

平成二十年三月十四日提出  
質問第一八一号

## 高速道路の無料化に関する質問主意書

提出者  
岩國哲人

## 高速道路の無料化に関する質問主意書

日本と同様に商工業が高度に発展し、国土に幅広く産業が分散しているため高速道路の需要の多い先進諸国においては、高速道路無料制が導入されている。

具体的には、アメリカ、イギリス、ドイツにおいては、一部の例外を除き原則として高速道路通行料は無料である。

また、フランス、イタリアにおいても、地域開発の観点から地方により無料制が導入され、有料制の区間においても通行料は日本より低額である。

これに対し、日本ではほぼ百分有料となっている。

高速道路を無料化することで、通勤圏、生活圏が拡大し、都市計画においても住宅地整備の選択肢が広がるなど利便性が高まるとともに、新しいライフスタイルが浸透する。

また、産業の誘致、雇用の拡大、農産物の輸送時間とコストの低減などを含めて、地方経済も活性化すると考えられる。

従って、次の事項について質問する。

- 一 仮に国内の全高速道路を無料化した場合の経済効果の試算をこれまでに行ったことがあるか。
- 二 一で行ったことがあるならば、その試算結果を明らかにされたい。
- 三 全国に設置されている約千三百箇所の料金所の運営維持費の平均は年約一億円という回答を得ているが、料金所の数を減らすことについてどう考えるか。

例えば、台湾の主要都市を結ぶ高速道路（中山高速公路）では、出入口に料金所はなく本線上に約四十キロメートルに一箇所の割合で設置されているが、このような制度を導入することは可能か。

- 四 一九五六年に道路整備特別措置法が施行され、同法では建設費の償還が完了すれば高速道路は無料開放されるものであった。

その後、一九七二年に田中角栄内閣により、徴収した料金をプールし、本来は無料になるはずの黒字路線の通行料金から得た利益を、赤字路線を建設する費用にあてる「料金プール制度」が導入され、さらに小泉内閣において道路公団民営化が決定されたことよって以後四十五年間は有料制が維持されることとなったが、この償還年数を繰り上げることが可能か。

- 五 有料制の下で通行料金全国一律定額制（例えば、毎年一定額千円を徴収し、ナンバープレートで特定し

て無料通行させる)の導入につき、いかに考えるか。

また、導入の可否を検討したことがあるか。

右質問する。