

## 有料道路の問題に関する意見

## 1 高速道路ネットワークの有効活用とその方向性

- ・中山間地域にとって観光は非常に重要な産業であり、今後の高速道路政策のあり方を考える上で、色々な配慮が必要。
- ・環境は引き続き重要なポイントであるが、大気汚染などといった沿道環境問題と、地球環境問題は性格が異なるので、料金政策のそれぞれへの焦点の当て方も異なる。
- ・世界的に有料道路政策がロードプライシングとも関連して再検討され始めている。
- ・アメリカ合衆国では昨年インターステイト50周年を迎え、様々な行事やインターステイトがアメリカにもたらしたものに関する調査研究なども開始されたと聞く。我が国もまもなく、高速道路50周年を迎えるがこういった基礎的な調査研究を開始するべき。

## 2 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

## (1) 料金による高速道路ネットワークの有効活用

## ○料金を活用した交通誘導の必要性

- ・料金抵抗、長いIC間隔等により高速道路はまだ十分に使用されるには至っていない。また環状道路相互の望ましい分担関係の達成も必要である。高速道路相互の、また高速道路と一般道との適切な分担関係の追求が望まれる。
- ・交通誘導目的の政策的料金は、その本格運用や社会実験等を通じて、効果が明らかになるとともに、このような料金政策の意義も社会的に認知されており、料金政策の新たな柱とすべき。
- ・誘導効果が発揮できるためには、検証された効果に基づいた適切な料金設定、誘導目的に応じた柔軟性・多様性と利用者の選択を容易にするための簡明さのバランスが重要。
- ・また、ETC車の広範な普及により、交通誘導のための政策的料金の導入環境は整いつつあると考える。
- ・割増料金の可能性として、ETC車と非ETC車のコスト差からの論理展開は可能。ただし、一般道との関係性を考慮することが重要。
- ・今回は直接の議論とはならないだろうが、中長期的な展望を得るためには、ロードプライシングの研究も進めていくべき。

## ○高速道路ネットワークの有効活用のための料金と償還主義及び公正妥当主義との関係

- ・政策的交通誘導料金の考え方は45年償還を前提とすべき。しかし、45年という時間は非常に長いため、今回の料金政策検討は、償還計画に大きな影響を及ぼさないことを確認しながら、金利や交通需要等の動向を勘案しながら正確な議論を行うことが重要。機構と会社との協定の見直しの機会も最大限活用すれば、2つの考え方の連携は可能と考える。
- ・また、必要費用についてどう考えるかで確保すべき総料金収入は変わってくるは

ず。45年経過後の資産的価値をどう考えるのか、それに対してどのように維持管理をするのか、また用地取得費不算入などの総費用の見直しにも依存する。償還計画における総費用が変わるのであれば、償還に必要な総収入も当然変わるはずであり、料金体系が変わる可能性もある。

- ・政策的交通誘導料金によって社会的便益の増進とその帰着の公平・公正性が明確になれば、料率が一定であるといった狭義の公正妥当主義に必ずしもこだわる必要はないのではないか。

## (2) 料金を活用した交通誘導の方向性

### ○環境、安全

- ・高速道路は台キロあたりのCO<sub>2</sub>の排出量や交通事故費用が少ないこと、また沿道環境への配慮がなされていることなど、一般道路に比べて環境に優しい安全な道路である。高速道路の利用率や有効活用を図ることは、経済活動への好効果のみならず環境・安全にもよいことを強く認識すべき。

### ○地域連携・活性化、都市再生、物流等

- ・地域連携や観光開発からも高速道路の活用は重要である。高速道路による円滑かつ迅速な観光地へのアクセス、観光地間の周遊など、高速道路と地域とのさらなる連携の強化が期待される。
- ・採算性確保は高速道路会社の使命の一つであり、利益を上げるためにはSA・PAの活用は重要であろう。しかし、これは上述の地域と高速道路との連携とは両立が難しいという側面もある。仏・西・伊の民営化された高速道路におけるSAビジネスやJRの駅中ビジネスにみられるように、利用者のSA・PAへの囲い込みが生じる可能性も高い。
- ・これへの対処として、例えば、周遊指定地のようなものを定め、この中での一定時間内の高速道路からの出入りに対しては、ターミナルチャージを課さない。これによる減収分は、地域が補填するといった新たな関係も探求されるべき。
- ・観光振興としてはさらに進んで、日本風景街道とも連携しながら、フランスの「景観と開発のための1%政策（高速道路事業費の1%を平行する在来道路沿線の地域の景観改善と観光開発等に還元する施策）」のようなものを検討してはどうか。
- ・一般道との連携によって、都市高速の混雑を回避する場合にも、ターミナルチャージの免除は有効であろう。

## (3) 大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方

- ・大都市圏では、高速道路の複雑なネットワーク相互の、また一般道との一体的連携による有効活用が重要。この際、ネットワーク効果や料金体系も視野に入れた検討が必要である。また、ネットワークの範囲の考え方が特に重要である。例えば、首都圏では圏央道以内の高速道路は、高速道路会社の営業範囲にとらわれず一体的に考えるべきであろう。
- ・しかし、複数の高速道路会社、複数の異なる料金体系という現在の運営方式との関係の整理も現実的には重要である。同一OD同一料金、会社をまたぐ場合のターミナルチャージの不徴収あるいは割り引き、といった案が有力であると考えられる。
- ・将来的には、複雑な運営主体と料金体系をもつ大都市圏ネットワークを有効利用するため、一体的なネットワークであることを鮮明に打ち出すべきであり、その

ための仕組みとして、複数の公共交通会社が運賃収入のプール制を実施した運輸連合に類似の、道路連合のようなものも考えられよう。

#### (4) 首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方

- ・ 首都高と阪高においては、対距離制への移行が予定されている。対距離制は、ネットワークの有効活用、負担と受益のバランス確保、公平性の観点から望ましいと考える。
- ・ しかし、現在議論されている対距離料金体系は、必ずしも収入中立的であるとはいえず、特にトリップ長の長い大型車や乗用車においては負担増になる。これらについては、一般道への回避も予想されるので、負担増への配慮が必要である。
- ・ 対距離制の前提であるE T Cの装着率が必ずしも十分高くないことが懸念される。E T Cの更なる普及が重要であろう。また、料金徴収費用のE T C車と非E T C車と差に応じた額を非E T C車に割増料金として課すことも検討すべき。
- ・ 以上のような、特例的措置、暫定的措置など最終的な方向性との整合性を整理する必要がある。
- ・ 首都高・阪高とも都府県道である。これらは、国幹道との連結によりの地方道から全国ネットへ性格が一変したが、道路法上の位置付けはそのまま。今や全国ネットワークの一部とも言えるので、道路法上の位置づけに関して見直しをしても良いのでは。
- ・ 国民の間では、交通量が多く、混雑の激しい首都高・阪高の経営は、NEXCO各社に比べて、楽だとの認識が強いように思われるが、種々の理由から実態はそうではない。民営化の際焦点の当たらなかった都市高速道路について、経営、維持管理、ネットワーク計画などに関する十分な議論が必要。

### 3 高速道路ネットワークの有効活用のための料金設定における受益と負担の考え方

#### (1) 料金と外部（不）経済

- ・ 外部不経済を是正するために、交通誘導のツールとしての料金政策が重要である。
- ・ 大都市圏の環状道路等では、ネットワークを一体的に活用することによって、効率的で円滑な、そして環境に優しい交通を実現することは、外部不経済を軽減するためにも重要である。また地方部においても通勤時の交通需要を料金政策により高速道路に誘導することもこれと同様である。
- ・ 外部不経済を料金という形で、原因者である利用者に求めることも可能であろうが、料金抵抗の増大を理由として、一般道へ逸走する恐れもあることを認識すべきである。
- ・ 外部不経済の縮小・是正のために、高速道路、あるいは高速道路ネットワークのある区間へ料金割引によって誘導し、その原資を国費あるいは地方費に求めるという考え方は、十分成立するのではないか。

#### (2) 受益と負担のあり方

- ・ 会社の採算性追求義務と環境改善や安全確保など目指す公益にギャップが存在することは否めない。従って、政策意図実現のための公的な負担、観光開発で述べたような地域の負担は必要ではないか。このためにも、環境改善・安全確保・混雑緩

- 和・地域活性化への料金政策や高速道路の整備効果の計測と検証が必要。
- ・高速道路の利用者は、税と料金の双方を支払っており、その分については還元すべきであろう。

#### 4 高速道路ストックの機能強化の方向性

- ・既存の高速道路網を十分に活用するために、以下のような機能強化が必要ではないか。
- ・ミッシングリンクの解消によるネットワーク効果の一段の発揮とリダンダンシーの向上。
- ・暫定2車線区間のサービス向上。前提2車線区間の事故率は他区間に比べると高く、安全上問題なしとはいえない。いらいら感解消もかねて、3車線区間（2車線+反対側1車線）の増加、中央分離帯の設置などにも取り組むべき。
- ・本線直結型のスマートICの増設によって、IC間隔の縮小を目指し、より使いやすい高速道路、渋滞の少ない高速道路を目指すべき。このためには、スマートICのコストパフォーマンスが高いことを示すこと、あるいは負担スキームの検討などが必要。