

猪瀬直樹委員提出資料 (別添資料集)

平成 15年 12月 9日

全国新幹線鉄道整備法

(昭和四十五年五月十八日法律第七十一号)

最終改正:平成一四年一二月一八日法律第一八〇号

第一章 総則(第一条—第三条)第二章 新幹線鉄道の建設(第四条—第十四条の二)第三章 新幹線鉄道の大規模改修(第十五条—第二十三条)第四章 雑則(第二十四条)第五章 罰則(第二十五条—第二十九条)

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図り、もつて国民経済の発展及び国民生活領域の拡大並びに地域の振興に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「新幹線鉄道」とは、その主たる区間を列車が二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道をいう。

(新幹線鉄道の路線)

第三条 新幹線鉄道の路線は、全国的な幹線鉄道網を形成するに足るものであるとともに、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するものであつて、第一条の目的を達成しうるものとする。

第二章 新幹線鉄道の建設

(基本計画)

第四条 国土交通大臣は、鉄道輸送の需要の動向、国土開発の重点的な方向その他新幹線鉄道の効果的な整備を図るため必要な事項を考慮し、政令で定めるところにより、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線(以下「建設線」という。)を定める基本計画(以下「基本計画」という。)を決定しなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定により基本計画を決定したときは、遅滞なく、これを公示しなければならない。これを変更したときも、同様とする。

(建設線の調査の指示)

第五条 国土交通大臣は、前条の規定により基本計画を決定したときは、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(以下「機構」という。)その他の法人であつて国土交通大臣の指名するものに対し、建設線の建設に関し必要な調査を行うべきことを指示することができる。基本計画を変更したときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の指名をしようとするときは、あらかじめ、指名しようとする法人(機構を除く。)に協議し、その同意を得なければならない。

(営業主体及び建設主体の指名)

第六条 国土交通大臣は、建設線について、その営業を行う法人(以下「営業主体」という。)及びその建設を行う法人

(営業主体及び建設主体の指名)

(以下「建設主体」という。)を指名することができる。

- 2 前項の規定による営業主体及び建設主体の指名は、建設線の区間を分けて行うことができる。
- 3 第一項の規定による建設主体の指名は、機構又は同項の規定により営業主体として指名しようとする法人その他の法人のうちから行うものとする。
- 4 国土交通大臣は、第一項の規定により営業主体の指名をしようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、指名しようとする法人に協議し、その同意を得なければならない。
- 5 国土交通大臣は、第一項の規定により建設主体の指名をしようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、指名しようとする法人(機構を除く。)及び指名しようとする法人以外の同項の規定による営業主体の指名をしようとする法人に協議し、それぞれの同意を得なければならない。
- 6 第一項の規定により営業主体又は建設主体として指名しようとする法人は、その営業又は建設を自ら適確に遂行するに足る能力を有すると認められるものでなければならない。

(整備計画)

第七条 国土交通大臣は、第五条第一項の調査の結果に基づき、政令で定めるところにより、基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画(以下「整備計画」という。)を決定しなければならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の規定により整備計画を決定しようとするときは、あらかじめ、営業主体及び建設主体(機構を除く。)に協議し、それぞれの同意を得なければならない。整備計画を変更しようとするときも、同様とする。
- 3 国土交通大臣は、営業主体又は建設主体から整備計画の変更の申出があつた場合において、その申出が適当と認めるときは、当該整備計画を変更するための手続をとるものとする。

(建設線の建設の指示)

第八条 国土交通大臣は、前条の規定により整備計画を決定したときは、建設主体に対し、整備計画に基づいて当該建設線の建設を行うべきことを指示しなければならない。整備計画を変更したときも、同様とする。

(工事実施計画)

第九条 建設主体は、前条の規定による指示により建設線の建設を行おうとするときは、整備計画に基づいて、路線名、工事の区間、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した建設線の工事実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- 2 前項の工事実施計画には、線路の位置を表示する図面その他国土交通省令で定める書類を添附しなければならない。
- 3 建設主体(営業主体である建設主体を除く。第五項において同じ。)は、第一項の規定により工事実施計画を作成し、又は変更しようとするときは、あらかじめ、営業主体に協議しなければならない。
- 4 国土交通大臣は、建設主体が機構である場合において第一項の規定による認可をしようとするときは、あらかじめ、第十三条第一項の規定により新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用を負担すべき都道府県の意見を聴かななければならない。
- 5 建設主体は、第一項の規定による国土交通大臣の認可を受けたときは、工事実施計画に関する書類を営業主体に送付しなければならない。

(行為制限区域の指定及びその解除)

第十条 国土交通大臣は、前条第一項の規定による認可に係る新幹線鉄道の建設に要する土地で政令で定めるものについて、当該新幹線鉄道の建設を円滑に遂行させるため第十一条第一項に規定する行為の制限が必要であると認めるときは、区域を定め、当該区域を行為制限区域として指定することができる。

- 2 国土交通大臣は、前項の規定により行為制限区域を指定しようとするときは、あらかじめ、当該新幹線鉄道の建設

- 2 国土交通大臣は、前項の規定により行為制限区域を指定しようとするときは、あらかじめ、当該新幹線鉄道の建設

主体の意見を聴かなければならない。

- 3 国土交通大臣は、第一項の行為制限区域の指定に関し必要があると認めるときは、建設主体に対し、必要な資料の提出を求めることができる。
- 4 国土交通大臣は、第一項の規定により行為制限区域を指定するときは、国土交通省令で定めるところにより、当該行為制限区域を公示し、かつ、これを表示する図面を一般の縦覧に供しなければならない。
- 5 国土交通大臣は、第一項の規定により指定した行為制限区域に係る新幹線鉄道の建設の工事が完了したときは、すみやかに、当該行為制限区域の指定を解除し、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。工事の完了前において当該行為制限区域を存続させる必要がなくなつたと認めるときも、同様とする。
- 6 第二項の規定は、前項の規定により行為制限区域の指定を解除しようとする場合について準用する。

(行為の制限)

第十一条 前条第一項の規定により指定された行為制限区域内においては、何人も、土地の形質を変更し、又は工作物を新設し、改築し、若しくは増築してはならない。ただし、非常災害のため必要な応急措置として行なう行為及び政令で定めるその他の行為については、この限りでない。

- 2 前項の規定による行為の制限により損失を受ける者がある場合においては、建設主体は、その者に対して通常受けるべき損失を補償しなければならない。
- 3 前項の規定による損失の補償については、建設主体と損失を受けた者とが協議しなければならない。
- 4 前項の規定による協議が成立しないときは、建設主体又は損失を受けた者は、政令で定めるところにより、収用委員会に土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号）第九十四条の規定による裁決を申請することができる。

(他人の土地の立入り又は一時使用)

第十二条 第五条第一項の規定による国土交通大臣の指名を受けた法人若しくは建設主体又はその委任を受けた者は、新幹線鉄道の建設に関する調査、測量又は工事のためやむを得ない必要があるときは、その必要の限度において、他人の占有する土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を材料置場若しくは作業場として一時使用することができる。

- 2 前項の規定により他人の占有する土地に立ち入ろうとする者は、あらかじめ、当該土地の占有者にその旨を通知しなければならない。ただし、あらかじめ通知することが困難である場合においては、この限りでない。
- 3 第一項の規定により建築物が所在し、又はかき、さく等で囲まれた他人の占有する土地に立ち入ろうとする場合においては、その立ち入ろうとする者は、立入りの際、あらかじめ、その旨を当該土地の占有者に告げなければならない。
- 4 日出前及び日没後においては、土地の占有者の承諾があつた場合を除き、前項に規定する土地に立ち入つてはならない。
- 5 第一項の規定により他人の占有する土地に立ち入ろうとする者は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。
- 6 第一項の規定により特別の用途のない他人の土地を材料置場又は作業場として一時使用しようとする者は、あらかじめ、当該土地の占有者及び所有者に通知して、その意見をきかなければならない。
- 7 土地の占有者又は所有者は、正当な理由がない限り、第一項の規定による立入り又は一時使用を拒み、又は妨げてはならない。
- 8 前条第二項から第四項までの規定は、第一項の規定による立入り又は一時使用により損失を受けた者の損失補償について準用する。
- 9 第五項に規定する証明書の様式その他必要な事項は、国土交通省令で定める。

(建設費用の負担等)

(建設費用の負担等)

第十三条 機構が行う新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用(営業主体から支払を受ける新幹線鉄道に係る鉄道施設の貸付料その他の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入をもつて充てるものとして政令で定めるところにより算定される額に相当する部分を除く。)は、政令で定めるところにより、国及び当該新幹線鉄道の存する都道府県が負担する。

2 都道府県は、その区域内の市町村で当該新幹線鉄道の建設により利益を受けるものに対し、その利益を受ける限度において、当該都道府県が前項の規定により負担すべき負担金の一部を負担させることができる。

3 前項の規定により市町村が負担すべき金額は、当該市町村の意見を聴いた上、当該都道府県の議会の議決を経て定めなければならない。

4 地方公共団体は、第一項及び第二項に規定するもののほか、新幹線鉄道に関し、その建設に要する土地の取得のあつせんその他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

(地方公共団体に対する財源措置)

第十三条の二 国は、前条第一項及び第二項の規定により新幹線鉄道の建設に関する工事に要する費用を負担する地方公共団体に対し、その財政運営に支障を生ずることのないよう、そのために要する財源について必要な措置を講ずるものとする。

(鉄道事業法の適用の特例)

第十四条 営業主体と建設主体が同一の法人である場合において建設主体に対する第八条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、当該法人は、鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)第三条第一項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす。

2 営業主体と建設主体が異なる法人である場合において建設主体に対する第八条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示に係る建設線の区間について、建設主体が機構以外の法人である場合にあつては、営業主体は鉄道事業法第三条第一項の規定による第一種鉄道事業(建設主体が当該建設線を営業主体に使用させようとするときは、第二種鉄道事業)の許可を受け、建設主体は同項の規定による第三種鉄道事業の許可を受けたものとみなし、建設主体が機構である場合にあつては、営業主体は同項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けたものとみなす。

3 前二項の規定により営業主体又は建設主体が受けたものとみなされた鉄道事業の許可が鉄道事業法第三十条の規定により取り消されることとなつたときは、当該営業主体又は建設主体に係る第六条第一項の規定による指名は、そのときにおいてその効力を失う。

4 前項の場合において、第八条の規定による建設の指示が行われた建設線について第六条第一項の規定により営業主体の指名又は建設主体の指名が新たに行われたときにおける当該営業主体又は建設主体については、第一項又は第二項の規定中「建設主体に対する第八条の規定による建設の指示が行われたときは、当該指示」とあるのは、「第六条第一項の規定による当該営業主体又は建設主体の指名が行われたときは、第八条の規定による建設の指示」とする。

5 建設線の建設については、鉄道事業法第七条 から第九条 までの規定は、適用しない。

6 建設線については、鉄道事業法第十条第一項 中「工事の施行の認可の際国土交通大臣の指定する工事の完成の期限までに、鉄道施設の工事を完成し、かつ」とあるのは「鉄道施設の工事が完成したときは」と、同条第二項 中「工事計画」とあるのは「全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第七十一号)第九条第一項の認可を受けた工事実施計画」とする。

7 営業主体及び第二項の規定により第三種鉄道事業の許可を受けたものとみなされる建設主体は、当該建設線の営業が開始される前に、国土交通省令で定めるところにより、鉄道事業法第四条第一項第六号 に規定する事業基本計画に相当する計画を定め、国土交通大臣に届け出なければならない。この場合において、当該建設線の営業が開始されたときは、当該届出に係る計画は、当該建設線に係る同号 に規定する事業基本計画とみなす。

(交通政策審議会への諮問)

(交通政策審議会への諮問)

第十四条の二 国土交通大臣は、次に掲げる事項について、交通政策審議会に諮問しなければならない。

- 一 基本計画の決定及びその変更に関する事項
- 二 第六条第一項の規定による営業主体又は建設主体の指名に関する事項
- 三 整備計画の決定及びその変更に関する事項

第三章 新幹線鉄道の大規模改修

(所有営業主体の指定)

第十五条 国土交通大臣は、新幹線鉄道を所有し、かつ、その営業を行う法人(以下「所有営業主体」という。)であつて、当該新幹線鉄道の一の路線のうち当該所有営業主体が所有し、かつ、営業を行う区間の営業の開始の日から経過した期間及び当該区間における車両の走行の実績並びに当該所有営業主体の財務の状況その他の事情を勘案して当該区間の大規模改修の実施に要する費用の支出に備えるため第十七条第一項に規定する新幹線鉄道大規模改修引当金を積み立てることが必要かつ適当であると認めるものを、当該区間を明らかにして指定することができる。

2 前項の「大規模改修」とは、新幹線鉄道に係る鉄道施設であつて車両の走行が直接その機能の低下をもたらすもののうち国土交通省令で定めるものの取替え又はこれと同等の効果を有すると認められる方法による改修に関する工事であつて、当該新幹線鉄道の一の路線のうち所有営業主体が所有し、かつ、営業を行う区間の全部にわたり行われ、着手から完了までの期間がおおむね十年以内であるものをいう。

(引当金積立計画)

第十六条 前条第一項の指定を受けた所有営業主体(以下「指定所有営業主体」という。)は、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、次に掲げる事項を記載した新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画(以下「引当金積立計画」という。)を作成し、国土交通大臣の承認を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- 一 実施すべき大規模改修(前条第二項の大規模改修をいう。以下同じ。)に要する期間及び費用の総額(国土交通省令で定めるところにより算定した金額をいう。)
- 二 次条第一項の規定により積み立てるべき新幹線鉄道大規模改修引当金の積立期間及び総額

2 前項の引当金積立計画には、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

3 国土交通大臣は、第一項の規定による承認の申請があつた場合において、その引当金積立計画が次の基準に適合すると認めるときは、同項の規定による承認をするものとする。

- 一 前条第一項の指定に係る区間における同条第二項の国土交通省令で定める鉄道施設の種類、数量その他の事情から判断して、第一項第一号に掲げる事項が相当であること。
- 二 第一項第一号に掲げる事項並びに前条第一項の指定に係る区間の営業の開始の日から経過した期間及び当該区間における車両の走行の実績並びに指定所有営業主体の財務の状況その他の事情から判断して、第一項第二号に掲げる事項が相当であること。

4 国土交通大臣は、第一項の承認をした引当金積立計画が大規模改修の実施に要する費用の支出に備える上で不適当なものとなつたと認めるときは、指定所有営業主体に対し、その変更を命ずることができる。

(新幹線鉄道大規模改修引当金の積立て)

第十七条 指定所有営業主体は、前条第一項の規定により承認を受けた引当金積立計画(同項の規定により変更の承認を受けたときは、その変更後のもの)に従い、当該引当金積立計画に記載された積立期間内の日の属する各事業年度において、国土交通省令で定める金額を新幹線鉄道大規模改修引当金として積み立てなければならない。

2 前条及び前項に定めるもののほか、新幹線鉄道大規模改修引当金の積立て及び取崩しに関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(大規模改修実施計画の認定)

第十八条 所有営業主体は、大規模改修を実施しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、路線名、工事の区間、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した新幹線鉄道大規模改修実施計画(以下「大規模改修実施計画」という。)を作成し、これを国土交通大臣に提出して、その認定を受けることができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があつた場合において、その大規模改修実施計画が次の基準に適合すると認めるときは、同項の規定による認定をするものとする。

- 一 当該大規模改修実施計画に記載された改修が大規模改修であること。
- 二 当該大規模改修実施計画が鉄道営業法(明治三十三年法律第六十五号)第一条の国土交通省令で定める規程に適合するものであること。

(大規模改修実施計画の変更)

第十九条 前条第一項の規定による認定を受けた所有営業主体(以下「認定所有営業主体」という。)は、当該認定を受けた大規模改修実施計画を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認定を受けなければならない。ただし、国土交通省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

2 前条第二項の規定は、前項の規定による変更の認定について準用する。

3 認定所有営業主体は、第一項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更をしようとするときは、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

(他人の土地の立入り又は一時使用に係る規定の準用)

第二十条 第十二条の規定は、認定所有営業主体又はその委任を受けた者が大規模改修を行う場合について準用する。

(鉄道事業法の適用の特例)

第二十一条 認定所有営業主体が大規模改修を実施するに当たり鉄道事業法第十二条第一項の認可を受け、又は同条第二項の規定による届出をしなければならない場合においては、当該認定所有営業主体は、これらの規定による認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 認定所有営業主体が大規模改修を実施するに当たり鉄道事業法第十二条第四項において準用する同法第九条第一項の認可を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならない場合において、その大規模改修実施計画について第十九条第一項の認定を受け、又は同条第三項の規定による届出をしたときは、当該認定所有営業主体は、鉄道事業法のこれらの規定による認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

(大規模改修実施計画の認定の取消し)

第二十二条 国土交通大臣は、認定所有営業主体が正当な理由なく大規模改修実施計画(第十九条の規定により大規模改修実施計画を変更したときは、その変更後のもの)に記載された大規模改修を当該大規模改修実施計画に従って実施していないと認めるときは、当該認定を取り消すことができる。

(鉄道事業の譲渡等)

第二十三条 指定所有営業主体若しくは認定所有営業主体が第十五条第一項の指定若しくは第十八条第一項若しくは第十九条第一項の認定に係る新幹線鉄道に係る鉄道事業の全部を譲り渡し、又は指定所有営業主体若しくは認定所有営業主体について合併若しくは分割(当該鉄道事業の全部を承継させるものに限る。)があつたときは、当該鉄道事業の全部を譲り受けた法人又は合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人若しくは分割により当該鉄道事業の全部を承継した法人は、この法律の適用については、指定所有営業主体又は認定所有営業主体とみなす。

第四章 雑則

第四章 雑則

(国土交通省令への委任)

第二十四条 この法律に定めるもののほか、この法律を実施するため必要な事項は、国土交通省令で定める。

第五章 罰則

第二十五条 第九条第一項の規定に違反して建設線の建設を行い、又は工事実施計画を変更した者(機構を除く。)は、百万円以下の罰金に処する。

第二十六条 機構が第九条第一項の規定に違反して建設線の建設を行い、又は工事実施計画を変更した場合には、その違反行為をした機構の役員又は職員は、百万円以下の罰金に処する。

第二十七条 次の各号のいずれかに該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

- 一 第十一条第一項の規定に違反した者
- 二 第十二条第七項(第二十条において準用する場合を含む。)の規定に違反した者

第二十八条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、第二十五条又は前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、各本条の刑を科する。

第二十九条 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の過料に処する。

- 一 第十六条第一項の規定による承認を受けなかつた者
- 二 第十六条第四項の規定による命令に違反した者
- 三 第十七条第一項の規定に違反した者

附 則 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から起算して一箇月を経過した日から施行する。ただし、附則第五項の規定による改正後の新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法の規定は、この法律の施行の際現に日本国有鉄道が営業を行つている東京都と大阪府とを連絡する新幹線鉄道以外の新幹線鉄道については、それぞれ、営業を開始する政令で定める区間ごとに、政令で定める日から適用する。

(経過規定)

2 この法律の施行の際現に日本国有鉄道が営業を行なつている東京都と大阪府とを連絡する新幹線鉄道及びこの法律の施行の際現に日本国有鉄道が建設を行なつている大阪市と福岡市とを連絡する新幹線鉄道は、この法律による新幹線鉄道とする。

3 この法律の施行の際現に日本国有鉄道が建設を行なつている大阪市と福岡市とを連絡する新幹線鉄道の建設については、第五条から第九条まで及び第十四条の規定にかかわらず、なお従前の例による。

4 この法律の施行の際現に日本国有鉄道が建設を行なつている大阪市と福岡市とを連絡する新幹線鉄道については、第十条第一項中「前条第一項の規定による認可」とあるのは「日本国有鉄道法第五十三条の規定による認可」と、同条第二項中「当該新幹線鉄道の建設を行なう日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団」とあるのは「当該新幹線鉄道の建設を行なう日本国有鉄道」と読み替えて、同条の規定を適用する。

(新幹線鉄道規格新線等の建設等)

(新幹線鉄道規格新線等の建設等)

6 国土交通大臣は、新幹線鉄道の整備に関する諸事情を踏まえ、新幹線鉄道による全国的な鉄道網の一部を暫定的に構成する新幹線鉄道に準ずる高速鉄道を整備することにより高速輸送体系の形成に資するため、当分の間、第八条の規定による建設の指示を行つた建設線の全部又は一部の区間について、政令で定めるところにより、次に掲げる新幹線鉄道規格新線及び新幹線鉄道直通線(以下「新幹線鉄道規格新線等」という。)の建設に関する整備計画(以下「暫定整備計画」という。)を決定することができる。

一 新幹線鉄道規格新線 その鉄道施設のうち国土交通省令で定める主要な構造物が新幹線鉄道に係る鉄道営業法(明治三十三年法律第六十五号)第一条の国土交通省令で定める規程に適合する鉄道

二 新幹線鉄道直通線 既設の鉄道の路線と同一の路線にその鉄道線路が敷設される鉄道であつて、その鉄道線路が新幹線鉄道の用に供されている鉄道線路に接続し、かつ、新幹線鉄道の列車が国土交通省令で定める速度で走行できる構造を有するもの

7 暫定整備計画に係る新幹線鉄道規格新線等の営業及び建設は、それぞれ、当該暫定整備計画に係る建設線の営業主体である法人(前項第二号の新幹線鉄道直通線にあつては、当該既設の鉄道の路線について鉄道事業法第三条第一項の規定による第一種鉄道事業の許可を受けている者)及びその建設主体である機構が行うものとする。

8 第七条第二項及び第三項の規定は、暫定整備計画について準用する。この場合において、同条第二項中「前項」とあるのは「附則第六項」と、「営業主体及び建設主体(機構を除く。)」に協議し、それぞれの」とあるのは「附則第七項の規定により附則第六項に規定する新幹線鉄道規格新線等の営業を行う者(以下単に「新幹線鉄道規格新線等の営業を行う者」という。))に協議し、その」と、同条第三項中「営業主体又は建設主体」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等の営業を行う者又は機構」と読み替えるものとする。

9 国土交通大臣は、附則第六項の規定により暫定整備計画を決定したときは、機構に対し、暫定整備計画に基づいて当該新幹線鉄道規格新線等の建設を行うべきことを指示しなければならない。暫定整備計画を変更したときも、同様とする。

10 前項の規定により国土交通大臣が新幹線鉄道規格新線等の建設の指示を行つたときは、当該指示に係る新幹線鉄道規格新線等の区間について建設線の建設を行うことが必要かつ適切であると認めて国土交通大臣がその建設の開始を決定するまでの間は、当該区間に係る第八条の規定による建設の指示は、その効力を停止する。

11 機構は、附則第九項の規定による指示により新幹線鉄道規格新線等の建設を行おうとするときは、暫定整備計画に基づいて、工事の区間、工事方法その他国土交通省令で定める事項を記載した新幹線鉄道規格新線等の工事実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

12 第九条第二項から第五項までの規定は、前項の工事実施計画について準用する。この場合において、同条第三項中「建設主体(営業主体である建設主体を除く。第五項において同じ。)」とあり、及び同条第五項中「建設主体」とあるのは「機構」と、同条第三項及び第五項中「第一項」とあり、並びに同条第四項中「建設主体が機構である場合において第一項」とあるのは「附則第十一項」と、同条第三項及び第五項中「営業主体に」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等の営業を行う者に」と、同条第四項中「第十三条第一項」とあるのは「附則第十三項において準用する第十三条第一項」と、「新幹線鉄道」とあるのは「附則第六項に規定する新幹線鉄道規格新線等(以下単に「新幹線鉄道規格新線等」という。))」と読み替えるものとする。

13 第十条及び第十一条の規定は附則第十一項の規定による認可に係る新幹線鉄道規格新線等の建設に要する土地に係る行為制限区域の指定及びその解除並びに当該行為制限区域内における行為の制限について、第十二条の規定は当該新幹線鉄道規格新線等の建設のため必要となる他人の土地への立入り又はその一時使用について、第十三条及び第十三条の二の規定は当該新幹線鉄道規格新線等の建設に関する工事に要する費用の負担その他必要な措置について準用する。この場合において、第十条第一項及び第五項、第十二条第一項、第十三条第二項及び第四項並びに第十三条の二中「新幹線鉄道」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等」と、第十条第二項中「当該新幹線鉄道の建設主体」とあり、並びに同条第三項、第十一条第二項から第四項まで及び第十二条第一項中「建設主体」とあるのは「機構」と、第十三条第一項中「新幹線鉄道の」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等の」と、「新幹線鉄道に係る業務」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等に係る業務」と、第十三条の二中「前条第一項」とあるのは「附則第十三項において準用する第十三条第一項」と読み替えるものとする。

14 第十四条第五項から第七項までの規定は、暫定整備計画に係る附則第六項第一号の新幹線鉄道規格新線について準用する。この場合において、同条第六項中「第九条第一項」とあるのは「附則第十一項」と、同条第七項中「営業主体」とあるのは「新幹線鉄道規格新線等の営業を行う者」と読み替えるものとする。

ついて準用する。この場合において、同条第六項中「第九条第一項」とあるのは「附則第十一項」と、同条第七項中「営

- 15 暫定整備計画に係る附則第六項第二号の新幹線鉄道直通線の建設については、鉄道事業法第七条から第九条まで及び第十二条の規定は、適用しない。
- 16 第十四条第六項の規定は、前項の新幹線鉄道直通線について準用する。この場合において、同条第六項中「第九条第一項」とあるのは、「附則第十一項」と読み替えるものとする。
- 17 附則第七項の規定により附則第十五項の新幹線鉄道直通線の営業を行う者は、その営業が開始される前に、国土交通省令で定めるところにより、当該新幹線鉄道直通線に係る既設の鉄道の路線について受けている鉄道事業法第三条第一項の規定による第一種鉄道事業の許可に係る同法第四条第一項第六号に規定する事業基本計画を変更し、国土交通大臣に届け出なければならない。この場合において、当該新幹線鉄道直通線の営業が開始されたときは、当該届出に係る事業基本計画の変更は、同法第七条第一項の認可を受けたものとみなす。
- 18 暫定整備計画に係る新幹線鉄道規格新線等は、この法律による新幹線鉄道とみなして、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法(平成十四年法律第百八十号)その他の政令で定める法律の規定を適用する。
- 19 附則第六項から前項までに定めるもののほか、暫定整備計画に係る新幹線鉄道規格新線等の営業及び建設に関し必要な事項は、政令で定める。
- 20 国土交通大臣は、附則第九項の規定により新幹線鉄道規格新線等の建設の指示を行つた区間について建設線の建設を行うことが必要かつ適切であると認めてその建設の開始を決定しようとするときは、あらかじめ、当該区間に係る建設線の営業主体及び附則第七項の規定により当該新幹線鉄道規格新線等の営業を行う者に協議し、それぞれの同意を得なければならない。
- 21 既にその営業が開始されている附則第十四項の新幹線鉄道規格新線の区間について前項の規定による建設線の建設の開始が決定された場合における当該建設線については、第十四条第五項中「第九条まで」とあるのは「第九条まで及び第十二条」と、同条第七項中「鉄道事業法第四条第一項第六号に規定する事業基本計画に相当する計画を定め」とあるのは「附則第十四項において準用するこの項の規定により鉄道事業法第四条第一項第六号に規定する事業基本計画とみなされた計画を変更し」と、「計画は」とあるのは「計画の変更は」と、「当該建設線に係る同号に規定する事業基本計画」とあるのは「同法第七条第一項の認可を受けたもの」とする。
- 22 機構が附則第十一項の規定に違反して新幹線鉄道規格新線等の建設を行い、又は工事実施計画を変更した場合には、その違反行為をした機構の役員又は職員は、百万円以下の罰金に処する。
- 23 次の各号の一に該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。
- 一 附則第十三項において準用する第十一条第一項の規定に違反した者
 - 二 附則第十三項において準用する第十二条第七項の規定に違反した者
- 24 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、同項の刑を科する。
- 25 機構の新幹線鉄道規格新線等に係る業務に係る収入がある場合における第十三条第一項の規定の適用については、当該収入は、同項の機構の新幹線鉄道に係る業務に係る収入に含めるものとする。

附 則 (昭和五六年六月一二日法律第八四号)

- 1 この法律は、公布の日から施行する。
- 2 この法律の施行前に全国新幹線鉄道整備法第九条第一項の規定による工事実施計画の認可を受けた区間については、なお従前の例による。

附 則 (昭和五八年一〇月一四日法律第六四号)

この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和六一年一二月四日法律第九三号) 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、昭和六十二年四月一日から施行する。

(全国新幹線鉄道整備法の一部改正に伴う経過措置)

第三十二条 この法律の施行前に第三十二条の規定による改正前の全国新幹線鉄道整備法(以下この条において「旧法」という。)の規定により決定され、又は変更された基本計画及び整備計画は、第三十二条の規定による改正後の全国新幹線鉄道整備法(以下この条において「新法」という。)の規定により決定され、又は変更された基本計画及び整備計画とみなす。

2 前項の規定にかかわらず、改革法第二十四条第一項第二号に掲げる鉄道施設に係る建設線については、旧法の規定により決定され、又は変更された基本計画及び整備計画は、この法律の施行の時に於いて、その効力を失う。

3 この法律の施行の際現に旧法第六条の規定による指示を受けて日本鉄道建設公団が行っている調査は、新法第五条第一項の規定により日本鉄道建設公団が指名及び指示を受けて行っている調査とみなす。

4 この法律の施行前に旧法の規定により決定され、又は変更された整備計画に係る建設線(第二項に規定するもの及びこの法律の施行の際現に営業を行っている区間に係るものを除く。)については、それぞれ、承継計画において定めるところにより、旅客会社に対し新法第六条第一項の規定による営業主体の指名が行われたものとみなす。

5 前項に規定する建設線のうち旧法第八条の規定により日本国有鉄道に対し建設の指示が行われたものについては、それぞれ、同項の旅客会社に対し新法第六条第一項の規定による建設主体の指名及び新法第八条の規定による建設の指示が行われたものとみなす。

6 第四項に規定する建設線のうち旧法第八条の規定により日本鉄道建設公団に対し建設の指示が行われたものについては、それぞれ、日本鉄道建設公団に対し新法第六条第一項の規定による建設主体の指名及び新法第八条の規定による建設の指示が行われたものとみなす。

7 第四項に規定する建設線についてこの法律の施行前に日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団が行った旧法第九条第一項の規定による工事実施計画の認可の申請及びこれらの者に対しされた同項の規定による工事実施計画の認可は、それぞれ、前二項の規定により建設主体の指名が行われたものとみなされた者がこれらの規定により建設の指示が行われたものとみなされた建設線の区間について行つた新法第九条第一項の規定による工事実施計画の認可の申請及びこれらの者に対しされた同項の規定による工事実施計画の認可とみなす。

8 この法律の施行後における全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律(昭和五十六年法律第八十四号)附則第三項及び第四項の規定の適用については、これらの規定に規定する全国新幹線鉄道整備法の規定には、新法の規定が含まれるものとする。

(罰則の適用に関する経過措置)

第四十一条 この法律の施行前にした行為及びこの法律の規定によりなお従前の例によることとされる事項に係るこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(政令への委任)

第四十二条 附則第二条から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な事項は、政令で定める。

附 則 (平成三年四月二六日法律第四七号)

この法律は、公布の日から施行する。

附 則 (平成九年五月三〇日法律第六三号) 抄

(施行期日)

1 この法律は、公布の日から施行する。

(経過措置)

2 改正後の全国新幹線鉄道整備法第十三条(同法附則第十三項において準用する場合を含む。)の規定は、平成九年度以降の年度の予算に係る国の負担により実施される工事について適用し、平成八年度以前の年度の歳出予算

九年度以降の年度の予算に係る国の負担により実施される工事について適用し、平成八年度以前の年度の歳出予算

に係る国の補助で平成九年度以降の年度に繰り越されたものにより実施される工事については、なお従前の例による。

附 則（平成九年六月一三日法律第八三号）抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から施行する。ただし、附則第十五条から第三十七条までの規定は、公布の日から起算して九月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則（平成十一年五月二一日法律第四九号）抄

（施行期日）

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則（平成十一年一月二二日法律第一六〇号）抄

（施行期日）

第一条 この法律（第二条及び第三条を除く。）は、平成十三年一月六日から施行する。

附 則（平成一四年六月一二日法律第六四号）

この法律は、公布の日から施行する。

附 則（平成一四年一月一八日法律第一八〇号）抄

（施行期日）

第一条 この法律は、平成十五年十月一日から施行する。

（全国新幹線鉄道整備法の一部改正に伴う経過措置）

第三十二条 前条の規定の施行の際現に同条の規定による改正前の全国新幹線鉄道整備法（以下この条において「旧法」という。）第五条第一項の規定により日本鉄道建設公団が指名及び指示を受けて行っている基本計画に係る建設線に関する調査は、前条の規定による改正後の全国新幹線鉄道整備法（以下この条において「新法」という。）第五条第一項の規定により機構が指名及び指示を受けて行っている基本計画に係る建設線に関する調査とみなす。

2 整備計画に係る建設線のうち旧法第六条第一項の規定により日本鉄道建設公団に対し建設主体の指名が行われたもの及び旧法第八条の規定により日本鉄道建設公団に対し建設の指示が行われたものについては、それぞれ、新法第六条第一項の規定により機構に対し建設主体の指名が行われ、及び新法第八条の規定により機構に対し建設の指示が行われたものとみなす。

3 前項に規定する建設線について前条の規定の施行前に旧法第九条第一項の規定により日本鉄道建設公団が行った工事実施計画の認可の申請及び同項の規定により日本鉄道建設公団に対しされた工事実施計画の認可は、それぞれ、新法第九条第一項の規定により機構が前項の規定による建設主体の指名及び建設の指示を受けて行った工事実施計画の認可の申請並びに新法第九条第一項の規定により前項の機構に対しされた工事実施計画の認可とみなす。

4 暫定整備計画に係る建設線のうち旧法附則第九項の規定により日本鉄道建設公団に対し建設の指示が行われたものについては、新法附則第九項の規定により機構に対し建設の指示が行われたものとみなす。

5 前項に規定する建設線について前条の規定の施行前に旧法附則第十一項の規定により日本鉄道建設公団が行った工事実施計画の認可の申請及び同項の規定により日本鉄道建設公団に対しされた工事実施計画の認可は、それぞれ、新法附則第十一項の規定により機構が前項の規定による建設の指示を受けて行った工事実施計画の認可の申請及び新法附則第十一項の規定により前項の機構に対しされた工事実施計画の認可とみなす。

○今井委員長しつかりせよ



道路公団の改革が、取
大な段階に達しかつて
いる。6日に予定される
改修申請を前に、4公団
現代化推進委員会の建議
が崩壊しかかっている
委員会は、公団の40兆円の債
務の返済を最優先し、新たな不採算路線

を廃止することを方針を出した。
また、道路整備費の地方負担率
大反割の取上りなど、今井委員長は、
改修申請を前に、4公団
現代化推進委員会の建議
が崩壊しかかっている
委員会は、公団の40兆円の債
務の返済を最優先し、新たな不採算路線

をめぐり、新会社を政府が介入する余地
を狭く限った。内閣は、
6日の閣議で、先般「土木分限方
案」をめぐり、17日閣議で新会社を道路整
備委員が取り、各業界に民間会社を、
たがひ、今井氏自身の賛同に、た
り方案が決定された。今井氏は、
7人の委員のうち、5人は松田案におお
むね賛成した。委員会の規則によると、
多数決を主張する松田案に対して、今井
委員長「国策を違はさず、客手は、
なす」に賛成した。

政治家の利益誘導を恐るすい公団方式
で不採算の路線道路を切り離す。借金
は膨らみ、手におえない状態に
して、公団に押しつける。そして、
大蔵省公団方式の建設を、
か行なはれはならない。
すなわち国鉄の債務返済や金融機関への税
金投入で、国庫負担による未収の戻り
が繰り返される。道路でもまた、子孫の世
代にツケを回す。そんな国庫の不安を取り
除くのが、改革の目的なのである。
松田案の今井委員長は、
たがひ、今井氏、
たがひ、今井氏、
たがひ、今井氏、

債務返済のスキーム

猪瀬直樹

2002年8月7日

四十兆円にのぼる四公団債務を国民負担なくいかにスムーズに返済していくか、民営化を成功させるための仕組みに智恵を働かせなくてはならない。

昨年からの一年間、特殊法人改革の過程で行革断行評議会における議論を通して、さまざまな選択肢を検討してみた結果、他のオプションと較べて最も適していると思われたのが、道路保有機構（または債務返済機構、清算事業団などの名称が考えられる）のような公的法人に債務返済を担わせるスキームである。

四十兆円債務の扱いでまず留意すべきなのが金利である。1%変動すると年間四千億円の金利負担となってあらわれる。最も金利負担が低いスキームは、債務を保有機構のような公的法人が背負うことだと思われる。保有機構であれば、資金調達には政府保証を付けられるので民間法人よりも遥かに調達コストが低くおさまる。

また債務が大きいので三十年ていどの長期で調達することが望ましいが、民間法人では非常に困難な長期の調達が保有機構では可能であるというメリットがある。保有機構では、三十年償還の政府保証付き長期債券の発行という形で、金利負担を固定することも可能である。現在、三十年国債の金利は2%前後（2002年8月6日現在、2.173%）であるから、この倍でも4%ていどで留まる。過去の金利水準をみても、十年国債金利の平均は4%前後である。市場金利は7%、8%と高騰するリスクがあるので、保有機構スキームの利点が見えるだろう。

もうひとつ大きな保有機構スキームのメリットは、四十兆円の保有資産に対して公的法人であるので固定資産税を減免する措置を求めやすい点である。

四十兆円の資産に対して年間五千億円近い固定資産税が発生するという当委員会事務局の試算も出ているように、新会社にはかなり重い負担である。それだけの重い負担が本当に適正なのかどうかの判別が現状では非常に困難である。公団には資産台帳が存在しないという説すらあり、そのような公団の資産管理状態では固定資産税の対象となる資産価格を適切に把握しえないと懸念する。

保有機構に資産と負債を一括して背負わせることで、こうした固定資産税問題そのものを回避すべきだろう。新会社がなんとか自立できるようにするためのサポートとして、このような形の国民負担を発生させない仕組みは検討に値するのではないか。

新会社の資産の保有形態 無形減価償却資産

新会社の事業資産は、道路インフラの排他的使用権というソフトの資産であり、無形減価償却資産となる。道路インフラの排他的使用権の権利有効期間が終了する時点で、資産の償却も済み資産価値はちょうどゼロになる。それより前、10年、15年、20年のいずれの時点かはともかく、資産価値が低くなった時点での買い取りも考えられる。

インフラ使用権自体は固定資産税がかからないが、道路の新築工事や改良工事、附帯施設の築などを行うことで有形固定資産を取得すればその分には固定資産税は発生する。

資産価値の把握 収益還元法が適しているのではないか

公団の財務状況を時価評価して収益力を判定する場合には、キャッシュフローに着目し資産価値を把握するのが適切と思われる。

再調達価格という資産価値把握の手法もあるが、これは今から道路を全て造り直したらいくらかかるか算定するという価格評価の手法であり、実態に適しているとは言い難いのではないか。

国民負担を確定 顕在的、潜在的負担額をすべてのオプションについて算出

- ・ 顕在的な国民負担額とは、公団債務を放棄する場合の債務額や、補助金、補給金、出資金などの真水で現時点ですぐに総額が確定するタイプのものである。
- ・ 潜在的な国民負担額とは、国からの無利子融資等における金利負担額、不採算路線を国が引き受ける場合における毎年の路線管理費など、将来にわたり発生しつづけ総額がすぐには確定しないタイプのものである。
- ・ それぞれの負担額を確定したうえで、誰がどう負担するのかを明らかにする。一般会計なのか道路特定財源なのか、国なのか、地方自治体なのか。また負担の具体的なスキームを示す必要がある。

受益者負担の原則 地方自治体の負担

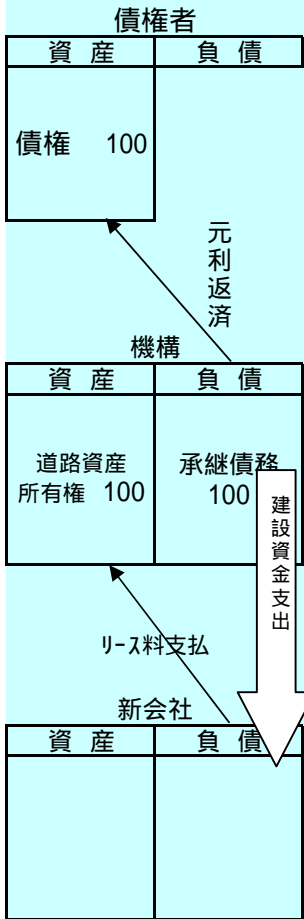
高速道路は地方負担ゼロで建設されてきたが、受益と負担のバランスを欠いた状況が地方自治体のモラルハザードを誘発した。高速道路必要論を唱える地方自治体は応分の負担をして、受益者負担の原則を守った上で判断をしてもらうシステムが必要だろう。

本四公団の債務返済については、関係自治体は出資金の放棄だけでなく、今後も将来の返済にわたって応分の負担をしていくべきである。道路財源の地方分を債務返済財源に回すスキームを提案したい。

猪瀬直樹委員提出資料

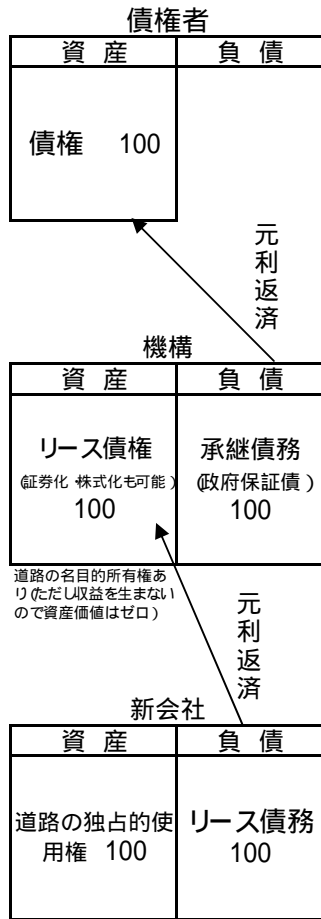
平成14年9月10日

上下分離方式
 実質上下分離
 数年おきにリース契約条件変更



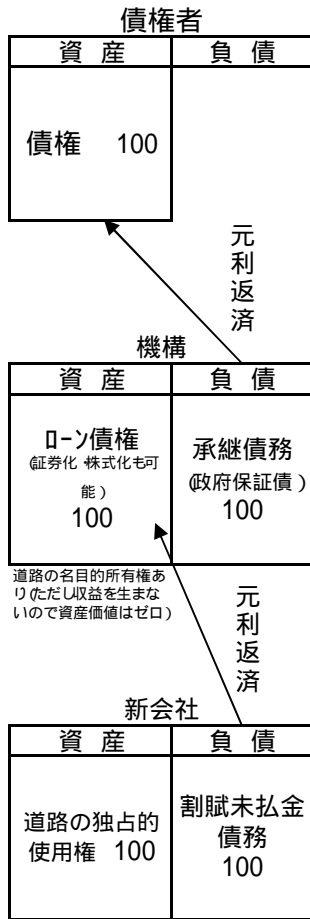
誤解されているスキーム形態
 中間報告案の目指している方向性とは全く異なる誤ったイメージ

保有 債務返済機構方式A1
 実質上下一体
 超長期固定のリース契約



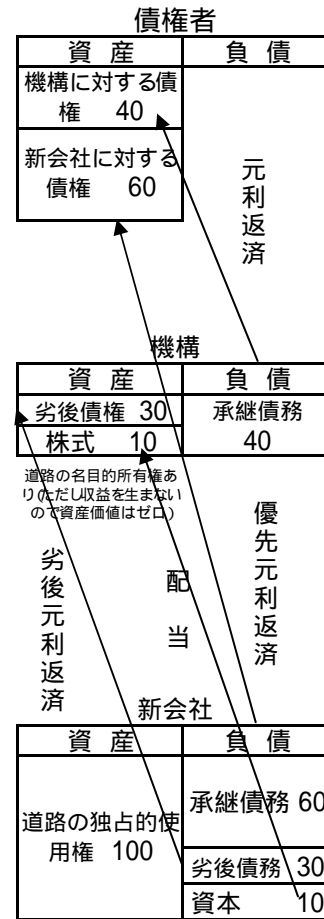
中間報告案のイメージ

保有 債務返済機構方式A2
 実質上下一体
 独占的使用権の買取



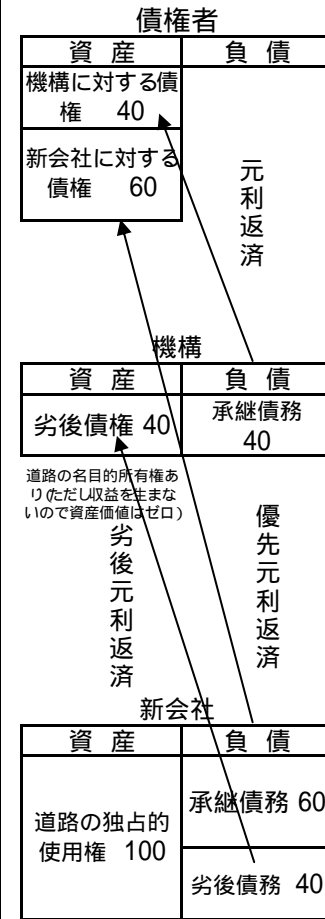
中間報告案のヴァリエーション

保有 債務返済機構方式A3
 実質上下一体
 独占的使用権の買取



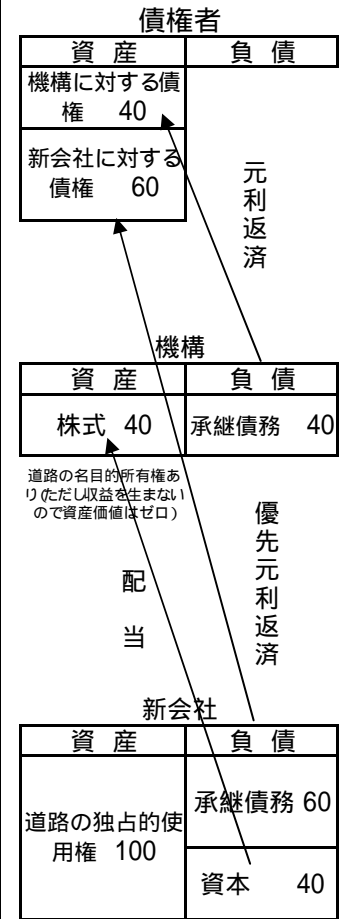
中間報告案のヴァリエーション
 民間主体に債務を負わせリスク分散

保有 債務返済機構方式A4
 実質上下一体
 独占的使用権の買取



中間報告案のヴァリエーション
 民間主体に債務を負わせリスク分散

保有 債務返済機構方式A5
 実質上下一体
 独占的使用権の買取



中間報告案のヴァリエーション
 民間主体に債務を負わせリスク分散

民間金融機関から借入し自ら直接債務を背負うことで、新会社に対して市場の評価・監視がはたらく。また、収入が予想を下回り債務返済に滞りをきたす場合には、株主資本・劣後債務の順に毀損する。株主は投資資本が毀損しないよう経営を厳しく監視することになり、企業経営規律が働きやすい。

こうした組織形態の具体論は、中間報告から最終答申までの検討課題

猪瀬直樹委員提出資料

平成14年11月26日

料金値下げについて

今回の改革は、国民の利益のためのものでなければならない。

国民が道路公団の民営化を望む背景には、高額な高速道路利用料金が、国民経済における大きな負担となっているという問題がある。とくに物流コストへの負担は甚大で、わが国の経済力を弱めている大きな要因となっている。高速道路の高額な通行料金に対しては長年強い批判が集まっており、国民は料金の値下げを待ち望んできた。

国民が無制限な建設の抑制を今回の改革に求めるのは、採算性を無視した野放図な建設が高額な利用料金の元凶であり、非効率な建設のあり方を改めることで、料金の値下げがもたらされることを期待しているからである。非効率で無制限な建設を抑制した成果は、料金値下げという目に見える形で達成していくことが不可欠である。

高速道路に対する利害関係者は 国・地方、 新会社および機構（現・道路関係四公団）、利用者（国民）の三者である。ここで第一優先にすべきなのは、まず利用者（国民）の利益である。料金値下げを伴わない改革では、国民にとっては民営化によってなにが改善されたのか実感として理解されづらいだろう。料金の値下げを決め、国民が長年待ち望んだ願いを実現することが、委員会に課せられた使命の一つである。

料金制度のあり方

そもそも高速道路は、建設が終了した時点で無料開放されるという前提ではじまった。しかし、採算性を無視して膨大な建設費をかけて次々と高速道路をつくりつづけてきた結果、通行料金は値上げの一途をたどった。また建設費の辻褃合わせのために債務償還計画を三十年から四十年に、四十年から五十年にと繰り返し、引き延ばしてきた事実から、無料開放という国民との約束はじつは空手形であったことがわかってきた。

無料開放というのは非現実的な空手形だとしても、現行料金の徴収は債務返済が完了するまでという国民との約束は、委員会が策定する具体的な返済計画（別添）にもとづき、今後、民営化会社が債務の減少にともなって段階的に料金を引き下げていき、完済後は管理費相当に下げるといって実現することが、当然ながら求められる。管理費相当以上の料金を新会社が徴収し続けることは、公共性の高い道路施設を利用して過剰な利益を不当にあげることになるので認められない。なぜなら道路資産と債務を保有する保有・債務返済機構は、その公共性ゆえに公租公課の面で優遇されているからである。

値下げのあり方

現在の日本道路公団の場合、9342 キロ（9006 キロまでが正式な認可料金の範囲）を建設することを前提に、現行料金 24.6 円 / km を徴収している。その配分は現在の債務返済分として約 15 円、管理費相当分として約 5 円、将来建設分として約 5 円となっている。

今後、新会社は自己資金調達が可能範囲で自主的判断にもとづき建設に参画していくことになる。したがって、新会社が 9342 キロの建設を前提とした現行の料金をそのまま徴収しつづけるとしたら、新会社は自ら建設しない分の料金までも余計に徴収して**不当な利益を得ることになってしまう。結果として必要以上の負担を国民に課すことになり、これでは改革の趣旨に反する。**

債務返済が進んでいけば料金は値下げされていくと約束されており、今回の改革ではその値下げ時期がさらに早められると期待されている現行料金が、民営化して債務返済は進んでいっても下がらないままで維持されるとすれば、国民にとってはなんのための民営化だったのかを実感することができないだろう。新会社の健全経営が確立されることは極めて重要であるが、そのために国民負担が求められたり、現行料金が維持されるとすれば、国民にとっての利益に反し民営化の主旨にそぐわない。

新会社の利益のうち、半分程度は法人税収を通じて間接的に国民に還元されるとしても、まずは、新会社に利益を残すよりも先に国民に直接的に利益を還元すべきである。国民への直接的利益の還元とは、すなわち料金値下げである。

したがって、新会社は債務返済に支障のない範囲で、必要性に乏しい道路建設を抑制した結果として、民営化と同時に少なくとも一割程度の料金値下げを行う。

たとえば夜間料金の半額割引や通行台数一万台以下の道路料金の三割値下げ、いわゆる初乗り料金に相当するターミナルチャージの撤廃など、実情に応じた弾力的な値下げ策を講じて、トータルで少なくとも一割程度の料金値下げを実現するような具体案を作成する。

なお、料金値下げは貸付料の減額で対応する。一割値下げをすると、料金弾性値を考慮しない場合およそ二千億円の減収となる。料金を下げたことによる新会社の減収分は、毎年の貸付料から減額することとなる。そうではなく、コストカットや関連事業や新規事業による利益を料金下げの原資に充てるという方法は、民営化会社の利益処分に介入することであり、経営努力へのインセンティブを著しく削ぐことになり、決して認められない。

貸付料

貸付料の総額と貸付期間

新会社が機構へ支払う貸付料は、貸付料総額と貸付期間をあらかじめ確定しておかなくてはならない。すなわち、貸付料総額は民営化時点の既存債務総額と同額であり、貸付支払期間は貸付料の支払累計額が総額に達するまでの間である。

貸付料総額を各分割民営化会社が経営する路線のキャッシュフローに応じて按分し、各会社ごとの貸付料総額および貸付料支払期間が決定する。各社の貸付料の年額と期間は民営化時点で確定した額で長期固定とし、変動させられないようにする。

それぞれの分割民営化会社のリース債務総額を最初に固定することで、各社に債務の早期返済へのインセンティブが生まれる。なるべく早く返して身軽になるために、経営努力をして生じた利益を早期返済へと充てるといった経営判断をくだす可能性もある。

貸付料の設定方式

貸付料の設定方式は大きく二種類あるが、いずれも長期固定が原則である。

収支差額により設定

元利均等により設定

収支差額により設定する方式

民営化と同時に少なくとも一割の料金値下げを行うことを前提に、収支差額を算出することとする。そこで、ここでの収支差額とは、直近五年間の収入実績の平均額から一割除いた額から、支出額の実績の平均額を差し引いた差額とする。この収支差額を貸付料の年額として設定し、長期固定とする。これは、料金一割値下げを実現したうえで会社における貸付料の最大限度額を意味しており、したがってもっとも早い債務返済が達成される貸付料の設定方式である。

元利均等により設定する方式

あらかじめ四十年なり五十年なりと、返済期間を設定したうえで貸付料の年額が決定される方式。この方式では、収支差額により設定する貸付料よりも年額は低くなり、新会社には料金収入の一部が残ることになる。これは料金収入から発生する余力であるので、料金値下げや建設投資に充てられることになる。料金収入の余力の活用にあたっては、料金

値下げを建設投資に優先させること原則とするべきである。民営化と同時に少なくとも一割程度の値下げの実施を前提にするべきと考える。そのうえでさらに残余が生じれば、採算性の範囲内で新会社が自主的に建設を行うということも考えられる。

債務返済を優先し料金値下げを実現していく観点から、の収支差額方式が望ましいと考える。

機構側の都合で、関連事業による収益やコストカットによる収益など会社の増益等に応じて貸付料を変動させることは厳しく禁じる必要がある。また、金利変動および交通量変動によって貸付料の変更は行なわないことが原則である。ただし、災害など不測な事態に対しては、別途、特例措置を設けることとする。また、会社側の都合で繰上返済を希望する場合は認められることとする。

貸付料の年額

収支差額平成十三年度四公団の収支実績をベースに考えると、有料道路事業における料金収入は二兆六千億円である。これに対して管理費など必要経費（金利を除く）は六千億円であり、収支差額は二兆円となる。

ただし貸付料の設定にあたっては、料金の値下げ（民営化と同時に少なくとも一割）を前提として考えなくてはならない。この場合、料金収入がおよそ二千億円削減されるので、この減収分を貸付料からマイナスすることになる。料金収入は二兆三千四百億円となり、収支差額（貸付料年額）は一兆七千四百億円となる。

収支差額を貸付料として支払うので、経営改善による増益がなければ利益は得られない。しかし、ここでは公団の高コスト体質によって肥大化した年間六千億円という巨額の管理費を前提にしているので、民間企業として一般的な経営効率化を図るだけでも十分に利益は捻出される。今回の改革ではさらに、通常の経営効率化だけではなく、公団に特異な高コスト体質の是正という抜本改革が求められる。これはまさに、ファミリー企業問題の改革によってコスト構造そのものを改革することであり、収支差額の貸付料という条件が、そうした抜本改革を新会社に促していくインセンティブとなるのである。

この貸付料設定方式にもとづいた機構の債務返済計画書および会社の経営見通しを作成し、最終答申の附属資料として添付することが望ましいと考える。

事業評価結果 有料道路で整備した場合、最小交通量が1万台未満になる道路】 別添

	路線名	評価区間	延長 (km)	建設費		進捗率 (%)	将来交通量			
				全体建設費 (億円)	残建設費 (H15以降) (億円)		有料ケース (台/日)		無料ケース (台/日)	
							最小	最大	最小	最大
1	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	1,316	1,315	0	700	1,300	3,200	4,100
2	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡JCT	26	1,243	1,172	6		1,800		7,500
3	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5	147	147	0		1,800		4,900
4	北海道縦貫自動車道	土別剣淵 ~ 名寄	24	374	369	1		2,100		5,000
5	東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	48	1,616	1,577	2	2,300	4,600	5,500	10,900
6	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	1,851	1,849	0	2,600	4,100	4,900	5,600
7	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	936	834	11		2,600		9,300
8	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30	1,339	1,178	12	2,800	4,300	9,200	9,900
9	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24	1,323	1,323	0	2,800	4,600	4,300	10,500
10	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT ~ 三次JCT	50	2,181	1,962	10	2,800	3,300	7,900	10,200
11	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT ~ 三刀屋木次	61	2,341	2,293	2	3,100	4,000	6,600	12,800
12	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26	1,063	1,063	0	3,100	3,500	6,300	8,700
13	東九州自動車道	津久見 ~ 蒲江	33	1,704	1,590	7	3,300	7,800	8,100	13,900
14	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT ~ 矢部	23	774	768	1		3,400		5,600
15	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	253	253	0		3,600		8,500
16	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城JCT	17	682	674	1	3,700	4,300	7,300	14,600
17	山陰自動車道	宍道JCT ~ 出雲	18	884	813	8	3,700	4,900	5,600	15,100
18	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	78	2,503	1,825	27	3,800	4,900	9,900	15,700
19	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	395	395	0		3,800		9,700
20	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT ~ 大原	19	828	685	17	3,800	4,300	4,400	7,900
21	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭 ~ 鳥取	24	1,202	1,100	8	3,800	4,000	13,300	15,300
22	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22	1,044	1,022	2	4,100	5,100	8,200	9,000
23	四国横断自動車道	宇和島北 ~ 宇和	16	700	650	7	4,100	5,100	6,400	12,100
24	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂JCT	14	843	814	3		4,300		4,800
25	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久JCT	8	544	479	12		4,500		5,000
26	近畿自動車道 紀勢線	みなべ ~ 白浜	20	1,196	1,126	6	4,500	11,700	13,900	17,600
27	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24	856	845	1		4,600	9,300	11,000
28	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀JCT	50	3,077	2,959	4	4,600	8,200	6,000	20,200
29	東九州自動車道	北郷 ~ 日南	9	233	233	0		5,000		13,800
30	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	2,761	2,634	5	5,100	5,800	6,600	7,500
31	四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島JCT ~ 鳴門JCT	11	1,328	1,324	0	5,200	5,300	6,100	13,700
32	東北中央自動車道	福島JCT ~ 米沢	28	1,740	1,687	3	5,400	6,500	6,500	11,600
33	中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	15	583	583	0		5,400		14,600
34	東北中央自動車道	東根 ~ 尾花沢	23	903	893	1	5,500	6,800	13,200	15,100
35	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31	1,661	1,652	1	5,500	6,900	8,500	9,400
36	東九州自動車道	清武JCT ~ 北郷	19	870	866	0		5,600		9,200
37	中部横断自動車道	増穂 ~ 若草櫛形	6	364	195	46		5,900		23,000
38	近畿自動車道 紀勢線	紀勢 ~ 勢和多気JCT	24	1,054	675	36	5,900	12,200	12,300	14,400
39	常磐自動車道	富岡 ~ 新地	55	1,967	1,787	9	6,000	7,000	13,100	15,700
40	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	1,814	1,102	39		6,200		8,500
41	東九州自動車道	門川 ~ 西都	59	2,279	2,097	8	6,200	9,400	16,100	20,900
42	中部横断自動車道	吉原JCT ~ 増穂	59	4,341	4,323	0	6,600	7,800	15,300	21,400
43	常磐自動車道	新地 ~ 山元	16	494	494	0		6,800		15,200
44	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎JCT	12	614	614	0		7,400		7,600
45	四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	10	463	463	0		7,800		22,800
46	東九州自動車道	椎田南 ~ 宇佐	28	1,052	1,052	0	7,900	9,400	12,100	15,200
47	四国横断自動車道	小松島 ~ 徳島JCT	12	1,609	1,603	0	8,000	8,300	17,200	17,500
48	常磐自動車道	山元 ~ 亘理	12	459	344	25		9,300		15,600
49	北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽JCT	24	1,140	1,140	0	9,500	9,900	10,000	22,600
50	東北中央自動車道	南陽高畠 ~ 山形上山	24	1,149	1,149	0		9,700	9,700	18,000
合計			1,427km	6兆2千億	5兆8千億					

事業評価結果【有料道路で整備した場合、最大交通量が1万台未満になる道路】

別添

	路線名	評価区間	延長 (km)	建設費		進捗率 (%)	将来交通量			
				全体建設費 (億円)	残建設費 (H15以降) (億円)		有料ケース (台/日)		無料ケース (台/日)	
							最小	最大	最小	最大
1	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	1,316	1,315	0	700 ~	1,300	3,200 ~	4,100
2	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡JCT	26	1,243	1,172	6		1,800		7,500
3	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5	147	147	0		1,800		4,900
4	北海道縦貫自動車道	士別剣淵 ~ 名寄	24	374	369	1		2,100		5,000
5	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	936	834	11		2,600		9,300
6	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT ~ 三次JCT	50	2,181	1,962	10	2,800 ~	3,300	7,900 ~	10,200
7	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT ~ 矢部	23	774	768	1		3,400		5,600
8	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26	1,063	1,063	0	3,100 ~	3,500	6,300 ~	8,700
9	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	253	253	0		3,600		8,500
10	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	395	395	0		3,800		9,700
11	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭 ~ 鳥取	24	1,202	1,100	8	3,800 ~	4,000	13,300 ~	15,300
12	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT ~ 三刀屋木次	61	2,341	2,293	2	3,100 ~	4,000	6,600 ~	12,800
13	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	1,851	1,849	0	2,600 ~	4,100	4,900 ~	5,600
14	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30	1,339	1,178	12	2,800 ~	4,300	9,200 ~	9,900
15	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂JCT	14	843	814	3		4,300		4,800
16	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城JCT	17	682	674	1	3,700 ~	4,300	7,300 ~	14,600
17	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT ~ 大原	19	828	685	17	3,800 ~	4,300	4,400 ~	7,900
18	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久JCT	8	544	479	12		4,500		5,000
19	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24	856	845	1		4,600	9,300 ~	11,000
20	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24	1,323	1,323	0	2,800 ~	4,600	4,300 ~	10,500
21	東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	48	1,616	1,577	2	2,300 ~	4,600	5,500 ~	10,900
22	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	78	2,503	1,825	27	3,800 ~	4,900	9,900 ~	15,700
23	山陰自動車道	宍道JCT ~ 出雲	18	884	813	8	3,700 ~	4,900	5,600 ~	15,100
24	東九州自動車道	北郷 ~ 日南	9	233	233	0		5,000		13,800
25	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22	1,044	1,022	2	4,100 ~	5,100	8,200 ~	9,000
26	四国横断自動車道	宇和島北 ~ 宇和	16	700	650	7	4,100 ~	5,100	6,400 ~	12,100
27	四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島JCT ~ 鳴門JCT	11	1,328	1,324	0	5,200 ~	5,300	6,100 ~	13,700
28	中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	15	583	583	0		5,400		14,600
29	東九州自動車道	清武JCT ~ 北郷	19	870	866	0		5,600		9,200
30	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	2,761	2,634	5	5,100 ~	5,800	6,600 ~	7,500
31	中部横断自動車道	増穂 ~ 若草櫛形	6	364	195	46		5,900		23,000
32	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	1,814	1,102	39		6,200		8,500
33	東北中央自動車道	福島JCT ~ 米沢	28	1,740	1,687	3	5,400 ~	6,500	6,500 ~	11,600
34	東北中央自動車道	東根 ~ 尾花沢	23	903	893	1	5,500 ~	6,800	13,200 ~	15,100
35	常磐自動車道	新地 ~ 山元	16	494	494	0		6,800		15,200
36	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31	1,661	1,652	1	5,500 ~	6,900	8,500 ~	9,400
37	常磐自動車道	富岡 ~ 新地	55	1,967	1,787	9	6,000 ~	7,000	13,100 ~	15,700
38	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎JCT	12	614	614	0		7,400		7,600
39	中部横断自動車道	吉原JCT ~ 増穂	59	4,341	4,323	0	6,600 ~	7,800	15,300 ~	21,400
40	四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	10	463	463	0		7,800		22,800
41	東九州自動車道	津久見 ~ 蒲江	33	1,704	1,590	7	3,300 ~	7,800	8,100 ~	13,900
42	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀JCT	50	3,077	2,959	4	4,600 ~	8,200	6,000 ~	20,200
43	四国横断自動車道	小松島 ~ 徳島JCT	12	1,609	1,603	0	8,000 ~	8,300	17,200 ~	17,500
44	常磐自動車道	山元 ~ 亶理	12	459	344	25		9,300		15,600
45	東九州自動車道	椎田南 ~ 宇佐	28	1,052	1,052	0	7,900 ~	9,400	12,100 ~	15,200
46	東九州自動車道	門川 ~ 西都	59	2,279	2,097	8	6,200 ~	9,400	16,100 ~	20,900
47	東北中央自動車道	南陽高畠 ~ 山形上山	24	1,149	1,149	0		9,700	9,700 ~	18,000
48	北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽JCT	24	1,140	1,140	0	9,500 ~	9,900	10,000 ~	22,600
合計			1,383km	6兆	5兆6千億					

事業評価結果 無料道路で整備した場合、最小交通量が1万台未満になる道路】

別添

	路線名	評価区間	延長 (km)	建設費		進捗率 (%)	将来交通量			
				全体建設費 (億円)	残建設費 (H15以降) (億円)		有料ケース (台/日)		無料ケース (台/日)	
							最小	最大	最小	最大
1	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	1,316	1,315	0	700 ~ 1,300		3,200 ~ 4,100	
2	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24	1,323	1,323	0	2,800 ~ 4,600		4,300 ~ 10,500	
3	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT ~ 大原	19	828	685	17	3,800 ~ 4,300		4,400 ~ 7,900	
4	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂JCT	14	843	814	3	4,300		4,800	
5	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	1,851	1,849	0	2,600 ~ 4,100		4,900 ~ 5,600	
6	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5	147	147	0	1,800		4,900	
7	北海道縦貫自動車道	士別剣淵 ~ 名寄	24	374	369	1	2,100		5,000	
8	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久JCT	8	544	479	12	4,500		5,000	
9	東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	48	1,616	1,577	2	2,300 ~ 4,600		5,500 ~ 10,900	
10	山陰自動車道	宍道JCT ~ 出雲	18	884	813	8	3,700 ~ 4,900		5,600 ~ 15,100	
11	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT ~ 矢部	23	774	768	1	3,400		5,600	
12	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀JCT	50	3,077	2,959	4	4,600 ~ 8,200		6,000 ~ 20,200	
13	四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島JCT ~ 鳴門JCT	11	1,328	1,324	0	5,200 ~ 5,300		6,100 ~ 13,700	
14	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26	1,063	1,063	0	3,100 ~ 3,500		6,300 ~ 8,700	
15	四国横断自動車道	宇和島北 ~ 宇和	16	700	650	7	4,100 ~ 5,100		6,400 ~ 12,100	
16	東北中央自動車道	福島JCT ~ 米沢	28	1,740	1,687	3	5,400 ~ 6,500		6,500 ~ 11,600	
17	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	2,761	2,634	5	5,100 ~ 5,800		6,600 ~ 7,500	
18	中国横断自動車道 尾道松江線	三次JCT ~ 三刀屋木次	61	2,341	2,293	2	3,100 ~ 4,000		6,600 ~ 12,800	
19	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城JCT	17	682	674	1	3,700 ~ 4,300		7,300 ~ 14,600	
20	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡JCT	26	1,243	1,172	6	1,800		7,500	
21	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎JCT	12	614	614	0	7,400		7,600	
22	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道JCT ~ 三次JCT	50	2,181	1,962	10	2,800 ~ 3,300		7,900 ~ 10,200	
23	東九州自動車道	津久見 ~ 蒲江	33	1,704	1,590	7	3,300 ~ 7,800		8,100 ~ 13,900	
24	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22	1,044	1,022	2	4,100 ~ 5,100		8,200 ~ 9,000	
25	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	253	253	0	3,600		8,500	
26	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	1,814	1,102	39	6,200		8,500	
27	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31	1,661	1,652	1	5,500 ~ 6,900		8,500 ~ 9,400	
28	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30	1,339	1,178	12	2,800 ~ 4,300		9,200 ~ 9,900	
29	東九州自動車道	清武JCT ~ 北郷	19	870	866	0	5,600		9,200	
30	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24	856	845	1	4,600		9,300 ~ 11,000	
31	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	936	834	11	2,600		9,300	
32	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	395	395	0	3,800		9,700	
33	東北中央自動車道	南陽高畠 ~ 山形上山	24	1,149	1,149	0	9,700		9,700 ~ 18,000	
34	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	78	2,503	1,825	27	3,800 ~ 4,900		9,900 ~ 15,700	
合計			1,031km	4兆3千億	4兆					

事業評価結果 無料道路で整備した場合、最大交通量が1万台未満になる道路】

別添

	路線名	評価区間	延長 (km)	建設費		進捗率 (%)	将来交通量			
				全体建設費 (億円)	残建設費 (H15以降) (億円)		有料ケース (台/日)		無料ケース (台/日)	
							最小	最大	最小	最大
1	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	1,316	1,315	0	700 ~	1,300	3,200 ~	4,100
2	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂JCT	14	843	814	3		4,300		4,800
3	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5	147	147	0		1,800		4,900
4	北海道縦貫自動車道	士別剣淵 ~ 名寄	24	374	369	1		2,100		5,000
5	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久JCT	8	544	479	12		4,500		5,000
6	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	1,851	1,849	0	2,600 ~	4,100	4,900 ~	5,600
7	九州横断自動車道 延岡線	嘉島JCT ~ 矢部	23	774	768	1		3,400		5,600
8	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	2,761	2,634	5	5,100 ~	5,800	6,600 ~	7,500
9	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡JCT	26	1,243	1,172	6		1,800		7,500
10	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎JCT	12	614	614	0		7,400		7,600
11	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用JCT ~ 大原	19	828	685	17	3,800 ~	4,300	4,400 ~	7,900
12	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	253	253	0		3,600		8,500
13	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	1,814	1,102	39		6,200		8,500
14	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26	1,063	1,063	0	3,100 ~	3,500	6,300 ~	8,700
15	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22	1,044	1,022	2	4,100 ~	5,100	8,200 ~	9,000
16	東九州自動車道	清武JCT ~ 北郷	19	870	866	0		5,600		9,200
17	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	936	834	11		2,600		9,300
18	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31	1,661	1,652	1	5,500 ~	6,900	8,500 ~	9,400
19	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	395	395	0		3,800		9,700
20	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30	1,339	1,178	12	2,800 ~	4,300	9,200 ~	9,900
合計			549km	2兆	1兆9千億					

事業評価結果 地方公共団体の重み付けにもとづく優先順位 / 有料道路で整備した場合】

	路線名	評価区間	延長 (km)	建設費		総合評価										
				全体建設費 (億円)	残建設費 (15以降) (億円)	有料ケース				④無料ケース						
						評価手法委員会 重み付け		地方公共団体 重み付け		民営化委員会 重み付け		評価手法委員会 重み付け		地方公共団体 重み付け		
点数	グループ	点数	グループ	点数	グループ	点数	グループ	点数	グループ	点数	グループ					
33	1	中部横断自動車道	吉原 JCT ~ 増穂	59	4,341	4,323	54.7	B	58.7	A	53.0	B	55.0	A	60.2	A
39	2	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31	1,661	1,652	53.9	B	55.7	A	52.5	B	53.4	B	56.0	A
49	3	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀 JCT	50	3,077	2,959	55.3	A	58.2	A	53.3	B	56.1	A	59.7	A
57	4	四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	10	463	463	53.7	B	55.0	A	53.9	B	62.7	A	61.8	A
22	5	東関東自動車道 館山線	君津 ~ 富津竹岡	16	800	367	62.2	A	58.6	A	63.3	A	50.8	B	49.4	C
23	6	北関東自動車道	伊勢崎 ~ 岩舟 JCT	39	2,741	2,088	67.7	A	68.4	A	69.5	A	70.3	A	69.8	A
24	7	北関東自動車道	宇都宮上三川 ~ 友部	41	1,912	1,494	61.1	A	65.4	A	61.1	A	64.0	A	68.4	A
30	8	第二東海自動車道	吉原 JCT ~ 引佐 JCT	89	16,173	8,474	58.6	A	57.5	A	59.9	A	66.9	A	64.3	A
32	9	第二東海自動車道	豊田 JCT ~ 豊田南	7	1,243	329	79.2	A	67.9	A	79.5	A	58.6	A	51.5	B
40	10	近畿自動車道 紀勢線	紀勢 ~ 勢和多気 JCT	24	1,054	675	57.0	A	55.9	A	56.4	A	54.3	B	53.5	B
43	11	近畿自動車道 名古屋神戸線	龜山 JCT ~ 大津 JCT	41	5,737	3,370	60.7	A	59.5	A	62.7	A	64.8	A	62.2	A
67	12	東九州自動車道	門川 ~ 西都	59	2,279	2,097	56.1	A	56.8	A	55.6	A	56.1	A	56.6	A
A路線の合計				466	41,481	28,291										
A路線の合計				466km	4兆1千億円	2兆8千億円										
9	1	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30	1,339	1,178	48.6	C	51.0	B	46.7	C	49.3	C	52.3	B
21	2	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城 JCT	17	682	674	49.7	C	51.9	B	48.5	C	52.1	B	54.5	B
38	3	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24	1,323	1,323	48.7	C	50.5	B	46.7	C	48.9	C	51.4	B
52	4	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭 ~ 鳥取	24	1,202	1,100	50.4	B	53.8	B	48.2	C	51.6	B	55.7	A
58	5	四国横断自動車道	小松島 ~ 徳島 JCT	12	1,609	1,603	48.0	C	50.0	B	47.1	C	47.8	C	50.5	B
65	6	東九州自動車道	津久見 ~ 蒲江	33	1,704	1,590	49.3	C	50.4	B	48.5	C	49.0	C	50.4	B
66	7	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26	1,063	1,063	50.9	B	52.5	B	48.8	C	54.3	B	55.6	A
1	8	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	78	2,503	1,825	52.1	B	53.0	B	50.5	B	55.2	A	55.8	A
4	9	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	2,761	2,634	52.5	B	54.4	B	52.1	B	51.2	B	53.9	B
17	10	常磐自動車道	富岡 ~ 新地	55	1,967	1,787	52.4	B	54.0	B	52.6	B	52.1	B	53.8	B
20	11	東関東自動車道 水戸線	三郷 ~ 高谷 JCT	20	11,384	9,529	52.2	B	54.6	B	50.8	B	50.1	B	53.9	B
26	12	第二東海自動車道	海老名南 JCT ~ 秦野	21	7,951	7,424	52.4	B	51.8	B	51.9	B	54.9	B	53.3	B
37	13	近畿自動車道 紀勢線	みなべ ~ 白浜	20	1,196	1,126	52.9	B	54.9	B	51.3	B	52.0	B	54.6	B
69	14	東九州自動車道	北郷 ~ 日南	9	233	233	51.4	B	52.5	B	50.9	B	54.3	B	54.8	B
70	15	東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	48	1,616	1,577	52.0	B	54.9	B	51.2	B	52.3	B	56.1	A
27	16	第二東海自動車道	秦野 ~ 御殿場 JCT	33	5,677	5,677	55.5	A	53.6	B	57.6	A	57.1	A	53.3	B
31	17	第二東海自動車道	引佐 JCT ~ 豊田東	57	6,860	6,621	53.5	B	51.7	B	56.9	A	55.0	A	51.4	B
41	18	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市 JCT ~ 菟野	14	1,726	1,721	52.5	B	50.4	B	55.4	A	54.7	B	50.8	B
B路線の合計				602	52,796	48,685										
B路線の合計				602km	5兆2千億円	4兆8千億円										
55	1	中国横断自動車道 尾道松江線	三次 JCT ~ 三刀屋木次	61	2,341	2,293	45.5	C	47.4	C	44.7	D	43.8	D	46.7	C
6	2	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	1,851	1,849	47.3	C	47.1	C	46.8	C	45.2	C	45.4	C
13	3	東北中央自動車道	福島 JCT ~ 米沢	28	1,740	1,687	46.6	C	47.2	C	46.0	C	45.5	C	46.6	C
15	4	東北中央自動車道	南陽高島 ~ 山形上山	24	1,149	1,149	48.6	C	46.7	C	49.6	C	45.5	C	43.5	D
16	5	東北中央自動車道	東根 ~ 尾花沢	23	903	893	47.5	C	47.3	C	47.4	C	45.8	C	45.8	C
25	6	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	1,814	1,102	47.4	C	46.3	C	47.0	C	44.2	D	43.6	D
34	7	中部横断自動車道	増穂 ~ 若草櫛形	6	364	195	49.6	C	49.7	C	48.9	C	52.4	B	52.1	B
45	8	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽 ~ 高槻第一 JCT	14	7,393	7,231	45.6	C	45.4	C	45.9	C	49.7	C	48.7	C
46	9	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	40	8,854	8,803	48.4	C	49.1	C	49.1	C	46.7	C	47.9	C
47	10	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針 JCT	12	3,194	2,788	46.2	C	45.8	C	46.6	C	43.0	D	43.2	D
54	11	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道 JCT ~ 三次 JCT	50	2,181	1,962	46.9	C	49.1	C	45.7	C	45.9	C	49.1	C
56	12	山陰自動車道	宍道 JCT ~ 出雲	18	884	813	47.3	C	48.6	C	46.4	C	46.8	C	48.5	C
59	13	四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島 JCT ~ 鳴門 JCT	11	1,328	1,324	45.8	C	46.6	C	45.3	C	45.3	C	46.5	C
60	14	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22	1,044	1,022	47.1	C	47.6	C	45.6	C	46.5	C	47.4	C
61	15	四国横断自動車道	宇和島北 ~ 宇和	16	700	650	48.3	C	49.0	C	47.0	C	47.6	C	48.6	C
62	16	九州横断自動車道 延岡線	嘉島 JCT ~ 矢部	23	774	768	47.3	C	48.0	C	46.5	C	46.0	C	47.3	C
64	17	東九州自動車道	椎田南 ~ 宇佐	28	1,052	1,052	48.4	C	48.0	C	49.9	C	45.7	C	45.4	C
68	18	東九州自動車道	清武 JCT ~ 北郷	19	870	866	47.4	C	47.6	C	46.6	C	47.4	C	47.4	C
3	19	北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽 JCT	24	1,140	1,140	49.7	C	49.6	C	50.3	B	47.3	C	47.4	C
18	20	常磐自動車道	新地 ~ 山元	16	494	494	49.7	C	49.4	C	50.9	B	54.9	B	52.6	B
19	21	常磐自動車道	山元 ~ 亘理	12	459	344	50.6	B	48.8	C	52.2	B	51.5	B	48.5	C
28	22	第二東海自動車道	御殿場 JCT ~ 長泉沼津	14	2,795	2,044	51.7	B	48.2	C	53.8	B	63.5	A	56.0	A
29	23	第二東海自動車道	長泉沼津 ~ 吉原 JCT	44	9,162	4,821	49.8	C	46.6	C	51.8	B	62.3	A	56.4	A
42	24	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野 ~ 龜山 JCT	18	2,450	2,450	49.8	C	47.2	C	53.3	B	52.6	B	48.1	C
44	25	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津 JCT ~ 城陽	25	5,151	5,110	49.9	C	48.9	C	51.8	B	53.7	B	51.3	B
63	26	東九州自動車道	小倉 JCT ~ 豊津	24	1,653	1,361	50.6	B	49.8	C	51.4	B	46.9	C	46.5	C
C路線の合計				663	61,740	54,211										
C路線の合計				663km	6兆2千億円	5兆4千億円										
2	1	北海道縦貫自動車道	士別剣淵 ~ 名寄	24	374	369	40.2	D	39.4	D	39.7	D	40.3	D	39.4	D
5	2	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	1,316	1,315	42.8	D	44.0	D	40.8	D	44.2	D	45.8	C
7	3	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	253	253	42.2	D	41.7	D	43.2	D	41.4	D	40.8	D
8	4	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24	856	845	43.6	D	43.0	D	43.9	D	41.3	D	41.1	D
10	5	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡 JCT	26	1,243	1,172	42.3	D	42.8	D	41.4	D	42.2	D	43.1	D
11	6	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	936	834	43.7	D	43.7	D	43.1	D	45.2	C	45.0	C
12	7	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂 JCT	14	843	814	38.5	D	36.7	D	39.4	D	34.5	D	33.1	D
14	8	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	395	395	43.2	D	42.2	D	43.0	D	44.1	D	42.5	D
36	9	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久 JCT	8	544	479	42.9	D	42.6	D	42.7	D	40.0	D	40.4	D
51	10	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用 JCT ~ 大原	19	828	685	44.5	D	44.7	D	44.4	D	42.2	D	43.1	D
53	11	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5	147	147	40.2	D	40.0	D	40.2	D	39.7	D	39.7	D
35	12	中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	15	583	583	44.6	D	44.3	D	45.1	C	43.8	D	43.5	D
48	13	近畿自動車道 名古屋大阪線	龜山 ~ 龜山南 JCT	3	383	161	47.2	C	42.7	D	49.3	C	38.0	D	34.7	D
50	14	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎 JCT	12	614	614	45.8	C	44.4	D	47.0	C	42.6	D	41.6	D
D路線の合計				268	9,315	8,666										
D路線の合計				268km	9,300億円	8,700億円										
合計				1,999km	16兆5千億</											

事業評価結果 地方公共団体の重み付けにもとづく優先順位 / 無料道路で整備した場合

	路線名	評価区間	延長 (km)	建設費		総合評価										
				全体建設費 (億円)	残建設費 (15以降) (億円)	有料ケース				参考無料ケース						
						評価手法委員会 重み付け 点数	地方公共団体 重み付け グループ	民営化委員会 重み付け 点数	民営化委員会 重み付け グループ	評価手法委員会 重み付け 点数	評価手法委員会 重み付け グループ	地方公共団体 重み付け 点数	地方公共団体 重み付け グループ			
23	1	北関東自動車道	伊勢崎 ~ 岩舟 JCT	39	2,741	2,088	67.7	A	68.4	A	69.5	A	70.3	A	69.8	A
24	2	北関東自動車道	宇都宮上三川 ~ 友部	41	1,912	1,494	61.1	A	65.4	A	61.1	A	64.0	A	68.4	A
30	3	第二東海自動車道	吉原 JCT ~ 引佐 JCT	89	16,173	8,474	58.6	A	57.5	A	59.9	A	66.9	A	64.3	A
43	4	近畿自動車道 名古屋神戸線	亀山 JCT ~ 大津 JCT	41	5,737	3,370	60.7	A	59.5	A	62.7	A	64.8	A	62.2	A
57	5	四国横断自動車道	阿南 ~ 小松島	10	463	463	53.7	B	55.0	A	53.9	B	62.7	A	61.8	A
33	6	中部横断自動車道	吉原 JCT ~ 増穂	59	4,341	4,323	54.7	B	58.7	A	53.0	B	55.0	A	60.2	A
49	7	近畿自動車道 敦賀線	小浜西 ~ 敦賀 JCT	50	3,077	2,959	55.3	A	58.2	A	53.3	B	56.1	A	59.7	A
67	8	東九州自動車道	門川 ~ 西都	59	2,279	2,097	56.1	A	56.8	A	55.6	A	56.1	A	56.6	A
29	9	第二東海自動車道	長泉沼津 ~ 吉原 JCT	44	9,162	4,821	49.8	C	46.6	C	51.8	B	62.3	A	56.4	A
70	10	東九州自動車道	志布志 ~ 末吉財部	48	1,616	1,577	52.0	B	54.9	B	51.2	B	52.3	B	56.1	A
28	11	第二東海自動車道	御殿場 JCT ~ 長泉沼津	14	2,795	2,044	51.7	B	48.2	C	53.8	B	63.5	A	56.0	A
39	12	近畿自動車道 紀勢線	尾鷲北 ~ 紀勢	31	1,661	1,652	53.9	B	55.7	A	52.5	B	53.4	B	56.0	A
1	13	北海道縦貫自動車道	七飯 ~ 国縫	78	2,503	1,825	52.1	B	53.0	B	50.5	B	55.2	A	55.8	A
52	14	中国横断自動車道 姫路鳥取線	智頭 ~ 鳥取	24	1,202	1,100	50.4	B	53.8	B	48.2	C	51.6	B	55.7	A
66	15	東九州自動車道	蒲江 ~ 北川	26	1,063	1,063	50.9	B	52.5	B	48.8	C	54.3	B	55.6	A
		A路線の合計		653	56,725	39,350										
		A路線の合計		653Km	5兆7千億円	3兆9千億円										
69	1	東九州自動車道	北郷 ~ 日南	9	233	233	51.4	B	52.5	B	50.9	B	54.3	B	54.8	B
37	2	近畿自動車道 紀勢線	みなべ ~ 白浜	20	1,196	1,126	52.9	B	54.9	B	51.3	B	52.0	B	54.6	B
21	3	東関東自動車道 水戸線	鉾田 ~ 茨城 JCT	17	682	674	49.7	C	51.9	B	48.5	C	52.1	B	54.5	B
4	4	北海道横断自動車道 根室線	夕張 ~ 十勝清水	81	2,761	2,634	52.5	B	54.4	B	52.1	B	51.2	B	53.9	B
20	5	東関東自動車道 水戸線	三郷 ~ 高谷 JCT	20	11,384	9,529	52.2	B	54.6	B	50.8	B	50.1	B	53.9	B
17	6	常磐自動車道	富岡 ~ 新地	55	1,967	1,787	52.4	B	54.0	B	52.6	B	52.1	B	53.8	B
40	7	近畿自動車道 紀勢線	紀勢 ~ 勢和多気 JCT	24	1,054	675	57.0	A	55.9	A	56.4	A	54.3	B	53.5	B
26	8	第二東海自動車道	海老名南 JCT ~ 秦野	21	7,951	7,424	52.4	B	51.8	B	51.9	B	54.9	B	53.3	B
27	9	第二東海自動車道	秦野 ~ 御殿場 JCT	33	5,677	5,677	55.5	A	53.6	B	57.6	A	57.1	A	53.3	B
18	10	常磐自動車道	新地 ~ 山元	16	494	494	49.7	C	49.4	C	50.9	B	54.9	B	52.6	B
9	11	日本海沿岸東北自動車道	中条 ~ 朝日	30	1,339	1,178	48.6	C	51.0	B	46.7	C	49.3	C	52.3	B
34	12	中部横断自動車道	増穂 ~ 若草榎形	6	364	195	49.6	C	49.7	C	48.9	C	52.4	B	52.1	B
32	13	第二東海自動車道	豊田 JCT ~ 豊田南	7	1,243	329	79.2	A	67.9	A	79.5	A	58.6	A	51.5	B
31	14	第二東海自動車道	引佐 JCT ~ 豊田東	57	6,860	6,621	53.5	B	51.7	B	56.9	A	55.0	A	51.4	B
38	15	近畿自動車道 紀勢線	白浜 ~ すさみ	24	1,323	1,323	48.7	C	50.5	B	46.7	C	48.9	C	51.4	B
44	16	近畿自動車道 名古屋神戸線	大津 JCT ~ 城陽	25	5,151	5,110	49.9	C	48.9	C	51.8	B	53.7	B	51.3	B
41	17	近畿自動車道 名古屋神戸線	四日市 JCT ~ 菟野	14	1,726	1,721	52.5	B	50.4	B	55.4	A	54.7	B	50.8	B
58	18	四国横断自動車道	小松島 ~ 徳島 JCT	12	1,609	1,603	48.0	C	50.0	B	47.1	C	47.8	C	50.5	B
65	19	東九州自動車道	津久見 ~ 蒲江	33	1,704	1,590	49.3	C	50.4	B	48.5	C	49.0	C	50.4	B
		B路線の合計		504	54,718	49,923										
		B路線の合計		504Km	5兆5千億円	5兆円										
22	1	東関東自動車道 館山線	君津 ~ 富津竹岡	16	800	367	62.2	A	58.6	A	63.3	A	50.8	B	49.4	C
54	2	中国横断自動車道 尾道松江線	尾道 JCT ~ 三次 JCT	50	2,181	1,962	46.9	C	49.1	C	45.7	C	45.9	C	49.1	C
45	3	近畿自動車道 名古屋神戸線	城陽 ~ 高槻第一 JCT	14	7,393	7,231	45.6	C	45.4	C	45.9	C	49.7	C	48.7	C
61	4	四国横断自動車道	宇和島北 ~ 宇和	16	700	650	48.3	C	49.0	C	47.0	C	47.6	C	48.6	C
19	5	常磐自動車道	山元 ~ 亘理	12	459	344	50.6	B	48.8	C	52.2	B	51.5	B	48.5	C
56	6	山陰自動車道	宍道 JCT ~ 出雲	18	884	813	47.3	C	48.6	C	46.4	C	46.8	C	48.5	C
42	7	近畿自動車道 名古屋神戸線	菟野 ~ 亀山 JCT	18	2,450	2,450	49.8	C	47.2	C	53.3	B	52.6	B	48.1	C
46	8	近畿自動車道 名古屋神戸線	高槻第一 JCT ~ 神戸 JCT	40	8,854	8,803	48.4	C	49.1	C	49.1	C	46.7	C	47.9	C
3	9	北海道横断自動車道 根室線	余市 ~ 小樽 JCT	24	1,140	1,140	49.7	C	49.6	C	50.3	B	47.3	C	47.4	C
60	10	四国横断自動車道	須崎新荘 ~ 窪川	22	1,044	1,022	47.1	C	47.6	C	45.6	C	46.5	C	47.4	C
68	11	東九州自動車道	清武 JCT ~ 北郷	19	870	866	47.4	C	47.6	C	46.6	C	47.4	C	47.4	C
62	12	九州横断自動車道 延岡線	嘉島 JCT ~ 矢部	23	774	768	47.3	C	48.0	C	46.5	C	46.0	C	47.3	C
55	13	中国横断自動車道 尾道松江線	三次 JCT ~ 三刀屋木次	61	2,341	2,293	45.5	C	47.4	C	44.7	D	43.8	D	46.7	C
13	14	東北中央自動車道	福島 JCT ~ 米沢	28	1,740	1,687	46.6	C	47.2	C	46.0	C	45.5	C	46.6	C
59	15	四国横断自動車道	徳島 ~ 徳島 JCT ~ 鳴門 JCT	11	1,328	1,324	45.8	C	46.6	C	45.3	C	45.3	C	46.5	C
63	16	東九州自動車道	小倉 JCT ~ 豊津	24	1,653	1,361	50.6	B	49.8	C	51.4	B	46.9	C	46.5	C
5	17	北海道横断自動車道 網走線	足寄 ~ 北見	79	1,316	1,315	42.8	D	44.0	D	40.8	D	44.2	D	45.8	C
16	18	東北中央自動車道	東根 ~ 尾花沢	23	903	893	47.5	C	47.3	C	47.4	C	45.8	C	45.8	C
6	19	北海道横断自動車道 根室線	本別 ~ 釧路	65	1,851	1,849	47.3	C	47.1	C	46.8	C	45.2	C	45.4	C
64	20	東九州自動車道	椎田南 ~ 宇佐	28	1,052	1,052	48.4	C	48.0	C	49.9	C	45.7	C	45.4	C
11	21	日本海沿岸東北自動車道	本荘 ~ 岩城	21	936	834	43.7	D	43.7	D	43.1	D	45.2	C	45.0	C
		C路線の合計		612	40,669	39,024										
		C路線の合計		612Km	4兆1千億円	3兆9千億円										
25	1	東海北陸自動車道	飛騨清見 ~ 白川郷	26	1,814	1,102	47.4	C	46.3	C	47.0	C	44.2	D	43.6	D
15	2	東北中央自動車道	南陽高島 ~ 山形上山	24	1,149	1,149	48.6	C	46.7	C	49.6	C	45.5	C	43.5	D
35	3	中部横断自動車道	八千穂 ~ 佐久南	15	583	583	44.6	D	44.3	D	45.1	C	43.8	D	43.5	D
47	4	近畿自動車道 名古屋大阪線	名古屋南 ~ 高針 JCT	12	3,194	2,788	46.2	C	45.8	C	46.6	C	43.0	D	43.2	D
10	5	日本海沿岸東北自動車道	温海 ~ 鶴岡 JCT	26	1,243	1,172	42.3	D	42.8	D	41.4	D	42.2	D	43.1	D
51	6	中国横断自動車道 姫路鳥取線	佐用 JCT ~ 大原	19	828	685	44.5	D	44.7	D	44.4	D	42.2	D	43.1	D
14	7	東北中央自動車道	米沢 ~ 米沢北	9	395	395	43.2	D	42.2	D	43.0	D	44.1	D	42.5	D
50	8	中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮 ~ 山崎 JCT	12	614	614	45.8	C	44.4	D	47.0	C	42.6	D	41.6	D
8	9	東北横断自動車道 釜石秋田線	宮守 ~ 東和	24	856	845	43.6	D	43.0	D	43.9	D	41.3	D	41.1	D
7	10	東北横断自動車道 釜石秋田線	遠野 ~ 宮守	9	253	253	42.2	D	41.7	D	43.2	D	41.4	D	40.8	D
36	11	中部横断自動車道	佐久南 ~ 佐久 JCT	8	544	479	42.9	D	42.6	D	42.7	D	40.0	D	40.4	D
53	12	中国横断自動車道 岡山米子線	米子 ~ 米子北	5	147	147	40.2	D	40.0	D	40.2	D	39.7	D	39.7	D
2	13	北海道縦貫自動車道	士別釧路 ~ 名寄	24	374	369	40.2	D	39.4	D	39.7	D	40.3	D	39.4	D
48	14	近畿自動車道 名古屋大阪線	龜山 ~ 龜山南 JCT	3	383	161	47.2	C	42.7	D	49.3	C	38.0	D	34.7	D
12	15	日本海沿岸東北自動車道	大館北 ~ 小坂 JCT	14	843	814	38.5	D	36.7	D	39.4	D	34.5	D	33.1	D
		D路線の合計		230	13,220	11,556										
		D路線の合計		230Km	1兆3千億円	1兆2千億円										
		合計														