

高速道路の計画的更新と料金徴収期間の延長

— 道路法等の一部を改正する法律案 —

国土交通委員会調査室 村田 和彦

1. はじめに

我が国においては、昭和 30 年代に入ると、経済規模の拡大に伴い自動車交通が激増し高速交通のための高規格の道路に対する要求の高まりへの対応、また、東京、大阪を始めとする大都市ではモータリゼーションの高まりによる交通渋滞や交通事故の日常化などの交通問題の解決のため、有料道路制度を活用した高速道路の整備が進められていった。

高速道路の延長は、現在、東日本・中日本・西日本の高速道路株式会社 3 社が管理する高速道路（高速自動車国道、一般国道自動車専用道路等）が約 9,000km、首都高速が約 300km、阪神高速が約 260km、本四高速が約 173km に達している。しかしながら、供用開始後の経過年数 30 年以上の区間が東日本・中日本・西日本の本州 3 社は約 4 割、首都高速、阪神高速はいずれも約 5 割を占め、老朽化が進展している（表 1 参照）。加えて、高速道路は、物流を担う大動脈として、1 日当たり一般道の約 10 倍以上の大型車両が通行しており、老朽化の進展に加えて過酷な使用により補修が必要な損傷が年々増加傾向にあるとされる。

そのような状況の下、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を進めるとともに、高速道路の有効活用を通じて維持更新負担の軽減等を図るため、「道路法等の一部を改正する法律案」（以下「改正案」という。）が平成 26 年 2 月 12 日に衆議院に提出された。以下、改正案の概要を紹介するとともに、改正案の主な課題である高速道路料金の徴収期間の延長をめぐる留意点等について触れることとしたい。

（表1）高速道路各社が管理する高速道路の現況

		東日本	中日本	西日本	首都		阪神		本州 四国連絡
供用延長(単位:km)		3,732	1,923	3,423	301		259		173
		9,078							
経過年数比率 (単位:km)	50年以上	219(1.1%)			13	4.3%	0	0	-
	30年以上	7,838(38.8%)			160	53.2%	132	51.0%	-

（注）経過年数比率欄の東日本・中日本・西日本については、経過年数のキロ数及び比率は各社の上下線別に計算した合計であり、計算の基礎となる総延長は20,218kmとなる。

（出所）供用延長：道路資産の保有及び貸付状況総括表（独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構）（平成26年3月31日現在）
経過年数比率：国土交通省資料より作成（平成25年度末見込み）

(図) 道路法等の一部を改正する法律案の主な内容

(1) 高速道路の計画的な更新の実施

① 計画的な更新を行う枠組みの構築

- ・ 高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、更新事業を明記(国土交通大臣が業務実施計画を認可)【高速道路機構法】

② 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(世代間の負担の平準化)



(2) 高速道路の活用による維持更新負担の軽減と地域活性化

① 道路上部空間の活用による、都市再生事業と高速道路の維持更新事業との連携

- ・ 立体道路制度の既存の高速道路への適用拡大【道路法】

② 高架下空間の活用

- ・ 占用基準の緩和、入札方式の導入【道路法】

③ 地域活性化のための高速道路の活用

- ・ スマートインターチェンジの整備に対する財政支援【高速道路機構法】

(出所) 国土交通省資料

2. 法案の概要

(1) 高速道路の計画的な更新の実施

高速自動車国道は、現在、約 8,300km と一般道も含めた道路延長の 0.7% を占めるにすぎないが、交通量の 9%、貨物車交通量の 13% を担っている。また、高速自動車国道の一日当たりの平均交通量は 27,400 台、そのうち大型車交通量は 9,730 台となっており、高速自動車国道の交通量の 36% を占めている¹。また、首都高速、阪神高速の大型車交通量は、それぞれ 17,975 台、12,656 台と高速自動車国道を上回る台数が走行している。さらに首都高速、阪神高速は、過積載等による軸重違反車両が年間約 70 万台に達している。

このように高速道路が老朽化に加え過酷な使用状況にさらされている状況を踏まえて、高速道路各社において有識者委員会を立ち上げ、高速道路の長期保全、更新の在り方等について検討が進められてきた。まず、平成 25 年 1 月から 4 月にかけて、長期的な大規模更新・大規模修繕の必要額として、首都高速が最大 9,100 億円、東日本・中日本・西日本の本州 3 社が 5 兆 4,000 億円(大規模修繕と見込まれているものが全て大規模更新となった場合は更に 5 兆 2,000 億円を要する。)、阪神高速が 6,200 億円との試算が発表された(表 2 参照)。さらに、同年 12 月から 26 年 1 月にかけて、現時点で大規模更新・大規模修繕が必要となる箇所についての概算事業費として、首都高速が 6,300 億円、東日本・中日本・西日本の本州 3 社が 3 兆 200 億円、阪神高速が 3,700 億円それぞれ見込まれるとする更新計画等が発表された(表 3 参照)。

(表2)大規模更新等の概算費用

	首都高速	阪神高速	NEXCO(※)
大規模更新 (橋梁架替等)	5,500～6,850億円	4,400億円	2.0兆円
大規模修繕	950～1,050億円	400億円	3.4兆円
(耐久性向上)	1,350億円	1,400億円	—
合計	7,900～9,100億円	6,200億円	5.4兆円

* 大規模修繕には、今後の検討により、大規模更新となる可能性のあるものが含まれており、それらが全て大規模更新となった場合は、5.2兆円の追加費用が必要となる

* また、対策実施期間を限定しておらず、長期にわたって必要となる額として算出していることから、有識者委員会において、今秋にも、短期的に実施する対策に必要な費用を算出する予定

(出所)第10回社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会資料より作成

(表3)高速道路各社の更新計画(概略)

	首都高速	阪神高速	NEXCO(※)	本四高速
大規模更新	約3,800億円	約1,500億円	約1兆7,600億円	—
大規模修繕	約2,500億円	約2,200億円	約1兆2,600億円	約250億円
合計	約6,300億円	約3,700億円	約3兆200億円	約250億円

(出所)国土交通省資料より作成

(※)NEXCO:東日本・中日本・西日本の各高速道路会社

現在、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）と高速道路各社との間で締結されている協定に基づく債務返済計画²には、一定の修繕費は含まれているものの、上記のような大規模更新・大規模修繕に必要な費用は含まれていない。25年6月にまとめられた社会資本整備審議会道路分科会の国土幹線道路部会中間答申においては、現下の経済・財政状況を踏まえると税金投入や料金の引上げが難しく、大規模更新・大規模修繕を行うことにより将来にわたっても道路資産が健全化することから世代間の平準化を図る必要があることを理由に、料金徴収期間の延長を求める意見が示されている。

現在の料金徴収期間は、道路整備特別措置法に道路関係四公団民営化（平成17年10月1日）（以下「民営化」という。）から45年（平成29年9月30日）を超えてはならない旨が規定されているが、老朽化対策の経費を料金により賄うとした場合、高速道路各社の毎年の料金収入を踏まえると、首都高速が約15年、東日本・中日本・西日本の本州3社が約10年、阪神高速が約12年、それぞれ料金徴収期間の延長が必要とされている。そのため、改正案では、料金徴収期間の延長期間が最長となる首都高速の15年に合わせて料金徴収期間の延長を行うこととし、「料金の徴収期間の満了の日は平成27年9月30日以前でなければならない」旨を規定することとしている。

新たに償還期限が延長される債務は、大規模更新・大規模修繕に直接要した費用のみに

限定され、現行の債務返済計画とは分けて管理されることとされている。これを担保するため、業務実施計画に新設、改築又は通常の修繕に係る工事とは別に、特定更新等工事（大規模更新・大規模修繕）の内容を記載させるとともに、債務返済計画においても新設、改築又は通常の修繕に係る工事によるものと大規模更新・大規模修繕によるものを区分して記載することとされている。

また、改正案では、料金徴収期間の延長に係る上記の道路整備特別措置法の改正とともに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法を改正し、機構について、同法の施行日（平成17年10月1日）から45年を経過する日までに別に法律で定めるところにより解散するとした現行の条文を改め、平成27年9月30日までに別に法律で定めるところにより解散する旨を規定することとしている。さらに、国土交通大臣による機構の業務実施計画の認可基準として、特定更新等工事（大規模更新・大規模修繕）により「当該高速道路に係る道路資産の貸付期間の満了日においてもその構造が通常有すべき安全性を有していることとなると見込まれるものであること」を追加することとしている。

（２）高速道路の活用による維持更新負担の軽減と地域活性化

ア 立体道路制度の拡充

大都市地域を中心として混雑緩和等のため市街地で幹線道路を整備しようとしても、用地費の高騰、代替地の取得難等による用地取得の難航が隘路となり、事業の進捗が必ずしも十分に図られていない状況が見られる。事業の進捗を図るとともに、良好な市街地環境を維持しつつ適正かつ合理的な土地利用を促進するため、幹線道路の整備に合わせて、その周辺地域を含めて一体的かつ総合的な整備を行うことが必要とされ、平成元年の道路法等の改正により、道路と建築物等を一体的に整備するいわゆる立体道路制度が創設された。道路の上下空間に建築物を建設することを可能とするこの立体道路制度は、道路がオープンスペースであることを前提とする中で土地利用秩序の混乱等を招くこと、また、大都市地域における道路用地の確保を目的として創設された制度であったことから、現行道路法においては新築又は改築を行う場合に限定され既存の道路には適用されていない。

しかしながら、現在、都市再生や地域活性化を進めるため、未活用の状態にある既存の高速道路の上部空間の活用を可能とする新たな方策が要請されるとともに、既存の高速道路の維持更新を図ることが課題となっている。このような中で、例えば、首都高速道路都心環状線の築地川区間³において、上部空間を活用した都市再生事業と一体となった更新事業が構想されており、同事業を推進するに当たって、立体道路制度を活用することにより、民間資金を活用した更新財源の確保と都市の再生を実現することが検討されている。このようなことを背景として、改正案では、道路法を改正し、現在は道路の新設又は改築にしか認められていない立体道路制度について既存の高速道路等に適用を拡大することとしている。

なお、現行法の立体道路制度においては、道路の上下空間に建築物を建築するため、道路法において道路区域を立体的に定めることに併せ、都市計画法により地区整備計画

に都市計画道路の区域内に建築物等の敷地と重複して利用すべき区域を定めることができることとし、当該区域において建築基準法に基づき、道路内の建築制限を緩和することとされている。また、同様に都市再生特別措置法に基づく、都市再生特別地区に関する都市計画においても都市計画道路区域内に重複利用区域を定めることができることとされている。今回の道路法の改正により立体道路制度が首都高速道路等の既存道路に拡充されることと合わせて、都市計画法、都市再生特別措置法においても、同様に立体道路制度を既存道路に拡充することとしている。都市計画法等の見直しに当たり、既存の自動車専用道路等については都市計画決定されていないものもあることなどから、これらの道路についても立体道路制度を活用することができるよう、立体道路制度を都市計画道路以外の道路にも拡充することとしている。さらに、首都高速道路に並行する区道等の側道も都市計画決定されておらず、側道の上空を合わせて活用できるよう都市再生特別措置法を改正することとしている。

イ 高架下空間の活用

(ア) 高架下空間の占用基準の緩和

「道路の占用」とは、道路上に電柱や公衆電話を設置するなど、道路に一定の物件や施設などを設置し、継続して道路を使用することをいう。道路を占用しようとする場合には、道路管理者の許可が必要になり、占用の許可を受けた場合には占用料が発生することとなる。

占用の許可基準は、法律上の要件として、①占用物件が法定されたものにあたること、②道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであること、③占用期間、占用場所、占用物件の構造、工事实施方法等について政令の基準に適合していることとされている。さらに、道路の占用を許可するに当たり法律上の要件に加えて、④道路の占用においては公共性の高いものを優先させるという公共性の原則、⑤道路交通の安全を阻害する占用を排除するという安全性の原則、⑥都市計画その他周辺の土地利用計画と調整されたものであることとする計画性の原則が考慮されるとしている。

近年、国民の道路に対するニーズは多様化しつつあり、質の維持・向上が求められているほか、道路空間に係る規制緩和を想定した新たなビジネスチャンスへの期待も高まってきている。そのため、道路空間をより有効に活用する道路空間のオープン化、地域の顔として誇れる景観の形成や移動途上でのワンストップ機能の充実など、道路の付加価値を高める取組や、津波対策の標高表示を設置するなど、公益に資する空間として活用を進めることが求められるようになってきている。例えば、平成23年10月より、オープンカフェを始めとした食事施設やコミュニティサイクルのための自転車駐車器具についての占用許可基準が緩和され、25年4月からは、占用許可対象物件に太陽光発電設備、風力発電設備、津波避難施設が追加されるなどの取組が進められている。

高架道路下の占用については、占用物件の直上を車両等が通行するため、防災上、また道路の維持管理上から必ずしも積極的に活用すべきものでないと考えられ、あらかじめ道路管理者において高架下利用計画を策定しこれに適合するもののみ占用許可対象とすることとされている。そのため、小公園等公共目的のものを優先させ、また道路管理

者と同等の能力を有する者に一括して占用させることとされている。しかしながら、高架道路下の占用によってそもそも交通に支障を及ぼすおそれがなく、また、近年の土木建築技術の発達に伴い、高架道路の橋脚等も強化され損傷する事故が発生する可能性が少なくなっていることから、国土交通省においても、従来の抑制的な姿勢を転換し 21 年 1 月からまちづくりやにぎわい創出などの観点から高架道路下の活用の推進が図られてきた。

これらの経緯を踏まえ、改正案では、道路法を改正し、立体道路制度の適用拡大と合わせて、高速道路の活用による維持更新負担の軽減を図るとともに地域の活性化に資することができるよう、合理的な利用の観点から継続して使用するのにふさわしいと認められる占用については、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであるとの基準にかかわらず、道路の占用の許可を与えることができるよう占用基準を緩和することとしている。

(イ) 道路の占用における入札制度の導入

道路の占用許可については、国の行う事業や電気、ガス、水道等の公益事業を除き、原則として道路管理者の自由裁量に属するとされているため、2 人以上の競願者がある場合でも、許可すべきかどうか、また、誰に許可すべきかなど権限を乱用しない範囲で裁量により自由に選択できることとされている。

改正案では、高架道路下の占用基準が緩和されるに当たり、商業目的での使用の増加も期待される場所であり、その際、好立地の道路はその占用が競合することが予想される。この場合、現在の裁量による占用者の選定では公平性に欠けること、また、現行の道路法施行令で定められた占用料よりも高い額を支払ってでも占用を希望する者がいることも想定されることから、道路管理者は占用許可を与える者の選定を公平に行うため、占用許可を与える者をその者が支払う占用料の多寡により選定する入札制度を導入することとしている。

財・サービスの購入、国有財産の売却などを目的とする入札制度は会計法で定められており、道路の占用における入札制度も基本的な考え方は会計法と同様である。しかしながら、会計法による入札が契約を目的としているのに対し、占用入札は許認可を目的としている点で目的を異にしているため、道路法に規定を設けることとされた。

具体的には、占用入札を実施しようとする場所ごとに入札占用指針（いわゆる占用入札の募集要項）を作成することとされており、入札対象施設等の種類、具体的な道路の占用の場所、認定の有効期間、占用料の額の最低額などを記載しなければならないとされている。あわせて、道路管理者は、入札占用指針を定めようとする場合は、まちづくりを始め地域の行政を統括する市町村長から意見を聴くこととするとともに、入札占用指針を定めたときは、広く一般に占用を希望する者を募る必要があることから、これを公示することとしている。

ウ スマートインターチェンジの整備に対する財政支援

スマートインターチェンジ（スマート I C）とは、高速道路の本線やサービスエリア、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るインターチェ

レンジであり、通行可能な車両を、ETC搭載車両に限定している。スマートICには2つのタイプがあり、高速道路との接続箇所がサービスエリア・パーキングエリアであるSA・PA接続型と呼ばれるものと高速道路本線へ直接アクセス路を接続させる本線直結型と呼ばれるものがある。

スマートICは、通行可能車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なため、一般のインターチェンジに比べて安いコスト⁴で導入できるなどのメリットがあるとされる。

我が国の高速道路のインターチェンジは、平均約10km間隔で設置されており、諸外国のインターチェンジが約4～5kmごとに設置されているのと比較して、間隔が長くなっている。そこで、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化のため、「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」（平成20年5月改正）に規定されている高速道路利便増進事業に基づき高速道路会社によりスマートICの整備が進められてきたところである。同事業は、高速道路料金の割引を含めて平成26年3月末で終了したが⁵、スマートICについては、今後100か所程度の整備が見込まれており、恒久的に整備を実施するためには安定的な支援制度が必要であるとされたことから、改正案では、機構から高速道路会社に対する無利子貸付を行い、その財源について政府が機構に対し補助する制度を創設することとしている。

3. 高速道路料金の料金徴収期間の延長をめぐって

高速道路の料金徴収期間については、昭和47年の高速自動車国道への料金プール制導入時には償還期間は30年間、料金水準は8円/km（普通車）とされていたが、その後、料金水準が引き上げられ⁶、あるいは償還期間が延長されてきた。加えて、新たな路線の追加により高速道路債務が増加すると、償還計画の換算起算日及び償還終了日が繰り延べられ、いつまでも債務の償還が終わらない状況となっていた。こうした状況を解消するため、平成13年に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」において、「償還期間は50年を上限としてコスト引下げ効果などを反映させ、その短縮を目指す」こととされ、その後民営化までに約4年の歳月を要したことを踏まえ、民営化後45年間が償還期間として設定されている。今回の改正案では、料金徴収期間が15年延長されることとなっているが、将来更に大規模更新・大規模修繕が必要となった場合、償還期間の再度の延長がなされることの可能性の有無についても留意が求められよう。

改正案では、高速道路各社の当面の更新計画（表3参照）に対応して料金徴収期間が延長されることとなる。しかしながら、当初、長期的な大規模更新・大規模修繕のための事業費として最大10数兆円に及ぶ試算もなされており（表2参照）、結果的に試算額のような大規模更新・大規模修繕を実施しなければならないことがあるとすれば、15年の延長では不十分となる可能性もあるように思われる。

また、国、地方公共団体の厳しい財政状況に加え、料金引上げが難しい状況を踏まえると、償還終了後、無料開放して高速道路を国費で維持管理するのではなく、少なくとも現

在、利用者負担を求めている区間について、償還満了後も、高いサービスレベルを維持し、適切な維持管理を実施するため、引き続き利用者に一定の負担を求め、低廉な料金を徴収し続けることの是非も含めて、今後、検討していくことが求められるのではないかと⁷。

ところで、道路構造物の老朽化予測には限界があり、民営化時においても更新需要の発生は想定されていたものの具体の箇所や対処方法が十分には明らかになっていなかった⁸ことから、現在の債務返済計画には高速道路の大規模更新・大規模修繕に要する費用は含まれていないとされている。しかし、高速道路施設の老朽化が進展し劣化が進むことは予想できることであり、民営化からまだ10年程度しか経過していないにもかかわらず、今般、多額の費用を要する大規模更新・大規模修繕が必要とされるに至ったことを踏まえると、民営化の在り方についても検証する必要があるように思われる。

有料道路では高速交通の受益者に対し負担を求めることに一般的な理解が得られている⁹とされるが、民営化法案の審査の際、当時の内閣総理大臣を始めとして約40兆円の債務を45年かけて償還しその後は無料開放するとの答弁が重ねられていたことを考えると、料金徴収期間の延長を行うに当たっては、まず国民の理解を得ることが不可欠となろう。

太田国土交通大臣は、現在の償還計画に基づく建設債務は、45年以内に償還する方針を今後も堅持するとした上で、更新に必要な財源を確保するため、15年間を上限として料金を継続して徴収し、その後無料開放する考えを示している¹⁰。それを担保するため改正案では、前述のとおり業務実施計画や債務返済計画において既存の建設債務と大規模更新・大規模修繕により生じた債務を区分するとしているが、高速道路施設、債務等の現状について国民に分かりやすく情報提供を行い、その理解を一層促していくことが求められる。

4. おわりに

平成24年12月に発生した中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を契機として、道路施設の老朽化問題が注目されたこともあり、25年の通常国会においては、予防保全の観点も踏まえて道路の点検を行うべきことを明確化するとともに、大型車両の通行経路の合理化と併せた重量制限等違反車両の取締りの強化等を講ずるため、道路法等の改正が行われた。本年も本改正案により高速道路の老朽化対策を念頭に置いた改正が行われることが見込まれており、この2度にわたる道路法等の改正を通じて、市町村道から高速道路に至る道路網の老朽化対策に関する制度が整えられる方向となっている。

一方、高規格幹線道路網については、昭和62年6月に閣議決定された「第四次全国総合開発計画」において、地方都市等からおおむね1時間程度で利用が可能となるよう14,000kmの高規格幹線道路網が位置付けられたところであり、現在、その供用延長は10,000kmを超え約8割に達している。しかしながら、高規格幹線道路網計画が構築された当時は、人口増加、経済成長が期待されていたものの、現在は、少子・高齢化、人口減少が進み、日本経済も以前のような高成長が期待できる状況ではなくなっている。我が国の地方都市における急激な人口減少、また大都市における高齢者の急増が見込まれる中、

今国会、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」が提出され、住宅及び医療、福祉、商業等の都市機能の集約化を目指す方向も示されている。

2度わたる道路法等の改正により長寿命化、大規模更新・大規模修繕などの老朽化対策が進むことが期待される一方、国土交通省において目下、人口減少社会を前提とした「国土のグランドデザイン」の策定が進められている。都市機能の集約化が視野に入中、現在の市町村道から高規格幹線道路に至る道路網について、地域において期待される機能、役割を踏まえた上で、改めてその在り方を見直していくことが望まれる。

(むらた かずひこ)

¹ 参考として、東名高速道路は、1日当たりの平均交通量 77,066 台、そのうち大型車交通量 35,791 台となっており、大型車の比率が 46 %となっている。また、名神高速道路は、同じく 62,693 台、26,170 台となっており、大型車の比率が 42 %となっている。(出所)『高速道路便覧 2013 (平成 25 年度)』(全国高速道路建設協議会)

² 機構は、業務を行おうとするときは、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」という。)第 13 条第 1 項の規定に基づき、あらかじめ、高速道路会社と全国路線網、地域路線網又は一の路線に属する高速道路ごとに、機構が高速道路会社に貸し付ける道路資産の貸付料の額等を定めた協定を結ばなければならないとされている。協定を締結したときは、機構法第 14 条第 1 項の規定に基づき、協定で定めた事項(会社が徴収する料金の額及び徴収期間を除く)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ることとされている。

³ 具体的な場所は、銀座出入口、京橋出入口などを挟む約 4 km の掘割になっている区間である。築地川は、元来舟運のために開削された掘割で隅田川からの船を各河岸へ結んでいたが、昭和 30 年代に入り、本流の大部分や東支川、南支川が埋め立てられた後に現在の都心環状線が建設された。改正案が成立した場合、掘割構造の同区間の上部に人工地盤を形成して建築敷地化し道路区域外となる上部空間を売却し、その売却収入を首都高速道路の更新経費に充当することが検討されている。

⁴ スマート I C の事業費は、S A ・ P A 接続型で 12 億円、本線直結型で 26 億円とされ、平均的には 20 億円程度要するとされる。それに対して一般のインターチェンジの事業費は 35 億円程度要するとされる。

⁵ 具体的には、機構が保有している債務の一部(3兆円)を国が承継し、承継した債務を国費により返済することにより、高速道路会社では、債務返済計画における高速道路貸付料の減額による負担が軽減されるため、それを財源として高速道路料金の割引、スマート I C の整備事業が実施されていた。当初、平成 20 年度から 10 年間実施されることになっていたが、東日本大震災の復旧・復興財源に充てるため、2,500 億円が国庫に返納されることとなり、その結果、期間を大幅に短縮して 26 年 3 月末で終了することとなった。

⁶ 現在は 24.6 円/km (普通車)

⁷ 「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申」(平 25.6.25) 16 頁及び「国土幹線道路部会中間答申をどう読み解くか」『運輸と経済』第 73 巻第 9 号(平 25.9.1) 4～15 頁参照。なお、高速道路料金の永久有料制については、宮川公男「高速料金論議をふり返って」『高速道路と自動車』第 56 巻第 12 号(平 25.12.1) 18～23 頁参照。

⁸ 第 186 回国会衆議院本会議録第 14 号(平 26.4.4)

⁹ 「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申」(平 25.6.25) 15 頁

¹⁰ 第 186 回国会衆議院本会議録第 14 号(平 26.4.4)