

# 高速道路の整備、維持管理・更新および運営、料金制度 に対する商工会議所の考え方、主張

平成 26 年 10 月 9 日  
日本商工会議所

## 高速道路に関する商工会議所の基本的な考え方

- 高速道路は、物流や人流の迅速化・活発化を促し、国土全体のネットワーク化によって、地域経済の活性化、および防災や医療など地域生活における安全、安心の実現に寄与する。特に、生産拠点と港湾・空港との結節などにより、一次産業を含むわが国産業の国際競争力の維持、向上に大きな効果をもたらすもの。
- 高速道路がその効果を発揮するためには、まずはミッシングリンク（未整備区間）を解消し、ネットワークを早急に完結させることが不可欠。
  - ※高規格幹線道路約 14,000km に対し、供用延長 10,548km（75%）
  - ※地域高規格道路約 6,950km に対し、供用延長 2,299km（33%）
  - ※諸外国に比較して、都市間連絡速度（都市間の最短道路距離を最短時間で除したもの）が低い水準

【都市間連絡速度の国際比較】

	日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
平均 連絡速度	59km/h	90km/h	88km/h	72km/h	73km/h	60km/h

- 同時に、前記効果を持続的に実現する一定の受益・負担関係に基づいた、低価格・シンプル・安定的、かつ人と物の流れを最適化する料金制度を構築すべき。
- 高速道路の整備や料金制度の構築にあたっては、大規模な財政出動をさせないことを原則とすべき。

## 1. 道路を賢く使う取組みのあり方

### (1) 基本的考え方（総論）

- 高速道路の整備にあたっては、わが国全体の産業やインフラのあり方、地域のあり方、および財政に対する考え方を明確にしつつ、国際競争力の維持強化に寄与する路線、大都市環状線や港湾・空港などとの連絡道路、防災・医療の観点から代替道路の役目も果たす条件不利地域の路線など、喫緊の課題を持つ道路から順次整備すべき。
- 実際の整備に際しては、規格の柔軟化（路肩の有効活用・車線数の柔軟化、スマート出口の増設など）を進めるとともに、高速道路以外の高規格道路（地域高規格道路等）や国道の活用等によって、より早期かつ経済的に整備を促進すべき。
- ミッシングリンク解消のための整備と同時に、緊急性の高いところから修繕、補修などを行うべき。その際には、その必要性を徹底的に洗い出し、優先順位をつけ計画的に行うことが必要。
- 高速道路の整備や維持更新にコンセッション方式を積極的に導入すべきとの意見がある。同方式にメリットはあるが、この手法は交通量の多い箇所の整備のみが対象となることから、一部の大都市のみで導入が進み、地方が置き去りにされる危惧がある。原則全国共通のサービス提供が困難とならないよう、十分に配慮する必要がある。

### (2) 産業活動の活発化の観点から（各論）

- 生産拠点と港湾・空港など産業競争力の強化に資する路線の早期結節が必要。
- 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、設置間隔を短くして増設し、利便性向上と渋滞緩和を目指すべき。
- 物流効率化および大型車の高速道路利用促進の観点から、貨物車両等に限定した走行レーン設定等の工夫が必要。
- ETCの義務化については、高速道路の公共性や、地域経済や中小企業への影響を十分に勘案のうえ、慎重に検討すべき。

### (3) 地域活性化の観点から（各論）

- 高速道路沿道の施設との連携を積極的に推進し、地域経済への波及効果を一層高めるための工夫が必要。（休憩・案内施設である「道の駅」の観光情報発信や地域産品販売の拠点としての機能の強化、地元民間事業者によるSA・PAの運営等）
- 地方圏においては、特定のエリアについて、ETC等を活用しつつ、一定時間内・特定車種に対し途中乗降を認め、最終的な利用区間までの通し料金を徴収するといった工夫も考えられるのではないか。

### (4) 渋滞・混雑緩和の観点から（各論）

- 高速道路の路側帯を活用した暫定車線拡幅は、大きな効果が確認されており、応急的なボトルネック対策、ミッシングリンク解消までの暫定的な措置として、各地の渋滞・混雑区間において導入が望まれる。その際には、分離・合流箇所における事故や渋滞が増えぬよう、安定性・安全性に配慮した拡幅区間設定が必要。
- 大都市圏では高速道路網が結節されつつあるが、誘導表示・看板等が分かりづらく、それに伴う渋滞・混雑を招いている例がある。最新のICT技術を活用した渋滞・混雑緩和策とあわせて、ドライバーにとってより分かりやすい情報提供・表示等を進めていく必要がある。

## 2. 大都市圏における料金体系・制度のあり方

### (1) 料金体系についての基本的考え方（総論）

- 高速道路料金については、（平成26年5月の道路法等改正により、15年間の有料化延長が決定されたところだが）ミッシングリンクの解消および維持管理・更新コストの確保、高速移動に対する受益者負担の原則の観点から、恒久的に有料とすべき。
- 料金水準については、国際競争力の観点からも全体的な引き下げを行うべき。そのため、料金を高価にしている「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（整備に要する費用のうち、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) および高速道路会社のコスト削減を含む一層の経営努力が必要。これらの取り組みを通じて、低価格、シンプル、安定的かつ、人と物の流れを最適化する料金制度を実現すべき。

- 現行の対距離制に基づく料金体系を維持しつつ、一定距離単位での同一料金適用など、高速道路利用に伴う手続の簡素化、管理主体を越えた長距離通減制の導入など、人と物の流れの円滑化を促す新たな仕組みの導入を図ることも必要。
- 大都市環状線内を全国ネットワークに組み込み一元化するとともに、発地と着地が同一ならば、大都市環状線内のいかなるコースを選択しても料金を等しくすることが望ましい。

## **(2) 渋滞・混雑緩和を目指す料金制度について (各論)**

- 大都市圏における渋滞・混雑緩和のためには、都心部路線と環状線との料金格差の設定等やICTを活用した迂回誘導等も効果的であると考えられるが、こうした検討にあたっては、近い将来、本格活用が可能となるビッグデータによる定量的なデータ分析・検証と利用者視点に基づいたシンプルかつ合理的な制度設計が求められる。

以 上