

## 今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ骨子(案)

## はじめに

## I. ネットワークのあり方

- 1) ネットワークのあり方を考える基本的視座
  - (1) 高規格幹線道路網計画の経緯と整備の現状
    - ① 高規格幹線道路網計画の経緯
    - ② 整備の現状と目標の達成状況
  - (2) 時代認識とネットワークを再考する基本理念
    - i) 近年の社会経済情勢の変化と今後の展望
    - ii) 東日本大震災からの教訓
    - iii) ネットワークを再考する基本理念
      - ① 人口減少局面での国土の再編・強化
      - ② 国土の信頼性向上
  - (3) 高速道路ネットワークに求められる主な機能
    - ① 大都市・ブロック中心都市を強化し、連携を図る
    - ② ゲートとなる空港・港湾との連結性を高め、アクセスを強化
    - ③ 主要な都市間・地域間について、走行性が高い国道も活用しつつ、安全性にも配慮して、連絡速度60km/h～80km/h程度のサービスレベルを確保
    - ④ 災害時にも機能するネットワークを確保
- 2) 現状評価と今後の重点
  - (1) 高速道路ネットワークの現状評価
    - ① 大都市・ブロック中心都市の機能と連携
    - ② 主要な空港・港湾・鉄道駅等とのアクセス
    - ③ 主要な都市間・地域間のサービスレベル
    - ④ 災害時などにおける機能

## (2) 明確なプライオリティに基づく戦略的整備

### i) 最優先課題

- ii) 「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
- iii) 「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

## (3) その他取り組むべき課題

- ① ICアクセス(主要な空港・港湾への連絡など)の強化
- ② 高速道路と並行する国道の連携

## 3) 整備・管理のあり方

### (1) これまでの整備・管理負担の経緯

### (2) 整備・管理の基本的な考え方

- ① ミッシングリンクの解消
- ② 既設道路の機能強化
- ③ 維持管理

### (3) 整備目標・整備プロセスの扱い

- ① 整備目標及び完成時期の明確化
- ② 整備プロセスの透明化
- ③ 事業評価手法の改善

## Ⅱ. 今後の料金制度のあり方

### 1) 料金制度・施策の経緯

#### (1) 料金制度の経緯

#### (2) 料金施策の経緯

- ① これまでの料金割引
- ② 上限料金制(休日1,000円)の結果
- ③ 無料化社会実験の結果

#### (3) 償還の考え方と償還期間の変遷

#### (4) これまでの料金制度・施策の総括

(民営化以前の料金制度)

(民営化後の料金施策)

(償還の考え方)

## 2) 今後の料金制度の基本的な考え方

### (1) 今後の基本となる考え方

- (公正妥当な料金の実現と低減への努力)
- (わかりやすくシンプルな料金制度の実現)
- (多様で弾力的な料金施策など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などへの対応)

### (2) 具体的な方向性

- ① 料金設定のあり方
- ② 今後の料金施策の方向性
- ③ 今後の更新などにかかる費用と償還の扱い

## 3) 料金制度にかかる当面の課題

### (1) 当面の料金割引(全体(本四高速を除く))

### (2) 本四高速の料金

- ① 整備・料金のこれまでの経緯
- ② 今後の料金のあり方

## 4) その他料金制度・施策を巡る課題

- (1) 大都市部を中心とした有料道路利用のETC車への限定
- (2) 柔軟な料金システムの構築
- (3) 様々な主体とタイアップした料金割引の取り組み
- (4) 債務償還状況などの定期的な確認・公表を踏まえた対応
- (5) 料金のあり方を見直す仕組みの検討

## Ⅲ. その他

### 1) 道路網体系の再構築

### 2) 道路の維持、管理、更新などにかかる新たな負担のあり方

### 3) PPP/PFIの導入に向けた検討

### 4) その他

- ① 新しいナンバリングの導入など
- ② コスト縮減の徹底