

[有料道路政策研究会中間とりまとめ]

当面の有料道路政策のあり方について

参考資料

平成14年8月26日

有料道路政策研究会

目 次

1. 事業主体及び整備状況	1
2. 自動車交通需要の見通し	2
3. 料金の割高感	3
＜参考＞高速道路料金に関する世論調査・アンケート調査	4
4. 本州四国連絡道路の交通量について	5
5. 東京湾アクアラインの交通量について	6
6. 特殊法人等整理合理化計画(抄)	7
7. 道路関係四公団民営化推進委員会について	8
8. ETCの普及・利用状況	9
9. 道路審議会答申抜粋	10

1. 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。

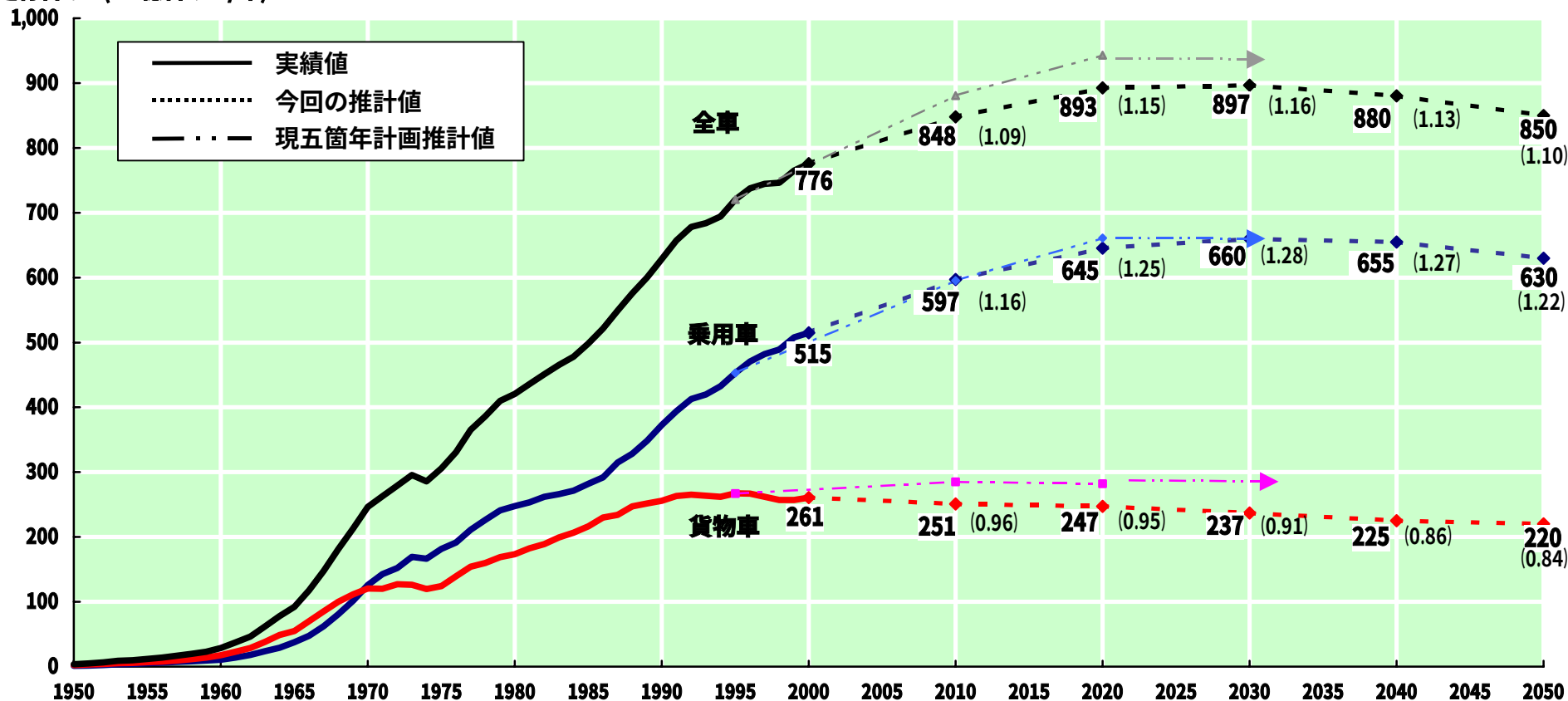
		営業中の 延長	無料化 された延長
日本道路公団	高速自動車国道	6,976km	
	一般有料道路（一般国道、都道府県道、指定市道）	879km	600km
首都高速道路公団 阪神高速道路公団	都市高速道路（都道府県道、指定市道）	645km	
指定都市高速道路公社			
本州四国連絡橋公団	一般有料道路（一般国道）	173km	
地方道路公社	一般有料道路（一般国道、都道府県道、市町村道）	1,229km	257km
地方公共団体	一般有料道路（都道府県道、市町村道）	3km	743km
	有料橋・有料渡船施設（都道府県道、市町村道）	0km	5km
合計※		9,895km	1,605km

※延長は、平成14年6月1日現在。

2. 自動車交通需要の見通し

- ・高度経済成長とともにモータリゼーションが大きく進展したが、近年は景気後退などの要因もあり自動車走行台キロの増加は相対的に鈍化。
- ・今後は経済の低成長化、高齢化などが自動車交通需要に影響。
- ・これらを考慮すると、全車で走行台キロは2030年前後でピークを迎える見通し。

走行台キロ(10億台キロ/年)



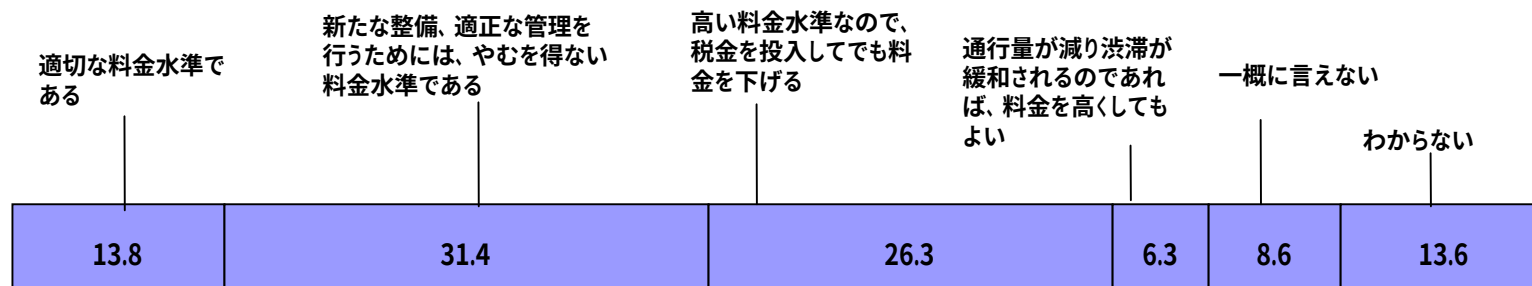
() 内の数値は2000年比率

3. 料金の割高感

- 「長引く景気低迷で、トラック業界の高速道路離れが急速に進んでいる。
(中略)「削れるものは何でも」というわけで、割高感がある高速やバイパスなど有料道路利用は極力避ける、というのが今や常識のようだ。」(2002. 2. 13静岡)
- 「アクアラインができて非常に便利になっても料金が高すぎて人が使わない。もし高速道路並みの料金だったら、千葉県あの原野に近い未開の土地も、いい意味での開発ができる(石原東京都知事)」(2001. 4. 16朝日)

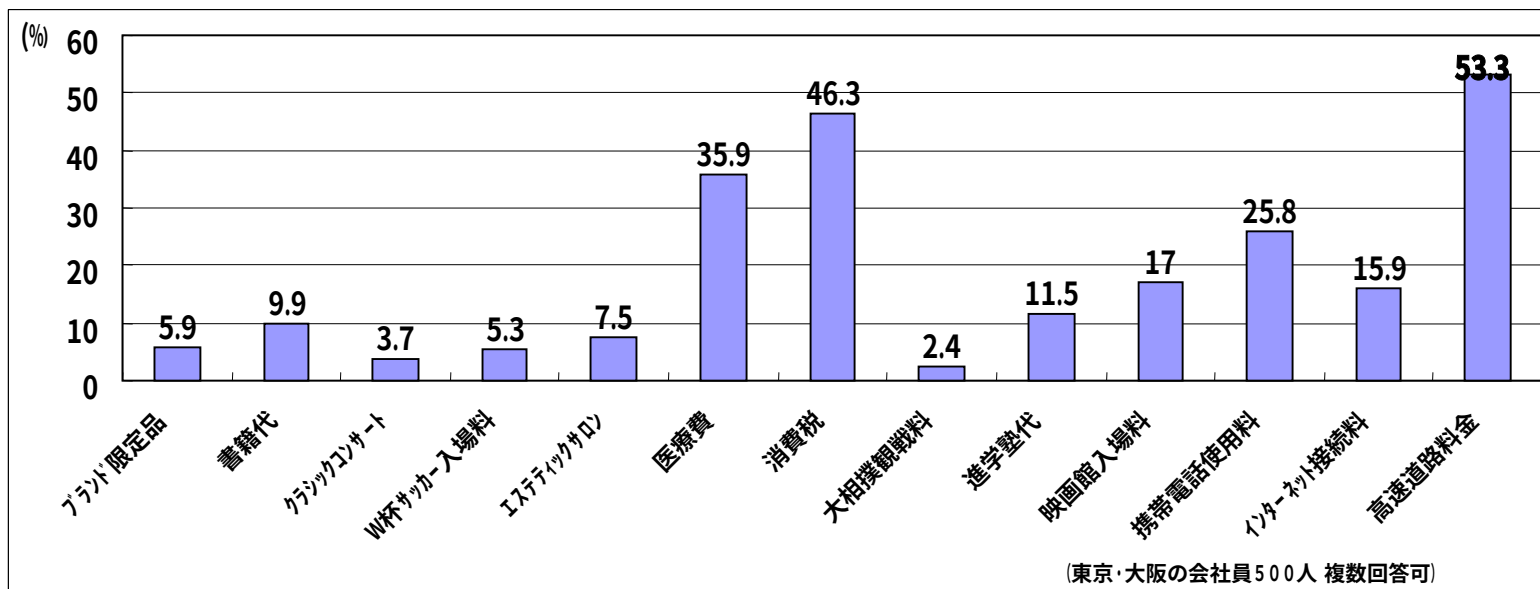
3. 料金の割高感 <参考> 高速道路料金に関する世論調査・アンケート調査

○「高速道路の通行料金についてどう考えるか」(H13.1 内閣府 「道路に関する世論調査」 より)



(回答数 2,154人)

○「現在、高くて許せないもの」(H13.11 ㈱クラレ アンケート調査 「現代会社員のプライス感覚」 より)



4. 本州四国連絡道路の交通量について

○交通量の実績と計画の乖離

(台／日)

	計画		実績	実績/計画	
	H3償還計画	H9償還計画		H3償還計画	H9償還計画
H11	62,740	46,530	37,031	59%	80%
H12	67,840	50,320	36,019	53%	72%
H13	70,170	52,750	35,662	51%	68%
H22	87,340	74,200	-	-	-
H32	93,450	81,970	-	-	-

- ・平成3年度の料金認可における償還計画は、明石海峡大橋の供用に伴う料金認可に際し、計画交通量等を見直し、平成9年度に変更
- ・平成9年度の料金認可における償還計画の交通量と実績の交通量を比べると大きな乖離が生じているところ。
- ・そのため、新たに国による無利子貸付等の措置を行うとともに、償還計画の変更作業中。

(注) 本四間3ルート of 県境断面の合計で比較 (各ルートがすべて供用したのは平成11年)

○乖離の要因

- ・交通量算出の基礎となる社会経済自体の伸びが大きく設定されていた。
- ・戦後最大の不況を反映した本四間輸送需要の低迷
- ・フェリーの料金値下げなどによる競争力の相対的な低下 他

○本州四国連絡道路の整備効果

- ・直接効果 (時間短縮便益等)
2500億円／年
40年間で8.7兆円 (H12年度価格)
- ・間接効果 (架橋によるGDPの増加効果)
全国で1.21兆円／年 (H12年)
関係8府県で0.89兆円／年 (同)
- ・四国の工場立地件数
→ 架橋前の1.9倍 (全国は1.5倍) 他

5. 東京湾アクアラインの交通量について

○交通量の実績と計画の乖離

(台／日)

	計画		実績	実績/計画	
	H9償還計画	H12償還計画		H9償還計画	H12償還計画
H 9	25,468	—	11,900	47%	-
H 1 0	28,702	—	10,000	35%	-
H 1 1	31,581	—	9,600	30%	-
H 1 2	34,465	※ 11,569	※ 12,900	37%	112%
H 1 3	37,347	11,755	13,300	36%	113%
H 2 2	46,488	34,935	-	-	-
H 3 2	54,440	41,274	-	-	-

※料金改定(7／20)以降の平均

・平成9年度の事業許可における償還計画の交通量と実績の交通量を比べると大きな乖離が生じていたところ。

・そのため、平成12年7月、交通量の下方修正、アクアラインの料金値下げ、償還期間の延長等の償還計画の変更を実施。

○乖離の要因

- ・交通量算出の基礎となる社会経済自体の伸びが大きく設定されていた。
- ・戦後最大の不況を反映した経済活動の鈍化
- ・料金の割高感
- ・周辺地域開発の遅れ
- 他

○東京湾アクアラインの整備効果

- ・直接効果(時間短縮便益等)
810億円／年
40年間で約3.3兆円(H12年度価格)
- ・京浜と房総間が直結され、首都圏の南回りバイパスとしての役割を果たし始めている。
例) 高速バスの利用 約190便／日(H14.4月) 他
- ・地域経済の活性化に寄与
例) 房総地域の観光入り込み客数の伸び 他

6. 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)

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。

1. 日本道路公団

(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。

(2) 事業

- ① 国費は、平成14年度以降、投入しない。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 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。

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。

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。

7. 道路関係四公団民営化推進委員会について

(設置根拠)

道路関係四公団民営化推進委員会設置法

(所掌事務)

○特殊法人等整理合理化計画に基づき、日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団に代わる民営化を前提とした新たな組織及びその採算性の確保について調査審議し、平成14年12月31日までに、内閣総理大臣に意見を述べること。

○上記の意見を受けて講ぜられる施策の実施状況を監視し、必要があると認めるときは、内閣総理大臣等に勧告すること。

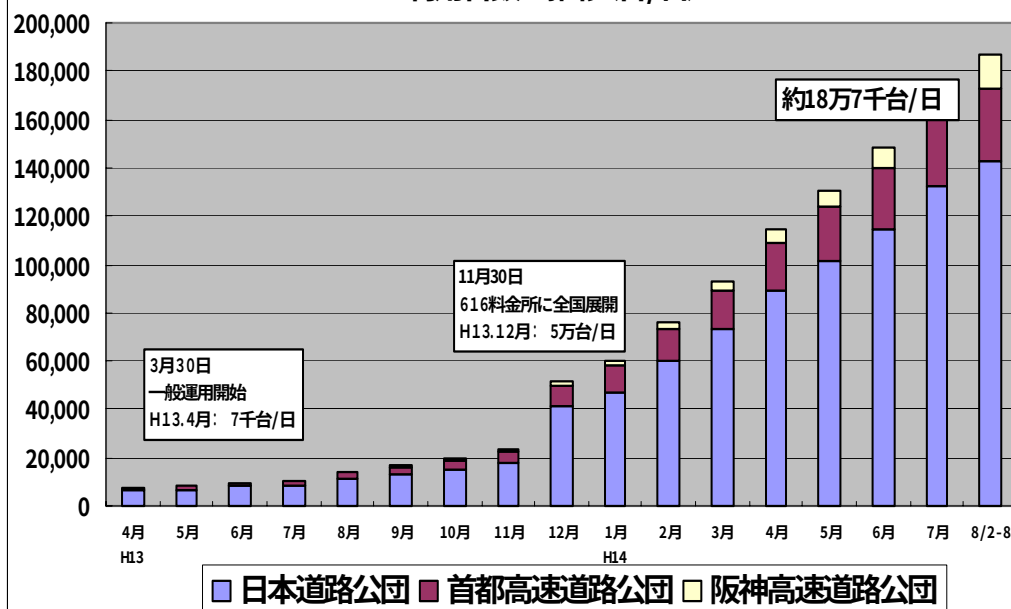
(委員メンバー：敬称略)

- ・今井 敬 日本経済団体連合会名誉会長
新日本製鐵代表取締役会長
- ・中村 英夫 武蔵工業大学教授
- ・松田 昌史 JR東日本会長
- ・田中 一昭 拓殖大学政経学部教授
元行政改革委員会事務局長
- ・大宅 映子 評論家
- ・猪瀬 直樹 作家
日本ペンクラブ言論表現委員長
東京大学客員教授
- ・川本 裕子 マッキンゼー・アンド・カンパニー
シニア・エクスパート

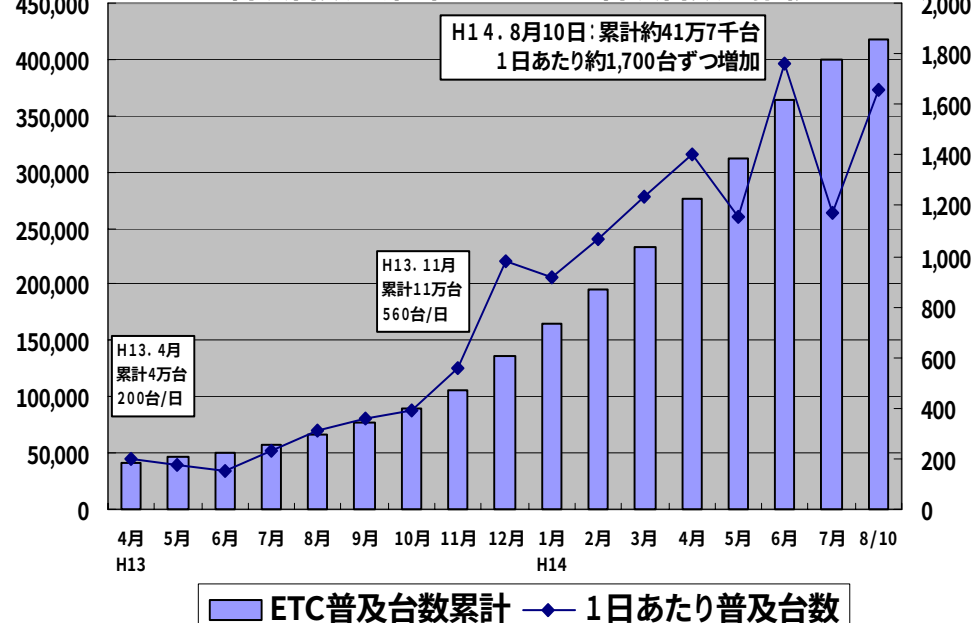
8. ETCの普及・利用状況

(平成14年8月10日現在)

ETC利用台数の推移 (台/日)



ETC普及台数の累計と1日あたり普及台数の推移



ETC利用率 (平成14年7月26日－8月1日平均)

	日本道路公団		首都高速道路公団		阪神高速道路公団		全 国	
ETC利用台数 (7/26-8/1)	約	139,000 台/日	約	30,000 台/日	約	13,700 台/日	約	182,700 台/日
ETC利用率 (%)		3.0%		3.5%		1.7%		2.9%

9. 道路審議会答申抜粋①

■償還後の料金徴収について

○平成4年道路審議会答申(今後の有料道路制度について)より抜粋

「高規格幹線道路や都市高速道路については、償還期間満了後であっても、常に高いサービス水準を維持するために、多額の維持管理費を要する。一方、現行法上、一般有料道路等については、維持管理に特に多額の費用を要するなどの場合には、償還期間満了後も料金を徴収することができるという制度もある。これらを踏まえ、高規格幹線道路や都市高速道路の償還期間満了後の維持管理費の負担のあり方について、他の道路を利用する場合との負担の公平の確保、質の高いサービス水準を維持するための維持管理費の確保等の幅広い視点から、今後、議論されることが望ましい。」

○平成7年道路審議会答申(高速自動車国道について)より抜粋

「これまでは、建設費の償還期間中は建設のための借入金の返済に加え維持・更新費を料金で賄い、建設費の償還後は国が税により維持・更新を行うものとされてきた。しかし、今後の維持・更新費の増加、高速自動車国道の利用による高度なサービスの受益と負担の公平を勘案すれば、償還期間後も料金により維持・更新を行うことが適当と考えられる。また、無料化した場合には、路線によっては混雑が助長されることも懸念されるところである。・・・なお、償還期間後の料金は、償還方法等によって差があるものの、大幅に低減するものと考えられる。しかし、全ての費用を一括して償還させ、その後の維持・更新費は税により賄うという考え方からの転換となるものであり、幅広い議論を通じて、国民の理解を得るよう努める必要がある。」

○平成9年道路審議会答申

(都市高速道路・本州四国連絡道路・一般有料道路について) より抜粋

「都市高速道路及び高規格幹線道路等の自動車専用道路網を形成する一般有料道路については、安全な高速走行を確保するという観点から、高水準の路面補修やパトロール等維持管理業務の的確な実施が求められる。さらに騒音対策等の環境対策を実施するほか、道路交通情報通信システム（VICS）やノンストップ自動料金収受システム（ETC）の導入等、利用者ニーズに対応したサービスの拡充を行うことも必要である。

これらの高度な管理は一般道路に比べ多額の費用を要し、それは利用者の料金によって賄われている。また、都市高速道路については、高度なサービスを有料で提供することが、一般道路との適正な交通分担にも寄与していると考えられる。

高速走行の確保や安全性・快適性の維持・向上のための管理は、高度なサービスが求められる限り継続して対応しなければならない課題である。また、供用延長の増大や、施設の老朽化、利用者ニーズに対応したサービスの拡充等に伴って、維持管理費は更に増大せざるを得ない状況にある。

今後の維持管理費の増加、高度なサービスの受益と負担の公平を勘案すれば、建設のための借入金を償還した後は、維持管理のための財源として料金を徴収することが考えられる。

この場合の料金は、維持管理を賄うためのものであり、建設費の償還期間中の料金に比べ大幅に低減することとなる。

しかし、このような方式は、建設費の償還後の維持管理は税により賄うという考え方からの転換となるものであり、今後、幅広い議論を通じて、国民のコンセンサスを得るよう努める必要がある。

なお、本州四国連絡道路については、現行法において、供用後の維持管理に特に多額の費用を要する等と認められる場合は、償還期間後も料金により維持管理を行い得ることが定められている。

また、一般有料道路のうち高規格幹線道路等の自動車専用道路網を形成する路線以外は、特に維持管理に多額の費用を要する場合等を除き、建設費の償還後は従来どおりの扱いとすることが妥当と考えられる。」

9. 道路審議会答申抜粋②

■ハイウェイカードや回数券のETCへの集約について

○平成12年道路審議会答申

(都市高速道路の料金体系のあり方等について) より抜粋

「導入段階で講じた施策や民間における取り組みにより、ETCの普及率は相当程度高まっていることが期待されるものの、相対的に有利な現行割引制度の利用者をはじめ一部の利用者は、なおETCに転換しないことも予想されることから、ETCの前納型割引により、ハイウェイカード、回数券の機能をETCに集約することが可能となること等も踏まえつつ、現行割引制度について、負担の公平の観点も考慮し、割引率を含めその見直しの検討を行うことが望ましい。」