

今後の整備・管理のあり方、料金制度について  
[これまでの議論での方向性]

# 整備・管理のあり方(基本的考え方と整備のプライオリティ)の方向性

## 「受益と負担のあり方」の方向性

- 大都市部や縦貫道などの幹線となる高速道路は有料での整備を基本とし、利用者負担だけでは足りない分については、税負担も活用すべき。(※税負担とする場合は、責任分担の明確化が必要)
- 地方の端末部など交通量の少ない高速道路は、必要な機能を確保しながら、現道も活用しつつ、無料の道路として税で整備すべき。
- (将来的には、)高規格幹線道路全体として利用者の支払う自動車関係諸税と料金が投資とバランスするようにすべき。
- 料金収入で管理している高速道路については、適切な維持更新を行う観点から、償還後も利用者に負担を求めるべき。  
(税で管理していく高速道路についても、維持管理費等は利用者の負担としていくことも検討すべき)

## 東日本大震災を踏まえた緊急提言(H23.7.14)(抜粋)

### 2. 東日本大震災を踏まえた今後の道路政策への緊急提言

#### (2) 他の交通モードや防災施設等との連携が重要

- 今後の災害に強い地域づくりにおいては、道路の防災機能を意識して、高速道路等と防災拠点や避難場所等を一体的に整備するなど、他の施設との積極的な連携が必要である。特に、高速道路のIC、SA・PA等を中心に、道路とそれを取り巻く空間について、災害時に計画的かつ積極的な活用が必要である。

#### (3) 戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要

- 今後の高速道路ネットワークについては、以下の視点で重点化し、戦略的かつ効果的に強化していく必要がある。  
[幹線道路ネットワークの弱点解消]
- 主要な市街地や交通拠点と高速道路のアクセス強化、簡易なICの増設等による地域との連絡強化などネットワーク機能の向上

## 整備・管理の基本的考え方の方向性

- 東京外環、名古屋2環については、国際競争力確保の観点から早期整備が必要であり、緊急性や周辺ネットとの整合性から有料とすることを基本とする。  
その費用は、利用者負担で償うことが基本であるが、様々な工夫を行ってもなお利用者負担で全てを対応できない場合は、責任分担を明確にした上で税負担も検討。
- 今後整備に着手する地方部のミッシングリンクについては、多くの交通量が期待できない区間であり、税負担のもと国による整備を基本とする。  
その際、交通状況や災害面の点検結果、地域の要望を踏まえ、必要に応じ、以下の「新たな整備の考え方」を導入する。
  - ① 必要に応じ、走行性の高い現道を活用するとともに、完成2車線の採用  
(追い越し車線や災害等を考慮した幅員の確保)
  - ② 簡易な形式のICを数多く設置するなど、利便性の向上
  - ③ 避難場所としての機能など、防災機能の付加
- 整備目標については、現道の活用やコスト削減など、地域に即した様々な工夫を行い、完成時期を明確にしつつ一刻も早く効率的に整備をすることが必要。
- 現在高速会社が管理する区間の車線増設(付加車線の設置を含む)やICの追加については、高速利用者へのサービス向上を図るものであり、その費用は、債務償還状況などを踏まえ、利用者負担で対応することを基本とし、既存施設への機能強化であることから、更新的な費用として整理することも検討すべき。
- 都市高速などを更新する場合は、単に同じものをつくり直すのではなく、まちづくりと一体となった計画とすることを検討すべき。
- 料金収入で管理している高速道路については、適切な維持更新を行う観点から、償還後も利用者に負担を求めるべき。(税で管理していく高速道路についても、維持管理費等は利用者の負担としていくことも検討すべき)

## <これまでの委員会での意見>

- 整備する中で、我慢するところは我慢する必要があり、その中で競争力を高めるために工夫をすることが求められているのではないか。
- 三陸縦貫道など、非常時に必要だということで整備する道路については、4車線である必要はなく、平常時の交通容量よりも設計も速度条件も若干スペックを落としながら造っていくことが必要ではないか。
- ネットワークについては、優先順位を付け、20年間なり25年間なりのタイムスケジュールを提示するべきではないか。
- 車線の拡充など質的グレードアップを図ることをも念頭に、それに相応しい料金を徴収していくべきではないか。
- 国際競争力の維持向上の観点からの大都市圏の環状道路、防災あるいは緊急医療の対応として代替道路が存在しない条件の不利な地域における高速道路は喫緊の課題である。
- 暫定2車線は安全面で劣るという意見があるが、そんなに立派でなくとも、とにかくネットワークをつなげていくというのが先なのではないか。
- 観光立国推進のための空港アクセスなどについては優先的に取り組むべき。

## 整備のプライオリティの考え方の方向性

- ネットワークのボトルネックとなっているミッシングリンク区間をつなぐことを優先。(必ずしも自動車専用道路を整備するのではなく、現道も活用しながら、ネットワークとしてのサービス確保に重点)
  - 求められる機能と現況のミスマッチから、例えばサービスレベルが低下し、ミッシングリンクに匹敵するような課題の生じている区間については4車線化や拡幅等の機能強化を検討。
- ↓
- 個別路線毎の整備のプライオリティは、代替路の有無や渋滞や事故などの課題の発生状況を踏まえて判断。

## 今後の料金施策のあり方の方向性

### ＜これまでの委員会での意見＞

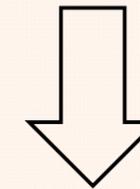
- 現在の高速道路料金は、国民の目から見ると複雑であり、利用者に分かりやすいシンプルな体系とすべき。
- 住宅や産業の最適な配置にも影響があることから、安定的な料金制度となるようにすべきではないか。
- マイレージ割引、長距離割引、大口・多頻度割引等の割引については、その妥当性をしっかり検証して、画一料率から離れるのであれば、明示すべきではないか。
- 環境への負荷とか距離別の輸送機関の分担関係を見ながら距離別の料金制度というものを考えていくべきではないか。
- 料金については、固定的に考えるのではなく、物流、交通の容量に応じて変化させていいのではないか。
- 速達性や時間の信頼性が担保されているのが高速道路であり、それを損なうような料金制度にしてはならないということを原則とすべきではないか。
- まずはシンプルな体系である程度運用した後に、多様な料金に移行すべき。
- 高速道路料金については、全体の交通システムのバランスの中で検討し、他の交通機関の維持を困難にしてしまうことを避けるべきではないか。
- 料金の設定を民間会社に委ねる方向性を与え、料金割引しても増収になるような区間や路線を必死に捜させるなど、経営判断の自由性を与えることによって民間会社を活用すべきではないか。

### 「今後の料金施策のあり方」の方向性

- 基本的な料金制度は安定的で、利用者に分かりやすいシンプルな体系とすべき。
- 様々な政策目的に対応した料金施策は時間帯、曜日別、頻度別などきめ細かく設定すべき。  
ただし、一定期間(例えば5年)継続し、安定的なものとするとともに、効果を確認することが必要。  
(政策目的に対応した料金施策)
  - ・IT技術を活用した交通需要管理、有効活用、環境対策  
(例)都市部では通勤時間など混雑時を高く、地方部では通勤時間を安く
  - ・観光振興:土日祝日の割引
  - ・物流対応:大口・多頻度割引 など
- 他方、時間帯割引、大口・多頻度割引等を全てとりやめ、一律の料金引き下げとした上で多様な料金施策に移行すべきとの議論もある。
- 各交通機関の競争性が損なわれ、補完関係の維持を困難にしてしまうような大幅な割引は避けるべき。
- 高速道路会社にある程度の料金設定の自由度を認めることで、増収効果の見込める割引など、民間会社の経営としての検討を促すべき。

### 3年後の料金割引の方向性

- 現在の料金割引水準は、種々の割引が組み合わさった結果、例えば普通車以下ではどの時間帯も3割引ないし5割引となっているなど、政策的な意図が失われた一律の割引となってしまう。



- このため、現在の割引内容とその効果を検証した上で、今後の料金施策のあり方を踏まえ、それに向けて個々の割引の目的を明確にした上で整理することが必要。

### ＜検討が必要な論点＞

- 3年後には料金割引の財源がなくなるため、現下の財政状況を踏まえれば、その継続には、利用者負担を基本として、債務償還状況などを確認しつつ、様々な工夫が必要。  
(例)
  - ・既存の割引の再整理
  - ・高速道路会社のコスト縮減
  - ・償還期間の延長など制度改正