

高速道路のあり方検討有識者委員会 委員

イエダ ヒトシ
家田 仁 東京大学大学院工学系研究科 教授

イシダ ハル オ
石田 東生 筑波大学大学院システム情報工学研究科 教授

オウミ ナオ ト
逢見 直人 日本労働組合総連合会 副事務局長

オオ タ カズ ヒロ
太田 和博 専修大学商学部 教授

オ バ タ ジュン コ
小幡 純子 上智大学法科大学院 教授

カドワキ ヒデ ハル
門脇 英晴 経済同友会 幹事

タケウチ ケンゾウ
竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部 教授

テラシマ ジツロウ
◎寺島 実郎 (財)日本総合研究所 理事長

ムク タ サト シ
棕田 哲史 日本経済団体連合会 常務理事

モリモト アツ シ
森本 淳之 日本商工会議所 地域活性化専門委員会委員

(敬称略)

(◎座長)

審議の経過

○第1回 平成23年4月7日(木)

- ・ 高速道路のこれまでの経緯について
- ・ 東北地方太平洋沖地震による被災及び復旧状況について
- ・ 意見交換

○第2回 平成23年5月11日(水)

- ・ 新潟市長からのヒアリング
- ・ 山梨県知事からのヒアリング
- ・ 最近の高速道路関係の状況について
- ・ 意見交換

○第3回 平成23年5月19日(木)

- ・ 和歌山県知事からのヒアリング
- ・ 岐阜県知事からのヒアリング
- ・ 最近の高速道路関係の状況について
- ・ 意見交換

○第4回 平成23年5月30日(月)

- ・ (社)全日本トラック協会からのヒアリング
- ・ (社)日本バス協会からのヒアリング
- ・ 最近の高速道路関係の状況について
- ・ 意見交換

○第5回 平成23年6月14日(火)

- ・ JR貨物(株)からのヒアリング
- ・ 内航大型船輸送海運組合からのヒアリング
- ・ 緊急提言骨子(たたき台)について議論

○第6回 平成23年6月28日(火)

- ・ JR東日本(株)からのヒアリング
- ・ (社)日本旅客船協会からのヒアリング
- ・ 緊急提言(たたき台)について議論

○第7回 平成23年7月14日(木)

- ・ (社)日本自動車連盟からのヒアリング
- ・ (社)日本観光振興協会からのヒアリング
- ・ 「東日本大震災を踏まえた緊急提言」を決定、大臣に手交

○第8回 平成23年7月29日(金)

- ・ NEXCOからのヒアリング
- ・ 本四高速出資団体からのヒアリング
- ・ 意見交換

○第9回 平成23年8月22日(月)

- ・ ネットワークのあり方について
- ・ 今後の料金制度のあり方について
- ・ 東北地方の無料開放について
- ・ 意見交換

○第10回 平成23年9月21日(水)

- ・ 今後の料金制度のあり方について
- ・ ネットワークのあり方について
- ・ 意見交換

○第11回 平成23年10月12日(水)

- ・ ネットワークのあり方について
- ・ 今後の料金制度のあり方について
- ・ 本四高速の概要
- ・ 意見交換

○第12回 平成23年10月31日(月)

- ・ ネットワークのあり方について
- ・ 今後の整備・管理のあり方、料金制度について
- ・ 本四高速の料金の方向性について
- ・ 意見交換

○第13回 平成23年11月10日(木)

- ・ 今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ骨子(たたき台)について議論

○第14回 平成23年11月31日(月)

- ・ 今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ骨子(案)について議論

○第15回 平成23年12月9日(金)

- ・ 「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」を決定、大臣に手交

- <中間とりまとめの基本思想>
- ①強くしなやかで国際競争力ある21世紀日本の形成
 - ②総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
 - ③持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現

I. ネットワークのあり方

- ネットワーク再考の基本理念 : **人口減少局面での国土の再編・強化** **国土の信頼性向上**
[必要な機能] 大都市・中心都市の強化・連携、空港・港湾等アクセス、都市間連絡速度60~80km/h、災害機能
- 明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ~最優先で取り組む2本柱~
- 1) 「日本経済を牽引する拠点地域」として大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化
 - ①環状道路など抜本的対策の加速 ②ボトルネック箇所への集中的対策 ③運用改善等の工夫

※大都市・ブロック中心都市間は、災害時の相互バックアップのために多重化が必要
 - 2) 「繋げてこそそのネットワーク」を改めて認識し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 ⇒ 早期に繋ぐため、新たな整備の考え方を導入
 - ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用 ②簡易ICの増設 ③防災機能の付加

[留意事項] ICアクセス(主要な空港・港湾等)への連絡強化/高速道路と並行する国道などの連携
- 今後の整備・管理の費用負担の方向性 ~公正で合理的な受益者負担の実現~
- ・道路整備による受益は広く地域に及ぶことから、高速道路の直接の利用者や自動車ユーザー全般の負担を基本とし、加えて自動車ユーザー以外の主体や便益を共有する地域からも負担
 - ・ミッシングリンク解消: 地方部は税負担による無料整備
大都市部(外環、姑屋環線等)は有料整備を基本
 - ※不足分は事業主体の責任を明確にしつつ税負担も活用
 - ・既設道路の機能強化(車線増設やIC増設等): 高速道路会社の管理区間は利用者負担を基本
 - ※都市高速の更新の際は、まちづくりと一体とするなど思い切った計画も検討
 - ・維持管理: 無料整備区間は税、有料整備区間は利用者負担での対応が基本

II. 今後の料金制度のあり方

○ 今後の料金制度の基本的な考え方

- ・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料金制度の構築
 - ・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化
 - ・債務の確実な償還と将来の更新等への対応
- ・料金制度のあり方: 対距離制を基本とし、水準(料率)は全国で共通/料率を高くする区間でも、他区間と大きな料金差とならないよう留意/交通需要等により料率を変動
 - ・料金施策の方向性: 様々な政策課題に対応するため、きめ細やかな料金とすることが妥当
効果を精査した上で導入し、PDCAサイクルで評価、継続・見直しを検討
 - ・更新費用等と償還の扱い: 更新費用等への対応は、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間延長、償還対象経費の見直し、償還後の継続的な利用者負担を含め、幅広く検討

○ 料金制度にかかる当面の課題

- ・当面の料金割引: 現在の割引内容と効果を検証し、割引目的を一つ一つ明確にした上で整理
3年後、仮に料金割引を継続するならば、様々な工夫が必要
- ・本四高速の料金: 全国と共通の料金水準を目指し、海峡部も他区間と大きな料金差とならないよう配慮/NEXCOとの将来的な合併に向けて準備が必要/国と地方の出資継続が必要であり、過去の経緯を踏まえつつ、早急に合意形成を図るべき

III. その他

・道路網体系の再構築 ・PPP/PFIの導入検討 等