

道路関係四公団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))のポイント

高速道路ネットワークの有効活用に向けた課題

【道路交通に関する課題】

- ・一般道路が混雑する一方、並行する高速道路に余裕
- ・同じ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
- ・利用状況にばらつき

【料金に関する課題】

- ・料金の割高感
- ・整備の経緯等により料金体系がまちまち
- ・都市高速(均一料金)での不公平感の増大
- ・環状ルート料金が都心通過ルートよりも割高となるおそれ

【高速道路ストックの機能強化に関する課題】

- ・欧米に比べIC間隔が長い
- ・暫定二車線区間では四車線以上の区間と比べて安全性等で劣る
- ・ストック高齢化による抜本的な補修の必要性

高速道路ネットワークの有効活用のあり方

以下のような観点から交通誘導を行い、高速道路の有効活用を図ることが重要

【環境の改善・安全の確保】

- ・大型車等をはじめとして、一般道路から高速道路への転換を促進
- ・環状道路の利用促進、交通が集中する時間帯の交通量の平準化

【地域の活性化】

- ・地域間の連携・交流を強化するため、一般道路が混雑する時間帯において交通容量のある並行する高速道路への誘導を促進

【物流の効率化】

- ・物流関係車両について、特定の時間帯に偏ることなく高速道路利用の促進を図り、特に夜間において一般道路から高速道路へ誘導を促進

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整備促進

- ・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

(2) 暫定2車線区間対策等による安全性・利便性の確保

- ・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車線化の実施

(3) 予防保全等の促進

- ・高速道路ネットワークの長期的な保全に資するよう、予防保全によるストック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

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

(1) 交通誘導による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

- ・一般道路から高速道路への利用の転換等 料金引下げによる交通誘導が効果的

【料金の考え方】

- ・道路交通全体の最適配分、債務償還への影響 国が基本的な方向性を提示
- ・社会経済の変化に対応し、割引内容の見直しが必要

(2) 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

- ・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

(3) 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は必要な措置

【移行に当たっての考え方】

- ・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考慮した料金設定
- ・ETC利用促進に努め、その上で現金利用を選択する車両は均一料金を徴収

(4) 高速道路ネットワークの有効活用のための料金の設定において前提となる考え方

- ・渋滞緩和や沿道環境改善等の受益が広く国民に及ぶ場合、一定の範囲で国や地方が公的負担を行うことは適当

今後のETC活用の方向性等に関する考え方

(1) 今後のETC活用の方向性

- ・国、会社、民間事業者が一体となったETCのサービス水準の一層の向上に向けた施策の推進(スマートIC、ETC活用の多目的化等)
- ・将来的な選択肢として高速道路の利用をETC車に限定することについて検討が必要

(2) 不正通行対策の強化

- ・不正通行の手法や原因の究明等に努め、高性能ビデオカメラの設置など早急な対応策が必要

(3) 将来のリスクへの対応

- ・金利の変動や大規模修繕など現行協定で対応していないリスクについて、協定の見直しに向けて議論を深めるべき