

参考資料1

第11回委員会資料3—1

※ 委員からのご指摘をふまえて一部修正

今後の料金制度のあり方について
[これまでの議論での方向性]

「基本とする料金制度」の方向性

〈これまでの委員会での意見〉

- 応分の受益者負担ということが原則であり、距離に依存するものとする必要があるではないか。
- 料金は基本、全国画一料率制とすべきではないか。
- 効果や建設コストの高い区間について、有効活用の観点からも現行の料金を引き下げるべきではないか。
- 現在は会社毎に料金のギャップがあるが、受忍の限度を考え、良識の範囲内での料金差とすべきである。

〈これまでの議論での方向性〉

- 負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、利用距離に応じた料金(対距離制)を基本とすべき。
- その水準(料率)については、全国一律を基本とすべき。
- その上で、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区間は、他区間と良識の範囲内の料金差となるよう留意しつつ、利用者の負担の公平から見て、料率を高くすることは妥当。
- 将来的には、会社や道路種別による考え方の差異を整理し、そのギャップを縮める必要。
- 混雑の激しい大都市部の区間は料率を高く設定するなど交通需要に応じた料率の変動や、暫定二車線区間は料率を低く設定するなどサービスレベルに応じた料率の変動について、今後、検討が必要。

〈現行料率の概要〉

高速自動車国道の料金 普通区間 : 24.6円/km

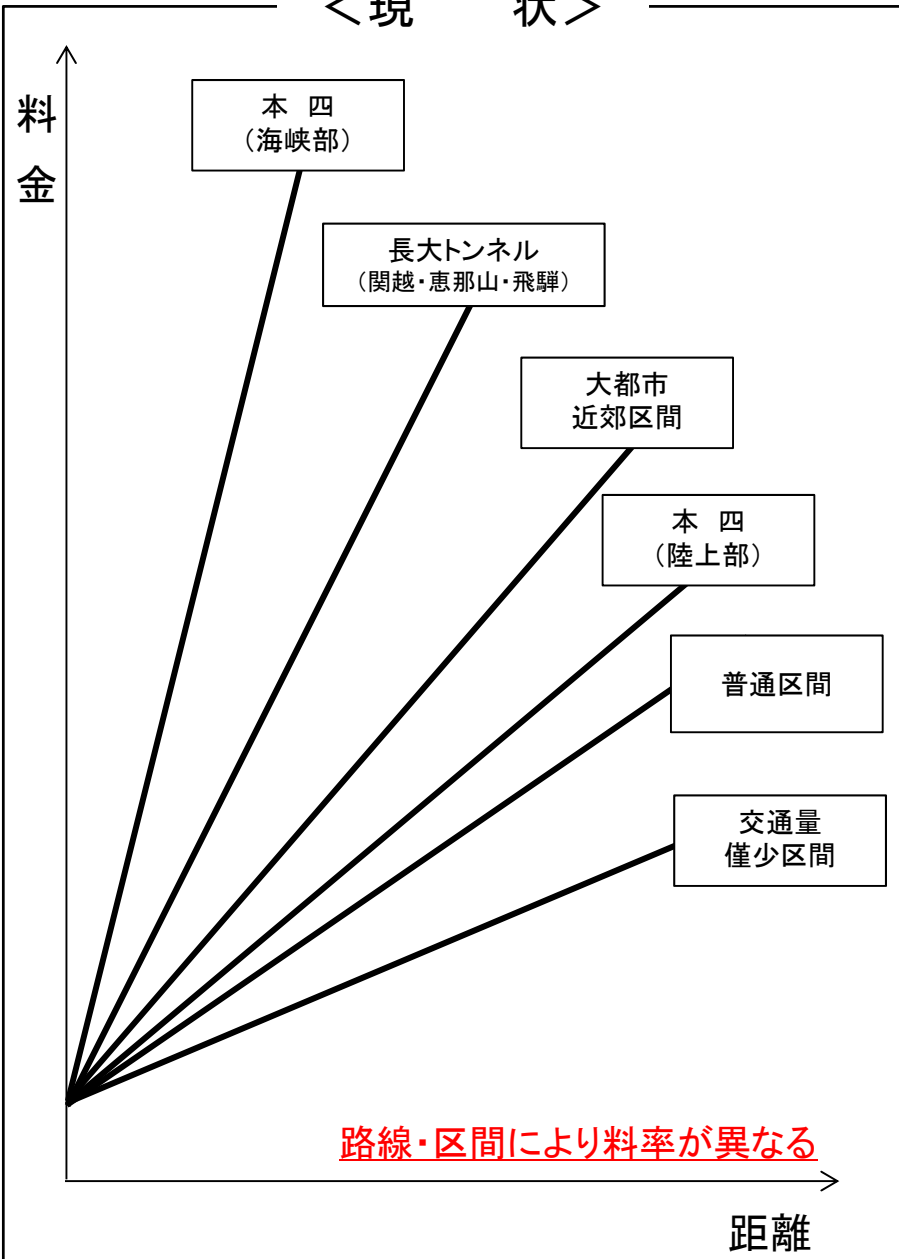
大都市近郊区間	: 29.52円/km(1.2倍)
長大トンネル (関越・恵那山・飛驒)	: 39.36円/km(1.6倍)
交通量僅少区間 (十勝清水～本別・足寄、湯殿山～酒田みなど)	: 19.68円/km(0.8倍)

本四高速 陸上部 : 28.08円/km(1.1倍)
海峡部※ : 252.72円/km(10.3倍)

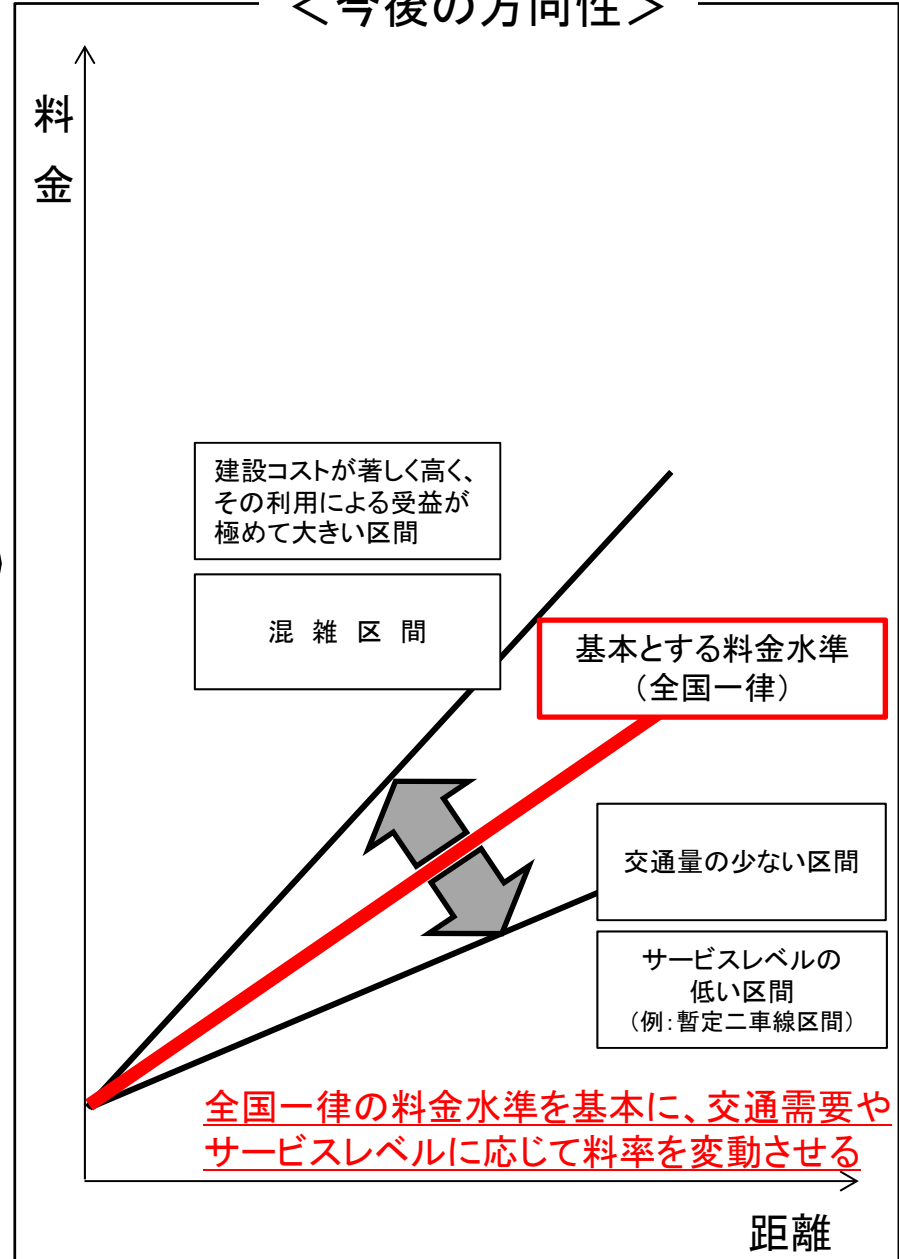
※ 明石海峡大橋は海峡部の1.6倍

料金の基本的考え方

＜現 状＞



＜今後の方向性＞



「受益と負担のあり方(税金との関係)」の方向性

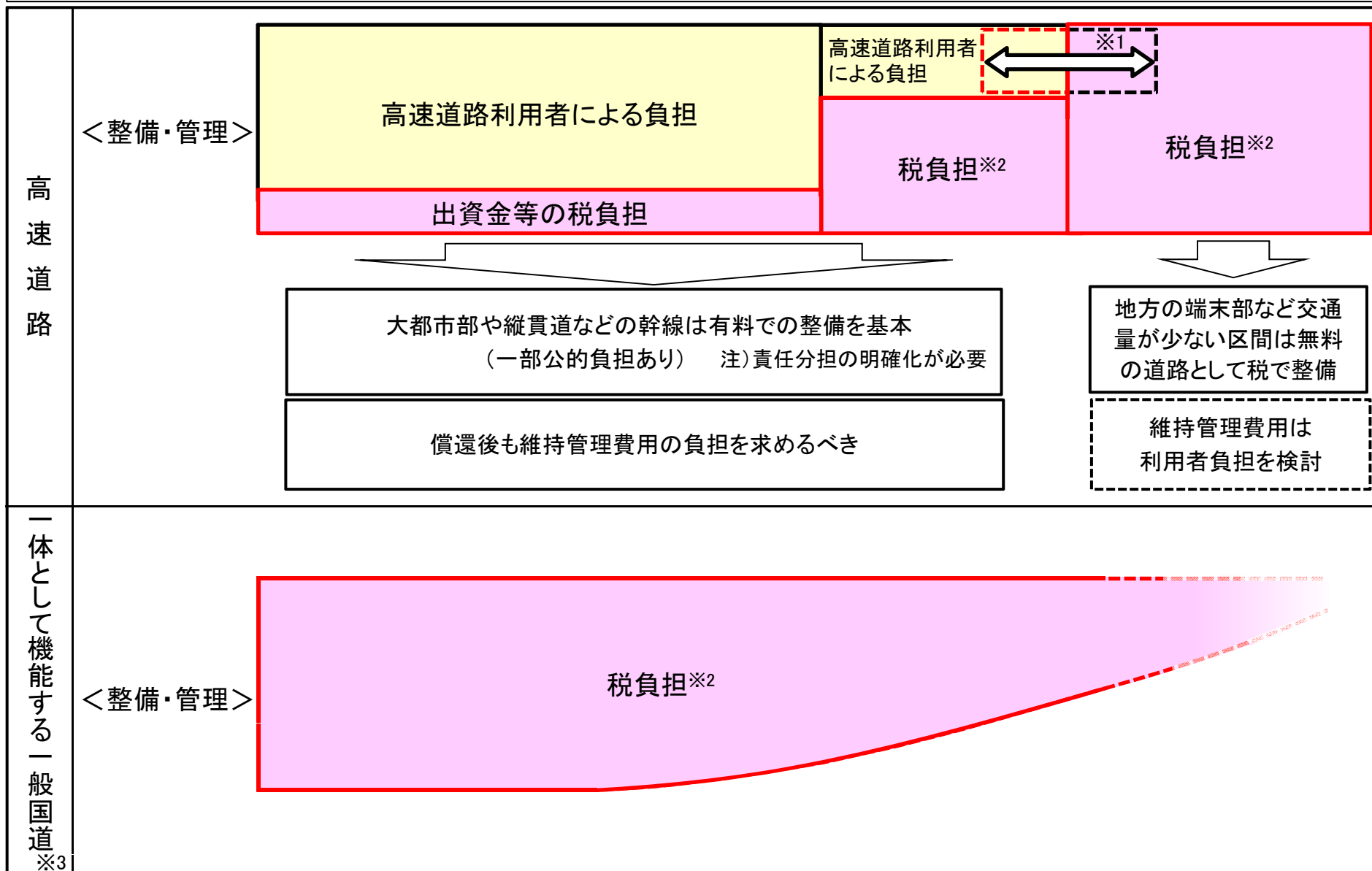
＜これまでの委員会での意見＞

- 都市部の環状道路などの整備をも念頭に、それに相応しい料金を徴収していくべきではないか。
- 大都市圏の高速道路の容量拡大については、料金施策も含めて競争力のある国にするための混雑緩和対策としての提示を明確にするべきではないか。
- 無料化や割引を行った結果、渋滞することなく、一般道の渋滞が解消されたところについては、それを継続することも考えるべきではないか。
- 14,000kmのネットワーク全体で、利用者の受益と、料金とガソリン税等の負担を一致させるという目標を立てることが重要ではないか。
- 事業者におけるコスト縮減のための努力を前提にした上で、建設費だけではなく、今後の維持管理や更新にかかるコストを料金の対象に含め、将来にわたって高速道路が国民のインフラとして活用できることが必要ではないか。
- 償還後も維持管理のための最低限の料金を頂いて、結果的に料金を安くすることは賛成。

＜これまでの議論での方向性＞

- 大都市部や縦貫道などの幹線となる高速道路は有料での整備を基本とし、利用者負担だけでは足りない分については、税負担も活用すべき。
(※税負担とする場合は、責任分担の明確化が必要)
- 地方の端末部など交通量の少ない高速道路は、必要な機能を確保しながら、現道も活用しつつ、無料の道路として税で整備すべき。
- (将来的には、)高規格幹線道路全体として利用者の支払う自動車関係諸税と料金が投資とバランスするようにすべき。
- 料金収入で管理している高速道路については、適切な維持更新を行う観点から、償還後も利用者に負担を求めるべき。
(税で管理していく高速道路についても、維持管理費等は利用者の負担としていくことも検討すべき)

負担の状況について



※1 管理に際して、特定区間についての利用者負担のあり方について議論

※2 整備には地方負担あり

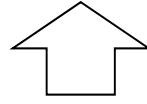
※3 一体として機能する一般国道は、高速道路と並行する一般国道であり、インターチェンジまでのアクセス、不通時の代替、高速道路未整備区間の連絡補完として機能

「償還の考え方」の方向性

＜これまでの委員会での意見＞

- 都市部の環状道路などの整備や、車線の拡充など質的グレードアップを図ることをも念頭に、それに相応しい料金を徴収していくべきではないか。
- 首都高速道路は90%以上が構築物によってできしており、これを更新していくことは極めて難しい課題であることを踏まえるべきではないか。
- 償還期限との関係をサステナビリティがあるような料金体系に整理することの方が論理性がある。
- 既存債務の中で、土地代や出資金を除けば料金を下げられるのではないか。
- 維持・更新その改良に係るコストがしかるべき量になるということと、税金のこれからの状況というのは非常に厳しいことを念頭に、初期投資が償還できたらタダにするということはやめた方がよいのではないか。

＜これまでの議論での方向性＞

- 将来に渡って高速道路の機能を健全に維持するため、適切に維持・更新、道路の進化に併せた機能強化が図れるようにすべき。
- 
- その費用は、各世代の負担が公平になるよう償還期間を延長して確保し、これに併せ、料金水準は徐々に低廉なものにしていく必要がある。
 - 用地は償還期間後もそのまま道路施設として利用されることから、用地費を償還の対象から除外すべき。
 - 長期的には、維持更新費用は利用者の負担としていくことも検討すべき。

＜現行制度の概要＞



※1 管理費には、橋梁やトンネルの更新費用を見込んでいない
※2 出資金2兆円を含んでおり、また、利便増進事業のための債務カットを反映している

ただし、償還期間の延長により採算面での不確実性は増大することから需要推計などを一層厳格に実施することが必要

「今後の料金施策のあり方」の方向性

＜これまでの委員会での意見＞

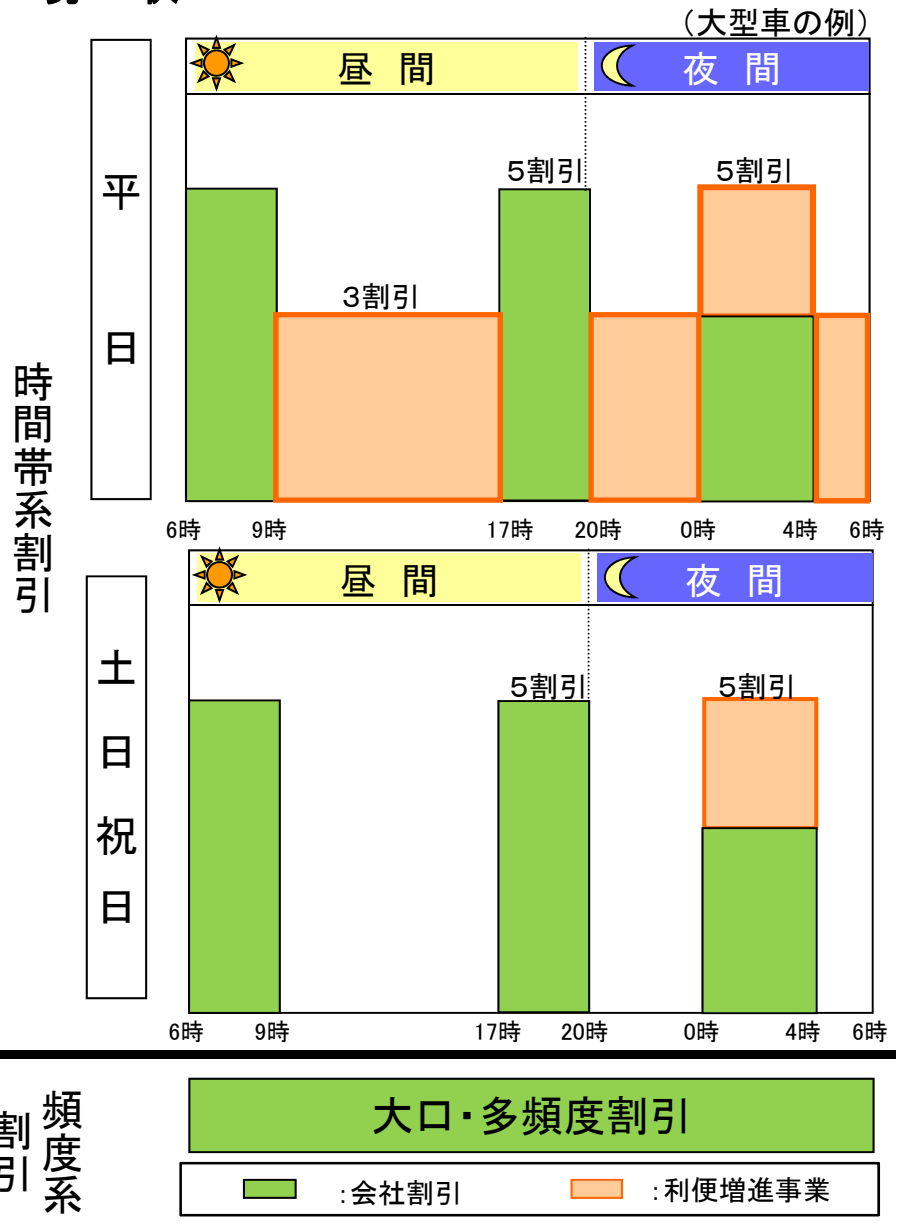
- 現在の高速道路料金は、国民の目から見ると複雑であり、利用者に分かりやすいシンプルな体系とすべき。
- 住宅や産業の最適な配置にも影響があることから、安定的な料金制度となるようにすべきではないか。
- マイレージ割引、長距離割引、大口・多頻度割引等の割引については、その妥当性をしっかり検証して、画一料率から離れるのであれば、明示すべきではないか。
- 環境への負荷とか距離別の輸送機関の分担関係を見ながら距離別の料金制度というものを考えていくべきではないか。
- 料金については、固定的に考えるのではなく、物流、交通の容量に応じて変化させていいのではないか。
- 速達性や時間の信頼性が担保されているのが高速道路であり、それを損なうような料金制度にしてはならないということを原則とすべきではないか。
- まずはシンプルな体系である程度運用した後に、多様な料金に移行すべき。
- 高速道路料金については、全体の交通システムのバランスの中で検討し、他の交通機関の維持を困難にしまうことを避けるべきではないか。
- 料金の設定を民間会社に委ねる方向性を与え、料金割引しても増収になるような区間や路線を必死に捜させるなど、経営判断の自由性を与えることによって民間会社を活用すべきではないか。

＜これまでの議論での方向性＞

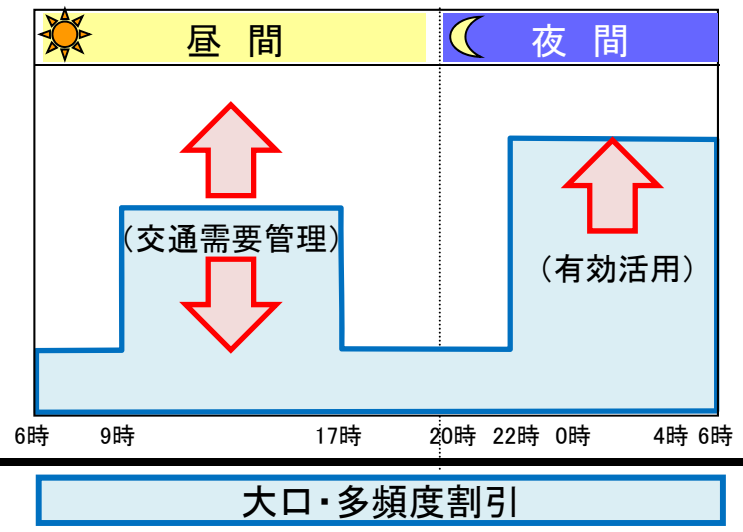
- 基本的な料金制度は安定的で、利用者に分かりやすいシンプルな体系とすべき。
- 様々な政策目的に対応した料金施策は時間帯、曜日別、頻度別などきめ細かく設定すべき。ただし、一定期間(例えば5年)継続し、安定的なものとするとともに、効果を確認することが必要。
 - (政策目的に対応した料金施策)
 - ・IT技術を活用した交通需要管理、有効活用、環境対策
(例)都市部では通勤時間など混雑時を高く、
地方部では通勤時間を安く
 - ・観光振興:土日祝日の割引
 - ・物流対応:大口・多頻度割引 など
- 他方、時間帯割引、大口・多頻度割引等を全てとりやめ、一律の料金引き下げとした上で多様な料金施策に移行すべきとの議論もある。
- 各交通機関の競争性が損なわれ、補完関係の維持を困難にしてしまうような大幅な割引は避けるべき。
- 高速道路会社にある程度の料金設定の自由度を認めることで、増収効果の見込める割引など、民間会社の経営としての検討を促すべき。

「今後の料金施策のあり方」の方向性

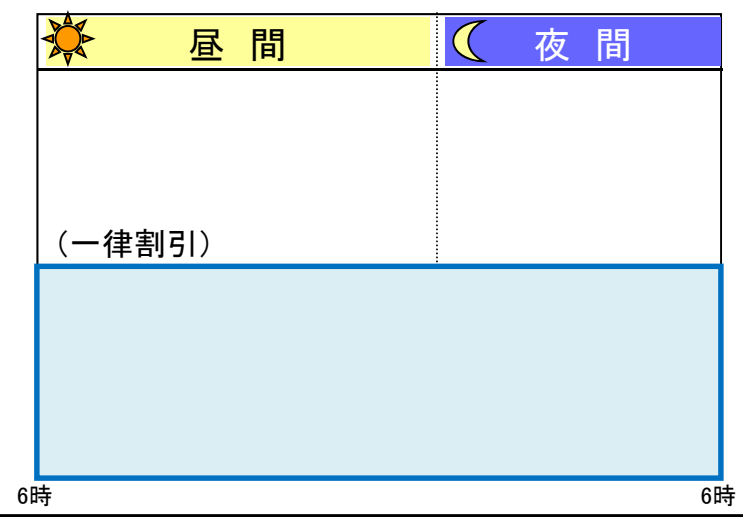
現状



政策目的に対応した料金施策や(イメージ)

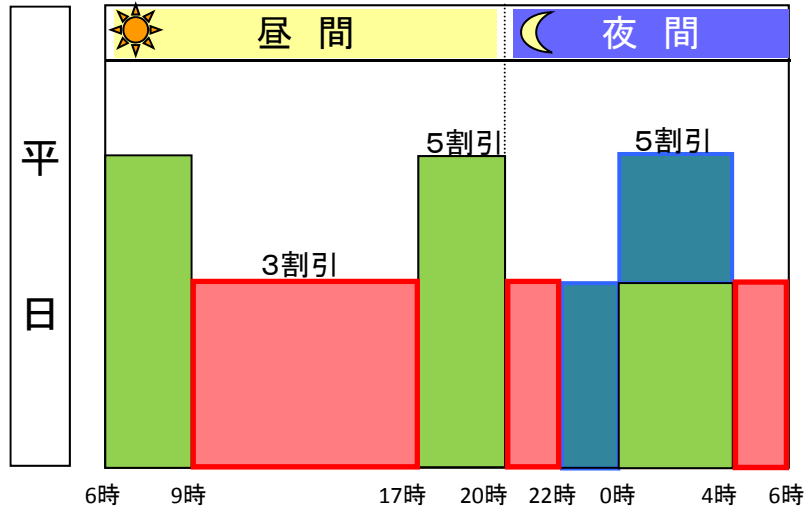


一律の料金引下げ

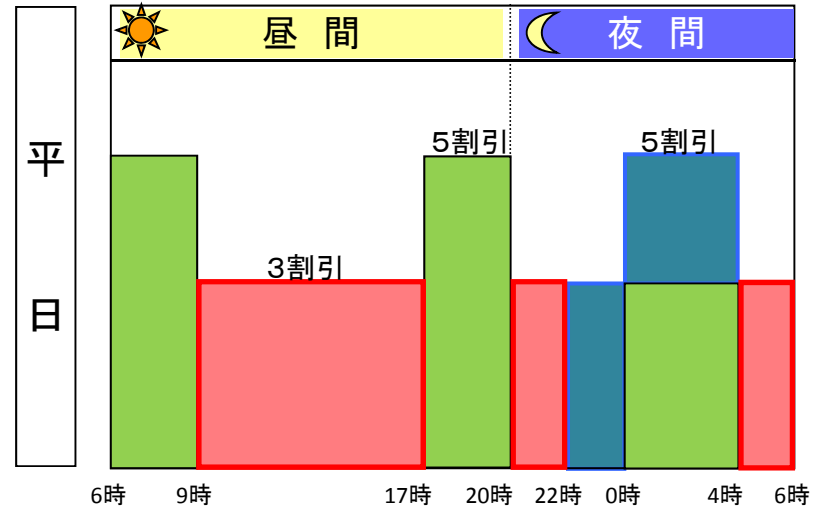


現行の料金割引と財源 (NEXCO地方部の例)

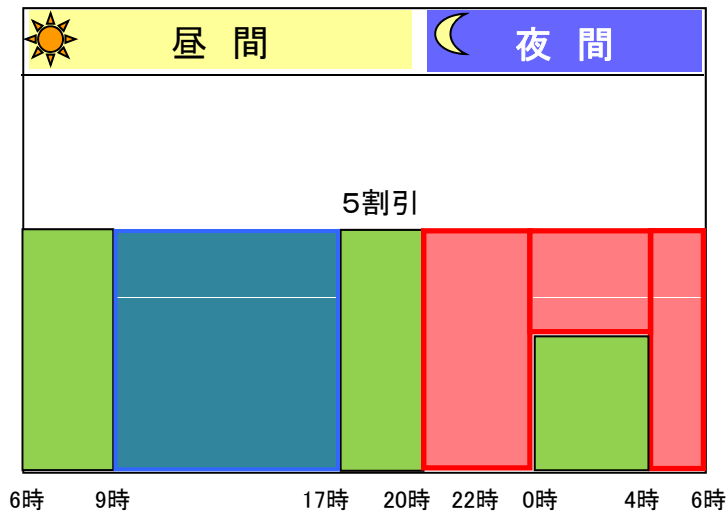
普通車以下



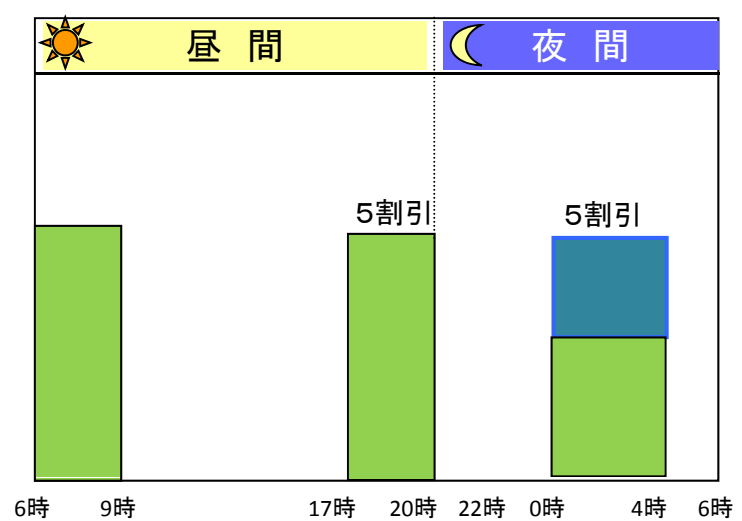
中型車以上



土日祝日



土日祝日



■ :会社割引(45年間)
 ■ :緊急総合対策(利便増進事業)H20.10~H30.3 ⇒ H26.3迄に変更
■ :生活対策(利便増進事業)H21.3~H23.3 ⇒ H26.3迄に変更