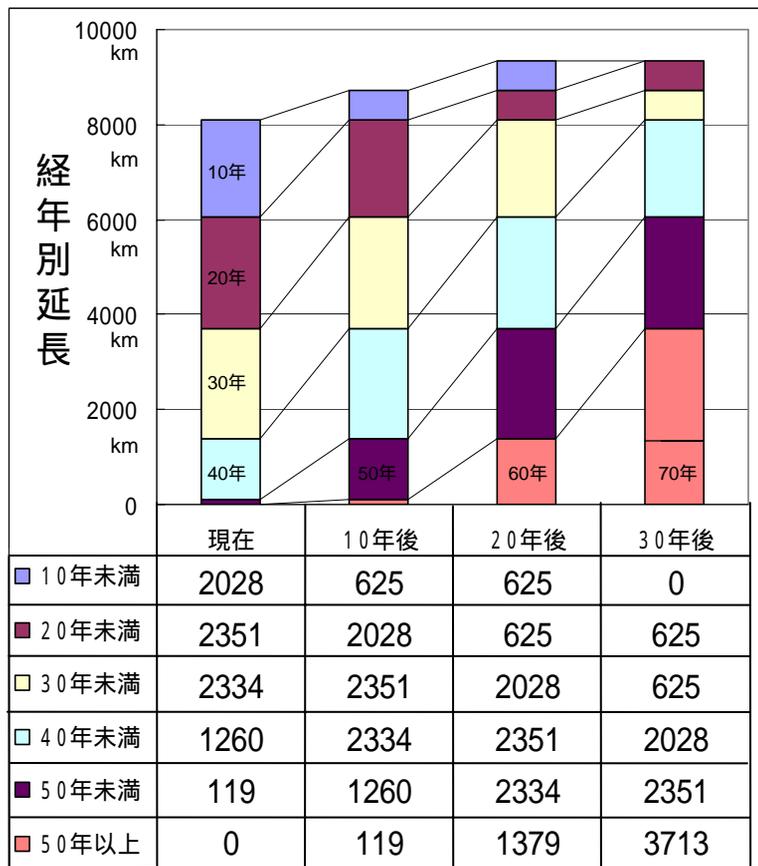


SA・PA接続型

これまで全国37箇所社会実験実施。うち18箇所について本格導入済、15箇所で実験中

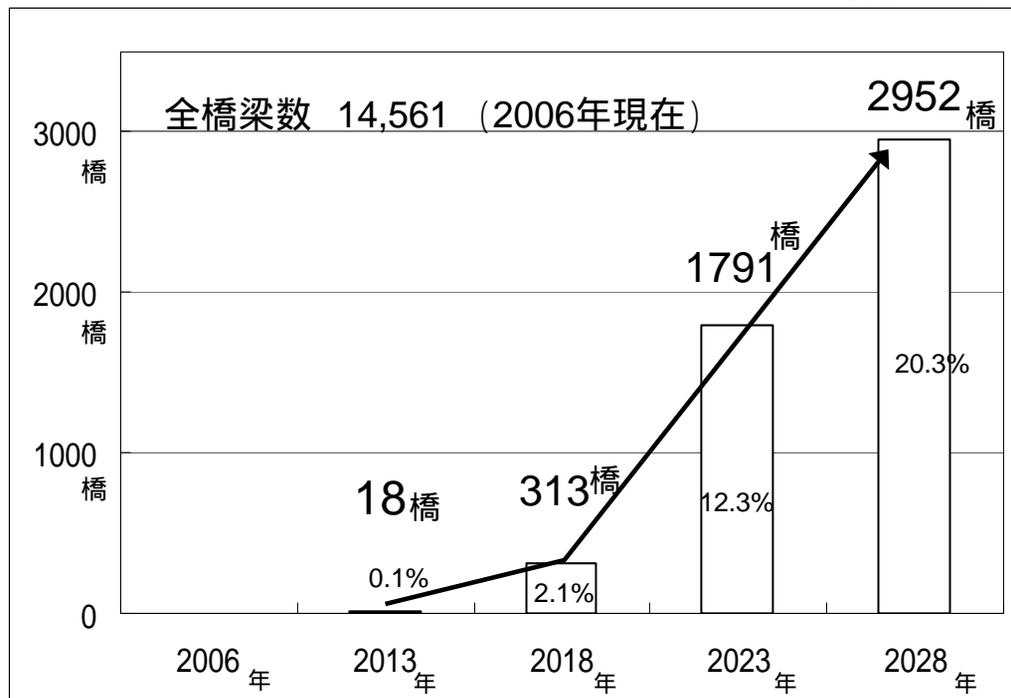
高速道路の橋梁の経年数の推移

経年別開通延長の今後の推移



建設後50年以上経過する橋梁数の推移 (NEXCO3会社合計)

(単位: 橋数)



首都高速の現状（構造物の経過年数）

・放射方向を中心に経過30年以上の路線の延長は全体の約4割

