

- <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、姑屋環線)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

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
 - ・安定的でシンプルな料金制度の構築
 - ・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化
 - ・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