

今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ データ集

I. ネットワークのあり方

1) ネットワークのあり方を考える基本的視座

(1) 高規格幹線道路網計画の経緯と整備の現状

- ① 高規格幹線道路網計画の経緯 P1
- ② 整備の現状と目標の達成状況 P2～4

(2) 時代認識とネットワークを再考する基本理念

- i) 近年の社会経済情勢の変化と今後の展望 P5～9
- ii) 東日本大震災からの教訓
- iii) ネットワークを再考する基本理念

- ① 人口減少局面での国土の再編・強化
- ② 国土の信頼性向上

(3) 高速道路ネットワークに求められる主な機能 P10～13

- ① 大都市・ブロック中心都市を強化し、連携を図る
- ② ゲートとなる空港・港湾などとの連結性を高め、アクセスを強化
- ③ 主要な都市間・地域間について、走行性が高い国道も活用しつつ P14
安全性にも配慮して、連絡速度60km/h～80km/h程度の
サービスレベルを確保
- ④ 災害時にも機能するネットワークを確保

2) 現状評価と今後の重点

(1) 高速道路ネットワークの現状評価

- ① 大都市・ブロック中心都市の機能と連携 P15～20
- ② 主要な空港・港湾・鉄道駅などとのアクセス P21～23
- ③ 主要な都市間・地域間のサービスレベル P24～27
- ④ 災害時などにおける機能 P28～30

(2) 明確なプライオリティに基づく戦略的整備

- i) 最優先課題
- ii) 「日本経済を牽引する拠点地域」として、大都市・ブロック
中心都市におけるネットワークの緊急強化
- iii) 「繋げてこそそのネットワーク」を改めて認識し、脆弱な地域
の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能の早期確保

(3) その他取り組むべき課題

- ① ICアクセス(主要な空港・港湾などの交通拠点への連絡など)の強化
- ② 高速道路と並行する国道などの連携

3) 整備・管理のあり方

- (1) これまでの整備・管理負担の経緯 P31～33
- (2) 今後の整備・管理の費用負担の方向性 P34～36
- (3) 整備・管理の基本的な考え方
 - ① ミッシングリンクの解消
 - ② 既設道路の機能強化
 - ③ 維持管理
- (4) 整備目標・整備プロセスの扱い
 - ① 整備目標及び完成時期の明確化
 - ② 整備プロセスの透明化 P37
 - ③ 事業評価手法の改善 P38

II. 今後の料金制度のあり方

1) 料金制度・施策の経緯と総括

- (1) 料金制度の経緯 P39
- (2) 料金施策の経緯 P40～49
- (3) 償還の考え方と償還期間の変遷 P50～52
- (4) これまでの料金制度・施策の総括
 - (民営化以前の料金制度)
 - (民営化後の料金施策)
 - (償還の考え方)

2) 今後の料金制度の基本的な考え方

- (1) 基本となる考え方
 - (公正妥当な料金の実現と低減への努力)
 - (安定的でシンプルな料金制度の構築)
 - (弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化) P53～54
 - (債務の確実な償還と将来の更新などへの対応)
- (2) 具体的な方向性
 - ① 料金設定のあり方
 - ② 今後の料金施策の方向性 P55～59
 - ③ 今後の更新などにかかる費用と償還の扱い P60～61

3) 料金制度にかかる当面の課題

- (1) 当面の料金割引(全体(本四高速を除く)) P62～64
- (2) 本四高速の料金
 - ① 整備・料金のこれまでの経緯 P65～67
 - ② 今後の料金のあり方 P68～74

4) 料金制度・施策を巡るその他の課題

- (1) 大都市部を中心とした有料道路利用のETC車への限定
- (2) 柔軟な料金システムの構築
- (3) 様々な主体と連携した料金割引の取り組み
- (4) 債務償還状況などの定期的な確認・公表を踏まえた対応
- (5) 料金の決定プロセスの透明性確保とあり方を見直す仕組みの構築

Ⅲ. その他

- 1) 道路網体系の再構築
- 2) 道路の維持、管理、更新などにかかる新たな負担のあり方 P75～76
- 3) PPP/PFIの導入に向けた検討
- 4) その他
 - ① 新しいナンバリングの導入など
 - ② コスト縮減の徹底