

2009年 3月25日

民主党『次の内閣』閣議（中間報告）

# 民主党高速道路政策大綱

## ～高速道路の無料化～

### 1. 無料化の目的・効果

#### (1) 生活コスト・企業活動コストの引き下げ

無料化により、最大2.5兆円の国民負担の軽減が可能となり、物流コストの低下などを通じ、家計の消費増や企業の設備投資・賃金引き上げなどに波及すれば、内需拡大に繋がる。

また、高速道路の利用や一般道の渋滞緩和で国民の時間コストを大幅に削減することができる。

#### (2) 地域活性化

高速道路が「生活道路」「地域道路」として利用できるため、地域間交流の活性化が期待できる。同時に都市との交流コストが大幅に引き下がり、地域産品の需要地への進出拡大、地域の観光産業の活性化（SA、PAの活用を含む）、地価の安い地域への企業進出などが期待できる。

#### (3) 温暖化対策

「渋滞の一般道・ガラガラの高速道路」をもたらしているのは高い高速道路料金である。無料化により、一般道の交通量の一部が高速道路に移行すれば渋滞が解消・緩和されることから、CO<sub>2</sub>の発生が抑制できる。

#### (4) 「ムダづかい」の根絶

一般道の渋滞を解消するためのバイパス道路建設などが各地で見られるが、現在既にある高速道路を有効に活用することによりバイパス道路建設を抑制でき、国・地方の財政負担の軽減に繋がる。

### <参考> 高速道路無料化の経済効果

国土交通省国土技術政策総合研究所（国総研）の報告書における便益

費用便益分析(1\*)による便益→約2兆7000億円

消費者余剰アプローチ(2\*)による便益→約7兆8000億円（政府施策（3割引）の便益（1.7兆円）の4.6倍）

- (1\*)「費用便益分析」…国交省が道路整備事業の費用対効果分析に一般的に用いる手法で、「走行時間短縮便益」「走行経費減少便益」「年間総事故減少便益」の3便益の合計からなる。
- (2\*)「消費者余剰アプローチ」…政策評価モデルで社会的便益を求める手法であり、「費用」と「供給量」の関係を示す需要曲線から利用者便益を求める。

## **2. 施策概要**

- 現在、高速道路会社6社が管理する高速道路は原則として無料とする。
- 実際の無料化にあたっては、首都高速・阪神高速など渋滞が想定される路線・区間などについては交通需要管理（TDM）の観点から社会実験（5割引、7割引等）を実施して影響を確認しつつ、実施する。
- 無料化後の高速道路は道路法上の「一般国道」の「自動車専用道路」とする方向で検討する。
- 今後の高速道路整備は、整備の必要性等を十分検証した上で、国の一般財源により行う。
- 社会実験として収受する料金は一般会計の収入とし、無料化後の高速道路の管理費用は、当面の間、その収入で賄う。
- 日本高速道路保有・債務返済機構（役職員：90名）は廃止する。雇用には十分配慮する。
- 高速道路無料化にあわせて、インターチェンジの増設や技術の発展度合いに応じて将来的には電気自動車用充電施設の設置等を行い、新産業の振興並びに地域の活性化も図る。

## **3. 無料化による財政負担**

- 保有機構が抱える債務35兆円は、無料化開始時点で国が承継する。
- 債務承継による国の財政負担（合計1.26兆円）
  - 元本の償還…承継債務を順次国債に乗り換え、その後は国債償還の一般ルールである60年償還ルールに基づき償還する。よって、毎年度承継額の1.6%を一般会計から国債整理基金特会に繰り入れる。
$$35 \text{ 兆円} \times 1.6\% = 0.56 \text{ 兆円}$$
  - 利子の支払…承継元本に金利（H21=2.0%）を乗じる。
$$35 \text{ 兆円} \times 2.0\% = 0.7 \text{ 兆円}$$
- 別途、首都高速会社、阪神高速会社、本四会社に対する出資分を自治体に償還する必要有り。

#### **4. 道路会社6社の取り扱い**

○6社を統合し、当面の間、以下の業務を担当する。

(1) 高速道路等の管理業務

(2) 新設を含むIC, サービスエリア(SA, PA)を軸とした地域開発

(3) 長大橋など高規格道路の企画・設計・建設

(4) 道路会社の職員の再就職支援

○(1)～(3)の業務については、国以外に対する営業活動を認める。

○一定の期間を経過後、統合会社を上記(1)～(3)の業務ごとに分割・民営化する。

○上記の実施に当たっては、道路会社の職員の雇用に十分配慮する。

#### **5. 論点**

○首都高速、阪神高速の株主である自治体(12都府県市)の理解

○競合交通機関への影響及び交通弱者に対する配慮

以上

H19決算ベース	東日本	中日本	西日本	首都高速	阪神高速	本四	(参考)合計
資本金(H20.3・億円)	525	650	475	135	100	40	
役員数	5	5	5	7	6	5	
職員数(概数)	2,700	2,300	2,600	1,190	770	400	9,960

H20.3月期(億円)							
営業収益	9,388	7,417	9,203	4,449	2,135	859	33,451
料金収入	7,088	6,103	6,553	2,495	1,784	771	24,794
営業費用							
道路リース料	5,322	4,664	4,912	1,934	1,399	574	18,805
事業管理費用	3,376	2,026	3,591	2,380	644	208	12,225
(内、道路管理費用)	1,737	1,320	1,660	614	407	187	5,925
一般管理費	576	545	602	108	55	55	1,941
営業利益	112	179	96	25	35	21	468
経常利益	138	189	116	31	38	23	535
当期純利益	87	109	76	20	29	11	332

流動負債	1,575	1,425	1,494	1,100	580	128	6,302
固定負債	4,395	8,865	3,400	3,141	1,726	212	21,739
道路建設関係社債	2,244	4,338	2,062	772	442	0	9,858
道路関係長期借入金	977	3,526	430	1,966	1,039	0	7,938
負債合計	5,970	10,291	4,895	4,241	2,307	340	28,044
株主資本	1,367	1,717	1,327	301	258	115	5,085
資本金	525	650	475	135	100	40	1,925
純資産合計	1,369	1,742	1,371	306	258	115	5,161
負債・純資産合計	7,339	12,034	6,267	4,548	2,565	456	33,209

H20.3有価証券報告書							
株主	国土交通大臣 財務大臣	国土交通大臣 財務大臣	国土交通大臣 財務大臣	国土交通大臣 東京都 神奈川県 埼玉県 横浜市 川崎市 千葉県	国土交通大臣 大阪府 兵庫県 神戸市 京都府 京都市	国土交通大臣 大阪府 兵庫県 岡山県 広島県 徳島県 香川県 愛媛県 高知県 大阪市 神戸市	
自治体出資割合合計				50%	50%	33%	
1株当たり配当	—	—	—	—	—	—	
委託事業	料金収受 保全点検 維持修繕 交通管理 その他	料金収受 交通管理 保全点検 維持修繕 研究開発 その他	料金収受 保全点検 維持修繕 交通管理 その他	料金収受 交通管理 維持修繕 駐車場 その他	保全点検 維持修繕 料金収受 交通管理 その他	料金収受 保全点検 維持修繕 交通管理 その他	