

今後の高速道路料金のあり方に関する公開質問状への回答

2009年8月17日

財団法人 公害地域再生センター（あおぞら財団）

■はじめに

- ・本公開質問状は、2009年7月20日時点で政党交付金の交付要件を満たしている政党（自由民主党、民主党、公明党、日本共産党、社会民主党、国民新党、改革クラブ、新党日本）に送付し、改革クラブ、新党日本を除く政党から回答を得ました。（2009年8月17日）
- ・各政党のみなさま、告示前のお忙しいところご回答いただき誠にありがとうございました。
- ・掲載にあたっては、回答文の到着順に掲載しています。
- ・発表にあたっては、いただいた回答原文のまま掲載しています。

■質問項目と回答

【質問1】 今後の高速道路料金のあり方について

2009年3月より、政府の経済対策として「休日の地方圏路線における乗用車通行料の上限1000」等の高速道路料金の引き下げが実施されています。今後の高速道路料金のあり方についてどのようにお考えでしょうか。また、高速道路料金のあり方を、環境問題（大気汚染、地球温暖化等）やクルマ依存社会から転換との観点からどのようにお考えでしょうか。

日本共産党	<p>高速道路は、もともと、建設費の償還が終われば無料化するという建前になっていることもあり、将来的に料金を大幅に軽減したり無料化したりすることについては、否定するものではありません。しかし、多額の借金が残されたままで、新たな道路建設にも歯止めもかけない現状において、料金の大幅引下げや無料化のために巨額の税金をつぎこむことは、税金の使い方の優先順位として間違っていると考えます。医療や福祉などを優先すべきです。また、環境問題の観点からは、自動車交通偏重の仕組みを改めることが必要であり、地域振興策として税金を投入する場合にも、自動車交通だけでなく鉄道や海運などの公共交通機関、大量輸送機関を含めた、つりあいのとれた総合的な施策を進める必要があります。</p>
民主党	<p>高速道路は原則として無料とし、段階的に。実際の無料化にあたっては、首都高速・阪神高速など渋滞が想定される路線・区間などについては交通需要管理（TDM）の観点から社会実験（5割引、7割引等）を実施して影響を確認しつつ、実施します。</p> <p>高速道路の原則無料化は、渋滞緩和という点においては温暖化対策に資する点も少なくないと考えます。高速道路無料化によって、必ずしも極端なガソリン等使用量の増加があるとは考えていません。いずれにしても、地球温暖化対策は明確な温暖化ガス削減の目標を設定する中で、新エネ・省エネ促進、国内排出量制度導入など政策を総動員して取り組むべきものと考えます。</p>
公明党	<p>現行の高速道路料金の割引制度については、当面維持することを考えております。</p> <p>高速道路のあり方と大気汚染や地球温暖化などの環境問題は切り離して検討すべきことではなく、環境への十分な配慮が必要であると承知しています。</p> <p>一方、高速道路料金のあり方のみで環境問題へ十分対応できるものではなく、「マイカー」などから環境負荷の少ない公共交通機関への転換や「エコカー」の普及などの諸施策とあわせて検討すべきものであると考えます。</p> <p>また、公共交通機関が十分に発達していない地方においては、自動車は生活に欠かすことのできない主要な移動手段であり、高速道路に対する需要も高い地域が少なくありません。</p> <p>このような状況を踏まえると、当面、経済を活性化させ、景気を回復させることが重要であり、それらの対策によって公共交通機関の整備などが進み、結果的に環境に配慮した、「クルマ」に依存しない社会の形成も図られていくと考えます。</p>
自由民主党	<p>高速道路の料金の引き下げについては、休日の上限1,000円だけではなく、平日は、全車種を対象に、全時間帯で3割引以上の割引を実施しています。休日の上限1,000円は、「生活対策」として当面2年間の実施としており、主に、新規の観光需要を喚起するものであるため、CO2は増加しますが、平日の3割引は、一般道からスムーズな走行が可能な高速道路への利用転換を促進し、ETCの活用は料金所での渋滞の大幅な解消を図るもので、渋滞が減少する分CO2は減少すると考えますので、全体としては、CO2は増加しないと考えています。今後とも、高速道路料金のあり方につきましては、その財源を明らかにしながら、ETCの活用や渋滞対策、交通状況、料金施策を活用した地域の取り組み、他の交通機関への影響等を見極めながら効果的に運用する必要があります。</p>

<p>国民新党</p>	<p>国民新党は、今回の選挙公約で、「高速道路料金の（段階的）無料化」を掲げています。百年に一度と言われる世界不況により日本経済は大きな打撃を受けていますが、「高速道路の無料化」は経済効果において即効性のある景気回復策の一つであると考えます。高速道路無料化のメリットは、「安く出掛けられる」「物流コストの低下」「観光地等の地方活性化」が見込まれ、デメリットとして「交通渋滞」「環境への影響」「鉄道・フェリー業界等の打撃」が予想されます。</p> <p>まず、日本の高速道路は、元々「償還主義（料金収入で建設費用に充てた借金を返済する方式）」を取ってきました。60年代に開通した「名神」「東名」は30年で返済を終え無料になる計画でしたが、72年に田中角栄首相（当時）が「全国料金プール制」を導入し、各道路の料金収入が集約されて、黒字路線の収入が赤字路線の借金返済に回されるようになった経緯があります。欧米において、高速道路は平日も含めて原則無料で、渋滞する道路のみ有料化しています。ドイツの「アウトバーン」は一部のトラックを除いて無料、米国の「インターステート」も原則無料です。フランスやイタリアは有料ですが、日本の半分以下であり、日本は今まで高速道路料金が世界一高いといわれてきたことも今回の政策提言の背景にあるといえます。</p> <p>我が等は、（首都高や阪神高速等）都市部で渋滞が激しい路線を除き、鉄道・フェリー業界等の交通手段に配慮しながら、無料化を段階的に実施する計画を考えています。</p> <p>そして、中長期的な環境対策として、化石燃料の消費を最小限に抑えるため、様々な省エネルギー政策とともに、原子力の平和利用推進、太陽光・燃料電池・小水力発電等の再生可能エネルギー普及を進めていきます。</p> <p>景気回復策と環境対策の相容れない部分が懸念されますが、環境問題を一貫した中長期目標に見据えながら、国民生活の安心安全と両立させる政策の策定に英知を結集していきたいと考えます。</p>
<p>社会民主党</p>	<p>会社による営業政策的な割引は否定しませんが、民営化された高速道路各社に料金割引分を税投入し、効率化や営業努力と関係なく料金保証をする政策は、交通モード間の不公正な競争をもたらすものであり、受益者負担原則（高速道路を使わない人に割引分やこれまでの借金をつけ回し）や地球温暖化対策や環境対策に逆行（CO2、NOX、PMの増加）、財源問題（他に優先して使うところがある）、総合交通政策との整合性（モーダルシフトやマイカー依存からの脱却）、地域生活交通への影響（渋滞による高速バスの乗客逸走が生活路線バスの赤字への内部補助を困難に、競争に負けたフェリーの撤退）等の観点から受益者負担原則や地球温暖化対策や騒音・大気汚染対策、財源問題、公共交通の利用促進といった総合交通政策との整合性、地域生活交通への影響等の観点から多くの問題があります。モーダルシフトの推進にも逆行します。</p> <p>国が地域の活性化や国民生活の下支えをするのであれば、公共交通や物流などのすべての交通モードに対して必要な対策を講じるべきであるし、低炭素社会をめざしながら、地域の景気も良くしたいというのなら、高速道路無料化のような政策ではなく、人・まち・環境にやさしい公共交通を築く方が、政策効果が高いと考えています。</p> <p>地球温暖化対策やクルマ社会の負の側面から、イギリスロンドンのリビングストン市長は、渋滞緩和の一環として、平日の日中に市中心部に流入する車両に課す「渋滞税」（1日8ポンド＝約1700円）を03年に導入し、素晴らしい効果を上げているとうかがっています。マイカー優遇でなく、総合交通体系や地球温暖化対策の観点で、料金値下げではなく、逆に社会的費用の負担を求めるべきです。社民党は、道路財源の暫定税率の廃止を主張していますが、これは暫定という形で徴収するのではなく、自動車の社会的費用や温暖化対策など環境面から税のあり方を組み替え、「クルマ社会」の負の側面を軽減する政策（環境対策・森林整備や鉄道整備、生活交通の維持、交通事故被害者対策等）に振り向けるよう抜本的に見直していくということです。</p>

【質問2】 高速道路料金と今後の高速道路の維持管理と新規建設の費用について

質問1でご回答いただいた今後の高速道路料金のあり方を踏まえ、今後の高速道路の維持管理と新規建設の費用・財源についてどのようにお考えでしょうか。

注) 現在、高速道路会社6社の管理費は年間約5900億円となっています(独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の資料による)。

	(1) 維持管理の費用・財源	(2) 新規建設の費用・財源
日本共産党	道路料金を軽減しなければ年間2.5兆円程度の収入があり、道路の新規建設を無制限に続けるようなことをしなければ、借金の元利払いを考慮しても、維持管理の費用は十分に確保できます。	現在、年間2兆円前後の高速道路の新規建設が進められており、この中には、1メートル1億円以上の建設費がかかる東京外郭環状道路をはじめとした不要不急の道路も含まれています。これを抜本的に見直し、本当に必要な道路だけに限定するならば、追加の税金を投入しなくても建設は可能です。
民主党	社会実験として収受する料金は一般会計の収入とし、無料化後の高速道路の管理費用は、当面の間、その収入で賄います。	今後の高速道路整備は、整備の必要性等を十分検証した上で、国の一般財源により行います。
公明党	維持管理費については、当面は一定程度国費で負担しなければならないと考えます。 その上で、現在実施している高速道路料金の割引については、当初の予想を上回る利用により、国費負担を相当軽減することができると見込んでいます。	公共交通機関が発達していない地方をはじめ地域のニーズを踏まえ、地域と国との十分な意見交換に基づく真に必要な高速道路の建設については、基本的には各高速道路会社が負担し、重点化・効率化を図りつつ、国民の理解を十分に得ながら進めていくことが重要であると考えます。
自由民主党	高速道路につきましては、有料道路制度を活用して、高速道路利用者が負担する料金で、高速道路の債務の償還や、高速道路の建設・維持管理にかかる費用を賄っています。	
国民新党	一般道路と同様、国または地方公共団体が負担するものと考えます。	国税で新規建設をする考えを持っていません。(税金を使うことで、高速道路を利用しない人の不公平感に対する配慮が一層必要となり、安易な高速道路の建設に歯止めがかかるものと考えます。)

	(1) 維持管理の費用・財源	(2) 新規建設の費用・財源
社 会 民 主 党	<p>利用者が特定でき、個別料金の徴収も可能な高速道路は、受益者負担原則を徹底し、利用者から適正な料金を徴収することが公正です。受益者負担の原則から外れて、高速道路を使わない人、高速道路が通っていない地域の人、車を使わない人にも負担を求めることには疑問があります。また、特定の受益者が限られる高速道路について、特殊法人の債務を国に付け替え、全国民の負担とする方法で、国民の理解は得られるのかもわかりません。本来費用を負担すべき受益者が費用負担を免れれば、市場がゆがむこととなります。高速料金を引き下げても高速道路に要する費用が減るわけではなく、結局国民の負担に転嫁されるだけです。維持管理費については受益者負担原則で財源を捻出すべきだと考えます。</p>	<p>高速道路の新規建設に当たっては、道路の中期計画を白紙から見直すとともに、道路関連予算の使い方や公益法人、コストなどについて抜本的にメスを入れることが先決です。そのうえで、必要性・緊急性・優先度・費用対効果を精査し、真に必要な道路整備に重点化する方向で考えていくべきです。財源は、高速道路料金を中心として受益者負担原則を基本としながら、採算がとれそうもないが真に必要なものについては、国費・地方費を投入してもかまわないと考えます。</p>