

高速道路は 無料にするべきか

中京大学経済学部3年 平澤ゼミ

松下優 蜂須賀匡太 服部司 山田紘平

はしがき

- ▶ 大学生といえは免許！！
- ▶ 車さえあればどこへでも行ける！！！！

わけではない！！！！

- ▶ 高速道路はお金がかかる・・・



はしがき

- ▶ 高速道路はなんで有料なの？
- ▶ 高速道路を無料にはできないの？





今の
高速道路

高速道路とは...

- ▶ 1963年 名神高速の1部区間が開通

- ▶ 法定義（高速自動車国道法より抜粋

（高速自動車国道の意義及び路線の指定）

第四条 高速自動車国道とは、自動車の高速交通の用に供する道路で、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ものその他国の利害に特に重大な関係を有するもの

⇒大事な場所に早く自動車で行けるようにするもの！

- ▶ 1987年 第四次全国総合開発計画：全国約14000kmの道路網を敷く

→全国の都市・農村地区から約1時間程度で利用するため

公共財としての高速道路

▶ 公共財 ≡ 非排除性 + 非競合性

▶ 道路は...

料金はかからない → 非排除性○

何度でも通れる → 非競合性○

▶ 高速道路は...

料金がかかる → 非排除性×

何度でも通れる → 非競合性○




純粹公共財



準公共財

なぜ高速道路だけ有料なのか？

- ▶ 日本の道路整備はものすごく遅れていた
→高速道路だけでもお金を取ることに
- ▶ 1956年 道路整備特別措置法
→償還が終わった区間は無料開放する
- ▶ 1972年 自民党が高速道路全体を1つの路線とみなした
→料金プール制の導入
 - ・徴収した料金を一度中央に集め、建設などに必要な料金を再分配
- ▶ 高速道路を整備・新設する限り半永久的に有料になることに



無料には
できない
のか

現実の高速道路無料化

- ▶ 2009年3月 自民党が1000円高速を実施
- ▶ 2009年9月 民主党が高速無料化をマニフェストに
→ **高速道路政策大綱**
- ▶ 2011年 震災をきっかけに自民公明両党の会談により凍結

無料化の動きはあった！

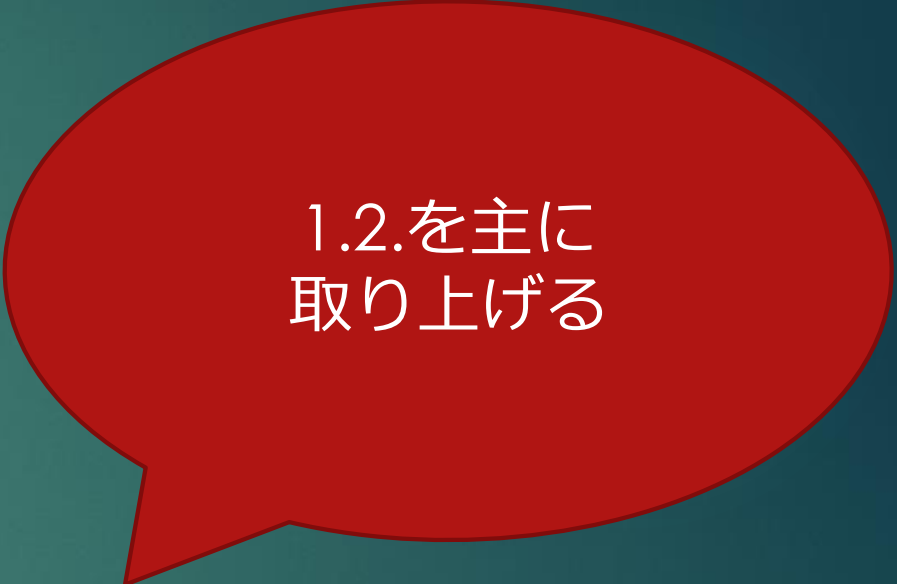


無料化の
メリット

高速道路政策大綱

▶ 無料化の目的・効果

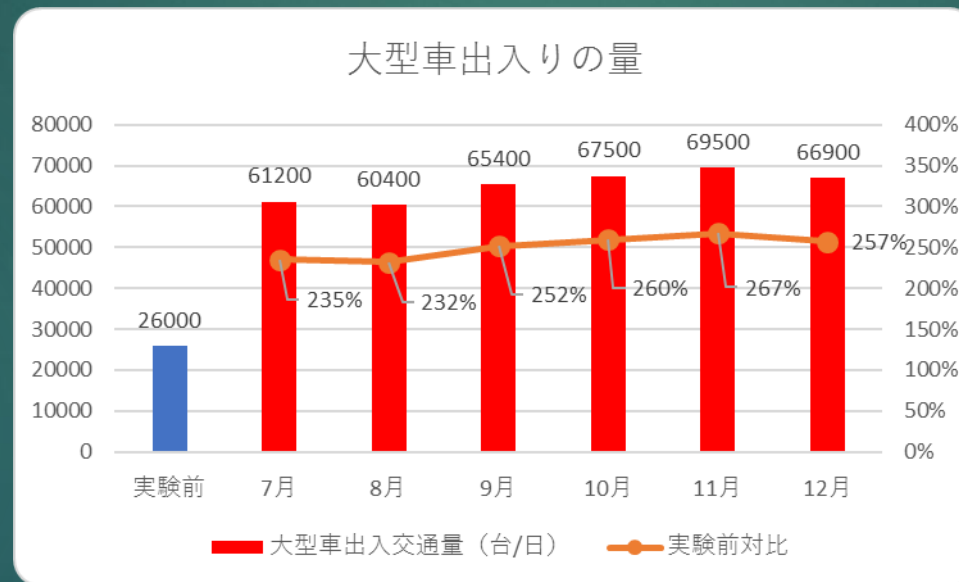
1. 生活コスト・企業活動コストの引き下げ
2. 地域活性化
3. 温暖化対策
4. 「ムダづかい」の根絶



1.2.を主に
取り上げる

企業活動コストの引き下げについて

重要港湾・拠点空港の最寄りICの大型車交通量は約250%増加
→物流拠点から高速道路を利用する割合が増加している



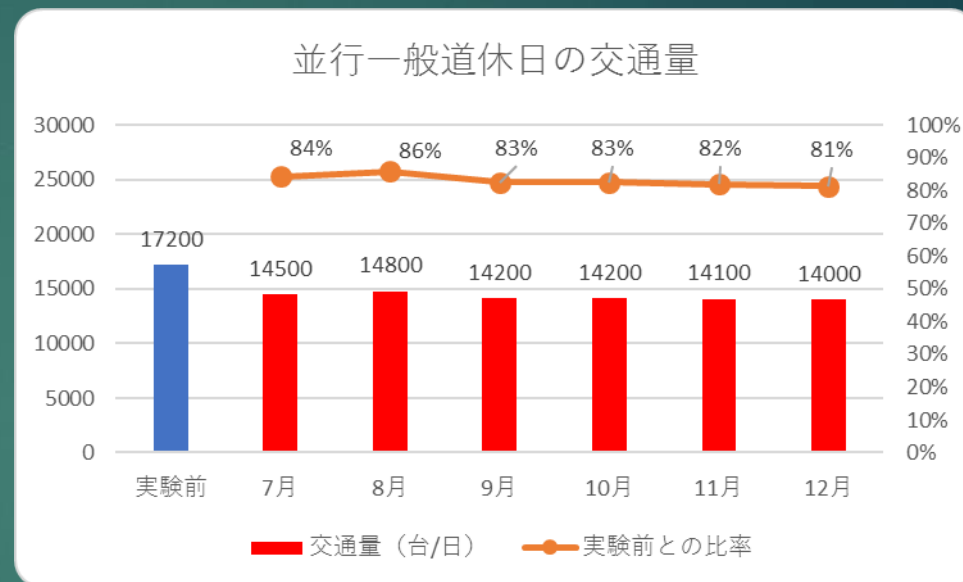
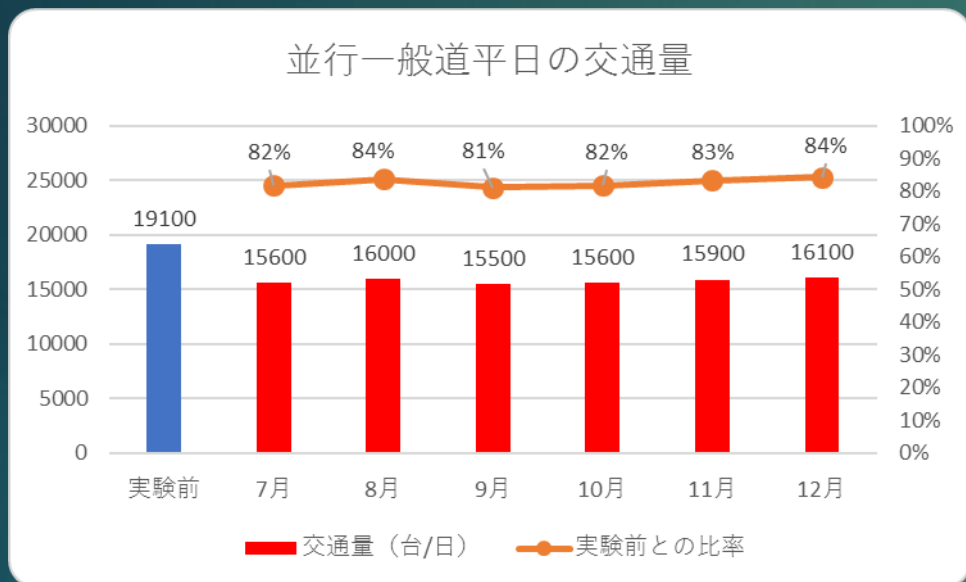
高速道路無料化により企業の輸送コストが下がり、企業の活動コストが引き下げられる

グラフの出典 国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000009.html

実験開始後6か月の状況について より

生活コストの引き下げについて



高速道路の無料化実験区間に並行する一般道の交通量は実験前と比べ約20%減少
→高速道路を利用するだけでなくその周りの一般道のみ通行する人にも恩恵がある

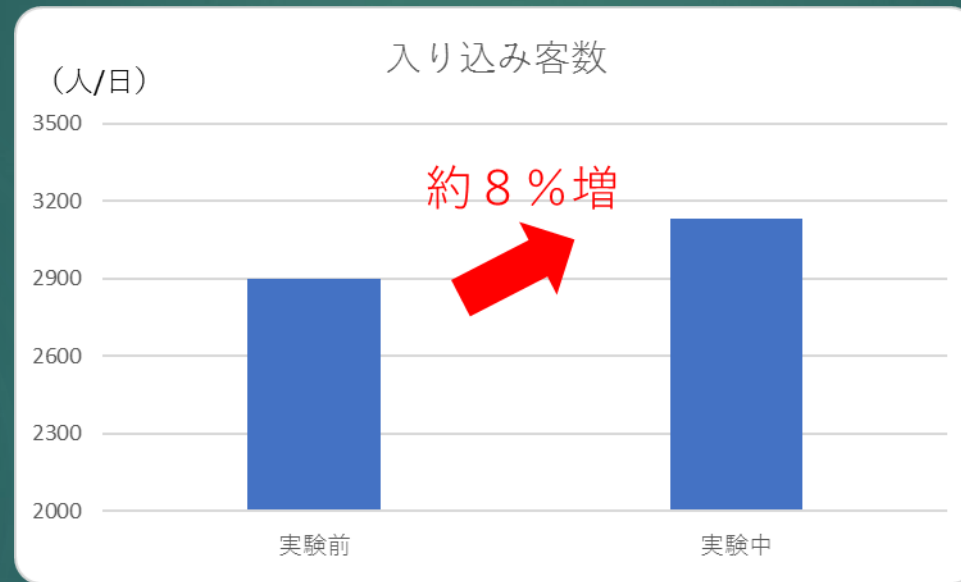
グラフの出典 国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000009.html

実験開始後6か月の状況について 参考資料 より

地域活性化について

- ▶ 無料化区間伊勢自動車道・紀勢自動車道（津IC~伊勢IC・紀勢内山IC）
- ▶ 南三重地域でスタンプラリーを実施し抽選で宿泊券などを贈呈
- ▶ 道の駅紀伊長島マンボウでは実験前と実験中で入り込み客数が約8%増加



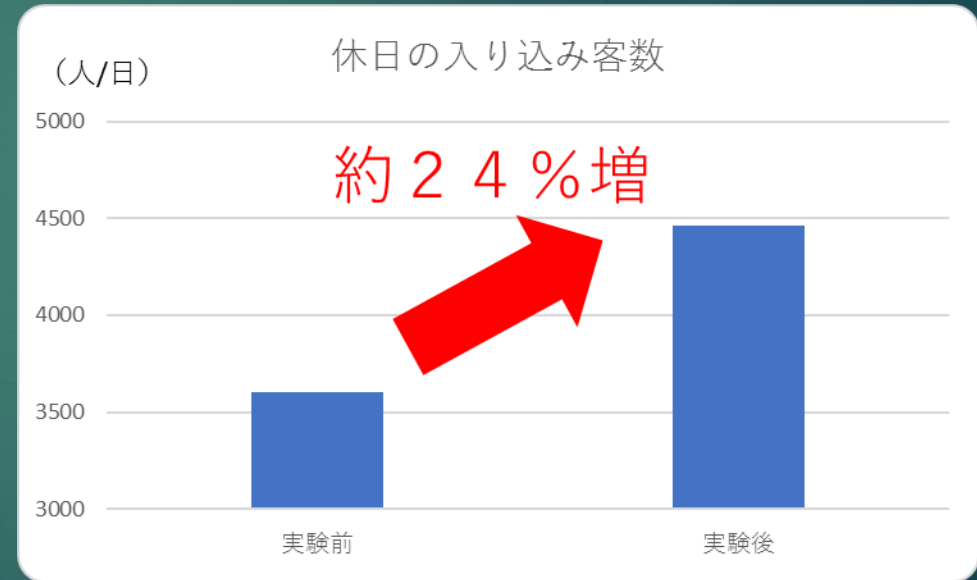
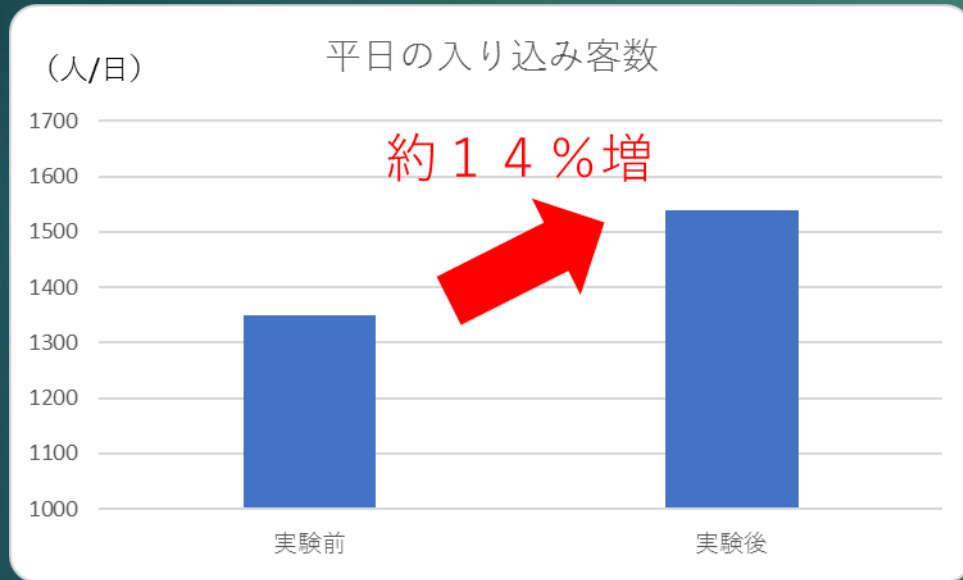
グラフの出典 国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000009.html

実験開始後6か月の状況について より

地域活性化について

- ▶ 無料化区間舞鶴若狭自動車道（小浜西IC~吉川JCT）
- ▶ 「イコー！若狭路」スタンプラリーを実施し、抽選で特産品を贈呈
- ▶ 道の駅シーサイド高浜において平日入り込み客数約14%増加、休日約24%増加



グラフの出典 国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000009.html

実験開始後6か月の状況について より



無料化の
デメリット

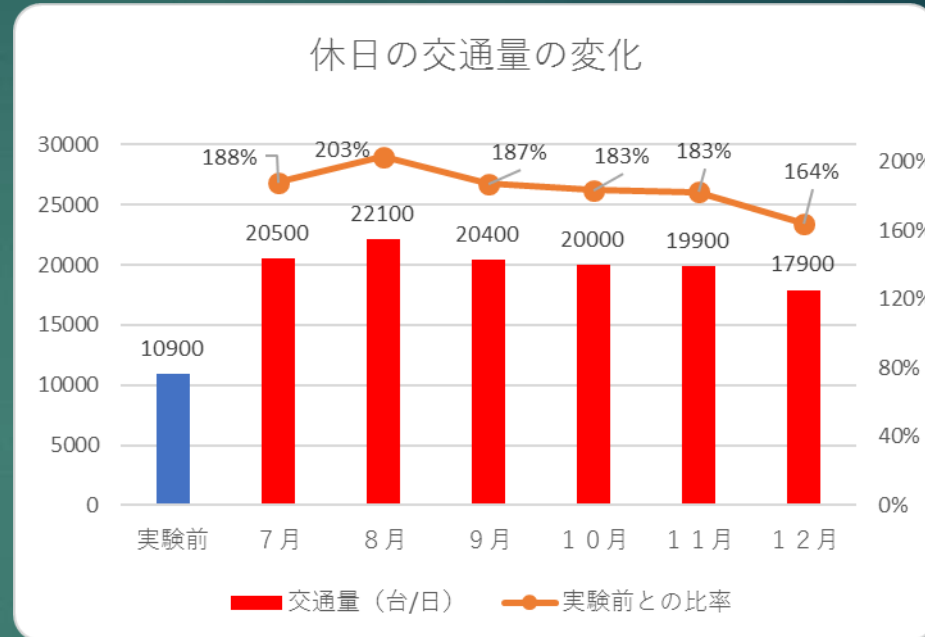
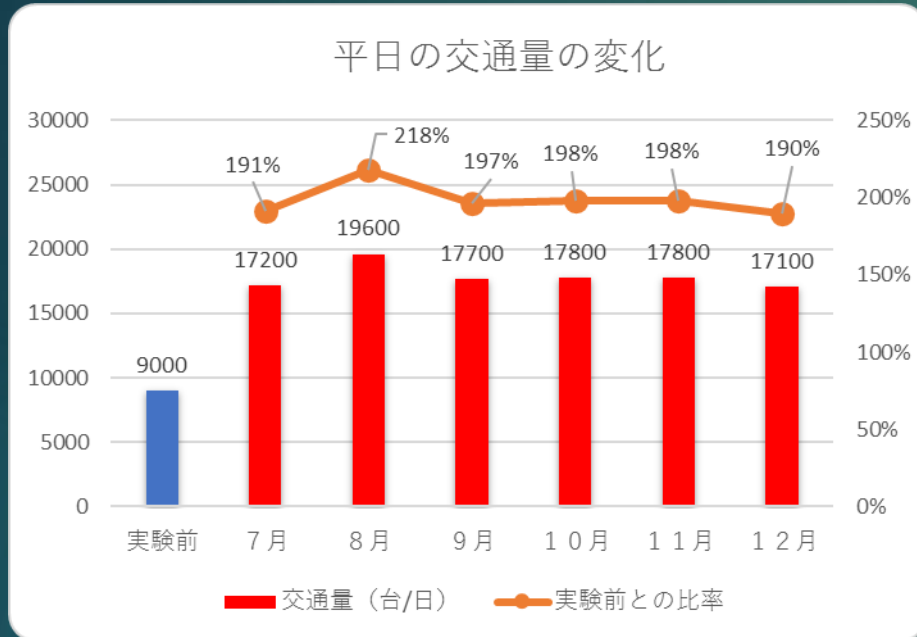
デメリット

- ▶ 渋滞の発生
- ▶ 公共交通機関の利用者減少
 - 最悪廃線・廃業により車の利用者以外に大きな損害

実際に渋滞は起こるのか

- ▶ 国土交通省実施の高速道路無料化実験のデータより
- ▶ 2010年7月～12月の6ヶ月間の高速道路の状況と実施前の比較
- ▶ 無料化実験区間の平均交通量の変化を観測

高速道路の交通の状況



実験において、平日・休日ともに実験区間の交通量は実験前の200%近くに増えている。

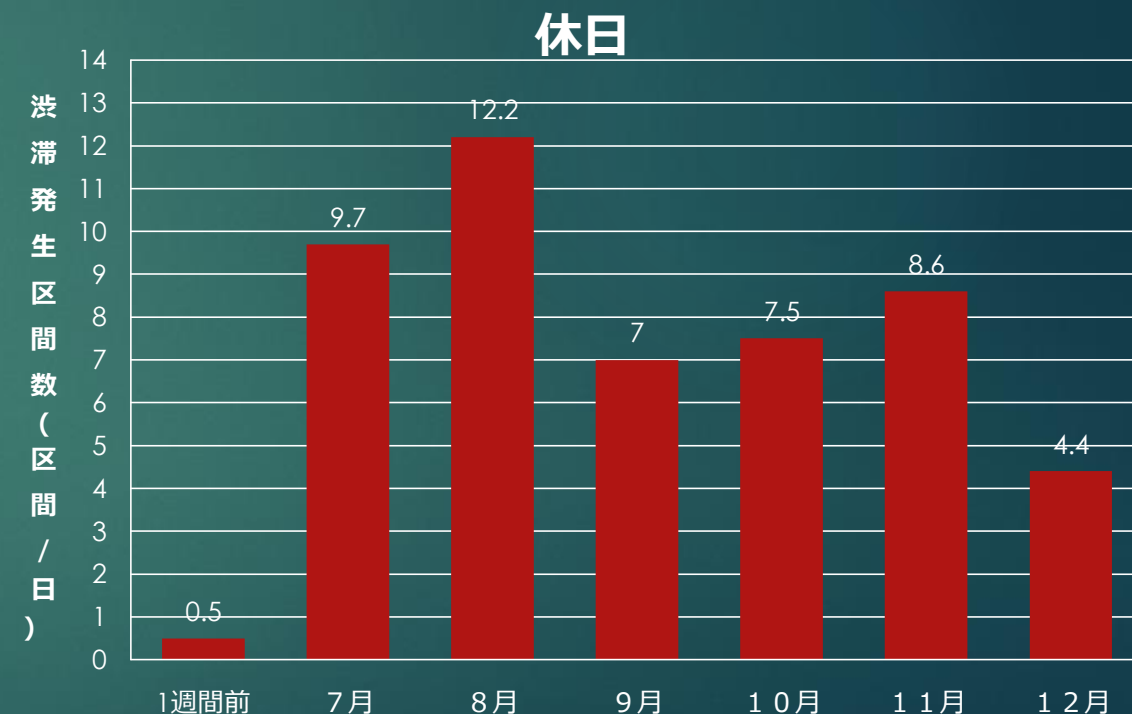
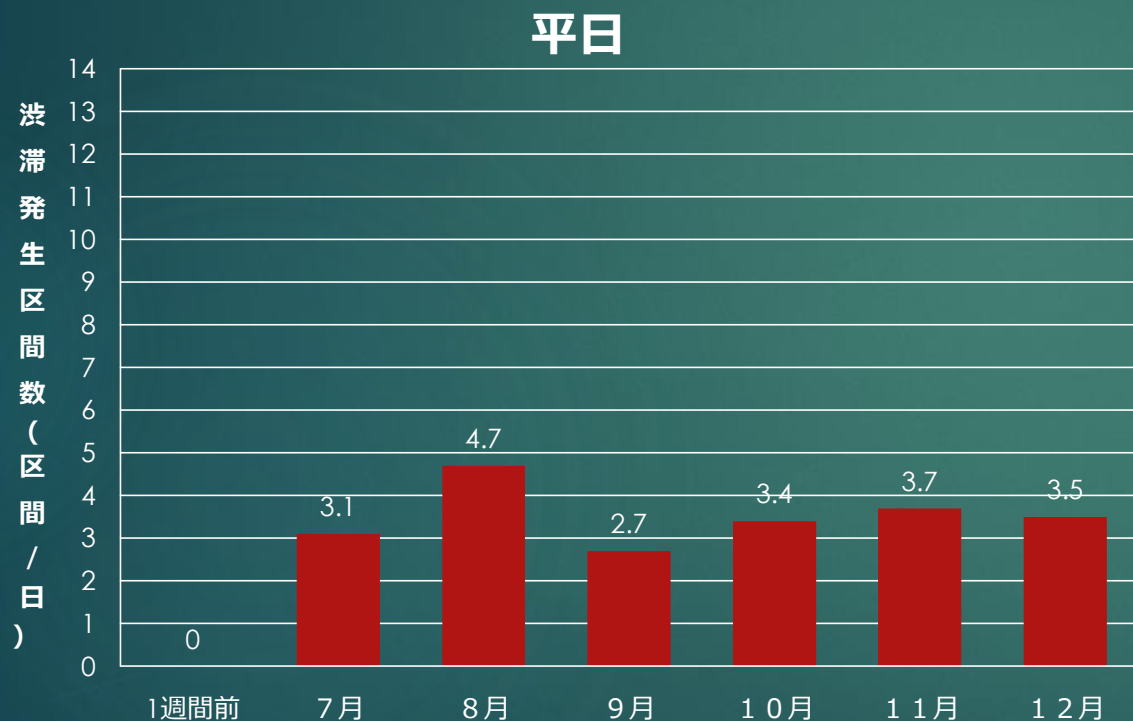
グラフの出典 国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000009.html

実験開始後6か月の状況について 参考資料 より

渋滞の状況

- ▶ 実践区間(50区間)の内
平日は約 1 割、休日は約 2 割の区間で渋滞が発生



グラフの出典 国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000009.html

実験開始後6か月の状況について 参考資料 より

実験から見える渋滞の本質

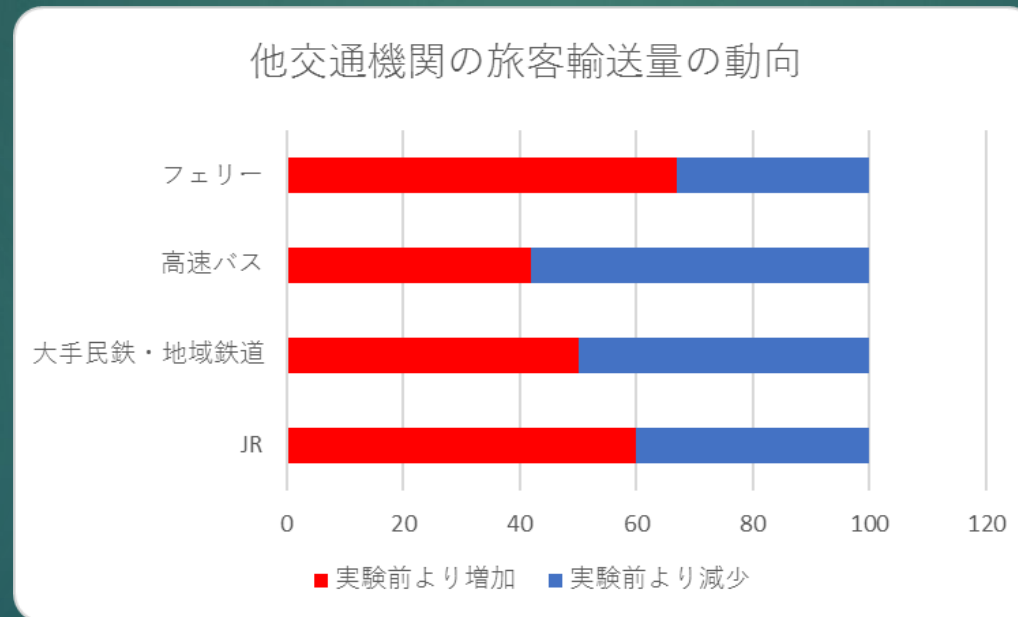
- ▶ 渋滞の原因は、実験区間末端の一般道との合流部が約半数
- ▶ その他高速道路本線では、サグ、トンネルなどのボトルネックで発生



- ▶ 高速道路無料化に伴う交通量の増加は渋滞の根本の原因とは言いにくく、道路自体の問題であり、無料化がなくてもいつでも起こり得ることである

公共交通機関の利用は減るのか

- ▶ 全交通機関で見ると、実験開始前後で大きな変動はない
- ▶ 個別で見ると高速バスの利用は減少している
- ▶ 他の交通機関をみても、影響は限定的である



グラフの出典 国土交通省ホームページ

http://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000009.html

実験開始後6か月の状況について より

高速道路は無料化すべきか

- ▶ 高速道路無料化のデメリット→発生しがたい
- ▶ 高速道路無料化のメリット→実際に起きている！！

無料化をするべきではないか？

参考

- ▶ <http://www.mlit.go.jp/> 国土交通省
- ▶ <http://www.houko.com/00/01/S31/007.HTM> 道路整備特別措置法
- ▶ <http://archive.dpj.or.jp/news/files/20090325kousokutaiko.pdf> 高速道路政策大綱
- ▶ http://www.mlit.go.jp/road/ir/hyouka/plcy/kijun/bin-ekiH20_11.pdf 国土交通省
費用便益分析マニュアル
- ▶ 『道路問題を解く』 著：山崎養世
- ▶ 『高速無料化が日本を壊す』 著：上岡直見
- ▶ 『国土と高速道路の未来』 著：国土政策と高速道路の研究会
- ▶ 『日本の高速道路』 著：日本道路公団
- ▶ <http://www.mlit.go.jp/common/000117818.pdf> 国土交通省無料化実験
- ▶ http://www.e-nexco.co.jp/pressroom/data_room/regular_mtg/pdfs/h27/0930/02.pdf NEXCO
東日本