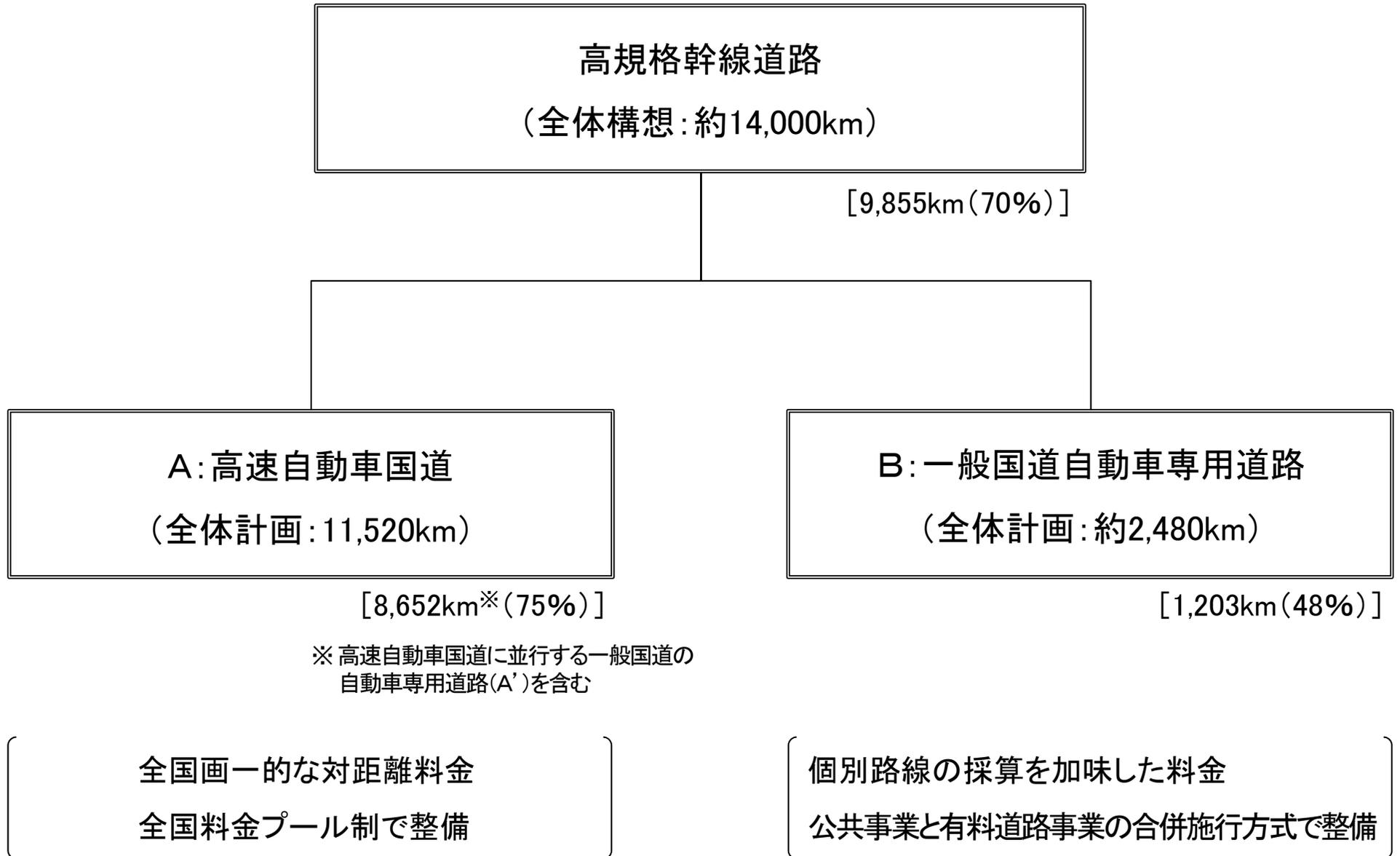


高速道路のこれまでの経緯について

高規格幹線道路の料金と整備

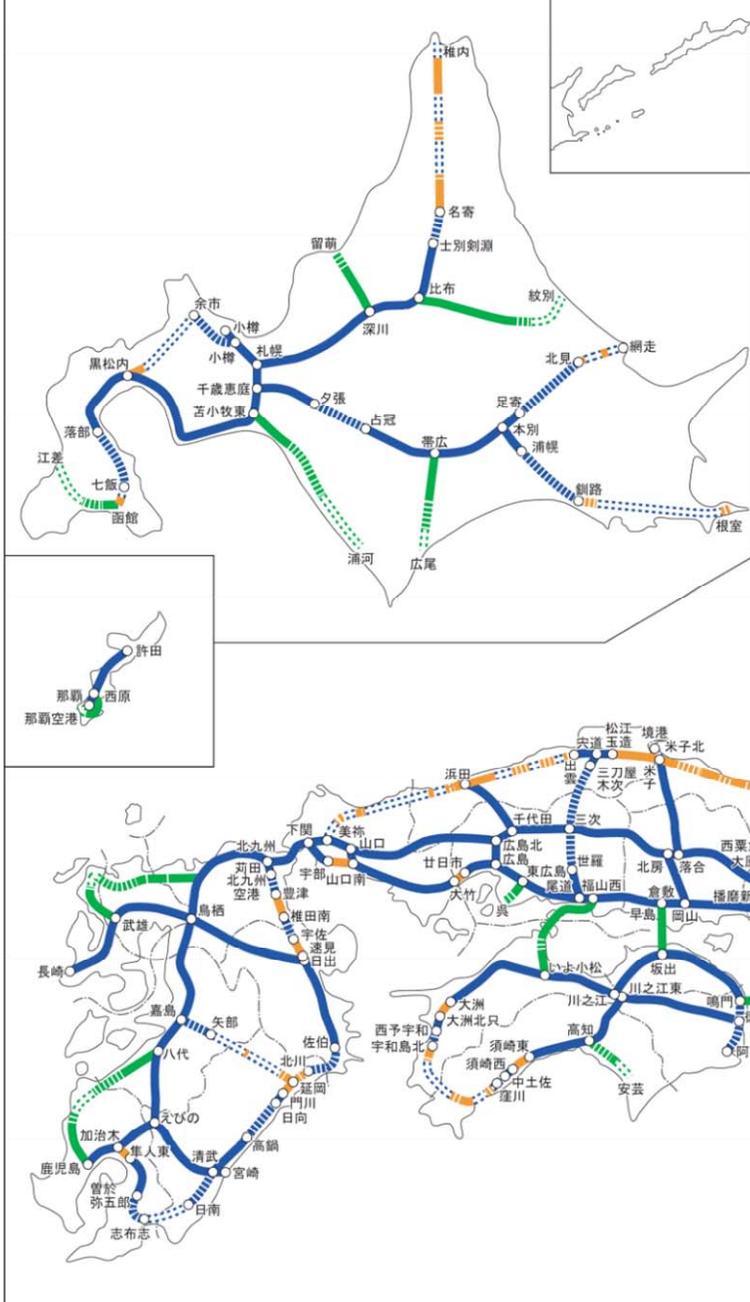


高規格幹線道路の整備状況

(単位: km)

	総延長	平成23年3月末現在			
		供用中	進捗率	事業中	未事業化
高規格幹線道路	約14,000	9,855	70%	約2,700	約1,400
高速自動車国道	11,520	<757> 7,895	(75%) 69%	<約300> 約1,500	約1,000
一般国道自動車専用道路 (本州四国連絡道路を含む)	約2,480	1,203	48%	約900	約400

<>内は、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路で外書きであり、高規格幹線道路の総延長に含まれている



凡例	
高速自動車国道	供用区間
	事業中区間
	未事業区間
高速自動車国道に並行する自動車専用道路	供用区間
	事業中区間
	未事業区間
一般国道自動車専用道路	供用区間
	事業中区間
	未事業区間

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

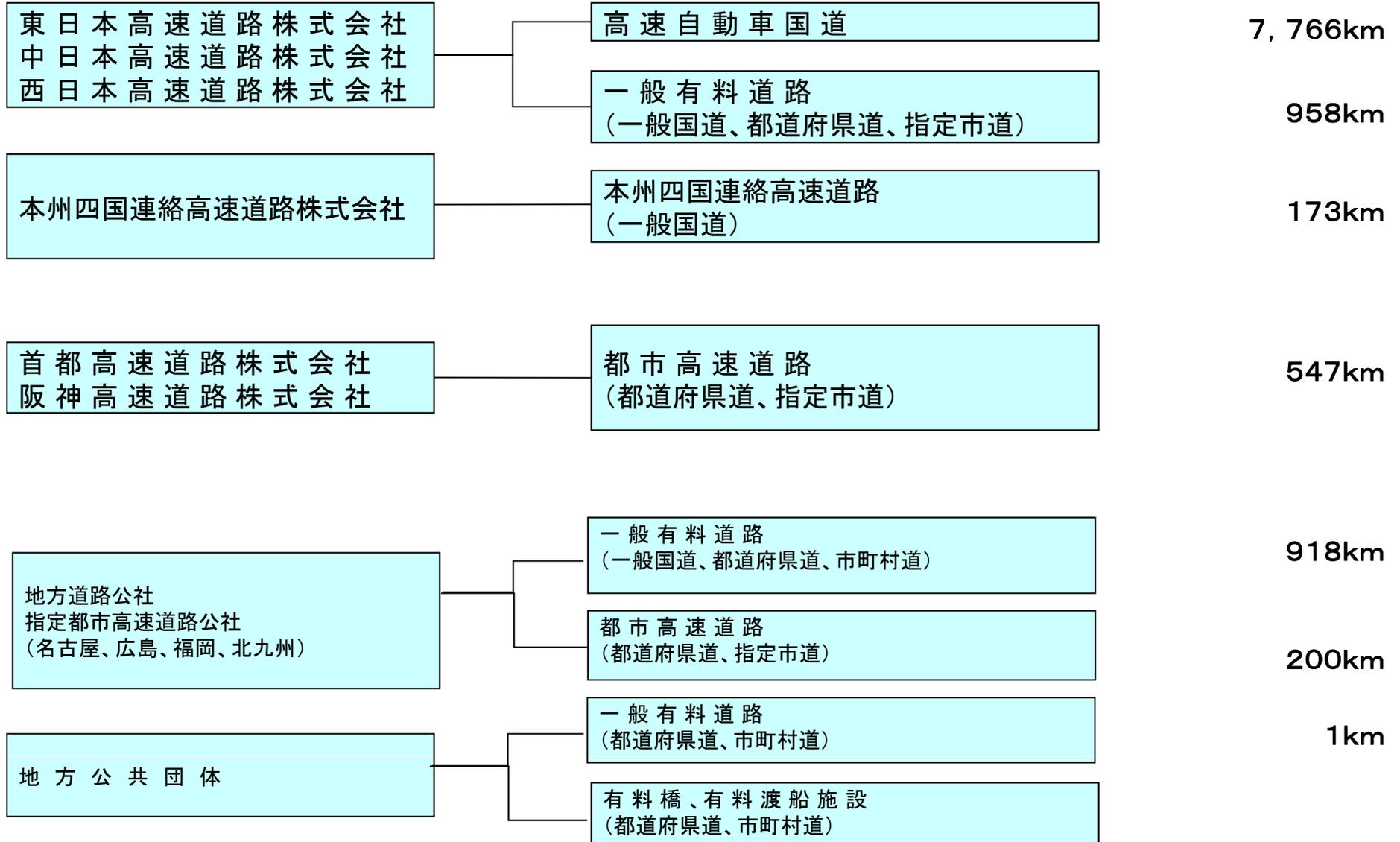
昭和45年 本州四国連絡橋公団法制定

有料道路の種類と事業主体

【事業主体】

【有料道路の種類】

<供用延長 H23.3月末時点>



合計10,562km 5

料金設定の基本的考え方

【道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)】

(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。**

償還主義

- 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。)にあつては、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。

→ 料金の設定にあたっては利潤を含めない(民営化の基本的枠組み H15.12)

公正妥当主義

- 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つては、公正妥当なものであること。

高速国道の料金改定の経緯

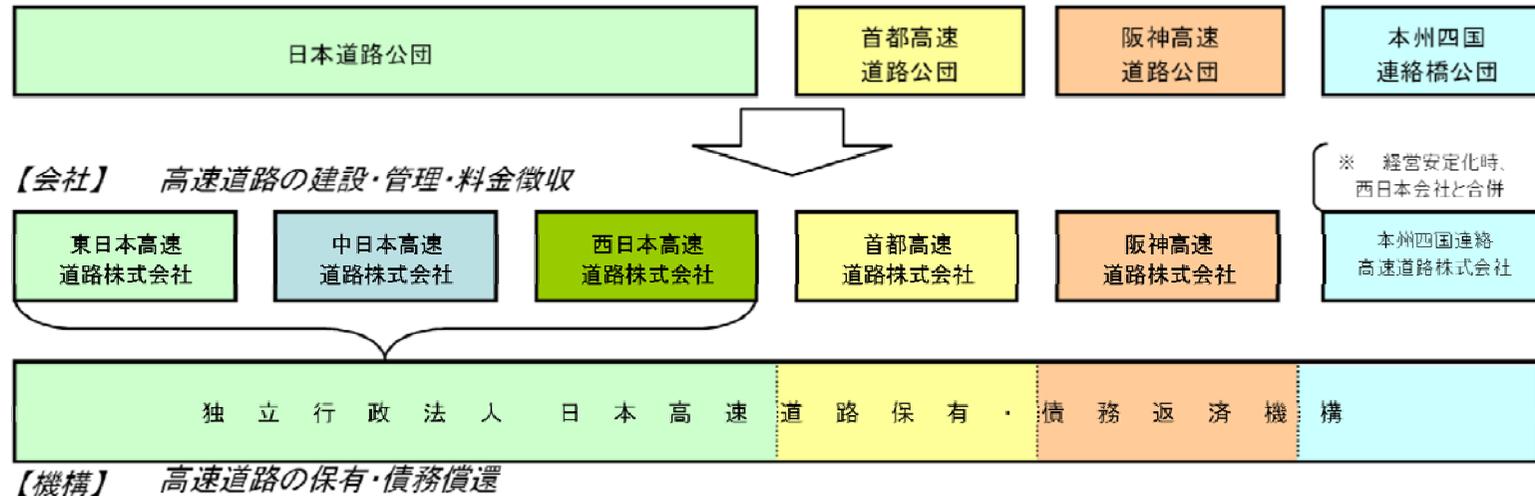
料金改定時期	S47.10	S50.4	S54.8	S57.6	S60.10	H1.6	H7.4	H11.4	H13.12	H17.10
主な改定理由	プール制導入	・新規施行命令区間追加 ・建設費等の上昇		・諸物価の高騰 ・交通需要の低迷	・新規施行命令区間追加 ・建設費等の上昇			特殊法人等整理合理化計画		民営化
対象延長	3,895km	4,816km	5,415km	5,415km	5,777km	6,410km	7,887km	9,006km	9,342km	9,342km
普通車料金水準 (ターミナルチャージ)	8.0円/km	13.0円/km (100円)	16.6円/km (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)			
償還期間	約30年間						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)
車種区分	3車種区分 (普通車・大型車・特大車)					5車種区分 (軽自動車等・普通車・中型車・大型車・特大車)				

民営化後の体制

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

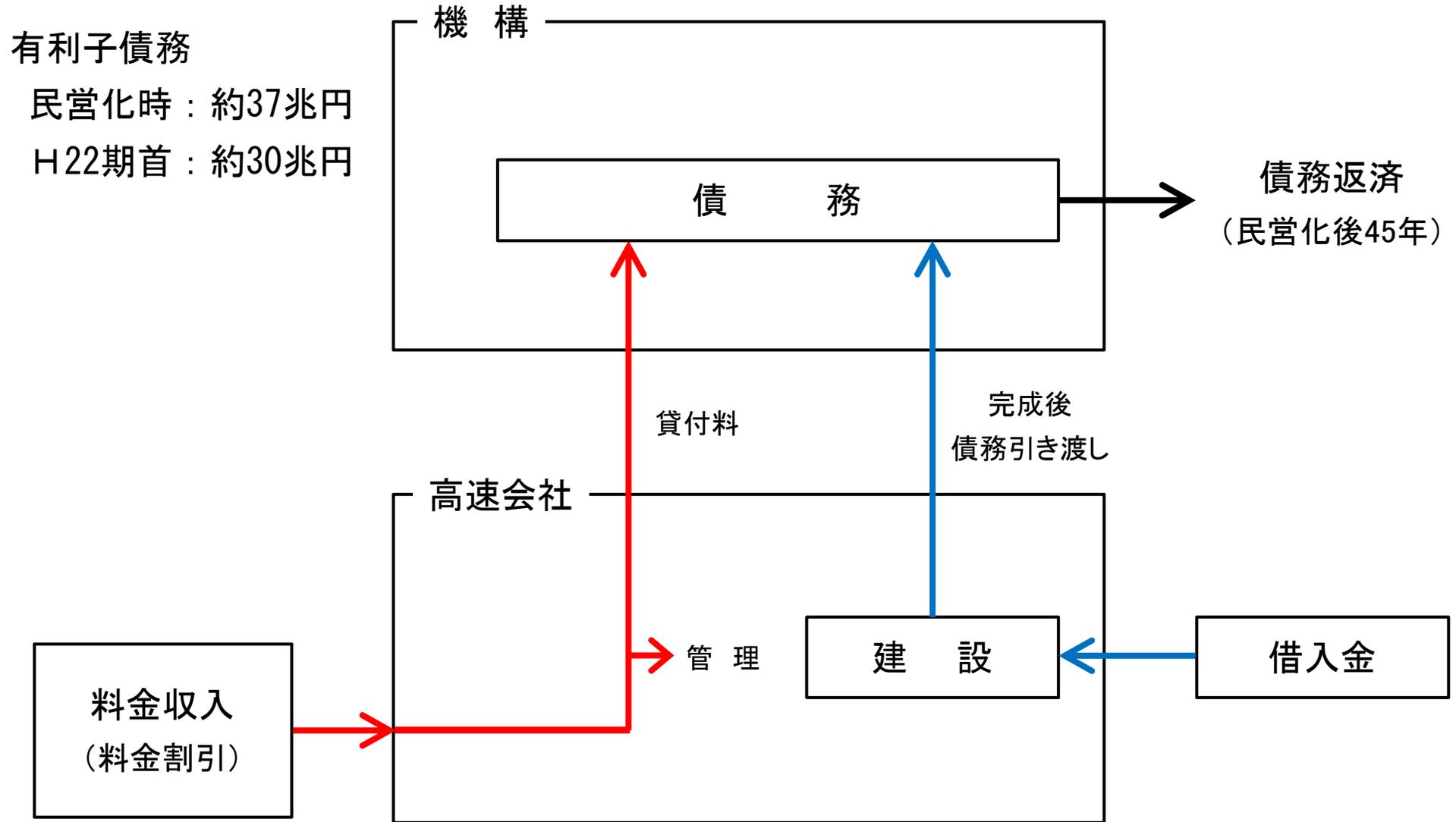
【民営化の概要】



<道路関係四公団民営化関係4法>

- 高速道路株式会社法（会社法）
- 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（機構法）
- 日本道路公団等の民営化に伴う道路関係 法律の整備等に関する法律（整備法）
- 日本道路公団等民営化関係法施行法（施行法）

民営化後の有料道路事業スキーム



高速道路の債務状況(高速道路機構)

		未償還残高	
			うち有利子債務
民営化時 (H17.10.1)		42.5	<u>37.4</u>
平成18年度 期首		41.6	36.4
平成19年度 期首		40.5	35.2
平成20年度 期首		39.8	34.4
平成21年度 期首		36.2	30.7
平成22年度 期首	計画	36.7	31.0
	実績	36.1	<u>30.4</u>

高速道路の料金施策の経緯

料金割引

民営化

コスト削減等で会社割引をスタート
(深夜3割引 (H16. 11~) 通勤5割引 (H17. 1~))

利便増進事業 (国が3兆円の債務を承継)

H20. 10~ 深夜5割引等の拡充
(緊急総合対策: 10年間)

H21. 3. 28~ 休日1000円スタート
(生活対策: 2年間 (H23. 3迄))

政権交代

見直し

H22. 4. 9 上制限を中心とする
料金割引案を発表 (廃案)

見直し

H23. 2. 16 新たな料金割引を発表
休日1,000円+平日2,000円

無料化実験

(H15 新直轄事業方式 (無料) の導入)

H22. 6. 28~ 無料化実験スタート [H22予算: 1,000億円]
実験延長1,625km (20%)

H23. 2. 9 H23実験計画案を策定 [H23予算: 1,200億円]
全日全車 +約330km
夜間大型 約1,500km

東北地方太平洋沖地震

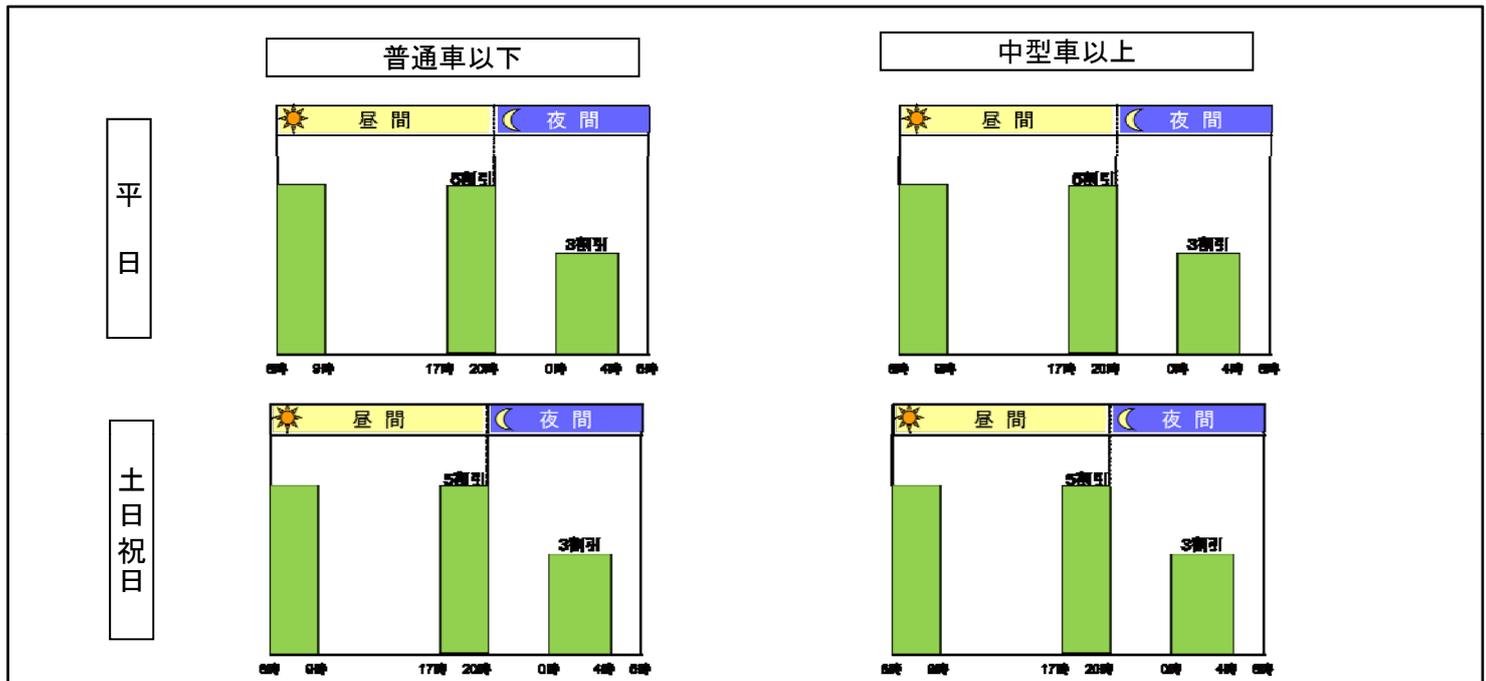
現在の割引の当面継続

- ① 休日1,000円、時間帯割引は当面継続
- ② 新たな割引 (平日2,000円) は追加しない

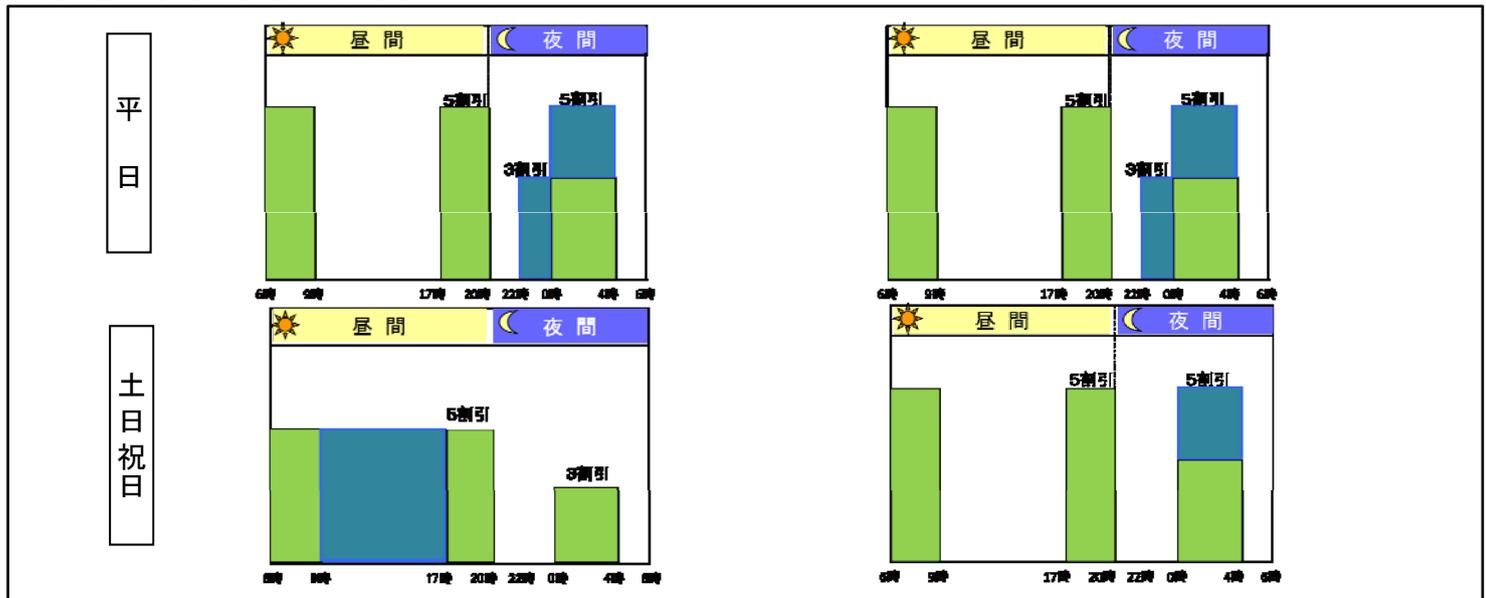
現在の無料化実験区間の当面継続

- ① 現在の無料化実験区間 (1,652km) は当面継続
- ② 新たな無料化実験区間 (追加330km+夜間大型) は追加しない

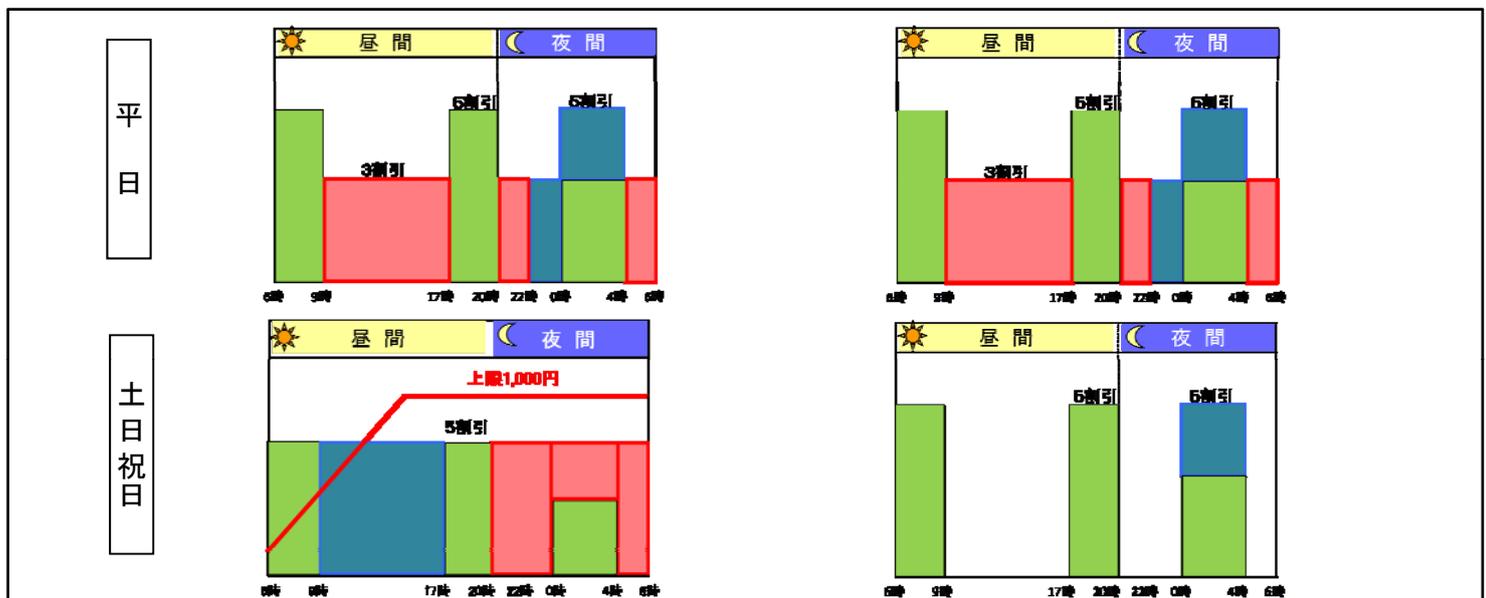
① 民営化の際のコスト縮減による割引



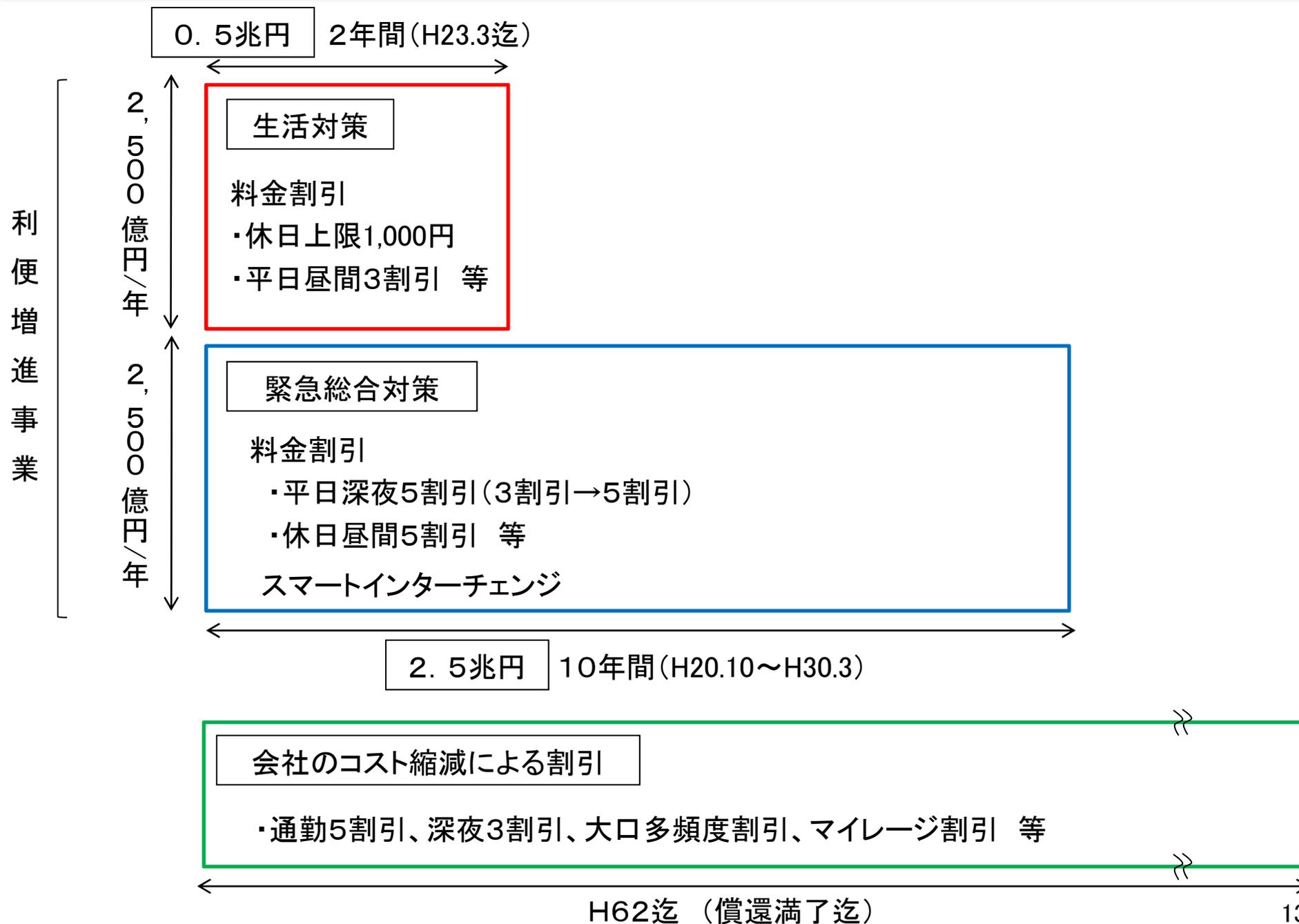
② 利便増進事業:緊急総合対策2. 5兆円(H20.10~H30.3)



③ 利便増進事業:生活対策0. 5兆円(H21.3~H23.3)



利便増進事業の当初計画



利便増進事業の仕組み

- ① 料金割引、スマートIC整備のため、機構債務を国が承継。承継した債務は国費により返済
- ② 残りの軽くなった債務は、引下げされた料金で、承継前と同じ45年間で返済

機構

債務 約40兆円 (45年で返済)

H19.12 政府与党合意 H20.10 生活対策

スマートIC 0.3兆円	料金 2.2兆円	料金 0.5兆円
-----------------	-------------	-------------

約37兆円 (45年で返済) (注)

注)スマートIC整備に要する債務についてはあらかじめ見込んでおく。

承継

国

国債整理基金

一般会計

国費

H20:1,386億円(当初)
5,000億円(補正)
H21:2,045億円(当初)
...

貸付料

高速会社

料金割引

料金収入

H20

H21

H22

...

...

高速道路の新たな料金割引について(平成23年2月16日)

NEXCOの料金割引について

生活交通(普通車)

		現 行	新 た な 割 引※1
上限料金	土日祝日	1,000円 [ETC] (H23.3迄)	1,000円 [ETC]
	平日	×	2,000円 [現金車を含む]※2
時間帯割引等 (通勤・深夜5割引、 平日昼間3割引等)		○	○※3

※1 当面、3年程度

※2 上限制は、軽自動車は現金車も含め1,000円、エコカー(免税対象車)も1,000円

※3 マイレージ割引は、平日2,000円等の導入による影響を踏まえ、見直しを検討する

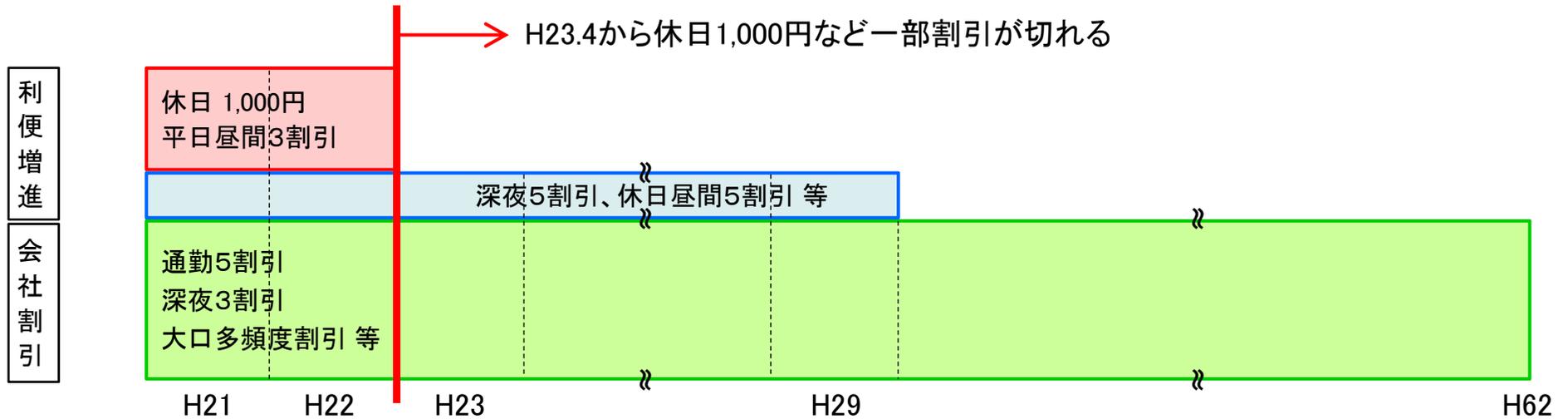
物流(中型車以上)

	現 行	新 た な 割 引※1
上限料金	×	×
時間帯割引 (通勤・深夜5割引、 平日昼間3割引等)	○	○
大口多頻度割引	○	○

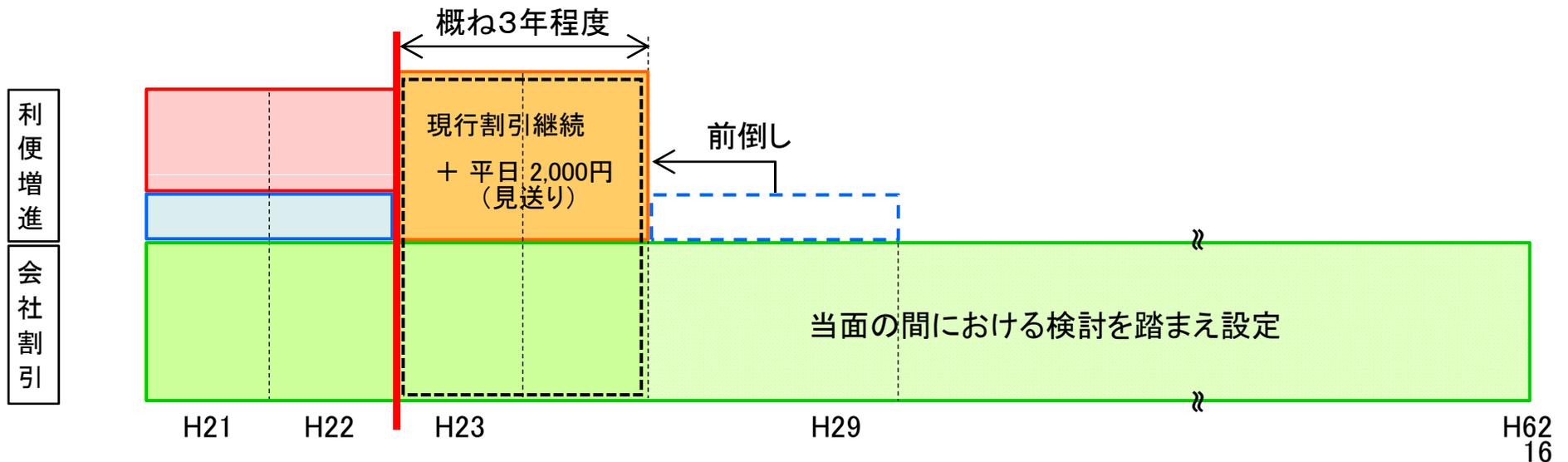
※1 当面、3年程度

料金割引の見直しと利便増進計画 [NEXCOの例]

① 現行の料金割引



② 新たな料金割引 → 平日2,000円は見送り



平成22年度 高速道路無料化社会実験

○ 平成22年度予算 1,000億円

○ 実験区間の選定について

初年度の実験は、予算や以下を総合的に勘案して対象区間を選定。

- ① 首都高速、阪神高速道路を除く高速道路
- ② 休日上限1000円による渋滞発生頻度
- ③ 他の交通機関への影響
- ④ 高速道路ネットワークの状況(有料・無料の連続性など)

以下を除く区間を主な対象として実験を行う。

三大都市圏及び札幌、仙台、広島、福岡の各都市圏内の路線及びこれを相互に連絡する路線、並びにこれと県庁所在地を結ぶ路線

合計 1,652km(約2割※)

※首都高、阪高を除く高速道路の全体供用延長に対する比率

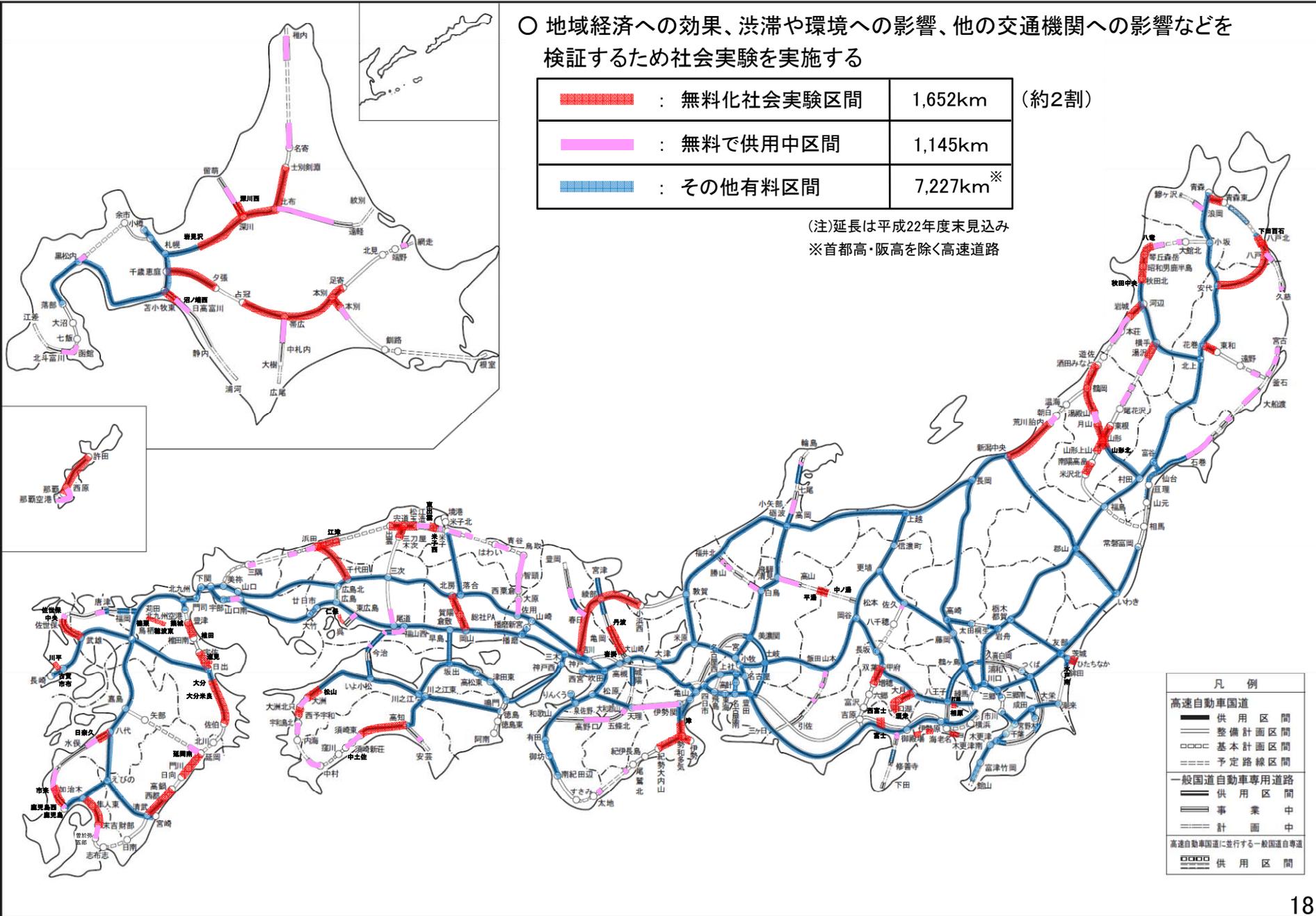
○ 実験期間 H22.6.28～H23.3.31

平成22年度 高速道路無料化社会実験 対象区間

○ 地域経済への効果、渋滞や環境への影響、他の交通機関への影響などを検証するため社会実験を実施する

	: 無料化社会実験区間	1,652km	(約2割)
	: 無料で供用中区間	1,145km	
	: その他有料区間	7,227km [※]	

(注)延長は平成22年度末見込み
 ※首都高・阪高を除く高速道路



凡例

	高速自動車国道
	供用区間
	整備計画区間
	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
	事業中
	計画中
	高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路
	供用区間

平成23年度 高速道路無料化社会実験計画(案)

