

行政改革推進会議 独立行政法人改革等に関する分科会  
第3WGヒアリング 補足説明資料

---

国土交通省 道路局

# 道路関係4公団の民営化の概要

## 民営化の目的

- 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
- 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担で建設
- 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定や多様なサービスを提供

## 【民営化の概要】

日本道路公団

首都高速  
道路公団

阪神高速  
道路公団

本州四国  
連絡橋公団

平成17年10月1日 民営化

## 【会社】 高速道路の建設・管理・料金徴収

東日本高速  
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

首都高速  
道路株式会社

阪神高速  
道路株式会社

本州四国連絡  
高速道路株式会社

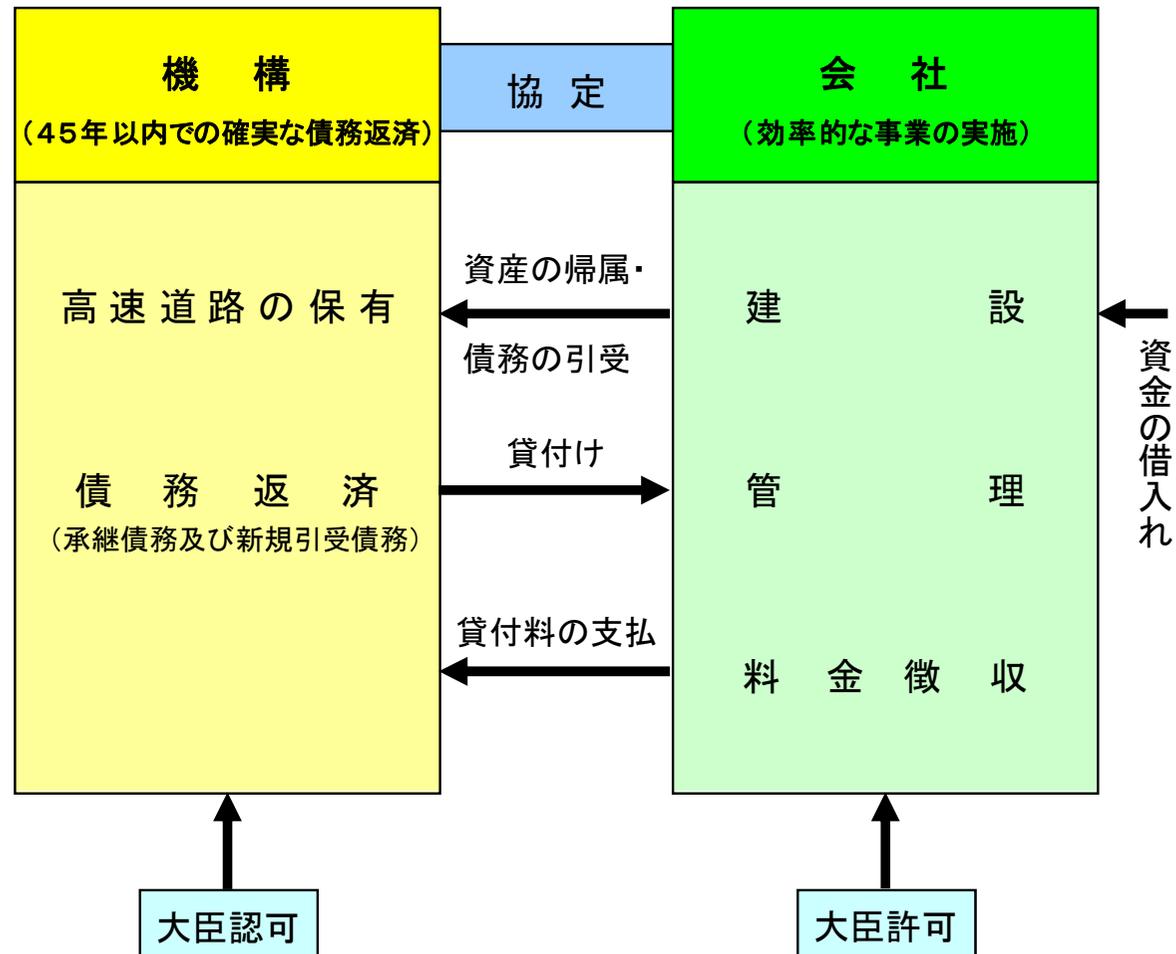
独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

## 【機構】 高速道路の保有・債務償還、道路管理者の権限代行

# 高速道路事業スキーム

- 会社は、債券・借入金にて新たな建設を行い、完成後に資産と債務を機構に移行
- 機構は、会社から料金収入を原資とする貸付料を得て、45年間で債務を返済

【会社と機構による高速道路事業の実施スキーム】



# 国土幹線道路部会 中間答申のポイント

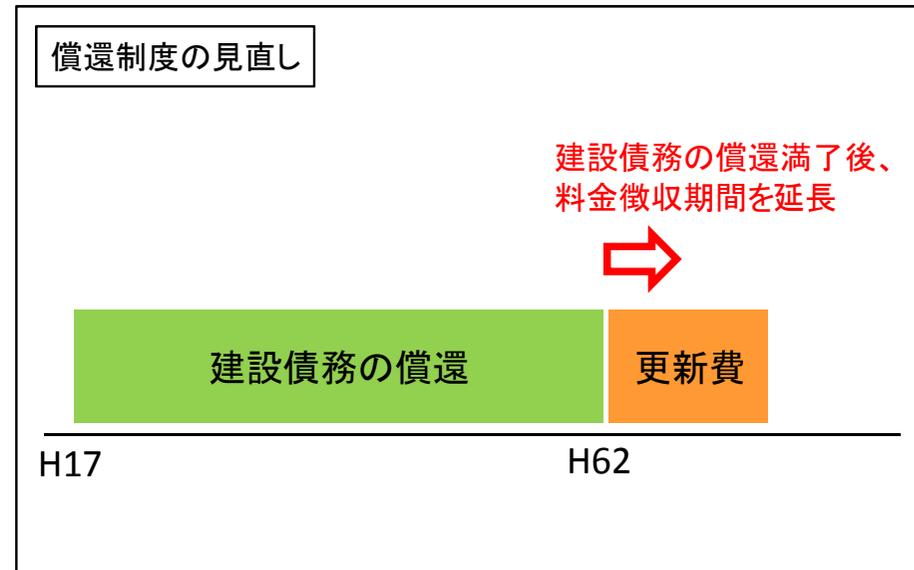
- 更新計画の策定と定期的な見直し、更新のための資金の計画的・安定的な確保
- 更新の負担のあり方
  - ・高速道路の利用者による負担を基本に、民営化時に想定した債務の償還満了後、10～15年程度を目安として料金徴収期間の延長を検討
  - ・その際、民営化の趣旨を踏まえ、民営化時債務と更新債務を区分

## <大規模更新等の概算費用>

	首都高速	阪神高速
大規模更新 (橋梁架替等)	5,500～6,850億円	4,400億円
大規模修繕 (耐久性向上)	950～1,050億円	400億円
合計	7,900～9,100億円	6,200億円

※NEXCOについては、有識者委員会において、今秋にも、短期的に実施する大規模更新等に必要な費用を算出する予定

## <更新需要についての負担のあり方(案)>

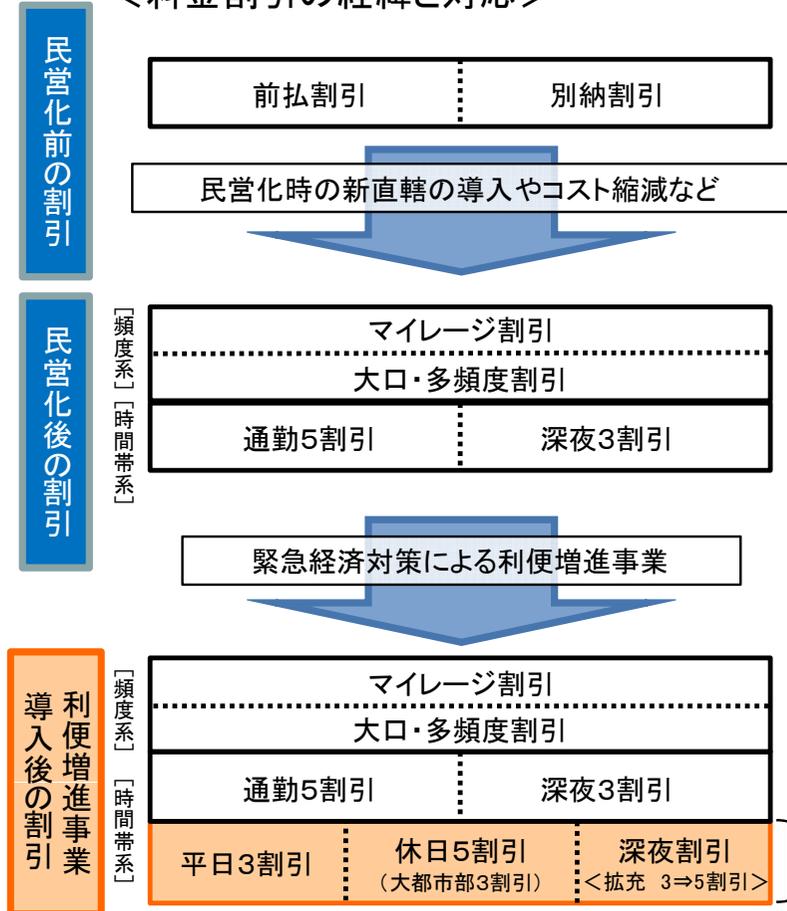


# 国土幹線道路部会 中間答申のポイント

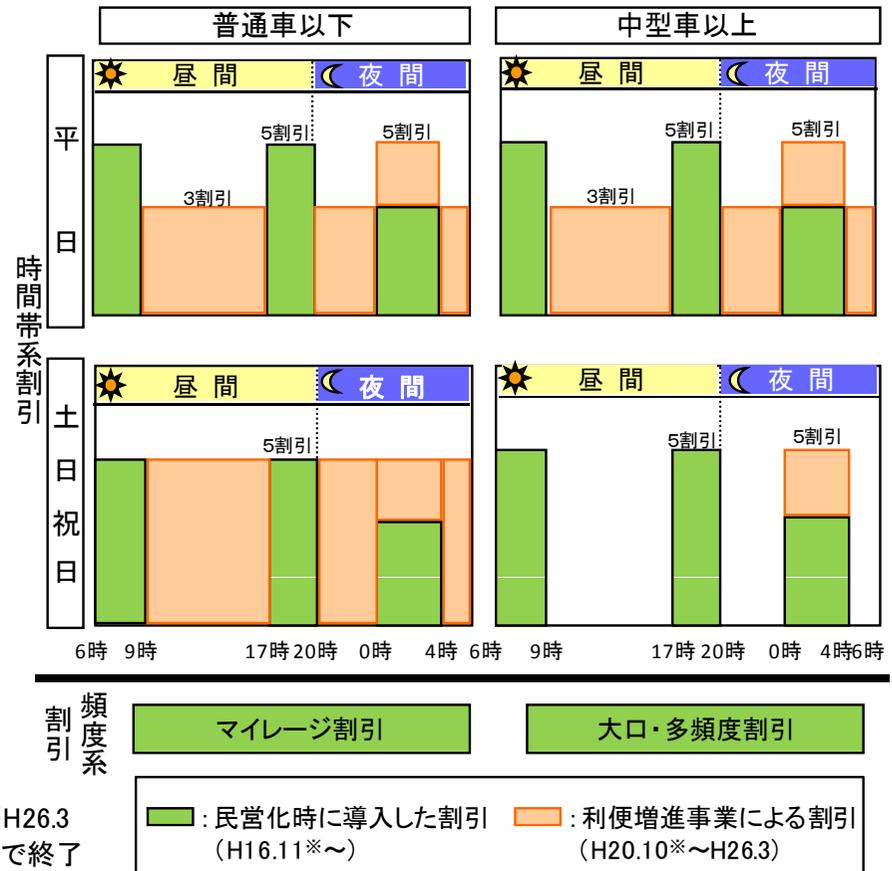
## ○今後の料金割引のあり方

- ・理念や実施目的を明確にし、割引相互間の関係を整理・再編した上で、効果や影響を確認しつつ、効果が高く、重複のない割引を実施すべき
- ・料金割引の規模は、民営化時の新直轄方式の導入や建設・管理コストの縮減などの範囲内を基本
- ・この範囲を超えるような規模の料金割引を政策的に実施するのであれば、財源措置とあわせて検討

### <料金割引の経緯と対応>



### <現行の料金割引と財源〔NEXCO地方部の例〕>



※H26.3で終了

※割引時間帯毎に順次導入

# 国土幹線道路部会 中間答申のポイント

○新しい料金水準の導入 ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ～  
 ・対距離制を基本として、料金の低減への努力を図りつつ、以下の3つの料金水準に整理

## a. 普通区間と料金差を設けない

## b. 大都市近郊区間は現行水準を維持

料金水準の引下げが交通渋滞を引き起こす区間であると考えられることから、適切なサービス水準を維持するため、他の区間より割高な料金水準を維持

## c. 海峡部等特別区間は他と比べて高く設定

海峡等を横断するという特殊なサービスを、当該海峡等において唯一提供している道路であることから、料金水準を他と比べて高く設定するが、並行するフェリー航路の料金などと比較しつつ、他の区間と大きな料金差とならない水準とする

※個々の建設費や利用便益を理由とした料金差を解消

※1他の交通機関への影響などに考慮して、急激な料金変化とならないよう割引の縮小を図ることも必要

※2 基本料率\*から28%引き下げ後の料率(H15.7～)  
 (新特別料金)  
 \* 陸上部39円/km、海峡部351円/km、明石海峡大橋561.6円/km

