

## 近畿圏 構成骨子（案）

## はじめに

## 1. 近畿圏の将来と高速道路を取り巻く環境

- ・日本における近畿圏の重要性
- ・日本海側との連携強化
- ・複数ある空港・港湾の活用とミッシングリンクの存在 など

## 2. 近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系

## (1) 現行の料金体系の課題

- ・均一料金区間や対距離料金区間の混在
- ・公社などをはじめ複数の管理主体の存在 など

## (2) 今後の料金体系のあり方

## 1) 基本的な考え方(近畿圏の原則の整理)

(留意事項) 必要なネットワーク強化との両立 など

(参考事項) 首都圏料金の賢い3原則

利用度合いに応じた公平な料金体系

管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

## 2) 実現に向けた取組

## (3) 料金体系の確立にあたっての留意事項

- ・定期的な評価
- ・渋滞箇所のピンポイント対策 など

## 3. その他

- ・賢く使う取組、有料・無料の整理や暫定2車線への対応 など

## あとがき

## 国土幹線道路部会 中間答申のポイント(その1)

### 1. 道路をより賢く使うための取組

#### (1) 賢く使う取組

##### 1) 目指すべき国土の姿を踏まえ取り組むべき道路政策

<直面する危機>(国土のグランドデザイン2050/国土形成計画/社会資本整備重点計画の改定の議論等 より)

①人口減少・少子化、高齢化 ②グローバル化の進展 ③巨大災害の切迫 ④インフラの老朽化

<国土づくりの方向性>

- ・コンパクト+ネットワーク
- ・地域の産業競争力強化
- ・災害に対する安全・安心の確保
- ・インフラの戦略的な維持管理・更新

<道路政策として期待される役割>

圏域間等の連携促進、拠点のコンパクト化を支える 等

↓ ICTを活用しつつ、道路を高度化・高質化

経済・社会システムのイノベーションの創出

- ①新たな産業のプラットフォームの提供による雇用の創出
- ②他の交通モードとの連携による人流・物流の活性化
- ③平常時、災害時を問わず安全・安心な道路のマネジメント

##### 2) 道路の使い方の課題

他国に比べ道路ネットワークが貧弱だが、そのネットワークを十分に使い切れていない

<利用者の視点から見た道路の使い方の課題>

①円滑に走行できない ②安全に利用できない ③使いにくい ④地域へのアクセスが不十分

人口減少等が予想される厳しい状況下で、新たな国土形成を着実に進め、経済・社会システムのイノベーションを創出するために、道路の機能を最大限に活用することが必要

##### 3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方

高速道路を中心とした今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる

- ・高速道路の分担率を適切に引き上げることで、道路ネットワーク全体を最適利用(現状16%→目標30%)
- ・目標を掲げ、我が国が世界のトップランナーとなる意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦

##### 4) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて

円滑

- ①科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消
- ②ETC2.0を活用した本格的な交通需要マネジメントへの移行

安全

- ③高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
- ④備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

使いやすさ

- ⑤最新の社会ニーズに対応した案内、休憩等のサービスの向上
- ⑥交通機関相互のシームレス化による人流・物流の活性化

地域連携

- ⑦高速道路と施設との直結等による地域とのアクセス機能の強化

注) 上記施策は、本部会での議論を通じて提案されたものであり、行政などにおいて、これらの施策に限らず、先進的・先端的な取組に挑戦

#### (2) 賢く使う取組を支えるために進める施策

<ネットワークの強化/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>

- ・圏域間の連携促進等のために主要幹線ネットワークを強化/暫定2車線区間を機動的に機能強化
- ・主要幹線ネットワークを戦略的に維持修繕・更新/経路誘導等により大型車の利用を適正化

<道路交通状況のきめ細やかな把握>

- ・道路交通センサス中心の調査体系をゼロベースで見直し、常時かつ精緻に交通状況を把握

# 国土幹線道路部会 中間答申のポイント(その2)

## 2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

### (1) 現行の料金体系の課題

- 整備の経緯などにより、路線毎に決定した料金体系をつなぎ合わせた現行の料金体系
- 料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なる
  - 圏央道経由よりも都心部経由の方が安くなるなど、経路による差異が生じている
  - 他より高い料金水準の路線、管理主体が異なる路線を跨ぐ際のターミナルチャージ

### (2) 今後の料金体系のあり方

#### <圏域共通の新しい料金体系の確立>

#### 首都圏料金の賢い3原則 ~賢く使うための合理的な料金体系~

利用度合いに応じた公平な料金体系

・対距離制を基本とした料金

管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

・管理主体間の継ぎ目を感じない料金

交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

・効率的・柔軟な利用を実現する料金

#### <実現に向けた取組>

##### ① 料金体系の整理・統一

- ・料金水準や車種区分について、対距離制を基本として統一
- ・具体の料金水準については、大都市近郊区間の水準を参考に検討

##### ② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- ・発着地が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一とする
- ・管理主体を跨ぐ際のターミナルチャージを1回の利用に対して1回分のみ課す

##### ③ 政策的な料金の導入

- ・混雑状況に応じた料金施策  
(都心経由と環状道路経由の料金に差 ⇒ 混雑状況に応じた機動的な料金)
- ・災害・事故発生時等における柔軟な料金施策(代替路の走行、路外での休憩等)
- ・大型車の効果的・効率的な利用を促すための料金施策(割引停止措置の統一化)

### (3) 料金体系の確立にあたっての留意事項

- ・オリンピック開催時期を念頭におきつつ、料金体系の確立に向けたロードマップを明確化  
圏央道概成(平成27年度末) / 東京オリンピック・パラリンピック(2020年) / 三環状完成
- ・環状道路整備等の進展に合わせて、激変緩和措置も講じながら段階的に導入
- ・交通状況にあわせた割引・割増を行うなど、企画割引制度を柔軟に運用

### (4) 新たな料金システムの構築

- ・ETC2.0の普及を促進しつつ、ETCによる料金支払の義務化に向けて検討
- ・オリンピック・パラリンピックなどの大型イベント時における料金施策を検討

## 3. その他

- ・首都圏の料金体系のとりまとめを基本としつつ、近畿圏や中京圏についても議論
- ・将来の高速道路の利用者負担のあり方などについて重点的に検討



- <料金の低減> 国際競争力強化、地域活性化等の観点から、引き続き低減に向け努力
- <管理財源の確保> 償還満了後も料金を徴収し続けることについて検討  
幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方について検討
- <混在の整理> 混在している有料区間と無料区間の整理 など