

平成 26 年 4 月 3 日
衆議院議員 馬淵澄夫

「高速道路無料化」の最終形について

1. 経済効果の観点

・民主党政権としての公約である、2009 年衆議院選挙及び 2010 年参議院選挙のマニフェストの方針を尊重

・2009 年衆議院選挙のマニフェストでは、無料化により既存の社会資本を有効に活用するという交通需要マネジメントの考え方により、生活コストの引き下げと地域経済の活性化を目指した。

(参考) 2009 マニフェスト

『高速道路は段階的に無料化し、物流コスト・物価を引き下げ、地域と経済を活性化します。』

・無料化によって渋滞が発生する区間は、交通需要マネジメントの考え方に反し、経済効果を減じることとなることから、無料化の対象から除外することとした。

・具体的には、1000 円高速や無料化実験時の交通量、渋滞発生状況の分析により、平日、休日とも渋滞が発生しない区間を無料化の候補区間として抽出
(P2 赤の区間)

・さらに、山陽道と中国縦貫のように、併行する路線が無料、有料を別れる場合、無料の路線へ交通の集中が発生し、渋滞・事故増加などの課題が生じることから、対象から除外 (P3)

・この結果、約 4,000km (事業中を含めると約 4,400km) が無料化の対象となり、既に無料で供用中の区間を加えると、約 5 割の区間 (事業中を含めると約 6 割) が無料 (P4)

2. 他の交通機関への配慮の観点

・2010年参議院選挙のマニフェストにおいて、公共交通の状況に留意することを明記した。

(参考) 2009 マニフェスト

『高速道路は、無料化した際の効果や他の公共交通の状況に留意しつつ、段階的に原則無料とします。』

・このため、休日1000円や無料化実験時における公共交通機関への影響を評価。

・この結果、影響が小さい高速バスや鉄道に比べ、比較的影響が大きいフェリーに考慮する形で、本四高速を無料化最終形から除外することとした。

(P5~6)

3. 無料化の財源

・社会実験実施に関する財源は、公共事業費の削減で確保。

・恒久的な無料化の財源は、税投入を抑える形での実施スキームを目指す。

・具体的には、

①恒久的に資産とあわせて同等の債務を保有し続けることを認め、債務返済の負担を軽減する。(償還主義の廃止)

②高速道路会社のあり方を見直すことによって、高速道路事業の運営権もしくは高速道路会社の株式を売却し、その収益を活用する。

③近年の低金利に伴う利子負担の低下などにより生じる償還余力を活用する。

④高速道路事業における管理費のさらなる縮減や、第二東名など建設中の事業においてより一層のコスト縮減を図る。