

# 高速道路の整備と料金制度のあり方について

平成 23 年 11 月 17 日

日本商工会議所

## 1. 高速道路についての基本的な考え方

- ① 高速道路は、国土全体のネットワーク化を通じて、地域間の物流や人流の活発化、地域経済の活性化、および防災や医療など地域の生活の安全、安心の実現に寄与するとともに、生産拠点と港湾・空港などを結節し、物流の効率化、人流の円滑化を実現することで、わが国産業の国際競争力の維持、向上を図るなどの効果をもたらす。
- ② 高速道路がその効果を実現するためには、まずはミッシングリンク（未整備区間）を解消し、ネットワークを早急に完結させることが不可欠である。同時に、高速道路の利用を最適化し、かつ上記の効果を持続的に実現するような、一定の受益・負担関係に基づいた、低価格でシンプル、かつ安定した料金制度を構築しなければならない。
- ③ 現下の国ならびに地方自治体の財政状況を鑑みると、高速道路の整備や料金制度の構築にあたっては、大規模な財政出動をさせないことを原則とするべきである。

## 2. 高速道路の整備方針について

**高速道路整備において、地域活性化、国際競争力向上の観点からもミッシングリンクの解消が不可欠である。**

- ① 高速道路の整備にあたっては、わが国全体の産業やインフラ、地域のあり方、および財政に対する考え方を明確に定めつつ、国際競争力の維持強化に寄与する路線、大都市環状線、港湾・空港などとの連絡道路、防災・医療の観点から代替道路の役目も果たす条件不利地域の路線など、喫緊の課題を持つ道路から順次整備するべきである。
- ② 実際の整備に際しては、規格の柔軟化（たとえば、上下の車線数を柔軟化する、路肩幅を拡幅するといった工夫、出口の増設など）を進めるとともに、高速道路以外の高規格道路や現在供用されている国道なども活用して、より早期かつ経済的に整備が進捗するように努力するべきである。

### 3. 高速道路の料金制度について

一定の受益・負担関係に基づきながら、現状よりも低価格でシンプル、かつ安定した料金制度を実現するべきである。

- ① 高速道路のメリットに対して、一定の受益者の負担が必要である。したがって現在の高速道路整備や料金制度の基本原則である償還後無料化制(料金収入による償還が完了した後は高速道路を無料で開放する)や、これまで議論されてきた無料化案を撤回し、高速道路を恒久的に有料化するべきである。
- ② 過度に複雑化した料金制度を見直し、対距離制およびプール制を維持しつつ、原則として全国共通の基準に従った、シンプルな仕組みにするべきである。高速自動車国道以外の有料の高規格幹線道路も全国ネットワークに組み込み、料金制度を原則共通ルールに従ったものにするべきである。

ただし例外として、著しく高い建設コストに起因する割増料金、高速性確保や手続き簡素化のための大都市圏の均一料金等、特段の事情がある料金区間が存在することは理解できる。また、高速道路における走行を最適化するような料金差(長距離通減制、混雑緩和のための料金差など)を設けることも望ましいと考える。

- ③ 料金水準については、国際競争力の観点からも全体的な引き下げを行うべきである。そのためには、料金を高価にしている「償還主義原則」を廃止し、既存の高速道路整備に関する用地費相当の債務・出資金を除外するなど、料金収入によって返済すべき債務の範囲を見直して、コストを引き下げなければいけない。同時に、高速道路会社に対しても、コスト削減努力を含む一層の経営努力を促す必要がある。これらの取り組みを通じて、コストの水準を見直し、その水準に見合う料金水準にするべきである。また、鉄道、海運など他の交通機関に十分配慮しつつも、「公正妥当主義原則」の過度な適用によって高速道路料金が硬直化することを避けるべく、同原則を見直していく必要がある。

本四架橋のような代替路線がない割高区間に関しては、利用料金の格差を縮小すべきであり、過度に自治体への負担を求めるのではなく、プール制の中での配分の工夫などにより財源措置を講ずる必要がある。

- ④ 料金制度は、安定的に維持すべきものであり、頻繁または大幅な改変は行うべきではない。ただし、債務などの範囲を見直した後、返済が概ね完了した時点での抜本的な見直しは必要である。