

シンプルでわかりやすい料金体系の実現

3. 料金制度のあり方

シンプルでわかりやすい料金体系の実現

<論点整理> (第6回部会(H25.3.22)に提示したもの)

- ・高速道路のあり方検討有識者委員会の「中間とりまとめ」で示された、
 - ①公正妥当な料金の実現と低減への努力
 - ②安定的でシンプルな料金制度の構築
 - ③弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化を基本的な方向性とするか。
- ・ネットワーク化が進んできた中で、地域圏の連携や有効利用の観点を重視し、これまで建設費や利用便益などから他に比して高い料金となっている区間についても、対距離制を基本として全国共通料金を目指すか。
- ・その際、本四道路や東京湾アクアラインなどこれまで特に高い料金が設定されていた区間の料金水準をどのように考え、その中で、他の交通機関への影響など配慮すべき点は何か。
- ・全国共通料金の実施のために必要となる負担については、誰(利用者、国民など)に求めるべきか。その際、現行の償還制度はどうすべきか。

<国土幹線道路部会における主な意見>

- ・「高速道路のあり方検討有識者委員会」の「中間とりまとめ」を踏まえて、本部会で知見を高めていく。
- ・償還主義や公正妥当主義に加えて、道路の有効活用を1つの視点として追加すべき。
- ・負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、受益者の負担による対距離制を基本とすべき。
(NEXCO東日本、JR貨物)
- ・建設コストが著しく高く、その利用による受益が極めて大きい本四高速や東京湾アクアラインなどの海峡横断部の料金については、適切な料率を設定すべき。
(NEXCO東日本)
- ・本四高速の全国共通料金制が避けられないのであれば、せめて税金を投入して実施されている各種割引制度は廃止・縮小してほしい。
(日本旅客船協会)
- ・料金水準の引下げ等については、国費投入、償還期間の延長・金利差の活用、用地費相当額の除外により行うべき。
(全日本トラック協会)
- ・料金水準の引下げ等については、高速会社のコスト削減努力のほか、用地費相当債務や出資金の返済対象からの除外により行うべきであり、償還期間延長によらない方法を追求すべき。
(日本商工会議所)

<これまでの議論での方向性(案)>

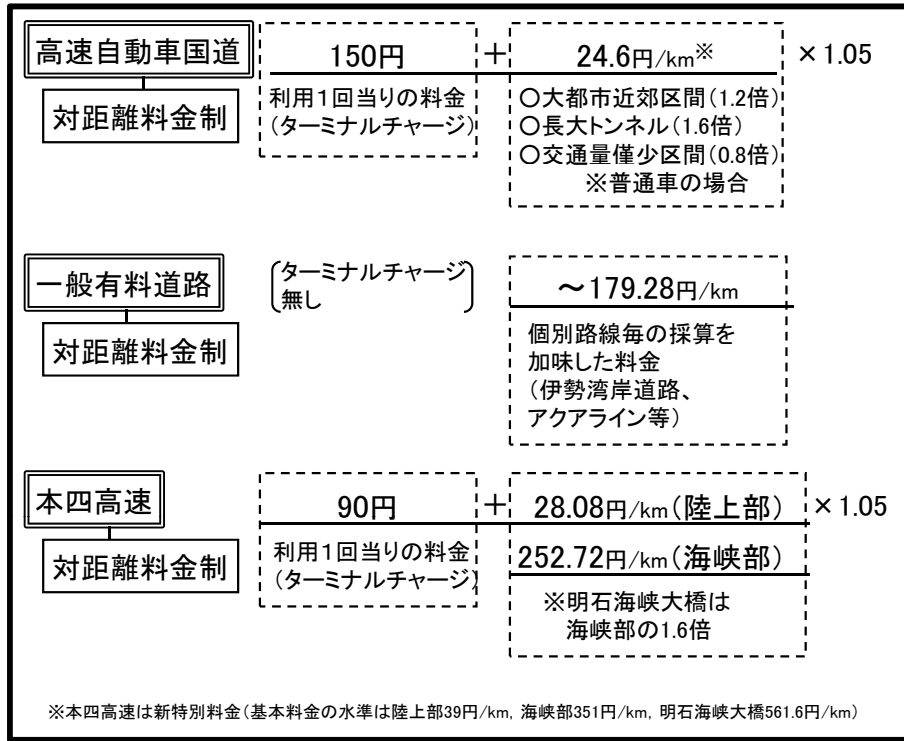
- ・「高速道路のあり方検討有識者委員会」による提言で掲げられた基本となる考え方
 - ①公正妥当な料金の実現と低減への努力
 - ②安定的でシンプルな料金制度の構築
 - ③弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化は妥当。
- ・約1万kmにも達するまでに進展した高速道路ネットワークをできる限り活用することが重要であることから、ネットワーク形成の進捗状況を踏まえ、高速道路料金設定の考え方をこれまでの「整備重視の料金」から「利用重視の料金」に軸足を移していくとともに、利用者にとってシンプルでわかりやすい料金体系とすることが肝要
- ・対距離制を基本とし、以下の3つの料金水準に整理すべきである。
 - a. 普通区間に挟まれた長大トンネル等について、利用の観点から今後は普通区間と料金差を設けない。(普通区間)
 - b. 大都市近郊に位置する区間について、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、現行と同様に他の区間より割高な料金水準を維持する。(大都市近郊区間)
 - c. 本四道路や東京湾アクアライン、伊勢湾岸道路については、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、料金水準を他と比して高く設定することは妥当であるが、その水準については、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。(海峡部等特別区間)
- ・大都市圏の料金については、環境改善や交通円滑化などの課題もあることから、別途シームレスで公正な料金を目指して検討を進める必要

<検討が必要な論点>

- ・他の交通機関の影響など配慮すべき点は何か
- ・必要となる負担にどのように対応するのか

シンプルでわかりやすい料金水準（案）

<現在の料金体系>



<目指すべき方向性(案)>

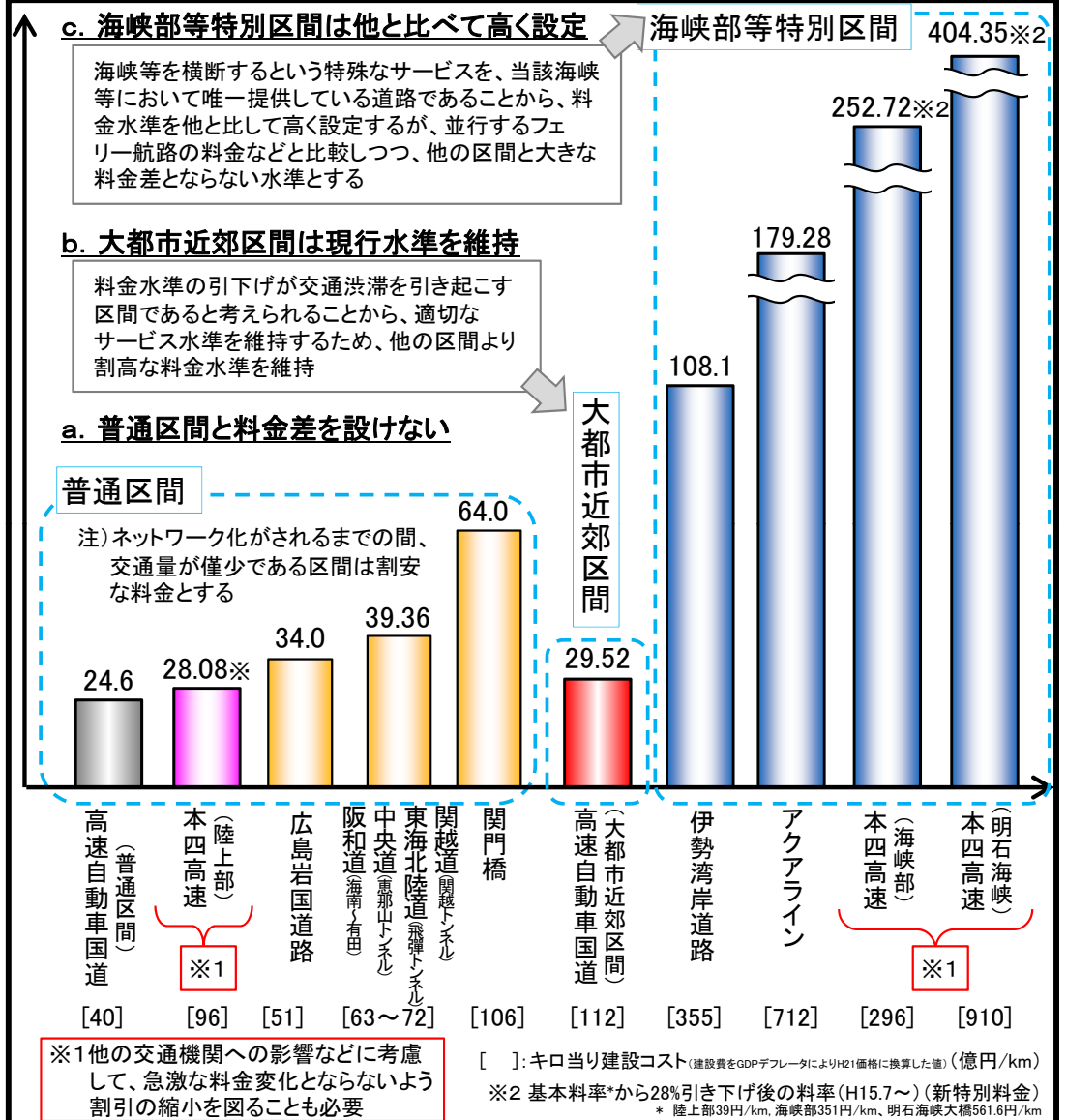
<高速道路のあり方検討有識者委員会 中間とりまとめ>

今後の料金制度については、以下を基本とすべき

- ①公正妥当な料金の実現と低減への努力
- ②安定的でシンプルな料金制度の構築
- ③弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化

➤約1万kmにも達するまでに進展した高速道路ネットワークをできる限り利活用するため、ネットワーク形成の進捗状況を踏まえ、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」に軸足を移していくとともに、利用者にとってシンプルでわかりやすい料金体系とする

<新しい3つの料金水準(案)>

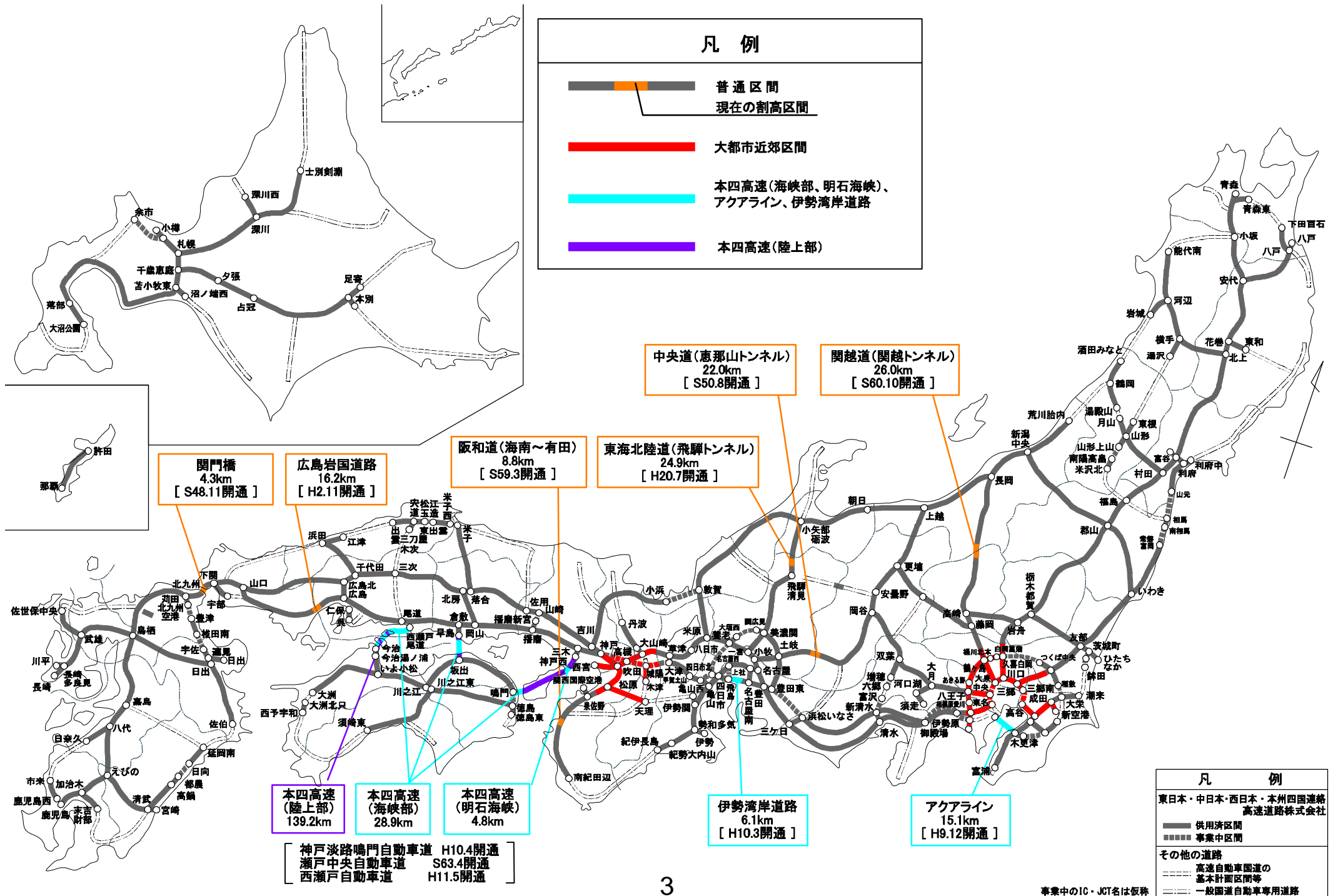


個々の建設費や利用便益を理由とした料金差を解消

新しい料金水準の導入は、有効利用の観点から取り組むものであり、利用者が負担すべきであるが、対象規模、引き下げに伴う周辺道路網も含めた交通量増加、期待される地方公共団体等による利用促進の取組などを勘案すれば、全国の利用者に求める負担は、過度なものにならず、許容されるのではないかと想定される。

このため、新たな料金水準の導入は今後想定される定期的な償還計画の見直しの中で対応することを検討すべきである。

(参考)割高な料金水準となっている区間の位置図〔現況〕



本四高速、アクアラインの料金に関するこれまでの意見

<これまでの意見>

- 今後は、他の地域の利用者に不公平感を与えないことや、本四間フェリーなど他の交通機関に影響を与えないことに配慮しつつ、全国と共通の料金水準を基本とした料金体系を目指すべきである。その上で、建設コストが著しく高く、効果も大きい海峡部については、通常より高い料金に設定するとしても、他区間と著しく大きな料金差とならないよう配慮する必要がある。
(高速道路のあり方検討有識者委員会「中間とりまとめ」(H23.12.9))
- 本四高速の料金については、「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」を踏まえ、平成26年度から全国共通の料金水準を導入すること。
(本州四国連絡高速道路出資地方公共団体「今後の本四高速についての出資地方団体の基本的考え方」(H24.2.17))
- 本四高速については、NEXCOと本四の不公平な料金格差を解消し、平成24年2月に国交省が公表した「今後の本四高速料金の基本方針」に示されているように、平成26年度からNEXCO並みの全国共通料金を導入すること。
(第3回部会資料 兵庫県アンケート(H25.2.22))
- 東京湾アクアラインを含む首都圏の環状道路の料率を低減させ、都心部に集中する交通を環状道路へ適切に誘導し、都心部の渋滞緩和を図るなど高速道路ネットワークを最大限に活用できる料金制度の構築が必要である。(中略)木更津市を中心に人口の増加、大型商業施設の立地の進展、物流の効率化が進むなど、料金引下げを前提として地域社会が形成されている。これらのことから、平成26年度以降の東京湾アクアラインの通行料金は、地方の負担を伴うことなく、国策による引き下げが必要である。
(第3回部会資料 千葉県アンケート(H25.2.22))
- 全国共通料金制が避けられないのであれば、せめて、マイカー土休日5割引や、トラック深夜5割引、通勤5割引など、「税金を投入して実施されている」各種の割引制度は、なんとしても見直し(廃止・縮小)していただきたい。
(第6回部会資料 (社)日本旅客船協会、(社)日本長距離フェリー協会ヒアリング(H25.3.22))
- 現状の料金水準(割引適用後の料金)からの値下げは、経営安定化に向けた措置に基づく当社の経営自立計画の破綻、ひいては四国の鉄道ネットワークの維持が困難となることから、避けて頂きたい。本四高速道路料金は、四国と本州間の鉄道利用に大きな影響を及ぼすことから、割引を行ったとしても、3,000円程度(瀬戸中央道早島～坂出間、普通車の場合)として頂きたい。
(第7回部会資料 四国旅客鉄道(株)ヒアリング(H25.4.11))

<他の交通機関への対応>

地方から、地域の実情を適切に伝えるなどして、関係団体の理解を得ることも必要か

(本四高速とアクアラインの料金)

※普通車の例

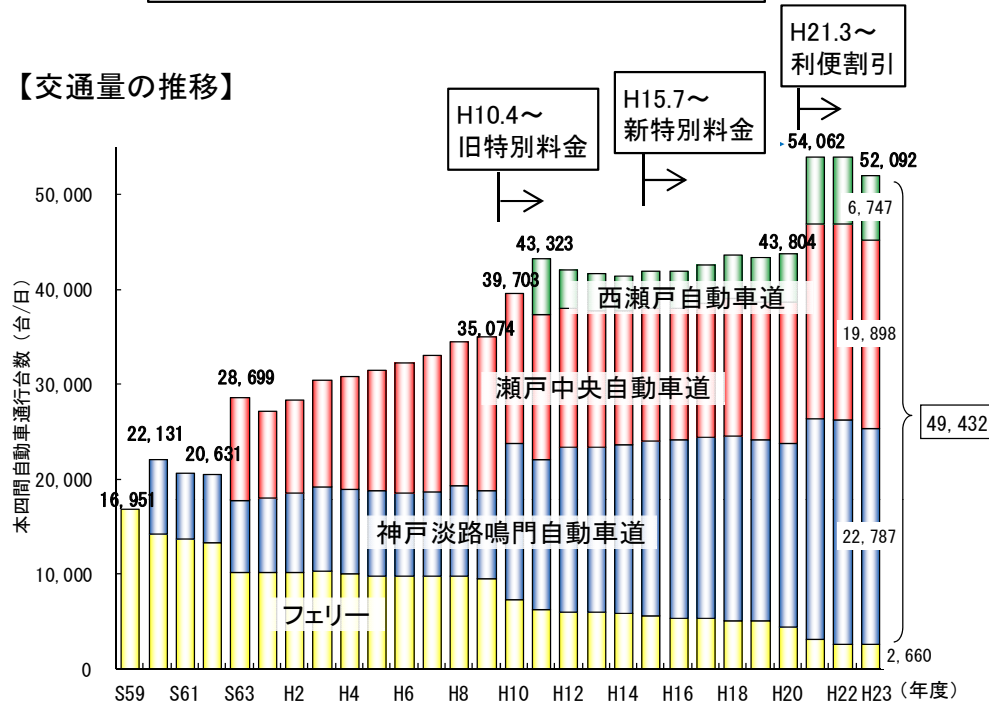
瀬戸中央自動車道※ (早島IC～坂出IC) [延長37.3km]		(参考) 四国フェリー※ (宇野～高松)	(参考) JR本四備讃線 (早島駅～坂出駅)
基本料金	4,100円	平日2,980円 休日2,780円	790円
3割引	2,870円		
5割引	2,050円		

アクアライン※ [延長15.1km]	
基本料金	3,000円
ETC特別割引(▲23%)	2,320円
社会実験(H23～H25)	800円

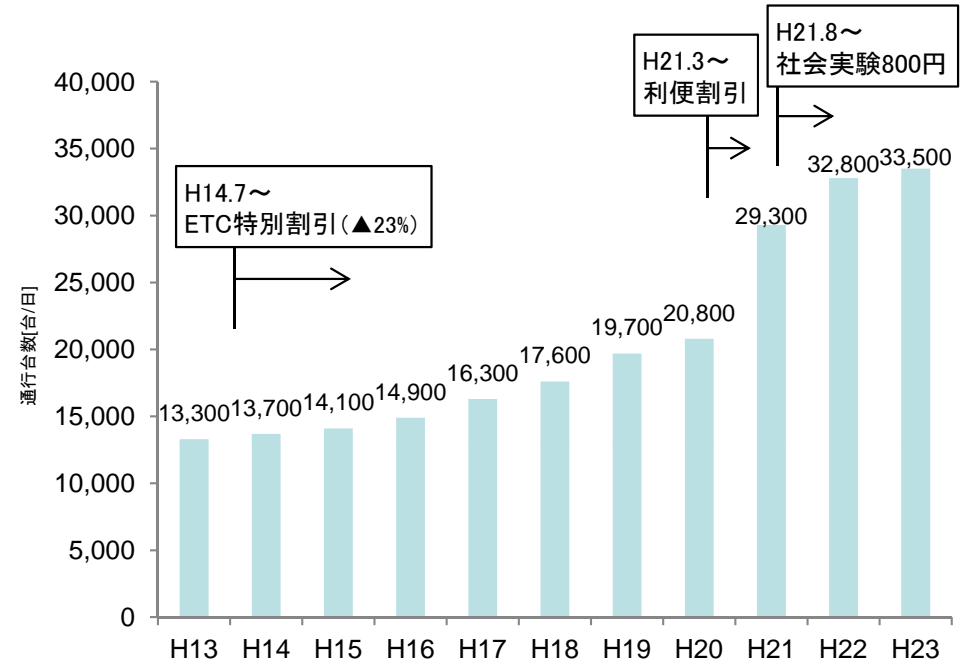
本四高速、アクアラインの交通量の推移と地域に与える効果

本四高速(+フェリー)

【交通量の推移】



アクアライン



- 本四間通行台数(H23)が開通前(S59)と比べて**約3.1倍**
特に、休日1,000円により交通量は**約2.1倍**(H21.3~4/H21.2~3休日)となり、四国地域の活性化に効果が見られたものの、他の交通機関への影響などの課題 (料金収入 H20:729億円、H21:536億円)
- 本四間の各ルート所要時間が、フェリー利用と比較して**約1/3**
- 全国と四国間の貨物流動量(H22)が開通前(S59)と比べて**約2.4倍**
(全国平均:約1.5倍)
- 四国4県の県外観光客数が開通前(S62)と比べて**1.2~1.8倍**
(徳島H22、香川H23、愛媛H23、高知H17)

- 交通量(H23)は料金引き下げ前(H13)と比べて**約2.5倍**
特に、社会実験(800円)により**約5割増加**(H21.8~H23.3/H20)
(料金収入: H20:156億円、H23:109億円)
- 所要時間は湾岸ルート(東関道)と比べて**約1/2**
(霞が関~君津)※
- 社会実験により、物流事業者の**約2割**が湾岸ルートからアクアルートへ転換※
- 南房総地域の観光入込客数は社会実験前(H20)より**約1割増加**※