

参考資料

1 . 高速道路ネットワークの整備効果と採算状況 . . . 1
2 . 高速道路ネットワークの多様な整備効果 4
3 . 諸外国との比較 10
4 . 有料道路制度の意義 14
5 . 高速道路の公的助成 17
6 . 資金調達コスト（金利）の推移 22
7 . 交通需要の新フレーム 23
8 . 高速道路料金の推移 26
9 . 高速道路の暫定施工等の状況 27
10 . 道路四公団の債務状況 28
11 . 特殊法人等整理合理化計画 29

1. 高速道路ネットワークの整備効果と採算状況

(1) 東京外かく環状道路 (常磐道～関越道)

(イ) 整備効果

関越道(所沢IC)から常磐道(三郷IC)までは開通前に比べ **84分短縮**

経済効果は、**年間約1,800億円**

開通後、三郷市の外かん周辺地域では、**交通事故が4割減少**

< 区間概要 >

延長：30km

事業費：約8,800億円

利用台数：約150,000台/日(H13)

平均断面交通量：約80,000台/日(H13)

料金レベル：33円/km(普通車)

均一料金500円(普通車)を平均利用距離約15kmで割ったkm当たり料金

(ロ) 収支見通し

総収入(料金収入)	総費用(建設費+管理費)	総収入-総費用
0.8兆円	1.6兆円	-0.8兆円



各年度の収入、建設費及び管理費(改良費を含む)について、建設着手から今後40年後迄の期間の値を4%で割り戻し(あるいは割り増し)て算出した現在価値(H14)の累計

過去分については実績

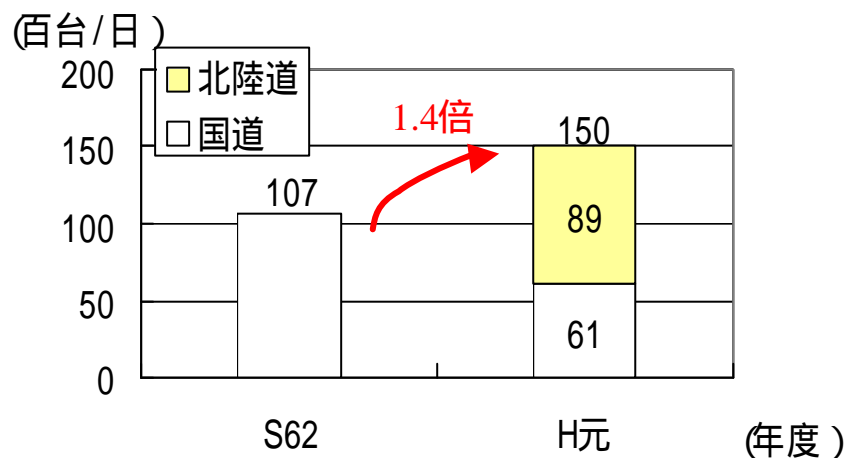
将来交通量は伸びなしとし、今後の収入と管理費についてはH13と同額と仮定(建設費はゼロ)

(2)北陸自動車道

(イ)整備効果

交通の難所であった親不知海岸区間の
供用（S63.7）による、新潟・富山県境
交通量の変化

親不知IC～朝日IC（県境）断面の交通量



対岸貿易に大きな可能性を秘める日本海側
の港湾の利用状況

外貿コンテナ取扱量の推移（単位：千TEU）

	H元	H10	比率
北陸計	22.7	118.2	5.21
全国計	6,903.3	10,570.3	1.53

(ロ)収支見通し

総収入(料金収入)	総費用(建設費+管理費)	総収入-総費用
4.2兆円	5.1兆円	-0.9兆円

各年度の収入、建設費及び管理費(改良費を含む)について、建設着手から今後40年後迄の期間の値を4%で割り戻し(あるいは割り増し)て算出した現在価値(H14)の累計

過去分については実績

将来交通量は伸びなしとし、今後の収入と管理費についてはH13と同額と仮定(建設費はゼロ)

(3)山陽自動車道

(イ)整備効果

中国道とのダブルネットワークにより、通行止めの際に代替機能を発揮

中国道通行止め時に、交通量が山陽道に転換

20時～1時の平均交通量

	通常時交通量 (台)	通行止め時交通量 (台)(H11.5.24)
山陽自動車道 (加古川北～山陽姫路東)	518	624
中国自動車道 (加西～福崎)	176	56
合計	694	680

山陽道と中国道の直結 (H9.12)

	中国自動車道 滝野社～福崎 平均渋滞時間 (時間)	平均断面交通量 (台/日)		
		中国自動車道 滝野社～福崎	山陽自動車道 三木小野～山陽姫路東	合計
H6-H8の平均	203	48,007	0	48,007
H10-H12の平均	1	21,512	33,199	54,711



平成9年12月10日供用

(ロ)収支見通し

総収入(料金収入)	総費用(建設費+管理費)	総収入-総費用
4.0兆円	5.2兆円	-1.2兆円

各年度の収入、建設費及び管理費(改良費を含む)について、建設着手から今後40年後迄の期間の値を4%で割り戻し(あるいは割り増し)て算出した現在価値(H14)の累計

過去分については実績

将来交通量は伸びなしとし、今後の収入と管理費についてはH13と同額と仮定(建設費はゼロ)

2. 高速道路ネットワークの多様な整備効果

整備計画の未整備区間 2,481kmを整備すると、時間短縮、走行経費の節約、交通事故の減少により、年間約 2.1兆円の便益が増加

5年間の総便益の現在価値は約 47兆円

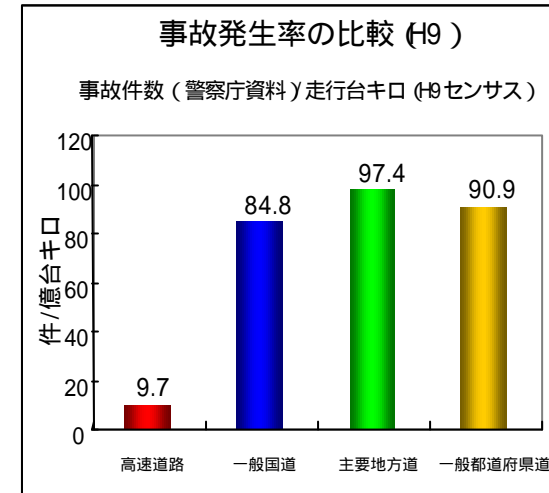
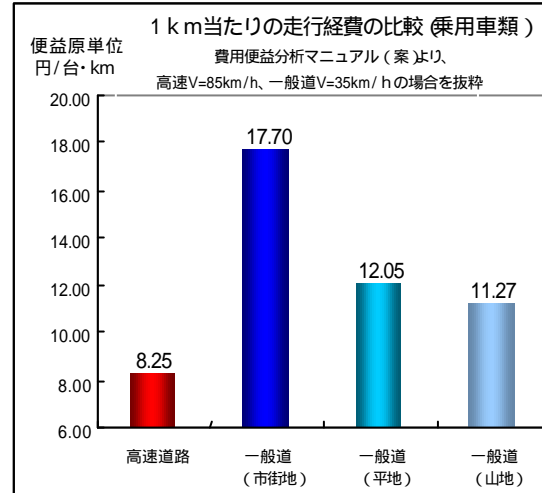
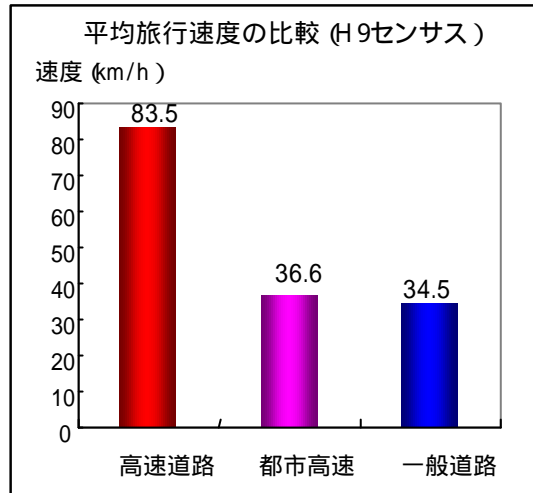
高速道路の整備により、利用者が直接受ける便益は

- ・**走行時間の短縮** ・**走行経費の節約** ・定時性の確保 ・運転者の疲労軽減と走行快適性の向上
- ・大量輸送 ・荷傷みの減少と梱包費用の節約 ・**交通事故の減少** など様々。

このうち、計測可能な**走行時間の短縮**、**走行経費の節約**、**交通事故の減少** の3項目を金銭換算した便益額は

平成12年度(6,861km) **約 9.0兆円/年**

整備計画区間(9,342km) **約11.1兆円/年**

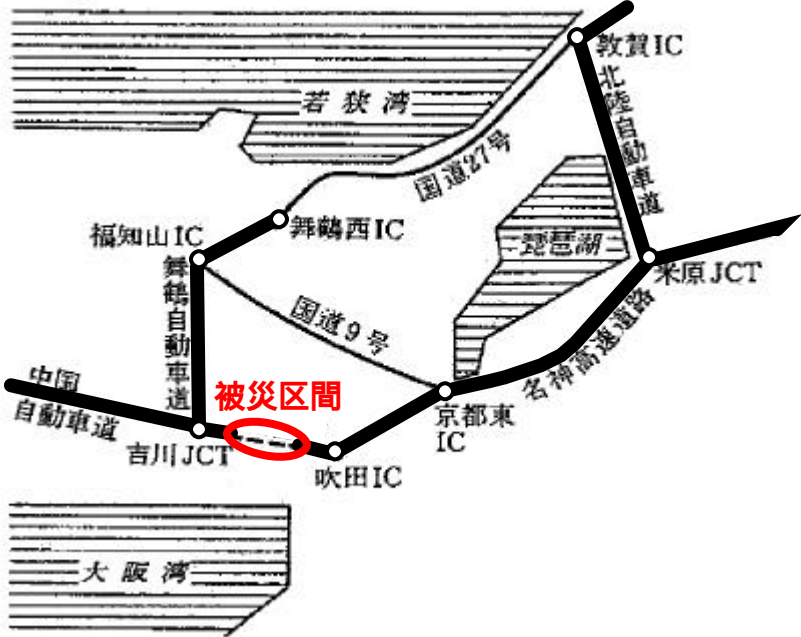


阪神・淡路大震災に見るダブルネットワークの必要性

1. 阪神・淡路大震災（H7.1.17）により、中国自動車道が被災し通行止め

東・西日本を結ぶ唯一の高速道路ネットワークが分断

2. 迂回路となる高速道路ネットワークは未整備

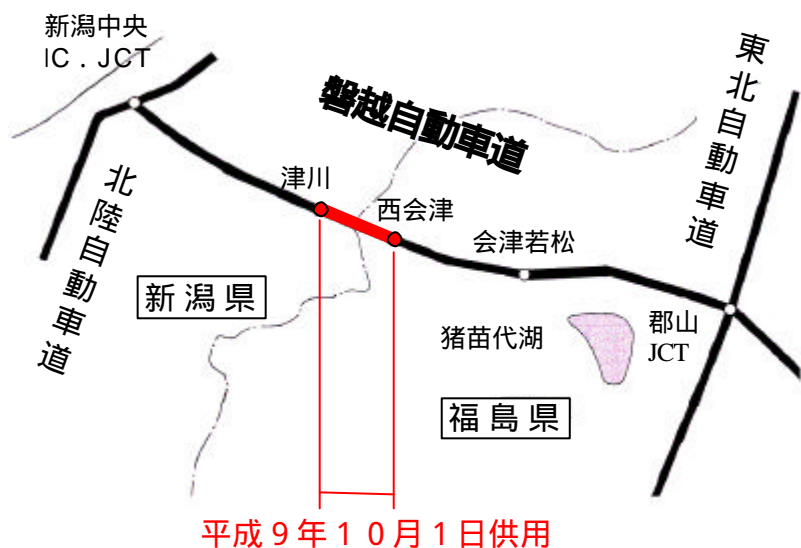


所要時間の比較

区 間	通常時高速経由		震災直後 (H7.1.19 ~ H7.1.26)		所要時間比
	経路	所要時間	経路	所要時間	
吉川 JCT 敦賀 IC	吉川 JCT 吹田 IC 米原 JCT 敦賀 IC	2 : 3 0	吉川 JCT 舞鶴西 IC (国道27号) 敦賀 IC	9 : 0 0	約 3 . 6 倍
吉川 JCT 京都東 IC	吉川 JCT 吹田 IC 京都東 IC	1 : 1 0	吉川 JCT 福知山 IC (国道9号) 京都東 IC	7 : 0 0	約 6 . 0 倍

ネットワーク形成による交流の拡大 (その1)

1.平成9年10月、福島・新潟県境部分(西会津～津川間)の開通により、東北自動車道と北陸自動車道が磐越自動車道により直結



2.ミッシングリンクがつながることによるネットワーク効果

【開通による平均断面交通量の変化】

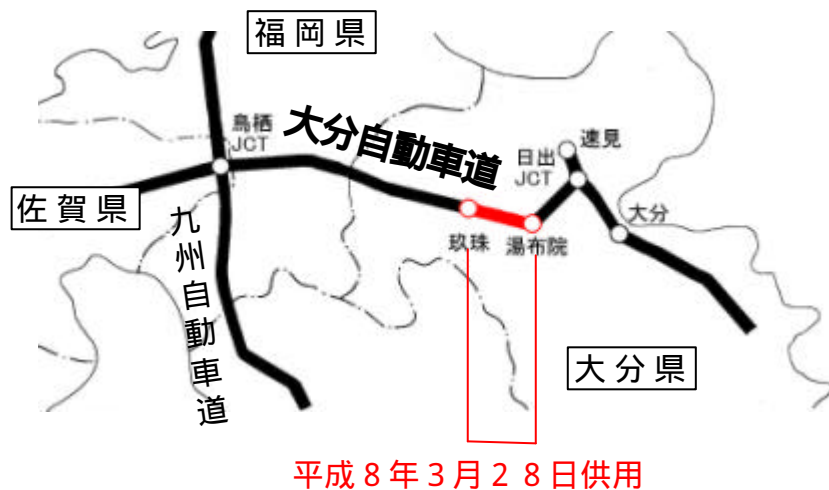
区 間	H8年度	H10年度	H10 / H 8
郡山 JCT ～ 西会津	8,827台/日	10,008台/日	1.13
津川 ～ 新潟中央 JCT	4,379台/日	6,791台/日	1.55

3.仙台(仙台宮城IC)～大阪(吹田IC)間の距離の変化

経 路	距 離	備 考
東北道～東名・名神	約 900km	首都圏通過ルート
磐越道～北陸道～名神	約 850km	首都圏迂回ルート

ネットワーク形成による交流の拡大 (その2)

1.平成 8年 3月、玖珠～湯布院間の開通により大分市が九州縦貫道に直結



2. ミッシングリンクがつながることによるネットワーク効果

【開通による平均断面交通量の変化】

区 間	H6年度	H8年度	H8 / H6
鳥栖 JCT ↵ 玖珠	11,782台/日	14,948台/日	1.27
湯布院 ↵ 大分	7,536台/日	12,058台/日	1.60

3.福岡～大分間の高速バスの便数と利用者の推移

【福岡～大分間の高速バス利用状況】

	H7.4～H7.6	H8.4～H8.6	倍 率
便 数	26便/日	42便/日	1.62
のべ利用者数 (期間中合計)	79,380人	130,522人	1.64

便数は、上下便の合計

高速道路が整備されることにより、地域間(県間)の交通量が増加。

高速道路及び一般国道の断面交通量が昭和49年度から平成11年度までに**平均3.3倍増加**(高速道路が整備されていない断面では2.3倍)

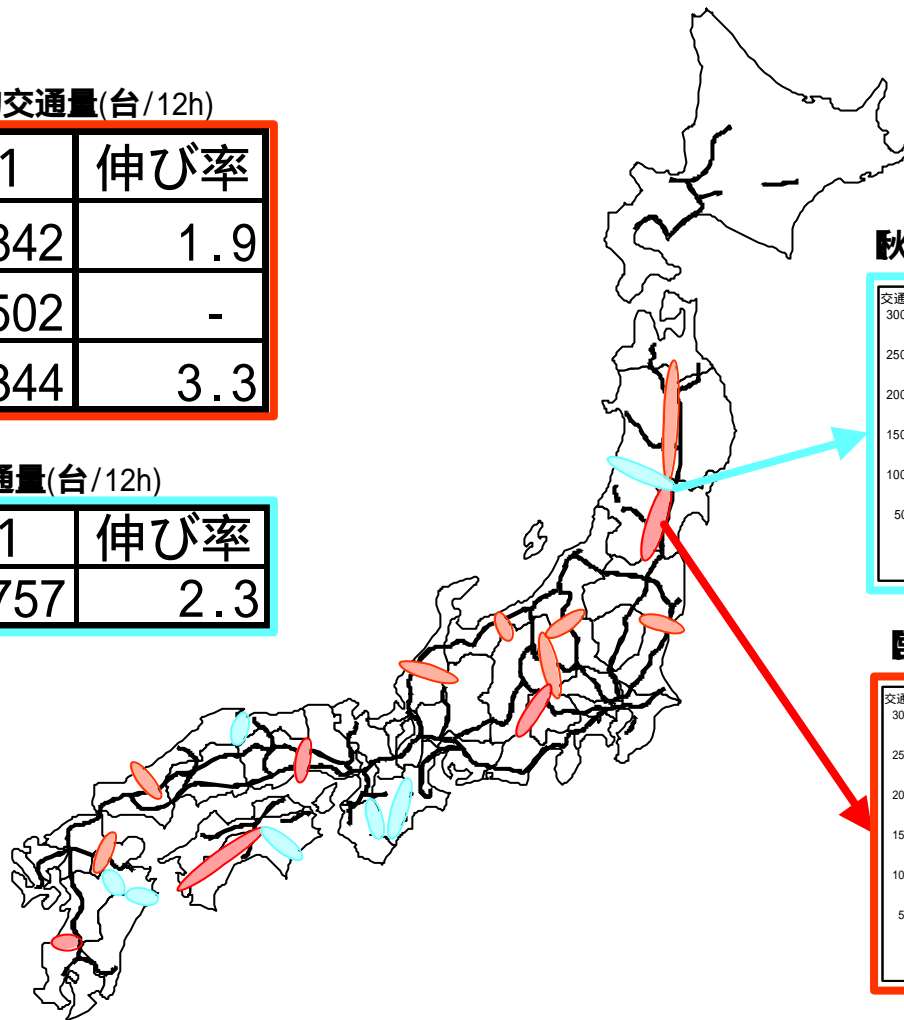
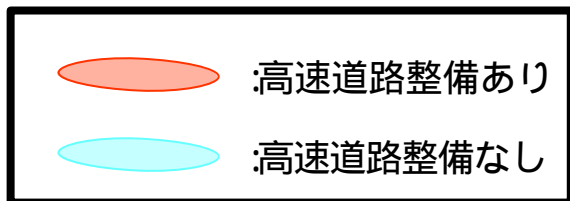
代表的な20断面(県境)を抽出

高速道路整備のあった代表13断面の平均交通量(台/12h)

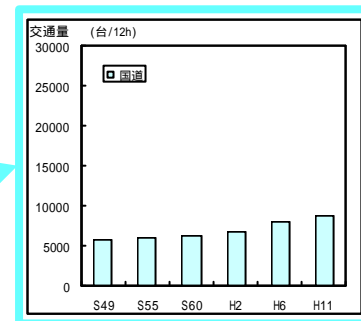
	S49	H11	伸び率
国道	6,778	12,842	1.9
高速	-	9,502	-
合計	6,778	22,344	3.3

高速道路整備のない代表7断面の平均交通量(台/12h)

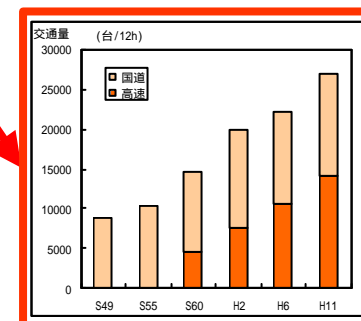
	S49	H11	伸び率
国道	7,626	17,757	2.3



【秋田・山形断面】



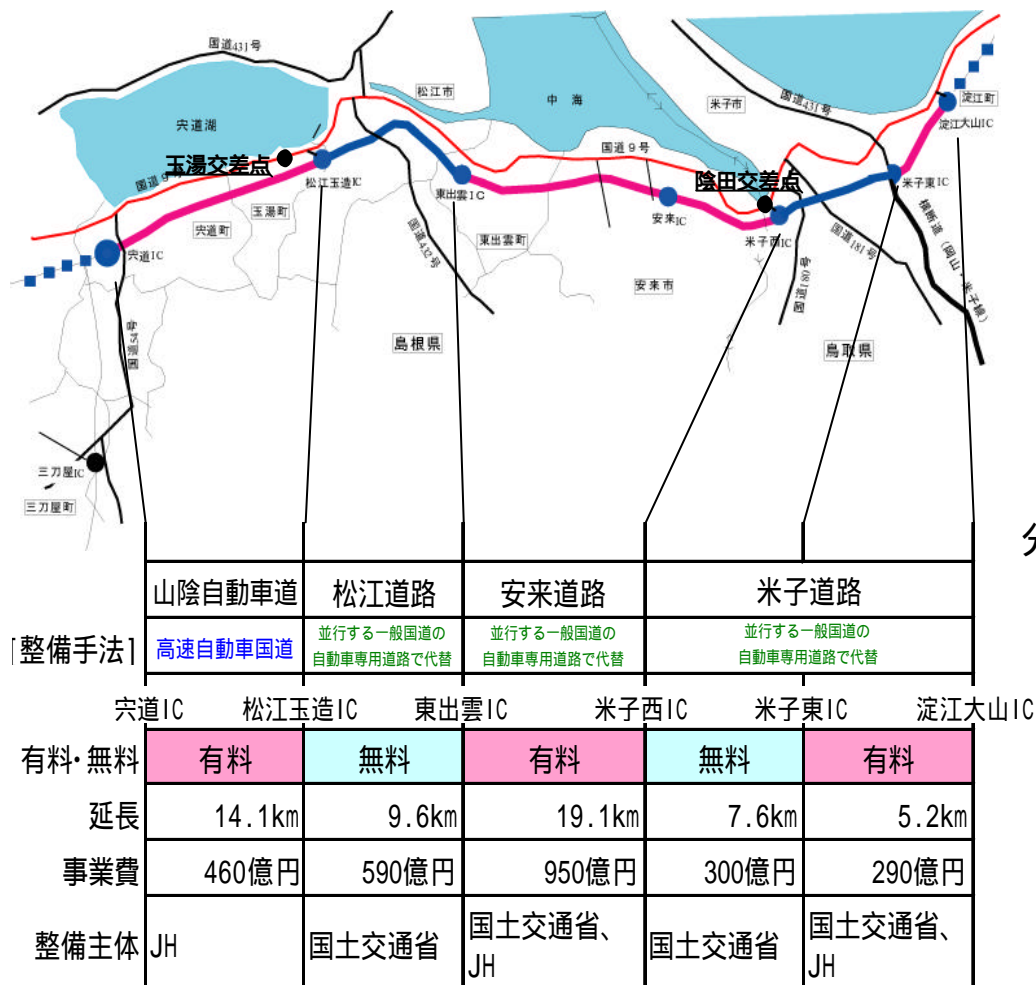
【宮城・山形断面】



有料区間と無料区間の利用状況 (山陰道)

山陰道(宍道～出雲間)の状況

米子市(人口約14万人)松江市(人口約15万人)の都市部区間は、混雑解消などのため、バイパスとしての整備が急務であった。このため、一般国道の自動車専用道路を直轄事業で高速走行可能な無料道路として整備。



有料区間と無料区間の利用状況の比較

山陰道の交通分担は、**無料区間では51%**に対し、**有料区間では17%**と大幅に低い。

潜在的には多くの交通需要が存在。

	山陰道	国道9号	合計
有料(3区間)の平均	約5,200台 (17%)	約25,400台 (83%)	約30,600台 (100%)
無料(2区間)の平均	約27,000台 (51%)	約25,600台 (49%)	約52,600台 (100%)

整備効果

淀江大山～宍道間の所要時間が**約40分短縮**
(約90分 約50分)

主要渋滞ポイントの渋滞が緩和

(陰田交差点)渋滞長3,600m 1,500m
通過時間17分 8分

(玉湯交差点)渋滞長3,900m 2,600m
通過時間23分 14分

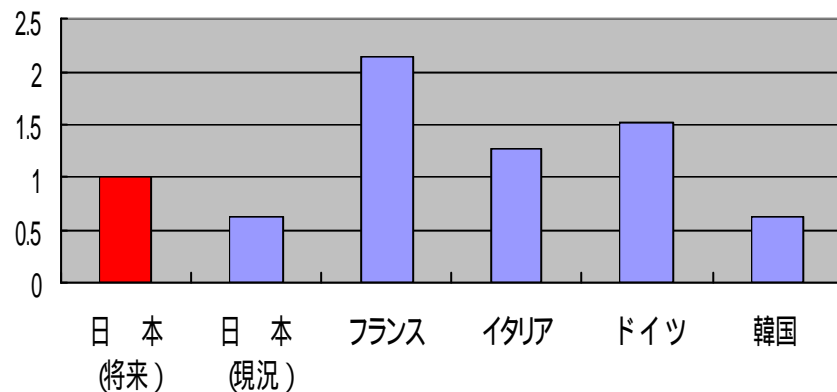
沿線から松江市内への救急搬送のうち 約4割が山陰道を利用。松江から米子方面への緊急血液輸送件数は**3～4倍に増加**

玉湯温泉の県外からの**宿泊客は、約20%増加。**

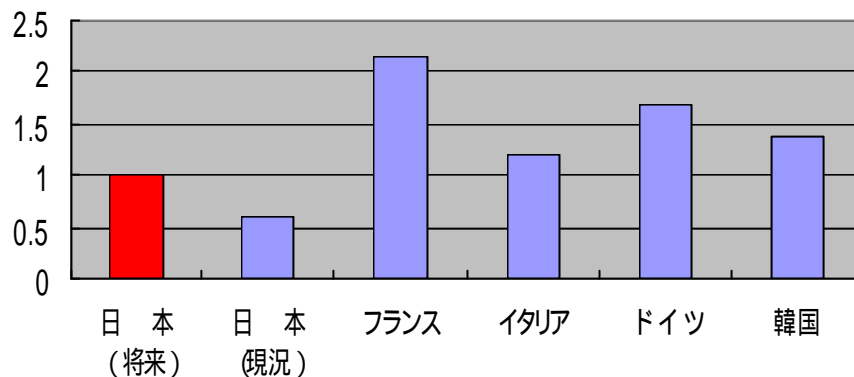
3. 諸外国との比較

人口、自動車保有台数、GDPあたりの高速道路整備水準において、フランス、イタリア、ドイツは日本の2～3倍

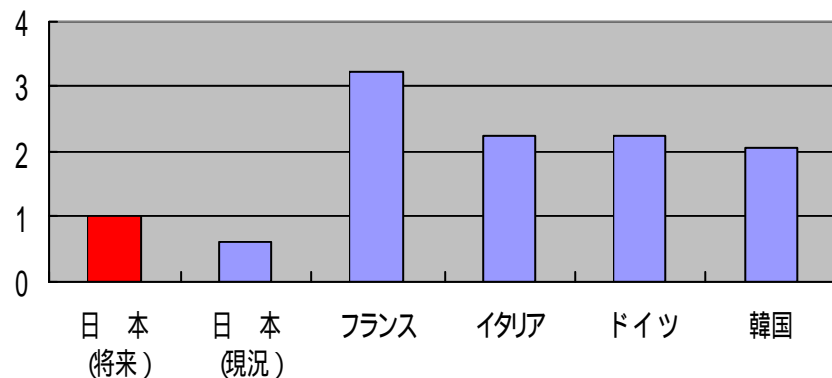
延長/人口



延長/自動車保有台数



延長/GDP



注) 縦軸は、日本の将来値を1としたときの各国の現況値を表す。

(日本の将来値は、予定路線11,520kmを整備した場合を想定)

日本の地域ブロックと海外諸国との比較

	GDP (兆円)	人口 (千人)	面積 (km ²)	高速道路延長 (km)
北海道	19.7	5,683	83,453	490 (1,375)
デンマーク	19.5	5,314	43,094	880

	GDP (兆円)	人口 (千人)	面積 (km ²)	高速道路延長 (km)
東北・関東	216.6	51,139	100,332	2,027 (3,270)
韓国	54.9	47,275	99,268	2,637

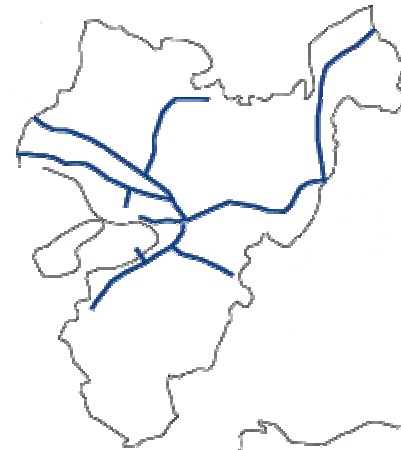
	GDP (兆円)	人口 (千人)	面積 (km ²)	高速道路延長 (km)
中部	68.9	16,991	41,014	990 (1,560)
スイス	28.9	7,190	41,284	1,638

	GDP (兆円)	人口 (千人)	面積 (km ²)	高速道路延長 (km)
近畿	85.8	21,685	31,359	731 (1,131)
中国	28.3	7,732	31,810	949 (1,569)
ベルギー	27.2	10,152	30,528	1,727

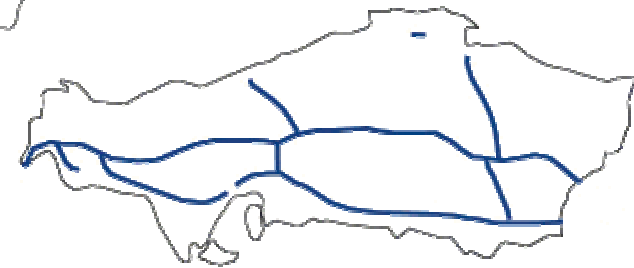
	GDP (兆円)	人口 (千人)	面積 (km ²)	高速道路延長 (km)
九州	43.0	13,446	39,898	761 (1,223)
オランダ	44.3	15,760	41,526	2,235

() 書きは高速道路計画延長

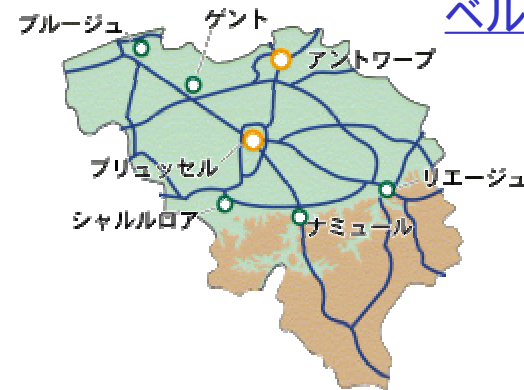
近畿 (731km)



中国(949km)

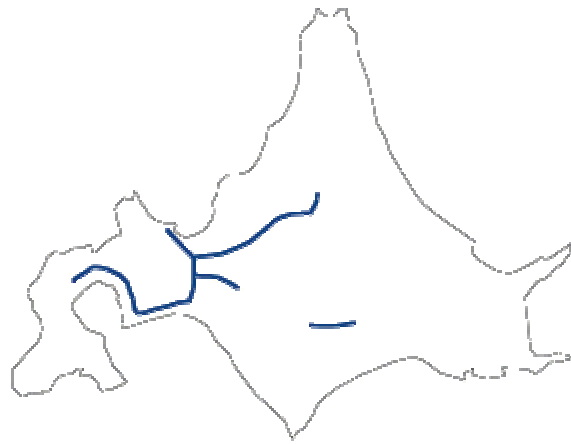


ベルギー(1727km)

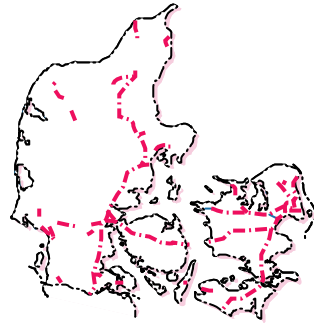


日本の地域ブロックと海外諸国との高速道路の比較

北海道(490km)



デンマーク(880km)



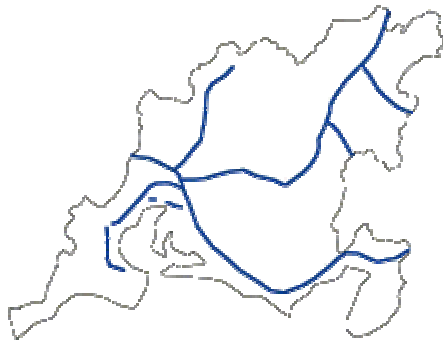
東北・関東(2027km)



韓国(2637km)



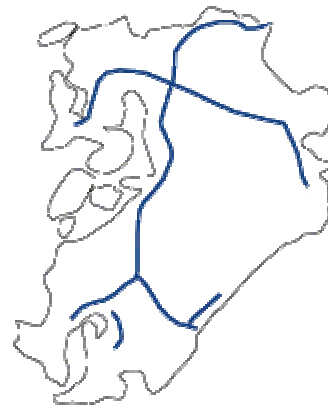
中部(990km)



スイス(1638km)



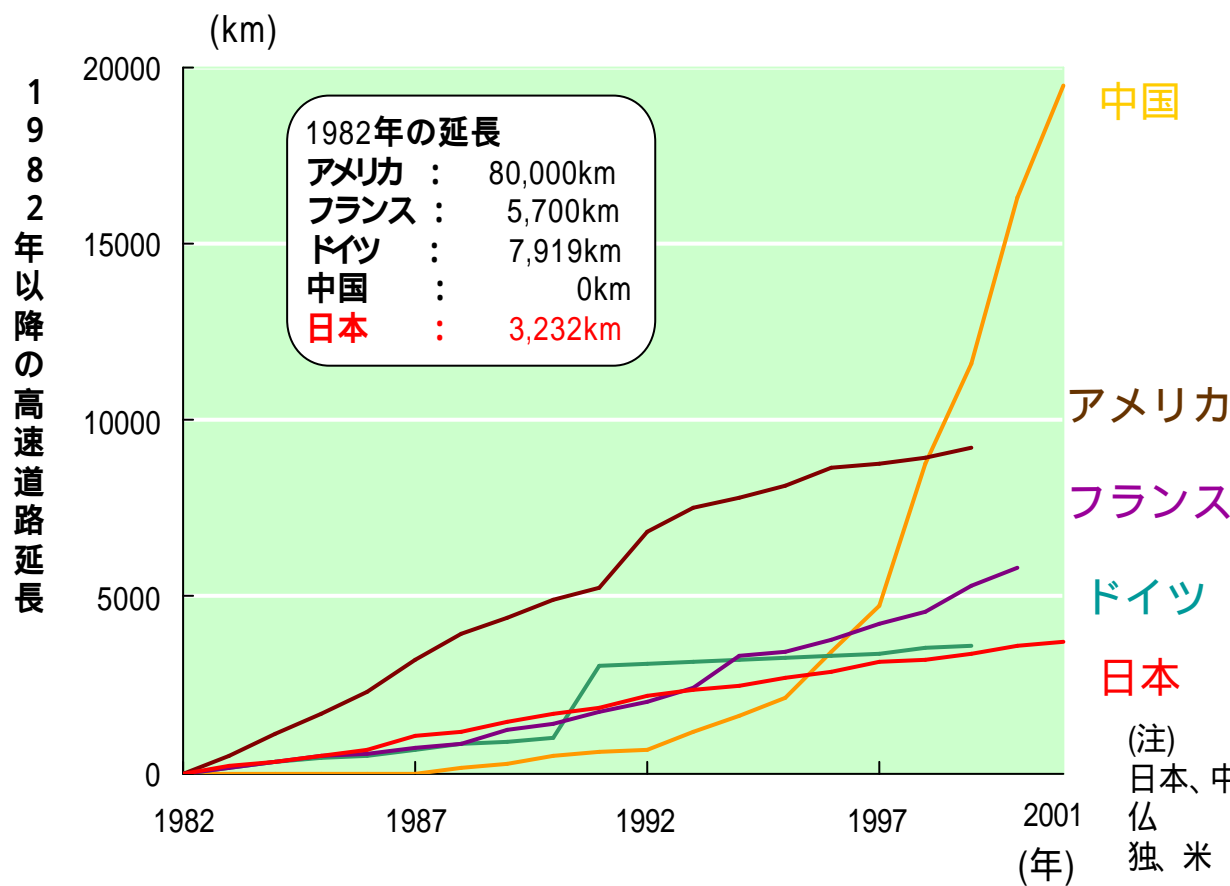
九州(761km)



オランダ(2235km)



**欧米諸国においても、引き続き高速道路整備は着実に進展
中国では、約15年間で、約19,000kmを整備**



	1982年の 高速道路延長	1982年以降の 高速道路延長	現在の延長
中国	0	19,453	19,453
アメリカ	80,000	9,232	89,232
フランス	5,700	5,800	11,500
ドイツ	7,919	3,596	11,515
日本	3,232	3,727	6,959

(注)
日本、中国 2001年
仏 2000年
独、米 1999年
のデータ

4. 有料道路制度の意義

財政上の制約の中、早期整備を図るため、有料道路制度を本格的に導入

〔一般公共及び道路整備の国費等の伸びの比較〕

(単位: 億円)

		昭和40年度		昭和50年度		昭和60年度		平成7年度		平成14年度	
			倍率		倍率		倍率		倍率		倍率
GDP		337,653	1.0	1,523,616	4.5	3,242,896	9.6	4,897,497	14.5	4,960,200	14.7
国 費	一般会計歳出	36,581	1.0	212,888	5.8	524,996	14.4	709,871	19.4	812,230	22.2
	一般歳出	29,198	1.0	158,408	5.4	325,854	11.2	421,417	14.4	475,472	16.3
	一般公共	6,707	1.0	26,711	4.0	62,076	9.3	91,715	13.7	83,512	12.5
	道路整備	3,176	1.0	9,577	3.0	20,664	6.5	33,217	10.5	34,444	10.8

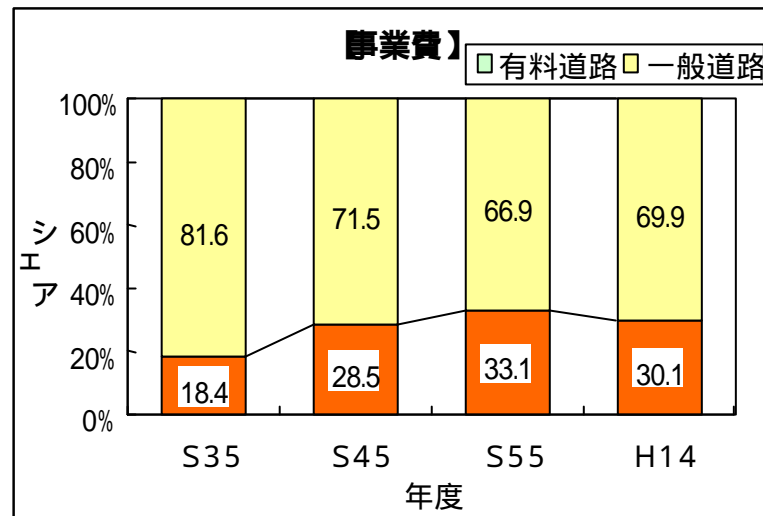
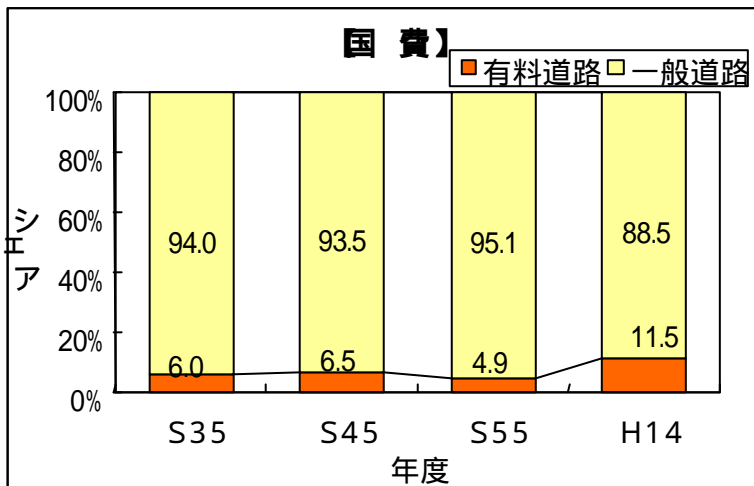
道路事業費 (公共)	5,363	1.0	21,657	4.0	50,401	9.4	101,808	19.0	71,997	13.4
うち有料道路事業	1,254	1.0	7,517	6.0	18,819	15.0	35,677	28.5	21,698	17.3

注1: 「倍率」はS40=1とした

注2: GDPは実績ベース(H14は推計)、一般会計歳出、一般歳出、一般公共、道路整備は当初予算ベース
道路事業費 (公共、有料道路)は最終実計ベース

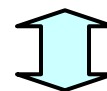
これまで我が国の幹線道路整備は、有料道路制度により促進。

少ない国費で早期整備



有料道路制度を背景に東名・名神高速を整備

東名・名神高速道路の総事業費：4,570億円
(延長 534.6km)



昭和 31年度	
GDP	: 9兆 6,477億円 (約 5%)
一般会計予算	: 1兆 897億円 (約 42%)
道路整備予算 (国費)	: 340億円 (約 13倍)
一般道路事業費	: 433億円 (約 11倍)

現況 (平成 12年度) : GDP	510兆 3,703億円
一般会計予算	89兆 7,702億円
道路整備予算 (国費)	4兆 2,852億円

4公団の事業費及び国費の推移

(億円)

	有料道路事業費	国費	国費率(%)
昭和 31 ~ 40 年	5,562	542	10%
昭和 41 ~ 50 年	40,916	3,889	10%
昭和 51 ~ 60 年	126,229	8,729	7%
昭和 61 ~ 平成 7 年	260,742	15,575	6%
平成 8 ~ 12 年	135,674	21,506	16%
平成 13 年	22,793	5,045	22%
平成 14 年	19,011	2,946	15%
合 計	610,927	58,232	10%

(注)有料道路事業費は、建設費のほか、改良費、維持修繕費等を含む。
 国費は、出資金のほか、利子補給金、無利子貸付金等を含む。
 表は各公団 各年度の有料道路事業費、国費を億円単位で合計したものである。

5. 高速道路の公的助成

日本道路公団 (高速自動車国道)

金利の急激な上昇などの経済変動等が生じた場合においても、過度な負担を利用者に課さないようにしつつ、適正な料金水準を維持し、円滑な償還を図るため、公的助成を実施 (H13まで)

(1) 公的助成制度の推移

S31 補助金方式

S34 資金コスト制度を導入 (出資金を供与、資金コストは6%)

S58 東北横断道等4道に資金コスト3%制度を導入

(資金コスト3%の対象道路は、H11までに13道に拡大(注))

H11 13道以外の道路にも一定期間(概ね10年程度)資金コスト3%制度を導入

H14 公的助成を中止

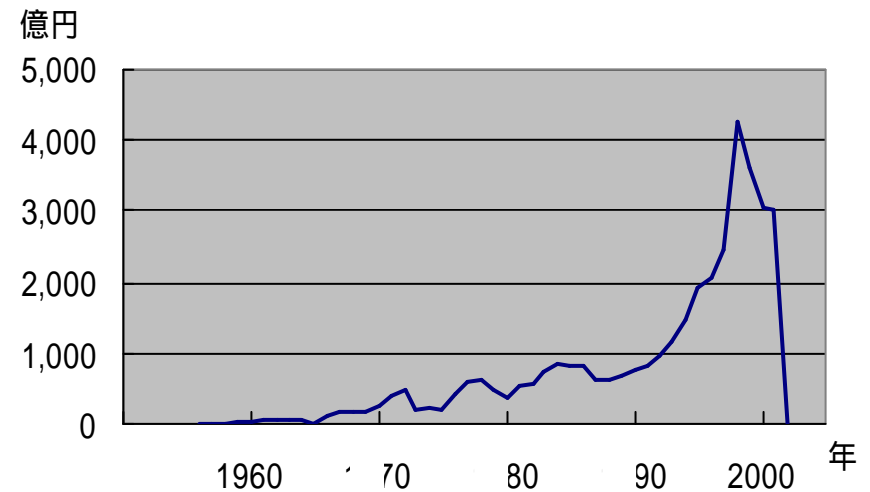
(2) 9,342kmの建設費内訳

	事業費 (兆円)	比率 (%)
13道 (注)	15.5	32
その他道	33.1	68
合計	48.6	100

注) 資金コスト3%の道路 (13道)

北海道縦貫道、北海道横断道、東北横断道、
日本海沿岸東北道、東北中央道、東海北陸道、
中部横断道、中国横断道、四国縦貫道、四国横断道、
九州横断道、東九州道、沖縄道

(3) 公的助成額の推移

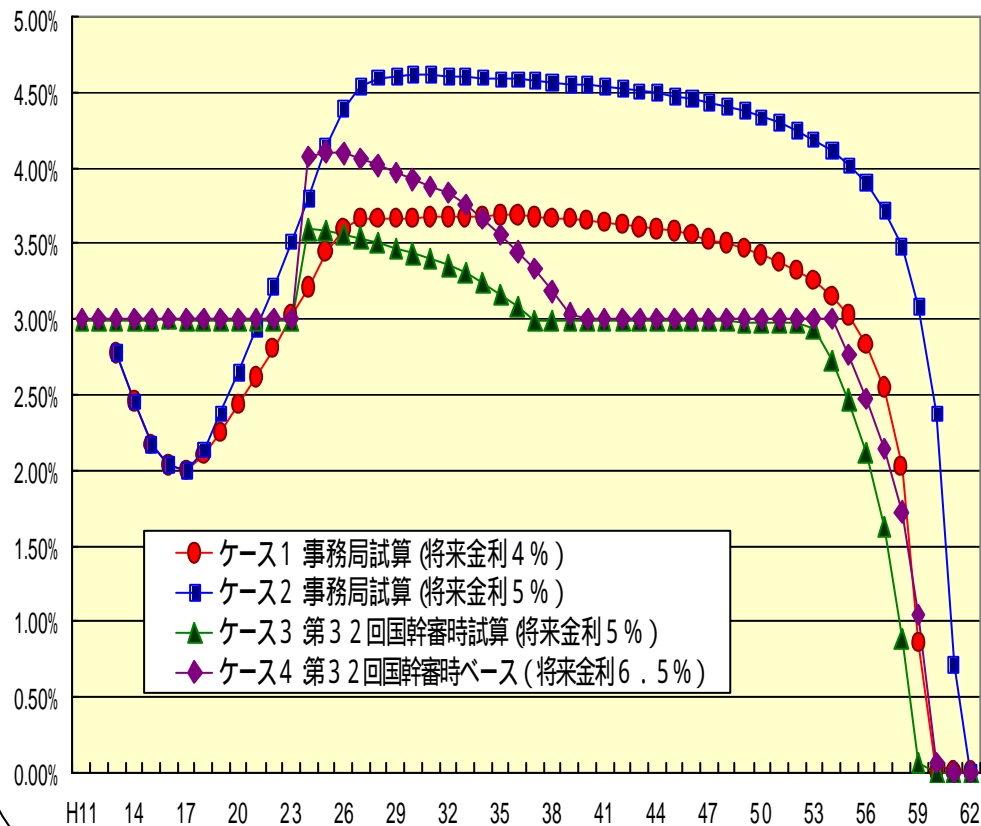


2001年度末までの累計額 3.7兆円

将来の利用者負担利息（資金コスト）の推移

従来の公的助成制度を前提とした場合の利用者が負担する利息は、将来金利が5%まで上昇した場合で3～3.5%程度（平均3.12%）、6.5%まで上昇した場合で3～4%程度（平均3.30%）の見通し

将来の資金コストの推移見通し



(前提条件)

交通需要：伸びあり、公租公課なし

ケース1： 民営化推進委員会事務局試算・将来金利 4%
 (H14以降投資可能額20.6兆円)
 公的助成制度：なし
 平均資金コスト：3.27% (H13～H52平均)

ケース2： 民営化推進委員会事務局試算・将来金利 5%
 (H14以降投資可能額15.3兆円)
 公的助成制度：なし
 平均資金コスト：3.95% (H13～H52平均)

ケース3： H11.12 第32回国幹審時試算・将来金利 5%
 (対象路線 9,342km)
 公的助成制度：東北横断道等13道の資金コストは3%、その他道の資金コストはH23まで3%
 平均資金コスト：3.12% (H13～H52平均)

ケース4： H11.12 第32回国幹審時ベース・将来金利 6.5%
 (対象路線 9,342km)
 公的助成制度：ケース3と同じ
 平均資金コスト：3.30% (H13～H52平均)

日本道路公団 (一般有料道路(アクアラインを含む))の公的助成

公的助成の経緯

S31 補助金方式

< 資金コスト制度 >

S34 資金コスト制度を導入 (出資金を供与、資金コストは 6%)

S48 沖縄道の資金コスト3% (出資金)

S49 利子補給金方式を導入 (資金コストは、6.049%)

H8 ~ H13 個別路線毎に資金コストを決定 (H14.4現在 参考)

3.0%	4道 (千葉プール等)	4.0%	1道 (第二京阪)
3.7%	2道 (圏央道等)	6.049%	56道 (横浜プール等)
3.9%	2道 (東海環状等)		
計			65道

特別出資

H7 震災対策緊急補強事業に対する助成の導入 (~H10)

(出資金 :震災対策緊急補強のための事業費 × 2/3)

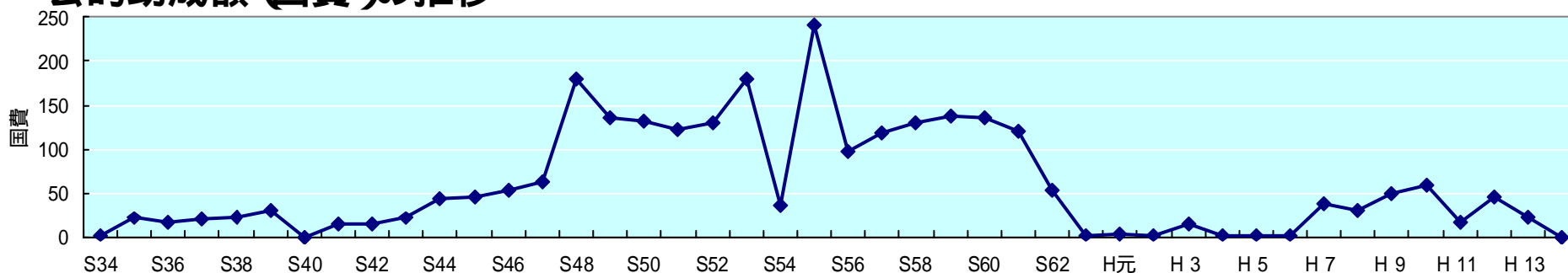
H10 緊急環境対策事業に対する助成の導入 (~H13)

(出資金 :緊急環境対策のための事業費 × 2/3)

H12 ETC前納システム導入に対する助成の導入 (~H13)

(出資金 :ETC前納システムの導入に対する費用 × 1/3)

公的助成額 (国費) の推移



年度	S34	S35	S36	S37	S38	S39	S40	S41	S42	S43	S44	S45	S46	S47	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59
国費 (億円)	3	22	17	21	23	31	0	16	15	22	44	45	54	64	180	135	132	122	131	180	37	241	97	118	131	138

年度	S60	S61	S62	S63	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	合計
国費 (億円)	135	121	54	3	4	3	15	3	3	3	38	30	49	59	18	46	23	0	2,627

首都・阪神高速道路の公的助成

公的助成の経緯

S39 資金コスト6%として出資率を決定。その後、金利等に応じ3.79%～14.47%で推移。

H 1 社会資本整備事業による無利子貸付の導入
(貸付率 2/3)

H 7 出資率 7.35%に引き上げ

H10 出資率 13%に引き上げ

H11 出資率 25%に引き上げ

無利子貸付率 4/5に引き上げ

H13 環境負荷軽減路線に対する公的助成 (35%出資)

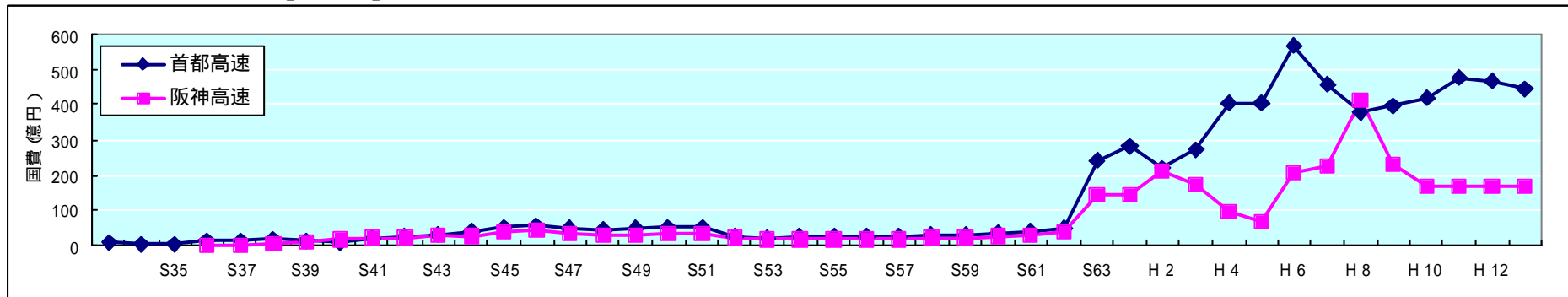
特別出資

H 7 震災対策緊急補強事業に対する助成の導入 (~H9)
(出資金 :震災対策緊急補強のための事業費×2/3)

H 8 緊急環境対策事業に対する助成の導入 (~H14)
(出資金 :緊急環境対策のための事業費×2/3)

H13 環境ロードプライシングの試行的実施に対する助成の導入 (~H14)
(出資金 :環境ロードプライシング関連E T C路側機器整備費×2/3)

公的助成額 (国費)の推移 (出資金 無利子貸付の合計)



(単位: 億円)

年度	S34	S35	S36	S37	S38	S39	S40	S41	S42	S43	S44	S45	S46	S47	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59
首都高速	10	5	5	15	15	17	15	9	24	27	32	38	51	58	47	46	50	52	53	28	24	26	27	25	26	30
阪神高速				2	2	6	10	16	21	23	32	26	38	42	34	33	32	34	36	20	18	18	17	16	17	20

年度	S60	S61	S62	S63	H元	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H 10	H 11	H 12	H 13	H 14	合計
首都高速	31	34	40	48	244	283	220	272	405	405	571	457	380	398	417	478	468	445	6,351
阪神高速	22	25	30	38	144	144	213	171	96	66	209	227	415	230	169	168	168	167	3,215

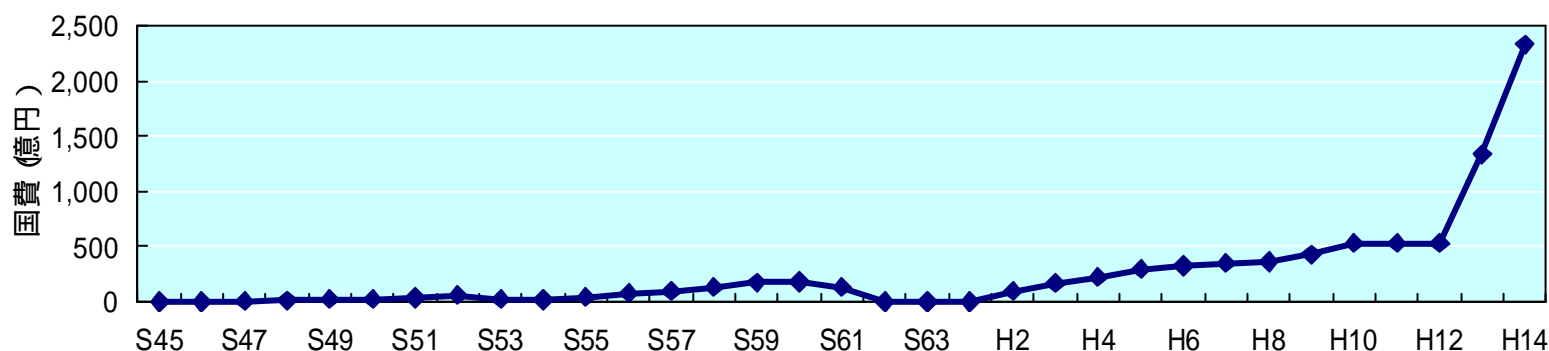
阪神高速道路公団における震災に係る補助金を除く

本四道路の公的助成

公的助成の経緯

- S48 資金コスト制度を導入
- H2 資金コストの低減 (6.149% → 4.8%)
- H7 資金コストの低減 (4.8% → 3.9%)
- H8 震災対策緊急補強事業に対する助成の導入 (出資金 震災対策緊急補強のための事業費 × 2/3)
- H10 資金コストの低減 (3.9% → 3.2%)
出資年額 800億円 (国 地方 = 2:1 (国 533億円、地方 267億円))に平準化
- H13 無利子貸付の導入 800億円
- H14 無利子貸付の前倒し 1,800億円

公的助成額 (国費) の推移 (出資金 無利子貸付の合計)



年度	S45	S46	S47	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63
国費 (億円)	2	3	7	18	28	23	41	60	22	21	45	81	102	136	180	181	133	3	3

年度	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
国費 (億円)	3	101	171	222	295	330	349	366	434	533	533	533	1,333	2,333

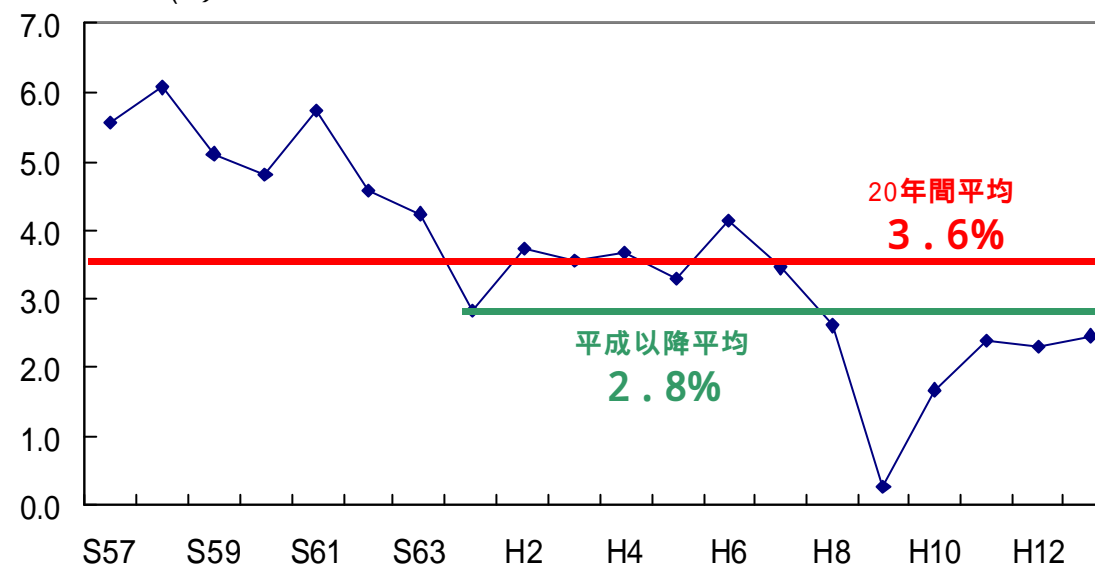
合計
8,627

6. 資金調達コスト(金利)の推移

(JH平均調達コスト) - (消費者物価上昇率)の推移

	JH平均 調達コスト	消費者物価 上昇率	
	a	b	a - b
S57	8.2	2.6	5.6
S58	8.0	1.9	6.1
S59	7.3	2.2	5.1
S60	6.7	1.9	4.8
S61	5.8	0.0	5.8
S62	5.1	0.5	4.6
S63	5.0	0.8	4.2
H元	5.7	2.9	2.8
H2	7.0	3.3	3.7
H3	6.4	2.8	3.6
H4	5.3	1.6	3.7
H5	4.5	1.2	3.3
H6	4.5	0.4	4.1
H7	3.4	-0.1	3.5
H8	3.0	0.4	2.6
H9	2.3	2.0	0.3
H10	1.9	0.2	1.7
H11	1.9	-0.5	2.4
H12	1.8	-0.5	2.3
H13	1.5	-1.0	2.5
平均(20年間)	4.8	1.1	3.6
平均(平成以降)	3.8	1.0	2.8

修正金利 (%)



消費者物価指数「総務省統計局「平成12年度基準指数」」
JH平均調達金利は当該年度の値を記載

7. 交通需要の新フレーム

(1) 過去の推計値と実績値

過去の推計では、オイルショック、バブル経済等予期できないような社会経済情勢の変化がある場合は、実績値と大きな乖離。
 ・第11次五箇年計画・現五箇年計画においてはほぼ推計通りの実績値。

(単位 :10億台キロ/年)

	推計基準年	推計基準年から10年後			
		年次	推計値 (B)	実績値 (A)	比率 (A/B)
第9次	1980年	1990年	600	629	1.048
第10次	1985年	1995年 ¹	627	720	1.149
第11次	1990年	2000年	778	776	0.997
現五計	1995年	2000年 ²	787	776	0.985

1 第10次については、実績値(1985年)と推計値(2000年)より1995年推計値を仮定

2 現五計については直近の2000年で比較

(2) 新たな交通需要推計

GDP

・超長期の交通需要推計を行うため、2050年までのGDPを想定。

人口

・少子・高齢化の影響を考慮するため、性・年齢階層別人口に区分して推計。

免許保有率

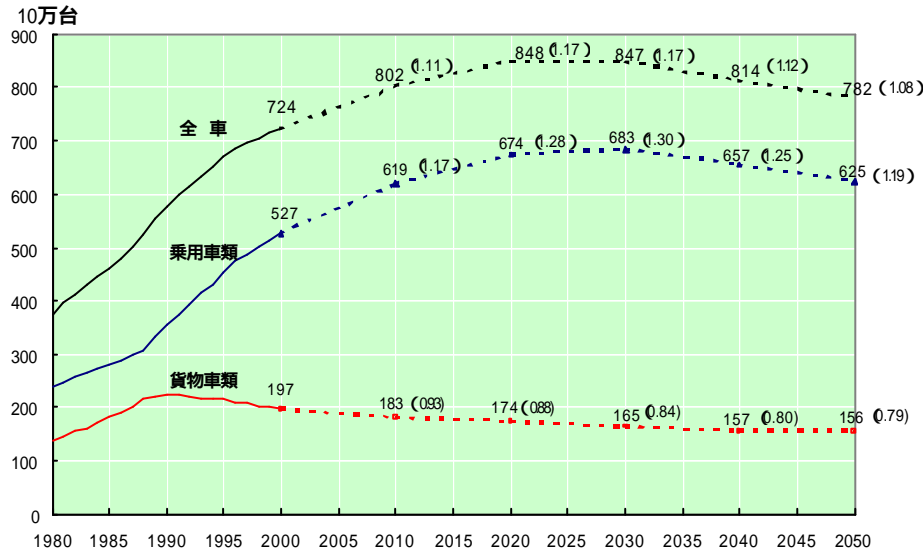
・性・年齢階層別(5歳階級別)の免許保有率の動向を考慮して想定。

項目	現五計	新たな交通需要推計
GDP	構造改革のための経済社会計画、活力ある経済「安心できる暮らし」の進捗状況と今後の課題(H8.12閣議報告書参考資料)	1999～2002年 :実績値 2003～2010年 : 「構造改革と経済財政の中期展望」(平成14年1月25日閣議決定)及び同参考資料(内閣府作成)における推計値 2011～2050年 :国土交通省推計値
人口	「日本の将来推計人口」 国立社会保障・人口問題研究所	同左
免許保有率	-	過去の実績データに基づき国土交通省で推計

(3)推計結果

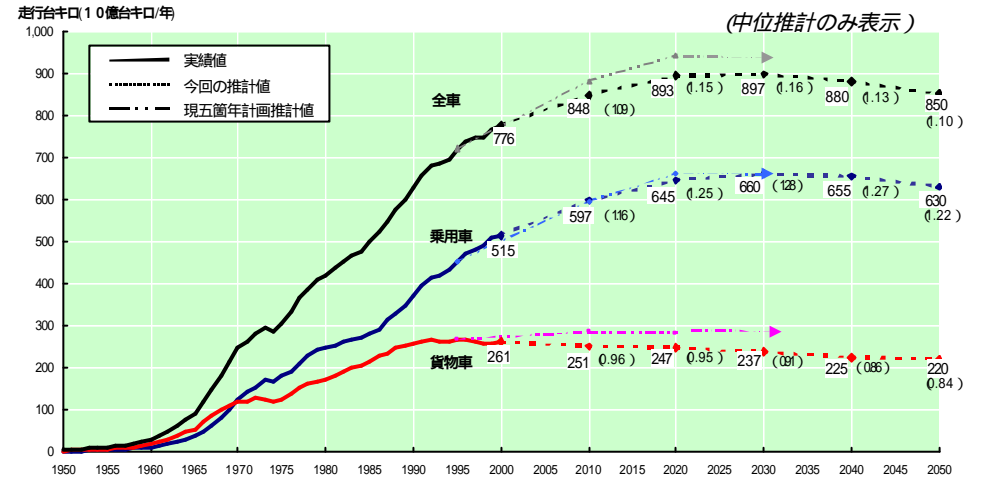
保有台数

・貨物車は一貫して減少し、乗用車は2030年頃にピークを迎え、その後減少に転じる見通し。



走行台キロ

・全車で走行台キロは2030年前後でピークを迎える見通し。



(単位: 10億台キロ/年)

		2000年	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年
今回推計値	全車	776	848	893	897	880	850
	乗用車	515	597	645	660	655	630
	貨物車	261	251	247	237	225	220
	今回/現五計	0.99	0.96	0.95	0.95	0.93	0.90
現五計推計値	全車	787	881	943	943	943	943
	乗用車	509	595	661	661	661	661
	貨物車	278	285	282	282	282	282

幅を持った交通需要推計

(単位: 10億台キロ/年)

		2000年	2010年	2020年	2030年	2040年	2050年
高位ケース	全車	776	849	902	923	926	923
	高位/標準	(1.00)	(1.00)	(1.01)	(1.03)	(1.05)	(1.09)
低位ケース	全車	776	844	885	877	838	787
	低位/標準	(1.00)	(1.00)	(0.99)	(0.98)	(0.95)	(0.93)

(4)累積交通量における現五計交通需要推計値と新しい交通需要推計値との比較

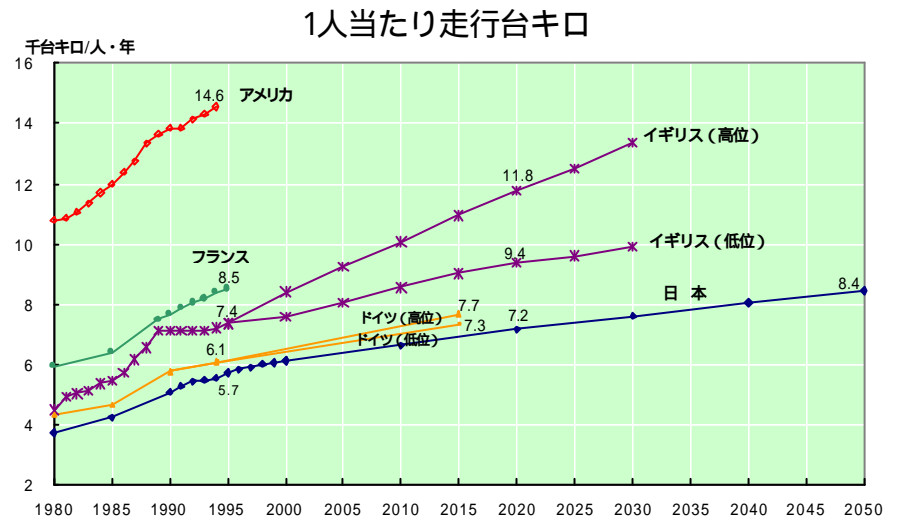
新たな交通需要推計での今後50年間の累積交通量は、現五計と比較して4%程度の減少。

(単位 :10億台キロ/年)

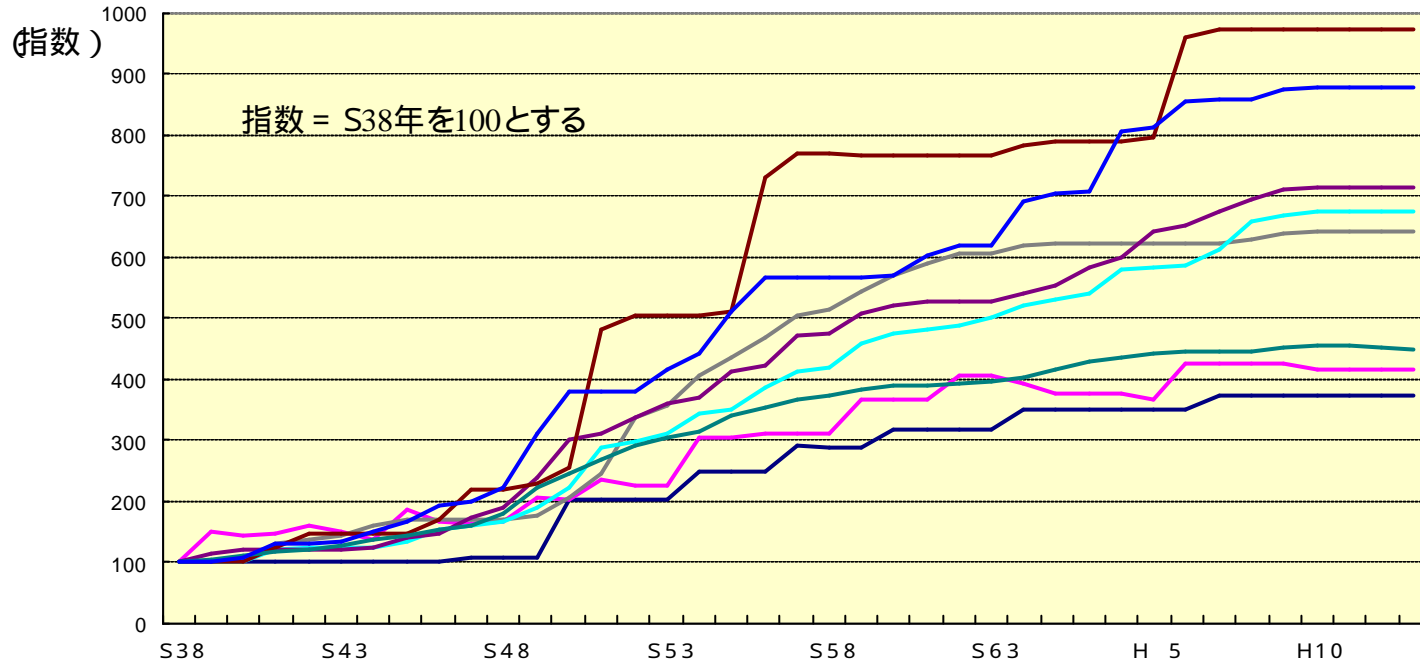
	2000～2050年全車累積交通量 (割引なし)				
	現五計交通需要推計値 (A)	新たな交通需要推計値 (標準ケース) (B)	比率 (B/A)	交通量一定 (2000年値) (C)	比率 (C/A)
全国	46,627	44108	0.95	39,562	0.85
北海道	2,767	2543	0.92	2,261	0.82
北東北	1,881	1600	0.85	1,511	0.80
南東北	2,670	2626	0.98	2,327	0.87
関東内陸	4,481	4790	1.07	4,231	0.94
関東臨海	8,813	8290	0.94	7,312	0.83
東海	6,638	5988	0.90	5,339	0.80
北陸	2,204	2168	0.98	2,000	0.91
近畿内陸	2,194	2099	0.96	1,850	0.84
近畿臨海	4,545	3982	0.88	3,665	0.81
山陰	588	575	0.98	547	0.93
山陽	2,511	2313	0.92	2,136	0.85
四国	1,568	1497	0.96	1,411	0.90
北九州	3,342	3247	0.97	2,859	0.86
南九州	1,969	1896	0.96	1,724	0.88
沖縄	455	493	1.08	389	0.85
(参考)	2000～2050年全車累積交通量 (割引率4%)				
全国	20,018	19,134	0.96	17,440	0.87

(5)諸外国との比較

将来の1人当たり走行台キロの水準は、2050年においても1995年のフランスと同程度。
将来の1人当たり走行台キロの伸びは、イギリスやドイツの推計値と比べて小さい。



8. 高速道路料金の推移



- 郵便料金
- 新聞代
- タクシー料金
- 私鉄料金
- JR料金
- 消費者物価
- 首都高速(東京線)km当たり料金
- 高速自動車国料金km当たり料金

	S38	S43	S48	S53	S58	S63	H 5	H10
	昭和38年	昭和48年	昭和58年	平成5年	平成13年			
郵便料金	100	220	768	797	972			
新聞代	100	223	567	811	877			
タクシー料金	100	187	474	639	715			
私鉄料金	100	165	417	584	676			
JR料金	100	168	514	621	641			
消費者物価	100	178	372	441	447			
首都高(東京線)km当たり料金	100	164	311	364	414			
高速km当たり料金	100	107	288	350	371			

高速自動車国道km当たり料金
 首都高速(東京線) km当たり料金
 = 普通車が平均利用距離を走行した場合の料金から算定

郵便料金、新聞代、タクシー料金、私鉄料金、JR料金、消費者物価については、総務省統計局「消費者物価指数」より作成

S40.7
 名神高速道路全線開通(189.7km)
 総事業費1,145億円(6億円/km)
 料金:普通車7.5円/km

S44.5
 東名高速道路全線開通(346.7km)
 総事業費3,425億円(10億円/km)
 料金:普通車7.5円/km

高速自動車国道整備計画区間のうち未供用区間(2,383km)
 総事業費219,750億円(92億円/km)
 料金:普通車24.6円/km+150円
 平均利用距離当たり料金27.8円/km

9. 高速道路の暫定施工等の状況

交通量の見通しに応じて、暫定施工を行い、建設コストの縮減を図っている。

車線別高速道路延長

(H14.4.1現在)

車線数 ¹	合計		事業中期間	
	供用中期間		都計済	
6車	597	570	27	27
4車 ²	(441)	(30)	(411)	(305)
	5,356	4807	549	440
2車	3,389	1,582	1,807	923
合計	9,342	6,959	2,383	1390

事業中区間の構造規格・設計速度別延長

車線数	種級	設計速度	延長 (km)	うち暫定施工延長 (km)
6車	1 - 2	100	27 (27)	
	小計		27(27)	
4車	1 - 1	120	401(295)	401(295)
	1 - 2	100	98(98)	10(10)
	1 - 3	80	35(32)	0
	2 - 1	60	15(15)	0
	小計		549(440)	411(305)
2車	1 - 2	100	1,097(580)	1,097(580)
	1 - 3	80	710(343)	710(343)
	小計		1,807(923)	1,807(923)
計			2,383(1,390)	2,218(1,228)

- 1:「供用中期間」では、現在の供用形態を示し、「事業中期間」では、新規の供用に向けて整備中の形態を示す(拡張事業中期間は除いている)。
- 2:4車の上段()書きは、将来計画が6車線と決定している区間。

()書きは都計済延長

・事業中期間のうち3 / 4は暫定2車線
 ・第2東名・名神も暫定4車線

高速自動車国道における種級の違い

	計画交通量 (台/日)	30,000以上	30,000 ~ 10,000	10,000未満
第1種(地方部)	平地部	第1級	第2級	第3級
	山地部	第2級	第3級	第4級
第2種(都市部)		第1級		

10.道路四公団の債務状況

公 団	H13末 負債 ^{注1)}	高速自動車国道 の整備計画、首都・ 阪神高速の基本計画等にお ける投資額 ^{注2)} (H14以降)	営業中道路の収支差 (収入－管理費－利息)		現在の料金認可	公団が道路関係四公団民営化推進委員会に提出した試算 ^{注3)}	
			H12年度	H13年度		交通量伸びあり	交通量伸びなし ^{注4)}
日本道路公団	27.9兆円	22.1兆円	9,246億円	9,949億円			
営業中	22.6兆円						
建設中	5.3兆円						
高速自動車国道	22.0兆円	20.6兆円	9,293億円	9,875億円	■現行認可料金 ■公的助成継続 (資金コストは路線10道 其他道は一定期間3%) H55償還 ■金利 5% ※対象は9,006km	■現行認可料金 ■公的助成なし H61償還 ■金利 4%	■現行認可料金 ■公的助成なし 投資額12.1兆円の場合H62償還 ■金利 4%
	営業中						
建設中	4.8兆円						
一般有料道路	5.0兆円	1.5兆円	-47億円	74億円	■現行許可料金 ■資金コスト制度あり (資金コスト 3%～6.04%) 許可条件通り償還 (30～50年) ■金利 5%	■許可通りの料金 ■資金コスト制度あり (資金コスト 3%～6.04%) 許可条件通り償還 (30～50年) ■金利 4%	■許可通りの料金 ■資金コスト制度あり (資金コスト 3%～6.04%) H59以降発効 ■金利 4%
	営業中						
建設中	0.5兆円						
首都高速道路	5.0兆円	1.3兆円	715億円	792億円	■現行認可料金 ■公的助成継続 H47償還 (50年以内) ■金利 4%	■料金改定あり(100円) ^{注5)} ■公的助成継続 H56償還 (50年以内) ■金利 4%	■料金改定あり(100円) ^{注5)} ■公的助成継続 H57未償還有利子負債2.7兆円 (→H15現在価値0.5兆円) ■金利 4%
	営業中						
建設中	1.8兆円						
阪神高速道路	4.1兆円	1.1兆円	237億円	355億円	■現行認可料金 ■公的助成継続 H44償還 (50年以内) ■金利 4.8%	■料金改定あり(100円) ^{注6)} ■公的助成継続 H58償還(阪神圏) H64償還(京都圏) (50年以内) ■金利 4%	■料金改定あり(100円) ^{注6)} ■公的助成継続 H57未償還有利子負債4.5兆円 (→H15現在価値0.9兆円) ■金利 4%
	営業中						
建設中	0.7兆円						
本州四国連絡道路	3.9兆円	0.004兆円	-758億円	-655億円	■H15から基本料金 ■公的助成継続 H67償還 (50年以内) ■金利 5%	■H15から基本料金 ■公的助成継続 H67(有利子)償還 (50年以内) ■金利 4%	■現行料金据え置き ■公的助成H15以降なし ■H67(有利子)償還 H15 2.4兆円債務カット必要 ■金利 4%
	営業中						
建設中	0.7兆円						
合 計	40.9兆円	24.5兆円	9,440億円	10,441億円			
	営業中						
建設中	7.8兆円						

注1) 営業中の負債は、流動負債と固定負債の合計から建設仮勘定分を控除したものであり、駐車場、有形固定資産等を含む。

なお、日本道路公団の高速自動車国道と一般有料道路の負債については、便宜上それぞれの営業中及び建設中道路の要償還額を表記している。

注2) 建設費について記載。

注3) 高速自動車国道の整備計画、首都・阪神高速道路の基本計画等における投資を行う場合の試算(公租公課なし)

注4) 新規供用に伴う純増分は見込んでいる。

注5) 東京線100円、神奈川線50円、埼玉線100円の料金改定。

注6) 阪神西線100円、阪神東線100円の料金改定の他、京都線450円を設定。

11. 特殊法人等整理合理化計画 (抄)

〔平成13年12月19日閣議決定〕

各特殊法人等の事業及び組織形態について講ずべき措置

(1) 特殊法人

法人名	事業について講ずべき措置
	組織形態について講ずべき措置
< 公団 >	
日本道路公団 首都高速道路公団 阪神高速道路 本州四国連絡橋公団	<p>日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団は廃止することとし、四公団に代わる新たな組織、及びその採算性の確保については以下の基本方針の下、内閣に置く「第三者機関」において一体として検討し、その具体的内容を平成14年中にまとめる。</p> <p>1. 日本道路公団</p> <p>(1) 組織 新たな組織は、民営化を前提とし、平成17年度までの集中改革期間内のできるだけ早期に発足する。</p> <p>(2) 事業 国費は、平成14年度以降、投入しない。 事業コストは規格の見直し競争の導入などにより引下げを図る。 現行料金を前提とする償還期間は、50年を上限としてコスト引下げ効果などを反映させ、その短縮を目指す。 新たな組織により建設する路線は、直近の道路需要、今後の経済情勢を織り込んだ費用対効果分析を徹底して行い、優先順位を決定する。 その他の路線の建設、例えば、直轄方式による建設は毎年度の予算編成で検討する。</p> <p>2. 首都高速道路公団・阪神高速道路公団 日本道路公団と同時に、同様の民営化を行う。なお、国・地方の役割分担の下、適切な費用負担を行う。</p> <p>3. 本州四国連絡橋公団 日本道路公団と同時に民営化する。なお、債務は、確実な償還を行うため、国の道路予算、関係地方公共団体の負担において処理することとし、道路料金の活用も検討する。</p>