

2010年3月5日

国土交通大臣
前原 誠 司 殿

北海道旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 中 島 尚 俊

東日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 清 野 智

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 松 本 正 之

西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 佐々木 隆 之

四国旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 松 田 清 宏

九州旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 唐 池 恒 二

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役社長 小 林 正 明

高速道路の無料化及び上限料金制度について（要望）

平素は、私どもの業務運営に関しまして格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、高速道路の原則無料化に関して、「社会実験」のあり方も含め、必要な議論が十分尽くされていないなかで実施することについては、見送っていただくようお願いする要望書を、昨年10月30日、国土交通大臣ほか政務三役あてに提出させていただいたところです。

しかしながら、さる2月2日、高速道路の原則無料化に向けた社会実験として、全国37路線50区間を2010年度より無料化する方針が示されました。十分な議論が尽くされず、また必要な措置がなされないまま、こうした方針が決定されたことは、極めて残念であります。

さらに、乗用車を上限2,000円、トラックを同5,000円などとする、いわゆる「上限料金制度」を、無料化対象外の路線で実施すべく検討されている旨も報道されており、こうした制度改正が性急に進められていくことを強く危惧しております。

J Rとしては、高速道路の原則無料化や上限料金制度（以下、「本施策」といいます。）については、「我が国の交通体系への影響」、「負担の公平性」、そして「環境政策との整合性」の3点が大きな問題であると考えております。

まず、今回の社会実験は、限定された区間における無料化とはいえ、鉄道事業に与える影響は少なくないと考えており、これに加えて上限料金制度が通年で実施されることとなれば、影響はさらに拡大します。今回、(財)運輸調査局が、仮に全国で上限料金制度が実施された場合（E T C搭載車に限る）の影響を試算したところ、鉄道利用者（主に新幹線や特急列車をご利用される方）の3.7%（通年）が自動車利用に転換すると推計されています。土日祝日上限1,000円施策によるJ R旅客6社の年間の減収額は、合計で約250億円と推計されていますが、この転換率を勘案すれば、上限料金制度による減収額は、2倍程度に膨らむと想定されます。また、J R貨物における上限料金制度による減収額は、少なくとも20億円と見込まれます。これらの減収は、J R 7社の経営に深刻な影響を与えるのみならず、昭和62年の国鉄改革の残された課題であるJ R三島・貨物会社の完全民営化にも、大きな悪影響を及ぼすと考えられます。

他の公共交通機関においても、土日祝日上限1,000円施策によって、航路の休廃止や路線バスの減便などが進んでおり、一定のバランスの上に成り立っていた我が国の交通体系が、大きく崩れつつあります。

本施策を実施するにあたっては、全体の交通体系をどのように構築するのか、その中でこれまで地域の足としての使命を果たしてきた公共交通機関の役割をどのように位置づけるのか、そして本施策により影響を被る公共交通機関に対する補償措置がなければ存続が困難となることなどについて、議論を尽くすことが必要不可欠です。

また、本施策は一般財源を原資とされていますが、この施策による受益者は高速道路の利用者に限定されます。今回「受益者負担」の原則を覆し、広く国民にその負担を求めることについて、納得が得られるとは考えられません。

さらに、本施策は環境政策との整合性に欠ける施策であると言わざるを得ません。(財)運輸調査局によれば、土日祝日1,000円施策によるCO₂排出増加量は年間204万トン、仮に全国で上限料金制度が実施された場合（E T C搭載車に限る）にはさらに増大し、年間500万トン程度のCO₂が増加すると推計されています。政府は「CO₂排出量を2020年までに対1990年比で25%削減する」という極めて高い目標を掲げており、物流部門も含め一層のモーダルシフトの推進が求められるなかで、本施策を実施することは、時代に逆行するものと考えます。

以上により、J Rとしては、高速道路の無料化や上限料金制度については反対であり、見送っていただくよう改めてお願い申し上げる次第です。

以 上