

社会資本整備審議会道路分科会  
第2回国土幹線道路部会説明資料

資料4

# 高速道路の整備、料金制度 および維持更新のあり方について

2012年12月12日

日本商工会議所

# 1. 高速道路についての基本的な考え方

高速道路に関する日本商工会議所の基本的な考え方

⇒ 平成23年11月17日「高速道路の整備と料金制度のあり方について」

## ① 高速道路の役割

### ■ 国土全体のネットワーク化

- 地域間の物流や人流の活発化
- 地域経済の活性化
- 地域の生活の安全、安心(防災や医療)の実現に寄与

### ■ 生産拠点と港湾・空港などを結節

- 物流の効率化、人流の円滑化を実現
- わが国産業の国際競争力の維持、向上を図るなどの効果をもたらす。

## ② 高速道路がその効果を実現するために必要なこと

- ミッシングリンク(未整備区間)を解消し、ネットワークを早急に完結
- 同時に、高速道路の利用を最適化し、かつ上記の効果を持続的に実現するような、料金制度を構築

## ③ 高速道路整備等の原則

- 高速道路の整備や料金制度の構築にあたって、大規模な財政出動をさせないことを原則とするべき

## 2. 高速道路の整備方針について

- ① ミッシングリンクを解消し、ネットワークを早急に完結させることが不可欠
  - 喫緊の課題を持つ道路から順次整備すべき
    - 国際競争力の維持強化に寄与する路線(大都市環状線、港湾・空港などとの連絡道路等)
    - 条件不利地域において既存国道等の代替道路の役目も果たす路線など
- ② 早期かつ経済的に整備が進捗するように努力すべき
  - 整備方法の工夫で大規模な財政出動をさせずに整備を進めるべき
    - 上下の車線数を柔軟化する、路肩幅を拡幅する、既存国道を活用するなど
  - 従前の「償還主義原則」にもとづく整備を廃止すべき
  - 整備等について、地域に過度な負担が課せられないようにすべき
  - 事業計画採択にあたっては単純な費用便益分析にとどまらない、地域に与える影響を加味した判断を行うべき
- ③ 維持・更新との関係
  - ミッシングリンク解消のための整備を進めることと同時に、緊急性の高い箇所から修繕を行うべき
  - その前提として、維持更新の必要性の徹底的に洗い出し、優先順位をつけて、計画的に修繕を実施すべき

### 3. 高速道路の料金制度について（その1）

#### （1）料金制度の課題

- ①「高速性」など高速道路のメリットを享受するためには一定の受益者負担があるべき。高速道路料金無料化は、
  - 無料化後も修繕費などの維持コストは発生する
  - 「高速性」のメリットを受けない国民もコストを負担する
  - 無料化によって渋滞が発生する区間も多いなどの問題がある
- ②現行の料金水準は非常に高い水準にあり、国際競争力の観点からも問題。その要因の一つに、投下資本全て（用地費、工事費、修繕管理費、借入金利息など）を高速道路料金によって賄おうとする料金の仕組み（償還主義）があると考えられる



一定の受益・負担関係に基づきながら、現状よりも低価格でシンプル、かつ安定した料金制度を実現すべき

### 3. 高速道路の料金制度について（その2）

#### （2）料金制度のあり方

- ① 従来の償還後無料化の仕組みや、これまで議論されてきた無料化案を撤回し、高速道路を恒久的に有料化するべき
  - 新直轄方式等の税により整備する区間でも、修繕等必要となる費用は利用者が負担するべき
  - ただし、大規模修繕に関しては、負担のあり方について慎重に議論を行うべき
- ② 対距離制およびプール制を維持しつつ、高速自動車国道以外の有料の高規格幹線道路（含む本四架橋）も全国ネットワークに組み込み、原則として全国共通の基準に従った、シンプルな仕組みにするべき
  - 例外：  
特段の事情がある料金区間（著しく高い建設コストに起因する割増料金、高速性確保や手続き簡素化のための大都市圏の料金等）  
高速道路における走行を最適化するような料金差


### 3. 高速道路の料金制度について（その3）

#### (2) 料金制度のあり方（続き）

- ③ 料金水準については、コストの水準を見直し、全体的な引き下げを行うべき
  - 現行の「償還主義原則」を廃止し、料金収入によって返済すべき債務の範囲を見直す（既存の高速道路整備に関する用地費相当の債務・出資金の除外）。償還期間の延長は望ましくない
  - 高速道路会社に対してコスト削減努力を含む一層の経営努力を促す
  - 他の交通機関に十分配慮しつつも、「公正妥当主義原則」の過度な適用によって高速道路料金が硬直化することを避ける
- ④ 本四架橋のような代替路線がない割高区間に関しては、利用料金の格差を縮小すべき（過度に自治体への負担を求めず、プール制の中での配分の工夫などにより財源措置を講ずる必要がある）
- ⑤ 料金制度は、安定的に維持すべきものであり、頻繁または大幅な改変は行うべきではない。ただし、債務などの範囲を見直した後、返済が概ね完了した時点での抜本的な見直しは必要

## 4. その他

### E T C義務化等に関して

- 高速道路E T C利用車約700万台/日 利用率約88%
  - ⇒ 現金支払車も約100万台/日 決して無視しえない規模
  
  - 自動車保有台数（2011年 四輪車）約7,600万台
  - ⇒ まだ太宗が利用しているとは言えないのではないか？
  
  - 地方圏での普及率の相対的な低さ
  - ⇒ 地域での経済活動に影響が大きい
- 
- 高速道路の公共性や、地域経済や中小企業への影響に鑑みて、義務化等の議論は慎重であるべき

# 【参考】 高速道路の整備状況について

## 高速道路の整備状況

- 高規格幹線道路の未供用区間割合は27%
- 今後は税負担整備、料金無料区間が増加することが予想される

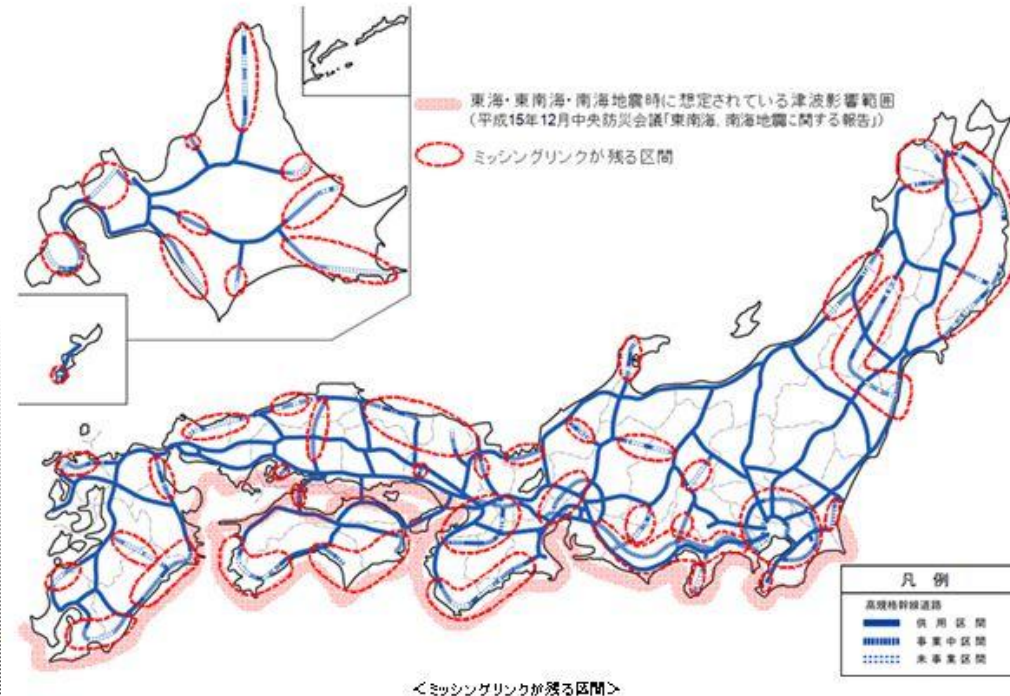
(単位: km)

	総延長	平成24年4月現在				整備費負担	料金
		供用中	事業中	未事業化	事業中+未事業化区間割合		
高規格幹線道路	約14,000	10,218	2,618	約1,200	27%	-	-
高速自動車国道	11,520	8,950	1,653	約900	22%	-	-
うち 有料道路方式	N.A.	約8,500		N.A.	N.A.	利用者負担	有料
うち 新直轄方式	N.A.	約900		N.A.	N.A.	税負担	無料
うち 高速自動車道に並行する一般国道自動車専用道路	N.A.	768	407	N.A.	N.A.	主として税負担	有料または無料
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	1,268	965	約300	51%	主として税負担	有料または無料

出典: 国土交通省資料

## ミッシングリンクが残る区間

- 大都市環状線や条件不利地域にミッシングリンク (未整備区間) が残されており、高速道路のネットワークとしての機能が発揮できていない



(出典) 国土交通省「平成24年度道路関係予算概要」より抜粋



# 【参考】償還主義の考え方

- ◆ 高速道路の料金は、道路整備特別措置法に基づき、道路の建設や維持管理などに要する費用（総費用）をある期間内でまかなうことができる水準に設定され、開通後に徴収するすべての料金収入（総収入）により総費用を償還し終わると無料開放されることになっている。（償還主義）

- ◆ この総収入と総費用を一致させるのに必要な期間を償還期間といい、17年10月の民営化に際しては、45年以内とされた。

- ◆ 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)

