

高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針に関する御意見概要

意見概要

意見概要		56件
○賢く使う取組について		56件
分担率	・高速道路の死傷事故発生率の低さ、消費燃料の削減等のPRや、料金低減など、高速道路の利用率アップに繋がる取組を積極的に実施すべき	4件
円滑な走行	・ボトルネック対策を早急に推進すべき	3件
	・ETC2.0を活用した動的ネットワークマネジメントの実現に賛成	3件
	・ドライバーへの分かりやすい情報提供が必要	1件
	・交通需要マネジメントのためにICT技術を活用することは賛成だが、その技術を都合の良い料金徴収に結びつけることには反対	1件
安全確保	・休憩施設のスマートICにおける逆走や、高齢者による立入への対策が必要	2件
	・ASV(先進安全自動車)技術の進展も考慮した、水底・長大トンネルにおける危険物積載車両の通行制限のあり方について検討すべき	1件
	・速度規制について、100km/hが上限となっている現状や、事故時等における速度規制の運用を見直すべき	2件
	・大雪時や事故時等における通行規制について、規制時間の短縮や、規制基準の明確化等に向け、具体的な取組を進めるべき	7件
使いやすさ	・大型トラックの休憩施設・駐車場を拡充すべき	12件
	・女性ドライバーが利用しやすい環境整備を図るべき	2件
	・SA利用による本線渋滞はあってはならず、休憩施設付近を拡幅すべき	1件
	・無料の高速道路における計画的な休憩施設の整備について制度化し、地域が主体となって計画する道の駅を認め、本線への直結を基本とすべき	1件
	・休憩施設の不足については安全に関する課題として整理すべき	1件
地域連携	・大規模物流拠点に直結したスマートICの設置は望ましいが、開発者における新たな負担には反対	7件
	・増設する出口はスマートICと決めつけず、定額料金制の下で、料金所を設置しなくてもいい出口を増設すべき	3件
	・自治体が求めるスマートIC以外にも国が積極的にICを整備すべき	1件
	・大型ショッピングセンターに直結するICを整備すべき	1件
その他	・現状における出口での料金徴収が渋滞の主要因となっており、これに対する分析と対応がなければ、賢い使い方の発想は生まれません	1件
	・具体的な施策の目標を掲げたらどうか	1件
	・行政だけでなく、民間の知恵も活用したらどうか	1件

高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針に関する御意見概要

意見概要

意見概要		
○賢く使う取組を支えるために進める施策について		12件
ネットワーク強化	・高規格幹線道路等の早期事業化に取り組み、ミッシングリンクを解消すべき	6件
	・全国各地の新規路線について、改良で対応できる部分は、国が積極的な改良策を指導するなどし、不必要なバイパス等の整備は行わないべき	1件
暫定2車線強化	・暫定2車線区間の解消に取り組むべき	2件
	・自治体が暫定2車線を解消しようと考えても、整備することができない現状を改善すべき	1件
	・車線追加の際の用地取得に、莫大な費用が必要であるという課題について検討が必要	1件
交通状況把握	・二輪車と軽自動車の走行データを分離すべき	1件
○首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系について		127件
料金水準	・未だネットワークは貧弱で選択肢も少ないため、料金体系の一元化は不要	1件
	・大都市近郊区間を基準とした場合、現行よりも大幅に負担増となることから、普通区間の料金水準とすべき	7件
	・現行より負担が増えないような、料金水準とすべき	11件
	・圏央道や横浜横須賀道路、新湘南バイパス等の料金水準が高い路線について、水準を引き下げるべき	10件
	・道路管理者の別にかかわらず、料金体系を統一すべき	1件
	・定額制を導入すべき	4件
	・当該基本方針の内容では、シンプルな料金制度にならないのではないか	1件
	・誰もが識別可能なタイヤ本数に基づく車種区分について検討すべき	1件
	・車種区分を簡素化し、その際現行料金以下の改正とすべき	8件
	・貸し切りバスの車種区分を、特大車から大型車に引き下げるべき	1件
起終点料金	・起終点ごとの料金均一化の早期実現を目指すべき	2件
	・起終点間の距離を基本に料金を決定した場合、目的地ICとその手前のICの間で、料金の逆転が起こる懸念がある	1件
	・起終点料金に合わせて、交通に余裕のある路線への交通転換を促進するための料金施策が必要	1件
	・特定の会社の料金水準が大幅に高くないよう、会社間の調整を含め、全体として料金水準の値上げを吸収することが必要	2件
	・1回の利用に対して1回のターミナルチャージの課金とすべき	4件

高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針に関する御意見概要

意見概要		
混雑時料金	・料金水準の整理・統一等に合わせ、早急に混雑時料金を導入すべき	2件
	・経路検討、料金選択などで高齢者は注意力散漫となり、事故が起きやすくなるのではないか	1件
	・渋滞時の料金値上げは、サービス精神に反するものであり、言語道断	1件
	・繁忙期と閑散期の料金を分けたらどうか	1件
	・迂回等を行った場合、経路割引等を実施すべき	2件
柔軟な料金施策	・災害等により危険物積載車両が水底・長大トンネルを利用できない場合の迂回する場合においても、利用者の負担が増えないような料金体系とすべき	1件
	・一定時間内に一時退出した場合の時間のカウントについては、休憩施設等の利用時間を除くこととすべき	1件
大型車利用	・過積載車両に対する割引停止措置は、過度にならないよう配慮すべき	8件
	・大口・多頻度割引等の現行割引を継続、拡充すべき	11件
	・大口・多頻度割引は、道路損耗度合いの高い利用者ほど割り引く制度であり、受益者負担と公平の原則に反するため、廃止すべき	1件
	・営業用トラックを対象として、需要拡大に向けた料金割引拡大の社会実験を検討すべき	3件
留意事項	・料金が低額な道路について、急激な値上げとならないよう配慮すべき	1件
ETC2.0普及	・ETC2.0の普及に当たっては、新たな利用者負担が発生しないようにすべき	9件
	・ETC2.0の普及促進に向け、購入助成を行うべき	6件
	・ETC2.0による有益な情報提供等のサービス拡充に努めるべき	10件
	・ETC2.0搭載車への料金割引を拡充し、差別化を図るべき	3件
	・ETC2.0を活用した民間の料金決済等の導入を推進すべき	1件
	・ICT技術を都合の良い料金徴収に結び付けてはならない	1件
	・ETC2.0の普及までは、ETC2.0以外の車両を含めた適切な経路選択による交通流全体の最適化が必要	1件
ETC義務化	・ETCの義務化は反対	2件
	・訪日外国人やレンタカー車両等への対応について、検討が必要	2件
	・ETC車の料金收受コストが低いことを踏まえれば、ETC車への還元率を高めるべき	1件
	・非ETC車の料金徴収コスト低減や、スマートIC活用による利便性向上に向け、料金所の無人化による委託業務費削減や、遠隔監視システムの導入が必要	1件
オリンピック パラリンピック	・オリンピックに向け、ICT技術による複数外国語の表示、アナウンスが有効	1件
	・オリンピック・パラリンピック開催時においても、貨物輸送の確保は重要であり、円滑な貨物輸送に向けての実証実験の実施について、検討すべき	1件

高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針に関する御意見概要

意見概要

意見概要		40件
○その他について		40件
近畿圏 中京圏	・中京圏、近畿圏についても、各々の課題を踏まえた検討を行った上で、料金体系の見直しを進めるべき	4件
地方料金	・地方部や暫定2車線区間等の料金について、低減、無料化すべき	8件
維持修繕 負担	・直ちに永久有料制に転換すべき	1件
	・一般道における大型車課金には反対	14件
	・整備後の維持修繕・更新に係る費用は、国の責任において全額負担すべき	2件
	・一般道における大型車課金にはGPSを組み合わせた料金徴収も有効	1件
有料・無料	・有料・無料の混在は不公平であり、一律で低額料金化すべき	1件
出資金	・出資金の償還時期の見直しにより生まれる財源は、ミッシングリンク解消に向け活用すべき	1件
その他	・基本方針については基本的に賛成	3件
	・もっと利用者の視点、生の声を丁寧に聴取し基本方針に盛り込むべき	1件
	・生活に直結する一般道の除雪や、生活道路の安全対策も必要	2件
	・市町村では跨道橋を管理することは無理であり、高速道路会社がしっかりと管理すべき	1件
	・地方部において、少子高齢化や若手労働者の減少が懸念されるため、地方部の料金体系のあり方を議論すべき	1件

『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』に関する
ヒアリング団体意見

日本商工会議所	P1
東京商工会議所	P7
日本自動車連盟	P14
日本自動車工業会	P16
全日本トラック協会	P18
東京都	P20
神奈川県	P21
埼玉県	P22
首都高速道路	P23

日本商工会議所からの意見

道路をより賢く使うための取り組み

(1) 賢く使う取り組み

1) 目指すべき国土の姿を踏まえ取り組むべき道路政策に対する意見

今回の基本方針は、高速道路の交通量の分担率の目標設定(30%)や、首都圏経済を支える重要な基盤である高速道路の今後の料金体系の詳細、ETCの普及促進・義務化、一般道路における大型車対距離課金の導入など幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方等について、慎重な議論を要する項目が多く含まれているが、理由・根拠や導入後の影響について、まずは明確に示すべきである。

その上で意見すべきところではあるが、基本方針の現在の記載内容に基づき、下記の通り意見を申し上げる。

わが国が「人口減少社会への対応」という難題に直面する中、行政、医療・福祉、商業等、生活に必要な都市機能、住居機能を交通拠点等の一定の地域に集約する地域構造(コンパクトシティ)へ再編し、また、交通網(鉄道、道路等)により各地域のネットワークを維持・強化していくことで、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していく「コンパクト+ネットワーク」の考え方は、当所としても従来より提言してきたところである。こうした考え方に沿って、今後の道路整備を進めていくべきである。

国交省の基本方針に示された通り、上記の考え方に即して、経済・社会システムの基盤である道路の高度化、高質化と有効活用を図るべきである。

2) 道路の使い方の課題に対する意見

①円滑な走行の実現：ボトルネック地点の解消、渋滞対策の促進

暫定3車線運用は、①数キロ程度の短い距離では十分な効果を発揮しづらいため、一定の距離を確保する必要がある、②3車線運用区間以後の区間の渋滞状況によっても効果が大きく左右する、③3車線運用区間以外のより長い区間も含めた上での効果の検証、④3車線運用が安全性に与える影響(事故発生率の分析)等の点を十分に検討の上、進めるべきである。

②使いにくさの解消：2020年を見据えた訪日外国人客に対する対応強化

2020年を一つの契機に、訪日外国人客の一層の増加が期待されていることから、案内表示等の英語表記はもちろん、情報提供の多言語化を推進していくことを期待する。また、ICT技術を活用した渋滞回避支援情報や災害時情報の提供等も多言語で実施することが望ましい。特に、2020年前後には多くの訪日外国人客が自ら運転し、高速道路を利用する機会も増えると思われる。訪日外国人客の安全かつ円滑な観光や、事故防止対策の一環として、カーナビの多言語化や自動翻訳技術の導入推進、初心者マークを模した「訪日外国人マーク」(国際免許をもって日本国内を運転しようとする者が車に付けるマーク)、世界遺産等の国際的観光資源の最寄りのインターチェンジの合流車線の延長・首都高速の合流箇所の色分け表示(日本の道路事情に慣れていないドライバーが円滑に本線に合流できるようにするための措置)など、訪日外国人向けの所要の方策が必要である。

③地域拠点とのアクセス向上：スマートインターチェンジの設置促進

わが国の高速道路のインターチェンジは、平均間隔が約10kmと欧米諸国の約2倍もの長さがあるため利便性が低く、高速道路が有効活用されない一因になっている。加えて、一般道に渋滞を引き起こす要因にもなっている。

従って、費用対便益を考慮の上、既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道の渋滞緩和、地域活性化に向けて、スマートインターチェンジの整備を促進すべきである。

インターチェンジの設置については、シンプルな構造で、あらゆる車種が利用できる「入口」または「出口」を、設置間隔を短くしたうえで増設し、利便性向上と渋滞緩和を目指すべきである。なお、空港、港湾、物流拠点や工場団地、大規模商業施設に直結するスマートインターチェンジの設置についても、積極的に取り組むべきである。設置について地元から強い要請がある場合等においては、直結対象とする施設の選定に公共性・公平性を確保しつつも、受益者負担での備を促進することも有効と思われる。

3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取り組み」の基本的な考え方に対する意見

今回の基本方針では、高速道路の交通量の分担率の目標を30%とする旨が記載されたが、30%とする旨の理由・根拠が明確ではない。

高速道路がその効果を発揮するためには、まずはミッシングリンク(未整備区間)を解消しネットワークを早急に結節させること、渋滞の原因となるボトルネック部分の解消、安全に走行できる環境の整備、低価格でシンプルかつ安定した料金体系の構築など、所要の対策を実施することが肝要であり、その結果として、分担率の向上が図られるものと考ええる。

4) 高速道路を主な対象とした具体的な取り組みに対する意見

①円滑さの向上

サグ部や合流地点等をはじめとした箇所の渋滞要因を精緻に把握した上で、車線運用の見直しや付加車線の設置等により、ボトルネック部分を早急に改善すべきである。また、一般道路のボトルネック対策として、スマートインターチェンジの設置も促進されたい。

ETC2.0により得られた広域な交通量情報を活用し、渋滞ピークの平準化や環状道路への誘導を図ることは、経済効果、環境改善効果、事故の減少など多岐にわたる効果が期待できることから、推進していくことが望ましい。

ETC2.0を活用した機動的な料金の導入については、混雑状況の分析・検証結果を踏まえ、利用者の意見を十分に参考にしながら検討を進めるべきであり、利用者にとって分かりやすいよう、シンプルなものでなければならない。

混雑状況に応じた機動的な料金設定は、単に混雑路線の料金を上げるだけでなく、環状道路をはじめ迂回路線の料金を下げることで、交通量を平準化させるべきである。

なお、事業用自動車(貨物自動車やバス、ハイヤー・タクシーなど)や物流を担う中・大型車等はその性質上、目的地が渋滞箇所の場合をはじめ、混雑している路線を通らざるを得ないケースも大いにあり得ることから、混雑状況に応じた料金の導入にあたっては、事業用自動車等への配慮が必要である。

②安全性の向上

高速道路の分担率を向上させ、ひいては生活道路への通過交通の流入低減、事故の減少を実現していくためには、その前提として、ミッシングリンク(未整備区間)を解消しネットワークを早急に結節させること、渋滞の原因となるボトルネック部分の解消、安全に走行できる環境の整備、低価格でシンプルかつ安定した料金体系を構築していくことが不可欠である。

悪天候時、事故による通行止等、通行規制時間の最短化に資する取り組みは、通行量の多い路線や、空港・港湾に直結し定時性の確保が求められる路線を優先して実施されたい。

③使いやすさの向上

次世代自動車の普及促進については、日本再興戦略において、2030年までに新車販売に占める割合を5～7割とすることを目指すことが明記されるなど、国を挙げて普及促進に注力していく姿勢が明確であることから、そのカギを握る燃料等の供給設備の設置を鋭意、推進されたい。

「道の駅」やサービスエリアには、ドライバーや同乗者が快適に休憩できる機能が求められるが、トラック業界などの運輸業界ではドライバーの高齢化や人手不足が顕著になりつつあるため、女性の活躍を促進していくことが求められている。従って、女性用の休憩・リフレッシュ施設(トイレ、シャワー、メイクルーム、仮眠室等)の一層の整備を図ることが望ましい。

更には、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進や、乳幼児のための施設(授乳室、おむつ替えベッド、幼児用トイレ、ダストボックス・シンク・手洗器、ベビーチェア等)整備も推進していくべきである。

交通拠点と一体となった道路の交通結節機能の向上については、特に新幹線や都市部の駅空港等において結節機能を高めることにより、人の往来や物流の活性化を図ることが肝要である。

④地域連携の促進

高速道路沿道の施設との連携を積極的に推進し、地域経済への波及効果を一層高めるための工夫が必要である。(休憩・案内施設である「道の駅」の観光情報発信や地域産品販売の拠点としての機能の強化、地元民間事業者によるSA・PAの運営等)

(2) 賢く使う取り組みを支えるために進める施策

1) 主要幹線ネットワークの強化に対する意見

国交省の基本方針に示された通り、高速道路における暫定2車線区間は諸外国にも例を見ない特殊な構造であり、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時の対応、積雪時の狭あいな走行空間を考慮しても、その状態を長期間継続することは望ましくない。

4車線化に取り組むだけでなく、低速車両対策等として効果的な追越車線の設置や3車線運用など、本来の機能を確保するための取り組みが必要である。

2) 持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保に対する意見

高速道路を含む主要幹線道路ネットワークの老朽化対策は、全国的に喫緊の課題であることから、対象とする路線、箇所にも優先順位をつけた上で、予防保全手法・先端技術の活用や、民間活力の導入を図ることで、長寿命化と安全性向上、コスト低減を図る取り組みを強化することが要である。

その際、PPP/PFIの活用や、ネーミングライツ、ミニ公募債など、多様な手法を取り入れていくことが望ましい。

技術者の人材不足により、次代への技術・ノウハウの継承が全国的にも危惧されていることから、良質なインフラの維持管理、更新に持続的に取り組むためにも、技術系人材の確保・育成に更に注力すべきである。

事業者からは、円滑な物流の前提となる、首都高速の老朽化対策の促進や、ネクスコ路線の老朽化対策の早期実施(具体的にいつ、どの箇所に対策を施すか)、老朽化対策実施時の渋滞対策の実施に関する意見、声が多数聞かれるところである。

3) 道路交通状況のきめ細やかな把握に対する意見

再掲ETC2.0により得られた広域な交通量情報を活用し、渋滞ピークの平準化や環状道路への誘導を図ることは、経済効果、環境改善効果、事故の減少など多岐にわたる効果があることから、推進していくべきである。

首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

(2) 今後の料金体系のあり方

2) 実現に向けた取組に対する意見

①料金体系の整理・統一(公平な料金体系)

対距離制を基本とし、起終点を基本とした継ぎ目のないシンプルな新しい料金体系は、環状道路の利用促進につながり、都心に流入している通過交通の減少に寄与することから、当所ではねてからその導入を主張していた。今回、導入に向けた方針が示されたことを歓迎する。

②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現(シンプルでシームレスな料金体系)

具体的な料金水準は、「大都市近郊区間料率(36.6円/km)」を参考に検討するとの案が示されたが、高速道路は首都圏経済を支える重要な基盤であることから、国際競争力の強化や地域活性化の観点からも引き下げを行うべきである。新たな料金体系の導入にあたっては、会社間乗継による割高感を解消し、首都圏の高速道路ネットワーク全体として値上げにならないように考慮すべきである。

また、対距離制を基本とし発着地が同一の場合は経路間の差異によらず料金を同一とするならば、最短距離をもって料金を決定すべきである。

対距離制を基本とし、発着地が同一の場合は経路間の差異によらず料金を同一とし、かつ、最短距離をもって料金を決定するならば、管理主体間の料金収入の配分や、管理主体のあるべき姿に関する議論も必要だと考える。

③政策的な料金の導入(戦略的な料金体系)

物流や運輸事業者が厳しい経営を余儀なくされている中、事業者にとって高速道路料金の負担は重いことから、事業用自動車(貨物自動車やバス、ハイヤー・タクシーなど)や物流を担う中・大型車等については、現在の大口・多頻度割引を新料金導入後も継続するなどの配慮を求めらる。

混雑状況に応じた料金施策の導入にあたっては、利用者の意見を十分に参考にしながら検討を進めるべきであり、利用者にとって分かりやすいよう、シンプルなものでなければならない。

再掲なお、事業用自動車(貨物自動車やバス、ハイヤー・タクシー等)や物流を担う中・大型車等はその性質上、目的地が渋滞箇所の場合をはじめ、混雑している路線を通らざるを得ないケースも大いにあり得ることから、混雑状況に応じた料金の導入にあたっては、事業用自動車等への配慮が必要である。

今回、一定時間内に一時退出した場合であっても負担が増えないような料金体系を構築すべき旨が打ち出されたが、本趣旨を活用し、主要観光スポットをめぐる企画料金を設定するなど、地方創生・観光振興にも大いに役立てるべきである。

(4) 新たな料金システムの構築

1) ETCの普及促進・義務化に対する意見

今回提示された平成28年度からの新たな料金システムの導入は、実質的にETC2.0の普及を前提としたものである。現行のETCについては、高速道路での利用率が約9割と普及が進んでいるが、ETC2.0の普及にはユーザーにおける機器のバージョンアップまたは新規購入が必要であるため、トラック事業者等多くの車両を保有する事業者にとってETC2.0の導入負担は重いものである。

従って、新たな料金システムおよびETC2.0の導入が検討・予定されている平成28年度に合わせて時限的にETC2.0の導入補助や、一定の保証金のもとに機器を無償貸与する仕組みの構築等の対策を講じられたい。

なお、主に地方では、高速道路を多頻度で利用しないユーザーもいることから、ETC2.0の義務化は慎重に検討すべきである。

2) オリンピック・パラリンピック等に合わせた取り組みに対する意見

立候補ファイルでは、大会開催時における大会関係車両の定時性確保と一般の市民生活や経済活動への影響を最小限とするため、交通量約10%の低減を目標に、下記の方策をもって、一車両の都心部への流入を抑制することが掲げられている。

- ・広報キャンペーンを通じた代替ルートの利用の奨励
- ・公共交通機関の積極利用の呼び掛け
- ・企業の夏季休暇時期及び業務時間の調整
- ・企業への納品時間の変更要請
- ・市民への需要抑制の協力依頼等の実施

これらの方策を官民が連携して推進していくことが肝要である。

今回の基本方針では、大会期間中に料金施策を活用して道路交通の平準化や分散化、道路交通需要の低減に向けた検討を進めるべきと記載されたが、大会期間中の交通量について詳細なシミュレーションを実施した結果、交通量の大幅な低減が必要との結論に達した場合は、料金施策ではなく、一時的な通行規制を実施すべきと考える。

その他

1) 将来の高速道路の利用者負担のあり方に対する意見

①料金の低減

料金水準は、国際競争力や地域活性化の観点から全体的な引き下げを行うべきである。そのため、料金を高価にしている「償還主義」を廃止するとともに、料金収入によって支払うべき償還金の見直し(整備に要する費用のうち、将来にわたって減価することのない用地取得にかかる費用の償還金からの除外など)、および高速道路会社のコスト削減を含む一層の努力が必要である。

②管理財源の確保

高速道路料金は、昨年5月の道路法等改正により、15年間の有料化延長が決定されたが、ミッシングリンクの解消および維持管理・更新コストの確保、高速移動に対する受益者負担の原則の観点から、恒久的に有料とすべきである。

幹線道路の将来の維持管理費のあり方において、一般道路における大型車対距離課金の導入が例示されたが、そもそも一般道路の通行は無料である。

もし、一般道路における大型車対距離課金が導入されるとすれば自動車重量税等との整合性をどのように考えるのか明示すべきである。

一般道路における大型車対距離課金は、納得のいく理由・根拠、更には、具体的な方法や料金等、詳細も示されておらず、賛同しかねる。

再掲なお、高速道路を含む主要幹線道路ネットワークの老朽化対策は、全国的に喫緊の課題であることから、対象とするインフラに優先順位をつけた上で、予防保全手法・先端技術の活用や、民間活力の導入を図ることで、長寿命化と安全性向上、コスト低減を図る取り組みを強化することが肝要であることは言うまでもない。

無料の自動車専用道路は有料化することなく、維持管理の財源は税によってまかなうべきである。

東京商工会議所からの意見

道路をより賢く使うための取り組み

(1) 賢く使う取り組み

1) 目指すべき国土の姿を踏まえ取り組むべき道路政策に対する意見

今回の基本方針は、高速道路の交通量の分担率の目標設定(30%)や、首都圏経済を支える重要な基盤である高速道路の今後の料金体系の詳細、ETCの普及促進・義務化、一般道路における大型車対距離課金の導入など幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方等について、慎重な議論を要する項目が多く含まれているが、理由・根拠や導入後の影響について、まずは明確に示すべきである。

その上で意見すべきところではあるが、基本方針の現在の記載内容に基づき、下記の通り意見を申し上げる。

わが国が「人口減少社会への対応」という難題に直面する中、行政、医療・福祉、商業等、生活に必要な都市機能、住居機能を交通拠点等一定の地域に集約する地域構造(コンパクトシティ)へ再編し、また、交通網(鉄道、道路等)により各地域のネットワークを維持・強化していくことで、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していく「コンパクト+ネットワーク」の考え方は、当所としても従来より提言してきたところである。こうした考え方に沿って、今後の道路整備を進めていくべきである。

国交省の基本方針に示された通り、上記の考え方に即して、経済・社会システムの基盤である道路の高度化、高質化と有効活用を図るべきである。

2) 道路の使い方の課題に対する意見

①円滑な走行の実現：ボトルネック地点の解消、渋滞対策の促進

首都圏における局所的な容量・車線不足については、特に中央道の調布付近や小仏トンネル付近で顕著である。国土交通省や関係者により平成24年に設置された「首都圏ボトルネック対策協議会」においても、中央道の上記箇所は主要渋滞箇所に位置付けられており、都内および多摩地域、山梨県等の経済界としても早期の渋滞解消を強く望んでいる。

3車線運用は、①数キロ程度の短い距離では十分な効果を発揮しづらいため、一定の距離を確保する必要がある、②3車線運用区間以後の区間の渋滞状況によっても効果が大きく左右する、③3車線運用区間以外のより長い区間も含めた上での効果の検証、④3車線運用が安全性に与える影響(事故発生率の分析)等の点を十分に検討の上、進めるべきである。

これらの点を解決した上で、中央道の調布付近や小仏トンネル付近の渋滞解消対策、特に、用地買収を伴わず既存幅員の中で車線運用を見直すことができ、費用対便益の面でも効果が高い調布付近の対策について、早急に取り組まれない。

②安全な走行の実現：道路照明灯の設置促進

関越道(嵐山⇄高崎間)、北関東道(前橋⇄足利方面)、上信越道全般、東北道全般においては、道路照明灯が少ないため、夜は非常に視界が悪く、かつ、視線の高い大型車はハイビームで走り続けることも難しい。

200m先に横転車がある場合でも、発見が遅れ追突事故を発生させる危険性が高いとの声

がトラックドライバーから実際に聞かれるため、早急な対策が望まれる。

③使いにくさの解消：2020年を見据えた訪日外国人客に対する対応強化

2020年を一つの契機に、訪日外国人客の一層の増加が期待されていることから、案内表示等の英語標記はもちろん、情報提供の多言語化を推進していくことを期待する。また、ICT技術を活用した渋滞回避支援情報や災害時情報の提供等多言語で実施することが望ましい。

特に、2020年前後には多くの訪日外国人客が自ら運転し、高速道路を利用する機会も増えると思われる。訪日外国人客の安全かつ円滑な観光や、事故防止対策の一環として、カーナビの多言語化や自動翻訳技術の導入推進、初心者マークを模した「訪日外国人マーク」(国際免許をもって日本国内を運転しようとする者が車に付けるマーク)、世界遺産等の国際的観光資源の最寄りのインターチェンジの合流車線の延長・首都高速の合流箇所の色分け表示(日本の道路事情に慣れていないドライバーが円滑に本線に合流できるようにするための措置)など、訪日外国人向けの所要の方策が必要である。

④地域拠点とのアクセス向上：スマートインターチェンジの設置促進

首都圏においては、三環状道路、とりわけ圏央道の整備促進により、沿道に大規模な物流拠点、生産拠点、商業施設等が集積しつつあることから、三環状道路が活発な経済活動や円滑な物流に果たす役割は今後、ますます大きくなるものと思われる。

一方、わが国の高速道路のインターチェンジは、平均間隔が約10kmと欧米諸国の約2倍もの長さがあるため利便性が低く、高速道路が有効活用されない一因になっている。加えて、一般道に渋滞を引き起こす要因にもなっている。

インターチェンジの設置については、シンプルな構造で、あらゆる車種が利用できる「入口」または「出口」を、設置間隔を短くした上で増設し、利便性向上と渋滞緩和を目指すべきである。

従って、費用対便益を考慮の上、首都圏における既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道の渋滞緩和、地域活性化に向けて、スマートインターチェンジの整備を促進すべきである。

なお、空港、港湾、物流拠点や工場団地、大規模商業施設に直結するスマートインターチェンジの設置についても、積極的に取り組むべきである。設置について地元から強い要請がある場合等においては、直結対象とする施設選定に公共性・公平性を確保しつつも、受益者負担での整備を促進することも有効と思われる。

3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取り組み」の基本的な考え方に対する意見

今回の基本方針では、高速道路の交通量の分担率の目標を30%とする旨が記載されたが、30%とする旨の理由・根拠が明確ではない。

高速道路がその効果を発揮するためには、まずはミッシングリンク(未整備区間)を解消しネットワークを早急に結節させること、渋滞の原因となるボトルネック部分の解消、安全に走行できる環境の整備、低価格でシンプルかつ安定した料金体系の構築など、所要の対策を実施することが肝要であり、その結果として、分担率の向上が図られるものとする。

4) 高速道路を主な対象とした具体的な取り組みに対する意見

①円滑さの向上

サグ部や合流地点等をはじめとした箇所での渋滞要因を精緻に把握した上で、車線運用の見直しや付加車線の設置等により、ボトルネック部分を早急に改善すべきである。また、一般道路のボトルネック対策として、スマートインターチェンジの設置も促進されたい。

ETC2.0により得られた広域な交通量情報を活用し、渋滞ピークの平準化や環状道路への誘導を図ることは、経済効果、環境改善効果、事故の減少など多岐にわたる効果が期待できることから、推進していくことが望ましい。

ETC2.0を活用した機動的な料金の導入については、混雑状況の分析・検証結果を踏まえ、利用者の意見を十分に参考にしながら検討を進めるべきであり、利用者にとって分かりやすいよう、シンプルなものでなければならない。

混雑状況に応じた機動的な料金設定は、単に混雑路線の料金を上げるだけでなく、環状道路をはじめ迂回路線の料金を下げることで、交通量を平準化させるべきである。

なお、事業用自動車(貨物自動車やバス、ハイヤー・タクシーなど)や物流を担う中・大型車等はその性質上、目的地が渋滞箇所の場合をはじめ、混雑している路線を通らざるを得ないケースも大いにあり得ることから、混雑状況に応じた料金の導入にあたっては、事業用自動車等への配慮が必要である。

②安全性の向上

高速道路の分担率を向上させ、ひいては生活道路への通過交通の流入低減、事故の減少を実現していくためには、その前提として、ミッシングリンク(未整備区間)を解消しネットワークを早急に結節させること、渋滞の原因となるボトルネック部分の解消、安全に走行できる環境の整備、低価格でシンプルかつ安定した料金体系を構築していくことが不可欠である。

悪天候時、事故による通行止等、通行規制時間の最短化に資する取り組みは、通行量の多い路線や、空港・港湾に直結し定時性の確保が求められる路線を優先して実施されたい。

③使いやすさの向上

次世代自動車の普及促進については、日本再興戦略において、2030年までに新車販売に占める割合を5～7割とすることを目指すことが明記されるなど、国を挙げて普及促進に注力していく姿勢が明確であることから、そのカギを握る燃料等の供給設備の設置を鋭意、推進されたい。

「道の駅」やサービスエリアには、ドライバーや同乗者が快適に休憩できる機能が求められるが、トラック業界などの運輸業界ではドライバーの高齢化や人手不足が顕著になりつつあるため、女性の活躍を促進していくことが求められている。従って、女性用の休憩・リフレッシュ施設(トイレ、シャワー、メイクルーム、仮眠室等)の一層の整備を図ることが望ましい。

更には、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進や、乳幼児のための施設(授乳室、おむつ替えベッド、幼児用トイレ、ダストボックス・シンク・手洗器、ベビーチェア等)整備も推進していくべきである。

交通拠点と一体となった道路の交通結節機能の向上については、特に新幹線や都市部の駅、空港等において結節機能を高めることにより、人の往来や物流の活性化を図ることが肝要である。

④地域連携の促進

【再掲】わが国の高速道路のインターチェンジは、平均間隔が約10kmと欧米諸国の約2倍もの長さがあるため利便性が低く、高速道路が有効活用されない一因になっている。加えて、一般道に渋滞を引き起こす要因にもなっている。

【再掲】従って、首都圏における既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道の渋滞緩和、地域活性化に向けて、スマートインターチェンジの整備を促進すべきである。

【再掲】なお、空港、港湾、物流拠点や工場団地、大規模商業施設に直結するスマートインターチェンジの設置についても、積極的に取り組むべきである。設置について地元から強い要請がある場合等においては、直結対象とする施設選定に公共性・公平性を確保しつつも、受益者負担での整備を促進することも有効と思われる。

高速道路沿道の施設との連携を積極的に推進し、地域経済への波及効果を一層高めるための工夫が必要である。(休憩・案内施設である「道の駅」の観光情報発信や地域産品販売の拠点としての機能の強化、地元民間事業者によるSA・PAの運営等。)

(2) 賢く使う取り組みを支えるために進める施策

1) 主要幹線ネットワークの強化に対する意見

①主要幹線ネットワークの強化

【外環道(関越道～東名高速間)の早期完成】

首都圏三環状道路、中でも外環道(関越道～東名高速)が完成すれば、都心に流入している通過交通が迂回できるようになるため、渋滞解消による高い経済効果に加え、CO2排出量削減効果、交通事故の減少など様々な整備効果が期待されている。

また、2020年オリンピック・パラリンピック開催時にも、重要な役割を担うことが期待されている。

とりわけ、首都直下地震等の発災時には一部区間の不通が生じた際にも速やかに移動することが可能となる迂回機能(リダンダンシー)を発揮し、わが国の東西交通の分断を防ぐことから、必要不可欠な路線であり、日本再興戦略にも位置付けられた国家プロジェクトでもある。外環道(関越道～東名高速)をはじめとした重要な役割を担う道路について早期整備を推進すべきである。

また、三環状道路の中で、供用時期が明確になっていない箇所については、時期を明確にする必要もある。各企業は、こうした時期の明示をもとに、物流拠点、生産拠点、商業施設等の投資計画を策定することから、沿線活性化に資するためにも、早期に明示すべきである。

【外環道(東名高速～湾岸線間)の早期計画具体化】

外環道(東名高速～湾岸線間)は、未だルートが確定していない予定路線となっているが、同区間が開通すれば、関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港とのネットワークが確立され、東京の国際競争力強化に大いに資すると思われる大変重要な路線である。従って、同路線について早期に計画を具体化し、事業化すべきである。

【首都圏高速道路ネットワークの充実】

首都圏三環状道路の整備促進に加えて、中央環状線の既に通している区間(板橋JCTから熊野町JCT間、堀切JCTから小菅JCT間、小松川JCT等)においては、環状線本来の機能を実現させるために、渋滞対策を推進していくことが必要である。

都市高速道路晴海線のⅠ期区間(有明から晴海まで)のうち、事業中である豊洲から晴海までの区間の整備は、都内経済の活性化のみならず、オリンピック・パラリンピック開催時にも重要な役割を担うことが期待されており、早期かつ確実に整備すべきである。

加えて、Ⅱ期区間(晴海から築地)についても、早期に事業化すべきである。

【既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路の強化】

多くの物流施設や工場、商業施設が集中する沿岸部を結ぶ国道357号の東京港トンネル、多摩川トンネル部の整備を推進されたい。

②暫定2車線区間の機能強化

今回の基本方針に示された通り、高速道路における暫定2車線区間は諸外国にも例を見ない特殊な構造であり、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時の対応、積雪時の狭い走行空間を考慮しても、その状態を長期間継続することは望ましくない。

4車線化に取り組むだけでなく、低速車両対策等として効果的な追越車線の設置や3車線運用など、本来の機能を確保するための取り組みが必要である。

2) 持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保に対する意見

高速道路を含む主要幹線道路ネットワークの老朽化対策は、全国的に喫緊の課題であることから、対象とする路線、箇所に優先順位をつけた上で、予防保全手法・先端技術の活用や、民間活力の導入を図ることで、長寿命化と安全性向上、コスト低減を図る取り組みを強化することが肝要である。

その際、PPP/PFIの活用や、ネーミングライツ、ミニ公募債など、多様な手法を取り入れていくことが望ましい。

技術者の人材不足により、次代への技術・ノウハウの継承が全国的にも危惧されていることから、良質なインフラの維持管理、更新に持続的に取り組むためにも、技術系人材の確保・育成に更に注力すべきである。

事業者からは、円滑な物流の前提となる、首都高速の老朽化対策の促進や、ネクスコ路線の老朽化対策の早期実施(具体的にいつ、どの箇所に対策を施すか)、老朽化対策実施時の渋滞対策の実施に関する意見、声が多数聞かれるところである。

3) 道路交通状況のきめ細やかな把握に対する意見

再掲ETC2.0により得られた広域な交通量情報を活用し、渋滞ピークの平準化や環状道路への誘導を図ることは、経済効果、環境改善効果、事故の減少など多岐にわたる効果があることから、推進していくべきである。

首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

①料金体系の整理・統一(公平な料金体系)

対距離制を基本とし、起終点を基本とした継ぎ目のないシンプルな新しい料金体系は、環状道路の利用促進につながり、都心に流入している通過交通の減少に寄与することから、当所ではかねてからその導入を主張していた。今回、導入に向けた方針が示されたことを歓迎する。

具体的な料金水準は、「大都市近郊区間料率(例・東名高速:36.6円/km)」を参考に検討すると
の案が示されたが、高速道路は首都圏経済を支える重要な基盤であることから、国際競争力の
強化や地域活性化の観点からも引き下げを行うべきである。新たな料金体系の導入にあたって
は、会社間乗継による割高感を解消し、首都圏の高速道路ネットワーク全体として値上げになら
ないように考慮すべきである。

②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現（シンプルでシームレスな料金体系）

対距離制を基本とし発着地が同一の場合は経路間の差異によらず料金を同一とするならば、
最短距離をもって料金を決定すべきである。

対距離制を基本とし発着地が同一の場合は経路間の差異によらず料金を同一とし、かつ、最
短距離をもって料金を決定するならば、管理主体間の料金収入の配分や、管理主体のあるべき
姿に関する議論も必要だと考える。

③政策的な料金の導入（戦略的な料金体系）

物流や運輸事業者が厳しい経営を余儀なくされている中、事業者にとって高速道路料金の負担
は重いことから、事業用自動車(貨物自動車やバス、ハイヤー・タクシーなど)や物流を担う中・大
型車等については、現在の大口・多頻度割引を新料金導入後も継続するなどの配慮を求める。

混雑状況に応じた料金施策の導入にあたっては、利用者の意見を十分に参考にしながら検討
を進めるべきであり、利用者にとって分かりやすいよう、シンプルなものでなければならない。

再掲なお、事業用自動車(貨物自動車やバス、ハイヤー・タクシー等)や物流を担う中・大型車
等はその性質上、目的地が渋滞箇所の場合をはじめ、混雑している路線を通らざるを得ないケ
ースも大いにあり得ることから、混雑状況に応じた料金の導入にあたっては、事業用自動車等への
配慮が必要である。

今回、一定時間内に一時退出した場合であっても負担が増えないような料金体系を構築すべ
き旨が打ち出されたが、本趣旨を活用し、主要観光スポットをめぐる企画料金を設定するなど、地
方創生・観光振興にも大いに役立てるべきである。

(4) 新たな料金システムの構築

1) ETCの普及促進・義務化に対する意見

今回提示された平成28年度からの新たな料金システムの導入は、実質的にETC2.0の普及を
前提としたものである。現行のETCについては、高速道路での利用率が約9割と普及が進んでい
るが、ETC2.0の普及にはユーザーにおける機器のバージョンアップまたは新規購入が必要であ
るため、トラック事業者等多くの車両を保有する事業者にとってETC2.0の導入負担は重いもので
ある。

従って、新たな料金システムおよびETC2.0の導入が検討・予定されている平成28年度に合わ
せて時限的にETC2.0の導入補助や、一定の保証金のもとに機器を無償貸与する仕組みの構築
等の対策を講じられたい。

なお、主に地方では、高速道路を多頻度で利用しないユーザーもいることから、ETC2.0の義務
化は慎重に検討すべきである。

2) オリンピック・パラリンピック等に合わせた取り組みに対する意見

立候補ファイルでは、大会開催時における大会関係車両の定時性確保と一般の市民生活や経済活動への影響を最小限とするため、交通量約10%の低減を目標に、下記の方策をもって、一般車両の都心部への流入を抑制することが掲げられている。

- ・広報キャンペーンを通じた代替ルートの利用の奨励
- ・公共交通機関の積極利用の呼び掛け
- ・企業の夏季休暇時期及び業務時間の調整
- ・企業への納品時間の変更要請
- ・市民への需要抑制の協力依頼等の実施

これらの方策を官民が連携して推進していくことが肝要である。

今回の基本方針では、大会期間中に料金施策を活用して道路交通の平準化や分散化、道路交通需要の低減に向けた検討を進めるべきと記載されたが、大会期間中の交通量について詳細なシミュレーションを実施した結果、交通量の大幅な低減が必要との結論に達した場合は、料金施策ではなく、一時的な通行規制を実施すべきと考える。

その他

1) 将来の高速道路の利用者負担のあり方に対する意見

①料金の低減

料金水準は、国際競争力や地域活性化の観点から全体的な引き下げを行うべきである。そのため、料金を高価にしている「償還主義」を廃止するとともに、料金収入によって支払うべき償還金の見直し(整備に要する費用のうち、将来にわたって減価することのない用地取得にかかる費用の償還金からの除外など)、および高速道路会社のコスト削減を含む一層の努力が必要である。

②管理財源の確保

高速道路料金は、昨年5月の道路法等改正により、15年間の有料化延長が決定されたが、ミッシングリンクの解消および維持管理・更新コストの確保、高速移動に対する受益者負担の原則の観点から、恒久的に有料とすべきである。

幹線道路の将来の維持管理費のあり方において、一般道路における大型車対距離課金の導入が例示されたが、そもそも一般道路の通行は無料である。

もし、一般道路における大型車対距離課金が導入されるとすれば自動車重量税等との整合性をどのように考えるのか明示すべきである。

一般道路における大型車対距離課金は、納得のいく理由・根拠、更には、具体的な方法や料金等、詳細も示されておらず、賛同しかねる。

再掲なお、高速道路を含む主要幹線道路ネットワークの老朽化対策は、全国的に喫緊の課題であることから、対象とするインフラに優先順位をつけた上で、予防保全手法・先端技術の活用や、民間活力の導入を図ることで、長寿命化と安全性向上、コスト低減を図る取り組みを強化することが肝要であることは言うまでもない。

無料の自動車専用道路は有料化することなく、維持管理の財源は税によってまかなうべきである。

(一社) 日本自動車連盟からの意見

当連盟の高速道路に係る全般的な主張については、去る平成26年10月9日に開催された第14回国土幹線道路部会にて発表させていただいておりますので、ここでは割愛させていただきます。

「道路を賢く使う」の主語が不明確です。

理由：施策は主語となる者の意見を中心に対応すべきと考えます。

<道路の使い方の課題>

コストを考慮すれば、インフラ（道路）側で対応すべきことを絞り、メリハリをつける必要があるのではないのでしょうか。

理由：昨今、ナビゲーション装置や衝突防止装置等、自動車技術は急速に進展しており、車両側でこれらの課題に対応できる部分もあります。

<基本的な考え方>

一般道路と比較して高速道路の交通量の分担率を欧米並みにするために諸対策を講ずることが基本的考え方とされていますが、これは地方創生にとっても重要な意味を持つものと考えます。これを実現するために最も必要なことは、まず欧米と日本の差を明確にすることであり、その最大のもは料金が圧倒的に高いということです。また、欧米では料金定額制を含め様々な事例がありますが、分担率を近づけるためにはそのような制度的な見直しが必要ではないのでしょうか。次に、環状道路の整備の遅れ等が挙げられます。整備の優先箇所や優先度を明確化し、迅速に進めることが必要と思われます。

もちろん、高速道路のパフォーマンスを向上するための運用改善や小規模な改良も効果はあるでしょうが、あくまで限定的なものであろうと思われます。

「機動的な料金の導入」については、どの時点でどの様な方法で自動車ユーザーが情報を把握できるのかが不明確であり、安易な導入は逆に混乱を生じかねないと思われます。

理由：一般的に自動車ユーザーは、高速道路を利用するか否かを出発時から計画しており、仮にインター入口で情報が把握できていたとしても直前で計画を変更することは難しいと思われます。自動車ユーザーが高速道路を利用するかどうかを判断するためには、何よりも情報の分かりやすさ、及びその情報をいかに適切に提供できるかが重要です。

生活空間の環境改善を進めるため高速道路への交通の転換を促進するとされていますが、当連盟が実施したアンケート調査によれば、自動車ユーザーは高速道路の整備よりも、地域をつなぐ幹線道路や生活道路の改善を優先してほしいとの声の大きいとの結果が出ています

「高速道路の利用者負担のあり方」については、出資金を含めた建設債務の利息、車種別の料金収入等、試算に用いた前提条件や具体的詳細データの情報公開が不可欠であり、利用者理解を求める必要があると思われます。また、受益者とは誰なのかを明確にし、すべて

を一般の自動車ユーザーに押し付けることのないようにすべきです。

理由: 災害対策等として整備された道路の受益者は国民全体といえます。また、無料の高速道路も現実に存在しています。

「基本方針に関するデータ集」P20の「料金收受コストの低減」のグラフによりますと、平成21年以降の現金收受のコストが大幅に伸びていますが、これはどのような理由によるのでしょうか。

(一社) 日本自動車工業会からの意見

【二輪車の車種区分について】

高速道路など有料道路の車種区分において、二輪車を現行区分から独立させることを追記していただきたい。

理由：二輪車を「軽自動車等」から独立させ、独自の区分を設けることにより、二輪車、さらには軽自動車の利用実態が把握でき、高速道路の利用促進等、施策検討に資する。

【乗継時ターミナルチャージ廃止分の振替について】

ターミナルチャージ廃止も含めた首都圏の高速料金体系の変更が、料金収入にどのような影響を与えるか関連データを公開の上、検討していくことを追記していただきたい。

理由：首都高速は、完全対距離化によって増収となる側面もある（上限料金の撤廃、短距離利用の増加）。また、増減収は圏央道内側の合計で評価するなど、料金収入に与える影響は、定量的、総合的な視点が必要と考えられるため。

【大型車の負担、過積載について】

大型車も含め、都心部通過交通の迂回誘導のための料金施策は、引下げを基本とすべき

理由：交通集中の緩和に必要なのは、料金差であり高い料金ではない。我が国の料金水準は極めて高く、引き上げによって一般道路利用が増加する懸念が大きい。

過積載については、取締まりの強化等、抜本的な対策も含め、幅広く検討すべき。

理由：過積載は法令違反であり、第一に、法制度上の義務規定や罰則の見直しが基本と考えられる。

【ETCの普及促進・義務化について】

ETC2.0については、サービス内容や車載システムのあり方等、普及に向けた課題や必要な支援について官民で議論を深めていくことを追記していただきたい。

理由：既存のETCから積極的に代替するようユーザーメリットが示される必要があるため。

非ETC車の料金引き上げ、装着義務化については、過度な利用者負担とならないよう低コストで利用しやすい方法について検討をいただきたい。

理由：二輪車のETC普及が遅れているため、ETC普及促進に資する施策をあわせて議論していただきたいため。

【料金引下げ、維持管理有料について】

料金徴収期間の15年延長を前提とした料金水準の引下げ、償還対象経費の見直し等、利用者負担を軽減するための具体策を打ち出すとともに、償還見直し等の関連データを公開の上、検討していくことを明記していただきたい。

理由：料金引下げは『努力』にとどめるのではなく、具体策を明記すべき。大規模更新に要する費用(約4兆円)からすると、料金徴収期間の15年延長は不相応。また、償還満了後の「維持管理有料」に言及するのであれば、出資金等、償還対象経費見直しといった利用者負担を軽減する方針を明確に打ち出すべき。

【一般道路における大型車対距離課金の導入について】

記述が唐突である。対象とする幹線道路の範囲、維持管理費の額や税負担額に対する過不足等、導入の必要性を明記するとともに、引き続き、慎重な議論が必要なことを追記していただきたい。

理由：本施策は、大型車に限らず、自動車税制や有料道路制度等、道路利用者の負担についての考え方を大きく変えるものである。導入の必要性について説明を加えるなど、幅広い関係者の十分な議論が必要と考えられるため。

(公社) 全日本トラック協会からの意見

1. 一般道路における大型車対距離課金の検討について

将来の高速道路の利用者負担のあり方において、「一般道路における大型車対距離課金の導入について検討すべき」とされているが、大型車は普通車に比べ自動車重量税、自動車税、軽油引取税などの自動車関係諸税について過重な税負担を強いられており、仮に大型車に課金されることになれば、二重の負担ともいうべき状況になる。総合物流施策大綱においても、物流効率化の推進が記されており車両の大型化の推進に反することになることから、大型車への課金には断固反対である。

なお、過積載違反件数は平成5年に91,000件だったものが、平成25年には3,600件と25分の1にまで減少している状況にあり、このたび「車両の大型化に対応した許可基準の見直し等において」、車両総重量が基準の2倍以上の悪質違反者に対して即時告発が実施されることとなることを踏まえ、過積載の防止について、業界として一層積極的に取り組んでいきたい。

2. SA・PAにおける駐車スペースの整備・拡充について

使いやすさを向上するための取組として、「高速道路の休憩施設・ガソリンスタンド等について、一定のサービス水準の確保を図る必要がある」、「運送業などにおける女性の更なる活躍を支える観点から、休憩施設について、女性が利用しやすい環境を充実させることが重要である」とされているが、高速道路のSA・PAの駐車場においては、特に夕方～夜間にかけて、大型車の駐車スペースは満車状態で、ドライバーが十分休憩することができない状況にある。

トラックドライバーは、改善基準告示など法令上の規制において連続運転時間4時間までや休息期間等が義務付けられており、これを遵守するためには一般道も含め休憩スペースが不足している。法令遵守及びドライバーの労働環境改善のためにも、SA・PAにおける駐車スペースの整備・拡充を早急を実施されたい。

3. 交通量に余裕のある時間帯の有効活用について

トラック輸送は、翌朝に荷主の庭先に荷物を到着させるため、深夜の輸送が多い実態にあるが、深夜の高速道路は渋滞もなく、交通量に余裕のある状況にある。余裕のある高速道路を有効に活用し、深夜における一般道の走行を少しでも多く高速道路に転換させることにより、一般道における交通事故の削減や環境の改善、ドライバーの労務負担の軽減等に寄与することができる。

このことから、交通量に余裕のある時間帯を有効活用するため、営業用トラックを対象とした、期間限定の、需要の拡大と料金割引の拡大を結びつけた社会実験の実施を検討されたい。

4. 長距離通減制の割引率の拡大について

高速道路を賢く使うための料金体系において、大型車の効果的・効率的な利用を促すための料金施策についてふれられているが、トラック運送事業は全国各地に輸送を行い国民のライフラインとなっており、生鮮食料品や農産物など200kmを超える長距離輸送が重要な役割を果たしている。長距離輸送の効率化を図るためには高速道路の利用は不可欠であり、さらなる高速道路の活用により物流の効率化を図るため、長距離通減制の割引率(現在100km～200kmまで25%割引、200km超が30%割引)の拡大を図られたい。

5. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金について

首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系において、「料金水準や車種区分について、対距離制を基本としつつ、首都圏における統一を図るべきである。これに伴い、現行の均一料金区間や、完全な対距離制となっていない首都高速等を含めて見直す必要がある」と記載されているが、見直しにあたっては、現行より負担が増えることがないように制度設計されたい。

また、「料金体系の整理・統一にあたっては、首都高速が対距離料金制に移行した際に激変緩和のために導入した割引等を見直すことが必要である」と記載されているが、見直しにあたっては、現行の大口・多頻度割引、会社間乗継割引等の割引制度を継続されたい。

6. ETC2.0の普及について

継続的な交通モニタリングと情報提供が一元的に可能なETC2.0の活用については賛成であるが、ETC2.0の普及にあたっては、利用者が現在使用しているETCから負担なく円滑に移行できるような対策を講じられたい。

東京都からの意見

1 道路をより賢く使うための取組について

- ・高速道路の渋滞対策については、中央道の調布付近及び小仏トンネル付近の付加車線設置などを一日も早く事業化すべきである。とりわけ、慢性的な渋滞が発生している調布付近については、2020年のオリンピック・パラリンピック競技大会開催までに対策を必ず完了させるべきである。
- ・外環道の関越道から東名高速間については、必要な財源を十分に確保し、オリンピック・パラリンピック競技大会のためにも、2020年早期に開通させるべきである。
- ・外環道の東名高速以南については、外環道の環状道路機能をより効果的に発揮させるため、早期に計画を具体化し、着手すべきである。
- ・道路標識の英語併記化とともに、ICTを活用した多言語案内など、外国人旅行者等にも使いやすい道路サービスを提供すべきである。

2 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系について

- ・首都圏の高速道路の新たな料金体系については、利用者にとって一体的で利用しやすいものとするため、以下の点を考慮すべきである。
 - ・広く利用者の理解が得られる料金体系とするためにも、現行の料金収入が増加しないことを前提に、管理会社の経営努力を促すこと
 - ・管理会社や路線毎に異なる料金体系を対距離制に統一し、料率については、債務を償還できる水準とすること
 - ・対距離制への統一にあたっては、適切に激変緩和措置を講じること
 - ・管理会社や路線にかかわらず、利用距離に応じた公平な負担を原則とし、多摩地域の利用者にも使いやすい料金体系とすること
 - ・起終点間の距離を基本とし、発着地が同一ならば料金を等しくすること
 - ・恒常的に発生している都心部の渋滞を緩和するため、都心を通過するだけの交通を外側の環状道路へ確実に迂回誘導させる制度を導入すること
 - ・首都圏の国際競争力向上に資するロジスティック機能の強化に向け、高速道路間での大口・多頻度割引の適用基準統一や制度拡充など、物流事業者等へ配慮すること
 - ・新たな料金体系導入時、利用者に対して、早期から分かりやすい説明を行い、混乱が生じないように周知すること

3 その他

- ・一体的で利用しやすい料金体系や戦略的な交通需要マネジメントの実現には、ETCの義務化は不可欠であり、義務化に向けて、普及促進の取組を強化すること。ただし、義務化できる環境が整うまで、クレジットカード未契約者等、現金車への対応に適切に配慮すべきである。
- ・2020年オリンピック・パラリンピック競技大会の大会運営に支障がないよう、都心部への流入交通を抑制するなど、適切な措置を講じること。また、大会期間中の都市活動に影響を生じさせないよう、円滑な貨物輸送を確保すべきである。

神奈川県からの意見

大都市圏の料金体系など道路を賢く使う取組については、第15回国土幹線道路部会に私自ら出席し、道路をフル活用するため、「つなげる」、「わかりやすい」、「つかいやすい」の3つの視点から意見を述べたところです。1月27日に公表された標記の基本方針については、これらの意見が反映されたことから、賛同します。

今後、この方針に基づき、次のことについて、早期に実現できるよう取り組んでいただくようお願いいたします。

- ①高速道路等のつなげるべき道路はつなげていくこと。
- ②圏央道や横浜横須賀道路の割高感を解消しつつ、分かりやすい料金体系を実現すること。
その際、同一発着地点の料金は、利用経路によらず同一の料金とすること。
- ③ビッグデータ等を活用し、混雑状況に応じた料金や適切な案内方法を導入するなど、利用者へのサービス向上を図ること。

《補足》

一般道路が渋滞しており、かつ、並行する高速道路の交通容量に余裕がある場合、高速道路の利用率を上げるために、高速道路の短距離利用を促す料金施策についても検討してはいかがでしょうか。

理由：路線によっては、高速道路の短距離区間の利用率は低く、並行する一般道路に渋滞が多発している箇所があるため。

将来、ビッグデータを利活用する取り組みが実現する際には、地方の道路管理者においても、そのデータを適切に利用可能となるよう、ご配慮願います。

理由：道路を賢く使うために、広域かつ高精度な事故・渋滞情報などの有効なデータをより有用に活用することが必要であるため。

料金水準の整理・統一によって、現行の料金水準より上がる路線については、段階的な見直しや負担増に対する一時的な割引の実施などの激変緩和措置を、地域の状況を踏まえ、適切に実施していただくようお願いいたします。

理由：料金水準が上がる路線について、利用者の一時的な負担増の集中、利用率低下による周辺一般道路の渋滞等を緩和するため。

埼玉県からの意見

国土幹線道路部会では埼玉県に発言機会をいただくとともに、基本方針には埼玉県の意見・方針の多くが反映されていることに心より感謝申し上げます。本基本方針について埼玉県から改めて下記のとおり意見をさせていただきます。

1. 道路をより賢く使うための取組について

今回、基本方針の中で「主要幹線ネットワークの強化」として、「圏央道等の環状道路の整備を進めるとともに、渋滞状況を踏まえ、ボトルネック対策など賢く使う取組と連携しながら、既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路の強化が必要である」と記載されている。

「新大宮上尾道路」はまさしくこの方針に該当する路線であり、高速道路ネットワークを最大限活用するためには、早急な整備が必要不可欠である。そこで、「新大宮上尾道路」等の主要幹線ネットワークの強化についても、整備方針を早急に具体化していただきたい。

2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系について

首都圏三環状道路の完成を見据えて、外側の環状道路である圏央道へ、適切に交通が誘導されるとともに、利用者の立場にたち、わかりやすく利用しやすい料金体系にすべきだと考える。

なお、導入にあたっては、経済状況や環状道路の整備状況も考慮し、段階的な見直しや負担増に対する一時的な割引を実施するなど、利用者の急激な負担を軽減すること。

首都高速道路(株)からの意見

1. 首都圏の料金体系の整理・統一

首都圏の料金体系の整理・統一にあたっては、同一発着・同一料金による交通シフト、利用1回に対する固定額の調整や現金車対応のための上限額設定に伴う減収が想定されるため、債務の確実な償還について配慮をお願いしたい。

また、料金体系の整理・統一については、高速道路会社間の調整も必要となるため、国の主導をお願いしたい。

2. 車種区分の統一

新しい料金の導入と車種区分の統一にあたっては、一体的な事業許可・協定変更手続きを進めることをお願いしたい。

なお、車種区分の統一にあたっては、現金車への対応として料金收受装置の改修や車種判別装置の新設などの対応が必要となるため、ご配慮願いたい。

3. システム関連改修費用の投資

新しい料金体系の導入及び車種区分の統一のためには、システム関連改修費用の投資が必要なことから、ご配慮願いたい。

4. 料金割引の見直し

料金体系の整理・統一にあたり、基本方針の趣旨を踏まえ、平成27年度に期限を迎える料金割引については基本的に廃止としたい。

5. 新しい料金体系の導入に向けた調整

上述の変更を踏まえた首都高速料金の変更については、国土交通大臣への事業変更許可申請が必要であり、その申請にあたっては各地方公共団体の議会議決を経た上で、道路管理者の同意が必要となっている。

また、新しい料金体系の変更は利用者への影響が大きいものと思われるため、事業変更許可後の新料金の周知については、十分な広報期間が必要と考えている。

こうしたことから、平成28年度の新料金導入に向けては、地方議会日程や関係機関との調整、新料金の広報期間を考慮していただくとともに、各地方公共団体との調整が円滑に進むようご支援願いたい。

6. 混雑状況に応じた料金施策

混雑状況に応じた料金施策については、現金車は料金所での対応が困難なことから、施策の趣旨を踏まえると、現金車の料金は混雑時のETC車の料金以上とする等の対応が必要と考えている。