

今後の料金制度のあり方 主な論点整理(たたき台)

1. 料金施策の評価(無料化社会実験、休日1000円)

(1) 無料化社会実験

- ・ 全体の無料化については慎重に検討する必要があるが、今回の実験のように、地方部の端末部など交通容量に余裕がある区間における料金引下げは、費用の負担の問題はあるものの、交通需要を管理する方策としては有効ではないか。

(2) 休日1000円(上限料金制)

- ・ 経済が急激に悪化する中で、地方の観光振興など、景気対策としては一定の効果はあったのではないか。
- ・ 一方、毎週ゴールデンウィーク並みの渋滞の発生、長距離利用の促進による他の交通機関への影響等、交通施策としては課題があるのではないか。

2. 今後の料金制度のあり方

(1) 基本的な考え方

① 基本とする料金制度

- ・ 基礎的な料金制度は、負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離料金を基本とする必要があるのではないか。
- ・ また、その水準(料率)については、全国一律を基本としつつ、特に効果や建設コストの高い区間についてどのように考えるか。

② 受益と負担のあり方

- ・ 高速道路を巡る受益と負担をどのように考えるか。特に、受益の範囲について利用者と利用者以外、あるいは地域間についてどのように考えるか。
- ・ 高速道路料金と自動車関係諸税との関係をどのように考えるか。
- ・ 世代間の公平性の観点から、45年を料金徴収期限とする現行制度をどのように考えるか。

③ 償還の考え方

- ・ これまで建設費の償還を念頭に置いてきたが、有料事業による建設が一定の進捗が図られた現在、今後の償還の考え方について改めて検討する必要があるのではないか。
- ・ 将来の維持管理や更新も含めて検討する必要があるのではないか。

(2) 今後の料金施策の方向

- ・ 高速道路を有効活用していくことが必要ではないか。
⇒高速道路の有効活用や、夜間や物流利用の促進、観光振興のための料金施策について、現行の各種割引を一層効果的、効率的なものに改善していく必要があるのではないか。
- ・ 今後は交通需要を管理していく観点が重要ではないか。
⇒交通需要管理の観点から、一般道との関係を踏まえつつ交通量に応じた段階的な料金体系や、大都市部を中心に、IT技術をフル活用した柔軟な料金とする必要があるのではないか。
- ・ 基本的な料金制度は利用者に分かりやすいシンプルな体系とすべきではないか。一方、様々な政策目的に対応した料金施策との両立をどのように図っていくのか。
- ・ 利用者や産業が長期的な見通しの下で、高速道路を有効に活用できるよう安定的なものとする必要があるのではないか。一方、社会経済情勢の変化を踏まえつつ、期限を限って(概ね5年程度)、政策目的に対する効果を確認しながら実施することも必要ではないか。
- ・ 各交通機関の競争性や補完関係の維持など、総合的な交通体系を考慮していく必要があるのではないか。

※ 今回の論点

3. 当面の課題

- ・ 今後の方向を踏まえ、現行割引の計画期間である3年後の料金や必要な負担をどうするのか。少なくとも、現在行っている各種割引について、速やかに検証し、必要があれば見直しを行うべきではないか。
- ・ 本四高速については、
⇒全国一律を基本とした料金を目指すべきか。その際、効果や建設コストについてどのように考えるか。
⇒他の交通機関との関係について地域としてどのように考えるか。
⇒国・地方・利用者の負担についてどのように考えるか。
⇒民営化の際に決定した将来のNEXCOとの合併についてどうするのか。

※ 今回の論点

4. 料金施策の効果的な実施のために必要な方策

- ・ 今後、料金施策を効果的に進めるために、IT技術を活用した計測システムの整備によるリアルタイムな評価や、これに柔軟に対応するための料金システムを整備する必要があるのではないか。
- ・ 民営化会社のノウハウを活かし、様々な主体と連携した取組みも積極的に進めるべきではないか。