

第 3 回有料道路部会

委員 提 出 資 料

平成 19 年 2 月 20 日

高速道路料金設定の原則といくつかの留意点

太田和博

1. 3つの料金決定原則：料金体系（料金構成・料金体系）

1.1 受益者負担の原則

- ・ 受益（当該道路の利用から受ける利益）に応じて負担するべきという考え方。
- ・ 受益は、需要曲線によって表される（支払意思額が受益を表す）。
- ・ 「便益主義」とほぼ同じ内容を持つとみなされる。
- ・ 対距離制（距離別料金制）は受益者負担の原則に合致する。

- ・ 料金が受益よりも高いと感じる利用者は当該道路の利用を取り止める。それゆえ、「便益主義」の考え方の完遂は困難である（無料開放＋自動車・燃料の無料支給をしないかぎり）。
- ・ 受益者負担の原則は、需要が少ない路線における料金引き下げを示唆する。同様に、需要が多い路線（需要の料金弾力性が小さい路線）での料金引き上げを示唆する。

1.2 原因者負担の原則

- ・ 費用増加の原因者がその責任を負うべきであるという考え方。
- ・ 限界費用（可変費用）に関しては、この原則は貫徹されるべき。
- ・ 固定費用（金利も含む）の按分のために用いることは難しい（占有者負担原則にも限界がある）。

- ・ 限界費用には、①運営管理者に生じる費用（舗装費用等）、②社会全体にかかる費用（混雑費用および環境費用）がある。

- ・ 原因者負担のひとつの単純な考え方は、路線別償還である。しかし、このアプローチは否定されている。
- ・ 原因者負担の原則は、維持管理有料制度には合致するが、借入金総額が外生的に与えられている現行ケースでは、適用範囲が小さい。

1.3 道路資産の有効活用の原則

- ・ 高規格道路という社会共有の資産を有効に活用するべきという考え方。
- ・ 近似的に、総走行量（走行台キロ）最大化を目標とすることに通じる。
- ・ 料金体系は、需要の料金弾力性に反比例したものになり、受益者負担原則を適用したケースに類似する。

1.4 ひとつの方向

- ・ ネットワーク規模が外生的に与えられ、かつ収受すべき料金収入総額（返済すべき借金総額）が決まっている制度の下では、「有効活用の原則」に基づきフレキシブルな料金体系を導入すべきである。
- ・ この料金体系は、需要の料金弾力性に反比例するものになる。
- ・ ただし、「逆進的」、「公正妥当ではない」との批判がありうる。
- ・ なぜなら、受益者負担の原則に則してはいるものの、時間帯別料金や混雑区間割増は、従来の「水平的公平」の概念に反するとみなされうるからである。

*受益者負担の原則と道路有効活用の原則に基づく、料金体系を導入する。

具体的には、①ピーク時、混雑路線でのピーク割増：3割割増が限度か？

②夜間等のオフ・ピーク時、閑散路線における限界費用並みの大幅な割引
：無料に近似

——> 大幅な減収は不可避

2. 料金割引の原則

料金割引の際の設定原則は、1の料金決定原則に準拠するものである。

2.1 受益者負担の原則

- ・ 受益者負担の原則は、負担総額が与えられている場合には、受益に応じた負担形態が社会全体の利益を最大化することを含意する。
- ・ 料金割引の視点から考えると、割引総額が与えられている場合に、最大の社会的利益（受益）を目指すように、料金設定を行うことを意味する。
- ・ 結論：需要の料金弾力性が大きい利用者への割引を拡充すべきである。

2.2 道路資産の有効活用の原則

- ・ 割引は道路資産の有効活用に資すべきである。
- ・ 具体的には、①総走行台キロを増大させるような割引料金の設定。
②一般道路走行による外部不経済効果を低減させる割引料金の設定。
- ・ 結論：一般道路との代替性に配慮しながら、需要の料金弾力性が大きい利用者への割引を拡充すべきである。

3. フレキシブルな料金設定のための制度

道路の有効活用を促進するためのフレキシブルな料金設定を実現するためには、道路会社に対するインセンティブを重視した制度上の工夫が必要である。

3.1 料金多様化のインセンティブの欠如

- ・ 道路会社には、料金を多様化するインセンティブは存在しない。
- ・ インセンティブが欠落している理由は、
 - ① 収入増加は会社の利益増に結びつかないシステムになっている。
 - ② 単純な料金体系の方が説明しやすい（不公平という批判を受けない）
- ・ 道路会社に対して、自ら創意工夫するようなインセンティブを与える必要がある。

3.2 政策的料金設定の官民の役割分担

- ・ 一般道路の渋滞緩和は社会全体としては便益が生じるが、並行高速道路の料金引き下げによってそれを実現する場合、需要の料金弾力性が1以下であれば、会社は減収となり、会社には実施するインセンティブがない。
- ・ 「障害者割引料金」や「物流コスト低減のための料金引き下げ」は、会社および一般利用者がそのコストを負担するべき施策ではない。これらの社会政策に積極的に協力するインセンティブは会社には存在しない。
- ・ 政策的料金の設定は社会的要請に基づくものであるため、その費用は、道路会社ではなく、国を始めとする公共が負担するべきである。

3.3 合理的な制度設計の必要性

- ・ 「料金多様化のためのインセンティブ」システムと「政策料金の公共負担」システムは相反する可能性がある。
- ・ 両者が同時に成り立つように、合理的な制度が設計されなければならない。

付記：通常の財・サービスであれば、市場が上手く機能し、「受益者負担の原則」と「原因者負担の原則」が自動的に満たされ、結果として、資源（資産）は有効に活用される。有料道路は市場が上手く機能しないケースであり、それゆえ、「受益者負担の原則」と「原因者負担の原則」が個別に議論されてきた。この2原則も公平性の観点から重要であるが、今後は市場の目標の一つである資源の効率配分（ここでは、「道路資産の有効活用の原則」と表現）を重視するべきである。

平成 19 年 2 月 20 日

上村 多恵子

第 3 回有料道路部会に際しての意見

1. 通勤時間帯等の道路に対する需要の多いときに高速道路ストックを最大限うまく使うことが、料金の原則に適うと考える。
2. 物流関係車両は都市高速でも長距離利用するのが通常であるため、首都高速・阪神高速が対距離制を導入する際、料金が高すぎて一般道へ下りる結果とならないように配慮が必要。
3. 料金の設定に際しては、高速道路を利用する車両が社会経済上果たす機能についても着目すべき。

(以上)