

国土幹線道路部会 基本方針のポイント(その1)

1. 道路をより賢く使うための取組

(1) 賢く使う取組

1) 目指すべき国土の姿を踏まえ取り組むべき道路政策

＜直面する危機＞(国土のグランドデザイン2050/国土形成計画の改定の議論 より)

①人口減少・少子化、高齢化 ②グローバル化の進展 ③巨大災害の切迫 ④インフラの老朽化

＜国土づくりの方向性＞

- ・コンパクト＋ネットワーク
- ・地域の産業競争力強化
- ・災害に対する安全・安心の確保
- ・インフラの戦略的な維持管理・更新

＜道路政策として期待される役割＞

圏域間等の連携促進、拠点のコンパクト化を支える 等

↓ ICTを活用しつつ、道路を高度化・高質化

経済・社会システムのイノベーションの創出

- ①新たな産業のプラットフォームの提供による雇用の創出
- ②他の交通モードとの連携による人流・物流の活性化
- ③平常時、災害時を問わず安全・安心な道路のマネジメント

2) 道路の使い方の課題

他国に比べ道路ネットワークが貧弱だが、そのネットワークを十分に使い切れていない

＜利用者の視点から見た道路の使い方の課題＞

- ①円滑に走行できない ②安全に利用できない ③使いにくい ④地域へのアクセスが不十分

人口減少等が予想される厳しい状況下で、新たな国土形成を着実に進め、経済・社会システムのイノベーションを創出するために、道路の機能を最大限に活用することが必要

3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方

高速道路を中心とした今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる

- ・高速道路の分担率を適切に引き上げることで、道路ネットワーク全体を最適利用(現状16%→目標30%)
- ・目標を掲げ、我が国が世界のトップランナーとなる意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦

4) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて

円滑

- ①科学的な分析に基づく集中的な対策による**ボトルネックの解消**
- ②ETC2.0を活用した**本格的な交通需要マネジメントへの移行**

安全

- ③高速道路の更なる活用促進による**生活道路との機能分化**
- ④備えの重点化と連携の強化による**通行規制時間の最短化**

使いやすさ

- ⑤最新の社会ニーズに対応した**案内、休憩等のサービスの向上**
- ⑥**交通機関相互のシームレス化**による人流・物流の活性化

地域連携

- ⑦高速道路と施設との直結等による**地域とのアクセス機能の強化**

注) 上記施策は、本部会での議論を通じて提案されたものであり、行政などにおいて、これらの施策に限らず、先進的・先端的な取組に挑戦

(2) 賢く使う取組を支えるために進める施策

＜ネットワークの強化/持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保＞

- ・圏域間の連携促進等のために主要幹線ネットワークを強化/暫定2車線区間を機動的に機能強化
- ・主要幹線ネットワークを戦略的に維持修繕・更新/経路誘導等により大型車の利用を適正化

＜道路交通状況のきめ細やかな把握＞

- ・道路交通センサス中心の調査体系をゼロベースで見直し、常時かつ精緻に交通状況を把握

国土幹線道路部会 基本方針のポイント(その2)

2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

(1) 現行の料金体系の課題

整備の経緯などにより、路線毎に決定した料金体系をつなぎ合わせた現行の料金体系

→料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なる

→圏央道経由よりも都心部経由の方が安くなるなど、経路による差異が生じている

→他より高い料金水準の路線、管理主体が異なる路線を跨ぐ際のターミナルチャージ

(2) 今後の料金体系のあり方

＜圏域共通の新しい料金体系の確立＞

首都圏料金の賢い3原則

～賢く使うための合理的な料金体系～

利用度合いに応じた公平な料金体系

・対距離制を基本とした料金

管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

・管理主体間の継ぎ目を感じない料金

交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

・効率的・柔軟な利用を実現する料金

＜実現に向けた取組＞

① 料金体系の整理・統一

・料金水準や車種区分について、対距離制を基本として統一

・具体の料金水準については、大都市近郊区間の水準を参考に検討

② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

・発着地が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一とする

・管理主体を跨ぐ際のターミナルチャージを1回の利用に対して1回分のみ課す

③ 政策的な料金の導入

・混雑状況に応じた料金施策

(都心経由と環状道路経由の料金に差 ⇒ 混雑状況に応じた機動的な料金)

・災害・事故発生時等における柔軟な料金施策(代替路の走行、路外での休憩等)

・大型車の効果的・効率的な利用を促すための料金施策

(3) 料金体系の確立にあたっての留意事項

・オリンピック開催時期を念頭におきつつ、料金体系の確立に向けたロードマップを明確化

圏央道概成(平成27年度末)／東京オリンピック・パラリンピック(2020年)／三環状完成

・環状道路整備等の進展に合わせて、激変緩和措置も講じながら段階的に導入

(4) 新たな料金システムの構築

・ETC2.0の普及を促進しつつ、ETCによる料金支払の義務化に向けて検討

・オリンピック・パラリンピックなどの大型イベント時における料金施策を検討

3. その他

・首都圏の料金体系のとりまとめを基本としつつ、近畿圏や中京圏についても議論

・将来の高速道路の利用者負担のあり方などについて重点的に検討



＜料金の低減＞ 国際競争力強化、地域活性化等の観点から、引き続き低減に向け努力

＜管理財源の確保＞ 償還満了後も料金を徴収し続けることについて検討

幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方について検討

＜混在の整理＞ 混在している有料区間と無料区間の整理

など

社会資本整備審議会 道路分科会
国土幹線道路部会

高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針

平成27年1月27日

目 次

はじめに	P1
1. 道路をより賢く使うための取組	P2
(1) 賢く使う取組	P2
1) 目指すべき国土の姿を踏まえた取り組むべき道路政策	P2
2) 道路の使い方の課題	P3
3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方	P4
4) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて	P5
(2) 賢く使う取組を支えるために進める施策	P8
1) 主要幹線ネットワークの強化	P8
① ネットワークの強化	P8
② 暫定2車線区間の賢い機能強化	P8
2) 持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保	P8
3) 道路交通状況のきめ細やかな把握	P9
2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系	P10
(1) 現行の料金体系の課題	P10
(2) 今後の料金体系のあり方	P11
1) 圏域共通の新しい料金体系の確立	P11
2) 実現に向けた取組	P11
① 料金体系の整理・統一	P11
② 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現	P12
③ 政策的な料金の導入	P12
(3) 料金体系の確立にあたっての留意事項	P14
(4) 新たな料金システムの構築	P15
1) ETCの普及促進・義務化	P15
2) オリンピック・パラリンピックなどに合わせた取組	P15
3. その他	P16
あとがき	P16

はじめに

我が国では、全国的な高速道路ネットワークや首都高速道路をはじめとする都市高速道路が高度経済成長を支えてきたが、最初の開通から50年を迎え、現在、老朽化への対応や、整備重視から利用重視の料金への転換などが大きな課題となっている。

こうした状況の中で、本部会による中間答申(平成25年6月)においては、

- ・高速道路ネットワークの強化・利用のあり方
- ・維持管理・更新への取組
- ・料金制度のあり方
- ・大都市圏の料金体系のあり方

について方向性を示したところであり、更新等については道路法等が改正され(平成26年5月)、料金制度の再編については全国の料金水準の整理と割引の再編(同年4月)を行うなど、着実な対応がなされているものと認識している。

本部会は、残る課題である、高速道路ネットワークの効果的・効率的な利用や大都市圏の料金体系に関する施策の具体化に向けて、中間答申以降、更に議論を深めてきた。

我が国の現状に目を向ければ、異次元の高齢化や、アジア諸国の成長等に伴う物流や観光等におけるグローバル化の進展など、急速に変化が起きており、これに対し、経済や国民生活を支える基礎的な施設である道路は、ネットワークの最適利用などを進めることにより、経済・社会システムのイノベーションを創出していくことが期待されている。

また、道路を取り巻く現状を見ると、特に

- ・圏央道をはじめとする環状道路の整備により、複数の経路選択を可能とする高速道路ネットワークが進展
- ・ICTの革新により、道路交通に関するビッグデータを効率的に収集することが可能となり、道路利用の効率化のために必要な道路交通状況を把握できる環境が進展

しつつあり、依然として暫定2車線区間を抱えるなど十分とは言えない面があるものの、我が国の道路政策は、混迷の10年を経た今、「いかに整備・維持するか」に加え、「いかに利用するか」という新たな課題に本格的に向き合い、確実に取組を進めるべき時期を迎えている。

また、東京オリンピック・パラリンピックの開催が2020年に予定され、首都圏を中心として世界からの注目が集まる中、我が国が道路を賢く使うトップランナーとなることを世界に対して発信できる絶好の機会を迎えることとなる。

本基本方針は、こうした共通認識の下、関係団体へのヒアリングを通じて、様々なご意見を頂いた上で、本部会として、高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」についてとりまとめたものである。

1. 道路をより賢く使うための取組

高速道路ネットワークの構築が進展する一方で、これまでに整備され、既に利用されている道路の機能が十分に発揮されていないこともあり、渋滞や事故等の社会的な損失が生じている。このため、財政的・空間的な制約下においてこれに対応するにあたっては、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体としてその機能を時間的・空間的に最大限に発揮させる「賢く使う取組」が重要である。

(1) 賢く使う取組

道路を賢く使う取組を進めるにあたっては、我が国が直面する課題に対する今後の国土づくりの考え方を踏まえた上で、道路における課題を整理し、取り組むべき内容を検討していく必要がある。この考え方を基本として、道路を賢く使う取組について、以下のとおりとりまとめた。

1) 目指すべき国土の姿を踏まえた取り組むべき道路政策

「国土のグランドデザイン2050」(平成26年7月公表)や現在進められている「国土形成計画」の改定に関する議論において、我が国が直面する①急激な人口減少・少子化や異次元の高齢化の進展、②グローバリゼーションの進展、③巨大災害の切迫、④深刻なインフラの老朽化という危機に対し、国土づくりの方向性として、

- ・都市の機能を一定のエリアに集約化し、各地域をネットワーク化する「コンパクト＋ネットワーク」により、新しい集積を形成し、国全体の生産性を向上
- ・国と地方の連携により、戦略的に各地域の成長産業を育成しつつ、大量生産・大量消費モデルからの脱却を図り、地域の産業競争力を強化
- ・災害発生時に、人命を守り、致命的なダメージを受けない国土を構築
- ・総合的・一体的なインフラマネジメントにより、戦略的に維持管理・更新を実施

との考え方が示されている。

道路は、こうした新しい国土形成を着実に進める上で、例えば、「コンパクト＋ネットワーク」において、拠点のコンパクト化を支えるとともに、圏域間や拠点内外の連携を促進するなど、重要な役割を果たすものである。

この際、ICTも積極的に活用しつつ、経済・社会システムの基盤である道路の高度化、高質化を進めることで、

- ①生産・製造、加工、流通、販売など、様々な分野で新たな産業のプラットフォームを提供し、雇用を創出する
- ②鉄道、航空、船舶などの各交通モードを結節する道路の機能強化により、道路が他の交通モードと賢く連携することで、交通全体をうまく機能させ、これまで以上の人流・物流の活性化を促す
- ③地域の重層的なネットワーク化を進めることにより、平常時、災害時を問わず、世界最高レベルの安全・安心な道路マネジメントを実現するなどにより、異次元の高齢化や、アジア諸国の成長等に伴う物流や観光等におけるグローバリゼーションの進展など急速な変化に対し、我が国の経済・社会システムのイノベーションを創出することが期待されている。

2) 道路の使い方の課題

これからの道路政策においては、我が国が危機に直面する中で、経済・社会の発展の可能性を最大限に広げるため、必要な道路の機能強化を図るとともに、その使い方を徹底的に洗い直し、これまでにない賢い利用を実現する必要がある。

しかしながら、我が国の道路は、他国と比較して車線数が少ないなど、依然としてネットワークが貧弱であり、加えて、そのネットワークを十分に使い切れていない状況にある。

具体的には、交通需要の時間的・空間的な偏在により、特定の時間帯や時期に、特定の箇所や路線で渋滞が発生するなど、利用者の視点から見れば、走行性や安全性、使いやすさ、地域との連携について、以下のような課題がある。

①円滑に走行できない(走行性に関する課題)

- ・局所的な容量不足や交通需要の偏在による渋滞により速度が低下
- ・あらかじめ遅れを見込んだ移動の必要があるなど、時間信頼性が低い

②安全に利用できない(安全性に関する課題)

- ・生活道路に通過交通等が入り込み、事故の危険性が増大
- ・自宅周辺で歩行者、自転車の事故が多発
- ・高速道路における立入りや逆走などの誤進入の発生
- ・高速道路の暫定2車線区間などにおける事故の発生
- ・事故・悪天候時における長時間の通行規制
- ・災害時に通行可能なルートに関する情報が不足

③使いにくい(使いやすさに関する課題)

- ・分かりにくい案内、外国人にとって不親切な案内
- ・休憩施設やガソリンスタンドの不足
- ・鉄道、航空、船舶等の他の交通モードとの不十分な連携

④地域へのアクセスが不十分(地域との連携に関する課題)

- ・高速道路の出入口が少ないことにより、地域によってはうまく高速道路を利用できない

例えば、我が国においては、自動車が渋滞に巻き込まれている時間が全走行時間の約4割を占めており、約2割である欧米と比較しても、大きな社会的な損失が生じている。また、事故については、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数は10万人あたり2.2人となっており、例えば、イギリスの0.9人、フランスの1.0人の2倍以上である。

このような現状に対し、人口減少が予想される中で国全体の生産性を向上させることや、安全・安心を確保する観点からも、賢く使う取組により、道路の機能を最大限に活用し、渋滞や事故などの課題を解決することが有効であり、積極的に取り組むことが必要である。

なお、ドライバーの視点に限らず、例えば沿道環境の改善や地球温暖化対策など、歩行者、住民等の視点からも道路の課題を検討し、その解決も図っていくことが重要である。

3) 高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本的な考え方

これまでの道路行政においては、道路の使い方の課題に対して、柔軟な制度運用や技術的工夫の観点から、必ずしも十分な取組がなされてきたとは言えない状況であった。

今後は、円滑、安全、快適で、地域の活力向上にも資する道路交通サービスを実現し、経済・社会の発展に寄与するため、以下の考え方を基本として賢く使う取組を推進する必要がある。

<基本的な考え方>

- ・道路の使い方の課題を踏まえれば、より賢く使う上で、一般道路と比較して安全で環境にやさしい高速道路の交通量の分担率を、少なくとも欧米並みにする等、適切に引き上げることが最も有効であり、これにより、生活道路も含めた道路ネットワーク全体の最適利用の実現を図るべきである。
- ・このため、ICTや料金施策などを活用しつつ、特に高速道路のパフォーマンスを向上するための運用改善や小規模な改良等を中心に、賢く使う取組を推進する必要がある。なお、料金施策を活用した取組については、三環状道路の整備が進捗している首都圏を対象に議論を進めており、別途、「2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系」で詳述する。

※ 高速道路の死傷事故の発生率は、一般道路の10分の1

※ 高速道路の二酸化炭素の排出量は、一般道路の3分の2

※ 諸外国の高速道路の交通量の分担率：

アメリカ：33%、フランス：30%、ドイツ：31%、日本：16%

※ 我が国の高速道路の交通量の分担率を30%に上げた場合に想定される効果：

死 者 平成24年 約4,400人 → 600人減

負 傷 者 平成24年 約80万人 → 20万人減

消費燃料 平成24年 約8,000万kl → 400万kl減

渋滞損失 平成24年 約50億人・時間 → 7億人・時間減

<目標の設定>

- ・この基本的な考え方に即した賢く使う取組の確実な推進とともに、取組状況を確認し、取組内容を検証するため、例えば、渋滞を現状から半減して欧米並みにする等、道路交通サービスの水準についての目標を掲げることが重要である。

※ 欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割(日本：約4割)

道路を賢く使う取組については、渋滞や事故など我が国と同様の課題を抱える諸外国への展開を視野に入れつつ、道路が経済・社会システムのイノベーションを創出し、我が国が道路を賢く使う世界のトップランナーとなるという意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦すべきである。

4) 高速道路を主な対象とした具体的な取組に向けて

道路の使い方の課題を解決するため、今後さらに充実が見込まれるビッグデータを活用しつつ、賢く使う取組を具体的に推進する必要がある。

個々の取組は、今後行政が中心となって、各方面の意見を聞きながらとりまとめるべきであるが、本部会での議論を通じて提案された、短期的・中期的に取り組むべき施策を中心に、具体的な施策を以下に示す。

なお、行政などにおいて、ICTを活用しつつ、効率的に道路の課題を把握した上で、運用改善や小規模な改良等による更なる機能の向上に取り組むなど、一層の効果的・効率的な道路利用を目指して、本施策に限らず、先進的・先端的な取組に挑戦し、利用者が道路を賢く使うことができる環境を整えることを期待する。

また、個々の取組の実施にあたっては、課題の共有、解決策の検討、実施状況の確認などについて、施策の内容や広がりに応じて、行政を含む関係者が連携するとともに、利用者にも協力を求めることにより、実効性を高めつつ推進していくことが重要である。

＜円滑な走行を実現するための取組＞

①科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消

- ・渋滞要因の分析手法を確立し、ボトルネック箇所とその要因を把握した上で、車線運用の見直しや付加車線の設置等により、ボトルネックを解消する必要がある。
- ・特に、首都圏においては、ボトルネック箇所を速やかに特定し、その交通状況等について分析を行った上で、東京オリンピック・パラリンピックを見据えて、適切な対策を講じていくことが必要である。

②ETC2.0を活用した本格的な交通需要マネジメントへの移行

- ・時間的・空間的に偏在する交通需要に対して、既存の道路ネットワークを最大限活用する観点から、ICTを活用して、渋滞ピークの平準化や環状道路への迂回促進、事故の削減を図るなど、新たな交通需要マネジメントを実施することが重要である。
- ・この際、迂回等に協力した場合でもメリットを享受できるよう配慮しつつ、より多くの利用者に参画を促すことが必要である。
- ・具体的には、継続的な交通モニタリングと情報提供が一元的に可能なETC2.0を活用し、
 - ・視覚的に理解しやすい前方道路上の画像やリアルタイムのプローブ情報による広域かつ高精度な事故・渋滞情報など、渋滞に関する詳細な情報提供
 - ・効率的な経路選択を促すための混雑状況に応じた機動的な料金の導入

などにより、利用者の適切な経路選択を促し、需要側から交通流全体の最適化を図るなど、動的ネットワークマネジメントを実現することが重要である。

- ・また、災害や交通事故等による通行止めの際の利用者の適切な誘導や、危険物を輸送する車両の運行管理など、非常時の道路交通のマネジメントにおけるETC2.0の活用について検討すべきである。

＜安全を確保するための取組＞

③高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

- ・生活道路を含めた道路ネットワーク全体の最適利用を図る観点から、高速道路のパフォーマンスを向上させること等により、高速道路への交通の転換を促進し、これにより生活道路への通過交通の流入を低減させるとともに、生活空間の環境改善を進めるべきである。
- ・また、市街地部に限らず、峠など地形が険しい地域においても、並行する一般道路は高速道路に比して線形が悪く事故が発生しやすい場合が多いことから、料金施策なども含め、良好な線形が確保されている高速道路の分担率を適切に高める取組が重要である。
- ・なお、高速道路への転換の促進にあたっては、スリップや車線逸脱を抑止する舗装や路面標示などに加えて、高齢化の進展を踏まえ、重大事故につながる可能性の高い歩行者・自転車の立入りや自動車の逆走の防止対策などを実施するとともに、自動車分野で研究開発が進められている自動運転技術と連携を図ることにより、高速道路の安全性をより一層高めていくことが重要である。

④備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

- ・悪天候において、高速道路が、並行する一般道路よりも早い段階で通行止めとなり、一般道路に交通が集中して過大な負担がかかる場合があることから、高速道路において、通行止めを極力回避するとともに、やむを得ず通行止めとした場合であっても、例えば、大雪時は早期に通行止めとし、除雪後なるべく早くその通行止めを解除するなど、通行規制時間をできる限り短縮するべきである。具体的には、関係機関と連携し、通行止め頻発箇所の特定制とその対策、通行止めにより備えた人員や資機材の確保などの体制の強化、早期解除策の充実などに取り組む必要がある。
- ・交通事故の処理について、所要時間の信頼性が求められる拠点空港へのアクセス道路等を中心に、警察、消防等の関係機関との協働により、現場見分や事故車処理等、事故処理の各段階における時間短縮を図り、交通への影響を最小化すべきである。
- ・悪天候・事故等への効果的・効率的な対応の観点から、管理主体の枠を超えた一体的な道路管理のため、異なる高速道路会社等が相互に連携を図ることが必要である。
- ・災害時の迅速な道路啓開を可能とするため、例えば、首都直下地震時の道路啓開計画として策定した“八方向作戦”の確実な実施に向けて資機材確保や実動訓練に取り組むなど、全国において、想定される災害に対し、関係機関と連携の上、事前の準備を整える必要がある。

＜使いやすさを向上するための取組＞

⑤最新の社会ニーズに対応した案内、休憩等のサービスの向上

- ・高速道路の休憩施設・ガソリンスタンド等について、有料区間・無料区間にかかわらず、案内の充実等による高速道路外の施設活用も含め、一定のサービス水準の確保を図る必要がある。
- ・この際、燃料電池自動車など、環境負荷低減のための新たな技術に合わせ、燃料等の供給設備の休憩施設への設置や高速道路外の設備の利用についても、配慮することが必要である。
- ・政府が目標とする2030年の訪日外国人旅行者数3,000万人を見据えて、案内表記の英語化等を進めるとともに、新たな観光需要を喚起するため、地域のイメージに大きな影響を与える高速道路の構造物などの建設や更新などの際に、デザインの高質化を進めるべきである。
- ・運送業などにおける女性の更なる活躍を支える観点から、休憩施設について、女性が利用しやすい環境を充実させることが重要である。

⑥交通機関相互のシームレス化による人流・物流の活性化

- ・都市間競争の激化や国際観光需要の拡大など、グローバル化の進展に対し、鉄道、航空、船舶等を含めた交通ネットワーク全体の中で各交通モードを結節している道路の役割を踏まえれば、よりシームレスな移動や輸送を実現する観点から、空港・港湾等の交通拠点へのアクセス性をより向上させる必要がある。
- ・また、リニア中央新幹線をはじめとする新幹線鉄道については、その高速性により駅間隔が広いと、空港と同様に利用圏域が広大となり、利用において高速道路がより重要な役割を果たすことが期待されることから、今後、国が中心となり、駅などの交通拠点と一体となった道路整備などにより、道路の交通結節機能を高め、人流・物流の活性化を図ることが重要である。

＜地域との連携促進のための取組＞

⑦高速道路と施設との直結等による地域とのアクセス機能の強化

- ・スマートIC等を柔軟に追加設置することにより、高速道路から物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上や、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方による機能の集約化・高度化、既存のIC周辺の渋滞緩和を図ることが必要である。
- ・特に、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等については、高速道路の利用促進や利便性の向上による地域活性化の観点から、適切な負担の下、スマートIC等を活用した高速道路と施設の直結を進める必要がある。

(2) 賢く使う取組を支えるために進める施策

1) 主要幹線ネットワークの強化

道路を賢く使う取組を推進する上で、優先順位を明確にしながら、現道活用などによりコスト縮減を図りつつ、車線数の増加を含め、高速道路や国道を中心とした主要幹線ネットワークの強化を進めることが重要である。

① ネットワークの強化

- ・「コンパクト＋ネットワーク」の考え方に基づき、アジア諸国との連携強化も意識しながら、圏域間や拠点内外の連携を促進するとともに、災害時にリダンダンシーを確保するため、主要幹線ネットワークにおけるミッシングリンクの解消を速やかに進める必要がある。
- ・大都市圏においては、都市機能の強化や災害時における緊急輸送道路の確保の観点から、圏央道等の環状道路の整備を進めるとともに、渋滞状況を踏まえ、ボトルネック対策などの賢く使う取組と連携しながら、既存の高速道路ネットワークを補完する主要幹線道路の強化が必要である。

② 暫定2車線区間の賢い機能強化

- ・高速道路における暫定2車線区間については、諸外国にも例を見ない特殊な構造であり、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時の対応、積雪時の狭隘な走行空間を考慮しても、その状態を長期間継続すべきではない。
- ・単に4車線化に取り組むだけでなく、低速車両対策等として効果的な追越車線の設置や3車線運用など、道路を賢く使う観点を踏まえながら、本来の機能を確保するための工夫が重要である。
- ・なお、暫定区間の車線数の増加にあたっては、2車線運用時の交通状況を踏まえつつ、運転者の安心や快適性、走行性を高める観点から、透明性を確保しつつ、機動的に対応することが必要である。

2) 持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保

賢く使う取組を進めるためには、高速道路などの主要幹線ネットワークの持続的な利用が前提となることから、優先順位を明確にしつつ、戦略的に維持修繕・更新を進める一方、その他の道路については、利用状況等を踏まえつつ、必要に応じて道路機能の集約化を進めることが重要である。

なお、全国的かつ根幹的な幹線道路ネットワークを構成している高速道路や都市高速道路については、これまでの整備の経緯にかかわらず、一体的かつ安定的にその機能を発揮できるよう、道路の位置付けの整理等により、国が主体的な役割を果たすべきである。

また、大型車の通行は、構造物の老朽化に大きな影響があることから、経済的なインセンティブなどを活用しながら、経路把握により、外側の環状道路など望ましい経路へと誘導するとともに、車両の大きさや重量が適正である利用者には特殊車両通行許可手続を簡素化し、過積載等の違反者には罰則を含めたペナルティを科すことで、荷主や運送事業者の意識改革と連携しつつ、利用の適正化を図ることが重要である。

3) 道路交通状況のきめ細やかな把握

道路の機能を最大限に発揮し、賢く使うためには、その使われ方を、面的な広がりや時間的な変化も含め、きめ細やか、かつ、効果的・効率的に把握・分析することが必要である。このため、概ね5年に一度実施してきた道路交通センサスを中心とする現状の道路交通調査体系について、ICTの進展に合わせ、ゼロベースで見直すことが必要である。見直しにあたっては、主要幹線ネットワークをはじめとした道路交通状況のきめ細やかな把握に向け、今後の道路交通調査において「常時把握」、「経路把握」、「関連調査の活用」を基本3原則として、

- ①ETC2.0などのICTを有効に活用して、道路交通を効率的に、常時かつ精緻に把握する
- ②ETC2.0の普及や機器増設等の情報収集環境の充実などにより、経路情報等を把握する
- ③交通需要マネジメント等を進めるにあたり、道路交通だけでなく、公共交通の利用状況等を含め、他の調査・データとの連携を図るとともに、例えば、沿道の立地や、沿道への立ち寄り状況、物流における積載物の内容とその発着地など、交通行動の背景も把握することが重要である。

なお、利用者から経路等の情報を収集するにあたっては、

- ・情報のフィードバックにより、道路利用履歴の把握や車両の運行管理など、情報提供者が情報を有効に活用できる環境を構築する
- ・収集した情報を用いた道路を賢く使う取組の実施が、情報提供者のみならず、多くの利用者にとって有益であることについて、広く理解を得る
- ・把握した渋滞などの道路交通の状況を定期的にとりまとめて広報を行うことにより、道路交通サービスの現状を伝えていく

ことなどを通じ、利用者からの積極的な情報提供を促すことが必要である。

また、民間データの活用も含め、効率的に必要なデータを取得できるよう留意するとともに、プライバシーの保護や、セキュリティ対策に配慮しながら、交通関連のデータを適切にオープン化することを検討する必要がある。

2. 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

首都圏の高速道路は、

- ・都心部の渋滞緩和のために整備された首都高速
- ・大都市圏を連絡するなど、国土開発のために整備された東名高速等
- ・既存の国道の渋滞緩和や事故削減等のために整備された京葉道路等

が相互に接続することにより形成された道路ネットワークであり、昭和30年代から今日まで順次整備が進められてきた。

このような整備の経緯などにより、首都圏の料金体系は、結果として路線毎に決定された料金体系を寄せ集めてつなぎ合わせたものとなっており、首都圏の道路ネットワークを賢く使うような料金体系にはなっていない。このため、三環状を中心としたネットワーク整備の進展に合わせて、東京オリンピック・パラリンピックの開催時期を念頭におきながら、抜本的な見直しにより、賢く使うための料金体系へと変革すべきである。このような考え方により、首都圏の料金体系について、以下のとおりとりまとめた。

・首都圏道路ネットワーク整備の経緯：

昭和30年代 都心部の渋滞緩和のための首都高速、大都市圏を連絡するなど、国土開発のための東名高速等、既存の国道の渋滞緩和や事故削減等のための京葉道路等について、それぞれ整備を推進

昭和40年代 上記3種類の道路が相互に接続

昭和50年代 環状道路の整備に着手（放射方向に整備した高速道路との接続開始）

(1) 現行の料金体系の課題

首都圏の現行の料金体系においては、以下のとおり、利用者が既存の道路ネットワークを賢く使うことが困難であるという課題が顕在化している。

- ・整備の経緯の違い等から、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なるため、利用者にとって分かりにくく、使いにくい。
- ・料金水準等の相違の結果として、圏央道を経由するよりも都心部を経由した方が料金が安くなるなど、経路による差異が生じており、これにより非効率な経路選択が生じている。
- ・圏央道や横浜横須賀道路等における他の路線と比べて高い料金水準や、管理主体が異なる高速道路を跨いで利用する際に課されるターミナルチャージ等による割高感があり、高速道路の交通量の分担率引上げの支障となっている。

- ・料金水準の違いの例 : 第三京浜 15.7円/km ⇔ 東名高速 36.6円/km
⇔ 圏央道(海老名～久喜白岡JCT) 43.2円/km
⇔ 横浜横須賀道路 44.0円/km

- ・車種区分の違いの例 : 東名高速 5車種(軽自動車等、普通車、中型車、大型車、特大車)
⇔ 首都高速 2車種(普通車、大型車)

- ・経路による料金差の例 : 東名高速・厚木IC～東北道・久喜IC
圏央道経由 3,770円 ⇔ 首都高速経由 3,180円

(2) 今後の料金体系のあり方

今後の首都圏の料金体系については、高速道路がその機能を最大限に発揮し、道路ネットワーク全体を賢く使うことができる「三環状時代の新たな料金体系」の確立に向けて、以下のとおり整理すべきである。

1) 圏域共通の新しい料金体系の確立

「首都圏料金の賢い3原則」として、賢く使うための合理的な料金体系の理念を以下のとおり整理した。この理念を基本として、現行の料金体系を見直し、圏域内において共通する新しい料金体系を確立することが必要である。

① 利用度合いに応じた公平な料金体系

- ・受益者負担の考え方に立ち、対距離制を基本とした公平な料金体系

② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

- ・管理主体間の継ぎ目を感じることなく利用することが可能となる、シンプルでシームレスな料金体系

③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

- ・高速道路及び一般道路により構成されるネットワーク全体を交通状況に応じて効率的かつ柔軟に利用するための戦略的な料金体系

2) 実現に向けた取組

「首都圏料金の賢い3原則」に従って、公平な料金体系、シンプルでシームレスな料金体系、戦略的な料金体系を実現するためには、以下の3つの取組を進める必要がある。

① 料金体系の整理・統一（公平な料金体系）

- ・公平な料金体系を実現するため、料金水準や車種区分について、対距離制を基本としつつ、首都圏における統一を図るべきである。これに伴い、現行の均一料金区間や、完全な対距離制となっていない首都高速等を含めて見直す必要がある。
- ・なお、具体の料金水準については、高速道路ネットワーク全体における公平性や、首都圏における交通の状況等を考慮し、高速自動車国道の大都市近郊区間における現行の料金水準を参考に、高速道路会社の経営努力も促しつつ、債務の確実な償還の観点も踏まえ、検討を進めるべきである。

②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現 (シンプルでシームレスな料金体系)

- ・首都圏においては、道路ネットワークを一体として捉え、道路交通や環境等についての都心部の政策的な課題を考慮し、外側の環状道路の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の距離を基本に料金を決定すべきである。
- ・具体的には、例えば圏央道の内側において、発地と着地が同一ならば、都心部を経由した場合や、環状道路を経由した場合など、いかなる経路を選択しても料金を等しくし、これを基本とした上で、混雑状況等に応じた政策的な料金を導入すべきである。
- ・また、首都圏内において、管理主体が異なる高速道路を跨いで利用する際などに課されるターミナルチャージについて、現在徴収している分を走行距離に応じた料金に振り替えるなど、債務の確実な償還の観点も考慮しつつ、1回の利用に対して1回分のみ課すべきである。
- ・加えて、異なる料金体系間の継ぎ目において、高速道路本線に料金所が多数設置されているが、シームレスな利用を実現し、安全性・快適性を向上させるため、まずは、都市高速道路の旧料金圏の継目に位置する本線料金所から、撤去を進めるべきである。

③政策的な料金の導入(戦略的な料金体系)

料金体系の整理・統一や起終点を基本とした料金を導入した上で、政策課題を解決するため、対象となる路線や時間帯などを区切り、以下のような料金施策を実施することが必要である。

＜混雑状況に応じた料金施策＞

- ・環状道路等の有効活用を図ることによって、交通需要の偏在等による混雑の緩和を図るため、混雑している経路におけるICTを活用した料金の割増も含め、混雑状況に応じた料金を導入すべきである。
- ・具体的には、圏央道の概成後、平成28年度より料金水準の整理・統一や、起終点を基本とした料金を導入し、その交通に与える影響を検証する。
- ・その後、検証結果や環状道路整備の進捗状況等も踏まえ、曜日や時間帯などを区切って、都心経由と環状道路経由の料金に一定の差を設ける措置などから混雑状況に応じた料金の導入を開始する。
- ・将来的には、諸外国の事例も参考に、ICTの普及状況を踏まえながら、混雑状況に応じて一定時間毎に変動する機動的な料金を目指すべきである。その際、異なる高速道路会社等が連携して、料金を迅速かつ一体的に決定するために必要な枠組みを構築する必要がある。
- ・なお、混雑状況に応じた料金の導入に合わせて、各経路における所要時間や渋滞状況など、利用者が経路を判断するために必要な情報を適切に提供することが重要である。

＜災害・事故発生時等における柔軟な料金施策＞

- ・災害や交通事故等が発生した際に、利用者が発生箇所を迂回するため、代替路を走行した場合や、高速道路の外にある休憩施設等を利用するため、一定時間内に一時退出した場合であっても、利用者の負担が増えないような料金体系を構築すべきである。

＜大型車の効果的・効率的な利用を促すための料金施策＞

- ・大型車による効果的・効率的な利用を実現するため、都心部の交通集中による環境や構造物への負荷の軽減等を促進する圏央道などの環状道路の料金低減や都心部の通過交通に対する料金施策について検討を進めるとともに、特に構造物に致命的な損傷が発生させる過積載について、重量計の適切な運用により違反が確認された過積載車両に対する割引停止のあり方についても検討を進めるべきである。

(3)料金体系の確立にあたっての留意事項

首都圏における「三環状時代の新たな料金体系」の確立にあたっては、以下に留意して、取組を進める必要がある。

<道路ネットワーク整備の進展に合わせた導入>

- ・平成27年度末の圏央道概成時、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催時、三環状完成時などを念頭におきながら、環状道路を中心としたネットワーク整備の進展に合わせて、地域の意見も聴取しつつ、料金体系の確立に向けたロードマップを明らかにした上で、導入を進めるべきである。
- ・均一料金区間や首都高速等における長距離利用料金の見直し、ターミナルチャージ廃止分の振替などの料金体系の大幅な見直しにより、国民生活や経済活動に大きな影響が生じることが懸念される場合には、環状道路の整備の進捗状況も考慮して、段階的な見直しや負担増に対する一時的な割引を実施するなど、激変緩和措置の導入が必要である。
- ・なお、料金体系の整理・統一にあたっては、首都高速が対距離料金制に移行した際に激変緩和のために導入した割引等を見直す必要がある。

<定期的な評価等による適切な実施>

- ・新たな料金体系の効果や周辺道路等への影響を判断するため、評価指標を設定した上で、高速道路を含む道路ネットワーク全体の最新データによる定量的な分析により、定期的に評価を行うことが必要であり、特に割引については、評価結果を踏まえ、継続、見直し、廃止のいずれとするかを検討すべきである。
- ・なお、政策的な料金の導入にあたっては、効果の程度や評価方法等について、事前の十分な検討が必要である。
- ・高速道路ネットワーク全体を最大限活用するためには、高速道路会社相互の連携を図りつつ、高速道路会社の積極的な取組を最大限引き出すことが重要であり、企画割引のように自主的に料金を設定できる枠組みに加えて、評価指標も活用し、高速道路会社に対して賢い利用を促進させようとするインセンティブを与えることが重要である。

<首都圏道路ネットワークとしての検討対象の広がり>

- ・本部会においては、圏央道の内側の道路ネットワークを検討対象として議論を進めてきたところであるが、今後、渋滞状況なども踏まえながら、圏央道外側に位置する北関東道や中部横断道なども視野に入れて、検討対象を広げることについても、検討を進める必要がある。

(4)新たな料金システムの構築

首都圏の道路ネットワークをより賢く使うためには、前述の料金体系の見直しに加えて、様々な政策課題にきめ細かく対応できるよう、ETCの普及促進・義務化を図るなど、料金システムを新たに構築することが必要であり、具体的には、以下の取組を推進すべきである。

1)ETCの普及促進・義務化

- ・経路毎の混雑状況に応じたきめ細やかな料金設定を可能とするため、利用者にとって魅力的な機能の充実や必要な支援なども行いながら、経路情報の安定的・効率的な把握が可能となるETC2.0の普及を促進する必要がある。
- ・また、ETC車と非ETC車の1台当たりの料金収受コストについて、例えば平成25年度においては非ETC車はETC車の約5倍となっているなど、相当の差があり、この差はETCの普及により更に拡大することから、負担の適正化の観点により、現在の割引措置適用の取扱いなどに加え、非ETC車の利用負担に関する更なる措置について検討すべきである。
- ・料金徴収コストの縮減、経路情報のフィードバックなどによる利用者の利便性の向上、さらには高齢社会や地域社会を支えるきめ細やかな料金体系の実現等のため、車両ナンバー読み取りによる料金請求などの高速道路の利用頻度の低い車両への段階的な対応、法制的課題、クレジットカード契約をしない利用者への対応等について議論を重ねた上で、ETCによる料金支払の義務化に向けた検討を進めるべきである。

2)オリンピック・パラリンピックなどに合わせた取組

- ・オリンピック・パラリンピックなどの大型イベント時には、公共交通の利用促進やパークアンドライドなどによる交通モードの転換と合わせて、料金施策を活用した道路交通の平準化や分散化、道路交通需要の低減に向けた検討を進める必要がある。
- ・その際、旅客輸送については、鉄道等の公共交通が分担し得るが、貨物輸送については困難な部分があるため、高速道路において貨物車優先レーンを設けるなど、円滑な貨物輸送の確保についても検討する必要がある。

3. その他

[他の大都市圏の料金体系に関する検討]

「首都圏料金の賢い3原則」は、我が国の高速道路における今後の料金体系の基本とも考えられることから、首都圏とともに日本経済を牽引する近畿圏や中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進めることが必要である。

[将来の高速道路の利用者負担のあり方]

大都市圏の料金体系のみならず、高速道路全体の料金や維持修繕・更新に係る負担のあり方については、中間答申(平成25年6月)を踏まえ、以下について重点的に検討を進める必要がある。

- ・国際競争力の強化や地域活性化等の観点から、料金水準の低減が交通渋滞を引き起こす区間を除き、引き続き、料金の低減に向けた努力を払うべきである。
- ・本部会における議論の中で、今後の維持修繕・更新のための財源の確保について懸念を示す意見が多数あり、
 - ①将来にわたり、高速道路において高いサービスレベルを維持し、必要に応じて機能強化を図りつつ、適切な維持修繕・更新を実施するため、償還満了後も料金を徴収し続けること
 - ②一般道路における大型車対距離課金の導入など、幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方などについて、諸外国における事例も参考に、税金による負担との関係も含め、これまで以上の課題認識をもって検討すべきである。
- ・整備の経緯から料金を徴収している区間と徴収していない区間が混在している路線や、現在は無料となっているものの、渋滞緩和などの課題を解決するため、利用者負担のあり方について検討が必要な路線については、有料・無料の整理(例えば、一律低額有料化する、公的支援により有料区間の無料化を図るなど)を検討すべきである。
- ・民営化の経緯から、出資金も含めて建設債務の償還を優先するため、更新事業に関する債務は、その償還が開始されるまで利息に伴い増加するが、有利子債務を厳格に管理しつつ、出資金の償還時期の見直しなどにより、全体として、利用者負担が減少するような対応が必要である。

あとがき

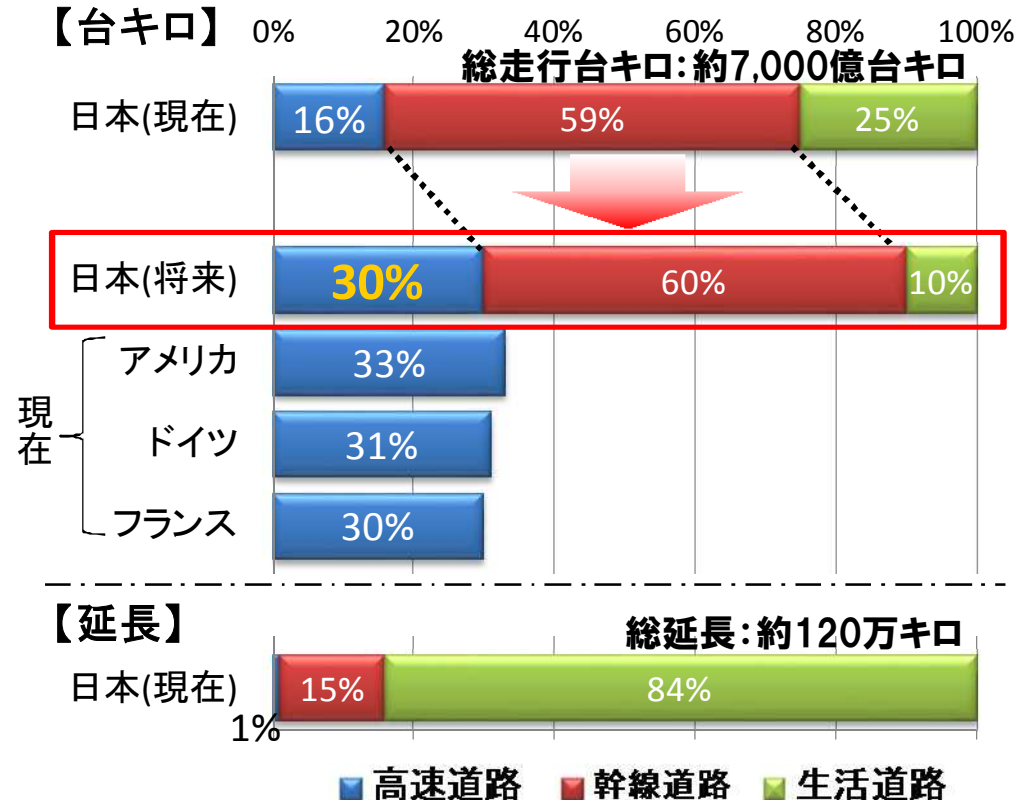
本部会では、賢く使う取組、首都圏の料金体系について、本年夏頃を目途にとりまとめを行うこととしており、引き続き、これらの重要な課題に対し、更なる事実の探求と議論を行い、積極的に検討を進めていくものである。

なお、生活道路における安全対策や、道路機能の集約化など、幹線道路以外を主な対象とする取組については、道路政策全般を検討する基本政策部会を中心として、議論を深めていくことが望まれる。

基本方針 参考資料

高速道路の分担率を上げることによる効果

- 欧米に比べて低い日本の高速道路の分担率
- 分担率を欧米並みの約30%に引き上げることで、死傷者、消費燃料や渋滞が減少



出典)
 日本 : 道路交通センサス、
 自動車輸送統計年報 (H22)
 アメリカ : Highway Statistics 2011(プエルトリコを除く)
 フランス : Faits et Chiffres
 ドイツ : Verkehr in Zahlen

高速道路の定義)
 日本 : 高規格幹線道路
 都市高速、地域高規格道路
 アメリカ : Interstate, Other freeways and expressways
 フランス : Autoroute, Route nationale interurbaine à caractéristiques autoroutières
 ドイツ : Autobahn

高速道路の分担率が30%の場合

死者	600人/年 減	※1)
H24 約4,400人		
負傷者	20万人/年 減	※2)
H24 約80万人		
消費燃料	400万kℓ/年 減	※3)
H24 約8,000万kℓ	(四国4県において1年間で使われる自動車燃料量を上回る)※4)	
渋滞損失	7億時間/年 減	
H24 約50億時間	(経済効果にすると約1.5兆円/年 増の効果)	

高速道路の性能が高い例

高速道路の死傷事故率 一般道路の10分の1

算出方法)

- ※1 ※2 高速道路と一般道の台キロ当たり死者数、負傷者数の実績値から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出した
- ※3 自動車の走行速度別のCO2排出係数より、道路種別毎の原単位を設定し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出した
- ※4 高速道路と一般道の台キロ当たりの渋滞による損失時間から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減時間を算出した。経済効果は削減時間に日本の時間当たり労働生産性(一人当たりGDPを平均労働時間で割ったもの)と就業者比率を乗じて算出した

海外における交通渋滞の事例

【インドネシア・ジャカルタ】



【インド・デリー】



【バングラデシュ・ダッカ】

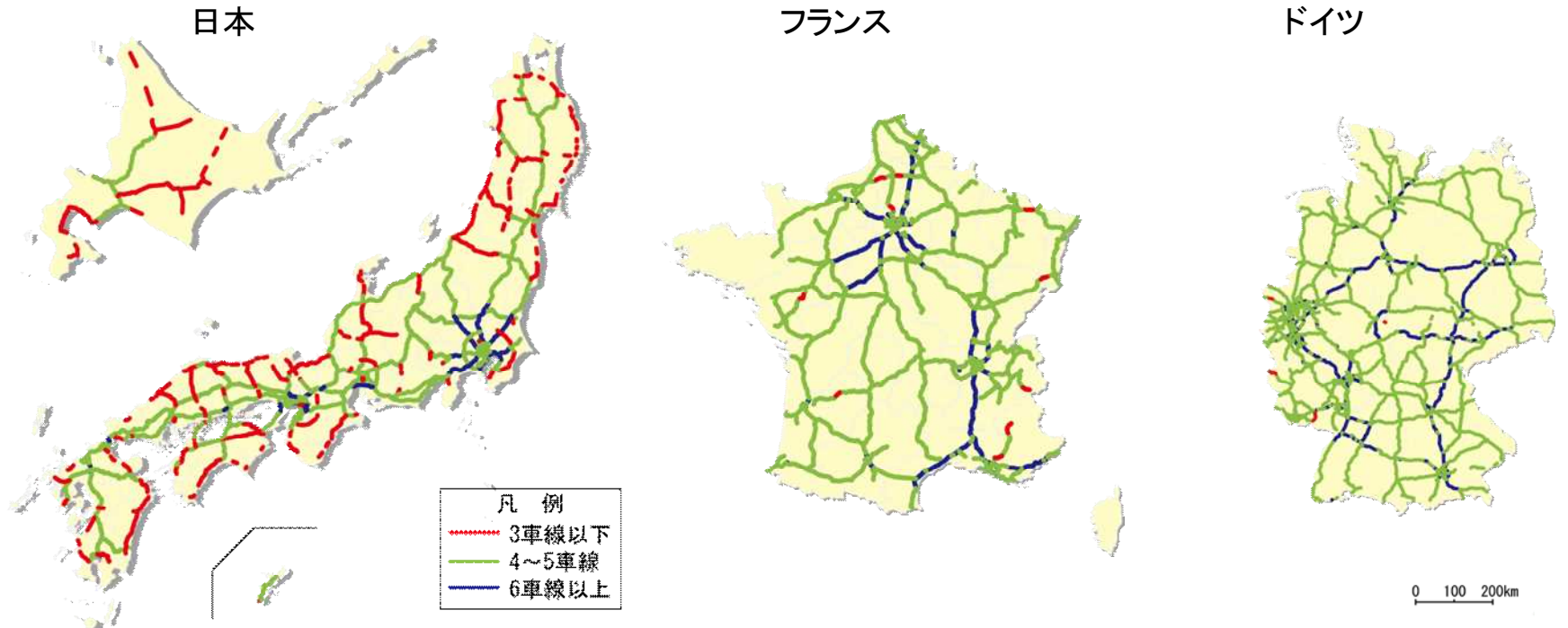


【モンゴル・ウランバートル】



高速道路の車線数に関する国際比較

○ 諸外国では4車線以上が基本であるが、日本では全体の約3割が2車線区間



全体延長: 11,528km

車線数	比率 (%)
3車線以下	31.9
4～5車線	61.0
6車線以上	7.1

※「3車線以下」は全て2車線

全体延長: 11,413km

車線数	比率 (%)
3車線以下	2.0
4～5車線	72.5
6車線以上	25.5

全体延長: 12,845km

車線数	比率 (%)
3車線以下	0.7
4～5車線	65.8
6車線以上	33.5

延長出典)

日本: 道路交通センサス(H22)

フランス: Memento de statistiques des transports (2011)

ドイツ: Verkehr in Zahlen(2011)

構成比出典)

日本: 平成22年道路交通センサスより集計

フランス・ドイツ: TOMTOM MultiNetより集計

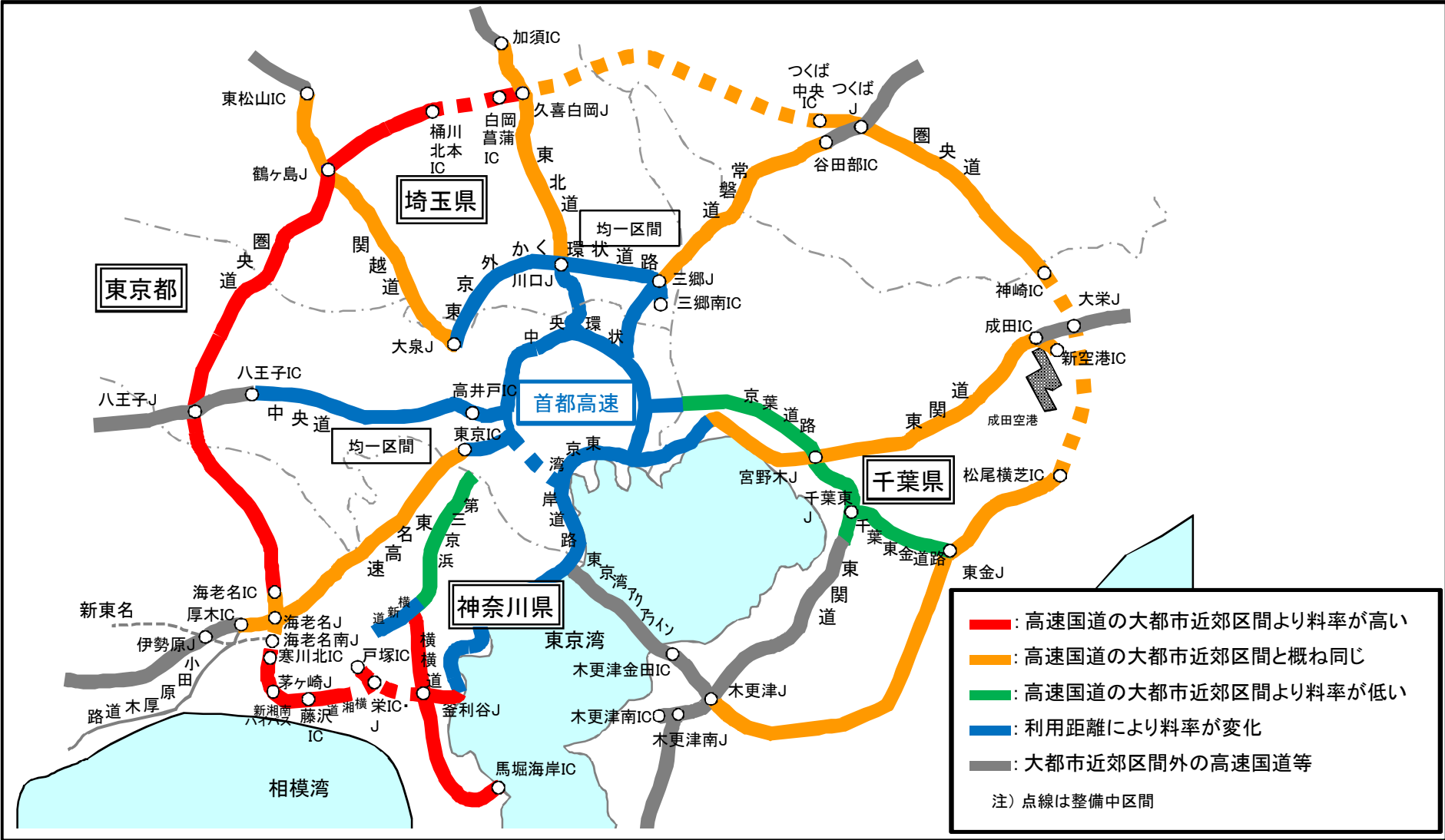
【高速道路】

日本: 自動車専用道路

フランス: オートルート(Autoroute) ドイツ:アウトバーン(Autobahn)

首都圏内の料金水準の現状

○ 全国の料金水準は整理された一方で、首都圏内の料金水準は、整備における経緯等が違ふことにより、路線や区間によって異なる

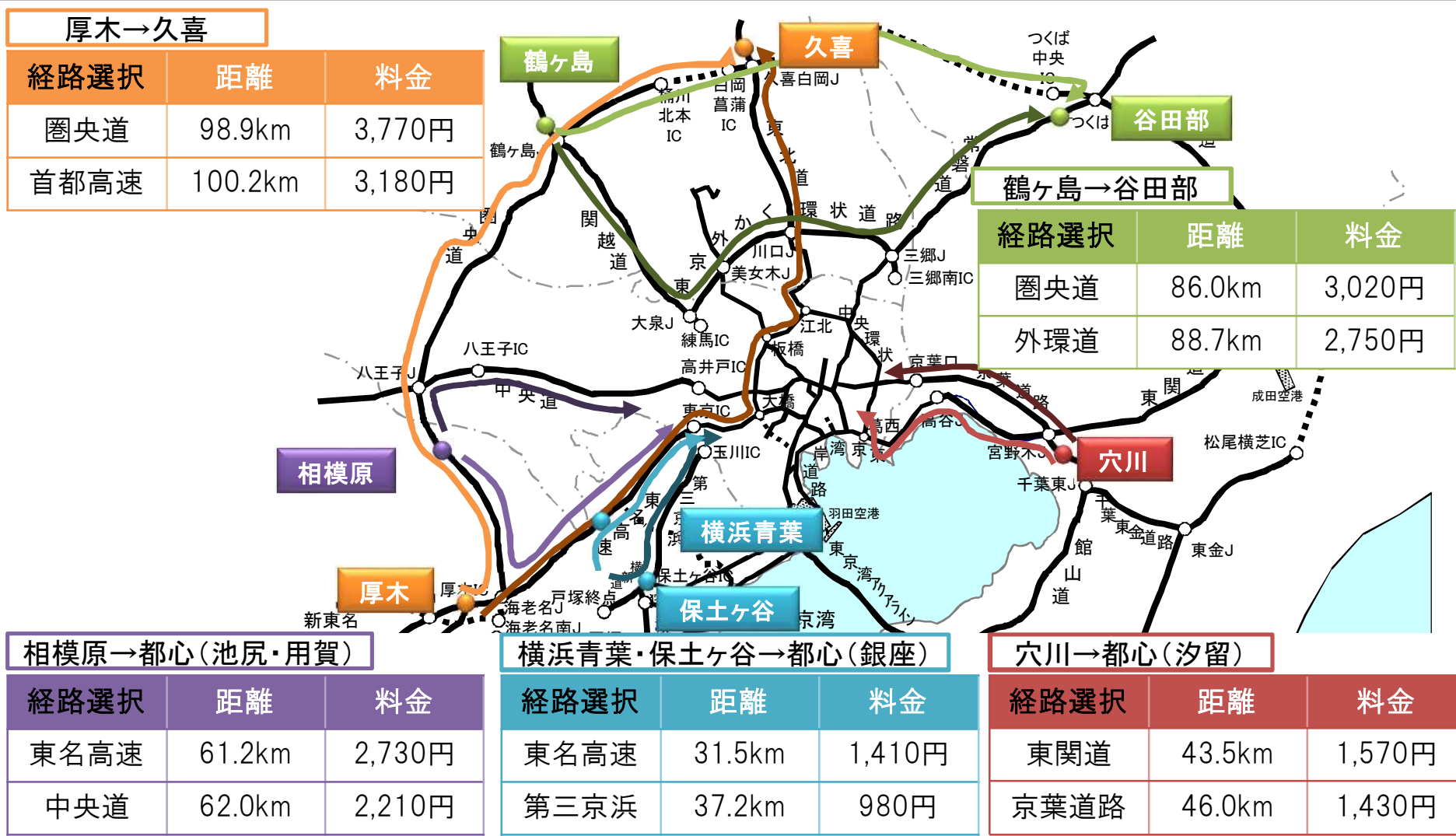


首都圏における同一起終点に対する経路別料金

○ 発着地点が同じでも、経路により料金が異なっているため、自由な経路選択が妨げられるおそれがある

■ 経路別料金の例（料金割引は考慮していない）

※普通車料金



首都圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等

首都高速(86.6km)
<510円～930円>

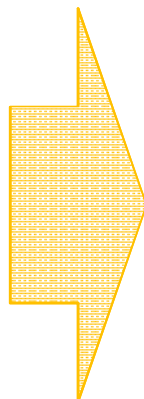
(6km毎に約100円増)

埼玉外環(大泉～三郷南)
(33.7km)
<510円均一>

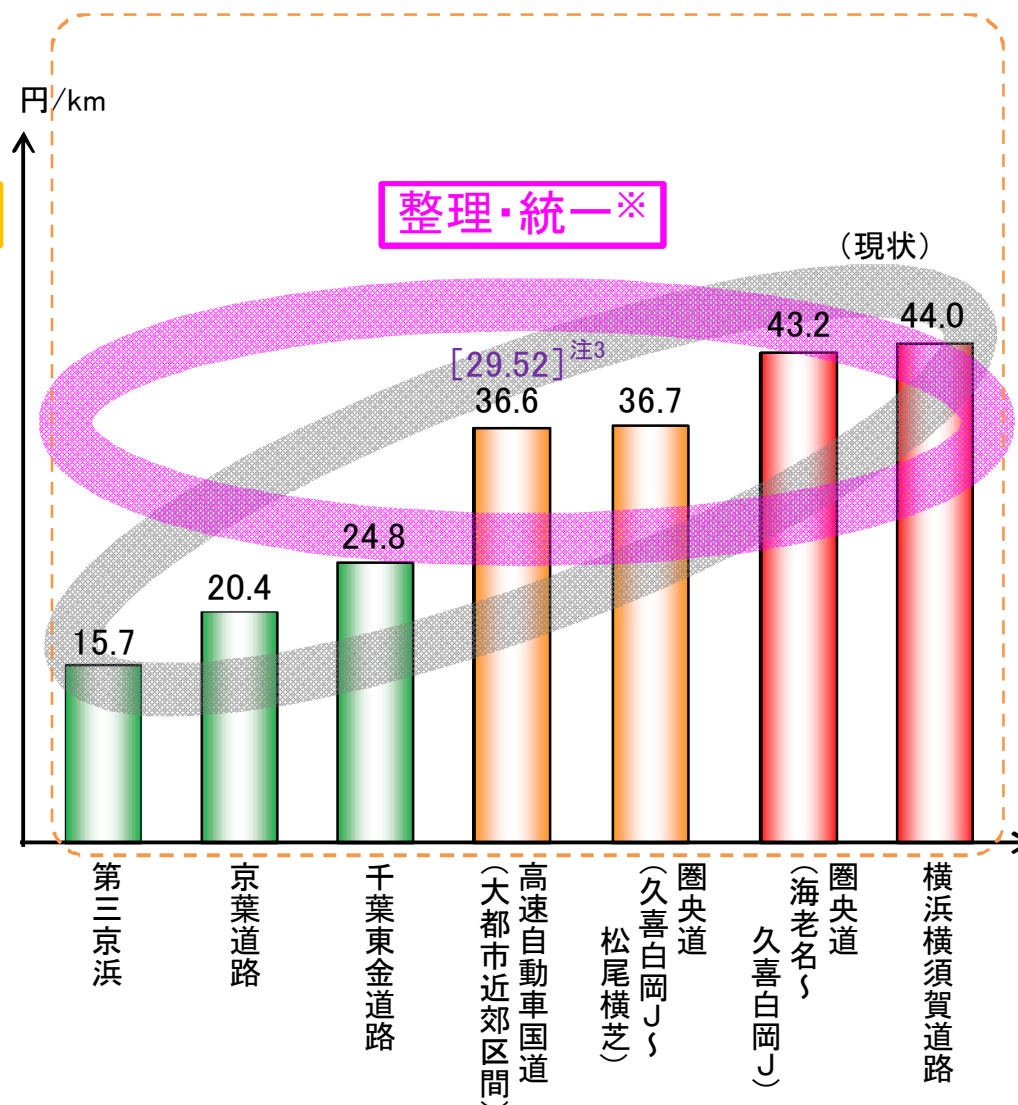
中央道(高井戸～八王子)
(25.8km)
<620円均一>

など

対距離化※



対距離料金区間

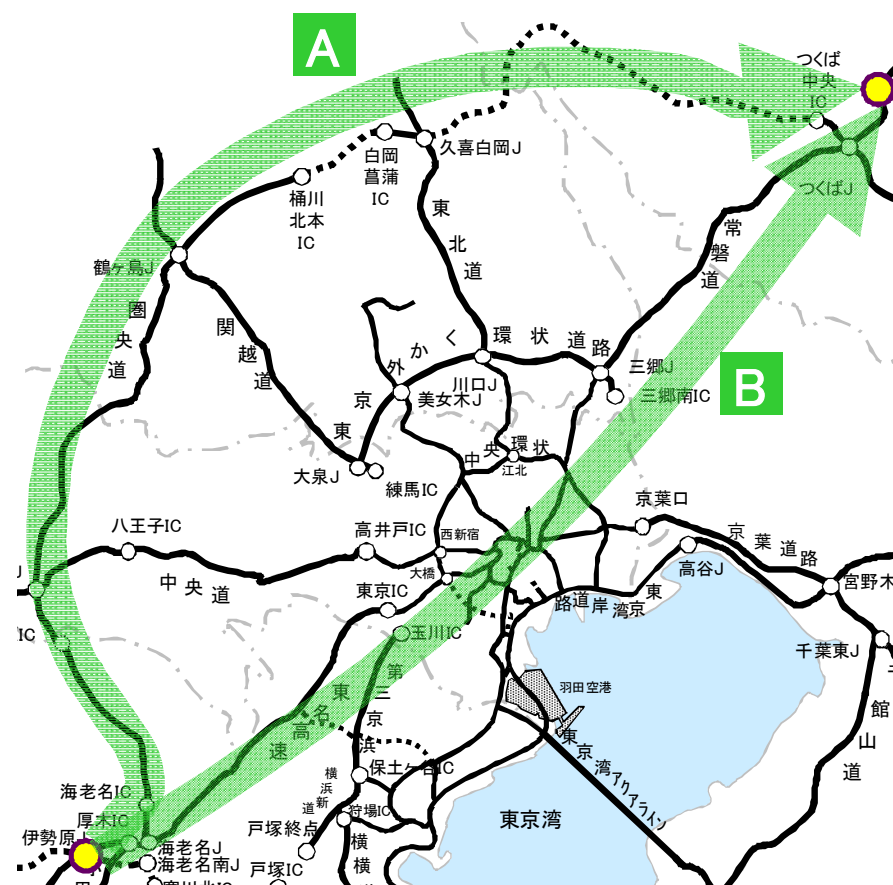


※激変緩和措置が必要

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例
 注2) 普通車全線利用時の場合(ただし、圏央道は40km以内利用の場合)
 注3) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

○ 例えば圏央道の内側において、発地と着地が同一ならば、いかなる経路を選択しても、管理主体等によらず料金を等しくする

[Aルート^①の料金=Bルート^②の料金]

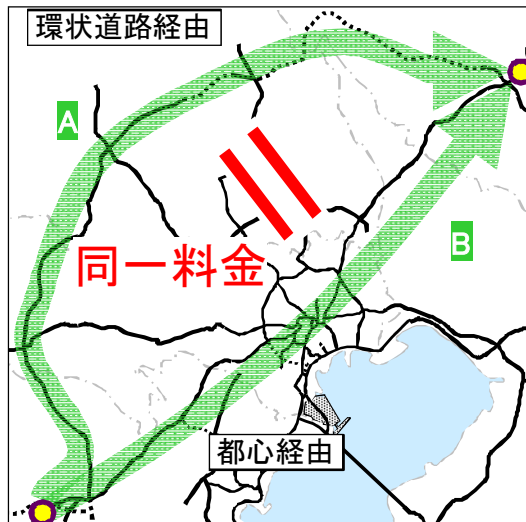


首都圏の料金体系の段階的な見直し(イメージ)

【28年度より(圏央道概成後)】

料金体系の整理・統一
起終点を基本とした料金

○発地と着地が同一ならば、
いかなる経路を選択しても
料金を等しくする



[Aルート of 料金 = Bルート of 料金]

※激変緩和措置が必要

影響を検証した上で



【 今 後 】

複数経路の料金に一定の差
(例えば都心経由と環状道路経由)

○混雑している経路からの転換を
促進するため、経路間の料金に
一定の差を設ける



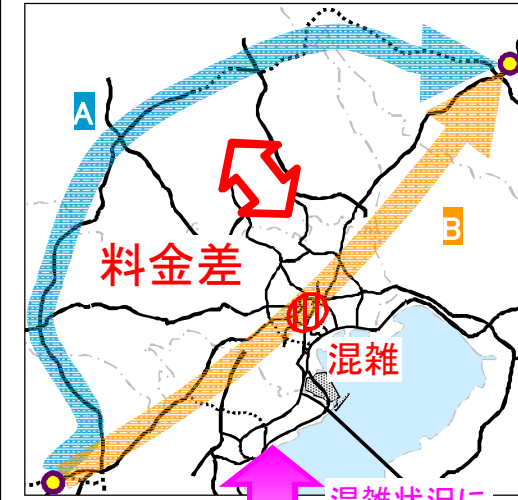
[Aルート of 料金 < Bルート of 料金]

※料金差を事前に設定、定期的に見直し

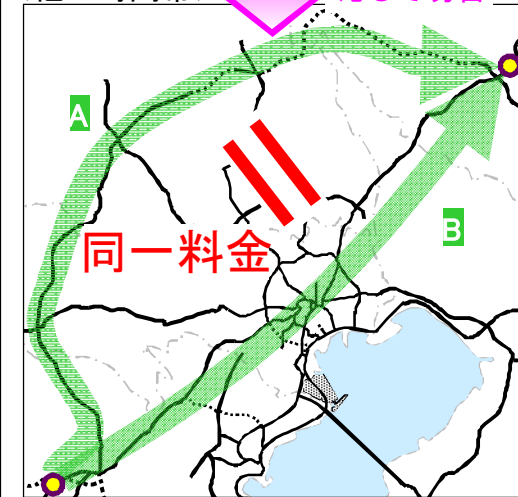
<将来>

混雑状況に応じて変動する
機動的な料金の導入

<都心混雑時間帯>



<他の時間帯>



基本方針に関するデータ集

データ集 目次

道路をより賢く使うための取組	
1	我が国が直面する4つの危機
2	日本の道路ネットワークは貧弱
3	賢く使う取組の可能性
4	渋滞により全国各地で社会的に大きな損失が発生
5	道路の使い方の課題の例①
6	道路の使い方の課題の例②
7	科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消
8	ETC2.0を活用した動的ネットワークマネジメントの実現
9	悪天候でも高速道路の通行を極力確保(大雪の例)
10	事故による規制時間を極力短縮
11	無料の高速道路においてガソリンスタンドの案内を実施
12	交通機関相互のシームレス化(リニア中央新幹線の例)
13	高速道路への直結化によるアクセス強化
14	暫定2車線区間について
15	持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保

首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系	
16	首都圏ネットワーク整備の経緯
17	首都圏内の料金水準の現状<表>
18	首都圏内の料金における車種区分
19	旧料金圏の継ぎ目に設置された本線料金所の撤去(首都高速)
20	料金収受コストの低減
21	大型貨物車への課金状況(欧州)
22	高規格幹線道路等における有料・無料の状況

我が国が直面する4つの危機

- 我が国が直面する、①加速するインフラ老朽化、②切迫する巨大地震、激甚化する気象災害等、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争、という4つの危機に対して、対応が必要

①加速するインフラ老朽化

高度成長期以降に整備したインフラが今後一斉に老朽化

- ◆H24.12に中央自動車道笹子トンネル事故が発生
- ◆H25年を「メンテナンス元年」とするインフラ老朽化への戦略的対応の進展
(H25.11:政府のインフラ長寿命化基本計画策定、
H26.5:国交省インフラ長寿命化計画(行動計画)策定)

②切迫する巨大地震、激甚化する気象災害等

南海トラフ・首都直下地震は今後30年以内の発生確率が70%程度、雨の降り方が局地化・集中化・激甚化

- ◆防災・減災、国土強靱化の取組が加速
(H26.4:南海トラフ巨大地震対策計画、首都直下地震対策計画策定、
H26.6:国土強靱化基本計画策定)
- ◆広島土砂災害(H26.8)等を踏まえた新たな気象状況への対応に向けた検討の進展

③人口減少に伴う地方の疲弊

2050年には人口が半分以下になる地域が6割以上、生活の質が低下の恐れ

- ◆「国土のグランドデザイン2050」(H26.7)において、「コンパクト＋ネットワーク」の基本コンセプトを提示
- ◆「まち・ひと・しごと創生」に向けた総合的対策の検討の進展

④激化する国際競争

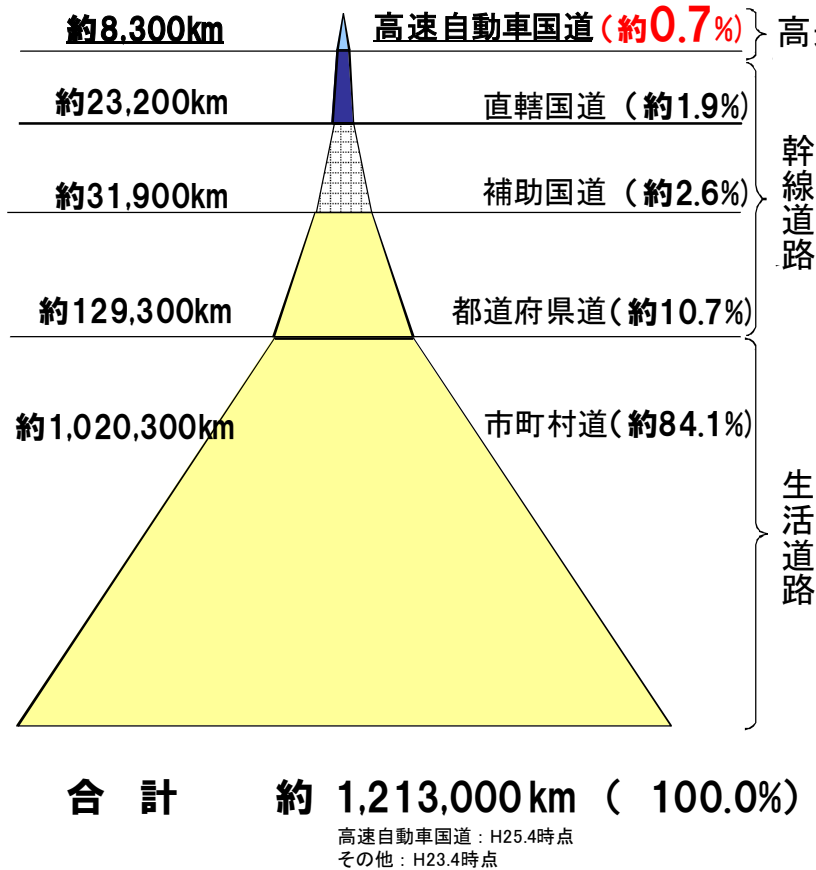
グローバル化の更なる進展、国際的なヒト・モノの流れのダイナミズムの変化

- ◆経済成長を支えるべく、2020年東京オリパラと、その後を見据えた競争力強化、地域経済の活性化に向けた戦略的対応の推進

日本の道路ネットワークは貧弱

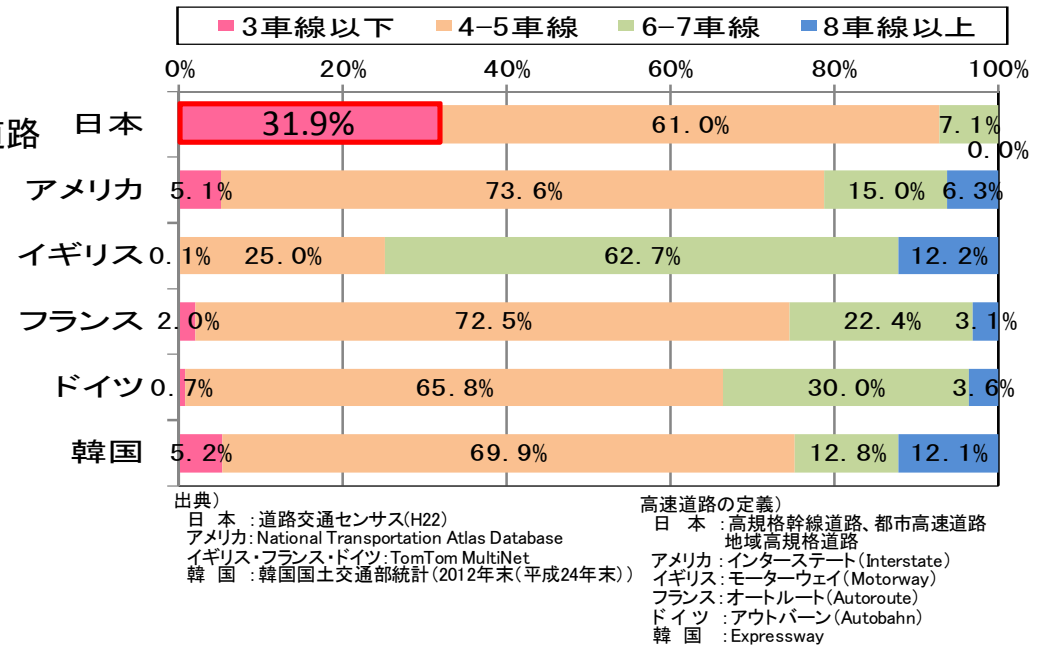
○高速道路の延長割合は低い。

【日本の道路種別と延長割合】



○日本の高速道路は車線数が少ない。

【高速道路の車線数別延長の構成比】



○都市間連絡速度は依然として低い。

【都市間連絡速度の国際比較】

	日本	ドイツ	フランス	イギリス
平均連絡速度	51 km/h (約12分)	90 km/h (約7分)	88 km/h (約7分)	72 km/h (約8分)

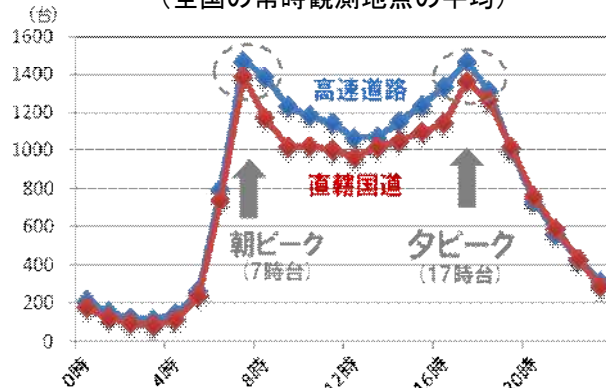
都市間連絡速度：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの
対象都市：拠点都市(都道府県庁所在地等)及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市、主要港湾
所要時間：所要時間経路探索システム(Google Maps)による
()内の時間は10km走行あたりの所要時間

賢く使う取組の可能性

○ 既存道路を賢く使うことにより、交通需要の偏在や事故などの課題解決の可能性

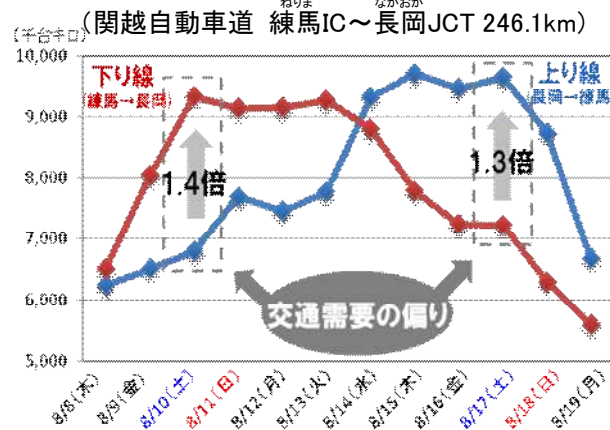
○ 特定の時間帯、時期、方向に交通需要が偏在。

【平日24時間における時間別交通量】
(全国の常時観測地点の平均)



出典) H26.4交通量観測機器データより、乗用車分のみ集計
大都市近郊区間(首都圏・京阪神圏)を除き集計

【お盆シーズンの走行台キロ】



出典) H25.8 交通量観測機器データより

○ 年間の交通事故死者数のうち、歩行者と自転車が5割を占める。

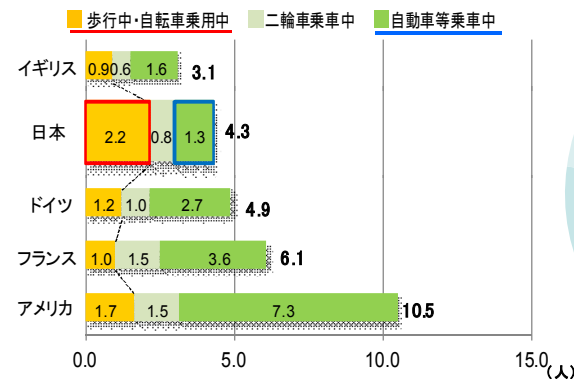
○ 年間死者数(H25) 4,373人
(うち歩行者と自転車 2,184人)

出典) 警察庁資料

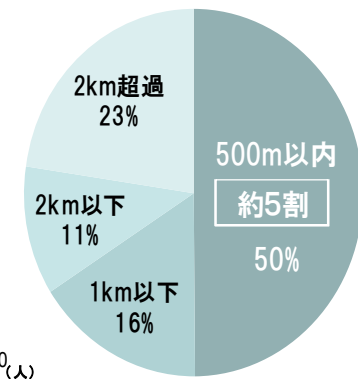
【人口10万人あたりの死者数の国際比較】【自宅からの距離別死亡事故発生状況】

○ 主要国の中で、日本は、自動車等乗車中の死者数は最も少ないが、歩行中・自転車乗用中の死者数が多い。
(10万人あたり死者は2.2人で、イギリスの2.4倍)

○ 歩行中・自転車乗用中の死亡事故は、自宅から500m以内で全体の約5割が発生。



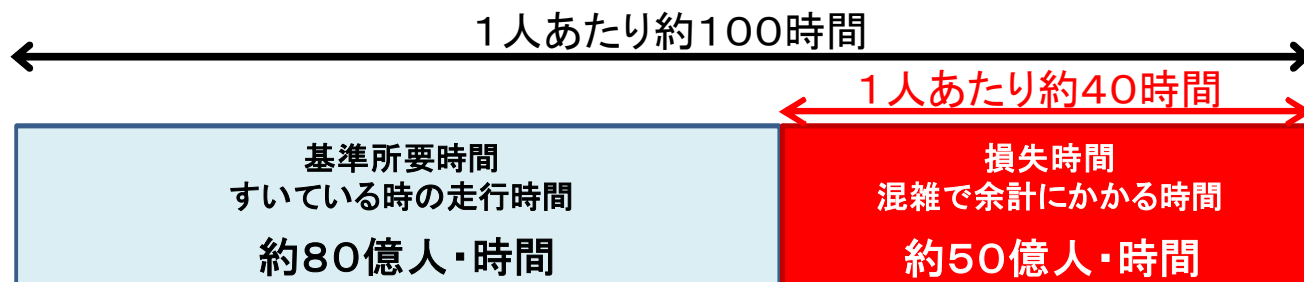
出典) 国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料
(30日死者数(H23))



出典) 交通事故総合分析センター
(ITARDA)資料(H24)

渋滞により全国各地で社会的に大きな損失が発生

○ 一人あたりの年間渋滞損失時間は**約40時間**で、乗車時間(約100時間)の約4割に相当。

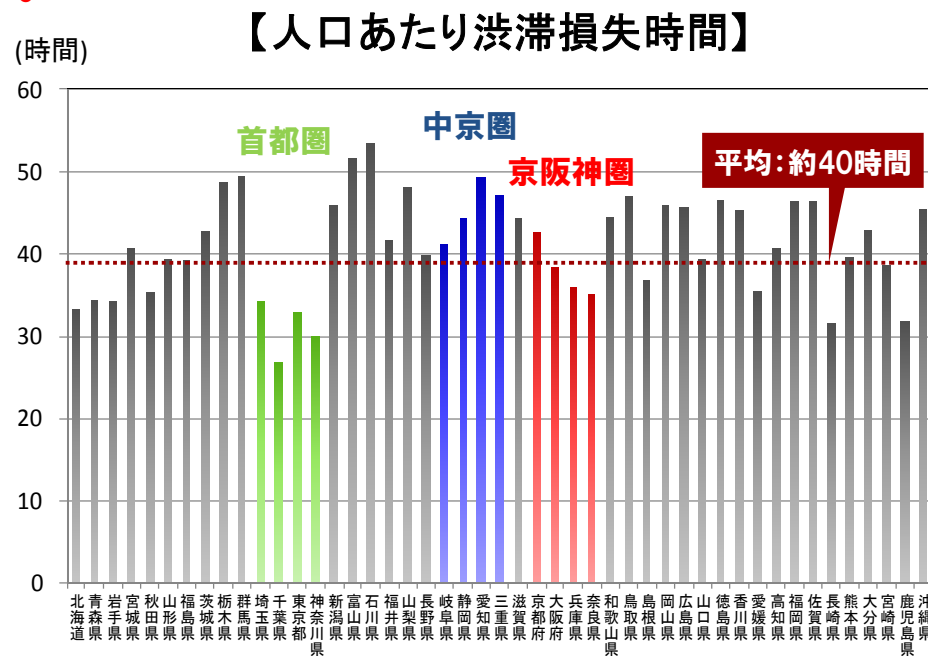
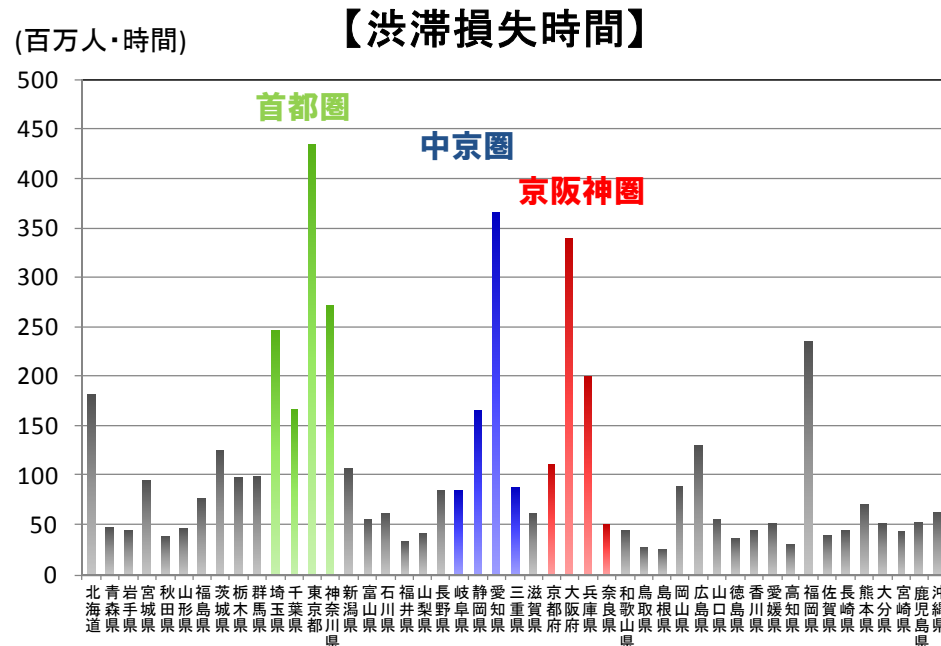


欧米の主要都市における渋滞損失は移動時間の約2割

出典) TomTom Americas Traffic Index
TomTom European Traffic Index

出典) 渋滞損失時間はH24年度プローブデータ、人口は総務省統計資料(H24.10)

○ 渋滞損失時間は、都道府県別の総量では三大都市圏等の都市部が突出するが、**人口あたりで見ると全国どこでも変わらない。**



出典) 渋滞損失時間はH24年度プローブデータ、人口は総務省統計資料(H24.10)

道路の使い方の課題の例①

<円滑に走行できない> (走行性に関する課題)

○高速道路における局所的な容量不足により、速度低下が発生

【実容量の不揃いのイメージ】【速度低下が発生している箇所】

構造は片側2車線であるが
サグ部が存在



サグ底部

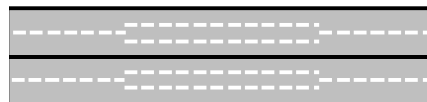
※サグ部：勾配の変化部

II

実際に流せる交通容量を
表した構造イメージ



実容量の不揃いをなくす
最適な構造



こぼとけ
小仏トンネル手前（上り）

至 東京

至 山梨

こぼとけ
中央道（上り）小仏トンネル付近の渋滞状況
（車線数）2（要因）サグ、車線減少、トンネル



しんがいに
深大寺バス停付近（上り）

至 東京

至 山梨

ちようふ
中央道（上り）調布IC付近の渋滞状況
（車線数）2（要因）サグ、IC合流部

<安全に利用できない> (安全性に関する課題)

○高速道路を利用せずに都心の一般道を大型車が走行

【日比谷公園付近を走行する国際海上コンテナ積載車両】



【東京港から内陸部への輸送における高速道路利用状況】

・東京港から東京以北へ向かう国際海上コンテナ積載車両の
約6割が首都高を利用せず、その6割が中央環状線内側の
一般道を走行

首都高速利用無し：約6割

首都高速利用有り：約4割



中央環状線より外側
の一般道利用

中央環状線より内側の一般道利用：
首都高速利用無しの約6割

※対象となる申請経路数：約26万件

申請経路：到着地を東京都心を通過する可能性のある東京以北
（北海道、東北、新潟、北関東、埼玉、千葉、東京（23区以外））に限定

道路の使い方の課題の例②

＜使いにくい＞（使いやすさに関する課題）

○訪日外国人旅行者はわかりにくい標識等に不便・不満を感じている

【訪日外国人旅行者が日本滞在中に感じた不便・不満】

順位	分野	割合
1	標識等（標識、案内看板、地図）	37.3%
2	観光案内所	28.9%
3	言葉	20.0%
4	クレジットカード	17.8%
5	交通	15.4%

※JNTOによるアンケート調査による（H21.10）

○日本語のみで記載された案内があり、外国人観光客に対する案内として不親切

【日本語のみで記載された案内の例】

・東京オリンピック・パラリンピックの開催も見据え、外国人観光客に対しても多様な手段による案内の改善が必要



＜地域へのアクセスが不十分＞

（地域との連携に関する課題）

○高速道路の出入口が少ないことにより、地域によってはうまく高速道路を利用できない

【高速道路IC間隔の諸外国比較】

・諸外国と比べ、IC間隔が長い

アメリカ	ドイツ	イギリス	日本
5km	7km	4km	平均10km※

※ 供用中の高速自動車国道全路線の平均IC間隔（スマートICを除く）

○アメリカ（5km）

Washington ————— Richmond

○ドイツ（7km）

Koeln ————— Mannheim

※12t以上の貨物車は有料

○イギリス（4km）

London ————— Leeds

○日本（平均10km） ※供用中の高速自動車国道全路線の平均IC間隔（スマートICを除く）

東北自動車道（仙台～盛岡：12km）

仙台 ————— 盛岡

東名高速道路、名神高速道路（東京～彦根：12km）

東京 ————— 菊川

菊川 ————— 彦根

小牧

← 東名高速道路 | 名神高速道路 →

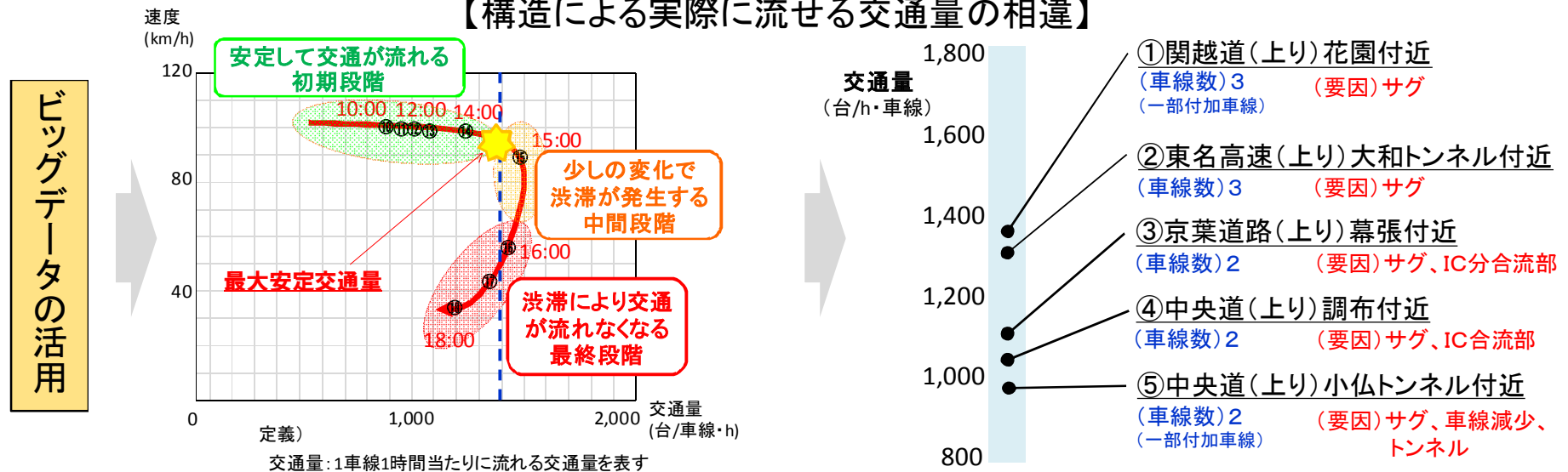
距離 0 100 200 (Km)

①科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消

科学的な分析に基づく集中的な対策によるボトルネックの解消

- ビッグデータを活用し、見た目の車線数ではなく、実際に流せる交通量(容量)の不揃いを把握
- 把握した容量の不揃いをなくし、交通流動を最適化するために、特別な対策が必要

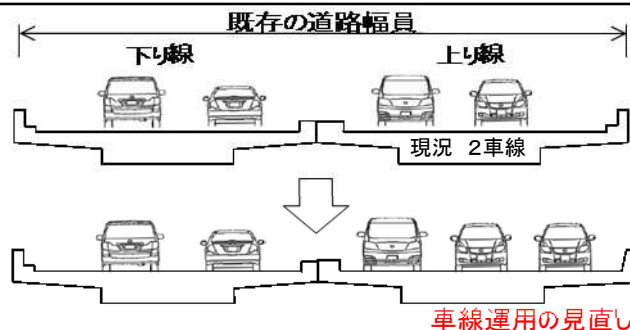
【構造による実際に流せる交通量の相違】



【中央道のボトルネック箇所における対策(案)】

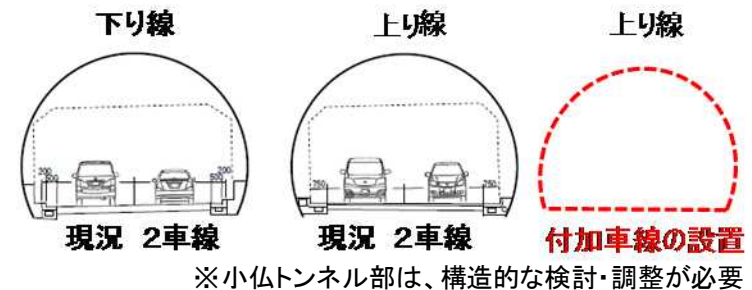
(1) 調布付近

上り線について、既存幅員の中で車線運用を見直し



(2) 小仏トンネル付近

上り線について、付加車線を設置



ETC2.0を活用した動的ネットワークマネジメントの実現

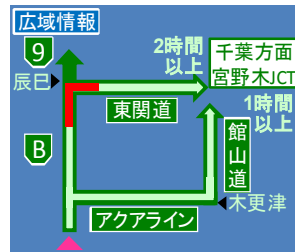
- 視覚的に理解しやすい前方道路上の画像やリアルタイムのプローブ情報による広域かつ高精度な事故・渋滞情報など、渋滞に関する詳細な情報を提供
- 効率的な経路選択を促すための混雑状況に応じた機動的な料金を導入

【情報提供サービス】

渋滞回避支援

広域な交通情報をリアルタイムに配信。前方の渋滞状況を示す画像等の情報提供サービスを充実。

<簡易図形>



<画像>



安全運転支援

落下物や渋滞末尾情報、前方の画像等危険事象に関する情報提供サービスを充実。

<簡易図形>



<画像>



【機動的な料金による迂回促進（イメージ）】

都心混雑時における環状道路への迂回等



④備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

悪天候でも高速道路の通行を極力確保(大雪の例)

- これまで、積雪時、高速道路が早い段階で通行止めを実施することにより、並行する一般道路に交通が集中し、大規模な渋滞が発生
- このため、道路管理者間の連携強化を図るとともに、早期に通行止めとし効率的に除雪を行い、できる限り早くその通行止めを解除することや、改正災害対策基本法による立ち往生車両の排除も含め、高速道路の通行を極力確保

【積雪で通行止めとなった高速道路に並行する一般道の渋滞状況】



おおひら くるかわ
東北自動車道(大衡～古川)に並行する
国道4号(宮城県大衡村、平成25年度)



なかごう みようこう高原
上信越自動車道(中郷～妙高高原)に並行する
国道18号(新潟県妙高市、平成25年度)

【今冬の高速道路での雪対策】

《積極的な情報共有・情報提供》

- ・ 道路管理者間の**連携強化**、マスコミや利用者への**情報提供強化**

《通行止めを最小限とするための取組》

- ・ **除雪体制の強化**(除雪車両の増車、広域応援)

《通行止め早期解除に向けた取組》

- ・ **片側1車線の先行除雪**による通行確保
- ・ **立ち往生・滞留車両を早期に発見し直ちに排除**する機器・機材を配置



CCTV



レッカー車



ロータリー車



トラクターショベル

【立ち往生・滞留車両の発見・排除】

【除雪体制の強化】

【改正災害対策基本法 (H26.11.21施行)】

緊急車両の通行を確保する緊急の必要がある場合、道路管理者は、区間を指定して以下を実施。

- ・ 緊急車両の妨げとなる車両の運転者等に対して**移動を命令**
- ・ 運転者の不在時等は、**道路管理者自ら車両を移動**

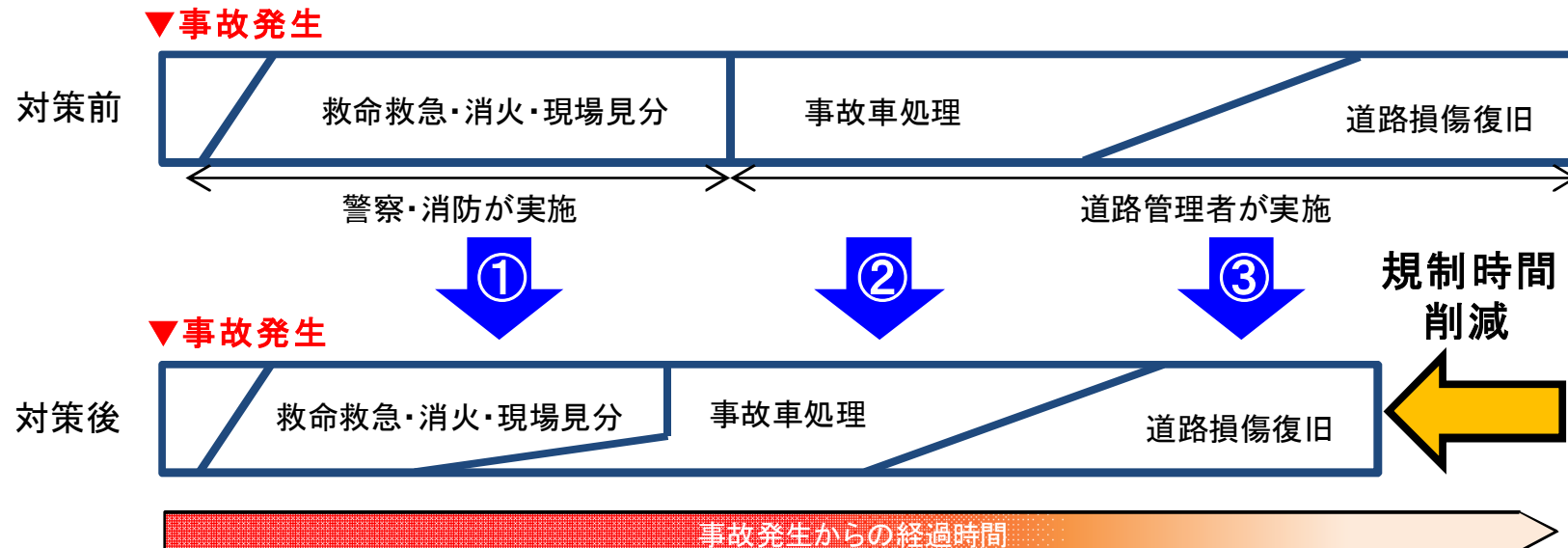
④備えの重点化と連携の強化による通行規制時間の最短化

事故による規制時間を極力短縮

- 所要時間の信頼性が求められる拠点空港へのアクセス道路では、規制時間の短縮は必須
- 道路管理者と警察との協働も含め、事故処理の各段階での改善で交通への影響を最小化

◇事故規制時間の削減に向けた今後の対策

(一般的な事故処理の流れ)



(今後取り組む対策) 下線部: H26.12時点での実施状況

《対策①》 見分時間の短縮に向けた警察庁との協議

(空港アクセスなど重要ルートでの増隊、ICTを活用した見分技術の開発)

《対策②》 事故車処理時間の短縮

(近隣ICまでの事故車一次排除[実施済]、見分中のレッカー要請[実施済])

《対策③》 道路損傷復旧時間の短縮

(通行止めの早期解除、最小限の車線規制による交通への影響低減)

⑤最新の社会ニーズに対応した案内、休憩等のサービスの向上

無料の高速道路においてガソリンスタンドの案内を実施

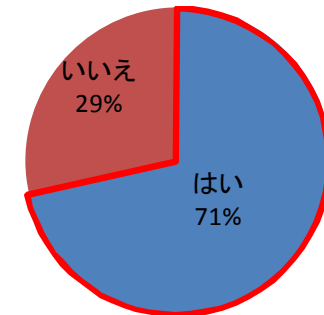
- 無料の高速道路では、本線上に給油施設が設けられておらず、ガス欠になる車両が発生
- 無料高速道路におけるガス欠対策の一つとして、IC周辺にある既存のガソリンスタンド（GS）を、高速道路上から案内することを試行中（鳥取自動車道^{ちづ}智頭IC）
- 今後、設置条件、表示内容や管理主体について検討

【智頭ICにおけるGS案内】



【試行による効果】

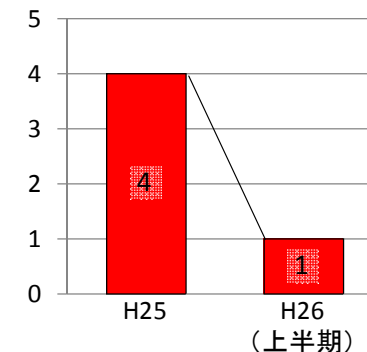
GS利用者へのアンケート調査
GSの案内標示に気づきましたか？



調査数：91（県外からのGS利用者）

時期：平成24年5月4日

ちづ 智頭IC近傍でのガス欠発生件数

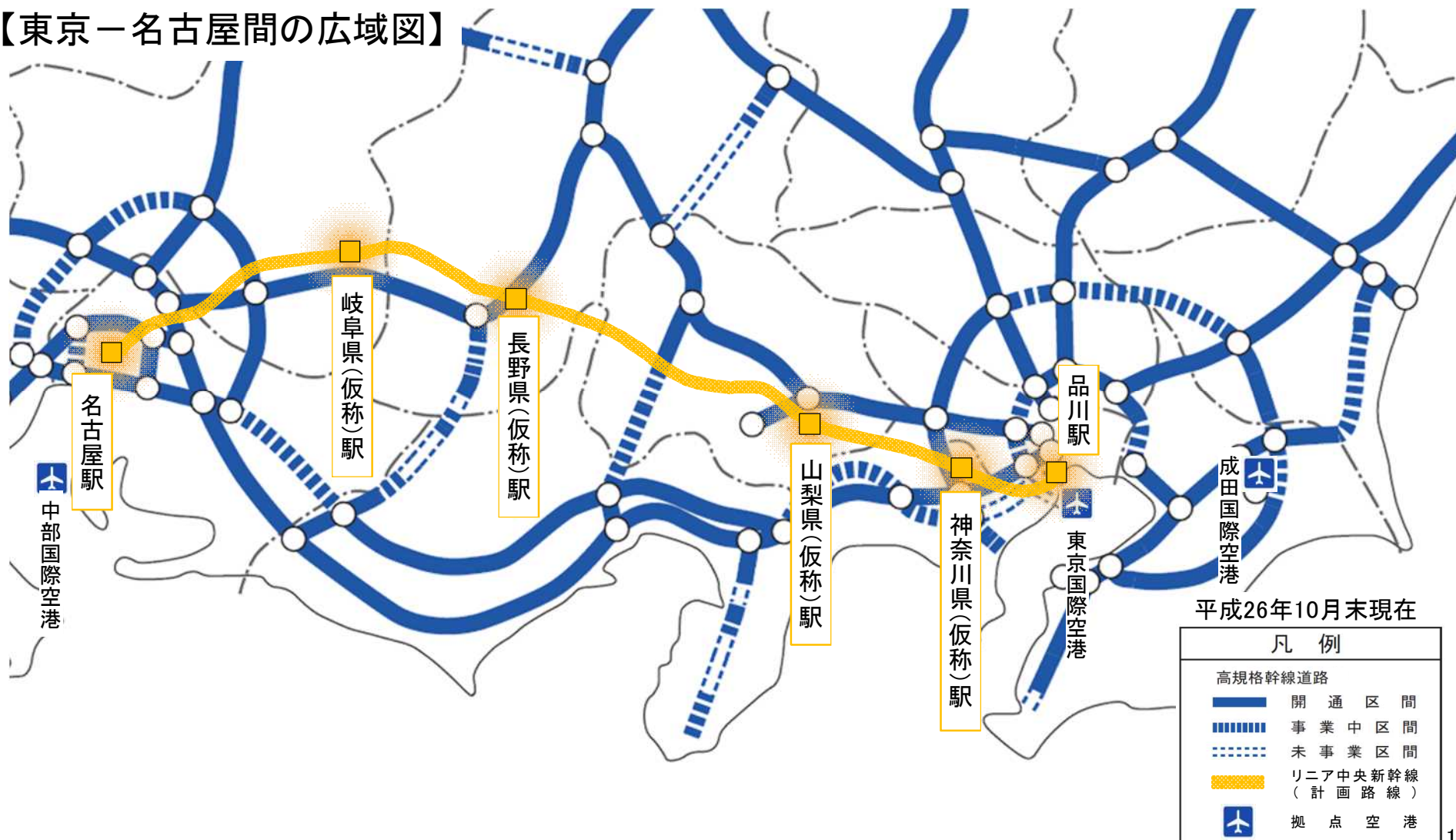


⑥交通機関相互のシームレス化による人流・物流の活性化

交通機関相互のシームレス化(リニア中央新幹線の例)

- リニア中央新幹線の駅において、鉄道、バス、タクシー、自家用車等をシームレスに利用できるよう、交通結節機能を高めることが重要

【東京一名古屋間の広域図】



⑦高速道路と施設との直結等による地域とのアクセス機能の強化

高速道路への直結化によるアクセス強化

- 高速道路に隣接している主要施設の多くが、一般道を介して高速道路と接続
- こうした施設へのアクセス性を高めるため、民間施設への直結を含め、新たなルールを整理
- 整備にあたってはスマートICを活用

[高速道路に直結している主要施設の例]

- ・第二仙台北部工業団地(東北自動車道)



[対象施設]

- | | |
|---------|----------|
| ・高次医療施設 | ・大規模商業施設 |
| ・工業団地 | ・空港 |
| ・物流施設 | ・港湾 |
| | 等 |

(参考) スマートICの活用による拠点の形成

- ・白河中央スマートIC(東北自動車道)

白河中央スマートICの整備により、白河厚生総合病院までのアクセス時間が短縮され、年間約700台の車両が救急搬送で利用
(平成25年度実績)

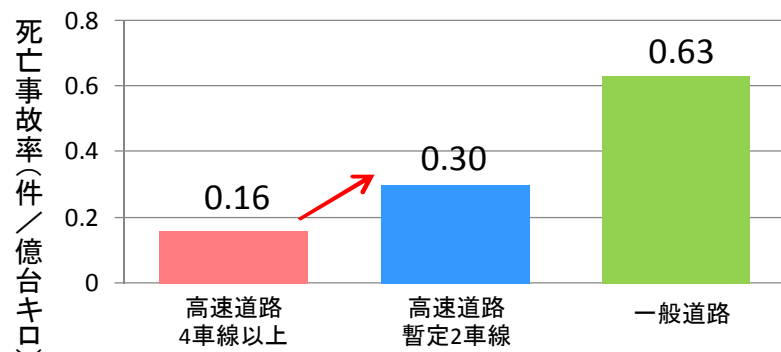


暫定2車線区間について

対面通行の安全性

○高速道路における死亡事故率の比較(H25)

暫定2車線区間では、一度事故が発生すれば重大事故となる確率が高い



※死亡事故件数を億台キロで除した値 ※高速道路:高速自動車国道(有料区間)のH25 一般道路:H24

○暫定2車線区間における事故率の増加

暫定2車線区間では、近年事故率が増加傾向(死亡事故率:H23 0.25 → H25 0.30)

【事故の例】磐越道(三川～安田間)

- ・発生日時:H24.10.17 10:41頃
- ・事故概要:正面衝突(軽自動車がセンターラインをはみ出した乗用車に衝突)
- ・死傷者:死亡者2名 重傷者1名

【事故状況写真】

【位置図】



(H24.10.17 撮影)

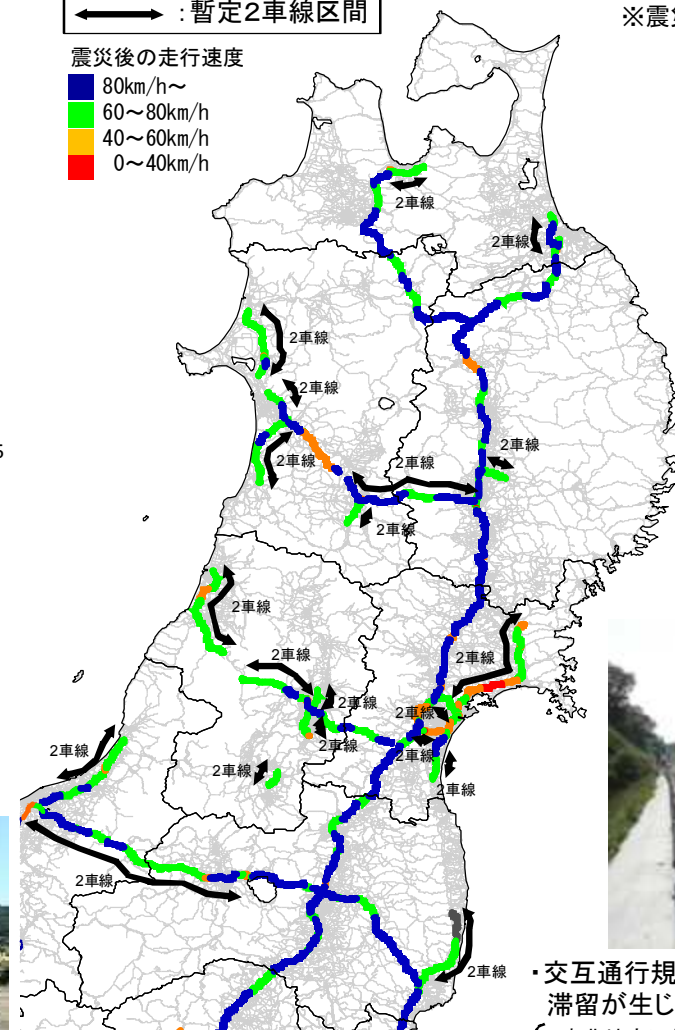
大規模災害時の対応(東日本大震災の例)

○震災後の暫定2車線と4車線の走行速度

← : 暫定2車線区間

※震災後:H23.4.1(金)～28(木)の平日

震災後の走行速度



【震災後の走行速度の比較】
震災後の走行速度が
80km/h以上の区間の割合

暫定2車線 区間	約25%
4車線区間	約60%

○震災後の復旧工事における課題

【暫定2車線区間】

仙台北部道路(利府 しまし台～富谷JCT)



- ・交互通行規制とせざるを得ないため、滞留が生じ、輸送効率に影響

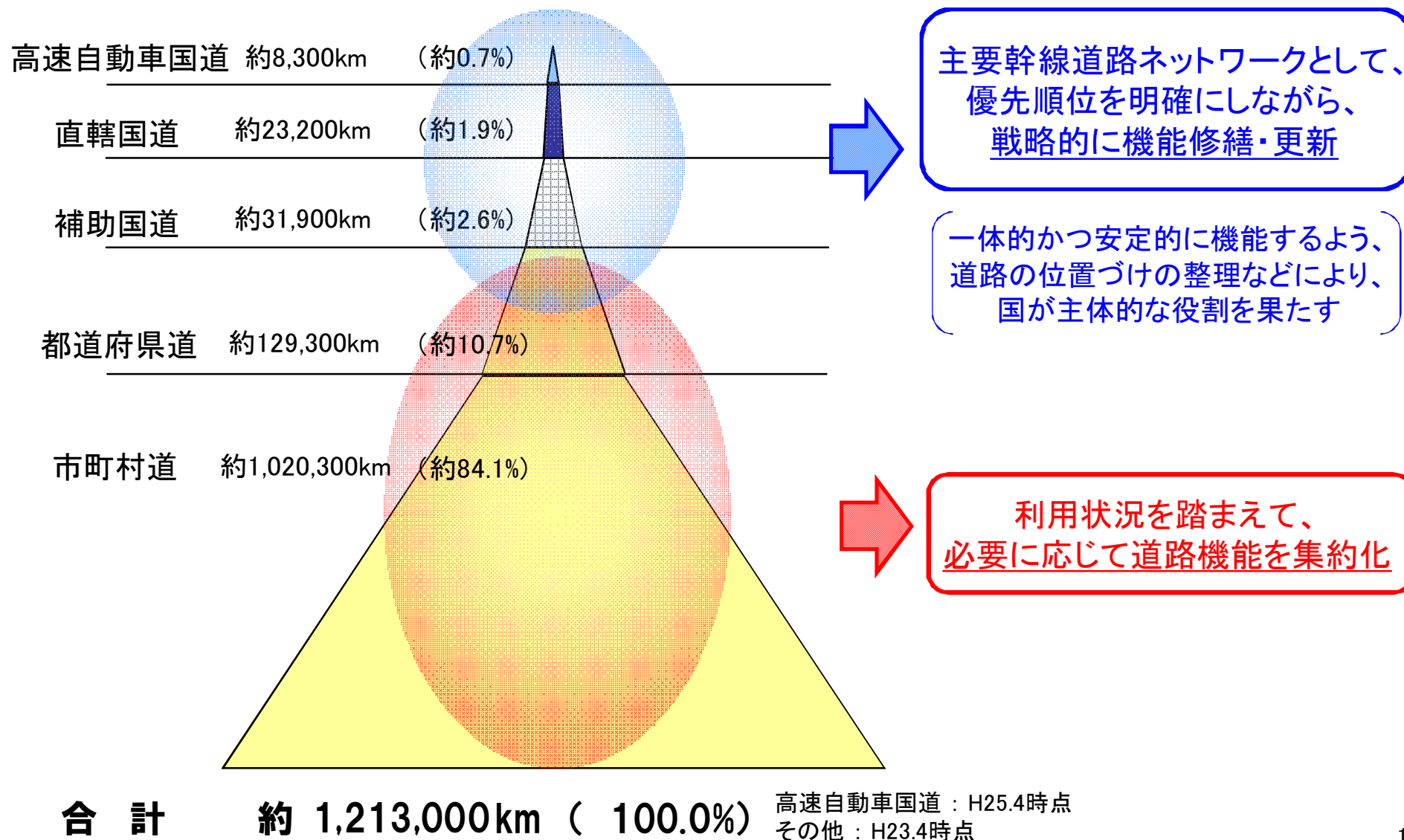
〔東北地方における交互通行規制は、1台の車両の最大停止時間が15分以内になるように行われている〕

- ・交通への影響から、規制の時間・延長が制限されるため、復旧工事のスピードに影響14

※東北自動車道(郡山JCT以北)、日本海東北自動車道(新潟中央IC以北)、磐越自動車道、常磐自動車道(いわきJCT以北)、山形自動車道、東北中央自動車道、青森自動車道、八戸自動車道、釜石自動車道、仙台北部道路、仙台南部道路、仙台東部道路、三陸縦貫自動車道(仙台港北IC～登米東IC)を対象

持続的な利用を可能とするための効果的・効率的な機能確保

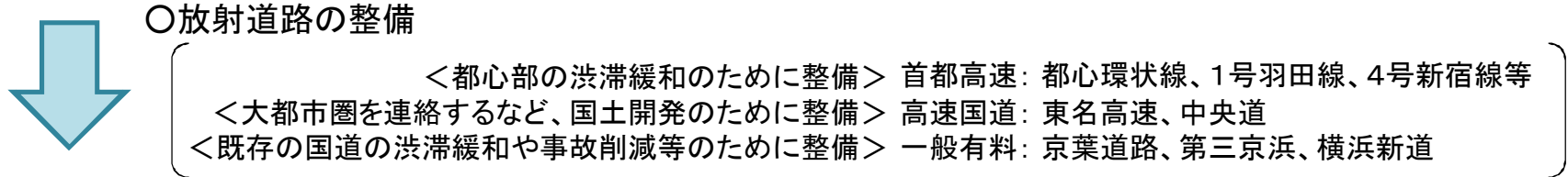
【日本の道路種別と延長割合】



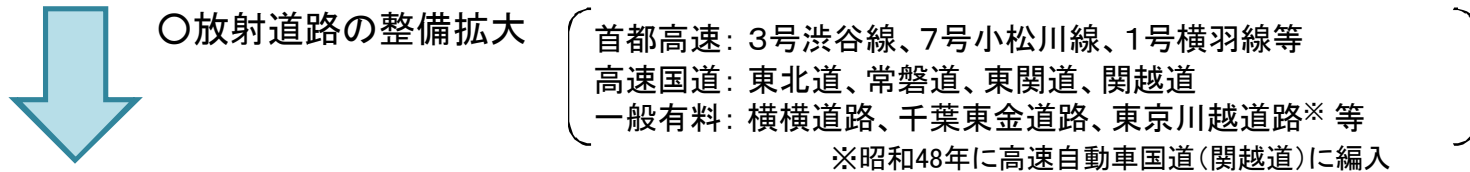
首都圏ネットワーク整備の経緯

昭和27年 有料道路制度を導入(単独採算制)※事業主体は国・県

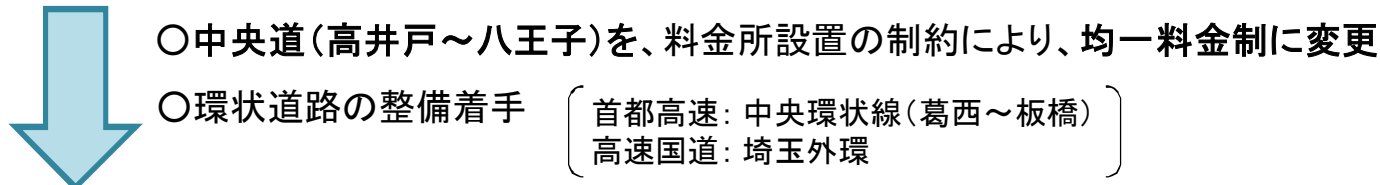
昭和31年 公団による建設方式を採用



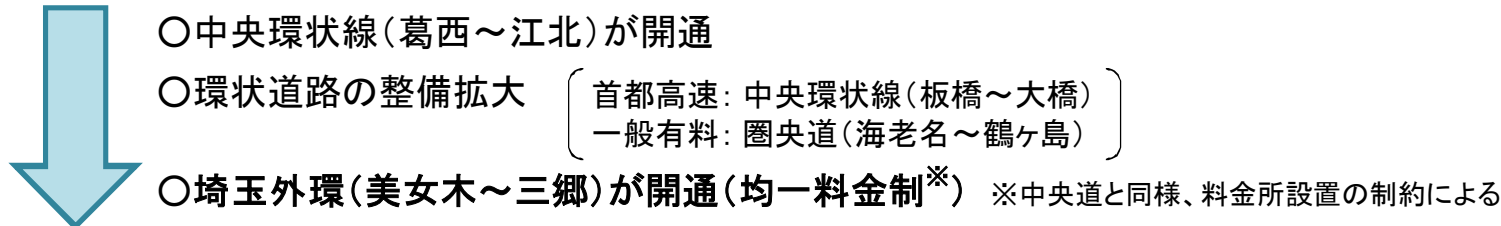
昭和39年 東京オリンピック開催



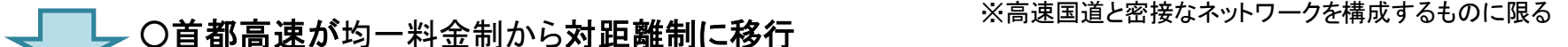
昭和47年 高速自動車国道にプール制導入



昭和62年 圏央道を高規格幹線道路に追加(第四次全国総合開発計画において高規格7,600km→14,000km)



平成17年 民営化時に、高速自動車国道と一般有料道路※の債務の返済時期を合わせる



＜現在＞

首都圏内の料金水準の現状

	＜開通年度※2＞	＜路線名＞	＜料率＞
対距離制を 基本とする区間※1	S35.4	京葉道路	20.4円/km
	S39.10	第三京浜	15.7円/km
	S43.4	高速自動車国道※3 (大都市近郊区間)	36.6円/km [29.52円/km]※4
	S54.3	千葉東金道路	24.8円/km
	S54.12	横浜横須賀道路	44.0円/km
	H8.3	圏央道 (海老名～久喜白岡J)	43.2円/km
	H15.3	圏央道 (久喜白岡J～松尾横芝)	36.7円/km
利用距離により 料率が変わる区間 (均一料金制区間等)			最短利用時※5～平均利用時※6～最長利用時
	S34.10	横浜新道	131円/km ～ 33.9円/km ～ 21.0円/km
	S37.12	首都高速	168円/km ～ 36.3円/km ～ 10.7円/km
	S42.12	中央道 (高井戸～八王子)	84円/km ～ 36.7円/km ～ 24.0円/km
	H4.11	埼玉外環 (大泉～三郷南)	166円/km ～ 32.5円/km ～ 15.1円/km

※1: 普通車全線利用時の場合(ただし、圏央道は40km以内利用の場合)

※2: 開通年度は、当該区間内で最初に開通した区間の年度

※3: 東名高速の例

※4: 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

※5: 最短利用距離の平均値を使用して算出

※6: 首都高速は、平成25年11月のETCデータ、埼玉外環・横浜新道・中央道については、H22道路交通センサスを基に算出

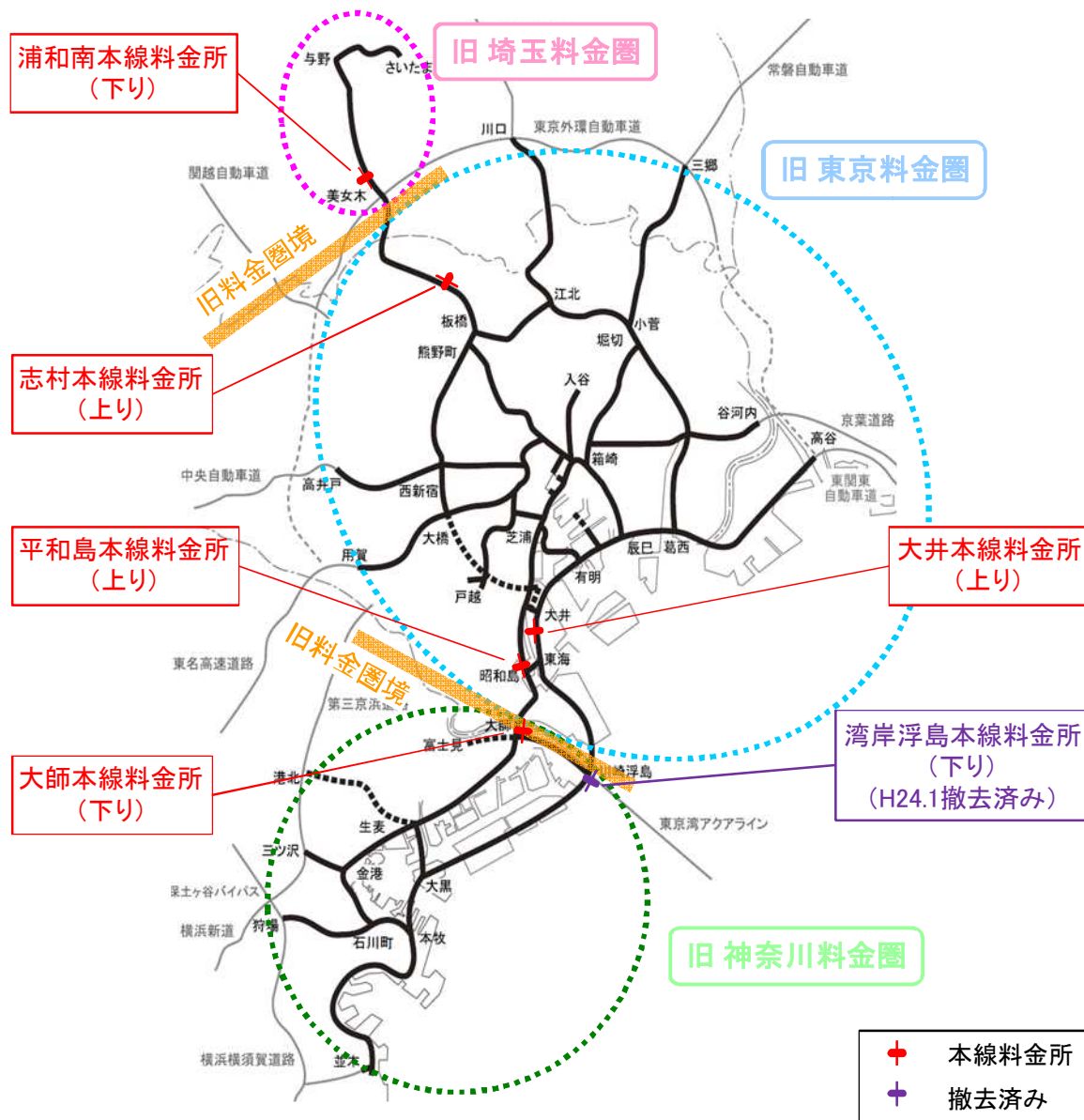
首都圏内の料金における車種区分

2車種 (首都高速)	5車種 (NEXCO東日本・中日本)
普通車 1.0	軽自動車 0.8
	普通車 1.0
	中型車 1.2
大型車 2.0	大型車 1.65
	特大車 2.75

旧料金圏の継ぎ目に設置された本線料金所の撤去(首都高速)

○平成24年1月、均一料金制から距離別料金制へ移行、料金圏を撤廃

※本線料金所は、直前の流入ランプの入口を兼ねている



首都高速 湾岸線西行き 湾岸浮島本線料金所
(旧 東京料金圏 ⇒ 旧 神奈川料金圏)

<撤去前>

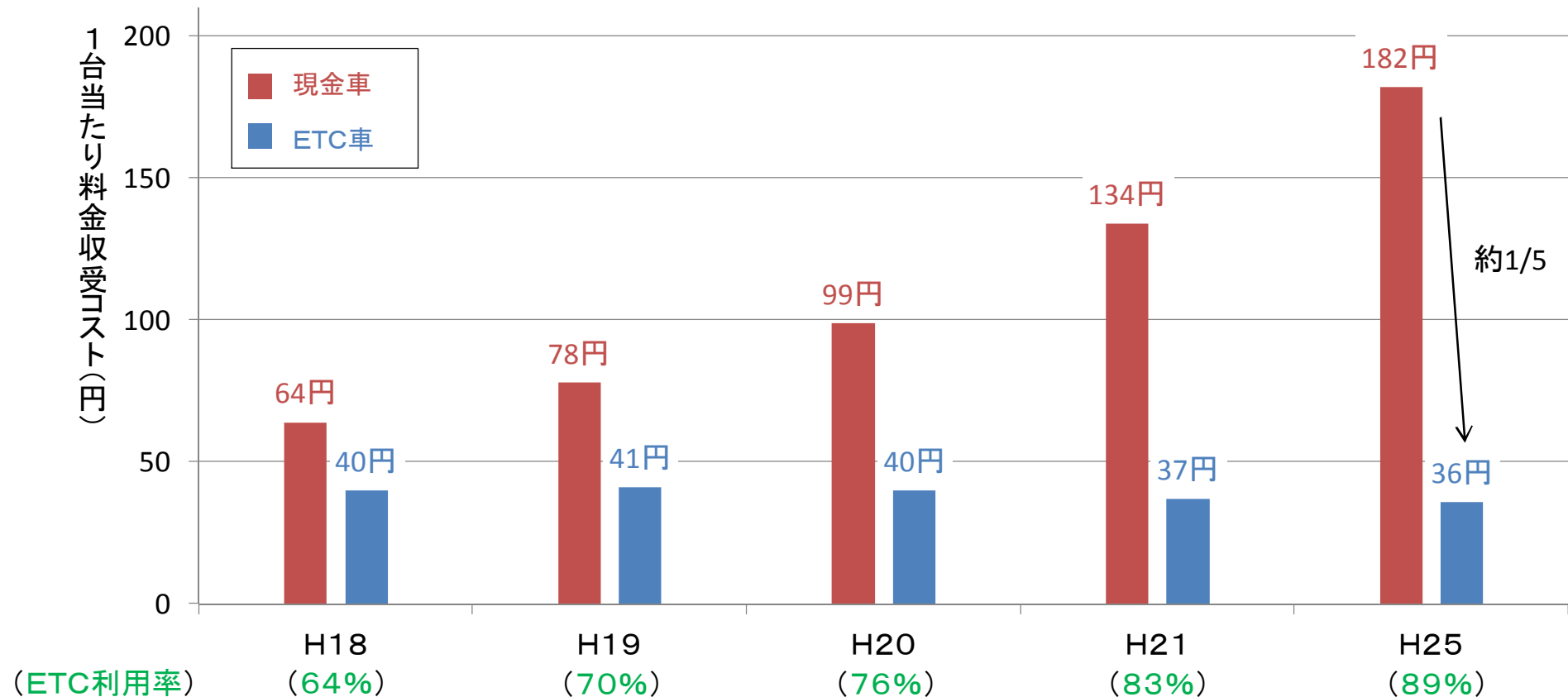


<撤去後>



料金収受コストの低減

○ 1台当たりの料金収受コストで比較すると、ETC車は現金車の約1／5。



※高速道路会社の決算値を基に総通行台数、ETC利用率により算出

※現金車の料金収受コスト：施設維持管理費等＋収受員業務委託費(人件費等)

ETC車の料金収受コスト：施設維持管理費等＋システム運営管理費＋収納手数料(カード手数料等)

※各項目の内容

施設維持管理費等	： [現金車]現金収受機器等のメンテナンス費用 [ETC車]ETC機器等のメンテナンス費用 [共用部]共用施設(ブースの上屋、車種判別装置等)を台数比(ETC利用率)により按分 (減価償却費を含む)
収受業務委託費	： 料金収受業務に要する委託費
システム運営管理費	： ETCシステム等の運営管理に要する費用(ETCマイレージ割引事務局・ETCパーソナルカード事務局等)
収納手数料	： ETCクレジットカード利用に対してクレジットカード会社へ支払う手数料

大型貨物車への課金状況(欧州)

- EUの市場統合の結果、国境を跨ぐ大型貨物車の通行が増加し、インフラ利用に関する負担の公正の観点から、道路インフラ課金に関するルールを制定(EU指令※)。
- 大型貨物車両は、他の交通機関に比べて、インフラ費用の負担が少なく、環境への負荷も大きいことから、「原因者負担の原則」等の考え方にに基づき、適切な課金制度を適用。

＜欧州における大型車課金の導入状況＞

原則有料(普通・大型)
(フランス※1・スペイン・イタリア・ギリシャ等)

※1 フランス:一般道への課金も検討

原則無料

大型車課金

高速道路のみ課金
(スウェーデン、オーストリア、
デンマーク、オランダなど)

高速道路＋一般道路
への課金
(イギリス、ドイツ、スイス)

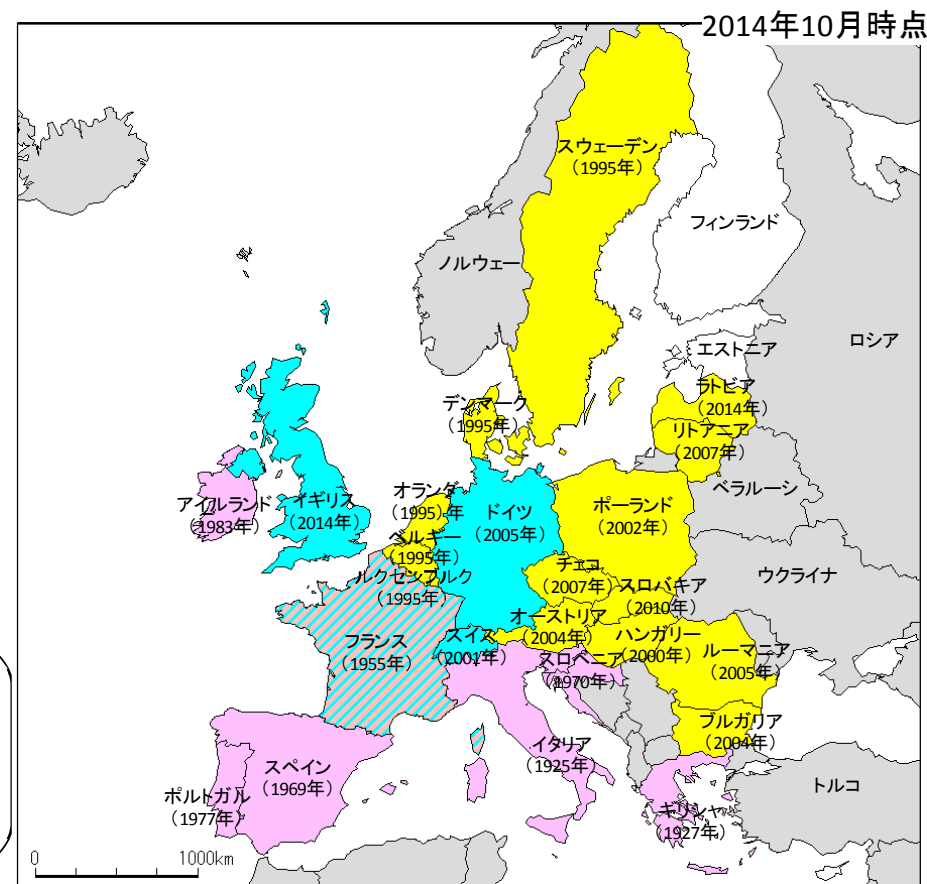
※EU指令の概要:

＜1999年＞車両総重量12t以上に課金

料金水準は、当該道路の維持管理費等により決定

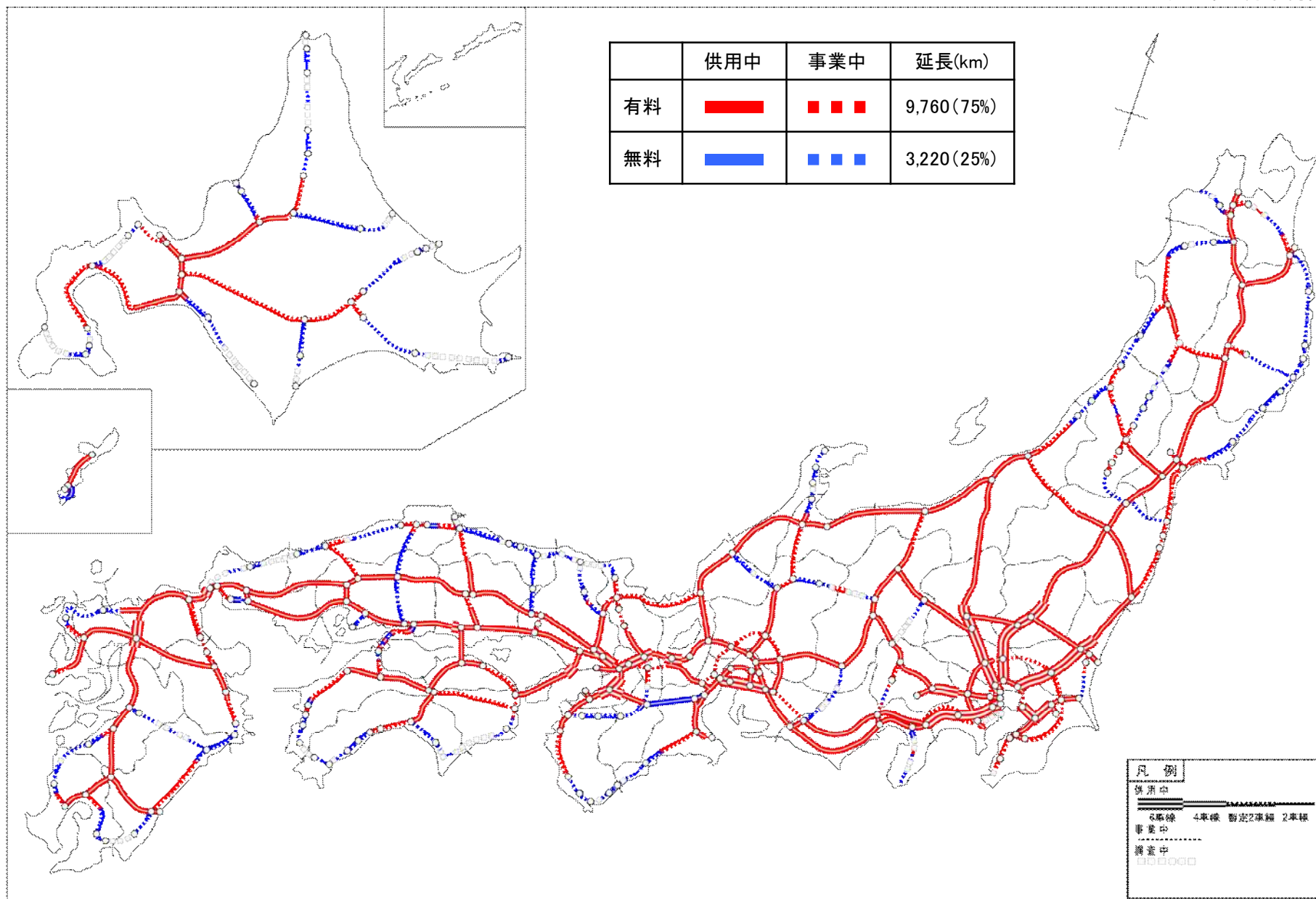
＜2006年＞対象を車両総重量3.5t以上に引き下げ

＜2011年＞料金水準について、外部要因(大気汚染、騒音)も考慮



高規格幹線道路等における有料・無料の状況

平成26年12月末現在



社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会

『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』に関する意見募集について

平成 27 年 1 月 27 日

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会（以下、「部会」という。）では、高速道路ネットワークの効果的・効率的な利用や大都市圏の料金体系に関する施策の具体化に向けた検討が進められているところです。

このたび、部会での議論を踏まえ、『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』（以下、「基本方針」という。）がとりまとめられましたので、以下の意見募集要領のとおり、国民の皆様から広くご意見をお聴きするため、意見を募集いたします。いただいたご意見については、今後の議論の参考にさせていただきます。

＜意見募集要領＞

1. 意見募集対象

高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針

2. 意見募集期間

平成 27 年 1 月 27 日（火）から平成 27 年 2 月 26 日（木）まで（必着）

3. 意見の提出方法

ご意見は、郵送・FAX・電子メールのいずれかの方法で、下記 4. 提出先までご提出ください。ご意見につきましては、別紙意見提出様式により、下記①～⑧をご記載ください。

①氏名（企業・団体としてのご意見提出の場合は、企業・団体名、代表者名並びに担当部署名及び担当者名）

②住所

③電話番号、メールアドレス

④職業（企業・団体の場合は不要）

※職業は以下の例に倣って記載してください。

例）会社員、会社役員、公務員、パート・アルバイト、自営業、その他、無職 等

⑤年齢（企業・団体の場合は不要）

⑥性別（企業・団体の場合は不要）

⑦ご意見

・ご意見該当箇所（頁・行）（意見ごとに記載）

・ご意見（簡潔に記載してください）

⑧ご意見の理由

4. 提出先

国土交通省 道路局 高速道路課

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会事務局 宛

（件名に「基本方針に関する意見」と明記してください）

①郵送の場合：〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3

②FAXの場合：03-5253-1619

③電子メールの場合：hqt-kokudokansendohro@ml.mlit.go.jp

5. 注意事項

①ご意見は日本語でご提出ください。

②提出されたご意見については、氏名、住所、電話番号及びメールアドレスを除き、すべて公開される可能性があることをあらかじめご承知置きください。

※ただし、ご意見の中に、個人に関する情報であって特定の個人を識別しうる記述がある場合及び個人、法人等の財産権等を害する恐れがあると判断される場合には、公表の際に当該箇所を伏せさせていただきます。

③電話でのご意見は受け付けておりません。

④皆様からいただいたご意見に対し、個別にお答えすることはできませんので、予めご了承ください。

⑤期限までに到着しなかったもの、上記意見の提出方法に沿わない形で提出されたもの、個人や特定の企業・団体を誹謗中傷するような内容等については無効といたします。

⑥氏名、連絡先等の個人情報につきましては、適正に管理し、ご意見の内容に不明な点があった場合等の連絡、確認といった、本基本方針に対する意見公募に関する業務にのみ利用させていただきます。

6. 閲覧又は資料の入手の方法

○インターネットによる閲覧

国土交通省「国土幹線道路部会」ホームページ

http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s204_kokudokannsenn.html

7. ご参考

これまでの部会の開催状況につきましては、6. の国土幹線道路部会のホームページをご参照ください。

《問い合わせ先》

国土交通省 道路局 高速道路課 依田

TEL：03-5253-8490（内線 38304）

『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』に関する意見

①氏名（フリガナ）					
②住所					
③電話番号		メールアドレス			
④職業		⑤年齢		⑥性別	
意見該当箇所		⑦ご意見		⑧ご意見の理由	
頁	行	(簡潔に記載してください)			