

高速道路制度あれこれ  
—法制度・料金制度関連用語集—

試行版  
(改定)

平成26年12月

公益財団法人 高速道路調査会  
経済・経営研究部会  
高速道路の料金制度に関する研究委員会

## はじめに

「高速道路の料金制度に関する研究委員会」においては、平成 21 年 10 月から約 2 年にわたり、高速道路の料金についてさまざまな観点から検討し、料金制度の成り立ちを整理、確認し、平成 23 年 8 月に中間報告書を取りまとめた。

同報告書の巻末において専門的用語の解説を一部掲載したが、有料道路制度及び料金制度に関連する用語について今一度整理するため、平成 25 年 3 月に本用語集の試行版を作成した。

その後、3つの料金水準の導入や更新需要に伴う料金徴収期間延長等、いくつかの制度変更が行われたため、今般、上記試行版の改定を行った。

なお、解説している用語については、料金制度の歴史的経過の整理のため、既に廃止された制度を含むこと、1つの用語だけで理解が可能となるようにとの狙いから用語間において記述の重複があること、及び長文の解説が一部混在していることについてあらかじめご了解願いたい。

平成 26 年 1 2 月

## 目 次

### 【総論】

|                        |   |
|------------------------|---|
| 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 | 5 |
| 高速道路株式会社               | 5 |
| 地方道路公社                 | 6 |
| 本来道路管理者                | 6 |
| 道路公団民営化                | 7 |

### 【法制度等】

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 道路審議会                   | 8  |
| 社会資本整備審議会               | 8  |
| 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構法 | 9  |
| 高速道路株式会社法               | 9  |
| 道路整備特別措置法               | 9  |
| 協定                      | 9  |
| 業務実施計画                  | 10 |
| 事業許可                    | 10 |
| 貸付料                     | 10 |

### 【道路の区分】

|                  |    |
|------------------|----|
| 国土開発幹線自動車道       | 11 |
| 高速自動車国道          | 12 |
| 高規格幹線道路網         | 13 |
| 地域高規格道路          | 14 |
| 都市高速道路           | 14 |
| 指定都市高速道路         | 14 |
| 一般有料道路           | 15 |
| 自動車専用道路制度        | 15 |
| 全国路線網、地域路線網、一の路線 | 15 |
| ターンパイク           | 15 |

### 【整備計画等】

|                |    |
|----------------|----|
| 国土開発幹線自動車道建設会議 | 16 |
| 施行命令・基本計画の指示   | 16 |
| 道路整備五箇年計画      | 16 |
| 社会資本整備重点計画     | 17 |

【道路整備】

|              |    |
|--------------|----|
| 合併施行         | 18 |
| 暫定施工         | 18 |
| 新直轄方式        | 18 |
| 開発インターチェンジ   | 19 |
| スマートインターチェンジ | 19 |
| 立替施行         | 19 |

【料金制度・料金体系】

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| 償還主義                           | 20 |
| 公正妥当主義                         | 20 |
| 便益主義                           | 20 |
| 償還対象経費                         | 21 |
| 料金プール制                         | 22 |
| 償還期間・料金徴収期間                    | 23 |
| 換算起算日                          | 24 |
| 画一料率制・対距離料金制・均一料金制（高速自動車国道）    | 25 |
| 内部補助                           | 26 |
| ターミナルチャージ                      | 26 |
| 車種区分・車種間料金比率                   | 27 |
| 長距離てい減制                        | 27 |
| 大都市近郊区間料金                      | 28 |
| 関連道路プール制                       | 29 |
| 密接関連性（都市高速）                    | 30 |
| 損失補てん引当金制度                     | 31 |
| 公差制度                           | 31 |
| 対距離制（都市高速）                     | 32 |
| 乗継（料金調整）                       | 32 |
| 維持管理有料制度                       | 33 |
| グループ・プール制                      | 33 |
| 3つの料金水準（普通区間・大都市近郊区間・海峡部等特別区間） | 34 |
| シームレスな料金体系                     | 34 |

**【割引】**

|                    |    |
|--------------------|----|
| 別納割引制度             | 35 |
| 回数券割引制度            | 35 |
| 障害者割引制度            | 36 |
| ハイウェイカード（割引）       | 36 |
| E T C前払割引サービス      | 37 |
| E T Cマイレージサービス     | 37 |
| 平日朝夕割引             | 38 |
| 通勤割引               | 38 |
| 深夜割引               | 38 |
| 休日割引               | 39 |
| 乗継割引（会社間乗継割引）      | 39 |
| 中央環状線迂回割引          | 40 |
| 大口・多頻度割引           | 40 |
| E T Cコーポレートカード     | 40 |
| 社会実験               | 41 |
| 高速道路利便増進事業（利便増進計画） | 41 |

**【交通管理・交通システム等】**

|  |    |
|--|----|
| E T C（Electronic Toll Collection）システム                      | 42 |
| フリーフロー（課金）   | 42 |
| I T S（Intelligent Transport Systems）・I T Sスポットサービス         | 42 |
| V I C S（Vehicle Information and Communication System）      | 43 |
| T D M（Transportation Demand Management）                    | 43 |
| MM（Mobility Management）                                    | 43 |
| ロード・プライシング（コンジェスチョン・プライシング、<br>ピークロード・プライシング、環境ロード・プライシング） | 44 |

**【財源関連】**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 政府出資金（資本金）・政府補給金（利子補給金） | 45 |
| 資金コスト                   | 45 |
| 道路整備特別会計                | 46 |
| 社会資本整備事業特別会計            | 46 |
| 道路特定財源制度                | 47 |
| 無利子貸付金制度（N T T資金）       | 48 |

**【税金】**

固定資産税・都市計画税・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49  
 空港連絡橋利用税・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49

**【その他】**

パブリックコメント・パブリックインボルブメント・・・・・・・・50  
 P P P (Public Private Partnership) / P F I (Private Finance Initiative) .....50  
 コンセッション方式・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51  
 インセンティブ規制（ヤードスティック規制・プライスカップ規制） .....51  
 有料道路の早期無料開放・移管・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51  
 ミッシングリンク・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・51  
 ハイウェイオーソリティ構想・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・52  
 ワトキンス・レポート・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・52

## 【総論】

### ○独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

「特殊法人等整理合理化計画」（平成 13 年 12 月 19 日閣議決定）における道路関係四公団の民営化の方針を受け、道路関係四公団民営化関係四法（「高速道路株式会社法」、「独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構法」、「日本道路公団等の民営化に伴う道路関係法律の整備等に関する法律」及び「日本道路公団等民営化関係法施行法」）に基づき、6 つの高速道路株式会社（以下「会社」）とともに平成 17 年 10 月 1 日に設立された法人をいう。

当機構は、高速道路に係る道路資産の保有、会社に対する貸付け、債務の早期、確実な返済等を行うことにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、会社による高速道路に関する事業の円滑な実施を支援することを目的としている。

当機構は会社と協定<sup>※1</sup>を締結し、国土交通大臣の認可を受けて、貸付料<sup>※2</sup>や債務返済計画等を記載した業務実施計画<sup>※3</sup>を作成することとされており、この協定に基づき、平成 77 年 9 月 30 日以前に<sup>※4</sup>会社が支払う貸付料により、公団から承継した債務と会社から新たに引き受けた債務を完済することとされている。

※1 「協定」については p9 参照。

※2 「貸付料」については p10 参照。

※3 「業務実施計画」については p10 参照。

※4 道路公団民営化時は民営化から 45 年以内とされていた。詳細は p23～24 「償還期間・料金徴収期間」参照。

### ○高速道路株式会社

道路公団民営化により設立された特殊会社のことをいい、具体的には東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社のことをいう。

当会社は、道路交通の円滑化を図り、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的としており、この目的を達するため、

- ①高速道路の新設、改築
- ②独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構から借り受けた高速道路の維持、修繕、災害復旧、その他の管理
- ③休憩所等の建設、管理
- ④国や地方公共団体等から委託を受けて行う道路の新設、改築、維持、修繕災害復旧、その他の管理、調査

等を効率的に行い、さらに、国土交通大臣へ事前に届け出ることにより上記以外の事業を行うことができる」とされている。

## ○地方道路公社

「地方道路公社法」（以下「公社法」）に基づき、都道府県又は政令で指定する人口 50 万以上の市が設立、出資することができる法人で、設立団体である地方公共団体の区域及びその周辺地域において、有料道路事業を行う法人をいう。

地方公共団体による一般有料道路の建設は、昭和 40 年頃から積極的に行われることとなったが、増大する自動車交通需要に対して道路の整備はなお立ち遅れており、より一層の有料道路事業を拡大させることが要請されたが、当時の有料道路の建設、管理主体は道路管理者の他、日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団の 3 公団だけであったこと、3 公団の財源にも制約があり、既存の有料道路建設主体の手によって事業を拡大させることにも限界が見られたことから、昭和 45 年 5 月に公社法が制定され、当公社が設立されることとなった。

「道路整備特別措置法」において、当公社は国土交通大臣の許可を受けて一般国道、都道府県道又は市町村道を新設又は改築して、料金を徴収することができる（第 10 条）とされている他、当公社の行う指定都市高速道路の新設又は改築に関すること（第 12 条）、当公社の行う一般国道等の維持、修繕等の特例に関すること（第 15 条）等が規定されている。

## ○本来道路管理者

有料道路制度は、借入金によって道路を建設、管理し、受益者負担の原則に基づいて一定期間は有料制をとり、借入金を全額償還した後は「本来道路管理者」に引き継ぎ、無料開放するという制度である。

本来道路管理者とは、「道路整備特別措置法」第 2 条第 3 項に定める道路管理者のことで、高速自動車国道にあつては国土交通大臣、その他の道路にあつては「道路法」第 18 条第 1 項に規定する道路管理者のことをいう。

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構、高速道路株式会社と地方道路公社は、「道路整備特別措置法」に定められた事務について、本来道路管理者の権限を代行することとされている。

## ○道路公団民営化

平成 17 年 10 月 1 日、道路関係四公団は廃止され、新たに 6 つの高速道路株式会社（以下「会社」）と独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」）が設立された。

これにより、道路関係四公団が行っていた業務は、会社と機構にそれぞれ承継されることとなった。

民営化後の現在の高速道路の建設と債務返済の仕組みの概要は以下のとおり。

- ①会社は機構から高速道路を借り受け、料金収入から貸付料を支払う。
- ②機構は会社からの貸付料により長期債務の返済を行う。
- ③新規路線の建設については、民間等からの借入金により会社が建設し、完成後、資産と債務を機構に引き継ぐ。
- ④料金の徴収期間は、平成 77 年 9 月 30 日以前<sup>\*</sup>とする。

民営化の経緯は以下のとおり。

|                   |                                     |
|-------------------|-------------------------------------|
| 平成 13 年 12 月 19 日 | 「特殊法人等整理合理化計画」閣議決定                  |
| 平成 14 年 6 月 7 日   | 「道路関係四公団民営化推進委員会設置法」成立              |
| 平成 14 年 6 月 24 日  | 第 1 回道路関係四公団民営化推進委員会開催              |
| 平成 14 年 12 月 6 日  | 道路関係四公団民営化推進委員会が内閣総理大臣に意見書を提出       |
| 平成 14 年 12 月 17 日 | 「道路関係四公団、国際空港拠点及び政策金融機関の改革について」閣議決定 |
| 平成 15 年 12 月 22 日 | 「道路関係四公団民営化の基本的枠組について」政府・与党申し合わせ    |
| 平成 16 年 6 月 9 日   | 「道路関係四公団民営化関係法」公布、一部施行              |
| 平成 17 年 10 月 1 日  | 会社（6 社）及び機構の設立                      |

※ 道路公団民営化時は民営化から 45 年以内とされていた。詳細は p23～24 「償還期間・料金徴収期間」参照。

## 【法制度等】

### ○道路審議会

道路は国の産業、経済、文化の発展の基礎であり、国民生活に与える影響が極めて大きいことから、道路に関する法制や国道の路線の指定等、重要な道路政策は公共性を十分考慮して樹立されなければならない。

そこで、道路行政の公正を期し、道路政策を総合的観点に立って考察するため、昭和 27 年の「道路法」全面改正時に建設省（当時）に「道路審議会」が設けられた<sup>※1</sup>。

当審議会は、建設大臣の諮問に応じて意見を答申する諮問機関としての性格と、諮問を待たず、その意見を建議する建議機関としての性格をあわせ有していた。

当審議会は、建設大臣の諮問に応じて、道路整備計画、国道の路線の指定、道路の構造や工法、その他道路に関する制度を調査、審議し、又はこれらの事項について関係行政機関に建議することを任務としていた。

有料道路に関しては昭和 47 年の答申において、高速自動車国道にプール制を採用する旨、提言がなされた他、償還年限、車種区分、車種間比率、料金水準等、様々なテーマについて答申が示されている。

なお、国土開発幹線自動車道に関する権限は、昭和 33 年から国土開発幹線自動車道建設審議会（以下「国幹道審議会」）に移された<sup>※2</sup>。

※1 現在、当審議会は社会資本整備審議会 道路分科会に引き継がれている。「社会資本整備審議会」については p 8（本ページ下段）参照。

※2 現在、国幹道審議会は国土開発幹線自動車道建設会議に引き継がれている。「国土開発幹線自動車道建設会議」については p 16 参照。

### ○社会資本整備審議会

社会資本の整備について総合的に審議するため、従来の 9 審議会（中央建設業、道路、公共用地、河川、歴史的風土、都市計画、住宅宅地、建築及び国土開発幹線自動車道）が再編成され、設置された審議会をいう。

当審議会には専門的な審議を機動的に運営するための分科会と部会が設置されており、従前、道路審議会<sup>※1</sup>の所掌とされていたことについては道路分科会に引き継がれている。道路分科会のもとには基本政策部会等の部会が設置されており、そのうち、国土幹線道路部会は国土幹線道路（主に高速自動車国道及び直轄国道）に関する制度等を検討する目的で設置され、当面は料金施策をはじめとした有料道路制度、幹線道路網の事業実施に向けた手続きのあり方や利活用のための制度等について検討することとされている。

平成 25 年 6 月に、社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会から中間答申が提出され、更新のための料金徴収期間の延長や 3 つの料金水準<sup>※2</sup>の導入等の意見が示された。

※1 「道路審議会」については p 8（本ページ上段）参照。

※2 「3 つの料金水準」については p 34 参照。

## ○独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構法

高速道路に係る道路資産の保有と貸付けや、債務の早期かつ確実な返済等を行う独立行政法人として、日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」）を設立し、機構が業務実施計画<sup>※1</sup>を作成し、平成 77 年 9 月 30 日以前<sup>※2</sup>に解散すること等を規定している。

※1 「業務実施計画」については p10 参照。

※2 道路公団民営化時は民営化から 45 年以内とされていた。詳細は p23～24 「償還期間・料金徴収期間」参照。

## ○高速道路株式会社法

高速道路の建設、管理及び料金徴収を行う特殊会社として、東日本高速道路株式会社等の 6 会社を設立し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、その他の管理を効率的に行うこと等により、道路交通の円滑化を図り、もって国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与することを目的とする。高速道路株式会社の事業範囲、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構との協定<sup>※</sup>の締結、国との関係等について規定している。

※ 「協定」については p9（本ページ下段）参照。

## ○道路整備特別措置法

道路の整備を促進し、交通の利便を増進するために、通行又は利用について料金を徴収することができる有料道路制度を「道路法」の特則として認め、有料道路の新設、改築、その他の管理、料金の徴収等に関し、所要の規定を定めたものである。

法律制定、改正の主な経緯は以下のとおり。

昭和 27 年 「道路整備特別措置法」制定

（「道路法」上の道路に関する全面的な有料道路制度の採用）

昭和 31 年 改正（日本道路公団による有料道路方式の採用）

昭和 34 年 改正（首都高速道路公団による有料道路方式の採用）

昭和 37 年 改正（阪神高速道路公団による有料道路方式の採用）

昭和 45 年 改正（本州四国連絡橋公団、地方道路公社による有料道路方式の採用）

平成 16 年 改正（道路公団民営化に伴って高速道路株式会社等による道路整備等を規定）

平成 26 年 改正（高速道路の更新財源を確保するため、料金徴収期間を 15 年間延長）

## ○協定

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」）は、業務を行おうとする時は、「独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構法」第 13 条第 1 項の規定に基づき、あらかじめ、高速道路株式会社（以下「会社」）と全国路線網、地域路線網又は一の路線<sup>※</sup>に属する高速道路ごとに、新設や改築等に係る工事の内容、工事に係る債務の引受限度額、機構が会社に貸し付ける道路資産の貸付料の額、貸付期間等を定めた「協定」を締結しなければならないとされている。

同様に、会社は業務を営もうとする時は、「高速道路株式会社法」第 6 条第 1 項の規定に基づいて、機構と協定を締結しなければならない旨定められている。

※ 「全国路線網」、「地域路線網」、「一の路線」については p15 参照。

## ○業務実施計画

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」）は、「独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構法」（以下「機構法」）第 13 条第 1 項の規定に基づき、高速道路株式会社（以下「会社」）と協定<sup>※1</sup>を締結した時は、機構法第 14 条第 1 項の規定に基づき、協定において定めた事項（会社が徴収する料金の額と徴収期間を除く）に加え、機構の収支予算の明細（債務返済計画）を記載した「業務実施計画」を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされている。

なお、道路公団民営化時から、機構は全国路線網<sup>※2</sup>の当計画の認可申請の際、高速自動車国道とこれと一体的に機能する一般有料道路（ネットワーク型一般有料道路）の間で相互補助を行うものではないことを担保するため、それぞれの収支予算の明細を提出する必要があったが、平成 26 年 3 月に「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に関する省令」が改正され、現在、収支予算の明細は全国路線網全体のものだけ提出すれば足ることとされている。

※1 「協定」については p9 参照。

※2 「全国路線網」については p15 参照。

## ○事業許可

高速道路株式会社は「道路整備特別措置法」第 3 条の規定に基づき、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構と協定<sup>※</sup>を締結した時は、協定に基づき、国土交通大臣の許可（「事業許可」）を受けて、高速道路を新設又は改築して、料金を徴収することができるとされている。

許可申請は協定の単位毎に行う必要があり、①路線名、②工事内容、③収支予算の明細、④料金の額と料金徴収期間を記載した申請書に協定等を添付して提出する必要がある。

なお、新規建設区間については、旧道路公団に対する施行命令方式等を廃止し、高速道路会社の申請に基づく許可制とされている。

※ 「協定」については p9 参照。

## ○貸付料

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」）は、高速道路株式会社（以下「会社」）と全国路線網、地域路線網又は一の路線<sup>※1</sup>に属する高速道路ごとに、機構が会社に貸し付ける道路資産の「貸付料」の額や貸付期間等を定めた協定<sup>※2</sup>を締結しなければならないとされている。

貸付料の額は、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うよう設定されており、具体的には計画料金収入から計画管理費を減じた額となっている。

なお、会社経営の不安定化を回避し、償還確実性を向上させるため、実際の料金収入（実績収入）が計画収入に対して一定以上の増減が生じた場合、貸付料を増減させる変動貸付料制度が採用されており、具体的には、各年度の計画収入を基準にしてあらかじめ設定した率（全国路線網は 1%）を上回る実績収入があった場合には、その超過相当額分を貸付料の増額として機構が会社から受け取り、反対に下回った場合は、貸付料の減額として会社に返還する制度である。

※1 「全国路線網」、「地域路線網」、「一の路線」については p15 参照。

※2 「協定」については p9 参照。

## 【道路の区分】

### ○国土開発幹線自動車道

「国土の普遍的開発をはかり、画期的な産業の立地振興及び国民生活領域の拡大を期するとともに、産業発展の不可欠の基盤たる全国的な高速自動車交通網を新たに形成させるため、国土を縦貫し、又は横断する高速幹線自動車道を開設し、及びこれと関連して新都市及び新農村の建設等を促進することを目的とする」（「国土開発幹線自動車道建設法」（以下「国幹道法」）第1条）道路のことをいう。

昭和32年に制定された「国土開発縦貫自動車道建設法」が昭和41年に国幹道法に改称され、当自動車道7,600km（全国各地域から概ね2時間以内でインターチェンジ到達可能なネットワーク）の予定路線が定められた。その後、昭和62年に第四次全国総合開発計画が策定され、高規格幹線道路網14,000km（全国各地域から概ね1時間以内でインターチェンジ到達可能なネットワーク）が定められた。同年、これに基づき国幹道法が改正され、当自動車道の予定路線は従前の7,600kmに3,920kmが追加され、11,520km<sup>※1</sup>のネットワークが構成されることとなった。

高規格幹線道路網14,000kmのうち、残る2,480kmは一般国道の自動車専用道路として整備されることとなる。

平成21年4月27日開催の第4回国土開発幹線自動車道建設会議<sup>※2</sup>までに、当自動車道等の予定路線（11,520km）の92%にあたる延長10,623kmの区間が基本計画の、また、うち9,428kmの区間が整備計画の策定を終えている。

※1 正確には高速自動車国道の予定路線延長である。高速自動車国道は、国幹道の予定路線11,443kmと「高速自動車国道法」（以下「高速国道法」）において定められた予定路線77kmで構成されており、具体的には成田国際空港線（新空港自動車道）、関西国際空港線（関西空港自動車道）、関門自動車道（関門橋）、沖縄自動車道の計77kmは当自動車道ではなく、高速国道法において定められた予定路線となる（カッコ内は道路名称を示す）。

※2 「国土開発幹線自動車道建設会議」についてはp16参照。

## ○高速自動車国道

全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治、経済、文化上特に重要な地域を連絡する道路、その他国の利害に特に重大な関係を有する道路のことをいう。その路線の指定は「高速自動車国道法」（以下「高速国道法」）第4条に基づいて行われ、次に掲げるものである。

- ・ 国土開発幹線自動車道の予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの
- ・ 高速国道法第3条第3項の規定により告示された予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの

当国道は、「国土開発縦貫自動車道建設法」と高速国道法の公布施行を受け、昭和32年から建設に着手された。

当国道は、本来国によって建設、管理が行われるべきものであるが、その整備には多額の費用を要すこと等から、「道路整備特別措置法」に基づき、日本道路公団による有料道路事業として整備が進められてきた。

その後、昭和41年に7,600kmの国土開発幹線自動車道の計画が定められ、昭和62年に14,000kmの高規格幹線道路網計画が策定され、うち11,520kmは当国道として整備されることとされた（残る2,480kmについては一般国道の自動車専用道路として整備）。

なお、平成14年12月に、それまで日本道路公団により整備されてきた当国道は、国と地方自治体の負担による新直轄方式\*が導入されることとなり、現在、高速道路株式会社による整備とあわせ、有料方式と無料方式の2つのスキームによる整備がなされている。

※ 「新直轄方式」については p18 参照。

## ○高規格幹線道路網

高規格幹線道路は、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路のことをいい、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路（以下「自専道」）であり、昭和 62 年 6 月 26 日の道路審議会※1 答申に基づき、14,000 km の「高規格幹線道路網」が決定された。

第四次全国総合開発計画（昭和 62 年 6 月 30 日閣議決定）においても、21 世紀に向け多極分散型の国土を構築することを基本理念とし、交流ネットワーク構想を推進するため「全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点間の連絡強化を目標とし、地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市、周辺地域等からおおむね 1 時間程度で利用が可能となるよう、およそ 14,000 km で形成する」とされている。

高規格幹線道路は「高速自動車国道」と「一般国道の自動車専用道路」から成り、それぞれ「A 路線」、「B 路線」と呼ばれることがある。

高速自動車国道（A 路線）は、「高速自動車国道法」第 4 条において定義されており、「自動車の高速交通の用に供する道路で、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものその他国の利害に特に重大な関係を有するもの」で、

- ・国土開発幹線自動車道の予定路線
- ・国土交通大臣が、あらかじめ国土開発幹線自動車道建設会議※2 を経て、高速自動車国道として建設すべき道路として定めた予定路線

のうちから政令でその路線を指定されたものを指す。

高規格幹線道路として構想された約 14,000 km の高速陸上交通網のうち、11,520 km が高速自動車国道（A 路線）に該当し、具体的には東名高速道路、名神高速道路、中央自動車道等がある。

一般国道の自専道（B 路線）は、高規格幹線道路（14,000 km）のうち、高速自動車国道の予定路線（11,520 km）を除く路線を指す。全体計画は約 2,480 km であり、具体的には圏央道、東海環状自動車道、京奈道路等がある。

なお、「高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路」（「A' 路線」と呼ばれることがある）は、高速自動車国道の計画の他に、これと並行して混雑解消や山間部の隘路解消のため整備が急務となっている一般国道がある場合、その一般国道を自専道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するものである。ネットワーク型の一般有料道路として全国路線網※3 の一部を構成しており、具体的には仙台東部道路、伊勢湾岸自動車道（東海～飛島）、広島岩国道路等がある。

※1 「道路審議会」については p8 参照。

※2 「国土開発幹線自動車道建設会議」については p16 参照。

※3 「全国路線網」については p15 参照。

## ○地域高規格道路

全国的な幹線道路ネットワークである高規格幹線道路と、これに次ぐ幹線道路ネットワークである一般国道のサービスレベルには大きな格差がある。そこで、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港や港湾等の広域交流拠点との連結等に資する路線として整備が推進されているのが「地域高規格道路」である。

当道路は、自動車専用道路又はこれと同等の高い規格を有し、60～80 km/h の高速サービスを提供できる道路である。

当道路は次のいずれかの機能を有している。

- ・連携機能

通勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連帯の強化による地域集積圏の拡大を図る環状道路、放射道路。

- ・交流機能

高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活発化を促し、地域集積圏間の交流を図る道路。

- ・連結機能

空港や港湾等の広域的交流拠点や地域開発拠点等との連結道路。

## ○都市高速道路

首都高速道路株式会社が建設、管理する首都高速道路、阪神高速道路株式会社が建設、管理する阪神高速道路及び地方道路公社が建設、管理する指定都市高速道路（名古屋、福岡・北九州、広島）の総称をいい、それぞれ首都、阪神地域等において都市の機能を維持し、増進させることを目的として建設される自動車専用道路で、いずれも当道路だけで1つの道路網を構成している。

「道路法」上においては現在、当道路は都道府県道、市道のいずれかに属しているが、自動車の高速交通の用に供する点、都市とその周辺地域の交通を促進することにより、都市の機能の維持と増進を目的としている点、通行にあたって料金を徴収する点、国、地方公共団体以外の法人が事業を遂行する点等で特別の種類をなしている。

## ○指定都市高速道路

「道路整備特別措置法」第12条の規定により、地方道路公社が国土交通大臣の許可を受けて新設又は改築して料金を徴収する道路で、政令で指定する人口50万以上の市とその周辺の地域に存在し、都市計画において定められたものだけで1つの道路網を構成する自動車専用道路のことをいう。

具体的には名古屋高速道路、福岡高速道路、北九州高速道路、広島高速道路がある。

## ○一般有料道路

有料道路には「道路法」上の道路だけでなく、「道路運送法」、「自然公園法」、「森林組合法」等による道路がある。「一般有料道路」とは、「道路法」上の道路のうち、高速自動車国道と都市高速道路（指定都市高速道路を含む）を除く有料の一般国道、都道府県道及び市町村道のことをいい、事業主体として、高速道路株式会社の他、道路管理者である都道府県及び市町村並びに地方道路公社がある。

昭和 27 年に制定された「道路整備特別措置法」を根拠として、「道路法」上の道路にも有料制の採用が可能となり、その整備が進められた。

## ○自動車専用道路制度

自動車、自転車、歩行者等が混合して通行することで生じる様々な障害を排除するため、特定の道路について自動車だけの一般交通の用に供することとする制度のことをいう。「道路法」第 48 条の 2 の規定により、道路管理者がその指定をすることができることとされている。

なお、自動車専用道路という名称は道路の種類ではなく、道路の機能上の区分であり、供用の仕方が一般の道路と異なるものである。

## ○全国路線網、地域路線網、一の路線

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」）と高速道路株式会社が業務を行うにあたって締結する協定<sup>※1</sup>の単位となるもので、以下に示すとおり。

「全国路線網」とは、①高速自動車国道、②高速自動車国道と交通上密接な関連を有する高速自動車国道以外の高速道路で、国土交通大臣の認可を受けて機構が指定したもの、③本州四国連絡高速道路<sup>※2</sup>のことをいい、①の例として東北自動車道、東名高速道路、近畿自動車道等、②の例として圏央道、東海環状自動車道、京滋バイパス等のネットワーク型一般有料道路、③の例として神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸中央自動車道等がある。

「地域路線網」とは、全国路線網に属する高速道路以外の複数の高速道路で、相互に交通上密接な関連性があるものとして国土交通大臣の認可を受けて機構が指定したもののことをいい、具体的には首都高速道路と阪神高速道路を指す。

「一の路線」とは、全国路線網と地域路線網に属さないその他の高速道路のことをいい、具体的には八王子バイパス、広島呉道路等のバイパス型一般有料道路を指す。

※1 「協定」については p9 参照。

※2 本州四国連絡高速道路は道路公団民営化時から地域路線網であったが、料金水準の引下げと料金割引の見直しにあたり、平成 26 年 3 月全国路線網に編入された。

## ○ターンパイク

有料道路のことをいい、わが国においては、「道路法」が適用されない「道路運送法」による私有の有料道路においてこの名称が使用されるケースがある。代表的なものに「箱根ターンパイク」（名称は「MAZDA ターンパイク箱根」）がある。

## 【整備計画等】

### ○国土開発幹線自動車道建設会議

「国土開発幹線自動車道建設法」（以下「国幹道法」）第 11 条の規定に基づき、国幹道法と「高速自動車国道法」により、その権限に属させられた事項を処理するため、国土交通省に設置された会議をいい、衆参議員（衆議院 6 名、参議院 4 名）、学識経験者（10 名以内）の計 20 人以内の委員で構成され、会長は委員の互選により選任される。学識経験者の委員には任期があり、その期間は 3 年とされている。

国土開発幹線自動車道の基本計画の決定、高速自動車国道について予定路線を定める政令及び路線を指定する政令の制定又は改廃の立案並びに整備計画を定め又は変更する時は、当会議の議を経なければならないとされている。

平成15年12月に第1回の当会議が開催され、新直轄方式に切り替わる区間の基本計画及び整備計画の整備主体の変更等について審議（承認）されて以降、平成21年4月までに4回の会議が行われている。

なお、省庁再編に伴って平成 13 年 1 月に国土開発幹線自動車道建設審議会から組織形態が変更されたものである。

### ○施行命令・基本計画の指示

日本道路公団は、「道路整備特別措置法」第 2 条の 2 に基づき、国土交通大臣の「施行命令」を受け、高速自動車国道の新設又は改築等の事業を行っていた（一般有料道路は許可制）。

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おいては、それぞれの公団法第 30 条に基づき、国土交通大臣からの指示（「基本計画の指示」）を受け、高速道路等の新設又は改築等の事業を行っていた。

なお、道路公団民営化後は、全て高速道路株式会社の申請に基づく許可制とされている。

### ○道路整備五箇年計画

高速自動車国道、一級国道及び二級国道（その後一般国道に改称）並びに政令で定める都道府県道等の道路の整備に関する五ヵ年の計画のことをいい、閣議により決定されていた。

昭和 28 年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」（以下「臨時措置法」）が成立し、当計画を策定すること、揮発油税を道路特定財源<sup>※1</sup>とすることが定められ、昭和 29 年度を初年度とする第一次道路整備五箇年計画が策定された。その後、昭和 33 年に臨時措置法は道路整備緊急措置法（以下「緊急措置法」）に引き継がれ、平成 14 年度まで緊急措置法に基づき、12 次に及ぶ当計画が策定された。

なお、平成 15 年に緊急措置法は「道路整備費の財源等の特例に関する法律」に改正され、当計画は社会資本整備重点計画<sup>※2</sup>に統合された。

※1 「道路特定財源」については p47 「道路特定財源制度」参照。

※2 「社会資本整備重点計画」については p17 参照。

## ○社会資本整備重点計画

「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定される計画のことをいい、閣議で決定される。平成15年度に第1次計画（平成15～19年度）が策定され、それまで事業分野別に策定されていた社会資本整備に係る長期計画（例えば道路分野においては道路整備五箇年計画<sup>※1</sup>）が統合され、コスト縮減、事業間連携の強化等の取り組みを含む新たな計画へ転換されると同時に、計画策定の重点が従来の事業量から達成される成果に変更される等、事業の重点化、効率化が推進された。

第2次計画（平成20～24年度）の後、第3次計画（平成24～28年度）が策定され、第3次計画での道路分野の主な計画としては、ミッシングリンク<sup>※2</sup>の解消、都市圏環状道路の整備向上等が挙げられる。

※1 「道路整備五箇年計画」については p16 参照。

※2 「ミッシングリンク」については p51 参照。

## 【道路整備】

### ○合併施行

一般道路事業と有料道路事業の間で、分担を決めて連携して事業を行う方式のことをいう。必要な路線、ネットワークでありながら比較的少ない交通量しか見込めず、有料道路事業単独では採算の確保が困難な路線においても、合併施行によってより低い料金水準での道路サービスの提供が可能になる。昭和 58 年の道路審議会\*答申において示されて以降、採算性確保の観点から合併施行方式を活用した有料道路整備について、しばしば言及されている。

合併施行の例として、用地の取得と土工工事は一般道路事業、舗装、施設工事、道路管理は有料道路事業で行う薄皮有料等がある。

※ 「道路審議会」については p8 参照。

### ○暫定施工

採算性に大きな影響を与える建設の初期投資額を縮小し、限られた資金を有効に使うことで早期に高速道路のネットワークを完成させようとするため、交通量に応じて暫定的に車線数を減じて施工することをいう（用地は完成車線分で取得し、工事は暫定車線で施工）。

特に、完成車線数が 4 車線以上と定められている高速道路に対し、暫定的に 2 車線で施工されたケースが多い。暫定施工された箇所は、①地域開発効果への期待が高い、②当初の建設費が高い、③当面の交通量の伸びが余り期待できない、④当面は比較的地域性が強いという特徴があり、高速道路として必要な機能を確保できる範囲内において、建設、維持管理費の節減を極力図ることを目的としている。

### ○新直轄方式

日本道路公団が「道路整備特別措置法」に定めるところにより、国から施行命令を受けて有料道路として建設していた高速自動車国道を、国が自ら直轄事業として建設する方式のことをいう。

平成 14 年 12 月の道路関係四公団民営化に関する政府・与党申し合わせにおいて当方式の導入が決定されたことを受け、平成 15 年 5 月に「高速自動車国道法」が改正された。

平成 15 年 12 月に開催された第 1 回国土開発幹線自動車道建設会議において、新直轄に切り替わる路線の区間について審議がなされ、北海道横断自動車道（道東自動車道）\*黒松内釧路線 本別～釧路等、27 区間が当方式によって建設されることとなり、平成 16 年 1 月には日本道路公団に出されていた施行命令が撤回され、高速自動車国道 699 km の建設が国に移されて実施されることとなった（平成 26 年 3 月現在、当方式の延長は 865 km）。

財源は一般国道と同様に地元負担が導入され、建設費の 4 分の 1 を地元負担とすることとされた。

※ カッコ内は道路名称を示す

## ○開発インターチェンジ

供用中又は建設中の高速道路沿線において、都市開発事業、工業団地造成事業等の開発を行う開発者が建設費を負担し、建設されるインターチェンジのことをいう。開発による事業収益によりインターチェンジ建設を行い、開発地の付加価値を高め、ひいてはインターチェンジを要とする交通網整備や周辺開発の促進を通して地域開発に寄与するものである。当インターチェンジの事業は、NTT無利子貸付金<sup>\*</sup>の対象となり、貸付率は全体の52.5%、償還期限は20年である。

開発者は、負担額のうちNTT資金貸付対象外となる47.5%分をインターチェンジ建設にあわせて負担し、NTT資金貸付対象となる52.5%分を6年目以降に分割して償還することとなり、開発事業収益からこれらの負担分を賄う。

なお、開発事業の多くがバブル期に計画されたものであったため、期待された収益を得ることができず、関西空港自動車道 上之郷インターチェンジ（開発者は泉佐野コスモポリス）をはじめ、経営破綻した例が数多く見られる。

※ 「NTT無利子貸付金」についてはp48「無利子貸付金制度」参照。

## ○スマートインターチェンジ

高速道路の本線、サービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置され、通行可能な車両をETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジのことをいう。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、従来のインターチェンジに比べて低コストで導入できる等のメリットがある。

## ○立替施行

有料道路のインターチェンジの供用開始にあわせて、緊急に整備する必要がある都道府県道等の整備を有料道路事業者が都道府県等の道路管理者に代わって整備を行い、これに対して都道府県等の道路管理者が建設費を分割払いできるとする制度のことをいう。

昭和52年度に日本道路公団が高速自動車国道のインターチェンジの供用開始にあわせて立替施行による整備を行ってきた後、地方道路公社等においても立替施行により整備することができるようになった。

## 【料金制度・料金体系】

### ○償還主義

有料道路制度は、借入金によって道路を建設し、受益者負担の原則に基づいて、一定期間徴収する通行料金によって借入金を返済し、借入金を全額償還した後は無料開放するものである。「償還主義」とは、その際の料金の額の水準が、当該道路の新設、改築、維持修繕等に要する全ての費用を料金徴収期間内に償うものであることを求めることをいう。

有料道路の料金の決定原則の一つで、維持管理有料道路<sup>※</sup>を除く全ての有料道路に適用される。

※ 「維持管理有料道路」については p33 「維持管理有料制度」参照。

### ○公正妥当主義

料金の額は、利用者の支払い能力（負担力）を加味して決定されなければならないことをいい、有料道路の料金の決定原則の一つである。具体的には、通行する自動車の種類によって適切な料金比率を設定するとともに、他の公共料金、交通機関の運賃（料金）、物価水準等を考慮して決定することを求めるものである。

道路公団民営化以前は、高速自動車国道、都市高速道路及び指定都市高速道路（例えば名古屋高速道路）に適用されていた。

民営化以後は、

- ・ 全国路線網<sup>※1</sup>に属する高速道路
- ・ 地域路線網<sup>※2</sup>に属する高速道路
- ・ 指定都市高速道路<sup>※3</sup>

に適用されている。

※1 「全国路線網」については p15 参照。

※2 「地域路線網」については p15 参照。

※3 「指定都市高速道路」については p14 参照。

### ○便益主義

料金の額は、当該有料道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものでなければならないことを求めることをいい、有料道路の料金の決定原則の一つである。

実際には、迂回道路を通過する場合に比べた時間短縮に伴う便益たる時間便益と、それ以外の便益たる走行便益を合計して算定している。

道路公団民営化以前は、本州四国連絡高速道路、一般有料道路に適用されており、民営化以降は、一の路線<sup>※</sup>に属するバイパス型の一般有料道路に適用されている。地方道路公社等が事業主体である一般有料道路についても便益主義によることとされている。

※ 「一の路線」については p15 参照。

## ○償還対象経費

料金によって償う費用（「償還対象経費」）の範囲は、道路の新設又は改築に要する費用、維持管理費、利息等から成る総費用とされており、「道路整備特別措置法」第 23 条と「道路整備特別措置法施行令」第 5 条において規定されている。

道路審議会<sup>※1</sup>等において問題提起されてきた点が、用地費に関する取扱いである。用地費は高速道路の敷地の取得に要する費用であるが、一般的に土地は年数の経過に伴って劣化しないことから、本来国が整備すべき高速道路を、特別措置としての有料道路制度のもとで道路公団等が建設、管理してきた中で、土地代まで利用者負担とし、無料開放後、国等に無償で引き渡すことは、過度の負担となっているのではないかとの考えがある。

この点については、昭和 47 年の道路審議会答申において、「高速自動車国道が償還を終えて無料開放される時においても、道路用地は現存するばかりでなく、高速自動車国道施設として機能している状態が維持されていると思われるので、少なくとも用地費はこれを総費用から除くことが適当であるとする意見があり、これは将来検討されるべき問題であると考えたい」と指摘されて以降、昭和 56 年、60 年、63 年、平成 4 年、7 年の答申において引き続き検討すべき課題として挙げられた他、近年においては平成 23 年の「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」（高速道路のあり方検討有識者委員会）、平成 25 年の社会資本整備審議会<sup>※2</sup> 道路分科会 国土幹線道路部会の中間答申において取り上げられたが、結論は出されていない。

※1 「道路審議会」については p8 参照。

※2 「社会資本整備審議会」については p8 参照。

## ○料金プール制

有料道路として整備されている個別の路線毎ではなく、一群の路線（ネットワーク全体）で収支を合算して計算する方法のことをいう。

「道路法」に基づく道路は無料で供用されるもの（道路無料公開の原則）とされているが、道路整備の緊急性と財政上の要請により、特別の措置として一定期間料金徴収を認めるという有料道路制度が設立され、有料道路制度設立当初は路線毎の個別採算が原則とされていた。

高速自動車国道に関しては、昭和 32 年の「国土開発縦貫自動車道建設法」の審議の際、既に「(場合によっては) プール制をとって公平な負担で建設できるように考える」と答弁されており、この時点で料金プール制の概念はあったが、当時はまだネットワークの全体計画が明らかではなく、名神高速道路、東名高速道路等は当面の措置として個別採算とされた。

昭和 41 年に「国土開発幹線自動車道建設法」が制定されて、7,600 km の予定路線が定められ、名神高速道路、東名高速道路も全線開通するに至り、その整備が全国的な展開を迎える段階になり、昭和 47 年の道路審議会<sup>※1</sup>において料金プール制の採用を提案する旨の答申が出されるとともに、「道路整備特別措置法施行令」等が改正され、料金プール制が採用されることとなった。

昭和 47 年の道路審議会答申における料金プール制採用の理由は次のとおりである。

- ・高速自動車国道は、本来各路線が、連結して全国的な枢要交通網を形成すべきものであって、各路線が必ずしも独立的なものとはいえず、また、実際問題として路線区分には幾分便宜的な面もあるので、その料金の設定に際しては、一貫性、一体性を持たせることが適当であると考えられる。
- ・各路線は必ずしも同時並行的に建設されるわけではなく、建設時期の違いに起因する用地費、工事費等の単価の差異によって建設費も影響を受けることになる。このような状況のもとで個別路線ごとに費用を償うように別々な料金設定をするならば、事業採択の時間的順序のちがいがから料金に差が生じることになるので、これを回避し、借入金の償還を円滑に行うためには、有料の高速自動車国道として建設される一群の路線を併合して計算する料金プール制を採用することが有効である。

料金プール制については、高度経済成長期の物価上昇とそれに伴う建設コストの増大の程度に対して、比較的安定的な料金水準を維持しながら、高速自動車国道の全国ネットワーク整備を行い、わが国の経済社会の発展に少なからずとも貢献してきたという評価がある。

その一方で、先発利益者の過度の負担、料金徴収の長期化、不採算路線の安易な建設、経営の不透明さ等の見地から、社会的にも強い批判を受け、料金改定の都度、料金プール制に関する批判が持ち出された。

なお、道路公団民営化時から、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構は全国路線網<sup>※2</sup>の業務実施計画<sup>※3</sup>の認可申請の際、高速自動車国道とネットワーク型一般有料道路の間で相互補助を行うものではないことを担保するため、それぞれの収支予算の明細を提出する必要があったが、平成 26 年 3 月に「独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構に関する省令」が改正され、現在、収支予算の明細は全国路線網全体のものだけ提出すれば足るようになり、現在、高速自動車国道、ネットワーク型一般有料道路と本州四国連絡高速道路との間で、債務返済の相互補助が可能（料金プール制）となっている。

※1「道路審議会」については p8 参照。 ※2「全国路線網」については p15 参照。 ※3「業務実施計画」については p10 参照。

## ○償還期間・料金徴収期間

有料道路制度は借入金によって道路を建設し、受益者負担の原則に基づいて一定期間は有料制をとり、借入金を全額償還した後は無料開放するものである。

道路の建設や維持管理に要する費用（総費用）を、ある一定期間内で償還できるようにするという観点から通行料金の水準は決定されており、開通後に徴収する料金収入（総収入）により総費用を償還し終えることになる。

この総費用と総収入を一致させるために必要な期間のことを「償還期間」といい、料金プール制導入以降は換算起算日<sup>※1</sup>から「料金徴収期間」満了日までの期間を指していた。

高速自動車国道の償還期間と料金徴収期間の経過は、おおよそ以下のとおり。

わが国最初となる名神高速道路の開通に際し、昭和38年6月の認可内容においては、栗東町－尼崎市間の供用開始の日（昭和38年7月16日）から25年間とされた。

東名高速道路全線開通に際し、昭和44年3月の認可内容においては、

- ・東名高速道路においては、昭和43年4月25日から23年間
- ・名神高速道路においては、昭和38年7月16日から18年間

とされた。

昭和47年の道路審議会<sup>※2</sup>答申においては、料金プール制導入に際し、料金徴収期間は換算起算日からおおよそ30年間が適当であるとされた。

この方式によると、料金プール制に組み入れられる路線が生じる都度、料金の妥当性の検討が求められることになるが、頻繁な料金変更を行うことは適切でないため、償還年限に前後それぞれ5年程度の幅をもたせ、5年を超えて増減するような場合においてのみ、料金水準を改定することを原則とした。

日本道路公団は、この答申で提言された料金プール制、車種区分の変更等を反映した内容で認可申請し、昭和47年9月に認可を得た（換算起算日 昭和51年2月、償還期間 27年6ヵ月）。

昭和56年の道路審議会中間答申においては、償還年限を延長（例えば5年程度）し、世代間の負担の公平を図るとともに、料金の低減を図ることが考慮されてよいこととされたが、日本道路公団は償還期間30年を基準として運用してきた。

平成4年の道路審議会中間答申においては、償還期間を延長する場合、料金水準の低減効果に限界があること、採算面の不確実性が增大することを挙げ、延長の範囲を当面5年程度、今後のネットワークの充実や交通量の予測精度の一層の向上により、将来10年程度とすることも考えられると提言され、日本道路公団は、

- ・交通量の将来需要予測の精度が上昇してきたこと
- ・将来交通量の予測においては、既供用区間の交通量の割合が増加し、長期的な採算面の不確実性が少なくなること

から、償還期間を40年に延長することとし、料金改定等を含め、平成6年9月に認可を得た（換算起算日 平成4年6月）。

平成7年の道路審議会中間答申においては、償還期間に客観的な基準を設ける観点から、建設国債の償還期間（60年）や、税法上適用される耐用年数を高速自動車国道の諸施設に当てはめた場合に算出される平均的な耐用年数（概ね45～50年と計算される）を施設資産の償還期間とする考え方が例示された。その上で、世代間負担の公平性確保を図る観点から、採算面の不確実性への影響等

もふまえ、高速自動車国道全体の平均的耐用年数を基本とすることが望ましいとされ、日本道路公団は、平成 9 年 10 月、平成 10 年 4 月、平成 10 年 12 月の施行命令を受け、採算を検討した結果、償還期間を 45 年に延長した内容で平成 11 年 4 月に認可を得た（換算起算日 平成 11 年 1 月）。

その後、「道路公団民営化に伴う関連法」の制定に伴い、料金徴収期間満了日は民営化から 45 年（平成 62 年 9 月末まで）を上限とすることとされたが、平成 26 年に高速道路の更新財源を確保するために料金徴収期間が 15 年延長され、現在、料金徴収期間満了日は平成 77 年 9 月 30 日以前でなければならないとされている。

15 年延長された料金徴収期間は更新需要に対応するものとされ、建設債務の償還期間は民営化時のスキームどおり、民営化から 45 年が上限とされている。

※1 「換算起算日」については p24（本ページ下段）参照。

※2 「道路審議会」については p8 参照。

### ○換算起算日

料金プール制においては、各路線の供用開始時期、建設費等が異なるため、全路線を平均した供用開始時期を設定する必要があるため、この平均した供用開始時期を「換算起算日」という。有料道路の償還期間の開始日にあたり、道路公団民営化前はこの日から料金徴収期間満了日までを償還期間としていた。

高速自動車国道においては、昭和 47 年の道路審議会<sup>※1</sup> 答申において料金プール制採用の提案を受けたが、路線、区間ごとに建設費や開通日が異なるため、換算起算日をもって全路線を代表する開通日とした。昭和 47 年の道路審議会答申において提示された換算起算日は次の式のとおり。

換算起算日 = 名神高速道路供用日 + (各路線の建設費 × 名神高速道路供用日から各路線供用日又は供用予定日までの日数の累計) / 各路線の建設費の累計

なお、道路公団民営化に伴い、料金徴収期間（償還期間）は民営化から 45 年を上限<sup>※2</sup>とされたため、換算起算日の考え方は用いられなくなった。

※1 「道路審議会」については p8 参照。

※2 現在、料金徴収期間は平成 77 年 9 月 30 日以前とされている。詳細は p23～24「償還期間・料金徴収期間」参照。

## ○画一料率制・対距離料金制・均一料金制（高速自動車国道）

「画一料率制」とは、プールされた路線のkm当りの料率を画一的に決定する制度のことをいう。昭和38年当初、名神高速道路が開通した際は、名神高速道路が個別で償還する水準で料金が設定された。その後、東名高速道路、中央自動車道の順次開通が見込まれたため、昭和43年の道路審議会※1において、「名神高速道路、東名高速道路、中央自動車道の料率を画一にする」との提案がなされ、それに基づいて料金が決定された。昭和47年の道路審議会答申においては、「プール制の採用が適切」、「全路線画一料率制の採用が適当」とされ、その後、いずれも導入された。

現在の大部分の高速自動車国道の料金は、ターミナルチャージ※2とする固定部分と、画一料率による利用距離に応じた可変部分※3で構成される「対距離料金制」がとられている。例外として、大都市近郊区間、長大トンネル等、建設費等が著しく高く、その利用による受益が極めて大きい区間については、割増の特別料金が設定※4され、また、一部の路線や区間においては利用促進を目的として、暫定的に割安料金が設定されている。

また、昭和45年に供用された近畿自動車道は道路構造上の制約から「均一料金制」が採用された。昭和47年の道路審議会答申において、高速自動車国道の料金体系は対距離制とするが、大都市周辺における場合のように、構造上の制約によって対距離制による料金の徴収が特に難しい区間は、例外的に均一制をとることもやむを得ないとされたことによるものである。

昭和56年の道路審議会中間答申においては、大都市周辺で交通量が多く、とりわけ域内交通量が多い区間及び延長が比較的短く、しかも、その全線を通行する交通量が多い区間についても、交通処理の円滑化による利用者サービスの向上、環境対策の促進、料金徴収事務の省力化等の効果が期待される場合に、均一制が採用されてよいとされている。

現在、近畿自動車道の他、中央自動車道（高井戸～八王子）、東京外環自動車道、西名阪自動車道等、一部の区間において均一料金制が採用されている。

※1 「道路審議会」については p8 参照。

※2 「ターミナルチャージ」については p26 参照。

※3 現在の可変部分の料率（料金水準）は普通車の普通区間で 24.6 円/kmである。詳細は p34 「3つの料金水準」参照。

※4 平成26年4月から3つの料金水準が導入され、当面10年間はETC車両限定で大都市近郊区間等の一部区間を除き、割高区間の料率は引き下げられた。「3つの料金水準」については p34 参照。

## ○内部補助

料金プール制においては、東名高速道路、名神高速道路等の採算性の良い路線から、採算性の悪い路線へ資金の補助が行われる仕組みとなっており、これを「内部補助」という。

昭和 60 年の道路審議会<sup>※1</sup> 中間答申において、内部補助については、

- ・プール制のもとで、ある範囲の内部補助が行われることには、十分根拠がある。
- ・内部補助額の目安を設定すべきであり、目安としては、その路線<sup>※2</sup> の料金収入と国費等をあわせた額程度までとするのが適当。
- ・将来、高速自動車国道ネットワークが概成する等、適切な時期には単独だと償還していると見られるような路線の料率は、再度その路線が建設されると仮定した場合の費用を基準に算出される料率を斟酌し、料率改定に適切な歯止めを設ける措置が必要。

等とされた。

※1 「道路審議会」については p8 参照。

※2 採算の悪い路線、補助を受ける側の路線を指す。

## ○ターミナルチャージ

高速自動車国道の料金のうち、利用する自動車の種類や距離に関係なく、利用 1 回につき課す固定額のことをいい、インターチェンジや料金徴収施設の建設費、管理費、料金徴収経費等を参考に設定されている。

昭和 50 年の料金改定の際に、利用距離によって課す可変額部分（この時は普通車 13.0 円/km）に利用 1 回あたりに課すターミナルチャージ 100 円（全車種）を加算し、料金を算定することとされた。この 100 円は、一定条件下の試算で求められる本来の額の一部に相当するものとされており、償われない部分については、距離に即した料率によって徴収することとし、料金体系の合理化を図るものとされていた。

100 km を超える長距離走行の場合は、長距離てい減制<sup>※1</sup> が適用された料率で計算された額にターミナルチャージを加算し、料金の額としている。

平成元年の料金改定の際にターミナルチャージは 150 円（全車種）とされ、現在に至っている<sup>※2</sup>。

※1 「長距離てい減制」については p27 参照。

※2 参考まで、NEXCO が管理する一般有料道路にはターミナルチャージは課されていない。首都高速道路と阪神高速道路については、償還を考慮した利用 1 回に対する固定額として普通車 200 円、大型車 400 円が課されている。

## ○車種区分・車種間料金比率

有料道路における「車種区分」は、車種間の負担の公平を図る観点から、車両ごとの重量、大きさ、用途等に応じて定められることが好ましいが、車種区分の細分化は料金所における利用者の時間的損失の増大等を招くことになる等の理由から、原因者負担、受益者負担及び占有者負担の考え方を総合的に勘案し、一定の車種区分に分類されている。

「車種間料金比率」は、公正妥当主義の一環として車種区分ごとに設けられた料金負担比率のことをいう。

高速自動車国道においては、昭和 38 年に認可された名神高速道路の料金は 6 車種区分であったが、昭和 43 年の道路審議会<sup>※1</sup> 中間答申を受け、昭和 44 年に 5 車種区分へと変更された。

昭和 47 年の道路審議会答申において、車種間の負担の公平を著しく歪めない範囲で、統合された車種区分を採用することが適切とされ、昭和 47 年 10 月 1 日に全国の高速自動車国道において当時の 5 車種区分から 3 車種区分へ切り替えられた。

昭和 63 年の道路審議会答申においては、車種区分と車種間料金比率について、

- ・従来の道路占有を主として考慮するという考え方に沿って、高速自動車国道を空間的・時間的に占有する度合いに応じ、各車種が費用を負担しあう占有者負担の考え方
- ・高速自動車国道の建設、管理に係る費用に影響を与える度合いに応じ、各車種が費用を負担しあう原因者負担の考え方
- ・高速自動車国道を利用することによって受ける便益に応じ、各車種が費用を分担しあう受益者負担の考え方

のそれぞれの考え方を勘案し決定していくことが妥当とし、不公平感が大きいという批判がある普通車を軽自動車等、普通車及び中型車に分け、平成元年 6 月 1 日に 5 車種区分に変更された。

平成元年の改定時には、激変緩和のため中型車、大型車に暫定的な車種間料金比率が適用されたが、平成 8 年 1 月 16 日、平成 9 年 4 月 1 日の 2 回の料金改定により暫定比率が解消され、現在は次表のとおりになっている<sup>※2</sup>。

| 車種区分    | 軽自動車等 | 普通車 | 中型車 | 大型車  | 特大車  |
|---------|-------|-----|-----|------|------|
| 車種間料金比率 | 0.8   | 1.0 | 1.2 | 1.65 | 2.75 |

※1 「道路審議会」については p8 参照。

※2 参考まで、首都高速道路と阪神高速道路は普通車と大型車の 2 車種区分であり、車種間比率は 1:2 である。

## ○長距離てい減制

長距離利用を促進し、中、短距離利用とあわせて高速自動車国道の効率的利用を図るために導入された割引制度のことをいう。昭和 43 年の道路審議会<sup>※</sup> 中間答申において提言され、昭和 44 年 3 月 31 日に名神高速道路、東名高速道路において導入された。導入時は、100 km を超える部分について 25% が割り引かれるものであった。

平成元年の料金改定の際に、100 km を超え 200 km までの部分については 25%、200 km を超える部分については 30% の割引とされ、現在に至っている。

※ 「道路審議会」については p8 参照。

## ○大都市近郊区間料金

大都市近郊で建設費等が著しく高く、その利用による受益が極めて大きいと認められる区間について、他区間より割高に設定された料金のことをいう。

昭和 43 年の道路審議会<sup>※1</sup> 中間答申において、大都市近郊部における割高料金の設定について提言され、昭和 43 年 12 月中央自動車道 調布～八王子において最初に設定された（高井戸～八王子は昭和 54 年に均一料金制へ移行）。

昭和 47 年の道路審議会答申において、「原則として全路線画一料率制を採用することが適当である。ただし、長大トンネル、海峡連絡橋、大都市近郊等のように、建設費等が著しく高く、その利用による受益がきわめて大きい区間については、利用者の負担の公平から見て、他区間より割高な料金を設定することが適当である」との提言がなされ、料金プール制採用後も当料金は設定されている。

料率及び当料金が設定されている開通済区間は次のとおり。

料率：普通車 29.52 円/km（24.6 円/km の 1.2 倍）

- 区間：・東北自動車道 川口～加須
- ・関越自動車道 練馬～東松山
  - ・常磐自動車道 三郷～谷田部
  - ・東関東自動車道 湾岸市川～成田
  - ・新空港自動車道 成田～新空港
  - ・東名高速道路 東京～厚木
  - ・名神高速道路 大津～西宮
  - ・中国自動車道 中国吹田～西宮北

なお、平成 26 年 4 月 1 日から、高速道路料金は普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の 3 つの料金水準<sup>※2</sup> に整理され、均一料金とされている中央自動車道（高井戸～八王子）、西名阪自動車道等や一般有料道路である圏央道の一部区間等についても大都市近郊区間として位置付けられることとなったが、これらの道路は従前の料金が維持されているため、上記に示した料金（普通車 29.52 円/km）と同一ではない。

※1 「道路審議会」については p8 参照。

※2 「3 つの料金水準」については p34 参照。

## ○関連道路プール制

交通上密接な関連を有する 2 以上の一般有料道路を、1 つの道路として計算する料金制度のことをいう。個別採算制においては、建設費や維持管理費の差異がそのまま料金や料金徴収期間に反映され、料金の額の不均衡とこれに起因する利用交通量の不均衡が生じるため、利用者負担の不均衡を是正するとともに、事業主体の経営の安定化、さらには道路相互の料金調整による利用交通量の適正配分を図ることを目的とし、昭和 45 年に「道路整備特別措置法」（以下「特措法」）が改正され、導入された。

過去には、昭和 61 年の北九州プール（北九州道路及び北九州直方道路）を皮切りに、横浜プール（横浜新道、第三京浜道路及び横浜横須賀道路）、千葉プール（千葉東金道路、京葉道路、東京湾アクアライン等）、姫路プール（姫路バイパス及び太子竜野バイパス）があった。

北九州プールについては、平成 3 年 3 月 31 日に福岡北九州高速道路公社へ引き継がれ、現在は、北九州 4 号線として営業している。

横浜プール、千葉プールについては、道路公団民営化時に全国路線網<sup>※</sup>に属する高速道路とされ、姫路プールは平成 12 年 12 月 11 日に無料開放された。

|        | 道路名   | プール適用日                                   | 密接関連性        |
|--------|---|--|--------------|
| 北九州プール | 北九州道路<br>北九州直方道路  | 昭和 61 年 9 月 1 日                          | 物理的に連結       |
| 横浜プール  | 横浜新道<br>第三京浜道路<br>横浜横須賀道路                                     | 昭和 63 年 1 月 1 日                          | 物理的に連結       |
| 千葉プール  | 京葉道路<br>千葉東金道路<br>-----<br>東京湾アクアライン、東京湾アクアライン連絡道、圏央道（木更津～東金） | 昭和 63 年 3 月 25 日<br><br>平成 12 年 7 月 20 日 | 物理的に連結       |
| 姫路プール  | 姫路バイパス<br>太子竜野バイパス  | 平成 6 年 7 月 1 日                           | 連続通行が 1/2 以上 |

なお、現行法令においては高速道路株式会社に関し、関連道路プール制に係る規定は確認できないが、地方道路公社と（本来）道路管理者の有料道路を対象として存続していることが、特措法第 11 条、第 19 条において確認できる。

※ 「全国路線網」については p15 参照。

## ○密接関連性（都市高速）

都市高速道路においては、自動車交通上密接な関連を有する道路ごとにプール採算することで、ネットワーク全体の総収入によって総支出を償うよう料金が決定されている。

「密接関連性」の判断基準については、昭和 57 年 1 月 18 日付けで運輸省と建設省（当時）から以下のとおり指針が出されている。

1. 自動車交通上、相互に密接な関連を有する道路とは、次の（1）又は（2）に該当する道路をいう。
  - （1）利用者が相当程度共通である二以上の道路  
当該二以上の道路において、一の道路に交通量の少なくとも 1/2 程度は他の道路を利用する関係が相互の道路間の交通上存在することが必要である。
  - （2）機能上、相互に代替関係にある二以上の道路  
次の二つの要件を充たすことが必要である。
    - ①当該二以上の道路において、出発地及び目的地を共通する交通量が各道路の交通量の少なくとも 1/2 程度は存在すること。
    - ②当該二以上の道路のうち、一の道路の通行が不可能となった場合に、これらの道路の出発地及び目的地を共通にする交通量のうち、当該通行が不可能となった場合に係る部分の少なくとも 1/2 程度が、他の代替関係にあることとされる道路に転換し、又は転換することが予測されること。
2. 密接関連性の判断の基準時は、原則として、当該判断に基づき最初に設定し、又は改定する料金の施行時とするが、当初施行時以後短い期間（2 年以内程度）に当該二以上の道路が接続することが確実に見込まれており、かつ、当該接続時における料金を当初施行時における料金と合わせて定めようとする場合は、当該接続時とする。
3. 当該二以上の道路が接続している場合は、これらの道路における自動車交通の利用形態が明らかに異なっていると認められる場合を除き、1. の規定にかかわらず、これらの道路は自動車交通上、相互に密接な関連を有するものとみなす。

## ○損失補てん引当金制度

将来の事情の不可測性（物価、将来交通量等の経済事情の著しい変動、不慮の災害等）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、同じ事業主体の全ての一般有料道路の料金収入によって積み立てられた内部留保資金によって補てんし、事業主体の経営の安定性を確保することを目的とした制度のことをいい、昭和 34 年に設けられた。

日本道路公団の一般有料道路における引当率は下表のとおり。

| 年度             | 引当率        |
|----------------|------------|
| 昭和 34 年～36 年   | 5%         |
| 昭和 37 年～38 年   | 10%        |
| 昭和 39 年        | 12%        |
| 昭和 40 年～58 年   | 10%        |
| 昭和 59 年～平成 9 年 | 15%        |
| 平成 9 年～民営化     | 15*%又は 20% |

※ 引当率 15%とする一般有料道路は、料金徴収期間 30 年以内の道路（平成 12 年度からは資金コスト 3%の道路も対象）

日本道路公団に係る部分については道路公団民営化に伴って廃止され、現在、地方道路公社が管理する道路を対象に当制度が存続していることが、「道路整備特別措置法施行規則」第 11 条において確認できる。

なお、高速自動車国道においては、当初は路線別採算制としていたため、当制度が採用されていたが、昭和 47 年の料金プール制採用に伴って廃止となった。

## ○公差制度

一般有料道路の採算計算は、償還まで長期にわたる交通量の将来予測を行うため、計画と実績に乖離が生ずるのは通常やむを得ないものと考えられ、当該道路の定められた料金徴収期間の範囲内で、供用時から償還完了時までの総利用交通量に 1.15 を乗じて得た交通量に達するまでは、償還完了後も料金徴収を続けることができるとする制度を「公差制度」といい、昭和 40 年に導入された。

当制度による収入は、当時の日本道路公団の経理上、損失補てん引当金に繰り入れられ、交通量の将来予測による計画と実績に乖離が生じるリスクの軽減が図られていた。

### ○対距離制（都市高速）

平成 24 年 1 月 1 日から、首都高速道路と阪神高速道路は均一料金制から「対距離制」へ移行した。

従来は、都市内における大量の交通を能率よく円滑に処理するために、通行料金については出口料金所の必要がない均一料金制が採用されていたが、

- ・ 同一料金圏内においては長距離利用も短距離利用も同一料金であり、また、同一料金圏内だけの利用と複数料金圏にまたがる利用とでは、同じ利用距離でも通行料金が異なる等の不公平感がネットワークの拡大に伴って拡大してきたこと
- ・ ETCの整備により、出口料金所がなくても利用距離を把握し料金計算が可能となったこと
- ・ 多くの利用者がETC機器を装着する状況となったこと

等から、平成 23 年 2 月 16 日に国土交通省が発表した「高速道路の当面の新たな料金割引について」に基づき、料金圏のない対距離制へと移行した。

### ○乗継（料金調整）

高速自動車国道の通行料金は100kmを超える距離を連続利用した場合、長距離てい減制<sup>※1</sup>が適用され、また、利用1回ごとにターミナルチャージ<sup>※2</sup>が課されるため、通行止めによって高速道路を降りた場合、最初の通行と再度乗継いだ通行料金の合計額が直通的通行料金よりも割高となる場合がある。このため、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社においては、通行止めによって乗継が生じた場合、直通的走行した場合の料金より高くないよう料金調整を行っている。

首都高速道路、阪神高速道路、本四高速道路においても、通行止めに伴う乗継に対し、料金調整が行われている。

なお、阪神高速道路においては、道路網を整備する予定があるにも関わらず未整備で接続されていない箇所について、路線が完成するまでの一時的な措置として、一般道路を経由した乗継制度が実施されている。

※1 「長距離てい減制」については p27 参照。

※2 「ターミナルチャージ」については p26 参照。

## ○維持管理有料制度

道路の維持、修繕に関する工事に特に多額の費用を要し、かつ、当該道路の道路管理者が道路の維持、修繕に関する工事を行うことが著しく困難又は不相当であると認められる時に限り、国土交通大臣の許可を受けて、料金徴収期間経過後も有料管理を継続することができるとする制度のことをいい、償還後の無料開放の例外として、「道路整備特別措置法」（以下「特措法」）第 15 条に定められている。

旧特措法においては、日本道路公団、本州四国連絡橋公団が管理する一般有料道路についても特例として当制度が認められていたが、道路公団民営化に伴う現行法においては地方道路公社だけが対象とされた。

日本道路公団が管理していた関門トンネルについては、「日本道路公団等民営化関係法施行法」第 26 条を根拠とした管理有料道路として、西日本高速道路株式会社が維持、修繕、料金徴収等を行っている。

当制度の適用路線は以下のとおり。

- ①関門トンネル（西日本高速道路株式会社 昭和 48 年 11 月 14 日移行）
- ②富士山有料道路（山梨県道路公社 平成 17 年 6 月 7 日移行）
- ③真鶴道路（神奈川県道路公社 平成 20 年 9 月 4 日移行）

なお、償還後の利用者負担、料金による維持管理や更新については、平成 4 年の道路審議会<sup>※1</sup>中間答申以降、たびたび議論されている<sup>※2</sup>。その他、永久有料制は償還後の当制度の他、維持管理費とあわせて建設残債務を半永久的に払い続ける考え方、償還主義を否定し、維持管理費とあわせて建設費の資金コスト（金利）だけ永久に払い続ける考え方等が考えられる。

※1 「道路審議会」については p8 参照。

※2 近年においては、平成 23 年の「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」（高速道路のあり方検討有識者委員会）、平成 25 年の社会資本整備審議会 道路分科会 幹線道路部会 の中間答申において、償還後の利用者負担について取り上げられている。「社会資本整備審議会」については p8 参照。

## ○グループ・プール制

高速自動車国道のネットワークをいくつかの路線や地域にグループ化し、グループ毎に料金プール制を採用することをいう。

平成 7 年の道路審議会<sup>※</sup>中間答申において、「仮にグループ・プール制を講じた場合、グループによって、これまでの整備状況や今後の追加整備量の違い、あるいは交通量の違い等により料金水準に大きな格差を生じることとなる。このため、一部のグループにおいては大幅な料金改定が必要となり、同一の料金水準にしようとするれば現在に比べて多額の助成が必要となり、現実的な方策としては適切でないと考えられる」と提言されている。

※ 「道路審議会」については p8 参照。

### ○3つの料金水準（普通区間・大都市近郊区間・海峡部等特別区間）

ネットワーク化が進みつつある高速道路がより一層有効利用されるよう、整備重視の料金から利用重視の料金へ転換を図るため、平成26年4月1日から導入された高速道路の料金水準のことをいう。

平成25年の社会資本整備審議会<sup>※1</sup> 道路分科会 国土幹線道路部会 の中間答申において示された料金水準であり、建設の経緯の違い等による区間毎の料金差が是正され、普通区間、大都市近郊区間及び海峡部等特別区間の3つの料金水準に整理された。

これに伴う料金水準の引下げは、高速道路債務の返済状況をふまえ、導入から当面10年間実施されることとされ、引下げ対象は料金徴収コスト等が考慮され、ETC車両に限定された。

普通区間、大都市近郊区間及び海峡部等特別区間については以下のとおり。

#### ①普通区間

対象：大都市近郊区間と海峡部等特別区間を除く区間

料率：普通車 24.6 円/km

備考：割高料金の適用を受けていた6区間（関越トンネル、飛騨トンネル、関門橋等）と本州四国連絡高速道路の陸上部について引下げ。

#### ②大都市近郊区間<sup>※2</sup>

対象：東名高速道路 東京～厚木等、大都市近郊に位置する区間

料率：普通車 29.52 円/km（普通区間の1.2倍）

備考：料金の引下げが交通渋滞を引き起こすと考えられることから、従前と同様に、普通区間より割高な料金水準を維持。

#### ③海峡部等特別区間

対象：伊勢湾岸道路、東京湾アクアライン、本州四国連絡高速道路（海峡部）

料率：普通車 108.1 円/km

備考：東京湾アクアライン、本州四国連絡道路（海峡部）の料率について、それまでの伊勢湾岸道路の料率である108.1円/kmに引下げ。

※1 「社会資本整備審議会」については p8 参照。

※2 「大都市近郊区間」の詳細については p28 「大都市近郊区間料金」参照。

### ○シームレスな料金体系

大都市圏の高速道路ネットワークは、高速自動車国道、都市高速道路、一般有料道路が混在し、事業主体も複数存在するため料金体系が複雑であり、また、連続利用に対する割高感がもたらされている。「シームレスな料金体系」とは、このような料金体系を解消するため、管轄や区間ごとに料金を徴収することなく、公平感のある対距離制により一括して料金を徴収する枠組みのことをいう。

当料金体系の実現に向けては、複数の会社が管理する道路を跨ぐ利用が阻害されないよう、環状道路の利用を促進する料金体系と整合を図りつつ、会社間の連続利用が進むような措置を講じる必要があるとされている。

なお、首都圏においては平成27年度、阪神圏においては平成28年度の環状道路の整備時期にあわせ、当料金体系を導入すべく検討が進められている。

## 【割引】

### ○別納割引制度

昭和 38 年に料金の後納制度として導入され、昭和 41 年から大口利用者の定着と大量利用の促進を図る目的で導入された割引のことをいう。平成 4 年、7 年の道路審議会<sup>※1</sup> 中間答申において、割引率が高い大口利用者と、当制度を利用していない一般利用者の均衡を考慮して、割引率の変更を含めた当制度の見直しについて言及されている。

なお、割引差益を享受することを目的とする事業協同組合が設立される等の不正利用が発生したこと等から、当制度は平成 17 年 3 月末に廃止され、平成 17 年 4 月から ETC の利用を前提とした大口・多頻度割引<sup>※2</sup> が導入された。

当制度廃止時（平成 17 年 3 月末）の割引率は以下のとおり（高速自動車国道の場合）。

| 月間利用額                 | 割引率 |
|-----------------------|-----|
| 1.4 万円までの部分           | 0%  |
| 1.4 万円を超え、7 万円までの部分   | 5%  |
| 7 万円を超え、70 万円までの部分    | 10% |
| 70 万円を超え、140 万円までの部分  | 15% |
| 140 万円を超え、280 万円までの部分 | 20% |
| 280 万円を超え、700 万円までの部分 | 25% |
| 700 万円を超える部分          | 30% |

※1 「道路審議会」については p8 参照。

※2 「大口・多頻度割引」については p40 参照。

### ○回数券割引制度

回数券は、有料道路を高頻度、反復利用する利用者に対するサービスの向上と利用の定着を図り、料金所における混雑緩和、料金徴収事務の省力化等を図るため、主として均一料金制を採用している区間と一般有料道路において導入されていた。

一部の対距離制区間の高速自動車国道（東名高速道路 東京－横浜、東京－東名川崎等）においても、「回数券割引制度」が試行的に導入されていた。

平成 15、16 年に、偽造された回数券が大量に発見されて社会問題となったことを受け、回数券は中央自動車道、東京外環自動車道においては平成 17 年 1 月末に販売停止、平成 17 年 6 月末に利用停止、その他の高速自動車国道、日本道路公団が管理する一般有料道路（一部を除く<sup>\*</sup>）においては平成 17 年 3 月末に販売停止、平成 17 年 8 月末に利用停止となった。

首都高速道路公団と阪神高速道路公団においては、同様の理由により平成 17 年 1 月末に販売停止、平成 17 年 7 月末に利用停止となった。

なお、本州四国連絡橋公団においても回数券は取り扱われていたが、偽造回数券問題が発生する以前に、その取扱いは廃止されていた。

※ 平成 26 年 10 月現在、高速道路株式会社においては八木山バイパス、関門トンネルにおいて回数券の利用が可能。

## ○障害者割引制度

有料道路における「障害者割引制度」は、障害者の社会的経済的自立の支援のため、昭和 54 年 6 月に導入された。対象者が運転等を行う場合に 50%以下の割引が受けられる。平成 15 年 12 月から事前に手続きすることにより、身体障害者手帳又は療育手帳だけで割引が適用され、従前の割引証は廃止された。平成 16 年 1 月から、E T C を利用して通行する自動車についても、事前に E T C カードと車載器（車両情報）等を登録すれば割引が適用される。

対象者の範囲は、昭和 54 年 6 月においては、「下肢又は体幹の不自由な身体障害者自らが運転する場合の自家用自動車で、自己又は生計同一者が所有するもの」とされ、昭和 61 年 12 月、平成 6 年 10 月及び平成 10 年 9 月に順次拡充され、現在は以下のとおり\*。

- ・身体障害者手帳の交付を受けている身体障害者が自ら運転する場合
- ・介護者が重度の身体障害者又は重度の知的障害者を乗せて運転する場合

※ 利用する自動車に一定の要件が課されている。

## ○ハイウェイカード（割引）

小口利用者に対するサービスの向上と利用者の定着を図り、キャッシュレス化を促進するためのプリペイドカードのことをいい、日本道路公団等四公団の他、地方道路公社において利用されていた。

日本道路公団においては、昭和 62 年 12 月から導入され、当初は常磐自動車道だけの運用であったが、平成元年に東名高速道路、名神高速道路に導入され、平成 2 年 4 月には全国の高速道路に展開された。

券種と割引等は下表のとおり。5,000 円券は平成元年、50,000 円券は平成 7 年に追加された。

| 発売券種      | 利用可能額    | 割引率   |
|-----------|----------|-------|
| 1,000 円券  | 1,000 円  | —     |
| 3,000 円券  | 3,000 円  | —     |
| 5,000 円券  | 5,200 円  | 3.8%  |
| 10,000 円券 | 10,500 円 | 4.8%  |
| 30,000 円券 | 32,500 円 | 7.7%  |
| 50,000 円券 | 58,000 円 | 13.8% |

30,000 円券と 50,000 円券は偽造が多発したため、国土交通省からの廃止を求める指示に基づき、当該 2 券種は平成 15 年 2 月 28 日限りで販売中止、平成 16 年 3 月 1 日以降は利用停止となった。

このため、残額があっても利用できなかったため、残額分については料金所の事務室等において 10,000 円以下の複数枚の当カードへの再発行交換か、E T C 前払割引への付替えが行われた。

10,000 円券以下の券種についても平成 17 年 9 月 15 日に販売中止、平成 18 年 4 月 1 日以降は利用停止となった。

残額については、E T C 前払割引への付替えか、残額×（販売価格÷券面価格）で払い戻されていたが、E T C 前払割引への付替えについては平成 25 年 1 月 27 日をもって終了し、払戻しについては平成 28 年 3 月 31 日をもって終了されることとなった。

## ○ ETC前払割引サービス

平成12年の道路審議会<sup>※1</sup>答申において、ETC前納型割引の実施について言及されたことをふまえ、ETC利用者の利便性を高め、より一層の利用促進と定着を図ることを目的とし、平成14年7月19日に導入された割引のことをいう。

ETC車載器をセットアップし、当割引の適用を申し込み、一定額の料金の前払いを行うと、ETCカードを使用して通行料金を支払う場合、以下の割引が適用された。

| 前払額     | 利用可能額   | 割引率   |
|---------|---------|-------|
| 10,000円 | 10,500円 | 4.8%  |
| 50,000円 | 58,000円 | 13.8% |

なお、当サービスは、前払いなしで同等の割引となるETCマイレージサービス<sup>※2</sup>が平成17年4月1日から導入されたことに伴い、平成17年12月20日をもって前払い金の積み増しは終了された。

※1 「道路審議会」についてはp8参照。

※2 「ETCマイレージサービス」についてはp37（本ページ下段）参照

## ○ ETCマイレージサービス

平成15年12月12日政府・与党申し合わせ「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」において、マイレージ割引について言及されたことをふまえ、小口利用者のETCの利用促進を図ることを目的とし、平成17年4月1日に導入されたサービスのことをいう。

当サービスの適用を受けるための登録がなされたETCカードを使用して通行料金を支払う場合、利用額に応じたポイントが付与され、貯めたポイントが以下のとおり還元されるものである。導入時のポイントの概要は表1のとおりであったが、平成26年4月から表2に見直された。

表1（～平成26年3月末）（東、中、西日本高速道路株式会社の場合）

| 利用金額    | ポイントの累計数  | 還元額    | 割引率   |
|---------|-----------|--------|-------|
| 5,000円  | 100ポイント   | 200円   | 3.8%  |
| 10,000円 | 200ポイント   | 500円   | 4.8%  |
| 30,000円 | 600ポイント   | 2,500円 | 7.7%  |
| 50,000円 | 1,000ポイント | 8,000円 | 13.8% |

高速自動車国道は50円につき1ポイント。一般有料道路は100円につき1ポイント。ポイントの有効期間は最大2年（ポイントが付いた年度の翌年度末まで有効）。

表2（平成26年4月～）（東、中、西日本高速道路株式会社の場合）

| 利用金額    | ポイントの累計数  | 還元額    | 割引率  |
|---------|-----------|--------|------|
| 10,000円 | 1,000ポイント | 500円   | 4.8% |
| 30,000円 | 3,000ポイント | 2,500円 | 7.7% |
| 50,000円 | 5,000ポイント | 5,000円 | 9.1% |

高速自動車国道、一般有料道路ともに10円につき1ポイント。ポイントの有効期間は最大2年（ポイントが付いた年度の翌年度末まで有効）。

## ○平日朝夕割引

並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、平日の通勤時間帯に多頻度利用する車両を対象とした割引のことをいう。平成 26 年 4 月 1 日に導入され、それまで導入されていた通勤割引が見直されたものである。

概要は、E T C システムにより平日の朝夕（6～9 時、17～20 時）の時間帯に地方部の高速道路を利用した全車種を対象に、最大 100 km 走行分まで割り引かれるものである。割引は E T C マイレージサービスに事前登録された者に限り※、月毎の利用回数に応じて無料走行分として事後還元される（東、中、西日本高速道路株式会社の場合）。

月毎の利用回数、割引率は以下のとおり。

| 月毎の利用回数 | 割引率 |
|---------|-----|
| 5 回～9 回 | 30% |
| 10 回以上  | 50% |

※ 平成 26 年 7 月 1 日からコーポレートカード利用者も割引対象とされたが、大口・多頻度割引との重複割引は適用外とされている。「大口・多頻度割引」については p 40 参照。

## ○通勤割引

地方部の交通容量に余裕のある高速道路を有効活用するため、平成 17 年 1 月 11 日に導入された割引のことをいう。

概要は、E T C システムにより朝夕の通勤時間帯（6～9 時、17～20 時）に地方部の高速道路を利用した全車種を対象に、最大 100 km 走行分までの通行料金が 50% 割り引かれるものである（東、中、西日本高速道路株式会社の場合）※。

なお、当割引は、平成 26 年 4 月 1 日から平日に多頻度利用する車を割引対象とした平日朝夕割引に見直された。

※ 平成 21 年 7 月 7 日までは 100 km 以内の走行に限り割引が適用されていた。

## ○深夜割引

一般道路の沿道環境を改善するため、交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進する目的で平成 16 年 11 月 1 日に導入された割引のことをいう。

概要は、E T C システムにより 0～4 時の間に高速道路を走行した全車種を対象に、通行料金が 30% 割り引かれるものである（東、中、西日本高速道路株式会社の場合）。

割引率等の主な変遷は以下のとおり。

|                    |                                |
|--------------------|--------------------------------|
| 平成 16 年 11 月 1 日～  | 割引率 30%                        |
| 平成 20 年 2 月 15 日～  | 割引率 40%（原油価格高騰に伴う緊急対策による割引率拡充） |
| 平成 20 年 10 月 14 日～ | 割引率 50%（利便増進事業計画による割引率拡充）      |
| 平成 26 年 4 月 1 日～   | 割引率 30%                        |

## ○休日割引

観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、平成 26 年 4 月 1 日に導入された割引のことをいう。それまで導入されていた利便増進事業計画による休日特別割引が見直されたものである。

概要は、E T C システムにより土日祝日に地方部の高速道路を通行する軽自動車等と普通自動車を対象に、通行料金が 30% 割引かれるものである（東、中、西日本高速道路株式会社の場合）。

平成 26 年 4 月 1 日から平成 26 年 6 月 30 日までは利便増進事業計画終了後の激変緩和措置期間として、50% の割引率が適用されていた。

当割引等の主な変遷は以下のとおり。

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 平成 20 年 9 月 20 日 <sup>※1</sup> ～ | 休日昼間割引（9～17 時）<br>割引率（地方部）50% <sup>※2</sup>                           |
| 平成 21 年 3 月 28 日～                | 休日特別割引（全日）<br>割引率（地方部）50% 及び 上限 1000 円<br>（大都市部）6～22 時 30%、22～6 時 50% |
| 平成 23 年 6 月 20 日～                | 休日上限 1000 円廃止   |
| 平成 26 年 4 月 1 日～                 | 休日割引（全日）<br>割引率 50% <sup>※3</sup>                                     |
| 平成 26 年 7 月 1 日～                 | 休日割引（全日）<br>割引率 30% <sup>※4</sup>                                     |

※1 平成 20 年 10 月 13 日までは社会実験としての措置。

※2 平成 21 年 7 月 7 日までは 100 km 以内の走行に限り割引が適用されていた。

※3 平成 26 年 6 月 30 日までの激変緩和措置の割引率。

※4 激変緩和措置終了後の割引率。

## ○乗継割引（会社間乗継割引）

高速道路会社間の連続利用に際し、特に割高感の強い短区間利用の負担軽減のため、首都高速道路又は阪神高速道路の料金が割引かれるものをいう。首都高速道路又は阪神高速道路の利用距離が 6 km 以下で、E T C 車両に限り適用される<sup>※1</sup>。

具体的には、首都高速道路においては東日本高速道路株式会社又は中日本高速道路株式会社の管理する道路を乗り継ぐ場合に普通車で 100 円（ただし、中央道又はアクアラインの連続利用は 210 円）、阪神高速道路においては西日本高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社の管理する道路を乗り継ぐ場合に普通車で 100 円が割引かれる<sup>※2</sup>。

なお、当割引は平成 25 年度末で終了予定であったが、平成 25 年 12 月に国土交通省が発表した「新たな高速道路料金に関する基本方針」に基づき、シームレスな料金体系<sup>※3</sup> 導入時まで継続されることとなった。

※1 首都高速道路においては、接続地点直近の出入口を利用する場合も割引が適用される（錦糸町～京葉道路 7.9 km）。

※2 一部路線において割引対象外となる場合がある。

※3 「シームレスな料金体系」については p34 参照。

## ○中央環状線迂回割引

都心部の渋滞緩和を図るため、混雑する都心環状線を迂回し、比較的交通容量に余裕のある中央環状線を走行した場合に適用される割引のことをいい、中央環状線を利用の方が都心環状線を利用した場合より遠回りとなる時に、E T C車両に限り普通車で100円が割り引かれる。

なお、当割引は平成25年度末で終了予定であったが、平成25年12月に国土交通省が発表した「新たな高速道路料金に関する基本方針」に基づき、シームレスな料金体系<sup>※</sup>導入時まで継続されることとなった。

※ 「シームレスな料金体系」についてはp34参照。

## ○大口・多頻度割引

平成15年12月12日 政府・与党申し合わせ「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」において、別納割引制度<sup>※</sup>廃止をふまえたさらなる引下げについて言及されたことをふまえ、高速道路の利用促進（多頻度利用）と大口利用の定着を図ることを通じて安定収入を確保し、顧客への還元を図ることを目的に、平成17年4月1日に導入された割引のことをいう。

当割引は、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社又は西日本高速道路株式会社が貸与するE T Cコーポレートカードを使用して通行料金を納付する場合、1ヶ月の高速自動車国道と一部の一般有料道路の利用額に応じて割引されるものであり、事前に東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社又は西日本高速道路株式会社の定める手続きが必要である。

当割引の概要は以下のとおり（高速自動車国道の場合）。

### ・車両単位の割引

| 車両1台ごとの月あたりの利用額 | 割引率        |          |
|-----------------|------------|----------|
|                 | 平成26年3月末まで | 平成26年4月～ |
| 5千円を超え1万円までの部分  | 10%        | 10%（20%） |
| 1万円を超え3万円までの部分  | 15%        | 20%（30%） |
| 3万円を超える部分       | 20%        | 30%（40%） |

カッコ内は平成27年3月末までの激変緩和措置の割引率

### ・契約者単位の割引

1ヶ月の利用額の合計が500万円を超え、かつ、1台あたりの1ヶ月の平均利用額が3万円を超える場合には、利用額の10%を割引。

※ 「別納割引制度」についてはp35参照。

## ○E T Cコーポレートカード

東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社がE T Cの利用を前提とした大口・多頻度割引制度<sup>※1</sup>のために発行するE T Cカードのことをいう。当カードを利用した車両は大口・多頻度割引を受けることができるが、クレジット会社が発行するE T Cカードと違い、カードに表示された車両しか利用できない、E T Cマイレージサービス<sup>※2</sup>が利用できない等の違いがある。

※1 「大口・多頻度割引制度」についてはp40（本ページ上段）参照。

※2 「E T Cマイレージサービス」についてはp37参照。

## ○社会実験

新たな施策を本格的に導入する前に場所や期間を限定して試行する取組みのことをいい、新たな施策の課題や効果等を本格導入の前に把握することを目的としている。

有料道路においては、有料道路と一般道路の有効活用を図りつつ、渋滞対策や沿道環境対策等の政策的要請に対応するため、多様で弾力的な料金施策に関する取組として、平成 15 年度\*から料金社会実験に関する施策が創設された。

平成 15 年度は、

- ①高速自動車国道の ETC 限定長距離割引
- ②首都高速道路の ETC 限定夜間割引
- ③地方の発案による地方からの提案型社会実験割引（22 件）

が実施された。

近年においては、平成 22 年 6 月 28 日から平成 23 年 6 月 20 日まで実施された高速道路の無料化社会実験等の例が挙げられる。

※ 平成 14 年度に東京湾アクアラインと日本海東北自動車道 聖籠新発田～新潟西において割引社会実験を実施。

## ○高速道路利便増進事業（利便増進計画）

「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」（以下「道路財特法」）に基づき、高速道路の通行者、利用者の利便の増進のため、高速道路料金の割引やスマートインターチェンジの整備に充てる費用について国費を投入する事業のことをいい、平成 20 年に導入された。独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」）の債務を国が承継し、承継した債務を国費により返済するものである。

機構と高速道路株式会社が、道路財特法第 5 条第 2 項に基づき、共同して当事業に関する計画を作成し、国土交通大臣から同意を得て実施が可能となる。

当事業のため、機構は平成 21 年 3 月に 3 兆円の債務（金利支払い債務を含む）を国に承継し、債務返済計画における高速道路貸付料の減額等の措置を講じた。

その後、「東日本大震災に対処するために必要な財源の確保を図るための特別措置に関する法律」により、平成 24 年 3 月 31 日までに機構から 2,500 億円を国庫に納付し、当事業は残余额をもって実施されることとされた。

料金割引に関する具体的な施策としては、平日昼間割引、平日夜間割引、休日特別割引等が挙げられる。平成 21 年 3 月 28 日から平成 23 年 6 月 19 日までの土日と祝日に行われた、いわゆる「1000 円高速」は当事業により実施されたものである。

なお、当事業による料金割引は、一部を除き平成 26 年 3 月末をもって終了した。

## 【交通管理・交通システム等】

### ○ ETC (Electronic Toll Collection) システム

「ETCシステム」(ノンストップ自動料金支払)とは、車両に装着した車載器に契約情報等を記録したICカードを挿入し、有料道路の料金所のトールゲートに設置した路側アンテナと車載器との間の無線通信によって、通行料金等の情報を路側アンテナに接続した有料道路のコンピューターシステムとICカードとの双方に記録することにより、料金所において料金支払のために止まることなく通行できるシステムのことをいう。

当システムは料金所を止まることなく通行できるため、1車線あたりの通行可能台数が飛躍的に向上し、料金所渋滞の緩和が図られる。また、通行の都度、料金所において料金を支払うことの煩わしさの解消やキャッシュレス化による利便性の向上、管理費の節減等の効果が期待できる。さらに、渋滞待ち時間の解消による時間便益の増大や燃料の節約、自動車排気ガスの低減による環境問題への貢献等、幅広い効果が期待できる他、多様な料金体系の可能性も増している。

平成12年4月から首都圏を中心に試行運用を始め、平成13年3月から一部の道路においてサービスを開始し、平成13年11月から全国の高速道路において利用可能となった。

### ○ フリーフロー (課金)

通常の料金所路側と異なり、ETCの開閉バーがなく、道路上空にアンテナが設置され、その下を車が流れている状況のことをいう。

料金所のない出入口に設置されたフリーフローアンテナの下をETC車両が通過することにより、車載器とフリーフローアンテナの間で課金に必要なデータが送受信され、利用距離や経路の確認の他、乗継情報の書込み等が行われている。

### ○ ITS (Intelligent Transport Systems) ・ ITSスポットサービス

「ITS」(高度道路交通システム)とは、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的とし、最先端の情報通信技術等を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称をいう。

「ITSスポットサービス」とは、高速道路沿い等に設置されたITSスポット(通信アンテナ)と、ITSスポット対応車載器(DSRC)との間で高速、大容量通信を行うことにより、広範囲な道路交通情報の入手や安全運転支援情報等が受けられる運転支援サービスのことをいい、従来のVICS※サービスよりも情報が高度化されたものである。

当サービスの本格運用は平成23年3月から開始され、同年8月には高速道路上を中心に約1,600カ所にITSスポットが設置され、全国的なサービスが開始されている。

※ 「VICS」についてはp43参照。

### ○VICS (Vehicle Information and Communication System)

「VICS」(道路交通情報通信システム)とは、渋滞や交通規制等の道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーション等の車載器に文字、図形で表示する画期的な情報通信システムのことをいい、ドライバーのニーズに即して利便性を向上させるとともに、輸送時間の短縮によるコストの削減、的確な状況把握による安全性の向上、交通の円滑化による環境の保全等を可能とし、ひいてはゆとりある国民生活の実現と社会経済の発展に寄与することを目的としている。

高速道路や一般道路における渋滞を解消し、交通事故を減らし、道路環境を改善することは、世界各国が抱える共通のテーマであるが、VICSはドライバーの適正なルート選択を促し、交通流を適切に分散させ、道路交通の安全性や円滑性を向上させ、さらには道路環境を改善させるものとされている。

### ○TDM (Transportation Demand Management)

「TDM」(交通需要マネジメント)とは、道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑をはじめとする交通問題を解決しようとする手法のことをいう。道路整備等、交通の供給側からの対応ではなく、交通の需要側からの対応という発想で生まれた。

具体的な施策としては、パークアンドライド、ロード・プライシング、相乗り、時差出勤等がある。

### ○OMM (Mobility Management)

「MM」(モビリティ・マネジメント)とは、過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に(=賢く)利用する状態へと少しずつ変えていく一連の取組みを意味するものをいい、施策目標はTDM\*と同様であるが、環境や健康等に配慮した交通行動を大規模かつ個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策を中心として、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が大きな特徴である。

こうしたコミュニケーション施策を中心として、

- ・交通システム運用改善等のTDM施策
- ・交通システムそのものの改善や新規導入
- ・そうした諸施策の実施主体の組織の改変や新たな組織の構築

等、これまでも行われてきた各種施策を実施し、最終的に公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に(=賢く)利用する状態を目指していくものである。

※ 「TDM」についてはp43(本ページ上段)参照。

## ○ロード・プライシング（コンジェスチョン・プライシング、ピークロード・プライシング、環境ロード・プライシング）

広義には道路の利用に対し料金を課すこと、つまり道路を利用する自動車から通行料金を徴収することであり、狭義には価格機能を用いて混雑緩和や環境改善等の特定の政策目的を実現しようとする課金制度のことをいい、TDM<sup>※1</sup>施策の一つである。

このうち、混雑課金（混雑料金制、「コンジェスチョン・プライシング」）とは、混雑した道路への交通流入を抑制することを主要な目的とした課金のことをいい、混雑に伴って発生する外部費用を内部化<sup>※2</sup>し得る料金を設定することで、混雑緩和のための財源調達が可能となる。

「ピークロード・プライシング」とは、需要の多いピーク時には料金を高く、需要の少ない時は安くすることをいい、結果として混雑課金と同様な現象をもたらす得るが、混雑という外部性を内部化する機能はなく、混雑緩和には理論上別の手段が必要とされる。

「環境ロード・プライシング」とは、並行する路線間に料金格差を設けて、運転者や事業者に路線変更の動機付けを与え、都心部や住宅地への交通流入を抑制し、環境影響の比較的少ない臨海部に交通を誘導することを目的とした料金形成のことをいう。阪神高速 5 号湾岸線の例（国道 43 号と阪神高速 3 号神戸線沿道の大気環境改善が目的）や、首都高速湾岸線の例（首都高速横羽線沿道の環境改善が目的）がある。

理論上は、環境負荷の大きい路線の料金を上げ、小さい路線のそれを下げることが意味されるが、現実には後者だけでの対応が図られている。平成 14 年の社会資本整備審議会<sup>※3</sup> 道路分科会 基本政策部会 の中間答申においては、この取組みを評価し、「今後はこのような施策を拡大し、環境改善、渋滞対策、交通安全等の政策的観点から料金設定の弾力化を図る必要がある」と指摘されている。

※1 「TDM」については p43（本ページ上段）参照。

※2 外部費用の内部化

道路交通における外部費用とは、走行に伴って発生する費用のうち、他の道路利用者や周辺住民等、当該道路を利用している者以外に負担させる費用を指し、具体的には交通混雑、大気汚染、騒音、事故等に要する費用が挙げられる。これに対し、内部費用は道路利用者により負担されている費用を指す。わが国の有料道路における通行料金は、インフラ整備費用の回収を主たる目的としているため、交通混雑、大気汚染等に要する費用は含まれていない。「外部費用の内部化」とは、これらの外部費用を当該道路利用者に負担させること、つまり内部費用化させることをいう。

※3 「社会資本整備審議会」については p8 参照。

## 【財源関連】

### ○政府出資金（資本金）・政府補給金（利子補給金）

日本道路公団は、「日本道路公団法」第4条の規定により国から出資を受けて資本金を増加することができることとされており、昭和34年以降（昭和40年を除く）、「政府出資金」を毎年受け入れてきた。道路の建設資金として投下された出資金は、料金収入により有料道路の償還が行われるに伴って回収され、新たな道路の建設資金として効率的活用がなされてきた。

また、日本道路公団が建設、管理する道路は予算で定められた資金コスト<sup>\*</sup>を前提として、通行料金と道路の償還年限が定められており、この資金コストと実際に調達するコストの差をカバーするため、国から「政府補給金」を受け入れてきた。政府補給金は出資金とは異なり、返済義務はない。

政府出資金及び政府補給金の形態により受け入れられてきた国費は、日本道路公団の利子負担を軽減するものとして極めて有効なものであったが、平成13年12月19日に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」において、「国費は、平成14年度以降、投入しない」とされ、平成14年度以降は、政府出資金及び政府補給金ともゼロとされている。

※ 「資金コスト」についてはp45（本ページ下段）参照。

### ○資金コスト

有料道路制度における「資金コスト」とは借入金等の元利返済のうち、利子部分について利率の上限を設けたものをいう。

有料道路制度は、借入金で道路を建設し、料金徴収期間内に得た収入で建設、管理に要した費用を全て賄うものであるため、資金コストの制度を活用することにより、

- ・ 市場金利の変動リスクの回避
- ・ 利用者の負担の軽減
- ・ 計画的な事業の運営

ができるとされていた。

定められた資金コスト（高速自動車国道は6.5%（上限）、ただし一部横断道等は3.0%<sup>\*1</sup>）に比し、平均残高調達コストが上回る場合、国の財政措置として政府出資金及び政府補給金が支出されていた。

資金コストは以下の式により求められる。

$$\text{資金コスト} = (\text{発生利息} - \text{政府補給金}) / (\text{借入金等の残高} + \text{政府出資金残高})$$

日本道路公団については「特殊法人等整理合理化計画」（平成13年12月19日閣議決定）において、「国費は、平成14年度以降、投入しない」とされ、それ以降国費は投入されていない。

※1 昭和56年の道路審議会中間答申において、過度の内部補助を軽減させる措置を講ずるべきとの提言を受け、昭和58年度予算において、東北横断道自動車道、東海北陸道自動車道、中国横断道自動車道及び沖縄道自動車道の4道（路線）の資金コストが3%となるよう国費制度の拡充が行われた。その後、昭和60年の道路審議会中間答申において、内部補助の基準として「その路線の料金収入と国費等をあわせた額程度までとするのが適当」との目安が示されたことを受け、順次資金コスト3%路線（北海道横断自動車道、四国縦貫自動車道等）が追加された。「道路審議会」についてはp8参照。

## ○道路整備特別会計

道路整備は、道路整備五箇年計画<sup>※1</sup>に基づき、揮発油税、自動車重量税等の特定財源（揮発油税収の1/4相当額以外は一般会計から受入）、地方公共団体の直轄負担金等、多様な財源を確保しつつ進められていたところであり、「道路整備特別会計」は道路整備事業に関する政府の経理を明確に区分するため、昭和33年度に設置されたものをいう。

しかし、平成15年から平成17年にかけての特別会計の見直しに係る議論を受け、「行政改革の重要方針」（平成17年12月24日閣議決定）とそれを受けた「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」において、特別会計に関する改革の方針が決定された。

これを受け、特別会計改革の内容を具体的に実施に移すための「特別会計に関する法律」が平成19年4月1日から施行され、平成20年度に当会計は、治水特別会計、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計の4特別会計とともに、社会資本整備事業特別会計<sup>※2</sup>として統合された。

※1 「道路整備五箇年計画」については p16 参照。

※2 「社会資本整備事業特別会計」については p46（本ページ下段）参照。

## ○社会資本整備事業特別会計

「行政改革推進法」の方針に従い、「特別会計に関する法律」に基づき、平成20年度に治水特別会計、道路整備特別会計<sup>※</sup>、港湾整備特別会計、空港整備特別会計及び都市開発資金融通特別会計の5特別会計を統合、設置された特別会計のことをいう。

当会計の道路整備勘定において、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社の新設又は改築に対する無利子貸付け、本州四国連絡橋公団から承継した債務の返済に要する資金の一部として、独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構に対する出資、地方道路公社が施行する有料道路事業に要する資金の一部貸付け等が行われている。

なお、当会計については、区分経理の明確な理由がない、一般会計からの繰越額が多い等の理由から、平成25年度をもって廃止され、平成26年度から一般会計化された。

※ 「道路整備特別会計」については p46（本ページ上段）参照。

## ○道路特定財源制度

昭和 28 年に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」（以下「臨時措置法」）が制定され、昭和 29 年度から揮発油税が道路整備の特定財源とされたことにはじまり、その後、軽油取引税、石油ガス税、自動車取得税、自動車重量税等が道路特定財源として道路整備に充てられることとなった制度のことをいう。

道路特定財源は、長年にわたって立ち遅れたわが国の道路の整備状況に鑑み、自動車利用者の負担により、緊急かつ計画的に道路を整備するための財源としての使命を担ってきたが、危機的な財政事情等を鑑み、平成 17 年 12 月に「道路特定財源の見直しに関する基本方針」がとりまとめられ、特定財源の一般財源化に関する基本方針が出された。

平成 20 年 5 月 13 日の「道路特定財源等に関する基本方針」において道路特定財源は廃止され、平成 21 年度に一般財源化されることが閣議決定され、この基本方針に基づき、平成 20 年 12 月 8 日に「道路特定財源の一般財源化等について」が政府・与党合意された。これをふまえ、道路特定財源の根拠とされていた「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」（以下「特措法」）が改正<sup>※1</sup>され、平成 21 年度から道路特定財源は全て一般財源化された。

当制度の制定、拡充、廃止に関する主な沿革は以下のとおり。

昭和 28 年 臨時措置法が制定され、揮発油税を道路整備のための特定財源とされた。

昭和 29 年 揮発油税を特定財源として第 1 次道路整備五箇年計画<sup>※2</sup>が発足。

昭和 30 年 地方道路譲与税を創設。

昭和 31 年 軽油取引税を創設。

昭和 41 年 臨時措置法を廃止し、「道路整備緊急措置法」（以下「緊急措置法」）を施行。  
道路整備特別会計設置。

昭和 43 年 石油ガス税、石油ガス譲与税を創設。

昭和 46 年 自動車取得税を創設。

自動車重量譲与税を創設。

平成 15 年 緊急措置法を「道路整備費の財源等の特例に関する法律」（以下「特例法」）に改正。  
道路整備五箇年計画を社会資本整備重点計画<sup>※3</sup>に統合。

平成 20 年 特例法を特措法に改正。

平成 21 年 「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律案」により、平成 21 年度から道路特別財源は全て一般財源化。

※1 特措法第 3 条において、平成 20 年度以降 10 箇年間、毎年度、揮発油税等の収入額の予算額等に相当する金額について、原則として道路整備費の財源に充てなければならないとされていたが、道路特定財源の一般財源化のため同条が削除されたもの。

※2 「道路整備五箇年計画」については p16 参照。

※3 「社会資本整備重点計画」については p17 参照。

## ○無利子貸付金制度（NTT資金）

社会資本整備の促進を図るため、NTT株式の売却収入を活用した無利子の貸付制度のことをい、昭和62年に創設された。

貸付対象事業の内容により、Aタイプ、Bタイプ、Cタイプの3タイプに区分されており、それぞれの内容は以下のとおり。

- ・Aタイプ（収益回収型公共事業）

地方公共団体以外の者が国の直接又は間接の負担又は補助を受けずに実施する公共的建設事業のうち、当該公共的建設事業により生ずる収益をもって当該公共的建設事業に要する費用を支弁することができるものと認められるもの

- ・Bタイプ（補助金型公共事業）

地方公共団体等が実施する公共事業のうち、都市開発事業、工業団地造成事業、集落地域の整備事業、その他の一定の区域の整備、開発の事業の一環として一体的かつ緊急に実施する必要があるもの

- ・Cタイプ（民活型事業）

政令で定める事業のうち第3セクターが行う事業で、これらの事業により整備される施設がその周辺の地域に対して適切な経済的効果を及ぼすと認められるもの。A、Bタイプのような公共事業ではなく、いわゆる民活事業

日本道路公団においては、開発インター事業（Aタイプ）等で無利子貸付けを受けていた。

## 【税金】

### ○固定資産税・都市計画税

道路公団民営化に伴う道路資産に係る「固定資産税」、「都市計画税」については、「日本道路公団等民営化関係法施行法」により「地方税法」が改正され、「地方税法」附則第 14 条において、民営化後 10 年間（平成 18 年度から平成 27 年度）は非課税とされている。

### ○空港連絡橋利用税

大阪市泉佐野市が関西国際空港連絡橋の通行車両に 1 往復 100 円を課税する税のことをいい、平成 25 年 3 月 30 日午前 0 時から徴収が開始された。西日本高速道路株式会社が関西国際空港連絡橋の通行料金とともに当税を徴収しており、課税期間は 5 年間とされている。

## 【その他】

### ○パブリックコメント・パブリックインボルブメント

「パブリックコメント」とは、政策等を実施していく上で、あらかじめその案を公表し、広く国民から意見や情報を募集する手続のことをいい、その意見等を考慮することにより、公正さの確保と透明性の向上を図り、国民の権利利益の保護に役立てることを目的とする。

高速道路の料金に関しては、3つの料金水準<sup>※1</sup>を導入する際にパブリックコメントの募集が行われた他、高速道路利便増進事業<sup>※2</sup>に関しては、「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」第5条第3項に基づき、あらかじめ国民の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならないとされ、パブリックコメントの募集がなされていた。

「パブリックインボルブメント」とは、計画の策定に際し、広く意見や意志を調査する時間を確保し、かつ、策定の過程を知る機会を設ける仕組みのことをいい、政策決定の過程に広く国民に参加してもらうことを企図している。

東京外かく環状道路（東名高速～関越道）について、国内ではじめて高速道路の構想段階からパブリックインボルブメント方式が活用された他、首都高速道路横浜環状北西線においても活用され、ルートや構造等の検討がなされている。

※1 「3つの料金水準」については p34 参照。

※2 「高速道路利便増進事業」については p41 参照。

### ○PPP（Public Private Partnership）／PFI（Private Finance Initiative）

「PPP」（パブリック・プライベート・パートナーシップ）とは、官民協働による公共サービスの提供のことをいう。公共サービスの提供に民間が参画する手法を幅広く捉えた概念で、民間資本や民間のノウハウを活用し、効率化や公共サービスの向上を目指すものである。

「PFI」（プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）とは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力、技術的能力を活用することで、国や地方公共団体等が実施するよりも効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図る考え方のことをいう。PFIはPPPの手法の一つである。

高速道路においては、今後の高速道路のあり方 中間取りまとめ（平成23年12月）、社会資本審議会<sup>※</sup> 道路分科会建議 中間取りまとめ（平成24年6月）において、PPP／PFIの導入を検討するよう提案されている。

※ 「社会資本整備審議会」については p8 参照。

## ○コンセッション方式

インフラの整備にあたり、民間事業者が発注者（公的機関）との契約により、所有権は公的機関に残したまま、設計、建設、維持、運営、資金調達等を民間事業者の費用とリスクで行い、料金を徴収して、これらの費用を回収するスキームのことをいう。当方式を導入することにより、民間資金活用による既存債務の削減や公的負担の軽減、民間事業者の創意工夫による低廉かつ良質な公共サービスの提供等が期待される。

なお、「道路整備特別措置法」に基づく有料道路については、その運営ができる者は都道府県等の道路管理者、地方道路公社及び高速道路株式会社に限られているため、現行法上、当方式は認められていないが、愛知県が平成 24 年 2 月に構造改革特区制度を活用した特例措置を国に提案し、愛知県道路公社が運営している有料道路の民間事業者による運営（道路コンセッション）の実現を目指している。

## ○インセンティブ規制（ヤードスティック規制・プライスカップ規制）

企業に経営改善を促す仕組みをもった規制方式の総称をいう。わが国で採用されているものとしては、「ヤードスティック規制」と「プライスカップ規制」があり、有料道路事業の効率化を促す手法として考えられる場合がある。

ヤードスティック規制とは、同質的な財を供給する複数企業のパフォーマンス指標（ヤードスティック）を利用して、間接的に競争させる仕組みのことをいう。同一産業内の全企業の平均費用を料金規制の指標とすることで、地理的に離れた企業同士であっても擬似的な競争を強いることができ、鉄道、バス事業等の交通事業や公益事業において採用されている。

プライスカップ規制とは、規制当局が価格上昇率に対する上限（キャップ）を設定する規制のことをいう。価格上昇率の上限設定にあたっては、物価上昇率に規制当局が求める生産性向上率が加味される。企業は、規制当局から求められた生産性向上率を上回る費用削減を達成した場合、その差額が企業報酬となるため、経営改善誘因となる。わが国においては電気通信分野の一部において採用されている。

## ○有料道路の早期無料開放・移管

日本道路公団が管理していた一般有料道路には、本来道路管理者の負担により早期無料開放がなされた道路や、地方道路公社等へ譲渡、移管された道路がある。

特に民営化に際し、道路関係四公団民営化推進委員会の「意見書」において、一般有料道路をネットワーク型とバイパス型に区分し、ネットワーク型は高速自動車国道と一体として取り扱い、機構が承継することとし、バイパス型については本来道路管理者に譲渡する方針とされたため、静岡県の東海 4 バイパス（一般国道 1 号の藤枝、掛川、磐田、浜名バイパス）等が国に譲渡され、無料開放された他、日光宇都宮道路、真鶴道路等が地方道路公社等に事業譲渡された。

## ○ミッシングリンク

主要都市間等を連絡し、ネットワークを構成する高規格幹線道路等のうち、未整備区間のことをいう。ミッシングリンクによってネットワーク機能が十分な効果を発揮しないことで、特に物流等に多大な影響を及ぼしている。

## ○ハイウェイオーソリティ構想

複数の管理運営主体が混在している阪神都市圏の高速道路において、一体的な管理運営主体を立ち上げ、高速道路ネットワークの一元管理を目指す構想のことをいう。

高速道路を一体的に運営することにより、料金体系の一元化による利用しやすい料金体系を実現するとともに、その料金収入によりミッシングリンク<sup>※</sup>の整備、適切な維持管理、大規模更新等を目指すものである。

平成 22 年 4 月、大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市及び堺市から国土交通省に「都市圏高速道路等の一体的運営構想」（当構想）の提案がなされた。

※ 「ミッシングリンク」については p51 参照。

## ○ワトキンス・レポート

昭和 31 年 8 月 8 日、ラルフ・J・ワトキンスを団長とする名古屋・神戸高速道路調査団が建設省（当時）に提出した報告書のことをいう。正式名称は「日本国政府建設省に対する名古屋・神戸高速道路調査報告書」という。

世界銀行から名神高速道路の建設に必要な資金を借款する話が具体的に進められる中で、わが国の経済の立場から見た高速道路の必要性和採算性等、総合的見地から権威ある調査が必要となったため、日本政府の要請により来日し、調査報告がなされたものである。

調査団は、「日本の道路は信じがたいほど悪い。世界の工業国にして、これ程完全に道路網を無視してきた国は、日本の他にはない」と痛烈な批判を報告書の冒頭に掲げ、直ちに認識を新たにして道路整備の拡充を図るべきことを勧告した。

結論として、名古屋・神戸高速道路計画は、加速度的な道路整備計画の重要欠くべからざる一部であり、高い優先順位を与えるべきとした。

当レポートは、わが国の高速道路建設の必要性を内外に認識させるとともに、以降のわが国の道路整備を飛躍的に進展させる原動力になったものとして高く評価されている。

## 参考文献等

### 【総論】

- ・ 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構  
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 「高速道路機構の概要 2012」 p3～p4
- ・ 高速道路株式会社  
全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p44～p45、p64
- ・ 地方道路公社  
全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p52
- ・ 道路公団民営化  
平成 25 年 2 月 15 日 国土交通省道路局 HP 道路関係四公団民営化 民営化の経緯  
[http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/4kou-minei\\_4.html](http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/4kou-minei_4.html)

### 【法制度等】

- ・ 道路審議会  
全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 12 年度」 p102～p103  
全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p94～p95
- ・ 社会資本整備審議会  
全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p94～p95  
平成 25 年 7 月 8 日 国土交通省道路局 HP 社会資本整備審議会  
[http://www.mlit.go.jp/singikai/infra/index\\_.html](http://www.mlit.go.jp/singikai/infra/index_.html)  
平成 25 年 7 月 8 日 国土交通省道路局 HP 社会資本整備審議会 第 14 回道路分科会配布資料 4 部会の設置  
<http://www.mlit.go.jp/common/000217728.pdf>
- ・ 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構法  
全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p64
- ・ 高速道路株式会社法  
全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p64
- ・ 道路整備特別措置法  
全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p63
- ・ 協定  
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 「高速道路機構の概要 2012」 p5～p7  
平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省 HP  
平成 16 年 6 月 9 日 道路関係四公団民営化関係四法の公布について 1.法概要 (PDF 形式)  
<http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/20040609/1.pdf>
- ・ 業務実施計画  
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 「高速道路機構の概要 2012」 p5～p7  
平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省 HP  
平成 16 年 6 月 9 日 道路関係四公団民営化関係四法の公布について 1.法概要 (PDF 形式)  
<http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/20040609/1.pdf>  
平成 26 年 4 月 4 日 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 HP

平成 26 年 3 月 14 日 全国路線網に属する高速自動車国道以外の高速道路の変更

<http://www.jehdra.go.jp/pdf/1201.pdf>

平成 26 年 3 月 14 日 業務実施計画書一覧

<http://www.jehdra.go.jp/gyoumuzissikeikaku.html>

・事業許可

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 「高速道路機構の概要 2012」 p5～p7

平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省 HP

平成 16 年 6 月 9 日 道路関係四公団民営化関係四法の公布について 1.法概要 (PDF 形式)

<http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/20040609/1.pdf>

・貸付料

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 「高速道路機構ファクトブック 2012」 p13

平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省 HP 平成 19 年 11 月 30 日 社会資本整備審議会

「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方 ―中間答申―」 参考資料 p42

[http://www.mlit.go.jp/road/ir/yuryou/pdf/tosin\\_2.pdf](http://www.mlit.go.jp/road/ir/yuryou/pdf/tosin_2.pdf)

平成 25 年 2 月 5 日 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 HP

平成20年8月4日 高速道路機構 平成20事業年度決算承認、及び決算に合わせて開示する高速道路事業関連情報について 資料1 平成20年度決算について p1 1②注1

<http://www.jehdra.go.jp/pdf/587.pdf>

【道路の区分】

・国土開発幹線自動車道

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p229

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p85～p86

・高速自動車国道

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p133、p232～p233

平成 7 年 11 月 30 日 道路審議会

「今後の有料道路制度のあり方についての中間答申 (高速自動車国道について)」 1(1)

平成 25 年 2 月 14 日 国土交通省 HP

平成 12 年 11 月 30 日 第 101 回道路審議会 「高速自動車国道の整備・管理のあり方に関する報告」 1(1)

<http://www.mlit.go.jp/road/singi/001215/001215-2b.html>

・高規格幹線道路網

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p229

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p85～p86

平成 7 年 11 月 30 日 道路審議会

「今後の有料道路制度のあり方についての中間答申 (高速自動車国道について)」 2(4)②

平成 25 年 2 月 14 日 国土交通省 HP

平成 12 年 11 月 30 日 第 101 回道路審議会 「高速自動車国道の整備・管理のあり方に関する報告」 1(1)

<http://www.mlit.go.jp/road/singi/001215/001215-2b.html>

・地域高規格道路

平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省近畿地方整備局 HP 地域高規格道路

<http://www.kkr.mlit.go.jp/road/kansen/tiikikoukikaku.html>

・都市高速道路

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p135～p136、p266

・指定都市高速道路

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p135～p136

財団法人 高速道路調査会 建設省道路局有料道路課監修 有料道路事業研究会編集  
「有料道路の概要 昭和 62 年度版」 p7～p8

・一般有料道路

日本道路公団 「日本道路公団三十年史」 p149

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p132

平成 25 年 3 月 1 日 国土交通省道路局 HP 有料道路の種類と事業主体

[http://www.mlit.go.jp/road/yuryo/jigyo\\_syutai.html](http://www.mlit.go.jp/road/yuryo/jigyo_syutai.html)

・自動車専用道路制度

平成 25 年 2 月 5 日 財団法人 道路新産業開発機構 HP

国土交通省道路局路政課 「道路行政セミナー 2010.9」 道路法令 Q&A

[http://www.hido.or.jp/14gyousei\\_backnumber/2010data/1009/1009houreiQ&A.pdf](http://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2010data/1009/1009houreiQ&A.pdf)

・全国路線網、地域路線網、一の路線

平成 25 年 2 月 15 日 国土交通省 HP 平成 19 年 11 月 30 日 社会資本整備審議会

「道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方 ー中間答申ー」 p5

[http://www.mlit.go.jp/road/ir/yuryou/pdf/tosin\\_1.pdf](http://www.mlit.go.jp/road/ir/yuryou/pdf/tosin_1.pdf)

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 「高速道路機構の概要 2012」 p5～p6

平成 26 年 4 月 4 日 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 HP

平成 26 年 2 月 14 日 「新たな高速道路料金 (案)」等について p3 その他

<http://www.jehdra.go.jp/pdf/ikenboshu/ikenboshu2602.pdf>

平成 26 年 3 月 14 日 全国路線網に属する高速自動車国道以外の高速道路の変更

<http://www.jehdra.go.jp/pdf/1201.pdf>

【整備計画等】

・国土開発幹線自動車道建設会議

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p43

・施行命令・基本計画の指示

平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省 HP

平成 16 年 6 月 9 日 道路関係四公団民営化関係四法の公布について 1.法概要 (PDF 形式) p4 1(1)

<http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/20040609/1.pdf>

・道路整備五箇年計画

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p308～p312

・社会資本整備重点計画

平成 25 年 2 月 6 日 国土交通省 HP 社会資本整備重点計画について

[http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/sosei\\_point\\_tk\\_000003.html](http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/sosei_point_tk_000003.html)

平成 25 年 2 月 6 日 国土交通省道路局 HP 社会資本整備重点計画

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-plan/ir-plan.html>

## 【道路整備】

### ・ 合併施行

平成 25 年 2 月 6 日 国土交通省道路局 HP

平成 14 年 3 月 15 日 第 1 回有料道路政策研究会資料 合併施行方式の問題点

<http://www.mlit.go.jp/road/singi/sgtrp1/ref2-4-3.html>

有料道路事業の手続きの流れ

<http://www.mlit.go.jp/road/singi/sgtrp1/ref1-2-5.html>

### ・ 暫定施工

昭和 56 年 7 月 24 日 道路審議会「高速自動車国道の整備と採算性の確保についての中間答申」 3(2)㍑、4(2)

### ・ 新直轄方式

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p58～p59

### ・ 開発インターチェンジ

平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省東北地方整備局 HP 開発インターチェンジ

<http://www.thr.mlit.go.jp/tohokunet/highway/kousoku/kousoku10.html>

### ・ スマートインターチェンジ

平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省道路局 HP スマートインターチェンジ

[http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/smart\\_ic/index.html](http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/smart_ic/index.html)

### ・ 立替施行

財団法人 高速道路調査会 建設省道路局有料道路課監修 有料道路事業研究会編集

「有料道路の概要 昭和 62 年度版」 p85

## 【料金制度・料金体系】

### ・ 償還主義

道路整備特別措置法第 23 条第 1 項第 1 号及び第 3 号

日本道路公団 「Highway Report 2002」 p54

日本道路公団 「年報 -平成 9 年- 事業の概要と道路統計」 p70

平成 25 年 2 月 15 日 消費者庁 HP 高速道路料金の決まり方

<http://www.caa.go.jp/seikatsu/koukyou/highway/hi03.html>

### ・ 公正妥当主義

道路整備特別措置法第 23 条第 1 項第 4 号

日本道路公団 「Highway Report 2002」 p54

日本道路公団 「年報 -平成 9 年- 事業の概要と道路統計」 p70

平成 25 年 2 月 15 日 消費者庁 HP 高速道路料金の決まり方

<http://www.caa.go.jp/seikatsu/koukyou/highway/hi03.html>

### ・ 便益主義

道路整備特別措置法 第 23 条第 1 項第 5 号

平成 25 年 2 月 15 日 消費者庁 HP 高速道路料金の決まり方

<http://www.caa.go.jp/seikatsu/koukyou/highway/hi03.html>

・償還対象経費

道路整備特別措置法第 23 条第 1 項第 1 号及び第 3 号

・料金プール制

昭和 47 年 3 月 24 日 道路審議会 「高速自動車国道の料金制度についての答申」 第 2 章 2

平成 26 年 3 月 7 日 官報 国土交通省令第 18 号

平成 26 年 4 月 4 日 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 HP

平成 26 年 3 月 14 日 全国路線網に属する高速自動車国道以外的高速道路の変更

<http://www.jehdra.go.jp/pdf/1201.pdf>

・償還期間・料金徴収期間

日本道路公団 「日本道路公団 二十年史」 p137、p526～p544

日本道路公団 「日本道路公団 三十年史」 p321～p347

日本道路公団 「JH この 10 年の歩み」 p170～p191

平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省 HP

平成 16 年 6 月 9 日 道路関係四公団民営化関係四法の公布について 1.法概要 (PDF 形式)

<http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/20040609/1.pdf>

平成 26 年 4 月 4 日 国土交通省 HP 平成 26 年 2 月 12 日 道路法等の一部を改正する法律案について 2.(2)②

[http://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_000395.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000395.html)

平成 26 年 7 月 23 日 国土交通省 HP 平成 26 年 2 月 12 日 道路法等の一部を改正する法律の公布について

[http://www.mlit.go.jp/road/road\\_fr4\\_000031.html](http://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000031.html)

道路整備特別措置法第 23 条第 3 項

・換算起算日

日本道路公団 「日本道路公団 三十年史」 p328

・内部補助

日本道路公団 「Highway Report 2002」 p57

・ターミナルチャージ

平成元年 3 月 7 日 日本道路公団 料金検討委員会 「高速自動車国道の料金水準及び料金制度に関する意見書」 4(2)①(ハ)

日本道路公団 「日本道路公団 三十年史」 p333

日本道路公団 「JH この 10 年の歩み」 p176

・長距離てい減制

日本道路公団 「日本道路公団二十年史」 p136～p137

日本道路公団 「JH この 10 年の歩み」 p177

・大都市近郊区間料金

日本道路公団 「日本道路公団 二十年史」 p532～p535

日本道路公団 「日本道路公団 三十年史」 p323～p326

・関連道路プール制

昭和 58 年 6 月 24 日 道路審議会「一般有料道路の今後の整備の方向と採算性の確保についての答申」2(2)  
ニ

日本道路公団「日本道路公団 三十年史」 p349

日本道路公団「JH この 10 年の歩み」 p192

・密接関連性（都市高速）

昭和 57 年 1 月 18 日 運輸省自動車局自動車道課、建設省道路局有料道路課「密接関連性の判断基準について」

・損失補てん引当金制度

昭和 58 年 6 月 24 日 道路審議会「一般有料道路の今後の整備の方向と採算性の確保についての答申」2(2)  
ロ

日本道路公団「日本道路公団 三十年史」 p348、p854

・公差制度

昭和 58 年 6 月 24 日 道路審議会「一般有料道路の今後の整備の方向と採算性の確保についての答申」2(2)  
ハ

日本道路公団「道路公団 三十年史」 p348～p349

・距離料金（都市高速）

平成 25 年 2 月 5 日 首都高速道路株式会社 HP

平成 23 年 11 月 2 日 距離別料金への移行等のお知らせ ～お客様により利用しやすい料金へ 平成 24 年 1 月 1 日(日)午前 0 時スタート～

<http://www.shutoko.co.jp/company/press/h23/data/11/1102>

平成 25 年 2 月 5 日 阪神高速道路株式会社 HP

平成 23 年 11 月 9 日 阪神高速道路（阪神圏）の通行料金等についてのお知らせ ～お客さまにより利用しやすい料金へ～

<http://www.hanshin-exp.co.jp/company/pressrelease/2011-1109-kyoriryoukin.html>

平成 25 年 2 月 15 日 国土交通省 HP 平成 23 年 2 月 16 日 高速道路の当面の新たな料金割引について

<http://www.mlit.go.jp/common/000135479.pdf>

・乗継（料金調整）

平成 26 年 5 月 27 日 NEXCO 東日本ドライブプラザ HP Q&A 情報 通行料金（料金を調べる）

Q3 通行止めにより一旦、高速道路を降り、再度乗り継いだ場合の料金調整について教えてください

<http://faq2.driveplaza.com/faq/FaqList.aspx?sub=84>

平成 26 年 5 月 27 日 NEXCO 東日本ドライブプラザ HP Q&A 情報 通行料金（料金その他）

Q1. ETC を利用している場合、通行止めによって一旦高速道路を降り、再度乗り継ぐ場合はどうすればいいですか

<http://faq2.driveplaza.com/faq/FaqList.aspx?sub=87>

平成 26 年 5 月 27 日 阪神高速道路株式会社 HP 阪神高速道路乗継案内

<https://hanshin-exp.co.jp/drivers/douro/noritsugi/>

・維持管理有料制度

宮川公男「高速道路と自動車 1980 年 7 月」 p15 財団法人 高速道路調査会

・グループ・プール制

平成 7 年 11 月 30 日 道路審議会 「今後の有料道路制度のあり方についての中間答申（高速自動車国道について）」 2(3)③

・ 3 つの料金水準（普通区間・大都市近郊区間・海峡部等特別区間）

平成 26 年 3 月 14 日 東日本高速道路 HP

平成 26 年 3 月 14 日 新たな高速道路料金について p1、別紙 1 p1～p2

[http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press\\_release/head\\_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf](http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/head_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf)

・ シームレスな料金体系

平成 26 年 4 月 4 日 国土交通省 HP

平成 25 年 6 月 25 日 社会資本整備審議会 国土幹線道路部会 中間答申 p25 5.(1)1)、p26(2)1)

<http://www.mlit.go.jp/common/001001968.pdf>

平成 26 年 4 月 4 日 国土交通省 HP

平成 25 年 12 月 20 日 国土交通省 「新たな高速道路料金に関する基本方針」 2.

<http://www.mlit.go.jp/common/001022809.pdf>

平成 26 年 4 月 4 日 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 HP

平成 26 年 2 月 14 日 「新たな高速道路料金（案）」等について p3 その他

<http://www.jehdra.go.jp/pdf/ikenboshu/ikenboshu2602.pdf>

【割引】

・ 別納割引制度

日本道路公団 「Highway Report 2002」 p60

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2004」 p233

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p265

・ 回数券割引制度

日本道路公団 「Highway Report 2002」 p60

日本道路公団 「年報 ー平成 9 年ー 事業の概要と道路統計」 p73

昭和 55 年 9 月 4 日 日本道路公団 料金検討委員会 「西名阪自動車道の均一料金制実施についての意見書」 5

平成 25 年 2 月 6 日 国土交通省 HP

平成 16 年 12 月 24 日 第 4 回道路関係四公団・国土交通省連絡会 資料 5

<http://www.mlit.go.jp/road/4kou-minei/renraku/4pdf/5.pdf>

・ 障害者割引制度

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p263

日本道路公団 「日本道路公団 三十年史」 p336

日本道路公団 「JH この 10 年の歩み」 p192～p193

・ ハイウェイカード（割引）

日本道路公団 「Highway Report 2002」 p60

日本道路公団 「JH この 10 年の歩み」 p170、p207、p209～p210、p634、p637

平成 25 年 2 月 7 日 NEXCO 東日本ドライブプラザ HP ハイウェイカードの廃止・払戻しについて

[http://www.driveplaza.com/highway\\_card/index.html](http://www.driveplaza.com/highway_card/index.html)

平成 25 年 2 月 7 日 東日本高速道路株式会社 HP

平成 24 年 9 月 24 日 ハイウェイカードの ETC への付替は平成 25 年 1 月 27 日をもって終了し、ハイウェイカードの払戻は平成 28 年 3 月 31 日をもって終了します

[http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press\\_release/head\\_office/h24/0924/](http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/head_office/h24/0924/)

・ ETC 前払割引サービス

日本道路公団 「Highway Report 2002」 p62

平成 25 年 2 月 7 日 ETC 「ハイカ・前払」 残高管理サービス HP

ご質問・FAQ-2 ETC 前払割引サービスの前払金お支払い（積み増し）の受付終了と「ハイカ・前払」 残高管理サービスへの名称変更について 2-1、2-2

[http://www.etc-plaza.jp/faq\\_end.html](http://www.etc-plaza.jp/faq_end.html)

・ ETC マイレージサービス

財団法人 道路システム高度化推進機構 「ETC 便覧 平成 24 年版」 p207～p208

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p265

平成 26 年 4 月 4 日 東日本高速道路 HP 平成 26 年 3 月 14 日 新たな高速道路料金について 別紙 1 p5

[http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press\\_release/head\\_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf](http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/head_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf)

平成 26 年 4 月 4 日 NEXCO 東日本ドライブプラザ HP ETC マイレージサービス

[http://www.driveplaza.com/etc/info/pdfs/gb2014\\_03.pdf](http://www.driveplaza.com/etc/info/pdfs/gb2014_03.pdf)

・ 平日朝夕割引

平成 26 年 3 月 14 日 新たな高速道路料金について 別紙 1 p4

[http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press\\_release/head\\_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf](http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/head_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf)

平成 26 年 4 月 4 日 NEXCO 東日本ドライブプラザ HP 平日朝夕割引

[http://www.driveplaza.com/etc/info/pdfs/gb2014\\_02.pdf](http://www.driveplaza.com/etc/info/pdfs/gb2014_02.pdf)

・ 通勤割引

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2013」 p252

・ 深夜割引

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2013」 p252

平成 26 年 4 月 4 日 新たな高速道路料金について 別紙 1 p8

[http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press\\_release/head\\_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf](http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/head_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf)

平成 26 年 4 月 4 日 NEXCO 東日本ドライブプラザ HP 深夜割引

[http://www.driveplaza.com/etc/info/pdfs/gb2014\\_05.pdf](http://www.driveplaza.com/etc/info/pdfs/gb2014_05.pdf)

・ 休日割引

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2013」 p253

平成 26 年 3 月 14 日 新たな高速道路料金について 別紙 1 p6

[http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press\\_release/head\\_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf](http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/head_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf)

平成 26 年 4 月 4 日 NEXCO 東日本ドライブプラザ HP 休日割引

[http://www.driveplaza.com/etc/info/pdfs/gb2014\\_04.pdf](http://www.driveplaza.com/etc/info/pdfs/gb2014_04.pdf)

・ 乗継割引（会社間乗継割引）

平成 26 年 5 月 27 日 首都高速道路株式会社 HP 会社間乗継割引（ETC 車）

[http://www.shutoko.jp/fee/discount/plan\\_1/](http://www.shutoko.jp/fee/discount/plan_1/)

平成 26 年 5 月 27 日 阪神高速道路株式会社 HP NEXCO・本四高速との乗継割引

<http://www.hanshin-exp.co.jp/drivers/ryoukin/kakusyu/2014-0108-1418-41.html>

平成 26 年 5 月 27 日 国土交通省 HP

平成 25 年 12 月 20 日 「新たな高速道路料金に関する基本方針」 2.大都市圏の料金について

<http://www.mlit.go.jp/common/001022809.pdf>

・中央環状線迂回割引

平成 26 年 5 月 28 日 首都高速道路株式会社 HP 中央環状迂回割引 (ETC 車)

[http://www.shutoko.jp/fee/discount/plan\\_5/](http://www.shutoko.jp/fee/discount/plan_5/)

首都高速道路株式会社 「高速道路と自動車 2012 年 2 月」 p35 財団法人 高速道路調査会

平成 26 年 5 月 27 日 国土交通省 HP 「新たな高速道路料金に関する基本方針」

平成 25 年 12 月 20 日 「新たな高速道路料金に関する基本方針」 2.大都市圏の料金について

<http://www.mlit.go.jp/common/001022809.pdf>

・大口・多頻度割引

財団法人 道路システム高度化推進機構 「ETC 便覧 平成 24 年版」 p209

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p265～p266

平成 26 年 4 月 4 日 東日本高速道路 HP 平成 26 年 3 月 14 日 新たな高速道路料金について 別紙 1 p7

[http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press\\_release/head\\_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf](http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/press_release/head_office/h26/0314/pdfs/pdf.pdf)

平成 26 年 4 月 4 日 NEXCO 東日本ドライブプラザ HP 大口・多頻度割引制度について

[http://www.driveplaza.com/etc/frequency\\_discount/index\\_26.html](http://www.driveplaza.com/etc/frequency_discount/index_26.html)

・ETCコーポレートカード

平成 25 年 2 月 7 日 ETC 利用照会サービス HP ETC コーポレートカードとは

[http://www.etc-meisai.jp/etc\\_card.html](http://www.etc-meisai.jp/etc_card.html)

・社会実験

平成 25 年 2 月 7 日 国土交通省道路局 HP 社会実験の推進

<http://www.mlit.go.jp/road/demopro/index.html>

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p448

国土交通省道路局 高速国道課、有料道路課 「高速道路と自動車 2003 年 10 月」 p44 財団法人 高速道路調査会

平成 25 年 2 月 7 日 国土交通省 HP

平成 16 年 6 月 2 日 「有料道路の料金に係る社会実験 地方からの提案型社会実験について ―平成 15 年度実施案件の結果の発表について―」

<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/06/060602.html>

平成 25 年 2 月 7 日 国土交通省 HP

平成 14 年 7 月 12 日 東京湾アクアラインの社会実験に伴う料金引き下げについて

<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/06/060712.html>

平成 25 年 2 月 7 日 国土交通省北陸地方整備局 HP

新潟国道事務所 前事務所長 石川雄一、前調査課長 大石登、調査第一係長 杉本敦、調査第一係 小越千春 高速道路の有効活用による新新バイパスの渋滞緩和を狙った『阿賀野川ゆとり通勤大作戦』について

[http://www.hrr.mlit.go.jp/library/kenkyukai/h15/pdf/a/a\\_15.pdf](http://www.hrr.mlit.go.jp/library/kenkyukai/h15/pdf/a/a_15.pdf)

・高速道路利便増進事業（利便増進計画）

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 「高速道路機構の概要 2012」 p8

平成 25 年 2 月 7 日 財団法人 道路新産業開発機構 HP

国土交通省道路局有料道路課 「道路行政セミナー 2008.12」

「安心実現のための緊急総合対策」における高速道路料金の引下げ

[http://www.hido.or.jp/14gyousei\\_backnumber/2008\\_data/0812/0812tokushu.pdf](http://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2008_data/0812/0812tokushu.pdf)

平成 26 年 4 月 4 日 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 HP 高速道路利便増進事業の概要

<http://www.jehdra.go.jp/ribenzoushin.html>

高速道路利便増進事業に関する計画一覧

<http://www.jehdra.go.jp/ribenzoushin2403.html> による各項目

【交通管理・交通システム】

・ ETC（Electronic Toll Collection）システム

日本道路公団 「Highway Report 2002」 p94

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p294～p295

財団法人 道路システム高度化推進機構 「ETC 便覧 平成 24 年版」 p17

・ フリーフロー（課金）

財団法人 道路システム高度化推進機構 「ETC 便覧 平成 24 年版」 p375

・ ITS（Intelligent Transport Systems）・ITS スポットサービス

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p350

平成 25 年 2 月 7 日 国土交通省道路局 HP ITS 関連用語集 ITS

<http://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/past/yougo/index.html#32>

一般財団法人 道路システム高度化推進機構 「ETC 便覧 平成 25 年版」 p250～p254

平成 26 年 7 月 18 日 一般財団法人 道路システム高度化推進機構 HP ITS スポットサービス（DSRC）他

<http://www.vics.or.jp/service/its.html>

[http://www.vics.or.jp/its\\_spot/about/](http://www.vics.or.jp/its_spot/about/)

平成 26 年 7 月 18 日 国土交通省 HP ITS スポットとは

[http://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/spot\\_dsrc/](http://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/spot_dsrc/)

・ VICS（Vehicle Information and Communication System）

平成 25 年 2 月 7 日 財団法人 道路交通情報通信システムセンターHP VICS（ビックス）とは

<http://www.vics.or.jp/about/index.html>

・ TDM（Transportation Demand Management）

財団法人 高速道路調査会 「高速道路の料金制度に関する研究 中間報告書 平成 23 年 8 月」 付録

平成 25 年 2 月 7 日 国土交通省道路局 HP ITS 関連用語集 TDM

<http://www.mlit.go.jp/road/ITS/j-html/past/yougo/index.html#48>

・ MM（Mobility Management）

平成 25 年 2 月 7 日 国土交通省 HP

国土交通省・東京工業大学大学院教授 藤井聡 「モビリティ・マネジメント 交通を取り巻く様々な問題の解決に向けて 平成 19 年 3 月」 p1

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/MobilityManagement/mm.pdf>

- ・ロード・プライシング（コンジェスチョン・プライシング、ピークロード・プライシング、環境ロード・プライシング）

財団法人 高速道路調査会 「高速道路の料金制度に関する研究 中間報告書 平成 23 年 8 月」 p63

平成 25 年 2 月 7 日 阪神高速道路株式会社 HP 環境ロードプライシング よくある質問と回答

[http://www.hanshin-exp.co.jp/drivers/etc/etc\\_waribiki/faq/index.html](http://www.hanshin-exp.co.jp/drivers/etc/etc_waribiki/faq/index.html)

平成 26 年 5 月 26 日 財務総合政策研究所 HP

社会的に望ましい道路料金制度-混雑課金制度導入に向けて 財務総合政策研究所研究部 片岡拓也

[https://www.mof.go.jp/pri/research/special\\_report/f01\\_2010\\_11.pdf](https://www.mof.go.jp/pri/research/special_report/f01_2010_11.pdf)

## 【財源関連】

- ・政府出資金（資本金）・政府補給金（利子補給金）

日本道路公団 「日本道路公団 三十年史」 p574～p575

日本道路公団 「年報 ー平成 9 年ー 事業の概要と道路統計」 p50

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p301

- ・資金コスト

日本道路公団 「Highway Report 2002」 p56～p57

日本道路公団 「年報 ー平成 9 年ー 事業の概要と道路統計」 p71

全国高速道路建設協議会 「高速道路便覧 2011」 p301、p315

- ・道路整備特別会計

平成 25 年 2 月 6 日 国土交通省 HP 国土交通省道路局 「道路整備特別会計財務書類 平成 16 年 2 月」 p1

[http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/financial/financial\\_14/images/02.pdf](http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/financial/financial_14/images/02.pdf)

平成 25 年 2 月 6 日 財務省 HP

財務省主計局 「平成 22 年版 特別会計のはなし 平成 22 年 7 月」 p19、p146

[http://www.mof.go.jp/budget/topics/special\\_account/fy2010/tokkai2207\\_00.pdf](http://www.mof.go.jp/budget/topics/special_account/fy2010/tokkai2207_00.pdf)

- ・社会資本整備事業特別会計

平成 25 年 2 月 6 日 財務省 HP 財務省主計局 「平成 22 年版 特別会計のはなし 平成 22 年 7 月」 p146

[http://www.mof.go.jp/budget/topics/special\\_account/fy2010/tokkai2207\\_00.pdf](http://www.mof.go.jp/budget/topics/special_account/fy2010/tokkai2207_00.pdf)

平成 25 年 2 月 6 日 国土交通省 HP 行政事業レビューシート 事業番号 221

<http://www.mlit.go.jp/common/000119804.pdf>

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p108～p112

平成 26 年 7 月 8 日 国土交通省 HP 国土交通省所管特別会計に関する情報開示

[http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01\\_hy\\_000162.html](http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_000162.html)

平成 25 年 2 月 6 日 財務省 HP 特別会計に関する法律等の一部を改正する等の法律案要綱

[http://www.mof.go.jp/about\\_mof/bills/185diet/20131025y.html](http://www.mof.go.jp/about_mof/bills/185diet/20131025y.html)

- ・道路特定財源制度

平成 25 年 2 月 6 日 国土交通省道路局 HP 道路特定財源の一般財源化について

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-funds/minaoshi.html>

道路特定財源制度の沿革

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/hyouka/sfncl/enkaku/sfncl2.html>

平成 26 年 5 月 13 日 一般財団法人 道路新産業開発機構 HP

国土交通省道路局路政課 「道路行政セミナー 2009.8」

道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部を改正する法律について

[https://www.hido.or.jp/14gyousei\\_backnumber/2009data/0908/0908TOPICS-zaitokuhou.pdf](https://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2009data/0908/0908TOPICS-zaitokuhou.pdf)

・無利子貸付金制度（N T T 資金）

全国道路利用者会議 道路行政研究会編 「道路行政 平成 21 年度」 p174～p182

平成 25 年 2 月 6 日 財務省 HP 財務省主計局 「特別会計のはなし 平成 19 年 4 月」 p136

[http://www.mof.go.jp/budget/topics/special\\_account/fy2007/tokkai1904\\_00.pdf](http://www.mof.go.jp/budget/topics/special_account/fy2007/tokkai1904_00.pdf)

【税金】

・空港連絡橋利用税

平成 25 年 2 月 15 日 総務省 HP

平成 24 年 4 月 11 日 総務省報道資料 大阪府泉佐野市「空港連絡橋利用税」の新設

[http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000155033.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000155033.pdf)

平成 26 年 4 月 4 日 泉佐野市 HP 空港連絡橋利用税（関空橋税）について

<http://www.city.izumisano.lg.jp/kakuka/somu/zeimu/menu/riyouzei.html>

【その他】

・パブリックコメント・パブリックインボルブメント

平成 26 年 4 月 4 日 総務省 HP パブリックコメント制度（意見公募手続制度）について

[http://www.e-gov.go.jp/help/about\\_pb.html](http://www.e-gov.go.jp/help/about_pb.html)

平成 26 年 4 月 4 日 国土交通省 HP 道路審議会建議 用語解説

<http://www.mlit.go.jp/road/consider/kengi/explain.html>

平成 26 年 7 月 16 日 国土交通省外かく環状道路工事事務所 HP PI・広報の取組

[http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/pi\\_kouhou/](http://www.ktr.mlit.go.jp/gaikan/pi_kouhou/)

平成 26 年 7 月 16 日 首都高速道株式会社 HP 横浜環状北西線 これまでの取組・事業の流れ

<http://www.shutoko.jp/ss/hokusei-sen/outline/>

・PPP（Public Private Partnership）／PFI（Private Finance Initiative）

平成 26 年 5 月 21 日 国土交通省 HP 国土交通省官民連携政策課における PPP/PFI の支援の取組み

<http://www.mlit.go.jp/common/001029975.pdf>

・コンセッション方式

平成 26 年 5 月 21 日 国土交通省 HP 国土交通省官民連携政策課における PPP/PFI の支援の取組み

<http://www.mlit.go.jp/common/001029975.pdf>

平成 26 年 5 月 21 日 愛知県 HP 民間事業者による有料道路事業の運営に関する検討会 報告書

<http://www.pref.aichi.jp/douroiji/yuuryoudouro/report-all.pdf>

・インセンティブ規制（ヤードスティック規制・プライスカップ規制）

財団法人 高速道路調査会 「高速道路会社に対する料金等の規制に関する研究 平成 21 年 2 月」 p18、p26

・有料道路の早期無料開放・移管

日本道路公団 「日本道路公団 三十年史」 p85～p86、p772～p775

平成 14 年 12 月 6 日 道路関係四公団民営化推進委員会 「意見書」 p13

・ **ミッシングリンク**

平成 25 年 2 月 5 日 国土交通省 HP 全国ミッシングリンクの整備

<http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/missinglink/index.html>

・ **ハイウェイオーソリティ構想**

平成 25 年 2 月 15 日 大阪市 HP

平成 22 年 4 月 23 日 【報道発表資料】新たな高速道路料金案に対して阪神都市圏から民主党及び国土交通省に提出した提案書を公表します

「新たな高速道路料金案に対する阪神都市圏からの意見と提案」、「(別紙) 都市圏高速道路等の一体的運営構想」 大阪府・兵庫県・大阪市・神戸市・堺市

<http://www.city.osaka.lg.jp/hodoshiryo/keikakuchosei/0000078933.html>

・ **ワトキンス・レポート**

日本道路公団 「日本道路公団 三十年史」 p22～p23、p145、p159、p176、p833

ワトキンス・レポート 45 周年記念委員会 「ワトキンス調査団 名古屋・神戸高速道路調査報告書」 勁草書房

## 索引

### 【英字】

|   |    |
|---|----|
| A路線、B路線、A'路線  | 13 |
| ETC (Electronic Toll Collection) システム                               | 42 |
| ETCコーポレートカード  | 40 |
| ETCマイレージサービス  | 37 |
| ETC前払割引サービス   | 37 |
| ITS (Intelligent Transport Systems) ・ ITSスポットサービス                   | 42 |
| MM (Mobility Management)  | 43 |
| NTT資金   | 48 |
| PPP (Public Private Partnership) / PFI (Private Finance Initiative) | 50 |
| TDM (Transportation Demand Management)                              | 43 |
| VICS (Vehicle Information and Communication System)                 | 43 |

### 【あ(ア)行】

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 維持管理有料制度                         | 33 |
| 一の路線                             | 15 |
| 一般有料道路                           | 15 |
| インセンティブ規制 (ヤードスティック規制・プライスカップ規制) | 51 |
| 大口・多頻度割引                         | 40 |

### 【か(カ)行】

|                 |    |
|-----------------|----|
| 回数券割引制度         | 35 |
| 開発インターチェンジ      | 19 |
| 画一料率制 (高速自動車国道) | 25 |
| 貸付料             | 10 |
| 合併施行            | 18 |
| 環境ロード・プライシング    | 44 |
| 換算起算日           | 24 |
| 関連道路プール制        | 29 |
| 基本計画の指示         | 16 |
| 休日割引            | 39 |
| 協定              | 9  |
| 業務実施計画          | 10 |
| 均一料金制 (高速自動車国道) | 25 |
| 空港連絡橋利用税        | 49 |
| グループ・プール制       | 33 |
| 高規格幹線道路網        | 13 |

|                 |    |
|-----------------|----|
| 公差制度            | 31 |
| 公正妥当主義          | 20 |
| 高速自動車国道         | 12 |
| 高速道路株式会社        | 5  |
| 高速道路株式会社法       | 9  |
| 高速道路利便増進事業      | 41 |
| 国土開発幹線自動車道      | 11 |
| 国土開発幹線自動車道建設会議  | 16 |
| 固定資産税・都市計画税     | 49 |
| コンジェスチョン・プライシング | 44 |
| コンセッション方式       | 51 |

### 【さ(サ)行】

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 暫定施工                    | 18 |
| 事業許可                    | 10 |
| 資金コスト                   | 45 |
| 指定都市高速道路                | 14 |
| 自動車専用道路制度               | 15 |
| シームレスな料金体系              | 34 |
| 社会実験                    | 41 |
| 社会資本整備事業特別会計            | 46 |
| 社会資本整備重点計画              | 17 |
| 社会資本整備審議会               | 8  |
| 車種区分・車種間料金比率            | 27 |
| 障害者割引制度                 | 36 |
| 償還期間                    | 23 |
| 償還主義                    | 20 |
| 償還対象経費                  | 21 |
| 新直轄方式                   | 18 |
| 深夜割引                    | 38 |
| スマートインターチェンジ            | 19 |
| 政府出資金（資本金）・政府補給金（利子補給金） | 45 |
| 施行命令・基本計画の指示            | 16 |
| 全国路線網                   | 15 |
| 損失補てん引当金制度              | 31 |

### 【た(タ)行】

|                 |    |
|-----------------|----|
| 対距離料金制（高速自動車国道） | 25 |
| 対距離制（都市高速）      | 32 |

|                         |    |
|-------------------------|----|
| 大都市近郊区間料金               | 28 |
| 立替施行                    | 19 |
| ターミナルチャージ               | 26 |
| ターンパイク                  | 15 |
| 地域高規格道路                 | 14 |
| 地域路線網                   | 15 |
| 地方道路公社                  | 6  |
| 中央環状線迂回割引               | 40 |
| 長距離てい減制                 | 27 |
| 通勤割引                    | 38 |
| 道路公団民営化                 | 7  |
| 道路審議会                   | 8  |
| 道路整備五箇年計画               | 16 |
| 道路整備特別会計                | 46 |
| 道路整備特別措置法               | 9  |
| 道路特定財源制度                | 47 |
| 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構  | 5  |
| 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構法 | 9  |
| 都市高速道路                  | 14 |

## 【な(ナ)行】

|               |    |
|---------------|----|
| 内部補助          | 26 |
| 乗継（料金調整）      | 32 |
| 乗継割引（会社間乗継割引） | 39 |

## 【は(ハ)行】

|               |    |
|---------------|----|
| ハイウェイオーソリティ構想 | 52 |
| ハイウェイカード（割引）  | 36 |
| パブリックインボルブメント | 50 |
| パブリックコメント     | 50 |
| ピークロード・プライシング | 44 |
| プライスキャップ規制    | 51 |
| フリーフロー（課金）    | 42 |
| 平日朝夕割引        | 38 |
| 別納割引制度        | 35 |
| 便益主義          | 20 |
| 本来道路管理者       | 6  |

## 【ま(マ)行】

|  |    |
|--|----|
| ミッシングリンク   | 51 |
| 密接関連性（都市高速）  | 30 |
| 3つの料金水準（普通区間・大都市近郊区間・海峡部等特別区間）                             | 34 |
| 無利子貸付金制度（N T T 資金）   | 48 |
| 無料開放   | 51 |
| <b>【や(ヤ)行】</b>   |    |
| ヤードスティック規制   | 51 |
| 有料道路の早期無料開放・移管   | 51 |
| <b>【ら(ラ)行】</b>   |    |
| 利便増進計画   | 41 |
| 料金徴収期間   | 23 |
| 料金プール制   | 22 |
| ロード・プライシング（コンジェスチョン・プライシング、<br>ピークロード・プライシング、環境ロード・プライシング） | 44 |
| <b>【わ(ワ)行】</b>   |    |
| ワトキンス・レポート   | 52 |