

これまでの検討と今後の課題

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」の概要(1)

平成23年12月9日 高速道路のあり方検討有識者委員会(座長 寺島実郎 (財)日本総合研究所 理事長)

<中間とりまとめの基本思想>

- ① 強くしなやかで国際競争力ある21世紀日本の形成
- ② 総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
- ③ 持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現

I. ネットワークのあり方

○ ネットワーク再考の基本理念：**人口減少局面での国土の再編・強化**

国土の信頼性向上

[必要な機能] 大都市・中心都市の強化・連携、空港・港湾等アクセス、都市間連絡速度60～80km/h、災害機能

○ 明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ～ 最優先で取り組む2本柱 ～

1)「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

- ① 環状道路など抜本的対策の加速
- ② ボトルネック箇所への集中的対策
- ③ 運用改善等の工夫

※大都市・ブロック中心都市間は、災害時の相互バックアップのために多重化が必要

2)「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

⇒ 早期に繋ぐため、新たな整備の考え方を導入

- ① 走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用
- ② 簡易ICの増設
- ③ 防災機能の付加

[留意事項] ICアクセス(主要な空港・港湾等)への連絡強化／高速道路と並行する国道などの連携

○ 今後の整備・管理の費用負担の方向性 ～ 公正で合理的な受益者負担の実現 ～

- ・ 道路整備による受益は広く地域に及ぶことから、高速道路の直接の利用者や自動車ユーザー全般の負担を基本とし、加えて自動車ユーザー以外の主体や便益を共有する地域からも負担
- ・ ミッシングリンク解消：地方部は税負担による無料整備
大都市部(外環、名古屋2環等)は有料整備を基本
※不足分は事業主体の責任を明確にしつつ税負担も活用
- ・ 既設道路の機能強化(車線増設やIC増設等)：高速道路会社の管理区間は利用者負担を基本
※都市高速の更新の際は、まちづくりと一体とするなど思い切った計画も検討
- ・ 維持管理：無料整備区間は税、有料整備区間は利用者負担での対応が基本

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」の概要(2)

Ⅱ. 今後の料金制度のあり方

○ 今後の料金制度の基本的な考え方

- ・公正妥当な料金の実現と低減への努力
- ・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化
- ・安定的でシンプルな料金制度の構築
- ・債務の確実な償還と将来の更新等への対応

- ・料金制度のあり方：対距離制を基本とし、水準(料率)は全国で共通
料率を高くする区間でも、他区間と大きな料金差とならないよう留意
交通需要等により料率を変動
- ・料金施策の方向性：様々な政策課題に対応するため、きめ細やかな料金とすることが妥当
効果を精査した上で導入し、PDCAサイクルで評価、継続・見直しを検討
- ・更新費用等と償還の扱い：更新費用等への対応は、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間延長、
償還対象経費の見直し、償還後の継続的な利用者負担を含め、幅広く検討

○ 料金制度にかかる当面の課題

- ・当面の料金割引：現在の割引内容と効果を検証し、割引目的を一つ一つ明確にした上で整理
3年後、仮に料金割引を継続するならば、様々な工夫が必要
- ・本四高速の料金：全国と共通の料金水準を目指し、海峡部も他区間と大きな料金差とならないよう配慮
NEXCOとの将来的な合併に向けて準備が必要
国と地方の出資継続が必要であり、過去の経緯を踏まえつつ、早急に合意形成を図るべき

Ⅲ. その他

- ・道路網体系の再構築
- ・PPP/PFIの導入検討 等

今後の課題

	現況(環境の変化を含む)	論 点(案)
ネットワーク	<p>我が国経済が伸び悩み、国際的地位が低下し、本格的な人口減少社会を迎えている中、活力を維持増進するためには、移動性の向上が不可欠である。</p> <p>これまでに創り上げてきた高規格幹線道路は延長が1万キロを超え、幹線をなす国道と併せ、国土の大動脈として欠くことのできない重要な役割を担っている。</p> <p>〔 全道路延長に占める高速自動車国道と直轄国道の割合：2.6% 大型貨物車交通量の高速自動車国道と直轄国道の分担率：35% 〕</p> <p>東日本大震災でも、住民避難や救援・救助活動、物資輸送のための緊急輸送路として、広域的なネットワークの重要性が再認識された。</p>	<p>人口減少下で国土の再編・機能強化を図っていくためには、地域の孤立化や多重性の欠如などを再点検した上で、ネットワークのパフォーマンスを最大限発揮する利活用のあり方を追求すべきではないか。</p> <p>広域的な物流や防災・危機管理などの観点から全国的な視野で管理・機能確保すべきネットワークのあり方を追求すべきではないか。</p>
料金制度	<p>民営化時の割引導入後、経済対策で追加された利便増進事業による割引の期限がH25年度末となっている。</p> <p>〔 割引率 民営化時に導入した割引：23% 利便増進事業による割引：11% 〕</p> <p>本四高速について、関係自治体からNEXCO並料金への引下げを強く要望されている。</p> <p>〔 料率 本四陸上部：28.08円/km 本四海峡部(明石海峡除く)：252.72円/km 明石海峡大橋：404.35円/km 高速自動車国道(普通区間)：24.6円/km 伊勢湾岸道路：108.11円/km アクアライン：179.28円/km 〕</p> <p>大都市では環状道路ネットワーク整備が進展し、順次、複数の経路選択が可能となってきている。</p> <p>〔 例 東名高速～東北道 ⇨ 圏央道経由(H26以降供用予定) 外環経由(H32供用予定) 中央環状経由(供用済み) 都心環状経由(供用済み) 〕</p>	<p>料金割引による交通需要管理により政策目的を達成することについて、取り巻く状況の変化等に応じ、マクロ・ミクロ両面から、必要性・有効性の高い領域を追求する必要があるのではないか。特に、民営化時に導入した割引を含め、現在実施している割引については、その効果を確認しつつ、見直しを進めるべきではないか。</p> <p>その際、あわせて料金体系を利用者にとって公平でわかりやすいものに再編していく必要があるのではないか。</p> <p>特に大都市では、交通円滑化や環境の観点から、交通流動の効率性が最大限発揮されるような運用を図るべきではないか。</p>

今後の課題

	現況(環境の変化を含む)	論 点(案)
維持更新	<p>会社管理の高速道路を例にとると、補修が必要な損傷箇所は年々増加しているが、大規模更新需要に対応するための費用は償還計画に含まれていない。</p> <p>補修が必要な損傷箇所 (H18 → H23)</p> <p>NEXCO : 約11万件 → 約55万件 首都高速: 約 6万件 → 約10万件 阪神高速: 約 1万件 → 約 4万件</p>	<p>会社管理の高速道路については、民営化などの経緯を踏まえつつ、管理の高度化、技術開発や民間活力の更なる活用による中長期的なコスト縮減目標と併せ、備えるべき大規模更新需要を明らかにした上で、持続可能かつ各世代間の負担が公平となるような費用負担のあり方を追求すべきではないか。</p>
整備・ネットワーク管理の手続き	<p>大規模事業の計画策定にかかる過去の経緯等を踏まえ、住民を含めた多様な主体の参画を推進する諸々の取り組みをこれまで実施してきた。</p> <p>平成20年 公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン策定</p> <p>整備に際して意見聴取する第三者委員会を、道路分科会に一元化するための国幹会議の廃止を内容とした法案は廃案となっている。</p> <p>公共事業の効率性、実施過程の透明性向上を図るための計画段階評価の試行を実施している。</p>	<p>高速自動車国道のみならず相互一体関係にある直轄国道等を含めた整備・ネットワーク管理の手続きの構築を追求すべきではないか。</p> <p>その際、事業環境に応じて、地域との話し合いなど透明化を図るプロセスを重視し、納得性を高める工夫を柔軟に考えていくべきではないか。</p>