

高速道路の料金体系は いかにあるべきか

～無料化・上限制よりも地域に応じた弾力的な料金設定を～

松野 由希 *Yuki Matsuno*

政策シンクタンク PHP総研
政治経済研究センター特任研究員

Talking Points

1. 高速走行の便益を享受する高速道路利用者は、利用距離に応じた対価を支払うことが基本である。この点からは、無料化も上限料金制も妥当性を欠く。
2. 高速道路の有効活用という観点からは、全国一律の料金体系でなく、現行の料金水準を基本としつつ、地域の状況に応じた弾力的な料金設定を行うべきである。つまり、実際の交通量が交通容量よりも下回る場合には料金の引き下げ（割引）を、上回る場合には料金の引き上げ（割増）を行うということである。
3. 料金の割引に一定の意義が認められるとはいえ、無料化社会実験の結果を踏まえて、渋滞や公共交通への影響を考慮し、継続を認めてもよい区間と見直しをすべき区間の見極めが求められる。この点について評価を行ったところ、見直しをすべき区間は、50区間中38区間に上る。
4. 地域の実態を踏まえた割引がなされるよう、料金の決定には、地域の実情を把握している地元自治体などの参画が不可欠である。それとともに、局地的便益を受ける地域は応分の負担をすべきである。
5. 割引財源をどの程度確保できるかは、整備のための財源との兼ね合いで導かれる。総合的な交通体系をどのように構築していくかという観点から、高速道路の利用と整備のあり方を考え、そのもとで適切な高速道路料金のあり方を決定していくことが望まれる。

政策シンクタンク
PHP総研

はじめに

民主党が2009年衆院選マニフェストに高速道路無料化を掲げ、政権交代を果たして1年が過ぎた。6月から公約どおり、高速道路無料化の社会実験が一部地域で実施されている。また、これに先立って4月には高速道路の新料金案（上限料金制）が公表された。もっとも、上限料金制については、無料化の方針と相反するものであるとの批判が党内から根強く、現時点では実施の見通しが立っていない。11年度予算の概算要求では、財源難により、政権公約の見直しが相次いでおり、高速道路無料化もその中に含まれる模様である。本稿では、自公政権から民主党政権に至る、高速道路料金政策の論点整理を行い、今後の高速道路料金政策のあり方について考えてみることにしたい。

1. 高速道路料金引き下げの経緯

高速道路無料化をマニフェストに掲げていた民主党¹に対抗して、自公政権は、ETCを利用した、「休日普通車上限1,000円施策」を08年3月から実施した。本節では、高速道路料金の引き下げの経緯を見ていく。

1.1. 自公政権のもとで導入された高速道路料金引き下げ

これまで実施されてきた高速道路料金の引き下げは、「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」の改正で導入された、高速道路利便増進事業によって行われている措置である。この引き下げは、08年度以降、10年間の措置として実施され、所要額として3兆円の予算規模が想定されている（当初の規模は2.5兆円であったが、08年度第2次補正予算において、5,000億円が追加された）。その所用額は、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下、「機構」という）の債務を一般会計に承継する形で国が負担する。利便増進計画は、機構と高速道路会社各社が09年3月に策定

した計画に基づくものである。

利便増進計画の内容は、東日本・中日本・西日本高速道路会社（以下、NEXCOという）が管理している高速道路の場合、地方部の路線・区間において、平日については全線・全車種・全時間帯3割引以上の料金引き下げを、休日については普通車以下全時間帯5割引、上限を1,000円とする「休日普通車上限1,000円施策」を実施するというもので、11年3月末までの間、高速道路料金が大幅に引き下げられている。その他、おおむね18年3月末までの措置として、深夜5割引も実施されている。

1.2. 民主党政権のもとでの上限料金制案の発表

福田内閣・麻生内閣のもとで実施された料金政策に対して、10年4月に民主党政権としての見直しの方向性が示された。それは、現在実施されている各種の割引制度を廃止し、6月から車種別に上限料金制を設けるというものである²。そして、当初、措置された所用額3兆円から、10年3月までに使用済みとなった5000億円を引いた残高2.5兆円のうち、料金割引に1.2兆円を、道路の整備費に1.4兆円を充てることとした。

割引の内容としては、NEXCOの場合、平日、休日関係なく、軽自動車1,000円、普通車2,000円、中型車、大型車5,000円、特大車10,000円が上限料金となり、それ以下は利用距離に応じた料金を支払うことになる。距離に応じて料金を負担することは合理的といえる反面、利用する距離によっては割引がなくなり、料金が従来の水準に戻ることになる。

ところが、料金割引のための財源を高速道路の整備財源に転用することに対して、民主党内から異論が相次いだため、上限料金制への移行は見送られ、これに代わる新たな料金案の検討が進められている。利便増進事業の用途変更を可能にするための規定を盛り込んだ「高速自動車国道法及び道路整備事業に係る国の財政上の特別措

1. 民主党は2003年からマニフェストに高速道路の原則無料化を掲げている。2009年衆議院選挙向けマニフェストにおいては「高速道路を原則無料化して、地域経済の活性化を図る」という項目が掲げられ、具体策として、「割引率の順次拡大などの社会実験を実施し、その影響を確認しながら、高速道路を無料化していく」とされた。無料化を実施するための所要額としては「1.3兆円程度」が見積もられている。2010年参議院選挙マニフェストにおいても、「高速道路は、無料化した際の効果や他の公共交通の状況に留意しつつ、段階的に原則無料とします」とあり、無料化政策は引き続き維持される見込みである。

2. 料金制度の見直しの詳細は、国土交通省「高速道路の再検証結果と新たな料金割引について」（2010年4月9日公表）を参照のこと。

置に関する法律の一部を改正する等の法律案」は、第174通常国会に提出されたものの、継続審議の扱いとなっている。

1.3. 高速道路無料化実験の実施

6月に始まった高速道路の無料化実験は、利便増進事業による料金引き下げとは別のスキームのもとで実施されている。すなわち、料金決定が国土交通大臣の認可事項³であることを踏まえて社会実験という形をとっており、予算措置が政策実施の裏づけとなっている。10年度一般会計予算においては、「道路交通円滑化推進費」という新しい予算項目が立てられ、その予算規模は1,000億円となっている。この中には、「1 高速道路の無料化に関する社会実験等」とともに、「2 公共交通利用促進支援事業に要する経費の軌道経営者に対する一部補助」も含まれる。10年度予算の概算要求段階で、国土交通省は無料化のための予算として6,000億円の予算要求を行っていたが、最終的には予算規模が大幅に圧縮され、1,000億円でスタートした。もともと、民主党の無料化案では、首都高・阪神を除く全ての路線・区間が無料化の対象であったが、実際に無料化されたのは37路線50区間で、高速道路の全供用延長の約2割、1,652kmという限定的なものにとどまっている。

2. 高速道路料金の決定方式

2.1. 有料道路制度一償還主義と料金プール制

これまで日本の高速道路は有料道路制度を採用してきた。有料道路制度には、一定期間（料金徴収期間）内に得られた料金収入で、整備や維持管理に要する総費用をまかなう「償還主義」の原則がある。現在の料金体系は、道路公団民営化（05年に実現）のときに、それまでの道路整備に要した約40兆円に上る有利子債務を、2050年までの45年間の料金収入で返済するという条件のもとで定められたものであり、長大トンネル、海峡連絡橋、

大都市近郊以外の路線では、原則として対距離課金からなる全国一律の料金制度が採用されている。具体的には、高速道路の料金は、走行距離に応じて決まる可変料金（普通車の場合、24.6円/km）と、利用1回ごとにかかる固定料金（150円）からなっており、これに消費税が加算される。そして、料金負担の公平性を高める観点から、公正妥当主義（道路空間を占有していることを意味する占有者負担原則、舗装費等の維持管理費用に対する原因者負担原則、需要の価格弾力性を意味する受益者負担の原則）の考え方に基いて、普通車1.0に対し、軽自動車0.8、中型車1.2、大型車1.65、バスなどの特大車2.75という車種間料金比率が定められている。

このように、高速道路は一般道と異なり、税金ではなく料金による財源確保がなされてきた。高速道路の利用者は一般道の利用者よりも、高速走行というより高い便益を受ける。このようなサービス水準の高い道路（高速道路）の整備や維持管理に要する費用は、その便益を受ける利用者が支払うことが妥当という考え方から、利用者が料金を負担するという受益者負担の考え方が採用されているのである。

受益者負担の観点からすれば、ある路線の建設や維持管理に要する費用を、その路線の利用者から徴収するという路線ごとの個別採算性の考え方もある⁴。だが、高速道路については、実際には各路線から得られる料金収入をプールして、全路線の建設と維持管理に要する費用を全路線の料金収入でまかなうという考え方（料金プール制）が採用されてきた。高速道路にはネットワークとしてつながることでより効果を発揮することができるという外部効果（ネットワーク外部性）があり、この観点からすれば、全国料金プール制には一定の合理性が認められる。

同時に、料金プール制は内部補助を可能にするスキームでもあり、これによって不採算路線の建設が可能になるという側面もある。反面、このようにして高速道路が

3. 国土交通省令で定めるところにより、機構が会社と「協定」を締結する。「協定」に基づき業務実施計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けなくてはならない。

4. 一般有料道路は路線ごとの償還主義に基づいて料金が決定されてきた。高速自動車国道も制度発足当初は個別路線ごとに採算の判断がなされていた。しかし、1972年より、全国プール制となり、一律料金体系となった。

作り続けられると、債務の償還期限が伸びてしまうというおそれがある。このため、道路公団の民営化に際しては、保有機構の債務返済期限が民営化後45年間（2050年9月）に固定され、新たな建設はその範囲内とされた。

機構が保有している高速道路の貸付は、機構と会社による協定に基づくものであることから、整備の財源について同一社内での路線間内部補助はありうるが、会社間での補助はありえない仕組みになっている。したがって、民営化後の高速道路料金については、各社が運営している路線の採算性や整備費用に応じて一定の差が生じる可能性があるが、実際には民営化後も会社間で料金水準に差はなく、全国一律の料金設定がなされている。

2.2. 価格弾力性に基づく価格付け

このように、高速道路は有料道路として料金収入をもとに管理運営を行うという考え方で運営されてきたが、この点からすると高速道路の無料化は高速道路制度の基本的な考え方を根幹から変更することになる。このため、その是非についてはさまざまな議論がなされている。一方、現在のように全国一律の料金体系が、高速道路の効率的な利用という観点から見て望ましいものなのかについてもあらためて考えてみる必要がある。そこで、これらの問題を考えるための出発点として、ここでは理論的な観点からみた場合に望ましい高速道路料金のあり方について整理してみることにしよう。

公的に供給される財・サービスの費用は税金でまかなわれるのが通例であるが、すでに述べたように、高速道路など料金徴収が可能な財・サービスの供給については、受益者負担の考え方に基いて費用負担を求める考え方がある。ここでいう受益は、そのサービスから得られる便益に対して、利用者が支払っても良いと思う価格（支払意思額）とそのもとでの利用者（需要者）の数を対応させた需要曲線で表される。この需要曲線をもとに、需要の価格弾力性に応じて価格付けを行う考え方を、高速

道路の料金決定に取り入れることはひとつのアイデアとして検討に値する。

例えば、観光などを目的とした高速道路の利用は、価格が高ければ取りやめることもできるし、安ければ利用の大幅な増加が見込まれるなど、需要の価格弾力性が比較的大きいと言える。この場合には、観光目的の利用者に対して割引を実施することで、需要を喚起させることが期待され、その具体例としては休日割引があげられる。しかしながら、道路容量に限りがある中で、通行の必要性が相対的に低い乗用車に対して割引を実施することで高速道路の利用を促し、高速走行という希少な資源を使うことがどこまで認められるのかについては、各路線・区間ごとに利用実態を十分見極める必要がある。一台あたりの利用者の多い観光バスなどの割引はありうるが、乗車人数の少ない乗用車の割引は、場合によっては不適切かもしれない。

次に、トラックなどの産業需要は、速達性・確実性をサービス供給の前提としているため、価格弾力性は小さいと考えられる。したがって、価格弾力性を基準にした料金設定という考え方に即していくと、トラックなどの料金割引は正当化しにくい。もっとも、大型車両が料金の負担を避けて一般道を迂回することは安全や環境面からも望ましくなく、外部費用が無視し得ないくらいに大きいということを考慮すれば、高速道路料金を政策的に割り引くことで、大型車の高速道路利用を促進することに妥当性が生じる。

6月からの無料化実験は、交通量の少ない区間で実施されており、需要の価格弾力性に基つき、需要が見込めないところを安くするという考え方が採用されたと見ることが出来る。もっとも、割引が認められるとしても、適切な料金がゼロ円にまで到達するとは限らない。維持管理費程度の費用負担は、利用者に求めるという考え方もありえよう。

2.3. 混雑課金の考え方

渋滞が発生している道路については、社会的限界便益と社会的限界費用が等しくなるように交通量が決まる時、社会的に最も効率的な道路利用が実現することになる。つまり、混雑を緩和するために混雑状況に応じた最適な混雑料金を課すことに合理性が生じる。さらに、最適な混雑料金を課すことで得られた収入を、混雑を解消するための道路整備に充当することで、道路の利用と整備の最適水準が達成されることになる。

近年の高速道路料金のあり方をめぐる政策は、割引ばかりがクローズアップされているが、割増（混雑料金の徴収）についての議論はまったくなされていない。現在、9割以上の料金所に設置されているETCレーンで交通需要を管理することが可能であり、この装置を有効活用することによって、道路の混雑状況に応じた割増料金を徴収することも、検討に値するだろう。

3. 新たな料金体系の問題点

3.1. 上限料金制の問題点

新しい料金制度である上限料金制は、ある距離を超えると、利用距離にかかわらず料金が一定となるものである。本節ではその問題点について見ていく。まず、料金が一定となる距離を把握したうえで、料金体系の変化が交通行動にどのような影響を与えるのかを示し、そのうえで上限料金制の問題点を示す。

3.1.1. 上限料金制により料金が一定となる距離

まず、どれだけの距離以上であれば料金が一定となるのか(以降、境界とよぶ)を試算した結果を図表1に示す。この試算では、2.1. で示した固定料金、可変料金、消費税を考慮して境界となる距離を算出している。これによると、軽自動車は41km、普通車は71km、中型車は156km、大型車は114km、特大車は139kmが境界であることがわかる。

3.1.2. 料金体系の変更が交通行動に及ぼす影響

上限料金制の導入が交通行動に及ぼす影響を、誘発需要と転換需要に分けて示すと以下ようになる。

誘発需要については、上限料金制の採用によって、高速道路を利用して旅行をするという移動を従来であれば全く想定していなかったトリップの増加が予想される。また、従来から高速道路を利用していた利用者についても、上限料金制の採用によって利用距離が伸び、境界以上のトリップ長が増加することが予想される。

次に、転換需要について考えると、自動車利用で一般道を選択しているトリップでは、境界以下の距離帯については一般道と高速道の選択に影響を与えないが、境界以上では高速道路の選択確率が高まることになる。境界以上の台数分布は、図表1に示されているように、軽自動車の約30%、普通車の約20%、大型車の約20%となっている。さらに、長距離の移動について、鉄道など公共交通機関から、高速道路への利用転換が予想される。

このような交通行動の変化にはメリットとデメリットの双方があるが、新たな料金制度については、渋滞の発生や環境への負荷、公共交通機関に与える影響などを総合的に勘案しながら、適切な制度設計を行うことが必要といえる。

図表1. 上限料金に関する高速道路利用距離と利用台数分布

	軽自動車	普通車	大型車
上限料金	1,000円	2,000円	5,000円
境界 (km) 注1	41	71	114
平均利用距離 (km) 注2	34	41	78
境界と平均利用距離の差 (km)	7	30	36
上限料金到達台数割合注3	約30%	約20%	約20%

注1) 上限料金に到達する距離、筆者による試算値

注2) 全高速道路の平均利用距離の平均値、出所：全国高速道路建設協議会（2009）『高速道路便覧』、全国高速道路建設協議会

注3) 国土交通省（2010）『高速道路の再検証結果と新たな上限割引（別添資料2）』

3.1.3. 料金負担感がない利用者の増加による混雑の発生

高速道路の料金が引き下がることによって、誘発需要や転換需要が生じ、交通容量を上回る交通量が発生することで渋滞が発生してしまう可能性がある。渋滞の発生によるマイナスの影響としては、所要時間の増大、燃費の悪化による走行費用の増加、CO₂排出増加による環境費用増などの社会的外部不経済の増加があげられる。

無料化や上限料金制の採用で、大きな負担を感じることなく高速道路を選択する利用者が増加することは、原因者負担や、受益者負担の原則が、境界以上の距離帯では無視されてしまうということである。境界以下で正規料金を支払う利用者（図表1より大型車では8割）が、境界以上の利用者増によって混雑に巻き込まれれば、高速走行のメリットそのものが生かせなくなる⁵。

高速道路利用者の平均利用距離は、図表1に示されているように、軽自動車34km、普通車41km、大型車78kmである。よって、境界と平均利用距離の差は、軽自動車は7km、普通車は30km、大型車は36kmである。このように、上限料金制は、大型車に比べて軽自動車を優遇するものであることがわかる。高速道路の無料化の目的として、物流コストの低下による経済の活性化があげられていたにもかかわらず、レジャーを目的とした自家用車（軽自動車・普通車）が高速道路の走行空間を占有する割合が増えるとすれば、物流効率化の観点から望ましくないことになる。

3.1.4. 距離帯別の交通モード選択における自動車の優位

次に、公共交通からの転換について、現状における交通機関の利用実態を把握しておくことにしよう。距離帯別の交通モード選択についてみると、貨物⁶の場合、750km未満の距離帯においては自動車のシェアが最も高い。一方、海運のシェアは500km以上～750km未満の距離帯で、2007年度に至るまで自動車に迫る勢いで上昇している。

旅客⁷の場合、2000年度は500km未満の距離帯において自動車のシェアが一番高かったが、2005年度には300km以上～500km未満の距離帯でJR（新幹線）と自動車のシェアが逆転した。このように環境配慮などの観点から、貨物は自動車から海運へ、旅客は自動車から鉄道へ、とモーダルシフト（交通手段の転換）が進展している。上限料金制の採用は、これらのシェアを再び自動車寄りにシフトする効果をもたらす可能性が高い。

3.2. 高速無料化社会実験の評価

2010年6月から実施されている高速道路無料化の社会実験の結果が順次、国交省のホームページに掲載されている⁸。このデータをもとに、無料化のプラスの側面とマイナスの側面について評価した。

3.2.1. プラスの側面

プラスの側面としては、まず交通量の増加が挙げられる。実験前と比較して、平日・休日ともに平均87%の利用増となっている。ただし、実施当初においては利用増がみられたものの、その後利用が減少し始めている地域があることに留意が必要である。一時的な物珍しさから利用が増えているにすぎない可能性がある。

次に、一般道からの交通量の転換が挙げられる。実験前と比較して、一般道の交通量は平日で19%、休日で17%の利用減となっている。一般道から高速道路への転換により、主要な並行一般道の渋滞時間（10km/h以下）は約6割減少し、混雑時間（20km/h）については約4割の減少がみられた。

3.2.2. マイナスの側面

マイナスの側面としては、高速道路の渋滞が挙げられる。渋滞発生区間数（区間/日）は、平日の場合、第1週で2.8、第2週で2.6、第3週で4.2、第4週で4.3の発生状況である。また、休日の場合、第1週で9.5、

5. 「休日普通車1,000円施策」において、レジャー目的で長い距離を利用するマイカーなどの一般利用者が増えて、そのために渋滞が発生しやすくなり、貨物車の遅配が起きたことが実際に問題提起された。

6. 国土交通省『貨物・旅客地域流動調査 分析資料について』（<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/ryuudou-chousa/bunseki.html>）

7. 国土交通省（2007）『平成17年度 貨物・旅客地域流動の概況』（http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010528_2_.html）

8. 国土交通省（2010）『高速道路の無料化社会実験』（http://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000009.html）

第2週で5.5、第3週で16、第4週で8.5の発生状況となっている。武雄佐世保道路（佐世保大塔～佐世保三川内）と沖縄自動車道（宜野座～金武）は4つの週全てで渋滞が発生している。

次に公共交通の利用減が挙げられる。特に高速道路と並行する鉄道は打撃を受けており、なかでもJR北海道・JR四国・JR九州への影響が大きい。高速バスの利用状況との因果関係は鉄道ほど明らかでない。

3.2.3. 個別区間で見た渋滞や公共交通への影響

以上のように、無料化実験の対象となった高速道路の交通量が増加し、並行一般道の渋滞は減少する、というプラスの側面が見られた一方で、新たな渋滞や公共交通へのマイナスの影響も見られた。この点を踏まえると、無料化を継続すべきか否かについて、より詳細な検討が必要ということになる。

そこで、個々の路線について、無料化の影響を評価し、それを踏まえて、無料化を見直す必要があると考えられる区間を示すこととしたい。図表2（8頁）に高速道路無料化社会実験区間の渋滞発生状況を、図表3（9頁）に高速道路無料化社会実験区間に並行する公共交通への影響を表示した。渋滞基準においては、1か所でも渋滞が発生した区間には「×」をつけた。公共交通基準においては、1か所でも減少が見られる区間には「×」をつけた。渋滞基準で「×」の区間は32区間、公共交通基準で「×」の区間は24区間ある。渋滞基準と公共交通基準のいずれかで「×」がついている区間は、全50区間のうち76%の38区間に上る。これらについては無料化を継続すべきか否かについて、慎重な判断が求められる。

3.3. 料金政策変更による公共交通機関への影響

次に、高速道路料金の引き下げによる公共交通機関への影響を把握しておくことにする。ここでは、鉄道の動

向と、フェリー航路の廃止の動きについて示す。

3.3.1. 鉄道

鉄道の旅客輸送量⁹は、2009年の対前年度比で、旅客数量が1%のマイナス、旅客人キロが3%のマイナスであった。また、JR以外の鉄道が数量・人キロともに1%のマイナスであるところ、JRは数量が2%のマイナス、人キロが4%のマイナスであった。

このような状況を踏まえて、2010年3月に、JR7社が連名で、国土交通大臣に対して「高速道路の無料化及び上限料金制度について（要望）」とする要望書を提出している。その中では、「休日普通車上限1,000円施策」によるJR旅客6社の年間の減収額が250億円と推計され、その転換率をもとにした上限料金制度による減収額はさらにその2倍程度に膨らむこと、また、JR貨物の上限料金制度による減収額は少なくとも20億円となることが示されており、これをもとに上限料金制の見直しを要請している。

3.3.2. フェリー

フェリーをめぐる状況は、公共交通のなかでも最も厳しい。日本旅客船協会によると、2009年3月から、2010年8月までに、廃止を決めたフェリー航路数は、4社5航路で、フェリー会社の廃業が現実のものとなっている（図表4）。

図表4. 廃止フェリー航路数

廃止日付	会社名	航路
2009年3月31日	津国汽船	岡山県玉野市 ～香川県高松市
2009年4月30日	竹原波方間自動車航送船組合	広島県竹原市 ～愛媛県今治市
2009年6月30日	呉・松山フェリー株式会社	岡山県呉市 ～愛媛県松山市
2009年11月30日	三原観光汽船	広島県三原市 ～広島県尾道市 (航路2本)

9. 国土交通省（2010）『鉄道輸送統計月報』（平成22年3月）より

図表 2. 高速道路無料化社会実験区間の渋滞発生状況

番号	実験代表区間名	渋滞発生状況 (区間/日)										評価 渋滞発生基準	
		平日					休日						
		実験前 ※1	実験第1週 ※2	実験第2週 ※3	実験第3週 ※4	実験第4週 ※5	実験前 ※1	実験第1週 ※2	実験第2週 ※3	実験第3週 ※4	実験第4週 ※5		
1	道央自動車道	深川～旭川鷹栖	-	-	-	-	-	-	-	1	-	×	
2	深川留萌自動車道	深川西～深川JCT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
3	道東自動車道	音更帯広～池田	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
4	道東自動車道	追分町～夕張	-	-	-	-	-	-	-	2	-	×	
5	日高自動車道	苫小牧東～沼ノ端西	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
6	青森自動車道	青森中央～青森JCT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
7	八戸自動車道	一戸～九戸	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
8	秋田外環状道路	秋田北～昭和男鹿半島	-	-	-	-	-	-	-	1	-	×	
9	日本海東北自動車道	岩城～秋田空港	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
10	湯沢横手道路	十文字～横手	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
11	東北中央自動車道	山形上山～山形中央	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
12	米沢南陽道路	米沢北～南陽高島	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
13	釜石自動車道	東和～花巻空港	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	
14	山形自動車道	庄内空港～酒田	-	-	-	-	-	-	-	1	1	×	
15	山形自動車道	西川～月山	-	-	-	-	-	1	-	1	-	×	
16	日本海東北自動車道	聖籠新発田～中条	-	-	-	-	-	1	-	3	-	×	
17	東水戸道路	水戸大洗～ひたちなか	-	-	-	-	-	-	-	1	-	×	
18	八王子バイパス	鏈水～片倉	-	-	-	-	1	-	1	1	-	×	
19	新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎中央	-	-	-	-	2	-	1	-	1	×	
20	西湘バイパス	橋～国府津	-	-	-	-	-	1	1	-	3	2	×
21	箱根新道	須雲川～芦ノ湖大観	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	×
22	中央自動車道	都留～河口湖	-	-	-	1	1	-	1	1	2	2	×
23	中部横断自動車道	増穂～南アルプス	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○
24	西富士道路	広見～小泉	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	×
25	安房峠道路	中ノ湯～平湯	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○
26	伊勢自動車道	津～久居	-	1	1	2	-	-	-	1	3	1	×
27	舞鶴若狭自動車道	舞鶴東～大飯高浜	-	-	-	-	-	-	-	1	3	1	×
28	京都丹波道路	篠～亀岡	-	4	4	5	3	-	2	2	3	2	×
29	安来道路	安来～東出雲	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	×
30	山陰自動車道	宍道～松江玉造	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	×
31	岡山自動車道	岡山総社～賀陽	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	×
32	江津道路	江津～江津西	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	×
33	広島呉道路	呉～天応東	-	1	2	3	3	-	2	1	3	-	×
34	松山自動車道	伊予～内子五十崎	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	×
35	松山自動車道	西予宇和～大洲北只	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○
36	高知自動車道	土佐PAスマート～須崎東	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○
37	八木山バイパス	篠栗～筑穂	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	×
38	椎田道路	築城～椎田	-	-	-	-	1	-	1	-	2	1	×
39	日出バイパス	速見～日出	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○
40	東九州自動車道	津久見～佐伯	-	-	-	-	1	-	1	1	1	-	×
41	延岡南道路	延岡南～門川	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○
42	東九州自動車道	西都～宮崎西	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	×
43	隼人道路	隼人東～隼人西	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	×
44	大分自動車道	日出JCT～速見	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○
45	大分自動車道	大分光吉～大分米良	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	×
46	武雄佐世保道路	佐世保大塔～佐世保三川内	-	5	4	5	4	-	2	1	3	2	×
47	長崎バイパス	間の瀬～川平	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	×
48	八代日奈久道路	八代南～日奈久	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○
49	鹿児島道路	美山～伊集院	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	×
50	沖縄自動車道	宜野座～金武	-	-	2	2	1	-	2	2	2	2	×

注1) 渋滞発生基準においては、期間にわたって1日でも渋滞が発生していれば「×」、発生していなければ「○」として評価している。
 注2) データにおいては、日数以外にも、渋滞を3つの要因 (①一般道路との合流部での交通集中、②高速道路本線での交通集中、③その他) とともに記載しているが、ここでは発生日数のみ表示している。
 注3) 速度 40km/h 以下、延長 1km 以上を渋滞として整理。
 注4) 事故のみによる渋滞は除く。
 平日：※1) 6/21～6/25 ※2) 6/28～7/2 ※3) 7/5～7/9 ※4) 7/12～7/16 ※5) 7/20～7/23
 休日：※1) 6/20、6/26 ※2) 7/3、7/4 ※3) 7/10、7/11 ※4) 7/17～7/19 ※5) 7/24、7/25
 出所：国土交通省 (2010) 『高速道路無料化社会実験区間の渋滞発生状況』をもとに作成。
 (http://www.mlit.go.jp/common/000121603.pdf)

図表 3. 高速道路無料化社会実験区間に並行する公共交通への影響

番号	実験代表区間名		鉄道 (%)								高速バス (%)		評価 公共交通 基準
			並行する鉄道				特急のみ(断面)				平日 ※9	休日 ※10	
			平日 ※7	休日 ※8	平日 ※7	休日 ※8	平日 ※7	休日 ※8	平日 ※7	休日 ※8			
1	道央自動車道	深川～旭川鷹栖	JR 北海道函館本線※1	滝川駅～旭川駅	—	—	-10	-14	-10	-18	×		
2	深川留萌自動車道	深川西～深川JCT									○		
3	道東自動車道	音更帯広～池田	JR 北海道根室本線※2	帯広駅～釧路駅	—	—	-6	2	-8	-4	×		
4	道東自動車道	追分町～夕張	JR 北海道石勝線	南千歳駅～トマム駅	—	—	-10	-3	-4	3	×		
5	日高自動車道	苫小牧東～沼ノ端西							-18	—	×		
6	青森自動車道	青森中央～青森JCT							16	—	○		
7	八戸自動車道	一戸～九戸							9	23	○		
8	秋田外環状道路	秋田北～昭和男鹿半島							-9	-19	×		
9	日本海東北自動車道	岩城～秋田空港									○		
10	湯沢横手道路	十文字～横手									○		
11	東北中央自動車道	山形上山～山形中央									○		
12	米沢南陽道路	米沢北～南陽高畠									○		
13	釜石自動車道	東和～花巻空港									○		
14	山形自動車道	庄内空港～酒田							-2	10	×		
15	山形自動車道	西川～月山							-5	10	×		
16	日本海東北自動車道	聖籠新発田～中条							-11	—	×		
17	東水戸道路	水戸大洗～ひたちなか									○		
18	八王子バイパス	鎌水～片倉									○		
19	新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎中央									○		
20	西湘バイパス	橘～国府津									○		
21	箱根新道	須雲川～芦ノ湖大観									○		
22	中央自動車道	都留～河口湖							7	2	○		
23	中部横断自動車道	増穂～南アルプス									○		
24	西富士道路	広見～小泉									○		
25	安房峠道路	中ノ湯～平湯							25	—	○		
26	伊勢自動車道	津～久居	近鉄日本鉄道山田線	松阪駅～伊勢市駅	—	—	-1	2	17	—	×		
27	舞鶴若狭自動車道	舞鶴東～大飯高浜	北近畿タンゴ鉄道※3	福知山駅～宮津駅	-1	-11	1	-10	49	-22	×		
28	京都丹波道路	篠～亀岡									○		
29	安来道路	安来～東出雲							-10	—	×		
30	山陰自動車道	宍道～松江玉造	一畑電車※3	電鉄出雲市駅～松江しんじ湖温泉駅・川跡	8	5	—	—	-9	-9	×		
31	岡山自動車道	岡山総社～賀陽							-22	38	×		
32	江津道路	江津～江津西									○		
33	広島呉道路	呉～天応東									○		
34	松山自動車道	伊予～内子五十崎	JR 四国予讃線	松山駅～宇和島駅	—	—	-5	-3	-13	—	×		
35	松山自動車道	西予宇和～大洲北只	JR 四国予讃線	松山駅～宇和島駅	—	—	-5	-3			○		
36	高知自動車道	土佐 PA スマート～須崎東	JR 四国土讃線	高知駅～窪川駅	—	—	-6	-1	13	—	×		
37	八木山バイパス	篠栗～筑穂	JR 九州筑豊本線篠栗線※4	吉塚駅～新飯塚駅	-3	6	5	-2			×		
38	椎田道路	築城～椎田									○		
39	日出バイパス	速見～日出	JR 九州日豊本線※5	宇佐駅～別府駅	-4	-5	-2	-5	1	—	×		
40	東九州自動車道	津久見～佐伯									○		
41	延岡南道路	延岡南～門川	JR 九州日豊本線	南延岡駅～宮崎駅	2	-10	-5	-14			×		
42	東九州自動車道	西都～宮崎西	JR 九州日豊本線	南延岡駅～宮崎駅	2	-10	-5	-14			×		
43	隼人道路	隼人東～隼人西									○		
44	大分自動車道	日出JCT～速見	JR 九州日豊本線※5	宇佐駅～別府駅	-4	-5	-2	-5	2	—	×		
45	大分自動車道	大分光吉～大分米良	JR 九州日豊本線※6	大分駅～幸崎駅	2	2	-3	-13			×		
46	武雄佐世保道路	佐世保大塔～佐世保三川内	JR 九州佐世保線	肥前山口駅～佐世保駅	—	—	-5	-11	-2	6	×		
47	長崎バイパス	間の瀬～川平							-13	—	×		
48	八代日奈久道路	八代南～日奈久									○		
49	鹿児島道路	美山～伊集院	JR 九州鹿児島本線	川内駅～鹿児島中央駅	-1	-5	—	—			×		
50	沖縄自動車道	宜野座～金武									○		

注1) 公共交通基準においては、並行する鉄道、高速路線バスで、減少があれば「×」、なければ「○」として評価している。
 注2) 鉄道、高速バスともに、無料化区間に並行する鉄道、高速バスの利用実績の対前年増減率 (%) のデータである。
 注3) 「-」の箇所はデータがない。
 注4) データにおいては雨の日も要素として記載されている。天候要因がどの程度あるのか見極めるためにも、長期的に動向を迫る必要がある。
 ※1 ここでは函館本線を載せたが、宗谷本線のデータもあり、「特急のみ」の平日が5%減、休日が4%減である。
 ※2 ここでは帯広駅～釧路駅間を載せたが、新得駅～帯広駅間のデータもあり、「特急のみ」の平日が8%減、休日が6%減である。
 ※3 同区間の輸送人員の合計。
 ※4 平日において大雨による運休等によりデータに不備があるため、金曜日のみで比較。
 ※5 平日：平成21年6月30日(火)において大雨による列車の運休があったため、火曜日を除いた平均で比較。休日：平成22年7月3日(土)の測定に不備があるため、日曜日の数値で比較。
 ※6 平日：平成21年6月30日(火)、平成22年6月30日(水)において大雨による列車の運休があったため、火曜日および水曜日を除いた平均で比較。
 ※7 平日：前年は6/29～7/3、実験中は6/28～7/2。
 ※8 休日：前年は7/4、7/5、実験中は7/3、7/4。
 ※9 平日：前年は6/21～6/23、実験中は6/28～6/30。
 ※10 休日：前年は6/26、6/27、実験中は7/3、7/4。
 出所：国土交通省(2010)『高速道路無料化社会実験区間に並行する主な鉄道の利用実績』
 国土交通省(2010)『高速道路無料化社会実験区間に並行する主な高速バスの利用実績』より作成
 (http://www.mlit.go.jp/common/000121605.pdf)

これら以外にも、防予汽船株式会社（航路：山口県柳井市－愛媛県松山市）は2009年10月に民事再生法を申請し、現在再生手続き中である。また、四国フェリー株式会社および宇高国道フェリー株式会社（航路：岡山県玉野市－香川県高松市）は、結果的には減便などの整理合理化により当面は航路を存続する予定となったが、2010年3月に航路廃止届出を行なっている。また、伊勢湾フェリー株式会社（航路：三重県鳥羽市－愛知県田原市）は、2010年9月をもって航路廃止という申請を行なっている（8月末には地元自治体が支援を表明し、申請は取り下げられた）。さらに、報道によれば、明石淡路フェリー株式会社（航路：兵庫県明石市－兵庫県淡路島市）は、航路の廃止と会社清算を検討中である¹⁰。

3.3.3. 公共交通機関への影響の因果関係

高速道路の料金体系の変化と鉄道・フェリーなど他の公共交通機関への影響の因果関係は極めて分かりにくい。具体的に言えば、2008年のリーマンショック後の景気の落ち込みによる旅客減、燃料高騰などの経費増が経営悪化につながったはずであり、どこからが高速道路料金の引き下げによる旅客減であるのかは明らかではない。

そもそも交通市場は、自動車以外にも、バス、鉄道、航空、海運などの多様な交通機関によって、交通サービスの提供が行われている。各々がその距離帯によって料金を設定しており、東京から岡山までは新幹線の方が有利、東京から広島までは飛行機の方が有利となるなど、利用者が様々な交通モードを、コストと時間を含めて選択している。

高速道路という特定のモードを税金による割引で優遇することは、一定のバランスの上に成り立っていた交通体系に歪みを生じさせることにつながる。

公共交通は初期投資が大きく、その費用を長期的に回収することによって成り立っている。ある時点で政府の

政策として高速道路の料金割引が導入され、それによって利用減となった公共交通が事業廃止を行った場合、その後に政策転換がなされて料金がもとの水準に戻ったとしても、失われた公共交通を再び構築することは困難である。ある特定の交通モードを税金によって優遇した場合に、別のモードへの影響がどこまで許容されるか、慎重な検討が必要であるように思われる。

4. 今後の方向性 ～地域の状況に応じた弾力的な料金設定

4.1. 一律料金からの転換の可能性

現在の高速道路料金は対距離課金になっているが、その料金水準は全国一律の基準に基づいて決定されており、路線・区間ごとの利用状況など地域の状況を反映した料金設定になっていない。この点について、道路の効率的な利用を促すという考え方からは需要の価格弾力性に基づく料金設定が導かれる。つまり、需要が少ない路線では料金を引き下げることが望ましい可能性がある。しかしながら、価格弾力性のみに基づいて料金を設定するのではなく、社会的費用を考慮した政策的な料金設定が求められる。

例えば、高い高速道路料金を避けた車両が一般道を通行すれば、一般道の混雑と沿道環境悪化を引き起こすことにつながる。一般道が混雑している一方、高速道路は混雑していないような地域であれば、交通調整の観点から理論上は一般道に料金を課す方向性になるが、その代替策として、高速道路の料金を割り引くことが考えられる。

逆に、一般道も高速道路も混雑しているような地域では、私的トリップ費用に混雑料金を課して社会的限界費用に基づく料金設定をし、交通需要管理を行うべきである。そしてその財源収入を、混雑緩和のための道路整備に充てることや、道路環境改善を促す公共交通整備を行うことが求められる。

この考え方は、全国一律の料金体系ということから離

10. 読売新聞「たこフェリー 廃止を打診・・・親会社、明石市などに」（2010年9月3日 地方版）
<http://osaka.yomiuri.co.jp/eco/news/20100904-OYO8T00553.htm>

れて、現行の料金水準を基本としつつ、地域の状況に応じた弾力的な料金設定を行うということを意味する。つまり、実際の交通量が交通容量よりも下回る場合には料金の引き下げ（割引）を、上回る場合には料金の引き上げ（割増）を行うことになる。より具体的にいえば、高速道路と並行する一般道が混雑している一方、高速道路容量に余裕がある場合には、高速道路料金を引き下げることが適切であり、混雑している場合には、引き上げる方向が望ましいということになる。

4.2. 料金設定に地域の意向を反映できる仕組みの確立

地域の状況に応じた弾力的な料金設定を行うためには、地域の実態を把握している地元自治体が意思決定に加わる必要がある。利便増進事業計画に基づく料金の引き下げや、無料化実施区間の選定については、対象となる地元自治体と十分な意見調整がなされないまま決定がなされてきた。無料化や値下げによって渋滞が発生したり、公共交通に対するマイナスの影響が生じて、現状では地域がこのような問題を回避する手立てがない。

高速道路料金の割引を実施する場合、そのための財源は、地域が応分の負担をする必要がある。なぜなら、その割引の便益を主に受けるのはその地域であり、局地的な便益については受益を受ける地域がそれに見合う負担をすることが適切だからである。この場合には、意思決定の権限と財源の負担は一致している方が望ましい。

そこで、地域が自らの意思で割引を行う路線を選定する場合に、どのような区間が候補になるかを考えてみよう。まず、一般道が混雑している区間の混雑緩和策として、高速道路料金の割引を実施することが考えられる。料金負担を忌避して一般道を利用しているトラックの利用転換を促すための割引、観光目的の休日利用を増やすための休日割引、観光推進のための高速バス割引、早朝や深夜など、利用の少ない時間の利用促進のための時間帯割引などもあり得る。

もちろん、これらは全て、渋滞の発生しない範囲で行うことが大前提である。利用実態も踏まえないまま無料化すれば弊害が生じるが、意思決定を各地域に委ねた場合に、このような問題を考慮しないまま無料化や料金割引を実施する地域が出てくることは想定しにくいだろう。また、公共交通への悪影響を十分に考慮しないまま、高速道路料金の割引を実施する地域が現れることも考えにくい。したがって、公共交通と競合するような区間については、割引対象から除外されるなどの適切な対応がなされるものと思われる。

地域の状況に応じた弾力的な料金設定を行うことのできる範囲については、以下のような考え方の整理が可能であろう。混雑料金から得られる財源をもとにして長期的な視点から道路整備を行うことや、道路交通に伴う環境負荷を軽減させる鉄道、港湾などの、インターモーダル（交通手段ごとの利点の組み合わせ）な交通整備を行うことを目的とするなら、受益と負担の対応を考える地域の広さについても再考が求められる。現行の料金制度のもとでは、受益が全国に及ぶものとして全国を対象範囲とした制度が採用されているが、今後は、インターモーダルな交通体系の構築に目配りのできる地域ブロック制への移行の検討が求められる。より具体的には、自動車からのモーダルシフトが有力視されるのは3.1.4. で見たように、300km～500km程度であるから、このような範囲が意思決定の単位として適切な地域の候補となるであろう。

現段階においては、300km～500km程度の範囲にわたる地域の問題について、広域的な意思決定ができる道州のような単位が存在しないため、上記の提案はあくまで思考実験にとどまるが、無料化の問題点を理解し、高速道路の料金設定のあり方を考えるうえでは、このような思考実験も有益であろう。無料化の社会実験として、継続が認められる区間と見直しをすべき区間をどのように選別するか、無料化する区間の優先順位をどのよ

うにつけていくか、また、利便増進事業計画に基づいて実施されている時間帯割引をどのような形で継続していくか、といったことを検討するにあたっては、上記の点に留意して適切な判断がなされることが望まれる。

4.3. 弾力的な料金設定（割引）のための財源

このように、場合によっては料金の引き下げが高速道路利用の効率化という観点から望ましい場合がある。だが、このような形で料金の引き下げを行う場合にはそれに伴う減収分をどのように補てんするかという問題が生じる。また、地域が応分の負担をするにしても、財源をどのように確保するのか考える必要がある。

この点について、まずは毎年度の予算措置に基づく一般財源を活用するという考え方がある。無料化実験の1000億円は2010年度の一般会計予算によって措置された。しかし、無料化の財源をこのような形で確保していくことについては、自動車利用者以外の納税者の理解が得られるか、という問題がある。割引の便益を主に受けるのは自動車利用者である。そうであるなら、自動車関連税の範囲内で財源を確保する方が、自動車利用者以外の納税者の理解も得られやすいと考えられる。

そこで、2017年度まで手当てされている利便増進計画のための財源を活用するという方法がある。利便増進事業のための財源2.5兆円は、揮発油税の暫定税率を廃止せず、10年間延長したことによって、道路整備財源の余剰分が生じ、それに見合う分として財源が確保されたものである。

利便増進計画の終了後は、自動車関連税のうち、道路整備財源の余剰分を活用することが考えられる。現在は揮発油税等が一般財源化されたため、揮発油税等の自動車関連税の税収と道路関連予算との対応関係が見えにくくなってしまったが、無料化や料金割引のための財源確保については、自動車利用者以外の納税者の理解という観点が考慮されることが望ましい。

4.4. 戦略的な交通体系の構築

高速道路の料金設定は整備とのバランスを踏まえて総合的な見地から適切な判断がなされるべきであり、そのためにも戦略的な交通体系の構築が求められる。一般道と並行する高速道路で一般道が混雑するなら、交通量を誘導するために、まず、高速道路料金の割引を行うことが適切であろう。その上で、交通誘導などの工夫を行っても混雑するような地域や、一般道も高速道路も混雑してしまう地域では、混雑課金による収入を原資とした道路整備が求められる。

一方で、環境負荷の軽減を考えると、交通行動を自動車中心のものから公共交通中心のものへ変えていくことも求められる。この点については、乗用車による通勤時の混雑を減らすために、バス専用レーンを設けるなど、バスの路線設定を工夫することや、都市の規模に応じて、鉄道やモノレール・LRT（次世代型路面電車）などの整備を行うことが考えられる。観光目的での長距離移動も、幹線部分は鉄道や航空によって行い、アクセス交通部分で地域の公共交通や自動車を活用するための仕組みづくりが考えられる。

物流の場合でも、輸送ロットを大きくし、鉄道コンテナや内航海運を活用する方策が求められる。モーダルシフトの提案を行うことの支援や、荷捌き施設の整備、場合によっては、港湾ターミナルや鉄道駅とのアクセス道路整備、大型コンテナ輸送を可能とする鉄道の整備が求められる。

これらは一案に過ぎず、地域における交通課題を解決するうえでは、地域の実情を踏まえ、地域ごとに交通手段ごとの特性を総合的に勘案したうえで、適切な交通手段を戦略的に組み合わせる必要がある。このように、高速道路の料金体系を考える際には、高速道路と他の交通機関との役割分担や高速道路の整備と割引（利用）のバランスなどを考慮し、総合的な判断のもとで適切な意思決定を行っていくことが重要と考えられる。

■バックナンバー

Date/No.	分野	タイトル・著者
2010.9.10(Vol.4-No.35)	外交・安全保障	的確な指針示した「新安保懇報告書」 —民主党政権は提言を活かしようか— 主任研究員 金子将史
2010.8.23(Vol.4-No.34)	地域政策	ポストサブプライム時代の地方財政ガバナンス体制 横浜市地球温暖化対策事業本部課長補佐/ファイナンシャルプランナー 伊藤敏孝
2010.7.30(Vol.4-No.33)	地域政策	国の出先機関と特別会計の道州移管に関する試論 ～国家公務員12万人が削減可能に～ 特任研究員 松野由希
2010.7.7(Vol.4-No.32)	教育	PT方式による学校運営改善の進め方 ～学校評価を活用する「学校運営改善モデル」の新たな展開～ 主任研究員 亀田 徹
2010.6.21(Vol.4-No.31)	地域政策	沖縄の都市戦略からみた普天間問題 ～県内移設受忍は沖縄の利益に合う～ 主席研究員 荒田英知
2010.5.26(Vol.4-No.30)	地域政策	公共施設経営の現状と今後 コンサルティング・フェロー/㈱ファイコラボレート研究所代表取締役 望月伸一
2010.5.19(Vol.4-No.29)	地域政策	地域主権型道州制における新たな税財政制度 研究員 金坂成通
2010.5.10(Vol.4-No.28)	地域政策	政令市「相模原」を地域主権社会の試金石とせよ 研究員 宮下量久
2010.4.21(Vol.4-No.27)	外交・安全保障	米国の新しい核戦略と「核の傘」 主任研究員 金子将史
2010.4.16(Vol.4-No.26)	外交・安全保障	民主党流の防衛大綱は可能か 主任研究員 金子将史
2010.4.8(Vol.4-No.25)	地域政策・教育	子どもの未来を拓く地域からの挑戦 前・恵庭市長/「子育てと教育を考える首長の会」事務局長 中島興世
2010.2.23(Vol.4-No.24)	地域政策	指定管理者制度から公共施設のあり方を見直す コンサルティング・フェロー/横浜市立大学教授・エクステンションセンター長 南 学
2010.2.18(Vol.4-No.23)	外交・安全保障	「米国国防見直し：QDR 2010」を読む 主任研究員 金子将史
2010.2.3(Vol.4-No.22)	地域政策	ハコモノ改革を自治体経営自立化への突破口とせよ コンサルティング・フェロー/前・志木市長 穂坂邦夫
2010.1.19(Vol.4-No.21)	教育	義務教育費国庫負担金の加配定数分を税源移譲せよ ～教職員定数制度の見直しに向けた提言～ 主任研究員 亀田 徹
2010.1.12(Vol.4-No.20)	地域政策	松下幸之助と観光立国 コンサルティング・フェロー/東洋大学准教授 島川 崇
2009.12.10(Vol.3-No.19)	地域政策	民主党政権は、こうして地域のポテンシャルを高めよ！ コンサルティング・フェロー/中部大学教授 細川昌彦

Date/No.	分野	タイトル・著者
2009.11.5(Vol.3-No.18)	外交・安全保障	「東アジア共同体」に対する中国の姿勢 主任研究員 前田宏子
2009.11.5(Vol.3-No.17)	政治	鳩山政権に期待する「新しい政治」のあり方を論ず 常務取締役 永久寿夫
2009.9.1(Vol.3-No.16)	外交・安全保障	国家ブランディングと日本の課題 主任研究員 金子将史
2009.7.6(Vol.3-No.15)	地域政策	富士山静岡空港の挑戦 ～空港の画竜点睛は新幹線新駅にあり～ 研究員 宮下量久
2009.4.23(Vol.3-No.14)	教育	フリースクールへの公的財政支援の可能性 ～憲法第89条の改正試案～ 主任研究員 亀田 徹
2009.2.3(Vol.3-No.13)	外交・安全保障	中国の対外援助 研究員 前田宏子
2009.1.9(Vol.3-No.12)	外交・安全保障	2025年の世界とパブリック・ディプロマシー 主任研究員 金子将史
2008.12.10(Vol.2-No.11)	外交・安全保障	防衛大綱をどう見直すか 主任研究員 金子将史
2008.10.8(Vol.2-No.10)	地域政策	公共施設の有効活用による自治体経営改革 －廃止をタブー視するな－ 主任研究員 佐々木陽一
2008.7.22(Vol.2-No.9)	地域政策	国土形成計画を道州制の練習問題とせよ！ 主席研究員 荒田英知
2008.5.9(Vol.2-No.8)	教育	多様な選択肢を認める「教育義務制度」への転換 就学義務の見直しに関する具体的提案 主任研究員 亀田 徹
2008.3.31(Vol.2-No.7)	地域政策	自治体現場業務から展望する道州制 窓口業務改善と指定管理者制度の波及効果 客員研究員 南 学
2008.2.29(Vol.2-No.6)	外交・安全保障	官邸のインテリジェンス機能は強化されるか 鍵となる官邸首脳のコミットメント 主任研究員 金子将史
2008.1.24(Vol.2-No.5)	外交・安全保障	中国の対日政策 －PHP「日本の対中総合戦略」政策提言への中国メディアの反応－ 研究員 前田宏子
2007.12.13(Vol.1-No.4)	地域政策	地方分権改革推進委員会『中間的な取りまとめ』を読む 主任研究員 佐々木陽一
2007.11.28(Vol.1-No.3)	地域政策	政府の地域活性化策を問う ～真の処方箋は道州制導入にあり～ 主席研究員 荒田英知
2007.10.24(Vol.1-No.2)	外交・安全保障	日本のインテリジェンス体制 「改革の本丸」へと導くPHP総合研究所の政策提言 主任研究員 金子将史
2007.9.14(Vol.1-No.1)	地域政策	「地域主権型道州制」は日本全国を活性化させる 代表取締役社長 江口克彦

『PHP Policy Review』

Web 誌『PHP Policy Review』は、弊社研究員や研究者の方々の研究成果を、各号ごとに完結した政策研究論文のかたちで、ホームページ上で発表する媒体です (<http://research.php.co.jp/policyreview/>)。

21 世紀に入り、中国をはじめとする新興国の台頭により、これまでの国際政治の地図が大きく塗り替わろうとしています。グローバル化の進展は、世界の多くの人々を豊かにすると同時に、グローバルに波及する金融経済危機の頻発を招くなど、新たな問題を惹起してもあります。国内に目を転じれば、少子高齢化社会の進行、公的債務の増加、地域の衰退、教育の荒廃など、将来に向けて解決すべき課題が山積しています。

これらの問題の多くは、従来からの発想だけでは解決できないものです。官民の枠を超え、様々な智慧が求められています。『PHP Policy Review』では、「いま重要な課題は何か。問題解決のためには何をすべきか」を問いながら、政策評価、政策分析、政策提言などを随時発表してまいります。

『PHP Policy Review』 (Vol. 4-No. 36)

2010 年 10 月発行

発行責任者 永久寿夫

制作・編集 政策シンクタンク PHP総研

株式会社 PHP 研究所

〒102-8331 東京都千代田区一番町 21 番地

Tel : 03-3239-6222 Fax : 03-3239-6273

E-mail : think2@php.co.jp

政策シンクタンク PHP総研とは

「政策シンクタンク PHP総研」は、松下幸之助が設立したPHP研究所のシンクタンクです。民間独立という自由な立場から、政治・行政、財政・経済、外交・安全保障、地域経営、教育など幅広い分野にわたり、研究・提言を行っています。専属研究員による調査研究、外部専門家とのコラボレーションによる研究プロジェクトが、実践的な政策アイデアを創造するためのエンジンとなっています。

これまで「地域主権型道州制」、「日本の対露総合戦略」、「日本の危機管理能力」、「自治体公共施設の有効活用」、「学校運営改善モデル」、「マニフェスト白書」など、多くの研究・提言を発表してきました。

PHPとは、“Peace and Happiness through Prosperity”という英語の頭文字をとったもので、“繁栄によって平和と幸福を”という意味のことばです。これは、物心ともに豊かな真の繁栄を実現していくことによって、人々の上に真の平和と幸福をもたらそうという創設者松下幸之助の願いを表したものです。

メールマガジン登録のご案内

PHP総研の最新情報をお届けします。

- ・政策研究、提言
- ・論文
- ・イベント情報

メールマガジンの配信をご希望の方は

<http://research.php.co.jp/newsletter/>

へアクセス後、ご登録下さい。