

1. 基本的考え方

(1) 主な問題点・指摘事項

公団の事業関連

- 採算性
過大な交通量予測のもと償還計画を立てているのではないか。
特に本州四国連絡道路や東京湾アクアライン。
- 償還期間
償還期間が当初の30年から、順次延長され、50年となり、投資に歯止めがないのではないか。
- プール制
プール制により、採算性の良い路線の料金収入で、採算性の悪い地方路線の整備を続けるのは問題ではないか。
- 料金
料金の割高感により、高速道路の有効活用がなされていないのではないか。

公団の組織関連

- 経営責任

国からの命令等により事業を実施し、経営に対する役員等の責任が不明確ではないか。

- 経営の効率化

建設・管理コストを下げるインセンティブが働きにくいのではないか。

- 会計方式

民間企業と異なる償還準備金積立方式で、減価償却費や除却費を計上しておらず、一般企業と比較できない。

- 関連法人

関連法人が剰余金を蓄積しており、公団に還元されていない。
「天下り」など関連法人との関係が不明朗ではないか。

(2)これまでの高速道路ネットワーク整備

- 我が国の道路整備は欧米諸国と異なり、馬車交通等を経なかったため、著しく遅れており、昭和30年代の経済活動の活性化に伴うモータリゼーションの爆発的な進行により道路整備の立ち遅れは一層顕在化。

(参考)自動車保有台数の推移

S20: 約 14万台 S30: 約 92万台(約7倍) H12: 約 7,237万台(約51.7倍)

()書きは S20に対する倍率

- 財政上の制約の中で、戦後、一般道路の整備とあわせて、著しく立ち遅れた高速道路の整備を早期に進めるため、有料道路制度の活用により、国に代わって道路関係四公団が整備を行ってきた。

(参考)昭和30年代は一般国道でさえ、大半が舗装されていなかった時代。

一般国道 改良率 S30: 35.0%

一般国道 舗装率 S30: 13.6%

- この結果、高速道路ネットワークの形成が着実に進展。我が国経済の発展に大きく寄与。

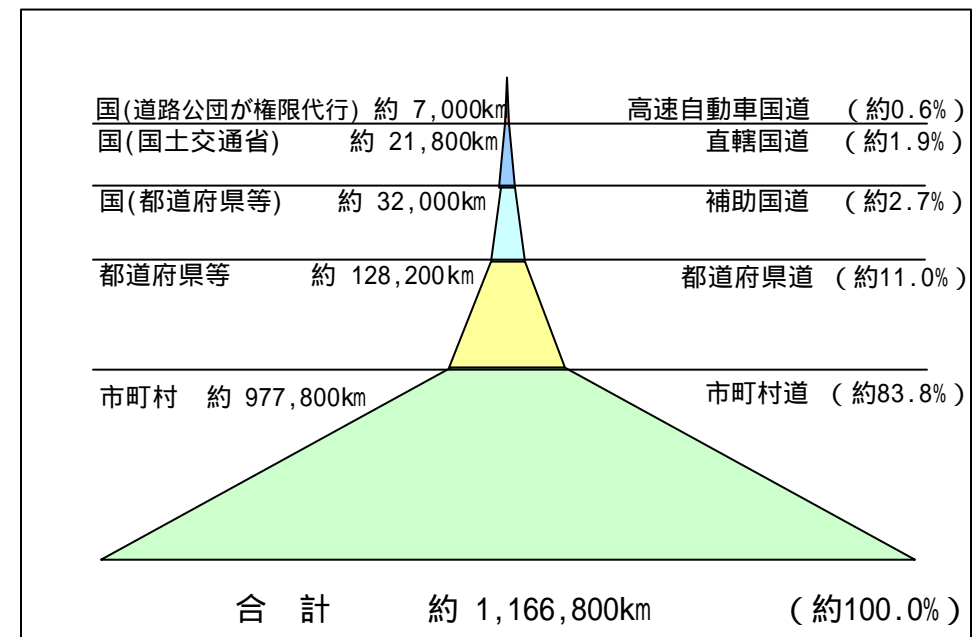
(参考) 高速自動車国道の状況

H13年度までの **事業費 28.0兆円**
国費 3.7兆円(13%)

有料道路制度がなく、国費のみで整備したとすると、現在の整備状況は東名・名神高速道路が開通している程度(約700km)

延長では全道路の **0.6%**
 走行台キロでは、全道路の **約 9%**
 国内の貨物輸送では、全貨物輸送の **約 24%**

【道路の構成】



高速自動車国道については、平成14年6月現在。他は平成12年4月1日現在。

- これまでのところ、基本的には償還は順調に推移。
- しかし、近年の経済状況、将来の人口減少の影響等にかんがみ、今後の有料道路制度の運用にあたっては採算性の確保についてこれまで以上に厳しくチェックする必要。

(3) 今後の検討にあたって

今後の検討にあたっては、以下の点を考慮していただきたい。

高速道路の基本的性格

< 1 >

- 道路は、本来無料で一般交通の用に供すべきものであり、国又は地方公共団体が整備・管理すべき典型的な公物。
- 高速道路は財政上の制約の中で早期に整備を行う必要から、道路無料公開原則の例外として有料道路制度を活用して整備してきたところ。
- 料金は、償還期間内の料金収入で借入金をすべて償還できるように決定し、償還期間終了後は国等へ帰属。
- 諸外国においても料金徴収期間終了後は国等へ帰属。

< 2 >

- 高速道路ネットワークは、国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間を直結する等国土の骨格として全国的な自動車交通網の枢要部分を構成しており、他の道路と一体となって我が国の経済活動、国民生活を支える基盤施設
 - ・ 国が国土開発幹線自動車道等として一般国道等他の道路と整合を図りつつ、計画策定。
 - ・ ネットワークの形成については、最終的に国に責任。
 - ・ 国民に対して安全かつ安定的に高速道路サービスが提供されるよう、災害時等の危機管理対応を含め、適切に管理。

有料道路制度を活用したネットワーク整備

- 新たな組織による有料道路制度を活用したネットワーク整備は、その採算性が確保される範囲において行う。
- 適正な料金水準において高速道路サービスが国民に対して提供される必要がある。
- 道路構造、設計の見直し、業務の一層の効率化等によるコスト縮減の徹底。

制度上の課題

- 必要な建設投資の確保及び債務の確実な償還
- 公租公課、配当等に係るコストの課題、交通量や金利の変動リスクの管理の課題、円滑な資金調達等の課題への対応
- 本州四国連絡橋公団の債務処理
- 関連法人の見直し

その他

- < 1 > 高速道路の整備は、地域の経済発展、住民の利便性向上にとって重要な課題であること、加えて日本道路公団を除く三公団については、地方公共団体が出資を行っていることから、検討にあたっては、地方公共団体をはじめ地域の意見を十分聞いていただきたい。

- < 2 > 国土交通省においては、次期道路整備五箇年計画の策定に向けて、新しい道路政策の展開のための様々な検討を行っているところであり、必要に応じてさらに国土交通省からヒアリング等を実施していただきたい。

(4) 国土交通省としての取り組み

- 地域の振興、都市再生等の観点から必要な高速道路ネットワークについては、着実に整備を進めることが必要。
例えば、高速自動車国道については、整備手法等の課題はあるが、整備計画9342kmを早期に整備し、予定路線11520kmの整備を着実に進めることは国の責務。
- 新たな組織で整備されない路線については、国土交通省において直轄方式等の新たな整備手法を検討することが必要。
- 個別路線の整備については、本委員会の意見を踏まえ、国土交通省において国土開発幹線自動車道建設会議の議を経る等の手続きを経て決定。