

2010年8月4日公表

<<番外編・研修レポート>>

高速道路の無料化は地域活性化に資するか？

2010年度研究生¹

講師からの課題とその問題意識

課題：高速道路無料化策をどう評価するか

問題意識：今年も新たな研究生が加わった。例年、4-6月に基礎研修が行われており、この経済百葉箱/番外編の執筆・作成は昨年度から始めた。その趣旨を簡単に記すと、大学の「ゼミ論文」の作成を想起して欲しい。目的としては、データのハンドリングに慣れること、論理的な構成力を身につけること、研究生間の緊密度の向上などを狙いとしている。ただ、せっかく行うのであれば、ホット・イシューな政策や構造問題を取り上げ、荒削りでも若い世代の生の声を届けたいと考えている。この班は、さまざまな論争が繰り広げられている高速道路政策を希望してきた。まさに現下の政策案件であり、国民生活に近いテーマでもある。財政との関係、受益者負担、環境政策などの視点ですでに論じられてきたテーマでもあるので、講師としては斬新なアイデアを期待したい。

▼ポイント▼

- ✓ 無料化は、安定した収入源および価格調整メカニズムの喪失をもたらす
- ✓ 地域活性化のための全面無料化という民主党の位置づけには疑問
- ✓ 他の政策パッケージの中で、高速料金割引を政策誘引として活用してはどうか

図表1 新料金案と従来制度との比較

		従来 (2009.3~)	新料金案 (2010.4公表)
目的		景気対策 (消費の喚起)	地域経済の活性化 (流通コストの削減)
内容		料金割引・価格上限制 (普通車1000円)	一部無料化・価格上限制 (普通車2000円)
対象	<期間>	2011.3まで	なし (今後検証し再検討)
	<対象日>	原則として土日祝日のみ	全曜日対象
	<車種制約>	軽・普通車のみ	全車種対象
	<地理範囲>	大都市近郊区間：割引のみ(1000円対象外) 都市高速：割引のみ(1000円対象外)	一部区間：無料化 (地方路線中心、総延長の約20%) 大都市近郊も対象 首都高・阪神高速：距離制料金の導入
<ETC>	ETC車のみ	ETC車以外も対象	
既存のETC割引料金		時間帯割引・多頻度割引 高速バス割引など	時間帯割引など 原則廃止 (H22年度は激変緩和措置として継続) エコカー割引の新設
予算額		5,000億円	一部区間無料化：+1,000億円

(注1) 2010年6月28日から薄黄部分が社会実験として開始されたため、太枠内が本稿執筆時の料金制度である。

(注2) 大都市近郊区間とは、東京・大阪圏の一部区間を指す(ex. 東名高速道路の東京IC~厚木IC間)。

(注3) 本四連絡橋は別料金体系であるが、割愛した。

(資料) 国土交通省プレス資料等をもとに作成

¹ 本稿は折田 長臣、片平 幸伸、山上 美都樹、吉丸 健一郎が執筆・分析に当たった。講師は竹内 淳一郎 (短期予測班主査)。

【問題意識～迷走する高速無料化案～】

報道番組では、夏休みシーズンに入り、帰省やレジャーに出掛ける家族連れを、空港や駅、高速道路のサービス・エリア（SA）で取材する。お盆の高速道路での渋滞映像は、「風物詩」でさえある。さて、どれだけの人が現在の高速道路料金の体系を正確に答えることが出来るであろうか。そもそも、ドライバーでなければ、関心はないかもしれない。ただし、高速道路の割引ないし無料化に必要なコストには税金が投入されているという意味で、「関係ない」とする姿勢は誤りであり、大いに「関係がある」。そこで、まず制度の変遷をふりかえってみよう（図表2）。

図表2 高速道路料金制度の変遷

	政権	目的	骨子
～05/4月	小泉	利便性向上	・ETCを活用した時間帯別割引制度の導入
05/10月		道路公団民営化	
08/10月	福田	ガソリン高騰対策	・曜日や時間帯による割引制度の拡充。
09/3月	麻生	景気対策	・土日祝日の上限千円を柱とする制度の拡充
10/4月	鳩山	地域活性化	・上限料金制度の導入（普通車2千円）。ただし、法案提出見送りでのた晒し。
10/6月	菅	（社会実験）	・一部区間での無料化実験。

（資料）各種資料に基づき筆者作成。

(1) 小泉政権での民営化と割引制度導入

わが国の高速道路政策を振り返ると、もともとは償還後無料化を掲げて建設が始められた

が、料金プール制の導入により無料化は事実上困難な状況であった。その上で、料金制度は距離に応じた課金制という現状対比かなり簡素な体系であった。それを崩したのが、小泉政権下での道路関係四公団の民営化に際して実施された割引制度（ETC車を対象にした深夜割引、早朝夜間割引、通勤割引、多頻度割引等）である²。

(2) 福田政権での割引制度拡充

福田政権時には、ガソリン価格が高騰していたことを考慮し、割引制度を拡充（深夜割引の拡充、休日昼間の普通・軽乗用車の5割引）した。財源には、10年間で2.5兆円の範囲で一般財源が充当されることが決められた³。

(3) 麻生政権下での高速千円化

麻生政権は、2009年3月になって「高速道路料金のETC休日特別割引制度（高速千円化）」を柱とする制度拡充策を導入した。当時は08年9月のリーマン・ショックを機に、ガソリン価格の高騰も収まり、一方で世界経済は「未曾有」の危機を迎えていた。このため、制度拡充に際しては景気対策（＝消費喚起）が前面に打ち出された。もともと、民主党が高速道路無料化を打ち出していたことによる対抗措置という意味で、ばらまき色の強い策との指摘も数多く聞かれた。

(4) 鳩山政権の新料金案

09年夏の政権交代後、マニフェストの実現にあたり、財源不足を目の当たりにしていた与党・民主党は、高速道路の無料化公約の取り扱いについて、苦慮しつつ検討を続けてきた。その結果、10年2月になって、国土交通省から

² 「道路関係四公団の民営化の基本的枠組み」（2003年12月22日政府・与党申し合わせ）において、ETCの活用等により、多様で弾力的な料金設定を行うことが示された。

³ 「道路整備費の財源等の特例に関する法律」の改正法では、10年間で2.5兆円の範囲で行われる高速道路利便増進事業には、高速道路機構の債務返済原資を一般会計が負担することが認められている。

高速道路の一部を無料とする社会実験案が公表され、続いて4月には料金制度の改定案が公表された(1頁の図表1)。

詳細は図表1にまとめているが、改定案の最大のポイントの1つは、割引制度の位置づけの変更である。すなわち、景気対策(=消費喚起)としてではなく、地域経済の活性化や物流コストの引き下げといったより構造問題への取り組みに焦点を当てている。

その趣旨に沿って、割引対象は休日のみから、平日にも拡大され、また現行の軽・普通自動車のみからトラックや大型バスを含む全車種に拡大されている。さらに、地方路線を中心に一部区間では、完全無料化も盛り込まれた。また、割引対象にはETC車以外も含むこととし、併せて時間帯割引などETCを活用した既存の割引制度は原則として廃止される方針が打ち出された。

(5) 菅政権下での一部、無料化社会実験

上記料金改定案については、「事実上の値上げ」との批判が噴出した。というのも、土日休日の利用者は、現行の千円から2千円に引き上げられる内容が含まれていたためである⁴。また、全日本トラック協会(民主党の支持母体とされている)も、トータルでみてコスト増になるとの批判を展開した。結局は参院選を控え「迷走」した結果、通常国会での法案提出は見送られた。

ただ、既に予算措置が取られていたことから、一部区間での無料化社会実験のみ⁵、6月28日から実施に移されることとなった。

先の参議院選挙で与党は大敗し、今後の政権および国会運営は難航が予想される。上記の国

土交通省案を国会に上程しても、各党のマニフェストをみる限り、与野党で合意をみることはかなり難しい(図表3)。たとえば、民主党は7月の参院選マニフェストにおいても、段階的な原則無料化方針を維持している。一方、自民党は「高速道路会社の民営化と受益者負担の原則を堅持し、高速道路は無料化しません」と明記している。かといって、何もしないわけにはいかない。というのも、今回の措置を含め現行制度は、2011年3月に期限を迎える。したがって、遅くとも今年度中に新たな制度を打ち出し、与野党合意の上で、国会を通す必要がある。

(6) 本稿の問題意識と視点

以上のように、高速道路の料金体系が今後、どのようになるかは予断を許さない。その点を認識しつつ、本稿では、民主党がなお主張し続ける高速道路無料化を評価した上で、代替案を提示し、議論に一石を投じたいと考えている。

民主党は03年の衆院選以降、高速道路の無料化方針を掲げ、以降、その看板を下ろすことなく09年に政権交代を成し遂げた。このときのマニフェストでは、「民主党の5つの約束」の4番目として『「地域主権」を確立し、第一歩として、地方の自主財源を大幅に増やします。

(中略)高速道路の無料化、郵政事業の抜本見直しで地域を元気にします』と記している。また、各論では「高速道路を原則無料化して、地域経済の活性化を図る」とも述べている。このことから、民主党の高速道路無料化の主目的は、(少なくとも建前上は)「地域活性化」にあることが分かる。では、高速道路無料化によって、本当に地域活性化につながるのであろうか?これが、われわれの検証する主たる論点である⁶。

⁴ なお、国土交通省が値上げ措置を打ち出した背景には、財源不足が影響している。というのも、高速道路割引財源として確保していた2.5兆円の一部を、民主党の要望に応じ、道路建設予算(東京外環などの都市部道路の新規建設や地方道路の4車線化)に充当することにしたため、割引財源が圧縮されることとなった。

⁵ 実験に当たっては、渋滞緩和や物流コストの低減、観光振興、CO2排出量、他の公共交通機関への影響などが検証の対象とされている。

⁶ なお、無料化策を評価するには、さまざまな視点が必要であろう。受益者負担や環境政策との整合性、さらには公共交通機関への影響などが該当する。ただ、そもそも1つの施策で数多くの目的を同時に満たすことはできないため、むしろ、第1の目的である地域活性化のプラス効果と副作用を比較考量することが肝要と考えている。

【 高速道路無料化による効果 】

(1) 利用者の増加

09年3月から開始された、「休日1,000円」制度による料金の大幅引き下げは、高速道路の交通量を大幅に増加させた(図表4)。増加幅は特に地方部で大きく、平日を含めて原則無料にした場合、高速道路の交通量が増加することは間違いなく⁷、地域経済や観光の活性化に一定の効果があるものと推測される。もっとも、ホテルや旅館の延べ宿泊数は増加していない(図表5)。これには、景気要因も下押しに寄与しているとみられるのは事実であろう。ただし、合理的推測として、「休日1,000円」は日帰り旅を増やした(=交通量は増加)かもしれないが、トータルとしての観光振興への効果は限定的であったように考えられる。

(2) 地方の声

恩恵を受けると目されていた、地方の声はどうであろうか。昨年夏の政権交代直後(つまり民主党の支持率が最も高かった時期)に北海道で行われたアンケートによると、住民の大半は高速道路無料化に反対という結果となっている(図表6)。主たる移動手段が車となる北海道において無料化が支持されていないことから、この政策に対する不人気ぶりが窺われる。その理由は、次にみるように国民の大半が無料化の弊害が大きいと感じているためではないだろうか。

【 高速無料化の弊害 】

(1) 地域密着型交通網への影響

上述のとおり無料化策を通じ、交通量の増加がもたらされていることは、確からしい。ただ、これも他の交通機関から自動車へのシフトを起こしただけかもしれない。そこで、輸送統計で確認してみると(図表7)、交通手段としての自動車シフトが起きていたことは見て取れる。

⁷ 新たに始まっている一部無料化の社会実験の滑り出しも良好と報じられている。7/17~19日にかけての交通量を実験前と比較すると、対象道路平均で2倍を超えている(詳細は国土交通省HPを参照)。

実際に、09年には西日本鉄道(福岡市)が収益源であった高速バスの不振から、赤字の路線バス31路線を廃止し(9月)、また瀬戸内海ではフェリー各社が苦境に陥り、一部航路が廃止された⁸。これらは、マイカーという移動手段を有しない或いは好まない住民の足に直接の影響をもたらしている。こういった地域交通の「淘汰」は、産業構造の変化として受け入れるべきとの意見もあるが、少なくとも地域が望む活性化の形ではないと我々は考える。

(2) 既往債務の償還財源

高速道路債務の残高は、民営化後、利用料収入により数年で6兆円近く減少し、一定の成果を挙げていると評価できる。もっとも、08年度末時点で依然30兆円を超える規模にあり、料金収入を通じ、着実に返済を進めていくことが求められている(図表8)。高速道路が無料化となれば、残存債務は国の借金として、国民の税金から返されていくことになる。つまり、無料化されたとしても、誰かが負担することには変わりはない。例えるならば、3億円の借金を抱えるサラリーマンが年収2000万円の安定した収入を得ており、毎年着実に借金を減らしているとして、彼が会社を辞め、父親が経営する会社(毎年赤字、借金80億円)へ転職するのは正しい選択と言えるであろうか？

(3) 価格調整メカニズムの喪失

高速道路無料化のさらなる弊害として、交通が集中する地域における渋滞の増加が考えられる。たとえば「高速1000円」の開始直後には、白川郷などの観光地において、周辺一般道での交通渋滞問題がクローズアップされた。

また、無料化によって高速道路の乗り降りが自由になることから、高速道路の渋滞箇所から

⁸ 竹原~今治航路(09年4月)および呉~松山航路が廃止された(同6月)。宇野~高松航路では、津国汽船が撤退(同4月)、四国フェリーと国道フェリーは廃止届を出したが、地元要望を受け両社ともに撤回した。防予汽船(柳井~松山航路)は民事再生法適用を申請(同10月)したが、運行は継続している(10年7月現在)。そのほか、関西汽船・ダイヤモンドフェリーは大阪~大分航路における今治寄港を中止した(09年6月)。

周辺一般道へ迂回することで発生する渋滞も懸念される。このほか、交通量の予測が困難になることで、高速バスや輸送トラックの定時性の喪失にもつながりかねない。

これらは観光地のイメージダウンや地域生活者の利便性後退、旅客・輸送業者の信頼損失といった悪影響をもたらす可能性がある。やはり、安易な無料化は、地域活性化をもたらすとは考え難い。むしろ、適切な交通量の調整こそが求められるのではないだろうか。

交通量の調整においては、ETC の活用が有効だと考える。高速道路での ETC 利用率は 10 年 6 月現在で約 85% にも達している(図表 9)。ETC による交通需要の正確な把握をベースに、柔軟な価格調整機能を用い、高速道路利用の平準化(=渋滞の解消を含む)を目指すべきように思う。すでに、ETC を活用した深夜割引や通勤時間割引などの価格による交通需要量の調整は、一定の効果を挙げている。

高速道路が全面無料化された場合に現行の ETC レーンは不要となる(財としての ETC も同様)。開始された無料化実験においては、対象を ETC 搭載車以外にも広げており、ETC を活用した価格調整機能を放棄する施策とも言えよう。全面無料化が困難との立場からみれば、現実的には、価格機能を通じた需要量の調節を通じ、渋滞防止に努めるべきではないか。そのことは、利用者増加や利便性向上をもたらすであろう。すべき対応は、むしろ ETC の設置を義務付け、料金設定の柔軟化と効率的な課金を指向することであろう。

【 提言 】

以上みてきたように、高速道路無料化を通じ、地域活性化を図るとする現状の与党案では、コストがベネフィットを上回るように映る。では、廃止かという、我々はそうは考えない。というのも、地域に活気をもたらしていると考えられる地域資源について地場企業に尋ねた調査をみると、地場産業や観光資源・自然環境などとする回答が多い(図表 10)。

そうすると、単に廃案とし、従来の制度に戻

すのではなく、高速道路の料金制度を柔軟化し、地方の地場産業や観光産業の発展、すなわち地域の活性化に寄与することができる途を模索すべきではないかと考えた。以下でみる提言の基本的な視点は、ベネフィットを高め、コストを抑えるというものである。具体論に入る前に、総論を改めて確認しておく。

一律的な高速道路の無料化は、安定した収入源の喪失とともに、地方交通の再構築を強制し、また、高速道路の価格調整メカニズムの喪失により、結局は地域活性化の妨げになると考えられる。

民主党の高速無料化に対する語気もいささか弱まってきているように思えるが、それはこういったデメリットに気づいた為かもしれない。しかしながら、彼らとしてもマニフェストに掲げ続けてきた以上、なかなか撤回する訳にもいきまい。そこで我々としては、高速道路を全体の政策パッケージの中で、各種政策を推進するためのツールとして割り切り、コストを抑えつつ他の政策とリンクする形で高速道路優遇策を打ち出す。その結果として、高速道路の価値を高め、真の意味での地域活性化に繋がる提案をしたい。

(1) 新市場創設に向けた高速利用

政府の新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～(2010年6月18日閣議決定)は、2020年までに環境・エネルギー、健康の2分野で100兆円超の新市場を創造し、観光で10兆円の経済波及効果を産み出すことを掲げている。しかしながら、それは容易ではない。市場を創造するには、政府は様々な仕組みや制度を整備する必要がある。財源も限られている中、高速道路を有効活用することによって地域活性化を促進すると同時に、これら政策を同時並行で推進できるのではないかと。(図表 11)

① 環境・エネルギー

今回の新料金制度案では、電気自動車など一定の基準を満たすエコカーについては、事前登録により高速料金が軽自動車扱いとなるエコカー割引制度の創設が打ち出された。しかしな

がら、現在、販売されている電気自動車は（プラグイン・ハイブリッド車を除くと）軽自動車を中心であり、これではエコカー推進の役割を十分には果たさない可能性がある。政府としても、次世代自動車を含めた革新的技術開発の前倒しを謳っている中、エコカーについては爆発的に普及するまでの期間という条件付きで、高速料金を無料とするくらいの対応を行うべきである。また、パーキング・エリア（PA）やSAでも、急速充電器の設置が一部で始まっている。道路の建設よりも、こういった条件整備に力を注ぎ、次世代自動車のマーケット創出や利用促進につなげるべきと考える。

② 健康

政府方針では、「医療・介護・健康関連産業を日本の成長牽引産業として明確に位置づけ」ており、その中で「地域における高齢者の安心な暮らしの実現」を掲げている。慣れ親しんだ場所で一生を終えたいというニーズへの対応は、地場産業の活性化や促進にも繋がる。

たとえば、地域毎に乱立している医療・介護サービス提供者の集約化促進のために、一定規模以上のサービス提供者の車両については高速道路利用を無料にするという案はどうだろう。共通車両で送迎を行うことによる効率性も追求でき、同時に人材不足と言われ久しい医療・介護サービスの負担軽減につながるかもしれない。

また、現在、身体障がい者向けの道路割引制度はあるが、個人使用車に限られており、医療等のサービス提供企業には適用されていない。バリア・フリーの促進についても、公共交通機関や建築物への設置促進や住宅への供給促進のみと限定的である。医療・介護・健康関連産業を成長けん引産業と位置づけるのであれば、これら産業に関わる全ての車両については高速道路利用を割引あるいは無料にすることで、利用者やサービス従事者には利用しやすく、政策の推進も可能とする制度となるのではないか。

③ 観光

政府方針では、地域活性化の切り札として、外国人観光客の招致を掲げている。具体的には、20年初めまでに訪日外国人 2,500万人の目標を掲げる。こうした外国人誘致策の一環として、高速道路無料を掲げてはどうだろうか。たとえば、JRグループでは、外国でしか購入できない割引乗車券「ジャパンレール・パス」を発行している。この保有者に対して、タクシーやレンタカーの高速利用を無料にするような仕組みがあれば、鉄道との相乗効果も可能であり、民主党の掲げる「他の公共交通の状況に留意」した無料化が実現できるようにも思える。観光が地域活性化の切り札であることは政府も認識しており、ETC がかなり普及した今となつては、こういった仕組みを整えることも困難ではなくなったと考えられる。

(2) 休日分散化と地域活性化

先に高速無料化による弊害として渋滞の発生を挙げたが、渋滞は事故によるものを除けば、交通集中により引き起こされる。この根本的な原因は、日本国民の「集団行動」であり、つまりは休暇取得の集中である。

一例を挙げてみよう。わが国の有給休暇取得状況は、海外諸国と比較しても極めて低く、平均取得日数はフランスの35日に対し、日本はわずか9日である（図表12）。日本の場合、祝日が多いとされるが、正月3日を含めて年間17日、フランスは日曜固定の祭日を除いても11日と有給休暇取得日数の差に比べると小さい。また、祝日が多いということは、休暇パターンが一律化しており、渋滞発生に寄与していることを意味する。

政府もこうした弊害については認識している。先のゴールデン・ウィークでは、休日取得の分散化についても取り組み始めており、観光庁が小中学校の休日を作る「家族の時間づくり」プロジェクトを実施している。これに対しては、少なからず批判的な意見も聞かれる。もっとも、渋滞の発生を抑え、高速道路の機能を有効に活用するという観点からは、趣を同じく

している。

そこで、一歩進めてまずはワーク・ライフ・バランスや一種のワーク・シェアリングの観点から、平日の有給休暇取得を促進する。その施策と併せて、高速道路の無料化ないし割引制度を使ってみてはどうか。具体的には、地域を限定した割引日の設定などが考えられる。もっとも、地域といっても広域の一斉休日では渋滞の発生を誘発するようなものであり、地域に密着した休日の設定と、それに合わせた料金の決定権を地元が持つことが必要となる。実現性には一工夫も二工夫も必要となるかもしれないが、高速道路の究極的な姿として、料金制度やSAの運営（観光資源化）を含め、地域が考え、地域が決定権を持つ「地域主権」を目指すことも一考に値するだろう。

ETC の情報を利用すれば、たとえば 200km 以上高速道路を利用し、地元のホテルに宿泊した観光客には自治体から補助金が出る、或いはその間の高速道路料金を地域が負担し観光客に事後的に還付するといった制度構築も可能である。となれば、交通量は増えたが日帰り客中心という現状を打開できるかもしれない。企業誘致策として割引制度を使うことも考えられる。

以上はほんの一例にすぎない。恐らくは、読者を含めもっと多くのアイデアが出てくるだろう。これこそ、地域のアイデアと地域の関与により、「地域活性化」を達成するという、民主党が本来理想とする姿ではないだろうか。

以上

<講師の評価>☆☆☆☆*

<講師のコメント>

・研修の趣旨への合致度としては、かなり高い作品であった。具体的な提言があり、しかもある種「膝を打つ」内容も含まれている。自惚れとの批判覚悟で言うと、アイデアマン

を自認している評者としても、「座布団1枚」というアイデアが含まれている⁹。

・高速道路無料化は総じて批判的な意見が多いように思う。筆者も賛成しかねるが、その理由は至極単純で、受益者負担などを持ち出すまでもなく、折角、これまでドライバーが負担してきた慣行がある中で、みすみす料金収入を失い、税金を投入するというセンスがどうにも理解できないからである。現下の財政事情を踏まえると、頂いている租税や料金は継続し取り続けることが望ましく、減税や料金引き下げは相当慎重に進めるべきというのが評者の感覚である。よって、産業界が求める法人税減税も、その効果をよく吟味し、加速度償却を含めた設備投資減税と比較考量し判断すべきである。

・本稿が評価されるのは、与党の政策目的に照らしつつ、一刀両断「駄目だし」するのではなく、他の施策との有機的な連携を念頭に建設的な対案を出していることである。現場や地方の方々からみれば、稚拙かもしれないが、全否定よりは議論が活性化する。

・ただし、評者には研究生の提案は「高速道路無料化策」の名誉ある撤退案のように見えてならない。というのも、長く政策公約として掲げた以上、従来型の制度に矛を収めるのはなかなか難しい。また、国民からみても、目の前のお得感の後退は、我慢ならない面もあるだろう。研究生の提案は、非常に限定的に無料化ないし割引制度を設けるという風に読め、規模縮小・副作用最小化という案に映る。

・本文にもあるが、いずれにせよ年度内に新たな方向性が打ち出されなければ、従来制度に復するようなので、今後の議論を見守ることが必要である。本文で指摘されているように、この問題は決して「他人事ではない」。多くの人が是非、考えて欲しい。その際、本稿が一つの参考資料として活用されれば、これほど嬉しいことはない。



⁹ なお、「高速道路無料化実験は何のためか」（浅田 和幸、日経グローバル N0.151<2010年7月5日号>）は評者には「眼から鱗」の内容が含まれていた。一読をお薦めしたい。

図表3 参院選各党マニフェスト(道路政策のみ抜粋)

民主党	高速道路は、無料化した際の効果や他の交通機関の状況に留意しつつ、 段階的に原則無料化 とします。
自民党	高速道路の民営化と受益者負担の原則を堅持し、 高速道路は無料化しません 。(中略)新たな国費を投入することなく国民の利便性に資する 割引制度を維持・拡充 し、分かりやすいものに見直します。
公明党	受益者負担の原則を堅持しつつ、物流の効率化を図るため 高速道路料金をさらに引き下げ ます。現在の高速道路料金制度の恒久化をめざします。
社民党	他の交通機関への影響、環境への負荷などの観点から、高速道路無料化施策についての 抜本的な見直し を求めます。
みんなの党	人気取りにすぎない「高速道路無料化」や「1000円乗り放題」ではなく、持続可能な、かつ環境にも配慮した、 メリハリのある料金体系(混雑区間・時は高く、その他区間・時は安くなど) を構築。

(資料)各党マニフェストに基づき筆者作成

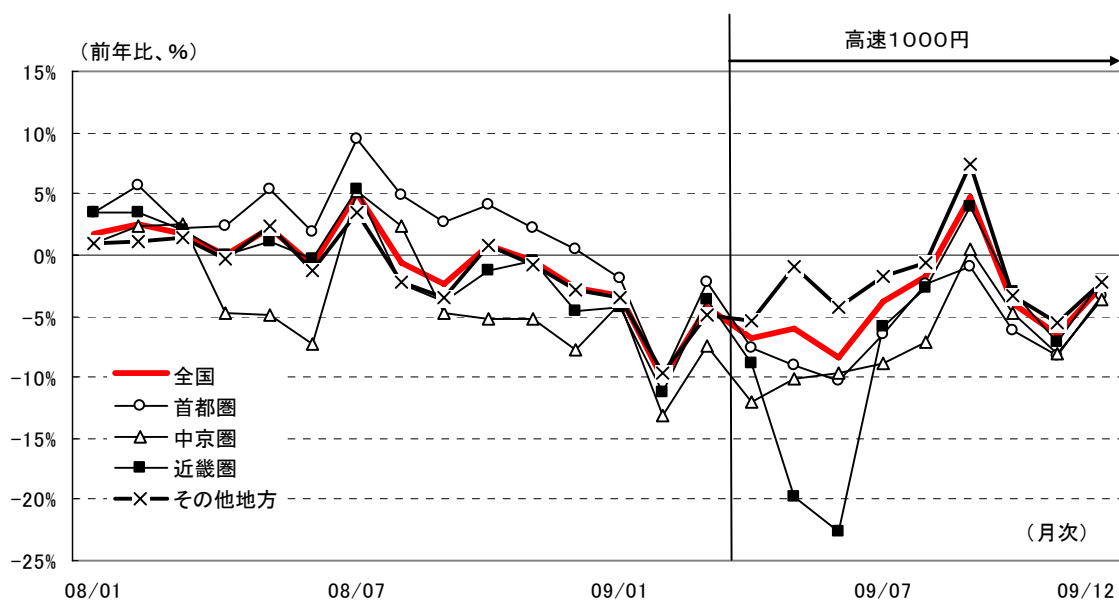
図表4 日平均交通量(NEXCO 東日本管内)

期間	区分	2009年 (台/日)	2008年 (台/日)	前年比
GW期間 (5/2-6)	大都市周辺	114,700	102,400	+12%
	地方部	45,300	31,600	+43%
お盆期間 (8/12-16)	大都市周辺	119,100	105,100	+13%
	地方部	43,500	32,500	+34%
SW期間 (9/19-23)	大都市周辺	113,400	71,000	+60%
	地方部	42,300	17,800	+138%

(注)2009年のSWは初めて5連休となったため、前年比は大幅増加となっている。

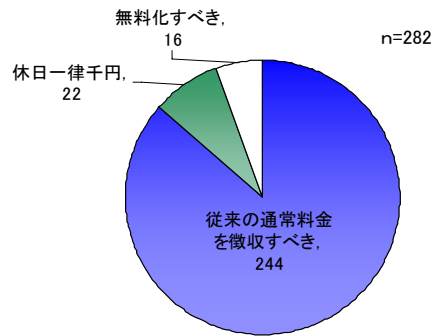
(資料)NEXCO東日本

図表5 延べ宿泊者数の推移



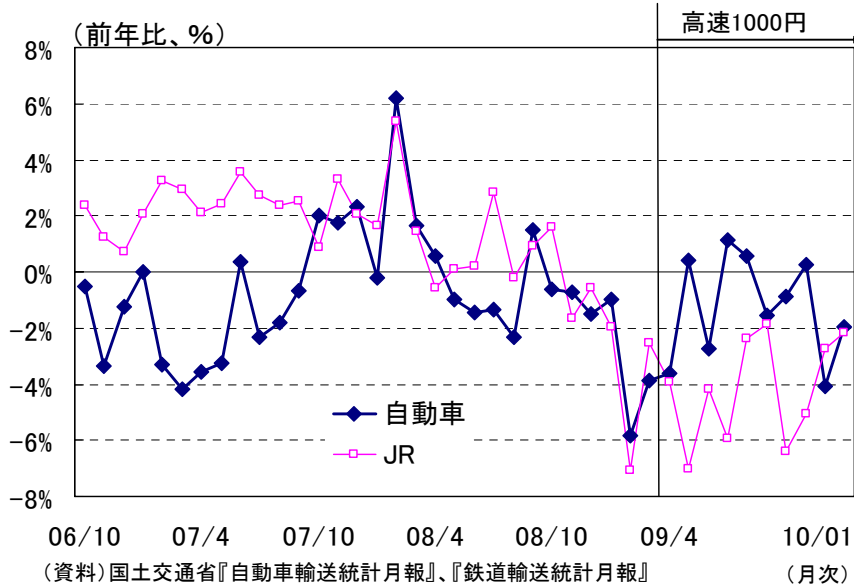
(資料)観光庁『宿泊旅行統計』

図表6 高速道路の料金はどれが望ましいか(北海道住民対象)

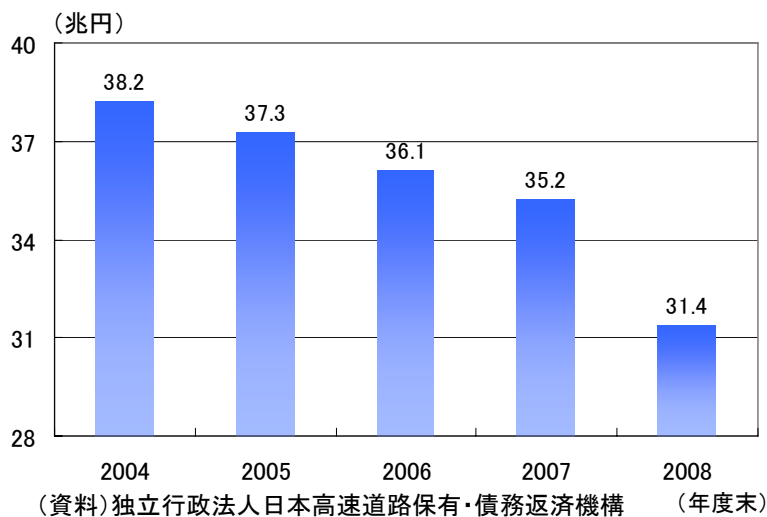


(資料)BNNプラス北海道365(2009/8)

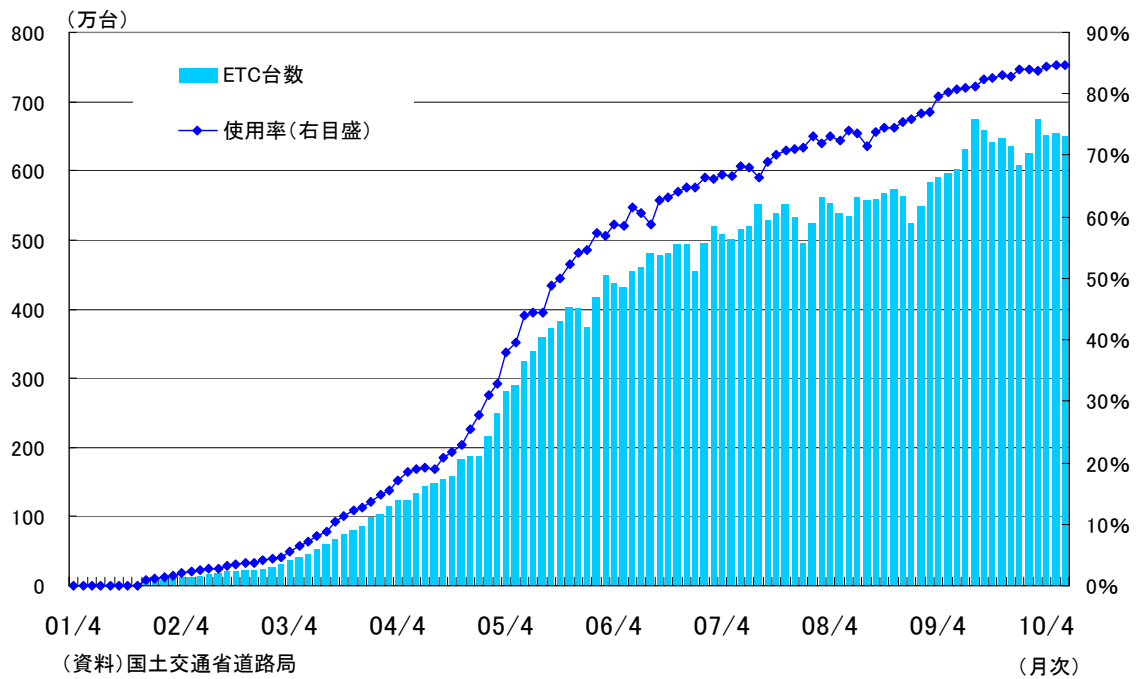
図表7 自動車・JR 旅客人キロ推移



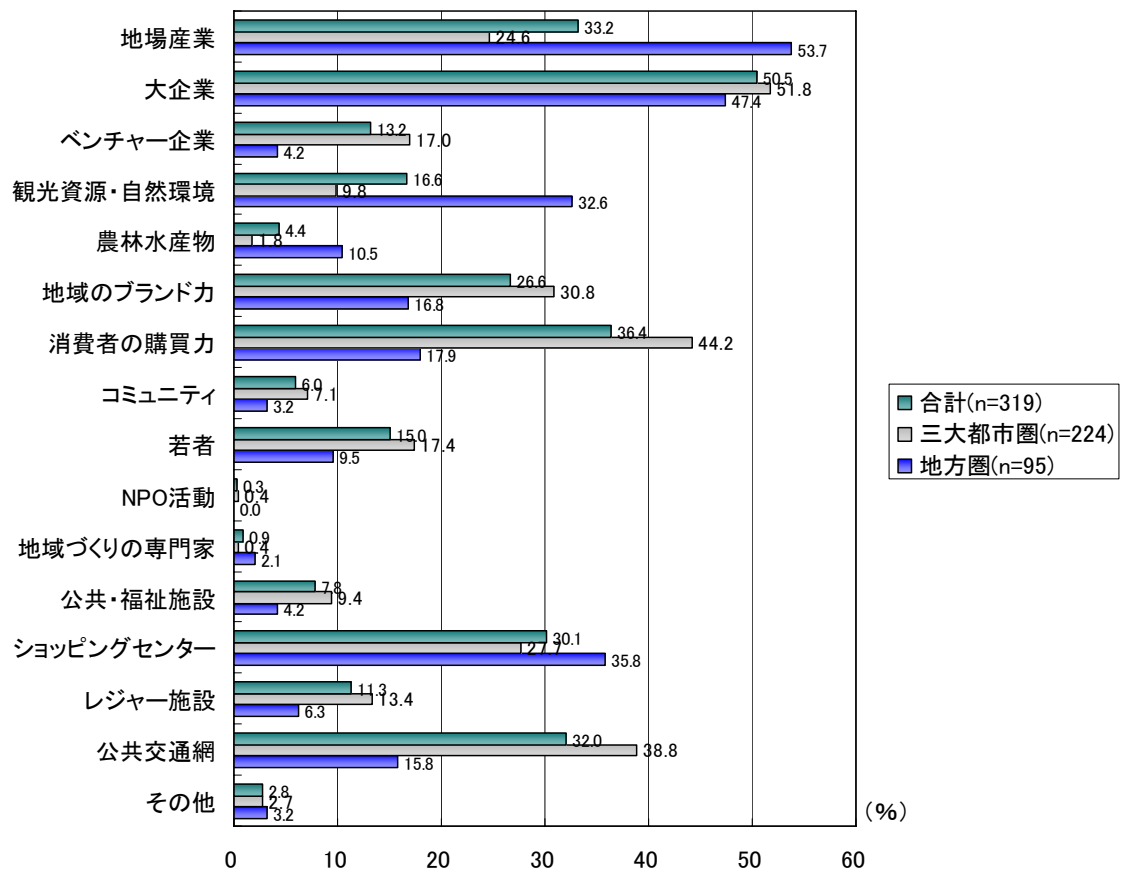
図表8 高速道路債務残高推移



図表9 ETC 使用率の推移



図表10 活気のある地域で、活気をもたらしている地域資源(複数回答)



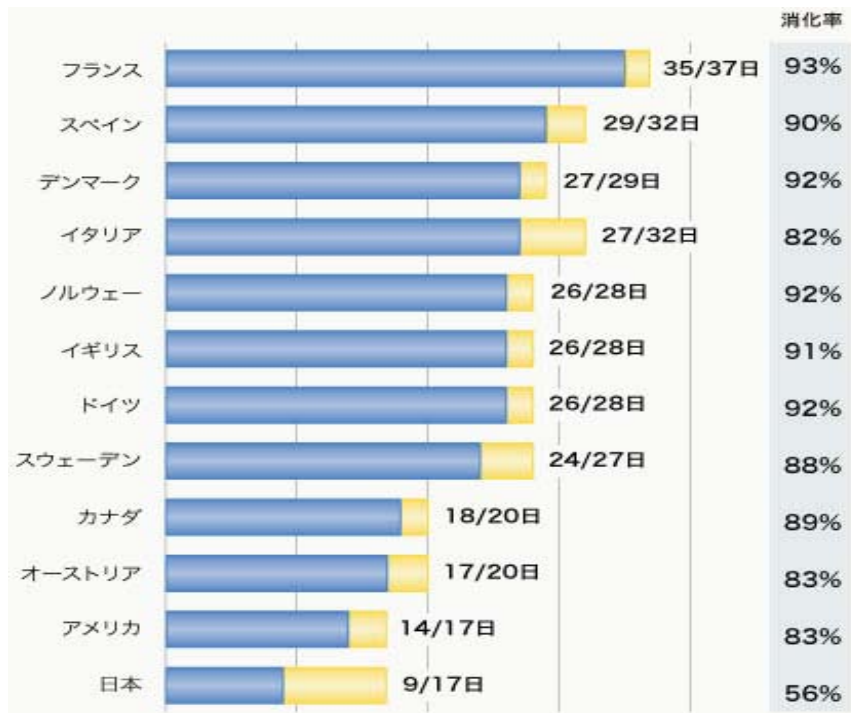
(資料)みずほ総合研究所『地域経済活性化における企業の役割に関するアンケート調査』(2007/5)

図表11 新市場創設に向けた高速利用の提案



(資料)2010年6月18日閣議決定「新成長戦略～「元気な日本」復活のシナリオ～」を参考に筆者作成

図表12 有給休暇取得状況の国際比較



※右端の数字は「取得日数/付与日数」。

(資料)エクスペディア・レポート/国際有給休暇比較2010 <http://www.expedia.co.jp/>