

# 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 岩手 都道府県 市町村

## 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)

【料金制度について】

対距離制を基本としつつも、交通量が少ない区間の有効活用に繋がるような料金体系とすべきである。

【料金施策について】

現在の料金割引は、種々の割引を組み合わせた結果、通勤時間帯の一般道路の渋滞緩和などのような政策的な意図が失われたものとなっていることから、目的を再整理し明確にしたうえで実施すべき。

特に被災地である本県においては、東日本大震災津波による被災地支援、観光支援、避難者支援等の復興を支援する料金施策について、復興が完了するまで措置を講ずるべき。

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】

これまでの各種料金割引により、通勤時間帯の一般道路の渋滞緩和や観光振興に一定の効果があったと考えている。特に東日本大震災津波による被災地支援・観光支援、避難者支援のために実施された高速道路の無料開放(H24.3.31に終了)は被災地支援に大きな役割を果たした。

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年度以降の料金割引も、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減を重視すべきと考える。

高速道路を有効活用することにより利用促進が図られ、料金収入の増に繋がるような、有効な割引制度を行っていくべき。

利用促進や高速道路会社のコスト縮減などで財源を捻出して対応すべき。

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。

利用者に分かり易く、安定的な料金施策とすべき。

## 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。)

高速道路の利用者負担を求めた区間は、計画どおり償還を終えることを基本としつつも、高速道路に求められるサービスレベルを維持するためには、必要に応じて償還期間の延長を含めた検討が必要と考える。また、償還後においても適切に維持更新を行い機能を維持していくことが必要であり、大規模更新等に必要な費用は、利用者負担とすべき。

直轄国道を含む税で整備された区間は、今までどおり税で対応すべき。

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。

事後保全的な対応から計画的かつ予防保全的な対応に転換を図り、長寿命化によるコスト縮減を図るべき。

### 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。

多くの交通量が期待できない地方部の高速道路においては、新直轄方式や一般国道の自動車専用道路の整備手法を活用し、早期にネットワークを繋げるべき。

東日本大震災では、高規格道路は、ほとんど損傷がなく「命の道」として大きな効果を発揮した。一方でミッシングリンクとなっている区間が整備されていたならば、発災初期段階から被災者の救急搬送や被災地支援が可能だったと思われる。このようなことから広域的な幹線道路の一刻も早いネットワーク化を図るべき。

平時、災害時の利便性に配慮し、物流拠点や防災拠点へのアクセスを考慮したスマートIC等の簡易な形式のICをより多く設置することが必要である。

## 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。

道路種別によって計画から整備に至るプロセスが異なることは国民の理解を得にくいので、統一的で分かりやすい手続き・プロセスとすることが重要である。

東日本大震災においては、高速道路とこれにつながる道路が一体となって救援活動等に大きく貢献した。交通量や時間短縮といった経済効率性の評価だけでなく、防災面の広域的なネットワーク効果も含めた評価手法の充実を図るべき。