

有料道路料金制度について

東京大学 碓井光明

1 何が問題なのか。

(1) 現在の料金が問題なのか。将来の料金が問題なのか(プール制のまま建設を続けると効率の悪い道路の負担が均てんされてしまうなど)。将来の問題であるとすれば、不採算路線を建設してよいのか。不採算にならないような工夫をするほかない。地元負担の強化は避けられない。国家的見地から一種の福祉施策として道路を建設するのであれば、そのような道路は別扱いにすべきではないか。

(2) 現在の料金の高いことが問題なのか。

高いとすると、それは、負担能力との関係か、受益との関係か。

さらに、産業の国際競争力か(これも無視できないのでは)。

現在の料金計算の基礎に不合理なものはないか。財政投融资の金利水準に問題はないか。用地費の扱いはよいか。

用地買収事務費は合理的な範囲内におさまっているか。

(3) 不公平が問題なのか。

不公平とすると、どのような間に不公平があるのか。

有料道路の路線相互間か、一般道との関係か。道路整備水準の地域的不公平はどう考えるのか。

2 負担方式の複線化(福祉的道路ではないことを前提にして)

(1) 受益に着目した場合に、一定水準の料金は、償還期間経過後においても払うべきではないか。それは、「特急料金」的なもの。特急料金は、受益に応じたものであるからプール制とは関係なくなる。

特急料金で何を負担するか。維持管理費にとどまるか。

(2) 資本費分は、建設する地域の特性に着目せざるをえないのではないか。

一般道との関係において公費負担を肯定する。

一般道との機能の重複する路線は、合併施行のような公費投入。

一般道の渋滞解消、環境改善を目的とするときは、その限りで、一定割合の公費を投入する。

この「公費投入」を国・地方公共団体でどのように配分するかは検討の必要がある。その財源確保を一般財源によるのか、自動車関係税に求めるかも問題。

(2) 一般道・その他の道路と有料道路との関係が同等のレベルの代替関係にある場合(競合的無料道路がある場合)

受益に着目するのであれば、一般道・その他の道路からも料金を徴収して負担の不均衡を是正すべきか。

3 建設費の抑制・本業以外の収入の確保

(1) 高速道路と鉄道との同時整備は可能か。それによってどこまで節減できるか。
そのような道路建設の適地はあるか。

(2) 本業以外の収入を繰り入れる方式の検討

直営方式の場合以外における賃料方式、売上高比例方式

この点は、民営化をにらんだ検討も必要。上下分離の場合に民営化企業の利益を資本費部分の返済に充てることの是非。

4 政策的料金設定について

(1) 誰の政策か

政策主体によって、政策の対立を生ずることがある。有料道路の設置主体が経営成績の観点から夜間の利用を拡大しようとする、道路周辺の夜間騒音が問題になるかも知れない(夜間の走行自粛さえも主張されることがあろう)。

(2) ピーク時の料金を高くするという考え方はありうる。

しかし、それによって一般道の混雑を招くことが起こりうる。通過交通によって、地域交通が混乱することは好ましくない。

高い料金を払っても、結果的に渋滞した場合の扱いはどうなるか。交通情報の徹底が可能か。結果的な所要時間による料金軽減策は不合理か(特急料金の払い戻し)。

有料道路料金について

2002、4 西谷

「公正妥当」(§ 11)

- 1 一般有料と違ってネットワークだからという理由の相対化、他方ネットワークに乗る場合もトリップの特定可能。あまりにも不確定。
- 2 政策料金制 画一方式から選択方式への転換、選択多様性から様々な価値の創造期待。高度サービス享受の受益者負担で、任意的であるから強制的政策ではない。
- 3 政策 環境政策、地域開発、円滑交通、その他
- 4 道路管理者の責任として国賠判例法上確定。混雑課徴金 例外料金（例外を高くするのと安くするのと。授益的なる方が妥当）、実験法（時限と評価）。
- 5 公費投入。合併施行。
- 6 当然道路管理者の責任あり。ピーク時料金、相乗り料金割引、ETC割引など。公安委員会との連携。
- 7 弱者、緊急車、イベント割引などきめ細かなサービス（JRの工夫）。
- 8 政策料金基準の法令化
- 9 全国プールから部分プールへ。

民営化との関連

- 1 政策と民営化の対立
- 2 企業自由を尊重しつつ公的コントロール

「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えた額」（例えば、貨物運送取扱事業法 § 9、道路運送法 § 9、鉄道事業法 § 16、電気事業法 § 19 など）との実体規定との関連配慮

これら法律による公聴会（運輸審議会経由公聴会を含む）などの手続規定との関連配慮

これら法律によるラスト・リゾートとしての行政命令規定との関連配慮

公的コントロール手法として認可から届出、上限方式など緩和方向との関連配慮

有料道路の場合、公費投入によるコントロールの必要性高い（適正原価に公費内包）。協定手法。

償還主義（ § 11、政令）

現在の負担によって将来に優良な（無料の）資産を残そうとするものであって、社会経済の進歩発達の観点から（現在世代の努力指針）納得できるものではないか。もちろん現在世代がどの程度負担できるか、負担すべきかについては科学と手続による判定を要するが。なお、維持管理有料（ § 5 ）は要件を緩和しつつ存置。

見える政策 計画

- 1 現行法 国土開発幹線自動車道建設法により予定路線法定（つまり法定計画）、建設開始路線は大臣が計画（つまり行政計画）、次いで大臣が整備計画（行政計画）。これら行政計画は路線ごと。
- 2 実際には自専道たる一般有料道路によりネットワーク補完。さらに公費投入による料金政策（合併施行。薄皮有料）。
- 3 公費と料金収入と道路の関係不明確。「有料道路計画」の制度化 公費投入基準、政策明示。なお、一般道路についても計画なし。河川、海岸、港湾、下水道（都市計画）などと比較して問題。