

委員意見・ヒアリング概要と論点整理（案）の関係

1. 全国料金

<料金水準に関する意見>

- 全国路線網については、1995 年以降料金を引き上げておらず、逆に民営化時の 1 割引き下げにより、利用者の負担は下がっているところ。一方で、今後増加する更新需要等のために利用者の負担を求めていく必要がある。料金に対する利用者の理解を得るためにも、これまでの取組等を整理し、利用者に伝えることが重要。
- 低廉な料金設定は、運送事業者として利用者（乗客・荷主等）へのメリットがある一方で、渋滞を引き起こし、結果的に利用者にもたらす路線・区間があるとの声があることから、高速道路と一般道路の混雑のバランスに配慮した適正な料金設定を検討していくことが必要。

<料金割引に関する意見>

（料金割引全般）

- 料金徴収期間の延長などによる負担の増については、利用者は好まないが、しっかりと議論する必要。
- 償還財源の確保の観点からも、料金施策について検討する必要。
- コロナによって高速道路会社に減収が生じており、償還計画に影響が生じている。料金施策を考える際に、この点についても検討する必要がある。
- 整理・統一した料金水準を前提として、個別箇所を渋滞させないための料金割増や割引の枠組みを議論すべき。

（平日朝夕割引）

- 一般道側の通勤渋滞の緩和を目的とした割引ではあるものの、逆に平日朝夕割引時間帯における高速道路に渋滞が発生するといった課題も生じていることから、割引の見直しについて検討する必要。

（休日割引）

- 休日割引について、本来の目的である観光の振興に照らして行うのが筋であり、高速道路利用と宿泊がセットの場合のみ割引くなど、高速道路のみで制度設計するのではなく、観光地などにおける行動と絡めた制度とすべきではないか。
- GW・お盆等の交通混雑期においては、渋滞が多発しているため、休日割引のあり方について検討が必要。加えて、休日の観光関連トリップが 5 割程度にとどまることから、地域活性化を図るための観光を利用目的とする利用者に対しての割引となるよう見直す必要がある。

（大口・多頻度割引）

- 大口・多頻度割引を活用している中型車以上の車両が、実質的に同割引を利用していない普通車とほぼ同じ水準の負担となっていることについて、問題意識を共有すべき。
- 大口・多頻度割引の目的が利用促進ではなく、物流事業者等の支援ということであれば、頻度に関わらず料率を下げるほうが公平ではないか。

- 新型コロナウイルスの影響下においても、トラック運送事業が安定した輸送サービス及び運送環境を確保するため、経済が回復するまでの間、実質 50%以上の割引を実施してほしい。
- 契約単位割引はコロナによる影響等の外的要因に左右されるなど、契約者にとって不安定な割引であるため、より利用額に応じた割引となるよう検討が必要。

(深夜割引)

- 深夜割引を受けるためにトラックが SA/PA や路上で待機するなど、割引により逆にドライバーの負担となる不経済が生じているため、割引を見直すべき。
- 深夜割引の適用を受けるため、SA/PA に車が滞留している。このため、特定の時間から一気に割引を適用するのではなく、徐々に割引率を高くするような形の方が良いのではないか。
- 労働環境改善等に資するため、労働基準法の規定に合わせて深夜割引の時間帯を 22 時～5 時に拡大すべき。
- 深夜割引適用車両のうち、中型車以上においては、割引が適用された走行時間のうち約 6 割が深夜時間帯以外の走行分への適用となっていることから、検討の方向性として、例えば深夜時間帯に走行した距離についてのみ割引が適用されるような適用条件の見直しの検討が必要。
- 深夜割引の適用時間帯に走った分だけを割引対象とすることについて、ETC を搭載していれば実現できるのではないか。技術的な点も含めて、今後、検討を進める必要。

(料金割引の進め方)

- 料金について議論するにあたり、高速道路や一般道をどのような人が使っているのか把握するために、デジタル技術をもっと活用すべきではないか。
- 高速道路及び一般道の交通流動全体を計測・評価するにあたり、現在見えそうなデータは ETC 2.0 をはじめとするプローブ系のデータではないか。今後、分析の方法及び精度について、検討を深める必要。
- 高速道路だけでなく一般道を含めた道路ネットワーク全体として社会全体の便益を最大化するような施策について検討していく必要がある。
- 利用者の行動変容について、どのように計測・評価するかが重要。料金施策を実施する前に、料金施策の狙いや事後に必要な計測・評価の実施方法を固めておく必要がある。
- 割引の見直しについては、まず、割引をしっかりと評価し、当初の目的に見合う効果があったのかどうかによって判断すべきではないか。その際、割引全体の整合性についても確認することが必要。
- バスや鉄道、ホテル等の業界でも導入されているように、繁忙期には割増料金、閑散期には割引料金を設定する等、公共交通・物流に配慮しつつ、時期の繁閑に応じて異なる料金を設定することも検討してはどうか。

<車種区分に関する意見>

- 軽自動車については、性能的には普通車とほとんど変わらないが、ナンバープレートの照合に必要な費用がかかる等の不合理なことも起こっているため、幅広く検討すべき。
- 地方においては、軽自動車を中心に複数の車を所有し、広域を移動しながら家庭と仕事を両立させている世帯もある。軽自動車の車種区分を普通車並みにすることについて議論する場合は、地方経済への影響も考慮しなければいけない。

- 現在の車種別料金については、占有者負担の割合が大きく反映されているが、原因者負担、損傷者負担についての研究も出てきているので、当該負担についても検討してほしい。
- ETC専用化により、料金徴収のために車種区分を簡素化する必要がなくなり、通行する車両の特徴に応じて、施設への負荷等をベースに柔軟に車種区分を変えていくべきではないか。
- 最近の軽自動車の規格は普通車とあまり変わらないものとなっており、一方で、軽自動車と自動二輪車が道路に与える負荷には大きな差がある。このような状況を踏まえ、軽自動車等の車種区分の見直しについて検討する必要。

<その他の意見>

- 料金の議論にあたり、管理コストや自動運転・新技術に対するコスト、都市部と地方部の利用形態の違いなど、様々な観点があることから、料金制度はもう少し複雑でもいいのではないかと。一方、負担について利用者に理解頂くためには、シンプルな方がいいところ、どこあたりで折り合いをつけるのかについて、検討してほしい。
- 過積載対策として、荷主に対する警告など現在までの取組と効果を整理し、今後、料金施策も含めてどのような対策を実施すべきか、早急に検討すべき。
- トラックドライバーの長時間運転に関する労働環境の改善が必要であるという観点から、長距離逓減割引の見直しについても検討が必要。
- 長距離逓減割引の見直し等により、長距離輸送の負担が軽減される方向での検討をお願いしたい。
- 本四高速の料金割引について、NEXCO 料金割引との乖離を是正するための検討をお願いしたい。
- 原発避難者の無料化措置についても、その目的を超えた部分の利用について、今後、議論をしていくべき。
- 原発無料化措置について、一部利用者に利用回数が偏っていることから、今後、措置の対象も含め、検討が必要。
- 関越道の花園 IC 付近や中央道の小仏トンネル付近など、圏央道の外側においても渋滞が発生していることから、大都市圏の外側においても混雑料金の適用を検討する必要があるのではないかと。

論点

■料金割引について、より政策的な目的に沿ったものとするために、どのような見直しを実施すべきか。また、そもそもの目的の見直しについて、どのように考えるか。

(参考) 現行の割引の目的と課題 (例)

	目的	課題 (例)
平日朝夕割引	並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和	割引時間帯における高速道路の渋滞
休日割引	観光需要を喚起し、地域活性化を図る	観光関連トリップ以外への適用も多い
大口・多頻度割引	主に業務目的で高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減	契約単位割引はコロナ影響等外的要因に左右され、契約者にとって不安定
深夜割引	一般道路の沿道環境を改善	適用を受けるためにトラックがSA/PAに滞留

■特に、深夜割引については、料金所やSA・PAでの待機問題が生じているところ、速やかに問題を解消するためには、どのように見直すべきか。

■一般道の利用も含めて、料金割引の効果を把握するためには、どのようなデータを分析すべきか。

■大都市圏を含む全国的高速道路ネットワークにおいて、ようやく5車種区分が定着しつつあるところ、今後の車種区分については、どのような観点から、データの分析を行うべきか。

※原発避難者向けの無料措置について、目的に沿わない利用が確認されていることなどを踏まえ、制度趣旨に合った適切な利用となるよう見直しを進める。

2. 大都市圏料金

<料金全般に関する意見>

- 首都圏料金については、受け入れられつつあるのではないかと。近畿圏では、これを更に押し進めて、道路整備コストの捻出も含め料金を見直しており、これも受け入れられていると思う。今後も、原理・原則を丁寧に説明すれば、料金の見直しを受け入れてもらえるのではないかと。
- 料金について議論するにあたり、高速道路や一般道をどのような人が使っているのか把握するために、デジタル技術をもっと活用すべきではないかと。※再掲
- 高速道路及び一般道の交通流動全体を計測・評価するにあたり、現在使えそうなデータはETC2.0をはじめとするプローブ系のデータではないかと。今後、分析の方法及び精度について、検討を深める必要と。※再掲
- 高速道路だけでなく一般道を含めた道路ネットワーク全体として社会全体の便益を最大化するような施策について検討していく必要があると。※再掲
- 利用者の行動変容について、どのように計測・評価するかが重要と。料金施策を実施する前に、料金施策の狙いや事後に必要な計測・評価の実施方法を固めておく必要があると。※再掲
- 割引の見直しについては、まず、割引をしっかりと評価し、当初の目的に見合う効果があったのかどうかによって判断すべきではないかと。その際、割引全体の整合性についても確認することが必要と。※再掲
- 近畿圏の料金見直しの目的の一つは、新たな投資余力を生み出すことであつたと。増収効果がしっかりとあって、整備を進められる状況にまで、料金水準が上がっているのか確認する必要があると。
- 近畿圏においてはネットワークが未完成と。今回の資料では大阪近郊に焦点が当たっているが、今後の新名神開通や京都縦貫の移管なども踏まえ、もっと広域的なエリアを対象として継続的な検討が必要と。

<料金体系に関する意見>

(料金体系の整理・統一(公平な料金体系))

- 原則、対距離制にするため、首都高速の上限料金を撤廃すべきと。
- 機動的な料金を実行するための環境整備が必要と。首都高速の上限料金が首都圏の料金全体にゆがみをもたらしており、見直すべきと。
- 首都高の上限料金を超える距離の利用は、距離当たり単価が低く、対距離制に反すると。また、損傷者負担の原則にも合致しないと。同一発着で同程度の利用距離にもかかわらず、経路によって大きな料金差が生じ、本来不要な交通が首都高に流れ込んでいると。
- オリパラのロードプライシングは機動的料金のきっかけになるのではないかと。
- ネットワーク整備の状況を踏まえ、上限料金等の激変緩和措置の見直しも含めて継続的に検討する必要があると。
- 今後の機動的な料金施策の実施に向け、料金水準や車種区分が統一されていない路線、激変緩和措置として上限料金等を設定している路線について、償還への影響などを考慮しつつ、料金水準や車種区分の整理・統一を検討していく必要があると。
- 料金の原則に整合していない京葉道路や第三京浜の激変緩和措置をやめることを答申に記載すべきと。

- 激変緩和のための割引は撤廃すべき。首都圏の新たな高速道路料金の導入から5年経過しており、またそれによって混雑が発生しているため、そろそろ激変緩和は終了しても良いのではないかと。
- 渋滞を助長させる経路間の料金差異の解消について検討が必要。
- 阪神高速の上限料金が大阪中心部への流入を招いているのかどうか、検討を深めるべき。

(起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現(シームレスな料金体系))

- 都心経由のルートよりも外環経由のルートの料金が割高なので、まずは同一発着同一料金を確立する必要がある。
- 都心通過排除が目的なのであれば、同一発着同一料金にこだわる必要はない。料金差をつけることも考えられる。
- 同一起終点・同一料金ではなく、原則、対距離制の中で、混んでいる時間に料金を高く、空いている時間を安くすることを考えるべき。なお、複数の経路がすべて混んでいる場合、料金施策のみでは解決しない。
- 高速道路会社間をまたいで利用する際、本線料金所による、加減速、分合流、事故などを解消し、交通円滑化、利便性向上を図るべく、シームレスで利用しやすい料金体系を実現すべき。
- 高速道路会社間をまたいで利用する際、ターミナルチャージや本線料金所がバリアになっている。今後、ETC専用化とあわせて、圏央道内側の本線料金所撤廃に向けた取組を進めるべき。
- ターミナルチャージの二重取りを撤廃すると、償還主義のもとでは、1回あたりのターミナルチャージは値上げになる。会社間をまたがない利用者にとっては値上げとなる点に留意が必要。

(混雑状況に応じた料金)

- 柔軟で機動的な料金施策を導入し、渋滞緩和を図ることが必要。混雑の外部不経済について、内部化を図ることができる。そのベースとして、首都高とNEXCOの料金水準、割引制度は極力近い方向とするのが基本。
- 高速道路網の更なる有効活用に向けて、柔軟に料金を設定できる仕組みの構築について検討を進めることが重要。
- 機動的料金については、効果がある場合とない場合があると思うが、可能なものから積極的に展開すべき。
- オリパラ時の首都高における料金施策のように、戦略的な料金により道路ネットワークを最大限活用することが、特に大都市においては重要。
- 機動的な料金に関する検討にあたっては、対象路線における渋滞状況等に留意する必要がある。また、データを用いて、定量的な効果の見込みを示す必要。
- 機動的な料金変更について、仮に都内のルートの利用料金を引き上げる場合、都内事業者には恒常的な負担を強いることになるので、これらの事業者に対する配慮が必要。
- 機動的な料金を導入する際には、大型車が一般道など他のルートに転換し、道路の劣化に影響を及ぼす点について検討する必要がある。

- 貨物は料金に敏感だが、一般利用者のうち特にETC利用者は、料金が後日引き落とされるため、料金に対する感度が鈍いのではないか。ダイナミックプライシングにより交通量を制御しようとするなら、どれだけの割引がいつどこでやられているのかということを確認に利用者に訴えるスタンスが必要。
- 時間的・空間的に偏在する交通流動を最適化するために混雑状況に応じた料金施策の導入について検討する必要がある。その際、物流や一般道の交通への影響にも配慮する必要がある。
- 料金が変わる時間帯で混雑が発生しないよう、現行料金システムの機能も考慮しつつ、また、これまでの料金に対する利用者の感度分析も参考にして、料金を滑らかに変えるのかどうか、検討する必要。
- 機動的料金については、あらかじめ時間帯や区間を設定して変動させるのか、時々刻々と変動させるのか、検討する必要。後者の場合は、利用者に対してどのように料金を知らせるかが課題。

<個別の料金割引に関する意見>

(大口・多頻度割引)

- コロナ禍において物流の重要性が再認識された。安定的な物流を確保するために、高速道路会社間での大口・多頻度割引制度の統一など、物流事業者が活動しやすい環境を整えるべき。
- 生活を支えている物流業界をサポートするために、大口・多頻度割引の充実を図る必要がある。中小事業者への配慮として、大型車の料金(車種間比率)を下げたらいいと指摘もあるが、首都高とNEXCOの料金体系を同一にしたばかりであり、難しいのではないか。
- 大口・多頻度割引について、NEXCOにおける拡充措置の継続や、首都高における割引率の拡充が必要。

(深夜割引)

- 首都高における昼間の交通を夜間に回すことができれば、渋滞緩和に大きな効果があるのではないか。
- 首都高の渋滞緩和に向け、夜間の閑散時間帯に交通を分散させるため、メリハリのある料金体系が必要。
- 首都高において、夜間工事などメンテナンスに支障がない範囲で、深夜割引を導入すべき。
- 深夜割引を導入した場合、着荷主への納入時間が変わらなければ、一般道での納入待ち渋滞などを助長しかねない。一般道への影響をよく把握している地方自治体から提案してもらってもいいのではないか。

(その他の割引)

- アクアラインにおいては、これまで渋滞対策として、ペースメーカーライトの導入やAI渋滞予測などを実施してきたが、さらなる対策として、今後、機動的な料金の導入について検討する必要がある。
- アクアラインについては、混雑している休日において、割引をやめるべき。
- アクアラインについて、千葉県経済にダメージを与えないように配慮しつつ、一律800円ではなく、混雑していない時間帯にアクアラインを有効活用できるような工夫の余地があるのではないか。

- これまで基本的には割引という施策だったが、交通ピークの平準化のための料金割増については、これまで我が国では実施されてきていないのではないかと。これにより、利用者の行動をマネジメントするという点についても検討することが重要。
- カーボンニュートラルに関して、基本的には高速道路ネットワークを整備していくことが、渋滞の緩和やCO₂の排出抑制にもつながる。その上で、料金施策の中で電気自動車を優遇することなどは今後の研究課題。
- 電気自動車を普及させなければならないことは分かるが、他方、重たいバッテリーを積んでいる電気自動車が道路に与える負荷についても考慮して、検討する必要がある。
- 渋滞緩和を図るため、相乗りを促すことができる多人数乗車の車両割引を実施するなどの施策を導入していく必要があるのではないかと。

論点

■H27.7の中間答申に沿って、首都圏においてはH28.4から新たな高速道路料金が導入された。その際、一部で激変緩和措置が導入され、完全な対距離制となっていない路線も存在しており、経路選択におけるゆがみが生じているが、今後、さらに公平でシームレスな料金体系の実現を目指すことでよろしいか。

なお、首都高速の料金体系について、「首都圏の新たな高速道路料金に関する具体骨子案」に沿って、速やかに見直しを進める。

■混雑状況に応じた料金について、大都市圏等における現在の渋滞状況を踏まえ、具体的にどのような路線・区間を対象として、導入を検討すべきか。その際、一般道への影響や利用者への周知について、どのような点に留意すべきか。

■一般道の利用も含めて、料金割引の効果を把握するためには、どのようなデータを分析すべきか。(再掲)

3. 更新事業

<更新事業に関する意見>

- 構造物の補修の基本サイクルとして、性能が限度に近づき補修しても回復しない、もしくは補修の回数が増えて工事規制による交通への影響が大きくなる場合は、大規模更新・修繕などを実施し、その機能が供用時のものに近づくよう、繰り返し回復させる必要。
- これまで維持管理や更新に関する知見が乏しかったため、大規模な補修を実施することによりその後の補修は当面不要になると考えていたが、更新事業等を実施した後も構造物の状態を良好に保つためには、定期的な補修や附属物の更新が必要。
- 省令点検に合わせた詳細調査の結果、新たに劣化の要因が明らかになったものについて、更新事業への追加を検討する必要。
- 緊急に補修が必要な箇所への対応のみではなく、予防保全について計画的に推進すべき。特に、更新直後の新しい構造物に対しては、予防保全効果が非常に大きいため、積極的に予防保全を実施するための仕組みが必要ではないか。
- 予防保全と大規模更新のどちらが有利であるか、ライフサイクルコストの最小化の観点から検討する必要。
- 保全について確定論的に将来を予測することは困難であり、相当な未知の要素と変動する要素があることを認識すべき。引き続き、構造物の劣化要因について、材料や施工なのか、過積載を含む外部環境なのか、もしくはその後のメンテナンスによるものなのか、さらなる分析が必要。
- 大規模更新・修繕に伴う長期間の通行規制については、経済損失を最小化し、周囲の理解を得るためのこれまでの知見を活かして、最適な方法を選択すべき。その際、情報提供だけで済むのか、流量制御や料金を含めたマネジメントを考えるのか、全体スキームを検討することが必要。
- 全面通行止めを実施するためには、迂回路として機能する高速道路の確保が必要。そのためにも、付加車線の設置や合流部の改良などによるネットワーク機能の強化、及び工事実施時におけるロードプライシングの活用による効果的・効率的な迂回誘導の検討が必要。
- 大型車が与えるダメージについて把握するため、累積軸数がライフサイクルコストに及ぼす影響について、データ収集・分析の結果をしっかりと示すべき。
- 首都高速の劣化が短期間で強烈に進んだ要因の一つとして、過積載車両による影響が挙げられる。過積載車両の実態についての国民への周知を実施するとともに、新たな情報デバイスも活用した取り締まり強化について検討すべき。
- 高速道路会社において蓄積した膨大なメンテナンスデータを活用し、予防保全の効果や最適なサイクル等についての研究をさらに推進すべき。そのためのモニタリング技術について投資を惜しむべきではない。なお、蓄積したデータの共有化についても議論が必要。

論点

■ **構造物の劣化に関する知見^{*}が順次得られていく中で、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。**

※知見の例

- ・ 構造物の性能が限度に近づき、補修しても回復しない、もしくは補修の回数が増える場合は、その機能が供用時のものに近づくよう、大規模更新・修繕を繰り返し実施する必要。
- ・ 大規模更新・修繕を実施した後も、構造物の状態を良好に保つためには、定期的な補修や附属物の更新が必要。
- ・ 省令点検に合わせた詳細調査の結果、新たに劣化の要因が明らかになったものについて、更新事業への追加を検討する必要。

■ **長期間の通行規制を伴う大規模更新・修繕工事を実施するにあたり、通行規制が社会・経済に与える影響を軽減するためのネットワーク機能強化について、どのように評価するか。**

■ **蓄積されたメンテナンスデータを活用して、今後、どのような知見の獲得を図るべきか。**

4. 高速道路の将来像（自動運転等）

<自動運転に関する意見>

- トラックドライバーの人手不足が相当程度長く続くことが想定される中、自動運転がレベル4、5になれば、路車間のコミュニケーションにおける道路から自動運転車に対する先読み情報の提供等により、自動運転をアシストすることが必須となる。また、自動運転専用レーンの確保についても必要と言われている。維持管理だけではなく、こういった道路の進化についても視野に入れておくことが重要。
- 通信インフラについて、ダウンストリーム系のみではなく、車両に積載している多数のセンサーを活用し、舗装や白線の状況などをインフラ側に情報提供するような、アップストリーム系を含む全体のシステムに自動車も積極的に参加をしていくべき。
- トラックの自動運転に関しては、高速道路本線上に自動運転車が待機可能な退避エリアの設置、専用レーンや優先レーン等の検討、高速道路近傍における有人・無人対応の専用エリアの確保、また、隊列形成の専用エリアから本線合流・離脱のための専用の引込みレーンの設置等が必要。併せて、ランプメータリング等の合流時の安全支援装置や、注意喚起の情報提供施設の設置も必要。また、自動運転用の高精度地図の作成支援や、場所によって自動走行が難しいという領域においては、磁気ネールや補助標識等の支援機器の設置も必要。
- 人の認識性とセンサーの検出性を両立するような、白線等の標準化やメンテナンスのガイドライン化が望ましい。同様に、オプティカルドット、3重線、走行レーン内の減速マーク、カラー舗装等についても、自動運転における白線の認識を誤る原因となり得るため、これらのペインティングについても、新たな規格や標準化が必要ではないか。
- 地上施設が少々ラフであっても車上側で対応する方向に進むべきではないか。少なくとも地上施設について、フィジカルなものではなく、電子的なものを活用すべきではないか。高速道路やバイパスなど新しく改良した道路は別だが、ラストワンマイルに象徴されるような道路や地方の道路や街路は、甚だしく水準が低いことを考慮すべき。
- 混雑緩和のための料金制度や予約制度について、自動運転の普及も見据えた技術的な検討も必要なのではないか。

<SA・PAの混雑解消に関する意見>

- 大型車両の休息や時間調整を、混雑しているSA/PAで行う必要はない。休息しているトラック（8時間以上駐車）を上流の空いているSA・PA等に誘導できるように、トラック協会の協力を得てキャンペーンをすることにより効果があるのではないか。混雑SA/PAの有料化や兼用マスの活用も有効だと思う。
- SA/PAでの滞留についてはトラックドライバーの労働問題とも考えられる。有料化により締め出すのではなく、一般道への影響も踏まえつつ、ドライバーの立場に立った改善策を検討すべきではないか。
- トラック業界の競争も激しく、荷主から課金分の料金を徴収することは難しい。SA/PAの課金は避けてほしい。
- SA・PAにおけるトラックの待機問題について、料金による制御に加えて、そもそも不足している施設をどのように整備していくかということも大事。現在の高速道路機構あるいは高速道路会社における料金徴収や施設整備は一定の範囲に限られていることを考慮した上で、議論を進める必要。

<ネットワーク機能の強化に関する意見>

- 首都圏全体のネットワークを考える際、北関東道や中部横断道ぐらいまで広域にわたる構想も必要ではないか。また、外環と圏央道の間や、圏央道の外側のエリアを一体的にオペレーションすることについても検討が必要。
- 環状道路の補強について、将来的には、圏央道と外環の間に、核都市広域幹線道路を中心としてラダー型の環状道路ネットワークを整備する必要があるのではないか。核都市広域幹線道路については、相当長期間にわたる整備が必要。
- 圏央道の西側区間は相当混んでおり、今後、大改造も検討していくべきではないか。
- 首都高速の渋滞を解消するためには、料金政策等による交通需要マネジメントに加えて、機能強化、構造改良等を含めた対応も必要。
- 物流システムの確立の観点から、ダブル連結トラックや隊列走行等の基地の確保、基地と都市内物流、その先の宅配物流との連絡を確保するためには、様々なハブの整備が必要。

<道路管理の高度化に関する意見>

- 今後、高速道路の維持更新費が増大するというのは当然であるところ、維持作業の自動化なども含む安全確保のための高速道路管理のデジタルトランスフォーメーション(DX)が必要ではないか。
- 災害時・緊急時や維持管理工事の際、高速道路会社間がどのような情報伝達・共有をしているかということも重要であり、データとして整理しておくべき。

論点

■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。

- ・自動運転技術等の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についてどのように考えるか。その際、高速道路と一般道、民間施設、車両等との適切な機能分担について、どのように考えるか。
- ・混雑解消のための圏央道の西側区間の大改造や核都市広域幹線道路の整備、物流等の結節点の確保など、首都圏をはじめとする大都市圏等における高速道路ネットワークについて、今後の機能強化の方向性はどうあるべきか。

5. 高いサービス水準を維持するために必要なシステム

＜有料道路制度の見直しに関する意見＞

- メンテナンスの本格的な取組や国土強靱化が軌道に乗りつつあるところ、高速道路は永久構造物ではないため、今後もメンテナンス等には費用がかかることから、単に償還期限を延ばすのではなく、永久有料について検討をすべき。特に負荷が非常に大きい首都圏の道路においては、今後も更新やメンテナンスに対して相当の負担が必要。
- 首都高速においては、高架橋やトンネルなどの構造物の割合が著しく高いため、将来的に首都高速が無料開放されると、更新や機能強化のための財源のみではなく、維持管理のための財源確保も大きな課題。
- 現行の償還計画においては、新東名・新名神の6車線化、暫定2車線の4車線化、今後さらに必要となる更新事業が含まれていない。償還計画を見直す必要があるのではないか。
- 償還計画の見直しにあたっては、利用者の信頼を得る必要があることから、いずれ無料化するという将来像を前提として償還期間を何回も先に延ばすということではなく、永久有料制度に変えていくことが必要ではないか。
- 5年前の償還期間の延長措置だけでは不十分だったことが明らかになったのではないかと。これを踏まえ、新しい財源の枠組み等の構築について検討すべき。現代世代に対して負担をお願いするのか、国の税金を投入するのも含めて、議論が必要。
- 保全事業については、未だ確立したものではないという認識の下、絶えず新しい知見による対策を実施し、将来にわたり十分な機能を発揮させるためには、必要な財源を安定的に確保することが必要。合わせて、災害への対応の強化、設備の更新等費用の増大等についても財源の確保が必要。
- 償還期限を2050年から2065年に延長した際、大規模更新・修繕の費用のみを追加したが、通常の維持修繕も合わせて計上する必要があるのではないか。
- 徹底的なコスト削減を行った上で、高速道路の安全・安心に必要な構造物の劣化対策や機能強化のために必要がある場合は、2065年の償還満了後も継続的に料金を徴収することはやむを得ないのではないかと。
- 高速道路の充実や機能強化を図るためには、有料道路事業の財源確保が不可欠であり、建設債務の償還期間の延伸や出資金の償還時期の見直しについて検討すべき。それでも財源が不足する場合、料金徴収期間の延伸は有効な手段。地方自治体の負担軽減にも繋がる。
- 1995年に現在の24.6円/kmの料金水準に上げて以降、25年間値上げはなく、一方、民営化時に1割の料金引き下げを実施している。今後、更新需要の増加等が必要であり、利用者に対して負担を求めていくにあたり、これまでの経緯を十分に整理し、利用者の理解が得られるよう努力することが重要。※再掲
- 永久有料制度を導入する場合、債務償還の仕組みや減価償却制度をどのように扱うのかについて議論を深める必要。
- 構造物の劣化対策、国土強靱化、自動運転や新しい技術への対応が必要であり、その費用を確保するために利用者の負担をお願いすることを、もっと率直に伝えるべき。

- 維持管理有料道路の一つである関門トンネルにおいては、湧水等に対応するためリフレッシュ工事を定期的実施している。このため、料金徴収を継続する必要があるところ、現行の料金徴収期間は令和7年9月までとなっているため、延長について検討が必要。

＜無料の高速道路に関する意見＞

- 新直轄高速や地域高規格道路の自動車専用道路など、無料の高速道路のサービス水準の維持についても、合わせて議論する必要。

論点

■構造物の劣化対策としての維持更新について、

- ・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。
- ・永久有料制度を導入すべきとの意見を頂いているところ、料金徴収期限や債務の償還期間の扱いなどについて、現行の有料道路制度をどのように見直すべきか。

■国土強靱化のために新たに必要となる投資や、自動運転技術等の新しい技術に合わせた高速道路のサービス水準の更なる高度化など、高速道路の将来像の実現に向けて必要となる費用について、維持更新に必要となる費用と同じように考えてよいか。