

# 今後の国土の幹線となる道路に関する制度等のあり方について (回答様式)

## 【アンケートの対象とする道路】

以下のアンケートのうち、

- ・1については、高速道路会社の管理する高速道路についてお答え下さい。
- ・2、3、4については、高速自動車国道をはじめとした国土の幹線となる道路(直轄国道を含む:以下「国土幹線道路」とする)についてお答え下さい。

注)文中で【別紙 〇】とあるのは、別紙参考資料を指します。回答の参考にして下さい。

注)文中で【資料 p 〇】とあるのは、第1回国土幹線道路部会(平成24年11月20日)の配付資料を指します。下記 URL よりダウンロードし、回答の参考にして下さい。

[http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000115.html](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000115.html)

自治体名 北海道

## 1. 今後の料金制度のあり方

高速道路会社の管理する高速道路の料金については、民営化時の割引導入後、経済対策で追加された利便増進事業による割引の期限が平成25年度末となっています。このため、今後、料金割引の見直しを行う必要があり、あわせて、料金体系を利用者にとって公平でわかりやすいものに再編することについても考える必要があります。そこで、今後の料金制度のあり方について、質問します。

問1-1 今後の料金制度については、高速道路のあり方検討有識者委員会がとりまとめた「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」(平成23年12月9日)(以下、「中間とりまとめ」とする。)において、

今後の料金制度の基本的な考え方  
(基本となる考え方)

- ・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

(具体的な方向性)

- ・料金制度のあり方: 対距離料金を基本とし、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

とされているところですが、この提言についてどのようにお考えになりますか。

[http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/hw\\_arikata/chu\\_matome2/matome.pdf](http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/hw_arikata/chu_matome2/matome.pdf)

今回の中間とりまとめを一つのステップとして、今後の国土幹線道路の制度等のあり方に関する国民的議論が深まることを期待している。

問1 - 2] これまで、高速道路の料金割引として、民営化時に導入した割引や、利便増進事業による割引等が導入されてきましたが、その内容についてどのようにお考えになりますか。

【別紙1, 2, 3, 4】【資料6】

通勤割引や深夜割引については、並行する一般道路から高速道路への転換が見られ、一般道路の渋滞が緩和するなどの効果があったと承知しているが、一方では時間帯や利用条件で料金が異なるなど、利用者にとってわかりにくいものとなっている。

また、無料化については、観光客等の増加や地域間の交流促進などの効果がある一方、他の交通機関の利用客減少や一般道路の交通量減少に伴う地域経済への影響が生じていた。

こうしたことから、これまでの様々な料金割引や無料化社会実験の効果と影響について、十分に証していただきたい。

問1 - 3 利便増進事業による割引の期限は平成25年度末となっています。平成26年度以降の料金割引について、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減など、重視する点をどのようにお考えになりますか。

また、厳しい財政状況の下、債務の確実な返済や国民負担の最小化など、民営化の考え方も踏まえつつ、割引をどのようにすべきとお考えになりますか。

なお、割引の拡大や、利便増進事業による割引の継続のためには、様々な工夫を行った上でもなお、償還計画の見直しや税金の投入など、何らかの財源確保策が必要となる可能性があります。その場合、どのようにすべきとお考えになりますか。

平成26年度以降の割引については、地域活性化、物流コストの低減化の観点を重視すべきと考える。

また、今後の高速道路整備に影響を与えないよう考慮するとともに、安定的で利用しやすい料金制度を構築していただきたい。

さらに、地域課題に対応したきめ細かな料金施策となるよう、目的に応じて高速道路会社が自主的に料金割引を設定できる仕組みも検討すべきと考える。

なお、料金割引の導入あたっては、割引により影響を受ける鉄道、フェリー、高速バス等の公共交通機関への配慮も必要と考える。

問1 - 4 この他に高速道路の料金施策に関するご意見がございましたら、お聞かせ下さい。

## 2. 今後の維持更新のあり方

高速道路をはじめとした国土幹線道路については、今後、構造物の老朽化が進むなか、大規模更新の需要が高まることが見込まれますが、維持更新については、適切な維持管理を行いながら、ライフサイクルコストの縮減に努めているところです。そこで、今後の維持更新のあり方について、質問します。

【別紙5】【資料3 p32～42】

問2 - 1 今後の高速道路の維持更新のあり方については、「中間とりまとめ」において、

(基本となる考え方)

・債務の確実な償還と将来の更新等への対応

(具体的な方向性)

・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

とされているところです。

無料の直轄国道を含む国土幹線道路の大規模更新需要に対応するために必要な費用について、世代間の負担のバランスおよびその財源をどのようにお考えになりますか。

(無料の国土幹線道路においては、現在の維持更新は税金により実施しています。有料の国土幹線道路においては、現在の維持更新は料金収入により実施し、大規模更新に必要な費用は、現在の償還計画に含まれていません。)

安全安心な道路環境を提供するためには計画的な補修・更新と、冬期の除排雪など一年を通じた適切な維持管理が重要と考えており、今後の大規模更新需要を明らかにしたうえで、持続可能かつ各世代間の負担が公平となるような費用負担のあり方を追求すべきと考える。

問2 - 2 この他に維持更新に関するご意見がございましたら、お聞かせ下さい。

### 3. 今後のネットワークのあり方

高速道路のネットワークのあり方については、「中間とりまとめ」において、

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  
環状道路など抜本的対策の加速  
ボトルネック箇所への集中的対策  
運用改善等の工夫
- 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  
走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用  
簡易ICの増設  
防災機能の付加

とされているところです。

【別紙6, 7 - 1, 7 - 2, 7 - 3】【資料3 p3～8】

**問 3** 今後の国土幹線道路のネットワークのあり方について、どのようにお考えになりますか。

高規格幹線道路網 14,000km は我が国の産業発展に資するとともに、国民の命を守る社会資本の要であり、国の責任においてミッシングリンクの解消を着実に実行すること。

特に、広域分散型社会を形成し、人やものの移動を自動車交通に依存している北海道において、高規格幹線道路網の形成は、圏域間の交流連携の強化、地域経済の活性化、地域医療の充実に加え、大規模災害時には広域交通の確保とともに復旧作業や命をつなぐ物資輸送に大きな役割を果たすことから、抜本的見直し区間や計画段階評価を終えた区間などの未着手区間が早期に整備されるよう強く要望する。

また、暫定2車線区間においては、事故抑止効果や速度アップが期待できる追い越し車線の延伸や、車線分離施設の強化などの対策を図っていただきたい。

さらに、利便増進のほか、救急搬送や災害・減災対策のためにも、ネットワーク機能の向上は不可欠であることから、スマートインターチェンジなど、出入り箇所の増設を推進すべきと考える。

なお、1年のうち、半分近くが雪に覆われている北海道においては、冬期交通の安全性・定時性の確保など、冬期における交通環境に十分考慮していただきたい。

## 4. 今後の整備・ネットワーク管理の手続きのあり方

高速自動車国道や一般国道など、道路の種別により、都道府県や第三者機関への意見聴取など、整備に至る手続きは異なっています。

高速道路の整備プロセスの扱いについては、「中間とりまとめ」において、

### 整備プロセスの透明化

- ・道路種別に関わらず、主要な幹線道路について、整備プロセスをできる限り充実
- ・高速道路だけでなく、並行する国道などを対象に、例えば、整備計画の制度やその決定の際に意見を聞く第三者機関など、整備プロセスを整理するとともに、その位置付けを明確にし、国民に分かりやすい形で伝達することが重要

とされているところです。

【別紙8】

問 4 整備の手続きの現状と今後のあり方について、どのようにお考えになりますか。

未事業化区間の整備を推進するため、一刻も早く事業化のスキームを確立するとともに、計画段階評価などの必要な手続きを速やかに実施し、早期に事業化を進めるべきである。

また、事業評価にあたっては、従来の費用便益分析による効率性の面だけでなく、地域のニーズを反映させ、昨年暫定案として示された防災機能の評価手法の充実に加え、救急医療や観光への貢献といった交通量によらない多様な効果を考慮した評価手法となるよう検討すること。