

平成二十一年七月二十一日受領
答弁第六六七号

内閣衆質一七一第六六七号

平成二十一年七月二十一日

内閣総理大臣 麻生 太郎

衆議院議長 河野 洋平 殿

衆議院議員岩國哲人君提出二〇〇二年以降の高速道路料金引き下げ実験に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員岩國哲人君提出二〇〇二年以降の高速道路料金引き下げ実験に関する質問に対する答弁書
一及び三について

平成十五年においては、高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項に規定する高速自動車国道をいう。）、首都高速道路公団が管理する自動車専用道路（以下「首都高速道路」という。）等（以下「高速道路」という。）において、料金（道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号）第二条第五項に規定する料金をいう。以下同じ。）の割引が一般道路から高速道路への自動車交通の転換等を促進する効果及びその転換等による一般道路の渋滞緩和等の効果を把握するため、料金に係る社会実験（以下単に「社会実験」という。）を実施し、それぞれ一定の効果が認められた。

例えば、平成十五年十一月から同年十二月までの間に、常磐自動車道の日立北インターチェンジから日立南太田インターチェンジまでの区間において、料金を終日半額にする社会実験を行ったところ、当該区間内の各インターチェンジ相互間の交通量が約七割増加し、並行する一般国道六号の日立市大和田町から同市折笠町までの間等の交通量が約四パーセント減少した。

また、首都高速道路においては、例えば、平成十五年十一月から平成十六年三月までの間に、ETC通

行車（道路整備特別措置法施行規則（昭和三十一年建設省令第十八号）第十三条第二項第三号イに規定するETC通行車をいう。）を対象として、午後十時から翌日の午前六時までの間（以下「割引時間帯」という。）において、料金所を通過した時刻に応じて料金を五パーセントから四十二パーセントまでの範囲内で割り引く社会実験を行ったところ、周辺的一般道路から首都高速道路への自動車交通の転換等が図られ、割引時間帯における首都高速道路の交通量が約二割増加した。

二について

お尋ねの「試算業務においても参考にされたか」の意味するところが必ずしも明らかではないため、お答えすることは困難である。