

国土幹線道路部会 中間答申のポイント(更新・進化の取組など)

1. 維持管理・修繕・更新への取組

現状

5年に1度の近接目視による定期点検／民営化時点で見込まれていなかったものの、その後、必要性や対処方針が明らかになった更新事業をH26から追加※ ※古い基準で設計された箇所など

新たな知見

・H26からの定期点検が一巡し、床版補強材の想定以上の劣化・支承の圧壊等の損傷を発見
⇒修繕を繰り返しても性能は徐々に低下／予防保全を適切なタイミングで実施できない恐れ／
修繕のみによる特殊な構造物の長期安全性の確保は困難／構造物劣化の正確な予測は困難
・更新時の社会的影響を軽減するための工夫が蓄積

重視すべき視点

- 1) 最新の知見を踏まえた更新事業等の追加
抜本的な性能回復のための更新事業を、内容や規模が明らかになった段階で順次追加／
将来的にも繰り返し更新が必要／更新に合わせた機能強化／更新後も予防保全を適切に実施
- 2) 更新工事が与える社会的影響の軽減
地域の実情を踏まえた適切な規制方法等の検討／交通需要マネジメントに係る知見の体系化
- 3) データ活用や新技術の開発・導入等 道路管理者間のメンテナンスデータ共有・共同研究等
- 4) 大型車利用の適正化による構造物の長寿命化 大型車による構造物への影響分析／適正利用促進

2. 高速道路の将来像

継続的な進化により、世界最先端のサービスを提供し、新たな社会の創造に貢献することが必要

これまで

社会・経済構造の変化や技術開発等に合わせて、段階的かつ継続的に進化・改良

現在の取組

現状 災害の激甚化・頻発化／人口減少・高齢化／国際競争激化／デジタル革命の加速／グリーン社会実現への動き等

強靱 ①災害時にも機能する強靱な高速道路 [4車線化、耐震補強、避難施設の整備等]

安全・安心 ②全てのドライバーが安全に安心して走ることができる高速道路[雪氷作業の自動化等]

快適 ③全てのドライバーが快適に利用できる高速道路[自動運転走行空間の提供、ETC専用化等]

持続可能性 ④持続可能な社会の実現に資する高速道路
[EV充電器や水素STの設置促進、環状道路等のネットワーク機能の強化等]

地域活性化 ⑤地域の活力を生み出す高速道路 [物流の中継拠点、休憩施設の充実等]

未来

未来の高速道路を取り巻く環境や技術革新等は、想定を超えて変化
⇒社会・経済システムの中核となって進化し、社会・経済の変革やパラダイムシフトをリードしていくべき

3. 高速道路を持続的に利用する枠組み

費用負担についての3つの理念

維持管理・修繕、更新、進化・改良の負担
(Maintenance) (Renewal) (Grade up)

・MRGを確実に実施する必要

利用者による負担

・最大の受益者である利用者が負担

地域の状況に応じた負担

・地域政策的な観点からも検討

※料金が利用交通に与える影響を考慮

<更新・進化への取組>

- ・利用者負担を基本として、料金徴収期間の延長について具体的に検討
- ・見通しが明らかになった更新・進化について、一定期間毎に事業計画を策定し、計画的に事業を推進
- ・債務の確実な返済見通しの確認のために、債務返済計画を策定し、その期間の料金徴収の継続検討

<将来の維持管理等の負担のあり方>

- ・更新・進化の債務完済後、引き続き料金徴収を継続するか、税負担に切り替えるかどうかは引き続き議論

<現在無料となっている高速道路における維持管理等の負担の方向性>

- ・利用者負担を基本とし、周辺ネットワークの状況や整備の経緯等を踏まえつつ、地域の意見を聴取した上で、有料高速道路の隣接区間を中心に慎重に検討

国土幹線道路部会 中間答申のポイント(料金制度など)

4. 速やかに実現すべき料金制度のあり方

(1) 全国料金

- ・H26より利用重視の新たな高速道路料金に移行
- ・利用者が料金割引を認識・実感できるよう、分かりやすくシンプルな料金割引を実現すべき
- ・沿道環境改善や観光振興等の政策課題の解決等の観点から、定期的な評価・見直しが必要

割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応/ 通勤時間帯の一部高速道路の混雑	適用時間帯の柔軟化/ 通勤者の利用促進等の目的検討
深夜割引	割引適用待ち車両の滞留/ 運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大/ 適用時間帯の走行分を対象
休日割引	繁忙期等の渋滞激化/ より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない/ 観光周遊等を対象とした割引の拡充
大口・多頻度割引	一層の物流等支援の必要性/ 公平性の確保	現下の経済状況を踏まえた拡充と、 原因者負担の公平性の観点からの 縮小の両面について、引き続き検討
マイレージ割引	利用者の実感が薄い	民間ポイント制度も参考に検討

(2) 大都市圏料金

- ・高速道路の機能を最大限に発揮するため、料金の賢い3原則に沿った料金を更に進化

<今後の取組の方向性>

料金の賢い3原則	①利用度合いに応じた公平な料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・物流等へ配慮しつつ、激変緩和としての上限料金を、順次見直し ・首都高速に続いて、阪神高速等の料金体系についても見直しを検討
	②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・都市部の政策的課題を解消するため、外側の環状道路の利用を促進 ・ETC専用化等の取組を推進しつつ、本線料金所を順次撤去 ・ターミナルチャージの重複徴収の撤廃について検討
	③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要の偏在等に起因する混雑緩和のための料金を本格導入 ・料金施策の効果を高めるため、料金に対する認知度向上に必要な広報 ・柔軟に料金変更できるシステムへの改良

(3) 車種区分のあり方

- ・占有者負担、原因者負担、受益者負担の考え方により、二輪車と軽自動車のみではなく、普通車から大型車・特大車までの公平な車種区分について検討

(4) ビッグデータを活用した評価の高度化

- ・プローブデータを積極活用/ETC2.0データの改良が必要(一般道路と高速道路の識別 等)

5. その他

<高速道路会社・高速道路機構・国の役割分担のあり方>

- ・以下の2つの観点から、各会社・機構・国の役割分担について検討
[会社の経営の自由度の確保、活力最大化] ↔ [高速道路が果たす強靱化等における使命と責任]

<インセンティブ助成制度の活用>

- ・修繕分野や更新事業、カーボンニュートラルに関する取組等におけるインセンティブ助成制度の活用を推進

<料金等を変動させる仕組み>

- ・資材・労務単価の変化や税制の改正等に合わせた料金調整の仕組みについて議論