

# 道路関係四公団の民営化後の 新しい課題に対応した有料道路事業のあり方

- 中間答申 -  
(案)

概要

平成19年 月 日

# 目次

## はじめに

- ・道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方について（諮問）・・・・・・・・・・ 1
- ・これまでの審議経緯・・・・・・・・・・ 2
- ・道路特定財源の見直しに関する具体策・・・・・・・・ 3

## 1 有料道路の経緯と現状

- ・道路関係四公団の民営化（平成17年10月～）・・・・ 4
- ・有料道路の整備の現況・・・・・・・・・・ 5
- ・E T Cの利用状況・・・・・・・・・・ 6

## 2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

- ・一般道路を含めたネットワーク全体における道路交通に関する課題・・・・・・・・・・ 7
- ・料金に関する課題・・・・・・・・・・ 8
- ・高速道路ストックの機能強化に関する課題・・・・・・ 10

## 3 高速道路ネットワークの有効活用のあり方

- ・高速道路ネットワークの有効活用のあり方・・・・・・ 12

## 4 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

- ・交通誘導のための料金・・・・・・・・・・ 15
- ・大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方・・・・・・・・・・ 16
- ・首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方・・・・・・・・・・ 17
- ・受益と負担の考え方・・・・・・・・・・ 18

## 5 高速道路ストックの機能強化のあり方

- ・高速道路ストックの機能強化のあり方・・・・・・・・ 19

## 6 今後のE T C活用の方向性等に関する考え方

- ・E T C普及促進策・・・・・・・・・・ 22
- ・不正通行対策の強化・・・・・・・・・・ 23
- ・将来のリスクへの対応・・・・・・・・・・ 24

## おわりに

- ・おわりに・・・・・・・・・・ 25

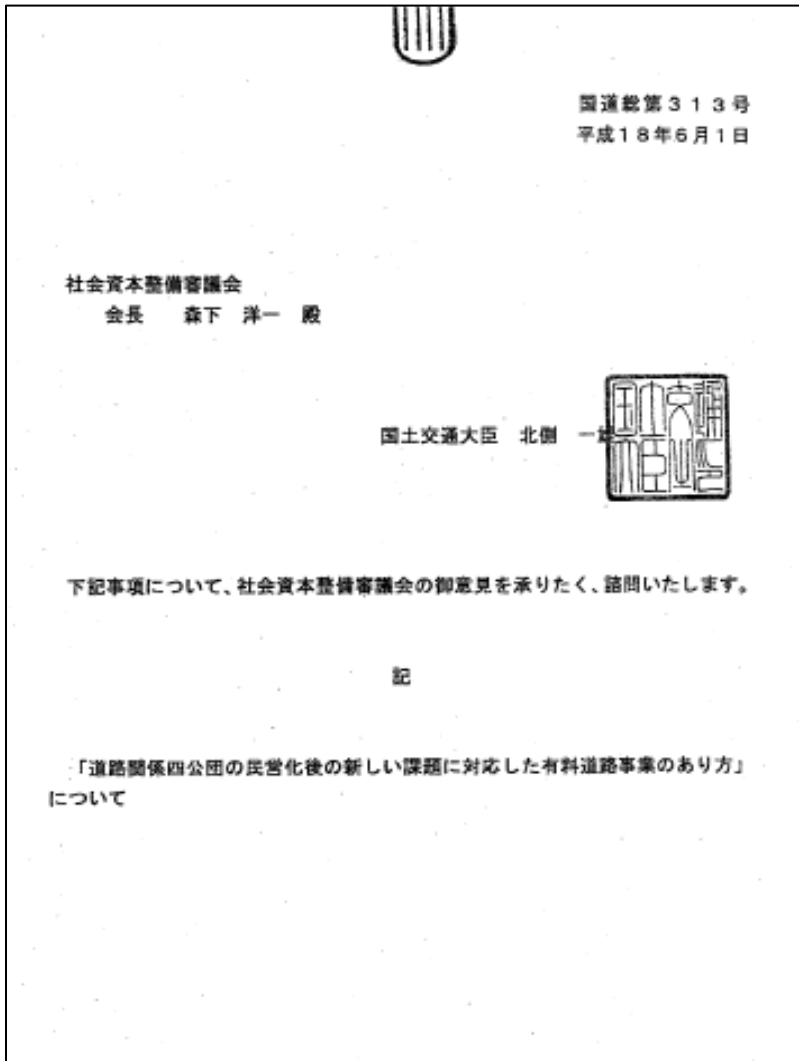
道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方について(諮問)

諮問理由

有料道路事業については、道路関係四公団の民営化関連法に基づき、新たに設立された6つの民営化会社と日本高速道路・債務返済機構により高速道路の建設・管理や債務返済等が行われる仕組みが構築され、本年4月から本格的な民営化がスタートしたところである。

しかしながら、引き続き、より公平性の観点に立った料金体系への移行、ETCの全面的な普及促進、高速道路の利便性の向上、更には高速道路の適切な管理水準の確保など、有料道路事業には解決すべき課題がまだまだ残されている状況にある。

以上のような認識を踏まえ、これまでの有料道路の経済・社会・国民生活に果たしてきた役割や諸課題などを真摯に評価した上で、今後の有料道路事業のあり方について、柔軟かつ大胆な発想をもって、そのあり方を幅広く検討することが必要である。



## これまでの審議経緯

第1回有料道路部会(平成18年12月4日)

- ・有料道路の経緯・現状と課題について

第2回有料道路部会(平成19年1月25日)

- ・道路特定財源の見直しに関する具体策について
- ・日本自動車連盟(JAF)アンケートについて
- ・高速道路料金・割引の現状と課題について

第3回有料道路部会(平成19年2月20日)

- ・高速道路の有効活用について
- ・料金の考え方について
- ・大都市圏の料金体系について

第4回有料道路部会(平成19年3月30日)

- ・これまでの議論の整理
- ・料金社会実験について

第5回有料道路部会(平成19年5月31日)

- ・トラック運送事業者の高速道路の利用実態について  
((社)全日本トラック協会アンケート)
- ・委員からの意見
- ・高速道路ストックの機能強化の課題

第6回有料道路部会(平成19年8月24日)

- ・中間とりまとめ(案)について

「中間とりまとめ」に関する意見募集(平成19年9月3日  
~18日)

第7回有料道路部会(平成19年10月11日)

- ・今後のETC活用の方向性等について
- ・その他検討すべき事項について
- ・中間とりまとめに関する意見募集の結果について
- ・中間答申の構成(案)

第8回有料道路部会(平成19年11月13日)

- ・中間答申(案)について



# 1 有料道路の経緯と現状

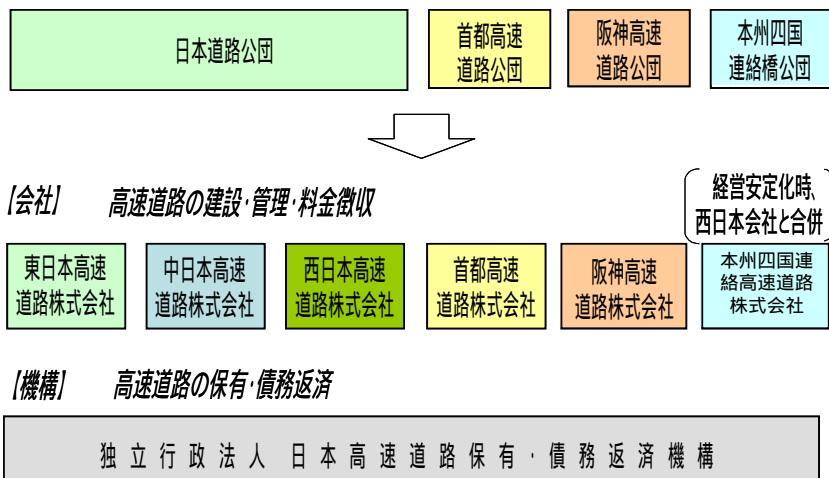
## 道路関係四公団の民営化(平成17年10月～)

約40兆円に上る有利子債務を確実に返済  
 会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担による真に必要な道路を建設  
 民間ノウハウの発揮による多様で弾力的な料金設定やサービスの提供

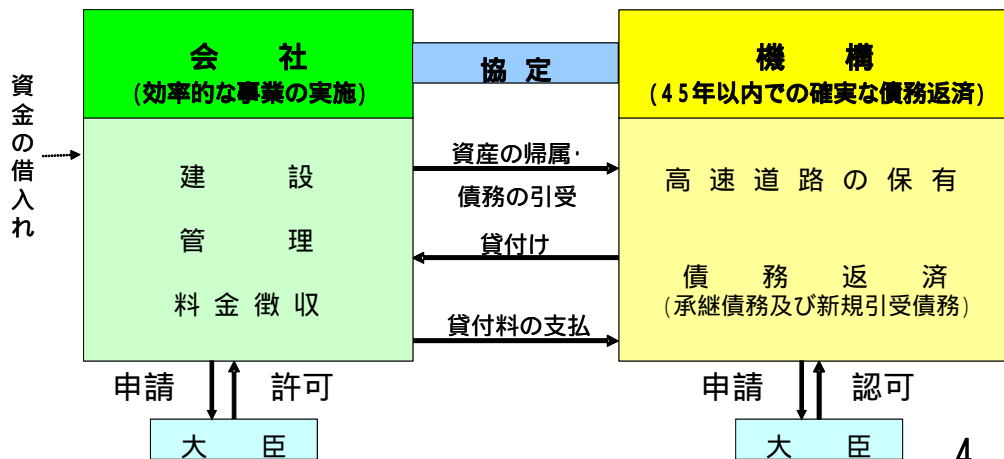
### 民営化の基本的枠組み

道路の建設・管理・料金徴収等を行う会社と、道路資産の保有と債務返済を行う機構を設立  
 道路公団は3社に分割  
 債務を民営化後45年以内に返済し、無料開放  
 高速自動車国道の有料残事業費を20兆円から10.5兆円に縮減、管理コストを3割縮減  
 高速自動車国道料金を平均1割程度引き下げ  
 会社の自主性を尊重した新規建設(事業中区間の協議制、新規区間の申請主義)

### 【民営化の概要】



### 【会社と機構による高速道路事業の実施スキーム】



# 1 有料道路の経緯と現状

## 有料道路の整備の現況

平成19年10月現在、全国の有料道路の供用延長は、合計10,279km、全道路の約0.9%を占める。また、有料道路の走行台キロ分担率は、全道路の約12%となっており、道路交通において重要な役割を果たしている。

### 事業主体別供用延長と交通量

事業主体	路線網	道路の区分	供用延長		交通量
東日本高速道路株式会社	全国路線網	高速自動車国道	7,431km	8,265km	643万台/日
中日本高速道路株式会社		一般有料道路	835km		
西日本高速道路株式会社	一の路線	一般有料道路	90km	90km	
首都高速道路株式会社	地域路線網	首都高速道路	287km	694km	115万台/日
阪神高速道路株式会社		阪神高速道路	234km		91万台/日
本州四国連絡高速道路株式会社		本州四国連絡高速道路	173km		39万台/日
地方道路公社等	-	指定都市高速道路	174km	1,231km	57万台/日
		一般有料道路	1,056km		151万台/日
合計			10,279km		1,096万台/日

### 供用延長と走行台キロ

		供用延長	走行台キロ分担率
全道路		1,197,008km	100%
	うち有料道路	10,279km 約 0.9%	約 12%

注1) 全道路の供用延長は「道路統計年報2007」より平成18年4月1日現在値。(ただし、有料道路は平成19年10月1日現在値)

注2) 交通量は平成18年度における年間平均交通量であり、各事業主体調べ。

注3) 走行台キロ分担率は、全道路は平成17年度自動車輸送統計調査、陸運統計要覧より算出、有料道路は平成17年度道路交通センサス値。

注4) 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。





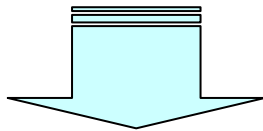
## 2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

### 一般道路を含めたネットワーク全体における道路交通に関する課題

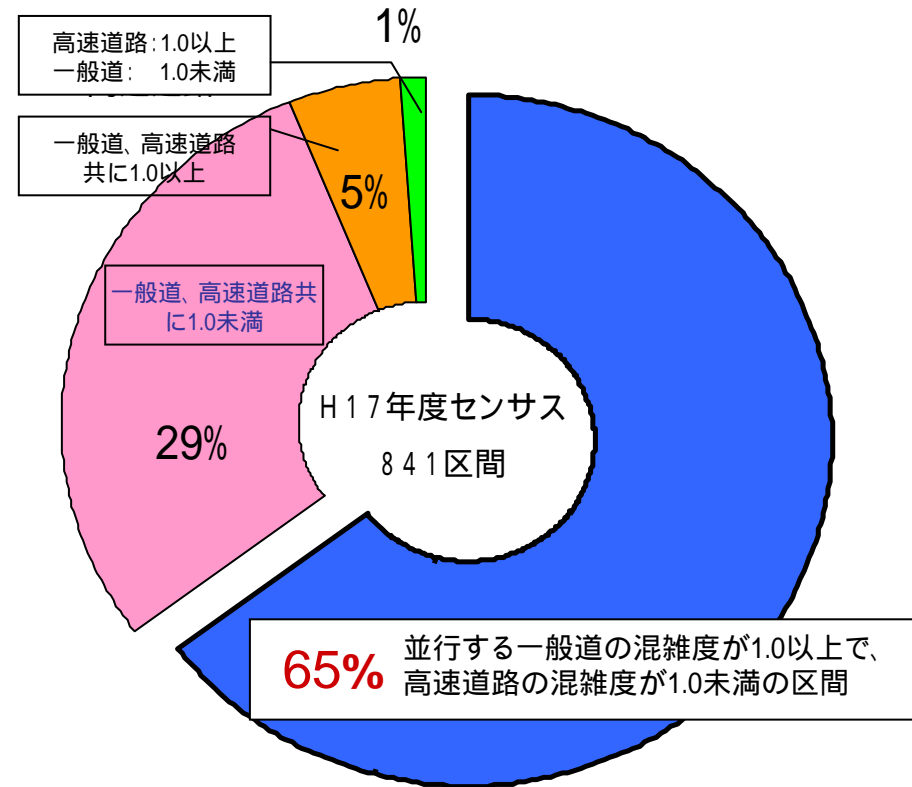
高速道路に並行する一般道路が混雑する一方で、高速道路の交通容量に余裕がある区間が全体の約65%存在。  
高速道路の路線でも、曜日や時間帯により交通量に大きな差が生じており、利用状況にばらつきがある。

高速道路に並行する一般道路において、

- ・平日の朝夕の時間帯などで利用が集中し混雑する一方で、高速道路には交通容量に余裕がある区間が多い。
  - ・総じて大型車が昼夜問わず一定交通量走行する路線が多い。
- 高速道路において、休日、特に通勤割引時間帯に交通が集中し、渋滞が発生する区間がある。  
大都市圏において、大都市中心部に通過交通を含め交通が集中し、都市内交通が高速道路を効率的に利用できない。



- ・高速道路又は一般道路における走行速度の低下、
  - ・地球環境への負荷の上昇、
  - ・沿道環境の悪化、
  - ・交通事故の増加、
- 等の一因と考えられる。



データ：平成17年度センサス

「並行する一般道」とは高速自動車国道と並行する一般国道若しくは主要地方道を示す

「混雑度」とは、交通量を交通容量で除したもの

・例えば、4車線区間の交通容量は、約4～6万台/日程度

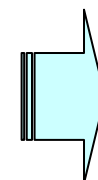
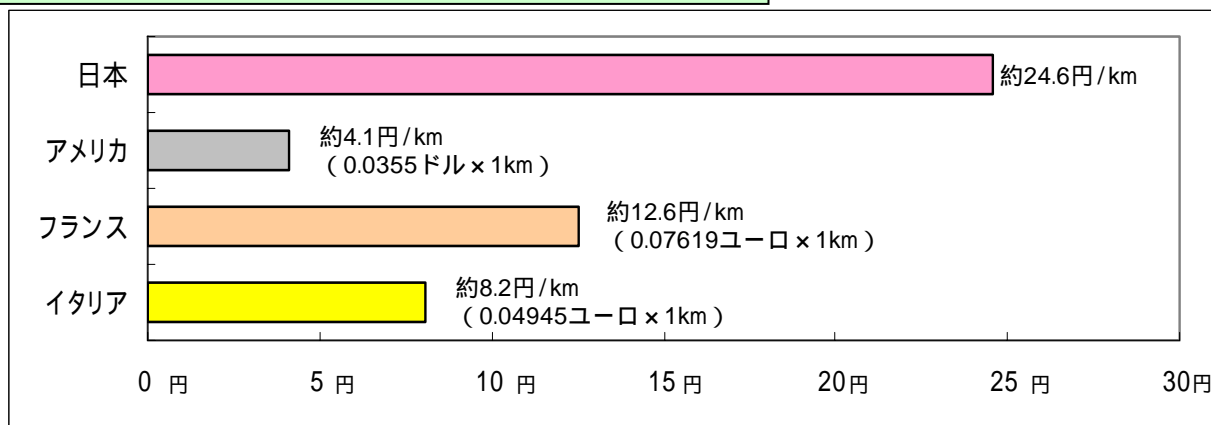
・交通容量は車線数、市街地等の区分、大型車混入率等から算出

## 2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

### 料金に関する課題(1)

料金の水準について、諸外国と比べて割高であり、内閣府の世論調査(平成18年7月)においても、引下げを求める意見が5割を超えており、割高感の解消が重要となっている。

#### 1km当たりの日本と諸外国の高速道路料金



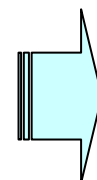
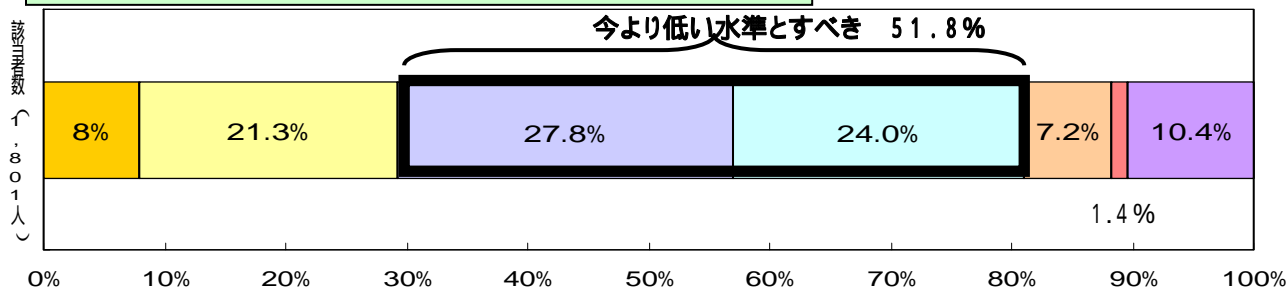
・物流コスト高を招いて国際競争力を低下。

注1) 出典: 高速自動車国道の整備効果及び運営方法等に関する調査検討

注2) 1ドル = 114.57円、1ユーロ = 165.29円で計算(平成19年11月1日現在)

注3) 比較対象事業者: 日本(NEXCO)、アメリカ(ニュージャージーターンパイク)、フランス(コフィルート社)、イタリア(アウトストラージェ社)

#### 高速道路の料金水準についてのアンケート



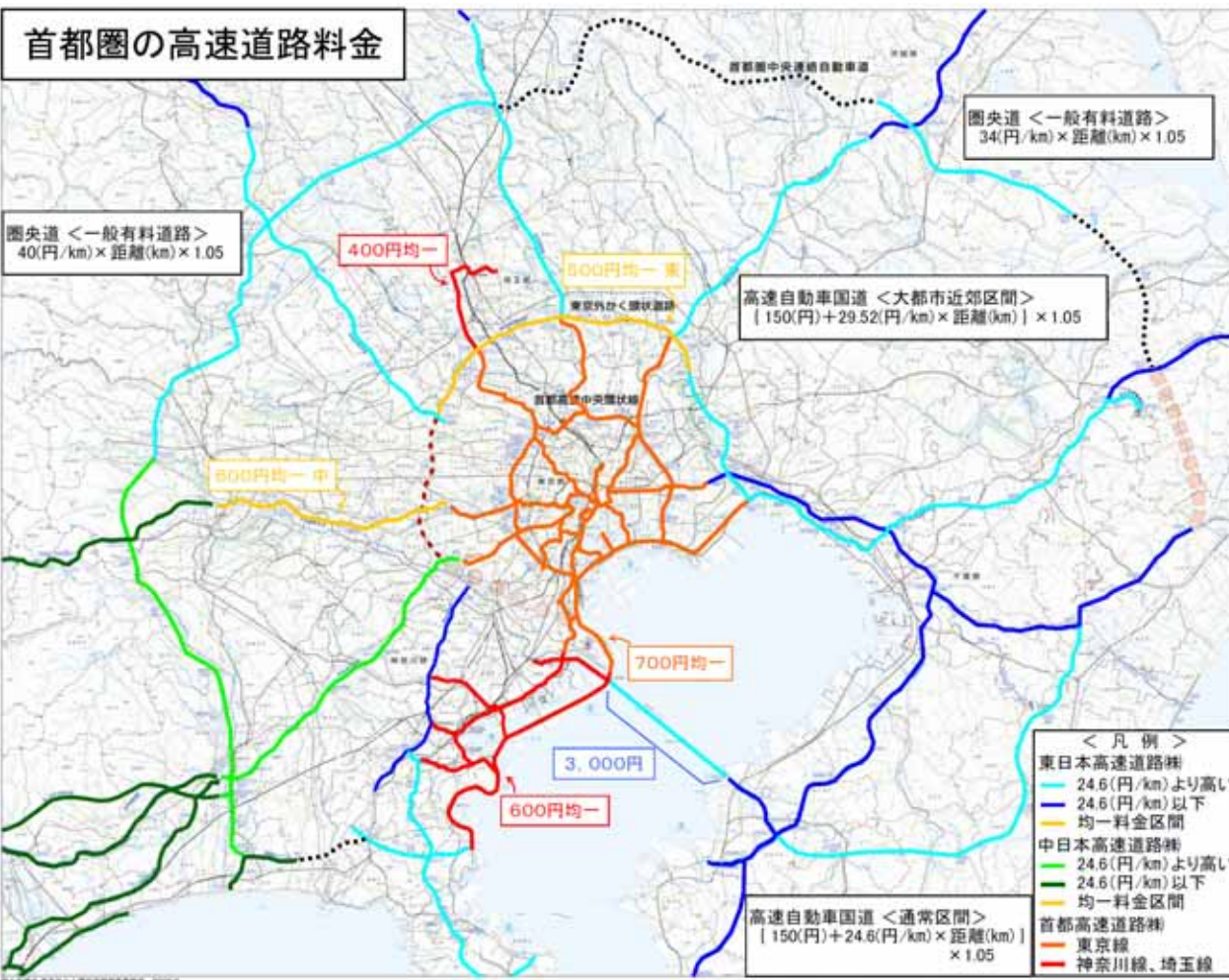
国民の5割以上が、今より低い料金水準とすべきとの意見。

- 適切な料金水準である
- 新たな整備、適正な管理を行うためには、やむを得ない料金水準である
- 高い料金水準なので、管理・サービス水準を下げて、今より低い水準とすべき
- 高い料金水準なので、通行料金の他に新たな財源措置を検討して、今より低い水準とすべき
- 一概に言えない
- その他
- わからない

出典: 内閣府  
「道路に関する世論調査」  
(平成18年7月調査)

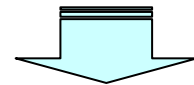
## 料金に関する課題(2)

整備の経緯の違い等により料金体系がまちまち。  
 大都市圏ネットワークにおいては、事業主体の混在等により、料金体系が複雑になるとともに、高速道路の連続利用に対する割高感をもたらしている。



【料金体系がまちまち】  
 全国的にみれば対距離料金制が基本となっているが、一部で均一料金制が適用  
 高速自動車国道と一般有料道路での料率の違い  
 適用される割引の違い 等

【大都市圏ネットワークの料金】  
 高速自動車国道、都市高速道路、一般有料道路が混在  
 会社や地方道路公社など、複数の事業主体が存在

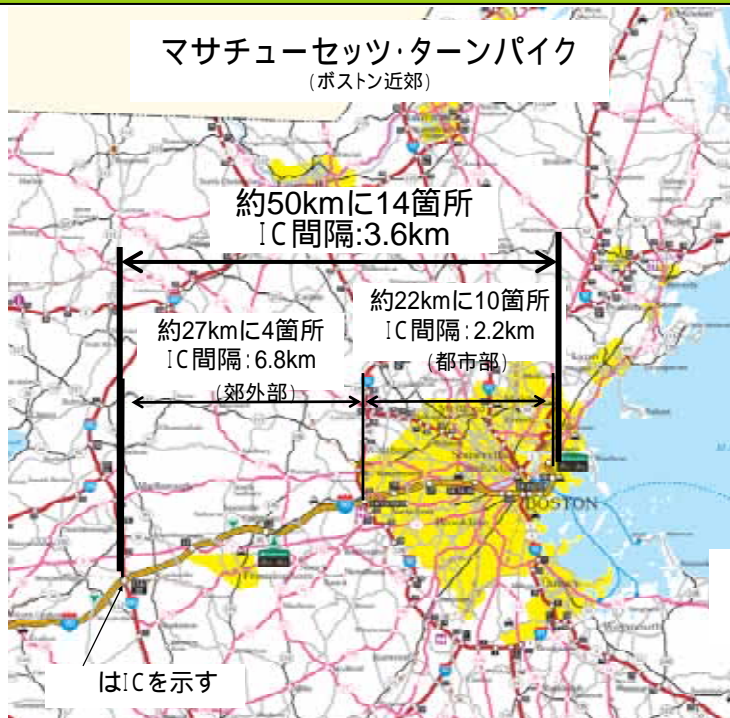


高速道路の連続利用に対する割高感

## 2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

### 高速道路ストックの機能強化に関する課題(1)

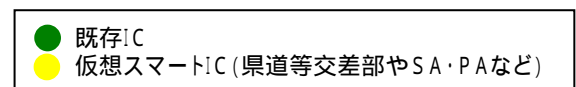
我が国における高速道路のインターチェンジの平均間隔は欧米の約2倍であり、高速道路の利用促進のネックの一つとなっている。



ボストン市	
面積	125.4km <sup>2</sup>
人口	59.7万人
人口密度	4,457人 / km <sup>2</sup>



仙台市	
面積	788.1km <sup>2</sup>
人口	102.8万人
人口密度	1,304人 / km <sup>2</sup>

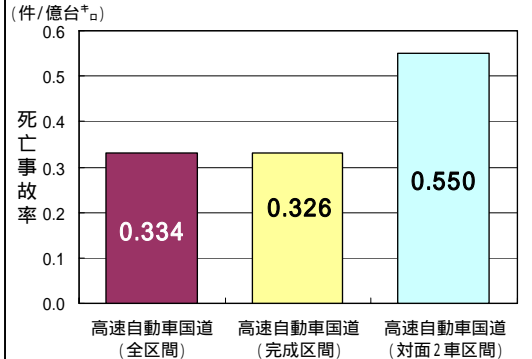


## 高速道路ストックの機能強化に関する課題(2)

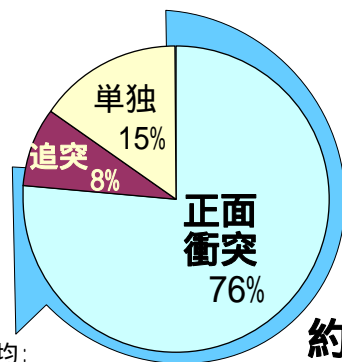
### [暫定2車線区間]

高速自動車国道の19年10月現在の供用区間7,431kmのうち、暫定2車線区間は1,612km。(約2割)  
 暫定2車線区間では、死亡事故率が4車線以上の区間と比べて、約1.7倍であり、死亡事故原因の約8割が対向車線へのはみ出しによる正面衝突。

対面通行区間、完成区間の死亡事故率比較



対面通行区間の死亡事故の発生原因



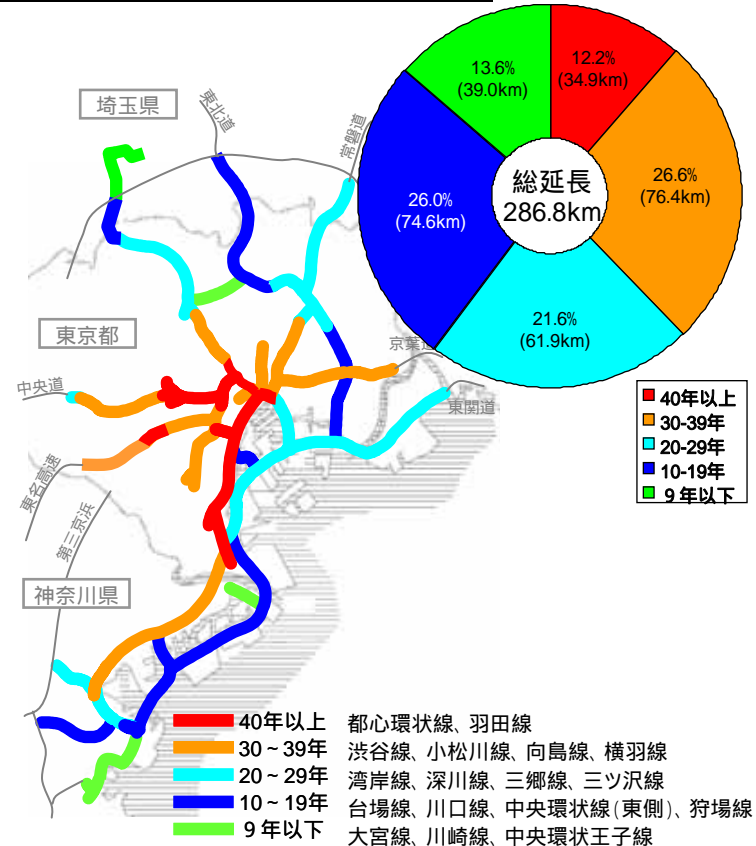
H14~H18の平均:  
国土交通省調べ

約8割

### [ストックの高齢化]

我が国の高速道路は建設から相当の年数が経過するものも多く、将来、抜本的な補修が必要となる可能性があり、早い段階で損傷が発生しにくくなる対策が求められる。

首都高速道路の開通からの経過年数



## 高速道路ネットワークの有効活用のあり方(1)

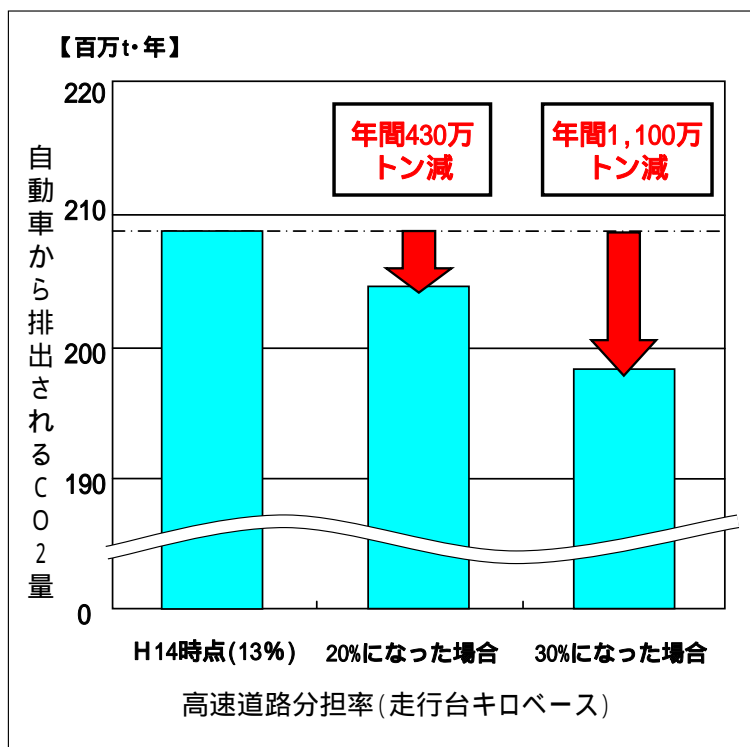
### [環境の改善・安全の確保]

高速道路は、一般道路に比べ台キロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量や事故発生率が少なく、環境に優しく安全であり、大型車等をはじめとして一般道路から高速道路への利用の転換を促進させる必要がある。

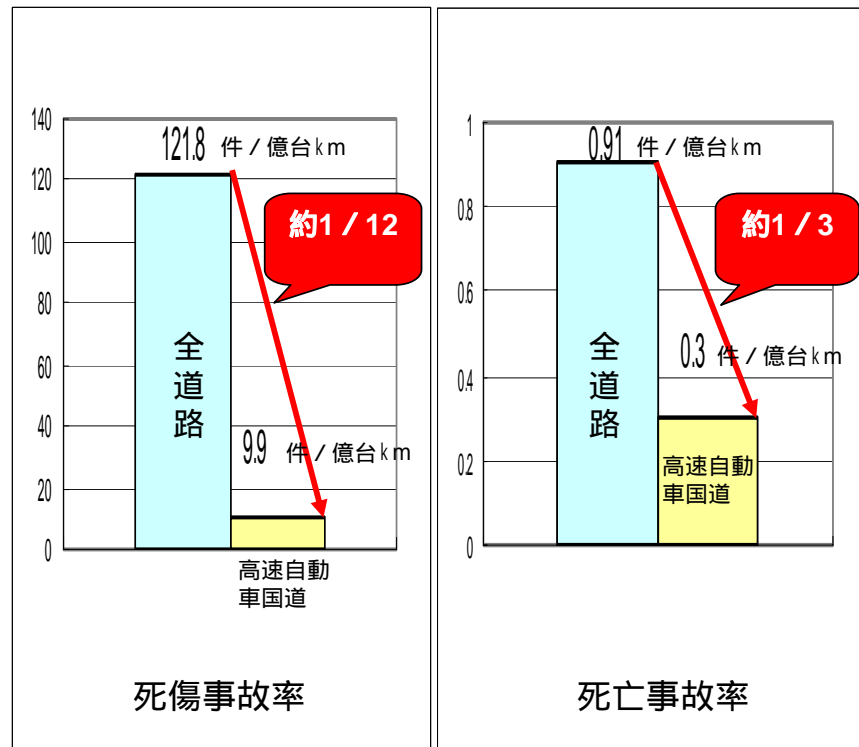
高速道路の代替路線間において、例えば環状道路の利用を促進するなど、環境負荷が軽減され、安全性が向上するよう交通の誘導を図る必要がある。

交通集中する時間帯の交通量の平準化を図る必要がある。

#### 高速道路\*を使う割合とCO<sub>2</sub>排出量



#### 1億走行台キロ当たり事故率



\* 高速道路と一般道路の平均旅行速度をもとにCO<sub>2</sub>排出量を算出したもの。  
算出方法: 建設省土木研究所が作成した推計式(1997年)を用いて集計

出典: (財)交通事故総合分析センター「交通統計」平成16年版、国土交通省資料

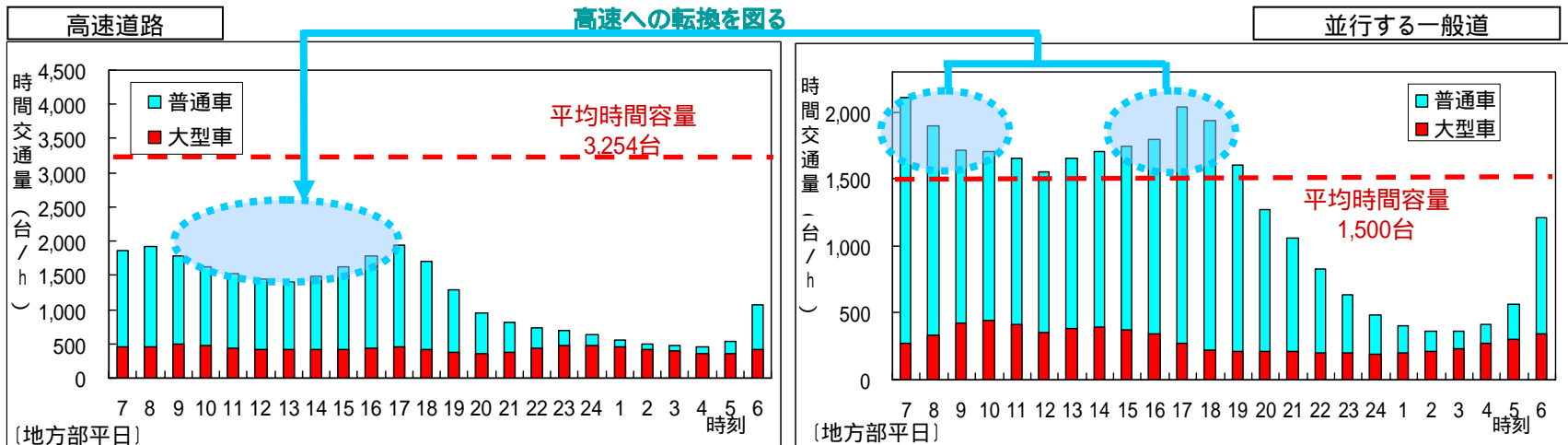
### 3 高速道路ネットワークの有効活用のあり方

## 高速道路ネットワークの有効活用のあり方(2)

### [地域の活性化]

高速道路の利用を促進し、地域間の連携・交流の強化により農産品の販路拡大等地域の特産品の流通の広域化や観光客の増加を図るなど、ヒト・モノの移動を円滑化・活性化させることが重要。  
 一般道路が混雑する時間帯において、一般道路から高速道路へ利用を転換することにより、渋滞の解消・緩和効果が発揮されることが必要。

【一般道路が混雑する時間帯における高速道路への交通誘導】



注) 1. 並行する一般道路の24時間観測区間を抽出して集計した。 2. 大型車とはバスと普通貨物車(特殊(種)車を含む)の合計である。  
 3. 集計データ: H17センサ時間別データ 4. 分析対象区間: 地方圏434地点  
 貸付料の支払いに支障のない範囲内で会社が地域や民間企業と連携しながら実施(国土交通大臣への事前届出)

### 【企画割引の例】

	北海道 ETC夏トクふりーパス	北陸3県ETC週末フリーパス	与島PA Uターン割引
実施会社	東日本会社	中日本会社	本四会社
割引区間	北海道全エリア	名古屋地区 北陸地方(周遊区間)	早島IC~与島PA 坂出IC~与島PA
割引形態	連続する3日間乗り放題	連続する2日間乗り放題	Uターン利用で料金半額
適用期間	H19.6.1~10.1の、金・土・日・月 (ただし、8.10~20(お盆)は全日)	H19.3.16~5.21の金・土・日・月	H19.4.1~5.31 H19.10.1~11.30 H19.7.1~8.31
対象車種	軽自動車等・普通車	軽自動車等・普通車	軽自動車等・普通車
対象車種、販売価格	普通車: 7,000円 軽自動車等: 5,500円 約20%割引	普通車: 8,500円、 軽自動車等: 7,000円 約20%割引	普通車: 1,600円~2,150円、 軽自動車等: 1,250円~1,700円 約50%割引

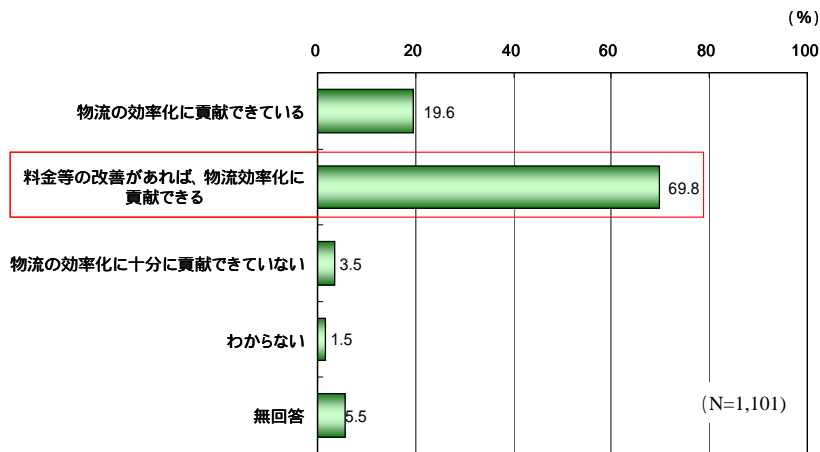
## 高速道路ネットワークの有効活用のあり方(3)

### [物流の効率化]

物流の効率化・機能強化による国際競争力の強化は喫緊の課題。高速道路の利用は、運行時間の短縮など物流効率化に資するものであり、物流関係事業者の潜在的な高速道路利用ニーズは高い。  
 物流関係車両が、夜間に一般道路を走行するケースが多く、割引制度との関係から一般道路に降りる車両や深夜の料金所付近での待ち車両の存在など、安全性の面からも、特定の時間帯に偏ることなく一般道路から高速道路への利用の転換を促進。

#### トラック運送事業者の声

質問: 高速道路は「物流の効率化」(時間短縮、車両繰りの効率化、燃費の向上、物流コストの低減等)に貢献していると思いませんか。

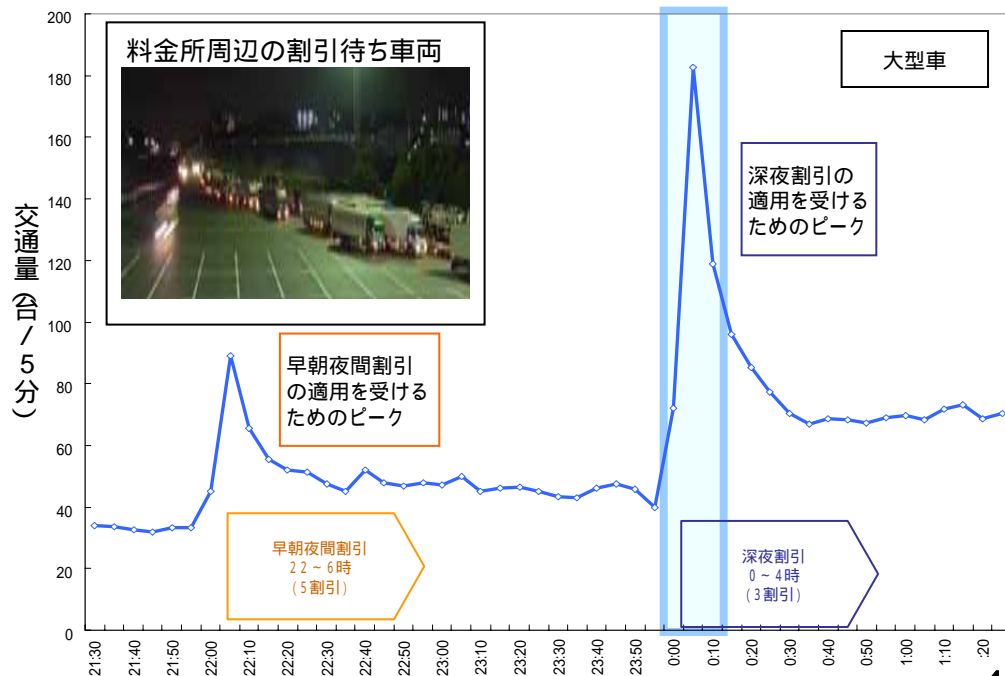


出典: (社)全日本トラック協会  
 「トラック運送事業者の高速道路の利用実態に関するアンケート調査」  
 (平成19年5月)

#### 料金所周辺における安全性の面での課題

利用距離制限や時間帯などの割引制度の適用条件との関係で、一般道路に一旦降りる車両や深夜の料金所付近で待ち車両が大量に存在

東名 東京料金所上り線: 大型車交通量





### 交通誘導のための料金

高速道路ネットワークの有効活用を図り、我が国の成長力や地域経済の強化などの政策課題に的確に対応するためには、一般道路から高速道路への利用の転換など交通を誘導させることが重要。

そのためには、社会・利用者全体の便益を向上させるような料金を設定することが効果的。高速道路料金の割増や一般道路での課金導入も選択肢として考えられるが、社会的な受容性の問題や技術的な課題等があり、直ちに実現する環境にないことから、高速道路の料金割引が最も現実的な方策。

国及び会社は、料金社会実験を通じてデータを蓄積し、料金弾性値や料金収入に与える影響、増進される社会的便益の計測など、総合的に効果の検証・分析を行い、適正な料金設定が行えるよう努めることが必要。

#### < 平成19年度料金社会実験の概要 >

##### 1. 都市部の深刻な渋滞の解消

大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引の導入に向けた社会実験

- ・首都高速・阪神高速において、平成20年度を目標とする距離別料金制の導入に向けて、利用距離に応じて料金を変える社会実験
- ・都心部への通過交通を環状道路に迂回誘導を図るため、環状道路の料金を割り引く社会実験(圏央道、アクアライン等)

##### 2. 地域活性化の支援

地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料金割引の導入に向けた社会実験

- ・並行する現道が渋滞等の課題を抱える箇所において、地域の高速道路の更なる利活用を図る時間帯料金割引の社会実験

##### 3. 物流の効率化(物流コストの引き下げ)

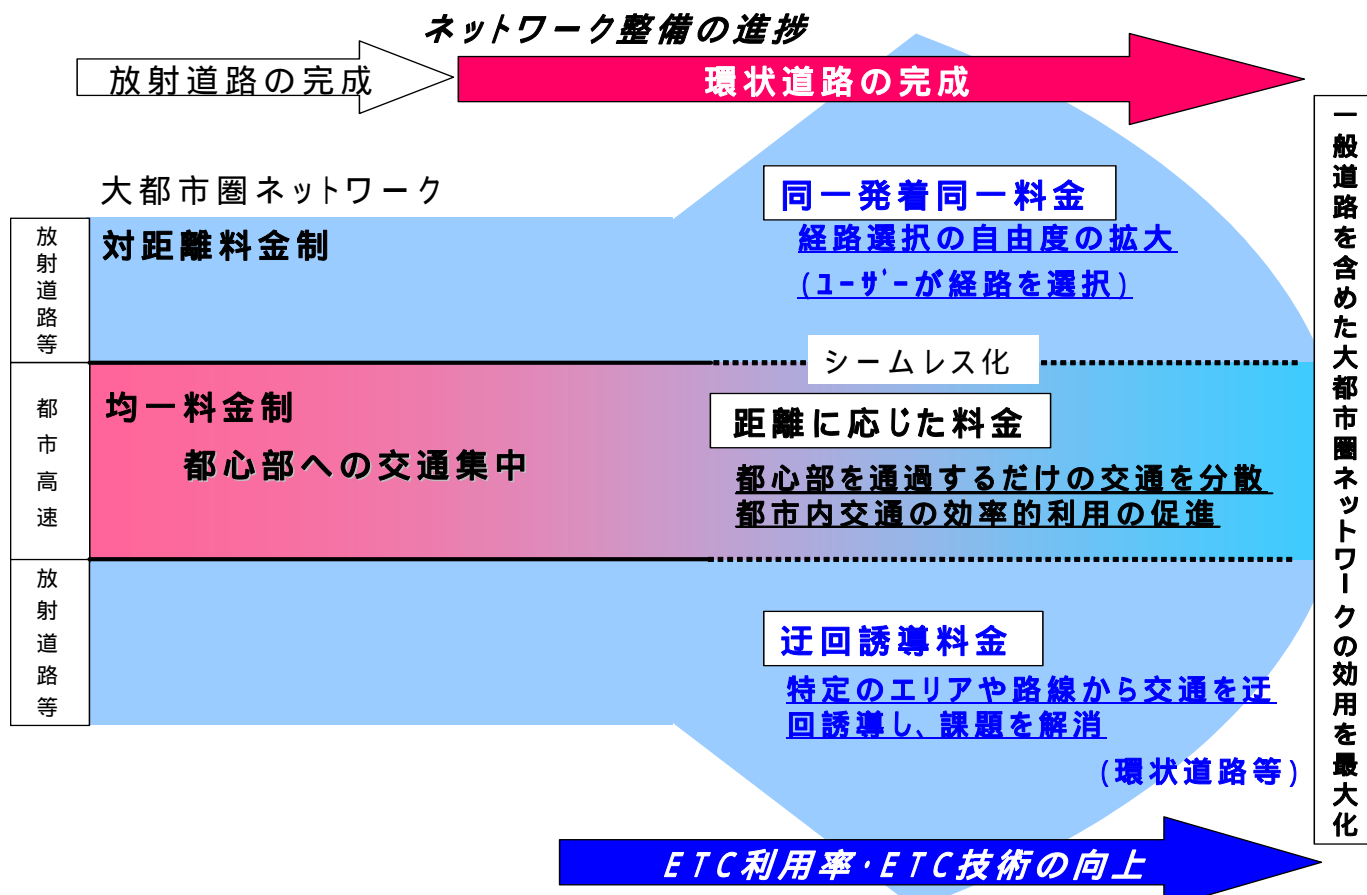
物流の効率化を促進するため、夜間に割引料金で利用できる時間帯を拡大する社会実験(東名、名神等)

本四道路において、物流の効率化及び観光振興の観点から社会実験を実施。

## 大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方

環状道路の整備状況等を踏まえ、道路ネットワーク全体の効用の最大化を目指した、わかりやすく利用しやすい料金体系とするため、同一発着同一料金を基本とし、更には、環状道路への誘導料金を検討すべき。料金体系が複雑になっていることによる割高感を緩和し、会社間の連続利用を促進する料金について検討すべき。

### 大都市圏ネットワークにおける今後の料金体系の方向性



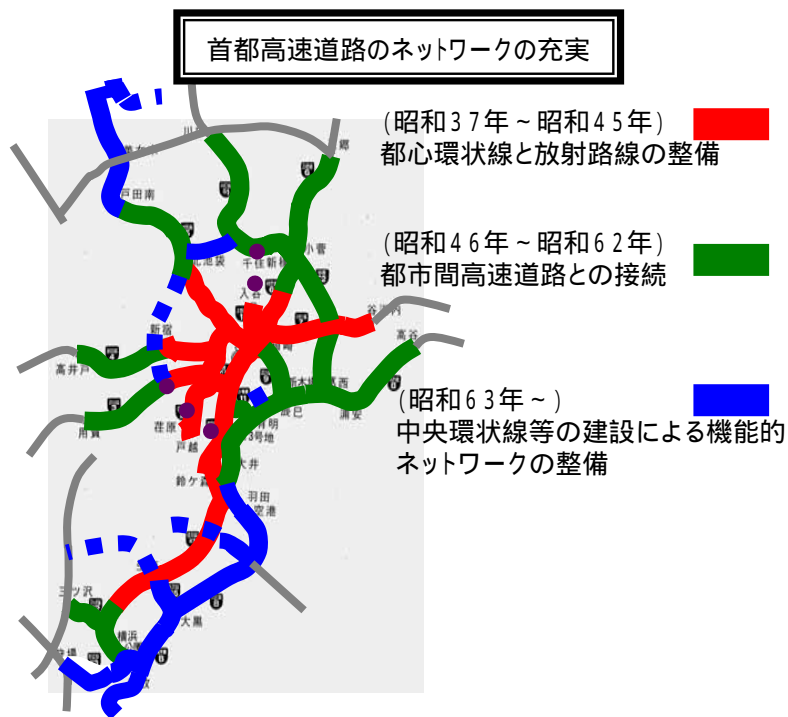
#### 4 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方




### 首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方

均一料金から距離に応じた料金への移行することは、利用者負担の公平化や一般道路を含めたネットワークの効用の最大化を図る観点から必要な措置。

その際には、

- ・長距離利用者の一般道路への転換を抑制するため上限額を設定
- ・当面、料金圏を存続し、現行料金水準を十分に考慮
- ・ETC利用促進に努め、その上で現金利用を選択する車両からは均一料金を徴収することなどについて留意すべき。



	入口	出口
ETC車		
現金車		なし 出口情報(距離)を把握できない。

### 受益と負担の考え方

料金設定が一般道路も視野に入れた政策目的に基づいた高速道路ネットワークの有効活用のあり方を踏まえたもので、かつ、その受益が地域が広く社会全体に及ぶ場合には、一定の範囲で国や地方が公的負担を行うことは、受益と負担の観点からも合理的であり適当。

高速道路料金の引下げにより、

- ・交通渋滞や沿道環境の悪化等の外部不経済を低減、または発生を抑止
- ・地域の活力や都市機能を強化・向上させ、地域の活性化、我が国の成長力を増進
- ・物流の効率化が図られることで、物流関係者のみならず全国の消費者に受益



一定の範囲で国や地方が公的負担を行うことは、  
受益と負担の観点からも合理的であり適当

ただし、公的負担が行われる場合には、

- ・コスト縮減等の会社の経営努力の継続性が損なわれることなく、また、自主性の尊重など民営化の趣旨等が踏まえらるること
  - ・料金引下げが高速道路の有効活用に関する基本的な方向性に沿ったもの、かつ、確実に履行されること
  - ・また、公的負担が行われた後においても、料金引下げの適正な履行や一般道路の渋滞緩和など道路ネットワーク全体の視点から交通誘導料金の施策効果についてチェックすること
- などが必要。

## 高速道路ストックの機能強化のあり方(1)

スマートインターチェンジの重点的整備により、地域活性化、並行する一般道路の渋滞緩和等を図るべき。

### 【スマートインターチェンジの整備促進】



本線接続型



SA・PA接続型

### スマートインターチェンジの特徴

- ・費用が少なく、利便性はほぼ通常のインターチェンジ並  
(ただし、ETC車のみが利用可能)

### < 対比表 >

	通常のIC	スマートIC
建設コスト	30～60億	3～8億
管理コスト	1.2億/年	約0.5億/年

この他に標識設置費用、料金所・監視員待機用建物等の整備費が必要  
スマートICについては、SA・PA接続型の事例

## 高速道路ストックの機能強化のあり方(2)

暫定2車線区間について、一部区間の拡幅や追い越し車線の増設等機動的な付加車線の設置や4車線化を実施し、ネットワークの信頼性の向上を図るべき。

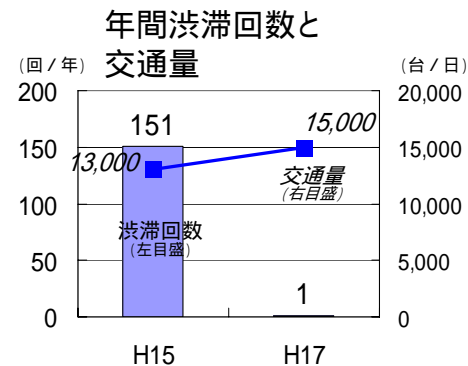
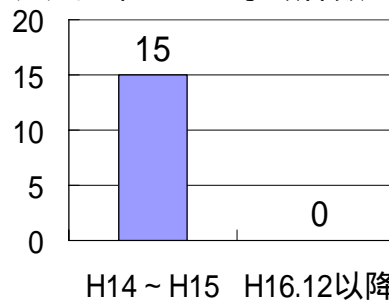
### 4車線化

対面通行から完全分離構造になり、走行安全性が格段に向上  
交通集中による渋滞もほぼ解消

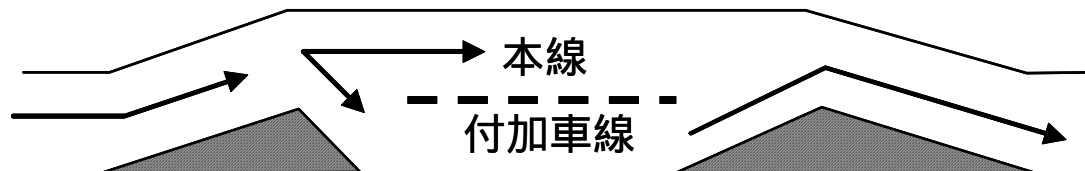
東海北陸自動車道 みの美濃IC ~ ふくべがたけ瓢ヶ岳PA間の4車線化  
(平成16年12月4日完成)



対向車線への車両の飛び出しによる事故件数



### 付加車線の設置



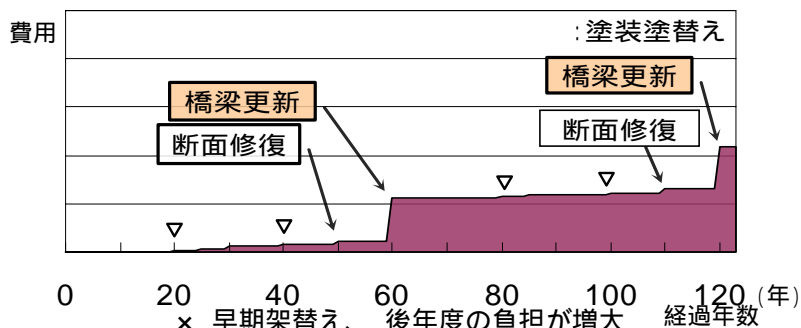
## 5 高速道路ストックの機能強化のあり方

### 高速道路ストックの機能強化のあり方(3)

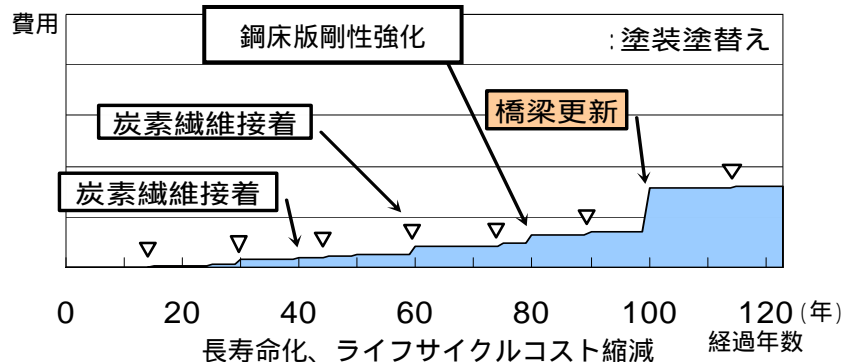
高速道路ネットワークの長期的な保全に資するよう、予防保全による長寿命化など計画的なストックの機能強化を図ることが重要。

【予防保全等の促進】

事後保全（損傷が深刻化してから対策を実施）



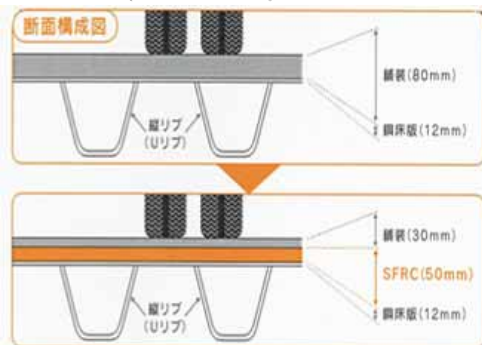
予防保全（損傷が軽微なうちに対策を実施）



予防保全の例

鋼床版剛性強化

（鋼繊維補強コンクリート舗装（SFRC舗装））

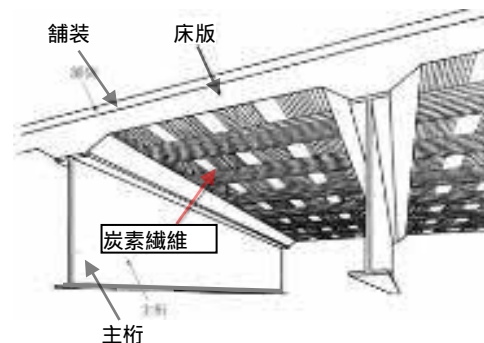


鋼床版の疲労損傷を防ぐため、鋼床版上のアスファルト舗装の一部を変形に強い鋼繊維補強コンクリートに置き換え。

車両の通行に伴う鋼床版の変形を抑制し、鋼床版の疲労寿命を大幅に改善。

炭素繊維接着

（炭素繊維補強工法）



床版下面に炭素繊維シートを張り付ける工法  
高速道路上の交通規制は不要

## ETC普及促進策

国、会社、民間事業者が一体となってETC普及促進に努め、ETC活用の多目的化を図る等、引き続き、利用者へのETCサービス水準の一層の向上に資するような施策の検討・導入を進めるべき。

アンケートから抽出された課題		普及促進策	内 容
ETCの購入費用が高額	→	ETCリース制度	ETC導入にあたって、2年以上の分割払いの場合に一定額(4輪車;5,250円、2輪車;15,750円)を国費より助成
		車載器無料キャンペーン	高速道路会社やカード会社、カー用品店等がETCカードの新規加入者等に対して、ETCリース制度に助成額を上乗せすることにより、ETC車載器無料キャンペーンを実施
		マイレージポイントプレゼント	ETC導入にあたって、高速道路会社がマイレージポイントをプレゼント
取付などの手間が煩雑	→	ワンストップサービス	ETCカード発行、車載器購入、取付、セットアップを1箇所(1日)でできるサービス。SA、PA、カー用品店、大規模商業施設など全国各地で実施。
クレジットカードを使いたくない	→	パーソナルカード	クレジット契約しない方等を対象に、予め保証金(デポジット)を預託の上、通行料金を金融機関の口座から引き落とす方式のETC専用カード。新規加入者に対し年会費無料キャンペーンを実施。
領収書が必要	→	利用履歴発行サービス	インターネットや首都圏43箇所、阪神圏23箇所のSA、PAに卓上プリンターでETC利用履歴を発行。
車の買い換えを考えている	→	標準装備化	現在、標準装備7車種、メーカーオプション28車種が設定されており、各社において毎年増加している。 トヨタ:67車種中 標準装備 7車種 メーカーオプション 13車種 日産:42車種中 メーカーオプション 13車種 ダイハツ:25車種中 メーカーオプション 2車種



## 不正通行対策の強化

高速道路6会社が管理する道路での不正通行件数は平成14年度の40万件から平成18年度96万件に増加。

確実な償還や利用者の負担の公平の観点等からも適正な料金徴収を行うことは会社の責務であり、不正通行の手口や原因の究明等に努め、高性能ビデオカメラの設置、使用者責任の適用の検討など、的確な対応策を早急に講ずべき。

### 不正通行の形態・手口

#### 強行突破等

- ・開閉バーを押し開けて通行し、料金の支払いを免れる。
- ・前を走るETC車に接近して走行し、開閉バーが閉じる前に通行することにより、通行料金の支払いを免れる。
- ・ETCカード未挿入、カードの有効期限切れ、ETC収受機械の通信異常により課金が出来ないまま通行する。等

#### 不払い宣言

- ・「無料通行宣言書」を料金収受員に手渡し、通行料金を支払わずに通行する。

#### その他

### 不正通行への対応策

高性能ビデオカメラの試行又は設置

開閉バーの試行又は設置

ETCお知らせアンテナの増設等

ポスター、チラシ等による不正通行防止の啓発

未納料金の回収

組織(体制)づくり

警察等関係機関との連携強化

道路整備特別措置法の罰則等の活用

### ETCお知らせアンテナ

通過するETC車両との無線通信によりETCカードの状態について判定を行い、カードの挿し忘れや差込不足、接触不良などを発見した場合、その車載器に対してETCレーンを利用できない旨をお知らせ



開閉バー  
(一般レーン)



## 6 今後のETC活用の方向性等に関する考え方

### 将来のリスクへの対応

現行の民営化スキームでは、災害復旧に要する費用について、国からの補助金を原資に、機構が会社は無利子貸付ができることになっているが、予期せぬ金利の変動や不可避なストックの高齢化に伴う大規模修繕などのリスクについては協定等において十分に対応できておらず、これらの対応策の検討が必要。

民営化関連法案に対する衆議院附帯決議(平成16年4月23日) <抜粋>

金利の大幅な上昇など大きな経済変動等があった場合には、適時適切に債務返済計画を再検討し、45年以内の債務返済が可能となるよう財務上の措置も含め必要な措置を検討すること。

民営化関連法案に対する参議院附帯決議(平成16年6月1日) <抜粋>

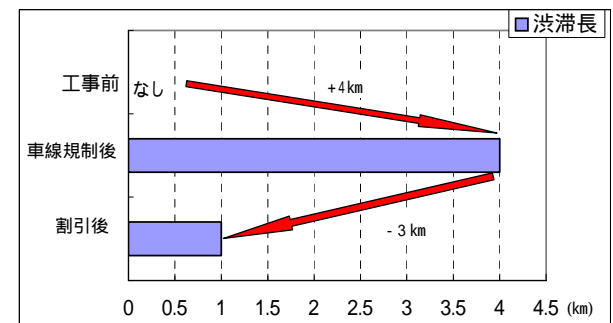
道路資産が本来道路管理者に良好な状態で移管されるよう、道路の適時適切な修繕に努め、その安全性及び耐久性を確保すること。

### [災害時の広域的な道路ネットワークの確保]

交通が遮断等された道路に並行する高速道路の料金割引、無料化等の措置を行うことが有効となる場合があるが、その際の負担について対応策の検討が必要。(これまでは会社の負担となっている)

伊勢湾岸自動車道(みえ川越IC～飛鳥IC)

割引率: 5割引(24時間) みえ川越IC～飛鳥IC: 500円 250円  
期間: 7月25日～10月12日



## おわりに

- ・時代や国民生活の変化に柔軟に対応し、国民や利用者の理解を得ながら、有料道路制度の根幹は維持しつつも不断に見直しを行っていくことが重要。
- ・今回の中間答申の内容の中心である高速道路ネットワークの有効活用及びそのための料金のあり方については、早急に具体化を進めることを期待。
- ・自動二輪車などを含めた車種区分及び車種間比率の見直し、高速道路の大規模修繕・更新等現行の協定では十分にカバーされているとはいえない将来のリスクへの対応策など、残された課題については、今後議論を進めることが必要。
- ・現在の厳しい財政状況や高速道路整備に対する国民の高いニーズを踏まえれば、受益者負担の観点や世代間の負担の公平の観点から、基本的には今後とも有料道路制度の果たすべき役割・意義は大きいものとするが、国民の声に真摯に耳を傾けながら、新たな課題に対応した今後の有料道路制度のあり方について、広範に議論が展開されることを望む。