

## 1. 高速道路政策の展望

＜目指すべき方向性＞ 重層的な連携による活力ある国土づくり／国土全体が効率よく機能するようなマネジメントの実施

### (1) 高速道路ネットワークのあり方

#### 1) ネットワーク強化のあり方

- ① 大都市・地方ブロック都市のネットワーク緊急強化
- ② 脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全する  
ネットワーク機能の早期確保
- ③ 主な空港・港湾等の交通拠点への連結性強化

#### 2) ネットワーク利用のあり方

- ① シームレスな利用の実現
- ② 持続的な利用に向けた安全・安心の確保
- ③ 沿道地域との連携による新たな価値の創出
- ④ 利用にかかる公正・公平な負担

## 2. 維持管理・更新への取組

＜重視すべき視点＞ ～適切なメンテナンスサイクルを早急に構築～

適切な点検による現状確認と的確な補修等の実施／情報の整備・共有及び発信／必要な体制整備と新技術の開発・導入

### (1) 更新計画の策定と定期的な見直し、更新のための資金の計画的・安定的な確保

- ・中期的な更新計画を策定、実施状況等を踏まえ見直し
- ・都市再生プロジェクト等と一体的な事業実施を検討
- ・更新計画を踏まえた事前の引当てなど、資金を計画的・安定的に確保

### (2) 更新の負担のあり方

- ・高速道路の利用者による負担を基本に、民営化時に想定した債務の償還満了後、10～15年程度を目安として料金徴収期間の延長を検討
- ・その際、民営化の趣旨を踏まえ、民営化時債務と更新債務を区分

### (3) 将来の維持管理負担のあり方

- ・混在している有料区間と無料区間の整理
- ・償還満了後も維持管理負担を利用者に求め続けることも検討

## 3. 料金制度のあり方

＜目指すべき方向性＞ 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枠組みの構築  
／弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化

### (1) 新しい料金水準の導入 ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ～

- ・対距離制を基本として、料金の低減への努力を図りつつ、以下の3つの料金水準に整理

普通区間(現行水準)

大都市近郊区間(現行水準)

海峡部等特別区間(他の区間と大きな料金差とならない水準)

- ・全国の高速道路の利用者負担で賄うことを基本に、定期的な償還計画の見直しの中で対応することを検討

### (2) 今後の料金割引のあり方

＜現行の割引評価と対応＞

- ・割引が認識・実感されておらず、効果の発現が不十分
- ・目的の異なる割引を並行して導入、本来の効果が低減
- ・時間帯割引と大口・多頻度割引などが重複して適用



利用者の行動変化を引き出す割引に限定料金割引の効果の発現の観点からの検討が必要  
各割引相互間の関係について整理する必要

＜料金割引再編の観点等＞

- ・PDCAサイクルの導入による適切な実施
- ・一般道路の渋滞緩和などの政策課題との関係を整理しつつ、実施内容を検討
- ・経営の安定のための利用促進の割引は、高速道路会社が特に主体性を持って検討

＜料金割引の規模＞

- ・民営化時の新直轄方式の導入や建設・管理コストの縮減などの範囲内を基本
- ・この範囲を超えるような規模の料金割引を政策的に実施するのであれば、財源措置とあわせて検討

## 4. 機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方

＜目指すべき方向性＞

管理主体を超えたシームレスな料金体系／都心通過交通の抑制／非常時におけるネットワークの有効活用

### (1) 当面取り組むべき施策

- ・各ルート料金に差を設け、環状道路へ交通を転換するなど、都心通過交通を抑制する料金体系の構築
- ・高速道路会社などが連携して、非常時を含め交通をマネジメントするために必要な枠組みの構築
- ・交通流動を最適化するためのICT開発の積極的な推進

## 5. その他

ETC標準装備化に向けた具体的検討／幹線道路の将来の維持管理負担のあり方 など

整備プロセスについて、今後具体的に検討／高速道路会社には、事業の透明性の確保や地域産業との連携を期待

# 参考資料

## ○更新の負担のあり方

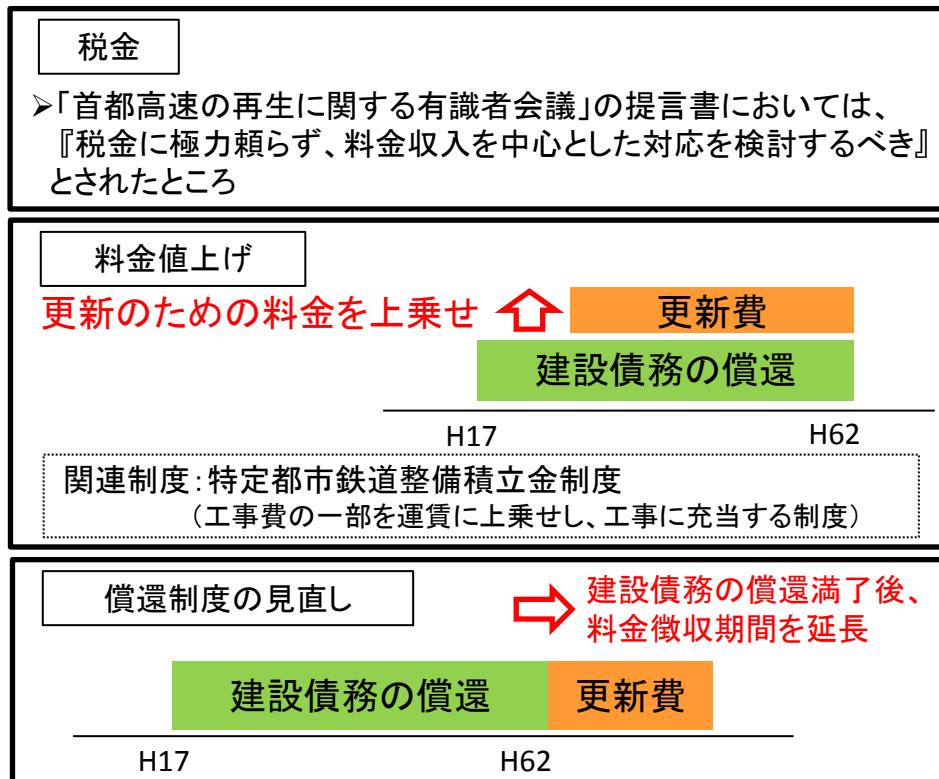
### <大規模更新等の概算費用>

	首都高速	阪神高速	NEXCO
大規模更新 (橋梁架替等)	5,500~6,850億円	4,400億円	2.0兆円
大規模修繕	950~1,050億円	400億円	3.4兆円
(耐久性向上)	1,350億円	1,400億円	—
合計	7,900~9,100億円	6,200億円	5.4兆円*

\* 大規模修繕には、今後の検討により、大規模更新となる可能性のあるものが含まれており、それらが全て大規模更新となった場合は、5.2兆円の追加費用が必要となる

\* また、対策実施期間を限定しておらず、長期にわたって必要となる額として算出

### <更新需要についての負担のあり方(案)>



## ○新しい料金水準の導入

### a. 普通区間と料金差を設けない

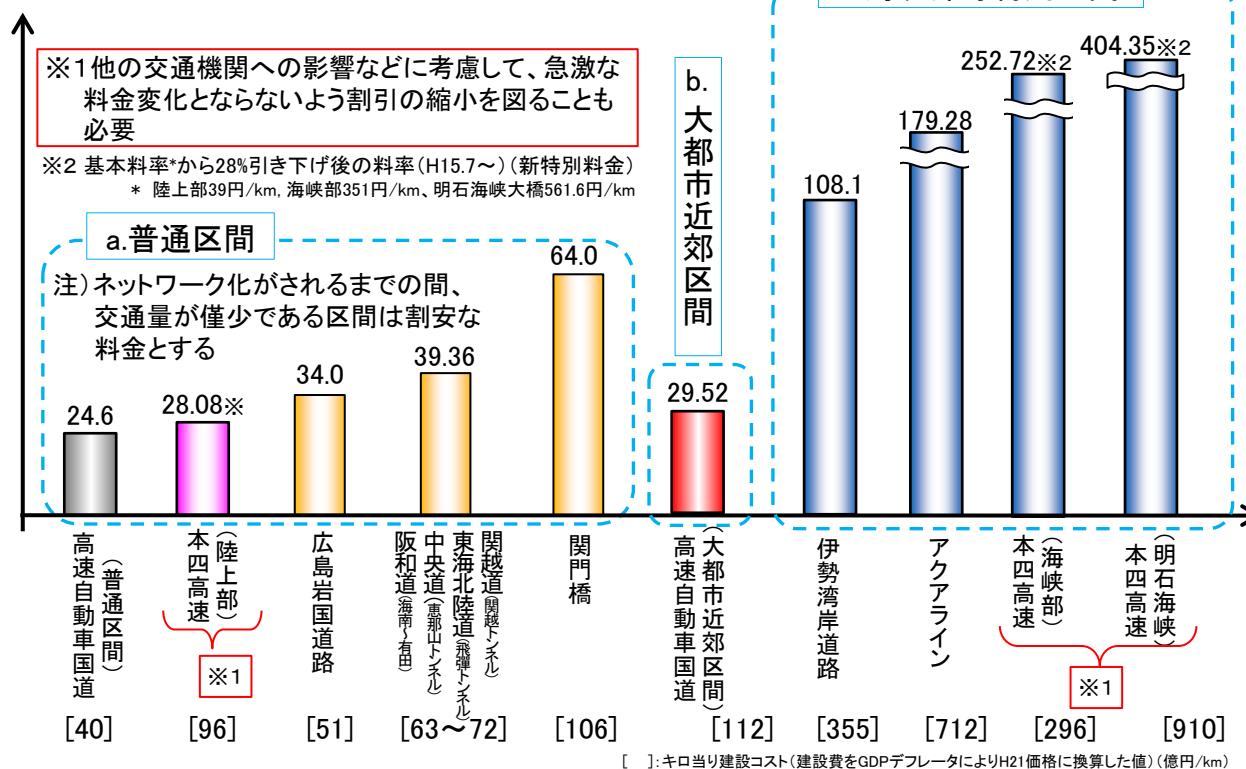
### b. 大都市近郊区間は現行水準を維持

料金水準の引下げが交通渋滞を引き起こす区間であると考えられることから、適切なサービス水準を維持するため、他の区間より割高な料金水準を維持

### c. 海峡部等特別区間は他と比べて高く設定

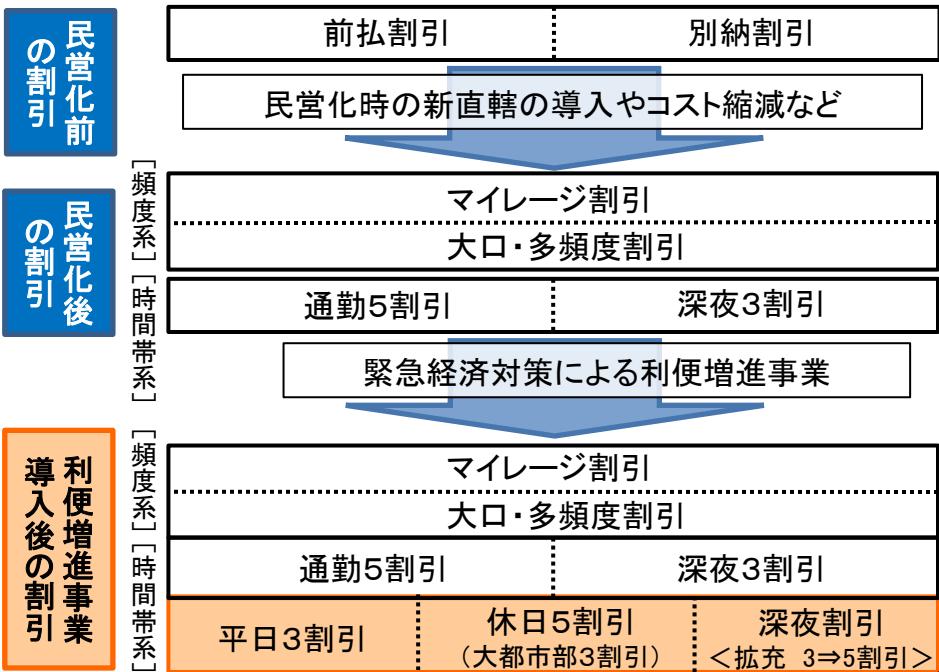
海峡等を横断するという特殊なサービスを、当該海峡等において唯一提供している道路であることから、料金水準を他と比べて高く設定するが、並行するフェリー航路の料金などと比較しつつ、他の区間と大きな料金差とならない水準とする

※個々の建設費や利用便益を理由とした料金差を解消



## ○今後の料金割引のあり方

### <料金割引の経緯と対応>



### <現行の料金割引と財源 [NEXCO地方部の例]>

