

# 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

## (参考) 現行の有料高速道路における料金の性質について

- 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
- ③交通量の合理的な配分を実現する手段

### 昭和47年 道路審議会 高速自動車国道の料金制度について(答申)

ところで、高速自動車国道を有料制として建設・管理することとした理由は、一般的には、道路整備は公共事業費をもって行われるものであるが、高速自動車国道については、**早急にその整備を図る必要がある、かつ、それにはきわめて巨額の費用を要するので、特別の措置として借入金を導入することとし、これを返済するため有料制を採用(①)したものである。**また、高速自動車国道は、車の出入制限を行う等、**一般の道路と比べて一層高度の機能を持ち利用者に質の高いサービスを提供(②)し、維持管理に要する費用が高い**ことも、それが有料制となじみやすい理由となっている。

### 昭和48年 道路審議会 都市高速道路の料金制度について(答申)

有料道路の料金決定について、基本的には2つの考え方がある。

第1は、現行の有料道路制度における料金決定の考え方である。現行有料道路制度は、道路整備の緊急性と財政上の制約から、道路の無料公開の原則の例外措置として採用されたものであり、料金収入によって、一定期間内に建設費、維持管理費等を償い、償還完了後は、原則として無料公開することとしている。この場合、高速自動車国道又は都市高速道路に係る料金の額は、公正妥当なものでなければならないものとされ、その他の有料道路に係る料金の額は、当該道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を越えないものでなければならないこととされている。

この考え方によれば、たしかに運営と償還についての財務的な健全性は確保できるが、交通量の適正な配分についてとくに配慮が加えられるものではない。

また、償還後、原則として無料公開することについては、良好な道路サービスの確保等の点で問題もあり、今後の検討課題となろう。

第2は、交通量の最適配分という観点から料金を決定する考え方である。これは、**料金が交通量に影響を与えることを考慮して、サービスを異にする種々の道路の利用に関して、価格(ないし税)を媒介にして、交通量の社会的にみて最も合理的な配分を実現しようとするもの(③)**である。

## (参考)損失補填引当金制度

地方道路公社では、大規模災害や経済社会情勢の変化等により償還が滞るのを防ぐため、損失補てん引当金制度を設けている。

### ○道路整備特別措置法施行令 <抜粋>

(料金により償うその他の道路の管理に要する費用の範囲)

#### 第7条第1項

法第十条第一項又は第十一条第一項の許可に係る道路に係る法第二十三条第一項第三号の政令で定める費用は、次に掲げる費用とする。

一～六 (略)

六 国土交通省令で定める損失補てん引当金に充てるために要する費用

八～九 (略)

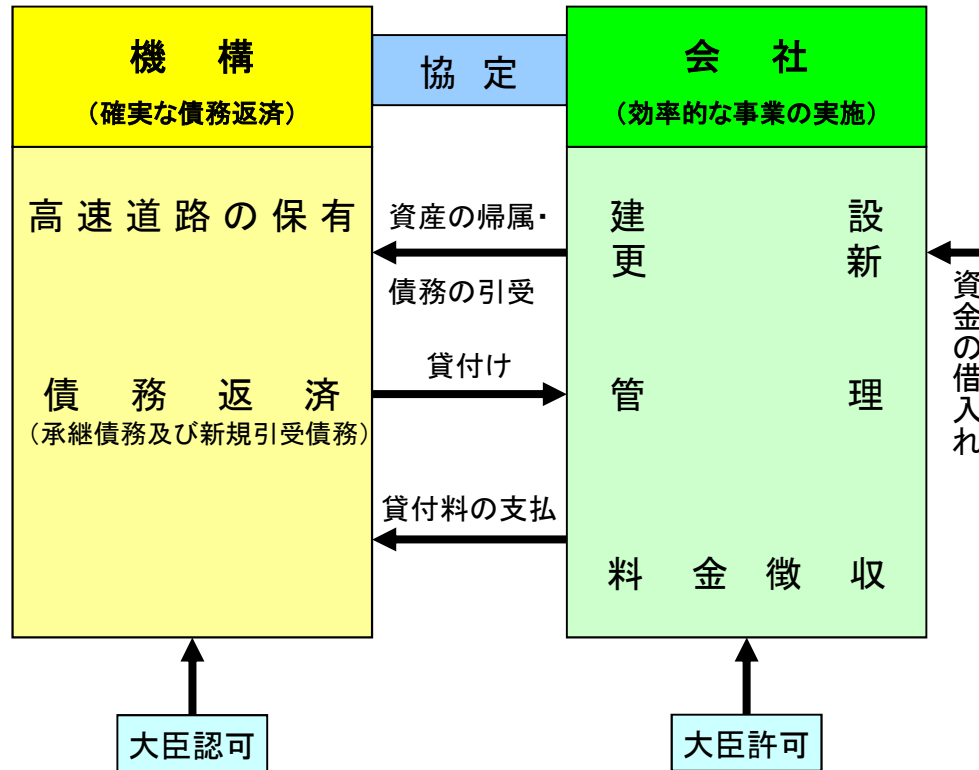
### ○昭和58年 道路審議会答申 <抜粋>

損失ほてん引当金制度は、将来事情の不可測性（物価及び将来交通量等経済事情の著しい変動、不慮の災害）により生じた採算不良道路の料金徴収期間満了時の未償還額を同じ事業主体のすべての一般有料道路の料金収入によって積立てられた内部留保資金によりほてんし、以って事業主体の経営の安定性を確保しようとするもので・・・

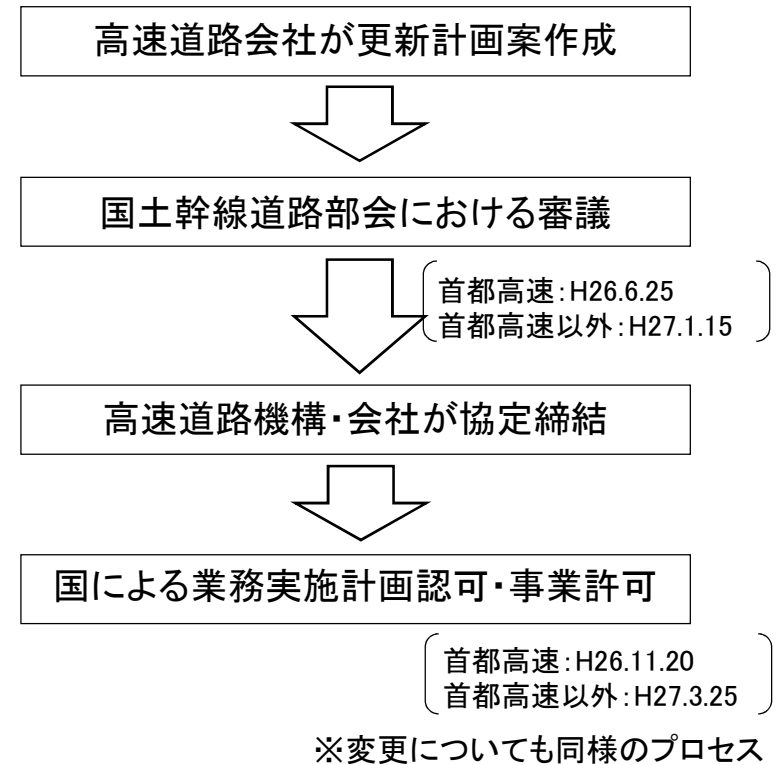
※現在、地方道路公社においては、料金収入の概ね10%程度を損失補てん引当金として計上。

# (参考)会社と機構による高速道路事業の実施スキーム

## ○実施スキーム



## ○更新計画の策定プロセス



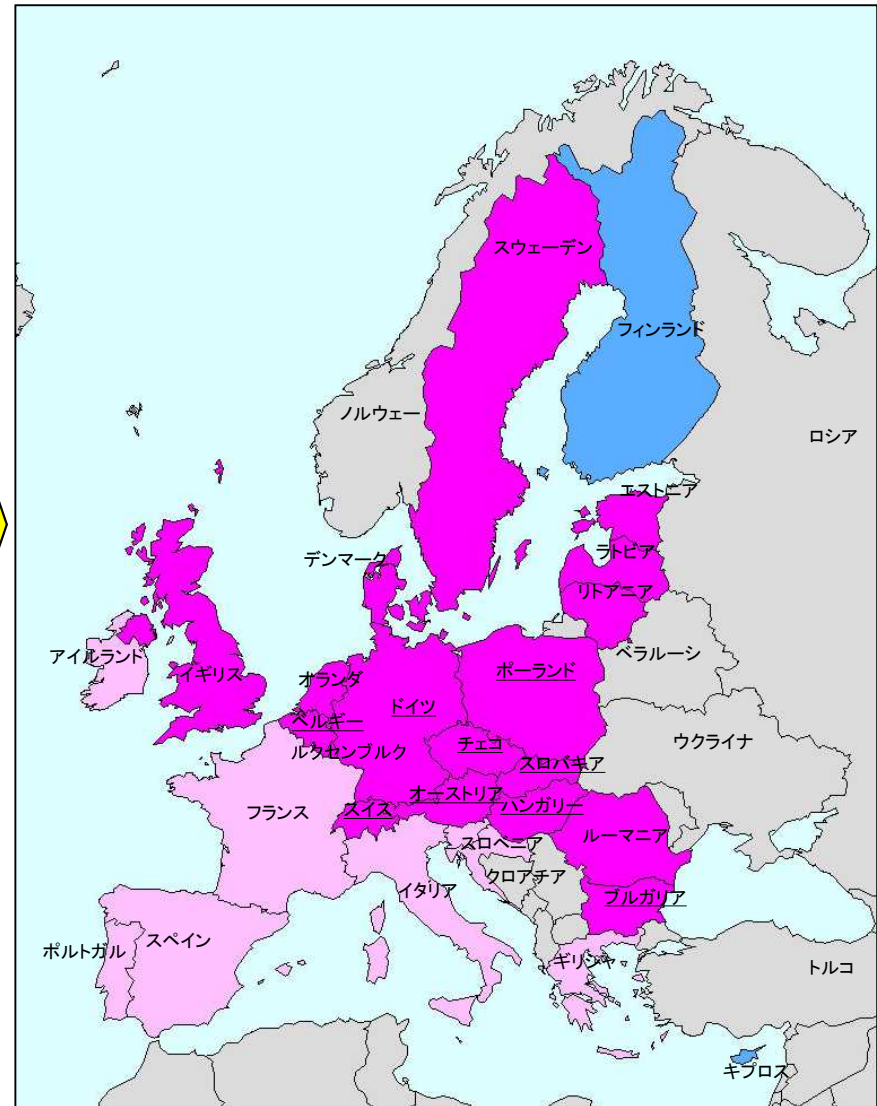
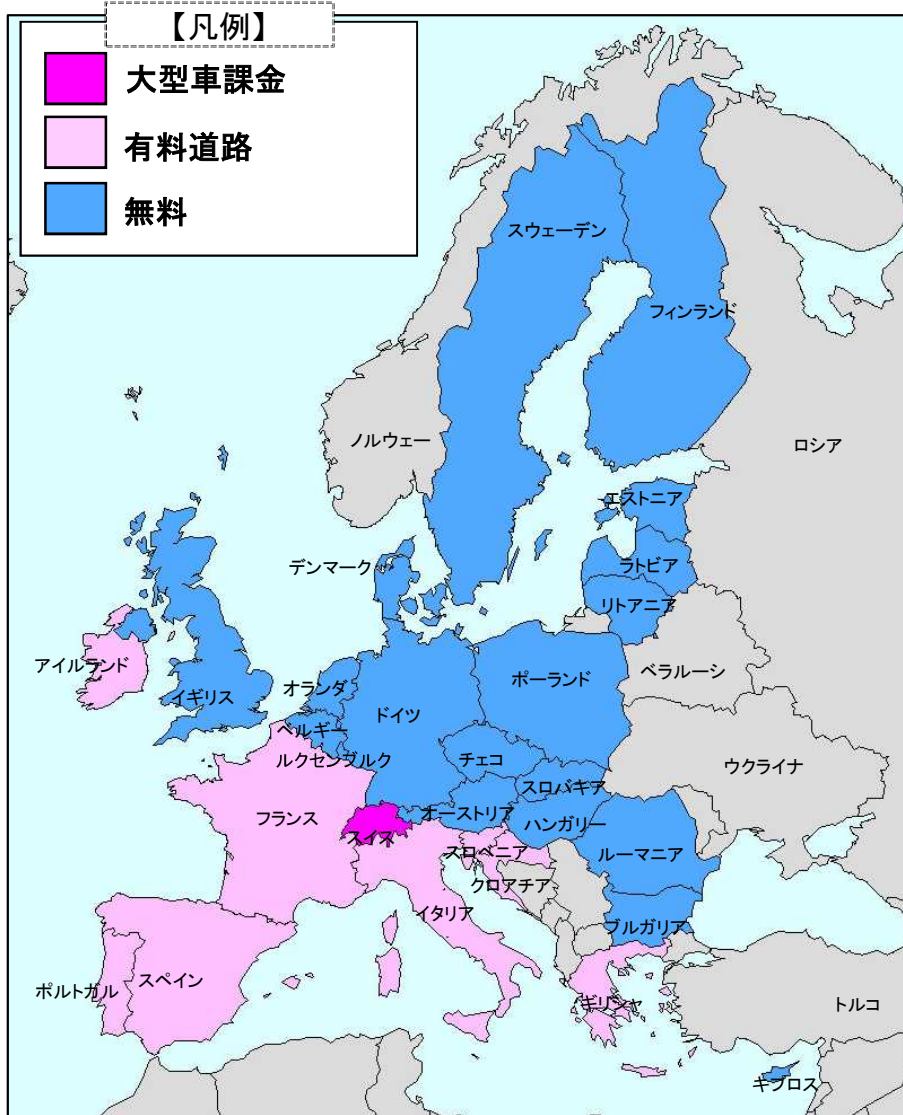
## (参考)各高速道路会社の更新計画(R2.4現在)

	首都高速	阪神高速	NEXCO3社	本四高速
事業費	約8,548億円	約4,065億円	約39,167億円	約252億円

# (参考)EU等における高速道路の課金方式(大型車)の推移

■ 1994年

■ 2020年



※大型車課金を実施している国のうち、下線を付した国は対距離課金  
 (対距離課金以外の国では、道路の利用に対して期間ごと(日、週、月、または年)に異なるビニエツト(ステッカー、定額利用証)を購入する制度を導入)

## (参考)EU等における高速道路料金の概要

有料・無料	国名	車種	料金徴収の目的	料金徴収期間		料金水準
				当初※1	変更後※1	
当初より有料道路制度有	フランス	全車	債務償還	35年	75年	対距離
	イタリア	全車	債務償還	30年	86年	対距離
	スペイン	全車	債務償還	30年	50年	対距離
	ポルトガル	全車	債務償還	25年	63年	対距離
	ギリシャ	全車	債務償還	30年	—※3	対距離
当初有料道路制度無	オーストリア	普通	不明	特段の定めなし	—	定額(ビニエツト)
		大型	欧州域内の競争条件の平等化道路費用・外部費用の回収※2	特段の定めなし	—	対距離
	ドイツ	大型	欧州域内の競争条件の平等化道路費用・外部費用の回収※2	特段の定めなし	—	対距離
	スイス	普通	道路財源確保(収入は道路特定財源に繰り入れられる)	特段の定めなし	—	定額(ビニエツト)
		大型	道路費用・外部費用の回収	特段の定めなし	—	対距離

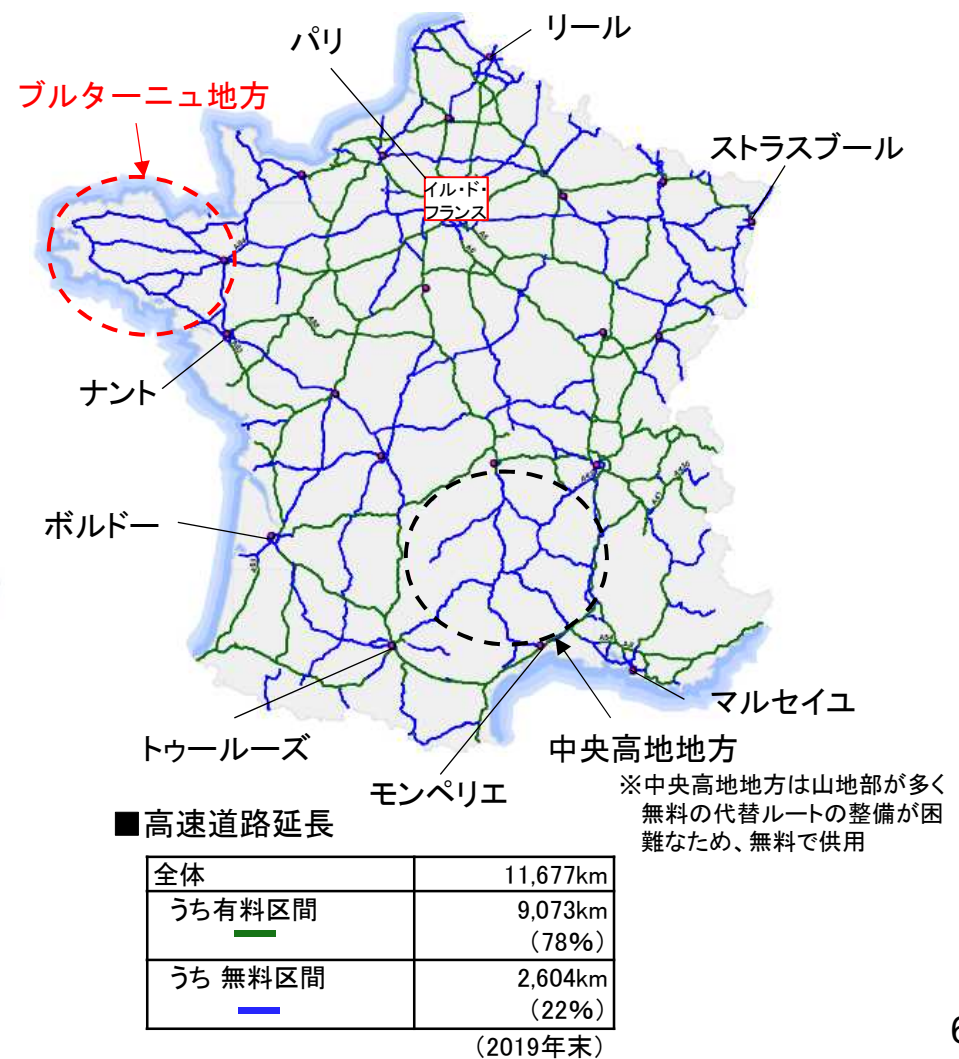
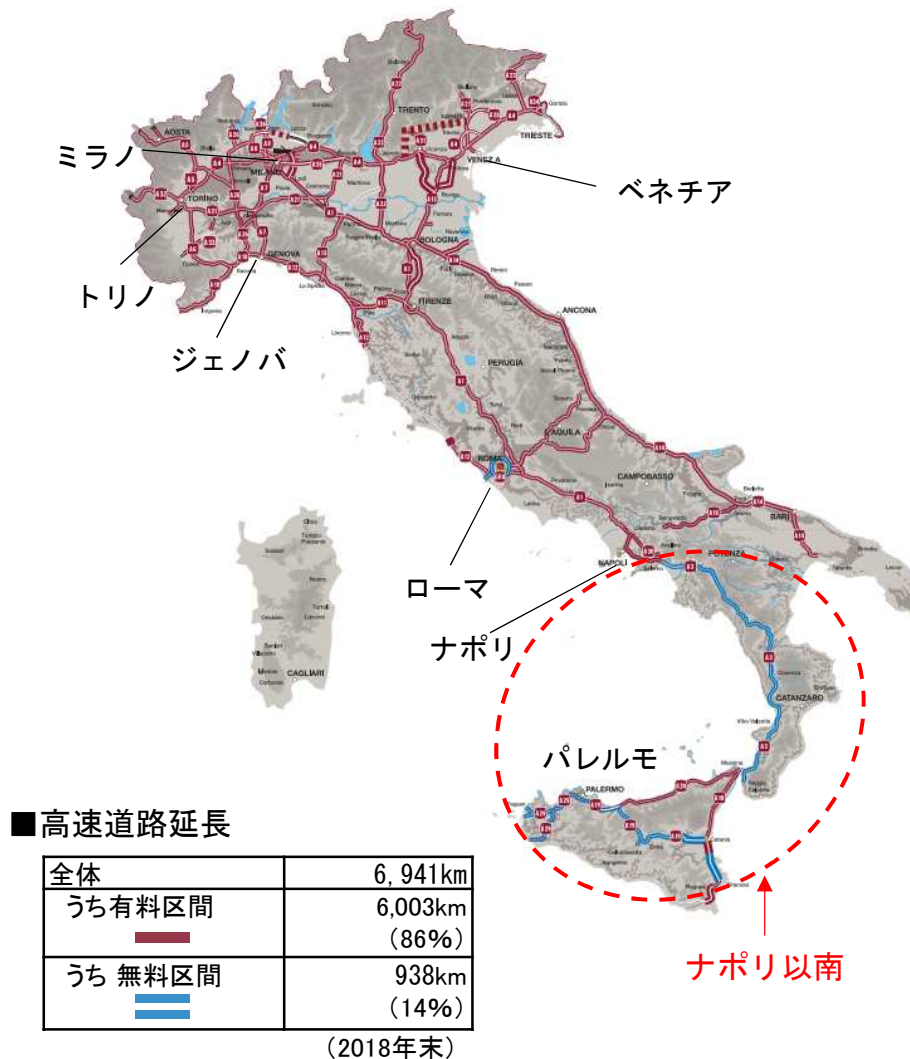
※1 代表的なコンセッション会社の償還期間の例である。

※2 各国の法には明示されていないが、EU指令1999/62/ECに示されている。

※3 コンセッション期間の延長を行った事例が確認できない。

## (参考)地域政策的な観点から無料となっている海外の高速道路の事例

- 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(借入金)の償還、維持管理費の確保のため有料が原則。
- ただし、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。



## (参考) 一般道課金(大型車)の動向(フランス)

- 環境負荷低減や投資財源の確保のため、大型車への対距離課金の導入を計画。
- 2013年夏から農業関係者やトラック業界による反対運動が起こり、同年10月、無期限延期が決定。
- 2014年6月、政府は対象道路や料金の見直しを含む修正案を提案したが、反対運動は収まらず、同年10月、政府は再度、無期限延期を決定。

### ■課金対象となる道路(2014.6修正案)



### ■課金対象道路延長

(2009.8 当初案) 約15,000 km



反対運動 (Opposition movement)

(2014.6 修正案) 約 4,000 km



反対運動が継続 (Opposition movement continued)

現在も無期限延期中 (Still in indefinite postponement)



反対デモにより破壊されたガントリー (Gantry destroyed by opposition demo)

出典: 政府HP、フィガロ紙などをもとに作成 (Source: Government HP, Figaro newspaper, etc.)