

社会資本整備審議会 道路分科会 有料道路部会  
中間答申（案）の概要

○ 高速道路ネットワークの有効活用のあり方

高速道路ネットワークの有効活用を図ることは、利用者が優れた快適性や速達性を直接享受できるだけでなく、社会全体の効用として、環境の改善、安全性の向上に加え、ヒト・モノの移動の円滑化・活発化によって地域の活性化や物流の効率化にも資するものであることから、以下のような交通誘導を行うことが重要。

◇環境の改善・安全の確保

- ・環境負荷軽減や安全性向上を図るため、大型車等をはじめとして、一般道路から高速道路への転換を促進。
- ・高速道路における特定の路線の渋滞又は特定の時間帯による環境負荷を解消・緩和するため、環状道路の利用を促進又は交通集中する時間帯の交通量を平準化。

◇地域の活性化

- ・地域間の連携・交流を強化するため、一般道路が混雑する時間帯において交通容量のある並行する高速道路への誘導を促進。

◇物流の効率化

- ・国際競争力の向上や輸送コストの軽減のため、物流関係車両について、特定の時間帯に偏ることなく高速道路利用の促進を図り、特に夜間において一般道路から高速道路への誘導を促進

○ 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

(1) 交通誘導による高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

① 交通誘導のための料金

- ・料金による交通誘導としては、高速道路料金の割増や一般道路での課金導入も選択肢として考えられるが、社会的な受容性の問題や技術的な課題等があり、直ちに実現する環境にはないことから、高速道路の料金割引が最も現実的な方策。
- ・適正な料金設定を行うためには、料金社会実験を通じてデータを蓄積し、料金弾性値や料金収入に与える影響等を総合的に検証・分析することが必要。
- ・料金体系がわかりやすいものであることが重要。
- ・これまでの料金割引においても、交通誘導を意図した割引が実施されてきたが、会社の努力の範囲内で行われてきたものであり、地域活性化などの政策課題に対応するためには、規模・内容を一層充実させることが必要。

## ②料金の決定等における国と会社の関係等について

- ・一般道路を含めた道路ネットワーク全体の交通の最適配分という視点が重要であることや、料金引下げが債務を返済する機構の貸付料収入の減少につながることに鑑みれば、国が主体となって料金引下げによる交通誘導の基本的な方向性を示すことが必要。
- ・料金割引の内容等については、利用者からのフィードバックを受け入れ、社会経済の変化に応じ、国、機構、会社が相互に協力しながら見直すことが必要。

## ③料金の決定等に関する手続きについて

- ・料金決定に関する手続きの正当性・透明性の確保等に一層努めることが必要。

## (2)大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方

- ・環状道路の整備状況等を踏まえ、道路ネットワーク全体の効用の最大化を目指した、わかりやすく利用しやすい料金体系とするため、同一発着同一料金を基本とし、更には、環状道路への誘導料金を検討すべき。
- ・料金体系が複雑になっていることによる割高感を緩和し、会社間の連続利用を促進する料金について検討すべき。

## (3)首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方

均一料金から距離に応じた料金へと移行することは、利用者負担の公平化や一般道路を含めたネットワーク全体の効用の最大化を図る観点から必要な措置であり、十分な周知等を図ることによって移行すべき。

### ◇料金の上限額の設定

- ・長距離利用者の負担が著しく増加し、一般道路へ下りて、渋滞や環境負荷等の新たな社会的コストの発生をなくすため、上限額を設定するなどの措置が必要。

### ◇料金圏の存続

- ・現行料金が料金圏毎に異なっていること等を十分考慮し、当面、料金圏を存続し、現行料金水準を勘案した距離別の料金設定とすることが必要。
- ・料金圏をまたぐ交通の負担感の増大に対する配慮も必要。

### ◇現金車への対応

- ・距離に応じた料金制度では、利用距離や経路が把握できるE T Cシステムの活用が前提となるため、まずE T C利用促進の努力等を行うことが重要であり、それでもなお、現金利用を選択する車両については、均一料金を徴収せざるを得ない。
- ・E T C車と現金車とで料金差が生じて、1台当たりの料金収受コストに差があることやE T C活用の社会的な意義等を総合的に勘案した料金設定であれば、公

正妥当主義の観点からも容認されるものと考えられ、現金車については、インターチェンジごとの利用可能な最長距離を勘案した料金とすることについて検討すべき。

#### (4) 高速道路ネットワークの有効活用のための料金の設定において前提となる考え方

##### ①償還主義及び公正妥当主義との関係 一略一

##### ②受益と負担の考え方

- ・高速道路料金の引下げは、交通渋滞や沿道環境の悪化等の外部不経済を低減させる又は発生を抑止させるほか、地域の活力や都市機能を強化させるなど、一般道路利用者、さらには沿道住民、地域にも広く受益が及ぶ。
- ・このような場合において、一定の範囲で国や地方が公的負担を行うことは、受益と負担の観点からも合理的であり、適当であるとする。
- ・その際には、会社の経営努力による自主性の尊重など民営化の趣旨等を踏まえつつ、公的負担に伴う料金引下げが確実に履行されることが必要であるとともに、会社等から料金引下げの実績報告を求めるなど、一般道路を含めた道路ネットワーク全体の視点から料金施策の効果をチェックすることが必要。

### ○ 高速道路ストックの機能強化のあり方

#### (1) スマートインターチェンジの整備促進

- ・インターチェンジ間隔が短縮されることにより、利便性が向上し、地域活性化や並行する一般道路の渋滞緩和に資するなど、その受益は広く社会全体に及ぶことから、重点的にスマートインターチェンジの整備を促進すべき。
- ・スマートインターチェンジの整備と併せ、アクセス道路の整備・改善や標識等の案内表示の設置・改善を図ることが必要。

#### (2) 暫定2車線区間対策等による安全性・利便性の向上

- ・暫定2車線区間について、一部区間の拡幅や追い越し車線の増設等機動的な付加車線の設置や4車線化を実施し、ネットワークの信頼性の向上を図ることが必要。
- ・車線の減少部など、交通が混雑する箇所での渋滞対策や事故が多く発生している箇所における線形改良の実施など安全性の向上を図ることが必要。
- ・ジャンクション等の分岐に関する情報や渋滞情報の充実など利用者の視点に立った道路交通情報サービスの向上が必要。

### **(3) 予防保全等の促進**

- ・ 高速道路ネットワークの長期的な保全に資するよう計画的にストックの機能強化を図ることが重要。
- ・ 特に、予防保全によるストックの長寿命化は、現在の償還期間を超えて将来世代にも受益をもたらすため、その負担のあり方について検討すべき。

## **○ 今後のETC活用の方向性等に関する考え方**

### **(1) 今後のETC活用の方向性**

- ・ 引き続き、国、会社、民間事業者が一体となって、ETCのサービス水準の一層の向上に向けた施策の検討・導入を進めるべきであり、スマートインターチェンジの整備促進、ETC活用の多目的化等に取り組むことが有効。
- ・ ETC車と現金車の混在は解消されることが望ましく、将来的な選択肢として特定の高速道路の利用をETC車に限定することについて検討を行う必要性がある。その際には、ETC普及促進に努めながら、法制的及び技術的な課題について幅広く検討することが必要。
- ・ インターチェンジ設置や新たな料金割引を導入する際、料金システムの変更に多大な費用や時間を要しており、料金システムの高度化等を早急に図ることが必要。

### **(2) 不正通行対策の強化**

- ・ 確実な償還や利用者間の負担の公平の観点等から、適正な料金徴収を行うことは会社の責務であり、不正通行の手口や原因の究明等に努め、高性能ビデオカメラの設置など対応策を早急に講ずべき。
- ・ 不正通行対策の強化を図るため、警察等の関係機関との連携強化を図るとともに、使用者責任の適用等について、国・会社が連携し検討を行うことも必要。

### **(3) 将来のリスクへの対応**

- ・ 現行の協定では、金利の変動や大規模修繕などのリスクに対応し切れておらず、リスクの全てを会社負担とすることには限界もあり、対応策の検討が必要。
- ・ リスク対応として、現行制度をより合理的なものに変えていくため、幅広く検討を行い、協定の見直しに向けて議論を深めていくことが必要。