

平成二十一年四月十四日受領
答弁第二八二号

内閣衆質一七一第二八二号

平成二十一年四月十四日

内閣総理大臣 麻生 太郎

衆議院議長 河野 洋平 殿

衆議院議員鈴木克昌君提出高速道路料金の引き下げに関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員鈴木克昌君提出高速道路料金引き下げに関する質問に対する答弁書

一及び五について

現在、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律（昭和三十三年法律第三十四号）第七条第一項に規定する同意計画（以下「同意計画」という。）に基づいて会社（道路整備特別措置法（昭和三十一年法律第七号。以下「法」という。）第二条第四項に規定する会社をいう。以下同じ。）が行っている高速道路（高速道路株式会社法（平成十六年法律第九十九号）第二条第二項に規定する高速道路をいう。以下同じ。）の料金（法第二条第五項に規定する料金をいう。以下同じ。）の割引は、「生活対策」（平成二十年十月三十日新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議決定）等を踏まえ、限られた財源の中で地域の活性化等の政策課題に対応するために行っているものである。

「生活対策」を踏まえた高速道路の料金の割引による経済波及効果に関する独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の試算によると、予測される高速道路の交通量の変化に着目し、観光消費額の増加や道路輸送費用の縮減が見込まれることを踏まえ、産業連関表等を用いて算出した経済波及効果は、当該割引の実施が予定されている約二年間で約一兆七千億円と見込まれている。

高速道路の料金を無料にすることについては、相応の経済波及効果があると推測されるが、料金収入に代わって、高速道路の建設等に係る債務の償還及び高速道路の維持修繕等を行うための財源を新たに確保する必要があること、当該財源を確保できない場合には、現在建設中の箇所を含め、今後は高速道路の建設等ができなくなる等のおそれがあること等の問題があると考えらる。

二及び三について

「生活対策」等を踏まえ、同意計画に基づいて会社が行っている高速道路の料金の割引が、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。以下同じ。）を対象を限定しているのは、ETCシステム（有料道路自動料金收受システムを使用する料金徴収事務の取扱いに関する省令（平成十一年建設省令第三十八号。以下「省令」という。）第一条に規定するETCシステムをいう。以下同じ。）の活用が、高速道路の料金所における渋滞を大幅に緩和し、自動車交通の円滑化や自動車交通による二酸化炭素の排出量の削減に寄与するものであること、限られた財源の中で地域の活性化等の政策課題に対応するためには、曜日、時間帯等に着目したきめ細やかな料金の額の設定を行うことが必要であり、その実現のためにはETCシステムの活用が

効率的であること等の理由によるものである。また、ETC通行車以外の通行車両について、ETC通行車と同様の高速道路の料金の割引を適用する場合には、高速道路の料金所において瞬時に的確な料金の計算を行うことは困難であり、渋滞の発生等によって円滑な自動車交通の確保に支障を及ぼすことが予想される。

四について

車載器（省令第四条第一項第一号に定める車載器をいう。以下同じ。）の新規の購入又はリース契約の締結及びセットアップ（車載器に、自動車登録番号等の車両情報や車載器管理番号等を登録することをいう。）（以下「車載器の新規導入」という。）について、現在、助成の申込みを受け付け、助成を行ってゐる機関は、財団法人高速道路交流推進財団であり、車載器の新規導入に係る費用のうち、四輪車用の車載器については、一台当たり五千二百五十円、二輪車用の車載器については、一台当たり一万五千七百五十円を助成している。

六について

御指摘の「フェリー等船舶輸送関連企業」が具体的にどのような企業を指すのか必ずしも明らかではな

いが、船舶運航事業（海上運送法（昭和二十四年法律第百八十七号）第二条第二項に規定する船舶運航事業をいう。）を営む者のうち、自動車航送（同条第十項に規定する自動車航送をいう。）を行う者については、高速道路の料金の割引が、景気の後退等とあいまって、その経営に対して影響を与えるものと見込まれており、国土交通省としては、何らかの対応が必要であると考えているが、具体的な措置の内容については、今後関係地方公共団体等と連携しながら検討してまいりたい。