

第6回 今後の有料道路のあり方研究会

(3) その他

ネットワーク型一般有料道路の取扱い

1. 一般有料道路の特徴

一般有料道路は、路線の性格が様々で、

高規格幹線道路(14,000km)の一部を形成するもの

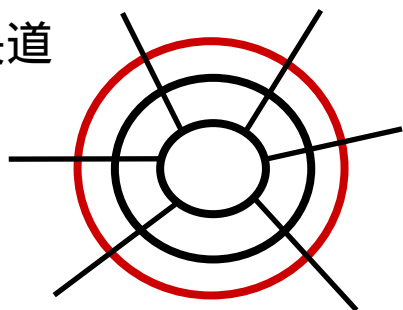
地域高規格道路

一般国道のバイパス(短期間での整備のための有料道路事業活用)

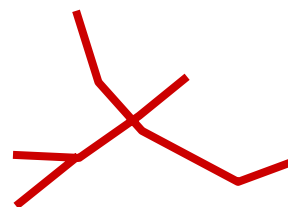
等各種存在。

< 整備例 >

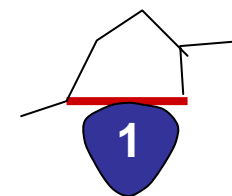
圏央道



横浜横須賀道路



西湘バイパス



また、その整備手法(単独施行、合併施行)、整備時期等も多種多様。

さらに、その償還、料金についても個々に設定してきているところ。

2. 今般の民営化に際しての一般有料道路の取扱い

道路公団の民営化に際しては、個々の路線の性格に基づき、ネットワーク型とバイパス型に分類。

ネットワーク型道路については、その債務返済の時期を高速自動車国道と合わせる。

【平成14年12月6日 道路関係四公団民営化推進委員会意見書】

「ネットワーク型」(*)の一般有料道路については、高速自動車国道と一体として取り扱うこととし、機構が承継する。「バイパス型」(*)の一般有料道路については、原則として、国、地方公共団体等に譲渡する。

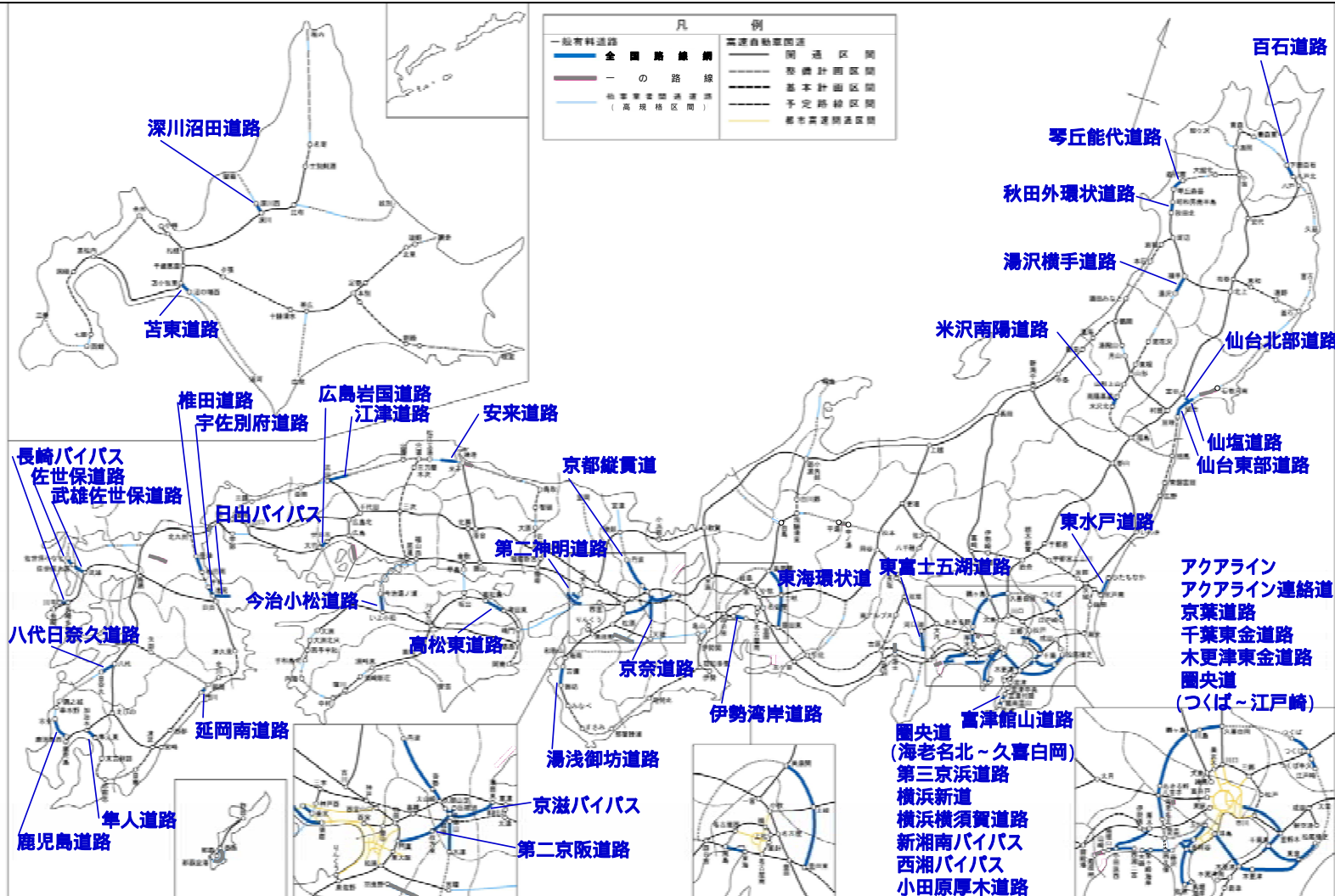
*現行の一般有料道路は、高速自動車国道と一体となって機能する路線(ネットワーク型)と、単独に機能する路線(バイパス型)に区分する。

【平成14年12月22日 政府・与党申し合わせ】

(前略)道路公団が管理する一般有料道路のうち、高速国道と密接なネットワークを構成し、一体となってその機能を発揮する道路(ネットワーク型一般有料道路)については、債務返済の時期を高速国道と合わせるものとする。

2. 今般の民営化に際しての一般有料道路の取扱い

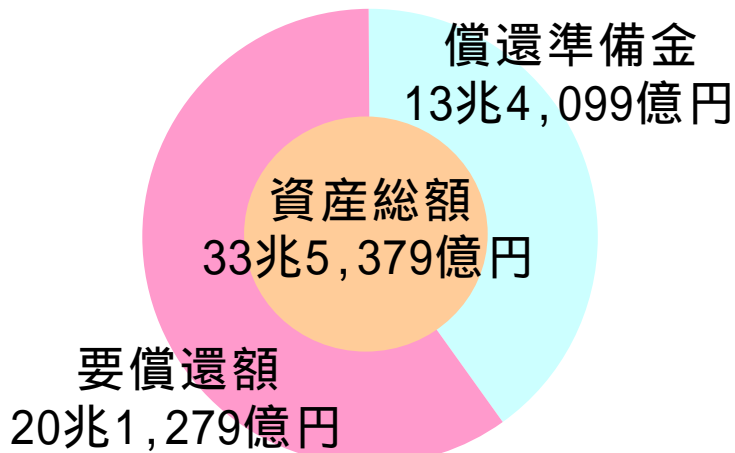
今般の民営化に際しては、高速自動車国道と一体的に機能する道路(49道路)をネットワーク型道路として全国路線網に指定。



3. 一般有料道路の償還状況

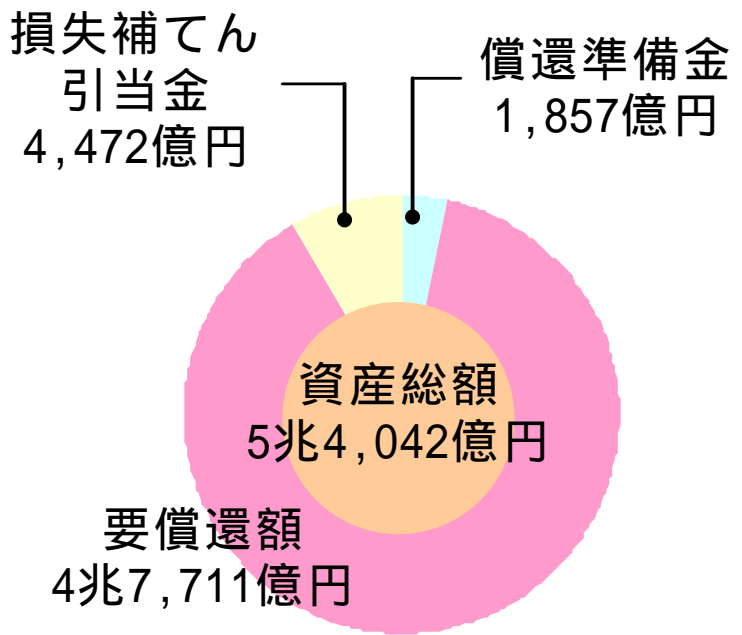
ネットワーク型一般有料道路の償還については、高速自動車国道に比較して厳しい。

平成16年度末における収支状況・償還状況



【高速】
40%
(38%)

償還率



【一般有料】
4%
(2%)

現状においては、マイレージ割引などの各種割引についても高速自動車国道並みまで導入できていないところ。
【例】 マイレージ割引 高速自動車国道 50円/1P 一般有料道路 100円/1P(高速国道の半分)

4. 全国路線網一体化による償還の設定とその課題

従前の徴収期限であれば、徴収期限満了時に本来道路管理者に移管、無料開放されていた道路が、今後、約45年間料金徴収を継続。

【平成15年12月22日政府・与党申し合わせ】

3 新たな組織とその役割

(2) 地域分割等

(前略)道路公団が管理する一般有料道路のうち、高速国道と密接なネットワークを構成し、一体となってその機能を発揮する道路(ネットワーク型一般有料道路)については、債務返済の時期を高速国道と合わせるものとする。

料金水準は、基本的に民営化前の水準を保つ。

【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

(2) 料金の水準

会社は設立の段階で、民営化前の水準をそのまま引き継ぐ(後略)。

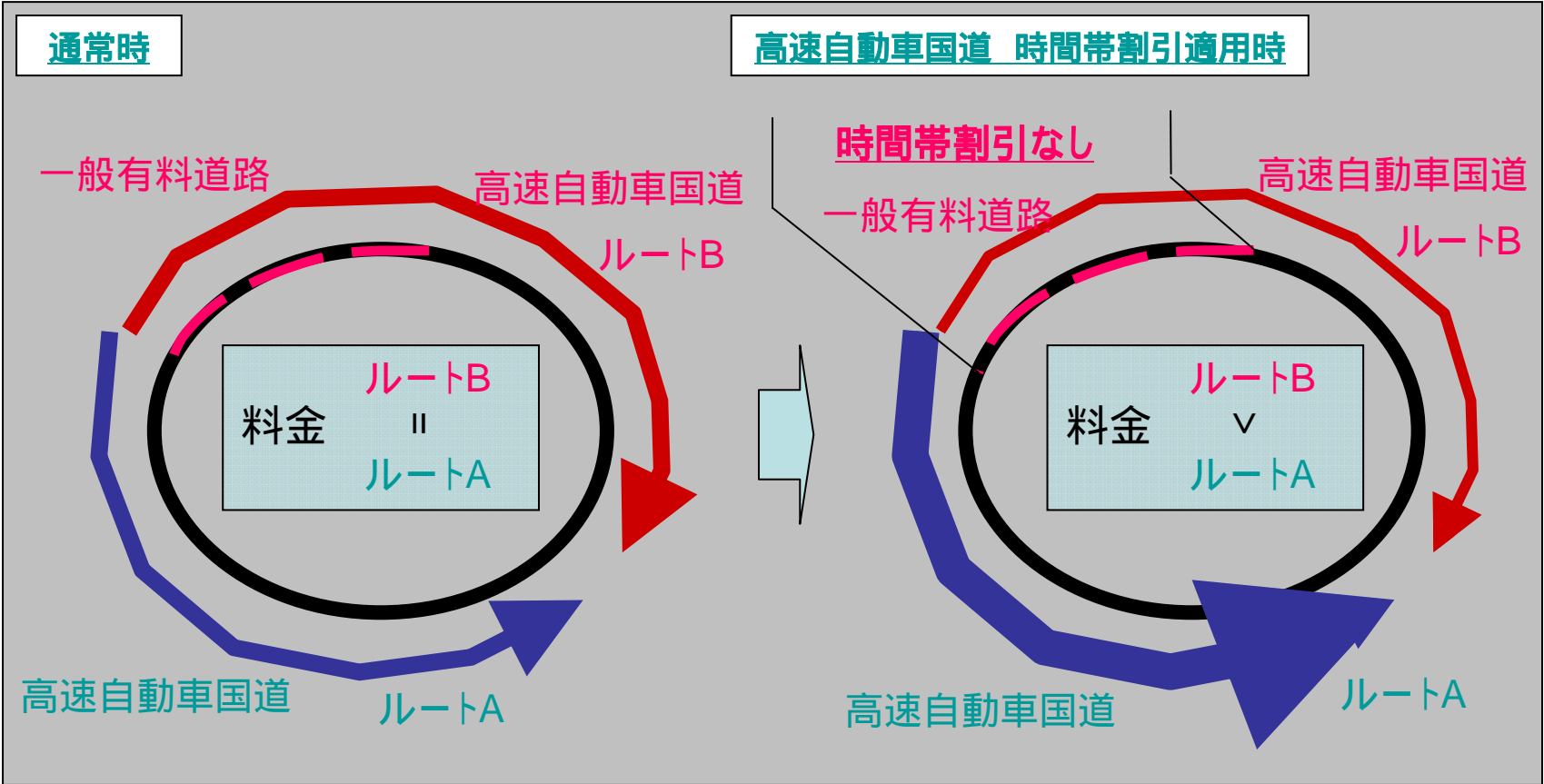


利用者から不満の声も

5. 高速自動車国道との経路選択に係る課題

一般有料道路には、高速自動車国道とダブルネットワークを形成する路線が存在。当該道路に求められる効果を最大限発揮できるよう、その通行料金を設定。

このような状況下において、ネットワークを形成する路線の一部のみに特定の割引を導入することに伴い、当該道路に求められている効果が発揮できない道路が生じる可能性。



5. 高速自動車国道との経路選択に係る課題 < 参考 >

料金水準の算出の考え方

昭和63年の道路審議会答申において、高速自動車国道と一般国道の自動車専用道路として整備する一般有料道路との料金水準の整合性を果たせることが提言されたことを受け、現在運用中。

昭和63年道路審議会答申

2. 追加された国土開発幹線自動車道予定路線の整備のあり方

(4) 高規格幹線道路網における料金等の整合性

高規格幹線道路網14,000キロメートルのうち、一般国道の自動車専用道路として整備する2,300キロメートルの路線については、高速自動車国道と同じ機能を持つ道路として整備されるものであり、高速自動車国道と連続したネットワークを構成し、利用者に同様の高速交通サービスを提供するものである。したがって、一般国道の自動車専用道路として整備する高規格幹線道路については、早急な整備が要請されていることから原則として有料制を活用して整備を行うとともに、その構造、サービス、料金の水準等についても、高速自動車国道と整合を持たせることが望ましい。

6. 今後のネットワーク型一般有料道路の取扱い

ネットワーク型一般有料道路については、以下の観点からも、料金や割引導入の検討を行うことが必要。

例1：
有料道路全体の償還に大きく貢献するなど、本来であれば早く無料開放できた道路の料金は適正か

収支率、徴収期限の延長、料金の水準等から、料金やその割引の検討が必要

例2：
周辺ネットワークの状況や通行料金の設定状況を踏まえ、当該道路が本来有する機能、利便性を発揮できるかどうか

ネットワークの整備状況及びその料金に変更になった際などには、本来の機能、利便性を発揮できるか否か、常に確認が必要

例3：
料金社会実験において、料金の低減による効果を確認できているか

効果が得られたものは、本格実施への移行の検討が必要

今後、大都市圏を中心としたバイパス機能を有する道路が順次開通する状況等も踏まえ、一般有料道路が有する機能を最大限発揮させられるよう、会社においても、常に、上記の観点からの検討をすることが必要。