

# 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 山形県

## 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)

- ・ 対距離料金を基本とし、水準（料率）は全国で共通とすべきものと考えます。  
なお、他区間に比べ料率を高くする区間については他区間と大きな料金差とならないようにする一方で、暫定2車線供用区間など所定の旅行速度が確保できない区間については他区間に比べ低価とするなど、利用者に不公平感を与えないよう配慮すべきと考えます。
- ・ 有料区間と無料区間が交互に入組んでいる区間を一連の区間として連続して通行する場合は、有料区間ごとに課せられるターミナルチャージを割引いて、連続利用を促進させるべきと考えます。

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】

- ・ 渋滞等を発生させない範囲において、利用者にとって有益な制度と考えます。  
ただし、フェリーをはじめとする他の交通機関への影響など、割引内容と効果を検証し、制度を整理すべきと考えます。

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年度以降も継続して料金割引を行うのであれば、一般道路の渋滞解消、物流コストの低減など産業経済活動等の活性化に繋がる点を重視すべきと考えます。
- ・ 実施区間毎に効果を検証し、区間毎に妥当性を判断して行うべきと考えます。
- ・ 割引の財源確保にあたっては、高速道路の維持更新に必要な財源の確保を優先とし、安全性確保に支障をきたすことのない範囲にすべきと考えます。

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。

- ・ 特にありません。

## 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。)

・ 高速道路をはじめとする国土幹線道路は、国民の生命・財産を守り、また、我が国の国際競争力の強化に資する重要な社会インフラです。

このため、整備後もその機能を損なうことのないよう、無料区間、有料区間に関わらず、大規模更新に必要な財源については、国費を投入すべきものと考えます。

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。

・ 必要な維持更新については、十分な財源を確保すべきであるが、そのことにより、高速道路の整備に必要な財源の確保に影響することのないようにすべきと考えます。

### 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。

- ・ 多くのミッシングリンクを抱え、高速道路本来の機能が発揮されていない本県としては、早急に国土幹線道路のネットワークを繋げることを最優先とすべきであり、この国土幹線道路の整備にあたっては、地方負担の軽減に配慮すべきであると考えます。  
まずは、国土幹線道路14,000kmのネットワークを完成させ、そのうえで、必要と認められるところから二次的改築を図っていくべきと考えます。
- ・ また、国土幹線道路ネットワークの機能を十分に発揮させるためには、これを補完し有機的に機能させる地域高規格道路の整備も大変重要です。しかし、国土幹線道路に比べ整備が大きく遅れていることから、候補路線の格上げを含め、早急に整備を進めるべきと考えます。
- ・ 無料区間においては、現在、コスト縮減の考え等から休憩施設を設置しないとの考えで整備が進められていますが、長距離を移動する高速道路利用者にとって、有料、無料にかかわらずトイレやガソリンスタンドは必要不可欠であり、また防災施設としての観点からも、P・A・S・Aの整備は重要なものです。これらの整備については、高速道路の付属施設として道路本体の整備と合わせて行なうべきものと考えます。
- ・ 利便増進事業の中で行なわれてきたスマートICの整備について、その後の財源等の問題から今後の整備の見通しが見えない状況ですが、地域経済や救急医療体制を支える大動脈としての高速道路の機能強化のため、新たな整備財源の確保や整備基準の緩和等を検討していく必要があると考えます。

## 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。

- ・現在の複雑な整備プロセスを整理し、国民に分かりやすい形で伝達することとし、そのうえで、国土幹線道路14,000kmの未着手分について、完成目標年度を明確にして早期完成に取り組んでいくべきであると考えます。