

今後の料金制度のあり方 主な論点整理(たたき台)

1. 料金施策の評価(無料化社会実験、休日1000円)

(1) 無料化社会実験

- ・ 全体の無料化については慎重に検討する必要があるが、今回の実験のように、地方部の端末部など交通容量に余裕がある区間における料金引下げは、費用の負担の問題はあるものの、交通需要を管理する方策としては有効ではないか。

(2) 休日1000円(上限料金制)

- ・ 経済が急激に悪化する中で、地方の観光振興など、景気対策としては一定の効果はあったのではないか。
- ・ 一方、毎週ゴールデンウィーク並みの渋滞の発生、長距離利用の促進による他の交通機関への影響等、交通施策としては課題があるのではないか。

2. 今後の料金制度のあり方

(1) 基本的な考え方

① 基本とする料金制度

- ・ 基礎的な料金制度は、負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離料金を基本とする必要があるのではないか。
- ・ また、その水準(料率)については、全国一律を基本としつつ、特に効果や建設コストの高い区間についてどのように考えるか。

② 受益と負担のあり方

- ・ 高速道路を巡る受益と負担をどのように考えるか。特に、受益の範囲について利用者と利用者以外、あるいは地域間についてどのように考えるか。
- ・ 高速道路料金と自動車関係諸税との関係をどのように考えるか。
- ・ 世代間の公平性の観点から、45年を料金徴収期限とする現行制度をどのように考えるか。

③ 償還の考え方

- ・ これまで建設費の償還を念頭に置いてきたが、有料事業による建設が一定の進捗が図られた現在、今後の償還の考え方について改めて検討する必要があるのではないか。
- ・ 将来の維持管理や更新も含めて検討する必要があるのではないか。

(2) 今後の料金施策の方向

- ・ 高速道路を有効活用していくことが必要ではないか。
⇒高速道路の有効活用や、夜間や物流利用の促進、観光振興のための料金施策について、現行の各種割引を一層効果的、効率的なものに改善していく必要があるのではないか。
- ・ 今後は交通需要を管理していく観点が重要ではないか。
⇒交通需要管理の観点から、一般道との関係を踏まえつつ交通量に応じた段階的な料金体系や、大都市部を中心に、IT技術をフル活用した柔軟な料金とする必要があるのではないか。
- ・ 基本的な料金制度は利用者に分かりやすいシンプルな体系とすべきではないか。一方、様々な政策目的に対応した料金施策との両立をどのように図っていくのか。
- ・ 利用者や産業が長期的な見通しの下で、高速道路を有効に活用できるよう安定的なものとする必要があるのではないか。一方、社会経済情勢の変化を踏まえつつ、期限を限って(概ね5年程度)、政策目的に対する効果を確認しながら実施することも必要ではないか。
- ・ 各交通機関の競争性や補完関係の維持など、総合的な交通体系を考慮していく必要があるのではないか。

3. 当面の課題

- ・ 今後の方向を踏まえ、現行割引の計画期間である3年後の料金や必要な負担をどうするのか。少なくとも、現在行っている各種割引について、速やかに検証し、必要があれば見直しを行うべきではないか。
- ・ 本四高速については、
⇒全国一律を基本とした料金を目指すべきか。その際、効果や建設コストについてどのように考えるか。
⇒他の交通機関との関係について地域としてどのように考えるか。
⇒国・地方・利用者の負担についてどのように考えるか。
⇒民営化の際に決定した将来のNEXCOとの合併についてどうするのか。

4. 料金施策の効果的な実施のために必要な方策

- ・ 今後、料金施策を効果的に進めるために、IT技術を活用した計測システムの整備によるリアルタイムな評価や、これに柔軟に対応するための料金システムを整備する必要があるのではないか。
- ・ 民営化会社のノウハウを活かし、様々な主体と連携した取組みも積極的に進めるべきではないか。

[今後の料金制度のあり方]

<p>主な論点整理(たたき台)</p>	<p>委員からの課題提起 (①:4/9 ②5/11 ③5/19 ④5/30 ⑤6/14 ⑥6/28 ⑦7/14 ⑧7/29)</p>
<p>1. 料金施策の評価(無料化社会実験、休日1000円)</p> <p>(1) 無料化社会実験</p> <ul style="list-style-type: none"> 全体の無料化については慎重に検討する必要があるが、今回の実験のように、地方部の端末部など交通容量に余裕がある区間における料金引下げは、費用の負担の問題はあるものの、交通需要を管理する方策としては有効ではないか。 <p>[データ] ・実験区間の交通量は約2倍に増加したが、ほとんどの区間で大きな渋滞は発生していない(短距離トリップが大幅に増加)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・並行一般道の交通量は約2割減少し、混雑時間は約5割減少 ・他の交通機関について、実験前後で大きな変化は見られない <p>(2) 休日1000円(上限料金制)</p> <ul style="list-style-type: none"> 経済が急激に悪化する中で、地方の観光振興など、景気対策としては一定の効果はあったのではないか。 <p>[データ] ・間接効果を含めた経済効果は年間約8,000億円と試算(割引所要額は約1,500億円)</p> <ul style="list-style-type: none"> 一方、毎週ゴールデンウィーク並みの渋滞の発生、長距離利用の促進による他の交通機関への影響等、交通施策としては課題があるのではないか。 <p>[データ] ・地方部の高速道路の断面交通量は約1.4倍に増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・100km以上の長距離利用が約2倍に増加 ・渋滞は約2倍に増加し、ゴールデンウィークの渋滞量と同等 ・高速バスやフェリーの休日利用者の減少率が平日よりも大きく、影響を受けた可能性(本四間はフェリー、鉄道ともに減少率が大きい) 	<p><全体></p> <ul style="list-style-type: none"> ① 高速道路料金については、正解があるわけではないので、政策判断に至ったプロセスの透明化と政策実施の評価をしっかりと行い、国民に示すべきではないか。 ① 料金割引や無料化実験については、<u>成果や現状など事実関係をしっかりと整理すべきではないか。</u> ① 料金制度については、様々な事実関係に基づき、<u>広い視点に立った評価を実施すべきではないか。</u> ⑥ 高速道路料金割引の影響を分析するための、<u>国のモデル、データを十分に公表するべきではないか。</u> <p><無料化実験></p> <ul style="list-style-type: none"> ① 高速道路の無料化は、<u>他の交通機関への影響も考慮して検討すべきではないか。</u> ① 高速道路の無料化は、<u>高速道路の利用者以外の負担も求めることから、国民の理解を得つつ、慎重に検討すべきではないか。</u> ④ 高速バス、ツアーバスなど、競争が激しくて価格競争が激しい分野は、<u>単に高速料金を引下げても、競争のための料金引下げの原資に使われてしまい、サービスの向上に繋がらないのではないか。</u> ⑦ 無料化実験によって、<u>渋滞が起こったり、ロードサービスが増えるなど、ネガティブなインパクトもあるのではないか。</u> <p><休日1000円></p> <ul style="list-style-type: none"> ④ <u>休日1000円で高速バスからマイカーに移る等の影響があったのではないか。</u> ⑦ 観光旅行客の全体量が増えない中で自動車を優遇すると、<u>公共交通機関の売り上げが低下するし、CO2の増加など環境上も問題があるのではないか。</u> ⑦ これまでは高速道路料金が高かったから、箱根など東京近場の観光地は、東京からお客を呼びやすかったが、1000円高速など高速道路料金が下がることによって、遠くと競争するようになり、<u>観光業全体として競争が促進され、観光業全体の効率性が上がる可能性があるのではないか。</u>

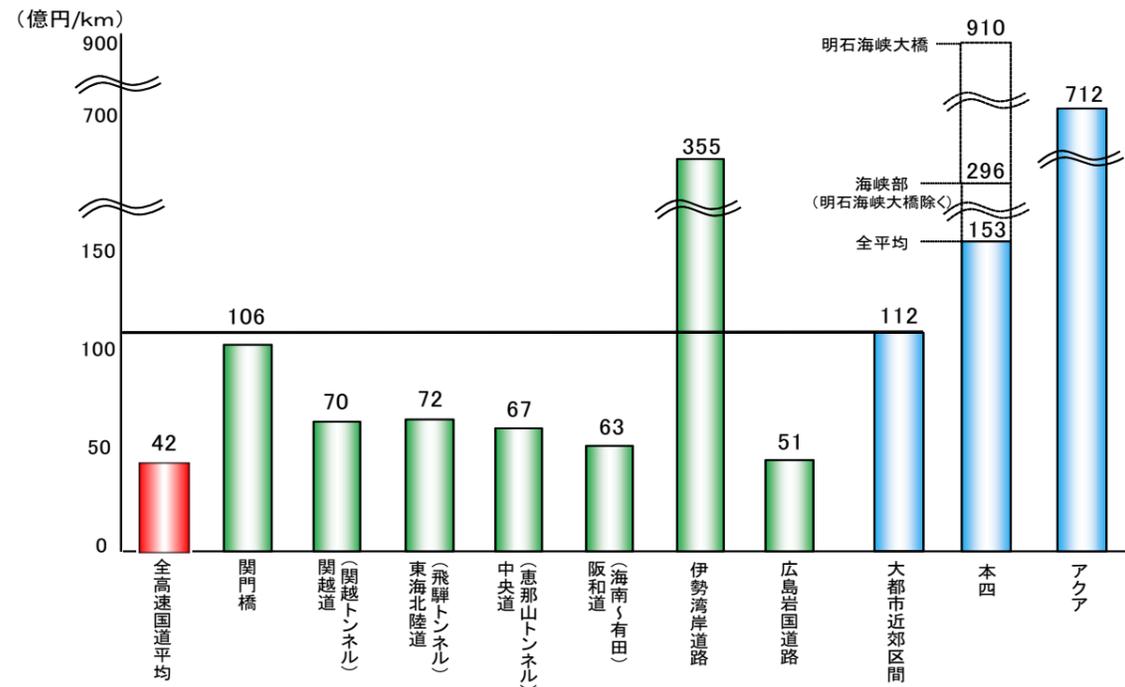
2. 今後の料金制度のあり方

(1) 基本的な考え方

① 基本とする料金制度

- ・ 基礎的な料金制度は、負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離料金を基本とする必要があるのではないか。
- ・ また、その水準(料率)については、全国一律を基本としつつ、特に効果や建設コストの高い区間についてどのように考えるか。

＜キロあたり建設コスト＞



※建設費をGDPデフレーターによりH21価格に換算した値

② 受益と負担のあり方

- ・ 高速道路を巡る受益と負担をどのように考えるか。特に、受益の範囲について利用者と利用者以外、あるいは地域間についてどのように考えるか。
- ・ 高速道路料金と自動車関係諸税との関係をどのように考えるか。
- ・ 世代間の公平性の観点から、45年を料金徴収期限とする現行制度をどのように考えるか。

③ 償還の考え方

- ・ これまで建設費の償還を念頭に置いてきたが、有料事業による建設が一定の進捗が図られた現在、今後の償還の考え方について改めて検討する必要があるのではないか。
- ・ 将来の維持管理や更新も含めて検討する必要があるのではないか。

[データ] ・ドイツでは1995年から道路修繕費用の負担を目的にアウトバーンで大型車課金を導入(2007年から一部一般道にも大型車課金を拡大)

＜基本とする料金制度＞

- ⑤ 政策によって、経営を圧迫し、技術が圧縮されて維持更新が後回しになって事故が起こっていく、もしくは事故が起こらないようにするために事業を撤退してしまうといった事態を防ぐべきではないか。
- ⑥ 政策の介入により影響が生じる場合、事前に具体的な警告を発していくことが必要なのではないか。
- ⑥ 道路だけでなく、整備新幹線やフェリーなど、どの交通機関も公的な支援がなされていることも考慮すべきではないか。

＜受益と負担のあり方＞

- ① 高速道路における受益と負担の関係を明らかにした上で、公平な負担とはどうあるべきか議論すべき。
- ① 料金施策を議論する際には、負担する側の観点も含めて検討し、国民の中にある意識のギャップを埋める努力が必要ではないか。
- ④ 料金割引について、理論的な整合性と実際の経済活性化の両者の観点から検討すべきではないか。
- ⑤ 受益と負担の関係については、高速道路料金だけでなく、道路特定財源も含めた自動車利用者全体の負担の観点や、高速道路の償還、港湾整備に投入される税金、運輸機構の剰余金によるJR貨物への支援策も含めて、議論するべきではないか。
- ⑦ ほとんどの車のユーザーが高速料金を下げた方がいいと言うが、車のユーザーではない人も含めた国民全体ではどうなっているのか。負担の問題を考えれば変わってくるのではないか。
- ⑧ 受益者負担と利用者負担という考え方があるが、地方自治体など、利用者以外の受益者の負担についてどのように考えるべきか。
- ⑦ 生活や産業を支える財であれば、自動車や高速道路のコストが産業活性化のためにより安い方が良いという思想が分かりやすいが、自家用車でレジャーとか観光とかで動き回る人たちには、応分の負担をして頂くという考えが世の中にはあるのではないか。
- ④ トラックの負担を変えず、より高速道路を使って貰うためには、高速道路料金を割引いて、その分、燃料税の方で負担するといった考え方もあるのではないか。
- ⑧ トラックについては、高速道路を無料とし、軽油引取税の国税を作り、1台キロあたり50円なり70円なりを徴収して、それを間接的にNEXCOに還元するという考え方はどうか。

＜償還の考え方＞

- ① 道路公団の民営化で一応の形はできたが、これを所与とした上では、100年200年の高速道路を論じるのは困難ではないか。
- ⑧ 高速道路の料金問題の二大原則である償還原則と公正妥当性について、少し混乱が生じているので、しっかりと検討すべきではないか。

(2) 今後の料金施策の方向

- ・ 高速道路を有効活用していくことが必要ではないか。
⇒ 高速道路の有効活用や、夜間や物流利用の促進、観光振興のための料金施策について、現行の各種割引を一層効果的、効率的なものに改善していく必要があるのではないか。
[データ] ・トラック輸送の16%が高速道路を利用。ただし、100km以上の利用でも約6割が高速道路を利用していない
・観光目的交通の約5割が高速道路を利用。ただし、100km以上の利用でも約5割が高速道路を利用していない
- ・ 今後は交通需要を管理していく観点が重要ではないか。
⇒ 交通需要管理の観点から、一般道との関係を踏まえつつ交通量に応じた段階的な料金体系や、大都市部を中心に、IT技術をフル活用した柔軟な料金とする必要があるのではないか。
[データ] ・並行する一般道が混雑する一方で高速道路の交通容量に余裕がある区間が全体の約5割(H22)を占めている(H17は65%)
・シンガポールでは1975年から都心部への流入車両に課金。渋滞状況に応じて3ヶ月毎に料金を見直すなどIT技術を活用したシステムを導入
- ・ 基本的な料金制度は利用者に分かりやすいシンプルな体系とすべきではないか。一方、様々な政策目的に対応した料金施策との両立をどのように図っていくのか。
- ・ 利用者や産業が長期的な見通しの下で、高速道路を有効に活用できるよう安定的なものとする必要があるのではないか。一方、社会経済情勢の変化を踏まえつつ、期限を限って(概ね5年程度)、政策目的に対する効果を確認しながら実施することも必要ではないか。
- ・ 各交通機関の競争性や補完関係の維持など、総合的な交通体系を考慮していく必要があるのではないか。

<有効活用(物流・観光)>

- ④ 大口多頻度割引のように不明確な形で割引がなされていることが、料金設定の不信感を高め、トラックは重要だから割引くとはっきり出すなど料金の目的について政策として明確に打ち出していくべきではないか。
- ③⑦ これからは観光が非常に大きなターゲット領域であり、特にドライブによる観光が非常に大事と考えるが、地域に立ち寄って貰うための乗り降りしやすい料金体系とすべきではないか。

<交通需要管理>

- ① 一般道との関係を含めて、高速道路のネットワークや料金を検討すべきではないか。
- ② シンガポールのように、IT技術を有効に活用した柔軟な料金体系に移行すべきではないか。

<今後の料金施策の方向>

- ① 料金制度は、「わかりやすさ」と「公平性の確保」などトレードオフになる点に留意すべきではないか。
- ① 長期的な政策目標を踏まえ、これを達成するための料金、負担のあり方を検討すべきではないか。
- ④ 空いている地方の高速道路でも維持修繕を賄う料金は最低限必要ではないか。
- ⑤ 物流モーダルシフトについては、目標を定め、目標に向けた政策を導入すべきではないか。
- ⑤ トラックといわゆる長距離系を本来担うべき鉄道貨物と内航海運の補完関係を再構築することについて検討すべきではないか。
- ⑥ アメリカの交通体系について、フリーウェイ構想を進めてきたものが、環境問題への対応等の観点から、鉄道に突破口を見い出そうとする傾向にあり、世界的な大きな転換も見ることが必要ではないか。
- ⑤ EUの交通政策の白書で、CO2の問題等から、貨物においては鉄道と水運の重要性が指摘されているが、日本においても、JR貨物や、内航船輸送が重要になってくるのではないか。その際、今後それぞれの輸送特性を生かした、成長領域を検討することが重要ではないか。

3. 当面の課題

- ・ 今後の方向を踏まえ、現行割引の計画期間である3年後の料金や必要な負担をどうするのか。少なくとも、現在行っている各種割引について、速やかに検証し、必要があれば見直しを行うべきではないか。
- ・ 本四高速については、
 - ⇒ 全国一律を基本とした料金を目指すべきか。その際、効果や建設コストについてどのように考えるか。
 - ⇒ 他の交通機関との関係について地域としてどのように考えるか。
 - ⇒ 国・地方・利用者の負担についてどのように考えるか。
 - ⇒ 民営化の際に決定した将来のNEXCOとの合併についてどうするのか。

4. 料金施策の効果的な実施のために必要な方策

- ・ 今後、料金施策を効果的に進めるために、IT技術を活用した計測システムの整備によるリアルタイムな評価や、これに柔軟に対応するための料金システムを整備する必要があるのではないか。
- ・ 民営化会社のノウハウを活かし、様々な主体と連携した取組みも積極的に進めるべきではないか。

<当面の課題:本四料金>

- ⑧ トレードオフの関係にある料金・出資・他の交通機関の優先順位についてどのように考えるか。
- ⑧ 24.6円/kmの全国一律料金は利用者に分かりやすく重要と考えるが、必要な費用の負担について、国と地方のあるべき姿をどのように考えるか。全国の高速道路の料金を上げて本四の料金を負担するという方法もあるがどのように考えるか。
- ⑧ 日本の成長戦略への視点に最も相応しい、折角造った日本のインフラである本四高速を生かして次にどうつなげていくのかという発想が必要なのではないか。
- ⑧ 本四高速の料金を安くすると、本州との連絡は密になるが、フェリーの廃止などによって九州との連絡が疎遠になることが考えられるが、本州との結びつきの方が九州とのネットワークよりも大切なのかという点は交通ネットワークの広汎性から議論する必要があるのではないか。
- ⑧ 関西圏、中国圏からの観光客など、四国以外の利用者が主に本四料金の格差を負担するのであれば、本四料金に格差があることが四国に不当な負担を招く不公正な扱いであるのかどうかについて、よく検討する必要があるのではないか。
- ⑧ 本四料金について、いかに効率的に本四架橋を利用し、いかに効率的に資金を回収するのかという観点も必要なのではないか。

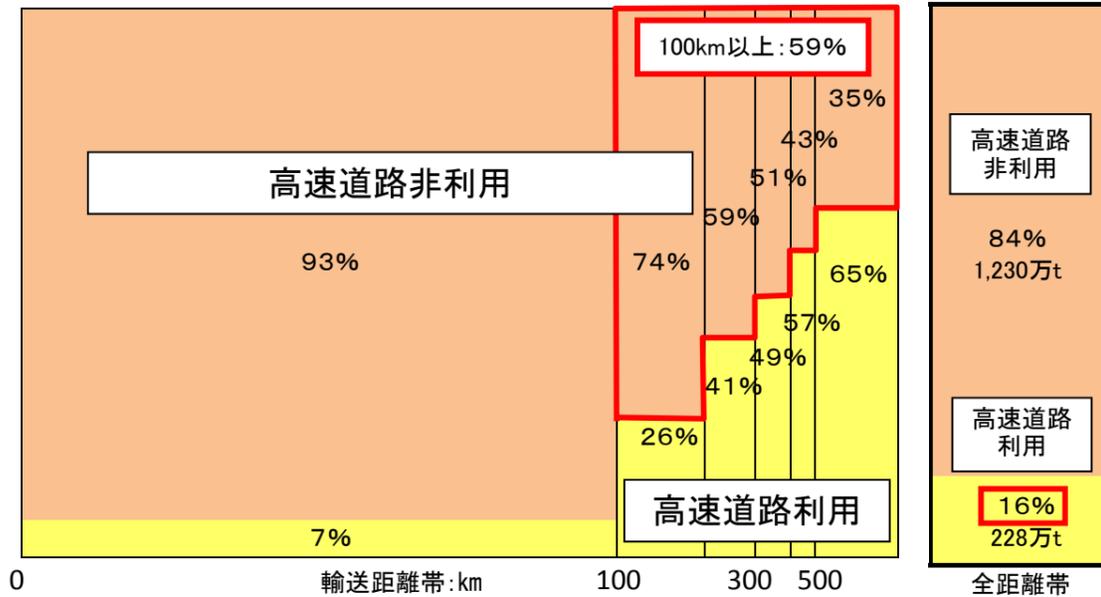
<料金施策の効果的な実施のために必要な方策>

- ⑥ 料金の再編にもものすごく時間を要しており、今の古いシステムを入れ替えるべきではないか。

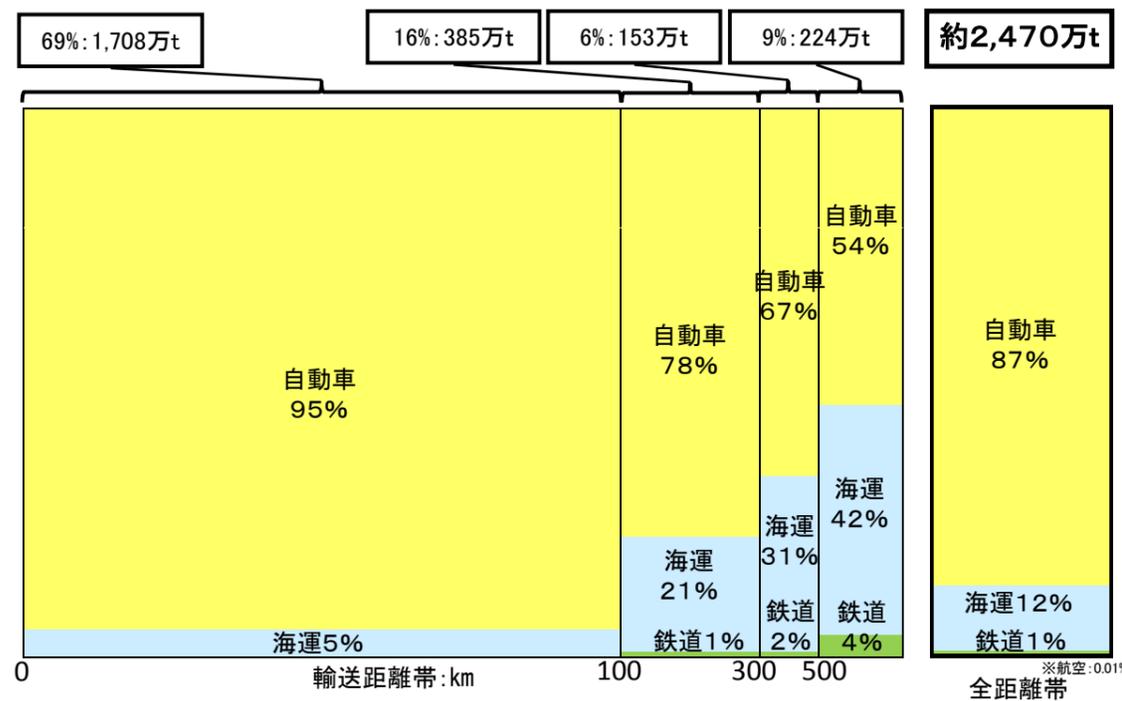
高速道路と物流

○貨物輸送の16%が高速道路を利用。ただし、100km以上の利用でも約6割が高速道路を利用していない。

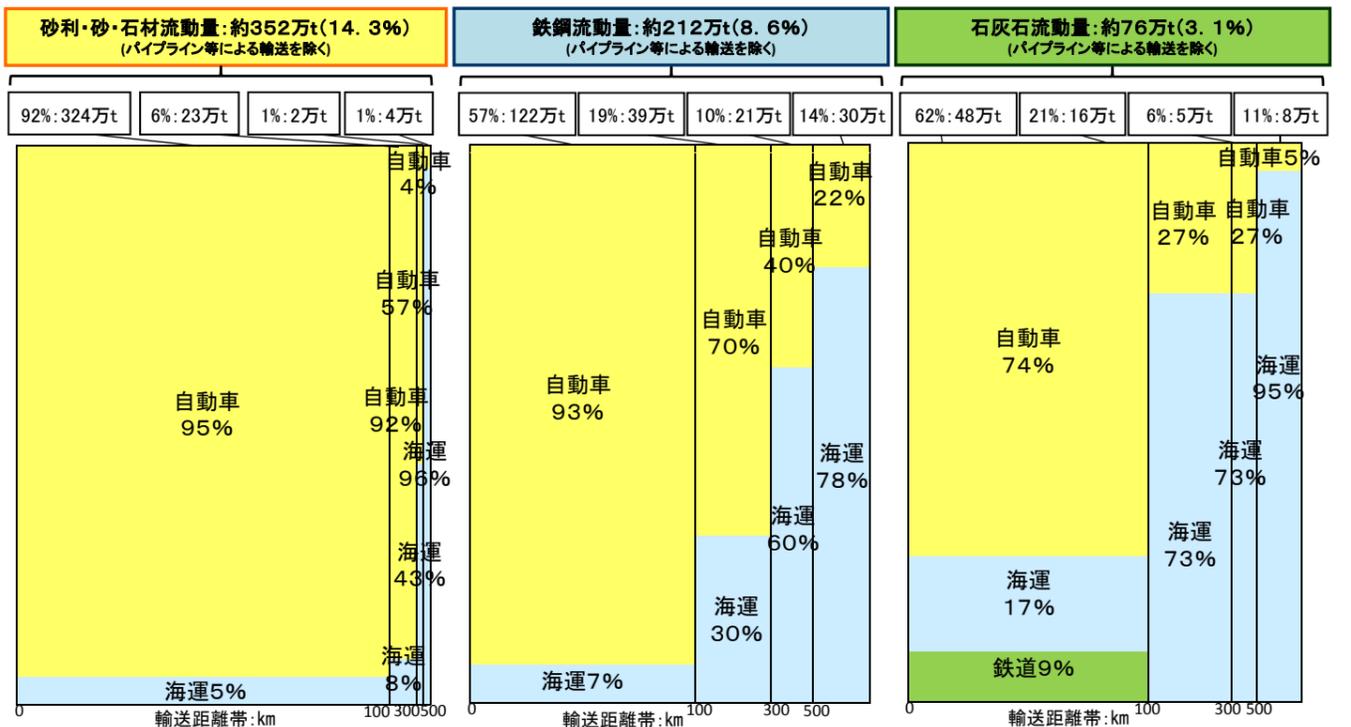
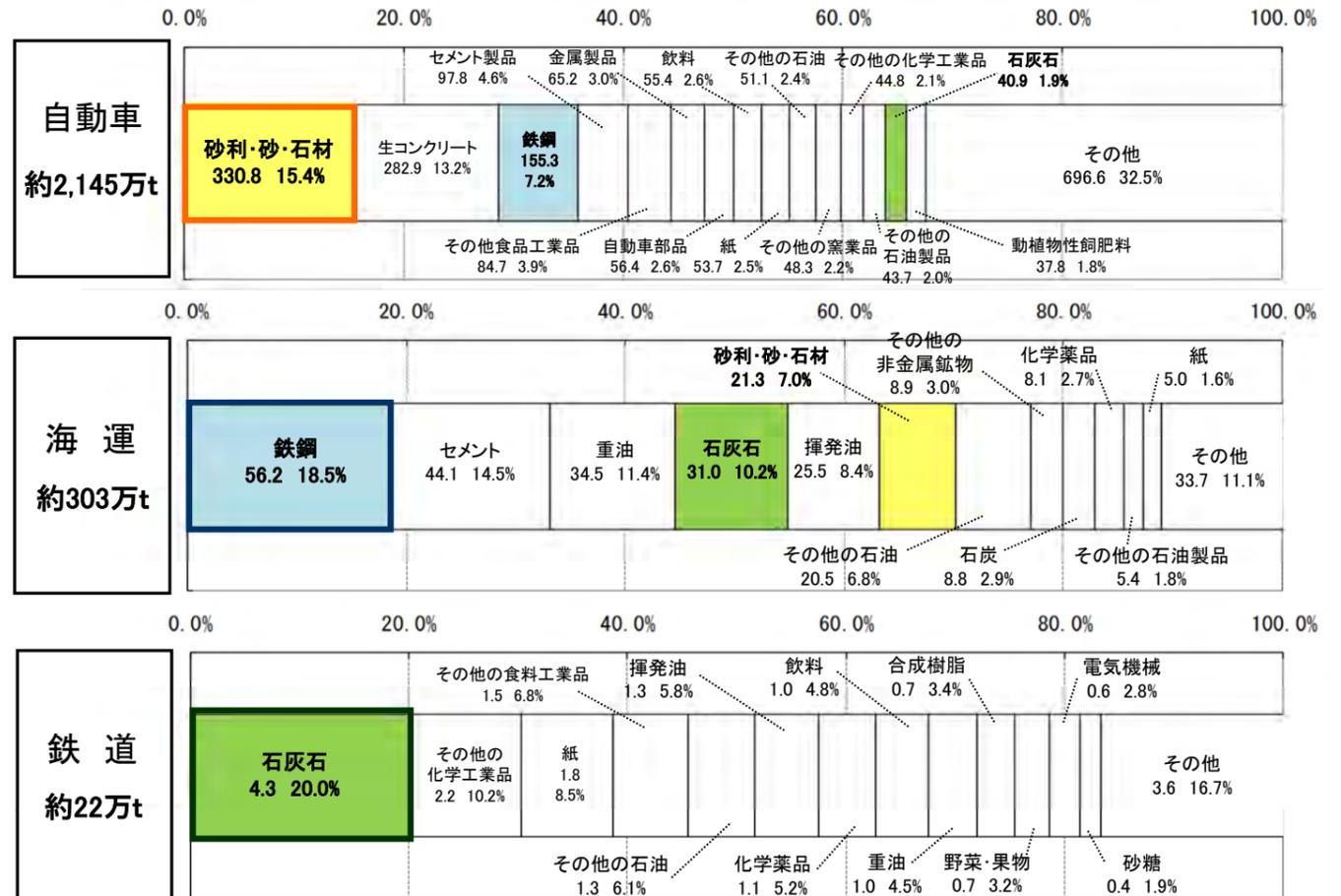
○距離帯別の高速道路利用割合(貨物) ※トンベース



(参考1) 距離帯別の機関分担(貨物) ※トンベース



(参考2) 機関別の品目別構成比(貨物)

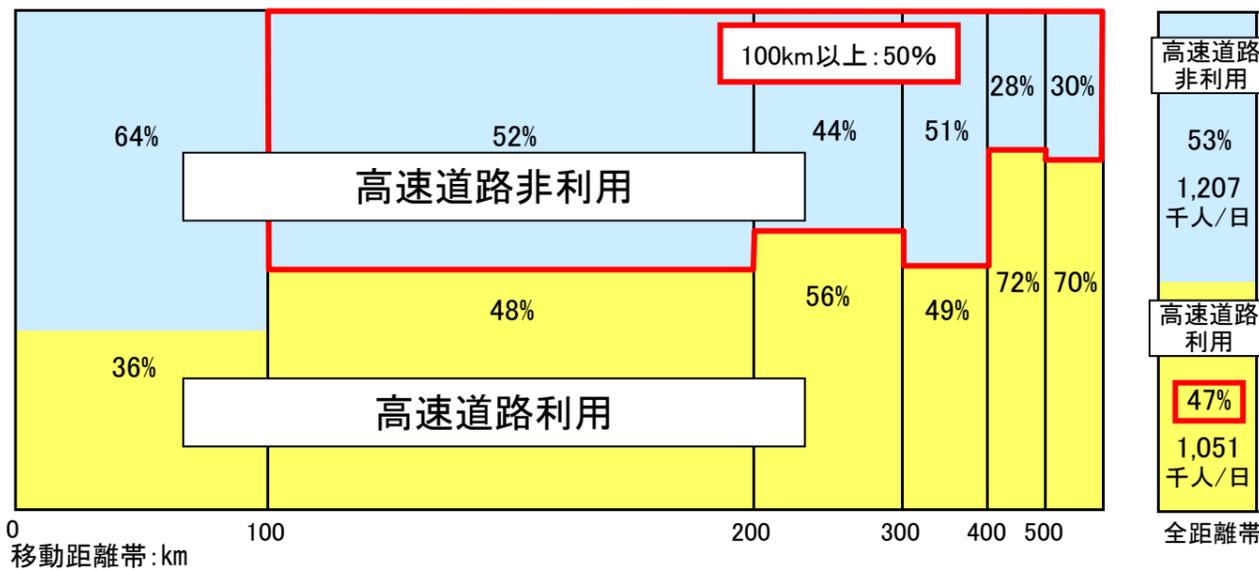


注1) 国土交通省「第8回(2005年)全国貨物純流動調査(物流センサス)『3日間流動調査』」をもとに作成
 注2) 複数の輸送機関を利用している場合、最も輸送距離の長いものを代表輸送機関と位置付け
 注3) 高速道路利用・非利用は、自動車における輸送経路ごとの高速道路利用の有無で区分
 ※高速道路利用が不明のものは集計から除外

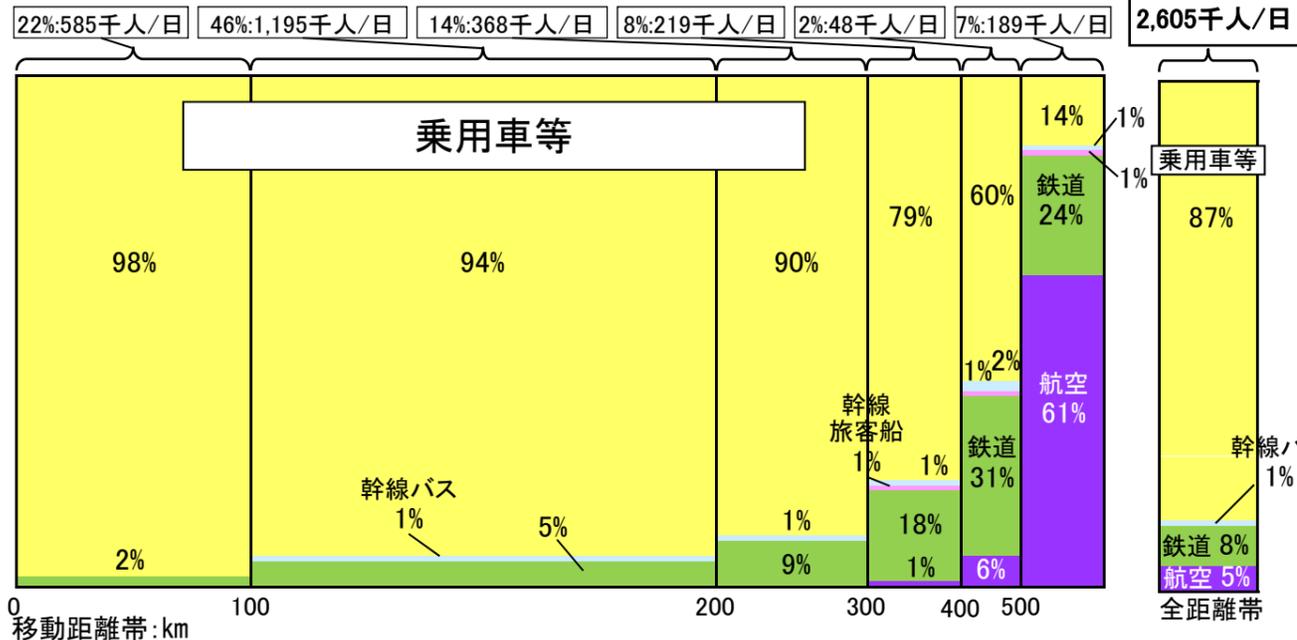
高速道路と観光

○観光目的交通の約5割が高速道路利用。ただし、100km以上の利用でも約5割が高速道路を利用していない。

○距離帯別の高速道路利用割合(観光目的の旅客数)

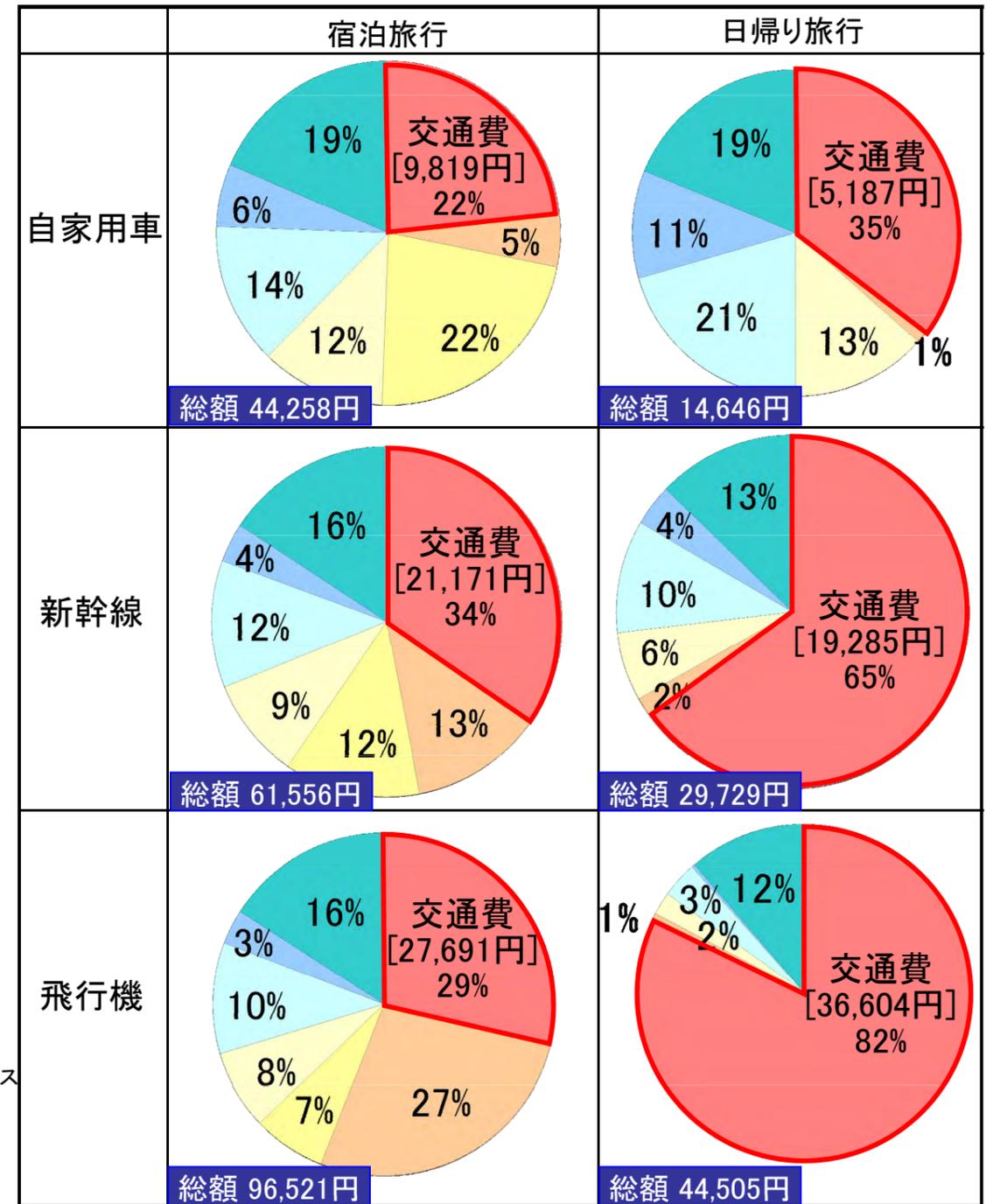


(参考1) 距離帯別の観光目的の代表交通機関旅客流動人数



(参考2) 機関別の観光支出額に占める交通費の割合

(平成20年度(休日1000円前))



■ 交通費 ■ 参加費 ■ 宿泊費 ■ 飲食費 ■ 土産・買物代 ■ 入場料・娯楽費・その他 ■ 旅行前後支出

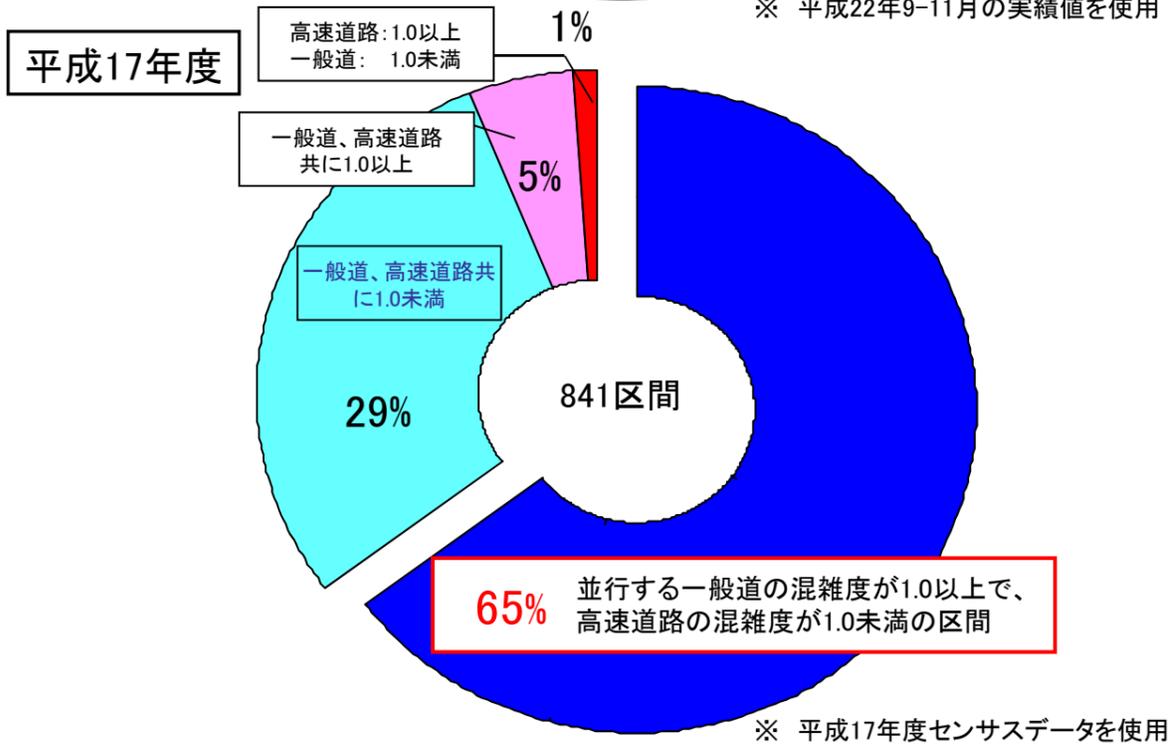
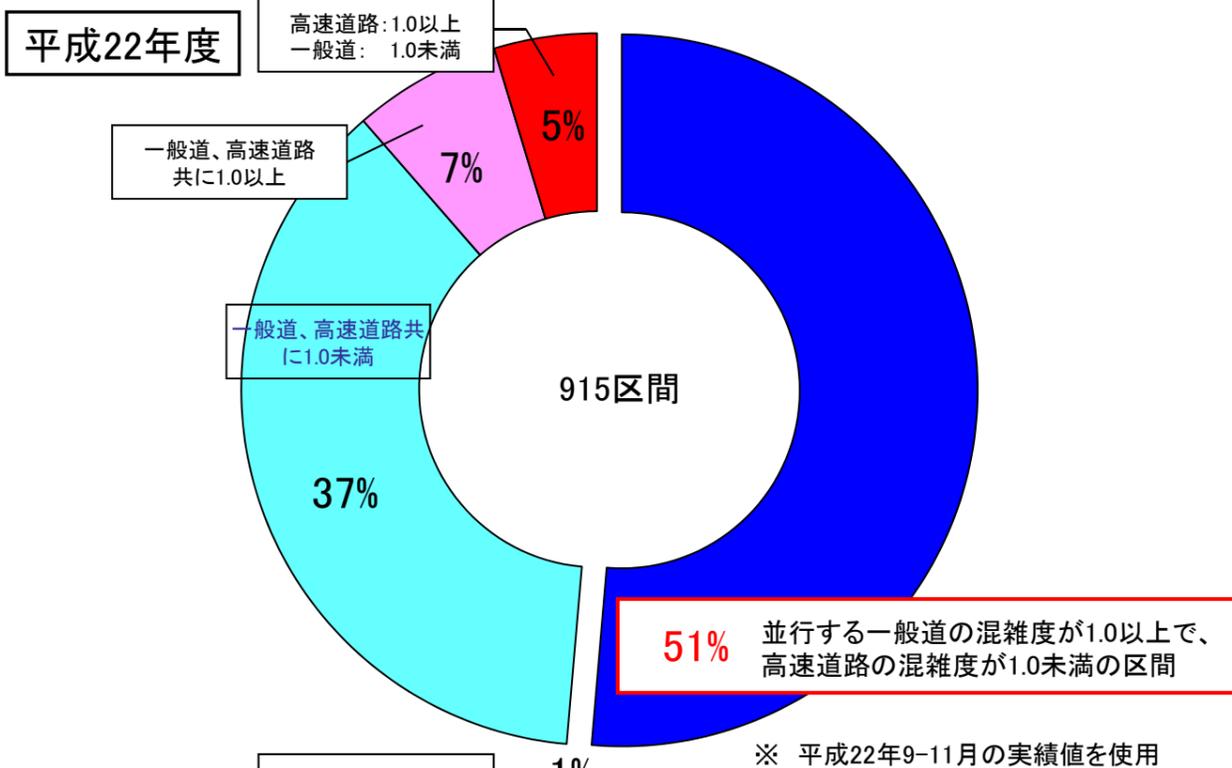
注1) 国土交通省政策統括官「第4回(2005年)全国幹線旅客純流動調査『幹線旅客流動の実態』」より、旅行目的別・距離帯別高速道路利用率(2005年秋期1日(平日・休日))をもとに作成
 注2) 異なる幹線交通機関を乗り継いでいる場合、①航空、②鉄道、③幹線旅客船、④幹線バス、⑤乗用車等の順で、利用した幹線交通機関を代表交通機関と位置付け
 注3) 高速道路利用・非利用は、乗用車等における利用経路のうち、IC利用の有無で区分

注1) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」(2009年)における交通機関別の旅行支出計の内訳をもとに作成
 注2) 旅行目的は、全目的(観光レクリエーション、帰省・知人訪問等、出張業務)を対象

交通需要管理

○並行する一般道が混雑する一方で高速道路の交通容量に余裕がある区間が全体の約5割を占めている。(H17は65%)

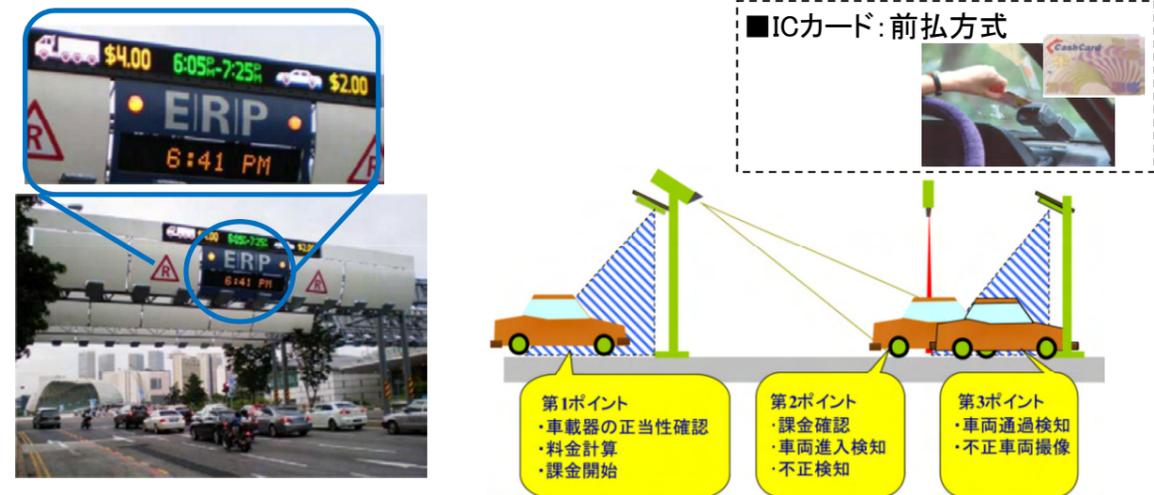
○高速道路と並行する一般道の混雑度



注1) 「並行する一般道」とは高速自動車国道と並行する一般国道若しくは主要地方道を示す
注2) 「混雑度」とは、交通量を交通容量で除したもの

シンガポールのIT技術を活用したロードプライシング

- シンガポールでは、都心部の渋滞を解消するため、都心部への流入車両に課金を行い、交通需要を管理するロードプライシングを1975年から実施
- 当初はチケットを購入してフロントガラスに貼り付ける方式としていたが、1998年から無線通信により電子課金を行うERP(Electric Road Pricing)方式を導入
- あらかじめ金額をチャージしておいたICカードを車載器に挿入し、路側器(ガントリー)を通過時に無線通信で料金を引き去り



ロードプライシングの料金例(平日)

・渋滞状況に応じて、3ヶ月毎に料金の見直しを実施

箇所: ガントリーナンバー2 (Bugis-Marina Centre(Nicoll Highway))
対象車種: 乗用車、タクシー、軽貨物車
期間: 2010年8月~2011年10月(平日)

時間帯	料金 (シンガポールドル)
7:30-8:00	0.5ドル
8:00-8:05	1.5ドル
8:05-9:00	2.5ドル
9:00-9:25	2.0ドル
9:25-9:30	1.5ドル
9:30-9:55	1.0ドル
9:55-10:00	0.5ドル

時間帯	料金 (シンガポールドル)
12:00-12:05	0.5ドル
12:05-14:00	1.0ドル
14:00-14:05	1.5ドル
14:05-14:55	2.0ドル
14:55-15:00	1.5ドル
15:00-17:30	1.0ドル
17:30-18:00	1.5ドル
18:00-18:05	2.0ドル
18:05-18:55	3.0ドル
18:55-19:00	2.5ドル
19:00-19:55	2.0ドル
19:55-20:00	0.5ドル

(参考)円換算

シンガポールドル	日本円
0.5ドル	32円
1.0ドル	63円
1.5ドル	95円
2.0ドル	126円
2.5ドル	158円
3.0ドル	189円

※円換算は2011年8月時点のレート: 63円/シンガポールドルによる

諸外国における重量貨物車の課金の動向

【ドイツにおける重量貨物車の対距離課金】

○1926年以降、ドイツのアウトバーンは無料で建設・管理してきたが、1995年に道路修繕費用の負担を目的にステッカー方式の課金制度を導入(2005年に無線方式の対距離課金体系に移行)



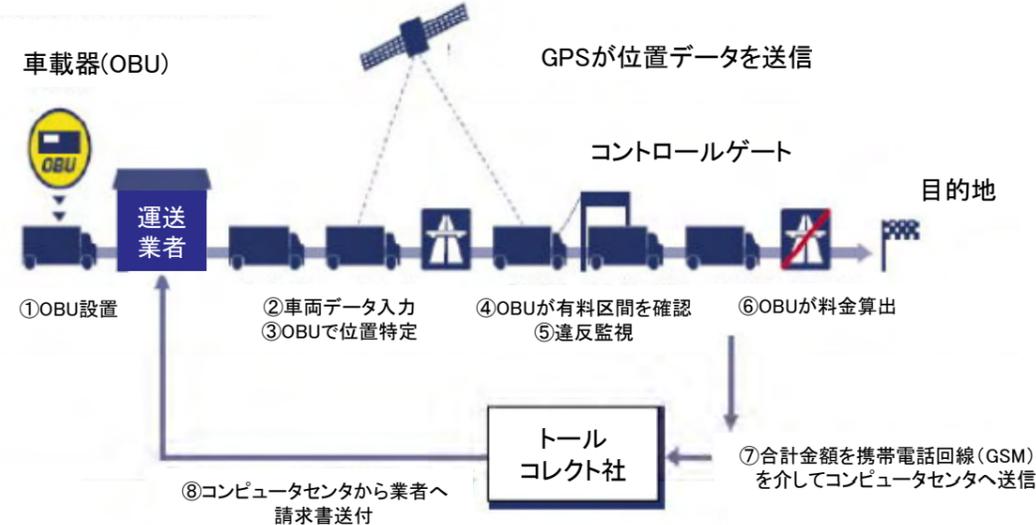
○2007年1月、課金回避のため、トラックが迂回したことで大幅な交通の増加が認められた全国的道路[※]の一部路線にも課金を実施

※高速道路と並行し、高速道路に類似した規格で、時間的に同様の効率性がある道路



○2011年7月の連邦長距離道路課金法の制定により、今後、一定の条件(4車線以上、4km以上の区間、アウトバーンに直結等)を満たす連邦道路(対象距離:約2,000km)にも課金が可能に

自動料金收受システムの概要



■ 車載器(OBU)



※車載器がない場合は、事前登録・支払いが必要
 ※車載器はトールコレクト社が無償で配布

■ コントロールゲート



【重量貨物車の対距離課金(EU指令)】

○国境をまたがって長距離の移動をすることが多い重量貨物車両を対象に、インフラ利用に関する負担の公正の観点から、一般的な道路インフラ課金に関するルールを1999年制定(EU指令)

○これに基づき、各国は課金制度を検討し、各自の判断で導入

重量貨物車両の課金に関するEU指令の概要

- ・重量貨物車両は、他の交通機関に比べて、インフラ費用の負担が少なく、環境への負荷も大きいことから、「原因者負担の原則」等の考え方にに基づき、適切な課金制度を適用できる
- ・料金の水準は当該道路網の建設費、維持管理費により決定する
- ・加盟国は、環境負荷の軽減、混雑の緩和、道路の損耗の最小化等を図るため、大気汚染・騒音の基準または時間帯に応じて料金の料率を変化させることができる

※1999年制定

※2006年に課金対象を車両総重量を12トン以上から3.5トン以上に引き下げるなどを改正

※2011年6月には、外部費用課金として、大気汚染、騒音に関する課金を可能とするなどの改正案をEU議会で議決

EU指令に基づく課金導入状況

課金方法等	導入している主な国(導入時期)
対距離課金システム (無線方式などにより、通行距離に応じて課金)	スイス(2001年) オーストリア(2004年) ドイツ(2005年) 等
ビニエツト方式 (ステッカー購入などにより、一定期間の利用に課金)	ベルギー(1995年) スウェーデン(1995年) デンマーク(1995年) ハンガリー(2000年) ポーランド(2002年) ブルガリア(2004年) 等

現行の料金割引(NEXCO)

[地方部]

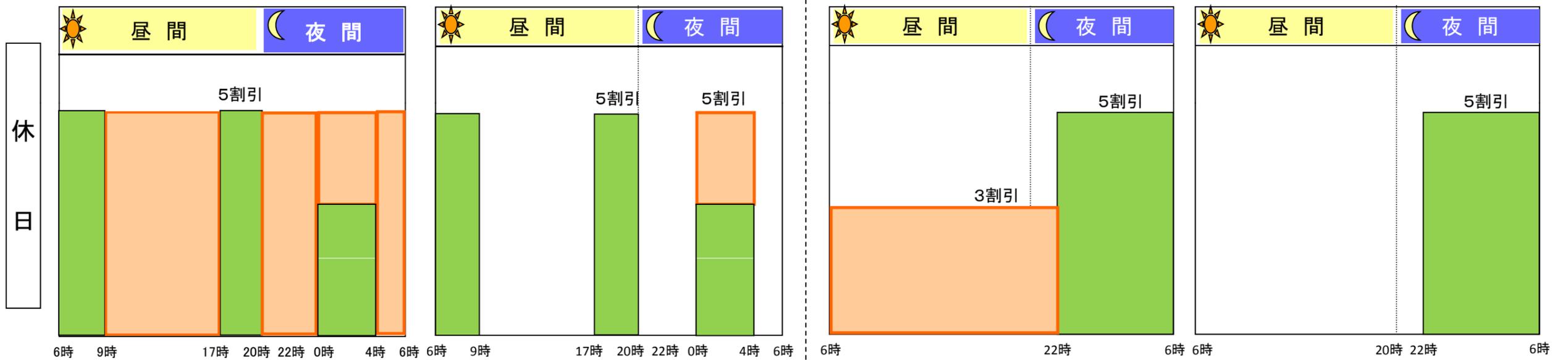
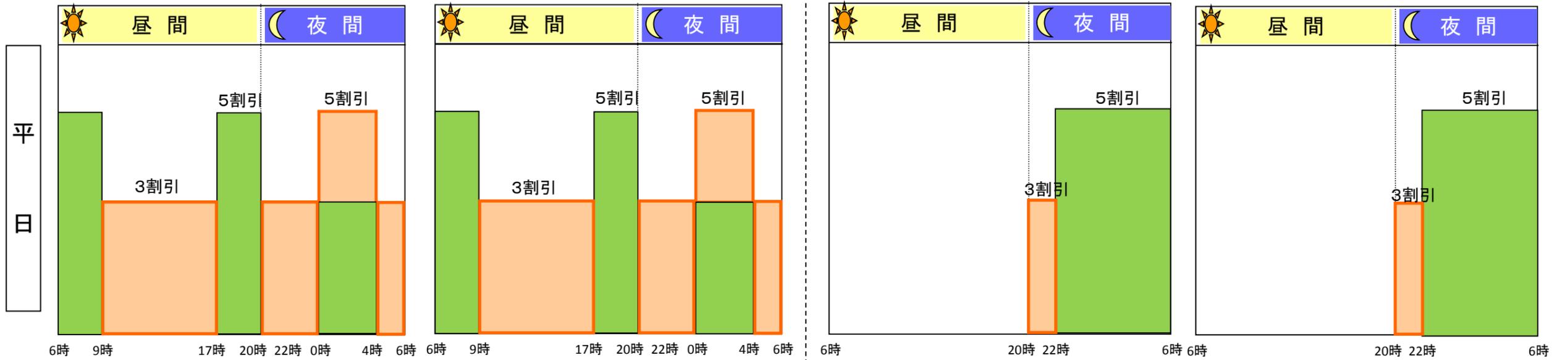
[大都市部]

普通車以下

中型車以上

普通車以下

中型車以上



■ : 会社割引

■ : 利便増進事業