

## これまでの議論を踏まえた意見

### ◎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

- ・ 産業政策の観点からも、日本の物流コスト、その中でも高い比重の高速料金を検討すべきである。自由化が進み、従前に比べて、安価で商品が外国から日本に入るようになったにもかかわらず、国内の物流コストが高いために、最終的に消費者の手に届く時には、国内製品の価格と大差がなく、安いはずの外国製品の恩恵を享受することができなくなっている。また、物流費のコストダウンのしわ寄せがトラック運転手の負荷となれば、事故の発生につながるなど様々な道路を取り巻く社会的な悪影響が懸念される。このようなことから、高速道路の料金を物流の効率化という視点から考えることが重要ではないか。
- ・ 高速道路の交通量という面では、人流(乗用車)と物流(トラック)を比べると、人流の方が大幅に上回っているが、料金収入の面では、ETC収入ベースで見ると、物流の方が上回っており、利用頻度や高速道路利用の必要性の度合いなどに応じて、料金面での優遇措置を講じるべきではないか。

#### ○料金を活用した交通誘導の必要性

- ・ 高速道路への交通誘導により、円滑な道路交通が実現されることは、
  - \* 交通事故が減る
  - \* 車からのCO2の排出量が減る
  - \* 渋滞損失の解消など経済的な効果が見込まれるなど、積極的に進めていくべきことである。そのために、料金引き下げが利用者の行動様式を変化させるインセンティブになることに着目して、料金設定を行うことは合理的であると考ええる。

#### ○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

- ・ 償還主義から算出される料金は、利用者負担の公平性に重きを置く公正妥当主義により導かれる料金に比して、高くなりすぎる恐れもあり、「値ごろ感」の出る料金を設定することが、利用しやすい料金へ通じるものである。

- ・ ただし、「値ごろ感」は国民生活的な観点だけではなく、物流機能向上が我が国の成長力強化の鍵であることなどに鑑み、産業政策の観点からも「値ごろ」であるべき。

## (2) 料金を活用した交通誘導の方向性

### ○環境、安全

- ・ 地方部では、トラックや物流車両が通勤・通学時間帯の朝夕に、高速道路へ転換出来れば交通事故の問題も含めて混雑回避できるのではないか。
- ・ 例えば、阪神高速は、国道43号訴訟、西淀川訴訟、尼崎訴訟を経て、環境問題に関する住民意識が非常に高い地域性を有している。環境負荷を軽減できる路線への交通の転換を政策的に誘導することが不可欠であり、路線間での料金格差設定が必要である。

### ○地域連携・活性化、都市再生、物流等

- ・ 高速道路料金が下がれば、モノの移動については、物流費が下がって効率が良くなる、また、ヒトの移動については、観光など乗用車での移動が増えて消費が活発になる、ひいてはGDPの押し上げになる、という方向になるような料金施策とすべき。
- ・ ネットワークの有効活用を図ることによる観光振興、地域活性化、物流機能強化は、地方圏のみならず、大都市圏にもその効果は大きいものである。

## (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

- ・ 都市高速のミッシングリンクや各高速道路会社間にまたがるネットワークの再編は容易に実現できない課題であり、当面はミッシングリンクを補完する乗継ぎ料金や、会社間の料金調整等の利用しやすい料金を大都市圏全体でトータルに考慮すべき。  
(例えば、京都－大阪間の高速道路の料金調整を考える際に、NEXCOだけで同一起終点同一料金と考えがちであるが、利用者から見れば、阪神高速京都線や大阪圏も加味して、NEXCOと阪神高速の2社にまたがる値ごろ感のある料金調整をして欲しい。)

## (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

- ・ モノもヒトも集まる大都市圏のネットワークと地方圏のネットワークとは分けて議論すべきであり、特に、日本の産業エンジンとなる首都高速、阪神高速などの都市高速道路のあり方は、民営化の際にあまり議論されていないこともあり、別に考えなければならないのではないかと(地方圏の高速道路は新直轄方式が導入された)。
- ・ 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のであれば、料金が高過ぎて一般道へ下りる結果とならないように配慮が必要。同時に、短距離利用に対し、いたずらに安くして渋滞を

招かないようにすべき。

- ・ 物流においては、小口であっても大都市ではより利用ニーズが多いことから、多頻度利用者に対する割引を拡充してもよいのではないか。
- ・ 対距離制にするとしても、NEXCOと首都高・阪高とでは、整備の経緯やネットワークの中での位置付けなどが異なることや、利用者にとって、例えば同じ1kmであっても1km利用することの価値や意味が同じであるとは考えづらいこと等から、単にNEXCOと同じ対距離料金とするのではなく、環状道路の役割や料金のシームレス化による会社間の連続利用促進の必要性を考慮するとともに、公正妥当主義の考え方で申し上げた「値ごろ感」を基準に、料金の上限価格を設けるべきではないか。
- ・ 都市高速は都市活動の必需品の色彩が強いことから、割引きも含めて、簡単明瞭な料金体系が望ましい。また、都市高速も各会社によって事情が異なることを考慮すべきである。

## ◎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

### (2) 受益と負担のあり方

- ・ 高速道路料金の引き下げによる受益は、高速道路利用者のみならず、一般道路利用者、沿道住民等広く社会全体に及ぶものであり、公的負担によって料金引き下げに必要な原資を賄うことは妥当ではないか。

## ◎高速道路ストックの機能強化の方向性

- ・ 高速道路の老朽化に伴い、将来、短期間に集中して抜本的な修繕が必要となるのであれば、道路交通はもとより、社会経済への影響が大きいことから、影響を最小限にとどめるため、明確な基準のもと、予防保全を推進することが必要ではないか。

(以上)