

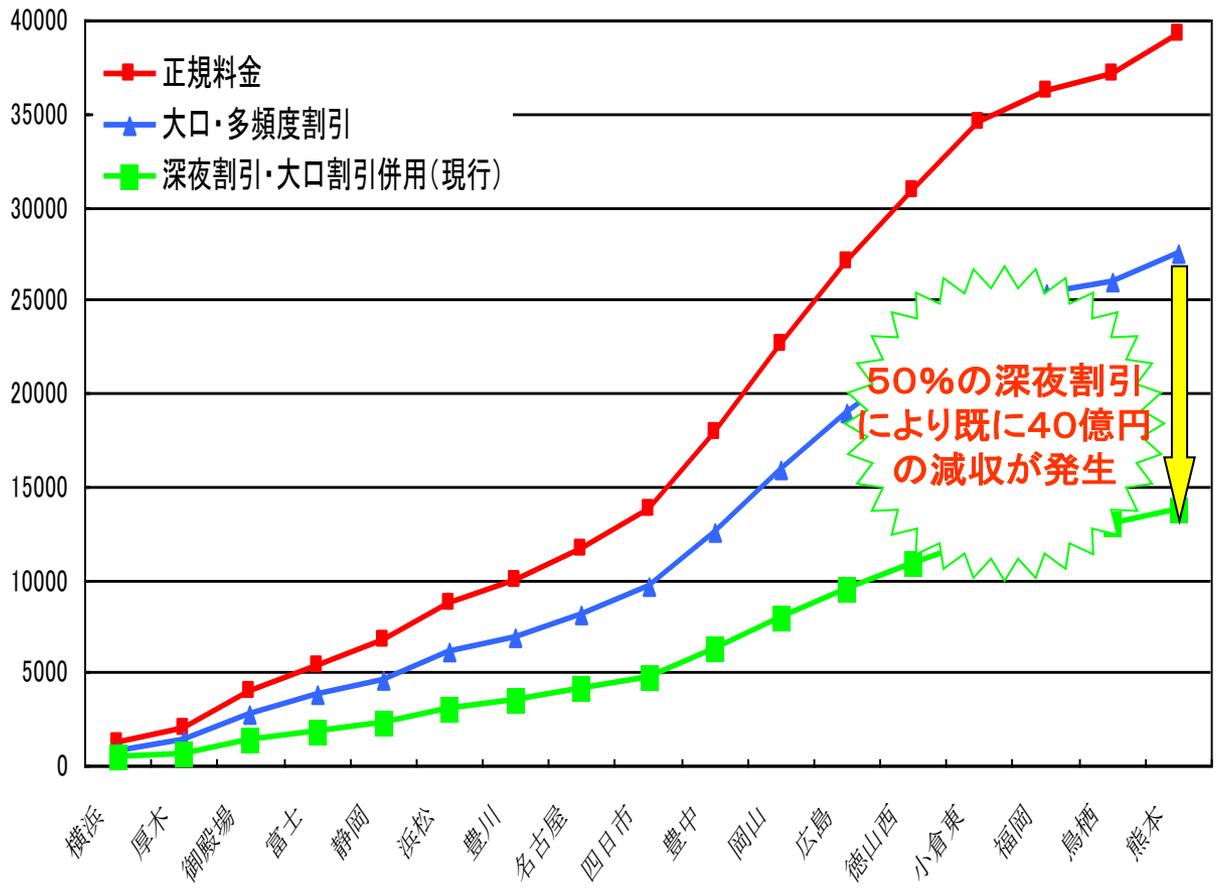
高速道路料金に対する要望について

平成23年6月14日
日本貨物鉄道株式会社



高速道路料金の割引政策は、逆モーダルシフトをもたらします。

高速道路料金は、「深夜割引」と「大口・多頻度割引」の併用により、現在約65%の割引になっています。平成16年に開始された深夜割引により、鉄道貨物の輸送量は約4%減少し、約40億円(推計)の減収となっています。



50%の深夜割引により既に40億円の減収が発生

トラック輸送全体でみると500km以上の輸送は3~5%に過ぎません。

(現行)

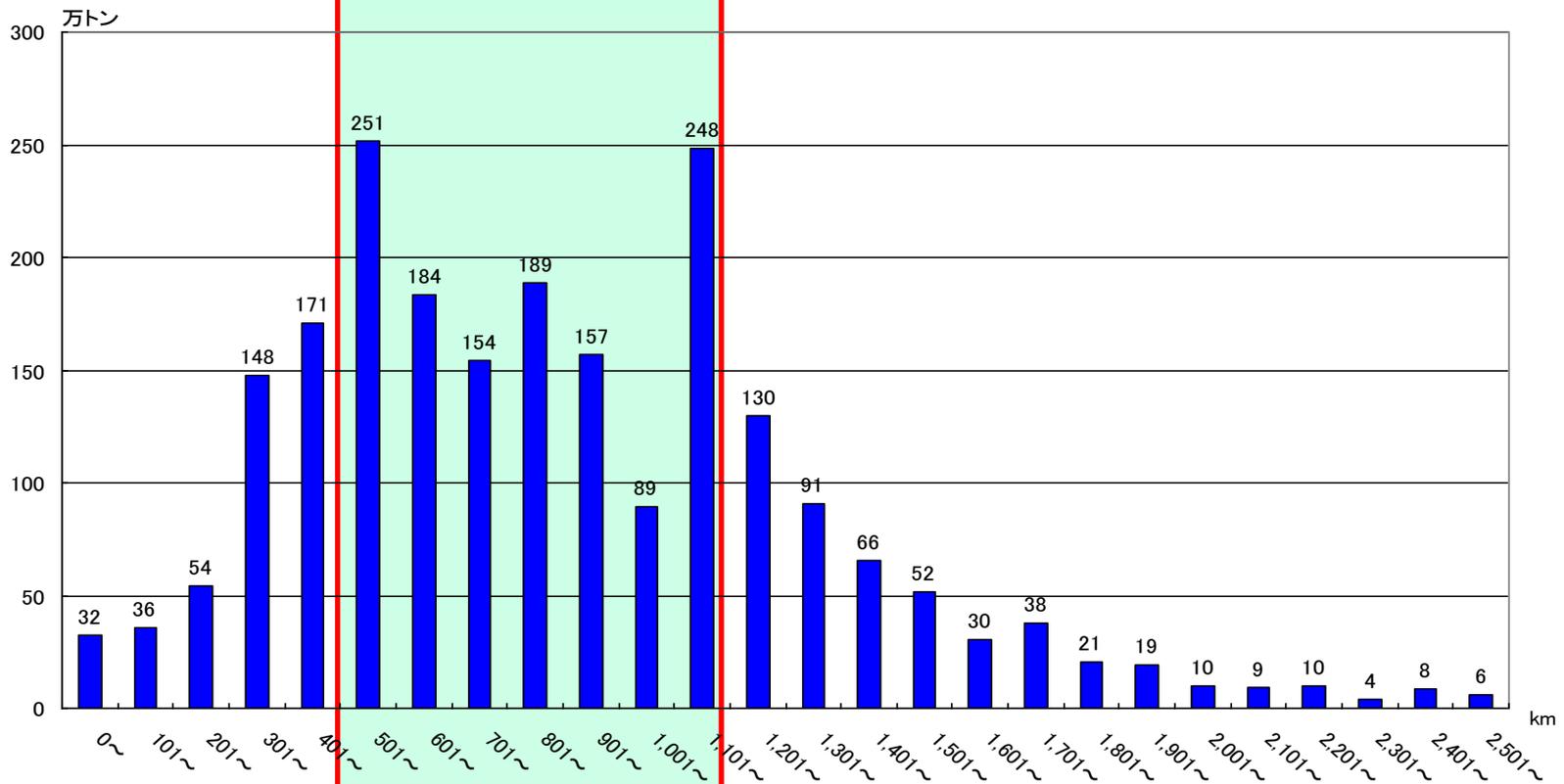
	距離 (km)	正規料金 (円)	大口割引 (円)	深夜大口割引併用 (円)
横浜	19.7	1150	805	403
厚木	35.0	1950	1365	683
御殿場	83.7	4000	2800	1400
富士	121.5	5400	3780	1890
静岡	161.8	6650	4655	2328
浜松	230.0	8750	6125	3063
豊川	269.0	9900	6930	3465
名古屋	325.5	11600	8120	4060
四日市	364.3	13700	9590	4795
豊中	490.1	17800	12460	6230
岡山	648.4	22650	15855	7928
広島	797.1	27050	18935	9468
徳山西	900.2	30800	21560	10780
小倉東	1018.8	34550	24185	12093
福岡	1073.8	36200	25340	12670
鳥栖	1102.7	37050	25935	12968
熊本	1176.7	39250	27475	13738

約65%割引

距離帯別輸送量（鉄道コンテナ）

無料化や料金上限（トラック5,000円）が導入されますと、貨物鉄道輸送の得意分野である中長距離帯において直撃を受け、逆モーダルシフトを惹起します。

鉄道輸送量が多い距離帯



(平成20年度)

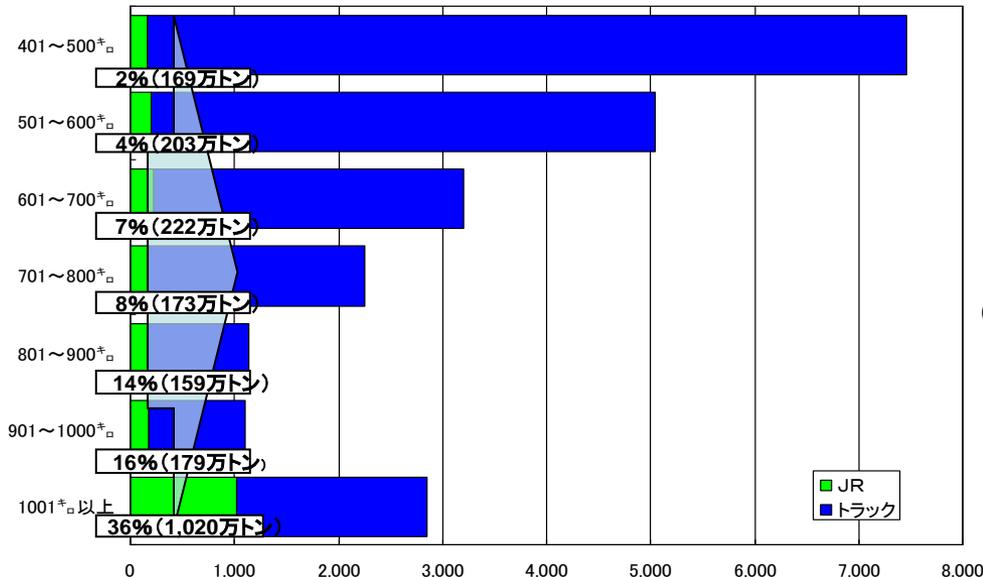
鉄道コンテナ収入の約60%

今後の高速道路料金のあり方について

- 鉄道のCO2排出量はトラックの1/7であること、恒常的に長距離トラックのドライバーが不足すると見込まれること等を踏まえ、あるべき総合交通体系を構築していくためには、機関特性に応じて、「近距離はトラックで、中長距離は鉄道で行うのが望ましい」と考えます。
- 高速道路料金は、「受益者負担の原則」、「公平性の原則」を基本とすべきであり、無料化や上限制によらずに、「距離比例制」を採用すべきと考えます。
- 現行「深夜割引(5割引)」は、リーマンショック時に拡大された料金施策であり、モーダルシフトを促進し、地球環境保全に寄与するためにも、直ちに見直して頂きたいと考えます。

モーダルシフト推進のための中長距離帯における鉄道シェアの拡大

単位: 万トン



(機関特性)

- 全国ネットワークの強み(いつでも、どこでも、誰でも)
- 中長距離輸送 コンテナの平均輸送距離 約900km
- 定時大量輸送 貨物列車1編成(26両)で650トン積載

(各国の鉄道の物流シェア[トシキロベース])

米国40% ドイツ21% フランス16%

イギリス9% 日本4%

東北地方の高速道路料金の無料化について

- 東北地方発着のトラックは、利用料金所が対象地域に存する限り、全区間が無料化されます（鹿児島までの料金が無料化）。
- 無料化の対象を無原則に拡大することは、あるべき交通体系をゆがめます（JR貨物も約10億円の減収となります）。
- 東北地方走行分のみを無料化する「料金システム」の改修後も、「青森・八戸の料金所」を利用して北海道～関東以南間を通過する貨物は、引き続き無料です。
- 1日も早い被災地の復興と経済活性化を期待しますが、一方、他モードに与える影響も大きく、復興に一定の目途がたった段階で、速やかに現行料金体系に戻して頂きたいと考えます。