

高速道路の料金割引が他モードへ与える影響

根本敏則（一橋大学商学研究科 教授）

1. 目的が不明確な高速道路の料金割引

平成 19 年の道路公団民営化を機に、通勤 5 割引、深夜 3 割引を導入。平成 20 年に 10 年間の利便増進事業が始まり、深夜 5 割引、深夜時間帯拡大などを追加導入。その後、民主党が高速無料化を掲げ、自民党政権も平成 21 年より休日 1,000 円を導入。9 月の政権交代後、利便増進事業の期間短縮で割引を拡充。なお、1,000 円は大震災の復興のため廃止。

割引で一部の一般道の混雑は緩和。しかし、逆に混雑が悪化したケースもあり、混雑・環境に関する効果ははっきりせず。観光などについても目的地が変わっただけとの評価。料金を税財源で割り引くのは利用者負担に反するとの見解も説得的。

2. 料金割引が他モードへ与える影響

休日 1,000 円を除き、旅客鉄道への影響は軽微か。統計的な検証は困難。物流に関しては、特に 300 k m 以上の長距離帯で海運、鉄道から道路への逆モーダルシフトが発生。

表 距離帯別輸送手段分担率の変化 (%)

年度	割引内容	輸送手段	～100 k m	100～300	300～500	500 k m～
H19	夜間 3 割引	自動車	98	77	59	31
		海運	2	23	39	65
		鉄道	0	1	2	5
H21	夜間 5 割引	自動車	98	80	63	38
	夜間時間帯拡大	海運	2	20	36	58
	昼間 3 割引	鉄道	0	0	1	4

3. 平成 26 年からの 高速料金（「高速道路のあり方検討有識者委員会（2011）」）

料金割引が拡充し定着する中で、基本料金に戻るのは困難。償還期間延長（永久有料を含む）、償還対象経費の見直し（用地費を外す）、国と地方の出資などを原資にした割引を検討すべき。本四に関しては全国との共通料金を検討（フェリーへの影響は必至か）。

4. 目指すべき料金・税とは（「欧州交通白書（2011）」）

理念：公平なモード間競争を促す料金・税

原則：利用者負担、汚染者負担（すべてのモードのすべての外部費用の内部化）、フルコスト

原則（正の外部不経済は政府補助を正当化するが、将来は利用者負担の割合が増加）

数値目標：2030 年までに 300 k m 以上の道路輸送の 30% を鉄道、近海、内陸水運へシフト。

また 2050 年までに同比率を 50% に。