2.　主要国の高速道路

アメリカ (2024)	108,953km 1956年の連邦補助道路法により州際道路として本格的な高速道路整備が開始され、同年、道路歳入法によって連邦道路信託基金が道路特別会計として創設されている。現在の連邦道路信託基金はガソリン税18.4セント/ガロンである（うち道路会計は15.44セント/ガロン）。米国の高速道路の大部分は無料であるが、近年、連邦道路庁（FHWA）は各州の様々な道路課金プロジェクトの試行に対する連邦補助金を拡大している。このうち、一部のレーンを有料化（乗員多車両は無料）するHOTレーン等はいくつかの区間で本格実施が始まっている。
ドイツ (2024)	13,223km 1932年に最初の高速道路が開通し、翌33年より全国各地で高速道路の建設が始められた。2016年8月に、『連邦交通路計画2030』が策定され、2030年までに連邦が支出するプロジェクトが取りまとめられた。プロジェクトの選択基準として、既存インフラの維持管理が新設や拡充よりも優先されている。アウトバーンは全て無料であったが、1995年１月より大型貨物車（12ｔ以上）を対象に証紙方式による課金制度が導入され、さらに2005年１月より大型貨物車に対しGPSを活用した対距離制課金制度が導入された。収入は連邦長距離道路（アウトバーンと連邦道路）の改善に充てられている。課金対象車両は2015年に7.5t以上とされ、2024年7月には3.5t以上とされた。また2018年7月に課金対象道路が全連邦長距離道路に拡大された。2021年1月1日からは、これまで各州が担っていたアウトバーンの計画・建設・維持管理を、連邦政府の所有であるアウトバーン有限会社が行う体制となった。
フランス (2024)	11,751km 1955年に高速道路法が制定され、国以外の機関が高速道路の建設と管理を行えるようになった。都市間高速道路には有料制が導入されており、1983年に高速道路制度が改正されて以来、利用料金の段階的な統一化が行われている。現在、高速道路の８割弱は有料道路である。なお、道路整備特定財源は1980年に廃止されたが、その後策定された、陸上交通内陸水路整備基金も2001年に廃止、2003年に国土整備開発省庁間委員会において道路、鉄道、港湾・河川等大型事業の将来ネットワーク構想が策定され、それを実現するために2004年、フランス交通財源資金調達庁（AFITF）が設立された。2005年には、高速道路会社の完全民営化が決定され、競争入札を経て、2006年には、大手高速道路会社の政府保有の株式はすべて民間に売却された。2013年以降、高速道路会社の高い収益性が問題となっていたが、2015年に高速道路会社と国の間で、高速道路会社の収益をコントロールするための契約条項の強化、高速道路会社によるAFITFへの特別金支払いや道路整備への追加投資が決められた。
イギリス (2024)	3,750km 1949年の「特別道路法」により自動車専用道路が法的に定義され、1958年に初の高速道路が開通した。1960年代に入り、高速道路の整備が進められ、1970年代初頭には供用延長が1,600km（1,000マイル）を超えたが、その後、石油危機や環境問題の悪化などにより高速道路の整備は停滞した。イギリスの高速道路は無料であり、一般財源により整備されてきたが、1990年代には一部の道路でPFI方式による整備が行われるようになった。また、1991年に有料道路制による道路整備を可能とする「1991年新道路及び街路事業法」が制定され、2003年12月、イギリスで唯一の有料高速道路であるM6有料道路（約43km）が開通した。しかし、2018年11月に政府は今後PFIによるインフラ整備は行わないことを決定した。
中国 (2024)	190,687km 1988年に最初の高速道路が開通し、1991年には3.5万kmの国家高速道路を整備する「国土主幹線道路網計画」が策定された。この計画は既に前倒しで2007年末に達成された。現在は、2025年を目途として19万kmの高速道路を整備する「第14次5カ年計画」に基づき高速道路整備が進められている。また、2022年に「国家道路網計画」が改定され、2035年までに国家高速道路を16.2万km整備するとの目標が示された。中国の高速道路網は原則的に全て有料であり、料金収入は建設費用の償還に充てられる。当初は公的機関による建設がほとんどであったが、事業の迅速かつ効率的な実施のため、1990年代後半より民間による建設も行われるようになっている。なお、2001年から道路特定財源として車両購入税が徴収されている。
韓国 (2024)	5,151km 1970年代から本格的に高速道路の整備が推進された。高速国道は韓国道路公社の他に一部は民間事業者が建設・管理している。都市間高速道路は、有料道路として整備されている。全国幹線道路網計画では、国土全体における南北7軸、東西9軸（合計約7,331km）の幹線道路網の整備が示されている。2021年に策定された『第二次国家道路総合計画（2021-2030）』では、国土全体における南北10軸、東西10軸、6大都市の環状道路（合計約7,783km）の幹線道路網を整備することが示されている。
日本 (2024.4.1)	9,201km 1957年に制定された国土開発幹線自動車道建設法、高速自動車国道法等に基づいて建設されている。1987年には高規格幹線道路網計画が決定された。その建設財源は国幹道の場合主として財政投融資資金、一般国道の自

	動車専用道路の場合主として揮発油税等の道路特定財源及び財政投融資資金によっていた。2001年の特殊法人等整理合理化計画により、道路関係四公団の民営化の方針が示され、また2002年度より高速道路整備への国費の投入が廃止された。2004年には、道路関係四公団民営化関係法が成立し、2005年10月に道路関係４公団が民営化された。

注：延長の出典および対象道路は、前頁「主要国の高速道路整備状況（2024年）」に同じ。