

# ヒアリング概要

## 第2回（12/12）

日本経済団体連合会	P1
日本商工会議所	P2

## 第3回（1/28）

全日本トラック協会	P4
日本バス協会	P5
首都高速道路(株)	P6

## 第4回（2/8）

日本貨物鉄道(株)	P7
日本自動車連盟	P8

## 第5回（2/22）

経済同友会	P9
東日本高速道路(株)	P10

本概要は、ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理したものです。

## (ネットワークについて)

- ・厳しい財政事情、人手の確保が難しい状況等を踏まえれば、幹線道路など輸送インフラの整備にあたっては、優先順位付けが必要。
- ・高規格幹線道路のミッシングリンク解消は重要だが、国土形成・まちづくりにおける将来像の前提が必要。
- ・国民・企業に十分に利活用され、日本経済の活性化、日本企業の競争力強化に資するネットワークを整備すべき。
- ・高齢化の進展に伴い、コンパクトシティ政策が進んでいるなか、住みかえのような面的な再編があれば、道路網も含めた見直しが必要。

## (維持管理・更新について)

- ・必要な財源については、投資に見合ったリターンを確保した上で、民間活力も活用すべき。大胆な仕組み、大胆な制度変更、規制緩和など広く検討して頂きたい。
- ・緊急性を要する修繕箇所の補修を早急に実施した上で、並行して維持管理・更新の中長期的なあり方を検討することが重要。
- ・更新にあたっては、単純に同等機能の回復ではなく、環境への親和性の確保、高齢者への配慮、耐震性・耐久性の向上を図りつつ、長持ちさせるといった視点が重要。

## (料金制度について)

- ・料金を単純に取りやすいところから取るといった議論は避けるべき。
- ・無料化社会実験によって、会員企業からは、物流が混乱したという意見と、利用効率が向上したという意見の両方があったが、前者の意見が多かった。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

## (ネットワークについて)

- ・優先順位を付けた上で、ミッシングリンクを早急に解消すべき。例えば、国際競争力の維持強化に寄与する路線、条件不利地域において既存国道等の代替道路の役目を果たす路線は優先度が高い。
- ・車線数の柔軟化、路肩の有効活用、既存国道の活用など、早期かつ経済的に整備を進捗できるような工夫が必要。
- ・公的な負担が全く不要ということではないが、大規模な財政出動等を行わないということを原則とすべき。
- ・整備にあたっては、地域に過度な負担が課せられないような配慮が必要。

## (維持管理・更新について)

- ・維持更新の必要性を徹底的に洗い出し、優先順位をつけて緊急性の高い箇所から修繕を行うなど、計画的に維持更新を実施すべき。
- ・大規模修繕に関しては、料金収入で賄うのか、公費で賄うのか、負担のあり方について慎重な議論が必要。

## (料金制度について)

- ・今の償還主義では、償還満了後に高速道路が無料となっても、修繕費などの維持コストが発生すること、このコストを高速移動のメリットを受けない国民も等しく負担すること、無料化によって渋滞が発生する区間が出てくることなどの問題があることから、現状よりも低価格でシンプル、かつ安定的な料金制度を実現し、加えて、恒久的に有料化すべき。
- ・新直轄方式等の税により整備する区間についても、修繕等のために必要となる費用は、利用者が負担すべき。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

## (料金制度について) 前頁よりつづく

- ・高速自動車国道以外の有料の高規格幹線道路(含む本四架橋)も全国ネットワークに組み込み、原則として全国共通の基準に従った、シンプルな料金制度とすべき。ただし、著しく高い建設コストに起因する割高料金、高速性確保や手続き簡素化が必要な大都市圏の料金等は除く。
- ・高速道路における走行を最適化する長距離割引制度は残すべき。
- ・海外の料金水準と比較して日本の水準は非常に高く、国際競争力に影響を与えている。用地費相当債務や出資金の返済対象からの除外、高速道路会社のコスト削減努力により、料金水準を引き下げるべき。その際、償還期間延長による料金引き下げは望ましくない。
- ・バスや旅客船等の他の交通機関に十分配慮しつつ、公正妥当主義原則の過度な適用によって高速道路料金が硬直化することを避けるべき。
- ・本四架橋のような代替路線がない割高区間に関しては、過度に自治体の負担を求めず、プール制の中での配分の工夫などにより、利用料金の格差を縮小すべき。
- ・料金制度は安定的に維持すべきものであり、頻繁または大幅な改変を行うべきではない。ただし、償還満了時点での見直しは必要。
- ・料金は高速移動の受益に対する負担であり、経済産業政策的に貢献がある大型車などに対しては軽減措置を考え、その軽減による不足分を他の税により補うということは考えられる。

## (その他)

- ・現金支払車が約100万台/日と無視できない規模で存在している中、ETCが義務化されると、地域経済や中小企業にとって影響が大きいのではないかと。
- ・事業計画採択にあたっては、単純な費用便益分析にとどまらず、地域に与える影響を加味して判断すべき。影響としては、例えば、物流の効率化による市場拡大、防災における安全・安心の確保、高度医療へのアクセス向上などが挙げられる。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

## (維持管理・更新について)

- ・受益者負担の原則を維持し、高速道路の維持・管理に係る費用については、高速道路を恒久的に有料化し、利用者が負担すべき。

## (料金制度について)

- ・高速道路を使いやすい料金とするため、基本料金の終日半額化、及び大口・多頻度割引の拡充により、現行の実質割引率を50%から70%に拡充すべき。
- ・50%から70%に拡充した場合、年間の経済効果は約8,900億円と試算され、年間の減収額約2,000億円を大きく上回る。
- ・本州四国連絡高速道路の料金体系は、地域間格差を是正するため、NEXCOの料金体系と一体的とすべき。
- ・長距離利用による料率の逡減効果が活かされるよう、都市高速を通過した場合のNEXCO部分の料金について、距離を通算して算出すべき。
- ・割引拡充については、 利便増進事業と同様の国費投入、 自動車重量税による税収の活用、 償還期間の延長・金利差の活用、 用地を国保有とすることによる債務削減を財源とすべき。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

## (ネットワークについて)

- ・外環や圏央道といった首都圏の環状道路網や、陸の孤島化しかねないような地域の道路の整備を進めるべき。
- ・利用できる車種が限定されているスマートICについて、大型車の出入りを可能とすべき。
- ・高速道路本線上、サービスエリア、パーキングエリアにおけるバス停留所の設置を促進すべき。

## (維持管理・更新について)

- ・既存施設の維持・更新及び安全管理の徹底、並びに安全性を周知する十分な広報・PRが重要。

## (料金制度について)

- ・軽油引取税の暫定税率を当面廃止できないのであれば、路線バス割引等の割引措置について拡充すべき。最低限、現在の割引措置を継続すべき。
- ・大口・多頻度割引を、もう少し多段階に分けることにより、更なる大口ユーザーに対して更なる割引ができるような仕組みに変えるべき。
- ・休日1,000円割引については、渋滞により高速バス利用者は大変迷惑を被ったことから、再考すべき。
- ・会社が変わっても通算して料金を支払えるような通算制の導入をさらに進めるべき。
- ・利用者の乗降のためICを出入りする場合でも、通算して料金が計算されるようにすべき。

## (その他)

- ・積雪、事故など道路の状況を速やかに伝達できる手法の整備、及び不通区間の回復のために必要な仕組みをつくるべき。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(維持管理・更新について)

- ・増大する将来の補修費用を低減し、首都高速道路ネットワークを長期に渡って健全に保つためには、現在の償還計画には含まれていない大規模修繕・更新を実施していくことが必要。また、必要な財源を安定的に確保する制度等の確立が大事。
- ・首都高速会社の有識者委員会において試算された大規模修繕・大規模更新の費用8,000～9,000億円を、仮に料金値上げで賄うとすれば、年間収入が約2,500億円であることを考えると、10%引き上げることが必要。

(料金制度について)

- ・今後の環状道路等の高速道路ネットワークの整備により、経路の選択肢が増えることを踏まえ、環状道路を利用しやすい料金体系の検討が必要。
- ・首都高速で現在実施している割引の多くが25年度末までの当面のものであり、各割引の効果、コストの検証等を実施した上で、26年度以降の料金割引等のあり方について検討することが必要。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(料金制度について)

- ・公平性の原則を基本とすべきであり、受益者の負担による距離比例制を採用すべき。
- ・低炭素社会において、逆モーダルシフトを促進する料金の割引施策を、国民の負担により実施すべきではない。具体的には深夜割引、平日夜間割引について早期に見直すべき。

(その他)

- ・環境への負荷やドライバーの不足等を考慮すれば、総合交通体系の構築において、近距離はトラック、中長距離は鉄道が分担すべき。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

## (料金制度について)

- ・自動車ユーザーはレジャー利用における利便性向上を期待していることから、現行の料金割引を継続すべき。
- ・自動車ユーザーにおいては、有料道路の維持管理や整備の費用をユーザーのみで負担することは不適切であるという意見が多く、また、諸外国と比べても料金設定が高いことから、国民全体として税により負担すべき。
- ・料金制度について、自動車ユーザーの認知度は低い。利用者の理解・納得を得ることが大前提であることから、自動車ユーザーに対してわかりやすい情報提供が必要。
- ・簡潔で理解しやすく、安定的な料金体系とすべき。例えば、目的地までの料金が容易に把握できることが必要。
- ・格安航空会社との競争などにおいて、自動車利用が優位に立つような料金水準とし、国内観光に影響が生じないようにするなど、需要の観点からの議論も必要。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(維持管理・更新について)

- ・45年の償還期間でも長期であるのに、さらに償還期間を延長することは、償還主義を前提とすることに限界があるということではないか。永久有料への道を開くことを検討すべき。
- ・受益者負担の原則から、料金収入を高速道路の維持更新に充てることは妥当。

(料金制度について)

- ・無料化社会実験のような税金投入による割引を、永続させていくことに無理があるのではないか。
- ・高速道路会社は民間会社であることから、民間のノウハウを発揮し、合理的な料金設定を経営の中から打ち出していくことができるようにすべき。

(その他)

- ・複数の整備手続・手法が併存しているなか、計画内容の進捗や、高速道路建設にどれだけの税金が使われているのかという実態が国民に見えるよう情報を開示すべき。
- ・事業評価の段階で第三者の視点から建設の必要性を徹底して議論する場を設定するなど、真に必要な道路が整備される仕組みを構築することが必要。
- ・民営化においては、民間会社としての自律的な組織の持続性を導入するということが、非常に大きな意味を持つのではないか。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

## (ネットワークについて)

- ・安全性、定時性、耐災性等の観点から、渋滞ボトルネック箇所の解消、暫定2車線区間の4車線化、国と会社の協力による計画的なネットワークの整備が必要。

## (維持管理・更新について)

- ・長期安定的・効率的な維持管理が継続的に必要。
- ・対処療法的な補修(事後保全)ではなく、適切なタイミングで変状に応じ適切な対策を施す(大規模更新の実施など)ための判断要件について検討が必要。

## (料金制度について)

- ・会社の継続的なコスト削減努力等も反映しつつ、利便増進計画終了後の利用者負担を極力抑制すべき。
- ・負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離制を基本とすべき。
- ・高速自動車国道については、現行の全国共通料金水準の考え方を維持すべき。
- ・全国路線網を構成する道路については、個々の路線の料金設定の経緯や利用形態に配慮しつつ、高速自動車国道の料金水準との整合を図ることが望ましい。
- ・建設コストが著しく高く、その利用による受益が極めて大きい東京湾アクアラインなどの海洋架橋部の料金については、本四高速の料金検討と合わせて適切な料率を設定すべき。
- ・大都市環状道路等の料金体系については、距離に応じた料金を基本とした上で、円滑な交通流動が確保できる料金の運用を目指すべき。
- ・現行の時間帯割引については、割引評価検証の結果を踏まえ、施策目的をより効果的に発現できるものに見直すべき。
- ・深夜・早朝夜間割引については、具体的内容を精査しつつ、引き続き実施する方向で検討すべき。
- ・通勤時間帯割引については、通勤を目的とした反復利用者に特化した割引等へ移行すべき。
- ・休日特別割引については、時期や時間帯を選び、企画割引等弾力的な料金設定で個別に対応すべき。
- ・地方部の交通量僅少区間については、その走行性も勘案した上で、利用促進及び地域活性化のための割引の導入に向けた検討を進めるべき。
- ・大口多頻度割引については、厳しい経済情勢下での物流コスト等への影響に配慮しつつ検討を進めるべき。
- ・マイレージ割引については、利用状況をモニタリングした上で、ポイントの付与・還元方法について、改善すべき点があれば見直すべき。
- ・可変的な課金のためには、ICT技術により、利用者の行動や車種を把握することが必要。

## (その他)

- ・NEXCOが管理する高速道路の面積は日本の国土の0.1%強を占めることから、国としての安全保障の観点により、高速道路資産を国が保有すべき。

ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理