

高速道路新料金制度に関する検証ペーパー

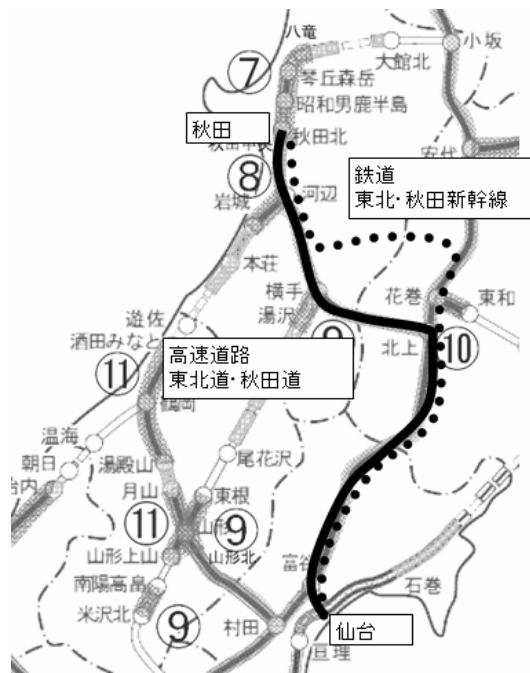
2010年4月10日

現行の土休日 1,000 円よりも公共交通に打撃が大きい新料金制度

このほど国土交通省は、本四連絡橋を除く地方の高速道路で、曜日にかかわらず普通車を上限 2,000 円(通常料金ではおおむね 75km 相当)とする料金制度を導入することを発表した。

また 2010 年 6 月からは、主として交通量の少ない地域の高速道路で部分的に無料化社会実験が開始される¹。気候ネットワークではこれまで数次の検討²を通じて、高速道路料金の値下げは自動車交通の増加により直接的に CO₂ の排出増加をもたらすとともに、公共交通機関に打撃を与えることを指摘してきた。今回の「上限 2,000 円」を具体的事例で検討すると、従前の「土休日 1,000」よりも公共交通とりわけ鉄道への打撃が大きく、CO₂ 削減に逆行するとともに、自動車を使えない人々のモビリティを妨げ生活にマイナスをもたらすことが懸念される。

ここで緊急の検討として、具体的に仙台～秋田間の都市間交通を事例に、どの程度の影響があるかを試算した。推計手法は前述各検討と同様であり、その結果を下表に要約する。



ケース	鉄道輸送量減少率
土休 1,000 円ケース(前政権実施)	10%
上限 2,000 円ケース(現政府案)	27%
完全無料ケース(実施時期未定)	41%

¹ 国土交通省ホームページ http://www.mlit.go.jp/report/press/road04_hh_000011.html

² 気候ネットワークホームページ <http://www.kikonet.org/research/freeway.html>

中長期温暖化対策を困難にする

一方で環境省は「地球温暖化対策に係る中長期ロードマップ調査検討会」の第4回全体検討会を公表した³。それによると「地域づくり」の項目において

2020年において、旅客1人あたり自動車走行量を1割削減(2005年比)

2030年において、DID(人口集中地区)の人口密度を60～80人/haに向上

旅客1人あたり公共交通分比を2倍増加(2005年比)

2030年において、LRT(軌道交通システム)等を1,500km整備

2050年において、自動車輸送分担率を5～6割に削減(資料には2020年との記載があるが前後関係より2050年と解釈される)

等が提唱されている。自動車輸送率分担の削減に関しては、東京圏・京阪神圏のように既に公共交通機関の発達した地域では、大きな削減の余地は乏しい。一方で現状の自動車分担率が高く、かつ公共交通が成立しうる人口集積が期待できるような、地方中核都市クラスでの対策が有効である。この実現には既存の鉄道の活用が不可欠である。富山市のLRT等を利用した都市・交通施策で知られるとおりであるが、このたび公表された料金制度は、前述のようにおおむね75km以上を無料として自動車の中長距離利用を一方向的に促進するものであり、鉄道の優位性を発揮しうる中長距離部分での収益を低下させる結果、地域交通の維持を困難にする。ロードマップの実現を妨害するものであり、根本的な見直しが望まれる。

³ 環境省ホームページ http://www.env.go.jp/council/seisaku_kaigi/epc020.html