

# 高いサービス水準を維持するために 必要な費用負担について

# 検討が必要な論点

## <国土幹線道路部会 論点整理(案) (R3.3)>

### 5. 高いサービス水準を維持するために必要なシステムに関する論点

◆安定的な維持管理・更新・機能強化等による高いサービス水準を維持するために必要なシステムのあり方はどうあるべきか。

■構造物の劣化対策としての維持更新について、

- ・その費用をどのような枠組みにより安定的に確保すべきか。
- ・必要となる負担を誰(利用者、国民など)に求めるべきか。
- ・永久有料制度を導入すべきとの意見を頂いているところ、料金徴収期限や債務の償還期間の扱いなどについて、  
現行の有料道路制度をどのように見直すべきか。

■国土強靱化のために新たに必要となる投資や、自動運転技術等の新しい技術に合わせた高速道路のサービス水準の更なる高度化など、高速道路の将来像の実現に向けて必要となる費用について、維持更新に必要な費用と同じように考えてよいか。

## <国土幹線道路部会における主な意見>

- 5年前の償還期間の延長措置だけでは不十分だったことが明らかになったのではないかと踏まえ、**新しい財源の枠組み等の構築について検討すべき**。現代世代に対して負担をお願いするのか、**国の税金**を投入するのかも含めて、議論が必要。
- 国土幹線道路における高いサービス水準と**それに見合う料金**というの**一体何なのか**ということに関する議論が必要。
- 徹底的なコスト削減を行った上で、高速道路の安全・安心に必要な構造物の劣化対策や機能強化のために必要がある場合は、**2065年の償還満了後も継続的に料金を徴収することはやむを得ない**のではないかと。
- 高速道路は永久構造物ではないため、**今後もメンテナンス等には費用がかかる**ことから、単に償還期限を延ばすのではなく、**永久有料について検討**すべき。
- 新直轄高速や地域高規格道路の自動車専用道路など、**無料の国土幹線道路のサービス水準の維持**についても、**合わせて議論**する必要。

## <検討が必要な論点>

- ① 料金の性質を含め、負担についての基本的な考え方はどうあるべきか。
- ② 財源確保のため、現行の有料道路制度をどのように見直すべきか。  
※更新事業と進化・改良に関する事業は一体的に実施されることもあることから、まとめて議論してはどうか
- ③ 将来の維持管理についての負担のあり方はどのようにあるべきか。
- ④ 現在無料となっている高速道路等における負担のあり方はどうあるべきか。

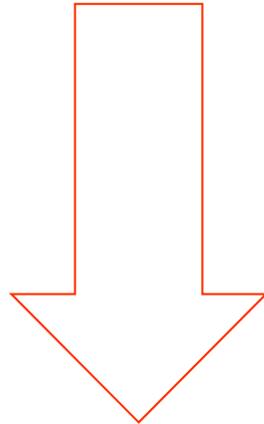
# 償還制度を前提とした有料道路制度の経緯

## 有料

### S27道路整備特別措置法

例外として、戦後、激増する自動車交通を処理するため、自動車ユーザーに負担を求める特定財源制度の導入と合わせて、特に、幹線的な高速ネットワークなどにおいては、早期に整備を進めるため、高いサービスを受ける高速道路の利用者に対して直接負担を求め、料金プール制により先発して整備した路線の収入も活用しながら、有料道路事業により民間資金などを用いて整備・管理

※建設に要した費用と維持管理費、利息等の合計額である料金算定対象経費を一定の期間の料金収入により賄うという制度(償還制度)が適用されており、民間資金などの債務を完済した後は無料開放し、継続して必要となる維持管理費については、税金により実施



### H17道路関係四公団民営化

確実な債務の返済等を目的として、有料道路事業の対象となる整備区間及び債務の償還期限を見直し

民営化から45年以内に債務を完済することを法定し、償還期限を平成62年に固定

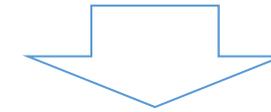
※民営化前は償還期間のみ固定

### H26道路整備特別措置法等改正

中央道笹子トンネル事故などを踏まえ、構造物の更新や大規模な修繕を早急に追加することが必要とされたことから、現行制度の枠組みを大きく変更することなく、平成26年の法律改正により、償還期間を15年延長し、償還期限を平成77年(令和47年)に固定

## 無料

道路は、社会・経済の諸活動に不可欠な基盤を提供するものであり、公共財の最も典型的なものとして、その整備及び管理は国・地方公共団体の責任に属し、原則として、税金を充当して無料で一般交通の用に供される



高速自動車国道と一般国道の道路計画が並行している場合、一般国道の整備に際して、高速走行可能な自動車専用道路として建設することにより、一般国道としての役割も果たしつつ高速自動車国道の機能を代替させ、高速ネットワークの一部として活用することも投資効率等の面から有効であるとし、税金も活用して整備を推進

合併施行方式

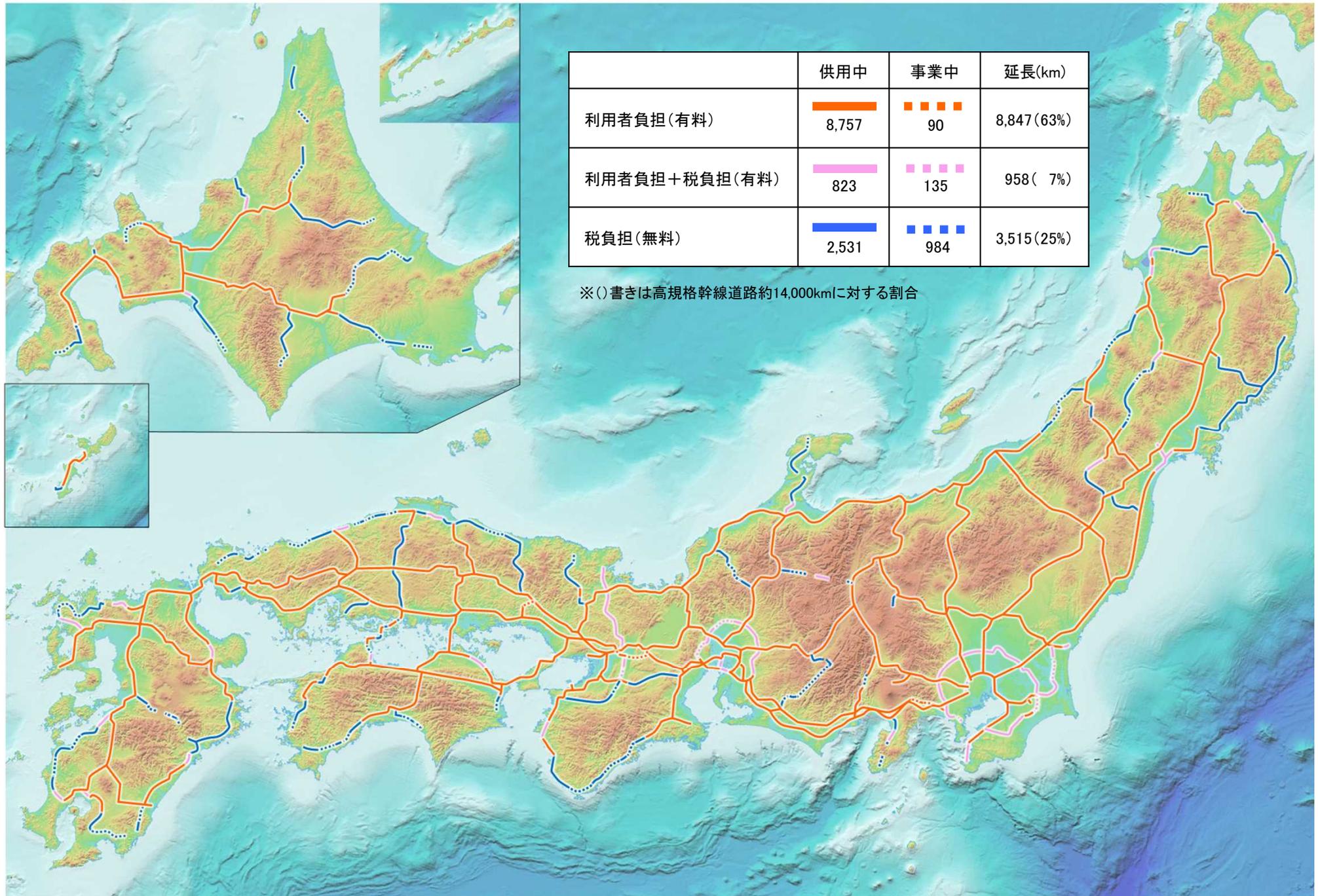
無料の高速道路  
(一般国道 自動車専用道路)



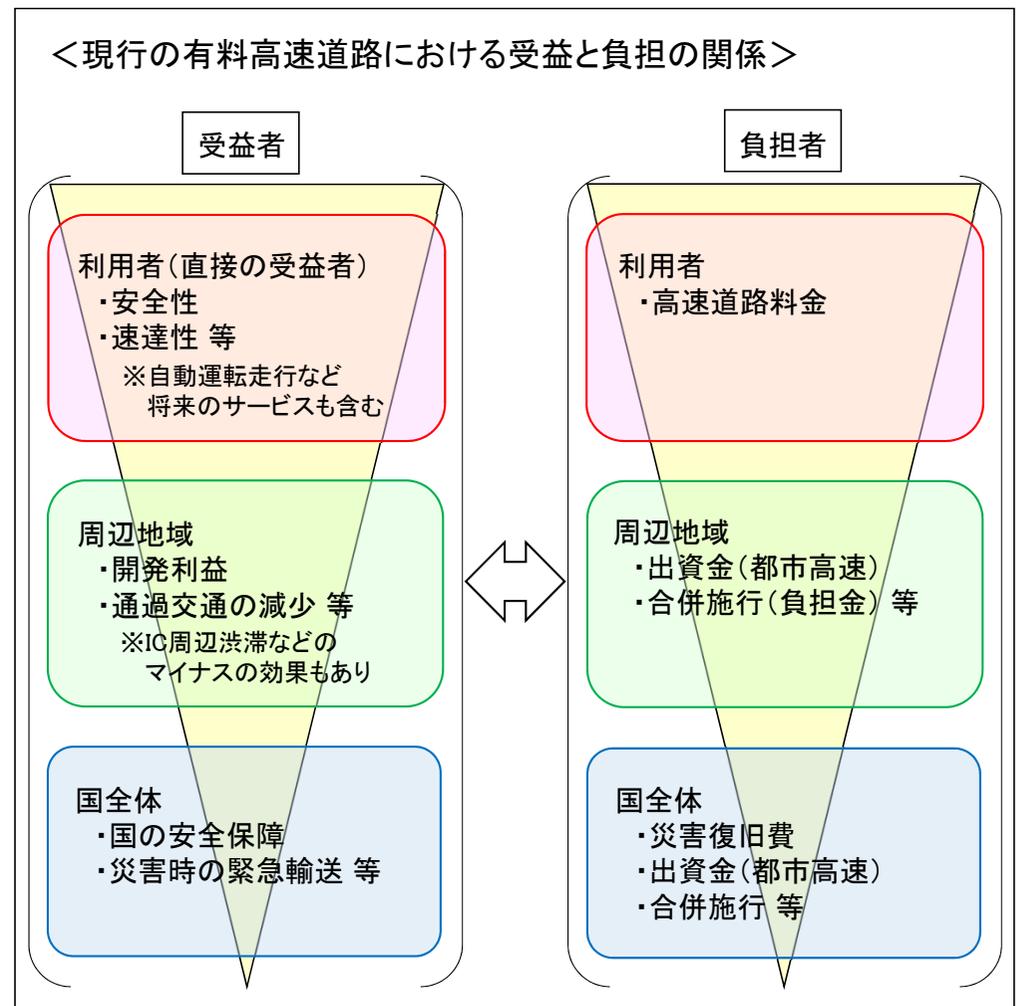
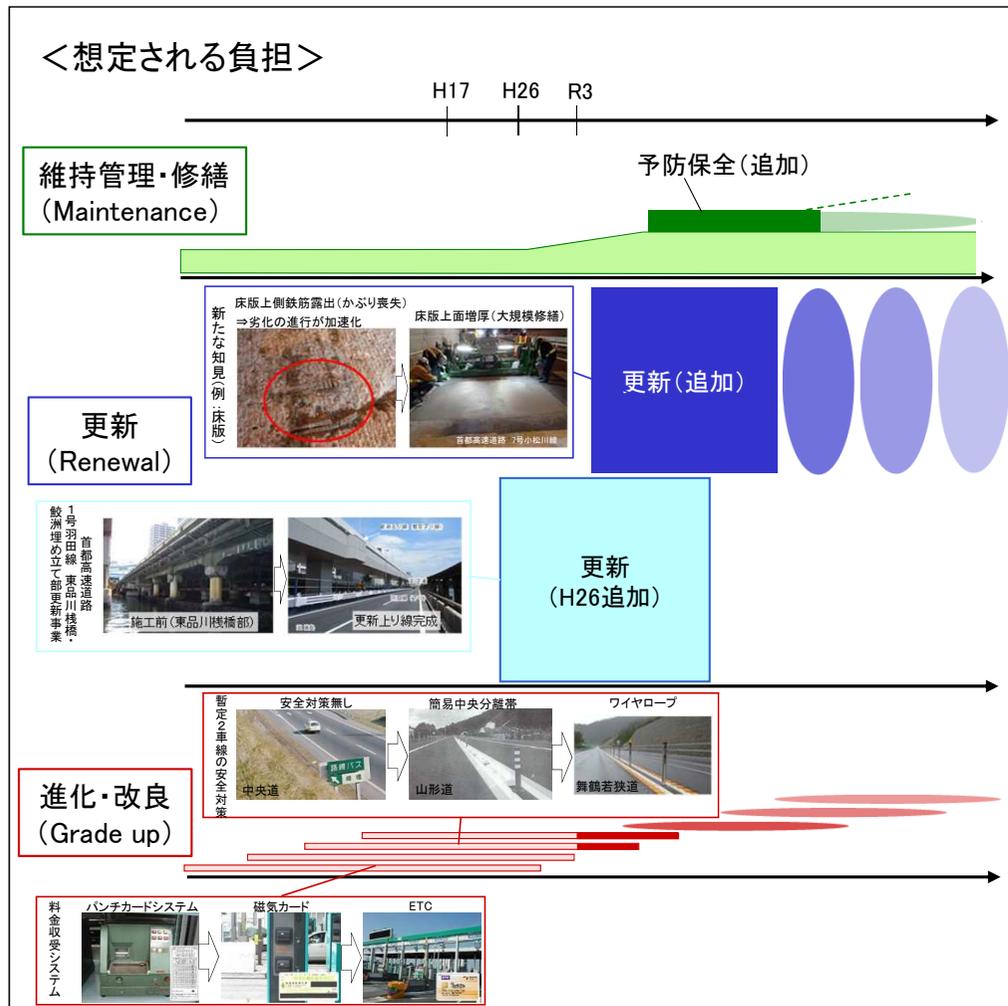
料金収入で維持管理費を賄えない区間や、有料道路の場合の費用対便益比が1未満となる区間等を対象として、高速自動車国道を税金により整備

新直轄方式

# (参考)高規格幹線道路の整備状況



# ①負担についての基本的な考え方(案)

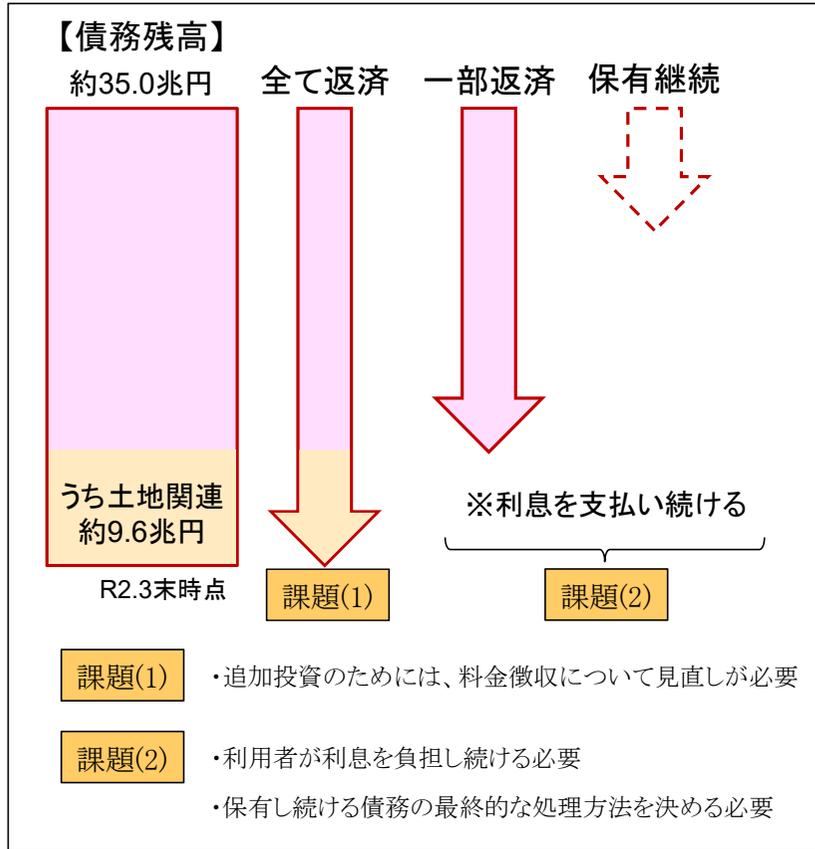


- <(参考)現行の有料高速道路における料金の性質について (過去の有識者委員会答申より)>
- ①整備・管理に必要な資金の調達を目的とする
  - ②一般道路と比較して質の高いサービスへの対価である
  - ③交通量の合理的な配分を実現する手段である

- 基本的な考え方(案)
- ・維持管理・修繕、更新、進化・改良を確実に実施する必要があり、その費用の負担は避けられない
  - ・高速交通サービスの直接の受益者である利用者に対し負担を求めることを基本とすべき
  - ・ただし、実際に料金を徴収するか否かについては、料金が交通量に与える影響を考慮し、地域政策的な観点から決定する必要

# ②更新・進化のための財源確保に必要な制度の見直しの方向性(案)

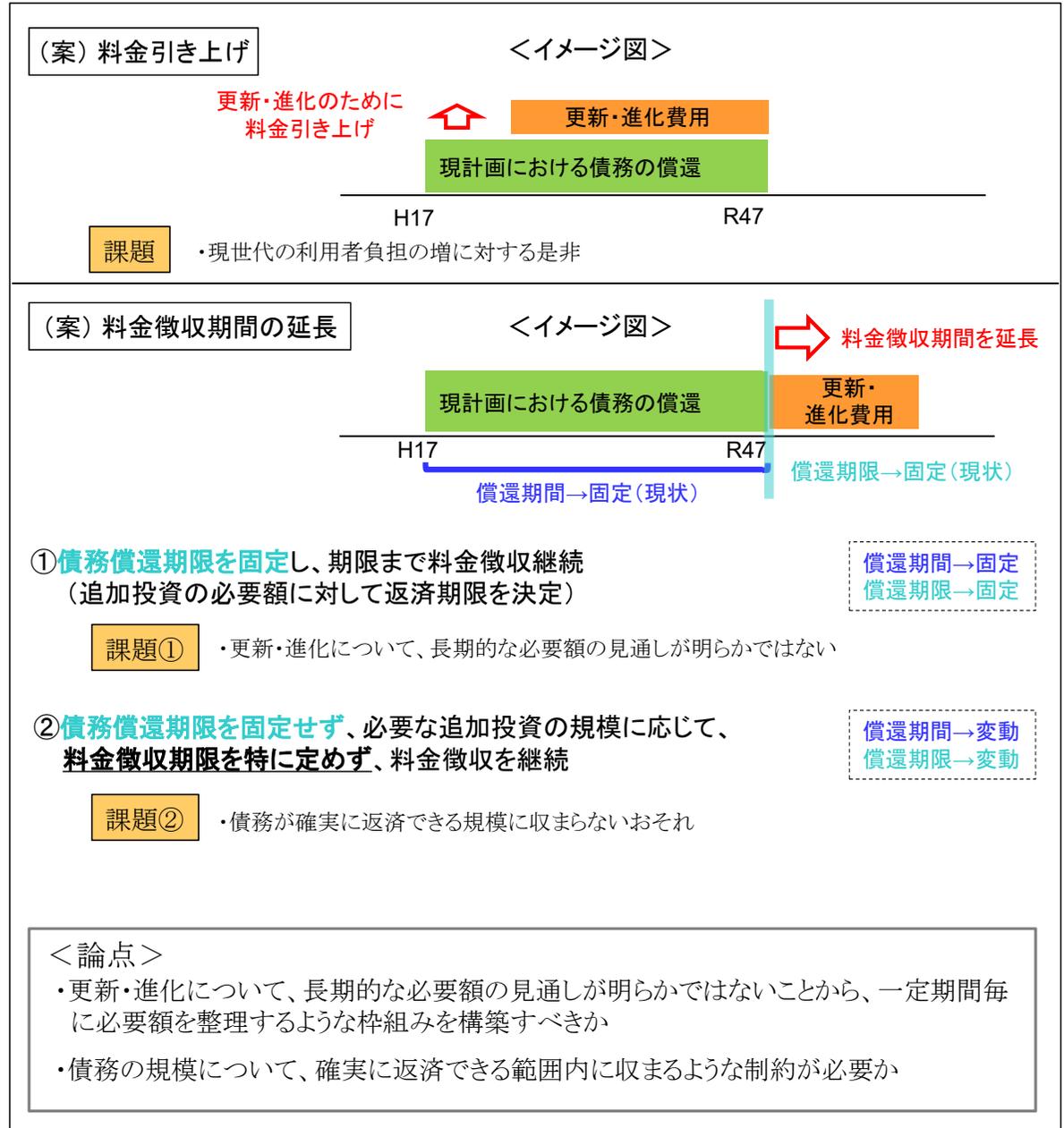
## <債務返済についての基本的な考え方(案)>



### <国土幹線道路部会 中間答申(H25.6)>

- ・現世代のみに新たな負担を求めることは理解が得られにくいと考えられること、更新により将来世代を含め長期にわたり構造物の使用が可能になることを踏まえれば、各世代の利用者負担の平準化を求める観点から、民営化時に想定した債務の償還満了後、更新のために料金徴収を継続することについて将来世代の理解が得られるのではないかと考えられることから、**料金徴収期間の延長による負担について検討すべき**
- ・更新計画を踏まえた**事前の引当てなどの資金の確保方法等を確立すべき**

## <料金徴収についての基本的な考え方(案)>



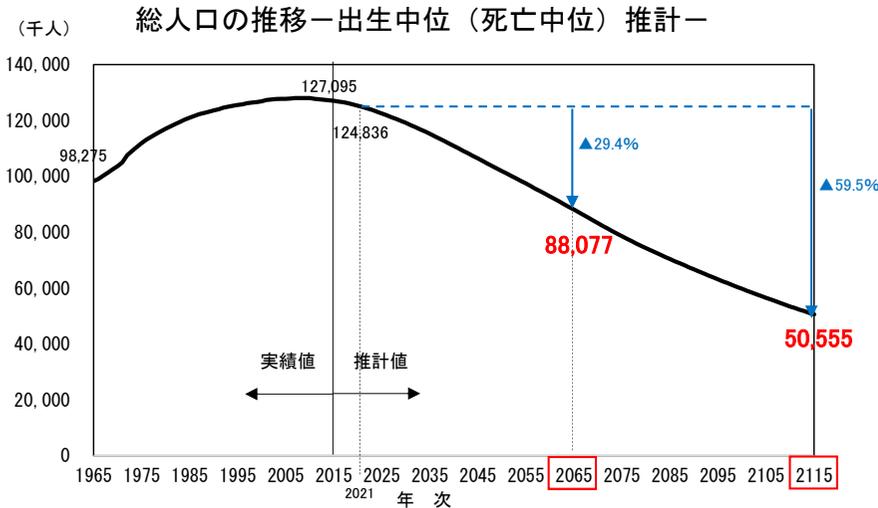
# ③ 将来の維持管理についての負担のあり方(案)

## ○現在の償還計画における料金収入と維持管理費の推移及び見通し



※維持管理費には料金徴収経費等を含む  
 ※R3年度以降は現行協定に基づく計画値  
 ※料金収入についてはR46年度まで記載  
 (料金の徴収期間の満了の日は、阪神高速は令和44年9月18日、NEXCO3社及び本四高速は令和45年10月6日、首都高速は令和47年9月30日)  
 ※維持管理費については、R42年度の額と同じ額をR43年度以降に記載

## ○総人口の将来見通し



国立社会保障・人口問題研究所 日本の将来推計人口(平成29年推計)より

## ＜持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組 中間とりまとめ(R2.9)＞

・高いサービス水準を維持するために将来的に必要となる維持管理・更新・安全安心等のための機能強化等の取組方針と、そのために必要な制度を速やかに整理すべきである。特に、高速道路は一般道路と比べて高いサービス水準を有することを踏まえ、**償還満了後も料金を永続的に徴収することも含め、必要な財源を確保するための措置を検討し、具体化する必要がある。**

なお、検討にあたっては、

- ① 新型コロナウイルス感染症の影響による料金収入の減少などのリスクも考慮した上で、確実に機能強化等を推進する必要があること
- ② **償還満了後の料金水準が高速道路の交通分担率及び混雑状況に影響を与えること**

**に留意するとともに、大型車対距離課金の導入の状況など、諸外国における事例も参考にすべきである。**

## ○諸外国における高速道路料金の概要

(大型車対距離課金の導入の状況)

・ドイツやオーストリア等では、道路インフラコストの公正な負担、交通インフラ財源の創出等を目的として、大型車対距離課金が導入されている。なお、**料金徴収期間は特段定められていない。**

(フランス、イタリア、スペイン等のコンセッション契約期間について)

・フランス、イタリア、スペイン等のコンセッション契約期間については、当初、30年程度の期間が定められていたが、新規路線の建設や、更なる維持管理・整備への投資等に伴い、**契約期間が80年程度へと延長されている。**

## 将来の維持管理についての負担のあり方(案)

- ・維持管理のために必要となる財源を確実に確保するためには、債務の返済完了後も、引き続き利用者負担を継続することを基本とすべき
- ・一方、維持管理のために無期限で料金徴収を継続するかどうかという論点については、道路交通を取り巻く環境の大幅な変化等も想定しつつ、将来の見通しについての整理を進めた上で引き続き議論する必要

# ④現在無料となっている高速道路における負担のあり方(案)

## ○都市部と地方部における有料／無料の現状

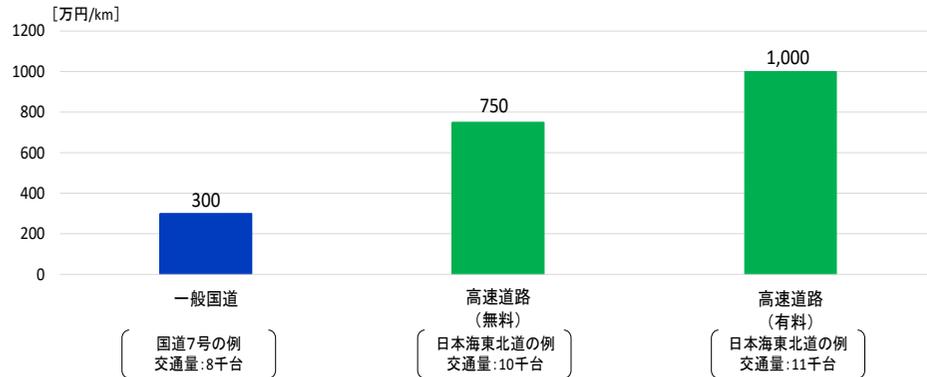
	基本	例外
都市部	高い交通需要が見込まれることなどから、 <u>有料道路事業を中心として整備</u>	周辺ネットワークの状況や混雑状況等により、税金を活用して早期に整備された <u>無料高速も存在</u>
地方部	幹線的な高速道路を除き、 <u>多くの交通量が期待できないため、新直轄方式や一般国道自動車専用道路などを活用し、無料の高速道路を整備</u>	早期の整備推進の観点や、隣接する有料道路との連続性の確保の観点から、 <u>有料道路として整備された区間も点在</u> (→有料／無料の混在)

## ○無料の高速道路に関する海外事例

- ・フランス及びイタリアの高速道路においては、道路整備費用の償還、維持管理費の確保のため、有料が原則となっているが、**地域振興の観点から、イタリアのナポリ以南やフランスのブルターニュ地方の高速道路は無料が基本**
- ・フランスにおいては、**無料の高速道路等を対象として、大型車への対距離課金の導入が計画**されていたが、農業関係者やトラック業界による**反対運動により、計画は無期限延期**されている

## ○都市部における無料高速と有料高速の需要バランス(事例)

## ○高速道路の管理費



大阪～名古屋を結ぶルートにおいて、名阪国道ルートに交通が集中

経路	距離	料金(大型車)	稼働率
名神ルート (一宮IC～吹田JCT)	160km	6,830円	81% (米原JCT～大山崎JCT)
新名神ルート (飛鳥IC～第二京阪門真JCT)	144km	7,860円	62% (鳥羽JCT～草津JCT)
名阪国道ルート (飛鳥IC～松原JCT)	151km	<b>3,470円</b>	<b>90%</b> (徳島JCT～天理IC)



$$\text{稼働率} = \frac{\sum (\text{交通量} \times \text{区間延長})}{\sum (\text{交通容量} \times \text{区間延長})}$$

## 現在無料となっている高速道路における負担のあり方(案)

- ・無料の高速道路についても、直接の利用者が高速道路により提供される速達性・定時性・安全性等により受益することから、メンテナンスの重要性が高まったことも踏まえ、維持管理費用を利用者が負担することを基本とすべき
- ・ただし、路線や区間毎に、並行する一般道路の有無など周辺ネットワークの状況や整備の経緯等が異なり、また、地域政策的な観点も重要であることから、地域の意見を聴取した上で、利用交通に与える影響も含めて有料化について検討する必要
- ・無料区間と有料区間が交互に出現するような高速道路においては、全線における統一した整理に向けて検討する必要  
また、都市部の無料の高速道路について、渋滞等の交通状況も踏まえつつ、料金収入を活用した機能強化も含め、有料化に関する方向性について検討する必要