

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ(案)」の概要 H23. 12

- <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

・更新費用と償還の扱い: 更新費用への対応は、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間の延長、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