

2010年4月 設備投資研究会 要旨

講師：一橋大学名誉教授・統計研究会理事長 宮川公男氏

演題：高速道路はなぜ有料でよいのか—民主党の政策を批判する

日時：4月21日(水) 15:30～17:30

要旨

「高速道路の原則無料化」は民主党政権の掲げる主要政策の一つであり、当該政策が正当化される根拠は「高速道路は本来無料が原則。現在高速道路が有料であるのは高速道路建設に要した費用回収のための暫定措置であり、費用回収後は無料化されることが当然。」というものである。この考え方を「償還主義」と呼び、この考え方に基づいて現在の高速道路の料金は1kmあたり約25円という全国画一料金に設定されている。しかしながら、償還主義に基づく高速道路無料化政策は高速道路に関わる諸問題を真剣に議論した上で策定されたものとは考えられない。本研究はこの点に関して深い考察を与えることにより当該政策の意義を否定し、高速道路の有料化の正当性を主張するものである。

人々が高速道路を利用する理由は、いうまでもなく目的地への到着に要する所要時間の短縮が目的といえる。すなわち、目的地へたどり着くための手段として「一般道を利用」、「高速道路を利用」という二つの選択枝が存在するなかで、所要時間短縮のために敢えて高速道路を利用するのである。このことを例えば鉄道を利用する場合に置き換えてみると、一般電車でなく特急を利用することと同値であり、この場合には「特急料金」を支払うことで特急への乗車が可能になる。また、同様の例として「普通郵便」と「速達郵便」の場合も考えることができよう。つまり、「高速料金」を「特急料金」ないしは「速達郵便」に置き換えてみれば明らかなように、経済学的見地から考えて時間短縮というメリットを享受するためにはそれなりの対価が必要であるのだから、高速料金は有料であることが原則であって無料が原則であるとする高速道路無料化論者の主張は誤りであるといえよう。加えて、無料化が実現されると高速道路は混雑することになり高速道路を利用することによる所要時間短縮のメリットは無くなる。このことは相当の対価を支払ってでも時間短縮のメリットを享受したいという個人の選択枝を奪うことを意味し、経済厚生への損失につながることになる。

以上の理由により、高速道路の利用は有償であるべきである。ただし、現行の償還主義・全国画一料金制に基づいた高速道路料金の設定ルールは見直される必要があり、本研究では次のような新ルールを提案する。それは、高速道路料金があくまで所要時間短縮で得られる効用に対する対価として考慮されるべきという考えを大前提としたうえで、高速道路利用者の料金負担分には高速道路建設費を含めず高速道路の維持管理費及び資本コスト（負債の利払い等）のみを考慮すること、並びに全国画一料金制を廃止し一般道路を使用

する場合との相対的な時間短縮の程度に応じた料金設定とすることである。この新ルールの下では高速道路利用者はランニングコストのみを負担するだけであるから、現行の 25 円 / km という世界的にみても圧倒的に高水準な高速利用料金を大幅に引き下げることが可能となる。加えて、時間短縮のメリットの大きさに応じたフレキシブルな料金設定を採用することは、経済学的見地から鑑みて極めて合理的な料金設定の方法といえるだろう。

以上