

委員 提出 資料

平成19年10月11日

高速道路における現金車への対応について

筑波大学 石田 東生

1. 首都高・阪高に関して

- ETC車は対距離制、現金車は均一制の2種類の料金体系となることに関して
対距離制の目的、すなわち高速道路の延長増加にともなう利用者間の不公平感の解消、短距離トリップにおける利用率の向上（これは、ストックの利用効率の向上と一般街路の渋滞・環境問題の軽減の一助ともなり、便益は広く社会に帰属する。むしろこちらが真の目的）、ネットワークのより効果的な利用を目指す交通誘導の導入を考えると、対距離制への早期の移行が求められる。現金車に対距離制を適用することは、料金所での扱い時間の長さによる渋滞の恐れが大きいため現実的ではなく、均一制を採用せざるを得ない。しかし、これは現行システムとの激変緩和という意味合いが強く、できるだけ早期に全車に対距離制に移行するような仕組みを考えるべきである。
- ETC車と現金車で料金が異なることについて
より合理的であり、効率的であると考えられる対距離制への移行を早期に実現するためには、ETC車にインセンティブを与えることは容認できる。また、現実的にETC車と現金車で料金收受のコストが異なるため、料金に差が生ずるのはやむを得ないと考えられる。さらに、これまでも料金割引はETC車に限定されてきた経緯もあり、料金差があることには一定の理解が得られているのではないかと。しかしこれには次の3つの条件のクリアが必須である。
 - ① 償還計画に支障を来さないような料金体系であること
 - ② 現金車に比較的容易に装着でき、クレジットカードを介さないETC車載器が利用できる環境が保たれること
 - ③ 対距離制の導入による効果をきちんと説明し、国民・ユーザーの理解を得る努力を続けること
- ETC車と現金車の料金が異なる場合の当該料金差の考え方とその許容性について
現金車には、当該区間の最高料金を課すべきである。最高料金以下の料金に設定した場合、実際の問題として、ETC車であっても最高料金区間を走行する場合には現金車であることを選択するであろう。そのようなモラルハザードを助長させるような料金体系は、本来的に望ましくない。現行の料金を最高額とする考え方も、現金車からクレームを解消するための方策としてあろうが、これは償還計画に大きな影響を与えるための実現性は乏しいのではないかと。ただし、現金車の料金を最高料金とするためには、現金車がETC車並みのサービスを簡易に受けることのできるシステムを開発し、現金車に選択の自由を十分に与えることが不可欠である。また、最高料金問題も念頭に置いて料金圏を存続させるべく議論を展開してきた経緯もある。

2. 一般論としての現金車対応について

料金割引はETC車に限定してきた経緯もあり、現金車とETC車に料金差があることには一定の理解が得られていると考えている。しかし、ETC車載器の装着率が20%を超えた程度では全車に義務づけるといふ段階に至っているとは考えられない。

今後は、首都高・阪高の対距離制の実現手段として、また交通誘導に資する料金政策の実施可能性の向上

のためにも、E T Cの普及率をさらに向上させる必要性が大きい。この観点から、E T Cに転換していただくという現金車対策は極めて重要であり、ステージと異なる方法により整理して考えるべきであろう。

- ① 料金施策ではE T C車への割引拡大は、会社の経営努力に期待する所は大きいですが、償還への影響を考えると自ら限度がある。今後は現金車へ割増料金を導入することも考えるべきであろう。繰り返になるが、E T C車と現金車の料金収受コストの差は一つの論拠となるが、真剣に考慮すべきである。また、首都高・阪高では、上で提案したように現金車に最高額を課すことも、この一環として位置付けられよう。政策導入時期に関しては、普及率・利用率を見ながら判断すべきであろう。
- ② E T C車への料金割引以外のサービス向上が図られるべきである。割引の拡大だけによるE T C普及策は償還計画に支障を来すので、限度があろう。このため今後は、スマートインターの増設、多目的利用の普及、安全確保情報の提供などの料金割引以外のサービス向上の重要性がさらに増加するであろう。そのためのインフラを早期に整備すべきではないか。
- ③ イギリス・ドイツをはじめとするE U、アメリカ合衆国においては、従来の燃料課税が有している現代的課題についての議論が進むとともに、その打開策としてのロードプライシングが注目を浴びている。これらで考えられているロードプライシングは一部地域や一部道路だけでなく、全道路を対象としたものであり、効果のより良い発現を期待するためには、有料道路政策との関係も極めて深い。ロードプライシングの導入は前提とせずに、その正負両面の効果、導入に当たっての技術的課題、社会的受容性などに関する議論を開始すべきではないか。

以上

平成 19 年 10 月 11 日

有料道路における現金支払利用者（現金車）への対応

太田和博（専修大学）

○現金車に対する長期的ビジョンが必要である

- ・ 現在の議論は、首都高および阪高の対距離料金制導入に絡めて議論されているが、現金車に対する長期的ビジョンが必要である。
- ・ 長期的には、有料道路利用を ETC 車に限定するべきであると考えられる。その根拠は、単一のシステムに統合した方が総費用は小さいからである。それゆえ、長期的には、現金車、電子マネーシステムおよび ETC が混在するのは極めて非効率、無駄遣いである。
- ・ 一方で、有料道路政策として現金支払を権利として残すのであれば、それを明確に宣言するべきである。そして、その費用は最終的にはユーザーの負担となることを、その額を含めて明確にするべきである。
- ・ ETC 車に有料道路利用を限定する期日を明確にし（たとえば、2015 年）、それに向けた戦略をとるべきである。それは、現金車を優遇することとは相容れない。
- ・ ただし、長期的施策としては、スマートプレートのような一般道路利用にも応用できるシステムの設置義務化の方が合理的である。

○首都高・阪高に関し、ETC 車は対距離制、現金車は均一制の 2 区分化の是非

- ・ 技術的な要因（現金車のための出口ブースを設置できないこと）から、仕方ないことと考える。
- ・ 1 区分にするためには、1）多額の費用をかけて現金車用の出口ブースを設置し、対距離制を全面導入する、あるいは 2）現状のまま、均一料金を維持する、しかないため、2 区分化は適切な処置である。
- ・ ポイントは、どちらの料金が標準料金であるかである。つまり、たとえば東京線であれば、1）標準料金が 1200 円均一であり、ETC は距離に応じて割り引かれている、のかあるいは 2）標準料金体系は対距離制であり、現金車が距離に応じて割り増されている、のが問題である。
- ・ 結論として、対距離制が標準的な料金体系である。
- ・ なぜなら、何もない状態から、現在の技術水準と道路ネットワークが与えられたならば、「公正妥当」の基準から考えて、ETC を活用した対距離制を選択すると考えられるからである。

○ETC 車と現金車とで異なる料金体系を付与する合理性

- ・ 一般に、公共料金において異なる料金体系が是認される根拠は、1）費用が異なる、2）需要が異なる、3）明確な政策目標がある、の 3 点である。
- ・ 1）費用が異なるは、建設費用や維持管理費用が異なる場合には、それを反映するべきであるというものである。維持管理の時代になれば、大型車は小型車に比べてかなり高い料金負担をするべきである、という論の根拠となる。
- ・ 2）需要が異なるとは、経済学的には需要の価格弾力性が異なることを意味するが、道路のケースでは、需要が異なることによって混雑等の外部費用が異なるととらえる方が分かりやすい。

オフピーク割引（あるいはピーク割増）の根拠となる。

- ・ 3) は政策目標を達成するために、公共料金を用いるというものである。本部会における道路の有効利用に向けた誘導料金の議論は、これに根拠を置く。E T Cへの一元化というのは、明確な政策目標（道路関連費用の最小化）である。
- ・ 1) と 3) の論点から、現金車を割高にする料金体系を採用することは正当化されると考える。

○現金車の料金及び現金車対策

- ・ E T C普及のための各種施策がなされていることを考えると、E T Cか現金かは、利用者の選択の問題になっていると考えられる。
- ・ 以上を前提とすると、技術的制約およびE T C普及促進のために、現金車から上限額を徴収することは妥当であると考ええる。
- ・ 電子マネーシステムの導入はいずれ廃止されるものであり無駄な費用支出であると考えるが、3割程度の現金車が存在することと、現金の場合には上限を徴収することから考えると、E T Cを選択したくないというユーザーに対する選択肢の提供という意味で、致し方ないと判断する。
- ・ ただし、電子マネーシステム利用車に対して、E T C割引を適用することは不適當である。
- ・ また、電子マネーシステムにしる、現金車にしる、期限を設けた措置であることを明記すべきである。
- ・ 各種施策がE T Cの利用率を判断基準としているならば、首都高速の大型車に関しては、電子マネーシステムを提供せず、現金による上限額の徴収のみを適用することも検討するべきである。

以上

首都高・阪高の ETC 活用に伴う現金車の対応について

○首都高・阪高に関し、

・ ETC 車は対距離制、現金車は均一制の 2 種類になることについて

首都高・阪高においては出口料金所の設置が不可能なため、現金車に対する料金の徴収が入口に限られ、また仮に、現金車のために既存の出口に新しく料金所を建設するコスト等を考えると、社会的には容認される施策であろうと考えられる。

ただし、この措置はあくまで高速道路会社（以下「会社」という。）の事情によるものであり、自動車ユーザーの理解を得るためには、時間を掛けて充分に広報するなど何らかの施策が必要。

・ ETC 車と現金車とで異なる料金となる（料金差ができる）ことについて

料金差は、ETC 車と比べ徴収コストがかかることから、一般的には、異なる料金となることについては合理性があると考えられる。しかしながら、道路が現金徴収を前提に建設されたものであることから、料金の基本は現行の現金車の料金とすべきであり、現金車の料金が現行料金より高くなる（課金される）ことについては、ユーザーの理解が得られるとは考えにくい。現金車に距離別料金を適用できる仕組みの早期導入・拡大や料金に対する段階的な措置を実施するなど、時間を掛けてユーザーの理解を得ることが必要。

・ ETC 車と現金車とで料金が異なる場合の当該料金差の考え方及びその合理性（許容性）について

現金車の利用がいまだ 3 割程度存在するという現状を考えれば、料金差があるとユーザーの負担増となり理解は得られない。上限額は現行均一料金額とすべきであり、会社は経営努力を前提として、料金差を縮める努力をすべきである。

また、会社は収支の透明性を高め、情報公開を積極的に進めるとともに、本件に関し、ユーザーに対し十分な広報を行なう必要がある。

なお、一般論として、ETC の普及が進んでも現金車がなくなることは考えられない。ETC 普及率が全国平均 21.7% という現状では ETC 限定化は時期尚早であり、当面、スマート IC の設置、多目的利用等普及促進策の拡大や新たな施策を早急に進めるべきである。

以上