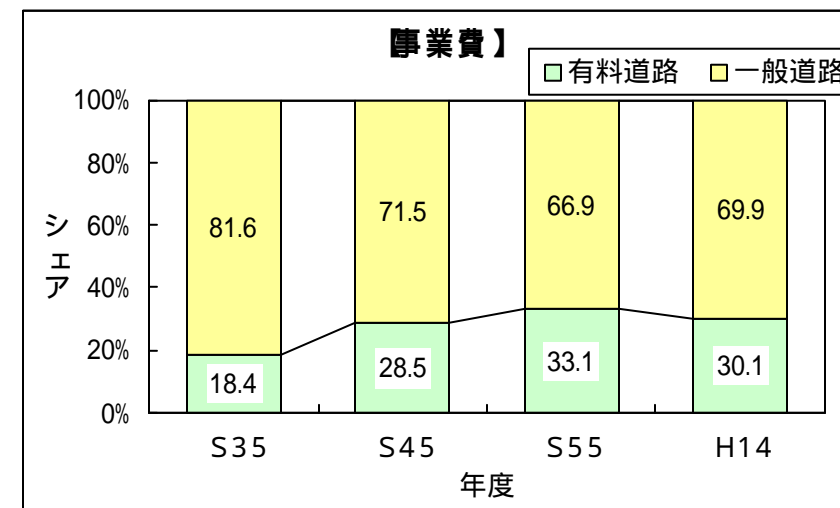
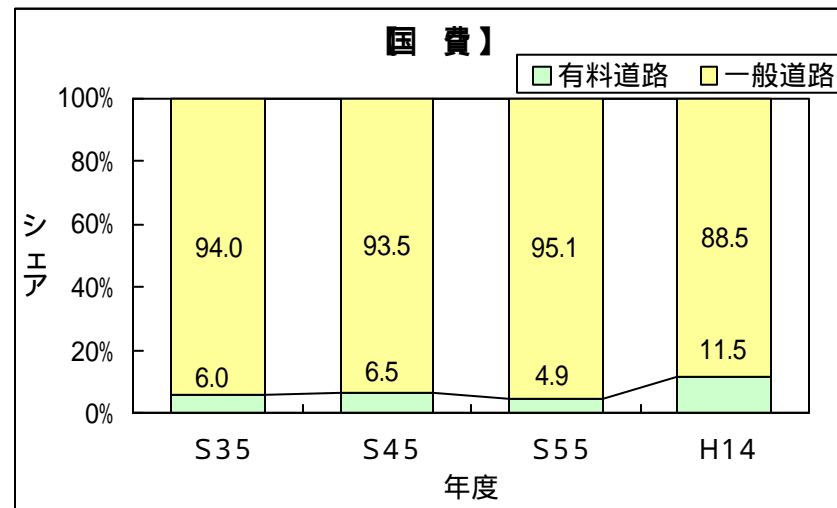


## 2. 有料道路事業の概要

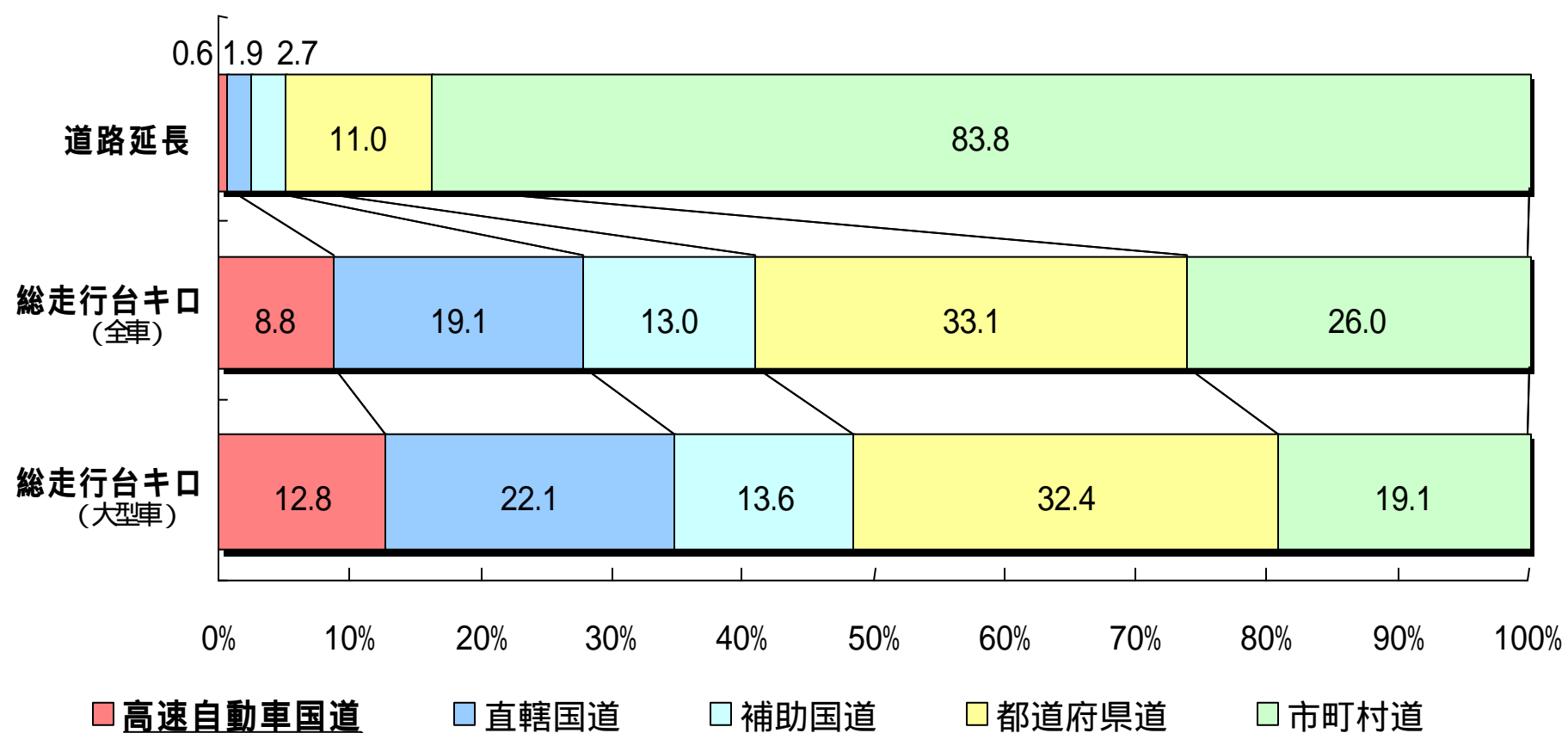
### (1) 有料道路制度の目的

- 有料道路制度は、財政上の制約の中で、高速道路整備を早期に進めることを目的とした制度
- 道路建設等に係る費用を借り入れ、供用後に料金を徴収することによって当該借入金の償還に充てることが基本的枠組み

これまで我が国の幹線道路整備は、財政上の制約の中で、有料道路制度により促進。



(2) 有料道路をとりまく状況  
道路別の延長と走行台キロ

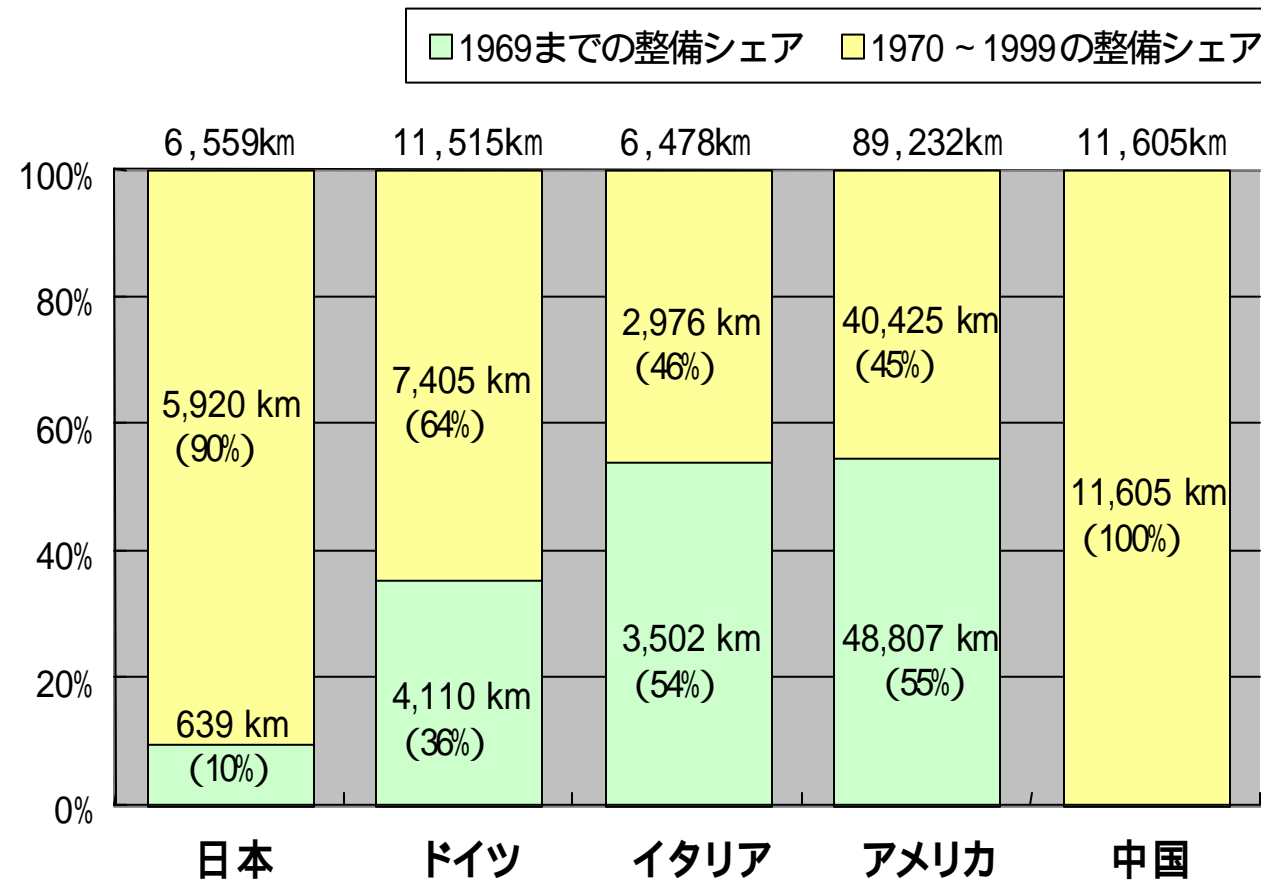


道路延長は、平成12年4月1日現在。(高速自動車国道は、平成14年6月1日現在のもの)  
総走行台キロは、平成11年度道路交通センサスによる

## 有料道路制度による幹線道路の整備促進

- 立ち遅れていた我が国の幹線道路整備は、財政上の制約の中で、有料道路制度により促進

### 【高速道路の建設時期の比較】

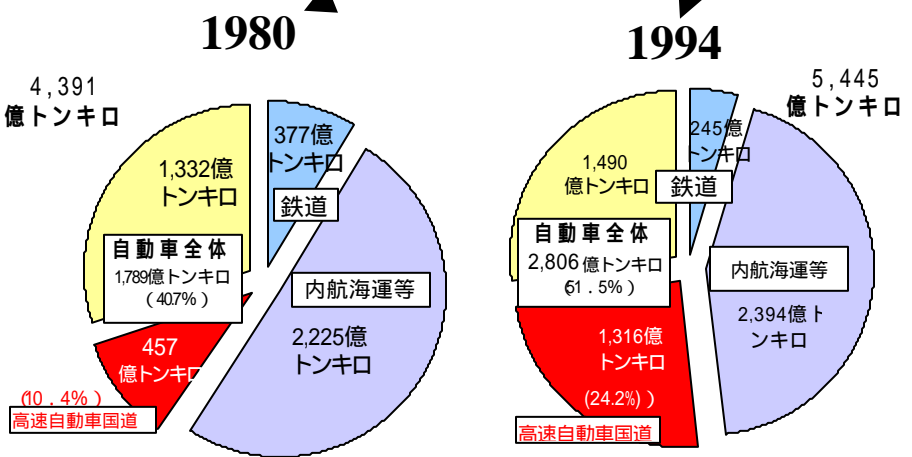
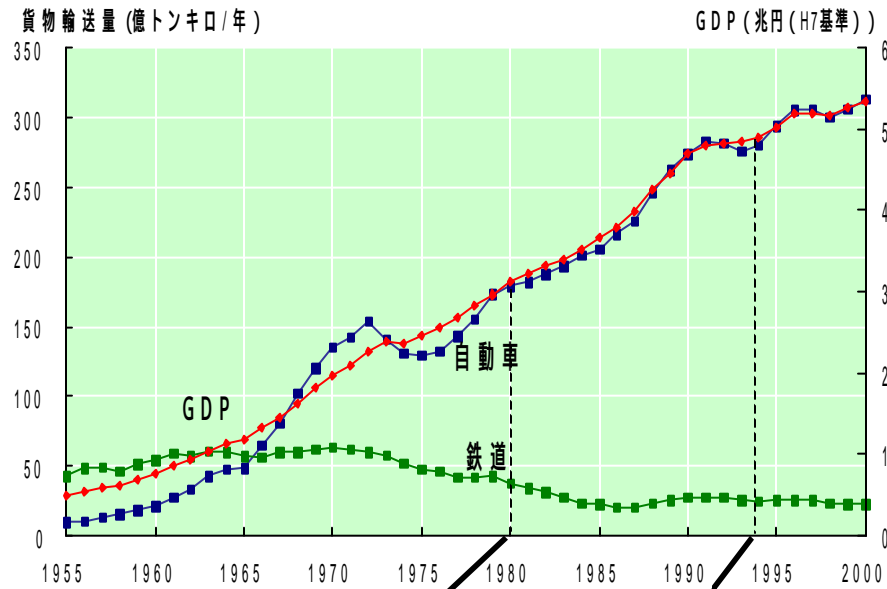


日本、ドイツ、アメリカ、中国の延長は1999年末

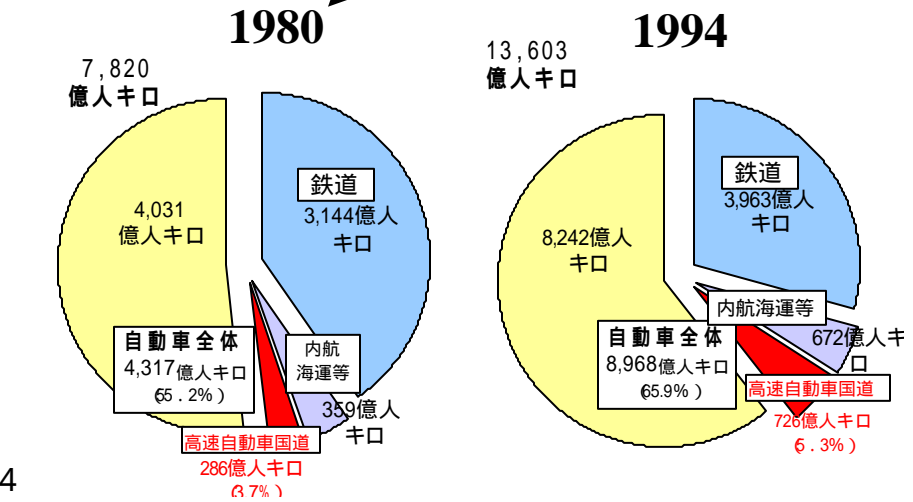
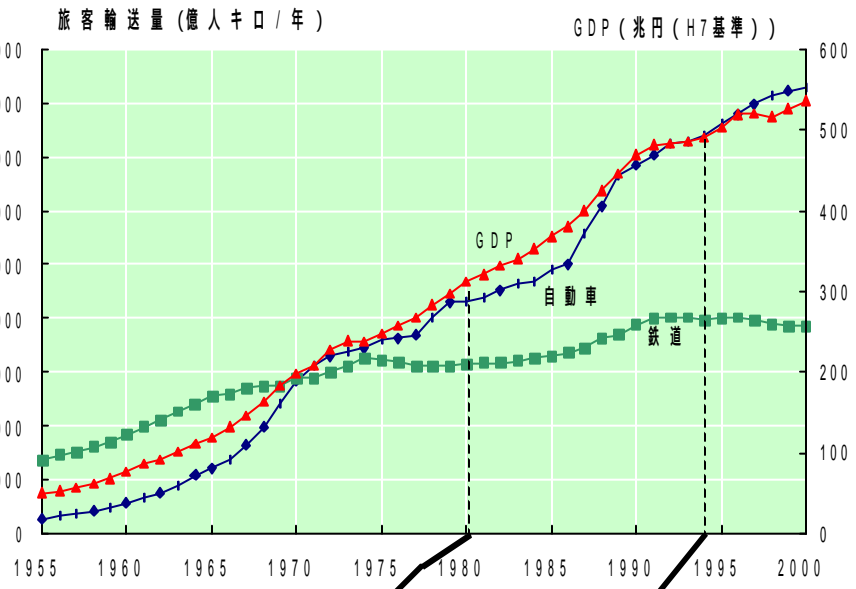
イタリアの延長は1998年末

# 輸送における自動車の役割

## 貨物輸送における自動車の役割



## 旅客輸送分担率における自動車の役割



### (3) 事業主体及び整備状況

我が国の有料道路事業は、整備する有料道路の機能や性格等に応じて、以下のような分担のもとに事業を推進。

		営業中の 延長	無料化 された延長
日本道路公団	高速自動車国道	6,976km	
	一般有料道路(一般国道、都道府県道、指定市道)	879km	600km
首都高速道路公団 阪神高速道路公団	都市高速道路(都道府県道、指定市道)	645km	
指定都市高速道路公社			
本州四国連絡橋公団	一般有料道路(一般国道)	173km	
地方道路公社	一般有料道路(一般国道、都道府県道、市町村道)	1,229km	257km
地方公共団体	一般有料道路(都道府県道、市町村道)	3km	743km
	有料橋・有料渡船施設(都道府県道、市町村道)	0km	5km
<b>合計</b>		<b>9,895km</b>	<b>1,605km</b>

延長は、平成14年6月1日現在。

一部重複区間があるため合計があわないところがある。

## (4) 料金の決定原則

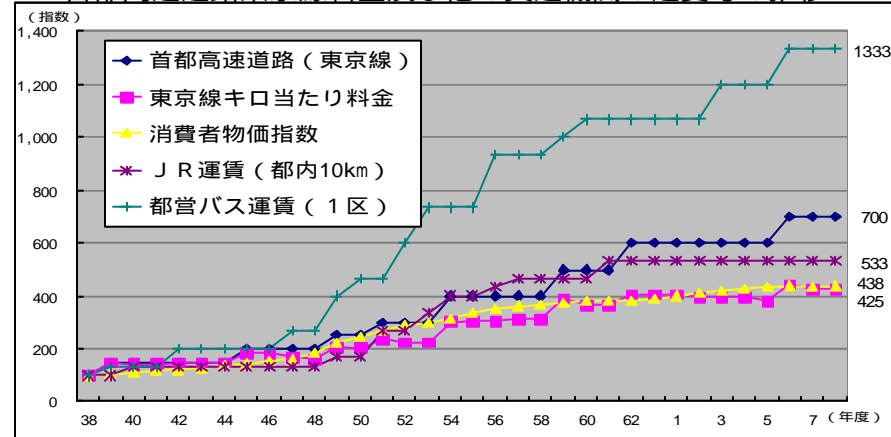
### 1. 償還主義

料金の額は、当該道路の新設、改築、維持修繕に要する費用を償うものであること

### 2. 公正妥当主義

他の交通機関の料金(運賃)、物価水準等と比較しても社会的・経済的に認められるものであること

首都高速道路東京線料金及び他の交通機関の運賃等の推移



### 2. 便益主義

料金の額は、当該有料道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものでなければならないこと。利益の算出は並行する一般道路を通過する場合に比べた、時間短縮に伴う「時間便益」と、燃料費等の節約に伴う「走行便益」のみを合計

単位:円 <乗用自動車(小型)額>

道路名	延長	便益額	料金額
第三京浜	16.6km	1,295	250
三陸縦貫道(山塩道路)	7.8km	470	250

### 3. プール制

路線毎の収入・費用で路線毎の料金を決定するのではなく、ネットワーク全体の総収入でネットワーク全体の総費用を賄うよう料金を決定する方式

例: 高速自動車国道、都市高速道路、本州四国連絡道路