

第4回有料道路部会

これまでの議論の整理

高速道路ネットワークの有効活用

< 有料道路制度の経緯 >

道路ネットワークの決定的な不足
財政資金の欠乏

無料公開原則の例外としての有料道路制度
(借入金による建設と料金収入による償還)
料金の原則としては、償還主義、公正妥当主義、便益主義

路線延長の伸びを最優先
整備の経緯により料金設定が固定的



ETCの普及

ETC利用率が全国平均65%を超え、多くの利用者の時間別・ルート別の把握が可能に

多様で弾力的な料金設定(時間帯別、頻度別、経路別の割引)が可能

都市高速(出口料金所無し)において、距離に応じた料金の徴収が可能

< 高速道路の現状 >

合計約10,000kmの有料道路ストック(全国路線網8,204km、地域路線網690km等)が形成

高速道路の特長 安全で、環境に優しい道路
(事故発生率、CO2排出量が一般道に比べ僅か)

ただし、

利用状況にばらつきが発生

・一般道が混雑する一方で並行する高速道路が活用されていない区間が存在

・同じ路線でも、時間帯により混雑と閑散の差が大 等
長いIC間、2車線での暫定整備、最小限の修繕

高速道路を取り巻く社会経済情勢

東アジア諸国等との交流・競争が拡大する中で、成長力の維持・増進の必要

地域の自立的活力の増進の必要
環境問題への社会的関心の高まり

国民の安全・安心への意識の高まり

料金引下げを求める国民の声

既存ネットワークの有効活用が必要かつ可能

料金を通じた効率的活用

高速道路の機能強化

高速道路ストックの有効活用の課題等

高速道路を取り巻く
社会経済情勢

東アジア諸国等との交流・競争が拡大する中で、成長力の維持・増進の必要
環境問題への社会的関心の高まり 国民の安全・安心への意識の高まり

地域の自立的活力の増進の必要

交通の課題(現状)

大都市圏ネットワークの課題

- ・大都市中心部に通過交通を含め交通が集中
- ・都市内交通が高速道路を効率的に活用できない
- ・高速道路、一般道が共に渋滞

地方圏ネットワーク(全国路線網)の課題

- ・高速道路において、平日・休日とも朝夕に利用が集中する一方、夜間には余裕がある
- ・高速道路において、休日に、特定の区間で渋滞が発生
- ・一般道において、平日の朝夕、休日の昼間に利用が集中し混雑が発生
- ・一般道において、大型車は昼夜を問わず一定交通量が走行

このことから、高速道路・一般道における、走行速度の低下、地球環境への負荷の上昇、沿道環境の悪化、交通事故の増加等の問題が発生

その他、長いIC間、2車線での暫定整備 等



料金の課題(現状)

新たに生じた(生じつつある)状況への対応

- ・整備されつつある環状道路への経路誘導などネットワークに対応した料金となっていない
- ・都市高速道路網の拡充に伴い、均一料金制を採っている都市高速において利用距離のばらつきが拡大し不公平感も拡大
- ・ETCの普及により多様で弾力的な料金設定が可能となってきたが、交通の課題に対応するため更にこれを進める余地が残っている等

会社の混在や整備の経緯によるばらつき等

- ・割高感のある料金水準
- ・料金体系や料金水準のばらつき
- ・会社間を乗り継ぐ場合に長距離低減が途切れることやターミナルチャージを複数回徴収されることへの割高感
- ・路線によって適用される割引にばらつき
- ・特別区間料金に対する不満 等

課題に対する考え方

既存高速ネットワークの有効活用により、

大都市圏ネットワーク

- ・環状道路を有効活用し、経路選択の自由度の拡大により交通を分散、都市高速の距離に応じた料金への移行 等

地方圏ネットワーク(全国路線網)

- ・夜間の高速道路の更なる活用、高速道路の特定の渋滞区間への対応、休日の昼間の高速道路の活用 等

一般道を含む道路ネットワークの効用を最大化し、

走行費用の低減、定時性の確保、沿道環境の改善、安全性の向上等

我が国の抱える諸課題への対応を図る

物流効率化、観光振興、地域活性化、都市再生等

高速道路の機能強化については、別途論点整理。

有料道路部会における議論

1. 高速道路ネットワークの有効活用とその方向性
大都市圏における今後のネットワーク型料金のあり方、首都高・阪高の距離に応じた料金導入の意義及びあり方
地方圏ネットワーク(全国路線網)の課題に対応した料金のあり方
その他、高速道路を有効活用するための問題点への対応
2. 高速道路を有効活用するための料金設定と償還主義・公正妥当主義の関係
3. 高速道路を有効活用するための料金設定における受益と負担の関係
4. その他(会社の金利リスク 等)

主な意見

多様で弾力的な料金設定により、高速道路ネットワークを有効活用するという方向性に異論はない。

高速料金引下げによる物・人の移動の活発化は、社会全体の経済・産業政策にも寄与する。

引下げを検討する際、「環境」が1つのポイント。

利用者は、割引の対象時間等が複雑でわかりづらいという不満を持っており、料金設定に際してはこの点にも配慮すべき。

今後の議論の前提等

我が国の抱える諸課題に対応するため、「料金施策により高速道路を有効に活用する」という考え方を基本に、その方向性について整理

大都市圏ネットワーク

都市再生に資する施策として

- ・環状道路への迂回誘導等により交通を分散
- ・都市高速の距離に応じた料金への移行 等

地方圏ネットワーク(全国路線網)

- ・物流機能強化のための夜間の高速道路の更なる活用
- ・観光振興のための休日の地域交通の整流化
- ・地域活性化のための特定の渋滞区間等への対応 等

主な意見

(償還主義)

償還主義は、料金施策を検討する際の制約条件の一つ。

現行の45年償還を踏まえれば、料金を単純に安くすべきというだけでは足りず、自ずから割引の限度も決まる。

(公正妥当主義)

公平と効率は矛盾するものではなく、うまく組み合わせることが必要。例えば、どこまで社会的に料金格差が認められるか等、公平と効率のどちらを前提とするかの問題。

高速道路を有効活用するための料金設定は、利用者間の負担の公平を著しく損なうことがない限り、現行の公正妥当主義の観点からも許容される。

実際の高速道路利用に際しては、高速道路料金だけでなく、時間費用や燃料費等も必要となる。これらを併せて考えれば、実質的な負担の公平は高速道路料金以外の要素にも関連するため、料金のみを取り上げて厳密に公平性を追求する必要はないのではないか。

ETC車の料金を現金車より安くすることについては、徴収コストを考えれば妥当。

普通車と大型車が受ける割引が公平か。車種間比率も議論すべき。

トラックに関し、直接的な受益と負担の関係とは別に、物流主体としての社会的意義を見出すことはあり得る

料金を交通誘導のツールとして使っていく考え方は、もともとの「公正妥当」にはなかったと考えられる。しかしながら、「公正妥当」の内容については、時代の変化によって、合理性があれば文言が許す範囲で解釈を変えていくことは当然にあり得る。

今後の議論の前提等

償還主義、公正妥当主義等を基本としつつ、高速道路を有効活用するための料金設定について整理

高速道路を有効活用するための料金設定における受益と負担の関係

主な意見

高速道路の有効活用がなされるとき、受益者は国民全体。

環境、物流、交通安全等に資する社会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べき。

高速道路内で混雑が生じていると、沿道環境の悪化等が発生して沿道の地域社会に影響を及ぼすことから、外部不経済は高速道路の利用者内だけで閉じるとは考えられない。

有料道路の料金施策によって一般道及び沿道に対して正の効果が与えられる場合、その負担を高速道路の利用者のみが負う必要はない。

料金引下げの効果と帰着を示すデータが必要。

交通を一般道から高速道路に転換させることによって沿道環境が改善されるケースについて、受益と負担の関係を基に検討すべき。

環境問題については、道路の供用に伴う事業損失としてとらえ、事業損失が発生する前に公的負担を伴う料金割引によって交通誘導を行い、事業損失の発生を予防するという理屈も成り立つ。

高速道路の利用者は、道路特定財源に係る税金と料金を二重に負担しており、この分は料金割引の形で利用者に戻されて然るべき。

料金設定については、民間である高速道路会社の創意工夫を生かすことも重要。外形的な公正妥当主義の考え方を示しておいて、ある程度の自由度のあるプライスカップ規制をかける等、いろいろ工夫があり得る。

今後の議論の前提等

高速道路料金を考える際の受益と負担の範囲について、高速道路利用者の高速道路外への影響も含めて捉えることを基本としつつ、幅広い観点から整理