

# 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

福島県

福島市

## 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)

基本的な考え方は、「中間とりまとめ」と同様に考えます。

基本的には利用しやすさを目的にした料金低減化を図る制度にすべきと考えます。

一方で、道路機能を十分に発揮するためには極度な交通集中は避けるべきであり、他の幹線道路（一般国道等）とのネットワークを考慮した料金制度にすべきと考えます。

高速道路は、地域の経済活動や観光産業にとって重要なインフラであり、その前提となるのは速達性、定時性、快適性、安全性です。この前提を崩さない料金制度にすべきと考えます。

また、他の交通機関（公共性の高い交通機関）との共存・連携をさせるべきであり、一交通手段（高速道路）が他の交通手段を淘汰し、結果として利用者の選択肢を狭めることは、利用者が不利な状況になるため避けるべきと考えます。

トータルの利便性を確保する観点から、高速道路の突出した料金低減化は避けるべきと考えます。

料金設定自体は、組み合わせによる料金設定（割引設定など）は複雑で理解されにくいことから、シンプルでだれにでも理解できる料金設定にすべきと考えます。

（割引設定等を何度も確認しなければならないようだと気軽な利用にはつながらないのでは。）

また、交通誘導のため情報システムを利用した柔軟な料金システムを構築すべきと考えます。

地方部に於いては、一つの路線で有料区間と新直轄による無料区間が複雑に設定されている路線があることから、高速道路として料金所の位置やシステムの構築など高速走行性を確保できるよう検討してほしい。

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】

極端な割引、無料化は別として、これまで実施されてきた通勤割引などは、高速道路（有料）と一般道路間において、交通誘導を可能にし、ある程度、道路混雑を制御する効果があったと考えます。利用しやすさから、利用者はもとより地域産業にメリットがあったと考えます。

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、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。

今後も、利用しやすい高速道路の観点と、健全な道路交通の確保の観点から、目的ある割引制度は継続すべきと考えます。

高速道路とそれに並行する一般道路は、互いに機能を補完し成り立っている部分があります。例えば、維持管理面では高速道路とこれに並行する一般道路（幹線道路）は一体的な交通網とし維持管理費などの財源を確保するなどして割引制度は継続すべきと考えます。

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。

道路交通網（高速道路と一般道路）をフルに活用できるよう、新技術（情報技術等）による料金システムで交通誘導が行われ、快適な走行が可能となればよいと考えます。

## 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(有料道路)を維持するための必要な費用は、利用者である直接の受益者が負担するべきと考えますが、地域経済と観光産業の発展、及び地域の活性化につながるものであれば関係地域も負担すべきであり、これが国の発展に結びつくものであれば負担は広く国民に求めてもよいのではないかと考えます。

道路などインフラの信頼性、安全性を損なわぬよう、維持管理の財源(人員も)は確保すべきと考えます。

また、財政計画を立てるにあたり、債務の償還は勿論大切なことであるが、維持修繕のメンテナンスも必要なことと考えます。

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。

空欄(上記のとおり)

### 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。

1) 2)とも、ほぼそのとおりと考えます。

地方部に於いては、ミッシングリンクの回避は必要不可欠であり早急な解消をお願いしたい。  
例えば、ミッシングリンクがあったことにより東日本大震災の避難者は、避難に時間を要し、救援、その後の復興にも時間を要したケースがあった。  
また地域の産業・経済の復興のためにもミッシングリンクの解消をお願いしたい。

現在、計画4車線の高速道路を暫定2車線で整備している区間がありますが、暫定2車線区間で事故が発生すれば大事故になる危険性が高く、高速道路に求められる「快適性」「安全性」が欠けており、緊急時、災害時に高速道路としての機能を果たすことができない可能性もあります。

## 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。

高速道路の整備についても、様々な手法、位置付けで整備が進められている状況にあり、国、地域の道路網を整備する上では、一定の制度、手続きのもと整備が進められるべきと考えます。  
また、国民に対し、その整備のプロセスを分かりやすく説明することが必要であると考えます。