

平成 19 年 5 月 31 日

委員 小笠原 和俊

### 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

##### ○料金による高速道路ネットワークの有効活用

- ・ 国内物流の太宗を占めるトラック輸送は、高速道路を利用することによってさまざまなメリットを享受することができるが、未だ利用料金が高水準のため、高速道路ネットワークを積極的に利用されず物流の効率化に充分活用されていない状況にある。
- ・ このような状況のなか、利用の促進が図られるのは現行の割引制度（時間帯割引、大口多頻度割引等）の充実が必要不可欠である。
- ・ 具体的には、深夜割引、通勤割引、大口多頻度割引の充実。

##### ○料金を活用した交通誘導の方向性

- ・ 一般道の渋滞解消を図り高速道路利用を促進することにより地球温暖化対策等環境改善に寄与するCO<sub>2</sub>削減、交通事故の減少効果が期待できるため、高速道路に転換をするための弾力的な料金制度を拡充することが必要である。
- ・ 国は、京都議定書目標達成計画において、「目標達成のための対策と施策」の中で「トラック輸送についても一層の効率化を推進する。このため、自家用トラックから営業用トラックへの転換を推進する・・・」として、CO<sub>2</sub> 排出原単位が自家用トラックの約7分の1である営業用トラックへの転換を推進しており、自営転換の促進を図るためにも営業用トラックの割引制度の創設が求められる。

##### ○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

- ・ トラック運送事業者は長距離利用が多いため、対距離制導入後、長距離利用者の負担が現行料金より著しく高額となり、首都高、阪高から一般道へ一旦降りることがないよう、十分に配慮した料金設定が望まれる。

## ■ 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

### ○受益と負担のあり方

- ①トラック輸送において、一般道から高速道路へ利用シフトすることにより、物流の効率化として、
  - ・車両繰りの効率化（例：1日1往復→1日2往復）、積載率の向上、輸送品質の向上等による物流の効率化
  - ・労働時間の短縮等労働環境の改善による過労運転の防止
  - ・余裕を持った運行による安全運行の徹底等の効果があり、その結果、物流コスト低減、物価低減等を通じ、メリットを国民全体が享受できる。また、国内産業の生産性等の向上により、グローバル競争における日本の競争力が向上する。
- ②その他、環境面、安全面で、
  - ・一般道における交通事故件数の削減
  - ・燃費向上によるCO2排出量の削減
  - ・沿道の住民への騒音・振動・排気ガス等の影響の低減（沿道環境の改善）
  - ・一般道における渋滞の緩和等の効果が期待され、国民全体がそのメリットを享受できる。
- ③このように、物流効率化、環境改善、安全向上で国民全体が受益者となる場合は、公的負担をすべきではないか。