

1. これまでのネットワークの経緯と検証

- 14,000kmなど既存の高速道路計画について、
 - ⇒ どのように形成されてきたか、
 - ⇒ どのような目標が、どこまで達成され、国際的に見てどうか、
 - ⇒ 現在の経済社会情勢や国土の状況などから見てどうか、など、現時点で幅広く評価すべきではないか。
- 特に、現在の高速道路ネットワークについて、大震災も踏まえ、災害面からの弱点の再点検が必要ではないか。

2. 高速道路ネットワークに求めるもの

- 今後の経済社会情勢を踏まえ、高速道路に期待される政策目的は何か。
【具体例】
 - ⇒ 国際物流の動向も踏まえ、国際競争力の強化のための戦略的ネットワーク整備を進めるべきではないか。(例:アジアとの交流など)
 - ⇒ 人口減少が想定される中、広域施設の共有や救急医療の支援のため、地域間の連絡性を高めていくべきか。
 - ⇒ 今後想定される東海・東南海・南海地震等の大規模災害にも備え、国土の危機耐性を高めていくべきではないか。
 - ⇒ 観光立国推進のため、観光地や空港へのアクセスを改善し、周遊性を高めるべきではないか。 等
- 政策目的を実現するために、高速道路に求められる機能は何か。
【具体例】
 - ⇒ 生鮮食料品の流通や産業の競争力を支える高速性
 - ⇒ ヒト、モノの効率的な移動を可能にする時間信頼性(定時性)
 - ⇒ 重大事故につながりやすい暫定2車線区間への対応など、安全性
 - ⇒ 大規模災害時など、いざという時にも機能する強靱性
 - ⇒ 異常時(台風・豪雪等)にも機能を発揮できる耐候性
 - ⇒ 空港・港湾との直結や車両の大型化など国際物流への適応性
 - ⇒ 使いやすいICアクセスなどの利便性 等

3. ネットワークのあるべき姿

- 政策目的を実現するため、高速道路ネットワークは、どのような拠点を連絡すべきか。
 - ⇒ 拠点は、県庁所在地のほか、どのような都市・地域を選択するか。
 - ⇒ 交通全体のネットワークの観点から、重要な空港・港湾等への連結を戦略的に強化すべきではないか。
 - ⇒ 拠点のつなぎ方にも、歴史的経緯や海岸線等を考慮すべきではないか。

- どのようなサービス水準(例:どのくらいで走れるか)を目指すか。
 - ⇒ 達成すべきサービス水準は、海外との比較、社会情勢、地域性等を踏まえて、どのように設定すべきか。
 - ⇒ 有料道路と無料道路でサービスの差を設けるべきものか。
 - ⇒ サービス水準は、高速道路だけでなく、一般国道なども含めて評価すべきではないか。

4. 整備・管理手法について

(1) 整備手法

- 整備を決定したが手法が未確定の東京外環、名古屋2環、4車線化やミッシングリンクなどについて早急な解消が必要ではないか。
 - ⇒ 東京外環のような大都市周辺の道路や、既に有料で開通している区間の4車線化について、周辺高速ネットワークや交通状況などを踏まえ、有料とすべきであり、その手法については、幅広く検討すべきではないか。
 - ⇒ ミッシングリンクの解消については、ネットワークの現況を踏まえ、整備のプライオリティを考慮した上で効率的な対応が必要ではないか。今後の整備手法については、わかりやすいものとするべきであり、一般国道など他の道路の手法を踏まえて、検討すべきではないか。
- 国幹会議の扱いも含め、整備に至るプロセスについて、そのスピードアップも考慮しつつ、透明性・客観性を確保すべきではないか。

(2) 構造規格

- サービス水準を達成するためには、どのような構造が必要か。
- 機能を重視するが、自動車専用道路などに拘らない柔軟な対応が必要ではないか。路肩の活用や車線数等についても柔軟に考えるべきではないか。

(3) 新たなナンバーリング

- 利用者の利便性や観光の観点から新たなナンバーリングを導入すべきではないか。

(4) 管理手法

- 高速道路、一般国道が補完し合うなど、平常時のみならず災害時などにおいてもネットワークとして機能する管理が必要ではないか。
- 将来の維持更新需要の増大にどのように対応していくのか。またEUの動向も踏まえて、課金することについてどのように考えていくのか。

(5) その他

- 複雑な道路種別・管理者の体系を、国と地方の責任分担を明確にしつつ簡素化すべきではないか。

今後の料金制度のあり方 主な論点整理(たたき台)

1. 料金施策の評価(無料化社会実験、休日1000円)

(1) 無料化社会実験

- ・ 全体の無料化については慎重に検討する必要があるが、今回の実験のように、地方部の端末部など交通容量に余裕がある区間における料金引下げは、費用の負担の問題はあるものの、交通需要を管理する方策としては有効ではないか。

(2) 休日1000円(上限料金制)

- ・ 経済が急激に悪化する中で、地方の観光振興など、景気対策としては一定の効果はあったのではないか。
- ・ 一方、毎週ゴールデンウィーク並みの渋滞の発生、長距離利用の促進による他の交通機関への影響等、交通施策としては課題があるのではないか。

2. 今後の料金制度のあり方

(1) 基本的な考え方

① 基本とする料金制度

- ・ 基礎的な料金制度は、負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離料金を基本とする必要があるのではないか。
- ・ また、その水準(料率)については、全国一律を基本としつつ、特に効果や建設コストの高い区間についてどのように考えるか。

② 受益と負担のあり方

- ・ 高速道路を巡る受益と負担をどのように考えるか。特に、受益の範囲について利用者と利用者以外、あるいは地域間についてどのように考えるか。
- ・ 高速道路料金と自動車関係諸税との関係をどのように考えるか。
- ・ 世代間の公平性の観点から、45年を料金徴収期限とする現行制度をどのように考えるか。

③ 償還の考え方

- ・ これまで建設費の償還を念頭に置いてきたが、有料事業による建設が一定の進捗が図られた現在、今後の償還の考え方について改めて検討する必要があるのではないか。
- ・ 将来の維持管理や更新も含めて検討する必要があるのではないか。

(2) 今後の料金施策の方向

- ・ 高速道路を有効活用していくことが必要ではないか。
⇒ 高速道路の有効活用や、夜間や物流利用の促進、観光振興のための料金施策について、現行の各種割引を一層効果的、効率的なものに改善していく必要があるのではないか。
- ・ 今後は交通需要を管理していく観点が重要ではないか。
⇒ 交通需要管理の観点から、一般道との関係を踏まえつつ交通量に応じた段階的な料金体系や、大都市部を中心に、IT技術をフル活用した柔軟な料金とする必要があるのではないか。
- ・ 基本的な料金制度は利用者に分かりやすいシンプルな体系とすべきではないか。一方、様々な政策目的に対応した料金施策との両立をどのように図っていくのか。
- ・ 利用者や産業が長期的な見通しの下で、高速道路を有効に活用できるよう安定的なものとする必要があるのではないか。一方、社会経済情勢の変化を踏まえつつ、期限を限って(概ね5年程度)、政策目的に対する効果を確認しながら実施することも必要ではないか。
- ・ 各交通機関の競争性や補完関係の維持など、総合的な交通体系を考慮していく必要があるのではないか。

3. 当面の課題

- ・ 今後の方向を踏まえ、現行割引の計画期間である3年後の料金や必要な負担をどうするのか。少なくとも、現在行っている各種割引について、速やかに検証し、必要があれば見直しを行うべきではないか。
- ・ 本四高速については、
⇒ 全国一律を基本とした料金を目指すべきか。その際、効果や建設コストについてどのように考えるか。
⇒ 他の交通機関との関係について地域としてどのように考えるか。
⇒ 国・地方・利用者の負担についてどのように考えるか。
⇒ 民営化の際に決定した将来のNEXCOとの合併についてどうするのか。

4. 料金施策の効果的な実施のために必要な方策

- ・ 今後、料金施策を効果的に進めるために、IT技術を活用した計測システムの整備によるリアルタイムな評価や、これに柔軟に対応するための料金システムを整備する必要があるのではないか。
- ・ 民営化会社のノウハウを活かし、様々な主体と連携した取組みも積極的に進めるべきではないか。