

1. 高速道路の将来展望に関する意見

< 検討の前提となる社会経済情勢に関する意見 >

- ・アジアのダイナミズムの中で、どのように物流面で迎え撃っていくのか、日本海物流を支えるトラック業界の現場の問題意識が非常に重要。
- ・観光立国において目指す来日観光客3,000万人というのは、人流の観点において交通体系に大きく影響する。優先的な視点として、太平洋側と日本海側を戦略的に繋ぐ道路が重要。
- ・人口減少や高齢化の進展に伴い、運転者の年齢構成も変化し、コンパクトシティ政策が進む中、地域性も踏まえた道路網等の見直しが必要。
- ・日本が貧困化し、車社会が変化していることを踏まえ、日本自体を底上げしないと、車社会そのものの構造が変化すること、誰が自動車社会のコストを負担して担うのか等も視界に入れて議論すべき。
- ・乗用車の低燃費化が進み、台キロあたりのガソリン税は相当下がっている。乗用車とトラックの差、地域差も大きいといった実態を踏まえたと上で議論すべき。
- ・管理技術も高度化する中、ICTも活用し、できるだけ管理コストを下げたシームレス化を図るべき。
- ・環境への負荷やドライバーの不足等を踏まえると、総合交通体系の構築において、近距離はトラック、中長距離は鉄道と分担すべき。

< 高速道路の機能に関する意見 >

- ・ETCを効率的に活用する方向も描きたいが、次世代ICT社会における何もかもがトレースされている社会に変えていくのかという議論も引き寄せる。これらを議論の中に組み入れるべき。
- ・GPSやETC等、新しい技術革新の成果を踏まえ、ロードプライシングやETCの効率的活用についても議論すべき。
- ・無料区間が増え、スマートICも普及してきたことから、高速道路を短距離利用していく方向を後押しすべき。
- ・更新は物理原則であり、老朽化、過大な荷重による損傷、陳腐化等により、当然実施すべき。単純に同等機能の回復ではなく、環境への親和性の確保、高齢者への配慮、耐震性・耐久性の向上を図るといった視点が重要。

< ネットワークのあり方に関する意見 >

- ・優先順位を付けた上で、ミッシングリンクを早急に解消すべき。とくに、外環や圏央道といった首都圏の環状道路網などの国際競争力の維持強化に寄与する路線、条件不利地域において既存国道等の代替道路の役目を果たす路線は優先度が高い。
- ・国民・企業に十分に利活用され、日本経済の活性化、日本企業の競争力強化に資するネットワークを整備すべきであり、車線数の柔軟化、路肩の有効活用、既存国道の活用など、早期かつ経済的に整備を進捗できるよう工夫すべき。
- ・安全性、定時性、耐災性等の観点から、渋滞ボトルネック箇所の解消、暫定2車線区間の4車線化、国と会社の協力による計画的なネットワークの整備が必要。
- ・無料のバイパスの整備は並行する有料道路の採算に大きな影響を与えるため、何らかの調整が必要。

(地方自治体アンケートにおける意見)

- ・ネットワーク機能の確保として「ミッシングリンクの整備」とする回答が最も多く、次いで「簡易ICの増設」とする回答が多い。その他に「暫定2車線区間の4車線化」「高規格幹線道路を補完する地域高規格道路等の整備」などの回答。
- ・拠点地域におけるネットワーク強化として、「環状道路など抜本的対策を重視」とする回答が最も多く、次いで「ボトルネック箇所への集中的対策」とする回答が多い。

⇒

- ・世界情勢、特にアジア・ダイナミズムの中、本格的な人口減少社会を迎える我が国国土にどのように働きかけていくか。
- ・社会全体の大きな変化の中で、来るべき自動車社会の捉まえ方(負担の考え方を含む)について、どのように考えるか。
- ・モードや管理主体を超えたシームレスな交通体系をいかに目指すか。

⇓

- ・これらを踏まえ、
 - ・新しい技術革新なども踏まえ、今後の高速道路に求められる機能をどう考えるか。
 - ・質の高い自動車交通が我が国の交通体系の枢要を構成するなか、代替性の確保、利活用の重視、長期にわたる機能の発揮など、ネットワーク強化の方向性はどうか。

2. 維持更新需要への対応と負担のあり方

< 維持更新の進め方に関する意見 >

- ・更新は物理原則であり、老朽化、過大な荷重による損傷、陳腐化等により、当然実施すべきこと。適切なタイミングで、適切に更新するための判断要件の検討が必要。
- ・老朽化している構造物が増加するなか、安定的・効率的な維持管理を継続的に実施するため、国土交通省が発出している維持管理の基準を、よりきめ細かくすることが必要ではないか。
- ・構造物の状態をきちんと把握するために、平成のインフラ検地みたいなことが必要なのではないか。
- ・維持更新の必要性を徹底的に洗い出し、優先順位をつけて計画的に実施すべき。その際、緊急性を要する修繕箇所の補修を早急に実施した上で、並行して中長期的なあり方を検討することが重要。
- ・維持管理については現場が極めて重要である中、維持管理技術に長けた人材もしくは組織により、地域の道路の維持管理をバックアップする体制が不可欠。
- ・基礎から構造物を大規模更新した場合、2年程度の通行止めが発生し、混雑費用を考えると更新は困難という結論になってしまう。このため、安全・安心などの観点も含めた大規模更新における費用便益分析の検討と合わせて、一般道との連携、ロードプライシングについての検討も実施すべき。
- ・更新にあたっては、単純に同等機能の回復ではなく、環境への親和性の確保、高齢者への配慮、耐震性・耐久性の向上を図りつつ、長持ちさせるといった視点が重要。

< 更新費用の確保方策についての意見 >

- ・大規模修繕に関しては、料金収入で賄うのか、公費で賄うのか、負担のあり方について慎重な議論が必要。
- ・増大する将来の補修費用を低減し、首都高速道路ネットワークを長期に渡って健全に保つためには、ユーザーを安心させる観点からも、必要な財源を安定的に確保する制度等の確立が大事。
- ・有料道路は借入金により投資し、料金によりそれを返す後払い方式で進めてきた。民間企業であれば、JR東海の中央新幹線事業のように、予算を積み立ててから投資に充てる。維持管理は当然のこと、更新についても必ず必要になるものであることから、更新費用を積み立てていく方式を概念として取り入れるべき。
- ・料金の収入を高速道路の維持更新に充てることは、受益者負担の原則から妥当。
- ・今般の首都高速における大規模修繕・大規模更新の費用8,000～9,000億円を、仮に料金値上げで賄うとすれば、年間収入が約2,500億円であることを考えると、約10%引き上げることが必要。

(地方自治体アンケートにおける意見)

- ・有料の国土幹線道路の大規模更新費用の財源について、償還期間の延長を含む「利用者負担」とする回答が最も多く、次いで「税金」とする回答が多い。



- ・老朽化している構造物が増加する中で、維持更新を適切に行っていくために重視すべき事項は何か。
- ・新たに必要となる維持更新需要について、
 - ・その費用をどのような枠組みにより安定的に確保すべきか。
 - ・必要となる負担を誰(利用者、国民など)に求めるべきか。
 - ・償還期間の扱いを含め、現行の償還制度をどのようにすべきか。

< 将来の維持更新のあり方に関する意見 >

- ・維持更新コストは継続的に発生すること、無料化により渋滞が発生する区間も出てくるとことから、受益者負担の原則を維持し、恒久的に有料化すべき。
- ・45年の償還期間でも長期であるのに、さらに延長することは償還主義を前提とすることに限界があるのではないか。永久有料への道を開くことを検討すべき。
- ・有料道路の維持管理や整備の費用を、自動車ユーザーのみで負担することは不適切であるという意見が多く、また、諸外国と比べても料金設定が高いことから、国民全体として税により負担すべき。
- ・予算が減少する場合、無料の高規格道路が増えることは、維持管理・更新の観点から大きな問題。新直轄方式等の税により整備する区間を含め、高規格道路は基本的に有料とすべき。

(地方自治体アンケートにおける意見)

- ・有料道路方式と直轄国道による整備方式が混在した結果、有料区間と無料区間が混在する状況となっている。地域から混在の解消を望む声があることから、地方の財政状況を勘案し、地方負担を増やさずに混在を解消できるよう検討すべき。
- ・前後が無料区間で整備、又は整備予定の有料区間において、完成後の利用状況(交通量、流れ)や利用者の声をフォローアップ調査し、調査の結果、有料であることにより高速道路ネットワークとして非効率が生じている区間については、無料区間に見直すなど弾力的な対応をすべき。



- ・整備の経緯から、有料・無料が連続している区間について、今後、どのように整理すべきか。
- ・高速道路における将来の維持管理の負担(税金、料金など)について、海外の動向等も踏まえつつ、どのように対応すべきか。

3. 料金制度のあり方に関する意見

< 料金水準に関する意見 >

- ・償還主義や公正妥当主義に加えて、道路の有効活用を1つの視点として追加すべき。
- ・料金制度は頻繁または大幅な改変を行うべきではない。ただし、償還満了時点での見直しは必要。
- ・格安航空会社との競争などにおいて、自動車利用が優位に立つよう、会社の継続的なコスト削減努力等も反映しつつ、現状よりも低価格でシンプル、かつ安定的な料金水準にすべき。また、恒久的に有料化することも検討すべき。
- ・負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、受益者の負担による対距離制を基本とすべき。
- ・高速自動車国道は現行の全国共通料金水準の考え方を維持し、高速自動車国道以外の有料の高規格幹線道路(含む本四架橋)も全国ネットワークに組み込み、原則として全国共通の基準に従った、シンプルな料金制度とすべき。ただし、著しく高い建設コストに起因する割高料金、大都市圏の料金等は除く。
- ・建設コストが著しく高く、その利用による受益が極めて大きい本四高速や東京湾アクアラインなどの海洋架橋部の料金については、適切な料率を設定すべき。

(地方自治体アンケートにおける意見)

- ・料金制度について、「対距離料金を基本とし、水準(料率)は全国共通」とする回答が最も多く、次いで「公正妥当で安定的・シンプルな料金制度」とする回答が多い。その他、「交通需要等により料率を変動」「暫定2車線区間などは、他区間と比べ料率を軽減」などの回答。
- ・本四高速の海峡部など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し、その際にはフェリー等他の交通機関と共存できるよう配慮すべき。

⇒
・高速道路のあり方検討有識者委員会の「中間とりまとめ」で示された、「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」「弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化」を基本的な方向性とする
ことによいか。
・ネットワーク化が進展してきた中で、有効利用の観点を重視し、これまで建設費や利用便益などから他に比して高い料金となっている区間についても、対距離制を基本として全国共通料金を目指すことによいか。
・その際、本四道路や東京湾アクアラインなどこれまで特に高い料金が設定されていた区間の料金水準をどのように考え、その中で、他の交通機関への影響など配慮すべき点は何か。
・全国共通料金の実施のために必要となる負担については、誰(利用者、国民など)に求めるべきか。その際、現行の償還制度はどうすべきか。

< 料金割引に関する意見 >

- ・過去の料金割引では、シミュレーションを含むアセスメント、実施後の検証などを慎重に行ったように、具体的目標を掲げ、その目標に対応した検証を行うことが必要であり、検証の結果を踏まえ、施策目的をより効果的に発現できるものに見直すべき。その際、全国一律の評価のみではなく、道路ネットワークに地域における役割を組み込んだ評価が必要。
- ・利便増進事業による料金割引の評価にあたっては、国民の税負担により割引く価値があったのかを問うべき。
- ・料金割引により交通誘導を図る際の視点について、渋滞などに加えて、安全という視点も加えるべき。
- ・メディアは料金が安い、タダという言葉に飛びつきやすい。政策展開する場合、プラス、マイナスを踏まえた上で提示する必要。
- ・長距離割引制度など現行の料金割引を継続すべきであり、終日基本料金の半額化も検討すべき。
- ・地方部の交通量僅少区間については、その走行性も勘案した上で、利用促進及び地域活性化のための割引の導入に向けた検討を進めるべき。
- ・通勤割引については、地方部で通行量が一般道から高速道路に誘導されており、料金割引の政策効果と言えるが、割引を実感している利用者は少ないと考えられるため、通勤を目的とした反復利用者に特化した割引等へ移行すべき。
- ・深夜(大都市部は早朝夜間)割引については、割引を実感している利用者は少ないと考えられるため、引き続き実施する方向で検討するとしても、具体的内容を精査すべき。
- ・深夜割引については、早期に見直すべき。
- ・平日夜間割引については、早期に見直すべき。
- ・休日特別割引については、時期や時間帯を選び、企画割引等弾力的な料金設定で個別に対応すべきであり、特に休日1,000円割引については再考すべき。
- ・無料化実験は実施延長が約2割と短く、ほとんどが地方路線であり、今般の実験結果だけではミスリードが生じる懸念はあるが、高速道路が生活道路に近いような形で定着している地域においては大きな意味があった。
- ・無料化社会実験のような税金の投入による割引は、永続させていくことに無理があるのではないか。

- ・大口・多頻度割引については、更なる大口ユーザーに対して更なる割引ができるような仕組みに変えるなど、厳しい経済情勢下での物流コスト等へ配慮しつつ検討を進めるべき。
- ・マイレージ割引については、利用状況をモニタリングした上で、ポイントの付与・還元方法について、改善すべき点があれば見直すべき。
- ・路線バス割引等の割引措置について拡充すべき。最低限、現在の割引措置を継続すべき。

(地方自治体アンケートにおける意見)

- ・料金施策について、「様々な政策課題に対応した弾力的な割引」とする回答が最も多い。
- ・料金割引において重視する点について、「地域活性化」とする回答が最も多く、次いで「物流コスト低減」「一般道路の渋滞解消」とする回答が多い。
- ・料金割引全体、時間帯割引については、「効果があった」とする回答が「課題があった」とする回答よりも多く、休日1000円については、「課題があった」とする回答が「効果があった」とする回答よりも多い。
- ・今後の割引のあり方について、「効果を検証し妥当なものを実施」とする回答がもっと多く、次いで「割引を継続」とする回答が多い。その他、「安定的な制度」「会社の主体的な取り組みによる割引」「割引を拡大」「地域の実情に応じた割引」などの回答。

⇒

- ・これまで実施した料金割引(時間帯割引、休日上限1000円など)の導入効果について、どのように評価するか。
- ・財源確保が難しい中で、今後の料金割引の実施にあたり、公益上や会社の経営上の観点など、重視すべき点は何か。

↓

- ・これまでの割引の評価結果などを踏まえ、現行の割引の扱いも含め、今後の割引内容、期間などどのようなものにすべきか。
- ・割引の実施にあたり、PDCAサイクルの導入など、留意すべき点は何か。
- ・料金割引の実施のために必要となる負担については、誰(利用者、国民など)に求めるべきか。その際、現行の償還制度はどうすべきか。

<負担のあり方に関する意見>

- ・公正妥当主義について考える場合、トレードオフがあることを明確に打ち出すことが必要。年間4,600億円の割引を止めれば、償還満了が前倒しされる。
- ・受益者負担の原則を維持し、高速道路は(一般の)税金ではなく、料金及び燃料税をはじめとする自動車関係税で賄うべき。特にトラックなどの車両に対しては料金の軽減措置を考え、その軽減による不足分を軽油引取税のような他の税により補うということは考えられる。
- ・地域の開発効果がある割引の原資は、基本的に地方が負担すべき。
- ・料金水準の引下げ、割引の拡充については、利便増進事業と同様の国費投入、自動車重量税による税収の活用、償還期間の延長・金利差の活用、用地費相当債務の除外により行うべき。
- ・料金水準の引下げ、割引の拡充については、用地費相当債務や出資金の返済対象からの除外、高速道路会社のコスト削減努力により行うべきであり、償還期間延長により行うのは望ましくない。
- ・本四架橋のような代替路線がない割高区間に関しては、過度に自治体の負担を求めず、プール制の中での配分の工夫などにより、利用料金の格差を縮小すべき。
- ・地方出資により料金を下げていた制度は理屈にかなった仕組み。

(地方自治体アンケートにおける意見)

- ・割引の財源について、「償還計画の見直し」とする回答が最も多く、次いで「税金」とする回答が多い。また、これらの両方を財源とする回答もある。その他、「整備・管理に影響を及ぼさない範囲」などの回答
- ・道路の整備時期の違いによる料金格差の解消を図る料金プール制を活用し、全国ネットワークの観点から、高速自動車国道と接続する本四高速など料金体系が相違する路線も全国共通の料金水準とし、公平でシンプルな料金制度とすべきである。

⇒

- ・全国共通料金や料金割引の実施のために必要となる負担については、誰(利用者、国民など)に求めるべきか。その際、現行の償還制度はどうすべきか。

注)資料5 論点整理(案)においては、料金水準に関する論点と、料金割引に関する論点として分けて記載

4. 大都市圏の料金体系のあり方に関する意見

< 管理主体毎の料金設定に関する意見 >

・環状道路の整備も進んできている中、21世紀に日本の産業がアジアと対するためにも、管理主体毎に料金体系を組み立てているものをシームレス化し、全体として無駄のない、エリア統括的な使用しやすい料金体系とすべき。その際、全国における対距離制のなかで、公正な方向に向けていくという考え方が大事。

・事故・自然災害などの異常時を含め、できる限り円滑で環境負荷の少ない合理的な交通流動を実現すべき。その際、複数の主体が管理しているなか、上手くコントロールすることがポイント。

(地方自治体アンケートにおける意見)

・阪神圏の高速道路等を一体的に運営し得られた料金収入により、地域の責任と判断で「戦略的整備」及び、「大規模更新」「維持管理」を進めていく必要がある。このため、阪神圏の料金体系の一元化を図り、更には阪神圏の高速道路等の一体的運営を可能にする必要がある。

< 料金体系に関する意見 >

・環状道路等の今後の高速道路ネットワークの整備により、経路の選択肢が増えることを踏まえ、距離に応じた料金を基本とした上で、環状道路の利用促進等により円滑な交通流動が確保できる料金体系を目指すべき。

・首都高速の距離別料金について、今後、閑散ルートは少し安くするとか、混雑時間帯は相対的に高くするとか、ネットワークを効率的に使用して料金収入が増えるような検討が必要。

・税金に頼らず大規模更新の費用を捻出する必要があるなか、環境ロードプライシングにより料金を上げたり、また、料金収受コストが大きい現金車に対しては料金を割り増すなど、メリハリをつけるといった考え方があるのではないか。

・可変的な課金のためには、ICT技術により、利用者の行動や車種を把握することが必要。

・ETCを持たない車を対象とするために発生する膨大なコストを解消すべきであり、ETCを義務化又は大きく推進すべき。

・例えば、GPS課金により徴収費用を低減させ、料金を徴収すべき。

・海外では車載器が無償貸与又は無料となっており、日本でもこのような措置が必要ではないか。

・全車義務化するのが究極の目標であるが、地方で高速道路をあまり利用しない方には抵抗感があるかもしれないが、高速道路走行に限って義務化する考え方もある。

(地方自治体アンケートにおける意見)

・圏央道内側の区域を一体とした対距離制を基本とすべき。

・外側の環状道路の料金を抑え、都心の通過交通を分散・誘導すべき。

・長距離利用者や大型貨物車等の料金を抑え、物流コストの縮減を図るべき。



・複数の管理主体に跨る大都市圏ネットワークについて、効率的な活用の観点から、シームレスで公正かつ利用しやすい料金体系を目指すことでよいか。
・環状道路の整備が進む中で、目指すべき料金体系の実現に向けて、ETCの普及状況、全国の高速道路網における料金体系との関係なども踏まえつつ、どのような取組(環状道路への迂回促進、ETCの標準化など)から進めるべきか。

5. その他の意見

< 料金決定プロセスに関する意見 >

・高速道路会社は民間会社であり、民間のノウハウを発揮し、合理的な料金設定を経営の中から打ち出していくことができるようにすべき。

・NEXCOは強力な独占力を有しており、合理的な料金設定として利潤を最大化するために料金を上げてしまえば、経済活性化と逆方向に進むのではないか。

(地方自治体アンケートにおける意見)

・今後の割引については、債務の確実な返済や国民負担の最小化を基本とし、オープンな議論による決定プロセスの透明化が必要であると考え。

< 整備プロセスに関する意見 >

・事業評価の段階で第三者の視点から建設の必要性を徹底して議論する場を設定し、真に必要な道路が整備される仕組みを構築することが必要。

・複数の整備手続・手法が併存しているなか、計画内容の進捗や、高速道路建設にどれだけの税金が使われているのかという実態が国民に見えるよう情報を開示すべき。

(地方自治体アンケートにおける意見)

・整備の手続きの現状と今後のあり方について、「国民にわかりやすい形で伝達」とする回答が最も多い。その他に「地方の声を反映させる手続きを充実」「手続きを効率化し、スピードアップ」「整備プロセスを統一化」などの回答。

< 高速道路会社に関する意見 >

・民営化においては、民間会社としての自律的な組織の持続性を導入するということだが、非常に大きな意味を持つのではないか。

・NEXCOが管理する高速道路の面積は日本の国土の0.1%強を占めることから、国としての安全保障の観点により、高速道路資産を国が保有すべき。また、地域安全保障という観点は、従前の企業経営の概念の外にあるのではないか。

・色々な産業分野においては、上下分離が推奨されている。上下一体型の経営とした場合、民間会社は不採算路線を保有したくないため、公的な関与が必要となるのではないか。

・旧道路公団を3社に分けたことにより、国土形成における全体最適が失われているのではないか。

・役員報酬や随意契約の見直しの状況など、経営効率化がされているかどうかを、国民に明らかにすることが必要。



・笹子トンネル事故を受けて、高速道路を含む全体のネットワークのなかで、国・地域の安全・安心を確保するために、民営化の主眼の一つである高速道路会社の自主性を発揮しつつ、どのような取組(不具合情報の収集・共有、点検等の啓発、基準への反映など)を進めるべきか。
・災害時・大規模な事故発生時の通行止めや交通障害に対する道路管理者間の連携について、どのようにすべきか。



・料金決定プロセス(割引を含む)について、
・透明性を確保するため、どのように対応すべきか。
・「シンプルな料金制度の構築」とバランスをとりつつ、高速道路会社の独自性・自主性を発揮できる仕組みを導入する場合、どのような対応が考えられるか。
・整備プロセスについて、可能な限り透明性を確保し、わかりやすくするとともに、道路種別によらず統一する方向を目指すことでよいか。