

『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』に関する
意見募集実施状況

1. 実施方法

- (1) 募集期間：平成27年1月27日（火）～2月26日（木）
- (2) 周知方法：記者発表及び国土交通省HPへの掲載
- (3) 提出方法：電子メール、FAX、郵送

2. 意見募集内容

基本方針に関する意見募集

3. HPアクセス数（1/27～2/26）

5,900件

4. 提出者数

50名

5. 提出された御意見（累計件数：235件）

- (1) 道路をより賢く使うための取組について (56件)
- (2) 賢く使う取組を支えるために進める施策について (12件)
- (3) 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系について (127件)
- (4) その他 (40件)

6. その他

ヒアリング団体からの意見（9団体）

- ・ 経済団体 （日本商工会議所、東京商工会議所）
- ・ 利用者団体 （日本自動車連盟、日本自動車工業会、全日本トラック協会）
- ・ 自治体 （東京都、神奈川県、埼玉県）
- ・ 高速道路会社（首都高速道路(株)）

国土幹線道路部会 基本方針に係る主な意見

1. 道路をより賢く使うための取組に関する意見

(1) 賢く使う取組

3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方

- 1 ・高速道路の交通量の分担率を欧米並みにすることは重要だが、高速道路のパフォーマンスを向上するための運用改善や小規模な改良の効果は限定的。

4) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて

①科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消

- 2 ・暫定3車線運用を進めるにあたっては、効果の検証、安全性に与える影響等について、十分に検討すべき。

③高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

- 3 ・高速道路の機能を十分生かすため、速度制限を見直すべき。

- 4 ・危険物積載車両の水底・長大トンネルの通行制限について、迂回路となる一般道は、峠などの危険な箇所が多いことから、安全運転支援の技術の進展を踏まえ、通行制限のあり方を検討すべき。

⑤最新の社会ニーズに対応した案内、休憩等のサービスの向上

- 5 ・SA・PAにおける大型車等の駐車スペースを早急に整備・拡充することが必要。

- 6 ・道の駅やSAにおいて、女性用の休憩・リフレッシュ施設(トイレ、シャワー、メイクルーム、仮眠室等)の一層の整備を図ることが重要。さらに、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進や、乳幼児のための施設整備も推進すべき。

⑦高速道路と施設との直結等による地域とのアクセス機能の強化

- 7 ・自治体が求めるスマートインターチェンジ以外にも国が積極的にICを作るべき。

- 8 ・インターチェンジの設置については、シンプルな構造で、あらゆる車種が利用できる入口または出口を設置間隔を短くした上で増設すべき。

- 9 ・空港、港湾、物流拠点や工場団地、大規模商業施設に直結するスマートインターチェンジの設置にあたっては、開発者に新たな負担を課すべきではない。

国土幹線道路部会 基本方針に係る主な意見

(2)賢く使う取組を支えるために進める施策に関する意見

1)主要幹線ネットワークの強化

②暫定2車線区間の賢い機能強化

10 ・暫定2車線区間を4車化にし、暫定2車線区間を無くす。無理であれば、3車線にし、時間帯で運用する。

2)持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保

11 ・高速道路を含む主要幹線道路ネットワークの老朽化対策は、全国的に喫緊の課題であることから、対象とする路線、箇所に優先順位をつけた上で、予防保全手法・先端技術の活用や、民間活力の導入を図ることが肝要。その際、PPP/PFIの活用や、ネーミングライツ、ミニ公募債など、多様な手法を取り入れていくべき。

12 ・良質なインフラの維持管理、更新に持続的に取り組むためにも、技術系人材の確保・育成に更に注力すべき。

国土幹線道路部会 基本方針に係る主な意見

2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系に関する意見

(2) 今後の料金体系のあり方

2) 実現に向けた取組

① 料金体系の整理・統一

- 13 ・大都市近郊区間を基準とした場合、現行よりも大幅に負担増となることから、普通区間の料金水準とすべき。
- 14 ・車種区分において、二輪車を現行区分から独立させるべき。
- 15 ・中長距離利用者が、高速道路を有効活用できるよう、シンプルな料金定額制を導入すべき。

② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 16 ・最短距離をもって、起終点を基本とした料金を決定すべき。
- 17 ・起終点間の距離を基本に料金を決定した場合、目的地ICとその手前のICの間で料金が逆転する懸念がある。
- 18 ・起終点を基本とした料金を導入するならば、管理主体間の料金収入の配分や、管理主体のあるべき姿に関する議論も必要。

国土幹線道路部会 基本方針に係る主な意見

③政策的な料金の導入

＜混雑状況に応じた料金施策＞

- 19 ・渋滞時の料金値上げは、サービス精神に反するものであり、言語道断である。
- 20 ・単に混雑路線の料金を上げた場合、一般道路への交通の転換が懸念されることから、迂回路線の料金を下げることが基本とすべき。
- 21 ・利用者にとって分かりやすいよう、シンプルなものとするべき。
- 22 ・経路検討、料金選択などにより、高齢者は注意力散漫となり、事故が起きやすくなるのではないか。

＜災害・事故発生時等における柔軟な料金施策＞

- 23 ・地方創生・観光振興にも、一定時間内に一時退出した場合であっても負担が増えないような料金体系を役立てるべき。
- 24 ・災害等により危険物積載車両が水底・長大トンネルを利用できない場合においても、利用者の負担が増えないような料金体系とすべき。
- 25 一定時間内に一時退出した場合の時間のカウントについては、休憩施設等の利用時間を除くべき。

＜大型車の効果的・効率的な利用を促すための料金施策＞

- 26 ・過積載については、法令違反であることから、法制度上の義務規定や罰則の見直しが基本であり、取締まりの強化等、抜本的な対策も含め、幅広く検討すべき。
- 27 ・過積載車両に対する割引停止措置は、過度にならないよう配慮すべき。
- 28 ・大口・多頻度割引は、道路損耗度合いの高い利用者ほど割り引く制度であり、受益者負担と公平の原則に反するため、廃止すべき。

(3) 料金体系の確立にあたっての留意事項

＜道路ネットワーク整備の進展に合わせた導入＞

- 29 ・新たな料金体系導入時、利用者に対して、早期から分かりやすい説明を行い、混乱が生じないように周知すべき。
- 30 ・料金体系の見直しにあたっては、現行の大口・多頻度割引、会社間乗継割引等の現行割引を継続すべき。

(4) 新たな料金システムの構築

2) オリンピック・パラリンピックなどに合わせた取組

- 31 ・立候補ファイルに記載されている、代替ルート利用の奨励や公共交通機関の積極利用の呼び掛け、企業の夏季休暇時間及び業務時間の調整などの方策を、官民が連携して推進していくことが肝要。
- 32 ・大会期間中の交通量について詳細なシミュレーションを実施した結果、交通量の大幅な低減が必要との結論に達した場合は、料金施策ではなく、一時的な通行規制を実施すべき。

国土幹線道路部会 基本方針に係る主な意見

3. その他に関する意見

(料金の低減)

- 33 ・料金水準は、国際競争力や地域活性化の観点から全体的な引き下げを行うべき。そのため、「償還主義」を廃止するとともに、料金収入によって支払うべき償還金の見直し(将来にわたって減価することのない用地取得にかかる費用の償還金からの除外など)、及び高速道路会社のコスト削減を含む一層の努力が必要。
- 34 ・料金引下げは『努力』にとどめるのではなく、具体策を明記すべき。合わせて、償還見直し等の関連データを公開の上、検討していくことを明記すべき。
- 35 ・日本の高速道路は、欧米に比べ料金が圧倒的に高いことから、欧米における料金定額制等の様々な事例を参考に、制度的な見直しが必要。

(恒久有料化)

- 36 ・償還満了後の維持管理有料に言及するのであれば、出資金等、償還経費見直しといった利用者負担を軽減する方針を明確に打ち出すべき。

(一般道路における大型車対距離課金)

- 37 ・一般道路における大型車対距離課金については、納得のいく理由・根拠、更には、具体的な方法や料金等、詳細も示されておらず賛同できない。
- 38 ・大型車は普通車に比べて過重な税負担を強いられており、また、物流効率化のために車両の大型化を推進する必要があることから、大型車への課金には断固反対。
- 39 ・一般道路における大型車対距離課金については、自動車税制や有料道路制度等、道路利用者の負担についての考え方を大きく変えるものであることから、対象とする幹線道路の範囲、維持管理費の額や税負担額に対する過不足等、導入の必要性を明記するとともに、引き続き、慎重な議論が必要であることを明記すべき。

(有料・無料の整理)

- 40 ・無料の自動車専用道路は有料化することなく、維持管理の財源は税によってまかなうべき。

(出資金)

- 41 ・出資金の償還時期の見直しにより生まれる財源は、ミッシングリンク解消に向け活用すべき。