〔研究員の視点〕

コロナ禍における高速道路無料化の当否

交通経済研究所研究員　　渡邉　徹

※本記事は、『交通新聞』（2020 年 11 月 26 日付）に執筆したものを転載いたしました

ポストコロナを見据えて

今月に入り、日本国内で１日に確認された新型コロナウイルス新規陽性者数が過去最多となるなど、第３波の可能性が指摘されている。

このような中、海外で開発中のワクチンに 90% を超える高い予防効果があるとする臨床試験の暫定結果が相次いで発表された。早ければ年内にも実用化されるとの見通しもあるが、広く一般に行き渡るまでにはなお時間を要するとされている。

したがって、当面は感染防止という制約条件の下での経済活動を余儀なくされると思われるが、今後ワクチンが実用化され、普及するのに伴い、次第にコロナ終息後の経済の立て直しへとシフトしていくだろう。

急浮上した無料化論

ポストコロナを見据えた動きといえば、今年３月に一部メディアで、政府がコロナ終息後の経済対策の一環として、高速道路無料化を高速道路各社に打診しているとの報道がなされた。

かつての民主党が 2003 年の衆議院議員総選挙以降のマニフェストで高速道路無料化を掲げ、その後の民主党政権下では無料化社会実験も実施されたが、東日本大震災や中央自動車道笹子トンネル天井板崩落事故が発生したことなどもあり、無料化論は影を潜めていた。

それが今回急浮上した背景には、コロナの影響でとりわけ地方の観光産業が深刻な打撃を受けたことがあるという。

観光産業は旅行業や宿泊業のほか運輸業、飲食業、製造業等にまたがる裾野の広い産業だ。このため、旅行消費額の約２倍の経済波及効果をもたらすとされる。

Go To トラベル事業が打ち出された際、観光産業に特定した支援に疑義を呈する向きもあったが、経済効果が広範に及ぶ観光に国民を誘導することは、経済対策としては妥当といってよい。

無料化の当否

それでは、高速道路無料化も妥当かと問われれば、これには多くの問題がある。確かに無料化社会実験の結果、無料化区間のインターチェンジ近傍の観光施設などでは入込客数が増加しており、高速道路無料化は観光振興、ひいては我が国経済に寄与すると思われる。

しかし、観光客の輸送を支えているのは高速道路だけではない。鉄道や航空など他の輸送機関も同様だ。それにも関わらず、なぜ高

速道路料金のみ無料化するのか、合理的な説明が求められる。

また、高速道路のみ無料化すればモード間競争が歪められ、混雑や交通事故、環境負荷の増加といった悪影響も懸念される。実際、いわゆる1000円高速では他の輸送機関への影響や混雑の増加が観察されている。

３月の報道を受けた赤羽国土交通大臣は報道の内容を否定し、自民党も他の輸送機関への影響を踏まえ、同月末に安倍首相（当時）に提出した緊急経済対策には盛り込まなかったことから、高速道路無料化は当面実現しないだろう。

しかし、現下の第３波で、あるいは今後、第４波、第５波…の到来で人々の観光意欲が低下し、観光産業の低迷が長引いた場合、無料化論が再燃する可能性も否定できない。

高速道路料金の特異性

高速道路料金も他の輸送機関の運賃・料金も、政府が（上限）認可したり、政府に届け出たりするいわゆる公共料金だ。

しかし、こうしてみると、1000円高速や無料化社会実験が行われたときから変わらず、高速道路料金は他の輸送機関の運賃・料金よりも強く政府、あるいは政治の関与を受けていることが分かる。

他の公共料金をみても、水道については、コロナ禍をこうむった主に一般家庭や個人事業者への支援として料金を減免するケースもあるが、運営主体である地方自治体による自主的な取り組みであり、政府の関与はない。

また、政府の新型コロナウイルス感染症対策本部からの要請を受け、関係省庁は自治体や事業者に対し、各種公共料金の支払いが困難な事情がある者への迅速かつ柔軟な対応を求めたが、ここでいう対応は支払いの猶予等であり、無料化とは異なる。

菅内閣が掲げる携帯電話料金の引き下げも、事業者間の競争を促し、世界的にみて妥当な料金水準を目指すものであり、やはり高速道路料金への関与とは異なる。

高速道路料金がより強く政府や政治の関与を受ける理由として、高速道路は国や自治体が管理者となっていることが考えられる。

しかし、高速自動車国道などについていえば、2005年の道路公団改革により事業主体が民営化されている。

確かに各社の株式は上場されておらず、純然たる民間企業となったわけではないが、道路関係四公団民営化推進委員会意見書には民営化の基本方針として、「自らの経営判断に基づき事業経営を行うことにより、自己責任原則の下、民間企業としての自主性を確保する」と明記されている。

無料化を要請するような関与は高速道路会社の経営の自主性を損なう恐れがあり、政府や政治には慎重な姿勢が求められる。

今、求められていること

それでは、今政府や政治に求められていることは一体何か。思うに、観光産業の体力維持に直結する政策だ。

高速道路無料化は観光産業に一定の便益をもたらすのは確かだろう。しかし、高速道路無料化による便益は広く国民や各産業に帰着するため、観光産業の体力維持に直結するとはいいがたい。

そればかりか、実際には換気などの対策が講じられているものの、いわゆる３つの密が揃っていると認識され、利用を控える動きが顕著な他の輸送機関の体力をさらに奪いかね

ない。

Go To トラベルに対しては、感染リスクを高めるのではないかといった否定的な見解のほか、制度の盲点や事務委託費への批判もある。

しかし、観光産業の体力維持という点では高速道路無料化より効果的であることは明らかだ。

政治では、来年１月末までとする同事業の期限をゴールデンウィークまで延長すべきといった意見も出ているが、仮に期限を延長したとしても、今後の感染状況いかんでは十分に活用されずに事業の終了を迎える可能性もある。

その場合は観光産業への給付金に切り替えるなど、観光産業の体力維持に向けた柔軟な対応が求められると考える。

そう遠くない将来に人類がコロナを克服し、インバウンドを含め人々が従前通り気兼ねなく観光できるようになるときまで観光産業が持ち堪えることができなければ、我が国経済のさらなる発展は覚束ない。