

公益の指す意味と解釈(案)

公益とは、高速道路利用者のみならず、一般道路利用者や沿道住民等も含めた幅広い多数の利益

1. 辞典の記述

社会一般の利益。**公共の利益**。
(大辞林:三省堂)

国家または社会公共の利益。
広く世人を益すること。(広辞苑:岩波書店)

3. 公益法人に関する解釈例

公益に関する事業を行うこと

「同窓会など構成員相互の親睦や特定段団体の構成員のみを対象とするものは適切でない。積極的に**不特定多数の者の利益を実現することを目的とする事業を行うこと**。」

総務省「H15 公益法人に関する年次報告書」

2. 法律での使用例

公益	水道法 第四十二条 (地方公共団体による買収)	地方公共団体は、地方公共団体以外の者がその区域内に給水区域を設けて水道事業を営んでいる場合において、当該水道事業者が第三十六条第一項の規定による施設の改善の指示に従わないとき、又は 公益 の必要上当該給水区域をその区域に含む市町村から給水区域を拡張すべき旨の要求があつたにもかかわらずこれに応じないとき、その他その区域内において自ら水道事業を営むことが 公益 の増進のために適正かつ合理的であると認めるときは、厚生労働大臣の認可を受け、当該水道事業者から当該水道の水道施設及びこれに付随する土地、建物その他の物件並びに水道事業を営むために必要な権利を買収することができる。
公共の利益	電気事業法 第五条第一項第七号 (許可の基準)	前各号に掲げるもののほか、一般電機事業及び卸電機事業にあつては、その事業の開始が電機事業の総合的かつ合理的な発達そのための 公共の利益 の増進のため必要かつ適切であること、特定電機事業にあつては、その事業の開始が公共の利益にテラして適切であること。

参考：経済学における概念

社会的便益：**一般に個々人の効用値を総合計した数値**

出典：公共経済学(J.E.スティグリッツ)

国などによる料金施策の考え方

・公益重視の観点から、諸外国で行われている利用者に代わって料金の一部を国などで負担する考え方を適用する

事例1 フランス アヌシー市近郊区間における料金割引制度

通勤など定期利用者に対するETCを活用した割引制度

【制度】

アヌシー市の近郊区間について通勤などの定期的な利用者を50%割引

【対象車両】

ETC搭載車両

【割引分の負担】

50%割引のうち

オート・サボア県議会	15%負担
アヌシー都市圏共同体 (アヌシー市を中心とした市町村の連合体)	5%負担

地方自治体は朝夕通勤ラッシュにおける渋滞緩和を目的として支出

高速道路運営会社(AREA社)	30%負担
運営会社は利用客の増加を目的に支出	



利用者の料金 (月極料金)	1ヶ月46回分(32.2ユーロ:4,270円) 約50%割引 23回分で設定(16.1ユーロ:2,135円)
------------------	--

事例2 イギリス シャドートール(Shadow Toll)制度

- ・施設のユーザー(サービス受益者)が料金を支払うのではなく、ユーザーに代わって公共部門がサービス提供者に料金を支払う制度
- ・イギリスの高速道路又は幹線道路を対象とするDBFO方式においては、英国道路庁がDBFO事業者に道路の利用と支払いを実施
- ・DBFO方式: 民間企業(DBFO事業者)がDesign, Build, Finance, Operate(設計、建設、資金調達、運営)を行う方式

ETCの効果と普及促進策

参考3-1

1. ETCで可能になった料金施策の例

首都高速道路のETC夜間割引においては、ETC車の夜間の交通量が大幅に増加し、一般道路から首都高速道路に交通が転換

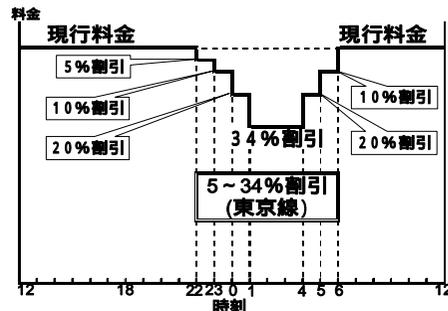
首都高速道路のETC夜間割引

実施期間：平成15年11月28日22:00～平成16年3月31日6:00

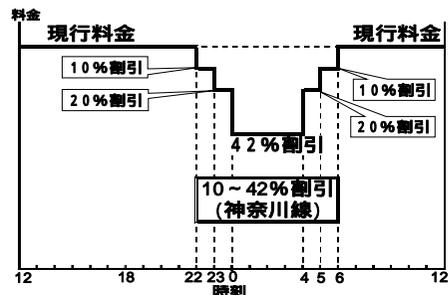
対象車両：東京線、神奈川線の料金所を通過したETC車

割引時間帯：22:00～翌6:00

割引率：時間帯別により割引率を段階的に設定



【東京線：5%～34%（前払割引と併せて400円）】



【神奈川線：10%～42%（前払割引と併せて300円）】

夜間割引の実験結果

ETC車の夜間の交通量が大幅に増加

- 割引時間帯(22:00～6:00)で、ETC車が1日当たり約5,900台増加し、約35,000台に〔約20%増〕。
- このうち、大型車は約1,300台増加〔約39%増〕。

実験期間中約4ヶ月間(3月30日〔火〕まで)のデータと夜間割引を実施しなかった場合の想定交通量を比較。〔東京線及び神奈川線の合計〕

一般道路から首都高速道路に交通が転換

- アンケート結果から、夜間割引時間帯ETC車約35,000台のうち約3,800台が一般道路から首都高速道路に転換したと考えられる。

沿道環境改善・渋滞緩和

- 社会実験期間中、道路交通騒音の実測箇所7箇所中、割引時間帯(22:00～翌6:00)で1dB程度低減している箇所が4箇所みられた。
- また、首都高速道路と並行する一般道路で旅行速度調査を実施した14路線のうち、下り線の9路線で所要時間の短縮傾向(最大6分(30分-24分))がみられた。

ETCの効果と普及促進策

2. ETCの普及による料金所渋滞減少の例

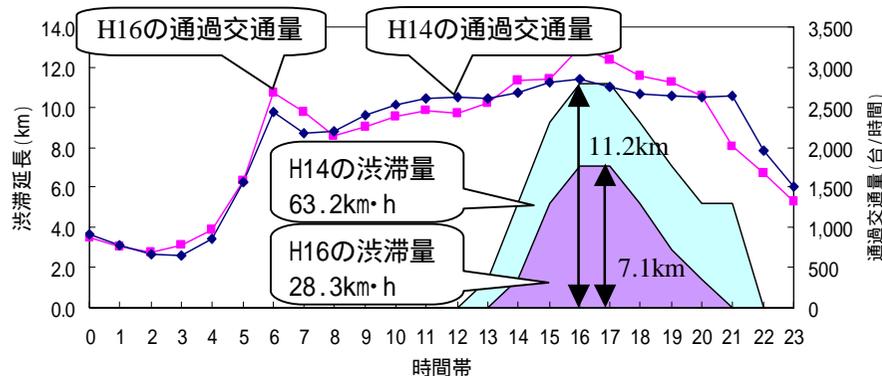
料金所渋滞・環境改善:ETCの普及による料金所渋滞の減少事例

高速自動車国道の渋滞減少

- ・ 関越道新座料金所では、本年(H16)のお盆時期、料金所の通過交通量がほぼ同じであるにもかかわらず、ETCの普及(H14:4% H16:27%)により、渋滞量が半減。
【H14: 63km・k/日 H16:28km・h/日】

【渋滞削減効果】

最大渋滞長 : 11.2km(H14) 7.1km(H16)
 渋滞継続時間 : 8時間(H14) 6時間(H16)



日当り通過交通量	ピーク時ETC利用率
H14.8.13 50,300台/日	(約 4%)
H16.8.12 50,200台/日	(約 27%)

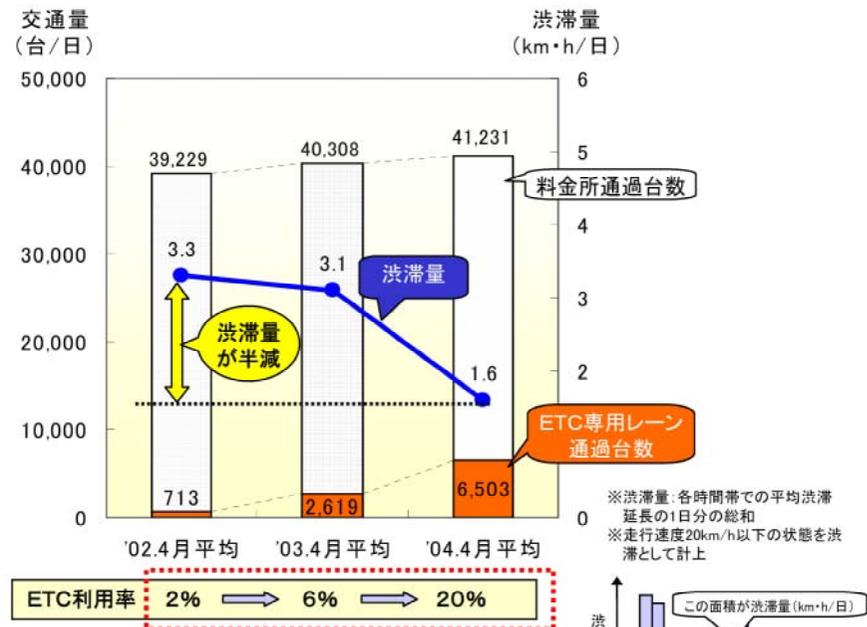
H15は天候不順もあり、今年と類似した交通条件がみられなかったため、H14と比較したもの

図 関越道新座本線料金所での渋滞状況

出典:日本道路公団

首都高速道路の渋滞減少

- ・ 首都高速川口本線料金所では、料金所の通過交通量が増加したにもかかわらず、ETCの普及(H14:2% H16:20%)により渋滞量が半減。
【H14:3.3km・h/日 H16:1.6km・h/日】



※渋滞量:各時間帯での平均渋滞延長の1日分の総和
 ※走行速度20km/h以下の状態を渋滞として計上

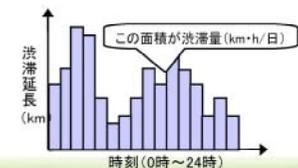


図 首都高川口料金所通過交通量と渋滞量の推移

出典:国土交通省道路局

3 . ETCの普及促進策

ETCの普及を促進するため車載器購入助成等を実施

平成15年度

約47万台に対し車載器購入助成を実施
(平成15年6月～平成16年2月)

- ・先着順に47万台に達するまで、車載器購入時に1台5,000円を助成。

平成16年度

年度内に合計330万台の車載器購入支援や
料金還元を実施

- ・車載器購入時に1台5,000円を助成
[又は]
- ・車載器を購入したものの高速道路の利用に対し1台につき5,000円分の料金を還元

このうち、11月までに一般利用者向けに105万台の支援を開始



平成19年度迄の目標であるETC利用率**70%**（首都・阪神**85%**）
を平成**18年春迄**に前倒しで向上させる