

〔一〕日本道路公団（ＪＨ）の概要

１ 概 要

（１）設立の経緯

昭和20年代の後半、戦後の荒廃の中からようやく復興したわが国は、経済自立と近代国家建設の目標を達成するためにその基盤となる公共施設の整備に立ちあげられました。

そうした中で道路の整備は、将来にわたりわが国の均衡ある発展に欠かすことのできないものであるとの認識の高まりや、自動車輸送需要の急激な増大とあいまって、急を要する国家的命題となっていました。当時の道路事情は、大型車のすれ違いができないような箇所が幹線道路の随所にみられ、欧米に比べると数十年の整備の立ち遅れがあるといわれていました。

一方、こうした道路整備に寄せられた期待や要請に対応していくには、何よりも道路財源の確保が必要でしたが、国の限られた予算の範囲内で事業を進めていくことは、到底不可能な状況でした。

そこで、道路の建設費を国の金融機関から事前に借り入れ、開通後、通行料金により管理費とともに返済していく有料道路制度が検討され、昭和27年、この制度の実施のための法律「（旧）道路整備特別措置法」が制定されて、本格的な有料道路制度がスタートしました。

その後、昭和30年までの4年間は、国の地方公共団体が個別に有料道路事業を行っていましたが、全国的組織で、しかも幅広く民間の資金を活用して、有料道路事業を総合的かつ効率的に運営できる特別の機関の設置が各方面から要請されました。

そこで、高速道路や一般有料道路の建設や管理を一括して実施できる機関を設立するための法律「日本道路公団法」が制定されると同時に、道路整備特別措置法が全面的に改正され、昭和31年4月16日、日本道路公団（ＪＨ）が誕生しました。

（２）事業の目的と業務の範囲

ＪＨは「日本道路公団法」に基づき国の全額出費により設立された、有料道路

の建設、管理を主業務とする特殊法人です。私法人と同様に、ＪＨ自身の意思や権利能力を持っていますが、事業の目的や業務範囲など、ＪＨの組織活動の根本原則は法律で定められています。また、事業の内容が道路の建設、管理であり、公共性の高い性格を持っていますので、法人税等の非課税、債券の政府保証、料金の強制徴収等について、種々の特例が国から与えられています。その反面、事業計画や予算、資金計画等について、国の監督や認可を受けて行うことになっています。

〈ＪＨの目的と業務〉

ＪＨは、国の長期計画あるいは諸施策を受けて、高速道路などの有料道路の建設、管理を全国的組織で統括して行うことにより、道路の整備を促進し円滑な交通を確保することを目的として、次の業務を行っています。

- ・高速道路及び一般有料道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を行うこと。
- ・有料自動車駐車場の建設及び管理を行うこと。
- ・高速道路における休憩所、給油所、その他の施設の建設及び管理を行うこと。
- ・高速道路関連施設（トラックターミナル、トレーラーヤード）の建設および管理を行うこと。

〈ＪＨの有料道路〉

ＪＨが建設、管理する有料道路には高速道路と一般有料道路があります。これらはすべて道路整備特別措置法に基づく有料道路で、建設費や管理費等を償還したときや、決められた料金徴収期間を満了したときなどは、ＪＨの管理から本来の道路管理者である行政機関に引継がれ、無料の道路（無料開放）となります。

これまでに無料開放した道路は、昭和39年3月16日の鳥飼大橋を皮切りに、笹子トンネル、阪奈道路、天草五橋など一般有料道路61路線を数え、総延長約568kmになります。

(3) 組織概要

設立 昭和31年4月16日

資本金 16,027億円（政府出資金）

代表者 総裁 緒方信一郎

職員数 約8,900人

事業内容（平成11年8月1日現在）

高速道路／建設中 21路線 延長2,553.7km

営業中 45道路 延長6,452.3km

一般有料道路／建設中 37道路 延長134.7km

営業中 66道路 延長812.7km

その他／駐車場2カ所、トラクタターミナル5カ所



事業所

本社／東京都

支社／札幌市、仙台市、新潟市、大阪市、
広島市、高松市、福岡市

建設局／東京都、静岡市、名古屋市

管理局／川崎市、岩槻市、八王子市、
一宮市

試験研究所／町田市

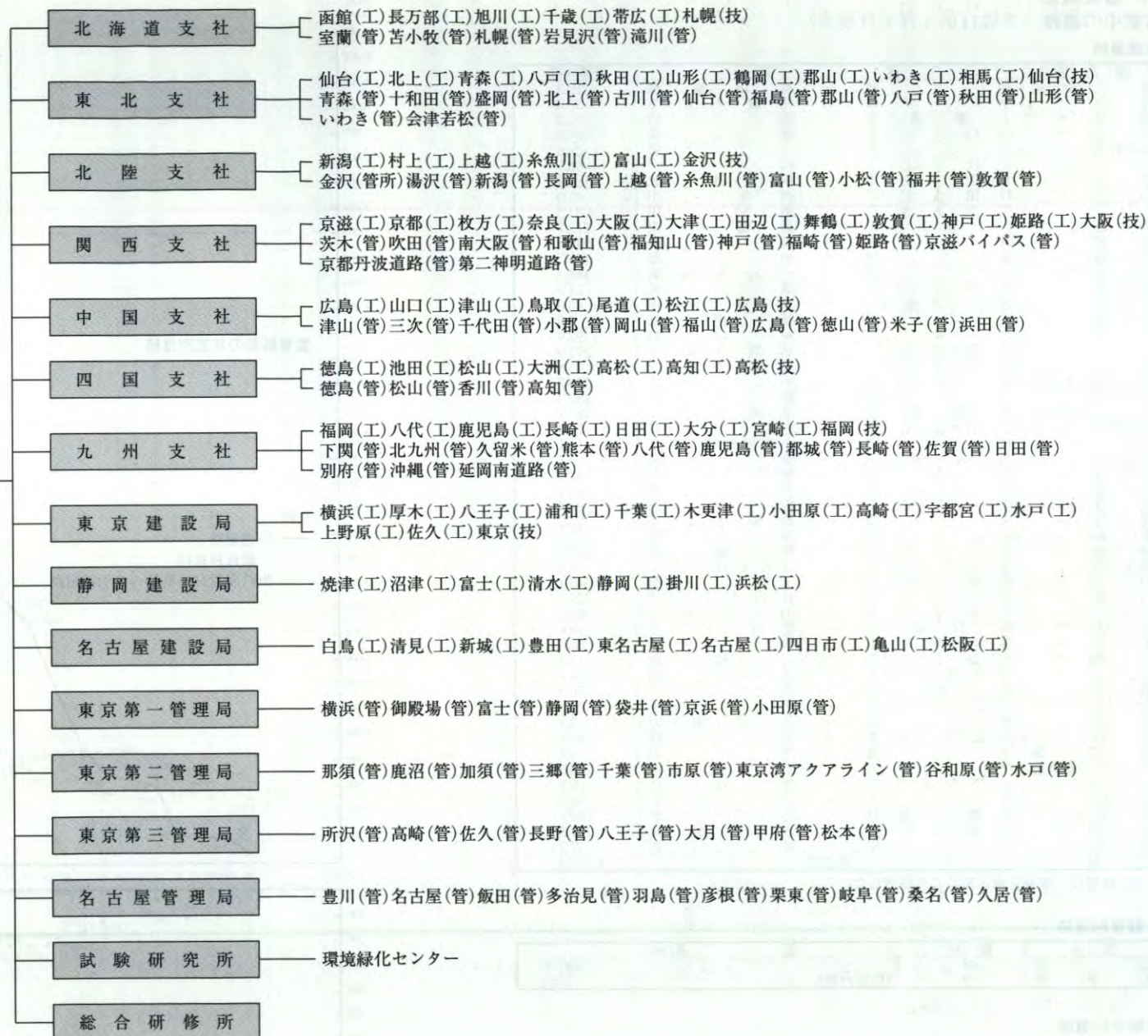
総合研修所／千葉市

工事事務所／全国78カ所

技術事務所／全国8カ所

管理所／全国1カ所

管理事務所／全国99カ所



(4) 事業概要

営業中の道路 (平成11年4月1日現在)

高速道路

道路名	区間	延長(km)
道札道東	長小十川大	319.5
道札道東	安北村庄	38.3
道札道東	八秋山	50.3
道札道東	警関上常	679.5
道札道東	警関上常	29.6
道札道東	警関上常	68.1
道札道東	警関上常	122.9
道札道東	警関上常	67.0
道札道東	警関上常	31.3
道札道東	警関上常	212.7
道札道東	警関上常	246.3
道札道東	警関上常	182.5
道札道東	警関上常	188.3
道札道東	警関上常	74.5
道札道東	警関上常	35.0
道札道東	警関上常	3.9
道札道東	警関上常	93.9
道札道東	警関上常	75.8
道札道東	警関上常	346.7
道札道東	警関上常	189.3
道札道東	警関上常	487.1
道札道東	警関上常	76.4
道札道東	警関上常	11.1
道札道東	警関上常	5.1
道札道東	警関上常	81.4
道札道東	警関上常	68.8
道札道東	警関上常	28.4
道札道東	警関上常	27.2
道札道東	警関上常	72.9
道札道東	警関上常	87.0
道札道東	警関上常	6.6
道札道東	警関上常	543.1
道札道東	警関上常	323.3
道札道東	警関上常	93.7
道札道東	警関上常	40.6
道札道東	警関上常	66.5
道札道東	警関上常	14.4
道札道東	警関上常	56.6
道札道東	警関上常	56.9
道札道東	警関上常	95.1
道札道東	警関上常	73.8
道札道東	警関上常	68.0
道札道東	警関上常	9.4
道札道東	警関上常	275.5
道札道東	警関上常	69.8
道札道東	警関上常	82.5
道札道東	警関上常	107.7
道札道東	警関上常	137.8
道札道東	警関上常	57.3
計		6,452.3

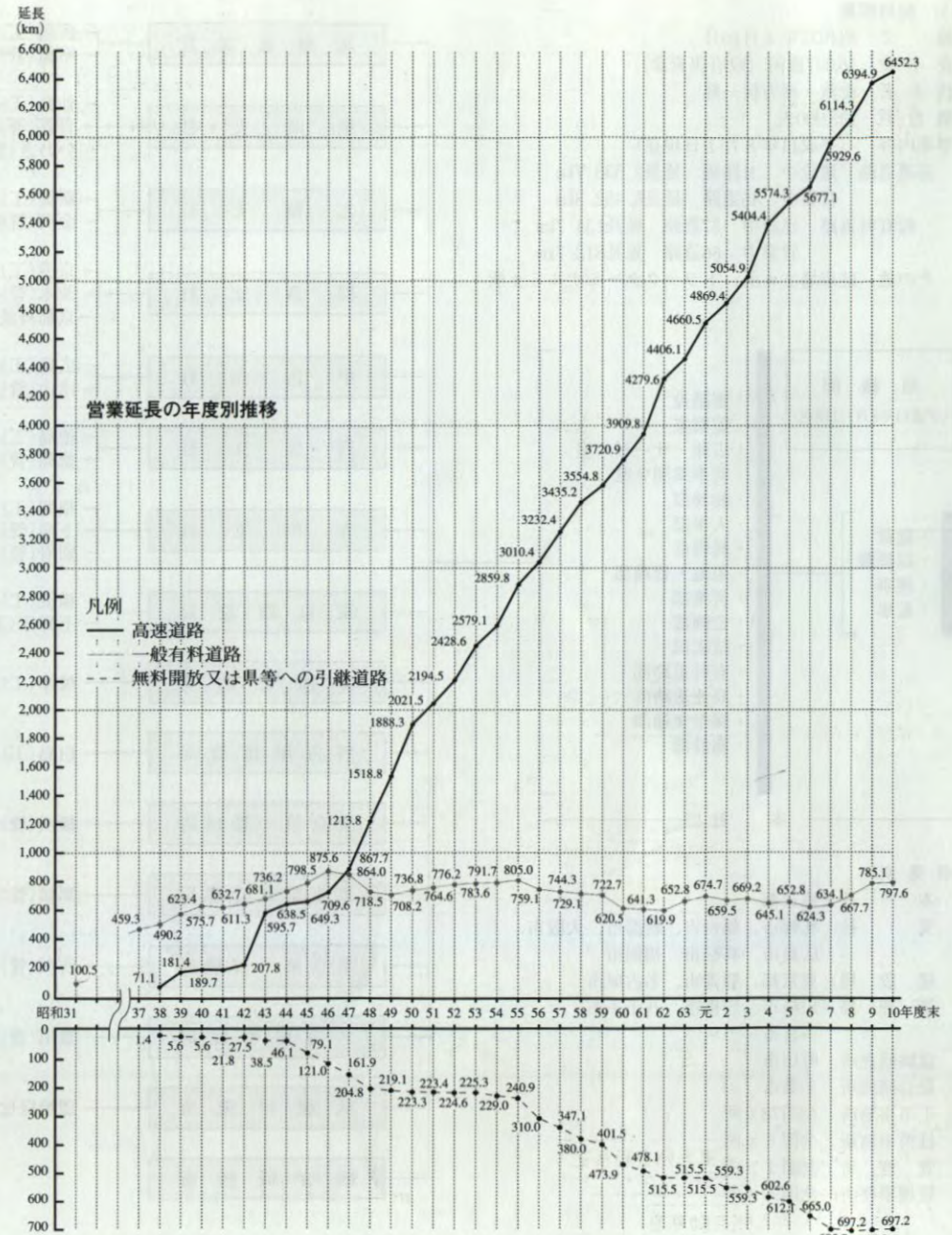
(注) 区間は、整備計画区間により整理した。

一般有料道路

区分	箇所	延長(km)
道駐車場	64	797.6
	2	715台
	(収容台数)	

工事中の道路

区分	延長(km)
高一般有	2,553.7
料道路	149.8



高規格幹線道路網図

(イ) 高速自動車国道 (国土開発幹線自動車道等)

(ロ) 一般国道自動車専用道路

路線名	起点	終点	路線名	起点	終点	路線名	起点	終点
北海道縦貫自動車道	函館市	稚内市	伊勢縦貫自動車道	名古屋	伊勢市	日高自動車道	苫小牧市	浦河町
北海道横断自動車道	根室市	根室市	伊勢横断自動車道	名古屋	吹田市	深川・留萌自動車道	深川市	留萌市
東北縦貫自動車道	弘前市	青森市	近畿自動車道	名古屋	神戸市	旭川・紋別自動車道	旭川市	紋別市
東北横断自動車道	八戸市	八戸市	紀勢縦貫自動車道	松原市	勢和村	帯広・広尾自動車道	帯広市	広尾町
日本海沿岸東北自動車道	新潟市	青森市	教員縦貫自動車道	吹田市	教員市	南越・江差自動車道	南越市	江差町
東北中央自動車道	相馬市	横手市	中国縦貫自動車道	吹田市	下関市	津軽自動車道	青森市	鶴ヶ沢町
常磐自動車道	上越市	上越市	中国横断自動車道	姫路市	鳥取市	三陸縦貫自動車道	仙台市	宮古市
東関東自動車道	館山市	館山市	山陰自動車道	鳥取市	美津市	八戸・久慈自動車道	八戸市	久慈市
北関東自動車道	高崎市	那珂市	四国縦貫自動車道	徳島市	大洲市	首都圏中央連絡自動車道	横浜市	本郷市
中央自動車道	西宮市	西宮市	四国横断自動車道	阿南市	大洲市	中部縦貫自動車道	松本市	福井市
第一東海自動車道	東京都	小牧市	九州縦貫自動車道	宮崎市	北九州市	能登自動車道	輪島市	輪島市
東海北陸自動車道	東京都	名古屋	九州横断自動車道	延岡市	延岡市	伊豆縦貫自動車道	沼津市	下田市
第二東海自動車道	東京都	名古屋	東九州自動車道	長崎市	大分市	三浦縦貫自動車道	飯田市	三ヶ日市
中部横断自動車道	清水市	佐久市	新東京国際空港線	成田市	新空港	東海環状自動車道	四日市市	豊田市
北陸自動車道	新潟市	米原市	関西国際空港線	泉佐野市	関西空港	京奈和自動車道	京都市	和歌山市
			関門自動車道	下関市	北九州市	首都縦貫自動車道	京都市	京都市
			津軽自動車道	青森市	青森市	北近畿自動車道	奈良市	奈良市
						尾道・福山自動車道	尾道市	福山市
						東広島・呉自動車道	東広島市	呉市
						今治・小松自動車道	今治市	小松市
						高知東部自動車道	高知市	安芸市
						西九州自動車道	福岡市	武雄市
						海九州自動車道	八代市	宇布市
						那覇空港自動車道	那覇市	那覇市

高速自動車国道 約11,520km

一般国道自動車専用道路 約2,480km
うち 本州四国連絡道路 約180km

近畿自動車道
飛島～湾岸弥富 5.1km

関越自動車道
中郷～上越JCT 20.4km

東北横断自動車道
磐梯熱海～猪苗代磐梯高原
(4車線化) 14.9km

北陸自動車道
上越～名立谷浜(4車線化) 8.4km

山陽自動車道
岡山JCT～岡山総社(4車線化) 1.0km

九州横断自動車道
日田～玖珠(4車線化) 24.3km

九州縦貫自動車道
肥後トンネル(4車線化) 7.8km

東北横断自動車道
西川～月山 16.5km

東北縦貫自動車道
大谷PA～宇都宮(6車線化) 3.7km

東海北陸自動車道
白鳥～庄川 21.9km

常磐自動車道
千代田石岡～友部JCT(6車線化) 15.5km

北関東自動車道
友部JCT～水戸南 14.3km

四国縦貫自動車道
井川池田～川之江JCT 21.5km

東九州自動車道
大分米良～大分宮内 6.2km

東九州自動車道
宮崎西～清武JCT 10.1km

東九州自動車道
国分～華人東 4.8km

凡例

高速自動車国道

- 開通予定区間
- 供用区間
- 整備計画区間
- 基本計画区間
- 予定路線区間

一般国道自動車専用道路

- 供用区間
- 事業区間
- 計画区間

高速自動車国道に並行する自動車専用道路

- 供用区間
- 事業区間

2 中期業務計画（平成10～14年度）

「より質の高い道路空間の創造を目指して」
—国民の皆様の期待と信頼にお応えするために—

中期業務計画の策定にあたって

我が国は、現在、社会全般にわたって大きな変革の時代を迎えています。

国において進められている行財政改革の流れの中では、JHに対しても事業全般にわたる抜本的な改革が強く求められており、JHとしても、これまで懸命に取り組んできた合理化・効率化の推進や、事業執行にあたっての透明性・競争性の確保などの自らの改革に、今後とも組織を挙げて取り組んでいかなければなりません。

経済情勢についてみると、もはやかつてのような高度成長は望める状況になく、有料道路事業についても、「事業目的と社会的な効果を十分確認しながら投資を判断する時代」へ移行してきています。

一方で、国民の経済活動を支える高速道路ネットワークの整備は、我が国が世界規模の大競争時代を生き抜いていくためにも必要不可欠なものであり、本格的な少子・高齢化時代

を迎えるにあたって、これらの整備を早期に完了させることが、ますます重要になってきています。

また、高度情報化の進展にともなう道路交通分野の情報の高度化など、道路機能の向上・多様化への社会的要請にも積極的に応えていく必要があります。

こうした情勢のもと、高速道路ネットワークの整備においてJHに課せられた責務は、基本的には現行の料金水準を上げることなく、効率的で信頼される事業執行に努め、健全な経営を確保しながら、21世紀の我が国の社会・経済を支える「より質の高い道路空間」を創造していくことであると考えます。

本計画では、そのために達成すべき目標を設定しています。

役職員一人ひとりが一層の綱紀の保持に努め、その総力を結集して、本計画を着実に推進していくことが、国民の皆様の期待と信頼にお応えする唯一の道と確信します。

本計画の達成に向けて、役職員一同のさらなる奮闘を期待します。

平成10年 8 月

総裁 緒方 信一郎

1. 重点的・効率的な道路の整備

活力ある国土の構築に貢献するため、基本的には現行の料金水準を上げることなく、国民生活や経済活動にとっての価値を十分に考慮して、以下の道路を重点的・効率的に整備する。

イ) 第二東名・名神など、地域間の広域的な交流を支え、人、モノ、情報の効率的な移動を確保するとともに、活力ある地域づくりを推進し、地域産業の活性化を促す広域交流ネットワーク道路

ロ) 外かん道・圏央道など、大都市圏の渋滞対策や物流の効率化を進め、社会活動の効率性を向上させる大都市圏環状道路等

ハ) 山形道など、広域物流の効率化のための主要な空港・港湾などへの連絡道路

本計画期間内において、高速道路883km、一般有料道路211kmをあらたに開通させる。

【参考1：計画期間内開通延長】

(単位：km)

内 訳	高速道路	一般有料道路	計
広域交流ネットワーク道路	674	117	791
大都市圏環状道路等	49	76	125
主要な空港・港湾などへの連絡道路	160	18	178
計	883	211	1,094

(注) 上記内訳は、開通する道路の主要な性格を示したものである。

【参考2：開通延長】

(単位：km)

内 訳	平成9年度末	平成14年度末
高速道路	6,395	7,284
一般有料道路	801	972
計	7,196	8,256

(注) 平成14年度末開通延長は、計画期間内に予定している一般有料道路の高速編入及び無料開放による増減(高速道路：+6km、一般有料道路：-40km)を考慮している。

【参考3：整備効果(例)】

(単位：%)

内 訳	平成9年度末	平成14年度末
高速道路ネットワークのインターチェンジに1時間以内で到達できる地域の面積の割合	67	80
高規格幹線道路と地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等に10分以内で連絡が可能な施設の割合	40	58
	25	38

2. 道路の機能やお客様の利便の向上

より安全で快適にご利用いただける道路、より有効に活用される道路、地域社会や自然と調和した道路を目指し、今後整備する道路に加え、既にご利用頂いている道路についても、その機能やお客様の利便の向上に向けた以下の施策を推進する。

①円滑な交通の確保

イ) 約750万時間／年に及んでいる延べ渋滞遅れ時間の半減を目指し、東北道（鹿沼～宇都宮）の本線拡幅やノンストップ自動料金収受システム（ETC）の導入など、交通渋滞の解消や緩和に向けた事業を推進する。

ETCは、東名・名神など料金所渋滞の解消・緩和効果の高い路線を中心に、利用状況や投資効果を検証しながら、約5割の料金所に導入する。

ロ) 渋滞長の延伸・縮小を予測する情報や、インターネットなどによる出発前情報を充実するなど、よりきめ細かな情報を提供する。

②安全性の向上

イ) 平成8年の死傷事故件数約6,700件の1割削減を目指し、排水性を有する高機能舗装の採用、中央分離帯・路側防護柵の強化などを推進する。

ロ) 橋梁の耐震性を高める工事を進め、緊急性の高い橋脚

約15,700基の約9割に対する補強を完成させる。

③お客様の利便向上

イ) ETCの導入に加え、クレジットカードシステムの一般有料道路への導入やハイウェイチケットの全国展開など、料金支払い手段の多様化を図るとともに、地方都市周辺において、通勤のために有料道路を利用されるお客様などのニーズに対応したあらたな割引制度について、導入に向けた具体的な検討を進める。

ロ) 占用主体間での競争を促進し、休憩施設でのお客様サービスの向上を図るため、地方公共団体が出資する公共的団体（第三セクター）による占用の拡大に取り組む。

また、休憩施設において、複数テナント化などのサービスの多様化を推進する。

ハ) インターチェンジ周辺の利用可能地の活用、商業施設・レクリエーション施設などの「高速自動車国道活用施設」との連結など、民間企業の活力を活用した新しい事業の展開を図る。

ニ) 東名牧之原サービスエリアなど、駐車場の混雑が著しい休憩施設約70箇所を拡張し、そのうちの約7割を完成させる。

ホ) あらたに約110箇所の休憩施設において、体の不自由な方のための専用駐車場からお手洗いまでの間に上屋を

設置し、重交通路線での上屋の設置を概ね完了させる。

へ) 全国のサービスエリアに、渋滞などの道路交通情報を提供するとともに、インターネットにより周辺の観光案内などを行う、ハイウェイ情報ターミナル（簡易型）を設置する。

④環境の保全・向上

イ) うるおいのある沿道環境の創出と自然環境との調和を図るとともに、地球温暖化防止にも寄与するため、盛土のり面の樹林化など、道路空間の緑化を積極的に推進する。

ロ) 夜間騒音が要請限度を超えている箇所を対象とし、騒音低減効果を有する高機能舗装や遮音壁の設置・かさ上げを重点的に実施する。

ハ) 資源の有効活用への取り組みとして、建設発生材の再利用や植物発生材の堆肥化の拡大などを進める。

3. 健全な経営

事業執行体制の一層の効率化や事業資産のあらたな活用、収入の確保や経費の節減に向けた以下の取り組みを進めるとともに、償還計画を基礎として、収支の状況などを定期的にフォローアップし、採算性を確保しながら着実かつ計画的に事業を執行する。

イ) 資金調達を巡る社会情勢の変化と、有料道路事業の経営に占める金利の重要性を踏まえ、引き続き、低利資金の安定的な確保に努めるとともに、工程管理・事業費管理を厳格に行う。

ロ) ネットワークの効率的整備や、既にご利用頂いている道路の渋滞の解消・緩和、料金支払い手段の多様化などにより、有料道路の利用の促進を図る。

ハ) より質の高い道路を効率的に建設・管理するため、技術開発を一層推進するとともに、「公共工事コスト縮減対策に関する行動計画」などの経費節減計画を確実に実行し、工事コストの10%以上、管理コストの5%以上を節減する。

ニ) 高速道路ネットワークを活用した地域の振興・活性化を図るとともに、効率的な道路整備と利用の促進を図るため、地域の皆様や地元自治体との協力を強化する。

事業執行にあたっての経営上の指標として、計画期間満了時の償還率を設定し、その着実な達成を目指す。

内 訳		平成9年度末	平成14年度末
高 速 道 路	道路資産額 a	24兆9381億円	34兆1000億円
	償還準備金 b	6兆8102億円	11兆8000億円
	償 還 率 $b/a \times 100$	27.3%	34.6%
一般有料道路	道路資産額 a	3兆2141億円	4兆 600億円
	償還準備金 b	1470億円	1400億円
	損失補てん引当金 c	2440億円	4200億円
	計 d = b + c	3910億円	5600億円
	償 還 率 $d/a \times 100$	12.2%	13.8%

(注1) 償還率とは、高速道路については道路資産額に対する償還準備金の割合、一般有料道路（関門トンネル及び東京湾アクアラインを除く。）については、道路資産額に対する償還準備金及び損失補てん引当金の合計額の割合を示す。

(注2) 平成9年度末の数値は、平成9年度決算に基づく実績値である。
また、平成14年度末の数値は、事業執行にあたっての経営上の指標となるものである。

なお、東京湾アクアラインは、事業規模が大きく、その収支状況が一般有料道路の償還率に大きな影響を与えることとなる一方で、今後の交通量の動向などに流動的な面が多いことから、地方公共団体などとの連携を図りながら、当面は利用の促進に向けた多様な取り組みを進め、本計画期間内において、対前年度比10%以上の交通量の増加を目指す。

4. 信頼される事業執行

国民の皆様の理解と信頼に立った事業執行を目指し、情報公開のさらなる推進、より公正なルールの構築に向けた以下の取り組みを進める。

イ) 今後の道路整備にあたっては、将来の採算見通しなどについて国民の皆様にはわかりやすく説明するとともに、費用便益比（B/C）も含めた投資効果に関する評価手法の充実を図り、事業に対する総合的、客観的評価を行った上で、その結果を公表する。

ロ) 財務状況について、計画と実績を対比し、国民の皆様にはわかりやすく説明する。

ハ) お客様や地域の皆様をはじめとする国民の皆様とのコミュニケーションの一層の充実と、JHに寄せられたご意見・ご批判などの施策への適切な反映を通じて、相互理解のさらなる増進に努める。

ニ) 工事にかかる契約についての予定価格の事後公表（平成10年度から契約締結後に公表）や、料金収受業務、維持修繕業務、保全点検業務への競争性の導入（平成12年度までに全ての契約に導入）を実施するとともに、さらに他の業務についても競争性の導入に向けて、見直しを行うなど、入札契約手続きに関する透明性・競争性の一層の向上に向けた取り組みを進める。

ホ) 一層の綱紀の粛正を図り、職務執行の公正さを確保する。

