

# 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

## 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)

- ・有料道路制度における償還主義の枠組みを維持して、基本的には、対距離制の料金制度とした上で、大都市区間、橋梁やトンネル等により建設や維持管理のコストが高い区間等は、割増料金とすることも必要と考える。
- ・また、例えば、都心部から放射方向の道路(関越道や東北道等)と首都圏3環状道路との交通需要バランスを効率的に図るために外側の環状道路ほど料金を安くするような料金水準(料率)の変動も必要と考える。

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】

- ・民営化時に導入した割引(通勤時5割引、深夜3割引)は、コスト縮減などの高速道路会社の経営努力により実施されたものであり、一般道路の渋滞対策等に効果が確認された路線もあると聞いており、一定の評価はできると考える。
- ・一方、利便増進事業による様々な割引(休日上限1000円、平日昼間3割引、休日5割引等)については、税金の投入目的と効果の検証・整理が必要と考える。

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。

- ・本県では、地域振興や観光振興を図ることが重要と考える。
- ・割引は、基本的に、料金や償還計画の見直しによる財源の範囲内で実施すべきと考える。
- ・割引の拡大や、利便増進事業による割引の継続のために、料金や償還計画の見直しだけでは十分な財源が確保できないことから、税金を投入する場合は、割引目的と期待される効果を分かりやすく示し、国民の理解を得る必要があると考える。

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。)

・有料の国土幹線道路の大規模更新等に必要な費用は、長寿命化により、できる限りのコスト縮減と平準化を図った上で、基本的に、料金や償還期間の見直しにより財源を確保すべきと考えるが、これだけでは不足し税金を投入する場合は、国民の理解を得る必要があると考える。

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。

・安全安心な高速道路を維持するために、日常的管理(舗装補修、植樹管理等)を充実させるとともに、笹子トンネルの事故を踏まえ、橋梁やトンネル等の重要構造物については、極力、長寿命化を図り計画的に適切な維持更新に努めていただきたい。  
・また、災害や大規模更新等のためには、予め、リタンダンシーの確保等について検討しておくべきと考える。

### 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。

- ・ 民営化や新直轄制度等により、国土幹線道路ネットワークの整備が進捗したことは評価する。
- ・ 国土幹線道路のネットワークは、渋滞の解消、防災機能の向上、リタダンシーの確保等を図り、期待される速達性や定時性のサービスを提供できるよう整備・維持する必要があると考える。
- ・ 本県としては、都内の迂回効果による北関東道の混雑緩和、また、都内へ向かう交通の分散導入効果による放射方向の道路である関越道や東北道等の混雑緩和が期待できるので、ネットワークの緊急強化となる首都圏3環状道路の整備促進は必要であると考えます。
- ・ また、ネットワークを繋げるとともに、地域の活性化や観光振興、防災強化などを図るために、低コストで有効的に既設高速道路を活用できるスマートICの整備促進が必要であると考えます。
- ・ なお、スマートICの増設等については、インター間隔が長い区間や市町村が必要とするものについては、B/C等に関わらず設置ができる仕組みづくりが不可欠と考える。
- ・ 更に、国土交通省が実施した渋滞に関するアンケート調査結果(H24.11)によれば、藤岡や高崎ジャンクション付近での渋滞対策や北関東道のPA不足に係る意見が寄せられており、地域の課題に対応する整備も促進すべきと考える。

## 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。

・総延長約14000kmの高規格幹線道路(高速自動車国道と一般国道自動車専用道路)の整備プロセスについては、整備手法に関わらず、審議機関と手続きを統一化し、国民にわかりやすい形で伝達することが望ましいと考える。