

高速道路の料金制度に関する研究
－有料道路制度と負担のあり方について－

報 告 書

平成27年5月

公益財団法人 高速道路調査会
経済・経営研究部会
高速道路の料金制度に関する研究委員会

はじめに

社会的に大きな関心の寄せられた道路関係四公団改革から 10 年近くが経過しようとしている。その間、東日本大震災に伴う道路サービス確保の重要性、高速道路政策における整備重視から利用重視への転換、維持管理・更新の切実性などが強く認識されることとなった。高速道路料金をめぐる少なからざる各種の社会政策的割引措置が講じられ、営業政策的割引との対比から、民営化した道路会社の自主性が問われることともなった。道路整備の緊急性、財源難、受益者負担原則を背景に、例外的措置として導入されたわが国の有料道路制度は、50 年に及ぶ歴史にあってこれを取り巻く状況変化の中にも着実に社会・経済生活に定着してきた。近年では、他交通機関との間をも含めた交通量調整に高速道路料金の機能が評価されるようになり、より良いサービスへの選択の多様性の確保が一層重要視されるようになってきたといえよう。

本委員会は平成 21 年 10 月に検討を開始して以来、高速道路の料金制度に関する諸問題、諸課題をほぼ 5 年半にわたって議論してきた。高速道路調査会の委員会としてはいささか異例ともいえる長期のものである。高速道路調査会にとっても料金制度研究の位置付けが大きいとの判断によるものと解釈したい。委員会では、学識経験者と実務家の間で自由で制約のない中立的な立場での議論の展開を基本としたが、それが実際に可能であったのは何より高速道路調査会の度量によるものと感謝申し上げたい。平成 23 年 8 月には 7 つの視点からの中間報告を行った。その後も鋭意検討を進め、時には国土幹線道路部会の要請に応じて本委員会の議論の大意がそこで報告されることともなった。我々の検討が、現在進行中の政策レベルのものに捉われないものであったことによる一つの対応である。また、幅広い認識を行うため、諸外国の有料道路の政策動向にも引き続き目を向け、その状況に精通した委員により可能な限り最新の情報把握に努めた。

本報告書は委員会における議論をまとめたものである。内容は有料道路制度、費用負担、料金制度・施策の三つに大別される。本報告書の特徴は、上記の内容を時系列、換言すれば時間軸の観点から整理を行うこととした点である。これは、有料道路制度はその制度そのもの、その運用の実際、さらにはこれらに関する議論にまで、常にその時代の社会、経済状況が大きく反映していることから、過去（第 2 章）、現在（第 3 章）、未来（第 5 章）とに分け、可能な限り分かりやすく多くの方々へ訴えることを目的に記述を試みたためである。また、無料から有料化に向けた欧米主要諸国の直近の動向を把握した第 4 章も、わが国の有料道路料金を論ずる上で欠かせないものであった。これらに加えて、時間軸を将来に大きく伸ばした今後のスキームの考察も試みている。

本委員会における議論は広範囲にわたったが、なお、特に料金制度・施策に関しては本報告書をベースにさらなる検討が必要であることが否定できない。そのためにも、中間報告書での内容の時点更新などを含め、関連する有用な資料を本編とは別途に資料編として収録した本報告書が広く活用され、新たな議論の出発点となることを期待したい。

委員会での議論そのものが多面にわたり、しかも極めて喧々譁々たるものであったことから、これをまとめる事務局の方々には大変な労力を煩わすこととなった。委員を代表して感謝申し上げたい。

平成 27 年 5 月

杉山 雅洋

目 次

「高速道路の料金制度に関する研究委員会」について	
1. 概要	1
2. 委員名簿	2
3. 委員会の開催概要	3
4. 中間整理（平成 23 年 8 月）	8
(1) 「高速道路の料金制度に関する研究委員会」中間整理	8
(2) 今後に向けた課題	10
第 1 章 本報告書について	11
第 2 章 導入期の有料道路制度	12
1. 有料道路制度の導入と当時の社会情勢	12
2. 道路無料公開原則	13
3. 償還主義	14
第 3 章 現在の有料道路制度	17
1. 高速道路をめぐる情勢	17
2. 現在の有料道路制度が抱える課題	24
(1) 道路無料公開原則（有料の道路の可能性）	24
(2) 高速道路インフラの老朽化・構造物の劣化と償還主義	25
(3) ソーシャル・アクセプタンス（社会的受容性）の観点	29
第 4 章 諸外国の有料道路制度 ー無料から有料への動きー	32
1. 道路の有料化の背景	32
2. 有料化に向けた各国の具体的な動き	33
(1) 米国	33
(2) ドイツ	34
(3) 英国	35
(4) フランス	35
3. 民間活力の活用	36
4. 安定的な維持管理費用の確保	37
第 5 章 将来の有料道路制度	38
1. 今後の情勢と有料道路制度に係る論点	38
(1) 税金（国費）による対応	39
(2) 一体的なネットワークという考え方	39

(3) ETC の活用	40
(4) 資産のマネジメントの必要性	40
(5) 不確定性の考慮	40
(6) ソーシャル・アクセプタンスの重要性	40
2. 今後の有料道路制度について	41

「高速道路の料金制度に関する研究委員会」について

1. 概要

本研究を行うため、当調査会の「経済・経営研究部会」の下に「高速道路の料金制度に関する研究委員会」を平成21年度に設置した。

同委員会は、「高速道路の料金制度の歴史や課題について整理した上で、高速道路ネットワークの有効活用に資する中長期的な料金制度を多角的な観点から検討し、あるべき料金制度の基本的な考え方について整理すること」を目的とし、制約のない中立的な立場からオーソドックスに検討を行ってきた。

平成23年8月にそれまでの研究成果に基づき、中間整理（後記4．参照）を行うとともに中間報告書を公表した。

本報告書は、中間整理から平成26年度までの本研究における検討や議論について、中間報告書の内容も資料編に取り込みつつ（一部事項については時点更新）、とりまとめたものである。

なお、同委員会では各委員の協力を得ながら、高速道路制度（法制度、料金制度）に関連する用語集を作成している。平成25年3月に最初のとりまとめを行い、「高速道路あれこれ」というタイトルで試行版を当調査会のウェブサイトにて公開し、その後、平成26年4月以降の新料金なども踏まえ、改訂版を平成26年12月に公開した。この用語集は本報告書中の用語の参照としても有用なものと考えている。

2. 委員名簿

	氏名	所属機関・役職名
委員長	杉山 雅洋	早稲田大学名誉教授
委員	家田 仁	東京大学・政策研究大学院大学教授
委員	石田 東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
委員	太田 和博	専修大学商学部教授
委員	竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部教授
委員	根本 敏則	一橋大学大学院商学研究科教授
委員	橘 洋介	八戸学院大学ビジネス学部専任講師
委員	大津 健次	鹿島建設(株)執行役員
委員	西川 了一	東日本高速道路(株)経営企画本部海外事業部海外事業専門役 (兼)経営企画部グローバルネットワーク担当部長
委員	鈴木 康夫	東日本高速道路(株)経営企画本部経営企画部経営企画課長
委員	棧 浩之	東日本高速道路(株)経営企画本部経営企画部経営企画課 (兼)計画調整課課長代理
委員	戸坂 智久	東日本高速道路(株)管理事業本部営業部料金計画課長
委員	松井 保幸	中日本高速道路(株)経営企画本部経営企画部 経営企画チームリーダー
委員	大嶋 峰靖	中日本高速道路(株)経営企画本部経営企画部 経営企画チーム担当リーダー
委員	小橋 慶三	西日本高速道路(株)経営企画本部経営企画部長
委員	川村 健一	西日本高速道路(株)経営企画本部経営企画部経営企画課長
委員	千葉 一孝	首都高速道路(株)営業部料金課長
委員	北澤 俊彦	阪神高速道路(株)計画部償還計画担当課長
委員	下元 俊英	本州四国連絡高速道路(株)企画部道路経済課長
事務局	鈴木 卓	公益財団法人高速道路調査会 常務理事(兼)事務局長
事務局	中田 勉	公益財団法人高速道路調査会 審議役(兼)総務企画部長
事務局	山崎 幹夫	公益財団法人高速道路調査会 研究部長(兼)事業部長
事務局	安藤 健彦	公益財団法人高速道路調査会 研究部副主幹
事務局	石川 哲也	公益財団法人高速道路調査会 研究部副主幹

※ 平成 27 年 4 月 1 日時点

3. 委員会の開催概要

第1回

- (1) 日 時 平成21年10月 7日 (水) 15:00～17:00
- (2) 場 所 財団法人 高速道路調査会
- (3) 議 事
 - 1. 当委員会の進め方・論点について
 - 2. 料金制度（有料道路制度）の歴史と課題について
 - 3. その他
 - (1) 休日特別割引、休日終日割引の影響について
 - (2) 今後の予定

第2回（講演会）

- (1) 日 時 平成21年12月 1日 (火) 13:35～15:00
- (2) 場 所 全日通霞が関ビル
- (3) 議 事
 - 講演「『料金』による需要管理、財源調達」
 - 一橋大学大学院 根本敏則 教授（委員）
 - （平成21年度高速道路調査会講演会 第1部）

第3回

- (1) 日 時 平成22年 5月19日 (水) 18:00～20:00
- (2) 場 所 財団法人 高速道路調査会
- (3) 議 事
 - 1. 委員会の今後の進め方について
 - 2. 高速道路料金に関する財源調達について
 - (1) 受益者負担について
〔税金投入と内部補助（プール制など）〕
 - (2) 財源調達の観点からのあるべき料金制度について
〔高速道路が無料開放される場合の問題点なども含めて〕

第4回

- (1) 日 時 平成22年10月20日(水) 15:00~17:00
- (2) 場 所 財団法人 高速道路調査会
- (3) 議 事
 - 1. 前回の議事内容及び委員会の今後の進め方の確認
 - 2. 交通需要管理としての料金について
 - (1) 諸外国のロードプライシングの取組み
 - (2) - 1 高速道路無料化社会実験の状況について
 - (2) - 2 料金支払意思額に基づく時間価値検討会(仮称)の設置について
 - 3. その他

第5回

- (1) 日 時 平成23年 7月25日(月) 15:00~17:00
- (2) 場 所 財団法人 高速道路調査会
- (3) 議 事
 - 1. 「料金支払意思額に基づく時間価値検討会」における結果報告について
 - 2. 「高速道路の料金制度に関する研究委員会」の中間報告について
 - (1) 委員会中間報告(公表ベース)について
 - (2) 中間報告書案について
 - 3. 今後の研究委員会について

第6回

- (1) 日 時 平成24年10月 2日(火) 15:00~17:00
- (2) 場 所 公益財団法人 高速道路調査会
- (3) 議 事
 - 1. 委員会の今後の進め方について
 - 2. 高速道路料金を巡る状況について(ディスカッション)
 - 3. 高速道路の料金制度に関する用語集(案)について
 - 4. 今後の研究テーマについて

第7回

(1) 日 時 平成25年 2月22日(金) 15:30～17:30

(2) 場 所 公益財団法人 高速道路調査会

(3) 議 事

1. 委員会の今後の進め方について

2. 『有料道路制度』について

①プレゼンテーション(西川委員)

“勢山廣直「幹線道路網の立国的意義と戦略課題へのチャレンジ」の要点”

②ディスカッション

・有料道路制度は必要か、その存在意義をどう考えるか

・有料道路制度と道路無料公開原則との両立をどのように考えるか

3. 高速道路の料金制度に関する用語集(試行版)について

第8回

(1) 日 時 平成25年 6月 5日(水) 16:00～18:00

(2) 場 所 公益財団法人 高速道路調査会

(3) 議 事

『有料道路制度と立国的意義・目的について』

～諸外国の料金施策等を俯瞰しながら～

1. 国土幹線道路部会におけるヒアリングについて

2. 前回第7回委員会の振り返り

3. 諸外国の具体的施策について

4. 欧州における交通特定財源の設立の動向

5. ディスカッション

・立国的意義・目的と有料道路制度との関係について(諸外国をふまえながら)

・次回以降の検討、議論の方向性について

第9回

- (1) 日 時 平成25年 9月26日(木) 15:00～17:00
- (2) 場 所 公益財団法人 高速道路調査会
- (3) 議 事
1. 前回第8回委員会までの振り返り
 2. 「行政の経済性に関する専門的評価 連邦長距離道路のPPPについて」
 3. ディスカッション
 - ・償還主義・費用負担を中心に有料道路制度全般について
 - ・次回以降の検討、議論の方向性について

第10回

- (1) 日 時 平成26年 2月10日(月) 15:00～17:00
- (2) 場 所 公益財団法人 高速道路調査会
- (3) 議 事
1. 「2013年における世界の道路政策の動き」(西川委員)
 2. 前回委員会までの振り返りと今後の進め方について
 3. ディスカッション
 - ・高速道路の料金制度の今後のあり方について～現状と課題をふまえて～

第11回

- (1) 日 時 平成26年 6月12日(木) 16:00～18:00
- (2) 場 所 公益財団法人 高速道路調査会
- (3) 議 事
1. 最新の海外情勢から
 - ・西川委員(主に米国)及び事務局(ドイツ)
 2. 今年度の委員会及び報告書について
 3. ディスカッション
 - ・有料道路制度の今後のあり方について ～様々なスキームの検討～

第12回

(1) 日 時 平成26年10月 2日 (木) 15:00～17:00

(2) 場 所 公益財団法人 高速道路調査会

(3) 議 事

1. ドイツの道路政策をめぐる最新の情勢 (事務局)
2. 報告書について
3. ディスカッション
 - ・有料道路制度の今後のあり方について ～様々なスキームの検討～

第13回

(1) 日 時 平成27年 1月14日 (水) 15:00～17:00

(2) 場 所 公益財団法人 高速道路調査会

(3) 議 事

1. 来年度以降の当委員会について
2. 報告書について
3. ディスカッション
 - ・有料道路制度の今後のあり方について ～様々なスキームの検討～

第14回

(1) 日 時 平成27年 4月 3日 (金) 10:30～12:00

(2) 場 所 公益財団法人 高速道路調査会

(3) 議 事

1. 報告書について
2. 今年度の当委員会について
3. ドイツの最新情勢 (事務局)

4. 中間整理（平成 23 年 8 月）

（1）「高速道路の料金制度に関する研究委員会」中間整理

当委員会では、高速道路ネットワークの有効活用に資する中長期的な高速道路の料金制度について、継続的に検討を行ってきた。ここでは、高速道路料金について議論され出された意見を踏まえ、以下のとおり 7 つの観点から中間的に整理を行った。

① 利用者負担（受益者負担）

東日本大震災で明らかになったように、高速道路ネットワークは、国道や他の一般道とも一体となって、被災地への救援物資の搬送等に寄与してきた。また、今後も被災地の復旧に果たす役割は大いに期待できる。

一方で、震災により、高速道路ネットワークのミッシングリンクや弱点が明らかになり、更なるネットワークの充実に向けての対応は急務である。

現在、我が国の財政状況は厳しく、今後も劇的に好転するとは考えにくい。一方、今後も高速道路ネットワークを維持する必要がある、その負担は原則として受益者に求めるべきである。

この場合、受益者の範囲は、現在でも相当程度の高速道路ネットワークが整備されており、このネットワークを享受できるので、広く国民との考え方もあるが、直接的な受益者である利用者に負担を求めるほうが、より公平と考える。

既に導入されている環境ロードプライシング、災害時におけるネットワークでの代替機能の発揮、繁忙期における渋滞多発箇所への TDM を目的とした料金などが行われ、料金抵抗を利用した各種対策が講じられている。このように、利用者負担による有料道路制度は、道路利用の効率性を維持することや経路選択の多様性を保持する観点からも有効である。

② 利用者の視点

高速道路ネットワークの整備が進められ、概成しつつある今日では、高速道路の利用は一般的となり、高速道路の使われ方が多様化（物流、業務移動、通勤、観光、救急など）するなか、利用者からは、料金が高い、料金制度が解り難い、頻繁に料金が変わるなどの声が出ており、より利用者の視点に即した料金制度が求められている。

現状は、旧来の高速道路ネットワークの整備、管理に要するコストを賄うことを原則とした料金制度設計の上に、経済対策、地域活性化という理念の異なる各種割引料金が導入されている。東日本大震災に遭遇したこともあり、政策的な観点から高速道路料金制度の見直しが行われるなど、料金そのものが安定した環境にあったとはいえない。

これにより、利用者は、料金の仕組みが一層理解困難となり、また、企業では料金制度が不安定な環境下では、安心して必要な投資を行うことができないとの現状もある。

今後の料金制度の検討に当たっては、利用者負担を念頭に置きながら、理解されやすいことは当然のこと、利用者の視点に即した安定した料金制度を考える必要がある。

③ 地域料金

都市部については、渋滞やそれに伴う環境負荷の増大が最大の問題であり、この外部費用を内部化しうる渋滞課金や環境課金等を主に考える必要がある。一部で既に導入されている環境ロードプライシングや欧米等で導入されているピーク・オフピークの価格差を設けたロードプライシングも参考となりうる。

地方部においては、一般道が混雑する一方で、高速道路が必ずしも有効に活用されているとは言い難い事例もあり、高速道路施設の有効利用や地域の経済活動や移動特性を踏まえた料金体系を検討する必要がある。

④ 公共交通機関との関係

高速道路の料金は、公共交通機関との共存を考慮する必要がある。

東日本大震災後の支援物資の輸送、被災者の移動等の局面において、鉄道貨物、海運、高速バス等が活用されている事例は多く報告されており、様々な交通モードが必要であることが示された。

無料化社会実験のように特定のモードへの手厚い補助によってもたらされた不平等な環境により、必要とされるはずのモードが圧迫されることは大きな問題である。

EU では、重量貨物車課金のように国家間の受益と負担の不公平を是正する目的を持った課金が導入されている。この課金は、環境負荷の大きい自動車から鉄道などへのモーダルシフトを促進するという目的も併せ持っており、他の公共交通機関との役割分担を考慮したものとなっている。

⑤ 料金收受方法

ETC システムの導入等による近年の課金技術の向上により、多様な割引料金を設定することが可能になっている。

多様なニーズに対応した料金設定を行うためには、発達した課金技術を生かすための制度設計も重要であり、そのために例えば長年見直しされていない車種区分や基本的な料金体系の改善も視野に入れる必要がある。

⑥ 将来の課金

高規格な有料道路は、高いサービス水準を維持するために、多額の維持管理費と更新費用が必要となるため、償還後の管理費負担についてもあらかじめ検討しておく必要がある。

今後、電気自動車、燃料電池自動車などの普及に伴い、広く一般道を含めた道路全体の利用の負担に関し、将来的にはガソリン税等の自動車諸税、道路に関する財源の見直しが必然であると考えられる。有料道路制度は、このなかで、どのように位置づけられるかを整理しておく必要がある。

その場合、利用の負担を、税金に求めるのか、通行料金に求めるのか、または、これらの適正な組み合わせに求めるのかを考える必要がある。仮に、税金とした場合、アメリカなどで導入が検討されているガソリン税に代わる高速道路や一般道の走行距離に応じた

課金も参考になり得る。

⑦ 地球温暖化防止への対応

高速道路料金を考える上で、地球温暖化に対する CO₂ 削減を考慮していく必要がある。

高速道路の利用促進は、一般道の利用に比べれば環境への負荷が少ないものの、自動車交通への依存を促進するものであることから、CO₂ 削減とトレードオフの関係になる可能性がある。したがって、長期的にはより上位の国家目標と整合を図る必要がある。

(2) 今後に向けた課題

前項の「中間整理」では、今後の高速道路料金制度を考える上での、大きな方向性について整理を行った。しかしながら、これまでの委員会で個別に提示された具体的な課題も含め、料金制度に対する具体的な検討を進めるためには、もう一段のブレイクダウンが必要と考えられる。

具体的に提示された課題としては以下のようなものがある。

中央環状線、外環道、圏央道は、都心の通過交通を渋滞が著しい都心部に流入させず、迂回させることを目的として計画され、徐々に整備が進められている。この首都圏の環状道路の料金設定が、都心の環状線や放射部の料金設定を上回った場合、計画当初に期待した環状道路の迂回機能が十分に発揮されないおそれがある。とりわけ首都圏の環状道路は、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社の3社が関与しており、慎重な検討が要求される。

また、首都高速道路、阪神高速道路、本州四国連絡道路については、地方公共団体から出資されており、料金の決定に際して地域のコンセンサスを得るという視点がより重視される。

上に挙げたものは一例だが、今後の委員会では、こうした現実の課題を念頭に置きながら、課題の解決に資する検討項目について調査研究を行っていく。

本 編

第1章 本報告書について

当委員会では、平成23年8月に中間整理を行って以降、過去（有料道路制度の導入期）から現在までの同制度をめぐる情勢などを時系列によって整理し、現行制度の課題や問題点などをあぶり出すとともに、諸外国の情勢や制度なども概観し、今後のわが国の制度についてどのようなものが考えられるか、概念図などを用いてできるだけ分かりやすく示すことを念頭に置きつつ検討を行ってきた。

整理を時系列によることとしたのは、「時点によって時代背景や社会情勢、国民の意識などに大きな違いがあることから、その時々で高速道路に対して求められる要素も異なると考えられる。制度はそれらに左右されることから、そういったことを考慮せずに制度の方向性などを検討しても整理が困難になるのではないか」という問題意識からである（この時系列による整理のベースとなっているのは、当委員会における議論を時点ごとにイメージ図を用いて整理した第2章の図2-2（P.16）、第3章の図3-6（P.31）、第5章の図5-1（P.42）である）。

研究にあたっては、「有料道路制度」、「費用負担」、「料金制度・施策」という3点を大きな論点と捉え、これらを順を追って進めていくこととした。また、国家的な視点やアカデミックな視点のほか、利用者や実務的な事業者の観点も多く取り入れた。

進め方として、「有料道路制度」と「費用負担」までの検討、整理を十分に行った上で、次のステップである具体的な「料金制度・施策」という論点に進むべきと考えたことから、本報告書は主に有料道路制度全般という大きな観点や、費用負担としてのインフラ課金といった点に重点を置いて整理を行ったものとなっている。したがって、「料金制度・施策」に係る具体的な事項は、過去や現在の事実関係に係る部分も含め、簡略に触れる程度にとどめている。

本報告書は、「今後の制度はこうあるべき」という明確な結論や方向性を示したり、一定の提言を行ったりするものではないが、ある一つの時代の経済活動の活性化ということではなく、長期間にわたってその機能を最大限発揮させるにはどうすべきかという観点から、わが国の現在の有料道路制度が抱える課題と、それに対する検討や今後の選択肢などを広く、分かりやすく示すことにより、基礎資料的なものになればと考えている。

なお、次のステップで研究を行うことを予定している具体的な「料金制度・施策」については、今後、「整備重視」から「利用重視」の料金へとシフトを進めていこうとする中で、道路ネットワーク全体のより適切な利用（交通需要管理）や環境への影響など、検討すべき課題が山積しており、さまざまな政策目的などに柔軟に対応できる枠組みがこれまで以上に求められると考えられる。したがって本報告書までの研究を踏まえ、料金決定原則や料金水準、さらにはETCなどの新技術を活用した料金施策などについて、具体的に研究を進めていくことが必要と捉えている。

※ 本報告書において「高速道路」という表現は、高速道路会社6社が維持管理する有料の自動車専用道路を指すものとする（第4章を除く）。

第2章 導入期の有料道路制度

1. 有料道路制度の導入と当時の社会情勢

わが国は戦後、着実な経済復興を遂げ、経済成長が右肩上がりの状況になっていったことに伴い、人口、自動車の保有台数、交通量（貨物と旅客の輸送量）などが飛躍的かつ急速に増加していった（第3章の図3-1（P.19）、図3-2（P.20）、表3-1（P.21）、図3-3（P.21）参照）。このため、全国的に道路整備需要が急増し、道路建設、特に幹線自動車道網の建設を早急に行うことが最優先かつ喫緊の課題となった。

しかしながら、日本政府の要請により米国から来日した調査団によって昭和31年に提出された「ワトキンス・レポート」でも指摘されたように、わが国の道路整備は著しく立ち遅れており、必要な道路網の整備を行っていくためには莫大な費用が必要だったが、一般財源による公共予算の限られた枠の中だけで対処することは困難だった。

このような社会情勢や経済状況の下、昭和27年に旧「道路整備特別措置法」が制定され、早期に整備が必要な道路事業の財源不足を補う方法として、「道路整備の促進、交通の利便増進を目的とする場合に限り、借入金によって道路を整備し、完成した道路の利用者から通行料金を一定期間徴収することによって、道路の建設・管理費、借入金利息などの費用を償還する」という「償還主義」に基づく有料道路制度が導入されることとなった。

上記制度は、あくまでもやむを得ない時限的な特別措置として導入されたものであり、料金徴収期間終了による償還満了後は、本来道路管理者に移管するとともに無料開放することとされていた。上記制度導入以降の高度成長期は、現在に比べればはるかに高金利の時代ではあったが（金利の推移は図2-1（P.15）参照）、借入金によって高速道路の建設を行っても、経済成長を背景とした物価上昇やそれに伴う料金改定により、十分その費用を賄うことができるという前提のもと、償還計画がつくられた。

有料道路制度は、昭和28年に制定された「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」にはじまる「道路特定財源制度」とともに、わが国の戦後の道路整備の飛躍的な進展に貢献した画期的な制度だった。

わが国では明治以降、「道路無料公開」が原則とされていたが、有料道路自体は明治4年の太政官布告による賃銭徴収にはじまり、大正8年制定の旧「道路法」による橋や渡船施設に係る有料規定のほか、同法以外の道路に係る有料道路については、昭和6年制定の「自動車交通事業法」（現「道路運送法」）によるものが存在していた。

上記の旧「道路整備特別措置法」は、「道路法」上の道路の有料化を認めることがはじめて法制上明文化されたものであり、同法の制定により現在に至るわが国の有料道路制度が実質的に確立されたと言える。

これ以降、経済成長を背景にして高速道路インフラの整備が推進された時期における有料道路制度に関連する重要な動きには、以下のようなことがあった。

- i) 昭和31年から順次、有料道路の整備主体として道路関係四公団が設立され、広く民間資金の導入を図るとともに、総合的・効率的運営を可能とする公団による建設方式

が採用されたこと。

- ii) 昭和32年に「道路法」が改正され、道路の種類に「高速自動車国道」が加えられたこと。
- iii) 名神・東名高速道路の建設において、世界銀行の借款を受けたこと。
- iv) 料金制度に係る枠組みとして、昭和47年に「全国料金プール制」、「全路線画一料率による対距離料金制」が導入されたこと。

なお、当委員会における有料道路制度の導入期の基本的考え方に係る議論について整理したものが図2-2 (P.16) である。また、わが国の有料道路制度や料金制度・水準の内容や変遷については、第2、3章の記述と重複する部分もあるが、資料編1.、資料3-1を参照されたい。資料編1. は、当委員会の中間報告書の第1章をベースとして時点更新を行ったものである。

2. 道路無料公開原則

先進諸外国では近代国家の成立以降、道路無料公開の原則に則っており、わが国も同様に道路については明治以降、国の営造物として原則として国が税金によって建設、管理を行うとともに、無償で一般交通の用に供することとされている。同原則の根拠とされる説明には以下の二つがある（資料編の資料3-1-7参照）。

i) 法規定からの反対解釈

明治政府は、国の営造物としての道路の性格から無償使用を原則とすべきとしており、わが国の法令（廃止法令を含む）では、立法の精神として上記原則が存在するものと考えられるが、明文化された規定は確認できない。

現行法の規定では「道路法」上の道路については、同法第25条（有料の橋又は渡船施設）と「道路整備特別措置法」（例外的に認められている有料道路制度）において通行料金の徴収が認められているが、「これらに該当しない道路については無料であることが一般的な原則である」という、これらの法規定の反対解釈から上記原則が根拠付けられるという説明がある。

ii) 「道路法解説」による解釈

「道路は国家・社会における諸活動に不可欠な基盤を提供するものであり、公共財^{※1}の最も典型的なものとして、その建設管理は国又は地方公共団体の責任に属し、一般財源（税収）を充当して行われるべきものである。（略）現在の諸外国においても共通する思想であるとともに、歴史的にも、道路の建設は他の土木事業と同じく為政者の責任と負担にお

※1「それを利用する人が増えても追加的な費用がかからず、すなわち消費において非競争的であり、また利用しようとする人を締めだすことに大きな費用がかかるという意味で非排除的な財」（ジョセフ・E・スティグリッツ、藪下史郎他訳「スティグリッツ ミクロ経済学」第2版、東洋経済新報社、2000）

いて行われ、建設された道路は無料で一般の利用に供されてきた」^{※2}という説明がある。

3. 償還主義

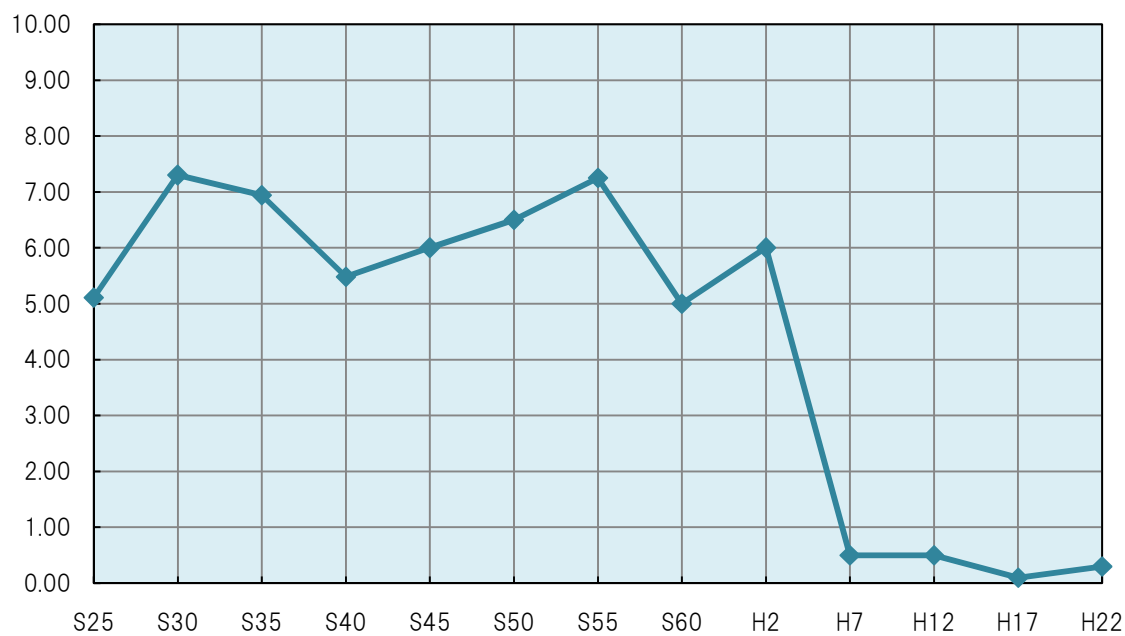
償還主義は現在に至るまで、わが国の有料道路制度の根幹を成している。その導入の大前提として、当時は「コンクリート構造物は永久構造物」と言われており、また、土構造物は劣化せず、鋼構造物も塗装の塗り替えによって相当長期間耐えるということもあり、高速道路の永続性が暗黙の了解があったと考えられる。したがって、適切に維持管理を行っていけば、高速道路としての機能や価値が損なわれることはないと考えられていたと思われる。このため、「(大規模)更新」という概念自体が想定されておらず、償還対象経費の中にそのための費用は含まれていなかった。

この点に加え、償還主義においては料金徴収期間が満了して償還すれば、その時点で当該道路は本来道路管理者に移管され、無料開放されることとなるが、償還満了後の維持管理に係る費用については、建設費と比較すればはるかに規模が小さいという認識もあり、公共预算、すなわち国費(税金)で永続的に対応できると考えられていた(想定されていなかった大規模更新についても、その費用が必要となった場合には国費負担が前提であったと考えられる)。これは、当時は高度成長期で十分な租税収入があったことを背景としており、それが将来も継続すると見込んでいたことによる。

「償還満了後は無料開放」という前提があることから、償還主義は国民の理解や納得を得るために生み出されたという一面もあると言え、したがって、「高速道路はいずれ無料になる」という意識は国民の中に一定程度存在し続けてきた。

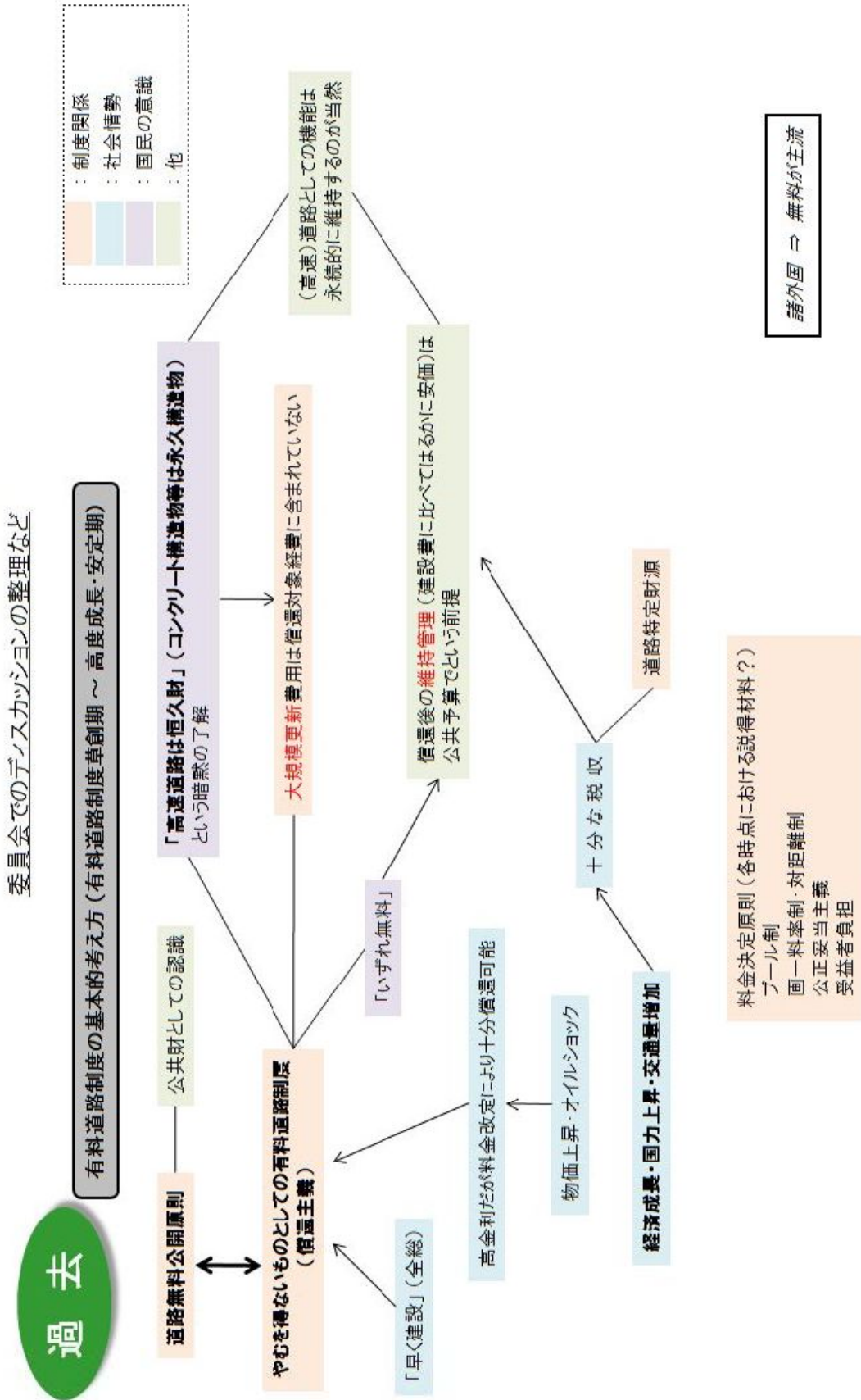
^{※2} 道路法令研究会「道路法解説」改訂4版、大成出版社、2007(「※1」除く)

図2-1 基準割引率および基準貸付利率の推移（平成12年までは「公定歩合」）



参考：日本銀行 HP
（基準割引率および基準貸付利率（従来「公定歩合」として掲載されていたもの）の推移
公表データ一覧）
統計局 HP （日本の長期統計系列）

図2-2 第10回委員会 資料3-1 (過去) を加工したもの



第3章 現在の有料道路制度

1. 高速道路をめぐる情勢

わが国の近年の社会情勢は、第2章の1. で述べた高度成長期から大きく変化してきており、経済状況については国内総生産（GDP）などの数値を見ると、短期的には上下動が見られるものの経済成長は長期的には横ばい、あるいは鈍化している状況にあると考えられる（図3-1（P.19））。人口は平成20年をピークに自然減へと転じており、生産年齢人口の割合の減少によって高齢化も進行しており（図3-2（P.20））、国全体としての租税収入が減少傾向になっているとともに、高齢化に伴う福祉予算の増大も顕在化してきている。わが国や高速道路などに関する各種統計データなどの推移については、表3-1、図3-3（P.21）を参照されたい。

高速道路においては全国ネットワークが概成しつつある段階を迎え、建設から維持管理へと軸足が移行してきている状況にある。そのような中、高速道路における近年の主な動きには以下のようなことが挙げられる。

戦後の経済発展を支えてきた社会経済システムの行きづまりに対処する行財政改革の一環として、財政投融资制度改革に続いて平成13年頃からはじまった「特殊法人等改革」の動きの中、平成17年に道路関係四公団が民営化された。この民営化は道路インフラの「上下分離方式」であることが特徴で、道路の資産保有と債務償還を行う「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構」と、道路の建設、管理などを行う六つの「高速道路会社」が設立され、両者の間で事業実施のための協定を締結し、高速道路会社が同機構に高速道路の料金収入から道路資産の貸付料を支払うことにより、民営化から45年以内（平成62年まで）に債務を返済することとされた。

民営化の目的の中に、「道路建設における高速道路会社の自主性の尊重」、「民間ノウハウ発揮による多様で弾力的な料金設定やサービスの提供」といったことが挙げられていることも含め、民営化はわが国の有料道路制度に関わる大きな転換点と位置付けられるが、債務返済後は高速道路が無料開放されるという根本的な部分については、従前の償還主義の枠組みを踏襲している。また、全国料金プール制についても、上記協定の単位である「全国路線網」という形で民営化後も継続されている。

平成20年頃から、「安心実現のための緊急総合対策」、「生活対策」といった政府の経済対策の中で、「1,000円高速」と称されたような料金引下げ（割引）が数多く実施され（国費による「高速道路利便増進事業」）、平成21年に民主党が与党となった時には、地方部区間の一部で国費による「無料化社会実験」も行われたが、東日本大震災の影響や財源的な問題などもあり、結果的にこれらは一時的な施策に終わった（資料編の資料1-3-23～1-3-27参照）。

上記施策については、国土交通省の社会資本整備審議会道路分科会の国土幹線道路部会の第9回（平成25年5月）の資料6において評価とまとめがなされており、並行する一般道路の渋滞が解消したり、地域活性化に効果が見られたりした反面、特に休日に激しい渋滞

が発生したり、高速バス、鉄道、フェリーなど他の交通機関へ影響を及ぼしたりといった課題も顕在化した。

平成25年6月に上記部会から、高速道路ネットワーク、維持管理・更新、料金制度・体系の今後のあり方などについて中間答申が出され（図3-4（P.22））、その中で料金制度については、これまでの「整備重視」の料金から「利用重視」の料金への転換を図るという大きな方向性が示された。これを踏まえ、以下のようなさまざまな変更などが行われた。

- i) 現時点で当面必要な大規模更新（「特定更新等工事」）に対応する財源を確保するため、料金徴収期間を最大15年間延長。
- ii) 本州四国連絡高速道路を全国路線網に編入。
- iii) 平成26年4月以降の「新たな高速道路料金」として、料金水準の整理とこれに伴う引下げ（当面10年間）、料金割引全体的大幅な見直しなどを実施（資料編の資料1-3-29～1-3-30参照）。

以上のほか、高速道路に関係する近年の重要な動きとしては以下のようなことが挙げられる。

- i) 高速自動車国道を国が自ら整備する「新直轄方式」（無料の道路）が平成14年から導入されたこと。
- ii) 新たな料金支払方法として平成13年からETCの導入が開始され、その普及が進み、現在その利用率が約9割に上っていること。
- iii) 課金技術の進展により、交通流を誘導するような料金施策（環境ロードプライシングなどの社会実験）が導入されたこと。
- iv) 都市高速道路において、平成24年からETC車を対象とした対距離料金が導入されたこと（資料編の資料1-3-28参照）。
- v) ハイブリッド車を中心とした低公害車の保有台数が急激に増加してきていること（表3-2（P.23））。
- vi) 例えば「テレマティクス」^{※1}や「ETC2.0」^{※2}の取組みなど、情報と車がつながるようなさまざまな新しい技術（コネクティッド・ビークル（インターネット常時接続車））が出てきていること。

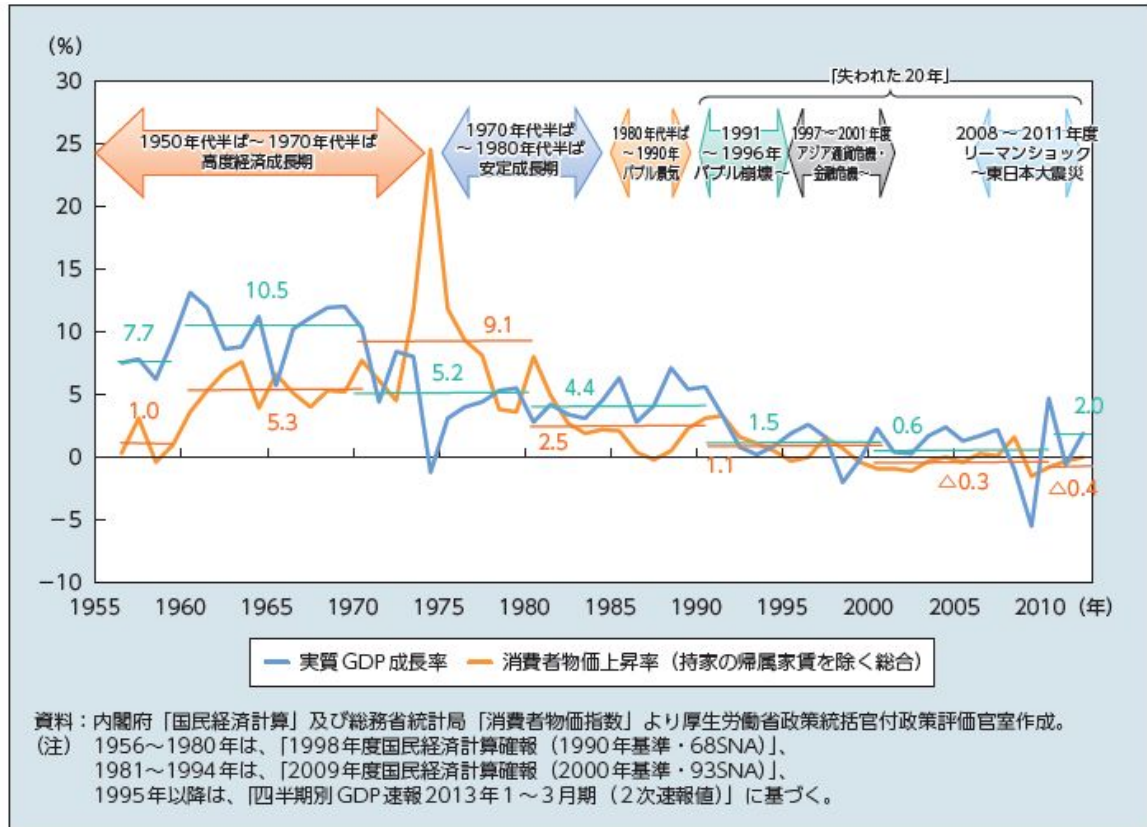
高速道路においては、その役割の重要性が増すとともに、その機能の安定性と持続性が国民生活にとってますます必要になってきている。

なお、後記2. で述べる内容と関連する事項も含め、当委員会における現在の有料道路制度を取り巻く情勢に係る議論について整理したものが図3-6（P.31）である。

※1 電気通信と情報技術（インフォマティクス）を組み合わせた造語で、情報通信によるマルチメディアを指している。（国土交通省道路局 ITS HP から）

※2 道路側のアンテナである ITS スポットとの高速・大容量、双方向通信で、路車協調システムによる運転支援サービスを受けることができるもの。（国土交通省道路局 ITS HP から）

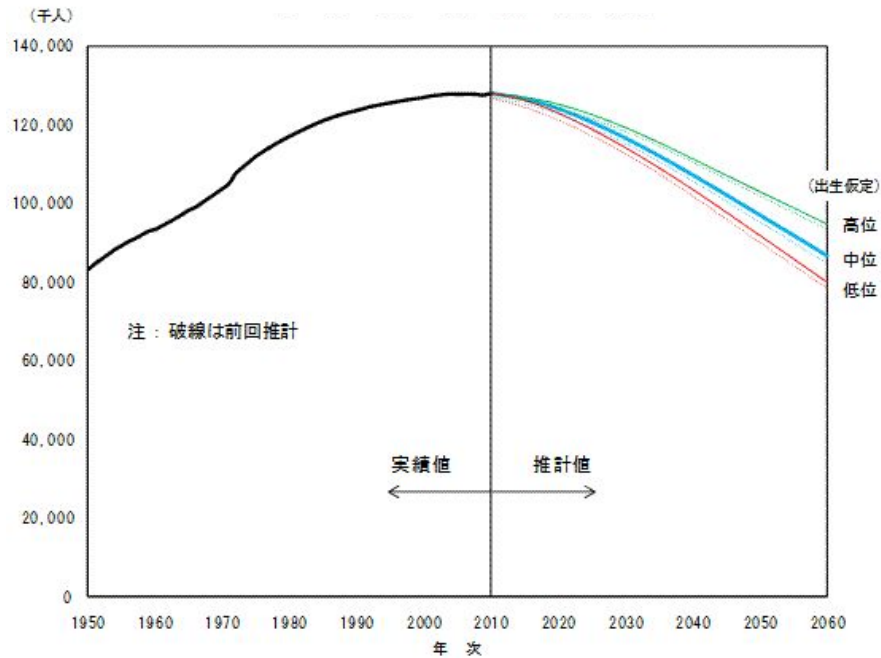
図 3-1 国内総生産（実質 GDP）成長率などの推移



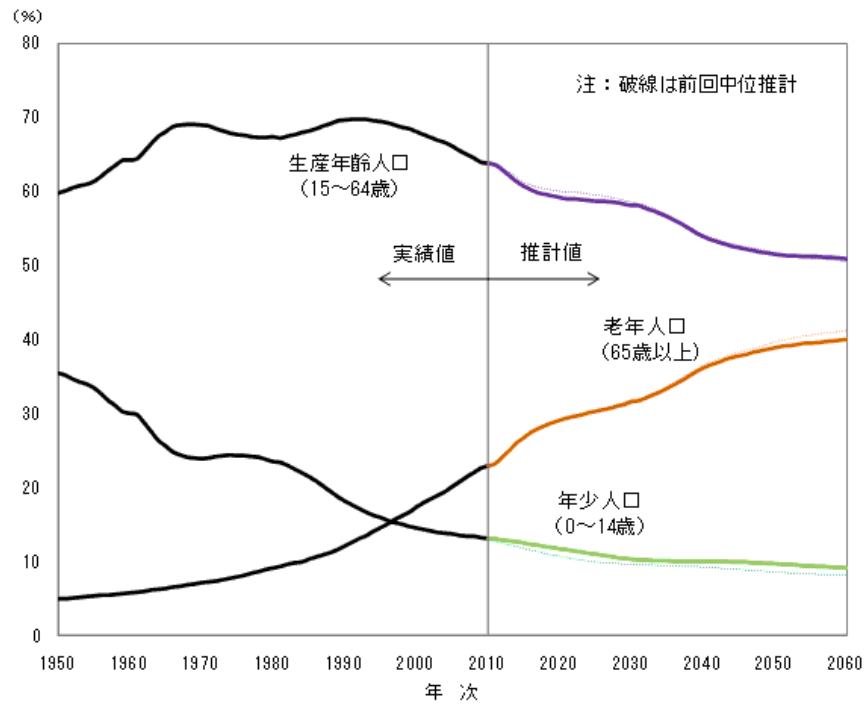
出典：厚生労働省 「平成 25 年版厚生労働白書」

図 3-2 人口などの推移（将来推計含む）

総人口の推移（出生中位・高位・低位（死亡中位）推計）



年齢3区分別人口割合の推移（出生中位（死亡中位）推計）



出典：国立社会保障・人口問題研究所 「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」

表 3-1 各種統計データなどの推移

	人 口 (千人)	実質GDP (H2基準) (10億円)	消費者 物価指数 (持家の帰 属家賃を 除く総合) (H22=100)	一般会計 歳出額 (決算) (億円)	一般会計 税収額 (決算) (億円)	道 路 事業費 (億円)	道路延長		保 有 自動車数 (千台)	自動車 輸送量 (貨物) (10億トンキロ)	道路交通 事故件数 (件)	高速自動 車国道 普通車 料金水準 (円/km)
							実延長 (千km)	高速自動 車国道 供用延長 (千km)				
S21 1946	75,750	—	—	1,152	—	—	868	—	169	—	12,504	—
S30 1955	89,276	52,271	17.7	10,182	7,960	623	943	—	1,502	10	93,981	—
S40 1965	98,275	110,947	25.6	37,230	30,496	6,991	989	0.2	8,123	48	567,286	7.5/9.5 TCなし
S50 1975	111,940	227,822	57.5	208,609	137,527	29,550	1,068	1.6	29,143	130	472,938	13 TC 100
S60 1985	121,049	342,400	90.3	530,045	381,988	71,874	1,126	3.6	48,241	206	552,788	21.7 TC 100
H7 1995	125,570	465,037	102.1	759,385	519,308	152,745	1,142	5.7	70,107	295	761,789	24.6 TC 150
H17 2005	127,687	503,921	100.3	855,196	490,654	88,530	1,190	7.4	78,992	334	933,828	24.6 TC 150
最新データ	127,298	517,425	100.2	970,872	439,314	57,117	1,213	7.9	79,625	231	665,138	24.6 TC 150
	H25	H24	H25	H24	H24	H23	H23	H23	H24	H23	H24	H26

↑ H17以降はH17基準(連鎖方式) ↑ S30はS31データ H21から調査方法等変更↑ TC:タミナルチャージ↑
S40は小型自動車/普通乗用車↑

- 参考：総務省統計局 「人口推計」
 内閣府経済社会総合研究所国民経済計算部
 「国民経済計算報告（長期遡及主要系列 昭和30年～平成10年）」
 内閣府 HP （統計情報・調査結果—国民経済計算（GDP統計））
 総務省 「消費者物価指数」
 財務省 HP （予算・決算—関連資料・データ）
 （予算・決算—我が国の財政状況—財政関係基礎データ）
 国土交通省 HP （道路 IR サイト—財源）
 国土交通省道路局企画課 「道路統計年報 2013」
 「道路統計年報」
 国土交通省自動車局自動車情報課 「自動車保有車両数」
 一般財団法人自動車検査登録情報協会 「自動車保有台数統計データ」
 国土交通省 「陸運統計要覧」
 国土交通省総合政策局情報政策課 「交通関連統計資料集」
 警察庁交通局交通企画課 「交通事故統計年報」
 「交通統計」

図 3-3 自動車輸送量（貨物）・保有自動車台数の推移（表 3-1 を基に作成）

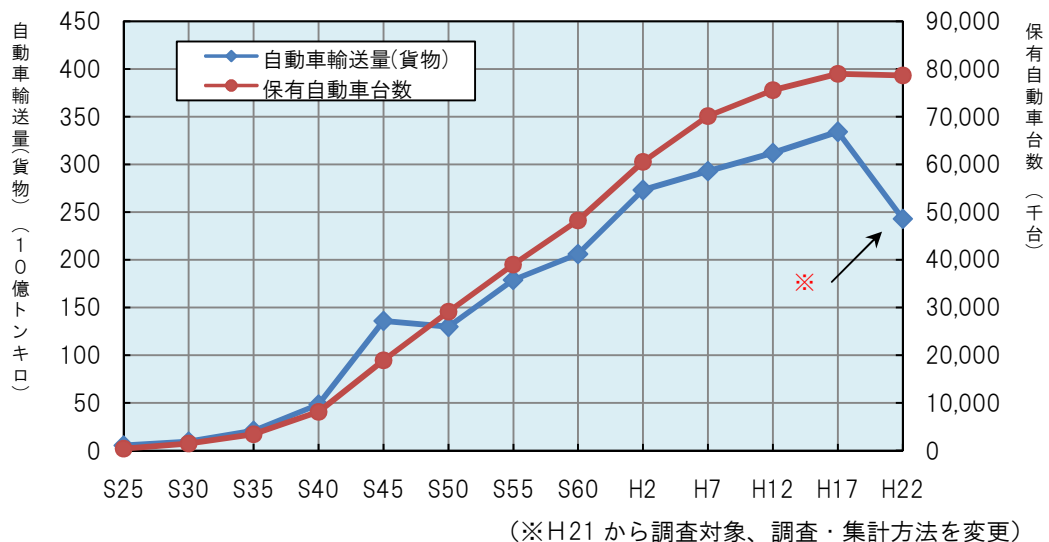


図 3-4 国土幹線道路部会の中継答申（平成 25 年 6 月 25 日）のポイント



出典：国土交通省 社会整備資本審議会 道路分科会 第 10 回国土幹線道路部会 資料 4

表 3-2 低公害車の保有台数の推移

(単位：台)

	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
ハイブリッド自動車	343,626	429,274	536,473	983,831	1,418,400	2,029,009	2,852,105
プラグインハイブリッド車	0	0	0	165	379	4,132	17,281
電気自動車	505	421	389	1,941	9,030	22,262	38,707
保有概算値(合計)	344,100	429,700	536,900	985,900	1,427,800	2,055,400	2,908,100

注) 自動車検査登録情報協会データと各メーカーへのヒアリング調査等に基づく、各年度末の国内保有台数推定値

参考：一般社団法人次世代自動車振興センター 「電気自動車等保有台数統計（推定値）」

2. 現在の有料道路制度が抱える課題

償還主義に基づく現行の有料道路制度は、導入から60年以上の年月が経過しており、上記1. で述べたとおり、社会情勢や高速道路をめぐる情勢が大きく変化してきたことによって、同制度と高速道路の現状との齟齬も明らかになってきた。そのような中、同制度が抱える現状の課題として当委員会では以下の3点を議論した。

(1) 道路無料公開原則（有料の道路の可能性）

第2章の3. で述べたとおり、道路無料公開原則は明治時代以降、確立した原則としてわが国に存在しており、「道路整備特別措置法」による有料道路はあくまでも特別措置であり、償還が満了すれば無料開放されることとなっている。しかしながら、高速道路をめぐる現状を鑑みると、「有料であることが必要な道路もあるのではないか」という考え方もあり得る。

立体交差で自動車専用道路としての構造を持ち、高速走行が可能な高速道路と、人が通行可能な一般道路は、道路構造令でも元々その違いが明示されている。加えて、高速道路については全国ネットワークが概成してきたことにより、わが国の基幹道路網を形成するものとなっていることや、ETCの普及によって利用者の経路を捕捉できるようになってきたことなどにより、高度な機能とサービスを提供する空間を形成してきているという状況の変化もある。

こういったことから、高速道路と一般道路との違いが顕著になってきており、両者は同列に扱い難いのではないかと考えられる。また、自動運転への対応など、高速道路の機能が今後さらに高度化していく可能性も見込まれる。

後記(2)でも述べるが、そもそも財源的な面から見ても、償還満了後に高速道路を無料開放し、それ以降も必要な多額の維持管理費用と大規模更新費用を全て税金負担によって行うことは現実性が乏しいと考えられる。「無料＝税負担」ということが根本的に重要であるとともに、そのことを国民に十分理解してもらうことが、後記(3)で述べる「ソーシャル・アクセプタンス」の観点からも必要である。

関連するトピックとなるが、上記1. で述べたとおり、高速道路において無料化社会実験や無料化に近い1,000円高速が実際に行われた結果、現状で高速道路を無料化した場合に起こり得る諸問題（激しい渋滞の発生により高速道路の速達性が失われ、社会的に非効率ということなど）が顕在化するとともに、当時の新聞の社説などでも、「受益者負担から外れるので問題」といった論調が見られた（例えば、平成22年12月20日付け日本経済新聞社説「高速の無料化はもうやめよ」）。

国民の多くは「高速道路の料金は安い方がよい」という考えがあると思われるが、その場合にはそれなりの反動が出るのが目に見える形で現れ、これらの施策は、「本当に高速道路を無料化（税金負担）してもいいのか」、「高い機能を有する高速道路を利用するには、一定の負担が必要では」といった将来に向けた問題提起にもなったと考えられる。

(2) 高速道路インフラの老朽化・構造物の劣化と償還主義

わが国最初の高速道路である名神高速道路が供用してから50年以上が経過しているなど、高速道路の供用後の経過年数は全般的に増加傾向にある。加えて、一般道路の約10倍の台数の大型車が通行するという過酷な使用状況にあることから、高速道路インフラの老朽化と構造物の劣化の進行が顕在化してきている（図3-5（P.27～28））。

このことは、第2章の3. で述べた「コンクリート構造物は永久構造物であるという考え方に基づく高速道路の永続性」という、有料道路制度の導入当時の暗黙の了解が成り立たなくなっていることを示している。近年は高速道路に限らずインフラ全般について、「維持管理に加えて大規模更新も今後必要」ということが徐々に国民的コンセンサスを得てきているような状況となっている。

その際、最大の問題はその費用の負担のあり方（財源）となるが、第2章の3. で述べたとおり、償還主義に基づく現行の有料道路制度においては恒久的な大規模更新は想定されておらず、その費用が償還対象経費に組み込まれていないという問題を抱えている。

このため、上記1. で述べた平成25年6月の中間答申を踏まえ、料金徴収期間の延長も行われたが、これはあくまでも現時点で必要と判明している当面の大規模更新に対応する一施策に過ぎず、それ以降も半永久的かつ定期的に必要と考えられる大規模更新については対応できていない。これは、現時点ではその費用の算出が困難という点も一面にはある。

大規模更新費に加えて維持管理費についても、第2章の3. で述べたように償還満了後は税金によって賄うことが前提とされていたが、わが国の経済状況などの先行きを鑑みると租税の減収が避けられないことから、これも困難な状況になってきていると考えられる。

償還主義が抱える課題に対する問題提起はかなり以前からなされており、現在の社会資本整備審議会の道路分科会の前身である道路審議会の平成4年6月の中間答申「今後の有料道路制度のあり方について」において、「償還満了後の維持管理費の負担のあり方について、（中略）今後、議論されることが望ましい」とはじめて指摘されて以降、同審議会の平成7年11月の中間答申「今後の有料道路制度のあり方について」においては、「償還期間後も料金により維持・更新を行うことが適当」とされている（資料編の資料1-2-3、1-2-4参照）。

なお、老朽化や劣化に関する点のほか、償還主義に係る大きな問題点として、昭和47年の道路審議会答申以降、何度も指摘されてきていることだが、用地費が償還対象経費に含まれている点が挙げられる。これは、「土地は経年劣化するものではなく、償還満了後に国に無償で引き渡す時点においても道路施設として使用可能であり、その価値が減耗せず残存していることから、用地費を利用者負担とすることは、過去の利用者に対する過大な負担（二重負担）になっているのではないか」という問題点である。このことは料金水準を押し上げる要因になっているとともに、世代間負担を不均衡なものとしている。

諸外国における償還主義に関連する記述については、ドイツの有料道路の「PPP」^{※1}の

^{※1}Public Private Partnership の略で、公共サービスの提供に民間が参画する手法を幅広く捉えた概念（国土交通省のHPから）。

事業の一形態であるF-モデル^{※1}について、「道路利用可能期間よりも短くコンセッション期間を設定した場合、全費用を短期間で回収しようとするため、料金が値上げされることになる」と指摘する報告^{※2}や、「道路の残存価値を公共側が負担することが許容されてよい」とするドイツ会計検査院の指摘^{※3}などがある。

※ 以上は、主として高速道路の建設と維持管理に必要な費用を賄う「インフラ課金」的な観点から見ているが、このほか料金については、環境への負荷や混雑などの影響を考慮した料金（「外部費用課金」）、利用重視の料金という時の交通需要管理を目的とした料金、サービスの対価としての料金など、目的に応じてさまざまな考え方があり得る。

こういった点については、道路公団の民営化と大きく関連する「高速道路会社の自主性」といった論点ともからめながら、次のステップである「料金制度・施策」における研究に譲ることとしたい。

※1 連邦長距離道路に接続するトンネル・橋梁・山間狭隘地の通過道路を対象とするもので、財源を通行料金（全車種）とする。このほかにアウトバーンの新築・改築を目的とする事業であるA-モデルがある。

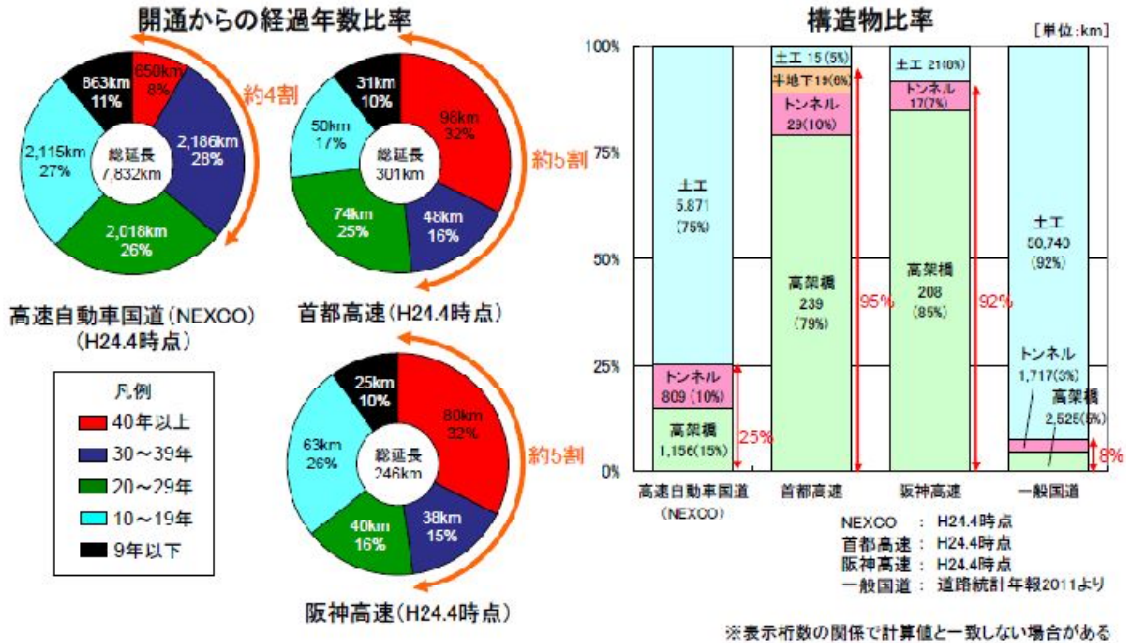
※2 日本高速道路債務・返済機構 海外調査報告書No.21「ドイツにおける道路事業のPPP（その3）」 P.69以下

※3 日本高速道路債務・返済機構 海外調査報告書No.23「ドイツにおける道路事業のPPP（その4）」 P.45以下

図3-5 高速道路の老朽化と構造物の劣化の状況

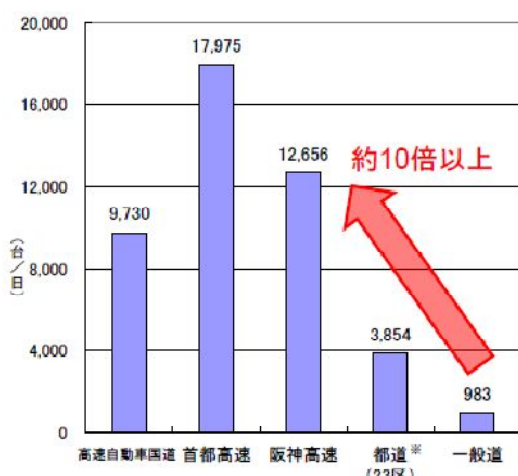
高速道路の老朽化の状況

- 経過年数30年以上の区間が高速自動車国道(NEXCO)において約4割、都市高速道路においては約5割と、老朽化が進展
- 高速道路においては、一般道と比較して、橋梁やトンネルなどの構造物比率が高く、維持管理に手間がかかる

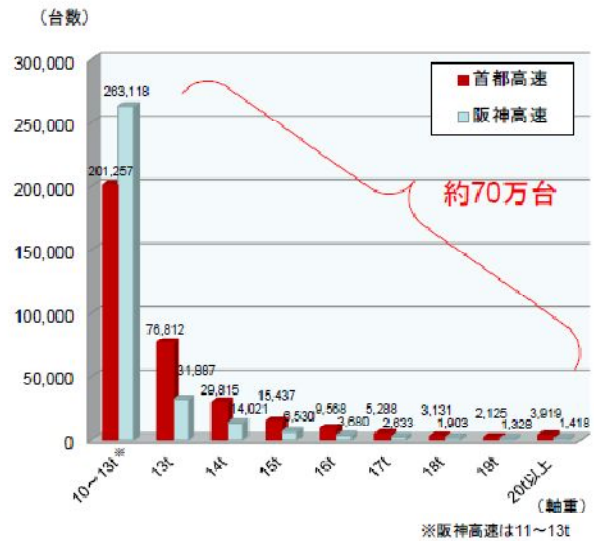


高速道路の過酷な使用状況

- 一般道の約10倍以上の大型車両が通行しており、過酷な使用状況に置かれている
- 加えて、都市高速道路の場合、過積載等による軸重違反車両について年間約70万台の違反が計測されている



大型車交通量の比較

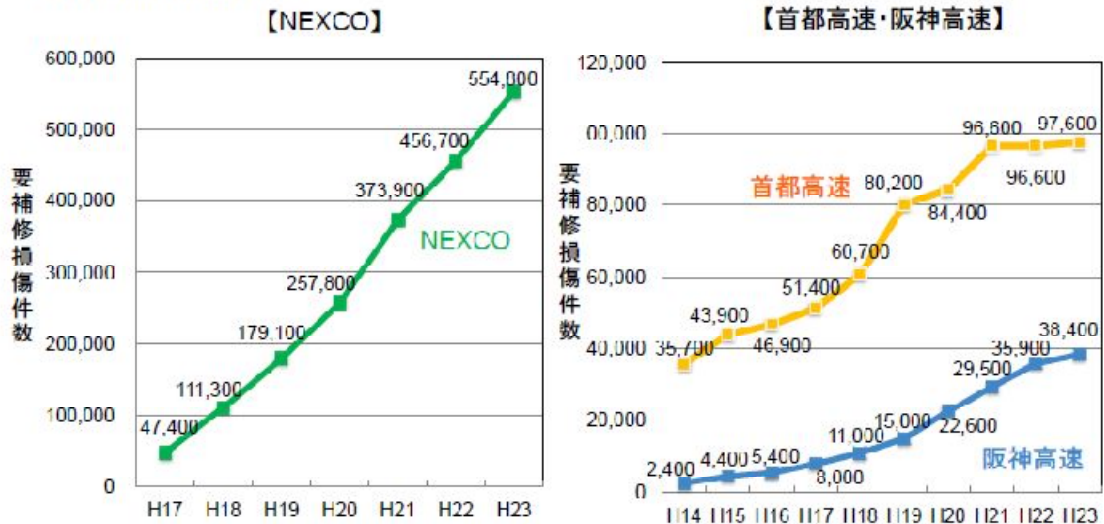


過積載車両の実態(平成20年度)

老朽化の進展、過酷な使用状況による損傷の増加

○老朽化の進展と長年にわたる過酷な使用により、計画的に補修を実施しているものの、補修が必要な損傷は、平成23年度末時点で、NEXCOでは約55万件、首都高速では約10万件、阪神高速では約4万件にのぼるなど、構造物の劣化状況は厳しい

■要補修損傷件数の推移



※要補修損傷件数＝各年度の(損傷発見数－補修数)の累積

※NEXCOについては、未点検箇所があるため一部未集計

※首都高速についてはH16以前、阪神高速についてはH20以前において未点検箇所があるため一部未集計

出典：国土交通省 社会整備資本審議会 道路分科会 第1回国土幹線道路部会 資料3

(3) ソーシャル・アクセプタンス（社会的受容性）の観点

本報告書における時系列による整理という方向性とは若干異なる切り口となるが、「ソーシャル・アクセプタンス（社会的受容性）」という概念も有料道路制度の検討に係る重要なポイントの一つになると考え、当委員会では着目した。これは有料道路制度に限定された概念ではなく一般的なものであり、「制度や施策などを新たに導入または変更する場合に、いくら理屈が通っていて、合理的かつ公平なものであっても、それが社会的に受容されなければ実現が困難である」という観点である。

過去を振り返ると、わが国では有料道路制度や料金制度に係る施策などを新たに導入、変更する際（特に料金改定時）、世論の抵抗が強かった傾向が見られたこともあり、社会的に受容されていくためには、その手法や表現などを考えて打ち出すことが重要と考えられる。

特に、償還主義に基づく現行の有料道路制度を根本的に見直すといった非常に大きな問題を考える場合には、第2章の3. で述べたとおり、償還主義自体が「料金徴収期間が満了し、借入金を返し終われば高速道路は無料になる」という理屈によって、同制度の導入時に国民の理解や納得を得るための約束だったという一面もあるため、社会的に受容されるのは容易なことではないと考えられる。

この観点から見た諸外国における成功例の一つとして、スウェーデンのストックホルムにおける「混雑税」の導入のプロセスからの教訓が挙げられる（資料編の資料3-8-18～3-8-21参照）。ストックホルムでは、「事前に7ヶ月間の試行を行い、市民がその利便性を直接体験した後に住民投票を行い、支持が得られたことを確認した上で本導入」というステップを踏むことにより成功した。

このほか、第4章の2. で具体的に述べるが、ドイツと英国で重量貨物車課金がスムーズに導入できたのは国民への説明という点から見た成功例であり、逆にフランスで導入できなかったのはその失敗例である。重量貨物車課金を導入しているEU諸国では、「重量貨物車はこれだけ道路を傷めているから、これだけ負担してもらっても過重、過大ではない」という、利用者負担に関する説明を国民に十分行った上で導入しているようである。

欧州諸国全般について言えることだが、米国などと違って環境問題やモダルシフトに対する国民の意識が高く、「何もせずに放っておくと、道路と車が増えてCO₂排出量が増え、社会的費用を発生させるので抑えていくべき」といった考えを持っており、施策導入などにあたって、当局がそういった意識の高さを利用している面もある。

以上のように、時代背景、社会情勢、各国の状況などにより国民の意識もさまざまに変わるため、ソーシャル・アクセプタンスを満たす方法は一様ではない。

また、いかにして社会に受容されるかということを考える時、「マスコミにおける取り上げ方が世論形成に大きな影響を及ぼすのではないか」という点に着目し、高速道路に係る過去の新聞報道の状況について調査を行った（資料編の資料3-2参照）。

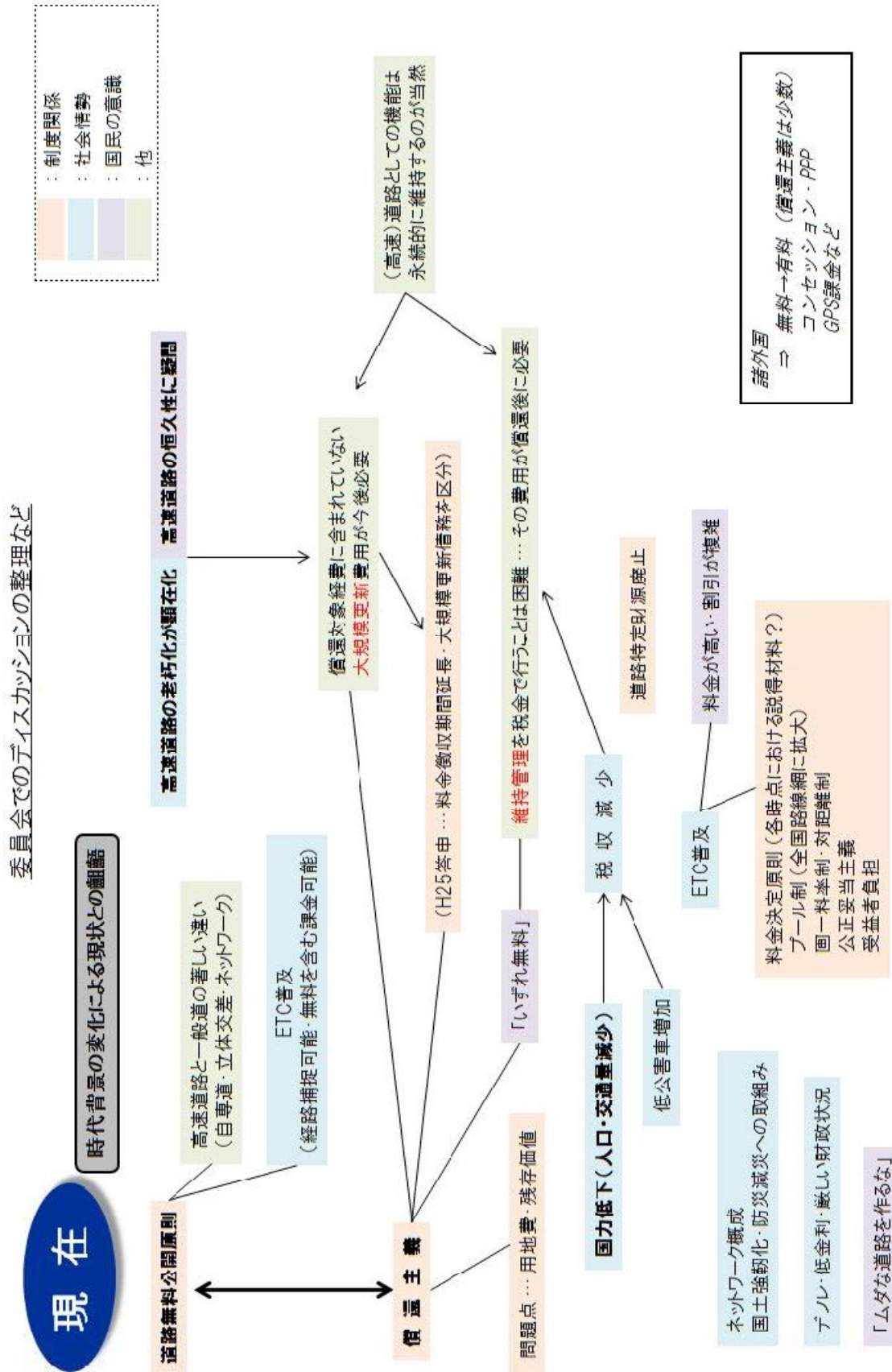
主要全国紙5紙の社説について、「高速道路」、「道路公団」という言葉を見出しが文中に含むものを抽出すると、昭和31年から平成25年6月までの期間で該当した総件数は472件であり、見出しからこれらを分類した結果、最も多かったものは「民営化・特殊法

人改革」関係が150件であり、このほか「料金」関係が88件、「整備・ネットワーク・財源」関係が79件となった。

過去の料金改定（値上げ）時においては、マスコミの論調は総じて否定的なトーンだったが、近年の無料化社会実験や1,000円高速に対しては、懐疑的、批判的な論調も多く見られたことから、高速道路料金に対する世論の見方が微妙に変わってきたと捉えることもできるかもしれない。ただ、無料化社会実験などはある意味、極端な施策だったという一面もあり、上記1. で述べたとおり、その弊害が社会問題になったということもこの要因の一つと考えられる。

※ 上記（1）から（3）のほか、大都市圏の道路ネットワークの問題（具体的には、平成27年1月に出された国土幹線道路部会の「高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針」で示されたような「首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系」の実現など）も重要な課題として挙げられるが、次のステップで研究する「料金制度・施策」に関わってくるものであり、そちらに譲ることとしたい。

図3-6 第10回委員会 資料3-1 (現在) を加工したもの



第4章 諸外国の有料道路制度 —無料から有料への動き—

わが国の制度などを検討するにあたり、世界全体の中におけるわが国の相対的な位置付けについて、国際比較によって俯瞰的に見ることは非常に重要と考えられる。本章では諸外国における近年の重要な潮流として、道路政策における無料から有料への動きと、それに関連して民間活力の活用、安定的な財源の確保について簡単に触れたい。

諸外国で進められている道路の有料化（有料道路制度によるものに限らず、一般国道への課金なども含む）の目的はさまざまであり、道路の建設と維持管理に必要な費用を賄うインフラ課金のほか、環境への負荷や混雑などの影響を考慮した外部費用課金や、いわゆる総合交通体系の構築を目的とする課金（一例として、課金収入を公共交通機関などに投資し、自動車からのシフトを促す）などがあり、それらの目的に応じて、また背景となる国情なども関係して、制度もさまざまに異なるものとなっている。

本章全般にわたる参考としては資料編の資料2-1、資料3-3～3-8を参照されたい。このうち、資料3-8は当委員会の中間報告書の第2章を再掲したものである。また、資料2-1に諸外国の国情や道路に関する統計データや制度の情報などを表にとりまとめたので、俯瞰的な視点から国際比較を行う際の参考になればと考える。ただし、同表はあくまでも情報の収集が可能であった時点における内容であり、必ずしも最新のものではないことを了知されたい。

1. 道路の有料化の背景

公共予算の財源不足は世界共通の大きな課題となっており、特に先進国では伝統的な道路整備財源である燃料税について、国民の高齢化やエコカーの増加などによって税収入が減少するとともに、道路の老朽化と構造物の劣化の進行、渋滞対策、地方部へのネットワーク拡大などによって支出が増大傾向にある。これらが相まって、高速道路などの道路インフラを公共予算だけで建設し、維持管理することが困難になってきている。

わが国でも重大な問題となっている道路インフラの老朽化と構造物の劣化は、他の先進国でも以前から顕在化しており、高速道路についてもそのリスクが認識され、大規模更新のための対応が進められてきているが、そのための財源はどの国においても不足している。

例えば、ドイツのアウトバーンでは最初に供用した区間は約80年が経過しており、わが国の高速道路よりもさらに老朽化や劣化が進行している状況にある。アウトバーンの橋梁が経年劣化するとともに、想定以上の交通量や重量車両の増加により耐荷力が減少していることから、2013年には戦略的な橋梁補強計画が策定され、連邦議会に提出されている。ただ、ドイツは道路ネットワークが比較的充実しているため、老朽化に対応する工事に伴う通行止めなどもわが国に比べれば行いやすい環境にあるようである。

ドイツ連邦政府は道路本体の保全を最優先課題と捉え、新設や改築よりも維持補修や改修を重視しているが、これに必要な費用は膨大なものとなっており、年次計画を立ててさまざまな方策を行うことにより、直面している財源問題に対応しようとしている。

以上のような状況を背景として、近年の諸外国の道路政策においては、これまで高速道路を税金によって整備（無料で通行可能）してきた国でも、道路の有料化の有用性が広く認識されてきており、無料から有料へ（特に燃料税から対距離課金へ）、すなわち利用者負担の方向へと流れが進んできている。

この背景の一つには、ETCやGPS課金、カメラ方式といった課金技術の進展により、利用者の経路などをより詳細に把握できるようになったため、以前は技術的に課金することができなかったような料金が徴収可能となったことも挙げられる。例えば、一般道路については、従前は料金を取ることが技術的に困難であり、他の公共財と同様、皆が道路ネットワークを使うという前提で無料とし、必要な費用は税金によって負担するしかなかったが、近年はドイツの重量貨物車課金にも見られるように、GPSによる対距離課金といった手法も実現している。

道路の有料化を行っている国の一部では、建設費の償還が既に終わっており、有料化の目的が過去の借金を返済することではなく、今必要な維持管理費用を賄うことになっている国もある。わが国と違い、有料化した道路を「いずれ無料にする」とは言明していない国がほとんどであり、例えば「コンセッション」^{※1}の期間が満了したからといって、当該道路を無料開放するような考え方は持っていないものと思われる。

以下で欧米諸国における有料化の動きを概観するが、これらは上記のような背景をもつものである。しかしながら、道路の有料化に対する意識は今なおそれぞれの国の社会・経済情勢の影響を受けており、フランスで運輸業界や農民の強い反対により「エコ・タクス」の導入が見送られたり（後記2.の（4）参照）、米国でインディアナ州とケンタッキー州の間の有料での架橋について、ケンタッキー州側で有料道路を認める法律が不成立になったりといった事例が存在することは留意すべきである。

2. 有料化に向けた各国の具体的な動き

（1）米国

米国では従来、有料化を禁止する規定によって無料とされていた連邦補助道路（高速道路以外も含む）について、徐々に有料化する方向へと規定が緩和されてきている。2014年5月に提案されたオバマ政権の次期陸上交通授権法案（「GROW AMERICA」）では、既存の無料のインターステート（州間）高速道路を改築する場合も有料化（州が課金）を可能とする条文が盛り込まれ、全ての改築が有料化できるようになる（新規建設と一部の改築については、既に現行法で有料化が認められている）。

これにより道路整備財源について、燃料税収入から課金収入へのシフトが進み、受益者負担がより鮮明な制度へと移行していくことになり、多くの米国国民が道路の有料化を容し得る状況になってきているのではないかと考えられる。

^{※1} 利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する方式（国土交通省のHPから）。

元々、米国では1956年から特定財源（「道路信託基金」）によって高速道路を含む道路整備が進められてきたが、これは道路の有料化の疑似形態としてのスキームであり、「有料化すると料金徴収コストが高くつくので、燃料税から取った方が安い」という理屈によるものだった。だが、課金技術の進展によって料金徴収コストが下がってきたため、合理的な選択として道路の有料化が進んできた。

一例として、オレゴン州では世界ではじめて燃料税に代えて対距離課金による支払いを認める制度を2015年までに導入する州法が2013年7月に成立しており、これは、自発的にこのプログラムに参加する乗用車と小型商用車5,000台に対して対距離課金を行うとともに、燃料税の還付を行うというものである。

このほか、民間の交通関係の著名なシンクタンクであるリーズン財団が、「老朽化するインターステート高速道路の維持、更新は、現状の燃料税によっては実現不可能であり、有料化(完全電子的対距離課金)によって実現が可能」という提言報告書(「Interstate 2.0」)を2013年に公表している。

※ 料金施策的な例とはなるが、米国では「DSRC」^{※1}方式による課金と「TOLL-BY-PLATE」と呼ばれるようなカメラ方式による課金を併用する有料道路が増えてきている。カメラ方式とは、DSRC方式で課金できなかった場合に、当該車両のナンバープレートをカメラで読み取り、車両の所有者に対して通行料金を後日請求（DSRC方式に比べて割高な料金、かつ手数料として追加費用も賦課）するものであり、上記の併用によって現金支払車を排除でき、全車両がノンストップで走行することができる。

(2) ドイツ

ドイツでは、税金によって長らくアウトバーンの建設、維持管理が行われてきたが、上記1.でも述べたとおり財源不足が深刻化してきており、以下のような経緯で道路の有料化が進められてきている。

まず、1995年からビニエット（ステッカー）による重量貨物車課金が導入された。これはEU指令に基づくもので、12トン以上の車両が対象とされた。次に、政府の諮問委員会である「交通インフラ資金調達委員会（ペルマン委員会）」（Kommission für Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (Pällmann-Kommission)）の報告を受け、2005年からはGPSを用いた重量貨物車に対する対距離課金（Lkw-Maut）が導入された。

以上の課金の対象道路は、アウトバーン料金法に基づき当初はアウトバーンだけ（一部の例外を除く）だったが、同法に代わる連邦長距離道路料金法が2011年7月に制定され、アウトバーン類似の連邦道路もその対象とされた。これに基づいて、2012年8月に連邦道路の1,135kmが課金対象となった。

さらに、2015年3月27日には乗用車課金（Pkw-Maut）を行う「インフラ課金法」が連邦議会を通過し、2016年から実施の運びとなった。これはビニエット方式により1年ごと

^{※1}「専用狭域通信」を意味する"Dedicated Short Range Communication"の略で、スポット通信とも呼ばれる。主に路側に設置される無線基地局（路側機）と車内の車載器の間で使われる無線通信技術で、ETCなどに使われている（一般財団法人道路交通情報通信システムセンターのHPから）。

に料金を徴収するもので、課金対象道路はアウトバーンと連邦道路である。連邦政府の方針によれば、国内車両については自動車税に免税基準が設けられるため、実質的に負担増はなく、外国車両については課金対象道路は当面アウトバーンだけで、1年未満の短期のビニエットも用意される。

従来の重量貨物車課金についても、課金対象車両を7.5トン以上の車両とすること、対象道路として1,100kmの連邦道路を追加することを連邦政府は決定している。

ドイツで重量貨物車課金の導入が国民に受容された要因としては、国民への説明方法として、「燃料税を負担せずに通行する外国籍の重量貨物車に対し、本来負担すべき道路の維持管理費を負担させる」という公平性を前面に出したことや、燃料税を負担する自国の運送事業者に対して負担軽減措置（Harmonisierung＝「調整措置」）を講じたことが挙げられる。

（3）英国

英国では、12トン以上の重量貨物車を対象として国内全道路における課金（EU指令に基づく）が2014年4月から実施されている。料金徴収方法はシステム導入経費が多大な対距離制によるものではなく、ステッカーによる期間制で、年間85～100ポンド（1ポンド≒182円換算（H27.3）で15,500～18,200円）の課金が可能となっており、この期間制による課金は将来的な対距離課金に向けての前段階と考えられている。英国で同課金が国民に受容された要因は概ねドイツと同様である。

なお、英国では、国内の全道路・車両を対象とした対距離課金（NRP）を導入しようという動きが過去にあったが、世論の大きな反対や2008年の金融危機により2009年に計画が中止されている。

（4）フランス

フランスでは、高速道路と無料の全ての国道（約10,000km）に加え、これらから転換可能な無料の地方道（約5,000km）を走行する3.5トン以上の重量貨物車に対し、GPSを用いた対距離課金（位置付けは税金）を行うエコ・タクスと呼ばれる計画を進めてきており（EU指令に基づく）、2014年当初から導入することが正式決定されていたが、トラック業界の反対やブルターニュ地方で反対派の農民を中心とした暴動が発生したこともあり、2013年10月に無期限延期とされた。

その後、上記計画は課金対象区間を貨物車の交通量が1日あたり2,500台前後である約4,000kmの道路に縮小し、料金徴収方法などについても見直し、改めて2015年1月から導入する予定とされていたが、反対の動きが収まらず、この縮小計画も2014年10月に無期限延期が決定された。

フランスでスムーズに有料化が導入できていない要因としては、ドイツや英国と違い、国民への説明方法として地球温暖化問題という大きな問題を前面に出したことや、燃料税を負担する自国の重量貨物車に対し、課金負担を軽減するような措置が講じられなかったことなどが挙げられる。課金分を輸送費に転嫁することを法的に認める措置はとったもの

の、結果的に現時点においては国民（特に利害関係者）には受容されていない。

フランスで仮に重量貨物車課金が導入されると、元々の有料道路制度による有料道路と同課金の2種類の有料スキームが同一国内に併存することとなり、両者は車種区分（通常のものと同環境排ガス規制によるユーロ型）、課金システム、支払う金の位置付け（料金と税金）などが全く異なるものの、一つの車載器で通行することが可能となるようである。これは利用者の側から見ると、自分が通行する際に支払う金が料金か税金かということが見えにくくなっていくという面もある。

3. 民間活力の活用

以上のような道路の有料化の動きと並行して、諸外国では道路の建設や維持管理を実施するにあたり、PPPや「PFI」^{※1}、コンセッションといった民間活力の活用も道路政策において古くから広く進められてきている。

その長所としては、総合的、一体的な建設や維持管理により、ライフサイクル全体を見渡した最適な事業を行うことができることや、余裕ある民間資金を利用してインフラの早期整備を行うことができること、民間によるイノベーション推進によって建設、維持管理のコストが削減できることなどが挙げられる。

その一方で、例えば2014年にドイツの会計検査院はPPP事業に関する検査報告書において、「6事業中5事業については、PPP事業で実施したことにより従来の工法で実施した場合よりもコストが高額だったとみられる」とし、あるいは「民間の資金調達コストは国のそれよりも高額である」と指摘し、さらに単に公共予算が確保できないからPPP事業で行うといった安易な姿勢を批判している。

このほか、英国でPPP事業に対して否定的な評価が出されたり、オーストラリアの都市内道路のPPP事業が連続して破綻したり、米国のインディアナトルロードのPPP事業の運営会社が2014年に破産を申し立てたりなど、失敗例も少なくない。

諸外国で民間活力の活用が進められるようになってから一定の時間が経過しており、PPP事業を実施するにあたっては、「しっかりと枠組みを決め、モニタリングして過大な交通量推計にならないようにする」、「事業が進むという長所はあるが、経済変動の影響を非常に受ける点に注意する」など、これまでに得られた知見などを十分に踏まえていく必要がある。

わが国でもPPPやPFI、コンセッションの拡大の動きがある中、道路事業に関しては、構造改革特別区域制度に基づく民間事業者による有料道路事業の運営が実現に向けて進められており、民間活力の活用が進んでいる諸外国からの教訓などにも目を向けるべきと考えられる。

^{※1}Private Finance Initiative の略で、公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用すること（国土交通省のHPから）。

4. 安定的な維持管理費用の確保

道路インフラの維持管理費用に係る公共予算の問題については、どの国でも単年度主義や支出の中立性といった制約の存在や、政治的影響によって適時に資金を投入できない場合が生じるなどの問題を抱えている。これらを解決する手法として、税金を目的税的に取り扱ったり、租税収入や有料道路の料金収入などを財源として基金化し、その運用を公共予算よりも柔軟かつ安定的なものとするような考え方を取り入れたり、また取り入れようとしたりするケースが諸外国で見られる。

例えばスイスでは、「NAF」(Nationalstrassen-und Agglomerationsverkehrs-fonds) と呼ばれる新たな道路基金の検討が進められており、連邦から自治体、政党、関連団体に対して意見を求める手続が現在進められている。

上記2. (4) のフランスのエコ・タクスについては、導入に向けて紆余曲折しているが、この構想も基金の存在を前提としている。

ドイツでも、2012年12月の州交通大臣会議報告書(Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung")において、上記のような諸外国の例を参考として、租税収入と料金収入を原資とする道路基金制度が提案されているが、基本的に多くの賛同を得られているようである。その必要性の理由としては、年次に捉われない安定した資金の使用が可能となることが挙げられている。

道路に限ったものではないが米国でも基金の構想があり、法案(Partnership to Build America Act (H.R.2084))が審議されているようである。これは、国外で活動する企業が国外での収入を本国に送金すると高額課税されることから、国外に資金が残されていることに着目し、それをインフラ債権の購入に充てれば減税するという形で資金を集め、基金化しようとするものである。

以上のように、諸外国で安定的な資金供給を目標とした方策が検討されていることにも注目すべきと考えられる。

第5章 将来の有料道路制度

1. 今後の情勢と有料道路制度に係る論点

わが国では、今後も引き続き人口減少が進むとともに生産年齢人口の割合も低下し、さらなる高齢化が進むことが予想されることから（第3章の図3-2（P.20）参照）、大きな経済成長が見込まれない状況が継続し、租税収入も減少していく可能性を排除できない。このような状況の中、将来の高速道路を取り巻く情勢としては以下のような点が想定される。

- i) 高速道路の全国ネットワークが完成し、建設から維持管理へと事業の軸足が移行すること。
- ii) 高速道路インフラの老朽化や構造物の劣化がますます進行すること。
- iii) 「国土強靱化」政策に見られるように、発災時の人命保護、国家や社会の機能維持、被害の最小化、迅速な復旧復興などに関連して、高速道路に新たな機能が求められていくこと。
- iv) さまざまな低公害車の普及が進み、これに伴って石油以外のクリーンエネルギーの活用が拡大し、燃料税の収入が減少していくと考えられること。
- v) 技術革新により自動運転、コネクティッド・ビークル、ETC2.0、テレマティクスなどの新しい動きが実用化されていくこと。

これまで、高速道路インフラはわが国の社会や経済において非常に重要な役割を果たしてきており、これからもその高度な機能やサービスを永続的に高い水準で発揮させていくことが今後の最大の課題となる。

そのために重要な対応の一つと位置付けられるのが老朽化・劣化対策であり、これを今後進めていくことについては、他の社会インフラにおける対策と同様、コンセンサスが得られているものと考えられるが、第3章の2.（2）で述べたとおり、無料開放を前提とした償還主義に基づく現行の有料道路制度においては、必要な大規模更新費用の財源は、現時点で必要な大規模更新分を除き考慮されていない。

加えて、償還満了後の維持管理費用を税金によって対処することが困難な状況になっていることも踏まえれば、財源面で永続性のある枠組みとはどのようなものか、建設から維持管理の時代へと移行しつつある現在において検討が必要となっている。

この際、有料道路制度を維持していくことは大前提となると考えられるが、そもそもわが国の高速道路に係る有料道路制度は導入以来、特別措置のまま運用されてきているという点や、償還主義についても、元々は道路の建設を主眼とした枠組みであるといった点も検討に含める必要があると考えられる。

今後の検討にあたって考慮すべき具体的な論点として、当委員会では以下のような点を考えた。

なお、以降で述べる内容と関連する事項も含め、当委員会における有料道路制度の将来

の方向性に係る議論について整理したものが図5-1 (P.42) である。また、議論を時点ごとに整理した第2章の図2-2 (P.16)、第3章の図3-6 (P.31)、第5章の図5-1 (P.42) のポイントを一つにとりまとめたものが図5-2 (P.44～45) である。

(1) 税金(国費)による対応

財源問題に大きく影響する論点であり、わが国では現在、一部の合併施行の区間を除いて高速道路には税金がほとんど投入されていない。しかしながら、高速道路インフラは生活道路とは違って国の基幹交通網を成すものであり、国家的な重要性といった大きな視点から考えると、「必要となる費用の負担については、利用者負担による料金だけではなく、税金による一定の対応を考える余地もあるのではないか」といった議論も考えられる。

第3章の1. で述べた平成25年の中間答申に基づき、料金徴収期間を最大15年間延長した際、その前提として算定された現時点で必要な大規模更新に対応するための費用は高速道路会社6社合計で約4兆円とされ、これに加えて維持管理費(参考数値として、現状で高速道路会社6社の合計額が1年あたり約8,000億円^{*1})を勘案すれば、多額の費用が永続的かつ定期的に必要となる。

諸外国では高速道路について、国民のモビリティを保証するものということだけではなく、国家基盤の一つとして捉え、「国として必要なものだから作る」という政策方針により高速道路の整備を国が行っている場合も多く、必要な費用について「国と利用者それぞれに負担すべき部分が存在する」と考えているような国もある。

しかしながら、わが国では租税収入が長期的に減少傾向になるとみられることもあり、高速道路への税金投入が国民に受容されるにはハードルが高いと考えられ、利用者負担をあくまでも基本とせざるを得ない面もある。ただ、道路施設の有効利用の面などからそれだけでは対応し難い部分もあり、そういった部分については税金で対応すべきと考えられることから、「どのような時に税金を投入するのが適切か」ということについて、客観性を担保し得るガイドライン的なものができれば望ましい。

税負担にも一般財源と特定財源の異なる2つの考え方があり、広義の利用者負担という考え方からは、わが国では平成21年度から廃止(一般財源化)された道路特定財源のような何らかの安定的な財源によって費用を捻出する手法や、第4章の4. で述べた諸外国における基金のような枠組みも考えられる。

(2) 一体的なネットワークという考え方

わが国の高規格幹線道路網においては整備の経緯などの違いによって、有料の高速自動車国道などのほか、ほぼ同規格の道路であるにも関わらず無料の新直轄区間があったり、料金水準が同一の高速道路の中でも6車線や暫定2車線の区間があったりと、利用者の目から見てもアンバランスな部分があると考えられる。国全体のネットワークとして考える場合には、これらを一体のものとして制度などを考えていく必要がある。

^{*1} 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構作成の「高速道路機構ファクトブック 2013」中、会社の収支予算の明細における「計画管理費」と「修繕費等」の合計額を年平均して算出した数値。

特に、新直轄区間は主に交通量が少なく採算性が低いと想定され、建設の優先順位が必ずしも高くない区間について、国が税金によって整備（ただし、費用は国と都道府県が負担）することとされた無料の道路だが、整備の経緯から有料道路と新直轄区間が混在するような場合は、例えば全体として有料にする、または無料にするといった検討も考えられる。

（３）ETCの活用

ETCは利用者の経路捕捉や柔軟な課金といったメリットが存在するだけでなく、無料とする取扱いも可能な技術であり、今後のフレキシブルな料金制度への可能性を開くものと言える。

（４）資産のマネジメントの必要性

高速道路を永続的に国民の資産として維持管理していく必要があるとすれば、「必要な費用を償還すればそれで終わり」ということだけではなく、永続的に資産としてマネジメントしていくような考え方も必要と考えられる。例えば、民間企業会計における減価償却の考え方を高速道路に適用することや、償還主義を採っていることでゴーイング・コンサーン前提とした民間企業会計と現在は異なっている会計制度の見直しなども検討し得る。

（５）不確定性の考慮

償還主義は「過去にかかった費用をいかに返済するか」という確定論的な考え方だが、今後の制度は、将来の老朽化や劣化、災害、気候変動、技術革新（イノベーション）といったさまざまな不確定要素をも考慮したものでできれば望ましい。また、制度は「一度決めたら終わり」というものではなく、少なくとも10年程度のオーダーで見直していくべきと考えられる。

特に、技術革新については、維持管理と（大規模）更新によって単に道路の機能をキープしていくということにとどまらず、積極的にグレードアップを行っていくという姿勢も重要であり、制度面の検討においてこのような視点も組み込んでいく必要があると考えられる。

（６）ソーシャル・アクセプタンスの重要性

今後、有料道路制度（料金制度・施策も含む）を見直していく際には、第3章の2.（3）で述べたソーシャル・アクセプタンスという観点も非常に重要となる。

2. 今後の有料道路制度について

道路を有料化するにはさまざまな目的や考え方があり、それらに応じて制度も変わることから、今後のわが国の有料道路制度の方向性を検討するにあたり、諸外国などのさまざまな制度のバリエーションを網羅しながら、わが国の制度も含めてそれらのメリットとデメリットなどを考察することとした（P.46～61参照）。考察にあたっては極力分かりやすいものとなるよう概念図を用いた。

この中でP.60～61が将来の有料道路制度について整理したものとなっており、これまでに述べてきたとおり、償還主義（に基づく現行の有料道路制度）には多くの課題があると言える。理想的な制度は、高速道路インフラの高度な機能とサービスが永続的に発揮できるよう、将来必要となる維持管理費と（大規模）更新費の両方を利用者から徴収する料金によって賄うという、純粋な受益者負担によるものと考えられる。

そのためには必要な費用の負担のあり方（財源）が課題となるが、この点については償還主義の枠組みの見直しや、償還主義によらない有料道路制度、国の負担の範囲（有無を含む）などについて、広範かつ長期的な検討が必要となる。その際、料金を永続的に利用者から徴収するようなドラスティックな転換も考えられるが、そのようなことをいかにして社会に受容されるような形で打ち出すかといった点も検討課題に含まれると考えられる。

図5-1 第10回委員会 資料3-1（未来）を加工したもの

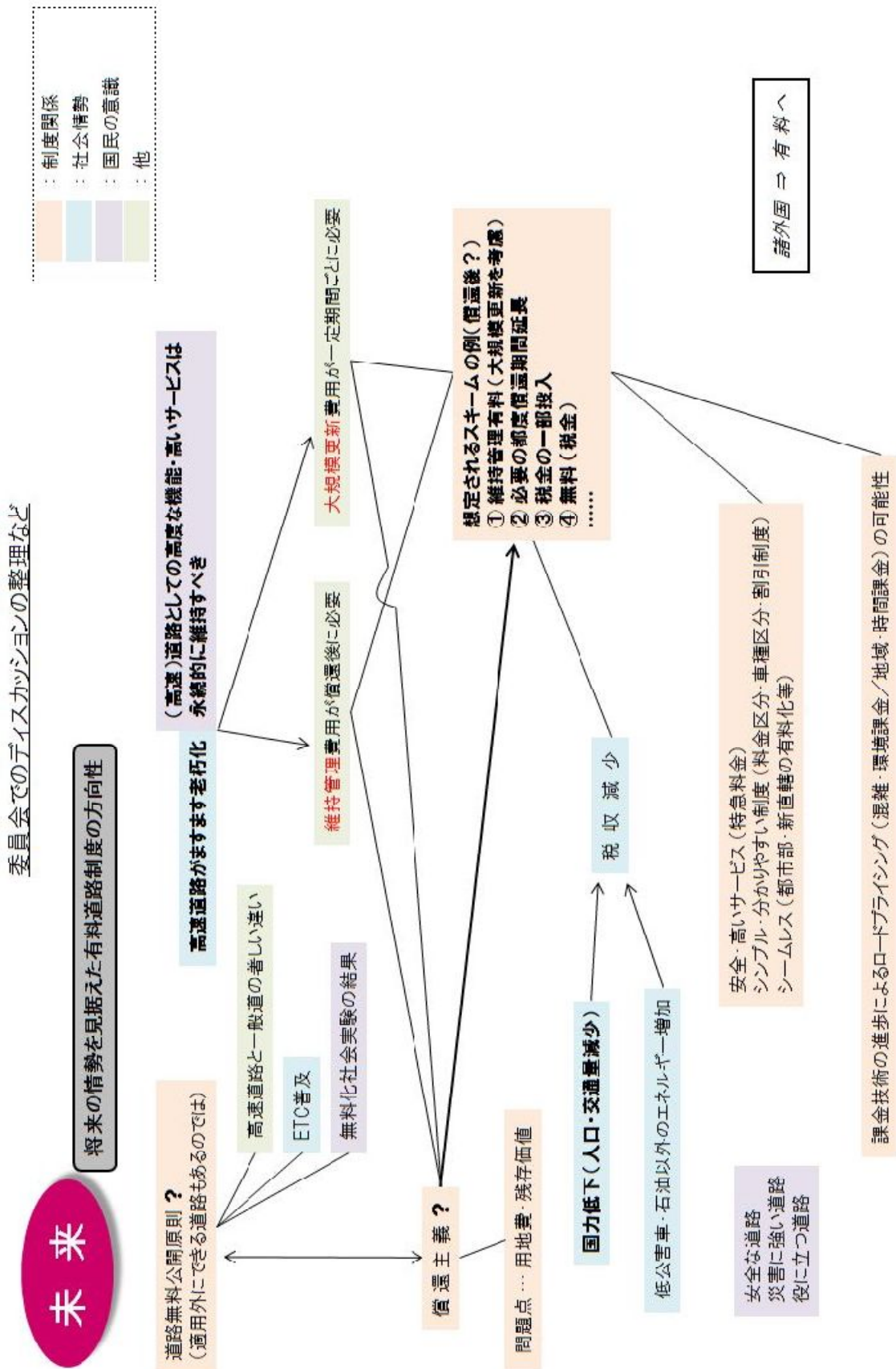


図5-2 有料道路制度の基本的な考え方とそれに対する時代的影響などを踏まえた今後の立脚点（第10回委員会 参考資料2を加工したもの）

	有料道路制度草創期の 基本的な考え方	基本的な考え方に影響を 及ぼす新たな情勢等
道路無料公開の原則 ↓ 有料道路制度の導入 (やむを得ないものとして)	公共財としての認識（天下の公道）	⇒ 高速道路を一般道と同列に論ずることの是非 (自専道・立体交差は法令には規定されているが、無料公開原則との関係での掘下げはなかった)
≪ソーシャルアクセプタンス≫	償還主義のもと、将来無料になるということ で社会の理解を得ていた(と思われる)	⇒ 高速道路網が概成 (「早期建設のために有料」とは言いにくくなった)
償還主義 ↓ その土台として ↓	償還後は無料になる	⇒ 償還対象経費への疑問 (用地費・残存価値・世代間の公平等の関係で料金絶対額への疑問)
≪道路構造物の永続性≫	コンクリート構造物等の永続性を暗黙の了解とし、償還後は維持管理費だけで足りると想定	⇒ コンクリート構造物等の恒久性に疑問
≪償還後の経費≫	償還後の維持管理は公共予算で実施可能と想定 (維持管理費は建設費より安価)	⇒ 大規模更新費用が今後も継続的に必要
≪税収の想定≫	高度成長期で税収の伸びも期待でき、十分な税収を想定 法制度：特定財源の存在	⇒ 低成長となり十分な税収が期待できない エコカーの普及（→燃料税収入に影響） ⇒ 道路特定財源の廃止
有料道路制度の具体論 (各時点における国民の 説得材料の一つ)	経済状況：インフレ基調で投下資金が長期的には実質減になり、料金値上げと合わせ、高金利だが負担が可能 ・公正妥当主義 ・受益者負担 ・プール制 ・画一料金制・対距離料金制 ・各種割引	⇒ 「料金が高い」「割引が複雑」等、料金制度への不満が出る ⇒ プール制への疑問等（←受益者負担） ETCの出現
国家的視点	高速道路は国が設置するが、公団が代行	⇒ 企業経営的要素の要請
諸外国の情勢	無料が主流	⇒ 有料道路制度の必要性が広く認識されるようになった

※ ロードプライシング等の料金施策：有料道路そのものの議論とは角度が異なるので、上記の議論には含めない

将来の方向への立脚点

- ⇒ 高速道路に必ずしも道路無料公開原則を適用しなくてもよいのでは
(自動車によるノンストップの移動を可能とする新たな空間であり、人が出入りし、他の道路と平面を共有する従来の道路とは異なる)
(道路無料公開原則の高速道路への適用がなければ、有料道路を「やむを得ない制度」とする消極位置付けは消滅?)
- ⇒ 「早期建設のための有料道路制度」という説明では国民の了解を得ることはできない
- ⇒ ソーシャルアクセプタンスが得られる施策や打ち出し方という観点が必要では
(時期や必要資金の予測が難しい大規模更新を前提として、償還期間を随時延ばすことは説明が困難)
- ⇒ 償還対象経費の見直しが必要(料金水準に影響する)
(そもそも、持続性のあるシステムが必要では)
- ⇒ 高速道路機能の永続的な維持が必要という観点からの洗い直し
- ⇒ 高速道路機能の永続的な維持のために、有料道路制度草創期に想定していた以上に莫大な費用が必要となることが明確になったが、当該費用を制度設計に取り入れる観点が必要
- ⇒ 租税だけでは高速道路を永続的に維持するための財源が賅えないことから、利用者負担による資金充当が必要
- ⇒ 有料を前提とした場合、ETCを用いた柔軟な料金制度設計が可能
- ⇒ 諸外国では国家基盤の一つとして高速道路を捉える視点が見られる
高速道路に必要な経費には、国と利用者のそれぞれが負担すべき範囲があるのでは
- ⇒ 無料道路の有料化等の潮流にある

[さまざまなスキームの考察：過去]

① H26.5 の法改正前の償還制度

≪ スキームの概要 ≫

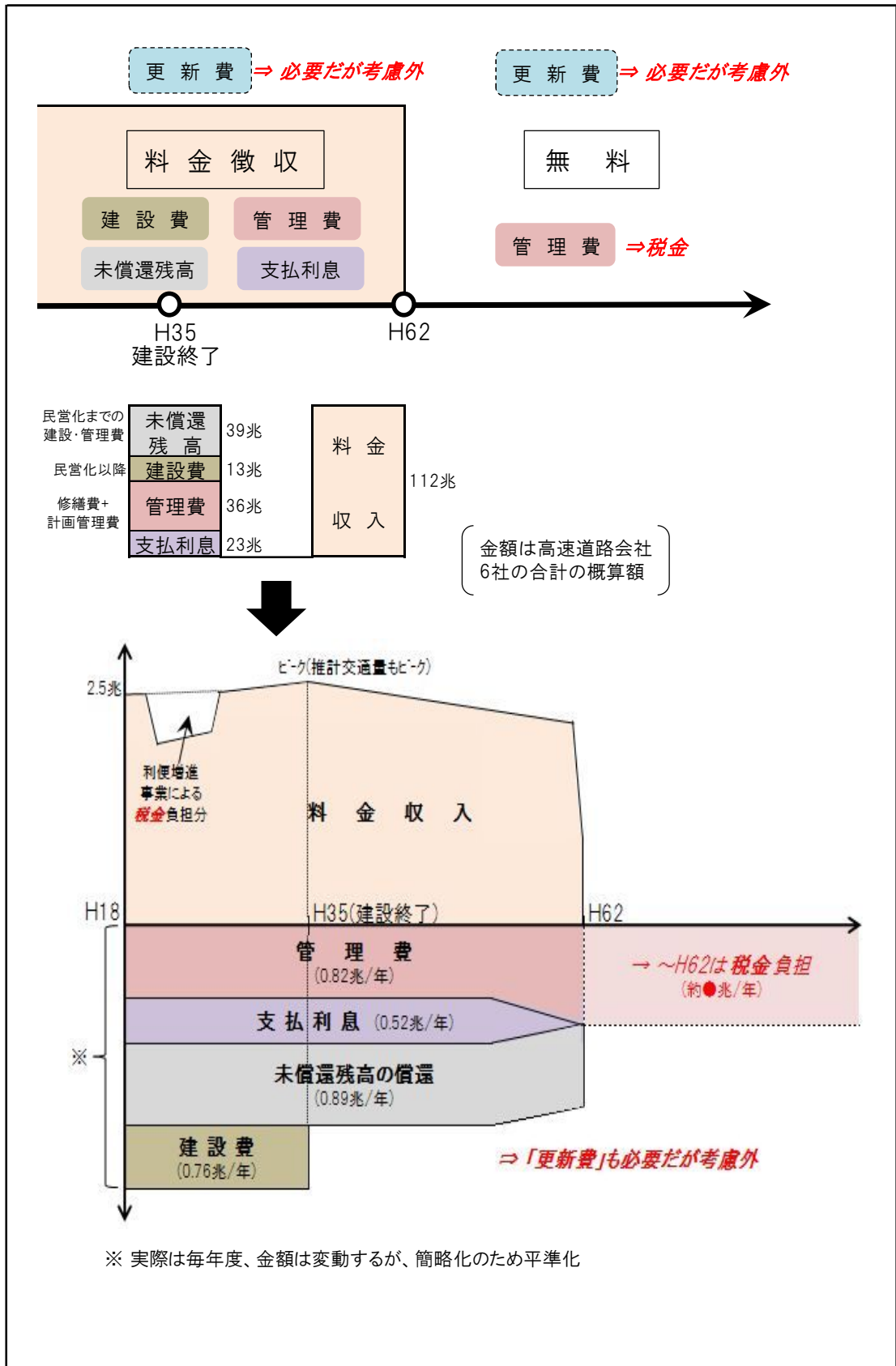
- ・ インフラ課金の考え方に基づき、平成62年まで（民営化から45年）を料金徴収期間として、建設費（民営化～平成35年度）、管理費（修繕費・計画管理費）、支払利息、未償還残高（民営化までの建設・管理費）を賄い、償還満了後は無料開放
- ・ 「道路無料公開原則」に反するため、例外的・時限的な特別措置として導入
- ・ 前提として、「コンクリート構造物は永久構造物」という考え方が存在
- ・ 償還満了後に必要な管理費は税金で賄うことを想定
⇒ 導入当時の高度成長期の十分な税収が背景

≪ メリット ≫

- ・ 早期の高速道路整備が可能（現在ではメリットとして重要ではない）
- ・ 「償還満了後無料」は利用者に受け入れられやすい
- ・ 受益者負担が実現（ただし償還期間満了まで）
- ・ 償還満了後は料金徴収コストが不要

≪ デメリット（問題点・課題） ≫

- ・ 今後永続的に必要な更新費が考慮されておらず、償還対象経費に含まれていない
⇒ 老朽化に対応できず、高速道路の機能の永続性が担保されない
- ・ 償還満了後の管理費の税負担が大きい
⇒ ・ 税収減少という情勢を踏まえれば、多額の管理費の税負担は財政的に困難では
・ ソーシャル・アクセプタンスの面から、高速道路をあまり利用しない国民には受け入れられないのでは
- ・ 世代間（償還満了前後）で有料と無料の差がある
- ・ 用地費が償還対象経費に含まれている
⇒ 過去の利用者が、償還満了後の高速道路の残存価値分も含めて負担するのは過大では



【「高速道路機構ファクトブック2013」、同機構ホームページの各種公表データを基に作成】

[さまざまなスキームの考察：現在]

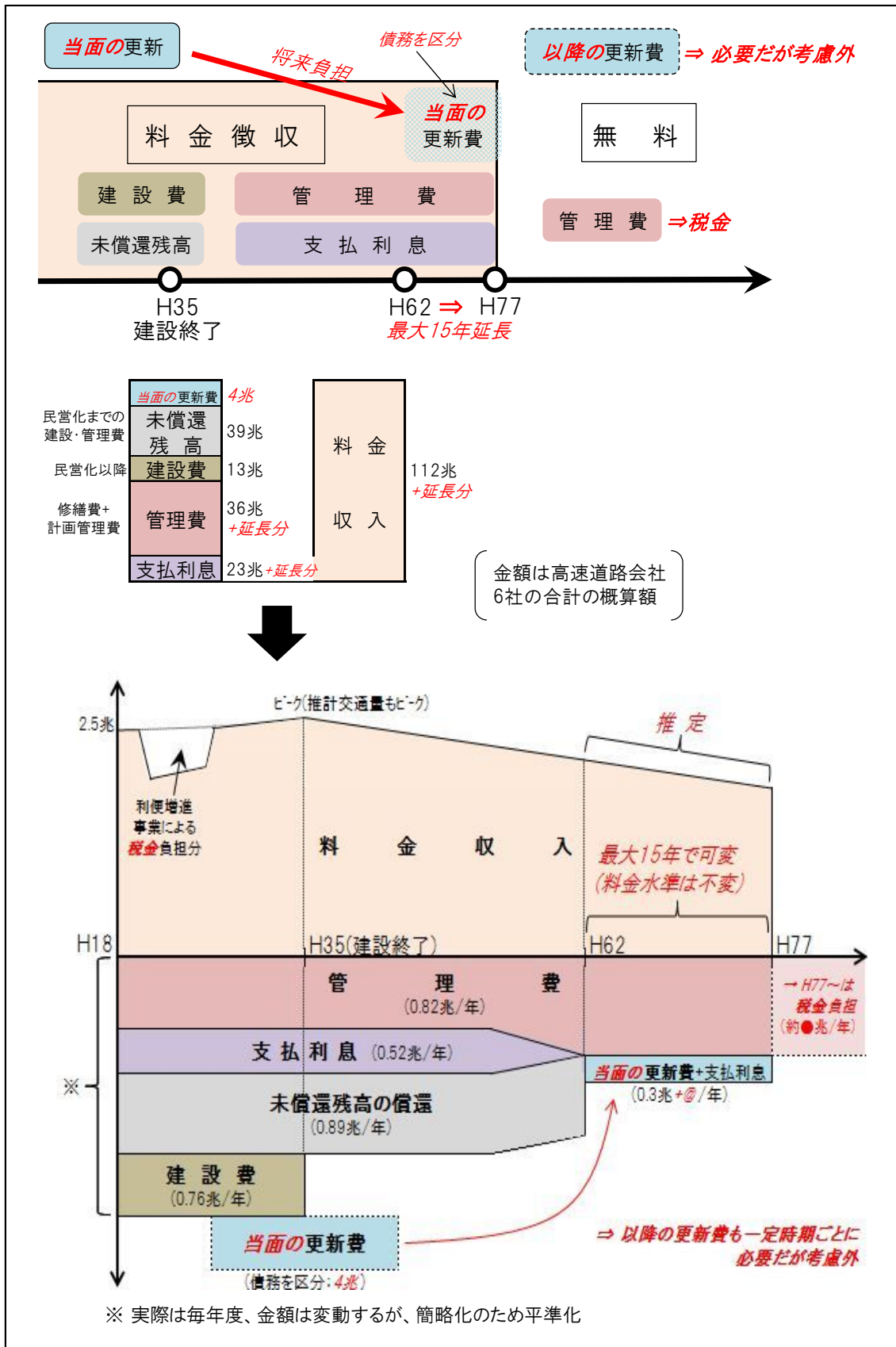
② 現行償還制度 = H26.5の法改正後

《 スキームの概要 》

- ・スキーム①をベースに、今後実施していく当面の（現時点で必要と判明している）更新に必要な費用（高速道路会社6社計で約4兆円）を賄うため、料金徴収期間を最大15年延長
- ・当面の更新（「特定更新等工事」）費用分については、スキーム①における従前からの債務とは区分し、延長する期間において償還

《 問題点・課題など 》

- ・メリット・デメリットは概ねスキーム①と同様
- ・当面の更新にしか対応しておらず、以降も半永久的かつ定期的に必要と考えられる更新の分については含まれていない
（※ ただし、現時点ではその費用の算出が困難）
⇒ 依然として高速道路の機能の永続性は担保されない



【「高速道路機構ファクトブック2013」、同機構ホームページの各種公表データを基に作成】

[さまざまなスキームの考察：他制度]

③ 「道路運送法」の一般自動車道（私道の自専道）

《 スキームの概要 》

- ・インフラ課金の考え方に基づき、建設（必要な場合）、維持管理に必要な費用を料金収入で賄う
- ・事業経営者は路線単位で国交大臣の免許を受ける
- ・使用料金（定額）は国交大臣の認可
 - ⇒ 認可基準：
 - ・適正利潤を含む原価主義
 - ・使用者に公平かつ負担能力を考慮
- ・料金徴収期間の制限なし
 - ⇒ 永久的な営利事業として経営されることを予定

《 メリット 》

- ・民間活力活用の一形態
- ・観光道路・生活道路的機能を果たし、公共事業による道路整備を補完するという社会的意義
- ・事業に必要な土地を収用することができる

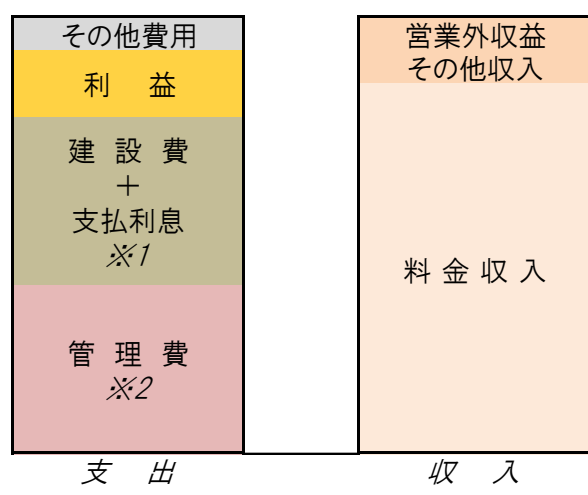
《 デメリット 》

- ・事業開始に多額の資金が必要で、かつ総資本回転率が極めて低く、経営的に難しい
- ・公道ではなく私道であることによる点
 - ⇒ ・固定資産税などの租税負担がある
 - ・災害発生時などにおいて、国などからの資金的な支援を受けられない
など

【参考：「一般自動車道の概要」，道路行政セミナー，2001年5月号
「一般自動車道の現状」，道路行政セミナー，1991年7月号】

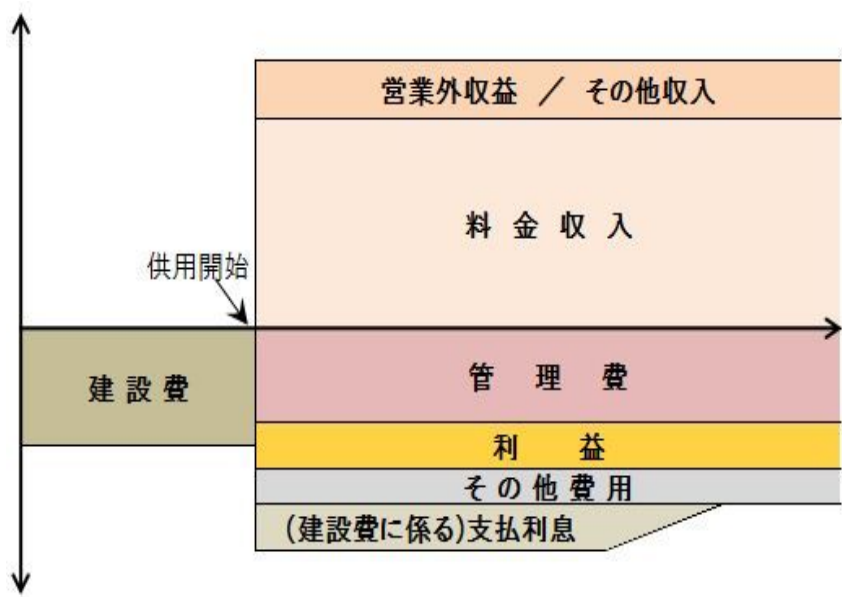
目的 インフラ課金

収入
と
支出



[事業者単位でのイメージ(免許は路線単位)]

- ※1 新設等工事を伴う場合
⇒ 伴う場合は、「償還→維持管理有料」に類似
伴わない場合は、「維持管理有料」に類似
- ※2 減価償却費含む



※ 実際は毎年度、各項目の金額は変動するが、簡略化のため平準化
収入・支出の見直しなどによる事業の再申請が行われると金額が変動

[さまざまなスキームの考察：諸外国]

④ EUの重量貨物車課金

《 スキームの概要 》

- ・ 導入の背景
 - ⇒ EU域内を各国の重量貨物車が自由走行するようになり、国ごとの道路の課金制度や課税制度の違いによって、道路に係る費用の負担について不公平性が発生
- ・ 国境をまたがって長距離移動することが多く、環境への負荷が大きい重量貨物車（3.5トン以上の車両）に対して課金が可能
- ・ EU指令（共通のルールを定めるもので、課金を義務付けるものではない）に基づき実施
- ・ 課金額は以下に基づき変動
 - ⇒ ・ 車両タイプ（軸数）
 - ・ 排ガス基準（EURO等級）
 - ・ 走行距離
 - ・ 区間
 - ・ 時間帯
- ・ 国によって課金方法が異なる
 - ⇒ ・ 対距離課金
 - ・ ビニエット方式（期間制）
 - ・ 有料高速道路の通行料金として課金
- ・ ドイツと英国においては、（一部の）一般道路も課金対象とされている

【参考：当委員会「中間報告書」】

目的 当初 インフラ課金 …「ユーロビニエツ指令Ⅰ」(1999)

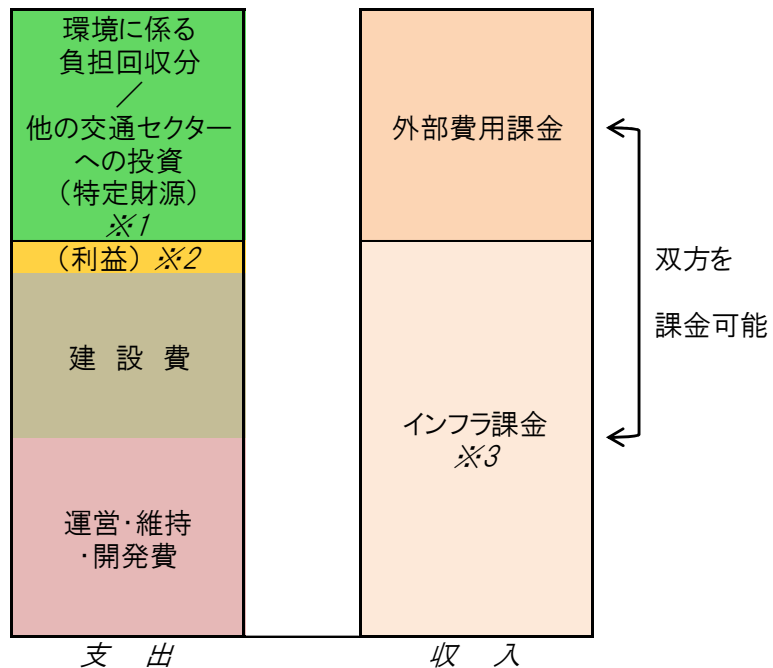
↓

(改正) インフラ課金 …「 ” 指令Ⅱ」(2006)
⇒ 課金方法として、インフラ課金の範囲内で環境・混雑課金が可能

↓

現在 インフラ課金 …「 ” 指令Ⅲ」(2011)
⇒ 課金方法として、総額としてはインフラに係る費用の範囲内で、
「混雑時間は割増、他の時間は同額を割引」という形で混雑
課金が可能
外部費用課金 (大気汚染・騒音)
⇒ 外部費用の7割を占めるとされる「混雑」は対象外

収入
と
支出



※1 義務ではなく推奨

※2 コンセッションを考慮したもので、含めることが”できる”と規定

※3 混雑課金を含む

[さまざまなスキームの考察：諸外国]

⑤ シンガポールの混雑課金（「ERP」(※1) / コードン有料制(※2)

《 スキームの概要 》

- ・ 主眼は、財源（収入）確保ではなく、望ましい走行速度を基準として混雑（＝市内の通行車両数）を管理すること（「TDM」(※3)
- ・ 都心部を通行する公共交通車両以外の全車両に対して課金（コードン有料制）
- ・ 車種・場所・曜日・時間によって料金変動（3ヶ月ごとに実績に応じて改定）
- ・ 電気自動車・ハイブリッド車に対しては割引措置あり（環境要素の導入）
- ・ シンガポールにおいては全車両に車載器を標準装備
- ・ 1998年の導入時点のインフラ（車載器含む）整備費用は約2億S\$（約180億円）
⇒ この財源に係る公表資料はないが、この費用（+利息?）は課金収入によって既に賄われていると思われる
- ・ 次の段階の課金システムとして、既存のガントリーを廃止し、GPSを利用して課金するシステムである「ERP2」の導入に向け、社会実験などを進めている

※1 Electronic Road Pricing = 「電子道路課金」

※2 特定の地域（通常は都心）に入る道路利用者に課金する方法。平日の通勤時間帯のように、ピーク期間のみに課金されるものもある

※3 Transportation Demand Management = 「交通需要管理」

【 参考：当委員会「中間報告書」

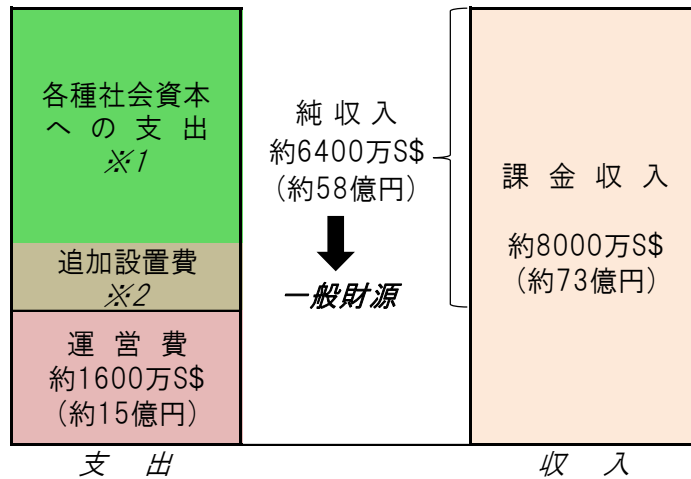
“Road Pricing in Singapore after 30 Years”, Gregory B. Christainsen, Cato Journal, 2006, vol. 26, issue 1】

目的 外部費用課金 + インフラ課金 (混雑課金)

※ 「混雑課金」という場合、その目的（使途）による分類として、「インフラ課金」（混雑緩和のための財源調達）と「外部費用課金」（混雑によって発生する社会的費用を課す）の2種類が考えられるが、本スキームは両者を含むが、スキーム⑥は前者

収入と支出

(金額は2006年頃のもの
; 1シンガポール(S)\$≒91円換算(H26.12))



- ※1 ・土地利用と交通計画が連動した社会資本整備
 - ⇒商業施設の高層化
 - 道路・駐車場・公共交通（鉄道：MRT・LRT）の整備
 - 駅周辺への住宅整備など
- ・整備した社会資本を最大限に活用
 - ⇒公共交通機関の低廉化によるサービス向上
 - 路上駐車禁止の徹底など
- ※2 公表資料はないが、一般財源からの支出と思われる

[さまざまなスキームの考察：諸外国]

⑥ 米国カリフォルニア州道の SR91 高速レーン(管理レーン/建設が税金による場合)

※ 本スキームは、過去の高速道路建設は税金で行い、混雑緩和のために管理レーンを増設する際に有料制を導入したスキームという着眼点で取り上げているが、当該レーンにおいて混雑課金を用いて、可変料金による TDM を行っているという点も大きな特徴

《 スキームの概要 》

- ・ 過去の高速道路自体の建設は税金（州税）で実施
- ・ 混雑緩和のため、1995年に高速道路の中央部分に可変料金によるレーンを4車線増設し、当該レーンの通行車両に課金
- ・ 料金は、曜日・時間・方向・乗車人員による可変料金（ピーク時間帯は通常より高く、オフピーク時間帯・ピークの前後の時間帯は通常より安くする）による
- ・ 資金調達・レーン増設・管理をPPPによって民間会社が行っていたが、2003年にオレンジ郡交通局に売却

※ 以下の整理はスキーム全体に関してではなく、管理レーンに係る内容のみ

《 メリット 》

- ・ 道路容量をより有効に活用することで、混雑が緩和され、ピーク時の定時走行性が確保される
- ・ 料金との組合せで利用者の走行経路の選択肢が増加し、高速性が確保される
- ・ 料金収入が産み出される
- ・ 渋滞により排出される温暖化ガスの減少により、環境負荷が軽減される

《 デメリット（問題点・課題） 》

- ・ 流出入箇所の設計方法
- ・ ドライバーへの情報提供（流出入箇所、料金情報など）
- ・ 不正の防止・取締りの必要性（特に乗車人数のチェック）

【参考：当委員会「中間報告書」
高速道路機構 海外調査報告書No.15 「米国における管理レーンへの取り組み」】

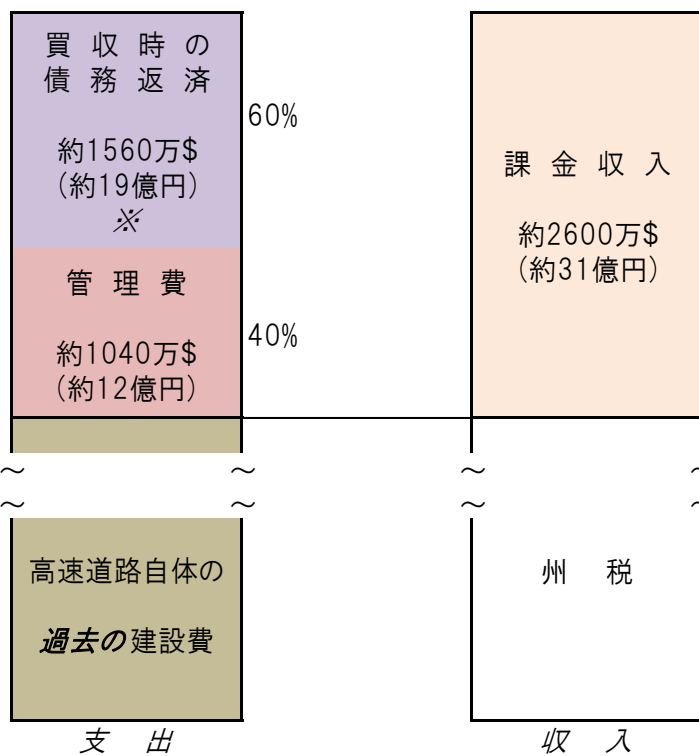
目的

インフラ課金（混雑課金）

⇒ 混雑時の代替路確保（交通容量増加）
レーン維持のための財源確保

収入
と
支出

（金額は2003年のもの；1\$≒120円換算(H26.12)）



※ 債務：管理レーンの建設費と買収時までの管理費に相当

[さまざまなスキームの考察：諸外国]

⑦ 《参考》 採算単位から見たインフラ課金の違い（最もシンプルなケースを想定）

- ※ ・本図は参考まで、スキーム①～⑥とは視点を変え、国全体で見た時に、有料道路（インフラ課金）を採算単位で分類したもの
・この場合、「ネットワーク採算型」と「個別採算型」（の集合）の2つに大きく分類できる

《 メリット 》

- ・地域間で料金格差が生じない
- ・不採算だが必要な路線が整備できる（→デメリット？）
- ・運営組織の経営が安定

《 デメリット 》

- ・世代間負担が不均衡
- ・徴収期間が長期化するおそれがある
- ・不透明で分かりにくい

《 メリット 》

- ・相応な世代間負担
- ・一定の透明性があり、分かりやすい

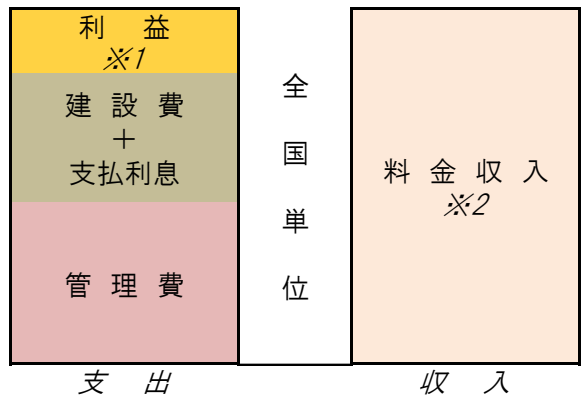
《 デメリット 》

- ・地域間で料金格差が生じる
- ・不採算だが必要な路線は整備できない（→メリット？）
- ・他地域からの内部補助がない

採算単位

ネットワーク採算型 : フランス・イタリアの既存の高速道路
日本の全国プールなど

収入
と
支出



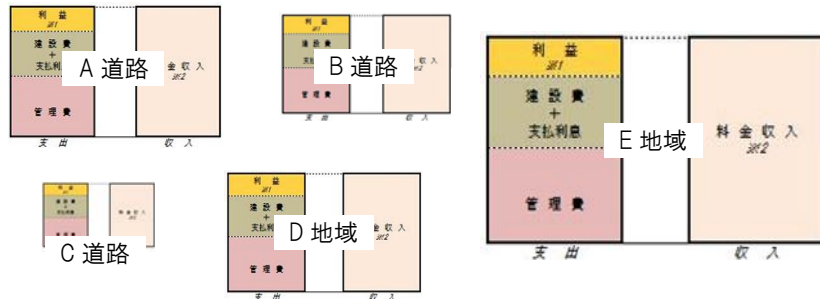
※1 コンセッションなど民間活用の場合で、日本は除く
※2 国によっては国費が入る場合もあり得る

採算単位

個別採算型 : フランス・イタリアの新規路線、米国、オーストラリアなど
(の集合) 地域プールの枠組みもこのバリエーションとして存在

収入
と
支出

路線(地域)単位が国内に複数存在
(個々の図は上のものと同一)



※1 コンセッションなど民間活用の場合
※2 国によっては国費が入る場合もあり得る

[さまざまなスキームの考察：将来のイメージ]

⑧ スキーム②の現行償還満了後

平成77年度以降は、当面以降の更新費と毎年の管理費の費用負担が必要
(新規建設は想定しない)

↓

これらを賄うために考えられる費用負担のスキーム

i) 償還満了後も有料

1) 必要の都度(≒更新の都度)償還期間延長

2) 更新費も考慮した維持管理有料

⇒ 1)、2)は本質的には類似しており、メリット・デメリットは概ね共通

《メリット》

- ・老朽化に対応でき、高速道路の機能の持続性が担保される
- ・受益者(利用者)負担によるスキームであり、社会的に受け入れられやすい

《デメリット》

- ・永久有料的になる面から利用者に受け入れられづらい
(1)の場合、延長の都度、反発を受けることも考えられる)
- ・料金水準が更新費によって変動する可能性がある

3) 税金の一部投入や、他のスキーム

ii) 償還満了後は無料(現行制度)

⇒ メリデメはスキーム①(、②)と同

※ 更新費と管理費

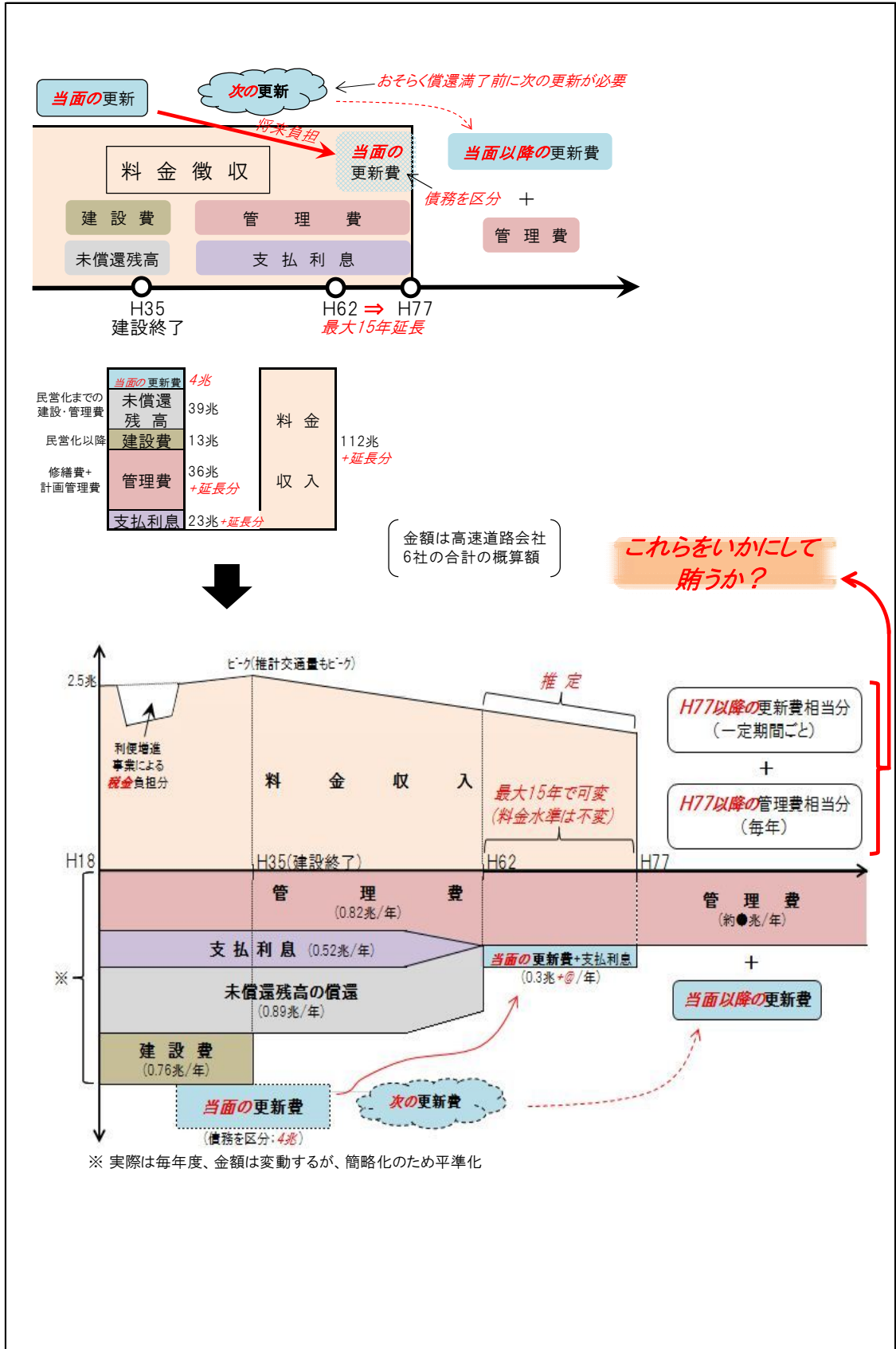
更新費

- ・概ね20~30年サイクルで必要
- ・必要額はその都度変動(今回の当面の更新については6社計で約4兆円)
- ・世代間負担の問題(投資時期と負担時期のギャップ)
⇒ ・更新前に取る(積立金) or 更新後に取る(借入金)
・投資の回収期間をどう考えるか(料金一定 or 料金変動)

管理費

- ・常に必要
- ・必要額は概ね算定可能(現状で、修繕費+計画管理費は6社計で約8000億円/年)

※ 現行の「道路整備特別措置法」第15条の規定による維持管理有料制度は、地方道路公社だけが対象



【「高速道路機構ファクトブック2013」、同機構ホームページの各種公表データを基に作成】

結び ～将来に向けて～

本報告書は「はじめに」でも述べたとおり、有料道路制度そのものに関する検討を行ったものであり、どちらかと言うと「現在の」高速道路財源をどのように調達するかということを議論の中心（持続性や大規模更新についても言及しているが）としている。

しかしながら、高速道路は重要な交通網として将来にわたって使用されていくものであるところ、将来に向けた新たな発展性を有するのみならず、大きな課題も抱えているということ忘れてはならない。

例えば、米国の道路庁は“Beyond Traffic 2045”（「交通の将来に向けて 2045」）という文書を公表し、今後の 30 年を見据えた問題提起を行っている。これは交通の将来に対する処方箋を提案するものではなく、議論のベースを与えるものとして出されている。そこでは、今や米国の道路のクオリティのランキングが 16 位であるということスタートに、その取り巻く情勢として、交通機関における技術革新によるインフラのメンテナンスの改善、交通安全の向上といったプラス面を指摘するとともに、人口の高齢化（30 年後に高齢人口が現在の 2 倍となる）や、巨大都市への人口集中、所得の不平等、気候変動による海面上昇、災害発生頻度の増大、ガソリン税収の減少といったマイナス面にも言及がなされている。

また、ドイツでも連邦交通省が“Straße im 21. Jahrhundert - Innovativer Straßenbau in Deutschland”（「21 世紀の道路ードイツにおける革新的な道路建設」）という文書を公表している。これはドイツ政府のハイテク戦略の一部を成すもので、道路事業のイノベーションを後押ししようとする研究プログラムである。このプログラムはさらに、道路というシステムが将来の時代に対応できるようにするためには、道路の垣根を越えて多方面にわたる検討も必要であるとしている。それは、人口変動、気候変動、技術の発展、グローバル化、脱石油社会の持続性といった事項であるとされている。そして、以上を踏まえてプログラム上の具体的テーマとして、①安全で信頼性のある道路、②インテリジェントな道路、③省エネ型の道路、④公害の少ない道路、⑤生活空間の一部を成す道路、⑥持続性のある道路、⑦技術革新の旗手としての道路、の七つを掲げており、それぞれについて 2030 年を目標達成年次としたロードマップを作成している。

わが国でも平成 24 年 6 月に、社会資本整備審議会道路分科会が今後の道路政策の基本的方向について中間とりまとめを公表している。そこでは、今後の道路政策の転換の視点として、①車が主役という視点の転換、②道路を「賢く」使うという視点、③新たな技術革新等による「道路の進化」を積極的に模索、④国際競争力の激化、人口減少社会の到来を踏まえたネットワーク機能の強化、⑤国土の強靱化に向けた道路機能の再認識、が掲げられている。

以上から、国によって捉え方に相違はあるものの、道路にはその取り巻く社会経済のほか、気候変動に至るまでの諸情勢からそれらへの『対応』が、また技術革新によって、今なお『発展』、あるいは『進化』が求められていることが理解できよう。

ここで注意すべきなのは、その『対応』にしても『進化』にしても、対象となる課題が、

人口の大変動や地域社会の縮小といった前例のない社会経済的変動や、地球規模の気候変動、ITの発展、自動運転の研究の進展といった、歴史的にも我々の世代がはじめて直面する未曾有の規模の事態や高度の技術革新といったものだということである。特に、現在のITや自動運転の研究の進展には目を見張るものがあり、これは車輪や自動車の発明によって、かつては人が歩くだけだった道の機能や構造が大きく変革したことに相当する革命的変革を引き起こす可能性すら秘めているものである。

このように、道路が将来的に大きな変革を迎えようとしている一方で、将来の社会基盤でもある以上、これを次の世代へと適切に引き継いでいくことが必要である。このため、これを可能とする財政基盤をも含むものとしての道路の財源問題を短期的な視点で捉えるのではなく、将来に向けた道路の発展と対応すべき課題をもあわせて、長期的な視点で考えていくことが一層求められている。今後も継続する料金に関する研究にあたっては、こうした広い視点から諸氏のご意見を賜る所存である。

資料編

目 次

1. わが国の有料道路制度・料金制度
 - 資料 1-1 「有料道路制度の内容」
(中間報告書第 1 章 1 の内容を更新)
 - 資料 1-2 「有料道路制度の変遷」
(中間報告書第 1 章 2 の内容を更新)
 - 資料 1-3 「料金水準の変遷」
(中間報告書第 1 章 3 の内容を更新)

2. 諸外国の有料道路制度
 - 資料 2-1 「諸外国の有料道路（高速道路）に係る統計資料など」

3. 本編に関連する委員会資料など
 - 資料 3-1 「有料道路制度の沿革」
(第 7 回委員会 資料 5)
 - 資料 3-2 「高速道路に関する新聞報道（社説）の調査結果」
(第 9 回委員会 参考資料 3)
 - 資料 3-3 「欧州における交通特定財源の設立の動向」
(第 8 回委員会 資料 6)
 - 資料 3-4 「2013 年における世界の道路政策の動き」
(第 10 回委員会 資料 1 (別紙は除く))
 - 資料 3-5 「世界の高速道路の有料化の進展状況と教訓」
(第 11 回委員会 資料 1)
 - 資料 3-6 「ドイツにおける将来の高速道路財源をめぐって」
(第 11 回委員会 資料 2)
 - 資料 3-7 「ドイツの道路政策をめぐる最新の情勢」
(第 12 回委員会 資料 1)
 - 資料 3-8 「海外のロードプライシング」
(中間報告書第 2 章を再掲)

1. わが国の有料道路制度・料金制度

資料 1 - 1

「有料道路制度の内容」

(中間報告書第 1 章 1 の内容を更新)

（１）有料道路制度の現状

有料道路の料金体系、特に料金プール制を採っている高速自動車国道、都市高速道路に対する社会的批判は根強いものがある。料金プール制が採用されたのは昭和 47 年であるが、その当時から東名高速道路や名神高速道路のようなドル箱路線によって、利用台数の少ない赤字路線が維持されているという指摘があり、それから 30 年を経て行われた道路関係四公団民営化の過程での議論の主要トピックの一つが「どこまでが必要な道路なのか」という問いかけであり、それを賄いうる料金とその負担水準に関するものであった。

近年、高速道路に関して実施された政策を見ても、当初は高速道路の利便増進計画として、途中からはリーマンショック以後の経済低迷に対するカンフル剤としてという違いはあるにせよ、いわゆる休日 1,000 円高速などの料金割引が実施され、また、平成 22 年 6 月からは全国の一部の路線で無料化社会実験が実施されたが、こうした政策が打ち出される根底には、現在の高速道路料金が基幹インフラである道路の適正な利用を妨げているという考えがあると思われる。

このように考えたときに、料金制度の最も根本的な問題としては、建設費のほとんど全てを料金収入のみで賄い一定期間中に返済しなければならないという償還主義そのものに行きつく。つまり、償還主義は、財源調達手法として制定された我が国の有料道路制度のもと、高速道路料金を考える上での根幹をなしているが、財源調達するために必要な料金水準と、あるべき料金水準が一致していない時、事業者が料金水準をコントロールすることが極めて困難となることをもたらす。これを打開するためには、有料道路制度とは何であるのか、料金の水準はどうあるべきなのか、費用と償還はいかなる関係にあるべきか、償還期間をどう考えるべきか、費用と料金収入の対応をいかなる単位で考えるべきか、償還の原資は誰が負担するべきなのか、などを踏まえて料金決定原則を原点から見つめなおす必要があるだろう。

（２）有料道路の沿革

我が国の有料道路制度の始まりと考えられるのは、明治 4 年に発せられた太政官布告に基づき全国各地に設けられた有料の橋や渡船施設である。大正 8 年に旧道路法が制定された際にもこの趣旨は取り入れられ、道路管理者は特別の事由があれば監督官庁の許可を受けて、道路管理者でない者であれば道路管理者の許可、承認を得て、橋銭、渡銭を徴収する有料の橋または渡船施設を設置できるとされた。

そして太平洋戦争終結後、いよいよ日本の有料道路制度は本格的に整備されていくことになり、まず、昭和 27 年に旧道路法が全面改定され、有料制に関する規定も修正が加えられた。この時、道路管理者以外の者が建設する有料橋等の制度は廃止され、道路管理者のみが都道府県道、市町村道に限り建設大臣の許可を受けて有料の橋、渡船施設を設置できることになった。

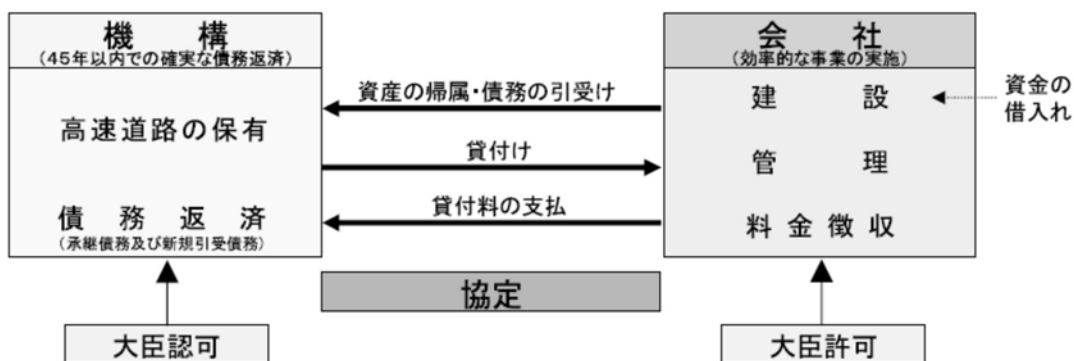
また、時を同じくして旧道路整備特別措置法（昭和 27 年法律第 169 号）が制定され、道路法上の道路に関する全面的な有料制が採用された。この制度は対象を橋や渡船施設に限らず一般道路まで拡大し、その建設に必要な資金を資金運用部特別会計から借り入れ、完成された道路の利用者から通行料金を徴収することによって償還していく内容としており、事業

主体は国及び都道府県または市である道路管理者であった。

しかしながら、有料道路を建設するためには、資金運用部特別会計からの借り入れだけではなく、広く民間資金を調達することも必要とされるようになったため、事業の効率的運営を図ることも目的として、昭和 31 年に日本道路公団が設立された。また、旧道路整備特別措置法はこの時廃止され新たに道路整備特別措置法が制定されたが、これにより、一般国道として国が直轄で施行していた有料道路の建設方式は廃止される一方、公団方式による建設方式が採用されることとなった。

その後、昭和 34 年に首都高速道路公団、昭和 37 年に阪神高速道路公団、昭和 45 年に本州四国連絡橋公団が順次設立され、また同年の地方道路公社法の成立によって、道路の性格に応じた事業主体による有料道路の整備を進める体系が形成されていった。

このように、公団方式によって有料道路の整備は戦後日本の経済成長と歩調を合わせる形で進められてきたが、21 世紀に入ると、「40 兆円に上る有利子債務を確実に返済すること」、「真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設すること」、「民間ノウハウの発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供すること」を目的として上記の道路関係四公団の民営化は平成 17 年 10 月に行われた。道路関係四公団は解散し、一つの独立行政法人と六つの高速道路会社へと組織形態を変更した。前者の独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構は、高速道路資産の保有と債務返済を行うことを主な業務とし、後者の高速道路 6 会社（東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社）は、高速道路の建設、管理、料金徴収を行うことを主な業務として設立された。機構は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法において 45 年以内に確実な債務返済を行うことが規定されている。具体的な債務返済の流れは、図 1 のとおり、機構は保有する高速道路資産を会社に貸付し、会社は高速道路を管理、料金徴収し、得た収入を基に機構に対し貸付料を支払う。機構は、貸付料によって債務の返済を行うこととされている。



出典：H18.6 高速道路と自動車 「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の業務概要」

図 1 機構と会社による高速道路事業の実施スキーム

(3) 道路の種類

ところで、有料道路を考える上での基本になる道路の定義を一度確認しておく必要がある。一般に道路とは、自動車や歩行者が通行するために設けられた通路の総称であり、日本では道路法その他、様々な根拠法令に基づいて設置された道路が存在する。道路の種別は主に表 1 のように分類できるが、以後本章では、道路法上の道路に焦点を当てて、論理を展開するものとする。

表 1 道路の種類

根拠法	道路の種類	定義	道路管理者
道路法	高速自動車国道	全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路 その他国の利害に特に重大な関係を有する道路 【道路法第3条の2及び高速自動車国道法第4条】	国
	一般国道	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第5条】	国 都府県 (政令市)
	都道府県道	地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第7条】	都道府県 (政令市)
	市町村道	市町村の区域内に存する道路 【道路法第8条】	市町村
(その他) 道路運送法	一般自動車道 専用自動車道	「一般自動車道」とは、専用自動車道以外の自動車道をいい、「専用自動車道」とは、自動車運送事業者が専らその事業用自動車の交通の用に供することを目的として設けた道をいう。 【道路運送法第二条】	地方公共団体、 公社、企業等
港湾法	臨港道路	臨港港湾施設 【港湾法第二条】	
自然公園法	公園道路	公園道路は一般車道と異なり、通常通り抜けをしない園地、野営場等の公園施設へ到達する機能を持った幹線園路 【自然公園等施設整備技術指針】	
土地改良法	農道	農業用道路 【土地改良法第二条】	
森林法	林道	森林の適正な整備及び保全を図り、効率的かつ安定的な林業経営を確立するために必要な施設(林道の種類:自動車道、軽車道、単線軌道、ほとんどが自動車道) 【林道規程】	

(4) 高規格幹線道路

(3) で触れたように道路法によって規定された種別の他、政策上の観点からの道路の種別も存在する。高規格幹線道路もそうした政策上の観点から設けられたものであり、第四次全国総合開発計画（昭和 62 年 6 月 30 日閣議決定）及び「21 世紀の国土のグランドデザイン」（平成 10 年 3 月 31 日閣議決定）において、国土の骨格となる基幹的な高速陸上交通網を形成するものとして構想された。

高規格幹線道路は、図 2 のように体系立てられている。

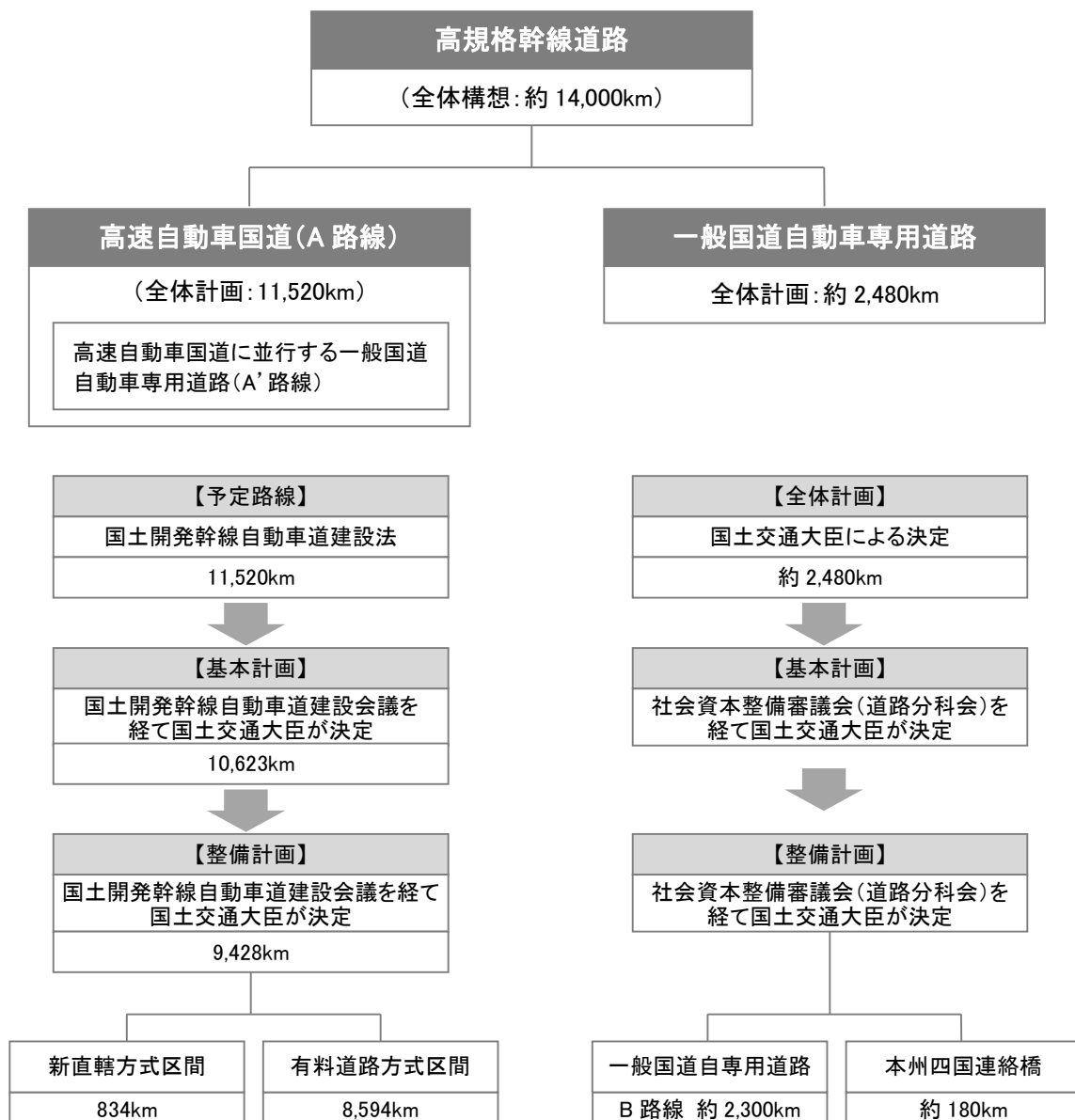


図 2 高規格幹線道路の体系

（５）高速道路と有料道路

ここまで、「高速道路」と「有料道路」と二つの用語が混在する形で使用してきたが、ここで二つの用語について整理しておく必要がある。

まず、「高速道路」であるが、道路法で規定された道路には、「高速道路」という名称の道路は存在しない。道路法第 3 条の 2 及び高速自動車国道法第 4 条では、「高速自動車国道」について定義されているが、「高速道路」は、狭義には「高速自動車国道」を指していると考えられる。

一方、高速道路株式会社法第 2 条第 2 項によれば、「高速道路」は、a.高速自動車国道法第 4 条第 1 項に規定する高速自動車国道 b.道路法第 48 条の 4 に規定する自動車専用道路並びにこれと同等の規格及び機能を有する道路 とされている。この中の「自動車専用道路」とは、道路法第 48 条の 2 第 1 項又は第 2 項によれば、交通の円滑化や道路交通騒音により生じる障害の防止を目的として、自動車のみの一般交通の用に供する道路を指す。

上記の定義は、道路整備特別措置法においても適用されており、したがって本報告書においても、「高速道路」は、別に定義を明確にしない限り、「高速自動車国道」と高速自動車国道以外の「自動車専用道路」を指しているものとして表現することにする。

次に「有料道路」とは、文字通り通行する自動車などから通行料金を徴収して維持される道路である。そのうち道路整備特別措置法に基づく「有料道路」は、表 2 のとおり高速自動車国道や都市高速道路、一般有料道路に区分される。

これらの有料道路のうち、道路法に定められているのは高速自動車国道のみであり、都市高速道路及び一般有料道路は、道路法上では、一般国道、都道府県道又は市町村道に類別される。

なお、高速自動車国道の大半は、高速道路会社によって建設、維持管理されており、道路整備特別措置法第 3 条によって有料道路とされている。一部の区間では、新直轄方式と呼ばれる国費及び地方費による建設、維持管理が行われており、通行料金は徴収されていない。

また、都市高速道路は、大都市及びその周辺部における交通の円滑化を図り、大都市の機能維持及び増進に資することを目的として、都市計画に基づいて建設される有料の自動車専用道路である。

表2 有料道路の区分（道路整備特別措置法に基づく有料道路）

事業主体	路線網	道路の区分	供用延長	該当する道路の例
東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社	全国路線網	高速自動車国道	8,017.8km	東名高速道路、東北自動車道
		高速自動車国道と交通上密接な関連を有する高速自動車国道以外の高速道路であって、国土交通大臣の認可を受けて機構が指定したもの		首都圏中央連絡自動車道、東京湾アクアライン、東海環状自動車道 【一般有料道路／ネットワーク型】
	一の路線	全国路線網、地域路線網に属さないその他の高速道路（一般国道）	974.3km	箱根新道、八王子バイパス、広島呉道路 【一般有料道路／バイパス型】
合計			8,992.1km	
首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社	地域路線網	全国路線網に属する高速道路以外の複数の高速道路で、相互に交通上密接な関連性があるとして、国土交通大臣の認可を得て機構が指定したもの（都道府県道、指定市道）	首都高速 301.3km 阪神高速 254.8km	首都高速道路、阪神高速道路
本州四国連絡高速道路株式会社	全国路線網	（一般国道）	172.4km	本州四国連絡道路
地方道路公社等		指定都市高速道路（都道府県道、指定市道）	205.7km	名古屋、福岡・北九州、広島各高速道路 【都市高速道路】
		一般有料道路（都道府県道、市町村道）	993.7km	播但連絡道路（兵庫県道路公社）

※ 「高速道路の通行料金制度－歴史と現状－」（古川、2010）を更新

※（参考）「道路統計年報 2014」

(6) 有料道路の料金

道路関係四公団民営化までの有料道路の料金の決定原則は、高速自動車国道と首都高速道路及び阪神高速道路を含む都市高速道路は償還主義及び公正妥当主義に拠っており、本州四国連絡道路を含む一般有料道路は償還主義及び便益主義に拠っていた。

その後、道路関係四公団民営化により設立された機構と高速道路6会社は、高速道路を3つの区分に分類し、それぞれ協定を締結することとされている。

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法第13条第2項において規定される「全国路線網」とは、高速自動車国道及びネットワーク型一般有料道路で構成される道路を指す。また、同法第13条第3項で規定される「地域路線網」とは、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路で構成される道路である。上記のいずれにも属さない「一の路線」はバイパス型一般有料道路を指している。

それぞれの区分に対応する料金の決定原則は表3のとおりとなる。すなわち、全国路線網及び地域路線網の高速道路及び指定都市高速道路は、償還主義及び公正妥当主義に拠ることとされ（道路整備特別措置法第23条第1項第四号）、一の路線については、償還主義及び便益主義に拠ることとされた（同第23条第1項第五号）。

表3 有料道路の原則

道路種別 時点	高速自動車国道	首都高速道路 阪神高速道路 指定都市高速道路	本州四国連絡 高速道路	一般有料道路	
				ネットワーク型	バイパス型
民営化以前	償還主義 + 公正妥当主義		償還主義 + 便益主義		
民営化以後	償還主義 + 公正妥当主義			償還主義 + 便益主義	

① 償還主義

i) 償還主義の意義

償還主義とは、総費用を料金徴収期間内に償うことを指し、現在の有料道路制度の根幹をなすものである。有料道路制度の見直しは即ち償還主義そのものの見直しといっても過言ではない。

一般に償還といえば、債券や投資信託の元本部分が投資家に約束した期日に戻されることをいい、企業経営においては資金計画の一部を指すものであって、特定事業や経営全体の損益と直結した概念ではないが、この言葉が使われている背景としては、有料道路制度が「借入金で道路を造り、通行料を徴収して、その借金の元利を返済する。借入金の元利を返済し終わったら、その道路は無料開放され、有料道路制度から離れる」ことを前提としているためである。すなわち、有料道路事業は、有期限の事業である。

有料道路制度は、戦後の我が国の立ち遅れた道路事情や厳しい財政状況において、財源を調達する観点から非常に優れた制度であり、計画的かつ効果的な道路整備を実現してきた根幹となっている。しかしながら、制度というものは、社会情勢や国民生活の形態変化に伴い、それぞれの時代に適合したものに改善されていかなければならない。ドライバーは有料道路を利用するのか、あるいは無料の一般道路を利用するのかを判断する時、高速道路の利用によって享受する効用と支払わなければならない高速道路料金を比較し、ルートを選択しているであろう。すなわちこれは、ドライバーが高速道路料金を、一般道と比較して機能的にすぐれた高速道路の質の高いサービスの対価と捉えていることの裏返しであるが、もし仮に、サービスの対価としての料金と償還主義に基づく料金が乖離してきているのであれば、償還主義の概念は、修正が必要な時期に差し掛かっていることを暗示している。もっとも、これまでの膨大な借入金を抱え、これから迎える高速道路の大更新時代に対応するための更なる借入金が必要としている現状を考慮すれば、有料道路制度の財源調達手法としての意義を完全に放棄すべきであるということの意味するものではない。

ii) 償還対象費用

一定期間内に全ての費用を料金収入によって償うという現行の有料道路制度であるが、仮にサービスの対価としての料金と償還主義に基づく料金が乖離するような状況になれば、料金を適正な水準にコントロールすることは不可能となる。したがって、償還原則を維持しながらも、本来、利用者負担とすべきでなく、償還対象から除かれるべきものがないか、償還の期間をどのように考えるべきか等について検討し、有料道路制度を改善しようという試みはこれまでもあった。

特に道路審議会等で問題提起されてきたのが、用地費に関する取扱いである。道路整備特別措置法では、料金によって償う費用の範囲は新設、改築、維持、修繕その他管理に要する費用、すなわち総費用とされており、これには用地費も含まれるものと解されている。

用地費は、高速道路の敷地の取得に要する費用である。一般に土地は年数の経過に伴い劣化することはない。また、本来国が整備すべき高速道路を、特別措置としての有料道路制度のもとで公団等が建設、管理されている中で、土地代までも利用者負担とし、無料開放後、国等に無償で引き渡すことは、過度の負担となっているのではないかとの考えがある。

これについては、昭和 47 年の道路審議会答申において「高速自動車国道が償還を終えて無料開放されるときにおいても、道路用地は現存するばかりでなく、高速自動車国道施設として機能しうる状態が維持されていると思われるので、少なくとも用地費はこれを総費用からのぞくことが適当であるとする意見があり、これは将来検討されるべき問題であると考えたい。」と指摘されて以降、昭和 56 年、60 年、63 年、平成 4 年、7 年答申においても引き続き検討すべき課題として挙げられたが、現時点に至るまで解決されていない。

② 公正妥当主義

全国的な幹線である高速自動車国道の料金決定原則を規定する際、便益だけで料金を決定することは不十分であると考えられたので、社会経済的に容認されるような料金設定を目指すために、後述する便益主義も包含し、様々な概念を合成した「公正妥当」という概念が採用されることになった。公正妥当な料金とは、昭和 47 年道路審議会答申の中でその概念が述べられており、要約すると「利用を妨げず且つ混雑により利用を歪めることのない料金で、特定の利用者を不当に高く又は安くしないもの、また利用しないものとの公平を保つためのもので、利用者の負担能力を考慮し、便益や他の交通機関の運賃等を考慮したもの」となる。

③ 便益主義

一般有料道路の料金の額は、「当該道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものであること」と道路整備特別措置法第 23 条第 1 項第五号で規定されており、これを便益主義と呼んでいる。

ここでいう通常受ける利益とは、道路整備特別措置法施行令第 9 条第六号で規定されているとおり、距離の短縮、時間の短縮、路面の改良、屈曲、もしくは勾配の減少等道路の改良、又は通行、利用の方法の変更に伴い、燃料費、車両の運転費、輸送費、荷役費、積卸費、包装費等について通常節約できる額を指す。

(道路整備特別措置法抜粋)

(料金の額等の基準)

第二十三条 料金の額は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 会社が第三条第一項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は第四条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路（以下「会社管理高速道路」という。）にあつては、協定の対象となる高速道路（当該高速道路について二以上の会社が協定を締結した場合には、当該協定に対応する高速道路の各部分）ごとに、当該高速道路に係る道路資産（機構法第二条第二項に規定する道路資産をいう。以下同じ。）の貸付料及び会社が行う当該高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用で政令で定めるものを、料金の徴収期間内に償うものであること。【償還主義】

四 会社管理高速道路（機構法第十三条第二項に規定する全国路線網に属する高速道路及び同条第三項に規定する地域路線網に属する高速道路に限る。）又は指定都市高速道路にあつては、公正妥当なものであること。【公正妥当主義】

五 前号の高速道路以外の道路にあつては、当該道路の通行又は利用により通常受ける利益の限度を超えないものであること。【便益主義】

(7) 料金プール制

① 料金プール制の意義

道路ネットワークを構築するには、財源の問題等もあり、非常に長い期間が必要になる。こうした場合、各路線については、早期に建設される路線と建設が後にされる路線が必然的に出てくる。このタイムラグによって、早期に建設された路線では、物価水準が低く、建設コストが安価で済む上、道路供用のメリットを早期に享受することができた。しかしながら、後半に建設された路線では、道路供用のメリットを享受することが遅れたうえ、物価水準が高くなった結果、建設コストが高価になるなどの不利益を被る結果となった。

そこで、考え出されたのが料金プール制である。料金プール制とは、有料道路として整備されている一群の路線について収支を合算して計算する方法をいい、一般企業において通常用いられている「単一事業体において、個別の生産事業活動の間で、ある生産活動によって生じる欠損を、他の生産活動による剰余によって補てんする行為」すなわち、内部補助を行使することと類似である。この概念は、不合理な料金格差を回避し、同時に企業経営の安定化を図るため、様々な公益事業にも適用されており、鉄道、航空に代表される公的交通機関においても導入されている一般的な理念である。この一般的な理念が有料道路の世界においては、プール制と称されている。

この一般的な理念であるプール制が、なぜ有料道路制度の議論の中で古くから論議を呼んだのかについては、「道路無料公開の原則」という理念、個別採算を原則としていたものがある段階からプール制に移行したこと、初期投資が膨大で建設期間が非常に長期にわたるため、建設時期の違い等による費用の格差が大きいこと、償還主義を採用しているため、徴収期間についても路線毎に大きな差異が生じてしまうこと、等に拠るが、先発利益者の過度の負担、料金徴収の長期化、不採算路線の安易な建設、経営の不透明さといった見地から社会的にも強い批判を受け、過去の料金改定の段階や道路関係四公団民営化等の際にもプール制に関する議論がその都度持ちだされてきた。そして、道路関係四公団民営化後は、交通上密接な関連を有する道路網を基本として、機構と会社が協定を締結し、債務の返済を行っていくことになり、その結果として、高速自動車国道とこれと一体的に機能する一般有料道路（ネットワーク型一般有料道路）も含めて全国路線網として取り扱われることとなり、債務の返済が進められることになった。

このように過去から様々な議論を呼んだプール制ではあるが、高度経済成長期の物価上昇とそれに伴う建設コストの増大の程度に対して、比較的安定的な料金水準が維持され、我が国の経済社会の発展に大きく貢献してきた面は否定できないであろう。

② プール制採用の経緯

昭和 32 年国幹道法審議の際、既に「(場合によっては) プール制をとって公平な負担で建設できるように考える」と答弁されており、この時点よりプール制の概念は根幹にあった。しかし、当時はまだ高速道路の全体計画が明らかではなく、先行していた一般有料道路の手法をベースとしていたため、当面の措置として名神、東名を個別採算でスタートした。

これに対して後続の首都高速道路、阪神高速道路については、地域が限定されていることもあって、公団法審議の時点で既にプール制に拠ることを明言しており、当初からこれを基本としてきた。その後高速道路についても、予定路線 7600km が制定され、名神、東名も全通するに至り、高速道路整備が全国的な展開を迎える段階になり、本来各路線が連結して全国的に一体となって機能するものであることから、昭和 47 年に道路審議会答申が出されるとともに、道路整備特別措置法が改正された。

その後道路関係四公団民営化を経て、前述のとおり高速自動車国道とこれと一体的に機能する一般有料道路（ネットワーク型一般有料道路）を一つの全国道路網として再編成され、債務の返済が行われている（平成 26 年 4 月に本州四国連絡高速道路を全国路線網に編入）。

資料 1 - 2

「有料道路制度の変遷」

(中間報告書第 1 章 2 の内容を更新)

(1) 道路審議会の答申

これまで有料道路事業に関する指針を示してきたのが道路審議会（現在は、社会資本整備審議会道路分科会が該当）である。道路審議会では、建設大臣（現国土交通大臣）の諮問を受け、その時代の状況や要請に沿う形で有料道路に関する様々な事項について審議し、答申を示してきており、償還主義や料金プール制、内部補助、車種区分、車種間比率、料金水準、料金体系等といったテーマが審議されてきた。

これまでに開かれた審議会での議論内容を要約すると、表 1 のとおりである（道路審議会ではないが、「高速道路のあり方検討有識者委員会」、「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会」も含めている）。

表 1 道路審議会等答申の概要

<p>【昭和 43 年 10 月 3 日】 <u>有料道路の料金制度についての中間答申（高速自動車国道の料金制度について）</u></p> <ul style="list-style-type: none">①名神、東名及び中央高速（調布、富士吉田間）の料率について画一料金制を採用。②料金水準は、当分の間名神高速道路を基準とすることを提案。③長距離でい減制、別納割引制度は名神高速道路で採用されているものを踏襲。
<p>【昭和 47 年 3 月 24 日】 <u>高速自動車国道の料金制度についての答申</u></p> <ul style="list-style-type: none">①有料高速自動車国道網の必要性。②料金プール制導入の提案。③用地費を総費用から除外することは将来検討すべき問題。④原則として全路線画一料率制の採用が適当。⑤換算起算日の設定。⑥5車種区分から3車種区分への提案。⑦長距離でい減制を採用することは適当。
<p>【昭和 48 年 7 月 31 日】 <u>都市高速道路の料金制度について</u></p> <ul style="list-style-type: none">①交通量の最適配分からの料金決定方式（いわゆる混雑料金）は、直ちに全面的に取り入れることは困難であり、今後の重要な課題として検討すべき。②均一料金制を採用することが妥当。③換算起算日方式を採用すべき。④乗継券方式を採用することが望ましい。⑤現行2車種の維持が適当。

【昭和 53 年 11 月 1 日】

本州四国連絡道路の料金制度についての答申

- ①償還主義と便益主義を踏まえて、その利用の促進及び効率化に資するとともに負担の公平に充分配慮されたものでなければならない。
- ②料金プール制を採用することが適当。
- ③換算起算日方式の採用。
- ④原則として全路線画一対距離料金制を採用することが適当。
- ⑤車種区分は、高速自動車国道網との関連から、3車種とすることが妥当。
- ⑥料金別納割引制度及び離島間利用のような実施が比較的容易な回数券割引は採用することが望ましい。

【昭和 56 年 7 月 24 日】

高速自動車国道の整備と採算性の確保についての中間答申

- ①現在の段階において、プール制の継続が現実的。
- ②プール制の批判
(採算のあまりよくない路線の穴埋めにまわされているのではないか。)
(整備計画が策定されたばかりの新規路線のプール編入は料金の不当な先取りではないか。)
- ③プールへの編入時期を工事実施計画の認可時にすることが現実的。
- ④内部補助の軽減措置を講じるべき。
- ⑤料金徴収期間を延長（5年程度）することが、考慮されてよいとの考え方もある。
- ⑥高速自動車国道の法定予定路線に並行する一般国道等の自動車専用道路としての整備が適切（いわゆる A'路線）。
- ⑦建設費及び維持管理費の節減（暫定施工等）。
- ⑧高速自動車国道と一般有料道路との間に相互に強い競合関係がある場合、料金調整による配慮が望まれる。
- ⑨必要な料金改定は、適当な間隔（例えば2年又は3年）でなされることが望まれる。
- ⑩路線別のコストや、需要の料金弾力性等を加味した料率制を導入すべきとの意見もあり、今後引き続き研究していく。
- ⑪大型車の車種間比率について今後検討。
- ⑫用地費の取扱いについては、検討に値する。
- ⑬地元負担による合併施工は、今後検討すべき課題。

【昭和 58 年 6 月 24 日】

一般有料道路の今後の整備の方向と採算性の確保についての答申

- ①換算起算日方式の適用。
- ②損失ほてん引当金の引当率の見直し。
- ③公差制度の維持。

- ④関連道路プール制の活用。
- ⑤環境対策のための通行料金の割引に関しては、条件が未だ整っていない。

【昭和 60 年 4 月 18 日】

高速自動車国道の整備と採算性の確保についての中間答申

- ①プール制を維持することが適切。
- ②内部補助の額を料収入と国費等を合わせた額程度までとする方法が適当。
- ③既設優良路線の料率改定に適切な歯止めも必要となろう。
- ④車種区分が若干追加されることが考えられてよい。
- ⑤高速自動車国道間での料金調整による交通配分の必要性。
- ⑥合併施工、償還年限の 5 年程度の延長に関しては引き続き検討される課題である。

【昭和 63 年 10 月 7 日】

高速自動車国道の整備と採算性の確保についての答申

- ①国土開発幹線自動車道の追加路線に関しても、現行のプール制に組み入れることが適当。
- ②プール全体の採算について、国は適切に財政上の措置を講ずることが必要。
- ③プール制の必要性の周知とともに、全体としての償還の時期の見通しを示すよう努めるべき。
- ④5 車種への提案。
- ⑤用地費を償還対象から除く問題、建設費等の一部の地元負担は引き続き検討されるべき課題。

【平成元年 8 月 10 日】

本州四国連絡道路の整備と採算性の確保についての中間答申

- ①今後も、料金プール制が必要。
- ②低利資金の導入について引き続き検討することが必要。
- ③国及び地方公共団体は、経営基盤強化のため相応の負担が必要。
- ④償還期間延長は慎重に検討することが必要。

【平成 4 年 6 月 15 日】

今後の有料道路制度のあり方についての中間答申

- ①用地費について負担軽減策を検討する必要がある。
- ②償還期間の延長について検討する必要がある。
- ③一般道路との接続部の整備に関して、一般道路事業を活用することを検討。
- ④地方公共団体の道路事業と一体となって整備を進めることを検討。
- ⑤土地開発公社による用地の先行取得等の協力の検討。
- ⑥償還後の維持管理費の負担のあり方についての議論が必要。

- ⑦一般有料道路のうち高速自動車国道に接続する道路については、高速自動車国道と同一の車種区分及び車種間比率にすることが適当。
- ⑧都市高速、本州四国連絡道路の車種区分のあり方は、今後、引き続き検討すべき課題。
- ⑨ネットワークの連続性から、高速自動車国道並行区間として先行して整備した自動車専用道路は、高速自動車国道に組み入れることが望ましい。

【平成 7 年 11 月 30 日】

今後の有料道路制度のあり方についての中間答申（高速自動車国道について）

- ①グループ・プール制は、現実的な方策として適正でない。
- ②地方の支援の拡大を図ることが必要。
- ③一般財源からの助成の強化や現行の道路特定財源以外の分野に新たな助成のための財源を求めることも考える。
- ④施設資産の償還期間について、世代間負担の公平性確保の観点から検討する必要がある。
- ⑤用地費を償還対象経費から除外する方策は容認されうる。
- ⑥償還期間後も料金による維持・更新を行うことが適当と考えられる。

【平成 9 年 1 月 24 日】

今後の有料道路制度のあり方についての中間答申

（都市高速道路・本州四国連絡道路・一般有料道路について）

- ①国民生活の質的向上に資する総合的政策の一環として、ロードプライシング等の交通誘導を目的とした料金の施策について幅広い検討が必要。
- ②一般有料道路の償還期間延長の検討の必要性。
- ③用地費元本については償還対象から除外する方策が容認されうる。

【平成 12 年 11 月 30 日】

都市高速道路の料金体系のあり方等についての答申

- ①現行の均一料金制の見直しの必要。
- ②車種区分の細分化の検討が必要。
- ③乗り継ぎ制度拡充の検討が必要。
- ④ピークロードプライシングの検討が必要。
- ⑤沿道環境改善対策の一環として、料金の需要調整機能を活用することを検討する必要。
- ⑥特定料金区間の拡充。

【平成 14 年 8 月 2 日】

今、転換のとき ～よりよい暮らし・経済・環境のために～

(社会資本整備審議会 中間答申)

- ①多様で弾力的な料金施策を導入すべき（ロードプライシング、値下げや割引）。

【平成 19 年 11 月 30 日】

道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方

－中間報告－

- ①交通誘導のための割引料金の導入が現実的な方策。

【平成 23 年 12 月 9 日】

高速道路のあり方検討有識者委員会

今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ

今後の料金制度の基本的な考え方

- ①公平妥当な料金の実現と低減への努力
②安定的でシンプルな料金制度の構築
③弾力的な料金施策等による交通流動の最適化
④債務の誠実な償還と将来の更新等への対応

【平成 25 年 6 月 25 日】

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 ー中間答申ー

(1) 維持管理・更新への取組

後世にわたり国民が安全に安心して利用できる高速道路とするために、民営化時には見込まれていなかった構造物の更新や大規模な修繕を計画的に進める。

①重視すべき視点

- ・適切な点検による現状確認と的確な補修等の実施
- ・長期的視点に立った点検・補修等の計画の策定と確実な実行
- ・維持管理・更新に係わる情報の整備・共有及び発信
- ・必要な体制整備と新技術の開発・導入等
- ・大型車利用の適正化による構造物の長寿命化

②更新計画の策定と計画的・安定的な資金の確保

- ・更新計画の策定と定期的な見直し
- ・更新のための資金の計画的・安定的な確保
- ・更新の負担のあり方

長期にわたる維持管理にかかる費用について、将来世代の理解を得て、料金徴収期間の延長による負担について検討すべきである。

- ・債務の区分と償還状況などの定期的な公表

③将来の維持管理負担のあり方

- ・混在している有料区間と無料区間の整理
- ・将来の維持管理負担のあり方

利用者負担を求めている区間について、償還満了後も、適切な維持管理を実施するため、引き続き利用者に負担を求め、低廉な料金を徴収し続けることも検討すべきである。

(2) 料金制度のあり方

① 現行の料金制度の諸課題

現行の料金制度には、建設の経緯の違い等から料金水準が区間により異なり、高速道路が有効に活用されていない、また各車両が高速道路に与える損傷等を鑑みると中型車以上及び自動二輪車の比率等は見直しが必要である。さらに地方部の軽自動車などが生活の足として使用されていることを鑑みると、それらの比率を低くすべき等、様々な意見があり、課題は広域多岐に渡っている。

② 利用重視の料金体系の実現

○新しい料金水準の導入について、目指すべき方向性

- ・公正妥当な料金の実現と低減への努力
- ・安定的でシンプルな枠組みの構築
- ・弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化

○新しい料金水準「利用重視の料金」へ（整備重視から利用重視への移行）

- ・特別料金の区間については、普通区間と同じとすることが望ましい。
ただし交通渋滞や建設費償還等を考慮して設定することが望ましい。

○実現に向けた取組

- ・利用重視の料金にした場合の引き下げによる収入減は、利用者の誘発（増加）によって相殺されると考えられるため、全国の利用者の負担によって賄うことが望ましいが、安定的なものになるよう努力し、適宜見直しながら進めていくことが望ましい。

③ 今後の料金割引のあり方

- ・PDCA サイクルの導入による適切な実施
- ・料金割引の再編の観点
 - ・実施目的の明確化と検討の進め方
 - ・割引相互間の関係整理
 - ・一般道路を介して高速道路を乗り継ぐ場合等の考慮
 - ・料金割引の規模

(3) 機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方

大都市圏においては管理主体の異なる高速道路が入り乱れており、利用者にとっては料金体系が複雑でわかりにくい。さらに一部区間においては均一料金となっておりわかりにくさや割高感に拍車を掛けている。

これらに対応すべく、大都市圏の料金体系のあり方を以下のとおり示す。

① 目指すべき方向性

(シームレスな料金体系)

- ・複数の管理主体が入り乱れていることによるわかりにくい料金体系を見直し、管理主体を超えてシームレスな料金体系とし、徴収施設も纏めた方がよい

(都心部の通過交通の抑制)

- ・環状道路への利用転換

(非常時におけるネットワークの有効活用)

- ・迂回路・代替路としてネットワーク機能を最大限に活用

②取り組むべき施策

- ・環状道路の利用促進
- ・会社間調整の枠組み構築
- ・ICTの開発・導入等

(4) その他

①国・地域の安心・安全のための取組

- ・各高速道路会社の自主性を踏まえつつ、国として安心・安全を確保するための統一的な取組が必要

②新たな料金徴収システムの構築

- ・柔軟な料金システムの構築
- ・ETC標準装備化に向けた検討

③幹線道路の将来の維持管理負担のあり方

- ・低燃費車などの導入や人口減少等により、今後の受益と負担のバランスの変化に対応した維持管理負担を検討する。

(2) 道路審議会における論点

道路審議会では、受益者負担である有料道路制度の運用と活用を図るため、前述のとおり償還主義や料金プール制、内部補助、車種区分、車種間料金比率、料金水準、料金体系等について審議がなされてきたが、その時代によって審議内容にやや変化がみられるようになった。

a.日本が大きく経済成長し、高速道路の整備が急ピッチで進められていた、昭和 43 年から平成元年にかけての道路審議会では、建設費確保及び料金負担と公平性の観点から、プール制の維持、画一料率制の採用、償還期限の延長といったテーマの他、車種区分の変更、路線間の内部補助の規制、公的補助の拡充、合併施工、暫定施工などの議論がなされた。

b.日本が低成長期を迎え、高速道路の整備もある程度進んだ平成 4 年から平成 19 年にかけては、上記議論を踏まえて、今後のあり方として、用地費の取扱い¹⁾、地方協力、さらには弾力的な料金施策（ロードプライシング、値下げや割引）、償還後の維持・更新費負担などの議論が出ている。

これらの議論を、料金に関して大別すると、①料金負担水準に関するもの、②料金負担の公平性に関するもの、また、今後の議論につながるものとして、③交通需要管理に関するもの、④償還後の維持・更新費負担に関するもの、とすることが可能である。

¹⁾ただし、「用地費の取扱い」に関しては、昭和 47 年道路審議会答申をはじめとしてそれ以前より指摘されている。（償還対象費用の記述を参照のこと。）

① 料金負担水準に関するもの

料金水準に関しては、高速道路が供用されてから一貫して高すぎるとの指摘がなされてきた。したがって、過去の料金改定場面では、そうした声を考慮し、高速道路料金と他の公共料金や消費者物価指数と比較し、適正な範囲での料金改定が行われてきた（図1）。

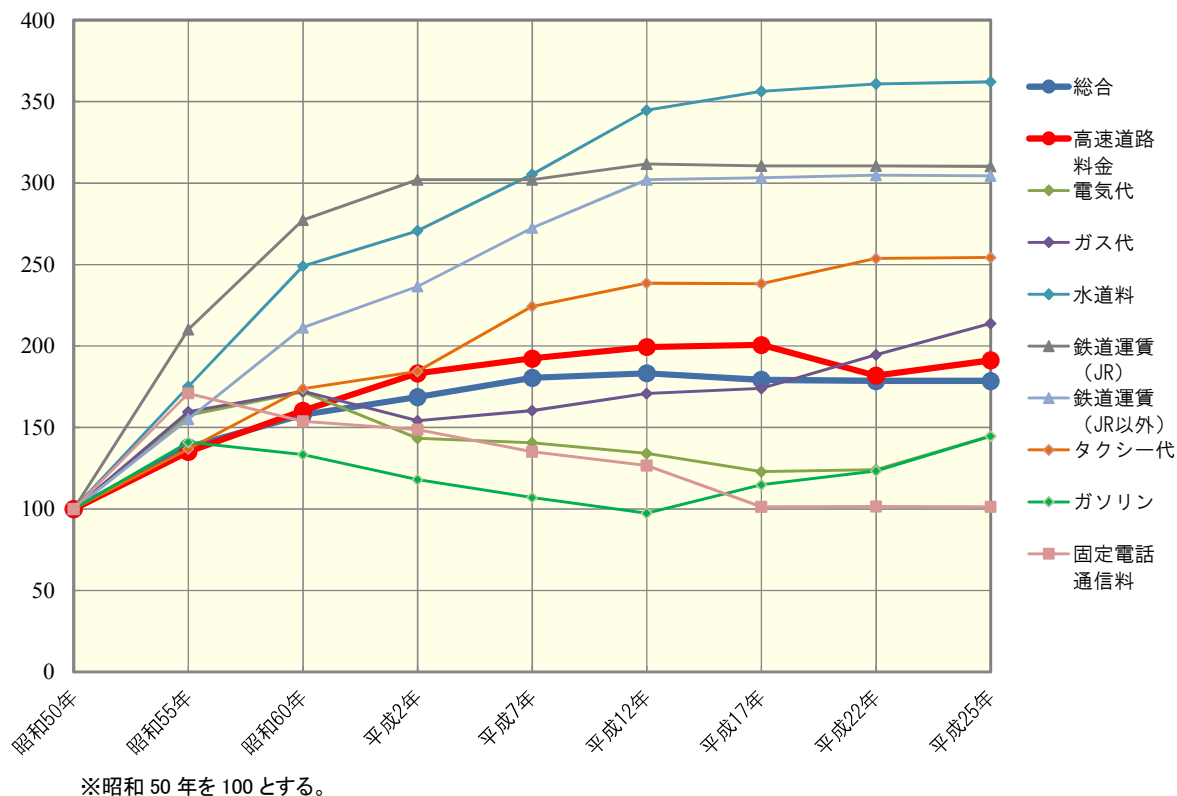


図1 消費者物価指数による高速道路料金と公共料金などの推移

適正な料金水準を維持するために、過去には有料道路への公的助成も行われていた。有料道路は、利息を伴う借入金によりその必要資金を賄い、当該道路において得られる料金により返済するシステムとなっているため、発生利息を含め、全ての費用は利用者負担となる。しかし、1990年代初頭までの経済成長期の金利水準は2015年現在よりもかなり高い水準で推移しており、有料道路事業の採算性の確保、経営の安定、利用者の料金負担水準を低減させる等の観点から、有料道路事業に対して出資金や利子補給金といった公的助成が実施されていた。

もっとも、「特殊法人等整理合理化計画」（平成13年12月19日閣議決定）において、旧日本道路公団については、「平成14年度以降、投入しない」とされ、以後はこうした公的助成は行われていない。

また、料金水準を抑制するために、建設費や維持管理費の削減を目的とした暫定施工やETC導入等も実施された。

② 料金負担の公平性に関するもの

一方、料金負担の公平性に関しては、主にユーザー間の負担の公平性と地域間の負担の公平性が議論されてきた。

まず、前者は車種区分や車種間料金比率に関するものである。車種区分及び車種間料金比率は、高速道路を空間的あるいは時間的に占有する度合いに応じ各車種が費用を分担しあう占有者負担の考え方や、高速道路の建設及び管理に係る費用に影響を与える度合いに応じ各車種が費用を負担しあう原因者負担の考え方、及び利用することにより受ける便益に応じ各車種が費用を分担しあう受益者負担の考え方から決定されている。現在の各高速道路の車種区分及び車種間料金比率は表 2 のとおりである。

表 2 各高速道路の車種区分及び車種間料金比率

	高速自動車国道	首都高速道路	阪神高速道路	本四高速
車種区分及び 車種間料金比率	軽自動車等 0.8	普通車 1.0	普通車 1.0	軽自動車等 0.8
	普通車 1.0	大型車 2.0	大型車 2.0	普通車 1.0
	中型車 1.2			中型車 1.2
	大型車 1.65			大型車 1.65
	特大車 2.75			特大車(陸上部) 2.75 特大車(海峡部) 3.0

一方、後者は、料金プール制に関するものである。前述のとおり、道路の建設に当たっては、早期に建設される路線と建設が後にされる路線が必然的に出てくるが、このタイムラグによって、早期に建設された路線では、物価水準が低く、建設コストが安価で済む上、道路供用のメリットを早期に享受することができたのに対し、後半に建設された路線では、道路供用のメリットを享受することが遅れたうえ、物価水準が高くなった結果、建設コストが高価になるなどの不利益を被る結果となった。こうした地域間の負担の公平性を是正するため、料金プール制が導入されている。

③ 交通需要管理に関するもの

上記に引き換え、交通需要管理としての料金の概念が登場するのは、ずっと後のことである。例えば、平成 14 年の社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の中間報告では、「多様で弾力的な料金施策の導入」として、「利用者の様々なニーズに対応するとともに、沿道環境の改善や渋滞解消などの課題を解決するとともに、利用の少ない有料道路の有効活用を図るために、全国一律の料金を見直し、多様で弾力的な料金施策を導入すべき」とされ、「並行する有料道路区間において料金格差を設け、住宅地域に集中した交通を湾岸部に転換させ沿道環境の改善を図る環境ロードプライシングのような施策を拡大し、環境改善、渋滞対策、交通安全等の政策的観点から料金設定の弾力化を図る」必要性が指摘されたほか、「大都市圏等の混雑している有料道路においては、時間帯別に料金を変化させることにより、交通需要の平準化を図り渋滞を緩和することを検討すべき」とされた。

一方、地方部等の非混雑区間においては、「一般道路から交通を転換させ既存有料道路ス

トックを最大限活用することが必要であり、有料道路利用者の受益実感も考慮し、値下げや割引等の導入により転換を促進することについて検討すべき」であることも指摘されている。

④ 償還後の維持・更新費負担に関するもの

また、償還後の維持・更新に係る費用負担について具体的に言及されるようになったのも、平成になってからである。

例えば、平成 7 年の道路審議会中間答申では、「これまでは、建設費の償還期間中は建設のための借入金の返済に加え維持・更新費を料金で賄い、建設費の償還後は国が税により維持・更新を行うものとされてきた。しかし、今後の維持・更新費の増加、高速自動車国道の利用による高度なサービスの受益と負担の公平を勘案すれば、償還期間後も料金により維持・更新を行うことが適当と考えられる。また、無料化した場合には、路線によっては混雑が助長されることも懸念されるところである。なお、諸外国においても、近年、維持・更新のための財源確保や交通量調整等の観点から従来無料であった道路が有料とされる事例が見られる。」と指摘されている。

事実、平成 22 年から一部路線で実施された無料化社会実験に関して指摘された事項と変わらないものである。その意味で、有料道路の償還後の課題の先取りと考えられるものである。

平成 26 年 5 月、道路整備特別措置法の一部が改正され、高速道路の老朽化に対応した迅速かつ計画的な更新事業を行うため、平成 62 年までとしていた料金徴収期間を最長で 15 年延長することとされた。

資 料 1 - 3

「料金水準の変遷」

(中間報告書第1章3の内容を更新)

(1) 料金改定の変遷

高速道路は、過去に料金改定を実施してきており、それぞれの料金改定の変遷(料金水準、車種区分)は次のとおりとなっている。

① 高速自動車国道

認可年	改定年月日	料金(円)																	
		車種	二輪自動車	軽自動車	小型自動車	普通乗用車	普通貨物車 2軸 ^{※1}	普通貨物車 3軸 ^{※1}	マイクロバス	普通貨物車 2軸 ^{※2}	普通貨物車 3軸 ^{※2}	トレーラー 3軸	バス 路線	普通貨物車 4軸 ^{※3}	普通貨物車 4軸 ^{※4}	トレーラー 4軸	トレーラー 5軸以上	大型特殊車	バス その他
	当初(名神)	7.5	7.5	7.5	9.5	11.5	11.5	11.5	11.5	11.5	17.0	16.0	11.5	11.5	22.0	22.0	22.0	22.0	—
S41	S41.4.29					9.5	9.5		9.5	9.5				9.5	9.5	17.0	17.0		
S44	S44.3.31						11.5			11.5	16.0			11.5	11.5	16.0	22.0		
車種		普通車						大型車 I				大型車 II						ターミナルチャージ	
S47	S47.10.1	8.0						12.0				22.0						—	
車種		普通車						大型車 I				大型車 II						ターミナルチャージ	
S50	S50.4.1	13.0						19.5				35.75						100	
S54	S54.8.1	16.6						24.9				45.65							
S57	S57.6.1	19.6						29.4				53.9							
S60	S60.10.1	21.7						32.55				59.675							
車種		軽自動車等	普通車			中型車			大型車				特大車						ターミナルチャージ
元	元.6.1	18.4	23.0			24.38			35.65				63.25						150
H7	H7.4.10	19.68	24.6			26.076			38.13				67.65						
H8	H8.1.16					27.798			39.36										
H9	H9.4.1					29.52			40.59										

注1) 消費税は含んでいない

注2) 車両制限令第3条第1項第2号に定める値は次のとおり。

軸間距離の最長が7m以上の車においては25t、ただし車の長さが9m以上11m未満の車にあっては22t、車の長さが9m未満の車にあっては20t。

※1 総重量8t未満かつ積載量5t未満

※2 総重量8t以上又は積載量5t以上

※3 総重量8t以上で車限令第3条第1項第2号に定める値以下

※4 4軸以上で車限令第3条第1項第2号に定める値を超えるもの

・現行許可（抜粋）（平成 26 年 4 月 1 日現在）

項目	現行許可(平成 26 年 4 月 1 日現在)	摘要
1. 料金の額	①料金水準と車種間料金比率 軽自動車(0.8) 19.68 円/km+150 円(ターミナルチャージ) 普通車(1.0) 24.60 円/km+150 円 中型車(1.2) 29.52 円/km+150 円 大型車(1.65) 40.59 円/km+150 円 特大車(2.75) 67.65 円/km+150 円	平成 6 年認可においては 中型車 H7.4.10～ 26.076 円/km(1.06) H8.1.16～ 27.798 円/km(1.13) H9.4.1～ 29.520 円/km(1.2) 大型車 H7.4.10～ 38.13 円/km(1.55) H8.1.16～ 39.36 円/km(1.6) H9.4.1～ 40.59 円/km(1.65)
	②消費税の転嫁	料金水準で算出された結果に 1.08 を乗じる 消費税の転嫁(H 元.6.1～)
	③料金の単位と端数処理	全ての区間で 10 円単位の料金(4 捨 5 入により端数処理) 料金所での渋滞の緩和、業務の合理化のため
2. 特別料金	①関門特別区間 現金利用車：普通車 64 円/km 下関～門司港 普通車 360 円 ※ETC 車 24.6 円/km (H26.4.1 から当面 10 年間)	建設費が高く受益が極めて大きいため関門トンネルとの交通量の適正配分 (S48.11.14～)
	②恵那山特別区間 現金利用車：普通車 39.36 円/km 園原～中津川 普通車 1,100 円 ※ETC 車 24.6 円/km (H26.4.1 から当面 10 年間)	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (S50.8.23～)
	③飛騨特別区間 現金利用車：普通車 39.36 円/km 飛騨清見～白川郷 普通車 1,220 円 ※ETC 車 24.6 円/km (H26.4.1 から当面 10 年間)	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (H20.7.5～)
	④関越特別区間 現金利用車：普通車 39.36 円/km 水上～湯沢 普通車 1,270 円 ※ETC 車 24.6 円/km (H26.4.1 から当面 10 年間)	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (普通車 39.36 円/km) (S60.10.2～)
	⑤大都市近郊区間 普通車 29.52 円/km(24.6 円/km の 1.2 倍) 東京・大阪近郊の区間	建設費が高く受益が極めて大きいため (S47.10.1～)
	⑥沖縄自動車道 許田～石川 普通車 20.98 円/km	料金引上幅の緩和を図るため (H7.4.10)
	⑦近畿自動車道 海南～有田 現金利用車：普通車 39.36 円/km 海南～有田 普通車 540 円 ※ETC 車 24.6 円/km (H26.4.1 から当面 10 年間)	高速道路編入にともなう暫定措置 (H17.4.1～)
3. 均一料金	①道央・札幌自動車道 札幌南～札幌西 普通車 410 円	交通処理の円滑化による利用者サービス向上、環境保全対策の促進、料金徴収事務の省力化 (S45.3.1～)
	②中央自動車道 八王子～高井戸 普通車 620 円	
	③東京外環自動車道 大泉～三郷南 普通車 510 円	
	④名古屋第二環状自動車道 利用(可能)距離が 30km 未満の場合は 510 円、30km 以上の場合は 610 円	
	⑤西名阪自動車道 天理～香芝 普通車 410 円 香芝～松原・長原 普通車 410 円	
	⑥近畿自動車道 松原～吹田 普通車 510 円	
	⑦阪和自動車道 長原～岸和田和泉 普通車 510 円	
4. 割引制度	①長距離通減割引 100km を超え 200km までの部分について 25%、200km を超える部分について 30%割引 広島岩国道路等の一般有料道路及び本州四国連絡高速道路株式会社の管理する有料道路を介する場合は継続して適用	長距離利用の促進 (S44.3.31～) 長距離通減の継続については、より一層の利用者サービスを図るため (H7.4.10～)
	②路線バス割引 バス・ストップの概ね 80%以上に停車し、大口・多頻度割引の適用に関する契約を締結した利用者の路線バスに対して 30%割引	高速道路上の公共輸送の充実のため (S50.4.1～)
	③障害者割引 身体障害者手帳の交付を受けている全ての身体障害者が自ら運転する場合又は重度の身体障害者若しくは重度の知的障害者が同乗し、その介護者が運転する場合について、50%以下の割引	障害者の社会経済的自立の支援のため (S54.6.1～)

項目	現行許可(平成 26 年 4 月 1 日現在)	摘要
④深夜割引	資料 2-3-39 参照	一般道路の沿道環境を改善するため (H16.11.1~)
⑤平日朝夕割引	資料 2-3-40 参照	高速道路と並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため (H26.4.1~)
⑥休日割引	資料 2-3-40 参照	観光需要を喚起し、地域活性化を図るため (H26.4.1~)
⑦マイレージ割引	資料 2-3-40 参照	高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するとともに、多頻度利用者の定着化を図り、経営の安定化を図るため (H17.4.1~)
⑧大口・多額度割引	資料 2-3-39 参照	主に業務目的で高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するとともに、多頻度利用者の定着化を図り、経営の安定化を図るため (H17.4.1~)
⑨企画割引	貸付料の支払いに支障のない範囲内で、公正妥当なものがある場合に、事前に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に届け出て実施できる	
5.社会実験	事前に独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構に届け出て社会実験として料金割引が実施できる	
6.実施時期	平成 26 年 4 月 1 日	

・平成6年認可

項目		平成6年認可	摘要
1. 料金の額	①料金水準と車種間料金比率	軽自動車(0.8) 19.68円/km+150円(ターミナルチャージ) 普通車(1.0) 24.60円/km+150円 中型車(1.2) 29.52円/km+150円 大型車(1.65) 40.59円/km+150円 特大車(2.75) 67.65円/km+150円	中型車 H7.4.10～ 26.076円/km(1.06) H8.1.16～ 27.798円/km(1.13) H9.4.1～ 29.520円/km(1.2) 大型車 H7.4.10～ 38.13円/km(1.55) H8.1.16～ 39.36円/km(1.6) H9.4.1～ 40.59円/km(1.65)
	②消費税の転嫁	料金水準で算出された結果に1.03を乗じる	消費税の転嫁(H元.6.1～)
	③料金の単位と端数処理	全ての区間で50円単位の料金(24捨25入により端数処理)	料金所での渋滞の緩和、業務の合理化のため
	④短区間料金の取扱い	—	—
2. 特別料金	①関門特別区間	普通車 64円/km 下関～門司港 普通車 350円	建設費が高く受益が極めて大きいため関門トンネルとの交通量の適正配分(S48.11.14～)
	②恵那山特別区間	普通車 39.36円/km 園原～中津川 普通車 1,050円	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (S50.8.23～)
	③関越特別区間	普通車 39.36円/km 水上～湯沢 普通車 1,200円	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (S60.10.2～)
	④大都市近郊区間	普通車 29.52円/km(24.6円/kmの1.2倍) 川口～加須 練馬～東松山 三郷～谷田部 湾岸市川～成田 成田～新空港 東京～厚木 大津～西宮 中国吹田～西宮北	建設費が高く受益が極めて大きいため (S47.10.1～)
	⑤交通量僅少区間	—	低料金による利用の促進のため (S50.4.1～)
	⑥東関東自動車道 湾岸市川～宮野木	—	京葉道路との交通量の適正配分 (S57.4.27～H7.4.9)
	⑦沖縄自動車道 許田～石川	普通車 20.98円/km	料金引上幅の緩和を図るため (H7.4.10)
3. 均一料金	①道央・ 札幌自動車道	札幌南～札幌西 普通車 400円	交通処理の円滑化による利用者サービス向上、環境保全対策の促進、料金徴収事務の省力化 (S45.3.1～)
	②中央自動車道	高井戸～八王子 普通車 600円	
	③東京外環自動車道	大泉～三郷 普通車 500円	
	④東名阪自動車道	名古屋～名古屋西 普通車 500円	
	⑤西名阪自動車道	天理～香芝 普通車 400円 香芝～松原・長原 普通車 400円	
	⑥近畿自動車道	松原～吹田 普通車 500円	
	⑦阪和自動車道	長原～岸和田和泉 普通車 500円	
4. 割引制度	①長距離通減割引	100kmを越え、200kmまでの部分について25%、200kmを超える部分について30%割引 笹谷トンネル、広島岩国道路、本州四国連絡橋公団の管理する有料道路を介在する場合は継続して適用する	長距離利用の促進 (S44.3.31～) 長距離通減の継続については、より一層の利用者サービスを図るため (H7.4.10～)
	②別納割引	月間利用額 1.4万円超～7万円 5% 7万円超～70万円 10% 70万円超～140万円 15% 140万円超～280万円 20% 280万円超～700万円 25% 700万円超～30%	大口利用者の定着化のため (S41.4.29～H17.3.31)

項目		平成6年認可	摘要
	③回数券割引	均一制区間 (道央, 札幌, 中央, 東京外環, 東名阪, 西名阪, 近畿, 阪和) 対距離制区間 (東京～東名川崎, 東京～横浜, 東京～厚木, 小月～下関, 許田～那覇)	小口利用者に対するサービスの向上 等のため (S45.3.1～) (横浜 IC は横浜町田 IC に名称変更) (H9.4.1～)
4. 割引 制度	④ハイウェイカード 割引	5,000円券(利用可能額 5,200円) 10,000円券(利用可能額 10,500円) 30,000円券(利用可能額 32,500円) 50,000円券(利用可能額 58,000円)	小口利用者に対するサービスの向上 のため (S62.12.1～)
	⑤路線バス割引	バス・ストップの概ね80%以上に停車する路線バスに対して 30%割引	高速道路上の公共輸送の充実のため (S50.4.1～)
	⑥障害者割引	身体障害者手帳の交付を受けている全ての身体障害者が自ら 運転する場合又は重度の身体障害者若しくは重度の知的障害 者が同乗し, その介護者が運転する場合について, 50%以下 の割引	障害者の社会経済的自立の支援のため (S54.6.1～)
5. 実施時期		平成7年4月10日 障害者割引については, 平成6年10月1日から実施	平成6年認可における中型車・大型 車の暫定車種間料金比率の解消は, H8.1.16及びH9.4.1に実施

・平成元年認可

項目	平成元年認可	摘要	
1. 料金の額	①料金水準と車種間料金比率	軽自動車(0.8) 18.40 円/km+150 円(ターミナルチャージ) 普通車(1.0)23.0 円/km+150 円 中型車(1.06) 24.38 円/km+150 円 大型車(1.55) 35.65 円/km+150 円 特大車(2.75) 63.25 円/km+150 円	
	②消費税の転嫁	料金水準で算出された結果に 1.03 を乗じる	消費税の転嫁(H 元.6.1~)
	③料金の単位と端数処理	全ての区間で 50 円単位の料金(24 捨 25 入により端数処理)	料金所での渋滞の緩和、業務の合理化のため
	④短区間料金の取扱い	普通車料金の 400 円(大都市近郊区間においては 700 円)以下の区間については、軽自動車等を除き旧料金に据置(中型車・大型車・特大車については車種間料金比率の見直し及び消費税の転嫁)	
2. 特別料金	①関門特別区間	普通車 64 円/km 下関~門司港 普通車 300 円	建設費が高く受益が極めて大きいいため関門トンネルとの交通量の適正配分(S48.11.14~)
	②恵那山特別区間	普通車 36.8 円/km 園原~中津川 普通車 1,000 円	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (S50.8.23~)
	③関越特別区間	普通車 36.8 円/km 水上~湯沢 普通車 1,150 円	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (S60.10.2~)
	④大都市近郊区間	普通車 27.6 円/km(23.0 円/km の 1.2 倍) 川口~加須 練馬~東松山 三郷~谷田部 湾岸市川~成田 成田~新空港 東京~厚木 大津~西宮 中国吹田~西宮北	建設費が高く受益が極めて大きいいため (S47.10.1~)
	⑤交通量僅少区間	普通車 18.4 円/km えびの~栗野 えびの~都城 許田~石川(17.36 円/km) 竜野西~備前・長崎 多良見~大村(19.6 円/km)	低料金による利用の促進のため (S50.4.1~)
	⑥東関東自動車道 湾岸市川~宮野木	普通車 400 円	京葉道路との交通量の適正配分 (S57.4.27~H7.4.9)
3. 均一料金	①道央・札幌自動車道	札幌南~札幌西 普通車 200 円	交通処理の円滑化による利用者サービス向上、環境保全対策の促進、料金徴収事務の省力化 (S45.3.1~)
	②中央自動車道	高井戸~八王子 普通車 500 円	
	③東名阪自動車道	清州東~名古屋西 普通車 250 円	
	④西名阪自動車道	天理~香芝 普通車 300 円 香芝~松原・長原 普通車 300 円	
	⑤近畿自動車道	松原~吹田 普通車 400 円	
4. 割引制度	①長距離通減割引	100km を越え、200km までの部分について 25%、200km を超える部分について 30%割引	長距離利用の促進 (S44.3.31~)
	②別納割引	1.2 万円超~6 万円 5% 6 万円超~60 万円 10% 60 万円超~120 万円 15% 120 万円超~240 万円 20% 240 万円超~600 万円 25% 600 万円超~30%	大口利用者の定着化のため (S41.4.29~H17.3.31)
	③回数券割引	均一制区間(道央、札幌、中央、東名阪、西名阪、近畿、阪和) 対距離制区間(東京~東名川崎、東京~横浜、東京~厚木、小月~下関、許田~那覇)	小口利用者に対するサービスの向上等のため (S45.3.1~)
	④ハイウェイカード割引	5,000 円券(利用可能額 5,200 円) 10,000 円券(利用可能額 10,500 円) 30,000 円券(利用可能額 32,500 円)	小口利用者に対するサービスの向上のため (S62.12.1~)
	⑤路線バス割引	バス・ストップの概ね 80%以上に停車する路線バスに対して 30%割引	高速道路上の公共輸送の充実のため (S50.4.1~)
	⑥障害者割引	上肢、下肢又は体幹の不自由な身体障害者自らが運転する自家用自動車等で、自己又は生計同一者が所有するものについては、50%以下の割引	障害者の社会経済的自立の支援のため (S54.6.1~)
5. 実施時期	平成元年 6 月 1 日		

・昭和 60 年認可

項 目		昭和 60 年認可	摘要
1. 料金の額	①料金水準と車種間料金比率	普通車(1.0) 21.70 円/km+100 円(ターミナルチャージ) 大型車(1.5) 32.55 円/km+100 円 特大車(2.75) 59.675 円/km+100 円	
	②料金の単位と端数処理	100 円単位の料 但し、450 円以下の短距離区間については、50 円単位の料金 (最低料金は 200 円)	料金所での渋滞の緩和、業務の合理化のため
2. 特別料金	①関門特別区間	普通車 64 円/km 下関～門司港 普通車 300 円	建設費が高く受益が極めて大きいため関門トンネルとの交通量の適正配分 (S48.11.14～)
	②恵那山特別区間	普通車 34.72 円/km 飯田～中津川 普通車 1,400 円	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (S50.8.23～)
	③関越特別区間	普通車 34.72 円/km 水上～湯沢 普通車 1,100 円	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (S60.10.2～)
	④大都市近郊区間	普通車 26.04 円/km(21.7 円/km の 1.2 倍) 川口～加須 練馬～東松山 三郷～谷田部 湾岸市川～成田 成田～新空港 東京～厚木 大津～西宮 中国吹田～西宮北	建設費が高く受益が極めて大きいため (S47.10.1～)
	⑤交通量僅少区間	普通車 17.36 円/km 碓ヶ関～青森 三島川之江～土居 えびの～横川 えびの～都城 竜野西～備前・長崎 多良見～大村(19.6 円/km)	低料金による利用の促進のため (S50.4.1～)
	⑥東関東自動車道 湾岸市川～宮野木	普通車 400 円	京葉道路との交通量の適正配分 (S57.4.27～H7.4.9)
3. 均一料金	①道央・ 札幌自動車道	札幌南～札幌 普通車 200 円	交通処理の円滑化による利用者サービス向上、環境保全対策の促進、料金徴収事務の省力化 (S45.3.1～)
	②中央自動車道	高井戸～八王子 普通車 500 円	
	③西名阪自動車道	天理～香芝 普通車 300 円 香芝～松原 普通車 300 円(S58.4.1～)	
	④近畿自動車道	吹田～東大阪北 普通車 400 円	
4. 割引制度	①長距離通減割引	100km を越える部分について 25%割引	長距離利用の促進 (S44.3.31～)
	②別納割引	月間利用額 1 万円超～5 万円 5% 5 万円超～50 万円 10% 50 万円超～100 万円 15% 100 万円超～200 万円 20% 200 万円超～500 万円 25% 500 万円超～30%	大口利用者の定着化のため (S41.4.29～H17.3.31)
	③回数券割引	均一制区間(道央、中央、西名阪、近畿) 対距離制区間(東京～東名川崎、東京～横浜、東京～厚木、小月～下関)	小口利用者に対するサービスの向上等のため (S45.3.1～)
	④路線バス割引	バス・ストップの概ね 80%以上に停車する路線バスに対して 30%割引	高速道路上の公共輸送の充実のため (S50.4.1～)
	⑤障害者割引	下肢又は体幹の不自由な身体障害者自らが運転する自家用乗用車で、自己又は生計同一者が所有するものについては、50%以下の割引	障害者の社会経済的自立の支援のため (S54.6.1～)
5. 実施時期	昭和 60 年 10 月 1 日		

・昭和 57 年認可

項 目		昭和 57 年認可	摘要
1. 料金の額	①料金水準と車種間料金比率	普通車(1.0) 19.6 円/km+100 円(ターミナルチャージ) 大型車(1.5) 29.4 円/km+100 円 特大車(2.75) 53.9 円/km+100 円	
	②料金の単位と端数処理	100 円単位の料金 但し、450 円以下の短距離区間については、50 円単位の料金(最低料金は 200 円)	料金所での渋滞の緩和、業務の合理化のため
2. 特別料金	①関門特別区間	普通車 64 円/km 下関～門司港 普通車 300 円	建設費が高く受益が極めて大きいため関門トンネルとの交通量の適正配分 (S48.11.14～)
	②恵那山特別区間	普通車 33.77 円/km 飯田～中津川 普通車 1,400 円	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (S50.8.23～)
	③大都市近郊区間	普通車 23.52 円/km(19.6 円/km の 1.2 倍) 川口～加須 練馬～東松山 柏～谷田部 湾岸市川～成田 成田～新空港 東京～厚木 大津～西宮 中国吹田～西宮北	建設費が高く受益が極めて大きいため (S47.10.1～)
	④交通量僅少区間	普通車 16.6 円/km 碓ヶ関～青森 溝辺鹿兒島空港～都城	低料金による利用の促進のため (S50.4.1～)
	⑤東関東自動車道 湾岸市川～宮野木	普通車 400 円	京葉道路との交通量の適正配分 (S57.4.27～H7.4.9)
3. 均一料金	①中央自動車道	高井戸～八王子 普通車 500 円	交通処理の円滑化による利用者サービス向上、環境保全対策の促進、料金徴収事務の省力化 (S45.3.1～)
	②西名阪自動車道	天理～香芝 普通車 250 円 香芝～松原 普通車 250 円(S56.7.1～)	
	③近畿自動車道	吹田～東大阪北 普通車 350 円	
4. 割引制度	①長距離通減割引	100km を越える部分について 25%割引	長距離利用の促進 (S44.3.31～)
	②別納割引	月間利用額 1 万円超～5 万円 5% 5 万円超～50 万円 10% 50 万円超～100 万円 15% 100 万円超～200 万円 20% 200 万円超～500 万円 25% 500 万円超～30%	大口利用者の定着化のため (S41.4.29～H17.3.31)
	③回数券割引	均一制区間(中央、西名阪、近畿) 対距離制区間(東京～東名川崎、東京～横浜、小月～下関)	小口利用者に対するサービスの向上等のため (S45.3.1～)
	④路線バス割引	バス・ストップの概ね 80%以上に停車する路線バスに対して 30%割引	高速道路上の公共輸送の充実のため (S50.4.1～)
	⑤障害者割引	下肢又は体幹の不自由な身体障害者自らが運転する自家用乗用車で、自己又は生計同一者が所有するものについては、50%以下の割引	障害者の社会経済的自立の支援のため (S54.6.1～)
5. 実施時期	平成 57 年 6 月 1 日		

・昭和 54 年認可

項 目		昭和 54 年認可	摘要
1. 料金の額	①料金水準と車種間料金比率	普通車(1.0) 16.60 円/km+100 円(ターミナルチャージ) 大型車(1.5) 24.90 円/km+100 円 特大車(2.75) 45.65 円/km+100 円	
	②料金の単位と端数処理	100 円単位の料金 但し、450 円以下の短距離区間については、50 円単位の料金 (最低料金は 200 円)	料金所での渋滞の緩和、業務の合理化のため
2. 特別料金	①関門特別区間	普通車 64 円/km 下関～門司港 普通車 300 円	建設費が高く受益が極めて大きいため関門トンネルとの交通量の適正配分 (S48.11.14～)
	②恵那山特別区間	普通車 28.6 円/km 飯田～中津川 普通車 1,200 円	建設費、維持管理費が他区間より高く、受益も大であるため (S50.8.23～)
	③大都市近郊区間	普通車 19.92 円/km(16.6 円/km の 1.2 倍) 岩槻～加須 練馬～東松山 柏～谷田部 湾岸市川～成田 成田～新空港 東京～厚木 大津～西宮 中国吹田～西宮北	建設費が高く受益が極めて大きいため (S47.10.1～)
	④交通量僅少区間	普通車 11.62 円/km 溝辺鹿児島空港～鹿児島北 えびの～高原	低料金による利用の促進のため (S50.4.1～)
3. 均一料金	①中央自動車道	高井戸～八王子 普通車 400 円(S54.8.1～)	交通処理の円滑化による利用者サービス向上、環境保全対策の促進、料金徴収事務の省力化 (S45.3.1～)
	②西名阪自動車道	天理～香芝 普通車 250 円 香芝～松原 普通車 250 円	
	③近畿自動車道	吹田～東大阪北 普通車 300 円	
4. 割引制度	①長距離通減制	100km を越える部分について 25%割引	長距離利用の促進 (S44.3.31～)
	②別納割引	月間利用額 1 万円超～5 万円 5% 5 万円超～50 万円 10% 50 万円超～100 万円 15% 100 万円超～200 万円 20% 200 万円超～500 万円 25% 500 万円超～30%	大口利用者の定着化のため (S41.4.29～H17.3.31)
	③回数券割引	均一制区間(中央、近畿) 対距離制区間(東京～東名川崎、東京～横浜、小月～下関)	小口利用者に対するサービスの向上等のため (S45.3.1～)
	④路線バス割引	バス・ストップの概ね 80%以上に停車する路線バスに対して 30%割引	高速道路上の公共交通の充実のため (S50.4.1～)
	⑤障害者割引	下肢又は体幹の不自由な身体障害者自らが運転する自家用乗用車で、自己又は生計同一者が所有するものについては、50%以下の割引	障害者の社会経済的自立の支援のため (S54.6.1～)
5. 実施時期	平成 54 年 8 月 1 日		

・昭和 50 年認可

項 目		昭和 50 年認可	摘要
1. 料金の額	①料金水準と車種間料金比率	普通車(1.0) 13.00 円/km+100 円(ターミナルチャージ) 大型車(1.5) 19.50 円/km+100 円 特大車(2.75) 35.75 円/km+100 円	
	②料金の単位と端数処理	100 円単位の料金	料金所での渋滞の緩和、業務の合理化のため
2. 特別料金	①関門特別区間	普通車 64 円/km 下関～門司港 普通車 300 円	建設費が高く受益が極めて大きいため関門トンネルとの交通量の適正配分 (S48.11.14～)
	③大都市近郊区間	普通車 15.6 円/km(13.0 円/km の 1.2 倍) 岩槻～加須 練馬～東松山 高井戸～八王子 宮野木～成田 成田～新空港 東京～厚木 大津～西宮 中国吹田～西宮北	建設費が高く受益が極めて大きいため (S47.10.1～)
	④交通量僅少区間	普通車 9.1 円/km 加治木～薩摩吉田 えびの～高原	低料金による利用の促進のため (S50.4.1～)
3. 均一料金	③近畿自動車道	門真～吹田 普通車 200 円	交通処理の円滑化による利用者サービス向上、環境保全対策の促進、料金徴収事務の省力化 (S45.3.1～)
4. 割引制度	①長距離通減制	100km を越える部分について 25%割引	長距離利用の促進 (S44.3.31～)
	②別納割引	月間利用額 5 万円超～50 万円 5% 50 万円超～100 万円 10% 100 万円超～200 万円 15% 200 万円超～500 万円 20% 500 万円超～25%	大口利用者の定着化のため (S41.4.29～H17.3.31)
	③回数券割引	均一制区間(近畿) 対距離制区間(東京～東名川崎, 東京～横浜)	小口利用者に対するサービスの向上等のため (S45.3.1～)
	④路線バス割引	バス・ストップの概ね 80%以上に停車する路線バスに対して 30%割引	高速道路上の公共輸送の充実のため (S50.4.1～)
5. 実施時期		平成 50 年 4 月 1 日	

・昭和 47 年認可

項 目		昭和 47 年認可(プール制導入)	摘要
1. 料金の額	①料金水準と車種間料金比率	普通車(1.0)8.0円/km 大型車(1.5)12.0円/km 特大車(2.75)22.0円/km	
	②料金の単位と端数処理	50円単位の料金(最低料金は100円)	料金所での渋滞の緩和, 業務の合理化のため
2. 特別料金	①大都市近郊区間	普通車 9.6円/km(8.0円/kmの1.2倍) 岩槻~加須 調布~八王子 宮野木~成田 成田~新空港 東京~厚木 大津~西宮 吹田~宝塚	建設費が高く受益が極めて大きいため (S47.10.1~)
3. 均一料金	①近畿自動車道	門真~吹田 普通車 150円	交通処理の円滑化による利用者サービス向上, 環境保全対策の促進, 料金徴収事務の省力化 (S45.3.1~)
4. 割引制度	①長距離通減制	100kmを越える部分について25%割引	長距離利用の促進 (S44.3.31~)
	②別納割引	月間利用額 5万円超~50万円 5% 50万円超~100万円 7% 100万円超~200万円 10% 200万円超 20%	大口利用者の定着化のため (S41.4.29~H17.3.31)
	③回数券割引	均一制区間(近畿)	小口利用者に対するサービスの向上等のため (S45.3.1~)
5. 実施時期		平成 47 年 10 月 1 日	

② 首都高速道路

首都高速道路は区間料金制だったが、平成 24 年 1 月 1 日から ETC 利用者は対距離料金制に、現金利用者は利用区間にかかわらず一律の料金とする制度に移行した。

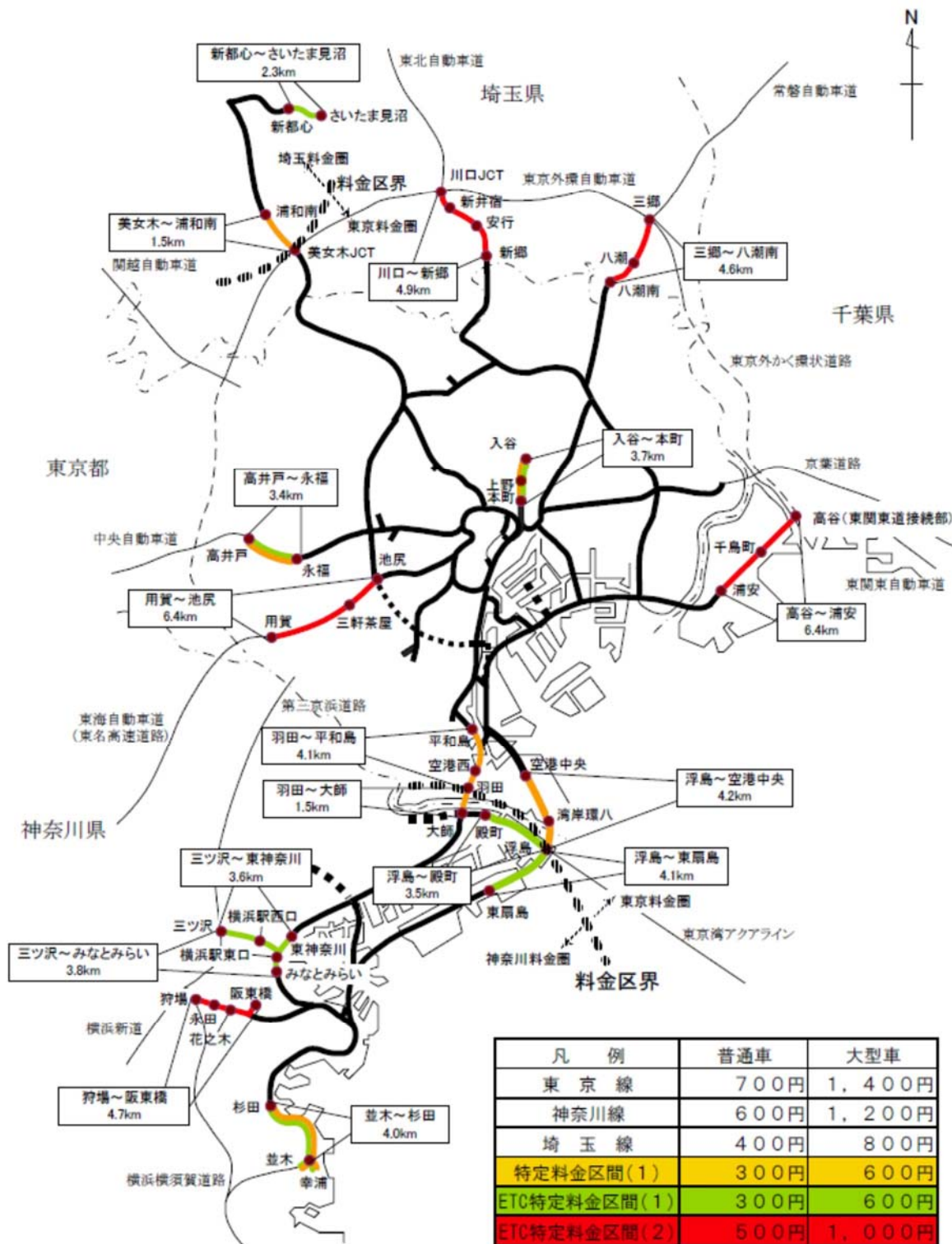
(区間料金制時の改定経緯 平成 23 年 12 月 31 日まで)

料金改定 年月日	普通車料金(円)			料金改定時 供用延長(km)
	東京線	神奈川線	埼玉線	
S37.12.20	50			4.5
S38.12.21	100			13.4
S39.8.2	150			28.7
S43.7.19	(150)	100		54.0
S43.11.28	(150)	150		60.9
S45.4.1	200	(150)		71.3
S49.8.1	250	200		107.8
S51.8.12	300	(200)		111.3
S53.3.7	(300)	300		131.7
S55.2.5	400	(300)		138.7
S59.2.2	(400)	350		160.8
S60.1.24	500	(350)		173.2
S60.4.1	(500)	400		173.2
S62.9.10	600	(400)		200.9
H6.5.9	700	500		231.4
H10.5.18	(700)	(500)	400	255.8
H14.7.1	(700)	600	(400)	273.9

※・カッコ内の数字は改定なし

・平成 22 年 10 月 20 日時点の特定料金区間は次ページ参照

■ 特定料金区間位置図



出典：首都高速道路ホームページ

(ETC 利用者の対距離料金 平成 24 年 1 月 1 日から)

[料金距離]	[普通車]	[大型車]
~ 6 km	510円	1030円
6 km 超 ~ 12 km	610円	1230円
12 km 超 ~ 18 km	720円	1440円
18 km 超 ~ 24 km	820円	1650円
24 km 超 ~	930円	1850円

出典：首都高速道路ホームページ

(現金利用者の均一料金 平成 24 年 1 月 1 日から)

現金利用者は、利用距離にかかわらず普通車 930 円、大型車 1,850 円（一部区間においては別料金）。

③ 阪神高速道路

阪神高速道路は区間料金制だったが、平成 24 年 1 月 1 日から ETC 利用者は対距離料金制に、現金利用者は利用区間にかかわらず一律の料金とする制度に移行した。

(区間料金制時の改定経緯 平成 23 年 12 月 31 日まで)

認可 年月日	改定 年月日	料金(円)						供用延長(km)	
		大阪地区		兵庫地区		特定料金		改定時	償還対象 (事業費:億円)
		大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車		
S39.5.20	S39.6.28	※暫定 100	※暫定 50					2.3	16.2 (449)
								大阪地区 2.3 兵庫地区 -	大阪地区 16.2 兵庫地区 -
S41.10.12	S41.10.18			※暫定 60	※暫定 30			10.6	28.4 (698)
								大阪地区 7.3 兵庫地区 3.3	大阪地区 16.2 兵庫地区 12.2
S41.11.30	S42.3.10	200	100					14.5	
								大阪地区 11.2 兵庫地区 3.3	
S42.8.23	S43.5.1	300	150					32.1	42.2 (882)
								大阪地区 28.8 兵庫地区 3.3	大阪地区 30.0 兵庫地区 12.2
S43.7.16	S43.7.30			※暫定 200	※暫定 100			37.4	
								大阪地区 28.8 兵庫地区 8.6	
	S44.8.1			240	120			42.2	
								大阪地区 30.0 兵庫地区 12.2	
S45.2.18	S45.2.23			300	150	200	100	55.3	55.3 (1,133)
						S45.2.23~S56.6.27 芦屋~名神西宮IC S45.3.13~H6.5.8 西大阪線		大阪地区 30.0 兵庫地区 25.3	大阪地区 30.0 兵庫地区 25.3
	S45.10.1	400	200					74.1	79.7 (1,937)
								大阪地区 48.8 兵庫地区 25.3	大阪地区 54.4 兵庫地区 25.3
S47.3.24	S47.4.5							81.0	81.2 (2,043)
								大阪地区 55.7 兵庫地区 25.3	大阪地区 55.9 兵庫地区 25.3
S49.2.15	S49.2.20							83.3	83.3 (2,220)
								大阪地区 58.0 兵庫地区 25.3	大阪地区 58.0 兵庫地区 25.3
S49.7.10	S49.7.15					※暫定 400	※暫定 200	85.2	85.2 (2,571)
						S49.7.15~S49.10.31 大阪湾岸線(港大橋)		大阪地区 59.9 兵庫地区 25.3	大阪地区 59.9 兵庫地区 25.3
	S49.11.1					500	250		
						S49.11.1~S57.9.1 大阪湾岸線(港大橋)			
S49.11.12	S49.11.21	500	250					90.5	92.1 (2,549)
								大阪地区 65.2 兵庫地区 25.3	大阪地区 66.8 兵庫地区 25.3
S50.3.12	S50.4.1			400	200			92.1	
S53.3.4	S53.3.25	600	300					大阪地区 66.8 兵庫地区 25.3	
S55.2.27	S55.4.1	700	350					103.3	103.3 (4,143)
								大阪地区 78.0 兵庫地区 25.3	大阪地区 78.0 兵庫地区 25.3

認可 年月日	改定 年月日	料金(円)						供用延長(km)					
		大阪地区		兵庫地区		特定料金		改定時	償還対象 (事業費:億円)				
		大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車						
S56.5.27	S56.6.28	800	400	500	250	100	50	117.6	117.6 (6,113)				
						S56.6.27~S62.3.4 尼崎西~料金区界				阪神東線 90.0	阪神西線 27.6	阪神東線 90.0	阪神西線 27.6
						300	150			S56.6.28~H6.5.8 芦屋~料金区界			
						600	300			S57.9.2~S62.3.4 湾岸線		阪神東線 96.0	阪神西線 27.6
S57.7.7	S57.9.2							123.6 (6,640)					
S58.10.31	S58.12.7							124.1 (6,930)					
S60.7.10	S60.8.10							124.1 (6,930)					
	S60.8.11			600	300			129.3 (7,387)					
S62.2.9	S62.3.5	900	450					129.3 (7,387)					
						400	200						
						S60.8.10~H2.7.2 北神戸線		阪神東線 96.5	阪神西線 32.8	阪神東線 96.5	阪神西線 34.9		
S62.2.9	S62.3.5	900	450			800	400	138.5 (8,655)					
						S62.3.5~H元.3.14 湾岸線		阪神東線 103.6	阪神西線 34.9	阪神東線 103.6	阪神西線 34.9		
						200	100						
						S62.3.5~H6.5.8 尼崎西~料金区界							
H元.2.23	H元.3.15					900	450	143.5 (9,902)					
						H元.3.15~H元.3.31 湾岸線		阪神東線 108.6	阪神西線 34.9	阪神東線 108.6	阪神西線 34.9		
		1,000	500			湾岸線料金を廃止し阪神東線料金を適用							
H2.6.14	H2.7.3					北神戸線料金を廃止し阪神西線料金を適用		152.8 (10,322)					
								阪神東線 108.6	阪神西線 44.2	阪神東線 108.6	阪神西線 44.2		
H3.8.20	H3.9.18							157.9 (12,380)					
								阪神東線 113.7	阪神西線 44.2	阪神東線 113.7	阪神西線 44.2		

認可 年月日	改定 年月日	料金(円)										供用延長(km)	
		阪神東線		阪神西線		阪神南線		特定料金		改定時	償還対象 (事業費:億円)		
		大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車				
H5.10.28	H5.11.4	1,000	500	600	300	※暫定 200	※暫定 100	※暫定 300	※暫定 150	200.0	200.0 (23,637)		
	H6.4.2					1,000	500	H5.11.4~H6.5.8 高石~料金区界				阪神東線 126.5	阪神東線 126.5
								H6.4.2~H6.5.8 泉大津~料金区界				阪神西線 56.4	阪神西線 56.4
								※暫定 300	※暫定 150			阪神南線 17.1	阪神南線 17.1
H6.5.9	H6.5.9	1,200	600	800	400			H6.4.2~H6.5.8 尼崎東海岸~料金区界 西宮浜~料金区界		300	150		
								H6.4.2~H6.5.8 尼崎東海岸~料金区界 西宮浜~料金区界		400	200		
								H6.4.2~H6.5.8 尼崎東海岸~料金区界 西宮浜~料金区界 高石~料金区界		400	200		
								H6.4.2~H6.5.8 尼崎東海岸~料金区界 西宮浜~料金区界 高石~料金区界 西大阪線		400	200		
H9.3.10	H9.4.1	回数券のみ料金改定										200.6	200.6 (23,962)
	H9.4.23							400	200	阪神東線 127.1	阪神東線 127.1		
H10.3.27	H10.4.2							600	300	東大阪JCT~路線端末	阪神西線 56.4	阪神西線 56.4	
								H10.4.2~ 神田~池田木部		阪神南線 17.1	阪神南線 17.1		
								H10.4.5~ 垂水JCT~名谷JCT 及び 伊川谷JCT~永井谷JCT は以下の料金 特大型車 700 大型車 300 普通車 200 なお、第二神名道路と料金一体 收受		阪神東線 134.5	阪神東線 134.5		
H15.4.17	H15.4.28	1,400	700	1,000	500					221.2	221.8 (32,676)		
H15.8.22	H15.8.26									226.5	227.1 (34,802)		
										阪神東線 134.5	阪神東線 134.5		
										阪神西線 74.9	阪神西線 75.5		
										阪神南線 17.1	阪神南線 17.1		
										233.8	234.4 (36,604)		
										阪神東線 134.5	阪神東線 134.5		
										阪神西線 82.2	阪神西線 82.8		
										阪神南線 17.1	阪神南線 17.1		

認可 年月日	料金(円)										事業路線(km) (債務残高:億円)	
	阪神東線		阪神西線		阪神南線		特定料金		京都線		阪神圏	京都圏
	大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車	大型車	普通車		
H18.3.31	1,400	700	1,000	500	1,000	500	300	150	900	450	254.4 (42,348)	10.1 (1,674)
							尼崎西～料金区界 泉大津～料金区界 400 200				阪神東線 152.9	
							芦屋～料金区界 尼崎東海岸～料金区界 西宮浜～料金区界 高石～料金区界 西大阪線 東大阪JCT～路線端末 600 300				阪神西線 84.4	
							神田～池田木部 特大車 700 大型車 300 普通車 200				阪神南線 17.1	
							垂水JCT～名谷JCT 及び 伊川谷JCT～永井谷JCT 第二神名道路と料金一体 収受					

(ETC 利用者の対距離料金 平成 24 年 1 月 1 日から)

圏域	営業距離	普通車	大型車
阪神圏	6.0km以下	510円	1,030円
	6.0km超～12.0km	610円	1,230円
	12.0km超～18.0km	720円	1,440円
	18.0km超～24.0km	820円	1,650円
	24.0km超	930円	1,850円
京都圏	距離にかかわらず均一料金	460円	930円

出典：阪神高速道路ホームページ

(現金利用者の均一料金 平成 24 年 1 月 1 日から)

現金利用者は、利用距離にかかわらず普通車 930 円、大型車 1,850 円（一部区間においては別料金）。

④ 本州四国連絡高速道路

認可年月	改定	概要	料金水準(円/km)			ターミナル チャージ	車種間料金比率					
			陸上部	海峡部	明石海峡 大橋割増		軽自動車 等	普通車	中型車	大型車	特大車 (陸上部)	特大車 (海峡部)
S54.5	S54.5	大三島橋供用	40	280	—	100	0.7	1.0	—	1.5	2.75	3.0
S58.10	S58.12	因島大橋供用	34	408	—	125						
S60.5	S60.6	大鳴門橋供用										
S62.5 S629	S62.5	大鳴門橋関連区間供用	35	420	—							
S63.1	S63.1	伯方大島大橋等供用										
S63.1	S63.4	瀬戸中央道供用										
H3.11	H3.12	生口橋供用										
H19.12		料金体系見直し(基本料金) 明石海峡大橋 新尾道大橋 多々羅大橋 来島海峡大橋	39	351	1.6		0.8	1.0	1.2	1.65	2.75	3.0
	H10.4	特別料金(=基本料金×0.8)	31.2	280.8		100						
	H15.3	H15.7	新特別料金(=特別料金×0.9)	28.08	252.72							
H26.4	H26.4	ETC 車料金 ※H26.4.1 から当面 10 年間 (現金利用者は変更なし)	24.6	108.1	-	-	0.8	1.0	1.2	1.65	2.75	3.0

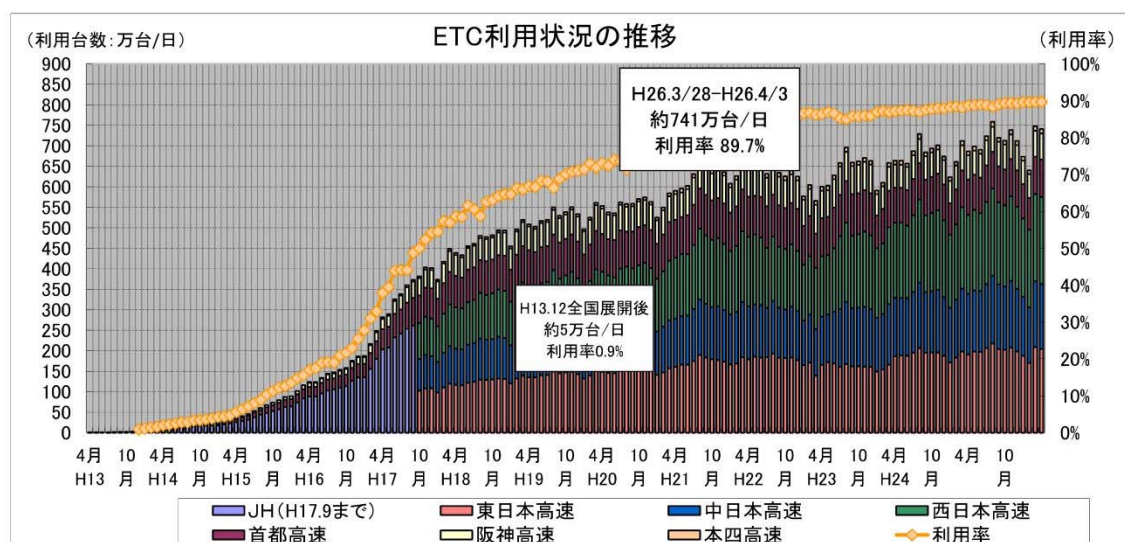
(2) ETC 料金割引

平成 13 年 3 月から一般運用が開始された ETC (Electronic Toll Collection System) は、車両に装着した ETC 車載器に ETC カードを挿入し、有料道路の料金所に設置された路側アンテナとの間の無線通信により、停車することなく通行料金の支払いを可能とするシステムである。

ETC 導入の効果としては、以下のように挙げられている。

- ・料金所渋滞の緩和
- ・料金所周辺の騒音及び CO₂ 排出量の減少
- ・多様で弾力的な料金施策を可能にすること

平成 26 年 3 月時点における全国の ETC 利用率は 89.7% (図 1)、車載器へのセットアップ件数累計は約 6,017 万件 (図 2) となっており、利用の大部分を ETC 装着車が占めるようになってきている。



ETC利用率(平成26年3月28日ー平成26年4月3日平均)

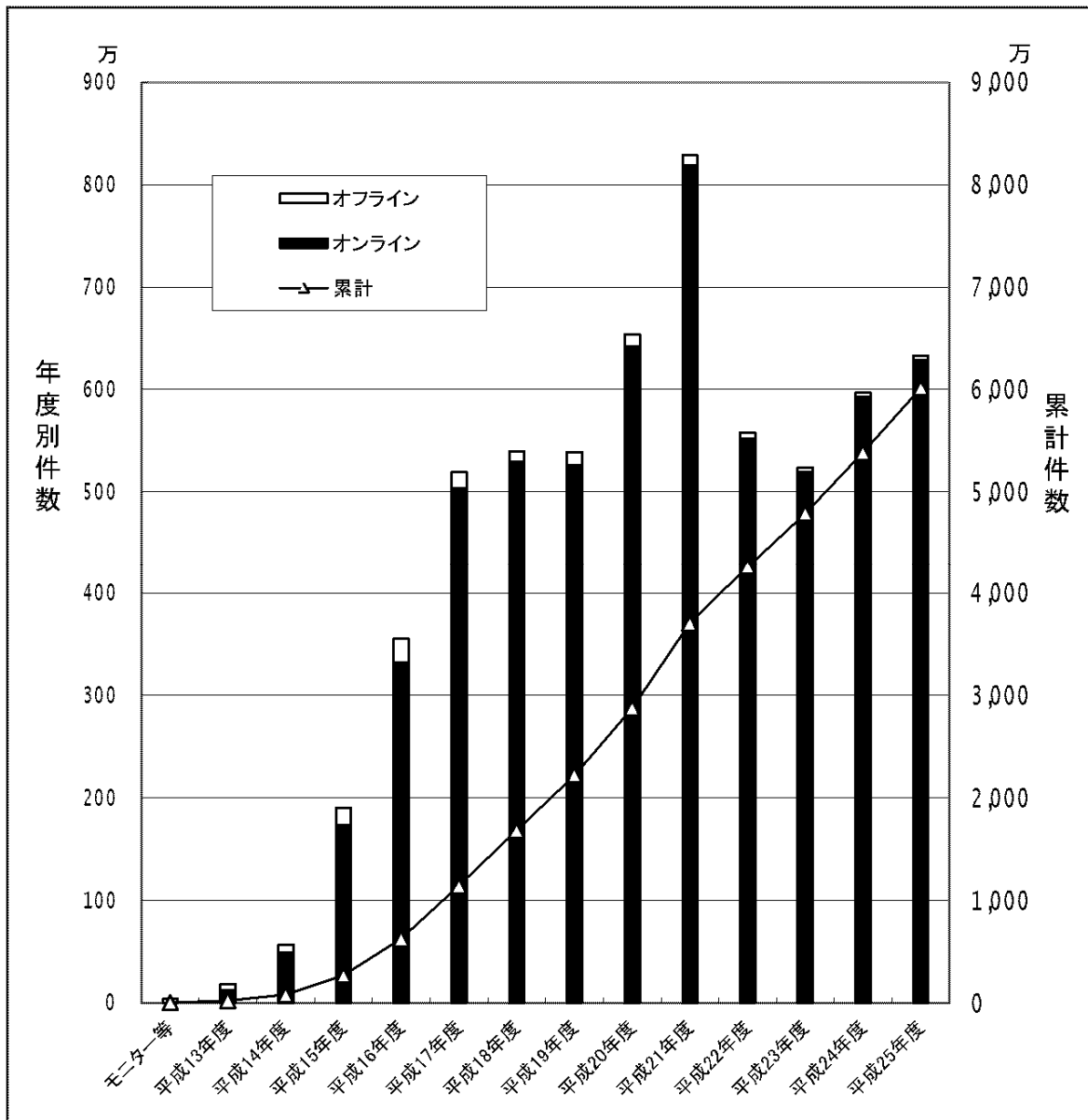
	東日本高速	中日本高速	西日本高速	首都高速	阪神高速	本四高速	各社計
平日平均	88.7%	91.2%	88.3%	92.5%	91.2%	91.8%	89.9%
土休日平均	88.7%	90.8%	87.7%	91.3%	89.8%	93.4%	89.3%
週平均	88.7%	91.1%	88.1%	92.2%	90.8%	92.4%	89.7%

※平成22年7月～平成23年6月19日は、無料化社会実験区間を除く集計

※平成23年6月20日以降は、東北地方の高速道路の無料開放区間を除く集計

(出典) 国土交通省ホームページ

図 1 ETC 利用率の推移



(出典) 平成 26 年版 ETC 便覧

図 2 ETC セットアップ件数の推移

ところで、道路関係四公団民営化以降に導入された料金割引は、概ねこの ETC を活用したのものとなっている。ETC 料金割引は、ハイウェイカードから転換した形である ETC 前払割引サービスを除けば、その趣旨から下記の段階に区分することができる。

- ・道路関係四公団民営化に伴う料金引き下げ
- ・道路特定財源制度の見直し策
- ・経済対策

まず、道路関係四公団民営化に伴う料金引き下げは、「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」(平成 15 年 12 月 22 日政府・与党申し合わせ)に基づいたものである。ここでは、民営

化までに実施すべき料金水準として、下記の方針が示されている。

- ・ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う。
- ・特に、高速国道の料金については、平均1割程度の引き下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金引き下げを実施する。

そしてこの方針に従い、利用時間帯による割引（深夜、早朝夜間、通勤割引）及び利用頻度に応じた割引（大口・多頻度割引及びETCマイレージ割引）が順次導入された。

次に、道路特定財源制度の見直し策の一環として、高速道路通行料金の引き下げが実施されている。もともと、昭和29年に創設された道路特定財源制度は、揮発油税等の税収の使途を国及び地方の道路整備事業に限定するものであったが、平成21年度から一般財源化されており、この過程で、道路特定財源の税収の一部が高速道路通行料金の引き下げの財源に充当されることとなった。「道路特定財源の見直しについて」（平成19年12月7日政府・与党合意）では、高速道路料金の引き下げ及びスマートインターチェンジの増設等による既存高速道路ネットワークの活用、機能強化のため、道路特定財源を活用し、2.5兆円の範囲で機構の債務を国が承継することとされた。これを受け、平成20年に改正された「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」により、高速道路利用者の利便増進を図ることを目的として、機構の債務を国の一般会計が継承することになった。

このように、高速道路利用者の利便増進を目的とした料金割引が導入する仕組みが整えられていたが、当時は、サブプライムローン問題に端を発した経済低迷状況にあり、急激に経済対策として料金割引の性格を強めていった。政府の「安心実現のための緊急総合対策」（平成20年8月29日「安心実現のための緊急総合対策」に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議）に基づく料金引き下げでは、原油価格高騰への対応に重点が置かれ、下記のような料金割引が実施されることになった。

- ・物流効率化を図るための深夜割引の拡充（割引率40%→50%）及び平日夜間割引の時間帯の拡大
- ・地域活性化を図るための休日昼間時間帯の割引（50%）導入

なお、深夜割引については、それ以前の平成20年2月にも原油高騰に対する運送業者等への支援策として、拡充されていた（割引率30%→40%）が、上記のとおり再拡充されている。

さらに、追加経済対策としての「生活対策」（平成20年10月30日 新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議）には、物流効率化のため、従来は割引対象外であった平日の時間帯への割引や、観光振興や地域の生活、経済支援として、休日における地方部の長距離利用料金や首都高速道路及び阪神高速道路の料金の引き下げが含まれており、これを受けて以下の割引等が平成21年3月28日¹から実施された。

- ・地方部の高速道路における平日の全時間帯への割引の適用並びに土曜、日曜、祝日にお

¹東京湾アクアライン及び本州四国連絡道路については、平成21年3月20日から実施。

ける普通車以下の車両を対象とした終日割引（割引率 50%もしくは上限料金 1000 円）

- ・首都高速道路（休日）及び阪神高速道路（土曜、休日）における普通車以下の車両を対象とした料金割引

- ・大都市近郊区間（土曜、休日）における普通車以下の車両を対象とした昼間の時間帯の割引

このような高速道路料金の大幅な割引は大きな反響を呼び、高速道路の利用交通量は概ね増加したが、一方で特に都市周辺部において渋滞が頻発するなど社会問題になった。また、その影響は道路だけではなく、鉄道やフェリーなどの他の交通モードから高速道路へと利用交通が転換したために、経営状態が悪化し、路線が維持できなくなった事業者も発生した。

※本資料の末尾（資料 1-3-39 以降）に現在の主な ETC 料金割引の一覧を掲載。

(3) 新しい料金施策

平成 21 年 8 月に行われた第 45 回衆議院議員総選挙を受けて、民主党政権が樹立した後、同党の政権公約の目玉であった「高速道路無料化」に関しても大きな動きがあった。この「高速道路無料化」の目的は、「民主党の政権政策 Manifesto2009」によれば、以下のとおりである。

- ・流通コストの引き下げを通じて、生活コストを引き下げる。
- ・産地から消費地へ商品を運びやすいようにして、地域経済を活性化する。
- ・高速道路の出入り口を増設し、今ある社会資本を有効に使う、渋滞などの経済的損失を軽減する。

そして、段階的な無料化を実施するため、地域経済への効果、渋滞や環境への影響把握を目的として、「平成 22 年度高速道路無料化社会実験計画（案）」（平成 22 年 2 月 2 日）が策定され、全国の高速道路の約 2 割に当たる 1,626km において、全ての車両を対象として平成 22 年 6 月 28 日から高速道路無料化社会実験が開始された（図 3 及び表 1 を参照）。

この無料化社会実験により、無料化区間の交通量が増える一方、並行する一般道路の交通量は減少するなどの影響が見受けられた。しかしながら、無料化費用の負担の不公平性、高速道路の渋滞増加、他の交通モードや商業施設への影響、交通量増加に伴う二酸化炭素排出量の増加、といった課題が指摘されている。また、平成 23 年度予算の特別枠の配分のため実施された「政策コンテスト」においても、無料化への肯定的な意見は 9.5%にとどまる一方、否定的な意見は 87.6%にも上り、最下位の評価となっている。

また、民営化以降に導入された料金割引は多額の国費投入によるものであるため持続可能でなく、また様々な割引が存在し、複雑になっていることを問題視し、新たな割引制度として、上限料金制の導入も示されている²。

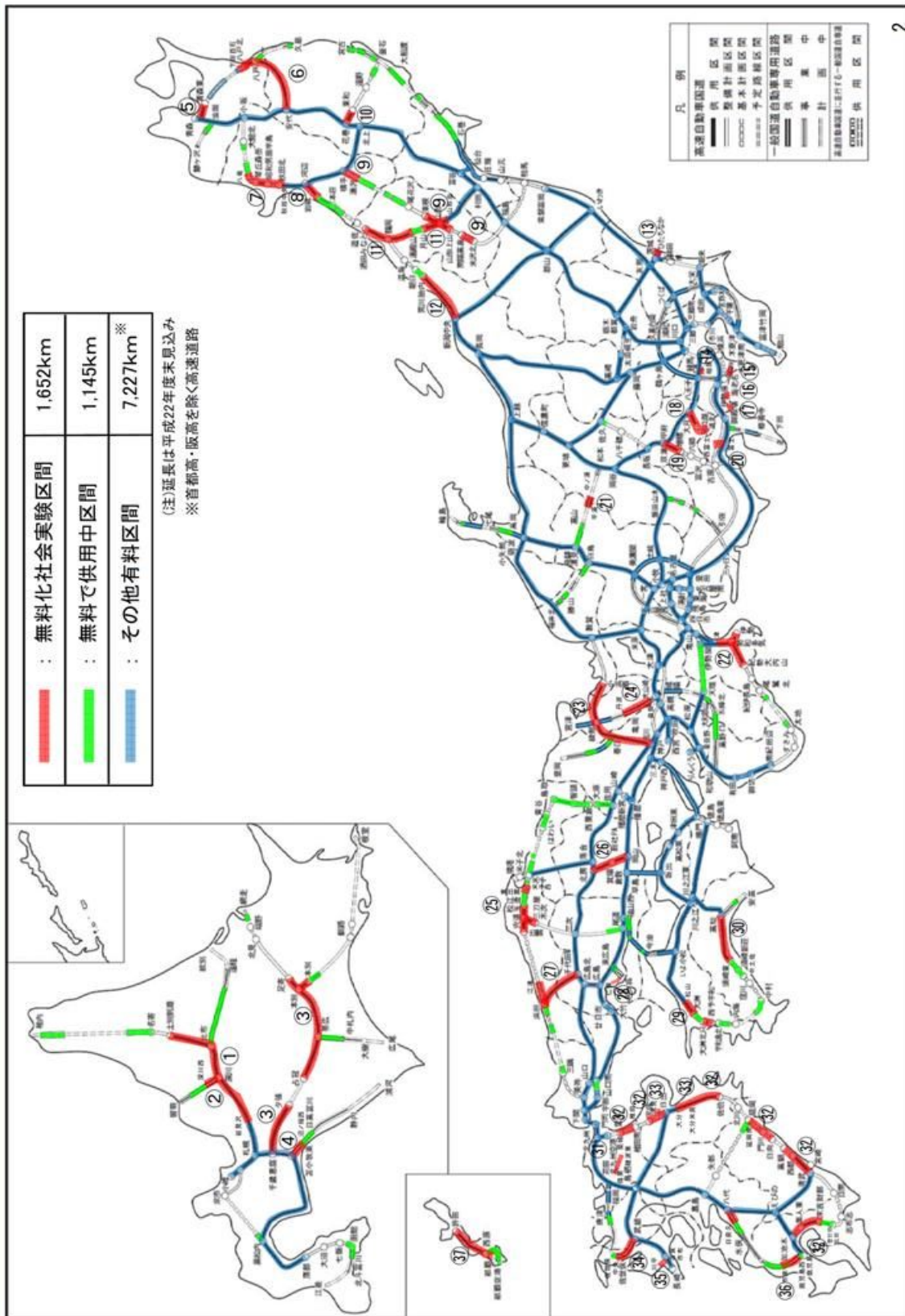
しかしながら、平成 23 年 3 月 11 日に三陸沖で発生した東日本大震災の影響により、新たな料金割引の実施は当面延期し、従前の料金割引を継続することとされた。平成 23 年 4 月 22 日には、震災対策を盛り込んだ第 1 次補正予算の財源とするため、休日上限 1,000 円についても、同年 6 月をもって終了する方針が明らかにされた。

そして、平成 23 年 6 月 8 日に発表された「東日本大震災を踏まえた高速道路の料金について」により、a.東日本大震災に拠る被災者支援及び復旧・復興支援のため、東北地方（水戸エリアの常磐道を含む）を発着する被災者及び原発事故による避難者、トラック、バス（中型車以上）について無料開放する。b.上限料金制（休日 1,000 円）を廃止する。c.無料化社会実験を一時凍結する、ことが明らかになった³。なお、東北地方の無料開放は、災害時における無料開放措置に類するものとされ、道路整備特別措置法第 24 条に基づき、料金を徴収しない車両として国土交通大臣の告示により定められ実施された。

² 「高速道路の再検証結果と新たな料金割引について」（平成 22 年 4 月 9 日）及び「高速道路の料金割引に関する基本方針」（平成 22 年 12 月 24 日）を参照。

³ いずれも平成 23 年 6 月 20 日から施行

平成22年度 高速道路無料化社会実験 対象区間



(出典) 国土交通省 報道発表資料 「平成22年度高速道路無料化社会実験」
図3 無料化社会実験対象区間図

表1 無料化社会実験対象区間一覧

番号	道路名	区間名	供用延長 (km)
①	道央自動車道	士別剣淵 ~ 岩見沢	139
②	深川留萌自動車道	深川西 ~ 深川JCT	4
③	道東自動車道	本別・足寄 ~ 占冠	130
		夕張 ~ 千歳恵庭JCT	42
④	日高自動車道	沼ノ端西 ~ 苫小牧東	4
⑤	青森自動車道	青森東 ~ 青森JCT	16
⑥	八戸自動車道(百石道路を含む)	下田百石・八戸 ~ 安代JCT	87
⑦	秋田自動車道(琴丘能代道路及び秋田外環状道路を含む)	八竜 ~ 秋田中央	52
⑧	日本海東北自動車道	河辺JCT ~ 岩城	17
⑨	東北中央自動車道(湯沢横手道路及び米沢南陽道路を含む)	横手 ~ 湯沢	14
		東根 ~ 山形上山	27
		南陽高畠 ~ 米沢北	9
⑩	釜石自動車道	東和 ~ 花巻JCT	11
⑪	山形自動車道	酒田みなと ~ 湯殿山	53
		月山 ~ 山形北	42
⑫	日本海東北自動車道	荒川胎内 ~ 新潟中央JCT	47
⑬	東水戸道路	ひたちなか ~ 水戸南	10
⑭	八王子バイパス	打越 ~ 相原	5
⑮	新湘南バイパス	藤沢 ~ 茅ヶ崎海岸	9
⑯	西湘バイパス	西湘二宮 ~ 箱根口・石橋	15
⑰	箱根新道	山崎 ~ 箱根峠	14
⑱	中央自動車道(東富士五湖道路を含む)	大月JCT ~ 須走	41
⑲	中部横断自動車道	双葉JCT ~ 増穂	16
⑳	西富士道路	西富士 ~ 富士	7
㉑	安房峠道路	中ノ湯 ~ 平湯	6
㉒	伊勢自動車道・紀勢自動車道	津 ~ 伊勢・紀勢大内山	78
㉓	舞鶴若狭自動車道	小浜西 ~ 吉川JCT	112
㉔	京都丹波道路	丹波 ~ 沓掛	31
㉕	松江自動車道・山陰自動車道(安来道路を含む)	米子西 ~ 東出雲	19
		松江玉造 ~ 出雲・三刀屋木次	45
㉖	岡山自動車道	北房JCT ~ 岡山JCT	44
㉗	浜田自動車道・山陰自動車道(江津道路を含む)	江津・浜田 ~ 千代田JCT	71
㉘	広島呉道路	仁保 ~ 呉	16
㉙	松山自動車道	松山 ~ 大洲	42
		大洲北只 ~ 西予宇和	16
㉚	高知自動車道	高知 ~ 須崎東	34
㉛	八木山バイパス	穂波東 ~ 篠栗	13
㉜	東九州自動車道 (稚田道路及び宇佐別府道路、日出バイパス、延岡南道路、隼人道路を含む)	築城 ~ 椎田	10
		宇佐 ~ 日出	31
		大分米良 ~ 佐伯	40
		延岡南 ~ 日向	17
		高鍋 ~ 清武JCT	39
㉝	大分自動車道	末吉財部 ~ 加治木	33
		日出JCT ~ 速見	3
㉞	西九州自動車道(武雄佐世保道路及び佐世保道路)	大分 ~ 大分米良	8
㉟	西九州自動車道(武雄佐世保道路及び佐世保道路)	武雄JCT ~ 佐世保中央	30
㊱	長崎バイパス	古賀市布 ~ 川平	15
㊲	南九州西回り自動車道(八代日奈久道路及び鹿児島道路)	八代JCT ~ 日奈久	12
		市来 ~ 鹿児島西	21
㊳	沖縄自動車道	許田 ~ 那覇	57

(参考) 国土交通省 報道発表資料「平成22年度高速道路無料化社会実験」

- ※1 湯沢～雄勝こまち、主寝坂道路、新庄～野黒沢は無料で供用中
- ※2 湯殿山～月山は無料で供用中
- ※3 東出雲～松江玉造は無料で供用中
- ※4 大洲～大洲北只は無料で供用中
- ※5 曾於弥五郎～末吉財部は無料で供用中
- ※6 日奈久～芦北、薩摩川内都～市来は無料で供用中

(4) 都市高速道路の対距離料金化

① 対距離料金導入の背景

i) 走行距離のばらつきによる不公平感の拡大

首都高速道路や阪神高速道路等の都市高速道路においては、ネットワークが拡大して利用距離が延びるにつれて、公平性の観点から、均一料金ではなく、利用の程度に応じた負担という考え方に基づく料金体系の導入が求められていた。

ii) 慢性的な渋滞発生や利用頻度の低い区間の存在

慢性的な渋滞が発生している区間や容量に余裕のある区間が存在しており、公益性の観点からも、都市高速道路ネットワークの一層の効率的な活用を図ることが可能な料金体系の導入が求められていた。

iii) 確実な債務償還と利用促進に資する料金体系導入の要請

平均的な利用者の負担に配慮しつつ、債務償還が確実になされるよう、より一層の利用促進に資する料金体系の導入が求められていた。

iv) ETC の普及

ETC の利用率が急速に高まってきており、対距離料金制の導入に向けて環境が整いつつあった。

② 都市高速道路における対距離料金制の考え方

i) 対距離料金の構成

対距離料金の構成は、利用距離に対して課する可変額部分と、利用 1 回に対して課する固定額部分からなる料金を基本とする方向で、利用者全体の平均的な料金水準、採算性なども含めて総合的に検討すべきと考えられた。

ii) 現行料金制からの移行を考慮した措置

長距離利用者の負担増に対する激変緩和など、対距離料金制導入の影響を一定の範囲に抑えるため、本格的な対距離料金制移行に向けた暫定措置として、現行の料金圏を考慮しながら、上限や下限を設定することは妥当な措置と考えられた。

iii) 弾力的な料金設定

対距離料金制の導入に当たっては、各路線・区間の特性、利用時間等に対応した弾力的な料金設定・割引などを採用し、一般道路の渋滞緩和、環境改善、利用効率の向上など、都市高速道路ネットワークの更なる有効活用に資する料金とすることが望まれた。

③ 対距離料金制導入

2011 年（平成 23 年）2 月 16 日に発表された「高速道路の当面の新たな料金割引」では、首都高速道路と阪神高速道路については、前年の料金圏なし 500 円-900 円案に地方からの意見を踏まえた新たな ETC 割引が盛り込まれ、同年 11 月 2 日に変更許可が下り、2012 年（平成 24 年）1 月 1 日から対距離料金制に移行した。

(5) 新たな高速道路料金（平成 26 年 4 月 1 日～）

高速道路の料金については、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の中間答申（平成 25 年 6 月 25 日）において、これまでの「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換を図ることとされた。

この方針に基づき、ネットワーク化が進みつつある高速道路がより一層有効利用されるよう、

- ・建設の経緯の違い等による区間毎の料金差を是正し、普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の 3 つの料金水準への整理
- ・大都市圏の料金については、環状道路整備の進捗を踏まえ、道路ネットワークの稼働率を最適化するため、ITS 技術を活用しつつ、「世界一効率的な利用」を実現するシームレスな料金体系の構築

に取り組むこととされた。

また、これまでにいろいろな料金割引を導入したため、利用者からは「複雑で分かりにくい」との指摘があるほか、路線・区間によっては、平日の全ての時間帯で割引が行われた結果、割引効果が低くなり、利用者も値下げを実感しにくくなっていた。

このため、上記中間答申を踏まえ、

- ・効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
- ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

を基本的な考え方として料金割引全体の再編を行うこととされた。

なお、料金割引については、道路公団民営化前後に導入した制度の財源の範囲内で行うことが基本であるが、平成 25 年度まで約 5 年間にわたって緊急経済対策としての割引が実施されてきたことから、「好循環実現のための経済対策」（平成 25 年 12 月 5 日閣議決定）に基づき、一定の期間、物流対策、観光振興の観点から激変緩和措置を講じることとされた。

① 3 つの料金水準

高速道路の料金水準については、普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の 3 つの料金水準への整理が行われた。なお、これに伴う料金水準の引き下げは、高速道路債務の返済状況を踏まえて実施することとされ、引き下げ対象は、ETC 利用が 9 割にも達することから料金徴収コスト等を考慮して ETC 車とされた。

i) 普通区間

普通区間の料金水準については、普通車で 24.6 円/km（以下、料金については普通車を記載）を基本とし、割高 6 区間（関越トンネル、恵那山トンネル、飛騨トンネル、阪和自動車道（海南～有田）、広島岩国道路、関門橋）、本四高速（陸上部）についても同様。

ii) 大都市近郊区間

大都市近郊区間の料金水準については、普通区間より割り増した現行の 29.52 円/km を維持。

iii) 海峡部等特別区間

伊勢湾岸道路、東京湾アクアライン、本四高速（海峡部）の料金水準については、108.1

円/km。

② 大都市圏の料金

首都圏・阪神圏においては、環状道路の整備に合わせてシームレスな料金体系を導入するべく検討を進めることとし、それまでの間、首都高速道路については平成 27 年度まで、阪神高速については平成 28 年度まで、現行の料金を維持することとされた。

③ 料金割引

i) NEXCO3 社が管理する高速道路

NEXCO3 社が管理する高速道路の料金割引については、実施目的を明確にした上で、効果が高く重複や無駄のない割引とするとともに、生活対策、観光振興、物流対策等の観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮して、ETC 車を対象に以下のとおり見直し。

a) 生活対策

- ・並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の通勤割引を、通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とする割引に見直して継続。
- ・高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、マイレージ割引について、最大割引率を 9.1%に見直して継続。

b) 観光振興

- ・観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の普通車以下の休日割引について、割引率を 3 割として継続。ただし、経済対策による激変緩和措置として、平成 26 年 6 月末までの間は、現行の割引率の 5 割を継続。

c) 物流対策

- ・主に業務目的で高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、大口・多頻度割引について、最大割引率を 40%として継続。ただし、経済対策による激変緩和措置として、平成 27 年 3 月末までの間は、最大割引率を 50%に拡充。

d) 環境対策

- ・並行する一般道路の沿道環境を改善するため、深夜割引について、割引率を 3 割として継続。

ii) 本州四国連絡高速道路

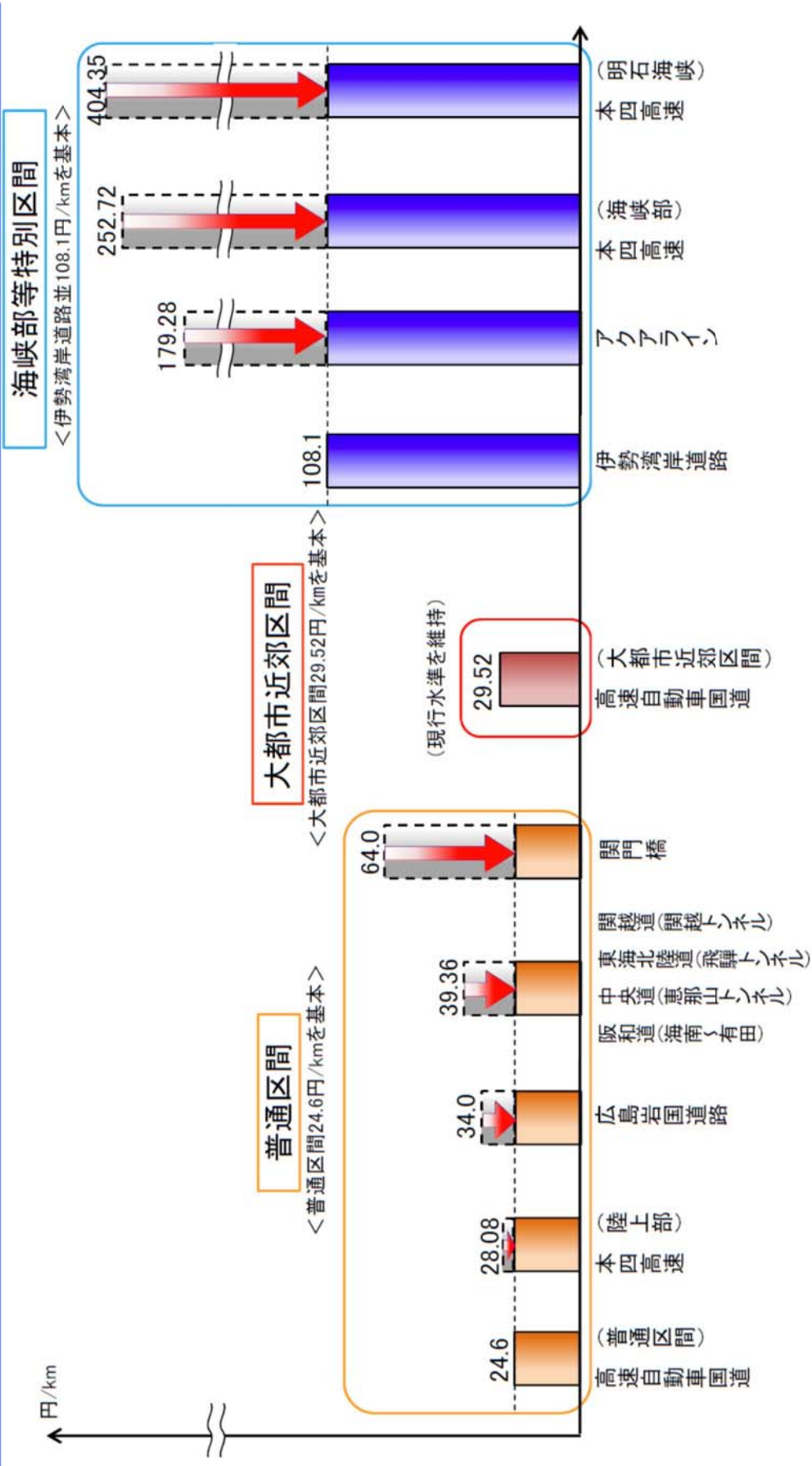
本州四国連絡高速道路については、緊急経済対策等により実施された現在の割引後料金や他の交通機関への影響等を考慮して、生活対策、観光振興等の観点から、平日の通勤時間帯に多頻度に利用する車と土日祝日に利用する車（いずれも普通車以下の ETC 車に限る）を対象に、現在の割引後料金を上回る区間については、現在の割引後料金を維持。

④ その他

平成 26 年 4 月の消費税率 8%への引上げに伴い、他の公共料金等と同様、税負担を転嫁した。

※次ページから資料 1-3-38 に以上の概要を掲載（NEXCO ホームページから抜粋）。

1. 料金水準について

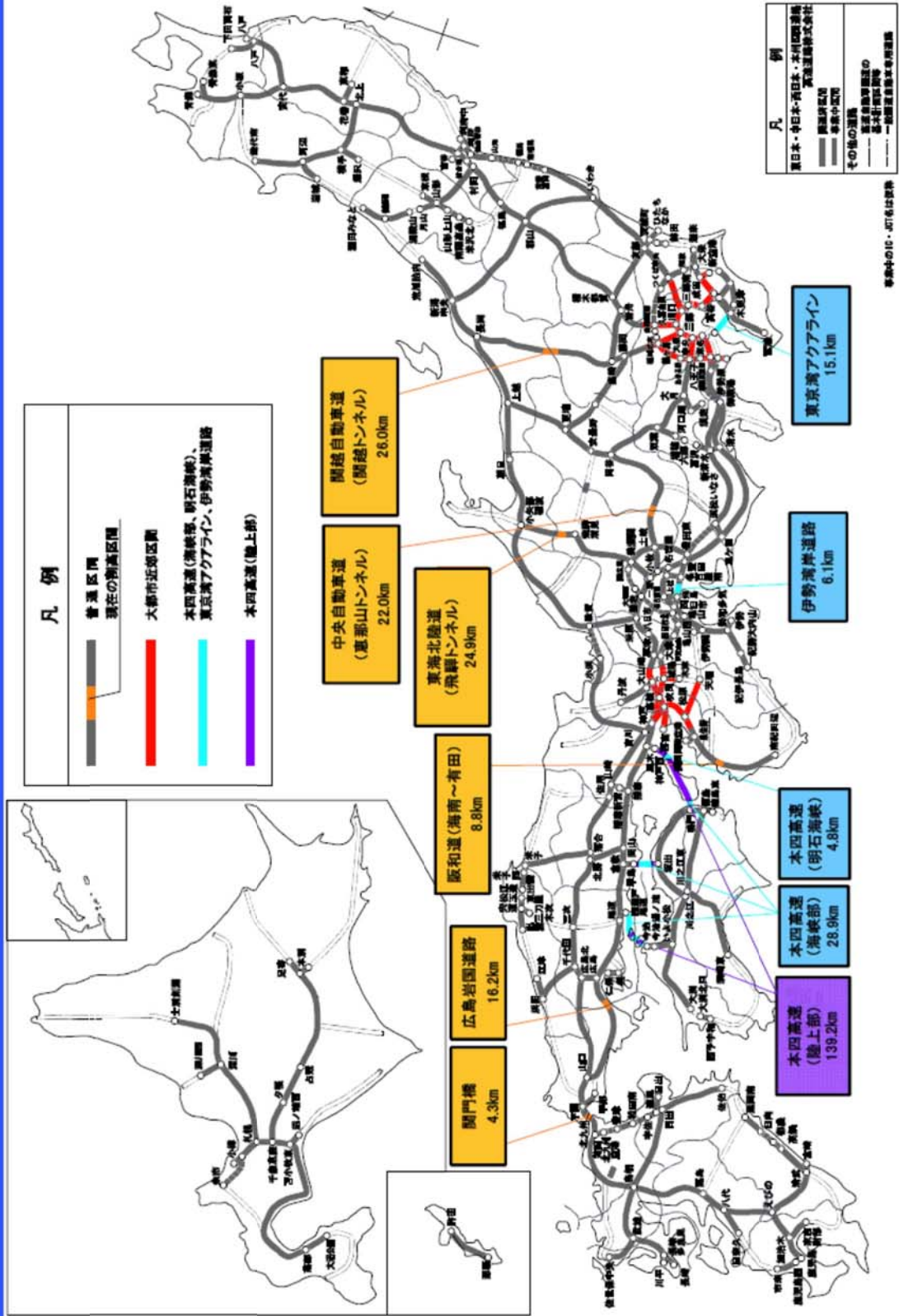


※料金水準引き下げの対象はETC車に限定し、期間は当面10年間とする

注: 料金水準については、普通車の場合

※ホームページ掲載時点の現況であり、H26.3.31時点

【参考】割高な料金水準となっている区間の位置図〔現況〕



2. 料金割引について（全国路線網）

＜基本的考え方＞

○国土交通省が発表した「新たな高速道路の料金に関する基本方針」を踏まえ

- ・実施目的を明確にした上で、効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
- ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

＜具体的な内容＞

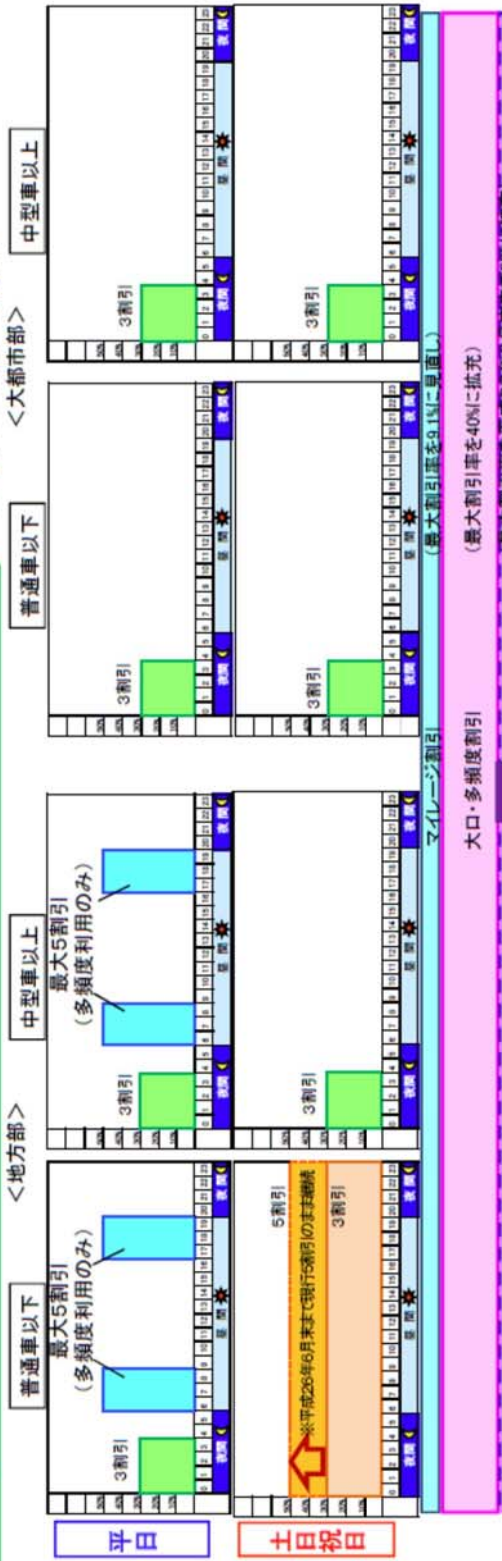
- 生活対策**
- ・並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の通勤割引を、通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とする割引に見直しを継続（平日朝夕割引）（P.4）
 - ・高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するため、マイレージ割引について、最大割引率を9.1%に見直しを継続（P.5）

- 観光振興**
- ・観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の休日割引について、割引率を3割として継続（P.6）

- 物流対策**
- ・主に業務目的で高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するため、大口・多頻度割引について、最大割引率を40%として継続（P.7）

- 環境対策**
- ・一般道路の沿道環境を改善するため、深夜割引について割引率を3割として継続（P.8）

- 激変緩和※**
- ・地方部の休日割引の割引率を平成26年6月末まで現行5割引のまま継続
- 激変緩和※**
- ・大口・多頻度割引の最大割引率を平成27年3月末まで40%から50%に拡充
- ※「好循環実現のための経済対策」（平成25年12月5日閣議決定）に基づき、一定の期間、激変緩和措置



注1：上記割引については、ETC車に限定

注3：時間帯割引（休日割引・深夜割引）の適用例は、P.6およびP.8を参照

：激変緩和措置

2. 料金割引について（全国路線網）

生活対策

1) 平日朝夕割引

■主な目的

高速道路と並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とし、交通容量に余裕のある高速道路の利用を促進

■新たな割引概要

①割引対象

ETCシステムにより、地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕（6時～9時、17時～20時）の時間帯に、料金所を通過する全車種（最大100km走行分まで）

朝、夕それぞれ最初の1回に限り適用

※ETCクレジットカード又はETCパーソナルカード利用者のうち、ETCマイレージサービスに事前登録した者

※ETCコーポレートカード利用者

②対象道路

NEXCO東日本、中日本、西日本が管理する地方部の高速国道及び一般有料道路（一部※を除く）

※京葉道路、第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路、首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎ジャンクションから久喜白岡ジャンクションまでの区間）、新湘南バイパス、京滋バイパス、第二京阪道路、第二神明道路

③割引率

- ・月毎の割引対象となる利用回数に応じ、割引率を設定
- ・割引対象の利用額に割引率を乗じ、無料走行分として事後還元

月毎の利用回数	割引率(地方部)
1～4回	0%
5～9回	30%
10回以上	50%

(注)ETCコーポレートカード利用者については割引の適用開始時期や割引内容の詳細は決定次第改めてお知らせします。

2. 料金割引について（全国路線網）

生活対策

2) マイレージ割引

■ 主な目的

高速道路を利用する機会の多い車の多い車の負担を軽減するとともに、多頻度利用者の定着化を図り、経営の安定化を図る

■ 新たな割引概要

① 割引対象

ETCシステムにより高速道路を通行する全車種

※ETCクレジットカード又はETCパーソナルカード利用者のうち、ETCマイレージサービスに事前登録した者に限る

② 対象道路

NEXCO東日本、中日本、西日本が管理する高速国道及び一般有料道路

③ 割引率

利用額	ポイント交換単位	還元額(無料走行分)	割引率
1万円	1,000ポイント	500円分	4.8%
3万円	3,000ポイント	2,500円分	7.7%
5万円	5,000ポイント	5,000円分	9.1%

※通行料金10円＝1ポイントで設定

※高速道路、一般有料道路共に同じ設定

※ポイントの有効期限(還元額に交換できる期間)は、

ポイントが付いた年度(4月～翌年3月)の翌年度末まで

【参考】現行制度

利用額	ポイント交換単位	還元額(無料走行分)	割引率
5千円	100ポイント	200円分	3.8%
1万円	200ポイント	500円分	4.8%
3万円	600ポイント	2,500円分	7.7%
5万円	1,000ポイント	8,000円分	13.8%

※通行料金50円＝1ポイントで計算(高速国道)

※一般有料道路は100円＝1ポイント

2. 料金割引について（全国路線網）

観光振興

3) 休日割引

■ 主な目的

観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、高速道路の有効活用を促進

■ 新たな割引概要

① 割引対象

ETCシステムにより、土日祝日※¹に地方部の高速道路を通行する軽自動車等及び普通車

※¹ 毎年1月2、3日 および 平成26年4月28日を含む

② 対象道路

NEXCO東日本、中日本、西日本が管理する地方部の高速国道及び一般有料道路（一部※²を除く）

※² 京葉道路、第三京浜道路、横浜新道、首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎ジャンクションから久喜白岡ジャンクションまでの区間）、京滋バイパス、第二京阪道路、第二神明道路、沖縄自動車道

③ 割引率

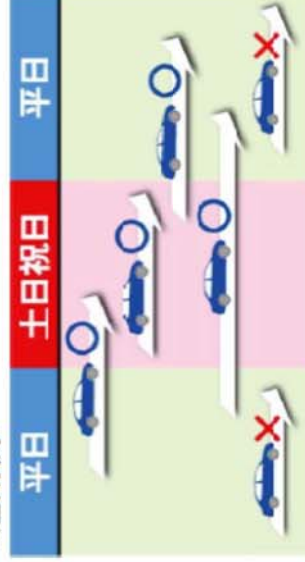
3割引（地方部）

ただし、平成26年6月末までの間は、

5割引（地方部）

（経済対策による激変緩和措置）

<適用例>



2. 料金割引について（全国路線網）

物流対策

4) 大口・多頻度割引

■ 主な目的

主に業務目的で高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するとともに、多頻度利用者の定着を図り、経営の安定化を図る

■ 新たな割引概要

① 割引対象
ETCシステムにより高速道路を通行する全車種 ※ETCコーポレートカード利用者に限る

② 対象道路
NEXCO東日本、中日本、西日本が管理する高速国道

③ 割引率

1. 車両単位割引の割引率	
自動車1台ごとの1カ月の高速道路のご利用額	割引率※
5千円を超え、1万円までの部分	10% (20%)
1万円を超え、3万円までの部分	20% (30%)
3万円を超える部分	30% (40%)

2. 契約単位割引	
契約者の1カ月の高速道路の利用額合計が500万円を超え、かつ、契約者の自動車1台あたりの1カ月平均の利用額が3万円を超える場合	10%

※(): 激変緩和措置の割引率（措置期間は、平成27年3月末までの間）

※ 平日朝夕割引の割引対象額は大口・多頻度割引の割引対象外になります。
（割引の適用開始時期や割引内容の詳細は決定次第改めてお知らせします。）

2. 料金割引について（全国路線網）

環境対策

5) 深夜割引

■ 主な目的

一般道路の沿道環境を改善するため、交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進

■ 新たな割引概要

① 割引対象

ETCシステムにより、深夜(0時～4時)に、高速道路を通行する全車種

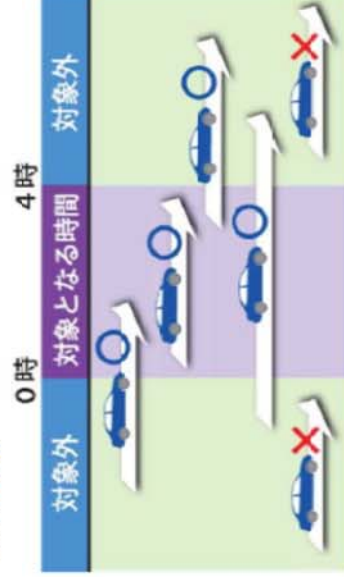
② 対象道路

NEXCO東日本、中日本、西日本が管理する高速国道及び一般有料道路(一部を除く※)

※京葉道路、第三京浜道路、横浜新道、第二神明道路

③ 割引率 3割引

<適用例>



■ NEXCO東日本／中日本／西日本の主なETC料金割引(特定路線に係るものなどは除く)

※平成26年7月1日現在

対象区間	割引名	内容	対象	曜日	時間	対象車	備考(実施期間等)																
全区間	深夜割引	30%割引	・ETC 無線通信により入入口料金を走行。	全日	0時～4時	全車	H16.11.1～ H20.2.15～: 30%割引→40%割引 H20.10.14～: 40%割引→50%割引 H26.4.1～: 50%割引→30%割引																
	大口・多頻度割引	1ヶ月分の利用額に車両単位割引と契約単位割引を組み合わせさせて割引(下図参照)。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2">1. 車両単位割引</th> </tr> <tr> <td>自動車1台ごとの1ヶ月高速国道利用額(割引対象一般有料道路利用額)</td> <td>割引率 ※0内は H27.3 月までの激変緩和措置</td> </tr> <tr> <td>5千円以下の部分</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>5千円超～1万円以下の部分</td> <td>10%(20%)</td> </tr> <tr> <td>1万円超～3万円以下の部分</td> <td>20%(30%)</td> </tr> <tr> <td>3万円を超える部分</td> <td>30%(40%)</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">+</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2">2. 契約単位割引</th> </tr> <tr> <td>高速国道10% 一般有料道路5%</td> <td>契約者の1ヶ月の高速国道(割引対象一般有料道路)の利用額合計が500万円を超え、かつ、自動車1台あたりの1ヶ月平均の利用額が3万円を超える場合</td> </tr> </table>	1. 車両単位割引		自動車1台ごとの1ヶ月高速国道利用額(割引対象一般有料道路利用額)	割引率 ※0内は H27.3 月までの激変緩和措置	5千円以下の部分	0%	5千円超～1万円以下の部分	10%(20%)	1万円超～3万円以下の部分	20%(30%)	3万円を超える部分	30%(40%)	2. 契約単位割引		高速国道10% 一般有料道路5%	契約者の1ヶ月の高速国道(割引対象一般有料道路)の利用額合計が500万円を超え、かつ、自動車1台あたりの1ヶ月平均の利用額が3万円を超える場合	・ETC コーポレートカードの利用者。	全日	終日	全車	H17.4.1～ H21.4.1～: 契約単位割引を追加 H26.4.1～: 割引制度の変更に伴う割引率の変更 H26.7.1～: 平日朝夕割引を適用
1. 車両単位割引																							
自動車1台ごとの1ヶ月高速国道利用額(割引対象一般有料道路利用額)	割引率 ※0内は H27.3 月までの激変緩和措置																						
5千円以下の部分	0%																						
5千円超～1万円以下の部分	10%(20%)																						
1万円超～3万円以下の部分	20%(30%)																						
3万円を超える部分	30%(40%)																						
2. 契約単位割引																							
高速国道10% 一般有料道路5%	契約者の1ヶ月の高速国道(割引対象一般有料道路)の利用額合計が500万円を超え、かつ、自動車1台あたりの1ヶ月平均の利用額が3万円を超える場合																						

対象区間	割引名	内容	対象	曜日	時間	対象車	備考(実施期間等)										
全区間	ETC マイレージ サービス	<p>通行料金に応じてポイントが貯まり、そのポイントを還元額(無料通行分)と交換(下図参照)。</p> <table border="1"> <tr> <td>ポイントの発行単位</td> <td>通行料金 10円=1ポイント</td> </tr> <tr> <td>ポイントの交換単位</td> <td>還元額 (無料通行分)</td> </tr> <tr> <td>1,000ポイント</td> <td>500円分</td> </tr> <tr> <td>3,000ポイント</td> <td>2,500円分</td> </tr> <tr> <td>5,000ポイント</td> <td>5,000円分</td> </tr> </table>	ポイントの発行単位	通行料金 10円=1ポイント	ポイントの交換単位	還元額 (無料通行分)	1,000ポイント	500円分	3,000ポイント	2,500円分	5,000ポイント	5,000円分	<ul style="list-style-type: none"> ETC マイレージサービスの登録者。 ポイントの有効期限は付与年度の翌年度末。 	全日	終日	全車	<p>H17.4.1～ H23.4.1～:一般有料道路は通行料金 100円=1ポイント H26.4.1～:通行料金 10円=1ポイント。交換単位と還元額が 1000ポイント=500円分、3000ポイント=2500円分、5000ポイント=5000円分。</p>
ポイントの発行単位	通行料金 10円=1ポイント																
ポイントの交換単位	還元額 (無料通行分)																
1,000ポイント	500円分																
3,000ポイント	2,500円分																
5,000ポイント	5,000円分																
地方部	平日朝夕割引	<ul style="list-style-type: none"> 1 か月間の割引対象となる利用回数に応じた還元額を割引対象区間の通行料金のうち最大 100km 相当分に適用。 1 か月間の利用回数が 5～9 回なら約 30%分を無料走行分として還元、利用回数が 10 回以上なら約 50%分を還元。 	<ul style="list-style-type: none"> ETC マイレージサービスの登録者。 ETC 無線通信により入出口料金を走行。 午前・午後それぞれ最初の 1 回に限り適用。 	月～金	6時～9時 17時～20時	全車	<p>H26.4.1～ H26.7.1～: ETC コーポレートカード利用者にも適用</p>										
	休日割引	30%割引(2014年6月末まで50%割引)	ETC 無線通信により入出口料金を走行。	土日祝	終日	普通車 軽自動車	H26.4.1～										

■ 首都高速道路の主な ETC 料金割引(特定路線に係るものなどは除く)

※平成 26 年 4 月 1 日現在

対象区間	割引名	内容	対象	曜日	時間	対象車	備考(実施期間等)														
全区間	大口・多頻度割引	<p>1ヶ月分の利用額に車両単位割引と契約単位割引を組み合わせて割引(下図参照)。</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">1. 車両単位割引</td> </tr> <tr> <td>ETC コーポレートカード1枚ごとの1カ月の首都高ご利用金額</td> <td>割引率</td> </tr> <tr> <td>5千円超1万円までの部分</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>1万円超3万円までの部分</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>3万円超の部分</td> <td>20%</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">+</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">2. 契約単位割引</td> </tr> <tr> <td>契約者の1ヶ月の首都高の利用額合計が100万円を超え、かつ、当月において首都高を利用した契約者の自動車1台あたりの平均の利用額が5,000円を超える場合</td> <td>10%</td> </tr> </table>	1. 車両単位割引		ETC コーポレートカード1枚ごとの1カ月の首都高ご利用金額	割引率	5千円超1万円までの部分	10%	1万円超3万円までの部分	15%	3万円超の部分	20%	2. 契約単位割引		契約者の1ヶ月の首都高の利用額合計が100万円を超え、かつ、当月において首都高を利用した契約者の自動車1台あたりの平均の利用額が5,000円を超える場合	10%	・ETC コーポレートカードの利用者。	全日	終日	全車	H17.10.1～ H21.4.1～: 契約単位割引を追加 H24.1.1～: 割引率の変更
1. 車両単位割引																					
ETC コーポレートカード1枚ごとの1カ月の首都高ご利用金額	割引率																				
5千円超1万円までの部分	10%																				
1万円超3万円までの部分	15%																				
3万円超の部分	20%																				
2. 契約単位割引																					
契約者の1ヶ月の首都高の利用額合計が100万円を超え、かつ、当月において首都高を利用した契約者の自動車1台あたりの平均の利用額が5,000円を超える場合	10%																				
湾岸線「川崎浮島 JCT～大黒 JCT」間を經由川崎線「川崎浮島 JCT～大師」を經由	環境ロード プライシング割引	出入口のエリアに応じ、970円または980円もしくは約10%または約15%割引。	・ETC 無線通信により料金所を走行。	全日	終日	大型車	H13.10.23～ H24.1.1～: 大師以北の出入口利用で約10%割引、空港中央・湾岸環八出入口利用で約15%割引。														
NEXCO 管理の高速道路⇄首都高割引対象出入口	会社間乗継割引	<p>普通車 100円割引 大型車 210円割引</p> <p>※中央道・アクアラインを乗継利用した場合 普通車 210円割引 大型車 410円割引</p>	・NEXCO の管理する高速道路と乗り継ぐ場合で、首都高の利用が6km以下または接続地点直近の出入口料金所を ETC 無線通信により走行。	全日	終日	全車	H24.1.1～														

対象区間	割引名	内容	対象	曜日	時間	対象車	備考(実施期間等)																				
放射道路の端末区間と都心環状線	放射道路端末区間割引	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">出入口等</th> <th rowspan="2">利用距離</th> <th colspan="2">割引金額</th> </tr> <tr> <th>普通車</th> <th>大型車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">美女木JCT、戸田南、高島平、東関東道との接続部、千鳥町、三郷JCT、三郷、八潮、八潮南、加賀、鹿浜橋</td> <td>18.1 ~ 30.0 km</td> <td>100 円</td> <td>210 円</td> </tr> <tr> <td>24.1 ~ 30.0 km</td> <td>210 円</td> <td>410 円</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">川口JCT、新井宿、安行、新郷</td> <td>18.1 ~ 24.0 km</td> <td>100 円</td> <td>210 円</td> </tr> <tr> <td>30.1 ~ 36.0 km</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>・上記以外にも、対象出入口間で料金距離18kmを超えて利用すると下記料金を適用。 普通車 720 円 大型車 1440 円</p>	出入口等	利用距離	割引金額		普通車	大型車	美女木JCT、戸田南、高島平、東関東道との接続部、千鳥町、三郷JCT、三郷、八潮、八潮南、加賀、鹿浜橋	18.1 ~ 30.0 km	100 円	210 円	24.1 ~ 30.0 km	210 円	410 円	川口JCT、新井宿、安行、新郷	18.1 ~ 24.0 km	100 円	210 円	30.1 ~ 36.0 km			<ul style="list-style-type: none"> ETC 無線通信により対象料金を走行。 	全日	終日	全車	H24.1.1~
出入口等	利用距離	割引金額																									
		普通車	大型車																								
美女木JCT、戸田南、高島平、東関東道との接続部、千鳥町、三郷JCT、三郷、八潮、八潮南、加賀、鹿浜橋	18.1 ~ 30.0 km	100 円	210 円																								
	24.1 ~ 30.0 km	210 円	410 円																								
川口JCT、新井宿、安行、新郷	18.1 ~ 24.0 km	100 円	210 円																								
	30.1 ~ 36.0 km																										
中央環状線	中央環状線迂回利用割引	<p>普通車 100 円 大型車 210 円</p>	<ul style="list-style-type: none"> ETC 無線通信により料金を走行。 中央環状線外側の放射線(上り)入口を出発地とし、中央環状線のみを経由して、中央環状線外側の放射線(下り)出口を到着地とする場合で、中央環状線を利用した方が都心環状線を利用するより遠回りとなる場合。 	全日	終日	全車	H24.1.1~																				

■ 阪神高速道路の主なETC料金割引(特定路線に係るものなどは除く)

※平成26年4月1日現在

対象区間	割引名	内容	対象	曜日	時間	対象車	備考(実施期間等)																														
全区間	大口・多頻度割引	<p>1ヶ月分の利用額に車両単位割引と契約単位割引を組み合わせて割引(下図参照)。</p> <p>(阪神圏)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>月間利用額区分(カード毎)</th> <th>割引率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5千円以下の部分</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>5千円超～1万円以下の部分</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>1万円超～3万円以下の部分</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>3万円超の部分</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">+</p> <p>2. 契約単位割引</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>契約者の1ヶ月の利用額合計が100万円を超え、かつ自動車1台あたりの平均の利用額が5,000円を超える場合</th> <th>割引率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(京都圏)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>月間利用額区分(カード毎)</th> <th>割引率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5千円以下の部分</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>5千円超～1万円以下の部分</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>1万円超～3万5千円以下の部分</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>3万5千円～7万円以下の部分</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>7万円を超える部分</td> <td>13%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">+</p> <p>2. 契約単位割引</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>契約者の1ヶ月の利用額合計が100万円を超え、かつ自動車1台あたりの平均の利用額が5,000円を超える場合</th> <th>割引率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table>	月間利用額区分(カード毎)	割引率	5千円以下の部分	0%	5千円超～1万円以下の部分	10%	1万円超～3万円以下の部分	15%	3万円超の部分	20%	契約者の1ヶ月の利用額合計が100万円を超え、かつ自動車1台あたりの平均の利用額が5,000円を超える場合	割引率		10%	月間利用額区分(カード毎)	割引率	5千円以下の部分	0%	5千円超～1万円以下の部分	3%	1万円超～3万5千円以下の部分	6%	3万5千円～7万円以下の部分	8%	7万円を超える部分	13%	契約者の1ヶ月の利用額合計が100万円を超え、かつ自動車1台あたりの平均の利用額が5,000円を超える場合	割引率		5%	・ETCコーポレートカードの利用者。	全日	終日	全車	H17.10.1～ H21.4.1～:契約単位割引を追加 H24.1.1～:割引率の変更
月間利用額区分(カード毎)	割引率																																				
5千円以下の部分	0%																																				
5千円超～1万円以下の部分	10%																																				
1万円超～3万円以下の部分	15%																																				
3万円超の部分	20%																																				
契約者の1ヶ月の利用額合計が100万円を超え、かつ自動車1台あたりの平均の利用額が5,000円を超える場合	割引率																																				
	10%																																				
月間利用額区分(カード毎)	割引率																																				
5千円以下の部分	0%																																				
5千円超～1万円以下の部分	3%																																				
1万円超～3万5千円以下の部分	6%																																				
3万5千円～7万円以下の部分	8%																																				
7万円を超える部分	13%																																				
契約者の1ヶ月の利用額合計が100万円を超え、かつ自動車1台あたりの平均の利用額が5,000円を超える場合	割引率																																				
	5%																																				

対象区間	割引名	内容	対象	曜日	時間	対象車	備考(実施期間等)																		
京都線	ETC マイレージサービス	<p>通行料金に応じてポイントが貯まり、そのポイントを還元額(無料通行分)と交換(下図参照)。</p> <table border="1"> <tr> <td>ポイントの発行単位 (基本ポイント)</td> <td>通行料金 100円=3ポイント</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">+</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">加算ポイント</td> </tr> <tr> <td>月間利用額区分 (阪神高速道路全体)</td> <td>ポイント付与 (100円につき)</td> </tr> <tr> <td>1万円以下の部分</td> <td>0ポイント</td> </tr> <tr> <td>1万円超～ 3万5千円以下の部分</td> <td>3ポイント</td> </tr> <tr> <td>3万5千円超～ 7万円以下の部分</td> <td>5ポイント</td> </tr> <tr> <td>7万円を超える部分</td> <td>10ポイント</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>ポイントの交換単位</td> <td>還元額 (無料通行分)</td> </tr> <tr> <td>100ポイント</td> <td>100円分</td> </tr> </table>	ポイントの発行単位 (基本ポイント)	通行料金 100円=3ポイント	加算ポイント		月間利用額区分 (阪神高速道路全体)	ポイント付与 (100円につき)	1万円以下の部分	0ポイント	1万円超～ 3万5千円以下の部分	3ポイント	3万5千円超～ 7万円以下の部分	5ポイント	7万円を超える部分	10ポイント	ポイントの交換単位	還元額 (無料通行分)	100ポイント	100円分	<ul style="list-style-type: none"> ETC マイレージサービスの登録者。 ポイントの有効期限は付与年度の翌年度末。 	全日	終日	全車	H17.10.1～
ポイントの発行単位 (基本ポイント)	通行料金 100円=3ポイント																								
加算ポイント																									
月間利用額区分 (阪神高速道路全体)	ポイント付与 (100円につき)																								
1万円以下の部分	0ポイント																								
1万円超～ 3万5千円以下の部分	3ポイント																								
3万5千円超～ 7万円以下の部分	5ポイント																								
7万円を超える部分	10ポイント																								
ポイントの交換単位	還元額 (無料通行分)																								
100ポイント	100円分																								
湾岸線(六甲アイランド北～天保山) 淀川左岸線	環境ロード プライシング	<p>通行区間に応じ10～30%割引</p>	<ul style="list-style-type: none"> 対象区間をETC 無線通信により走行。 普通車はETCコーポレートカードの利用者に限る。 	全日	終日	大型車 普通車の一部	H13.11.1～ 《条件変更》 H21.4.1～:対象区間及び割引率 拡充 H22.3.1～:対象車種拡充 H25.5.25～:対象区間を淀川左岸線に拡大																		
NEXCO・本四高速管理の高速道路⇄阪神高速割引対象出入口	NEXCO・本四高速との乗継割引	<p>普通車割引後 410円 大型車割引後 820円</p>	<ul style="list-style-type: none"> NEXCO・本四高速の管理する高速道路と乗り継ぐ場合で、阪神高速の利用が6km 以下の出入口料金所をETC 無線通信により走行。 	全日	終日	全車																			

■ 本州四国連絡高速道路の主な ETC 料金割引(特定路線に係るものなどは除く)

※平成 26 年 4 月 1 日現在

対象区間	割引名	内容	対象	曜日	時間	対象車	備考(実施期間等)								
全区間	ETC車料金	車種ごと、月～金・土日祝ごとに適用。	・ETC 無線通信により料金所を走行。	全日	終日	全車	H26.4.1～								
	平日朝夕割引	1か月間の適用回数が5～9回：ETC車料金(平日)が現金車料金の50%相当額を上回る区間において、その差額の60%に相当する額を無料走行分として還元。 1か月間の適用回数が10回以上：ETC車料金(平日)が現金車料金の50%相当額を上回る区間においては、その差額を無料走行分として還元。	・ETC無線通信により料金所を走行。 ・ETC マイレージサービスの登録者。	月～金	6～9時 17～20時	普通車 軽自動車等	H26.4.1～								
	休日割引	H26.3.31までの休日終日割引後料金(消費税8%に換算)と同額となるよう割引。	・ETC 無線通信により料金所を走行。 ・ETC コーポレートカード利用者にも適用	土日祝	終日	普通車 軽自動車等	H26.4.1～								
	ETC マイレージサービス	通行料金に応じてポイントが貯まり、そのポイントを還元額(無料通行分)と交換(下図参照)。	・ETC マイレージサービスの登録者。 ・ポイントの有効期限は付与年度の翌年度末。	全日	終日	全車	H17.6.1～ H26.4.1～:通行料金10円=1ポイント。交換単位と還元額が1000ポイント=500円分、3000ポイント=2500円分、5000ポイント=5000円分。								
	大口・多頻度割引	1ヶ月間の利用額(車両毎)に応じて割引(下図参照)。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>月間利用額区分(カード毎)</th> <th>割引率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1万円以下の部分</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>1万円超～5万円以下の部分</td> <td>6.9%</td> </tr> <tr> <td>5万円を超える部分</td> <td>13.8%</td> </tr> </tbody> </table> 休日割引も適用	月間利用額区分(カード毎)	割引率	1万円以下の部分	0%	1万円超～5万円以下の部分	6.9%	5万円を超える部分	13.8%	・ETC コーポレートカードの利用者。	全日	終日	全車	H17.4.1～ H18.4.1～:6.25%→6.9%、 12.5%→13.8%
月間利用額区分(カード毎)	割引率														
1万円以下の部分	0%														
1万円超～5万円以下の部分	6.9%														
5万円を超える部分	13.8%														

2. 諸外国の有料道路制度

資料 2 - 1

「諸外国の有料道路（高速道路）に係る統計資料など」

1. 道路概要

項目	単位	日本	アメリカ	イギリス	フランス	イタリア	ドイツ
道路総延長	km	1,217,128 (2013)	6,586,430 (2012)	394,890 (2012)	1,053,215 (2011)	186,419 (2013)	643,782 (2010)
(うち高速道路)		8,953 (2013)	101,865 (2012)	3,617 (2012)	11,412 (2011)	6,751 (2013)	12,917 (2014)
有料道路延長		10,706 (2013)	9,164 (2013)	若干(一部の橋梁・トンネルのみ有料)	8,887 (2011)	5,813 (2013)	若干(一部の橋梁・トンネル・山間部の道路のみ有料)
(うち高速道路)		8,629 (2013)	7,542 (2013)	43 (2014)	8,819 (2011)	5,813 (2013)	—
都市内高速道路延長		762 (2013)	39,535 (2012)	41 (2012)	—	—	—
都市間高速道路延長		8,191 (2013)	62,330 (2012)	3,576 (2012)	11,412 (2011)	—	—
高速道路 車線別延長 ※1	2車線	1,825 (2013)	1,460 (2012)	—	0 (2011)	0 (2013)	—
	4車線	5,742 (2013)	4車線以上	—	6,787 (2011)	4,857 (2013)	6車線未満 9,652 (2014)
	6車線	624 (2013)	90,844 (2012)	—	2,032 (2011)	1,817 (2013)	6車線以上 3,265 (2014)
	その他	0 (2013)	5,026 (2012)	—	68 (2011)	78 (2013)	—

※1：日本の数値は都市内高速道路を含まない。フランスの数値は資料の入手が困難であったため有料道路延長としている。

2. 有料高速道路

項目	日本	アメリカ	イギリス	フランス	イタリア	ドイツ
料金体系	対距離制、画一料金、均一料金	対距離制、均一制路線毎	均一制路線毎	対距離制路線毎、一部均一制	対距離制路線毎、一部均一制	対距離制
普通車料金水準	高速自動車国道 24.6円/km + 150円 (9-シフトタイプ) (2014)	ニュージャージー・ターンパイク 7.45セント/km 全線走行の場合 (2014)	M6 Toll 5.5ポンド/回 (2014) 0.13ポンド/km (2014)	Cofiroute (Paris-Orlean) 8.6ユーロセント/km (2014)	アトストラデ社 平野部 6.9ユーロセント/km 山地部 8.2ユーロセント/km (2014)	トラック対距離料金 12.5~21.4ユーロセント/km (2015 適用)
車種区分	5車種区分 ①軽自動車等 ②普通車 ③中型車 ④大型車 ⑤特大車	会社毎に異なる (ニュージャージー・ターンパイク) 8車種区分	(M6) 車軸数、第一車軸上の車 高等に応じた 6 車種区 分 (特殊車両は別)	5車種区分 (国内統一区 分) 乗用車は車高、貨物車は軸 数等による	5車種区分 (国内統一区 分) 車軸数、第一車軸上の車高 による	12車種区分 (車軸数によ る 2区分) 3車軸以下、4車 軸以上) × 欧州排ガス規制 による 6区分)
車種間料金比率	①軽自動車=0.80 ②普通車=1.00 ③中型車=1.20 ④大型車=1.65 ⑤特大車=2.75	(ニュージャージー・ターンパイク) ①乗用車、バイク=1.00 ②2軸トラック等=2.07 ③3軸車=2.55 ④4軸車=3.06 ⑤5軸車=3.57 ⑥6軸車=4.08 ⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿ ①~②2軸トラック=2.0 ③~④3軸トラック=1.57 ⑤~⑥3軸バス=1.96	(M6) ①バイク=0.55 ②普通車=1.00 ③普通車 (牽引) =1.82 ④バン・バス (2車軸) =2.0 ⑤大型車トラック=2.0 ⑥大型6軸以上=2.0	Cofiroute の上記区間 ①乗用車 (H<2.0m、 W<3.5t) =1.00 ②乗用車 (H≥2.0 H<3.0m、W≥3.5t) =1.54 ③2軸貨物車 (H≥ 3.0m、W>3.5t) =2.31 ④3軸以上の貨物車 (H ≥3.0m、W>3.5t) =3.23 ⑤二輪車、バイク、三輪 車 =0.59	会社毎に異なる (アトストラデ社平均) ①2軸 (H≤1.3m) =1.00 ②2軸 (H>1.3m) =1.02 ③3軸=1.37 ④4軸=2.06 ⑤5軸以上=2.43	①3軸以下、 Euro 6=1.00 ②4軸以上、 Euro 6=1.05 ③3軸以下、 Euro 5, EV 1=1.17 ④4軸以上、 Euro 5, EV 1=1.22 ⑤3軸以下、 Euro 3 + particulate reductionclass, Euro 4=1.26 ⑥4軸以上、 Euro 3 + particulate reductionclass, Euro 4=1.30 ⑦3軸以下、 Euro 2 + particulate reductionclass, Euro 3=1.50 ⑧4軸以上、 Euro 2 + particulate reductionclass, Euro 3=1.55 ⑨3軸以下、 Euro 2=1.58 ⑩4軸以上、 Euro 2=1.63 ⑪3軸以下、 Euro 1, Euro 0=1.66 ⑫4軸以上、 Euro 1, Euro 0=1.71

3. その他

項目	単位	日本	アメリカ	イギリス	フランス	イタリア	ドイツ
総人口	百万人	126.39 (2013)	320.05 (2013)	63.13 (2013)	64.29 (2013)	60.99 (2013)	82.73 (2013)
面積	千km ²	378 (2013)	9,629 (2013)	242 (2013)	552 (2013)	301 (2013)	357 (2013)
人口密度	人/km ²	334.4 (2013)	33.2 (2013)	260.4 (2013)	116.6 (2013)	202.4 (2013)	231.6 (2013)
国民総所得 (GNI)	10 億 \$	6,124.7 (2012)	16,514.5 (2012)	2,451.7 (2012)	2,656.0 (2012)	2,003.2 (2012)	3,507.8 (2012)
(1 人当たり GNI)	\$ /人	48,017 (2012)	52,547 (2012)	38,485 (2012)	40,591 (2012)	32,891 (2012)	42,821 (2012)
可住地面積	千km ²	122.0 (2013)	—	—	—	—	—
自動車保有台数	千台	76,681 (2014)	245,184 (2012)	32,630 (2012)	37,435 (2009)	42,000 (2012)	52,967 (2014)
走行台キロ (A)	10 億台 キロ	768.9 (2005)	4,777.8 (2012)	487.1 (2012)	550.4 (2011)	—	692.1 (2011)
(うち高速道路) (B)	10 億台 キロ	70.4 (2005)	1,568.5 (2012)	100.4 (2012)	— 高速道路 (有料)	—	223.2 (2011)
(B) / (A)	%	8.7	32.8	20.6	15.5	—	32.2
人身事故件数	件	629,021 (2013)	1,664,800 (2012)	145,571 (2012)	65,024 (2011)	205,638 (2011)	291,105 (2013)
(うち高速道路)	件	11,520 (2013)	—	5,615 (2012)	1,057 (2011) ※1	11,007 (2011)	18,452 (2013)
事故死者数	人	4,373 (2013)	33,561 (2012)	1,637 (2012)	3,963 (2011)	3,860 (2011)	3,339 (2013)
(うち高速道路)	人	227 (2013)	5,111 (2012)	80 (2012) ※1	193 (2011) ※2	338 (2011)	428 (2013)

※1：高速道路の死亡事故件数

※2：有料高速道路のみの数値

(出典、参考資料)

1. 道路概要

項目	日本	アメリカ	イギリス	フランス	イタリア	ドイツ
道路総延長	日本 道路統計年報 2014 (国土交通省)	Highway Statistics 2012	Transport Statistics Great Britain 2013	Chiffres clés du transport 2013	Italy in Figures 2013	世界の統計 2014 (総務省)
有料道路延長		Toll Facilities in the United States 2013	M6 Toll	KEY FIGURES 2012	Aiscat informazioni	Statistisches Bundesamt Deutschland - GENESIS Online Datenbank
都市内高速道路延長		Highway Statistics 2012	Transport Statistics Great Britain 2013	—	—	—
都市間高速道路延長				Chiffres clés du transport 2013	—	—
高速道路車線別延長				KEY FIGURES 2012	Aiscat informazioni	Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs

2. 有料高速道路

項目	日本	アメリカ	イギリス	フランス	イタリア	ドイツ
概要	国土交通省資料	ニュージージーターナイク http://www.state.nj.us/ turnpike/	M6 Toll https://www.m6toll.co.uk/	Cofiroute http://www.vinci-autoro utes.com/fr/cofiroute	アクトストラーダ社 http://www.autostrade.it/it/home	トールコレクト社 http://www.toll-collect. de/en/home.html

3. その他

項目	日本	アメリカ	イギリス	フランス	イタリア	ドイツ
総人口	住民基本台帳人口 (総務省)	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014
面積	全国都道府県市区町村別 面積調 (国土地理院)	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014
人口密度	面積/総人口より算出	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014	データブック オブ ワールド 2014
国民総所得 (GNI)	国民経済計算 2012 (内閣府)	国民経済計算 2012 (内閣府)	国民経済計算 2012 (内閣府)	国民経済計算 2012 (内閣府)	国民経済計算 2012 (内閣府)	国民経済計算 2012 (内閣府)
可住地面積	社会生活統計指標 (総務省)	—	—	—	—	—
自動車保有台数	自動車検査登録情報協会	Highway Statistics 2012	Transport Statistics Great Britain 2013	世界の統計 2014 (総務省)	Annuario Statistico Italiano 2013	Statistisches Bundesamt Deutschland - GENESIS Online Datenbank
走行台キロ	国土交通省委員会資料 (2011)	Highway Statistics 2012	Transport Statistics Great Britain 2013	WORLD ROAD STATISTICS 2000-2011 KEY FIGURES 2012	—	WORLD ROAD STATISTICS 2000-2011 Verkehr in Zahlen 2012/2013
人身事故件数 事故死亡者数	交通事故統計 (警察庁)	Traffic Safety Fact 2012 Highway Statistics 2012	Transport Statistics Great Britain 2013	KEY FIGURES 2012	Annuario Statistico Italiano 2013	Statistisches Bundesamt Deutschland - GENESIS Online Datenbank

3. 本編に関連する委員会資料など

資料 3 - 1

「有料道路制度の沿革」

(第7回委員会 資料5)

有料道路制度の沿革

- ✓ わが国の道路は、馬車交通の時代がなく、明治以降、鉄道優先主義をとったこともあり、整備が著しく立ち遅れていた。先進諸外国は近代国家成立以降、道路については公共財としての性質から、「道路無料公開の原則」をとり、わが国も同様の認識から、明治以降、道路は国の営造物として行政庁が管理するとともに、原則として税金により建設管理。
- ✓ 戦後、道路交通需要は飛躍的に増大したが、厳しい財政事情の下、限られた一般財源による公共事業費だけでは対処が困難となった。
- ✓ 昭和27年、『道路整備特別措置法』を制定し、早期に整備が必要な道路事業の財源不足を補う方法として、借入金を用い、完成した道路の利用者から一定期間、通行料金を徴収することによって、建設費、管理費、借入金利息等の費用を償還する「有料道路制度」を創設。

① 『太政官布告第 648 号』（明治 4 年(1872 年)）

- ・近代国家としてのわが国の有料道路に関する最初の法令で（「修路架橋運輸ノ便ヲ興ス者ニ入費税金徴収許可方」）、私費を投じて道路修築や橋梁架設等を（特に交通の隘路解消を目的に）行った私人が、その工事費に応じて一定年限の間、費用償還のための賃金を徴収することを認めた。
- ・道路はその性格上、本来、無償使用を原則とすべきとの考えから、明治政府においては、道路を国の営造物として行政庁が管理したが、揺籃期の政府の財政基盤は脆弱で、交通需要の拡大に地方財政が対応できなかったこと、また、財源不足による道路整備の遅れは交通の発展への支障となるとの判断から、道路整備財源の一部を民間人の財力に依存しようとした。
- ・私人が徴収する通行料を「税金」と称している理由は不明だが、同布告はかつての通行税的な発想ではなく、必要なコストを利用者が負担するという考え方。
- ・同布告に基づき、明治8年、小田原一箱根間の約4kmがわが国最初の有料道路となった後、各地に有料の橋、渡船施設が設置され、同布告は道路整備に一定の役割を果たした。

② 旧『道路法』（大正 8 年(1919 年)）

- ・明治以来、上記布告を含め、道路法制は複数の諸法令に断片的に規定されていたため、これらを体系的に統合し、道路行政の基本法である『道路法』（以下「旧道路法」）を制定。
- ・同法においては、全ての道路を国の営造物とみなし、国道、府県道を府県知事が、市町村道を市町村長が管理とした。
- ・有料規定については、道路の通行は無料という原則に立ちつつ、上記布告の趣旨を取り入れ、道路管理者（国道は府県知事、他の道路はその認定者（府県知事、市町村長））は特別の事由があれば監督官庁の許可を受け、道路管理者でない者は道路管理者の許可、承認を得て、橋銭、渡銭を一定期間徴収する有料の橋、渡船施設を設置できるとした。これは、道路管理者が全ての橋や渡船施設を設置、管理することは財政面から困難という現実をふまえた、やむを得ない制度。
- ・同法に基づき、地元有志の出資等による有料の橋、渡船施設が各地に多数設置された。
- ・同法においては、橋、渡船施設以外の道路については特段の規定はなく、有料の私道を建設する場合は、上記布告に基づいて建設許可を受けるとしていた。

③ 『自動車交通事業法』 (昭和6年(1931年))

- ・大正時代、観光地の遊覧自動車会社等が経営する営利事業としての有料道路（私道）が出現。旧道路法は、道路の通行は無料という原則に立っており、有料道路の建設については、このような私道に対してのみ、上記布告に基づき許可していた。
- ・大正末期から昭和初期にかけての自動車の増加、特にバス事業の発達に伴い、自社路線の運行のための専用道路（私道）を開設したり、自社バス以外の自動車から通行料金を徴収して通行させたりすることを希望する事業者もあった。
- ・以上のような背景から、『自動車交通事業法』を制定し、内務大臣と鉄道大臣の免許に基づき、有料の「一般自動車道」と、自動車運送業者が自己の営業の用に供する「専用自動車道」を定め、営利事業としての有料道路（自動車道）事業を認めた。

④ 『道路運送法』 (昭和22年(1947年)／昭和26年(1951年))

- ・戦後、営利事業としての有料道路は、『自動車交通事業法』から、昭和22年制定の旧『道路運送法』を経て、その枠組みを変えずに現行法に引き継がれ、同法に基づく有料道路（自動車道）は、道路法体系に基づく有料道路とは別立てで現在も併存。

⑤ 新『道路法』 (昭和27年(1952年))

- ・終戦後の地方自治制度の導入に伴い、旧道路法を全面改正（以下「新道路法」）。同法においては、旧道路法とは異なり、国道のみを国の営造物とした。
- ・有料規定については、有料の橋、渡船施設を設置できるのは道路管理者のみとなり、その対象を都道府県道、市町村道に限り（国道を除外）、建設大臣の許可を必要とするとともに、その適用要件を以下のとおり規定。
 - (1) 通行の範囲が地域的に限定されるもの
 - (2) 通行者が通行により著しく利益を受けること
 - (3) 新設または改築に要する費用の全額を、地方債以外の財源をもって支弁することが著しく困難であること

料金についても以下の要件を付した。

- (1) 橋または渡船施設の新設または改築に要する費用の全部または一部を償還するために、一定期間に限り徴収
 - (2) 通行者が受ける利益を超えない範囲内
- ・同法においては、道路は本来、無料で一般通行の用に供すべきという考え方を維持し、有料橋や有料渡船施設の建設は、あくまでも戦後の財源不足への対応として存続させる例外的な措置であり、特に国道は一般国民の生活分野に広く関連するため、有料制に適さないという判断があった。これは、国の基盤となる幹線道路の整備は、あくまでも国の責務として実施すべきという民意に基づいている。

⑥ 旧『道路整備特別措置法』（昭和27年(1952年)）

- ・新道路法の制定と同時に、『道路整備特別措置法』（以下「旧特措法」）と『特定道路整備事業特別会計法』を制定し、道路無料公開の原則の例外措置として、道路法上の道路に係る有料道路を臨時的に特別措置として認めることとなった。その対象は橋や渡船施設に限らず、一般道路にまで拡大し、建設に必要な資金を資金運用部特別会計から借入れ、完成した道路の利用者から通行料金を徴収することで償還するとした。
- ・その背景には、戦後の経済復興が着実となってきたことに伴い、自動車の台数や輸送実績が急増し、道路整備需要が高まる中、立ち遅れたわが国の道路整備を早急に進めるには、限られた財源の中では困難という実情があった。
- ・旧特措法の主な内容は以下のとおり。
 - (1) 有料道路を新設または改築できる者は、道路管理者である建設大臣、都道府県知事、市長
 - (2) 有料道路とできる道路は、i) 通行者が通行により著しく利益を受けること、ii) 原則として他に代替道路があり、当該有料道路の通行を余儀なくされるものでないこと、iii) 道路の新設または改築に要する費用が償還を要するものであること、の全要件に該当するもの
 - (3) 料金の額は、道路の通行者が通常受ける利益（便益）の範囲の限度内
 - (4) 昭和27年から3年間、国は都道府県または市に対して、有料道路の新設または改築に要する費用の全部または一部を貸し付けることができる
- ・旧特措法は、公共道路の有料化の途を開き、有料制を完備した法制と位置付けられ、その制定により、わが国の「有料道路制度」が実質的に確立。
- ・『特定道路整備事業特別会計法』により、旧特措法に基づいて国が直轄で施行する有料道路の整備事業、地方公共団体が行う有料道路整備に対する資金貸付等に係る国の資金の経理を明確にするため、「特定道路整備事業特別会計」を設置。同会計の管理は建設大臣が行い、その資金は大蔵大臣が管理する資金運用部特別会計から借入れ。
- ・旧特措法により徴収する通行料金は、借入金返済の原資であり、サービスの利用または受益の対価としての位置付けは希薄。料金の徴収に際しては、あらかじめ官報で額、徴収期間を告示するよう定めており、その期間が経過すれば、道路法の原則に基づき無料公開することを予定していた。
- ・旧特措法案の国会審議においては、道路無料公開の原則との関係で慎重な審議が長期間行われ、道路法上の道路は、国の経済、文化の基盤を成す公共施設であり、国民の日常生活と密接不可分であるため、租税を負担する国民が無料で通行するのは当然の権利で、二重課税にも等しい有料道路制度は、国民の自由権の侵害だという有力な反対論が起こり、紛糾。一方で、国家、地方財政の現状に鑑み、一定条件に該当する場合に限って同制度を適用し、通常の財政力による道路整備と並行して道路事業を進めることは、終局的に国民福祉を増進するという賛成論も強かった。
- ・法案可決にあたり、以下の附帯決議も可決され、通行料金の徴収は、道路の無料公開原則に対する時限的な例外措置であると示されていた。

「本案は道路の無料公開を原則とするわが国道路の立法の精神に馳背するものであるが、道路の現状に鑑みて止むを得ざる一時的の措置として、これが運用には長大橋、長大トンネル等のことく集中的に巨額の工費を要するもの、或いは特に経済効果に富む産業道路並びに急施を要する観光道路等いずれも国民がひとしく要望するもので、而も短期間に料金徴収により容易に収支の償う個所を厳選の上適用すること（以下略）」

⑦ ワトキンス調査団（昭和31年(1956年)）

- ・米国から来日したワトキンス調査団のレポートは、わが国の高速道路、一般道路の整備を促した非常に大きな契機。

「日本において、近代的道路をつくる補助的財政手段として、有料制の利用は経済的見地からも望ましいし、また、これが必要とされる高価な高速道路を早急に達成する唯一の実際的方法であるというもう一つの観点からも望ましい」

⑧ 『日本道路公団法』、新『道路整備特別措置法』（昭和31年(1956年)）

- ・昭和30年代に復興期から急速な経済成長期へと移行し、自動車輸送への依存が高まるにつれ、道路整備の立ち遅れが目立つようになり、有料道路の建設を推進するには、資金運用部特別会計からの借入れだけでは不十分となった。
- ・旧特措法は、有料道路制度を導入した点で画期的だったが、以下の点から改善が必要とされた。
 - (1) 特定道路整備事業特別会計による有料道路への投資規模は、財政事情から毎年20億円が上限とされていたため、資金源の拡大、特に民間資金の活用が必要
 - (2) 国や地方公共団体が、有料道路の建設計画や借入金償還計画を個別、独自に策定していたため、資金の総合的、効率的利用が困難
- ・道路審議会から、「政府は急速な道路整備を推進する方策として、現在の有料道路制度を拡充するために速やかに日本道路公団（仮称）の如き機関を設立し、広く民間資金の導入を図るとともに、これが総合的、効率的運営を図るよう措置すべきである」との答申を受け、『日本道路公団法』（以下「公団法」）を制定し、有料道路の統一的な建設管理主体として、特殊法人である公団を設立。
- ・あわせて、旧特措法を全面改正（以下「新特措法」）するとともに、特定道路整備事業特別会計を廃止。これらにより、一般国道として国が直轄で施行していた有料道路の建設方式を廃止し、公団による建設方式を採用するとともに、全国の主要な有料道路（「一般有料道路」）の管理を公団に引き継ぎ、公団の申請による個別採算の有料道路制度が確立。
- ・法案審議においては、事業主体の法的な性格が論点となり、民間資金を導入して有料道路事業を行うため、独立採算で弾力ある運営を図る必要がある一方、道路法上の行政機能を持たせる必要もあることから、純粋に民間の株式会社では不相当であり、政府関係機関としての予算と国会の関係、職員に対する労働法規等を検討した結果、公団方式が適当という結論に至った。
- ・公団設立の意義として、財政面のメリットの他、従来、個々の道路管理者が事業主体となり、並行的に行ってきた事業を国家的な観点から重点実施できる点（反面、国が地方公共団体へ、道路行政上の必要性から直接資金を融資できる旧特措法のスキームが失われた）、管理費に多大な費用を要するものの、整備の意義が大きい道路（関門トンネル等）について、有料制度の下で整備が可能となった点がある。

~~~~~ <<以降省略>> ~~~~~

## ⑨ 現行法

- ・昭和 31 年の公団設立（その後、首都・阪神・本四公団設立、「地方道路公社法」制定）、昭和 32 年の「高速自動車国道法」の制定以降、有料道路制度における大きなエポックは、平成 17 年の道路関係 4 公団の民営化。
- ・現行法制において、道路法上の道路に係る有料道路として規定されているのは、「道路法」25 条に基づく有料の橋又は渡船施設と、「道路整備特別措置法」に基づく高速自動車国道、一般有料道路、都市高速道路、本州四国連絡高速道路。前者の道路法に基づく橋、渡船施設については、現在は適用事例なし。
- ・上記 2 法のほか、道路整備特別措置法に基づく有料道路制度に関連する主な現行法令として、「高速道路株式会社法」、「独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法」、「高速自動車国道法」などがあるが、これらは、道路整備特別措置法を含め、上記民営化に伴って新たに制定されたり、大幅に改正されたりした。
- ・なお、道路法上の道路以外に係る有料道路としては、「道路運送法」の一般自動車道、「森林組合法」の林道、「港湾法」の臨港道路、「漁港漁場整備法」の漁港施設道路、「自然公園法」の公園道等がある。

〔参考 ①〕

高速自動車国道の沿革

- ✓ わが国の道路は旧道路法以来、混合交通を前提としており、道路運送法が定める自動車道を除き、高速道路が供用するまで、自動車専用道路は存在しなかった。
- ✓ 旧内務省土木局は、海外で供用を開始していた高速道路の影響を受け、昭和 15 年から全国的な自動車道路網の調査（「重要道路整備調査」）を始め、昭和 18 年、稚内から長崎に至る「全国自動車国道網計画」（5,490 km）を策定。この内、最優先区間として東京－神戸間を取り上げた。
- ✓ 戦争による中断の後、建設省は昭和 26 年に東京－神戸間の高速道路調査を再開し、昭和 29 年、「東京神戸間高速有料道路建設計画概要書」を発表。その後、名古屋－神戸間を第 1 期工事区間として取り上げた。計画時は、あくまでも無料公開の原則に基づく道路として建設を予定。
- ✓ 昭和31年に米国から来日したワトキンス調査団のレポートは、わが国の高速道路、一般道路の整備を促した非常に大きな契機。  
「日本の道路は信じがたい程に悪い。工業国にして、これ程完全にその道路網を無視してきた国は、日本の他にない」  
「最終的に東京まで建設を予定される高速道路の一部としての名古屋・神戸高速道路は、加速度的な道路整備計画の重要欠くべからざる一部である」
- ✓ 昭和 30 年前後の経済規模拡大に伴う自動車交通の激増により、高規格の高速幹線自動車道が必要となり、昭和 30 年、国土を縦貫して政治、経済、文化上、特に重要な地域を連結すべく、国会議員 430 名が「国土開発縦貫自動車道建設法」（以下「縦貫道法」）を提案。法案審議時、国土開発縦貫自動車道（以下「縦貫道」）は、道路運送法に規定する「自動車道」とされていたが、政府内における調整により、道路法上の道路として扱うこととなった。
- ✓ 縦貫道法は昭和 32 年に制定され、中央自動車道の小牧市－吹田市間の区間を法定。同法の目的は道路交通需要への対応ではなく、国土開発、産業の立地振興、国民生活の領域拡大、新都市や新農村の建設促進。
- ✓ 同年、道路法を改正し、道路の種類に「高速自動車国道」を加え、縦貫道をその一部とした。縦貫道法は、予定路線、基本計画、審議会等に係る事項だけしか規定しておらず、高速自動車国道の建設管理については、機能上の特性から道路法上の他の道路とは異なる規定を設ける必要があったため、その特例措置のための法律として、あわせて「高速自動車国道法」を制定。また、高速自動車国道の建設資金は通常の財源で賄うことが困難だったため、有料制を導入するとともに、公団にその新設改築と料金徴収を行わせることができるよう、同時に道路整備特別措置法を改正。
- ✓ 以上の一連により、法制度上、有料道路としての高速自動車国道の位置付けが明確化。
- ✓ 昭和 32 年、建設大臣からの施行命令により、わが国初の高速道路である名神高速道路の建設に公団が着手し、昭和 38 年に供用。
- ✓ 昭和32年以降、「東海道幹線自動車国道建設法」（東名高速道路）等、各路線の建設法を相次いで制定。これらは、昭和41年の縦貫道法改正時、「国土開発幹線自動車道建設法」に統合。



## 〔参考 ②〕

### 「道路無料公開の原則」について

#### ➤ 「道路無料公開の原則」の根拠となる説明

##### ① 有料制の法規定からの反対解釈

- ・わが国の現行、廃止法令において、道路無料公開をうたった規定は明文上確認できないが、道路法25条（有料の橋又は渡船施設）のほか、道路整備特別措置法において例外的に認められた有料道路制度において、道路法上の道路の通行等について、料金を徴収できると規定していることから、これらに該当しない道路は無料であることが一般原則であると解釈する考え方
- ・明治政府が国の営造物としての道路の性格から、無償使用を原則とすべきとしていたことから、道路の基本法である旧道路法においても、特別の場合の橋、渡船施設だけにしか有料制を認めなかったため（新道路法も本質的に同様）、道路無料公開の原則が一般的になったとする考え方

##### ② 道路は公共財であるという思想、事実

- ・道路法の道路は、国家、社会における諸活動に必要不可欠な基盤を提供し、国民の生活、経済にとって極めて重要な施設であり、最も典型的な公共財として、その建設管理は行政主体である国、地方公共団体の責任に属し、租税等の一般財源を充当する公共事業として行うべきものであるため、無料で一般交通の用に供すべき（＝公共用公物の自由使用の範囲内である）という考え方
- ・同原則は、諸外国においても共通する思想であるとともに、歴史的にも、道路建設は為政者の責任と負担で行われ、建設された道路は無料で一般の利用に供されてきたことから、普遍的な原則

#### ➤ 「道路無料公開の原則」の例外としての「有料道路制度」

- ・同原則の例外として、借入金で整備した道路の利用者から、その整備費用を償還する限度（または受益の範囲内）において料金を徴収することにより、道路整備の促進、交通の利便増進を目的とする場合に限り、道路整備特別措置法による「有料道路制度」を特例措置、経過措置的に認めている
- ・旧道路整備特別措置法において、有料道路の建設について、並行一般道の存在を前提要件としていたこと、料金の額は、道路の通行者が通常受ける利益の範囲内とすることを要件としていたこと等から、同原則の下においても有料制は認められ得るという考え方もある

#### ※ 参考（裁判例）

- ・裁判例においては、道路整備特別措置法に基づき、道路の通行、利用について徴収する料金の性格について、「高速自動車国道の新設、改築、その他の管理に要する費用等を償うもので、かつ公正妥当なものでなければならないとされ、徴収期間も定められており、自動車道事業において、使用料金が適正な原価を償い、かつ適正な利潤を含むものとされ、徴収期間が存しないこととは異なる」ことから、「通行という事実により、法律上当然に発生する公法上の債権であると解され」、「自動車道事業者が徴収する使用料金が、私道たる自動車道使用の対価とみられることとは異なり、その料金は通行の対価としての性格よりも、租税類似の負担金の性格が強いと認められる」と判示

旧道路整備特別措置法制定時の法案審議（第13回国会） 道路無料公開に関する発言要約

## ➤ 衆議院建設委員会第14号（S27.3.26） 菊池政府委員（道路局長）

道路は公共性を持っており、今日までの道路法でも財政資金によって建設し、無料で通行するのがどこの国でも普通の考え方。その方針が今後も原則と認めているし、理想。

しかしながら、道路事業費の額から考えると、わが国の道路の整備はおぼつかない。重要な幹線も相当多額に経費を要するものが残っており、これを一日も早く整備したいが、一箇所に多額の公共事業費を集中することは困難で、なかなか完成しない。これが交通上の隘路となって残っている。

通行することによって非常に利益を受ける人があるなら、その人が税金以外に通行料金を払い、しかも、その料金が通行することによって受ける利益の限度をこえない範囲ならば、その負担は過重ではなかろう。これを財源として金を借り、元利償還に充てて、隘路を改良して行くことは、必ずしも道路の公共性を害するものではなかろうと考えるので、現在の貧困な財政の中で道路を改良する一助として、有料制でやったらどうか。

## ➤ 衆議院大蔵委員会第42号（S27.3.29） 菊池政府委員（道路局長）

道路は一般交通の用に供するという公共性を建前に今日まで参ったが、今後もその方針を捨てない。原則としては、できるだけ公共性を尊んで、賃取り道路はなるべくないようにしたい。

しかしながら、現在の財政状態では、道路事業費は現在の道路を良くしていくのに十分に回らない。公共性のあるものは、一般の税負担によってやって行くという今日までの建前があるから、税金に応じ、広く普遍的に道路の改良が行われていくことは当然で、一箇所に非常に集中して大きな工事がある場合、短時間に非常に大きな工事費を集中することは非常に困難。従って、今日あちこちに大きな隘路が残されている。これは、道路事業費が格段に増額しない限り解決がつかない。

もしそういう工事が完成し、利用する人が非常に利益を受ける場合、通行人からその利益の限度を絶対こえない程度で料金をもらって、建設費を償還していくという方法は、打開の方策として悪くはなかろう。むしろ、そういう集中的なものは、そこを特に利用される人から料金をもらってやっていく方が道路整備の促進の上で適当。また、それは道路の公共性と調和において、決して欠けるところはなかろう。

## ➤ 参議院建設・運輸連合委員会第1号（S27.4.15） 廣瀬與兵衛委員長

道路の公共性という観点から、有料とすることの可否が問題となるが、現在の財政状態から見て、公共事業費のみによる道路整備は容易でなく、予算も総花的にまかれる結果、重要な個所に集中して工事を行うことが困難。また、利用度の低い地方住民の税金をもって利用度の高い地方の道路整備を行うことは、公共性という見地から疑問。

従って、利用者が損をしない範囲で料金を支払い、これを財源として道路整備を図ることは、過渡的段階としては一つの方法。

➤ 参議院建設委員会第 44 号（S 27.5.27） 赤木正雄議員

この法案は長い間審議したが、法の運用如何によっては将来非常に弊害を導くおそれもある。附帯決議を付けてこの法案の通過を望む。

「本案は道路の無料公開を原則とするわが国道路の立法の精神に馳背するものであるが、道路の現状に鑑みて止むを得ざる一時的の措置として、これが運用には長大橋、長大トンネル等のことく集中的に巨額の工費を要するもの、或いは特に経済効果に富む産業道路並びに急施を要する観光道路等いずれも国民がひとしく要望するもので、而も短期間に料金徴収により容易に收支の償う個所を厳選の上適用すること」

➤ 参議院本会議第 44 号（S 27.5.28） 廣瀬與兵衛委員長

質疑応答が重ねられたが、主なものとしては、「道路の公共性、無料公開の根本原則と本制度の限界」。

答弁の要旨は、「本制度は臨時特例的な措置であって、道路行政の根本を変えるものではないこと。公共事業費の現状をもってしては、道路整備の十分な進捗を期待しがたい。特に一カ所に多額の工事費を要する箇所は、公共事業費の性質上経費を集中しがたく、これが交通の重大な隘路として残っている」。

新道路整備特別措置法・日本道路公団法案制定時の法案審議（第 24 回国会）

道路無料公開に関する発言要約

➤ 衆議院建設委員会第 9 号（S 31.2.23） 馬場建設大臣

元来、無料公開を原則とするので、道路を有料にすることはこの例外。もし、わが国の財政、事情が許し、有料道路を設定しなくても無料公開の道路だけで十分道路の整備ができる事情になったら、もちろん有料道路は撤廃。

➤ 参議院本会議 18 号（S 31.3.7） 赤木正雄委員長

「本法案による有料道路の制度は、公道無料公開の原則に背馳する」という質問に対し、「公道の無料公開の原則にもとるものではない。年間三百四十億円程度の一般道路整備費に対し、当公団による有料道路に要するものは、その二割程度のみであり、また償還が済み次第、無料公開するからである」との答弁。

➤ 参議院建設委員会第9号（S31.2.23） 今野源八郎参考人（東京大学教授）

道路が無料であるべきか有料であるべきかという問題は、長い間議論された問題。元来無料が伝統的な考え方であることは明らかで、それが有料制として発達したことは、資本主義の発達に伴う。交通網が資本主義的な企業のために利用されるようになると、道路も無料であり得なくなってきたということは、やむを得ない資本主義発達の必然の魔物。

道路の商業的な概念が発達したのは、だいたい初期資本主義時代、イギリスで1600年代で、郵便道路の発達によるもの。それ以前は、封建的な地方経済のもと、農民は各自の道を作ることは当然のことと考えており、道路を作ることが当然という考え方はローマ法以来の伝統的な考え方。

しかし、商人が道路を自分の利益のために利用するようになると、農民は商人の利益のための道を作ることを拒否するようになり、反対運動を起こす。政府は道路が壊れるので、馬車の重さを制限したり、馬車の車輪の幅、タイヤの幅を制限したりするが、商人の方ではそういう無理なことをすると、運賃に転嫁されるから、むしろ有料道路にして道路を整備し、しかも道路の交通制限をしないことが望ましいという運動をするようになったのが、産業革命の頃。

従って、突然有料道路制が現われたのではなく、既に産業革命、つまり交通革命の当時現われた。そのように、イギリスの交通革命、鉄道が現われる前の道路約12万マイル、その内2万マイルの幹線道路のほとんどが有料道路化されたことが歴史の教えるところで、やむを得ない処世。しかし、弊害もあり、道路の伝統的な自由使用を非常に制限することはけしからん、また、いちいち料金を払うことの繁雑さが問題になり、反有料道路運動すら起こった。

そのように、有料道路がアメリカにも移り、独立後に幹線道路のかなり多くの部分、約2万マイル程度が有料道路化された。これは従来の馬路、馬道から馬車道に発展する時に起こった問題で、アメリカの有料道路は、その後大部分無料の道路になった。

問題は、道路の利用者負担を大衆に転嫁することが公平かどうかで、結局、自分の足代は自分で払うという考え方が強い資本主義社会においては、当然として利用者負担という考え方になった。

最近の自動車の時代になり、高価な道路を作る必要が生じた時に、誰がその道路を作るんだ、道路費を払うんだ、という問題が起きたが、アメリカで道路改良の資金をどうするかという問題について、有料制、無料制の議論が、1930年代の議会の論争として10年間続けられたが、結局、決定的な結論が出ないままに、無料の公道と有料の道路と二本建で行く方がよろしいという結論に落ちついた。

元来、アメリカには有料の橋、トンネルが各々数十あった。橋やトンネルが有料なら、道路もまた有料という考え方は、英米においては自動車の時代にも容易にとられた政策。

そのように、歴史的、経済学的に見ても、高価な道路の建設費、維持費を利用者が負担するという考え方は、ある程度当然だと思われる。そうでないと、一般大衆の負担に結局転嫁されて、一般大衆の作った道路を交通資本が無償で利用することは著しく不公平という問題が生じる。

もう一つは、鉄道との釣り合いの関係で、鉄道が有料なのに道路が無料であることは、それも程度問題と思われるが、不公平であろう。最近の自動車のための道路の必要が増すにつけ、ほとんど鉄道と同じ建設費を要する道路を無料で利用する。ことにそれを営業として利用する場合、自動車を持ち

得るような有産階級が無料で通り、大衆課税にそれを転嫁することの不公平から、この自動車時代になり、やむを得ず有料制が大規模な資本主義国において採用されようとしている。

しかし、有料制も限界があり、全ての道路が有料制になることは決して望ましくない。理想としては無料であるべきだが、負担の公平、利用者負担主義という考え方から、やむを得ずとる制度で、おのずから限界がある。国家の作る交通路においても、自らその費用を支弁しなければならないという考え方が非常に強いので、その利用者負担主義と交通路の独立採算主義という考え方は、道路のいかなる部分においても、原則的にはとられることが国家負担を少なくするという意味においては望ましい。

歴史的に言うと、産業革命期から自動車交通発達前のターンパイクが 2 万マイルも発達したが、それが廃止されていく形がディスターンパイクムーブメント、ターンパイクが成り立たなくなり廃止されていったが、その後再び、自動車の時代になって復活してきている。

わが国も、明治 4 年太政官布告において、川崎の六郷橋、その他の橋について、道路の一部を有料制にする布告が出たが、外国のように大規模には発達せず、公道主義が貫かれてきている。

従来の道路のやり方に対し、有料制をとることが特に必要かどうかという問題について、間接的だが、流れとして世界的に見て、特に英米資本主義国の考え方として、やむを得ないものであると考えられる。

なお、後進国としての日本における道路整備計画において、有料制を利用することが有利かどうかということについて言えば、後進国の交通条件の改良が農業、工業の近代化の基本条件として必要であると、英米、各国の学者が共通して指摘している。後進国の特徴としては、資本の供給が慢性的に不足していること。これは、資本の蓄積が少ない、ということは所得が少ない、ということは産業の近代化が遅れている、という、つまり悪循環から来ているから、それを断ち切るには、道路を含む交通条件を同時に解決することが必要」

〔本資料に係る参考文献等〕

- 道路法令研究会 『道路法解説 改定4版』 (2007) 大成出版社
- 武藤博己 (2008) 『道路行政』 東京大学出版会 (行政学叢書)
- 社団法人日本道路協会 (1977) 『日本道路史』
- ワトキンス・レポート45周年記念委員会 (2001) 『ワトキンス調査団 名古屋・神戸高速道路調査報告書』 勁草書房
- 日本道路公団総務部 (1976) 『日本道路公団二十年史』 日本道路公団
- 日本道路公団30年史編集委員会 (1986) 『日本道路公団三十年史』 日本道路公団
- 財高速道路調査会 (2011) 『高速道路の料金制度に関する研究 中間報告書』
- 杉山雅洋 (2002) 「道路政策再考」
- 古川幸太郎 (2009) 「高速道路の通行料金制度 ー歴史と現状ー」
- 鈴木秀章 (2002) 「東京都におけるTDM施策の展開」
- 道路局有料道路課 (2003) 「有料道路施策の新しい展開について」 『道路行政セミナー』 (2003年5月号) (財)道路新産業開発機構
- 岡野行秀 (2003) 「有料道路制度」 『道路行政セミナー』 (2003年5月号) (財)道路新産業開発機構
- 高野武法 (1971) 「有料道路の問題点」 『高速道路と自動車』 (1971年11月号) (財)高速道路調査会
- 加瀬正蔵 (1975) 「有料道路のあり方」 『高速道路と自動車』 (1975年3月号) (財)高速道路調査会
- 榊原胖夫 (1988) 「有料道路制と公正感」 『高速道路と自動車』 (1988年3月号) (財)高速道路調査会
- 窪寺克次 (1988) 「有料道路度の現状」 『高速道路と自動車』 (1988年9月号) (財)高速道路調査会
- 遠藤貴子 (1995) 「道路の設置・管理と費用に関する法的考察」 『高速道路と自動車』 (1995年4月号) (財)高速道路調査会
- 国土交通省国土技術政策総合研究所 (2004) 研究報告「高規格幹線道路網に係る国家政策の歴史の変遷」
- 国土交通省道路審議会基本政策部会第16回 (2006) 資料6「道路整備・管理の財源制度の現状」
- 総務省平成23年度地方財政審議会 (2月16日) (2011) 参考資料1「泉佐野市及び国土交通省の回答比較表」
- 国土交通省道路局HP 「有料道路制度の概要」「道路行政の簡単解説」

## 資料 3 - 2

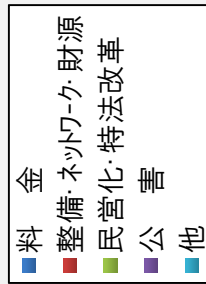
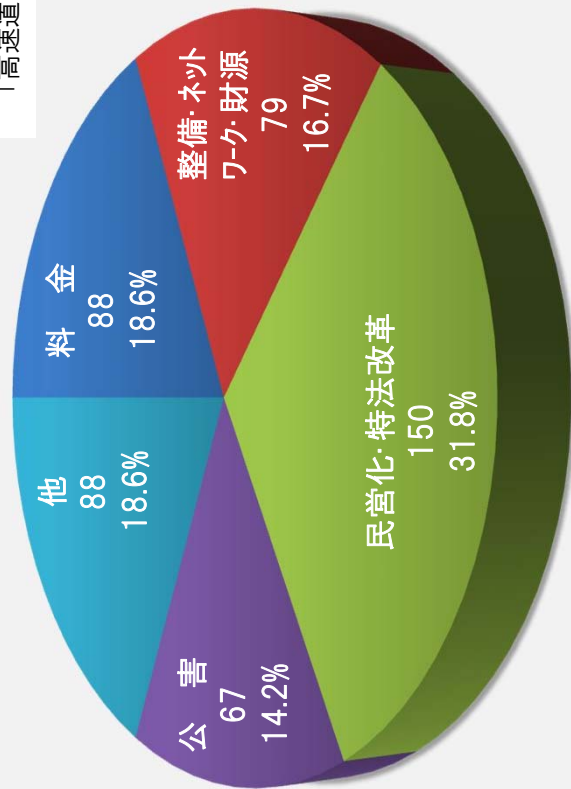
「高速道路に関する新聞報道（社説）の調査結果」

（第9回委員会 参考資料3）





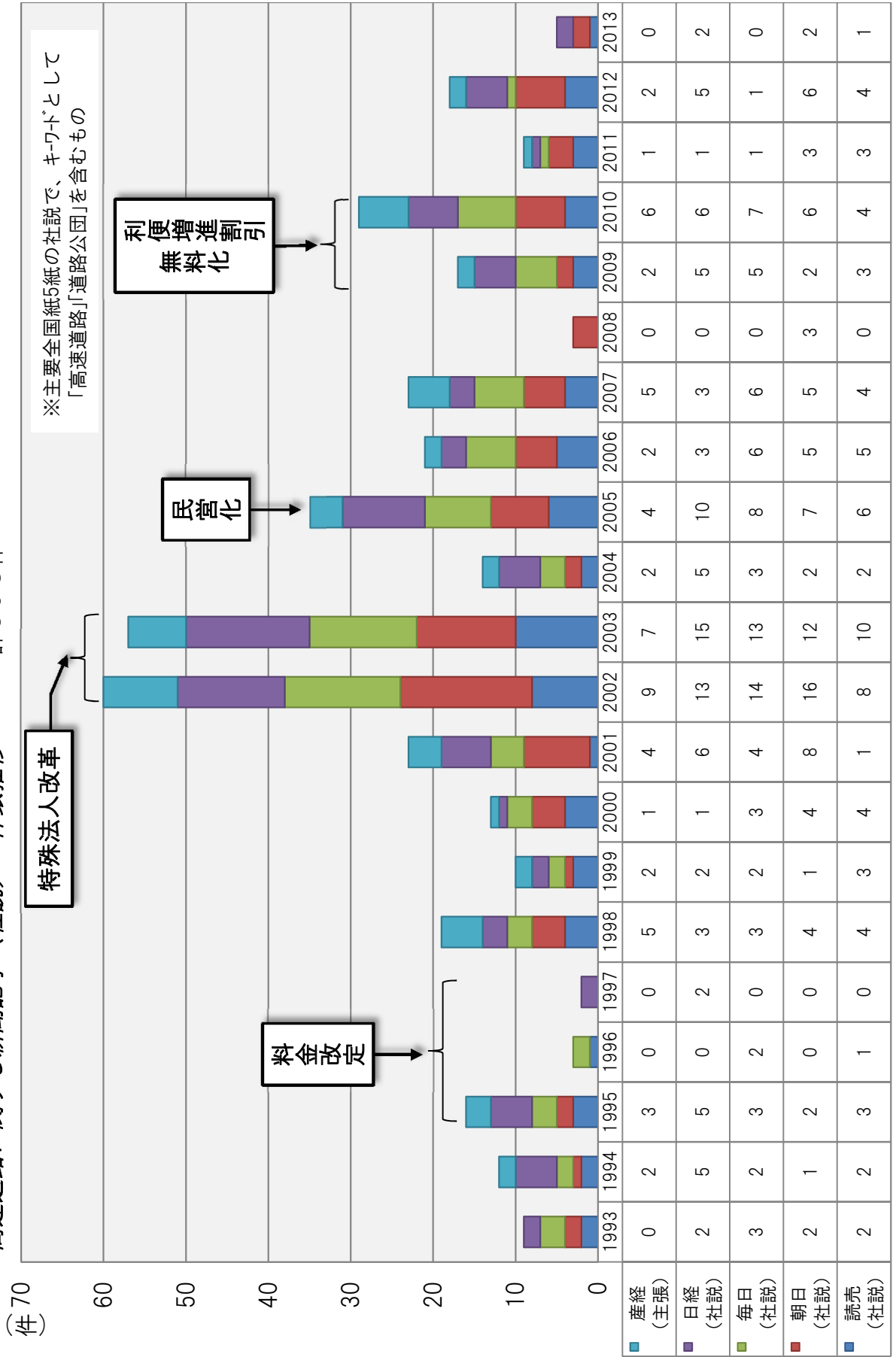
※主要全国紙5紙の社説で、キーワードとして「高速道路」「道路公団」を含むもの



|              | 読売 | 朝日 | 毎日 | 日経 | 産経 | 計   |
|--------------|----|----|----|----|----|-----|
| 料金           | 19 | 18 | 18 | 21 | 12 | 88  |
| 整備・ネットワーク・財源 | 17 | 29 | 7  | 20 | 6  | 79  |
| 民営化・特法改革     | 22 | 35 | 31 | 38 | 24 | 150 |
| 公害           | 14 | 15 | 20 | 11 | 7  | 67  |
| 他            | 23 | 25 | 13 | 19 | 8  | 88  |
|              |    |    |    |    |    | 472 |

『他』の内訳 : 談合・汚職31／老朽化14／トンネル火災8／景観7／不正5／渋滞4／交通事故4  
 事業反対3／人事3／ETC2／震災2／救急2／民主党1／固定資産税1／用買1

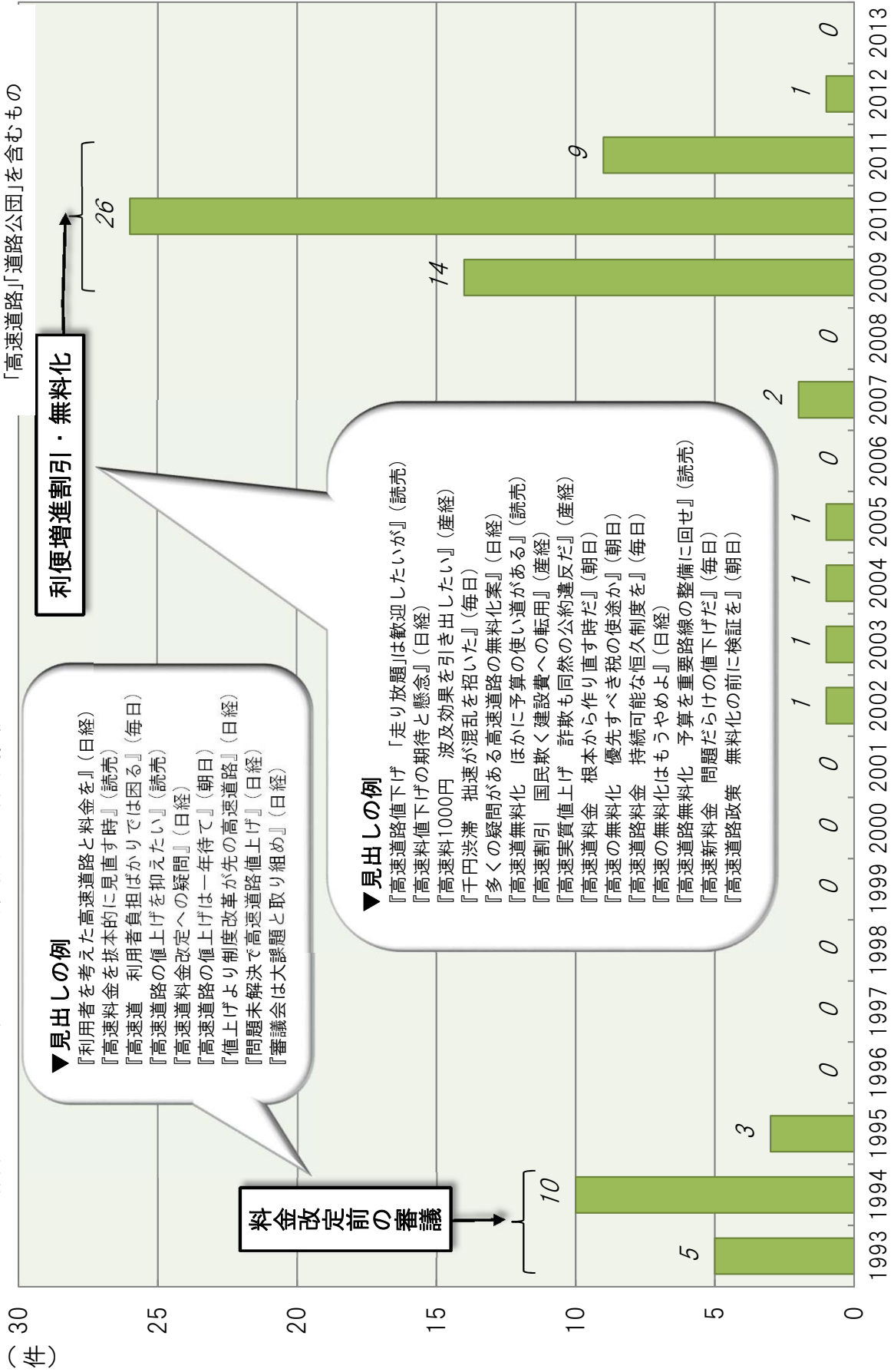
高速道路に関する新聞記事（社説） 件数推移 計 398 件



# 高速道路料金に関する新聞記事（社説） 件数推移

計 7 4 件

※主要全国紙5紙の社説で、キーワードとして「高速道路」「道路公団」を含むもの



### ▼見出しの例

- 『利用者と考えた高速道路と料金を』(日経)
- 『高速料金を抜本的に見直す時』(読売)
- 『高速道 利用者負担ばかりでは困る』(毎日)
- 『高速道路の値上げを抑えたい』(読売)
- 『高速道路料金改定への疑問』(日経)
- 『高速道路の値上げは一年待て』(朝日)
- 『値上げより制度改革が先の高速道路』(日経)
- 『問題未解決で高速道路値上げ』(日経)
- 『審議会は大課題と取り組み』(日経)

### 料金改定前の審議

### ▼見出しの例

- 『高速道路値下げ 「走り放題」は歓迎したいが』(読売)
- 『高速料値下げの期待と懸念』(日経)
- 『高速料1000円 波及効果を引き出したい』(産経)
- 『千円渋滞 拙速が混乱を招いた』(毎日)
- 『多くの疑問がある高速道路の無料化案』(日経)
- 『高速道無料化 ほかに予算の使い道がある』(読売)
- 『高速割引 国民欺く建設費への転用』(産経)
- 『高速実質値上げ 許欺も同然の公約違反だ』(産経)
- 『高速道路料金 根本から作り直す時だ』(朝日)
- 『高速の無料化 優先すべき税の使途か』(朝日)
- 『高速道路料金 持続可能な恒久制度を』(毎日)
- 『高速の無料化はもうやめよ』(日経)
- 『高速道路無料化 予算を重要路線の整備に回せ』(読売)
- 『高速新料金 問題だらけの値下げだ』(毎日)
- 『高速道路政策 無料化の前に検証を』(朝日)

「料金」に関する社説 : 88件

|                                     | 暦年          | 月日        | 新聞               | 見出し                       |                    |
|-------------------------------------|-------------|-----------|------------------|---------------------------|--------------------|
| 5<br>1<br>9<br>9<br>2<br>(平成4)<br>年 | S31(1956)   | 8/2       | 朝日               | 有料道路の問題                   |                    |
|                                     | S62(1987)   | 9/10      | 朝日               | ドライバーは怒っている               |                    |
|                                     |             | 9/14      | 日経               | 渋滞する「首都高速」の料金引き上げ         |                    |
|                                     | S63(1988)   | 10/10     | 朝日               | 公平な高速道路料金を                |                    |
|                                     |             | 10/25     | 日経               | 高速道路料金に利用者の声の反映を          |                    |
|                                     |             | 10/31     | 読売               | 「お客第一」の高速料金制を             |                    |
|                                     | H1(1989)    | 3/8       | 読売               | 高速道料金の長期見通し示せ             |                    |
|                                     |             | 4/5       | 日経               | 高速道路は料金制度の改革が必要だ          |                    |
|                                     | H2(1990)    | 1/26      | 日経               | 高速料金に発想の転換を               |                    |
|                                     | H3(1991)    | 9/4       | 日経               | 疑問が多い高速道路料金               |                    |
|                                     |             | 9/6       | 読売               | 高速道料金の上昇を抑えたい             |                    |
|                                     |             | 9/9       | 朝日               | 高速道路の料金を抑えるには             |                    |
|                                     |             | 9/10      | 毎日               | ハイウエー料金はもっと安く             |                    |
|                                     | H4(1992)    | 6/21      | 読売               | 高速道路の料金を抑えたい              |                    |
| 料金改定(前段の審議含む)                       | H5(1993)    | 8/8       | 日経               | 利用者考えた高速道路と料金を            |                    |
|                                     |             | 8/26      | 朝日               | 首都高速の値上げを見直せ              |                    |
|                                     |             |           | 毎日               | 高速道 戦後「道路行政」の総決算を         |                    |
|                                     |             | 8/27      | 読売               | 高速料金を抜本的に見直す時             |                    |
|                                     | 12/10       | 毎日        | 高速道 利用者負担ばかりでは困る |                           |                    |
|                                     | H6(1994)    | 4/7       | 読売               | 高速道路の値上げを抑えたい             |                    |
|                                     |             | 4/8       | 日経               | 高速道料金改定への疑問               |                    |
|                                     |             | 4/28      | 朝日               | 高速道路の値上げは一年待て             |                    |
|                                     |             | 5/20      | 産経               | 「政治改革」で病理断て 公共料金凍結だけでは不十分 |                    |
|                                     |             | 5/24      | 毎日               | 公共料金 なぜ、いま、公聴会なのか         |                    |
|                                     |             | 5/30      | 日経               | 時代に遅れた公共料金の悲鳴             |                    |
|                                     |             | 8/11      | 日経               | 値上げより制度改革が先の高速道路          |                    |
|                                     |             | 9/18      | 読売               | 値上げ圧縮でお茶をにごすな             |                    |
|                                     |             | 9/23      | 日経               | 問題未解決で高速道路値上げ             |                    |
|                                     | 11/28       | 産経        | 審議会は課題と取り組み      |                           |                    |
|                                     | H7(1995)    | 4/13      | 日経               | 常習値上げ公団とは『共生』できない         |                    |
|                                     |             | 9/26      | 産経               | 道路公団は抜本的見直しを              |                    |
|                                     |             | 9/28      | 日経               | 高速料金の透明性高めよ               |                    |
|                                     | 民営化<br>特法改革 | H14(2002) | 8/3              | 毎日                        | 首都高値上げ 公団の蛮勇に感謝しよう |
|                                     |             | H15(2003) | 10/1             | 朝日                        | 公団の責任はどうした 高速料金別納  |
| H16(2004)                           |             | 8/30      | 日経               | 納得できぬ税金による高速料金下げ          |                    |
| H17(2005)                           |             | 2/3       | 読売               | 高速料金割引 ETC車に限定するのは疑問だ     |                    |
| —                                   | H19(2007)   | 10/12     | 読売               | 首都高速料金 激変緩和が必要な距離別制度      |                    |
|                                     |             | 10/30     | 朝日               | 高速道料金 距離別導入はまだ早い          |                    |
| 利便増進<br>無料化<br>割引                   | H21(2009)   | 3/15      | 読売               | 高速料金値下げ 「走り放題」は歓迎したいが     |                    |
|                                     |             | 3/18      | 日経               | 高速料値下げの期待と懸念              |                    |
|                                     |             | 3/22      | 毎日               | 高速料金値下げ 場当たり的人气取りでは困る     |                    |
|                                     |             | 3/29      | 朝日               | 高速道値下げ 景気への賢い策なのか         |                    |
|                                     |             | 4/12      | 産経               | 高速料1000円 波及効果を引き出したい      |                    |
|                                     |             | 5/11      | 毎日               | 千円渋滞 拙速が混乱を招いた            |                    |

|            | 暦年        | 月日        | 新聞                          | 見出し                          |                       |
|------------|-----------|-----------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 利便増進割引・無料化 |           | 7/27      | 産経                          | 高速無料化 バラマキ合戦は願い下げ            |                       |
|            |           | 8/4       | 毎日                          | '09衆院選 高速道料金改革 潮流が見えているか     |                       |
|            |           | 8/11      | 読売                          | 高速道路無料化 ばらまきのツケは国民に回る        |                       |
|            |           | 8/14      | 日経                          | 多くの疑問がある高速道路の無料化案            |                       |
|            |           | 8/23      | 朝日                          | '09総選挙 高速道料金 無料化は合点いかぬ       |                       |
|            |           | 11/4      | 読売                          | 高速道路無料化 地方の足が奪われかねない         |                       |
|            |           | 毎日        | 視点                          | JR四国 高速無料化の試金石だ              |                       |
|            | 12/27     | 毎日        | 視点 '09仕分けます 高速無料化 交通網の全体像が… |                              |                       |
|            | H22(2010) | 2/4       | 読売                          | 高速道無料化 ほかに予算の使い道がある          |                       |
|            |           |           | 朝日                          | 高速無料化 小規模でも賛成できない            |                       |
|            |           |           | 毎日                          | 高速無料化 社会実験と言えるのか             |                       |
|            |           |           | 日経                          | 高速道無料化の実験は疑問が尽きない            |                       |
|            |           | 2/7       | 産経                          | 高速無料化 誤りの是正をはばかるな            |                       |
|            |           | 3/15      | 産経                          | 高速割引 国民欺く建設費への転用             |                       |
|            |           | 4/10      | 読売                          | 高速割引見直し 値上げで建設費に回す無節操        |                       |
|            |           |           | 毎日                          | 高速新料金 無料を掲げ値上げとは             |                       |
|            |           | 4/11      | 産経                          | 高速実質値上げ 詐欺も同然の公約違反だ          |                       |
|            |           | 4/14      | 朝日                          | 高速値上げ 造るためでは情けない             |                       |
|            |           | 4/23      | 読売                          | 高速料金再検討 政策決定の混乱を繰り返すな        |                       |
|            |           |           | 朝日                          | 高速料金迷走 ご都合主義で、小手先で           |                       |
|            |           |           | 日経                          | 高速道路迷走が映す政権の行き詰まり            |                       |
|            |           | 4/24      | 毎日                          | 高速料金迷走 右往左往にうんざりだ            |                       |
|            |           |           | 産経                          | 高速料金迷走 政権の“たが”を締め直せ          |                       |
|            |           | 4/25      | 毎日                          | 論調観測 高速料金混迷 政権へのあきらめ投影       |                       |
|            |           | 5/19      | 毎日                          | 高速新料金見送り 党内対立のツケ回すな          |                       |
|            |           | 5/24      | 朝日                          | 高速道料金 根本から作り直す時だ             |                       |
|            |           | 6/27      | 読売                          | 高速道路無料化 断念して予算を有効活用せよ        |                       |
|            |           |           | 毎日                          | 参院選 高速道路料金 つじつま合わせは困る        |                       |
|            |           |           | 日経                          | 参院選政策を問う 高速道無料化に固執するな        |                       |
|            |           | 7/8       | 朝日                          | 高速の無料化 優先すべき税の用途か            |                       |
|            |           | 7/9       | 産経                          | 高速無料化 問われる政策理念の迷走            |                       |
|            |           | 8/18      | 毎日                          | 「ねじれ」でどうする 高速道路料金 持続可能な恒久制度を |                       |
|            |           | 12/20     | 日経                          | 高速の無料化はもうやめよ                 |                       |
|            |           |           | 産経                          | 「高速無料化」迷走 バラマキ公約撤回が筋だ        |                       |
|            |           | H23(2011) | 2/12                        | 読売                           | 高速道路無料化 予算を重要路線の整備に回せ |
|            | 2/16      |           | 朝日                          | 高速道値下げ これでは「使い逃げ」だ           |                       |
|            | 2/17      |           | 毎日                          | 高速新料金 問題だらけの値下げだ             |                       |
|            | 6/12      |           | 日経                          | 高速無料化は被災者限定で                 |                       |
|            | 6/17      |           | 読売                          | 東北高速無料化 復興支援の優先順位を誤るな        |                       |
|            | 7/3       |           | 朝日                          | 東北観光支援 高速無料より旅の補助            |                       |
|            |           |           | 産経                          | 東北の高速無料化 これではバラマキ復活だ         |                       |
|            | 8/13      |           | 読売                          | 東北高速無料化 「ただ乗り」許せば意味がない       |                       |
|            | 9/8       |           | 朝日                          | 高速道路政策 無料化の前に検証を             |                       |
|            | —         | H24(2012) | 2/22                        | 日経                           | 改革逆行の「本四」値下げ案         |

「整備・ネットワーク・財源」に関する社説 : 79件

| 暦年        | 月日    | 新聞 | 見出し                  |
|-----------|-------|----|----------------------|
| S31(1956) | 11/10 | 読売 | 産業道路の重点的建設           |
| S34(1959) | 2/23  | 読売 | 道路の整備は緊要度の順で         |
|           | 12/25 | 読売 | 再考を要する中央高速道路         |
| S35(1960) | 4/6   | 朝日 | 高速道路は大局より見よ          |
| S40(1965) | 10/8  | 読売 | 道路政策に筋を通せ            |
| S41(1966) | 3/15  | 読売 | 幹線道路計画への疑問           |
|           |       | 朝日 | 高速自動車道完成のために         |
| S44(1969) | 5/26  | 読売 | 高速道路時代の開幕            |
|           | 5/27  | 朝日 | 東名高速道路の全線開通に当って      |
| S46(1971) | 4/26  | 朝日 | 高速道路を総合交通体系の一環に      |
| S48(1973) | 9/2   | 朝日 | 再検討を要する今後の道づくり       |
|           | 10/17 | 読売 | 高速道路建設は量より質へ         |
| S56(1981) | 4/22  | 日経 | 曲がり角の高速道路建設          |
| S58(1983) | 3/24  | 朝日 | 中国道の全通に寄せて           |
| S60(1985) | 4/22  | 朝日 | 高速道の国鉄化を防ぐために        |
|           | 7/16  | 朝日 | 民活だと公費負担は減るか         |
| S61(1986) | 2/15  | 朝日 | 東京湾横断道の進め方           |
|           | 5/6   | 朝日 | これからの高速道路            |
| S62(1987) | 6/29  | 朝日 | 道路整備に必要な視点           |
|           | 7/28  | 読売 | 「瀬戸大橋」を生かすために        |
| S63(1988) | 1/9   | 朝日 | 四国が陸続きになると           |
|           | 4/9   | 読売 | 新しい瀬戸内の時代を迎えて        |
|           | 4/10  | 朝日 | 瀬戸大橋をどう生かすか          |
| H1(1989)  | 2/3   | 日経 | 高速道路のネットワーク          |
|           | 5/26  | 朝日 | 高速道路へ国費投入をふやせ        |
|           | 7/12  | 日経 | 高速・有料道と経済効果          |
|           | 8/19  | 朝日 | 本四架橋の教訓を生かせ          |
| H4(1992)  | 11/9  | 日経 | 「道路を考える」――「中央と地方」の調和 |
|           | 11/17 | 日経 | 「道路を考える」――公団“国鉄化”の懸念 |
|           | 11/23 | 日経 | 「道路を考える」――財源を再検討せよ   |
| H5(1993)  | 2/2   | 日経 | 高齢化社会に備えゆとりある道路を     |
|           | 4/11  | 朝日 | 本四架橋を生かす工夫を          |
| H7(1995)  | 10/12 | 読売 | まず高速道路の計画を見直せ        |
| H8(1996)  | 12/30 | 読売 | 高速道路の建設計画を見直せ        |
| H10(1998) | 3/27  | 朝日 | 全総はもういない             |
|           | 12/29 | 朝日 | 第二の国鉄になるぞ 高速道路       |
| H11(1999) | 5/1   | 産経 | 瀬戸内三橋時代 3兆円無にせぬ知恵出せ  |
| H13(2001) | 5/17  | 毎日 | 道路特定財源 一般財源化まで踏み込め   |
| H14(2002) | 11/8  | 読売 | 本四公団債務 国費投入はやむをえないが  |
| H17(2005) | 2/12  | 朝日 | 全総の廃止 土建国家に別れを       |
|           | 5/26  | 日経 | 検討に値する道路財源の使途見直し     |
|           | 9/28  | 朝日 | 高速道会社 「つくらない」覚悟を     |
|           | 9/30  | 毎日 | 道路特定財源 ひるまず見直し財政再建を  |
|           | 10/3  | 日経 | 道路財源の使い道を大きく広げよ      |

| 暦年        | 月日                  | 新聞              | 見出し                   |
|-----------|---------------------|-----------------|-----------------------|
| H17(2005) | 12/6                | 日経              | 道路財源を財政赤字圧縮に役立てよ      |
|           | 12/11               | 日経              | 行方あいまい道路財源            |
| H18(2006) | 2/8                 | 日経              | 改革の形骸化を示す道路計画の推進      |
|           |                     | 産経              | 高速道路建設 国民に合理的根拠を示せ    |
|           | 2/9                 | 毎日              | 高速道路建設 予想通りでひたすらむなしい  |
|           | 2/10                | 読売              | 高速道路整備 財源見直しで前提が変わった  |
|           | 2/12                | 朝日              | 高速道路 時計の針が戻っていく       |
|           | 5/29                | 日経              | 東京圏の環状道路、整備急げ         |
|           | 11/2                | 毎日              | 道路特定財源 一般財源化は譲れない線だ   |
|           | 12/6                | 毎日              | 道路特定財源 改革とは特別会計の廃止だ   |
|           | 12/7                | 産経              | 道路財源見直し 特定財源存続への道断て   |
|           | 12/8                | 朝日              | 特定財源 道路延びて、国滅ぶ        |
|           | 12/9                | 読売              | 道路財源改革 玉虫色で終わった一般財源化  |
|           |                     | 毎日              | 道路財源見直し 安部政権は族議員に屈した  |
| H19(2007) | 11/15               | 読売              | 道路整備計画 特定財源維持ありきの国交省案 |
|           |                     | 朝日              | 道路整備計画 巨費を投じる余裕はない    |
|           |                     | 毎日              | 道路中期計画 これでは土建国家の温存だ   |
|           |                     | 日経              | 歳出改革を無視した道路財源の温存案     |
|           |                     | 産経              | 道路特定財源 どこへ行った一般財源化    |
|           | 12/6                | 朝日              | 道路暫定税率 一般財源化が前提だ      |
|           | 12/8                | 読売              | 道路財源改革 道路族と国交省に押し切られた |
|           |                     | 日経              | 腰砕けに終わった道路財源の改革       |
| 産経        | 道路財源見直し 改革を止めてはならない |                 |                       |
| H20(2008) | 2/19                | 朝日              | 「道路」論戦 「59兆円」の根拠が崩れた  |
|           | 3/1                 | 朝日              | ガソリン税 このまま突っ走る気か      |
| H21(2009) | 5/3                 | 日経              | 不信感招く高速道の新計画          |
| H22(2010) | 3/11                | 朝日              | 高速道路 政策の理より選挙の利か      |
|           | 3/13                | 日経              | 高速道政策の迷走はひどい          |
|           | 4/13                | 日経              | 選挙対策でむだな高速道路をつくるな     |
| H24(2012) | 3/3                 | 朝日              | 本四架橋 この失敗を繰り返すな       |
|           | 4/7                 | 朝日              | 高速建設再開 そんな余裕があるのか     |
|           | 4/11                | 日経              | 唐突な高速道路の建設再開はおかしい     |
|           | 4/16                | 読売              | 新東名高速 渋滞緩和や防災に生かしたい   |
| 産経        |                     | 新東名 大動脈の複線化は必要だ |                       |
| H25(2013) | 6/13                | 日経              | 高速道の資金計画を直す前に         |





# 資 料 3 - 3

「欧州における交通特定財源の設立の動向」

(第8回委員会 資料6)



## 欧州における交通特定財源の設立の動向

2013年6月5日

西川了一

### 1. 概要

欧州では交通インフラの整備が、経済成長、雇用の創出、生活の質の向上にとって、必須のものと位置けられており、EUは、重量貨物車課金によって得られた収入を交通特定財源として留保し、これを総合的な交通インフラの整備に使うことを推奨している。このような流れの中で、これまで特定財源のなかったフランスとイタリアで交通特定財源が創設された。

### 2. フランス

フランスでは、EUの上記の方針を受けて、2005年に交通インフラ資金調達庁が設立され、公共財源に民間資金を加えて、国家交通インフラ整備計画により、各交通モードに資金を配分し、整備を行っている（別紙1参照）。

このための財源は、高速道路会社に負担義務のある国土整備税、国有地使用税、高速道路会社（SEM）の民営化に伴う株式売却収入の他、本年10月に導入予定の無料の国道および地方道15,000kmへの重量貨物車課金等の収入が見込まれている（別紙2参照）。

投資先としては、環境への配慮から、サルコジ政権では鉄道には82%、水運には10%、道路には8%だけが充当されることとされていた。現在オランダ政権で投資計画を見直すための専門家委員会が設置され検討されている。

### 3. イタリア

イタリアでは、2011年に鉄道及び道路インフラ基金が創設され、2012年から2016年に約49億ユーロが予算化されている（別紙3参照）。

このための財源として、現在ANASが運営・維持している無料国道等への課金を検討しているが、政権交代などにより、進展していない。

このような流れの一環として、これまで有料高速道路のコンセッション会社の監督者および無料国道のコンセッション会社という2つの機能を担ってきたANASについて、監督機能をインフラ交通省に返上して、組織的な体制を整えた（もともと高速道路インフラ庁が設立される予定だったが、省庁間の権力争いにより、設立が遅れたため、暫定的に同省に権限が移譲されたもの）（別紙4参照）。

## 別紙1 フランスの交通特定財源の動向

### 1. 特定財源制度の変遷

フランスにおいては、歴史的に特定財源制度が、設立と廃止が繰り返されてきた（表1参照）。

表1 特定財源制度の変遷

| 名称                                                                                    | 設立年  | 廃止年  | 内容                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------|------|---------------------------------------------------------------------------|
| 道路整備特別基金（Fonds Special d'Investment Routier）                                          | 1951 | 1981 | 燃料税の一部を国道及び県道の整備に充当することを規定                                                |
| 大規模事業特別基金（Fonds Special de Grands Travaux）                                            | 1982 | 1987 | インフラ整備財源を債券発行により資金調達し、これを新設の燃料税収入により償還する制度                                |
| 陸路・水路輸送投資基金（Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables） | 1995 | 2001 | 国土の均衡ある発展を目指して制定された国土整備開発法に基づき、財源を確保するために制定。<br>財源は高速道路走行に課する国土整備税及び水力発電税 |
| 交通インフラ資金調達庁（Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France）         | 2005 | —    | 国家交通インフラ整備計画実施のために、高速道路関連収入、鉄道運賃収入を活用するための組織として設立（詳細は下記参照）                |

出典 世界の高速道路等

### 2. フランスの交通インフラ資金調達庁（Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France）

#### 2.1 概要

2003年12月のCIADT（地域開発関係閣僚会議）の決定に基づき、政令2004-1317（2004年11月26日）により、2005年1月1日に設立された交通インフラに対する資金調達を行う公的機関である。その意思決定は、関係機関の代表（エコロジー省、財務省、環境省、上・下院議員、地方議会議員、学識経験者等）からなる評議員会によって行われる。

#### 2.2 財源（収入）

高速道路会社の民営化に伴う株式売却収入のうち40億ユーロ（当初は配当金収入を予定）、

高速道路会社に対する国有地使用税（2008年、1.75億ユーロ）、国土整備税（2008年、5.4億ユーロ）、レーダーによって徴収されたスピード違反に対する罰金の40%（2008年、2億ユーロ）、2013年に導入予定の国道等を走行する重量貨物車に対する課金収入、鉄道等の運賃収入。

表2 AFTIF の収支

|               | 累積収入（2005～2012） 単位 10 億ユーロ |      |                    | 累積支出（2005～2012） 単位 10 億ユーロ |      |
|---------------|----------------------------|------|--------------------|----------------------------|------|
|               | a                          | b    |                    | a                          | b    |
| 経常収入          | 1.40                       | 7.39 | CIADT2003          | 7.50                       | 6.18 |
| 高速道路会社配当金     | 4                          |      | 地方部対策<br>(CIADT 向) |                            | 2.02 |
| 予算からの補助金      |                            |      | CPER 路線            |                            |      |
| 2005          |                            | 0.06 | 2006 以前            |                            | 2.40 |
| 2009          |                            | 1.02 | 2007 以降            |                            | 0.9  |
| 2010          |                            | 1.1  |                    |                            |      |
| 2011          |                            | 0.2  | 公共交通               |                            | 0.88 |
| 高速道路会社の株式売却収入 |                            | 4    | 首都圏 SNCF           |                            | 0.28 |
| 重量貨物車課金収入     | 1.8                        | 1.76 | CPER2007-13        |                            | 2.55 |
| 新規収入          |                            | 0.71 | PDMI2007-13        |                            | 1.38 |
| 2005 の収入      |                            | 0.49 | 鉄道電話               |                            | 0.3  |
| 合計            | 7.2                        | 16.9 | 合計                 | 7.5                        | 16.9 |

a 2003 年の CIADT の見積、b 2011 年の政府見積

CIADT は国土整備に関する関係閣僚会議、CPER は国家地方間プロジェクト契約、PDMI は首都圏道路網近代化計画、SNCF はフランス国鉄

出典 会計検査院報告書

### 2.3 使途（投資支出）

AFTIFの役割は資金調達と投資であり、個別プロジェクトの実施主体になることはない。

投資分野は、地方自治体や国の他の財源と併せてCIADTによって決定される国家交通インフラ整備計画（SNIT）によるが、サルコジ政権で決定された計画では、今後20年間の投資総額（1700億ユーロ）のうち道路約8%、鉄道約62%、水運約10%、都市公共交通約18%、港湾約2%、空港約1%となっていた。

なお、オランダ政権において、2012年10月に、SNITは、投資額が過大であるとして、優先順を含めて見直すための委員会が設置された。

## 2.4 問題点と課題

フランス会計検査院は、AFTIFの検査を行い2009年に以下のような問題点を指摘し、同庁の廃止を提案した。

- ・財源が不確実性であるにもかかわらず、支出が増加している。2008年に高速道路会社の株式売却益の枯渇により、収入が減少したにもかかわらず、支出が増加。
- ・その結果、収入の65%を国からの補助金に依存しており、それを国の持ち分としてインフラ投資に充てている。
- ・AFTIFの理事会は投資するインフラについて十分な評価を行っていない。
- ・AFTIFは投資計画の策定に関与していない。
- ・AFTIFは、公共財源の適切な配分を保証する予算普遍性の原則<sup>1</sup>から逸脱している。

これに対して、同庁の理事長らは、2013年から導入される重量貨物車課金からの収入により、2013年以降は収支が改善するとしている。また、インフラ投資には、継続性が必要であるにもかかわらず、単年度予算制約の犠牲にされてきた。このような失敗を繰り返さないようにすべきである。予算普遍性の原則に関しては、交通インフラは、以下の理由により例外である。

- ・非常に多額の費用がかかる。
- ・経済成長には不可欠である。
- ・一般の使用のためには完成していなければならない。
- ・国と地方政府及び民間との契約により実施されている。

2011年の予算法によれば、AFTIFの財源が以下の理由により不安定であり、重量貨物車への課金収入が不確実であるため、上述の国土整備税を値上げ（6.86→7.32ユーロ／走行距離1,000 km）した。

- ・スピード違反の罰金収入の伸び悩み
- ・一般財源の逼迫のためAFTIFへの補助金は2010年水準からの増額不可
- ・重量貨物車課金の導入の遅れ

いずれにしろ、2013年に予定されている重量貨物車課金の導入が、AFTIFの存続、および今後の交通インフラ整備の成否を握っていると言える。

---

<sup>1</sup> 予算普遍性の原則とは、フランスの予算編成の3原則の一つであり、収入と支出の相殺を行わず、特定の収入を特定の支出に充当しないという原則であるが、これに対する例外は存在する。

## 別紙2 フランスの無料の高速道路及び国道等への環境課金（エコ・タクス）の概要

エコ・タクスは、サルコジ政権のもとで制定されたグルネル第1法、グルネル第2法（Loi No 2010-788 du 2010, potantengagement national pour l'environnement : 環境に関する国のコミットメント）及び関係政令により、無料の高速道路、国道（約 10,000 km）及びこれらから転換可能な地方道（約 5,000 km）の合計約 15,000 km を走行する 3.5 トン以上の重量貨物車に対して対距離で課金するものである。

### ① 目的

この課金の目的は、第一に道路に課金することにより、道路の利用を減らし、より効率的な利用を促すことである。第二に、総合的な交通戦略のもとで、自動車から他の交通機関へのモーダルシフトを促進するための財源を確保することである。

### ② 基本的性格

この課金は EU におけるユーロビニエット指令(1999/62、2006/38)<sup>1</sup>及び ETC 指令(2004/52)<sup>2</sup>を遵守するため以下の基本的性格を持つ。

- ・ 徴収総額＝課金対象路線の建設及び管理費
- ・ 使用する技術は、すでに普及している 2 つの技術（DSRC 及び GPS）のいずれかと互換性を持つこと
- ・ 導入予定の欧州電子課金サービス（European Electronic Toll Service、以下 EETS）と完全な互換性を持つこと

### ③ 課金概要

課金対象は、無料の高速道路及び国道（約 10,000 km）及び深刻な交通量の転換が予想される地方道（5,000 km）である（図 1 参照）。

課金対象車両は、総重量 3.5 トンを超える重量貨物車で、国内車両が 60 万台、外国車両が 20 万台と予想されている。

車種区分は、総重量と車軸数及びユーロ排出ガス等級<sup>3</sup>に基づいており、これはすでに重量貨物車に対する対距離課金が導入されているドイツ、スイス、オーストリア等と同じで

<sup>1</sup> EU の成立により、国境を越えて通行する重量貨物車が増加し、通過国で燃料を購入しないことによる道路の整備費用負担の不公平が発生した。この問題に対処するため、EU は 1999 年に重量貨物車に課金する場合の基準を定めたユーロビニエット指令を制定し、2006 年に改正した。加盟国は課金する場合にはこの指令を遵守する義務を負う。

<sup>2</sup> 今後設置する ETC システムについての規格の統一について定めた指令である。

<sup>3</sup> ユーロ等級とは、指令によって規制された車種別の排出ガスの等級のことであり、規制に対応していないものが、EURO0、その後順次強化されていったものとして EURO I ～ V、EEV、さらに最新のものとして EUROVIがある。この規制は、加盟国内で、販売される新車に対して適用される。

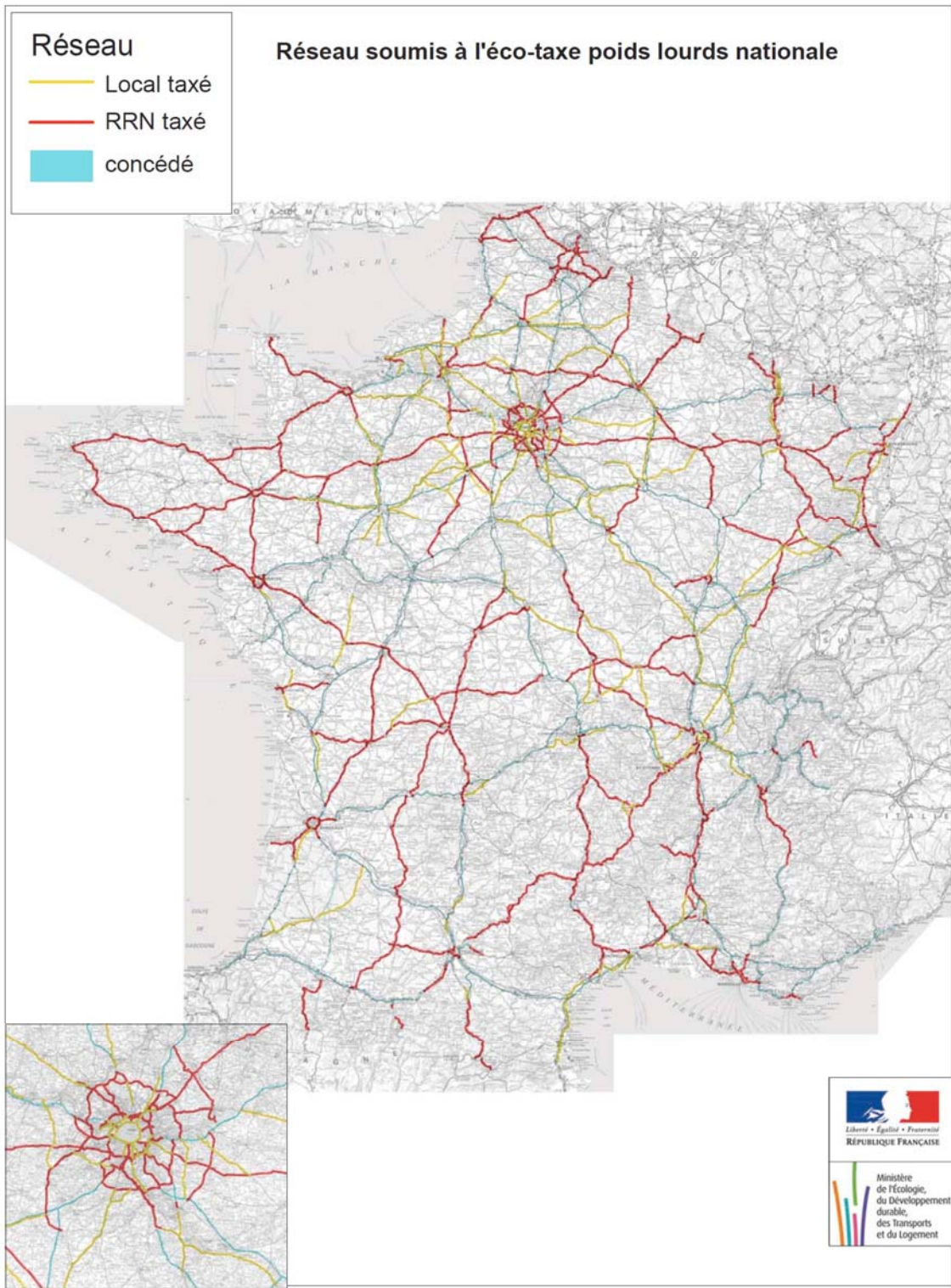


图 1 課金対象道路網図



ある。さらに、今後、混雑課金も導入される可能性がある。

課金システムはフリーフローの ETC 技術を使用し、約 4,100 箇所の課金ポイントが設置される。

支払方法は、EETS への加入者対象の後払いと非加入者のための前払いが用意されている。

平均料率は 12 ユーロセント/km であり、最高 16.8 ユーロセント/km、最低 4.8 ユーロセント/km とされている（表 1 参照）。

ちなみに、既存の有料高速道路の重量貨物車の料金単価（付加価値税込み）は、12～36 ユーロセント/km で、平均は 19 ユーロセント/km である。

表 1 車種別料率

単位：ユーロセント/km

|       | 2 軸、12 トン未満 | 2 軸、12 トン以上、<br>または 3 軸 | 4 軸以上 |
|-------|-------------|-------------------------|-------|
| ユーロ 1 | 9.6         | 12                      | 16.8  |
| ユーロ 2 | 9.2         | 11.5                    | 16.1  |
| ユーロ 3 | 8.8         | 11                      | 15.4  |
| ユーロ 4 | 8           | 10                      | 14    |
| ユーロ 5 | 7.6         | 9.5                     | 13.3  |
| ユーロ 6 | 6.8         | 8.5                     | 11.9  |
| 電気自動車 | 4.8         | 6                       | 8.4   |

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/151-Bareme-de-l-eco-tax.html>

#### ④ 調達手法

徴収は、民間の EETS 供給業者に委託される。EETS 供給業者は、加入契約により、EETS へのアクセス権を付与する。

契約期間は 14 年（設計・建設 21 か月、運営・維持 11 年半）であり、業者の決定は競争的対話による入札手続きによる。

年間収入は約 12.4 億ユーロであり、このうち約 2.4 億ユーロは主契約業者の料金徴収経費として支払われ、約 7.6 億は、鉄道を中心とする公共交通の整備に充当される。主契約業者は、業務量に基づきパフォーマンスによって調整されるレンタル料を受け取り、交通量変動リスク及び取りはぐれのリスクを負わない。

政府は、主契約業者と契約を締結し、主契約業者は、徴収、顧客に対する情報提供、取り締りの総括責任を持ち、複数の EETS 供給業者と契約を締結する。

なお、2011 年 10 月に、フランス政府は、主契約業者として、イタリアのアウトストラーデを中心とするコンソーシアムである Ecomouv<sup>4</sup>とコンセッション契約を締結した。

<sup>4</sup> 同社はアウトストラーデの他、Thales (防衛システム業者)、SNCF (フランス鉄道)、Steria (システム業者)、SFR (通信業者)によって構成されている。

全体のスキームについては図2のとおりである。

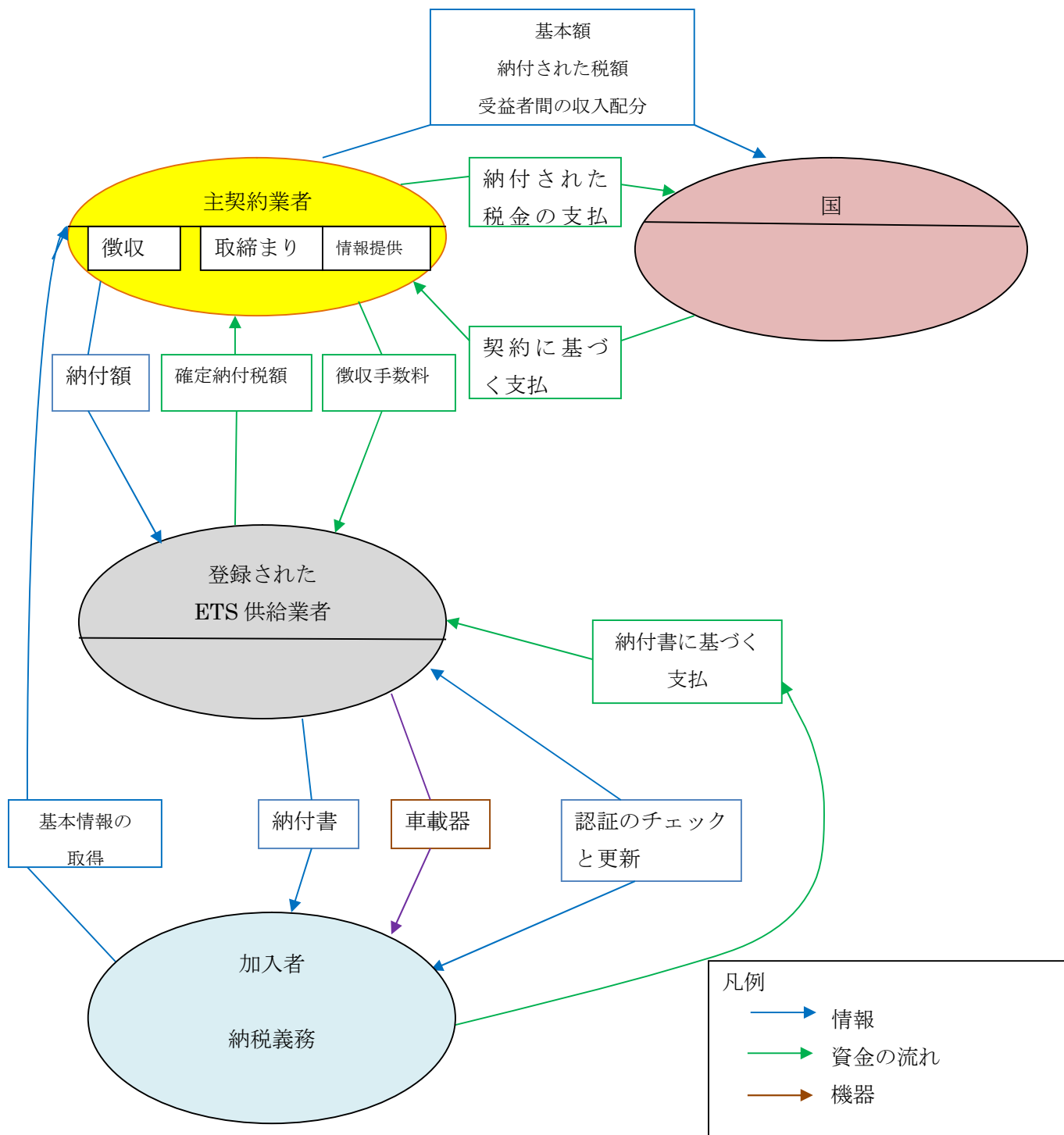


図2 エコ・タクスのスキーム

⑤ システムの互換性

欧州では、15 種類の料金徴収システムが存在しているが、トラックについては TIS-PL<sup>5</sup> という ETC に加入すれば、相互利用が可能となっている。エコ・タクスはこのシステムと互換性と持たせることが義務となっている。

⑥ 今後のスケジュール

2013 年 4 月に重量貨物車課金を先行して導入したドイツからの転換車両の多いアルザス地方の約 190 km に試験導入され、同年 7 月に全国導入することとされていたが、2013 年 2 月 28 日に、システムの準備が整わなかったとして、全国導入を 10 月に延期すると発表された。

(参考文献)

- Direction generale des Infrastructures, des transports et de la mer, Ministere de l'Ecologie, de l'Energie, du Developpement durable, et de l'Amenagement du territoire, Avant-Projet – Scema national des infrastructures de transport soumis a concertation, Juillet 2010
- Oliver Quoy and Bernard Jacob, French pay-per kilometer Eco-tax on Heavy Goods Vehicles, Presentation in Merbourne on March 14, 2010
- LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement
- LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement
- Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, L'éco-redevance poids lourds, Mars 2010
- Direction generale des Infrastructures, des transports et de la mer, Ministere de l'Ecologie, de l'Energie, du Developpement durable, et de l'Amenagement du territoire, Notice de presentation du projet, Contrat de partenariat relatif a l'eco-taxe poids lourds nationale et la taxe experimentale aisacienne, Mars 2009
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-eco-taxe-poids-lourds-sera-mise.html>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Classement-des-offres-finales.html>
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Auditions-des-acteurs-du-telepeage.html>
- <http://pme.service-public.fr/actualites/breves/eco-taxe-poids-lourds-vigueur-2011.html>

---

<sup>5</sup> ASFA(フランス高速道路協会)が、2007 年 4 月に導入した大型車に対する共通 ETC システムであり、同国内のほとんどの会社で利用可能である。周波数 5.8GHz、パッシブ方式の DSRC を採用している。

- Atlantia, “Consortium led by Autostrade per L’Italia chosen to install satellite-based Toll System for heavy vehicles in France”, Press release on January 18, 2011
- 「ヨーロッパでは道路課金制が好評である」高速道と自動車、海外ニュース 2010 年 3 月号
- 西川了一、フランスの無料高速道路等への重量貨物車課金（エコ・タクス）の導入計画、高速道路と自動車 2010 年 3 月
- 荒牧英城、フランスの大型貨物車課金システム、国建協情報 2011 年 5 月
- 根本敏則、フランス大型車対距離課金、高速道路と自動車 2013 年 2 月

### 別紙3 イタリアにおける交通インフラ基金の設立

法律命令 98/2011 (修正後法律 111/2011 に転換) により、鉄道及び道路インフラ基金 (2012 年から 2016 年に総額 4,930 百万ユーロが予算化) が創設された。

この基金からの予算は、インフラ交通省の提案、財務省の承認により、CIPE (経済計画関係閣僚会議) によって、戦略的インフラ整備 (高速鉄道と ANAS による道路の建設) のために割り当てられる。

## DECRETO-LEGGE 6 luglio 2011, n. 98

Decree Law 2011/98 Article 32

<http://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2011-07-06&atto.codiceRedazionale=011G0146&currentPage=1>

Provisions relating to the financing and strengthening of infrastructure

1. In the budget of the Ministry of Infrastructure and transport and 'established the "Fund for railway and road infrastructure, relating to the works of strategic interest "with a endowment of 930 million for 2012 and € 1,000 million for each of the years 2013 to 2016. The resources of the Fund are assigned by the Committee, on a proposal from the Minister for Infrastructure and transport, in consultation with the Minister of Economy and finances, and are primarily aimed at the railway works by implemented under article 2, paragraphs 232, 233 and 234, the Law of 23 December 2009, n. 191, as well as' the program contracts with RFI SpA and ANAS SpA

## 別紙4 ANASの機能の変更

### 1. ANAS組織の変遷

ANASは、1946年の創設以来、以下の変遷を経て、高速道路整備を担当してきたが、2012年10月にANASのコンセッションの監督者としての機能は、国のインフラ交通省に移譲され、コンセッション会社の機能に特化された。

| 年    | 内容                                                                                                      |
|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1946 | 国道と高速道路のコンセッションによる整備を監督するために、国の外局として設立                                                                  |
| 1994 | 国の独立行政法人に転換                                                                                             |
| 2002 | 国が100%出資する株式会社に転換                                                                                       |
| 2003 | 国とコンセッション契約を締結して国が所有する道路を30年間にわたり「コンセッション会社」として、建設・管理を行うこととされた。これにより、「コンセッションの監督者」と「コンセッション会社」の二つの役割を保有 |
| 2012 | ANASのコンセッションの監督者としての機能は、国のインフラ交通省に返上され、コンセッション会社の機能に特化                                                  |

### 2. 背景

1994年の独立行政法人化は、政策決定機能と実施機能の分離というエージェンシー化の流れと一致すると考えられる。

2002年以降の株式会社化とコンセッション会社化については、国の財政赤字の削減の一環として、民間経営の効率性を導入することによる、経済的自立が目的である。

今回の監督者としての機能の分離は、たびたび挑戦してきた国道および南部の無料高速道路の有料化に向けての組織体制の整備といびつなコンセッションの監督者と実施者の同居体制の是正（対EU）を図ったものと思われる。

### 3. 新体制への転換の内容

監督機能の切り離しに伴い、監督機能を管轄するために道路及び高速道路インフラ庁（インフラ庁）が設立され、ANASの職員の一部も、同庁に配置転換される予定だったが、同庁の設立が遅れ、2012年10月から、暫定的にインフラ交通省が、監督業務を行うこととなった。

監督業務には、インフラ交通省と財務省の指導のもとで、以下の業務が含まれる。

- ・コンセッションまたは、ANASによる新規道路または高速道路の新設計画の提案
- ・コンセッションの付与の監督
- ・国の利害に関係する道路の承認

- ・ コンセッション道路の規制と料金に関する提案
- ・ 道路及び高速道路資産の保全、交通標識、交通安全、管理のための法律及び規則の適用
- ・ 調査研究の実施
- ・ 有料でのコンサルティング業務  
これにより、ANAS の業務は以下のとおりとなる。
- ・ 有料道路を含む道路の建設・運営・維持・修繕
- ・ 道路及び標識の改良
- ・ 道路の建設、運営、維持、改良、財産の取得にかかわる調達
- ・ 自前での交通警察機能の実施

なお、インフラ庁と ANAS との関係は、インフラ交通省によって策定（財務省の承認）された協定によって統括される。

#### 参考文献

インフラ交通省ウェブサイト

<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2332>

ANAS 年報 2011

[http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/dati\\_di\\_bilancio](http://www.stradeanas.it/index.php?/content/index/arg/dati_di_bilancio)

イタリア会計検査院（Corti dei Conti）の ANAS に関する報告書

[http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez\\_controllo\\_enti/2012/delibera\\_21\\_2012.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/documenti/controllo/sez_controllo_enti/2012/delibera_21_2012.pdf)

ANAS 会長の講演記事

Anas, Ciucci, "From concessionaire ready for new challenges in the market", Le Strada dell'Informazione,

インフラ交通省 2012年10月1日付け政令

Ministry of Infrastructure and Transport, REG DECRETI. R.0000341.01-10-2012





## 資 料 3 - 4

「2013 年における世界の道路政策の動き」

(第 10 回委員会 資料 1 (別紙は除く))



## 2013年における世界の道路政策の動き

東日本高速道路会社海外事業専門役 西川了一

2013年は、主に先進国においては、道路政策について、以下の3つの大きな動きがみられた。

第1は道路整備財源の燃料税から対距離課金への移行に向けての進展と停滞である。第2は、先進国で道路インフラの老朽化に関するリスク認識と更新のための対策が進展したことである。第3は、台風や地震、津波等の自然災害に対する対応の必要性が認識されたことである。

まず、第1の対距離課金については、アメリカのオレゴン州で7月に、世界で初めて、ガソリン税に代えて、対距離に基づく課金による支払いを認める制度を2015年までに導入する州法（Senate Bill 810）が成立した。この州法は、自発的に道路利用課金プログラムに参加する5000台を上限とする乗用車及び小型商用車に対してマイル当たり1.5セントを課金し、同参加者に対して、ガソリン税の還付を行うものである。

一方、フランスでは、エコ・タクスの2014年1月1日からの導入が正式に決定されたが、ブルターニュ地方での農民を中心とする暴動の発生（料金ガントリーの破壊）により、10月末に首相が無期延期を発表した。現在、同地方の課金額を減額するなどの変更案の作成中といわれている。同地方では、従来有料道路が存在しないため、有料化に対する反対が根強く、課金による農産物輸送費の上昇が嫌気されたものである。

イギリスでは、2月に12トン以上の重量貨物車への課金の導入法（HGV Road User Levy Act 2013）が成立した。これにより、同国内の全道路を走行する重量貨物車に対して、年間85～100ポンドの課金が可能になった。課金方法は期間制であるが、将来的な対距離課金に向けての前段階と捉えることができる。

第2の道路インフラの老朽化については、米国では、民間の交通関係の著名な調査研究機関であるリーズン財団が、老朽するインターステート高速道路の維持・更新のために、同道路を有料化するべきとの提言報告書を公表した。

ドイツでは、アウトバーンの橋梁が経年変化、交通量や重車両の増加により、残存耐荷力が減少していることから橋梁補強計画を策定し、連邦議会に提出した。

第3の自然災害に対する対応については、わが国では、東日本大震災からの復興における道路の役割が注目されたが、アメリカでも、2012年末に発生したハリケーンサンディにより東海岸で大きな被害が発生し、その対応についての問題点が指摘され、IBTTAが緊急フォーラムを開催し、対策報告書をまとめるなど、大きな注目を集めた。



# 資料 3 - 5

「世界の高速道路の有料化の進展状況と教訓」

(第 11 回委員会 資料 1)



## 世界の高速道路の有料化の進展状況と教訓

高速道路の整備において、現在の世界共通の問題は「公共財源の不足」である。先進国では、人口の老齢化による税負担力の減少、インフラの老齢化による維持管理費・更新費の増加、エコカーの登場による燃料税収入の減少等により、高速道路等のインフラを公共財源のみで整備することは極めて難しくなっている。

このような状況を背景として、近年、従来税金で高速道路を整備してきた国でも、有料道路制度の活用が進展している。

アメリカでは、従来無料だった連邦道路が徐々に、有料化禁止の規定が緩和されてきていたが、オバマ政権の次期陸上交通授権法案（2014年4月末提案）では、ついに既存のインターステート高速道路を改築する際にも有料化を可能とする条文が盛り込まれた（別紙参照）。

ドイツでは、既にアウトバーンを利用する重量貨物車への課金がGPSの利用により実現しているが、現在の政党連合の合意書には、課金道路の拡大や乗用車への課金が盛り込まれている。

イギリスでも、2トン以上の重量貨物車への課金が当初2015年からの導入予定であったが、導入法が2013年2月に成立したため、前倒しで、2014年4月から実施されたものである。同制度の料金徴収方法は、多大なシステム導入経費のかかる対距離制ではなく、期間制のステッカー（ビネットという）によるものである。

ドイツ、イギリスともに、国民への説明方法としては、燃料税を負担していない外国籍の重量貨物車に、本来負担すべき道路の維持管理費を負担させることを前面に出し、従来から燃料税を負担している自国の車両に対しては支払済額を還付している。

一方、フランスでは、2014年当初から、現在無料の国道及び転換可能な地方道の合計約15,000kmに対して、3.5トン以上の重量貨物車への対距離課金を導入する計画だったが、ブルターニュ地方での農民を中心とする暴動の発生（料金ガントリーの破壊）により、2013年10月末に首相が無期延期を発表した。国民への説明方法として、フランスでは、地球温暖化問題を表に出し、CO<sub>2</sub>を多く発生させる自動車の分担率を抑え込むためとし、課金額を製品の価格に転嫁することを認めていた。また、自国車両への燃料税還付制度も存在しなかった。結果として、国民には受け入れられなかった。

ほぼ同一の内容の課金が、ドイツとイギリスで成功し、フランスで失敗したことから得られる教訓は以下の二つである、

第一に、国民の有料化の説明方法としては、個人の利害に関する理由が有効であり、地球環境問題という抽象的な理由では受け入れられないことである。

第二に、国民の負担を増加させる不人気な政策の導入には、失敗に備えて、当面は導入費用の安い方式とすべきことある。フランスでは、対距離課金のためにエコムーブという専門の会社を創設し、全国に4100箇所のガントリーを設置した。仮にエコタクスを撤廃し

た場合には、年間 12 億ユーロの財源が失われるだけでなく、政府はエコムーブに対する違約金 8 億ユーロを支払わなければならないことから、大きな社会問題となっている。



## 【別紙】

### 米国オバマ政権の次期交通整備授權法案「Grow America」の概要と意義

#### 1. 概要

米国連邦交通省の Foxx 長官は、2014 年 4 月 29 日に、今後の交通インフラ整備の授權法に関するオバマ政権の法案を発表し、議会に提出した。この法案は、**Grow America Act (Generating Renewal, Opportunity, and Work with Accelerated Mobility, Efficiency and Rebuilding of Infrastructure and Communities throughout America Act)** と呼ばれ、今後 4 年間の道路、公共交通、鉄道等の整備費用として、総額 3020 億ドルを支出する権限を与えることを提案している。

本法案は、州及び地方政府に、今後 7 年間にわたる数百万人の雇用を支援するプロジェクトの効率的な計画、建設の開始のために必要な確実性を提供し、米国のグローバル競争力、及び国内のコミュニティ間のモビリティを向上させる変革的な交通プロジェクトの実施を可能にするとしている。

また、同法案は同国のコミュニティのニーズを満たすための交通投資を増加させる。さらに同法案は荒廃した道路及び橋梁を修繕し、交通システムの安全性を確保するための喫緊の投資を可能としている。

部門別では、道路に 1992 億ドル (22%増加)、公共交通に 720 億ドル、鉄道に 190 億ドルが計上されている。

道路関係の施策の特徴は以下のとおりである。

- ・補修の必要が最も高い道路及び橋梁への投資に優先順位を付与
- ・イノベーションと良好な計画にインセンティブを付与
- ・必要性の高いマルチモーダルの貨物輸送プロジェクトへの投資
- ・交通に関する意思決定の強化策としての、地方政府の権限の強化、州及び地方の計画への公共参画の推進
- ・プロジェクトの実施の促進のため、連邦資金による認可及び審査費用の支援、環境関係の認可の整理と変更、橋梁の建設の審査の改善等
- ・革新的な資金調達オプションとして、TIFIA の利用性の向上、民間活動債の限度額の拡大、有料制の活用

#### 2. 意義

米国では交通インフラの整備費用の増加に、燃料税収入が追いつかず、道路信託基金が 8 月にも枯渇する危機にあるが、本法案では、1 回限りの法人税制改革による収入 1500 億ドルを見込むことにより、同基金の破綻を回避している。しかしながら、この収入は具体的に明示されておらず、同基金の支出超過は今後も継続することから、財源不足の問題は解決されていない。

本法案の意義としては、1956年以來、インターステート高速道路網に、州が課金することを禁止している連邦法の規定を削除する規定が含まれていることである(別紙参照)。

インターステート高速道路の改築による有料化については、以前の授權法である TEA-21 及び SAFETEA-LU でパイロット・プログラムとして認められ、現在の MAP-21 では、新規の容量追加部分に限って有料制を認めることが本則(23 USC 129)で規定され、制度として一般化された。改築に伴い従前の無料部分も含めて有料化することについては、MAP-21 では引き続きパイロット・プログラムとして存続しているが、今回の改正案は、このような場合も含めて、インターステート高速道路の改築による有料化を全面的に認めるものである。また、混雑管理を目的とした有料化についても、以前の授權法によりパイロット・プログラムとして認められているが、今回の改正案では、改築に伴う資金調達を目的とした有料化とは別に、混雑管理を目的とした有料化を認める規定を設けている。これにより、道路整備財源は、燃料税から有料道路収入により多く依存することとなり、交通インフラによる受益者が直接負担する制度に移行していくことになる。

米国を中心とする有料道路事業者の集まりである IBTTA は、この法案が、各州の交通財源のニーズを満たすための有効な ツールの一つとしての有料道路制への道を開くものであるとして歓迎のコメントを発表している。

今後、上院及び下院もそれぞれの法案を作成して、2014年9月末に有効期間切れを迎える MAP21 の後継法として審議していくことになる。道路整備財源の税金から有料道路料金への移行は、全世界的な潮流であり、米国もこの潮流に沿っていると理解することができる。

#### 参考文献

US Department of Transportation, The Grow America Act,

<http://www.dot.gov/grow-america>

US Department of Transportation, The Grow America Act, Fact Sheets, Overview,

<http://www.dot.gov/grow-america/fact-sheets/overview>

FHWA, The Grow America by Mode,

<http://www.dot.gov/grow-america/by-mode/roadways>

Title23, US Code, <http://uscodebeta.house.gov/browse.xhtml>

Joseph Henchman, Transportation Plan Proposes Business tax but Secretary Floats

Possibility of Toll, Fiscal Fact No.430, May2014, Tax Foundation

<http://taxfoundation.org/article/transportation-plan-proposes-business-tax-secretary-floats-possibility-tolls>

IBTTA, IBTTA Applauds Administration's Proposal to Lift the Ban on Interstate Tolling included in Surface Transportation Bill Released Today, Press Release April 29, 2014,

<http://ibttta.org/ibttta-applauds-administration%E2%80%99s-proposal-lift-ban-interstate-tolling-included-surface-transportation>

## (別紙) インターステート高速道路網を改築により有料化することを可能とする改正条文の解説

Grow America Act の有料道路等に関する改正条文は、別添 1 の第 1405 条であり、現行の合衆国法典第 23 編第 129 条 (23 USC 129) の一部改正規定になっている。別添 2 が第 129 条の現行規定であり、別添 3 が新旧対照表(一部)である。

改正案では、第 129 条(a)項(1)号に新たに(F)及び(G)が設けられている。新(F)は既存の無料のインターステート高速道路を改築により有料化することを認めるものである。インターステート高速道路の改築について、現行法では既存の無料車線の本数が減少しないことを条件に、すなわち新規の容量追加の部分に限って有料制を認める規定となっており、既存のインターステート高速道路を有料道路に転換することは認められていない(旧(G))。改正案では当該規定は削除され、新(F)の規定により、既存の無料のインターステート高速道路の有料化が認められることになる。なお、インターステート高速道路以外の連邦補助道路を改築により有料化することは、既に現行法で認められている(旧(F)=新(E))。

新(G)は既存の無料のインターステート高速道路及びインターステート高速道路以外の連邦補助道路の一部車線を、混雑管理を目的として有料化することを認めるものである。現行法では、HOVレーンをHOTレーン等の有料レーンに転換することを認める規定があるが(旧(H))、改正案では、HOVレーンに限らず、一般の無料車線についても混雑管理を目的として有料化することが認められることになる(旧(H)は削除)。

新(F)及び新(G)のいずれも、連邦交通省長官の承認を得ることが条件とされており、(12)号に新たに承認に関する規定が設けられている。承認基準は、連邦交通省長官が定めることとされている。

その他の項目について、(A)は連邦補助道路の新規建設に関するもので、現行法でも有料制が認められている。旧(B)及び旧(C)は、拡幅等による新規車線について有料制を認めるもので、既存の無料車線の本数が減少しないことが条件とされている。現行法ではインターステート高速道路(旧(C))とその他の連邦補助道路(旧(B))について規定が分かれており、HOVレーンの取り扱いについて文言上の齟齬がみられる。改正案では規定を一本化するとともに、無料車線の本数にはHOVレーンをカウントしないこと(すなわちHOVレーンを除いた一般の無料車線の本数が減少しないこと)で規定の統一を図っている(新(B))。

旧(D)から旧(F)までは、新(C)から新(E)までに項ずれしているが、内容の変更はない。旧(D)・新(C)は既存の有料道路の改築等に関する規定であり、旧(E)・新(D)は橋梁・トンネルの改築等に関する規定である。いずれも現行法で有料制が認められている。

別添1 Grow America Act 第 1405 条

1 (a) TOLLING.--Section 129(a) of title 23, United States Code, is amended--  
2 (1) in paragraph (1)--  
3 (A) by striking subparagraphs (B), (G), and (H) and redesignating--  
4 -  
5 (i) subparagraphs (C) through (F) as subparagraphs (B) through  
6 (E), respectively, and  
7 (ii) subparagraph (I) as subparagraph (H);  
8 (B) in subparagraph (B), as redesignated, by--  
9 (i) inserting ", including such facilities" after "tunnel" in the  
10 first place it appears; and  
11 (ii) adding a comma after "Interstate System"; and  
12 (C) by inserting after subparagraph (E), as redesignated, the  
13 following:  
14 "(F) reconstruction of a toll-free Federal-aid highway on the  
15 Interstate System and conversion of the highway to a toll facility, subject  
16 to the approval of the Secretary in accordance with paragraph (12);  
17 "(G) conversion of 1 or more lanes on a toll-free highway, bridge  
18 or tunnel (including highways, bridges or tunnels on the Interstate System)  
19 to a toll facility for the purpose of reducing or managing high levels of  
20 congestion, subject to the approval of the Secretary in accordance with  
21 paragraph (12); and";  
22 (2) in paragraph (3)(A), by--  
23 (A) striking "shall use" and inserting "shall ensure that";  
24 (B) inserting "are used" after "toll facility" in the second place it  
25 appears;  
26 (C) redesignating clauses (iv) and (v) as clauses (vi) and (vii),  
27 respectively;  
28 (D) inserting after clause (iii) the following:  
29 "(iv) any costs necessary for the improvement and operation of  
30 public transportation service that--

1                                   "(I) is provided within the transportation corridor in which  
2                                   the toll facility is located; or  
3                                   "(II) contributes to the improved operation of the toll  
4                                   facility or the highway on which the toll facility is located;  
5                                   "(v) any costs necessary for mitigating any adverse impacts  
6                                   related to the tolling of the facility and identified under the  
7                                   National Environmental Policy Act process as a priority by the  
8                                   State or public authority imposing the tolls;" and  
9                                   (E) inserting "or chapter 53 of title 49" before the period at the end  
10                                  of clause (vii), as redesignated;  
11                                  (3) by amending paragraph (4) to read as follows:  
12                                  "(4) REQUIREMENTS FOR TOLLING FOR CONGESTION  
13                                  MANAGEMENT--  
14                                   "(A) IN GENERAL.--A public authority with jurisdiction over a  
15                                   toll-free highway, bridge, or tunnel that is converted to a toll facility that is  
16                                   tolled under paragraph (1)(G) shall manage the demand to use the facility  
17                                   by varying the toll amount that is charged.  
18                                   "(B) HOV FACILITIES--A high occupancy vehicle facility  
19                                   converted to a toll facility under paragraph (1)(G) shall be subject to the  
20                                   requirements of section 166 of this title.";  
21                                  (4) by redesignating paragraph (10) as paragraph (11);  
22                                  (5) by inserting after paragraph (9) the following:  
23                                  "(10) ELECTRONIC TOLL COLLECTION.--Fees collected from motorists  
24                                  using a toll facility that is tolled pursuant to this section and opened to traffic on or  
25                                  after October 1, 2015, shall be collected only through the use of noncash electronic  
26                                  technology that optimizes the free flow of traffic on the toll facility."; and  
27                                  (6) by inserting at the end the following:  
28                                  "(12) APPROVAL.--A facility tolled under paragraph (1)(F) or (1)(G) shall  
29                                  receive the approval of the Secretary according to criteria that the Secretary shall  
30                                  publish in the Federal Register."

to the Air National Guard Base at Bangor International Airport during a period of national emergency in order to respond to the effects of the national emergency.

(2) Applicability. - Emergency limits established under paragraph (1) shall preempt any inconsistent State vehicle weight limits.

(i) Special Permits During Periods of National Emergency. -

(1) In general. - Notwithstanding any other provision of this section, a State may issue special permits during an emergency to overweight vehicles and loads that can easily be dismantled or divided if -

(A) the President has declared the emergency to be a major disaster under the Robert T. Stafford Disaster Relief and Emergency Assistance Act (42 U.S.C. 5121 et seq.);

(B) the permits are issued in accordance with State law; and

(C) the permits are issued exclusively to vehicles and loads that are delivering relief supplies.

(2) Expiration. - A permit issued under paragraph (1) shall expire not later than 120 days after the date of the declaration of emergency under subparagraph (A) of that paragraph.

#### Sec. 128. Public hearings

(a) Any State transportation department which submits plans for a Federal-aid highway project involving the by passing of or, going through any city, town, or village, either incorporated or unincorporated, shall certify to the Secretary that it has had public hearings, or has afforded the opportunity for such hearings, and has considered the economic and social effects of such a location, its impact on the environment, and its consistency with the goals and objectives of such urban planning as has been promulgated by the community. Any State transportation department which submits plans for an Interstate System project shall certify to the Secretary that it has had public hearings at a convenient location, or has afforded the opportunity for such hearings for the purpose of enabling persons in rural areas through or contiguous to whose property the highway will pass to express any objections they may have to the proposed locations of such highway. Such certification shall be accompanied by a report which indicates the consideration given to the economic, social, environmental and other effects of the plan or highway location or design and various alternatives which were raised during the hearing or which were otherwise considered.

(b) When hearings have been held under subsection (a), the State transportation department shall submit a copy of the transcript of said hearings to the Secretary, together with the certification and report.

#### Sec. 129. Toll roads, bridges, tunnels, and ferries

(a) Basic Program. -

(1) Authorization for federal participation. - Subject to the provisions of this section, Federal participation shall be permitted on the same basis and in the same manner as construction of toll-free highways is permitted under this chapter in the -

(A) initial construction of a toll highway, bridge, or tunnel or approach to the highway, bridge, or tunnel;

(B) initial construction of 1 or more lanes or other improvements that increase capacity of a highway, bridge, or tunnel (other than a highway on the Interstate

System) and conversion of that highway, bridge, or tunnel to a tolled facility, if the number of toll-free lanes, excluding auxiliary lanes, after the construction is not less than the number of toll-free lanes, excluding auxiliary lanes, before the construction;

(C) initial construction of 1 or more lanes or other improvements that increase the capacity of a highway, bridge, or tunnel on the Interstate System and conversion of that highway, bridge, or tunnel to a tolled facility, if the number of toll-free non-HOV lanes, excluding auxiliary lanes, after such construction is not less than the number of toll-free non-HOV lanes, excluding auxiliary lanes, before such construction;

(D) reconstruction, resurfacing, restoration, rehabilitation, or replacement of a toll highway, bridge, or tunnel or approach to the highway, bridge, or tunnel;

(E) reconstruction or replacement of a toll-free bridge or tunnel and conversion of the bridge or tunnel to a toll facility;

(F) reconstruction of a toll-free Federal-aid highway (other than a highway on the Interstate System) and conversion of the highway to a toll facility;

(G) reconstruction, restoration, or rehabilitation of a highway on the Interstate System if the number of toll-free non-HOV lanes, excluding auxiliary lanes, after reconstruction, restoration, or rehabilitation is not less than the number of toll-free non-HOV lanes, excluding auxiliary lanes, before reconstruction, restoration, or rehabilitation;

(H) conversion of a high occupancy vehicle lane on a highway, bridge, or tunnel to a toll facility, and

(I) preliminary studies to determine the feasibility of a toll facility for which Federal participation is authorized under this paragraph.

(2) Ownership. - Each highway, bridge, tunnel, or approach to the highway, bridge, or tunnel constructed under this subsection shall -

(A) be publicly owned, or

(B) be privately owned if the public authority with jurisdiction over the highway, bridge, tunnel, or approach has entered into a contract with 1 or more private persons to design, finance, construct, and operate the facility and the public authority will be responsible for complying with all applicable requirements of this title with respect to the facility.

(3) Limitations on use of revenues. -

(A) In general. - A public authority with jurisdiction over a toll facility shall use all toll revenues received from operation of the toll facility only for -

(i) debt service with respect to the projects on or for which the tolls are authorized, including funding of reasonable reserves and debt service on refinancing;

(ii) a reasonable return on investment of any private person financing the project, as determined by the State or interstate compact of States concerned;

(iii) any costs necessary for the improvement and proper operation and maintenance of the toll facility, including reconstruction, resurfacing, restoration, and rehabilitation;

(iv) if the toll facility is subject to a public-private partnership agreement, payments that the party holding the right to toll revenues owes to the other party under the public-private partnership agreement, and



○新旧対照 合衆国法典第 23 編第 129 条(a)項(1)号 [一部]

| 新                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 旧                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(1) 連邦の参画のための授権<br/>本条において、無料道路の建設が認められるのと同じの基準と方法で、本条の規定に基づき、以下の場合に連邦の参画が認められるものとする。</p> <p>(A) 有料の道路、橋梁若しくはトンネル又はその道路、橋梁若しくはトンネルへの接続路の新規建設。</p> <p>[削除]</p> <p><u>(B) インターステート網を含む道路、橋梁又はトンネルの容量を増加させる 1 以上の車線その他の改良施設の新規建設及び当該道路、橋梁又はトンネルの有料施設への転換。ただし、建設後におけるHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数が、建設前のHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数を下回らない場合に限る。</u></p> <p><u>(C) 有料の道路、橋梁若しくはトンネル又はその道路、橋梁若しくはトンネルへの接続路の改築、再舗装、復旧、修復又は架替え。</u></p> | <p>(1) 連邦の参画のための授権<br/>本条において、無料道路の建設が認められるのと同じの基準と方法で、本条の規定に基づき、以下の場合に連邦の参画が認められるものとする。</p> <p>(A) 有料の道路、橋梁若しくはトンネル又はその道路、橋梁若しくはトンネルへの接続路の新規建設。</p> <p><u>(B) 道路、橋梁又はトンネル(インターステート網の道路を除く。)の容量を増加させる 1 以上の車線その他の改良施設の新規建設及び当該道路、橋梁又はトンネルの有料施設への転換。ただし、建設後における無料車線(補助車線を除く。)の数が、建設前の無料車線(補助車線を除く。)の数を下回らない場合に限る。</u></p> <p><u>(C) インターステート網における道路、橋梁又はトンネルの容量を増加させる 1 以上の車線その他の改良施設の新規建設及び当該道路、橋梁又はトンネルの有料施設への転換。ただし、建設後におけるHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数が、建設前のHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数を下回らない場合に限る。</u></p> <p><u>(D) 有料の道路、橋梁若しくはトンネル又はその道路、橋梁若しくはトンネルへの接続路の改築、再舗装、復旧、修復又は架替え。</u></p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><u>(D)</u> 無料の橋梁又はトンネルの改築又は架替え及び当該橋梁又はトンネルの有料施設への転換。</p> <p><u>(E)</u> 無料の連邦補助道路(インターステート網の道路を除く。)の改築及び当該道路の有料施設への転換。</p> <p>[削除]</p> <p>[削除]</p> <p><u>(F)</u> <u>インターステート網における無料の連邦補助道路の改築及び当該道路の有料施設への転換。(12)項の規定による長官の承認が必要。</u></p> <p><u>(G)</u> <u>無料の道路、橋梁又はトンネル(インターステート網の道路、橋梁及びトンネルを含む。)における1以上の車線を、高度な混雑を減少させ、又は管理することを目的として、有料施設へ転換。(12)項の規定による長官の承認が必要。</u></p> | <p><u>(E)</u> 無料の橋梁又はトンネルの改築又は架替え及び当該橋梁又はトンネルの有料施設への転換。</p> <p><u>(F)</u> 無料の連邦補助道路(インターステート網の道路を除く。)の改築及び当該道路の有料施設への転換。</p> <p><u>(G)</u> <u>インターステート網の道路の改築、復旧又は修復。ただし、改築、復旧又は修復後におけるHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数が、改築、復旧又は修復前のHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数を下回らない場合に限る。</u></p> <p><u>(H)</u> <u>道路、橋梁又はトンネルにおけるHOVレーンの有料施設への転換。</u></p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 資料 3 - 6

「ドイツにおける将来の高速道路財源をめぐって」

(第 11 回委員会 資料 2)



## 世界の高速道路の有料化の進展状況と教訓

高速道路の整備において、現在の世界共通の問題は「公共財源の不足」である。先進国では、人口の老齢化による税負担力の減少、インフラの老齢化による維持管理費・更新費の増加、エコカーの登場による燃料税収入の減少等により、高速道路等のインフラを公共財源のみで整備することは極めて難しくなっている。

このような状況を背景として、近年、従来税金で高速道路を整備してきた国でも、有料道路制度の活用が進展している。

アメリカでは、従来無料だった連邦道路が徐々に、有料化禁止の規定が緩和されてきていたが、オバマ政権の次期陸上交通授権法案（2014年4月末提案）では、ついに既存のインターステート高速道路を改築する際にも有料化を可能とする条文が盛り込まれた（別紙参照）。

ドイツでは、既にアウトバーンを利用する重量貨物車への課金がGPSの利用により実現しているが、現在の政党連合の合意書には、課金道路の拡大や乗用車への課金が盛り込まれている。

イギリスでも、2トン以上の重量貨物車への課金が当初2015年からの導入予定であったが、導入法が2013年2月に成立したため、前倒しで、2014年4月から実施されたものである。同制度の料金徴収方法は、多大なシステム導入経費のかかる対距離制ではなく、期間制のステッカー（ビネットという）によるものである。

ドイツ、イギリスともに、国民への説明方法としては、燃料税を負担していない外国籍の重量貨物車に、本来負担すべき道路の維持管理費を負担させることを前面に出し、従来から燃料税を負担している自国の車両に対しては支払済額を還付している。

一方、フランスでは、2014年当初から、現在無料の国道及び転換可能な地方道の合計約15,000kmに対して、3.5トン以上の重量貨物車への対距離課金を導入する計画だったが、ブルターニュ地方での農民を中心とする暴動の発生（料金ガントリーの破壊）により、2013年10月末に首相が無期延期を発表した。国民への説明方法として、フランスでは、地球温暖化問題を表に出し、CO<sub>2</sub>を多く発生させる自動車の分担率を抑え込むためとし、課金額を製品の価格に転嫁することを認めていた。また、自国車両への燃料税還付制度も存在しなかった。結果として、国民には受け入れられなかった。

ほぼ同一の内容の課金が、ドイツとイギリスで成功し、フランスで失敗したことから得られる教訓は以下の二つである、

第一に、国民の有料化の説明方法としては、個人の利害に関する理由が有効であり、地球環境問題という抽象的な理由では受け入れられないことである。

第二に、国民の負担を増加させる不人気な政策の導入には、失敗に備えて、当面は導入費用の安い方式とすべきことある。フランスでは、対距離課金のためにエコムーブという専門の会社を創設し、全国に4100箇所のガントリーを設置した。仮にエコタクスを撤廃し

た場合には、年間 12 億ユーロの財源が失われるだけでなく、政府はエコムーブに対する違約金 8 億ユーロを支払わなければならないことから、大きな社会問題となっている。

## 【別紙】

### 米国オバマ政権の次期交通整備授権法案「Grow America」の概要と意義

#### 1. 概要

米国連邦交通省の Foxx 長官は、2014 年 4 月 29 日に、今後の交通インフラ整備の授権法に関するオバマ政権の法案を発表し、議会に提出した。この法案は、Grow America Act (Generating Renewal, Opportunity, and Work with Accelerated Mobility, Efficiency and Rebuilding of Infrastructure and Communities throughout America Act) と呼ばれ、今後 4 年間の道路、公共交通、鉄道等の整備費用として、総額 3020 億ドルを支出する権限を与えることを提案している。

本法案は、州及び地方政府に、今後 7 年間にわたる数百万人の雇用を支援するプロジェクトの効率的な計画、建設の開始のために必要な確実性を提供し、米国のグローバル競争力、及び国内のコミュニティ間のモビリティを向上させる変革的な交通プロジェクトの実施を可能にするとしている。

また、同法案は同国のコミュニティのニーズを満たすための交通投資を増加させる。さらに同法案は荒廃した道路及び橋梁を修繕し、交通システムの安全性を確保するための喫緊の投資を可能としている。

部門別では、道路に 1992 億ドル (22%増加)、公共交通に 720 億ドル、鉄道に 190 億ドルが計上されている。

道路関係の施策の特徴は以下のとおりである。

- ・補修の必要が最も高い道路及び橋梁への投資に優先順位を付与
- ・イノベーションと良好な計画にインセンティブを付与
- ・必要性の高いマルチモーダルの貨物輸送プロジェクトへの投資
- ・交通に関する意思決定の強化策としての、地方政府の権限の強化、州及び地方の計画への公共参画の推進
- ・プロジェクトの実施の促進のため、連邦資金による認可及び審査費用の支援、環境関係の認可の整理と変更、橋梁の建設の審査の改善等
- ・革新的な資金調達オプションとして、TIFIA の利用性の向上、民間活動債の限度額の拡大、有料制の活用

#### 2. 意義

米国では交通インフラの整備費用の増加に、燃料税収入が追い付かず、道路信託基金が 8 月にも枯渇する危機にあるが、本法案では、1 回限りの法人税制改革による収入 1500 億ドルを見込むことにより、同基金の破綻を回避している。しかしながら、この収入は具体的に明示されておらず、同基金の支出超過は今後も継続することから、財源不足の問題は解決されていない。

本法案の意義としては、1956年以來、インターステート高速道路網に、州が課金することを禁止している連邦法の規定を削除する規定が含まれていることである(別紙参照)。

インターステート高速道路の改築による有料化については、以前の授權法である TEA-21 及び SAFETEA-LU でパイロット・プログラムとして認められ、現在の MAP-21 では、新規の容量追加部分に限って有料制を認めることが本則(23 USC 129)で規定され、制度として一般化された。改築に伴い従前の無料部分も含めて有料化することについては、MAP-21 では引き続きパイロット・プログラムとして存続しているが、今回の改正案は、このような場合も含めて、インターステート高速道路の改築による有料化を全面的に認めるものである。また、混雑管理を目的とした有料化についても、以前の授權法によりパイロット・プログラムとして認められているが、今回の改正案では、改築に伴う資金調達を目的とした有料化とは別に、混雑管理を目的とした有料化を認める規定を設けている。これにより、道路整備財源は、燃料税から有料道路収入により多く依存することとなり、交通インフラによる受益者が直接負担する制度に移行していくことになる。

米国を中心とする有料道路事業者の集まりである IBTTA は、この法案が、各州の交通財源のニーズを満たすための有効な ツールの一つとしての有料道路制への道を開くものであるとして歓迎のコメントを発表している。

今後、上院及び下院もそれぞれの法案を作成して、2014年9月末に有効期間切れを迎える MAP21 の後継法として審議していくことになる。道路整備財源の税金から有料道路料金への移行は、全世界的な潮流であり、米国もこの潮流に沿っていると理解することができる。

#### 参考文献

US Department of Transportation, The Grow America Act,

<http://www.dot.gov/grow-america>

US Department of Transportation, The Grow America Act, Fact Sheets, Overview,

<http://www.dot.gov/grow-america/fact-sheets/overview>

FHWA, The Grow America by Mode,

<http://www.dot.gov/grow-america/by-mode/roadways>

Title23, US Code, <http://uscodebeta.house.gov/browse.xhtml>

Joseph Henchman, Transportation Plan Proposes Business tax but Secretary Floats

Possibility of Toll, Fiscal Fact No.430, May2014, Tax Foundation

<http://taxfoundation.org/article/transportation-plan-proposes-business-tax-secretary-floats-possibility-tolls>



IBTTA, IBTTA Applauds Administration's Proposal to Lift the Ban on Interstate Tolling included in Surface Transportation Bill Released Today, Press Release April 29, 2014,

<http://ibtta.org/ibtta-applauds-administration%E2%80%99s-proposal-lift-ban-interstate-tolling-included-surface-transportation>

(別紙) インターステート高速道路網を改築により有料化することを可能とする改正条文の解説

Grow America Act の有料道路等に関する改正条文は、別添 1 の第 1405 条であり、現行の合衆国法典第 23 編第 129 条 (23 USC 129) の一部改正規定になっている。別添 2 が第 129 条の現行規定であり、別添 3 が新旧対照表(一部)である。

改正案では、第 129 条(a)項(1)号に新たに(F)及び(G)が設けられている。新(F)は既存の無料のインターステート高速道路を改築により有料化することを認めるものである。インターステート高速道路の改築について、現行法では既存の無料車線の本数が減少しないことを条件に、すなわち新規の容量追加の部分に限って有料制を認める規定となっており、既存のインターステート高速道路を有料道路に転換することは認められていない(旧(G))。改正案では当該規定は削除され、新(F)の規定により、既存の無料のインターステート高速道路の有料化が認められることになる。なお、インターステート高速道路以外の連邦補助道路を改築により有料化することは、既に現行法で認められている(旧(F)=新(E))。

新(G)は既存の無料のインターステート高速道路及びインターステート高速道路以外の連邦補助道路の一部車線を、混雑管理を目的として有料化することを認めるものである。現行法では、HOVレーンをHOTレーン等の有料レーンに転換することを認める規定があるが(旧(H))、改正案では、HOVレーンに限らず、一般の無料車線についても混雑管理を目的として有料化することが認められることになる(旧(H)は削除)。

新(F)及び新(G)のいずれも、連邦交通省長官の承認を得ることが条件とされており、(12)号に新たに承認に関する規定が設けられている。承認基準は、連邦交通省長官が定めることとされている。

その他の項目について、(A)は連邦補助道路の新規建設に関するもので、現行法でも有料制が認められている。旧(B)及び旧(C)は、拡幅等による新規車線について有料制を認めるもので、既存の無料車線の本数が減少しないことが条件とされている。現行法ではインターステート高速道路(旧(C))とその他の連邦補助道路(旧(B))について規定が分かれており、HOVレーンの取り扱いについて文言上の齟齬がみられる。改正案では規定を一本化するとともに、無料車線の本数にはHOVレーンをカウントしないこと(すなわちHOVレーンを除いた一般の無料車線の本数が減少しないこと)で規定の統一を図っている(新(B))。

旧(D)から旧(F)までは、新(C)から新(E)までに項ずれしているが、内容の変更はない。旧(D)・新(C)は既存の有料道路の改築等に関する規定であり、旧(E)・新(D)は橋梁・トンネルの改築等に関する規定である。いずれも現行法で有料制が認められている。

別添1 Grow America Act 第 1405 条

1 (a) TOLLING.--Section 129(a) of title 23, United States Code, is amended--  
2 (1) in paragraph (1)--  
3 (A) by striking subparagraphs (B), (G), and (H) and redesignating--  
4 -  
5 (i) subparagraphs (C) through (F) as subparagraphs (B) through  
6 (E), respectively, and  
7 (ii) subparagraph (I) as subparagraph (H);  
8 (B) in subparagraph (B), as redesignated, by--  
9 (i) inserting ", including such facilities" after "tunnel" in the  
10 first place it appears; and  
11 (ii) adding a comma after "Interstate System"; and  
12 (C) by inserting after subparagraph (E), as redesignated, the  
13 following:  
14 "(F) reconstruction of a toll-free Federal-aid highway on the  
15 Interstate System and conversion of the highway to a toll facility, subject  
16 to the approval of the Secretary in accordance with paragraph (12);  
17 "(G) conversion of 1 or more lanes on a toll-free highway, bridge  
18 or tunnel (including highways, bridges or tunnels on the Interstate System)  
19 to a toll facility for the purpose of reducing or managing high levels of  
20 congestion, subject to the approval of the Secretary in accordance with  
21 paragraph (12); and";  
22 (2) in paragraph (3)(A), by--  
23 (A) striking "shall use" and inserting "shall ensure that";  
24 (B) inserting "are used" after "toll facility" in the second place it  
25 appears;  
26 (C) redesignating clauses (iv) and (v) as clauses (vi) and (vii),  
27 respectively;  
28 (D) inserting after clause (iii) the following:  
29 "(iv) any costs necessary for the improvement and operation of  
30 public transportation service that--

1                                   "(I) is provided within the transportation corridor in which  
2                                   the toll facility is located; or  
3                                   "(II) contributes to the improved operation of the toll  
4                                   facility or the highway on which the toll facility is located;  
5                                   "(v) any costs necessary for mitigating any adverse impacts  
6                                   related to the tolling of the facility and identified under the  
7                                   National Environmental Policy Act process as a priority by the  
8                                   State or public authority imposing the tolls;" and  
  
9                                   (E) inserting "or chapter 53 of title 49" before the period at the end  
10                                  of clause (vii), as redesignated;  
11                                  (3) by amending paragraph (4) to read as follows:  
  
12                                  "(4) REQUIREMENTS FOR TOLLING FOR CONGESTION  
13                                  MANAGEMENT--  
14                                   "(A) IN GENERAL.--A public authority with jurisdiction over a  
15                                   toll-free highway, bridge, or tunnel that is converted to a toll facility that is  
16                                   tolled under paragraph (1)(G) shall manage the demand to use the facility  
17                                   by varying the toll amount that is charged.  
18                                   "(B) HOV FACILITIES--A high occupancy vehicle facility  
19                                   converted to a toll facility under paragraph (1)(G) shall be subject to the  
20                                   requirements of section 166 of this title.";   
21                                  (4) by redesignating paragraph (10) as paragraph (11);  
22                                  (5) by inserting after paragraph (9) the following:  
  
23                                  "(10) ELECTRONIC TOLL COLLECTION.--Fees collected from motorists  
24                                  using a toll facility that is tolled pursuant to this section and opened to traffic on or  
25                                  after October 1, 2015, shall be collected only through the use of noncash electronic  
26                                  technology that optimizes the free flow of traffic on the toll facility."; and  
27                                  (6) by inserting at the end the following:  
28                                  "(12) APPROVAL.--A facility tolled under paragraph (1)(F) or (1)(G) shall  
29                                  receive the approval of the Secretary according to criteria that the Secretary shall  
30                                  publish in the Federal Register."

to the Air National Guard Base at Bangor International Airport during a period of national emergency in order to respond to the effects of the national emergency.

(2) Applicability. - Emergency limits established under paragraph (1) shall preempt any inconsistent State vehicle weight limits.

(i) Special Permits During Periods of National Emergency. -

(1) In general. - Notwithstanding any other provision of this section, a State may issue special permits during an emergency to overweight vehicles and loads that can easily be dismantled or divided if -

(A) the President has declared the emergency to be a major disaster under the Robert T. Stafford Disaster Relief and Emergency Assistance Act (42 U.S.C. 5121 et seq.);

(B) the permits are issued in accordance with State law; and

(C) the permits are issued exclusively to vehicles and loads that are delivering relief supplies.

(2) Expiration. - A permit issued under paragraph (1) shall expire not later than 120 days after the date of the declaration of emergency under subparagraph (A) of that paragraph.

#### Sec. 128. Public hearings

(a) Any State transportation department which submits plans for a Federal-aid highway project involving the by passing of or, going through any city, town, or village, either incorporated or unincorporated, shall certify to the Secretary that it has had public hearings, or has afforded the opportunity for such hearings, and has considered the economic and social effects of such a location, its impact on the environment, and its consistency with the goals and objectives of such urban planning as has been promulgated by the community. Any State transportation department which submits plans for an Interstate System project shall certify to the Secretary that it has had public hearings at a convenient location, or has afforded the opportunity for such hearings for the purpose of enabling persons in rural areas through or contiguous to whose property the highway will pass to express any objections they may have to the proposed locations of such highway. Such certification shall be accompanied by a report which indicates the consideration given to the economic, social, environmental and other effects of the plan or highway location or design and various alternatives which were raised during the hearing or which were otherwise considered.

(b) When hearings have been held under subsection (a), the State transportation department shall submit a copy of the transcript of said hearings to the Secretary, together with the certification and report.

#### Sec. 129. Toll roads, bridges, tunnels, and ferries

(a) Basic Program. -

(1) Authorization for federal participation. - Subject to the provisions of this section, Federal participation shall be permitted on the same basis and in the same manner as construction of toll-free highways is permitted under this chapter in the -

(A) initial construction of a toll highway, bridge, or tunnel or approach to the highway, bridge, or tunnel;

(B) initial construction of 1 or more lanes or other improvements that increase capacity of a highway, bridge, or tunnel (other than a highway on the Interstate

System) and conversion of that highway, bridge, or tunnel to a tolled facility, if the number of toll-free lanes, excluding auxiliary lanes, after the construction is not less than the number of toll-free lanes, excluding auxiliary lanes, before the construction;

(C) initial construction of 1 or more lanes or other improvements that increase the capacity of a highway, bridge, or tunnel on the Interstate System and conversion of that highway, bridge, or tunnel to a tolled facility, if the number of toll-free non-HOV lanes, excluding auxiliary lanes, after such construction is not less than the number of toll-free non-HOV lanes, excluding auxiliary lanes, before such construction;

(D) reconstruction, resurfacing, restoration, rehabilitation, or replacement of a toll highway, bridge, or tunnel or approach to the highway, bridge, or tunnel;

(E) reconstruction or replacement of a toll-free bridge or tunnel and conversion of the bridge or tunnel to a toll facility;

(F) reconstruction of a toll-free Federal-aid highway (other than a highway on the Interstate System) and conversion of the highway to a toll facility;

(G) reconstruction, restoration, or rehabilitation of a highway on the Interstate System if the number of toll-free non-HOV lanes, excluding auxiliary lanes, after reconstruction, restoration, or rehabilitation is not less than the number of toll-free non-HOV lanes, excluding auxiliary lanes, before reconstruction, restoration, or rehabilitation;

(H) conversion of a high occupancy vehicle lane on a highway, bridge, or tunnel to a toll facility, and

(I) preliminary studies to determine the feasibility of a toll facility for which Federal participation is authorized under this paragraph.

(2) Ownership. - Each highway, bridge, tunnel, or approach to the highway, bridge, or tunnel constructed under this subsection shall -

(A) be publicly owned, or

(B) be privately owned if the public authority with jurisdiction over the highway, bridge, tunnel, or approach has entered into a contract with 1 or more private persons to design, finance, construct, and operate the facility and the public authority will be responsible for complying with all applicable requirements of this title with respect to the facility.

(3) Limitations on use of revenues. -

(A) In general. - A public authority with jurisdiction over a toll facility shall use all toll revenues received from operation of the toll facility only for -

(i) debt service with respect to the projects on or for which the tolls are authorized, including funding of reasonable reserves and debt service on refinancing;

(ii) a reasonable return on investment of any private person financing the project, as determined by the State or interstate compact of States concerned;

(iii) any costs necessary for the improvement and proper operation and maintenance of the toll facility, including reconstruction, resurfacing, restoration, and rehabilitation;

(iv) if the toll facility is subject to a public-private partnership agreement, payments that the party holding the right to toll revenues owes to the other party under the public-private partnership agreement, and

○新旧対照 合衆国法典第 23 編第 129 条(a)項(1)号 [一部]

| 新                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 旧                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(1) 連邦の参画のための授権<br/>本条において、無料道路の建設が認められるのと同じの基準と方法で、本条の規定に基づき、以下の場合に連邦の参画が認められるものとする。</p> <p>(A) 有料の道路、橋梁若しくはトンネル又はその道路、橋梁若しくはトンネルへの接続路の新規建設。</p> <p>[削除]</p> <p><u>(B) インターステート網を含む道路、橋梁又はトンネルの容量を増加させる 1 以上の車線その他の改良施設の新規建設及び当該道路、橋梁又はトンネルの有料施設への転換。ただし、建設後におけるHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数が、建設前のHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数を下回らない場合に限る。</u></p> <p><u>(C) 有料の道路、橋梁若しくはトンネル又はその道路、橋梁若しくはトンネルへの接続路の改築、再舗装、復旧、修復又は架替え。</u></p> | <p>(1) 連邦の参画のための授権<br/>本条において、無料道路の建設が認められるのと同じの基準と方法で、本条の規定に基づき、以下の場合に連邦の参画が認められるものとする。</p> <p>(A) 有料の道路、橋梁若しくはトンネル又はその道路、橋梁若しくはトンネルへの接続路の新規建設。</p> <p><u>(B) 道路、橋梁又はトンネル(インターステート網の道路を除く。)の容量を増加させる 1 以上の車線その他の改良施設の新規建設及び当該道路、橋梁又はトンネルの有料施設への転換。ただし、建設後における無料車線(補助車線を除く。)の数が、建設前の無料車線(補助車線を除く。)の数を下回らない場合に限る。</u></p> <p><u>(C) インターステート網における道路、橋梁又はトンネルの容量を増加させる 1 以上の車線その他の改良施設の新規建設及び当該道路、橋梁又はトンネルの有料施設への転換。ただし、建設後におけるHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数が、建設前のHOVレーン以外の無料車線(補助車線を除く。)の数を下回らない場合に限る。</u></p> <p><u>(D) 有料の道路、橋梁若しくはトンネル又はその道路、橋梁若しくはトンネルへの接続路の改築、再舗装、復旧、修復又は架替え。</u></p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><u>(D)</u> 無料の橋梁又はトンネルの改築又は架<br/>替え及び当該橋梁又はトンネルの有料施<br/>設への転換。</p> <p><u>(E)</u> 無料の連邦補助道路(インターステート<br/>網の道路を除く。)の改築及び当該道路の<br/>有料施設への転換。</p> <p>[削除]</p> <p>[削除]</p> <p><u>(F)</u> <u>インターステート網における無料の連<br/>邦補助道路の改築及び当該道路の有料施<br/>設への転換。(12)項の規定による長官の承<br/>認が必要。</u></p> <p><u>(G)</u> <u>無料の道路、橋梁又はトンネル(インタ<br/>ーステート網の道路、橋梁及びトンネル<br/>を含む。)における 1 以上の車線を、高度<br/>な混雑を減少させ、又は管理することを<br/>目的として、有料施設へ転換。(12)項の規<br/>定による長官の承認が必要。</u></p> | <p><u>(E)</u> 無料の橋梁又はトンネルの改築又は架<br/>替え及び当該橋梁又はトンネルの有料施<br/>設への転換。</p> <p><u>(F)</u> 無料の連邦補助道路(インターステート<br/>網の道路を除く。)の改築及び当該道路の<br/>有料施設への転換。</p> <p><u>(G)</u> <u>インターステート網の道路の改築、復旧<br/>又は修復。ただし、改築、復旧又は修復後<br/>における HOV レーン以外の無料車線(補助<br/>車線を除く。)の数が、改築、復旧又は修復前<br/>の HOV レーン以外の無料車線(補助車線を<br/>除く。)の数を下回らない場合に限る。</u></p> <p><u>(H)</u> <u>道路、橋梁又はトンネルにおける HOV<br/>レーンの有料施設への転換。</u></p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



# 資料 3 - 7

「ドイツの道路政策をめぐる最新の情勢」

(第 12 回委員会 資料 1)



## 1. ドイツの交通網をめぐる予算の状況とその対応について

交通網の維持補修と積み残し工事（老朽化対策等工事）のための予算には不足が生じており、その状況は次のとおりである。

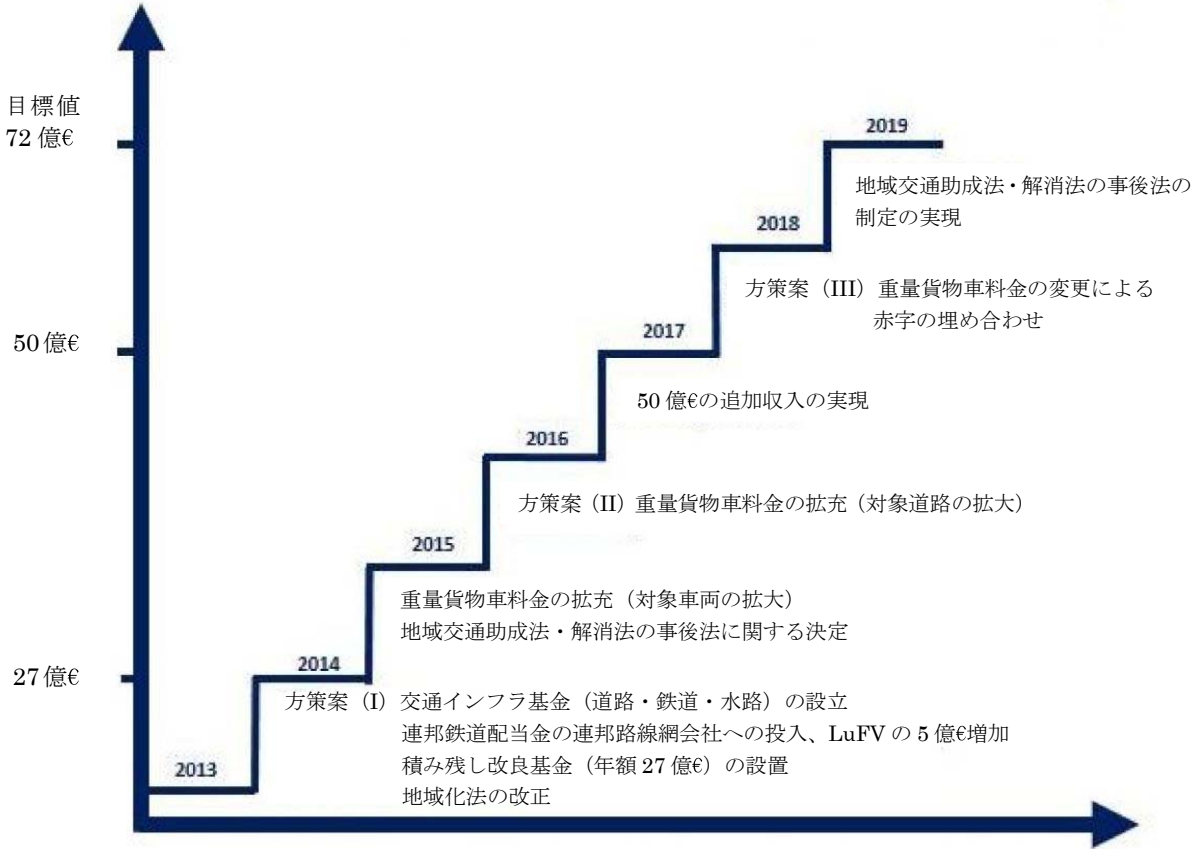
これに対して、恒久的に資金を手当するため、次ページに示す方策が提案されており、そのうち、重量貨物車料金の対象車両及び対象道路の拡大については、連邦交通大臣は 2015 年に実施の意向を表明しているとの報道がある。

(単位：10 億ユーロ/年 2012 年現在)

| 区 分                | 維持補修        | 積み残し工事      | 合 計         |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>道 路</b>         | <b>1.55</b> | <b>1.00</b> | <b>2.55</b> |
| －連 邦               | 0.80        | 0.50        | 1.30        |
| －州                 | 0.45        | 0.30        | 0.75        |
| －郡                 | 0.30        | 0.23        | 0.50        |
| <b>鉄 道</b>         | <b>1.20</b> | <b>0.20</b> | <b>1.40</b> |
| －連邦（近距離旅客鉄道含む）     | 1.00        | 0.20        | 1.20        |
| －連邦外鉄道             | 0.20        | －           | 0.20        |
| <b>水 路</b>         | <b>0.50</b> |             | <b>0.50</b> |
| －連邦水路              | 0.50        | －           | 0.50        |
| －州水路               | －           | －           |             |
| <b>市町村道と公共交通機関</b> | <b>1.30</b> | <b>1.45</b> | <b>2.75</b> |
| －市町村道              | 0.95        | 1.20        | 2.15        |
| －公共交通機関            | 0.35        | 0.25        | 0.60        |
|                    | <b>4.55</b> | <b>2.65</b> | <b>7.20</b> |

(交通大臣会議「持続的な交通インフラ財源」に関する委員会作成『基本的考え方』より抜粋)

## 持続的財源確保に向けた年次計画



(臨時交通大臣会議決定 (2013 年 10 月 2 日) 内容より抜粋)

資金不足の規模感を把握するため、アウトバーンについての不足額を連邦道路の必要経費で按分して算出すると次の表のようになる (延長は p.33 の数値、必要経費は、図-5 の数値による : 16.5+4+24.5 (連邦アウトバーン分) と 7+1+19 (連邦道路分) の計 72 億€)。

不足額合計 21 億€は、郡分を除いている

| 項目   | アウトバーン         | 割合    | 連邦道路           | 割合    | 合計             |
|------|----------------|-------|----------------|-------|----------------|
| 延長   | 12,819km       | 24.4% | 39,700km       | 75.6% | 52,519km       |
| 必要経費 | 45 億€≒6,300 億円 | 62.5% | 27 億€≒3,800 億円 | 37.5% | 72 億€≒7,100 億円 |
| 不足額  | 13 億€=1,800 億円 | 62.5% | 8 億€≒1,100 億円  | 37.5% | 21 億€≒2,900 億円 |

単純な比較はできないが、日本の高速道路についての数値も参考に掲げる。

《日本の高速道路の維持管理費：当機構ファクトブック (2013) による。》

延長：9,204km (全国路線網)

維持管理費：6,000 億円 (計画管理費=4,800.4 億円、修繕費等 =1,159.4 億円)

## 2. 連邦長距離道路の PPP に関するドイツ検査院報告について（2014 年 6 月 4 日）

ドイツ会計検査院は、連邦交通省が所管する連邦長距離道路における PPP 事業について検査を行い、経済性を向上させるものとして実施した同事業がその効果をもたらしていないものとし、批判的な報告書を出している。

以下は、検査報告書巻末に掲載された「全体的評価」の全訳である。

なお、この個所では具体的数値に触れていないが、既に公募に付された 6 事業のうち 5 つの検査を行い、これらの事業については、従来の工法で行った場合よりも費用が高額になったとしている。一例を挙げると、連邦交通省では従来の工法よりも 39.5%安価になると算定していたものが、検査院の計算では逆に 27.9%高額であったという算定がある。

また、単に公共予算が確保できないから、PPP で行うという姿勢そのものに批判的である。

\*\*\*\*\*

### ドイツ会計検査院検査報告抜粋

[全体としての評価（検査報告書 7. 全文訳）]

会計検査院はその検査結果をもとに、連邦交通省が連邦長距離道路の PPP 事業の実施によりその目標を達成することができたかを検討した。

本院が確認した事項は次のとおりである。

#### ● 「経済性の向上」について

連邦長距離道路工事に関する PPP 事業は、本院の算定によれば公共側が従来の方式で実施する場合よりも明らかに高額である。

これは特に、民間事業者による資金調達コストが、公共側がなす場合よりもかなり高額であることがその原因をなしている。この資金調達に関するマイナスは大きく、これを事業費本体部分の節減によって賄うことはできない。特にイノベーションによってこれを相殺することはできておらず、また、交通安全上の技術的要件といったほとんど強制的ともいえる条件が存在することから、将来においてもこれは極めて少ないものと思われる。

また、連邦交通省は、PPP の経済全体への効果を PPP の拠りどころとしているが、

これも、上述のマイナスを打ち消すものとはなり得ない。連邦交通省が、従来の手法による中小企業振興の効果が存在することを考慮していない点も特に重要である。

- 「工事期限の遵守と高い施行能力」について

PPP 事業については、期限が遵守されていることが確認されている。これは、PPP 事業において資金が十分に供給されていることがその主な理由である。受託行政庁（＝州）でも、人員と資金とが適切に用意されれば、工事は迅速かつ期限内に完成することが可能である。

連邦交通省は、工事が順調に実施された理由は、その主体が単一であったことに求めていることをその理由に挙げているが、これは本院が納得するものではない。連邦交通省自身も、従来の工事方式においても専門分野あるいは施工量での分割を避けることが可能であることを認めているのである。

- 「高い工事品質とイノベーション」について

契約で求められた工事品質は検査対象となった PPP 事業では十分には遵守されていなかった。従来の工事における工事品質との比較は容易ではない。というのは、これは PPP による場合と、従来の工法による場合とではその引渡しに関する規定あるいは検査内容が異なっているからである。加えて本院においては、従来の工事方式における品質審査に関する統計的資料を有していない。

PPP 事業においては、連邦長距離道路については技術革新的な工法は今のところ採用されていない。計画確定決定（Planfeststellungsbeschluss）による細かな制約条件や現行技術基準からすれば、今後の PPP 事業についても革新的工法の採用を期待することはできない。

- 「道路当局への刺激」について

PPP 事業の計画と施行は、道路当局に対してそのインフラ事業におけるリスクマネジメントやライフサイクルの視点を持つべきであるという姿勢について影響を与えた。

本院の見解によれば、連邦長距離道路の PPP 事業は、連邦交通省がその実施にちなんぞ期待していた経済的効果をもたらすものとなっていない。それにもかかわらず、連邦

も、またいくつかの州も過去数年にわたって次々に PPP を実施している。本院の見解によれば、これは PPP においては民間事業者が早めに資金を調達することとなっている（注記：本来的には、公共予算を準備するよりも早期に、あるいは機動的に資金を準備できることを意味しているが、それ以上に予算がなくても PPP なら実施できるという安易な姿勢にも結びつくことが危惧されている=中田）ことがその誘引になっている。つまり、公共予算で事業を実施しようとしても財源の手当てができない時でも、道路事業が実施可能だということである。

本院は、その検査結果を踏まえ、次のように勧告する。

- 連邦と民間事業者との間での資金調達に関する条件が決定的に接近したものとならない限り、連邦交通省は現行の形態 — 事業者への支払い形態にかかわらず — での、公共予算の支出を伴う PPP 事業は止めるべきである。
- 公共予算の支出を伴う PPP のうち交通量に応じて事業者に経費を支払うものは、今後も連邦長距離道路の工事についてはおよそ実施されるべきではない。連邦もまた、民間事業者も交通量の推移を確実に予想することはできず、また交通量に対して決定的に影響を及ぼすことはできない。したがって、交通量を基礎におく事業モデルにおいては、連邦と民間事業者とは、結局、将来の交通量をめぐって賭けをしていることになる。このような形で、公共側と民間事業者とがリスク負うことが効率性を向上させることはあり得ない。  
連邦長距離道路における PPP 事業の事業者に対する支払い形態は、むしろ契約対象区間の利用可能性を基礎とするべきである。この事業形態であれば、民間事業者に対する支払いは、交通量予測に依存したものとはならず、結果的に経済性調査の信頼性を高めることになる。
- 連邦長距離道路における PPP 事業を実施する前に、公債発行制限のために困難になった資金調達を PPP を用いて獲得するといった誤ったインセンティブが存在しないかを調査しておくことが必要である。調査の目的は、事業を PPP 事業として実施するのか、あるいは従来の方式で行うのかが、公債発行制限に影響されて決まるということのないようにするものでなければならない。

本院の見解によれば、現在までの PPP 事業から得られた知見を道路事業における現行の工事方式の改善の観点から評価することが必要である。こうした観点からはすでに従来の方式を次のような形に作り上げていくことが提案できる。

- 連邦長距離道路の建設及び維持については、必要に応じて資金を確保することが必

要である。優先度の高い工事については — その施工手法に関係なく — 通常行われている州に対する資金分配率を適用せずに予算を確保すべきである。これは本院の見解である、優先度の高い道路事業は速やかに安い費用で実施すべきであるということにつながる。

- 交通省は費用便益分析の観点から、同省が連邦長距離道路で目標とする利用可能性のレベルを確定すべきである。
- 連邦交通省が革新的技術の導入に尽力するというのであれば、これは従来の方式でしか実現することはできない。特定区間での技術革新が失敗しても、連邦長距離道路全体での新技術の利用によって全体としてはこれを取り戻すことが可能なのは、従来からの工事方式による場合だけなのである。
- 道路事業の計画策定に当たっては、ライフサイクルコストの観点から検討すべきである。
- 連邦交通省は、道路建設事業については、事業コントロールの一つとしてリスクマネジメントシステムを導入すべきである。



## 資 料 3 - 8

「海外のロードプライシング」

(中間報告書第2章を再掲)



## 海外のロードプライシング<sup>1</sup>

### 1. 問題意識と概要

#### (1) ロードプライシングとは何か

ロードプライシングとは、価格機能を用いて、混雑緩和や環境改善などの政策目的を実現しようとする狙いを持った有料制である。我が国の高速道路料金は、これまでいわゆる償還主義と公正妥当主義とよばれる原則に基づいて決められてきた。すなわち、料金は高速自動車国道について言えば、全道路の建設費と維持管理費を一定期間内に償還しうるものであり、しかも他の公共料金などと比較しても社会・経済的に公正妥当と認められるものであるとされている。その額は現行では、普通車で 24.6 円/km 及びターミナルチャージ 150 円とされている。

振り返って世界の有料道路の料金がどのように決定されているかを見ると、必ずしも償還主義だけでなく、ロードプライシングの考え方が導入されつつあることがわかる。

欧米でも、当初は、道路の利用者に対する課金は、投下した資金を回収するためのものだった。しかしながら、自動車文明の発達や都市部への人口集中により、都市部の道路における深刻な渋滞問題が発生してきた。この問題を解決する手段として、道路の利用を制限するために、料金を支払ってもそれ以上の価値を見出す者に利用料金を負担させ、さらにこの収入を公共交通等の整備に充てようとする考え方が生まれてきた。こうすることにより、混雑した道路の交通量が減少し、道路自体の走行速度も上昇するのである。このような考え方は、道路の利用に対する価格付けによって達成しようとするものであることから、ロードプライシングと呼ばれるようになった。さらに、大気汚染や CO<sub>2</sub> の増加が社会的な問題となってきたことから、環境への影響という点から、環境保護のための社会的な費用を負担させようとする考え方がでてきた。これは環境課金と呼ばれる。経済学では、このような社会的な費用は市場の内部で負担されない費用であることから、これを外部費用と呼んでいる。

さらに、最近では別の政策目的、すなわち EU における重量貨物車課金のように国家間の受益と負担の不公平を是正する目的を持った課金も導入されている。この課金は環境負荷の大きい自動車から鉄道などへのモーダルシフトを促進するという目的も併せ持っている。

ロードプライシングが、社会的に効果を発揮するためには、時間、路線、環境への負荷等の地域の状況によって、通行料金や道路利用料（以下、本章においては総称して「料金等」という。）をフレキシブルに変化させることが不可欠である。従来は、個別の利用者ごとに料金を変動させようとしても、それを実施する方法がなかった。しかしながら、ETC をはじめとする料金収受にかかる課金技術の発達により、時間や路線、環境への負荷等により、道路利用者ごとに課金額を変動させることが可能になった。

このような変遷により、現在では、伝統的な有料道路制を含めて、価格機能を用いて、混雑削減、環境改善などの政策目的を実現していこうとするロードプライシングの理論が定着

---

<sup>1</sup> 本章は、『海外調査シリーズ連続講座「欧米のロードプライシング」』（平成 22 年 1 月 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（西川了一））を修正・加筆の上、収録したものである。

し、実際に導入され、成功や失敗の経験も積み重ねられてきている。

我が国でも、欧米と同様な社会的な問題が発生しており、今後の高速道路料金を考える際には、投下資金の回収という償還主義だけでなく、環境への影響、混雑の削減、スピードと経済性を備えた国際競争力といった観点を導入していかなければならないと考えられる。この点から、欧米におけるロードプライシングの考え方や種類、実施状況、そこから得られた教訓等を整理しておくことは、有益であると考えられる。

## (2) ロードプライシングの種類

図 1-1 はロードプライシングの種類と定義及び実施（検討）地域を整理したものである。ロードプライシングは、近年では、社会経済的な最適を達成するために、インフラの資金回収だけでなく、混雑や環境等への影響も含めて、道路の利用者に課金しようとするものであり、あらゆる種類の道路への直接的課金の包括的な用語となっている。その一つとしてまず、建設・管理のために投入した資金を回収するための伝統的な有料道路制があり、この中には我が国の有料高速道路をはじめとして、米国の主に東海岸で発達したターンパイク等の有料道路、フランス、イタリア、スペインなどの都市間のコンセッション方式による有料高速道路等が含まれる。

次に挙げられるのは混雑の発生している道路に対する交通需要を管理しようとする混雑課金であり、この中には道路の混雑を削減するために時間やレーンによって課金額を変動させる可変料金制と、混雑した都市区域に進入する道路利用者に課されるエリア課金（コードン<sup>2</sup> 有料制とも呼ばれる）がある。可変料金制は、米国においてはバリュープライシングと呼ばれ、ピーク時間に高い料金を課する可変料金制や特定の車線に高い料金を課する HOT レーン（乗車人員が一定人数以下の車両に対して課金するレーン）等がある。フランスのパリ北部の A1 における可変料金制や日本の高速道路における通勤割引、深夜割引も可変料金的一种であるとみなされている。コードン課金の代表例は、ロンドン、シンガポール、オスロ、ストックホルムなどであり、これらの都心に進入する車は、一定額を課金されている。

また上記とは、異なるロードプライシングとして、EU において実施されている大型貨物車に対する対距離課金や期間制のビニエツト課金などがある。これは、環境への配慮により、トラックから公共交通へのモーダルシフトや国際的通過交通について燃料税だけでは達成されない負担と受益の国家間の不公平の改善を目的として導入されたものである。対距離課金は GPS 等の課金技術を利用してドイツやスイス等で実施されている。またベネルクス三国（オランダ、ベルギー、ルクセンブルグ）等では、国内の高速道路の利用に対して期間ごとに料金の異なるビニエツト（ステッカー）の購入を強制するビニエツト課金を導入している。米国やオランダでは、伝統的な燃料税による財源の調達から GPS 等の利用による対距離課金への移行を検討している。次項及び次々項では、このうち特に事例の多い混雑課金としてのロードプライシングを取り上げ、整理する。

---

<sup>2</sup> コードンとは、もともと軍事用語の非常線という意味であり、料金所で支払いのために交通を遮断したことから、交通遮断線という意味で、主に北欧でこのような名称で呼ばれている。

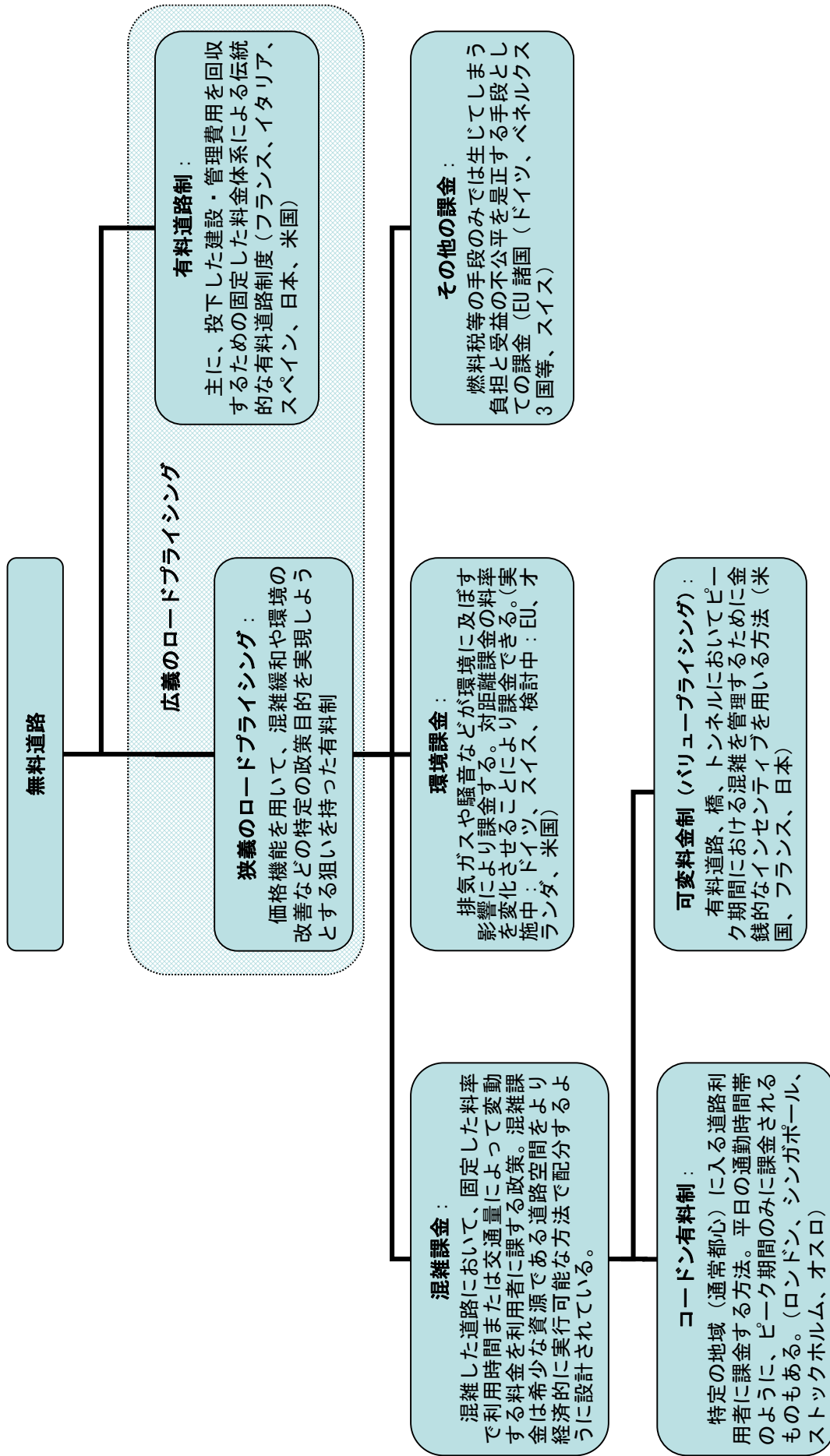


図 1-1 ロードプライシングの歴史の変遷と分類

## 2. 混雑課金の種類と事例

米国では混雑による全国的な換算損失額は年間 780 億ドル(約 6.3 兆円<sup>3</sup>)であると推計されており、非常に深刻な問題として認識されている。

EU においても混雑による渋滞は深刻な問題であり、換算損失額は年間 570 億ユーロ(約 6.7 兆円<sup>4</sup>)に上り、これは GDP の 0.5%に当たり、燃料消費量の 6%に相当する 19 億リットルが無駄になっていると指摘されている<sup>5</sup>。

我が国では、交通渋滞による経済損失は年間 11.6 兆円と推計されており、米国及び EU の 2 倍近い損失が発生している。

### (1) 混雑課金とは何か

混雑課金としてのロードプライシングは、交通混雑に伴う浪費を減少させるために市場の力を利用する方法である。ロードプライシングは、ラッシュ時間帯の道路交通のうち、より重要性の低い又は自由裁量的な車両を、他の交通モード又はオフピークの時間帯にシフトさせることにより、道路網により多くの交通量が効率的に流れることを可能にする。経済学者の間では、交通混雑を減少させるために、唯一の最も実現可能かつ持続可能なやり方であることは共通認識となっている。

この概念になじみがないドライバーは、初めは疑問と懸念を持っているが、ロードプライシングによって信頼性のある移動時間が得られることから、次第に、支持するようになることがわかっている。また、公共交通及び相乗りの支持者も、ロードプライシングによって、公共交通及び相乗りを魅力的にするための資金とインセンティブが生み出される可能性があると評価している。

### (2) 混雑課金の種類

- a. 可変料金レーン： 高速有料レーン、HOT レーン (P63、P66 を参照) のように道路内の分離されたレーンの料金等を高く設定するものである。
- b. 時間による可変料金制： 有料または無料の道路及び橋梁において、ラッシュ時間帯の料金等を高く設定するものである。
- c. エリア又はコードンによる課金： 都市の混雑地域内における又は混雑地域に進入する運転に対する可変又は固定の課金である。
- d. 対距離課金： ある地域又は道路ネットワーク内の全ての道路における走行距離に応じた課金で、混雑のレベルにより料金等を変化させることもできる。

<sup>3</sup> 1 ドル=80.84 円 (平成 23 年 7 月 1 日現在) 以降同様。

<sup>4</sup> 1 ユーロ=117.37 円 (平成 23 年 7 月 1 日現在) 以降同様。

<sup>5</sup> European Commission, European Transportation Policy for 2010:Time to Decide, White Paper, 2001

以下で、可変料金レーン及び時間による可変料金制の種類と事例について詳細に紹介する。

### (3) 可変料金レーンの種類と事例

可変料金レーンには、HOV レーン、HOT レーン、及び高速有料レーンがある。ここで、HOV (High Occupancy Vehicle) とは、一定人数以上が乗車した車両であり、このような車両しか通行できないレーンは HOV レーンと呼ばれている。当初、HOV レーンが導入されたが、あまり利用されなかったため、料金等を支払えば、このレーンを利用できるように変更したのが HOT (High Occupancy Toll) レーンである。このレーンは乗車人数が少ない車両には料金等が課される一方、HOV、公共交通バス及び緊急車両は無料又は割引で利用することができる。

高速有料レーンは、HOT レーンに類似したものである。違いは、全ての自動車が料金等を支払う必要があることであり、HOV も無料で通行することはできない。これにより、多くのドライバーに対して、引き続き相乗りを行うインセンティブを与えつつ、違反者の取締りが非常に容易になる。

#### ① インターステート 15 号の HOT レーン

カリフォルニア州のサンディエゴ近郊のインターステート 15 号 (往復 8 車線) の 13km 区間では、平日の夕方下り線 (北行き) 方面で激しい渋滞が発生していたため、1988 年に、中分に乗員 2 人以上車両だけが利用可能な HOV レーンを設置した。

1996 年から、利用効率を向上するために、1 人乗り車両も有料で利用できる HOT レーンに転換した。2 車線の HOT レーンは朝夕のピーク時にリバーシブルレーンで運用している。

料金等は交通流の一定のサービス水準を確保するように、6 分ごとに 25 セント単位で動的に設定されている。料金等の変動範囲は、通常の状態では \$0.50~\$4.00 (約 40 円~323 円) であり、最も激しい渋滞時は \$8.00 (約 647 円) ある。料金等の表示は、HOT レーンの入口手前の路側表示板で行われている。

支払方法は ETC のみであり、HOT レーンの間、通常の走行速度で課金されている。

このプロジェクトは、年間に 2 百万ドル (約 1.6 億円) の収入を生み出しており、その約半分は同ルートにおける公共交通サービスを支援するために使われている。

2008 年末~2012 年の計画として、往復 4 車線に拡幅するとともに、33.4km に延長し、複数のアクセスポイントを設置することとされている。

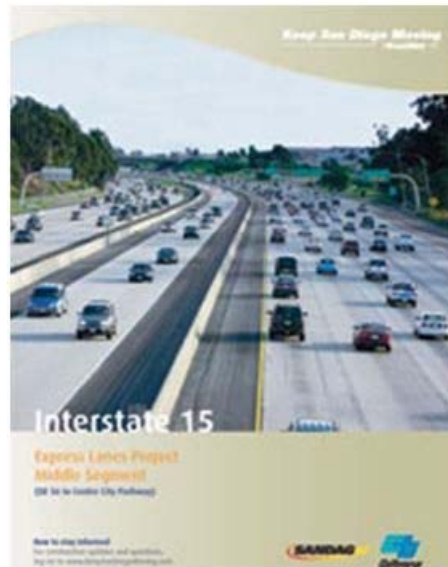


図 1-2 インターステート 15 号の HOT レーン

## ② カリフォルニア州道 SR91

カリフォルニア州オレンジ郡では、1995 年 12 月、SR91 高速道路の中央部分に、4 車線の可変料金による高速レーンが開通した<sup>6</sup>。料金表は、四半期ごとの実績交通量に基づいて調整される。ピーク時間帯の平均速度は、高速レーンでは時速 60～65 マイルであるのに対して、無料レーンでは、混雑により時速 15～20 マイル以下である。ピーク時間帯である金曜日午後(午後 5:00～6:00)の東向き方向では、2 車線の“管理された”高速レーンは、無料レーンに比べて 1 車線あたり約 2 倍の車両を通行させた。これは、無料レーンでは、激しい混雑によって自動車の通行が阻害されたことによるものである。課金による収入は、建設及び運営の費用を賄うために十分なものとなっている。なお、この施設を建設及び運営するためのフランチャイズを取得していた民間会社は、2003 年に、そのフランチャイズをオレンジ郡交通公社に売却している<sup>7</sup>。

<sup>6</sup> Sullivan, E. (2000, December). Continuation study to evaluate the impacts of the SR91 value-priced express lanes: Final report. Retrieved November 3, 2008 from [http://ceenve3.civeng.calpoly.edu/sullivan/SR91/final\\_rpt/FinalRep2000.pdf](http://ceenve3.civeng.calpoly.edu/sullivan/SR91/final_rpt/FinalRep2000.pdf)

<sup>7</sup> SR91 は、カリフォルニア州政府とカリフォルニア民間交通会社(CPTC)とのフランチャイズ契約により、官民パートナーシップ(PPP)事業として建設され、1995 年に開通したが、いわゆる非競争条項によって公共側の道路整備が制約されることが問題となり、2003 年にオレンジ郡によって買収された。



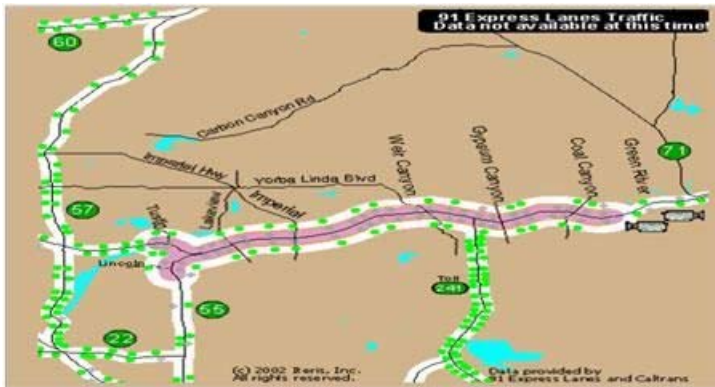


図 1-3 SR91の位置図



図 1-4 SR91 の有料レーンと無料レーン(プラスチックパイロンによる分離)

表 1-1 SR91の料金表

| 9 Express Lanes Toll Schedule Effective October 1, 2008 Eastbound SR-55 to Riverside Co. Line |        |        |        |        |        |        |        | 9 Express Lanes Toll Schedule Effective October 1, 2008 Westbound Riverside Co. Line to SR-55 |        |        |        |        |        |        |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                                                                                               | Sun    | M      | Tu     | W      | Th     | F      | Sat    |                                                                                               | Sun    | M      | Tu     | W      | Th     | F      | Sat    |
| <b>Midnight</b>                                                                               | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | <b>Midnight</b>                                                                               | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 |
| 1:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | 1:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 |
| 2:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | 2:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 |
| 3:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | 3:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 |
| 4:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | 4:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$2.30 | \$2.30 | \$2.30 | \$2.30 | \$2.30 | \$1.25 |
| 5:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | 5:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$3.80 | \$3.80 | \$3.80 | \$3.80 | \$3.65 | \$1.25 |
| 6:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.25 | 6:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$3.90 | \$3.90 | \$3.90 | \$3.90 | \$3.80 | \$1.25 |
| 7:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.25 | 7:00 am                                                                                       | \$1.25 | \$4.35 | \$4.35 | \$4.35 | \$4.35 | \$4.20 | \$1.70 |
| 8:00 am                                                                                       | \$1.60 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | 8:00 am                                                                                       | \$1.70 | \$3.90 | \$3.90 | \$3.90 | \$3.90 | \$3.80 | \$1.95 |
| 9:00 am                                                                                       | \$1.60 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | 9:00 am                                                                                       | \$1.70 | \$3.15 | \$3.15 | \$3.15 | \$3.15 | \$3.15 | \$2.40 |
| 10:00 am                                                                                      | \$2.60 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.40 | 10:00 am                                                                                      | \$2.40 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.40 |
| 11:00 am                                                                                      | \$2.40 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.40 | 11:00 am                                                                                      | \$2.40 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.80 |
| <b>Noon</b>                                                                                   | \$2.90 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$3.00 | \$2.90 | <b>Noon</b>                                                                                   | \$2.40 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.80 |
| 1:00 pm                                                                                       | \$2.90 | \$2.75 | \$2.75 | \$2.75 | \$3.00 | \$4.65 | \$2.90 | 1:00 pm                                                                                       | \$2.80 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.80 |
| 2:00 pm                                                                                       | \$2.90 | \$3.90 | \$3.90 | \$3.90 | \$4.00 | \$4.60 | \$2.90 | 2:00 pm                                                                                       | \$2.80 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.80 |
| 3:00 pm                                                                                       | \$2.40 | \$4.20 | \$4.20 | \$5.45 | \$5.70 | \$9.50 | \$2.90 | 3:00 pm                                                                                       | \$2.80 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.40 | \$2.80 |
| 4:00 pm                                                                                       | \$2.40 | \$6.55 | \$8.25 | \$8.75 | \$9.55 | \$9.30 | \$2.90 | 4:00 pm                                                                                       | \$2.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.40 | \$2.95 |
| 5:00 pm                                                                                       | \$2.40 | \$6.35 | \$8.25 | \$8.25 | \$9.05 | \$7.75 | \$2.90 | 5:00 pm                                                                                       | \$2.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.40 | \$2.95 |
| 6:00 pm                                                                                       | \$2.40 | \$4.20 | \$5.10 | \$4.60 | \$5.40 | \$5.05 | \$2.40 | 6:00 pm                                                                                       | \$2.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.90 | \$2.40 |
| 7:00 pm                                                                                       | \$2.40 | \$3.00 | \$3.00 | \$3.00 | \$4.30 | \$4.70 | \$1.95 | 7:00 pm                                                                                       | \$2.40 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.95 | \$1.95 |
| 8:00 pm                                                                                       | \$2.40 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.75 | \$4.30 | \$1.95 | 8:00 pm                                                                                       | \$2.40 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 |
| 9:00 pm                                                                                       | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$1.95 | \$2.75 | \$1.95 | 9:00 pm                                                                                       | \$2.40 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 |
| 10:00 pm                                                                                      | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.95 | \$1.25 | 10:00 pm                                                                                      | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 |
| 11:00 pm                                                                                      | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | 11:00 pm                                                                                      | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 | \$1.25 |

#### (4) 時間による可変料金制の種類と事例

この料金制では、既存の有料道路において、ピーク時間帯には通常よりも高い料金等を課し、オフピークの時間帯又はピークを挟んだ両肩の時間帯には通常よりも安い料金等を課す。これにより運転者が、より混雑が少ない時間帯に道路を使うことを促進し、ピーク時間帯の交通が円滑に流れるようになる。ピーク時間帯の料金等は、交通の流れが滞らないことを保証するために十分な高さに設定され、そうすることで、高い対価と引き換えに、信頼性があり混雑がないトリップが確保される。

##### ① フロリダ州リー郡の事例

同郡のミッドポイント及びケープ・コーラル有料橋において、1998年8月3日に、可変料金開始された。橋の通行者は、特定の割引時間帯に通行する場合、50%の割引が受けられ、料金は電子的に支払われる。割引時間帯は、午前6:30~7:00、午前9:00~11:00、午後2:00~4:00、そして午後6:30~7:00である。この料金体系は、ドライバーがピーク時間帯から割引時間帯にシフトすることを奨励するために設定された。



図 1-5 ピークを挟む“両肩”の時間帯を示す標識

##### ② フランスにおける時間による可変料金制

フランスのパリ北部の高速道路 A1 では 1992 年から可変料金制を導入している。この道路はフランス北部に位置するパリーリール間の 132 マイルの有料高速道路である。当道路は、欧州における最大の高速道路コンセッション会社の一つである Sanef によって運営されている。



図 1-6 可変料金制の実施区間A1の位置図

i) 概要

歴史的に、高速道路 A1 は、日曜日の午後と夕方にパリに帰ってくる車により渋滞していた。1992 年に Sanef は日曜日の可変料金制を導入し、午後 4 : 30 ~ 8 : 30 の間に通行する車両に対して、この時間における通行を制限するために、25% ~ 56% 高い通行料金を課した。一方、オフピーク時間の通行を促進するために、ピーク時間の前の 2 時間及び後の 3 時間は 25% 割引かれた。表 1-2 は時間ごとの割引及び割増の率を示している。

表 1-2 日曜日の乗用車料金の例—高速道路A1南向き

| 時 間           | 通常料金との比較 |
|---------------|----------|
| ~ 14:30       | 0        |
| 14:30 ~ 16:30 | -25%     |
| 16:30 ~ 20:30 | +25%     |
| 20:30 ~ 23:30 | -25%     |
| 23:30 ~       | 0%       |

ii) 運営上の問題

高速道路 A1 の主たる運営上の問題は、日曜日の時間によって変動する通行料金の收受方法だった。可変料金が最初に導入されたときに、Sanef が採用していた通行料金の收受方法は、通行者が、入口でチケットを受け取り、出口の料金所で必要な支払いを行うとき

にそのチケットを返却するものであり、通行料金の変動に柔軟に対応することが難しかった。近年では、Sanef は、より多くの自動料金収受機及び電子的徴収を含む料金徴収機器の改良を行ったので、可変料金の適用が容易になった。

### iii) 法的な問題

フランスは 50 年以上にわたって、道路インフラの建設、維持、運営のために有料道路制を採用してきた経験をもっている。しかしながら、フランスが、有料道路における混雑を管理し、車両の利用に伴う外部費用（環境、時間の遅延等）を回収するための手段として可変料金制の採用を検討し始めたのは、ごく最近のことである。

フランス政府は以下の条件を満たしている限り、この可変料金を支持している。

- 道路の状況に大きな違いがない限りは、同一の施設を利用する車両は同一の通行料金を支払うこと
- 可変料金は本来的には混雑を軽減するために設計されたものであるもので、収入を増加させないこと（すなわち、もし通行料金をピーク時間に割り増すならば、他方、オフピーク時間の通行料金は割り引くこと）

### iv) 障害と戦略

十分なパブリックインボルブメントと可変料金の目標は収入を増加させることではないことがよく広報されたことにより、世論の反応は良好だった。日曜日のピーク時間の前後の時間に割引料金を適用することにより、高速道路 A1 の利用者は容易に割増料金を回避し、支払料金を節約することができる。

### v) 収入及び交通への影響

この可変料金制の導入による最も顕著な影響は、交通が、通行料金の高くなるピーク時間から、料金が安くなる周辺時間（特に 21 時台）に転換したことによる旅行時間の短縮だった。日曜日の交通量は可変料金が導入されてから 1.3%増加したが、日曜日の午後及び夕方のピーク時間においては 4%~8%減少し、割引かれた時間帯においては 7%近く増加した。Sanef のアニュアルレポートにある新しいデータでは、可変料金は、高速道路 A1 における日曜日の午後及び夕方のピーク時間に走行する乗用車の交通量のうち 12%以上に対して旅行時間に影響を与えたことを示している。また、並行の国道に交通量増加がなかった。導入当初、料金所手前の非常駐車帯や SA で時間調整の車両が見られたが、変動料金制が浸透してからは見られなくなった。

混雑課金成功の理由としては、低い料金水準（日本の 1/3）、レジャー交通による渋滞であり、旅行時間の変更がしやすかったことが挙げられている。

## (5) コードン有料制の種類と事例

コードン有料制は特定の区域（通常は都心部）に入ったり、通行したりすることに対して料金等を課する。シンガポールでは、料金等は、たとえコードンの境界をまたいでいなくても、コードン区域内のすべてのトリップに対して適用される。以下では、シンガポール、ロンドン、オスロ、及び最も新しいものとしてストックホルムの事例を紹介する。

### ① シンガポール

#### i) 概要

シンガポールは 1975 年に市内の交通量を制限するために最初の「都市ロードプライシング制」を導入した。当初は、自動車運転者は朝のピーク時間に市内の制限区域を運転するためには S\$ 3 (約 198 円)<sup>8</sup>の区域免許を購入しなければならなかった。料金等は、1980 年に S\$ 5 (約 329 円) に値上げされた。1989 年に多くの免除措置が廃止され、通行制限は午後のピーク時間にも拡大された。長い期間をかけて、有料制にさらに多くの車両を含めるとともに、一日の料金等は S\$ 3 (約 198 円) に改定された。

1994 年に、交通制限は、朝のピークと午後のピークの間の時間帯にも拡大され、この時間帯の運転者に一日あたり S\$ 2 (約 132 円) を課金するようになった。1995 年に、地域道路で起こった負の影響（課金回避車両の増加）を軽減するために、このシステムは一部の高速道路と地域道路に拡大された。1998 年までに、システムは車載器、スマートカードによる支払、取締カメラ、及びナンバープレート読取装置によって完全自動化された。1998 年に料金体系は、一日の通行時間によって、1 トリップあたり S\$ 0.5~2.50 (約 33~165 円) に変更された。

#### ii) 運営上の問題

現在のシステムは、指定された道路または高速道路上での望ましい走行速度を基準として混雑を管理する目的で設計されている。現在の料金等は車種、場所、曜日、時間によって変動する。料金等は 3 ヶ月ごとに、望ましい速度よりも速かったか遅かったかによって、上方または下方に改定される。料金の改定は、各料金徴収地点で電子情報案内板により広報される。

2006 年に、乗用車の平日料金は、一日の通行時間帯及び高速道路または幹線道路の利用に応じ、S\$ 0.5~3.50 (約 33~231 円) に変更された。

---

<sup>8</sup> シンガポールドルの略称標記で、S\$ 1=65.88 円 (2011 年 7 月 1 日現在)。



図 1-7 電子的道路課金(ERP)のガントリーの下を通過する交通(シンガポール)

長期間にわたって、本システムは制限区域における望ましい交通量を維持するために、必要に応じて進歩してきた。当初は、二輪車、公共交通車、トラック、4人以上乗車の乗用車、及びタクシーに対する免除があったが、1989年までに公共交通以外の車両に対するすべての免除は廃止された。しかしながら、2001年に、プロジェクトの実施機関は電気自動車またはハイブリッド車に対する割引措置を適用することによって環境要素を導入した。

### iii) 法的な問題

シンガポールにおいては市の政府は国の政府でもあるので、区域免許及びロードプライシング制における法的な問題は限られていた。同国政府は、高度に中央集権的な権限を持っており、個人及び商業的な移動に対して強い制限を加えている。同国の政治的環境は安定しており、政府は、高額な車両登録税及び車両割当システム（月当たりに購入できる新車の数を制限する）により、自動車の所有と使用を管理してきた長い歴史を有している。その結果、区域課金制（コードン有料制）に対する世論の反対は限られていた。

### iv) 障害と戦略

シンガポールの混雑課金としてのロードプライシングが直面した主な障害は、交通条件及び技術の進歩に適応してシステムをフレキシブルに保つこと及び市内に進入または市内を通行する旅行に対して十分な代替手段を提供することであった。スキームは、市内を通行する車両数を制限し、車両の望ましい走行速度を維持するために、何回もの改定が行われた。政府の目標は自動車の利用を減らすことだったので、ロードプライシングから得られた収入は市の公共交通を整備する資金として使用された。これらには大量高速交通重量

鉄道システム（1988年開業）及び軽量鉄道ネットワーク（1999年開業）を含んでいた。

#### v) 収入及び交通への影響

シンガポールのロードプライシングが交通に与えた影響は大きかった。1975年に導入されてから、通勤者でカープールまたはバスを利用する者の比率は、41%から62%に増加した。さらに制限時間内に区域に進入した車両総数は、44%減少した。しかしながら、午後の交通は、1989年に午後の時間帯への制限が追加されるまでは、大きな減少を達成できなかった。

1998年にERPシステムが導入されてから、渋滞が深刻だった道路における交通量は17%減少し、都心部における交通量は10~15%減少した。ERPによって徴収される年間収入は、約S\$8000万（約52.7億円）であり、この額は以前の区域免許及びロードプライシングにおいて徴収されていた額よりも少ない。この要因の一つとしては、通勤者が自動車利用から種々の公共交通サービスに転換したことにより、コードン料金を支払っている車両が減少したことによる。

2008年のERPシステムからの粗収入はS\$1.25億（約82.3億円）であり、運営費用は約S\$0.25億（約16.5億円）であり、純収入はS\$1億（約65.9億円）である。

## ② ロンドン

### i) 概要

ロンドンは2003年の2月に、市の中心部を月曜から金曜の午前7:00から午後6:30の間に通行した場合に、一日当たり5ポンド<sup>9</sup>（約649円）を支払わなければならないコードン課金を導入した。一日当たりの料金等は2005年7月に一台当たり8ポンド（約1,039円）に値上げされた。料金等の支払いは都心部への進入ポイントに設置されているカメラの利用により強制されている。カメラは都心に進入するすべての車両のプレート番号を記録し、支払を行ったプレート番号と照合する。支払いはプリペイドまたは当日に電話、郵便、インターネット、小売店、またはサービスステーションで支払うことが可能である。支払いがされなかった場合には100ポンド（約12,987円）の罰金が課され、支払いが14日以内に行われた場合には50ポンド（約6,494円）に軽減され、28日以内に支払われなかった場合には175ポンド（約22,727円）に増額される。

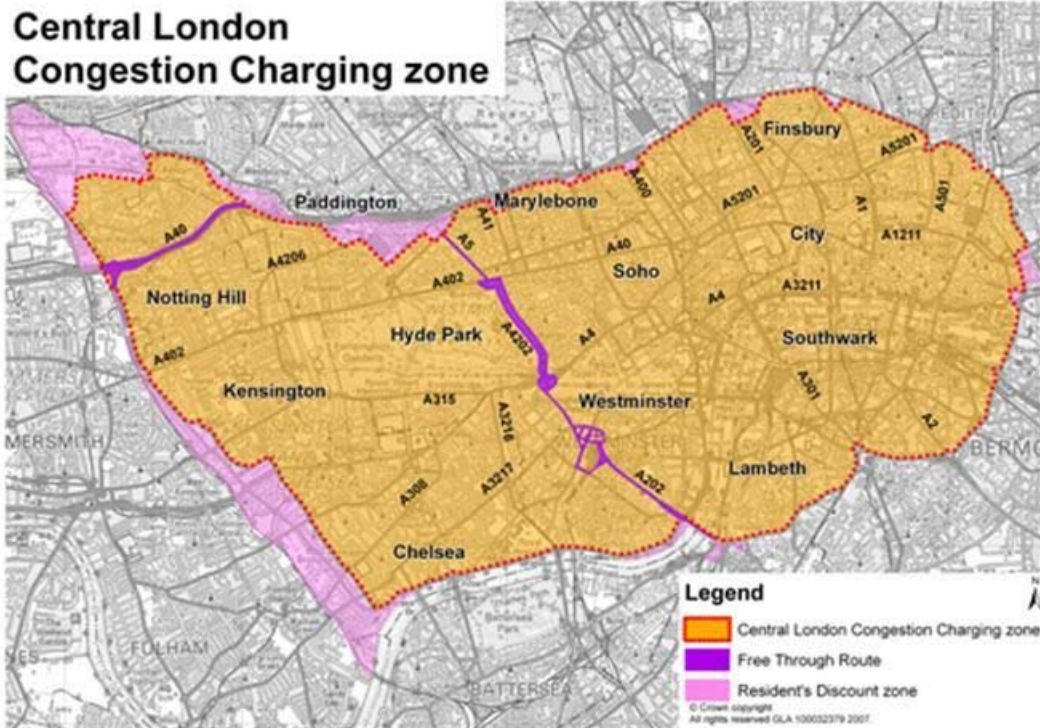
2007年2月からコードン区域をさらに西側の混雑区域、すなわちケンジントン、チェルシー、ウェストミンスターを含む区域に拡大された。この計画は影響区域の住民のうちの24%しか支持していないにもかかわらず実施された。この拡張によりロンドン中心部のコードン区域は5スクエアマイル以上（面積で70%の増加）増加した。拡張されたコードン区域の交通量は14%減少した<sup>10</sup>。西側の拡張に併せて、課金終了時間は、月曜から金曜の

<sup>9</sup> 1ポンド=129.87円（平成23年7月1日現在）とした。

<sup>10</sup> Transport for London. (2008, July). *Central London congestion charging: Impacts monitoring* (Sixth Annual Report).

<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/sixth-annual-impacts-monitoring-report-2008-07.pdf>

午後 6:00 となり（現在は 6:30）、祝日とクリスマスから元日の間は課金されないこととされた。しかしながら、市長の交代により、この拡大部分の課金は 2010 年 12 月 24 日をもって廃止され、クリスマス休暇を経て 2011 年 1 月 4 日から新料金体系に移行した。



凡例 オレンジ：混雑課金区域、紫：無料通過路線、ピンク：住民割引区域

図 1-8 ロンドンの混雑課金区域

なお、この混雑課金とは別に、2008 年 2 月から、重量貨物車を対象とした LEZ (Low Emission Zone) 課金が実施されており、概ねグレーター・ロンドン地域内が対象とされている。

## ii) 運営上の問題

最大の運営上の問題点は課金額及び課金システムの選択に関するものだった。当初は一日当りの料金等は乗用車 5 ポンド（約 649 円）、トラック 15 ポンド（約 1,948 円）にする計画だった。しかしながら、貨物輸送業界は、貨物車には利用可能な代替手段がないとして、反対した。乗用車利用者は公共交通への転換が可能だったが、ロンドン中心部に目的地のある貨物車は料金等を支払う以外に選択の余地がなかった。結果的に、トラックの一日あたり料金等は 5 ポンド（約 649 円）に減額されたが、免除の要求は拒否された。

課金システムは、ビデオによりライセンス番号を認識するものだった。このシステムは、車両が区域にスピードを出して進入するときにライセンス番号を正確に読み取り、その番号を支払いと照合するために、進入地点にカメラとソフトウェアの設置が必要だった。このシステムの主たる長所は車載器が必要ないことだった。また、たまたまロンドンに旅行に来た自動車運転者からどのようにして料金等を徴収するかという問題にも対応している。



このシステムの欠点は車両が一日のうちに都心部をどれだけ走行したかに係わりなく、同じ料金等が課されることである。したがって、このスキームはコードン区域にはじめて進入しようとする人々を抑制するが、一旦コードン区域内に進入してしまった旅行者に対しては抑制効果がない。他の欠点は、カメラまたはライセンス番号読み取りソフトウェアの問題により、違反者の80%しか捕捉できないことである。これにより、車載器を有する電子的システムと比較して、このスキームの発生収入と混雑管理能力が減少することとなったが、導入自体は非常に容易だった。

### iii) 法的な問題

過去40年間にわたり、ロンドンでは市内における混雑を減少させるために各種のロードプライシングを検討してきた。しかしながら、2003年までは、このような努力は公平性及び課金区域内の事業所への負の経済効果に対する懸念により実現しなかった。

しかし、1998年にロードプライシングに対する新たな関心を引き起こす重要な法律が可決された。政権党であった労働党は地方政府に、個人の駐車に対する課税とともにロードプライシング制を導入し、これらの課金から得られた収入を地方の交通プロジェクトに使用する権限を与えた。

イギリスにおいて他に7つの都市がロードプライシング制について関心を示しているが、現在のところ課金制の導入を成功裏に行っているのはロンドンだけである。ロンドンの成功は強くて、献身的な指導者であるケン・リビングストン市長によっている。彼は混雑課金を自らの選挙キャンペーンの一部とし、公に課金制を支援し、擁護した。市長は1998年の法律によって恩恵を受けた。すなわち、彼はロンドン市長として、中央政府からの限られた支援あるいは他の省庁からの承認により課金制を導入する権限を持った。

### iv) 障害と戦略

ロンドンの中心部において何かがなされなければならないことについては、世論の一般的な合意があったが、混雑課金としてのロードプライシングが直面した最大の障害は以下のものだった。

- このスキームがどのようにして機能するかについての詳細を住民に情報提供すること
- この方法に対する世論の支持を得ること

市長はこの課金制を導入する権限を持ってはいたが、選挙によって選ばれた公職者として、このスキームを成功させるためには世論の同意を必要としていた。課金に対する世論の支持は、ロンドンの中心部における混雑の削減及び導入過程で住民から提起された公平性に関する懸念の解決における市長の献身から生み出された。これらの懸念は、このスキームが、一日あたりの料金等を支払う余力の乏しい低所得層、または障害者に影響を与える可能性に関連していた。

ロンドンのロードプライシングに伴う公平性の懸念は、主にロンドンの中心部の交通量

とその影響を減らすためのプログラムの追加によって解決された。これらには、区域課金制から得られた収入を使用した公共交通サービスの改善と拡張、交通の流れを改善するための交通信号の時間調整、容量を増やすための道路インフラの改良が含まれていた。これらの追加的なプログラムにより、利用可能な代替旅行手段（特に公共交通）が、日々の混雑料金を支払いたくない、あるいは、支払えない利用者に対して提供された。公共交通サービスの改良に加えて、ロンドンのロードプライシングは、スキームに伴ういくつかの公平性に関する懸念に対応するのに助けるために、特定のグループに対して割引及び免除を適用した。例えば、課金区域内の住民は90%の割引を申請することができた。免除は二階バス、コーチ（長距離用バス）、タクシー、二輪車、緊急車、身体障害者及び低排出ガス車に対して提供された。

#### v) 収入及び交通への影響

ロンドンの中心部におけるロードプライシングは、特に課金区域内における混雑の軽減に成功したが、交通の改良のための収入の創出にはあまり成功しなかった。自動車の交通量は、2003年の2月に導入されてから一日あたり60,000台減少した。

同計画の導入初年以降、コードン区域に進入した交通量は18%減少し、一方コードン区域内の交通渋滞（混雑）は30%減少した。対照的に、タクシーの利用は30%増加し、区域内のバスの台数は20%増加した。この二つはいずれも課金を免除された交通機関である。バスは交通混雑による運行時間の遅れが60%減少し、朝のピーク時間の乗客が29,000人増加した。ロンドンの中心部におけるバスの増加と交通量の減少により、区域内のバスの待ち時間は33%減少した。プロジェクトの実施機関はプロジェクトの開始の一年後に、進入した車は一日あたり市内に50,000台減少したと主張しているが、ロンドンに入った人数は4,000人しか減少していない。

混雑に関する指標は交通管理の目標が達成されたことを示しているが、ロンドンの中心部の課金から得られた収入は予想を下回った。このスキームが初期の計画段階にあったときには、推計された年間粗収入は2億ポンド（約260億円）だった。2003年の2月にスキームが始まったときには、2003年から2004年の総収入は約1.2億ポンド（約156億円）、それ以降は1.3億ポンド（約169億円）になると予想された。純収入は2004年に6,800万ポンド（約88億円）で、将来的には8,000万～1億ポンド（104億～130億円）になると予想されていた。2005年に料金等は60%値上げされたにもかかわらず、純収入は予想をかなり下回ったままだった。純収入が予想を下回った主な理由は次のとおりである。

- スキームによる交通量の減少が予想よりも大きかったこと
- システムが、スキームの違反者の80%しか捕捉できないこと
- 割引または免除の車両数が予想よりも多かったこと

2007年の西側への課金区域の拡張により、収入は増加し、2008年における粗収入は2.68億ポンド（約348億円）であり、運営費用1.31億ポンド（約170億円）を差し引いた1.37

億（約 178 億円）ポンドが純収入である。

### ③ オスロ

ノルウェーは、コードン有料制（彼らはこれを「コードン有料リング」と呼んでいる）による「都市ロードプライシング」の設立の先駆者であり、ベルゲン（人口 213,000 人）、オスロ（人口 533,000 人）、及びトロンハイム（人口 150,000 人）において導入されている。以下では代表例としてオスロの事例を紹介する。

#### i) 概要

ベルゲンのコードン有料リングの成功の後、1990 年にはオスロでも導入した。これはノルウェーにおいて最大のコードン有料リングであり、19 箇所の料金所を有している。料金等は、週に 7 日間 24 時間課される。有料リングを通過する料金等は小型車で 12NOK<sup>11</sup>（約 181 円）であり、大型車は 24NOK（約 362 円）である。多頻度利用者に対しては 8NOK（約 121 円）が適用される。オスロのコードン有料リングに囲まれている区域は、ベルゲンのコードン有料リングよりもずっと大きく、コードン区域内の居住人口はオスロの人口の約 50%を占めている。

#### ii) 運営上の問題

オスロの料金所の立地は、最大の収入を得ることを基本とし、用地が安価であることも勘案して決定された。11 箇所の料金所は加入者からの電子的収受用の 1 車線及び有人車線が 1 車線だけの相対的に小さなものであるが、その他の料金所は、料金等の手動収受を支援するためにコイン収受車線も設置されている。

設置されている ETC レーンは車載トランスポンダーを所有している加入者用で、料金所で停止することなく通行することができる。トランスポンダーは、前払金を支払うことにより、一定期間無制限で利用できるものか、期間に関係なく一定回数通行できるものを実施機関から購入することができる。

車両が料金所を通過するたびに料金等が自動的に口座残高から引き落とされる。もしも前払い加入料が料金等よりも少ないときにはライセンスプレートが撮影されて、チケットが車両の所有者に送付されるが、車両の所有者は、地域のガソリンスタンドで 3 日以内であれば小額の手数料で料金等を支払うことができる。これにより、チケットが所有者に郵送された場合の多額の 300NOK（約 4,519 円）の手数料を回避することができる。ETC システムはスウェーデンの車両登録データにアクセスすることができ、ノルウェー人と同様にスウェーデン人にもチケットを発行することができる。

#### iii) 法的な問題

もともとオスロのコードン有料リングは、都心部の地下にトンネルを建設して、通過交

---

<sup>11</sup> ノルウェー・クローネの略称表記であり、1NOK=15.06 円（2011 年 7 月 1 日現在）。

通に代替経路を提供することにより混雑を軽減しようとする通常の有料道路だった。しかしながら、コードン有料リング計画を実現させるためにオスロ市とアケルシャス郡は、収入をトンネルと同様に他の交通プロジェクトの財源として使用することに合意する協定を締結した。これには収入の20%を公共交通に充てることが含まれていた。コードン有料リングによって資金が提供されるプロジェクトの第二のプロジェクトが、有料リングを通過するための料金等を2NOK（約30円）に改定すると同時に2001年に導入された。このプロジェクトでは、すべての収入は公共交通の投資のために利用されることとされていた。

#### iv) 障害と戦略

オスロのコードン有料リングの主要な障害は世論の反対だった。なぜならば、世論調査では、有料リングが最初に提案されたときには、回答者の70%が反対していたからである。このように当初は世論の支持がなかったにもかかわらず、オスロのコードン有料リングは1990年2月に導入することについて十分な政治的支持を受けた。オスロのコードン有料リングの成立において明らかになったいくつかの鍵となる理由は以下のものを含んでいる。

- 効果的な広報・公聴プログラム
- オスロにおける混雑の深刻さ
- ベルゲンのコードン有料リングの成功
- 収入の他の道路及び公共交通への使用
- 計画を支持することについての主要な政党間の合意

#### v) 収入及び交通への影響

オスロのコードン有料リングの主たる目的は、同市における混雑を軽減するために容量を追加するための道路及び公共交通プロジェクトを建設するために必要な収入を生み出すことだった。結果的に、有料リングの交通量への影響そのものは、わずかであり、交通量の3%から4%の減少だけだった。オスロのコードン有料リングを通過する車両は一日あたり約250,000台であり、年間収入は約10億NOK（約151億円）だった。年間運営費用は概ねこれらの収入の10%に相当した。残りは道路及び公共交通を支援するために使用されている。

### ④ ストックホルム

#### i) 概要

ストックホルムは、混雑課金としてのロードプライシングを最も新しく導入した都市である。最初は、2006年1月から同年7月まで試行ベースで導入された<sup>12</sup>。このロードプライシング・プロジェクトの目的は、インナーシティ（CBD）における混雑緩和と自動車排出ガスの削減である。これは、当初、緑の党と社会民主党によって、渋滞緩和と交通アク

<sup>12</sup> Beser Hugosson, M., Sjöberg, A., & Byström, C. (2006, December). *Facts and results from the Stockholm Trial*. Stockholm, Sweden.

セスとモビリティの改善、公共交通の利用促進や環境の持続可能性の向上という目的を持った、より大きな全体的な試みの一つとして導入されたものである。

この構想は、ストックホルム市中心部の周辺のコーダンの設置とコーダンを跨ぐ車両に対する可変料金の課金を含むものだった。スウェーデンで登録された車両は、平日の午前6時半から午後6時半の間に、都心部に流入または流出するために、18のコントロール・ポイントのいずれかを通過したときに課金される。料金は、コントロール・ポイントを通過する時間帯により10から20スウェーデン・クローナ(SEK)(約129円から258円)<sup>13</sup>の間を変化し、一日の支払額上限は60SEK(774円)である。混雑課金が中央政府により国税として取扱われているため、どのような料金表の変更にも議会の議決が必要である。

## ii) 障害と戦略

このプロジェクトは、7ヶ月に渡る試行期間が当初設定され、その後にシステムが一旦停止された点がユニークである。試行期間の前の市民の支持率は25%であった。試行後に実施された住民投票では、ロードプライシングの再導入に賛成する有権者は50%に増加した。ストックホルムの住民は、公共交通サービスに対する相当な投資と組み合わされたロードプライシングの目に見える便益を理解したのである。

導入計画には全体として13億SEK(約168億円)の課金システムへの投資に加え、20億SEK(約258億円)が関連する公共交通機関の改良に充てられていた。公共交通機関への支出は、ストックホルムの公共交通システムを約10%増強するものだった。これは、2両連結のバス200台の導入(1万座席に相当)、パークアンドライド駐車場2,400箇所の設置、バス優先の交通信号機の設置、鉄道の改良、バスレーンの新設、急行バス12ルートの新設を含むものであった。

公共交通機関と課金システムとは同時に稼働する予定であった。課金システムの調達が遅れたため、公共交通機関の増強がこれに6ヶ月先立つことになった。新たな交通機関の導入によっても、交通機関の利用と渋滞状況には変化が見られなかったことは注目すべきことであった。課金が開始されて、初めて公共交通機関の利用の増加と共に交通量の20%減少が実現したのである。

課金免除の対象となる車両は、公共バス、タクシー、特定代替燃料車(エコカー、LPG及び電気)、緊急車両、オートバイ、身体障害者のナンバープレートの車両及び外国で登録された車両である。また、Lidingö島の住民も免除の対象である。ここの住民は、CBD地区を通過しない限り、スウェーデンの他の地域に行けないためである。島と橋のコントロール・ポイント間を通過する車両は、30分以内なら課金されないが、30分を超えてCBD内に留まった場合には課金される。「Lidingöルール」を設けるための資本コストは、2億SEK(25.8億円)以上と見積もられた。これに加え、システムを停止させることによって継続的に発生する課金免除費用が発生する。もう一つの免除の対象はストックホルムを通過するE4/E20 Essingenleden 高速道路を利用する通過交通である。全体として、約30%

---

<sup>13</sup> 1スウェーデン・クローナ=12.90円(平成23年7月1日現在)とした。

の車両が課金免除となっている。

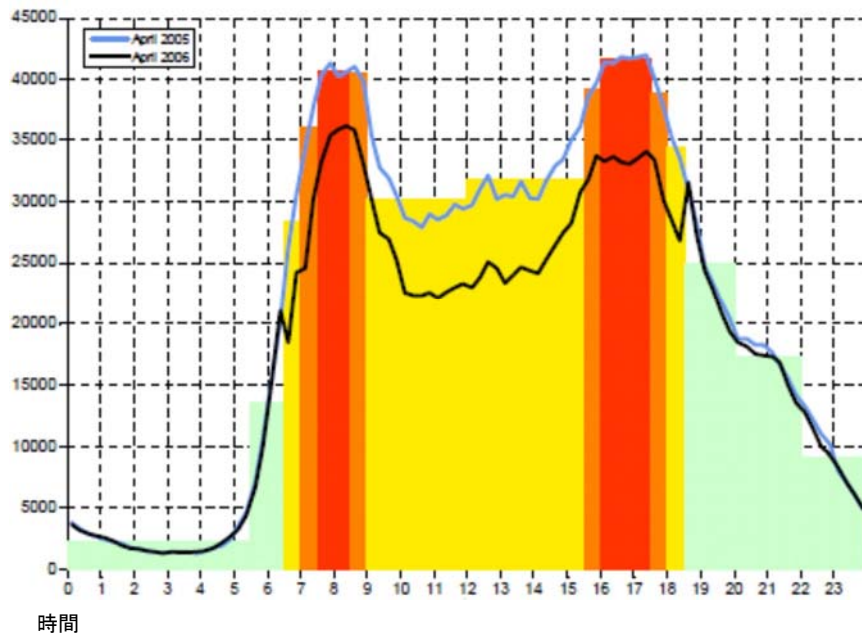
課金システムは、それぞれのコントロール・ポイントに3つのガントリーを設置し、ここに全車両の前後からナンバープレートを撮影するデジタルカメラと車両の通信機との通信を行う DSRC（狭域通信）用アンテナが備え付けられていた。システムの恒久運用に当たり、当局は、自動ナンバー読取装置の性能が優れているため、通信機を用いて車両の捕捉を行う方式は不採用とした。これによりシステムの運用コストが全体的に下がることとなった。



図 1-9 ストックホルムのガントリーに設置された電子的タグ・リーダーとカメラ

### iii) 収入及び交通量への影響

ロードプライシングの結果、全体として交通量は10～15%減少し、渋滞はCBD内で20%減少した。試行期間中の公共交通機関の利用者の増加は、6～9%であった。この結果、車両の走行距離は14%減少し、排気ガスもおおよそ10～14%減少した。試行後、システムが停止された後、交通量はほぼ試行以前の水準に戻った。2007年8月に再度システムが恒久運用として再導入された後、CBDへのアクセスが改善し、旅行時間が短縮し、交通量も約15%減少した。



凡例 青線: 試行導入前の交通量、黒線: 試行導入後の交通量

薄緑: 課金なし、黄: 10SK(129.0 円)、オレンジ: 15SK(193.5 円)、赤: 20SK(258.0 円)

注 1SEK(スウェーデン・クローナ)=12.90 円とした。

出典: Stockholm Trial Expert Group

図 1-10 ストックホルムの時間帯ごとの料金と混雑課金試行前後の交通量

課金システムから得られた収入は 2009 年において、8.5 億 SEK (109.6 億円) であり、ここから運営費用 3.2 億 SEK (41.3 億円) を差し引いた残余の額は、5.3 億 SEK (68.4 億円) となる。この金額は国庫を介し、その後ストックホルム市に移譲される。

### 3. 混雑課金の事例から得られた知見

#### (1) 「諸外国における都市ロードプライシング」報告書

米国連邦道路庁による「諸外国における都市ロードプライシング」の報告書（2006年10月）は、都市地域の混雑課金を中心とするロードプライシングの事例研究（ノルウェーのベルゲン、オスロ、トロンハイム、デンマークのコペンハーゲン、英国のロンドン、ブリストル、リーズ、エジンバラ、イタリアのローマ、ゲノア、オランダ、スウェーデンのストックホルム、イエテボリ、香港、シンガポール）、を行い、そこから得られた知見を以下のように要約している。

- 混雑課金としてのロードプライシングは世界中の主要な大都市のいくつかで導入されている。それらは、特に主要な雇用の場や小売店が中心商業地区に集中している都市、並びに都心部の高度の発達により既存の道路網の容量を十分に追加することができない都市である。
- 混雑課金としてのロードプライシングにはコードン有料制と可変料金制の二つが含まれる。
- ロンドン、ストックホルムのように古くかつ密集して発展している都市では、主にコードン有料制が、道路容量を増やすための追加的な収入を得る手段ではなく、自動車運転者の旅行需要を減少させるために採用されている。これらの都市においては、このプログラムの収入はその運営費用を支払い、コードン区域内の追加的な公共交通サービスを提供するために使用されている。これらのプログラムは支配的な交通手段が既に公共交通である場合に、最も有効に機能する。ノルウェーにおけるコードン有料リングは、事前に設定された期間中に、より多くの高速道路あるいは公共交通の容量を建設することを主たる目的としていた。ある場合には、これらのプログラムは、より多くの高速道路と公共交通インフラを建設することを可能にするために期間が延長された。
- フランスと日本を含む世界の他の地域では、既存の有料高速道路において、ピーク時間の交通を前後の時間に転換させ、これによってピーク時間における交通渋滞を削減するために、可変料金制が採用されている。これらのロードプライシングは収入を生み出すことではなく、混雑を削減することを目的としている。
- ある地域におけるロードプライシングの成功は、必ずしも、同じスキームが他の地域で成功することを意味しない。ロンドンの中心部のコードン有料制の明らかな成功は、英国における他の7つの都市において提案された多様な都市混雑課金において成功例がないことと、明らかな対照をなしている。
- 海外の都市地域における混雑管理手法としてのロードプライシングの利用は、成功裏の導入と改善という面からは、成否が混在した結果となっている。成功例としては、シンガポールのコードン課金プログラムやロンドン中心部の混雑課金プログラムがある。



しかしながら、提案されたが、十分な世論の支持を得ることができなかった例も多くある（表 1-3 参照）。

表 1-3 ロードプライシングの導入に失敗した事例

|         |                 |                 |                           |                                |                     |
|---------|-----------------|-----------------|---------------------------|--------------------------------|---------------------|
| プロジェクト名 | オランダの混雑課金計画     | エジンバラの混雑課金計画    | オランダの対距離課金計画              | ケンブリッジの混雑課金計画                  | 香港の混雑課金計画           |
| 年       | 1990 年以降        | 2004 年          | 2002 年                    | 1990 年代初め                      | 1983 年～85 年         |
| 目的      | 混雑削減<br>収入の創設   | 混雑削減<br>世界遺産の保存 | 課金基準の所有から使用への転換           | 混雑削減                           | 混雑削減                |
| 概要      | コードン課金<br>対距離課金 | 2ゾーンのコードン課金     | 自動車税からGPS等による対距離利用者課金への転換 | コードン課金<br>リアルタイムで変動<br>外部費用の課金 | 3つのゾーン<br>電子的時間変動課金 |
| 失敗の原因   | 政治不信スキームの理解不足   | 一部区域の課金免除規定     | 政権交代                      | 料金の予測不可、スキームの複雑性               | 個人情報漏えい             |

海外のロードプライシング計画の導入が失敗した主たる理由は以下のとおりである。

- プログラムがどのように事態を改善するか、また何もせずに放置した場合にはどのような事態に陥るかが十分に示されていなかったこと
  - 計画に対する住民の反対を予想、理解し、また対応することができなかったこと、特に反対派（特に、スキームがどのように自分たちの利益となりうるかを理解できず、スキームによって自分たちは不利益を被るだけであると認識しているグループ）がより有効に組織され、スキームを推進していた政治的指導者のやる気を失わせることが可能である場合
  - プログラムの目的を阻害し、過度に複雑にするような免除及び割引によってすべての当事者を喜ばせようとしたこと
  - ロードプライシングの主たる目的として収入の創出を強調しすぎたこと
  - ロードプライシングスキームから得られた収入をどのように使うかを明確に述べなかったこと
  - プログラムを導入及び監督する実施機関に対して住民の不信感があったこと
- 混雑を管理するためのロードプライシングスキームの具体的な詳細は地域ごとに大きく異なっている。これは文化、地形、人口構成、交通機関分担、政治的支援、及び世論の動向の違いから来るものである。
  - 以下に成功したロードプライシング計画の最も一般的な特徴を掲げる。

- プログラムが開発され、導入され、修正されていることを注視するという決意を持った長期的に在任する政治的な指導者がいたこと
- ロードプライシング計画の目標及び通行する一般住民が受けると予想される便益を以下の観点から明確に定義していること
  - ・混雑の改善（すなわち、通勤時間の短縮、旅行時間の信頼性の向上、車両の運行費用の減少、安全性の向上）
  - ・大気汚染の減少
  - ・代替交通サービスの改善
  - ・既存の交通ネットワークの容量を拡大するために迅速に実行できるプロジェクトであること
- スキームから得られた純収入の少なくとも一部分を公共交通インフラまたはサービスの改善のために充当すること（特に公共交通が住民の主たる移動手段である都市地域において）
- 混雑軽減のための方法と要請及びインフラ整備を支援するための収入としてのニーズは変化するので、常にロードプライシングスキームについて監視し、修正すること
- 同一の国の中でロードプライシングを導入している複数の地域と相互に利用可能なトランスポンダーを使っていること

## （２）「ロードプライシングによる渋滞緩和と交通財源の確保」報告書

米国の連邦道路庁、AASHTO、TRB の共同研究「ロードプライシングによる渋滞緩和と交通財源の確保」（2010年4月）では、ドイツ、チェコ、オランダ、スウェーデン（ストックホルム）、英国（ロンドン）、シンガポールの現地調査を踏まえて、ロードプライシングを成功させるための知見として以下の9点を挙げている。

- a. 政策目標が明確に定義され、広く理解を得られた国や地域は、その目標としたアウトカムを効果的に実現することができた。（シンガポール、ストックホルム）
- b. 大規模なデモンストレーション・プロジェクトは、市民に課金によってもたらされた利便性を直接体験させ、世論の支持を得るための強力な手法となる。（ストックホルム）
- c. 綿密な計画策定とそのパフォーマンスの測定により、全体目標の達成、全交通システムのパフォーマンスの一要素としてのロードプライシングの管理、効率的な導入と運営が確実なものとなるという利益が得られる。（シンガポール、ストックホルム、ロンドン）
- d. 課金体系を利用者の利益に結び付くように設定することにより、世論の受け入れが促進

され、交通が転換することによる潜在的なマイナスの影響を避けることにも役立つ。(ストックホルム、シンガポール、ドイツ)

- e. 一般市民への広報・広聴活動や、一般市民とのコミュニケーションが、すべての段階でプログラムの鍵となる要素となっていた。運用の段階だけでなく、導入の決定前にも、また、計画の策定過程においてでも同じであった。(ロンドン、ストックホルム、シンガポール、オランダ)
- f. システムの標準仕様を決定・公開した上で、複数の業者に競争により参加させる方式は、長期的に有利な点がいくつある。すなわち、市場の競争を通じて、その設置費用や運用コストを低く抑えることが可能であり、また、システムの柔軟性、拡張性が確実なものとなるうえ、システムの相互運用への基盤をもたらすからである。(オランダ)
- g. 州相互あるいは国相互での相互運用の可能性は、高いレベルで取り組まれることが必要な非常に重要な問題であると認識されている。(EU 指令 2004/52)
- h. 訪問国では、料金免除、料金収入の使途、使用技術や業務手続との関連で公平性やプライバシーに対する懸念が表明されている。(ロンドン、ストックホルム、シンガポール)
- i. 都市部におけるロードプライシング計画は、混雑を緩和するため、公共交通機関に対する投資と土地利用計画を統合したものとなっている。(シンガポール、ストックホルム、ロンドン)

#### 4. EUの重量貨物車課金

EUの成立によって、域内の自由走行が可能になり、経済の一体化が進んでくると、とくに重量貨物車の通過交通が増加してきた。これらのトラックは、フランスやスペイン等では高速道路の通行料金を負担するが、ドイツ、オランダ、英国など無料の国では、燃料を購入しない限り道路の整備費用を負担しないことから、不公平であるとの議論がなされた。このためドイツとベネルクス3国は1995年から、重量貨物車に対してビニエットの購入を義務付けることによる有料制を導入した。

EU全体でこの問題を解決する必要性から、1999年にユーロビニエット指令が制定された。もともとEUが関与する事項は補完性原則(the principle of subsidiarity)により、加盟国が独自に実施するよりも、効果的なものに限られる。また、指令はそのような政策について、EUが基本方針を示し、加盟国が別途国内法で、実施方法を定めるものであり、以下の特徴を有する。

- － 指令は課金する場合の共通のルールを定めているものであり、課金することを加盟国に義務付けているものではない。
- － 課金の対象は原則として国を超える広域的な道路であり、加盟国の国内道路の問題には、関与できない。

一方で、EUは、1995年の『公正で効率的な交通課金に向けて』と題する緑書、1998年の『インフラ利用に関する公正な支払』と題する白書を公表しており、持続可能な発展を維持するために、インフラ利用に関する負担を道路貨物交通に伴う大気汚染、混雑などの外部費用を含めたものにすべきという方針が示されており、これをユーロビニエット指令によって実現させようとしている。

##### (1) 現行ユーロビニエット指令の概要

ユーロビニエット指令は、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に関して、欧州域内における共通の課金の枠組みを定めているものである。現行の指令は、1999年に制定され(指令1999/62/EC)、2006年に改正されている(指令2006/38/EC)。

(P103の表1-10の新旧対比表参照)

同指令の背景として、EUは、上述の緑書、白書を公表しており、これらにより方向性が示されている。

##### ① 対象車両

1999年指令の対象車両は車両総重量<sup>14</sup>が12t以上の貨物運送を目的とした車両とされていたが、2006年改正指令で3.5t超の貨物車両にまで引き下げられた。ただし、2012年までは、12t以上の車両のみを対象とした課金を継続することも認められている。

---

<sup>14</sup> 車両総重量(GVW)とは車両の合法的な最大総重量のことで、最大積載量の貨物を積載し、最大定員が乗車した状態での車両の総重量をいう。

同指令は対象車両への課金を義務付けるものではなく、対象車両に課金するか否かは加盟国の判断であるが、課金する場合には同指令が定める枠組みに従って行うことが必要となる。

## ② 対象道路

1999年指令では高速道路又はそれに類する道路が対象とされていたが、2006年改正指令では「欧州横断道路ネットワーク」全体に拡大された。「欧州横断道路ネットワーク」とは、EUのマーストリヒト条約に基づいて位置付けられている「欧州横断交通ネットワーク」(TEN-T)のうち、道路に関するネットワークをいう。

さらに、同指令は、加盟国が「欧州横断道路ネットワーク」に含まれない道路において課金を行う権利を損なうものではないと定めており、特に「欧州横断道路ネットワーク」における課金の結果として、交通転換が発生する可能性がある2次的ネットワークにおいて課金することも可能となっている。

## ③ 課金の定義

同指令では、「通行料金(toll)」と「利用者課金(user charge)」の定義を定めている。

「通行料金」とは、インフラを走行する車両に関して、走行距離及び車両のタイプに基づいて課される金額の支払とされており、有料道路の通行料金のほか対距離課金方式がこの定義に含まれる。ただし、有料道路の通行料金に関しては、現行指令では、各国のコンセッション契約等における実態を事実上包含しうる幅広い規定となっている。しかしながら、今後、例えば車両の排出ガスに関する基準(EURO等級)に応じた料金区分などを有料道路の通行料金にも求めるようになる場合には、同指令は有料道路の通行料金についても実質的な影響を及ぼすこととなる可能性がある。

「利用者課金」とは、インフラを一定の期間利用することに関して課される金額の支払とされており、いわゆるビニエツト方式による課金がこの定義に含まれる。

以上のように、同指令は、距離による課金方式(通行料金)と時間による課金方式(利用者課金)とを区別している。時間による課金方式(ビニエツト方式)は単純で運営コストが安いという利点があり、比較的早くから導入している加盟国が多いが、インフラの利用(走行距離)や外部費用(大気汚染、混雑等)の程度に応じたきめ細かな課金には向かないので、今後は対距離課金方式に移行していくことが望ましいとされている。

## ④ 課金の水準

同指令は、料金全体の水準(加重平均通行料金)は、インフラ費用の回収原則に基づくこととしている。しかしながら、大気汚染防止や混雑緩和などの観点から通行料金を変化させることも認めている。すなわち、車両の排出ガスに関する基準(EURO等級)<sup>15</sup>に応じて

<sup>15</sup> ユーロ等級とは、指令によって規制された車種別の排出ガスの等級のことであり、規制に対応していないものを EURO0、その後順次強化されていったものとして EURO I～V、EEV、さらに最新のものとして EUROVIがある。この規制は、加盟国内で、販売される新車に対して適用さ

料金を変化させ、あるいは1日の時間帯等に応じて料金を変化させることを認めている。車両の排出ガス等級に応じた料金区分に関しては、遅くとも2010年までにそのような区分を積極的に導入することを加盟国に原則として義務付けている。

料金を変化させた結果としてインフラ費用を超える収入が発生するような場合には、2財政年度以内に是正しなければならない旨の規定が設けられている。ここで、インフラ費用とは関係するインフラの建設及び運営・維持に要する経費をいうが、民間企業がコンセッションによって有料道路事業を行う場合も考慮して、通行料金には市場条件に基づいた利益を含めることができる旨も定められている。

なお、アルプス等の山岳地域に関しては、環境保護の観点から鉄道等への転換を促進するため例外的にインフラ費用を超えた課金が認められる場合もある。

## (2) ユーロビニエット指令に関する各国の状況

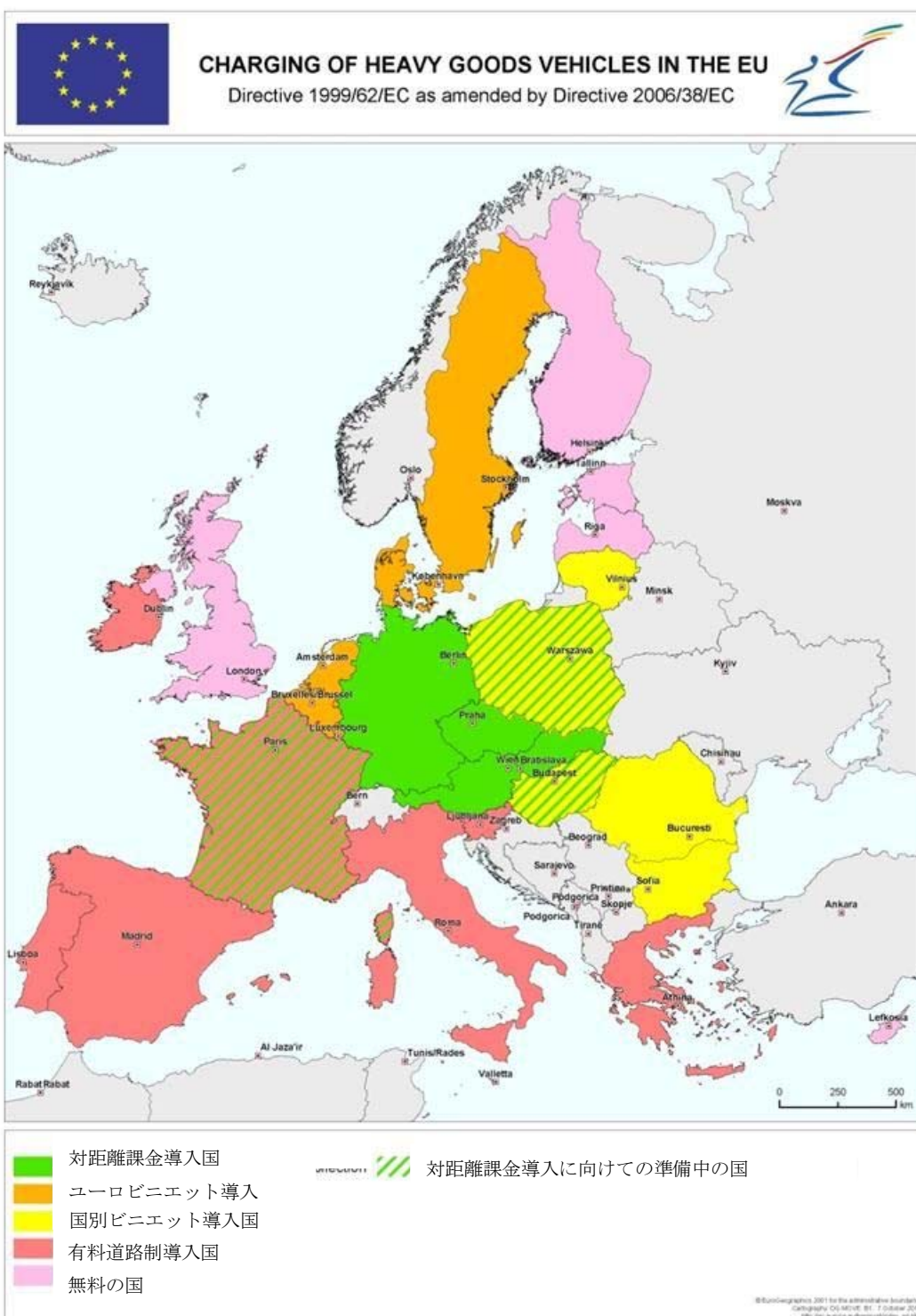
欧州議会事務局は、EU加盟27カ国及びスイスにおける重量貨物車両課金の状況に関する調査報告書を公表している。なお、スイスはEU非加盟国でありEU指令は適用されないが、EUとの交通協定により施策が調整されている。

同報告書によれば、対距離課金方式を導入している国が、スイス、オーストリア、チェコ及びドイツの4カ国、ビニエット方式を導入している国がベルギー、オランダ、ルクセンブルグ、デンマーク、スウェーデン、ポーランド、ハンガリー、ルーマニア、ブルガリアなど11カ国である。また、フランス、スペイン、イタリア等の6カ国は有料高速道路の通行料金として課金を行っている。残りの英国をはじめ7カ国では、(一部の有料道路等を除いて)課金は行われていない(図1-11参照)。

以下、それぞれの方式について主な国に関する状況を個別に記す。

---

れる (P108 表1-13を参照)。



出典：European Commission

図 1-11 ユーロビニエツト指令の国別導入状況

## ① 対距離課金方式の国

### i) スイス

スイスでは、2001年からHVFと呼ばれる課金が導入されている。対象車両は3.5t超の重量貨物車両であるが、単に距離(km)当たりではなく、重量\*距離(トン・km)当たりでの課金がなされている。また、高速道路等だけでなく国内のすべての道路における走行について課金されることに特徴がある。さらに、車両の排出ガス等級に応じた課金区分もなされている。

表 1-4 スイスの排出ガス等級別の課金体系 単位:サンチーム/トン・km

| ユーロ排出ガス等級    | 課金額           |
|--------------|---------------|
| EURO III - V | 2.15 (-14.7%) |
| EURO II      | 2.52          |
| EURO I、0     | 2.88 (+14.3%) |

スイスでこのような課金が導入された背景としては、アルプスという自然環境が豊かな地域であることに加え、欧州内の東西・南北方向への通過交通の割合が高いことが挙げられている。

また、スイスの重量車課金(HVF)は、国内の道路を走行可能な車両総重量の制限緩和と並行して導入されたことにも留意する必要がある。すなわち、EUとの協議により、スイス国内を走行可能な車両総重量の上限が2001年に28tから34tに、さらに2005年には40tまで緩和されている。このため、運送事業者にとっての課金によるコスト増は、より大型の車両を使用することによる輸送効率の向上によって吸収されているという指摘がある。

課金の技術的方式は、車両のタコグラフに接続された車載器が走行距離を自動的に記録する方式となっている。国外の車両で車載器を搭載していない場合は、入出国時に運転者がタコグラフに基づいて走行距離を申告する。

### ii) オーストリア

オーストリアでは、2004年からLKW-Mautと呼ばれる課金が導入されている。対象道路は高速道路(アウトバーン)及びそれに準ずる道路(シュネルシュトラーセ)である。対象車両は3.5t超の重量車両であるが、貨物車両だけでなく旅客車両も課金の対象となっている。車両の排出ガス等級による課金区分が、2010年の年初から導入されている。

課金の技術的方式は、車両内のタグと高速道路をまたぐガントリーとの間のマイクロ波通信(DSRC)によるもので、通常の走行速度のまま料金等を支払うことができる。これは、有料道路の電子的料金収受で用いられている方式を導入したもので、料金所を設置しない、いわゆるオープンロード方式に相当するものである。



表 1-5 オーストリアの課金体系 単位 ユーロ/km(税抜き)

| ユーロ<br>排出ガス等級         | 課金グループ | 2 軸   | 3 軸    | 4 軸以上  |
|-----------------------|--------|-------|--------|--------|
| EEV <sup>16</sup> +VI | A      | 0.144 | 0.2016 | 0.3024 |
| IV+V                  | B      | 0.154 | 0.2156 | 0.3234 |
| 0-III                 | C      | 0.176 | 0.2464 | 0.3696 |

### iii) ドイツ

ドイツでは、2005 年から LKW-Maut と呼ばれる課金が導入されている。対象道路は高速道路(アウトバーン)であり、対象車両は 12t 以上の重量貨物車両である。車両の排出ガス等級及び軸数による課金区分が設けられている。

従前、ドイツのアウトバーンは無料であったが、特に東欧諸国へ EU が拡大して以降、通過交通が増大し、これがドイツで重量貨物車両課金の導入が政治的に受け容れられる大きな要因となったとされている。

ドイツの課金の大きな特徴のひとつは、その技術的方式にある。すなわち、全地球測位システム(GPS)装置と連動した車載器によって走行距離を算定し、携帯電話ネットワーク(GSM)を通じてデータを送信するシステムとなっている。これにより従来無料であった高速道路に課金のための施設を新たに設ける必要がないという利点があるが、全く新たなシステムであり、深刻な技術的問題によって、当初、2003 年に導入予定としていたものが、2005 年まで遅れる結果となった。

表 1-6 ドイツの課金体系 単位 ユーロ/km

| 排出ガス等級 <sup>17</sup> | 3 軸まで | 4 軸以上 |
|----------------------|-------|-------|
| EEV、EURO V           | 0.141 | 0.155 |
| EURO IV              | 0.169 | 0.183 |
| EURO III             | 0.190 | 0.204 |
| EURO 0- II           | 0.274 | 0.288 |

年間粗収入は、2005 年の 28 億 6 千万ユーロ (約 3,357 億円) から、2008 年の 35 億ユーロ (約 4,108 億円) へと着実に増加している。

料金徴収は、おおよそ 90%が自動化されており、その年間運用コストは収入の 15~20%程度(キロ当たり約 3.1 円~5.5 円)と見積もられている。マニュアルでの支払いの処理は、課金処理全体の 10%であるが、運用費用の全体の 3 分の 1 以上を占めている。

<sup>16</sup> EEV とは、Enhanced Environmentally Friendly Vehicle 特別環境基準適合車の略で、この規制値は大気汚染が特にひどい都市等の問題の解決のために、加盟国が政策的に使用するための値である。

<sup>17</sup> EURO II ~ III の車両で、所定の粒子状物質低減装置が付いている車両は、1 段階厳しい基準に適合していると見なされる。

当初 5%と見込まれていた違反率は、実際には 2%未満となっている。故意の違反行為に対する罰金は 400 ユーロ（約 46,948 円）で、過失によるものは 200 ユーロ（約 23,474 円）である。罰金の最高額は、2 万ユーロ（約 235 万円）で、ドライバーと荷主が折半して負担する。

収入は、その 50%を道路に、38%を鉄道に、12%を水運に割り当てることを基本に、議会が配分を行う。当初からドイツのトラック業界から支持を獲得するために、一般会計からの道路、鉄道、水運への支出割当に、この追加収入を加えることとされていた。

課金の導入以降、課金回避のための交通転換が問題となったことから、2007 年に高速道路以外の幹線道路の一部(3 路線)にも課金が拡大されている。また、独仏国境沿いでの交通転換も問題となり、フランス側のアルザス地域で課金の導入が検討されている。

#### iv) チェコ

チェコでは、課金制度は、2007 年の 1 月に運用を開始した。このシステムは、DSRC を利用した課金箇所を主要な高速道路に配置し、あわせて不正防止用の車両ナンバー自動読取装置を備えて運用している。導入当初は、重量が 12 トンを越えるトラックだけを対象としていたが、2010 年現在、3.5 トンを越える商業用トラックがすべて対象となっている。チェコの課金体系は表 1-7 のとおりであるが、軸数と排出ガス等級によっている。

表 1-7 チェコの課金体系

単位 ユーロ/km

| 排出ガス等級     | 2 軸    | 3 軸    | 4 軸以上 |
|------------|--------|--------|-------|
| EURO III-V | 0.0595 | 0.1015 | 0.147 |
| EURO 0-II  | 0.0805 | 0.1295 | 0.189 |

現在の高速道路における課金は、より包括的なロードプライシングに向けての第一段階であるとみなされている。将来計画（第二段階）では、課金対象に主要道路、地方道を含めることにより、2017 年までに、800km を追加する予定である。

第一段階と、第二段階における初期投資費用は、概算で総額 180 億チェココルナ(CZK(約 871 億円))<sup>18</sup>の見込みである。計画の完了時点には、1,792km にわたる高速道路と幹線道路ならびに 69km の主要な接続道路が含まれることになる。現行システムを拡張するには、主要道及び地方道に高価なガントリーを設置する方法もあるが、これは資金的に困難であると思われることから、極超短波と GPS を利用する方法が検討されている。

2008 年に以上の計画でもたらされた収入は、約 60 億 CZK（約 290 億円）であった。高速道路と準高速道路ではキロ当たり 4.05CSK(19.6 円)、一級道路（主要幹線道路）では、キロ当たり 1.90CSK(9.2 円)の水準である。緊急車両等を含む一定の車両は、料金等が免除されるが、登録と車載器の搭載は必要とされている。

<sup>18</sup> 1 チェココルナ (CZK) = 4.84 円 (平成 23 年 7 月 1 日現在) とした。

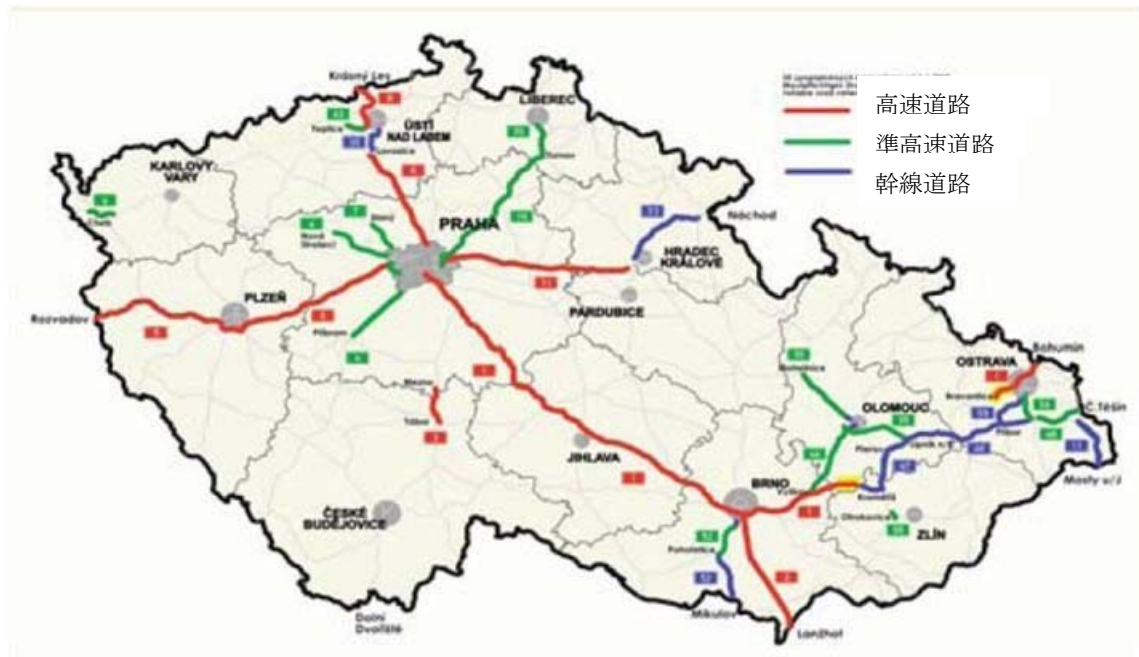


図 1-12 チェコの幹線道路網図

## ② ビニエツ方式の国

### i) ベネルクス3国

ベルギー、オランダ、ルクセンブルグ、デンマーク及びスウェーデンは、1995年から各国共通のビニエツ方式による課金を実施しており、ユーロビニエツと呼ばれている。なお、ドイツも、対距離課金方式に移行する以前はこれに参加していた。

対象車両は12t以上の重量貨物車両で、対象道路は高速道路及びそれに準ずる幹線道路である。ビニエツは時間単位(日、週、月又は年)で購入し、車両の排出ガス等級による課金区分もなされている。

オランダでは、ビニエツ方式から対距離課金方式に移行することについての議論がなされており、早ければ2012年にも新たなシステムが導入される可能性があった<sup>19</sup>。最も広範な選択肢は、全ての道路における全ての車両の走行について課金するもので、車両の環境特性に応じた課金区分や混雑を考慮した場所・時間帯による課金区分が検討されていた。しかしながら、2010年10月に成立した連立政権の政策協定ではロードプライシングは導入しないと明記されており、計画は中止された。

ベルギーでは、上記のオランダの計画と調整して、対距離課金の導入を検討していたが、オランダの失敗を受けて、独自の課金を計画している。同国は、深刻な地域間の対立により、首相を決定できない状況が継続しているが、3つの地域(フランドル、ブリュッセル、ワロン)は2013年に高速道路を有料化することについて2011年2月に合意した。この計

<sup>19</sup> オランダの対距離課金計画については、「5. オランダの対距離課金計画」で詳細に紹介する。

画の目的は、通過交通による道路損傷費用の徴収及び環境への影響緩和である。対象は高速道路を利用する全車種である。課金内容は、現在無料の乗用車については、ビニエットによる期間制の有料（電子的徴収）とし、トラックについては、電子的課金による対距離有料制としようとするものである。収入の配分は、フランドル地域 52%、ブリュッセル地域 10%、ワロン地域 38%とされている。車種区分や料率は未定だが、車軸数及びユーロ排出ガス等級に基づくものを計画しているとのことである。

## ii) スウェーデン

スウェーデンにおいても、ビニエット方式から対距離課金方式への移行に関する検討がなされている。なお、スウェーデンは 70 年代からディーゼル・トラックへの対距離課金を行っていたが、EU への加盟に際して独自方式による課金は廃止され、ユーロビニエットに参加したという経緯がある。

## ③ 有料道路制の国（フランス）

フランスでは、環境グルネル法に基づき、コンセクション対象外の国道（約 12,000km）や一部の地方道（約 2,000km）に、重量車課金（エコ・タクス）を導入することが決定されている。

この課金の目的は、道路利用に課金することにより、道路の利用を減らし、より効率的な利用を促すこと、及び総合的な交通戦略のもとで、自動車から他の交通機関へのモーダルシフトを促進するための財源を確保することである。地方道については、徴収経費を差し引いた収入が、当該地方道を管理する自治体に移譲される。課金額は混雑課金を上乗せされる可能性がある。この課金は運送業者から貨物の輸送によって利益を受ける者に直接転嫁される。

課金システムはフリーフローの ETC 技術を使用し、約 3,000 箇所の課金ポイントが設置される。予想総収入は年間約 11 億ユーロ（約 1,291 億円）であり、徴収経費はこのうち 15~20%である。

平均料率は 12 ユーロセント（約 14.1 円）/kmであり、最高 20 ユーロセント（約 23.5 円）/km、最低 2.5 ユーロセント（約 2.9 円）/kmとされており、既存の有料高速道路の料率の 2/3 程度である。徴収は、民間の ETC 供給業者に委託されるが、全体の責任を持つ主契約業者としてイタリアのアウトストラーデを中心とするコンソーシアムである Ecomouv が選定された。契約期間は 14 年（設計・建設 21 か月、運営・維持 11 年半）、期間中の収入合計額は約 20 億ユーロ（約 2,347 億円）である。

2011 年までに重量貨物車課金を先行して導入したドイツからの転換車両の多いアルザス地方の約 190 kmに試験導入され、全国導入は 2012~13 年頃と予想される。

#### ④ 課金を行っていない国（英国）

英国は、橋梁・トンネルを除いて、道路は無料となっており<sup>20</sup>、重量貨物車両課金も行われていない。政府は、全国的な対距離課金方式を導入する可能性について検討していたが、2009年6月に断念した<sup>21</sup>。

なお、これとは別に、ロンドンでは2003年から都心部を対象として混雑課金としてのロードプライシングが導入されている<sup>22</sup>。さらに、2008年から、概ねグレーター・ロンドンの地域を対象とした低排出ガス区域(LEZ)課金が導入されている。これは大気汚染の緩和を目的とするもので、重量貨物車両のうち排出ガスに関するEUROⅢ等級の基準を満たしていないものに課金される。

### （3）ユーロビニエツト指令の改正に向けての検討

交通行動において利用者が最適な意思決定を行うためには、交通による環境、事故、及び混雑等の外部費用を負担させる必要があると認識されたため、1999/62/EC指令の改正において、EUの立法者たちは欧州委員会に対して、あらゆる交通モードのすべての外部費用の評価のための適用可能で、透明性があり、包括的な一般モデルを提出することを要請した。

この要請に応じて、欧州委員会は既存の学術的及び実務家の知識を集約し、外部費用の計測と内部化の手法に関する包括的な鳥瞰図を提示するとともに、外部費用推定のための手法と初期値を提示するためのインパクト・スタディ（IMPACT調査）を実施した。

この調査の結果は、2008年2月に発行された交通部門における外部費用の算定に関するハンドブック（Handbook on estimation of external costs in the transport sector、以下ハンドブック）にまとめられている。

ハンドブックは、外部費用の数値を計測するための手法、そのような計測のための最善の利用可能な入力値（例えば、寿命の一年間の損失額）、及び異なった交通状況ごとの外部費用の推定値（例えば、ある車両のキロ当たり大気汚染費用が何ユーロか）について提案を行っている。

#### ① 外部費用の推定手法

外部費用の推定は、いくつかの不確実性を考慮しなければならないが、主要な手法については、広くコンセンサスが存在する。混雑費用の推計におけるベスト・プラクティスは、速度とフローの関係、時間価値及び需要の弾力性に基づいている。大気汚染と騒音の費用については、支払意思額に基づく統計的な寿命の価値を用いたインパクト・パスウェイ法が望ましい手法であることが広く認知されている。事故の限界費用は、統計的な寿命の価値を用いた、リスク弾力性手法によって推定可能である。CO<sub>2</sub>の排出量の長期的な削減目標を所与とした回避費用アプローチが、気候変動費用の推定のためのベストプラクティス

<sup>20</sup> 2003年に、(橋梁・トンネルを除いた)初の有料道路であるM6 Toll(延長42km)が開通している。

<sup>21</sup> Financial Times, By Robert Wright, Transport Correspondent, June 24, 2009

<sup>22</sup> 詳細については、「2. 混雑課金の種類と事例」を参照。

である。その他の外部費用（例えば、エネルギーへの依存に関連する費用）も存在するが、現時点ではそれらを評価する手法についての科学的なコンセンサスが存在していない。

## ② 利用可能な入力値及び推定値の初期値

交通行動の外部費用は、場所（都市内、都市間）、時間帯（ピーク、オフピーク、夜間）、車両の特性（EURO 基準）のようなパラメーターに強く依存している。同一の加盟国において、ある貨物車の都市部のピーク時間における費用は、同じ車両の都市間のオフピーク時間の費用よりも、少なくとも 5 倍に達する。

以下の図は費用項目及び交通状況ごとの数値のレベルを示している。

Figure 1 Heavy goods vehicles: Unit cost per cost category in €/ct/vkm (in €2000) based on unit values all cost components from the Handbook (CE/INFRAS 2008)

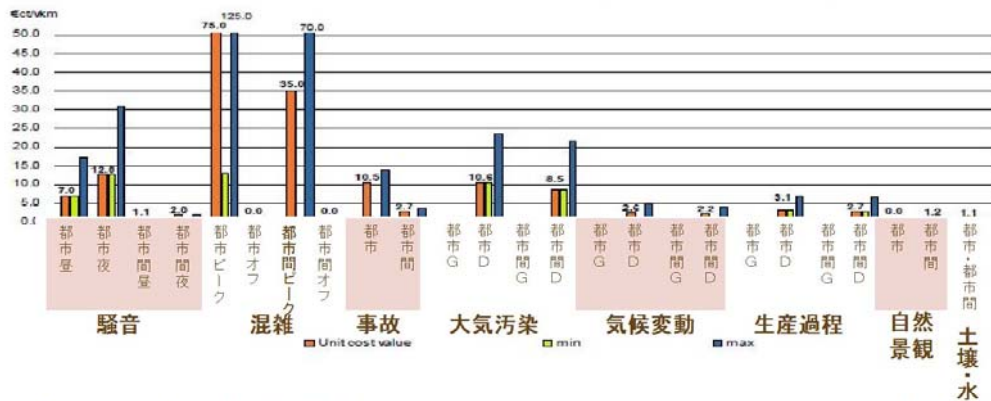


Figure 2 Heavy goods vehicles: Unit values per traffic situation in €/ct/vkm (in €2000) based on unit values for all cost components from the Handbook (CE/INFRAS 2008)

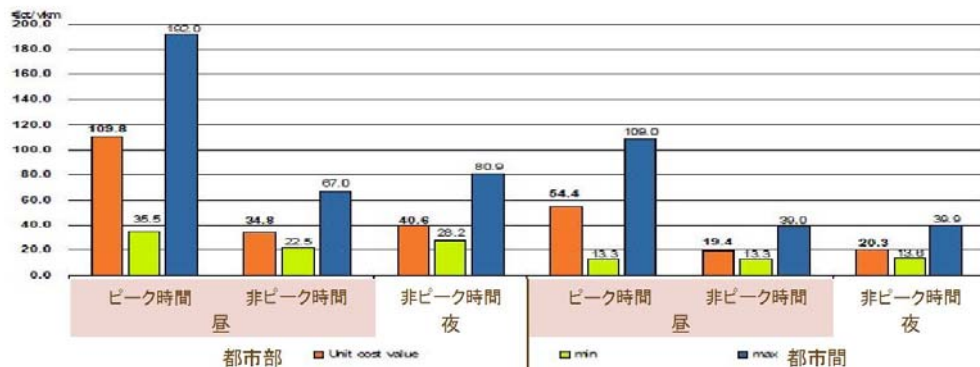


図 1-13 重量貨物車の費用の種類別のキロ当たり単価及び交通状況(地域及び時間帯)別の全費用

ハンドブックは、当研究における文献調査に基づいて、典型的な欧州及び加盟国の入力値を提供している。これらの入力値は、相対的に高いレベルの正確性を持って、自国の出力値を算定するために使用することができる。そうではなく、提案された価値移転手法を考慮して、それぞれの費用項目ごとに算出された推定値をそのまま使用することも可能である。これらの値は正確性が低い、信頼できる帯域を示しており、政策目的には使用可能である。

#### (4) ユーロピニエツト指令に関する改正案の内容

前節の IMPACT 調査に基づき欧州委員会は、2008 年 7 月にユーロピニエツト指令に関する改正案(ユーロピニエツトⅢと呼ばれる場合もある)を公表した。以下に主なポイントを記す。

##### ① 「インフラ課金」と「外部費用課金」

改正提案は、「通行料金(toll)」に関する定義の規定を改正し、「通行料金」には「インフラ課金(infrastructure charge)」と「外部費用課金(external cost charge)」の2つの要素を含むものとしている。

「インフラ課金」とは、インフラに関して加盟国が負担した費用を回収することを目的とするものである。また、「外部費用課金」とは、交通による大気汚染、騒音及び混雑に関して加盟国が負担した費用を回収することを目的とするものである。前述のように現行指令では通行料金の水準(加重平均通行料金)はインフラ費用の回収原則に基づくことを必要とされていたが、改正提案ではインフラ費用の回収原則は「インフラ課金」に関してのみ適用され、「外部費用課金」には適用されない。すなわち、インフラの建設及び運営・維持に要する経費(インフラ費用)とは別に、大気汚染、騒音及び混雑による費用(外部費用)を「通行料金」によって回収することを認めている。

加盟国は、「インフラ課金」又は「外部費用課金」の一方のみ又は双方ともを含めて「通行料金」を設定することができる。

##### ② 「外部費用課金」の項目

上述のように、改正提案では「外部費用課金」に含まれる項目として、交通による大気汚染、騒音及び混雑を限定列挙している。

交通に伴う外部費用としては、このほかに交通事故や気候変動(CO<sub>2</sub>)などが挙げられるが、改正提案には含まれていない。理由としては、交通事故に関しては、自動車の走行距離だけではなく様々な要因の複合によって影響されるので、ロードプライシングではなく、例えば自動車保険のような他の手段によるべきとされている。気候変動については、自動車が走行する場所や時間帯などとの関連性が乏しく、燃料税などの他の手段によるべきとされている。

##### ③ 「外部費用課金」の基準

改正案は、指令の別添を改正して、加盟国が「外部費用課金」を行う場合の基準を、外部費用の項目ごとに定めている。基準においては、各費用項目に関する算定式とパラメーターが定められており、また、それぞれの項目に関する課金の上限値も対象道路や車両のタイプなどに応じて以下のとおりに定められている。

###### i) 大気汚染費用

加盟国が交通による大気汚染費用の一部または全部を外部費用課金に含めようとする場

合には、独立の主体が、以下の公式を適用して算定した値、または表 1-8 の単価のどちらか低いほうの値を課金上限値として決定しなければならない。

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} * PC_{jk} \quad \text{ここで：}$$

- $PCV_{ij}$  は、車両タイプ  $i$  の車両の対象道路  $j$  における大気汚染費用（ユーロ/台  $k$   $m$ ）
- $EF_{ik}$  は、汚染物質  $k$  及び車両タイプ  $i$  の排出係数（ $g/k$   $m$ ）
- $PC_{jk}$  は、汚染物質  $k$  の対象道路  $j$  における単価（ユーロ/ $g$ ）

表 1-8 大気汚染費用の地域別、排出ガスの等級別の課金上限値

| ユーロセント/km | 都市郊外の道路 | 他の都市間道路 |
|-----------|---------|---------|
| EURO 0    | 16      | 13      |
| EURO I    | 11      | 8       |
| EURO II   | 9       | 8       |
| EURO III  | 7       | 6       |
| EURO IV   | 4       | 4       |
| EURO V 以上 | 3       | 2       |

## ii) 騒音費用

加盟国が交通による騒音の費用の一部または全部を外部費用課金に含めようとする場合には、独立の主体が以下の公式を適用して算定した値、または表 1-9 の単価のどちらか低い方の値を課金上限値として決定しなければならない。

$$NCV_{ij}(\text{昼}) = \sum_k NC_{jk} * POP_k / ADT^{23}$$

$$NCV_{ij}(\text{夜}) = n * NCV_{ij}(\text{昼}) \quad \text{ここで：}$$

- $NCV_{ij}$  は、車両タイプ  $i$  の車両の対象道路  $j$  における騒音費用（ユーロ/台  $k$   $m$ ）
- $NC_{jk}$  は、対象道路  $j$  における騒音レベル  $k$  の一人当たり騒音費用（ユーロ/人）
- $POP_k$  は、昼間の騒音レベル  $k$  におけるキロ当たりの人口（人/ $k$   $m$ ）

<sup>23</sup> 本式の右辺には車両タイプを示す添字  $i$  が脱落しているが、2010 年の議長国提案では修正されている(表 1-10 の別添 IIIa 及び IIIb (抜粋) の騒音の算定式参照)。



- ADT は、日平均交通量（台）
- n は、夜間への修正係数

表 1-9 騒音費用の地域別・時間帯別の課金上限値

| ユーロセント/台km | 昼間   | 夜間   |
|------------|------|------|
| 都市郊外部の道路   | 1.1  | 2    |
| その他の都市間道路  | 0.13 | 0.23 |

### iii) 混雑費用

混雑した道路においては、加盟国は、混雑費用が、既に課金しているインフラ整備費用を超えることを証明することを条件として、混雑費用の一部または全部を外部費用課金に含めことができる。その場合には、独立の主体が、時間帯ごとに以下の公式を適用して算定した値、または表 1-10 の単価のどちらか低いほう値を課金上限値として決定しなければならない。

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} * \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q}$$

ここで：

- CCV は、課金可能な混雑費用（ユーロ/台 k m）
- IDC は、既に課金されているインフラ整備費用（ユーロ/台 k m）
- $Q_0$  は、最適時間交通量（台/時間）
- $MEC(Q)$  は、混雑による限界外部費用（ユーロ/台 k m）
- VOT は、時間価値（ユーロ/時間・台）
- $Q$  は、平均時間交通量（台）
- $\Delta Q$  は、時間交通量の変化
- $v(Q)$  は、平均走行速度（k m/時間）

表 1-10 混雑費用の地域別・時間帯別の課金上限値

| ユーロセント/台km | 時間帯 A | 時間帯 B | 時間帯 C |
|------------|-------|-------|-------|
| 都市近郊の道路    | 0     | 20    | 65    |
| 他の都市間の道路   | 0     | 2     | 7     |

時間帯 A：安定的な走行状態のオフピーク時間帯

時間帯 B：不安定な走行状態のピークまたはピークに近い時間帯

時間帯 C：交通の途絶が発生している極端なピークの時間帯

#### ④ ハンドブックの内容と指令改正案との関係

欧州委員会は、ハンドブックの内容（推定値と手法）を実際の重量貨物車課金政策に適用するために、以下の原則を設定して選別・修正した上で、改正案としている。

##### i) 内部化のための他の方法の考慮：

同委員会の提案では、ある外部費用項目について、他の内部化手法が適用可能であるか、あるいは、インフラ費用と併せて課金するよりも適切な場合には、そのような外部費用の項目を排除している。その例としては事故費用（保険制度を通じて内部化）及び気候変動費用（燃料課金、CO<sub>2</sub>課税、燃料の生産から生じる排出物の処理）がある。

##### ii) 慎重な手法：

同委員会は、課金のための論理的な頑健さが劣る、すなわち、すでに一般に受け入れられている手法により計測できない外部費用の項目を排除している。また、過大な課金を避けるため、自然及び景観のような価値の計測が不確実な外部費用は考慮していない。それぞれの外部費用に対して最大値としてのキャップを導入している。ハンドブックのレベルと提案されたキャップとを比較すると、同委員会の手法は、

- ・ピーク時間においては、測定された単位当たりの外部費用総額のおおむね 3 分の 2 を考慮している。
- ・オフピーク時間においては、測定された単位当たりの外部費用総額の 50%弱を考慮している。

##### iii) 単純化された手法：

同委員会はそれぞれの外部性に対して、一つの単純化された手法を提案している。特に騒音と大気汚染に対しては、平均可変費用を用いる方法（限界費用を一定と仮定）としている。

##### iv) ユーロビニエット指令 II（2006/38/EC）との整合性：

ユーロビニエット指令 III において提案された推計値は、既存の指令（ユーロビニエット指令 II）の最高値に相当する。しかしながら、いくつかの例外がある。最も重要なものは、

影響を受けやすい地域における外部費用（大気汚染、騒音）に対する割増しである。これは現在の指令において提案されている 25%の割増の代替案としてのみ適用可能である。

## （５）改正提案の審議と合意

### ① 改正提案の挫折

当初の改正案（1185/1/08）は 2008 年 7 月に提案され、同年 12 月及び欧州議会が第一次案に投票したのちに再び 2009 年 3 月に閣僚理事会で討議されたが、以下の理由により、合意できなかった。

－英国、ドイツ、イタリア、ギリシアなどの国から、現在の経済・金融危機を考慮して、国民の負担を追加するような改正は延期すべきであるとの意見が出された。

－混雑問題は、都市部という地域内の問題であり、また、乗用車による影響も大きいことから、同指令に含めるべきでないという異論が出された。

### ② 2010年の合意

議長国のベルギーは、2010 年 9 月に上記改正案の修正案を提示し、10 月 15 日の EU 閣僚理事会でさらに修正を加えた上で、合意が成立した。表 1-10 に現行指令と改正案の抜粋を掲げる。

この法令案は、大気と騒音による汚染の費用（いわゆる外部費用）について「通行料金 (toll)」を課することによって、道路貨物交通から発生する汚染を削減し、交通の流れをより円滑にするとともに、道路の混雑を回避することを助けることを目的としている。

これにより、加盟国は、既に存在しているインフラ費用の回収のためのインフラ課金に加えて、トラックに対する新規の「外部費用課金」を導入することが可能になる。また、加盟国はピーク時間における道路の混雑を考慮して、インフラ課金を調整することができる（課金の調整に関する条項は議長国の修正案の一部であり、当初の提案において論争となっていた混雑課金に代わるものである）。

課金額は、車両のタイプ及び排出ガス、走行距離、道路利用の場所及び時間によって変動する。このような課金額の違いは、より「グリーンな」交通パターンへの転換と、これによる燃料消費の削減及び気候変動の防止を促進することを目的としている。

未解決であった論点については、以下の修正を加えることで合意した。

- － 最も厳しい排出ガス基準に適合した車両は、これらの基準が有効になった時から 4 年間大気汚染費用の課金を免除される。すなわち EUROVI 排出ガス等級の車両は 2017 年 12 月 31 日まで免除される。さらに EUROV の車両は、EUROVI 基準が適用される日、すなわち、2013 年 12 月 31 日まで免除される。
- － 道路の混雑を削減するためのインフラ課金の最大割増率は 175%とし、課金可能な時間は一日のうち 5 時間に限定する。これにより、例えば、ドイツの場合、混雑時間帯には、3 軸の EUROV 適合車の場合には、課金単価をキロ当たり 0.141 ユーロ（約 16.5 円）から 0.247 ユーロ（約 29.0 円）まで引き上げることが可能になる。

表 1-11 ユーロピニエツト指令 2010 年改正案 新旧対照表 (抜粋)

| 2006 年改正指令 [現行指令]<br>(1999/62/EC, 2006/38/EC)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 2010 年改正案<br>(2010.10.06 議長国提案)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>第 2 条 この指令の目的から、<br/>(b) 「通行料金」(toll)とは、インフラにおいて一定の距離を走行する車両が支払うべき、第 7 条第 1 項で定めるところによる特定の金額をいう。当該金額は、走行距離及び車両のタイプに基づくものとする。</p> <p>第 7 条<br/>9. 通行料金は、インフラ費用の回収原則のみに基づくものとする。特に、加重平均通行料金は、関係するインフラ・ネットワークの建設費用並びに運営、維持及び開発費用に関するものとする。加重平均通行料金には、市場条件に基づいた資本利益又は利益マージンを含めることができる。</p> <p>10. (a) 第 9 項の加重平均通行料金に関する定めを損なわない限りにおいて、加盟国は、例えば、環境上の被害との戦い、混雑への取組み、インフラ損傷の最小化、関係するインフラ利用の最適化又は道路の安全性の促進といった目的のために、通行料金レートを変化させることができる。ただし、そのような料金変化は、次によるものとする。<br/>[以下略]</p> | <p>第 2 条 この指令の目的から、<br/>(b) 「通行料金」(toll)とは、一定のインフラにおける走行距離及び車両のタイプに基づいて車両が支払うべき特定の金額をいい、インフラ課金及び/又は外部費用課金により構成される。<br/>(b a a) 「インフラ課金」(infrastructure charge)とは、インフラに関する建設、維持、運営及び開発の費用で加盟国において負担されたものを回収するために徴収される課金をいう。<br/>(bb) 「外部費用課金」(external cost charge)とは、交通による大気汚染及び/又は交通による騒音に関する費用で加盟国において負担されたものを回収するために徴収される課金をいう。</p> <p>第 7b 条<br/>1. インフラ課金は、インフラ費用の回収原則に基づくものとする。加重平均インフラ課金は、関係するインフラ・ネットワークの建設費用並びに運営、維持及び開発費用に関するものとする。加重平均インフラ課金には、市場条件に基づいた資本利益又は利益マージンを含めることができる。</p> <p>第 7c 条<br/>1. (前略) 外部費用課金は、別添Ⅲa に定める要件及び手法に従って設定及び変化するものとし、別添Ⅲb に定める最高限度を遵守するものとする。</p> <p>第 7f 条<br/>3. インフラ課金は、混雑の緩和、インフラ損傷の最小化、インフラ利用の最適化又は道路の安全性の促進の目的で、以下の条件に基づき、変化させることができる。<br/>(c) いかなるインフラ課金も、第 7b 条に定められた加重平均インフラ課金の最大水準を [300→175]%以上超えないこと。<br/>(d) 混雑緩和の目的で高いインフラ課金が徴収されるピーク時間帯は、1 日当たり [6→5] 時間を超えないこと。<br/>[注] [ ]内は、2010 年 10 月 15 日閣僚理事会合意による修正。</p> |

2010年議長国提案 別添Ⅲa及びⅢb(抜粋)

・騒音の算定式

$$NCV_j(\text{日}) = e * \sum_k NC_{jk} * POP_k / WADT$$

$$NCV_j(\text{昼}) = a * NCV_j$$

$$NCV_j(\text{夜}) = b * NCV_j$$

ここで:

- － NCV<sub>j</sub> は、1台の重量貨物車両の対象道路 j における騒音費用 (ユーロ/台 km)
- － NC<sub>jk</sub> は、対象道路 j における騒音レベル k の一人当たり騒音費用 (ユーロ/人)
- － POP<sub>k</sub> は、昼間の騒音レベル k におけるキロ当たりの人口 (人/km)
- － WADT は、加重平均日平均交通量 (乗用車換算台数)
- － a と b は、キロ当たり加重平均騒音費用が NCV<sub>j</sub>(日) を超えない範囲で加盟国が決定する比率である。
- － e は重量貨物車と乗用車の換算係数 (4 以下) である。

・騒音の上限値

| ユーロ/台km | 昼間  | 夜間  |
|---------|-----|-----|
| 都市近郊の道路 | 1.1 | 2   |
| 他の都市間道路 | 0.2 | 0.3 |

・大気汚染の算定式

$$PCV_j = \sum_k EF_{ik} * PC_{jk}$$

ここで:

- － PCV<sub>ij</sub> は、車両タイプ i の車両の対象道路 j における大気汚染費用 (ユーロ/台 km)
- － EF<sub>ik</sub> は、汚染物質 k 及び車両タイプ i の排出係数 (g/km)
- － PC<sub>jk</sub> は、汚染物質 k の対象道路 j における単価 (ユーロ/g)

・大気汚染の上限値

| ユーロ/台km    | 都市近郊の道路 (高速道路を含む) | 他の都市間道路 (高速道路を含む) |
|------------|-------------------|-------------------|
| EURO0      | 16                | 12                |
| EURO I     | 11                | 8                 |
| EURO II    | 9                 | 7                 |
| EURO III   | 7                 | 6                 |
| EURO IV    | 4                 | 3                 |
| EURO V     | 3                 | 2                 |
| EURO VI    | 0                 | 0                 |
| 2015 年末以降  | 2                 | 1                 |
| EURO VI 以上 | 0                 | 0                 |

- － インフラ課金を算定するためのルール(指令の付属書Ⅲ)の改正の適用については、欧州委員会に委任されず、閣僚理事会及び欧州議会の議決を要する。
- － 交通セクターにおけるプロジェクトに対する外部費用課金から得られる収入を特定財源とすることは、義務でなく、推奨となる。
- － 加盟国は、自らが必要と考える場合、例えば、課金が重大な悪影響、または、過大な事務経費を生じさせる場合には、12 トン以下の車両を課金から免除することができ

る。

- － 指令案は、いくつかの加盟国の選好により、EU 条約の財政条項ではなく、交通条項に基づくものとなり、これは全会一致により決定されることを意味する。したがって通常の立法手続き（欧州議会との共同決定及び特定多数決方式）が適用される。

現在有効なユーロピニエットにおける課金ルールは、主に道路インフラの建設、運営、維持、及び開発のための費用を回収するために設定されているが、新規の法案は、交通セクターにおける「汚染者支払」原則の導入を促進する。さらに指令の適用範囲は、現在はトランス・ヨーロピアン道路ネットワークに限定されているが、すべての高速道路に拡大される。

今後、指令の成立に向けて、案文が吟味され、欧州議会に送付される。

## （6）まとめ

### ① 分析

重量貨物車の km 当たり課金額をドイツ、オーストリア、チェコ（以下 EU 3 国と呼ぶ）、スイス、日本について試算し、簡単な比較分析を行った。

前提として、総重量 20 トン、3 軸、EURO III に適合した重量貨物車が、昼間のピーク時に走行した場合を想定した。

結果は以下のとおりである（表 1-11 参照）。

- － 現状ではスイスが最も高い課金単価となっているが、これはインフラ費用に加えて、環境課金がすでに導入されているからである。
- － 現状で、日本の通行料金はスイスに次いで高く、EU3 国の 2～3 倍である。
- － EU3 国で合意案の上限が導入されると、現在の日本の水準の 5～7 割程度の課金額となる。
- － EU3 国の改正案は合意案に比べて、都市近郊で 2～4 倍である。

表 1-12 EU、スイス、日本の重量貨物車の対距離課金額比較表<sup>24</sup> 単位:ユーロセント/台 km

| 国名<br>地域区分 | ドイツ   |       | オーストリア |       | チェコ   |       | スイス   |       | 日本    |       |
|------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|            | 都市近郊  | 都市間   | 都市近郊   | 都市間   | 都市近郊  | 都市間   | 都市近郊  | 都市間   | 都市近郊  | 都市間   |
| 現 状        | 19.00 | 19.00 | 24.64  | 24.64 | 11.93 | 11.93 | 55.21 | 55.21 | 45.91 | 38.55 |
| 改正案        | 92.10 | 32.13 | 97.74  | 37.77 | 85.08 | 25.06 | -     | -     | -     | -     |
| 合意案        | 33.25 | 25.20 | 43.12  | 30.84 | 20.87 | 18.13 | -     | -     | -     | -     |

## ② 評価

経済学的には、外部費用を含めた短期の社会的限界費用と料金を一致させることにより社会的な便益は最大化されることは定説となっている。これまでも交通白書等によって、道路の外部費用を課金することについて方向性は示されていたが、今回の合意は、実施義務を伴う指令の改正であるという点で、大きな意義がある。

また、既存研究を包括的な調査した上で、外部費用の標準的な計測手法と、課金すべき費用項目と課金額の水準を示したことは大きな意義があり、今後の他地域で外部費用課金を導入する際に有益な指針となると思われる。

しかしながら、現在の合意では、外部費用のうち最も高額と思われる混雑費用については除外されており、また、3.5t未満の貨物車及び乗用車が含まれていないため、外部費用の完全な内部化とはいえない。

## ③ 我が国への示唆

### i) 有料制強化の方向性

インフラ整備費用のみならず、外部費用まで道路の利用に対し課金することについて国際的な合意がなされたことは、我が国における高速道路の無料化の議論とはまったく逆の方向に進んでいるといえる。我が国における新たな高速道路の料金を検討する中で、このような欧州の動向を十分に踏まえることは重要であろう。以下より個別な点について述べる。

### ii) 地域別課金

EUの指令改正案では、課金単価を対象地域（都市近郊区、その他都市間）によって、

<sup>24</sup> 計算の諸条件は以下のとおり。

- ・為替レートは 1CZK=4.113 ユーロセント、1CHF= EURO1.2839、1円=0.90696 ユーロセントとした。
- ・改正案、合意案は、課金上限額であり、実際の課金額は加盟国の決定による。
- ・改正案については、交通途絶状態の時間帯（最大 5 時間）における課金上限額を示す。
- ・合意案の都市近郊については、最大割増率（175%）による課金上限額、都市間は混雑なしとして算定した。
- ・日本の都市近郊とは大都市近郊区間とした。各種割引（長距離通減等）は考慮せず、消費税は含まれていない。平均走行距離を 78.3 km（2008 全国高速道路実績）として算定した。

区分して設定している。これは、これらの地域ごとに、各費用等の原単位が大きく異なることによっている。

これは、現在の我が国における全国画一料率制と異なる地域別課金（都市部の単価は高く、地方部は安い）を示唆するものといえる。

### iii) 環境課金

重量貨物車の対距離課金を既に導入している国（ドイツ、スイス、オーストリア、チェコ）では、課金単価を EU の排出ガス等級によって差別化している。これは、大気汚染費用が、排出ガスの等級によって異なることによるが、環境改善のため車両性能向上に向けたインセンティブとしても機能している。我が国においても、自動車税の環境車割引と併せて、有料道路料金の差別化を図ることにより環境改善のための車両改良奨励策の検討の可能性はある。

### iv) 税額中立－既存税制との調整

対距離課金の導入に当たっては、いずれも税額中立、すなわち既存の燃料税、自動車税支払額と新規の対距離課金額とを同額とすることを前提としている。

これは世論の賛成を得やすくする効果を持っており、我が国でも導入に当たって参考にすべき方策といえる。

### v) 混雑課金の取り扱い

今回合意できたのは、インパクト調査により、詳細で体系的な調査を行った上で、異論の多かった混雑課金を除外したことが大きかった。実際、提案された改正案の課金額のうち 7 割程度は、混雑課金部分が占めており、これが実施されると実務面での大きな混乱が発生したと思われる。

また、結局は採用されなかったが、改正提案における混雑課金額上限の算定式では、現在の課金額を一旦差し引いて、後からインフラ整備費として加えることができるようにされている。これは考え方として、混雑の発生していない地域で課金することを認めていることを意味しており、我が国の地方部において短期の限界費用がほぼゼロであるので、無料化すべきであるという議論とは異なることに留意すべきである。



表 1-13 ディーゼル重量車の排出ガス規制値の日米欧比較

※各国・地域で最も重量が大きい区分の規制値を比較 単位:g/kWh

|                            | NOx<br>窒素酸化物                                                        | HC<br>炭化水素 | NMHC<br>非メタン炭化水素 | CO<br>一酸化炭素 | PM<br>粒子状物質 |        |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------|------------------|-------------|-------------|--------|
| <b>日本(車両総重量3.5トン超)</b>     |                                                                     |            |                  |             |             |        |
| 長期規制(1997, 1998, 1999)     | 4.50                                                                | 2.90       | —                | 7.40        | 0.25        |        |
| 新短期規制(2003, 2004)          | 3.38                                                                | 0.87       | —                | 2.22        | 0.18        |        |
| 新長期規制(2005)                | 2.0                                                                 | —          | 0.17             | 2.22        | 0.027       |        |
| ポスト新長期規制(2009, 2010)       | 0.7                                                                 | —          | 0.17             | 2.22        | 0.01        |        |
| 次期排出ガス規制(2016, 2017, 2018) | 0.4                                                                 | —          | 0.17             | 2.22        | 0.01        |        |
| <b>米連邦(車両総重量3.85トン超)</b>   |                                                                     |            |                  |             |             |        |
| 1998年基準                    | 5.36                                                                | 1.74       | —                | 20.78       | 0.134       |        |
| 2004年基準                    | メーカーは規制物質を①、②から選択<br>① NOx+NMHC 3.22<br>② NOx+NMHC 3.35かつ NMHC 0.67 |            |                  | 20.78       | 0.134       |        |
| 2007年基準                    | 0.27 (1.6)                                                          | —          | 0.188            | 20.78       | 0.013       |        |
| 2010年基準                    | 0.27                                                                | —          | 0.188            | 20.78       | 0.013       |        |
| <b>欧州(車両総重量3.5トン超)</b>     |                                                                     |            |                  |             |             |        |
| EURO II (1995)             | 7.0                                                                 | 1.1        | —                | 4.0         | 0.15        |        |
| EURO III (2000)            | 過渡モード                                                               | 5.0        | —                | 0.78        | 5.45        | 0.16   |
|                            | 定常モード                                                               | (5.0)      | (0.66)           | —           | (2.1)       | (0.10) |
| EURO IV (2005)             | 過渡モード                                                               | 3.5        | —                | 0.55        | 4.0         | 0.03   |
|                            | 定常モード                                                               | (3.5)      | (0.46)           | —           | (1.5)       | (0.02) |
| EURO V (2008)              | 過渡モード                                                               | 2.0        | —                | 0.55        | 4.0         | 0.03   |
|                            | 定常モード                                                               | (2.0)      | (0.46)           | —           | (1.5)       | (0.02) |
| EURO VI (2013)             | 過渡モード                                                               | 0.46       | 0.16             | —           | 4.0         | 0.01   |
|                            | 定常モード                                                               | (0.4)      | (0.13)           | —           | (1.5)       | (0.01) |
| EEV                        | 過渡モード                                                               | 2.0        | —                | 0.40        | 3.0         | 0.02   |
|                            | 定常モード                                                               | (2.0)      | (0.25)           | —           | (1.5)       | (0.02) |

注:1.車両総重量(日本)=空車状態の車両重量+最大積載量+乗車定員×55kg。※1人当たりの体重等、細部の規定は欧米と若干異なる。2.新長期規制(2005)からは車両区分を車両総重量2.5トン超から車両総重量3.5トン超に変更。3.欧州EURO III:全車種とも、定常モード(ESC)で規制。窒素酸化物還元触媒、DPF等の将来技術については、ESCと過渡モード(ETC)の両方で規制。4.欧州EEV:Enhanced Environmentally Friendly Vehiclesの略。EEV規制値は、大気汚染が特に悪い都市等の地域問題解決のため、メンバー各国が政策的に使用するための値(例:都市への乗り入れ制限を設ける際の基準として使用)で、暫定値。5.米国の2007年規制では、スプリットエンジンファミリー規定の利用により、2010年まではNOx適合レベルを1.6g程度とすることができる。

資料:日本自動車工業会

## 5. オランダの対距離課金計画

オランダ政府は、2007年12月に、交通・公共事業・水資源管理大臣から提案された「移動に対する代替的支払手段 (Anders Betalen voor Mobiliteit: ABvM)」と呼ばれる全車種全道路への対距離課金計画の導入を閣議決定し、2009年11月に「ロードプライシング法案<sup>25</sup>」を議会に提出し、この法案は議会で審議されていた。

しかしながら、オランダ軍のアフガニスタン駐留延長問題で2010年2月末に連立政権の一角が崩れ、実施が凍結され、その後、2010年6月の総選挙で政権の枠組みが変わり、2010年10月に成立した連立政権の政策協定ではロードプライシングは導入しないと明記されており、計画は中止された。

### (1) 背景

現在の計画以前に以下のものがあつたがすべて国民及び政治的支持を得られず失敗に終わった。

1970-80年代: 理論的検討

1988年: 高速道路有料化プロジェクト I

1992年: 混雑課金

1994年: 高速道路有料化プロジェクト II

1999年: 混雑課金と投資計画パッケージ

2001年: 対距離課金

### (2) スキーム

本計画の基本スキームは以下のとおりである。

- ロードプライシングはオランダ国内を走行するキロごとの課金として構成される。
- 道路利用者のプライバシーの保護のため、道路利用者が詳細な利用状況データを送ることについて明示的な同意を与えない限り、集計データ(料金表によって分類されたデータ)のみが料金徴収事業体に送られる。これにより、料金徴収事業体は、道路利用者の同意がない限り取引の詳細情報を保有しない。
- 不正の機会を限定するため、車載器(OBE)は中央から発行された‘信頼性エレメント’(TE)を含んでいる。この信頼性エレメントはOBEから事務局及び取締り機器へのデータの交信の安全性を確保する。
- ロードプライシングから除外される車両はOBEを保有することを要求されない。
- ロードプライシングシステムに外国の貨物交通を含めるために、副次的なシステムが創設される予定である。このシステムは、報告されたオランダ国内の走行距離に基づく料金を算定する。

---

<sup>25</sup> egels voor het in rekening brengen van een gebruiksafhankelijke prijs voor het rijden met een motorrijtuig (Wet kilometerprijs), November 2009

### (3) システム概要

システムの概要は図 1-14 のとおりである。

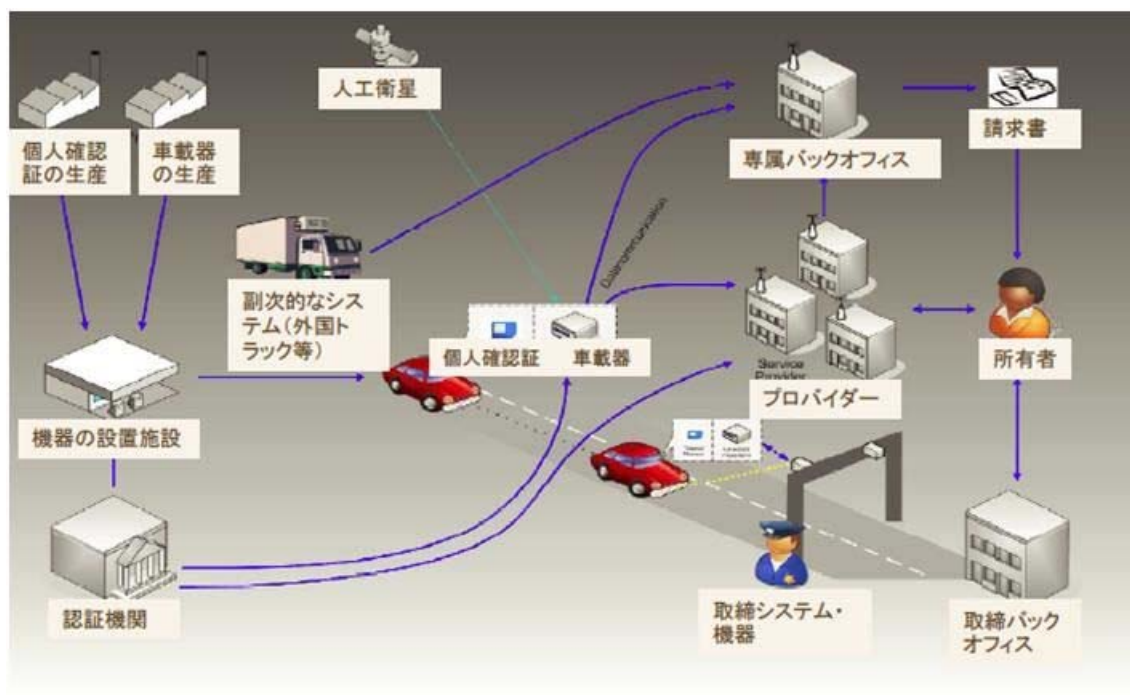


図 1-14 オランダの課金システム概要図

出典：Joris Al, Rijkswaterstaat, Road Pricing in the Netherlands-An introduction of the basic outlines, November 20, 2008

### (4) 導入方法の特徴

過去の計画の失敗を考慮して、今回の計画の実施に当っては、主要な導入段階ごとに議会の同意を得ることとしている。

また、導入時期の保証と市場機能の活用という 2 つの相反する目標を達成するために 2 つの調達的方式を並行して採用している。すなわち、複数の業者が道路利用者に対するすべてのサービスについて競争する方式 (MSP 方式) と専門の事務局が OBE の認証手続きを実施し、OBE の提供においてのみ業者を競争させる方式 (DBO 方式) とを並行的に採用している。

### (5) 導入スケジュール

- ロードプライシング導入計画に関する予備的实施決定 — 2008 年 6 月 (済)
- 「ロードプライシング法案」の提出 — 2009 年 11 月 (済)

- トラックへの導入 - 2011—2012年初め（予定）
- 他の車種への導入完了 - 2016年（予定）

## （6）課金の体系

2009年11月に議会に提案された「ロードプライシング法案<sup>26</sup>」によれば、基本課金額は車種（乗用車、小型商用車、バス、重量貨物車）ごとに走行距離によって決定される。乗用車についてはCO<sub>2</sub>の排出量により、他の車種については重量により基本課金料率の変動する。乗用車の平均基本課金額は、2018年まで以下のように上昇していく。

表1-14 乗用車の基本課金額の推移（単位：ユーロセント(円)/km）

| 年   | 2012         | 2013         | 2014         | 2015         | 2016         | 2017         | 2018         |
|-----|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 課金額 | 3.0<br>(3.9) | 3.5<br>(4.6) | 4.0<br>(5.2) | 4.6<br>(6.0) | 5.3<br>(6.9) | 6.1<br>(8.0) | 6.7<br>(8.8) |

出典：Nieuwsbericht, Kilometre charge: Most people will end up paying less, November 14, 2009

基本課金に加えて、混雑時間帯における追加的課金が認められており、これらは道路網のボトルネック箇所等に適用される。追加的課金の適用区域は地方議会において決定されることとされている。

課金免除車両は、身体障害者車両、農業用トラクター、タクシー、公共バス、二輪車、1987年以前の車両、警察、消防等の緊急車両等である。

## （7）費用

以下の要約表が、2008年6月の予備的な実施決定から2016年の供用まで（導入段階）の2008年価格での、ロードプライシングシステムの投資費用及び運営費用を示している。

表1-15 導入段階(2008—2016年)の投資及び運営費用(単位：10億ユーロ)

|      | 閣議決定時<br>(2007年11月末)の見積 | 2008年5月末時点の見積 |
|------|-------------------------|---------------|
| 投資費用 | 3.35                    | 3.64          |
| 運営費用 | 2.45                    | 2.06          |
| 合計   | 5.8                     | 5.7           |

注：これらの費用にはOBEをオドメーター（積算走行距離計）に接続することが必要とな

<sup>26</sup> egels voor het in rekening brengen van een gebruikafhankelijke prijs voor het rijden met een motorrijtuig (Wet kilometerprijs), November 2009

った場合のリスク加算金約 1 億ユーロを含んでいる。

#### (8) 効果

この計画により推定される効果は、表 1-16 のとおりである。

表 1-16 ロードプライシングによる効果

|                          | 混雑時間中の<br>走行時間の減少率 | 環境及び<br>交通事故減少率 | 経済効果       |
|--------------------------|--------------------|-----------------|------------|
| 時間、場所、環境への<br>影響により料率は変化 | 概ね 60%             | 最大 10%          | 概ね 10 億ユーロ |

注：推計の前提条件として基本課金額 3-4 ユーロセント/km、混雑課金額 11 ユーロセント/km を設定。

出所：Ronald Keus and Jan Vis, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Road Pricing in the Netherlands, Workshop on Road User Charging Systems, Warsaw, June 11 and 12, 2007

## 6. 米国の対距離課金の検討

本項では、米国で検討されている対距離課金として、米国陸上交通インフラ資金調達委員会の報告書及びオレゴン州で実施された社会実験の結果を紹介する。

### (1) 米国陸上交通インフラ資金調達委員会の報告書

米国では、道路及び公共交通（陸上交通）は混雑、老朽化、また財源の不足により危機的な状況にあると認識されており、現在の中期陸上交通政策の基本法である

「SAFETEA-LU（安全で、説明責任を果たし、柔軟で、効率的な交通公平化法：利用者への遺産）」において、専門の検討委員会を設置し、将来の陸上交通のニーズ及び財源調達方法について検討することとされていた。これに応じて、2009年2月26日に、米国陸上交通インフラ資金調達委員会が「私たちの道には自分で支払おうー 交通資金調達のための新たな枠組み」（Paying Our Way - A New Framework for Transportation Finance）と題する報告書を提出した。

この報告書では、現在の米国の陸上交通の現状、収入と整備のための必要額の推計、財源調達のためのあらゆる選択肢、及び今後進むべき方向について検討されており、最も有力な財源調達方法として対距離課金制を2020年までに導入することを勧告している。ここでは、この報告書の第6章で検討されている対距離課金制について紹介する。

#### ① 対距離課金制の種類

対距離課金制は、課金の範囲により、地域限定課金（ロンドン、オスロのようなコードン課金及びペンシルバニアターンパイクのような特定の有料道路）と広域的課金の二つがある。地域限定課金は、州または地方レベルでの財源調達手段として、広域的課金は、連邦が財源を確保する手段として、適しているとしている。

#### ② 地域限定課金制の連邦財源としての限界

米国では、地域限定課金により、現在年間170億ドル（約1.4兆円）以上の収入を上げているが、地方レベルで有料制の適用範囲を拡大しても、現行の制度のもとでは、今後10年間で90億ドル（約7,276億円）の収入増に過ぎず、年間で数百億ドルに上る必要額（表1-17参照）に比べて少なすぎるとしている。また、有料道路に関する連邦の規制を緩和し、先進州並みに有料制を活用し、あるいは全ての混雑したインターステート及び高速道路に有料制を適用すれば、最大で1,000億ドル（約8.1兆円）の収入増にはなるが、これらの実施には大きな政治的な反対が予想されることから、現実性がなく、連邦財源の代替手段にはなりえないとしている。

なお、特定の地域に入るときに課金するコードン課金については、大都市地域において適用可能であるが、主たる政策目的は特定地域への車両の進入を減少させることであり、財源確保ではないとしている。また、ロンドン、ニューヨーク（計画中）の

例を挙げて、収入額に較べて、徴収経費が高いことを指摘している。

### ③ 広域的課金の収入額

広域的課金の場合について、ニーズのシナリオ別に、小型車と貨物車別の対距離課金額を算定している(表 1-17 参照)。

表 1-17 シナリオ別の連邦の対距離課金額(全て2008年価格) 1USドル=91 円

| ニーズのシナリオ                  | 連邦の対距離課金額(上段セント/マイル、下段円/km) a |                |               |               |                |               | 対距離課金と同一の収入を得るための燃料税率 (上段セント/ガロン、下段円/リットル) b |                 | 道路信託基金の必要年間収入 (上段10億ドル、下段兆円) |
|---------------------------|-------------------------------|----------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------------------------------------|-----------------|------------------------------|
|                           | 全道路に課金                        |                |               | 連邦補助道路のみに課金   |                |               | ガソリン                                         | ディーゼル           |                              |
|                           | 小型車                           | トラック           | 平均 c          | 小型車           | トラック           | 平均 c          |                                              |                 | —                            |
| 現在の収入レベルを維持するシナリオ         |                               |                |               |               |                |               |                                              |                 |                              |
| 2008年の道路信託基金の収入を維持するケース   | 0.9¢<br>0.5 円                 | 5.0¢<br>2.5 円  | 1.2¢<br>0.6 円 | 1.0¢<br>0.5 円 | 5.9¢<br>3.0 円  | 1.4¢<br>0.7 円 | 18.3¢<br>3.9 円                               | 24.3¢<br>5.2 円  | \$36.4<br>2.94 兆円            |
| 2008年の連邦プログラムのレベルを維持するケース | 1.3¢<br>0.7 円                 | 7.3¢<br>3.7 円  | 1.8¢<br>0.9 円 | 1.5¢<br>0.8 円 | 8.6¢<br>4.3 円  | 2.1¢<br>1.1 円 | 27.0¢<br>5.8 円                               | 39.2¢<br>8.4 円  | \$53.6<br>4.33 兆円            |
| 現在の施設の水準を基準としたシナリオ        |                               |                |               |               |                |               |                                              |                 |                              |
| 現在の水準を維持するケース             | 1.9¢<br>1.0 円                 | 10.6¢<br>5.3 円 | 2.6¢<br>1.3 円 | 2.2¢<br>1.1 円 | 12.5¢<br>6.3 円 | 3.0¢<br>1.5 円 | 39.0¢<br>8.3 円                               | 59.9¢<br>12.8 円 | \$77.6<br>6.27 兆円            |
| 現在の水準を改善するケース             | 2.3¢<br>1.2 円                 | 13.2¢<br>6.6 円 | 3.2¢<br>1.6 円 | 2.7¢<br>1.4 円 | 15.5¢<br>7.8 円 | 3.7¢<br>1.9 円 | 48.4¢<br>10.3 円                              | 75.9¢<br>16.2 円 | \$96.2<br>7.78 兆円            |

a 小型車及びトラックの対距離課金の推計は、現在の道路信託基金に対する小型車及びトラックの貢献割合 (すなわち、連邦ガソリン税及び特別燃料税による収入と連邦ディーゼル税及びトラック諸税による収入との割合) を維持している。

b 同等の自動車燃料税のレートは、現在のトラック諸税が維持されることを前提としている (物価調整している)。自動車燃料税は、トラック関連による貢献に対する小型車関連による貢献の現在の比率を維持するために必要なレベルに基づいている。また、現在の自動車燃料税の返還及び移転の水準を前提とし、それを計上している。

c 平均の対距離課金額は、必要な総収入を、適用道路における全ての小型車とトラックの走行距離で単純に除したものである。

出典：The National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission, *Paying Our Way – A New Framework for Transportation Finance*, February 2009 P135

現在の道路信託基金の収入レベルを維持できるケースで、すべての道路の走行に課金し、料率を一定とすれば、マイル当たりで小型車 0.9 セント (0.5 円/km)、貨物車 5.0 セント (2.5 円/km) となり、現在実施予定の連邦プログラムを維持できるケースでは、小型車で 1.3 セント (0.7 円/km)、貨物車で 7.3 セント (3.7 円/km) となる。

さらに、2008 年から 35 年の投資必要額を徴収しようとするならば、現在の施設の水準を維持するケースで小型車 1.9 セント (1.0 円/km)、貨物車 10.6 セント (5.3 円/km)、水準を現在より改善するケースで小型車 2.3 セント (1.2 円/km)、貨物車 13.2 セント (6.6 円/km) とすることが必要としている。

これらが連邦補助道路の走行だけに課金されるとした場合には、それぞれ約 18% 高くなるとしている。さらにこれらは、徴収経費の増加分を含んでいないため、その額を加えなければならない。その額は現時点では不明であるが、目安としては、オランダ政府が検討している広域的課金システムの目標 (徴収額の 5%) を前提とすれば、小型車で 0.1 セント (0.05 円/km)、貨物車で 0.5 セント (0.25 円/km) 程度としている。

#### ④ 対距離課金制の利点

対距離課金制の利点として、道路利用者に正確な市場のシグナルを与えることによるピーク時間交通のオフピーク時間への移動 (ピーク時間交通量の 25% 削減が期待できるとしている)、総交通量の削減、モーダルシフトの促進、渋滞時間の減少、将来の道路投資必要額の減少 (年間 890 億ドル (約 7.2 兆円) を 510 億ドル (約 4.1 兆円) に削減)、環境の改善、公共交通のサービスレベルの向上と利用者の増加を挙げている。

#### ⑤ 対距離課金制の克服すべき課題

一方で対距離課金制の克服すべき課題として、現在の利用についての意思決定を要しない燃料税制度から利用を転換することに対する国民の抵抗感を挙げている。また、効率的な料率設定の困難性、課金の回避行動、貨物輸送産業への悪影響等がありうるとしている。さらに、社会的公平性、二重課税の問題なども挙げられている。

最大の欠点としては、徴収のための費用が、現在の燃料税方式 (徴収額の 1%) と比べて、初期費用、維持管理費用ともに高いことが挙げられている。しかしながら、現在の燃料税方式が持続可能でないこと、対距離課金システムは初期費用 (システム費用 100 億ドル (約 0.8 兆円) 程度) は高いけれども規模の拡大により一台あたりの費用が低下すること、維持管理費用はそれほど高くないこと (GPS 利用の場合で徴



収額の 1.7%)、そして技術進歩によって車載器費用等が低下してきていること(1 台当たり 6~10 ドル程度)から、最良のオプションであることに変わりはないとしている。最後に、個人のプライバシー保護の問題が挙げられているが、システムの設計方法を工夫することにより、十分に保護されうるとしている。

## (2) オレゴン州における対距離課金制の社会実験

オレゴン州交通省の対距離課金パイロット・プログラムは、米国における対距離課金制に関する社会実験で最初のものである。

### ① 概要

このプロジェクトは、自動車燃料税を対距離課金で置き換えることの実現可能性を検証したものである。同州交通省は、2006 年 3 月から 2007 年 3 月に、ポートランド周辺の 2 箇所のガソリンスタンドと 285 名のボランティアの車両と共同で試験を行った。それらの車両には走行距離を記録する装置が取り付けられ、参加したガソリンスタンドの POS (point-of-sale) システムに距離データを転送した。同システムは、距離データを用いて対距離課金の総額を計算し、これをガソリン価格に加え、州のガソリン税を差し引いて、当該車両のガソリン代金を調整した<sup>27</sup>。このパイロット・プロジェクトは、総合的な課金の仕組みに移行するというコンセプトが実現可能であることを具体的に示したが、総合的な課金が州全体又は全国的なレベルで実施するためには、様々な技術面、運営管理面、及び国民の懸念に関するハードルが克服される必要があるということも強調されている。

### ② 結果の要約

このプログラムの最終報告書による結果は、次のとおり要約される。

#### ・ コンセプトは実現可能である

— パイロット・プログラムは、既存の技術を新たな方法に活用することが可能であり、自動車燃料税による収入を代替するために対距離課金を導入することが可能であることを具体的に示した。パイロット・プログラムの結論として、プログラム参加者の 91% が、仮にこのプログラムが州全体に拡大された場合、自動車燃料税に代えて対距離課金を引続き受け入れることに同意するだろうと述べている。

---

<sup>27</sup> James M. Whitty、 *Oregon's Mileage Fee Concept and Road User Fee Pilot Program: Final Report* (Salem、 OR: Oregon Department of Transportation、 November 2007).

・ 給油所での支払(paying at the pump)が機能する

— パイロット・プログラムは、対距離課金を給油所で納付することが可能であり、自動車運転者にとって、ガソリン税を支払うやり方と比べて、手続又は運営管理において最小限の違いしかないということを具体的に示した。自動車燃料税と同様に、対距離課金の徴収は日常的な商業取引のなかに埋め込むことが可能であり、その大半は、自動車燃料税の形で卸売事業者によって前払いされる。

・ 対距離課金は徐々に導入することができる

— この調査は、対距離課金は自動車燃料税と並行しながら徐々に導入することができることを具体的に示している。すなわち、車載器を搭載した車両は対距離課金を支払うが、車載器を搭載していない車両は引き続き自動車燃料税を支払うことができる。しかしながら、現時点で、既存の車両に必要な技術を後付けすることは比較的高価で困難である。

・ 現行システムとの統合は達成可能である

— この調査は、2つの重要な既存のシステム、すなわち、ガソリンスタンドのPOS(point-of-sale)システム及び州の現行のガソリン税徴収システムとの統合が可能であることを具体的に示した。

・ 混雑課金その他の課金の選択肢も実現可能である

— この調査は、料率を異なった区域及び1日の時間帯で変化させることができ、適切な料金を課することが可能であることを具体的に示した。このことは、対距離課金のコンセプトが、混雑課金、あるいは地方の税金その他のゾーン指向型の課金にも適用しうることを明らかにしている。効果としては、パイロット・プログラムで適用されたエリア課金は、ピーク時間帯での交通量を22%減少させた。

・ プライバシーの保護は可能である

— この調査は、プライバシーの保護が実施可能であることを具体的に示したが、取締り及び紛争解決のために記録される情報とプライバシーの間にはトレードオフがある。オレゴン州のパイロット・プログラムを支援するシステムに成功裏に組み込まれたプライバシーに関する主要原則は、いかなる位置データも記録及び転送されないこと、全ての車載器の通信は狭域でなければならないこと、そして、対距離料金を算定するために必要なデータで中央に記録されるものは、車両を特定する情報、各車両の区域内での総走行距離及びガソリンの

購入量のみであった。

・ 商取引への負荷は最小限である

— 卸売事業者及びガソリンスタンドは新たな会計システムの導入による多少の負荷を受けるが、運営管理は自動化され、既存の取引過程に比較的容易に統合することができる。

・ 課金回避の可能性は最小限である

— 車載器に対する不正は自動車燃料税の不払いとなるように車載器が設定されていたので、課金回避の試みによる利益は無効となった。しかしながら、この方式は、代替燃料自動車の利用による課金回避の問題に対応するものではない。

・ 導入及び運営管理コストは適度なものである

— オレゴン州の対距離課金パイロット・プログラムで行われたものと同様の方式に関する導入及び運営管理コストは、次の3つの分野で発生する。ガソリンスタンドは、中央データベースとの通信のために必要なシステムを調達し、POS システムを改修するための資本コスト、さらに運営コストを負担することになる。車両における資本コストは、自動車製造者によって決定され、新車の価格に含まれることになる(車載器を後付けする費用は、1 台当たり約 150 ドルと見積もられている)。運営管理機関(例えば、オレゴン州交通省)は、ガソリンスタンド及び自動車運転者を監査し、また、技術的支援を提供するための運営コストを負うことになる。監査費用には、ガソリンスタンドの監査費用(州内の全てのガソリンスタンドに関して、年間 100 万ドル)、及び不正運転者に関する監査費用(年間 200 万ドル。ただし、この支出は不正者に対する罰金で回収することができる)が含まれ、これらは現行の徴税コストに対する追加コストになる。

・ 国民の支持は保証されない

— 参加者全員がボランティアであったことから、このプログラムに対する参加者の支持率を、国民一般から得られると考えることは適切ではない。実際、ボランティアの参加者は、他の人々がこのシステムを支持する割合はより低いと考えられると述べている。

## 7. まとめと教訓

### (1) まとめ

ロードプライシングは経済学的には、社会経済的な便益を増加させるということが共通認識となっている。世界の潮流は、利用者に直接、走行距離に応じて課金する方向に向かっている。

このような潮流の背景としては、世界的な公共財源の不足、環境面からの持続可能性の必要性、インフラ費用の負担の公平性を求める世論の動向、GPSやDSRCなど課金に関する技術の進歩がある。

ロードプライシングは課金の対象地域によって、都市部におけるコードン有料制と広域的なロードプライシングに分けることができる。

コードン有料制は、シンガポール、ロンドン、ノルウェー、ストックホルムにおいて成功裏に導入されている。

広域的なロードプライシングの実施事例はまだ少ないが、欧州（スイス、ドイツ、オーストリア、チェコ）において、重量貨物車に対する対距離課金として導入されており、フランスやベルギーでも導入が決定されるなど今後急激に増加していくと予想されている。

乗用車等も含めた広域的なロードプライシングについては、オランダにおける計画が最も先行していたが、政権交代等により、断念された。

今後の我が国への適用を考える際には、これらの欧米の先行事例からの教訓を生かすことが有益である。

### (2) 教訓

我が国へのロードプライシングの適用を念頭において、本研究から得られた主な教訓をまとめると以下のとおりである。

#### ① 日本の特殊性

ある国で成功したロードプライシングでも、各国のおかれた状況や社会的背景が異なるため、別の国では必ずしも成功するとは限らない、本項ではまず、日本の特殊性について掲げることとし、これを前提として、我が国への教訓をとりまとめることとする。

##### i) 有料道路制の定着

我が国は高速道路が有料であることが長い歴史の中で、国民に定着、かつ料金水準が高すぎると認識されており、一部区間について料金を引き下げることにより、実質的なロードプライシングが導入できることから、無料を有料に変更しなければならない国々よりも、恵まれた環境にある。

## ii) 非常に高い正確性を求める国民性

日本の工業製品は、正確性を求める国民性や現場の労働者の高い教育水準などにより、世界でもその品質の優秀性が認められている。この点で、有料道路についても、特に高い正確性を求められるという特殊性があると考えられる。これをあまりにも追求しすぎると、非常に高いコストに結び付き、国としての価格競争力を失う原因にもなりうると言える。

## ② 教訓

以上の我が国の特殊性を理解した上で、参考とすべき教訓を導き出すと以下のとおりである。

### i) 世論の支持

混雑課金としてのロードプライシングは、ドライバーに対して負担増が明確であるのに対して、目的地に早く着くことができるというメリットが認識されにくいことから、国民及び政治的には不人気な政策である。このような特性により、導入に失敗した事例も多い。このことから国民の支持をどのようにして得るかがポイントである。先行事例では、住民との丁寧な広報・広聴活動や試行導入などが成功した。この点では、我が国の場合、非常に高額の一部区間を値下げすることにより、世論の反対なく、ロードプライシングの効果を上げることができる。

### ii) 地域別課金

EUの指令改正案では、課金単価を対象地域（都市部、都市郊外部、都市間（地方部））によって、区分して設定している。これは、これらの地域ごとに、各費用等の原単位が大きく異なることによる。

これは、現在の我が国における全国画一料率性と異なる地域別課金（都市部の単価は高く、地方部は安い）を示唆するものと言える。

### iii) 環境課金

重量貨物車の対距離課金を既に導入している国（ドイツ、スイス、オーストリア、チェコ）では、課金単価をEUの排出ガス等級によって差別化している。これは、大気汚染費用が、排出ガスの等級によって異なることによるが、環境改善のため車両性能向上に向けたインセンティブとしても機能している。

欧州では、日本ほど自動車の保有に関する税金は高くないので、有料道路料金により、日本の自動車税の環境車割引に類似した方法を導入していると言える。

別の見方をすれば、車種区分の数は環境課金によって増加するので、利用者の観

点からみた分かりやすさの面では後退するので、別の面での簡素化が望まれる。

#### iv) 税額中立—既存税制との調整

対距離課金の導入に当たっては、いずれも税額中立、すなわち既存の燃料税、自動車税支払額と新規の対距離課金額とを同額とすることを前提としている。

これは世論の賛成を得やすくする効果を持っており、我が国でも導入に当たって参考にすべき方策と言える。

#### v) 車種区分

車種区分としては、軸数によって、課金単価を変化させている。これは、車両の重量によって道路の損傷費用が異なることを反映していると考えられる。

道路の損傷という観点からは、ほぼ変化がないと考えられる乗用車に複数の車種区分がある我が国は簡素化の検討余地があると言える。

#### vi) 一元的・総合的な意思決定・実施機関

ロードプライシングの導入に成功した事例の多くは、既存の行政機関の縦割りでなく、総合的な判断ができる一元的な実施機関が、他の交通モードや都市計画まで含めた大局的な見地から検討を行っている。

道路法上の道路と農道が並行している例や、暫定二車線の有料高速道路が、四車線の無料道路と並行していると言った無駄や、高速道路の休日 1000 円上限により、並行する JR 四国やフェリーが大打撃を受けて存続が危ぶまれると言った弊害は、一元的な意思決定によって解消できると考えられる。

#### vii) プライバシーへの配慮

対距離課金を導入している国においては、中央処理機関が経路情報を得るシステムとした方が、車載器の価格を安くすることができるが、この場合、誰がいつ、どこに行ったという個人情報を、中央処理機関が取得することが可能となり、この情報が転用された場合に個人のプライバシーが危惧される。

この点については我が国でも今後非常に大きな論点となるので注意が必要である。

#### viii) 政治の影響

オランダやロンドンでは、政権政党や市長が変わったために、ロードプライシング計画を断念したり変更を余儀なくされるという事例があった。スペインやフランスでも政権が交代すると、前政権との政策の違いを強調するために有料道路の無料化や国有化が行われた。このような政権交代による道路政策の変更は、必ずしも科

学的な根拠を持っておらず、政治思想によって行われたと考えられる。

有料道路事業は、事業の開始から建設期間を経て、資金の回収に至ることになり、建設期間や資金の回収期間は長期にわたるという特徴がある。したがって、事業の途中で、中止や変更があると埋没費用が発生するなど大きな社会的損失が生じるおそれがあるので、長期的に安定した政策が必要である。したがって、政策変更する場合でも十分な社会的な議論と綿密な調査検討が必要である。この点は我が国でも十分に考慮する必要がある。

#### ix) 今後の注目点

今後、EU 各国における重量貨物車課金の導入状況、米国の対距離課金制の検討状況について引続き注視が必要である。

## 参考文献

西川了一、高速道路機構海外調査シリーズ連続講座「欧米のロードプライシング」、2010年1月、(独)日本高速道路保有・債務返済機構(高速道路機構)

高速道路機構、ロードプライシングによる渋滞緩和と交通財源の確保、2010年12月

〃、欧米のロードプライシングに関する調査研究報告書、2009年10月

〃、欧州の有料道路制度等に関する調査報告書、2008年4月

〃、欧州の有料道路制度等に関する調査報告書Ⅱ、2008年9月

〃、米国の高速道路の官民パートナーシップ(P P P)に係る最近の論調に関する調査報告書、2008年12月

〃、米国の高速道路の官民パートナーシップ(P P P)に係る最近の論調に関する調査報告書Ⅱ、2009年7月

財団法人高速道路調査会、世界の高速道路、1999年3月

The President's Advisory Committee on a National Highway Program, *A 10-Year National Highway Program* January 1955

有料道路問題等研究委員会、外国道路制度等研究委員会、米国有料道路事業主体の経営状況に関する調査研究報告書、(財)高速道路調査会、2005年5月

The National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission, *Paying Our Way – A New Framework for Transportation Finance*, February 2009

連邦道路庁交通政策研究室、「諸外国における都市ロードプライシング」最終報告書  
2006年6月

FHWA, Office of Transportation Policy Studies, *International Urban Road Pricing*  
Prepared by AECOM CONSULTANT TEAM, June 9, 2006.

[www.ncppp.org/resources/papers/FHWAinternationalcase606.pdf](http://www.ncppp.org/resources/papers/FHWAinternationalcase606.pdf)

連邦道路庁、混雑課金入門シリーズ1, 混雑課金の概要 2008年10月



FHWA, Congestion pricing A Primer: Overview, October 2008

[http://www.ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop08039/cp\\_prim1\\_00.htm](http://www.ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop08039/cp_prim1_00.htm)

Sullivan, E. (2000, December). *Continuation study to evaluate the impacts of the SR91 value-priced express lanes: Final report*. Retrieved November 3, 2008 from

[http://ceenve3.civeng.calpoly.edu/sullivan/SR91/final\\_rpt/FinalRep2000.pdf](http://ceenve3.civeng.calpoly.edu/sullivan/SR91/final_rpt/FinalRep2000.pdf)

Transport for London. *Central London congestion charging: Impacts monitoring (Sixth Annual Report)*. July 2008

<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/sixth-annual-impacts-monitoring-report-2008-07.pdf>

藤井良広[2010], 『EU の知識』, 日本経済新聞社

European Commission[2001], White Paper "European Transport policy for 2010: Time to Decide.

European Commission[2006], Keep Europe moving-Sustainable mobility for our continent, Midterm Review of the European Commission' s Transport White paper.

根本敏則・梶原啓[2008], “欧州における対距離課金の模索”, 根本敏則・味水佑毅編, 『対距離課金による道路整備』, 勁草書房(日本交通政策研究会研究双書

European Parliament and the Council [2006], Directive2006/38/EC amending Directive 1999/62/on the charging of heavy goods vehicle for the use of certain infrastructures.

TRT[2008], Pricing System for Road Freight Transport in E U Member States and Switzerland, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, European Parliament, July 2008.

Joebstl[2010], “LKW Maut in Osterreich”, (online), [www.joebstl.at](http://www.joebstl.at), 2010/10/29

European Commission [2010], “Review of the Directive on charging Heavy Goods Vehicles – "Eurovignette Directive"- Questions and Answers “,MEMO/10/489Brussels, 13 October 2010.

Toll collect[2010], “LKW-Maut System”, (online),

<http://www.toll-collect.de/mautsystem>, 2010/10/29

Doan, John Q[2010], International Scan : Reducing Congestion & Funding Transportation Using Road Pricing, FHWA,TRB and AASHTO.

Schenker[2010], " HGV toll in the Czech Republic", (online),

<http://www.schenker.at/english/road-pricing/czech-republic.html>, 2010/10/29

VVD and CDA[2010], "Infrastructure" ,Coalition Agreement: Freedom and Responsibility.

Direction générale des Infrastructures,des Transports et de la Mer, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer [2010],L' éco-redevance poids lourds,

Robert Wright [2009], "Adonis knocks back road charging", Financial Times, June 24, 2009

Maibach, M. ,Schreyer, C. van Essen, H.P., Boon, B.H., Smokers R., Scroten, A., Doll, C., Pawlowska, B, andBak, M. [2008], Handbook on estimation of external costs in the transport sector-Internalization of Measures and Policies for All external Cost of Transportation(IMPACT) Version 1.1, CE Delft

European Commission [2008], Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the Use of certain infrastructures, COM(2008) 436 final /2, Brussels, 8.8.2008.

Maibach, M[2008], Eurovignette III Recent Developments and Medium-Term Policy Options, Policy Department B: Structural and Cohesion Policies, European Parliament, December 2008.

Council of the European Union[2009], 8176/09 (Presse 73) , 2935th Council meeting, Transport, Telecommunications and Energy, Brussels, 30 and 31 March 2009  
19) Euractiv[2009], "EU states shelve debate on green road charges", (online), <http://www.euractiv.com>, 2010/10/01.

Council of the European Union[2008], Interinstitutional File: 2008/0147(COD), Preparation of the Council meeting (Transport, Telecommunications and Energy) on 30 and 31 March 2009 Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the Use of certain infrastructures(LA)- Progress report/Policy debate, Brussels, 20, March 2009

Council of the European Union[2010], “Eurovignette directive on road use charges for heavy goods vehicles” ,14826/10 Press release-provisional version, 3037th Council meeting, Transport, Telecommunications and Energy, Luxembourg, 15 October 2010.

Council of the European Union[2010], Interinstitutional File: 2008/0147(COD), Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the Use of certain infrastructures(LA)-Political agreement, Brussels, 6 October 2010

European Commission [2010],” Road charging: Heavy lorries to pay for costs of air and noise pollution ” ,IP/10/1341Brussels, 15 October 2010.

西川了一、昆信明[2011]、重量貨物車の道路利用課金に関するユーロビニエツト指令の動向と我が国への示唆、運輸政策研究、2011年春号