

2014年11月28日

国土幹線道路部会

都市圏高速道路の料金政策に関する提案

太田和博

1. 有料道路の料金設定に係る指標の策定

目的：料金設定に関する政策目標を明示し、

- ①高速道路会社に正しいインセンティブを与える、
- ②利用者および国民への（政策意図及び会社業績の）情報を提供する

指標：1台キロ当たりの料金収入（＝平均料金：以下、平均料金と略記）

利点：①利用者の実質負担が明らかになる

- ②平均料金を政策目標とすれば、
 - 1）消費税の改定に対する料金設定を柔軟にできる
 - 2）柔軟な料金（多様な料金）設定の評価を一元的に行える
 - 3）平均料金の引き下げを政策目標とすることができる
（たとえば、「年間の物価上昇率－0.1%」など）
 - 4）平均料金を引き下げながら総料金収入（借入金返済原資）を確保することは、総走行台キロを増加させることになるため、道路の有効利用を促進する

2. 直線距離による料金設定

内容：①入口ランプと出口ランプ間の走行距離に代えて、ランプ間の直線距離で、

- ②完全対距離で料金を設定する（ターミナルチャージなし）

利点：①便益主義と合致するため、利用者重視の料金となる

- ②経路に関係なく、同一料金設定が可能となる
- ③ETCによる経路把握を活用すれば、「都心環状割増・圏央道割引」などの料金施策を実行できる
- ④ターミナルチャージをなくせば、都市間高速道路とのシームレス化が可能となる

欠点：①整備費用との連動性がより薄くなるため、公正妥当性に関する検討が必要

- ②現金車対策が必要：複数ルートのうち最大料金の設定が許容されれば解決
- ③対距離料率を引き上げる必要があり、受容性の確認が必要

1の平均料金を提示することによって受容性を高めることが可能

この場合、直線距離に基づく平均料金を用いるべき

（参考として、走行距離当たりの平均料金も算出しておく）

- ④課題：高速道路会社間の役割分担（リース料の設定）に工夫が必要

ただし、機構方式のため、都市圏鉄道の私鉄間の調整よりは数段容易