

国土幹線道路部会 論点整理(案)

第6回部会資料(H25.3.22)を
委員意見を踏まえて修正(下線部)

1. 高速道路の将来展望

■我が国の国土・経済社会の変化を踏まえた高速道路の将来展望はどうあるべきか。

- ・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あるべきか。

2. 維持更新需要への対応と負担のあり方

■今後の維持更新需要について、どのように対応すべきか。

- ・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。
 - ・民間活力の活用について、方向性はどうあるべきか。

■持続可能な高速道路利用の観点から、高速道路の維持管理について、どのように考えるか。

- ・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。

※ 今回の議論

3. 料金制度のあり方

■今後の料金水準と負担のあり方をどのように考えるか。

- ・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、地域圏の連携や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。

■今後、どのような料金割引を実施すべきか。また、その負担のあり方について、どのように考えるか。

- ・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、地域の課題解決など、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、見直しの時期などどのようにすべきか。
- ・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。

4. 大都市圏の料金体系のあり方

■ 大都市圏ネットワークについて、どのような料金体系を目指すべきか。

- ・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、全国の高速度道路網における料金体系との関係、高速道路会社の経営の観点なども踏まえつつ、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

■ 料金決定プロセスや整備プロセスについて、どのように考えるか。

- ・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の導入により、きめ細かい料金とする場合、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。

■ 国・地域の安全・安心を、どのような枠組みにより確保していくべきか。

- ・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。