

# 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

群馬県 沼田市

## 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)

これまで民営化以降、段階的に高速道路の料金割引が導入され、既に社会的に広くこの制度が浸透している状況にあると思われます。本市のような地方都市においては、高速道路の有効活用は、社会基盤を形成する上で、また地域経済の活性化においても非常に重要な要素であり、様々な経済活動の根底をなすものであると考えます。したがって、その料金制度におきましては、地方の社会経済活動において非常にセンシティブな内容かと存じます。

これまでの割引制度では、並行路線の渋滞の緩和や、高速道路の利用率、トリップ長が増加するなど、一定の評価すべき効果が認められておるとのことですが、一方、地方の一部路線では割引の効果が明確でない路線もあったという結果もあります。並行する幹線道路の道路形態等、様々な状況があるかと思いますが、こうした結果を考慮いたしますと、料金割引の目的の明確化及び必要性・有効性の更なる追求は、今後必要になるであろうと考えます。今後とも、関係各団体をはじめ、一般の利用者にも理解が得られるよう努めてゆく必要があり、なお一層のご検討が深まりますことが望まれます。

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】

これまでの割引における効果については、全体的には、高速道路の交通量が増加し、並行する一般国道の交通量が減少する傾向がうかがえ、一般道の渋滞緩和等に寄与しているものと思われま。また、夜間においては中型車以上の混入率が増加し、旅客移送や物流の活性化にも寄与しているものと推察されます。

一方、高速道路無料化社会実験による効果・影響については、無料化IC付近での客入りが増加したことに対し、並行一般国道では減少したという事例もあるようです。これについても、理由は様々であろうと思いますが、今後の料金制度を検討する上での課題と言えそうです。

先にも述べましたとおり、平成16年より実施された割引制度は利用者に広く浸透していることから、高速道路の割引の導入が、広域的に経済活動等を助長・促進しているものと考えます。

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。

高速道路に求められる機能・役割として、都市間の連携・強化、主要な交通施設（港湾・空港等）へのアクセス、物流・大量輸送等のほか、一般基幹道路の渋滞の緩和、物流コストの低減、さらには地域経済の活性化、災害時のバックアップ機能等、多岐にわたっております。したがって、今後の料金割引において重視する機能や役割についても、それぞれが大変重要なものであると認識いたしますが、現在の地方都市におきましても、設問にもありますとおり、人口減少下の社会において、いかに地域経済を活性化させるかということが重点課題となっているところです。

大変厳しい社会情勢のなか、高速道路の割引をどのようにするか、また、今後割引を継続した場合の財源をどのようにすべきかについては、大変難しい問題であって、様々な角度からのご意見、ご検討が必要ではないかと存じますが、提言にありますように、透明化・納得性のある協議・検討が重要になるのではないかと考えます。

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。

前述のとおりです。

## 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。)

首都圏をはじめとする高速道路、幹線道路においては、開通から既に30年以上が経過している区間が全体の4割以上となっており、老朽化が進展しつつあると言えます。こうした社会資本の老朽化に対する維持更新・修繕費用の問題については、地方都市においても同様であって、将来的な維持・修繕費用の増大は非常に深刻な問題であると考えます。したがって、将来的な更新費用の突出を避け、健全度の高い社会資本を確保してゆく上でも、予防的な保全計画は必要であると考えます。

こうした保全計画に基づく修繕等により、施設の延命化を図り、かつ将来的な維持更新費用の平準化を図ることによって世代間の負担バランスについても検討することが必要かと存じます。

また、維持更新費を含めた財源については、大変難しい問題であります。様々な角度からの、透明化・納得性のある協議・検討が重要になるのではないかと考えます。

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。

前述のとおりです。

### 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。

国土の再編・強化や信頼性の向上を目指す上で、首都圏や都市部における国土幹線道路の防災機能の強化は非常に重要であると考えます。また、地方部においても災害時のバックアップ機能は重要であると考えます。こうしたことから、環状道路の構築やボトルネック対策、ミッシングリンクの解消等については非常に重要な課題であると考えますが、一方では既存施設建設費用の償還問題や道路構造物の老朽化に伴う大規模維持更新需用等、財政上の諸問題が問われているところです。したがって、提言でのご指摘のとおり、今後においては整備・管理費用及び維持管理費用の負担方法等についても重要な検討課題になるかと考えます。

## 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。

高速自動車国道、一般国道自動車専用道路、一般国道等、新規事業化における手続きについては、段階的に、多様な第三者機関からの意見徴取をおこなっており、事業実施過程の透明性の向上を図るための計画段階評価が既に実施されております。この様な現状に鑑み、今後についても、中間取りまとめの提言にもありますように、第三者機関からの意見聴取等を盛り込んだ整備プロセスの充実と、これらの位置付けを明確にすると共に地域との話し合いの実施など、一層の透明化を図ってゆくことが重要になると考えます。