

# 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

東京都

八王子市

## 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)

本市では、これまで環状道路である圏央道の整備効果がより発揮できる料金体系や、中央道と首都高という道路種別や管理会社の違いによる料金の地域格差について、改善を図られるよう強く要請をしてきたところである。

今回示された、今後の料金制度の基本的な考え方にある「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」という考え方については、大いに期待するところであるが、料率の設定にあたって首都圏など大都市圏では、都心部から不要な通過交通を排除し渋滞解消を図られるよう道路ネットワーク機能が充分発揮できるような制度の設計をお願いしたい。

なお、中間とりまとめでは、『対距離制を基本とすべきであり、少なくとも、都市高速道路以外の高速道路の料金水準(料率)については、全国で共通とすべきである。』としているが、利用者の利便性向上や地域間格差の解消を図るため、なるべく早期に都市高速道路も含めた一体的な料金制度の構築を図られるようお願いしたい。

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】

他国に比べ料金が割高な我が国の高速道路では、割引制度の導入は、利用者の利便性向上や経済活動の活性化等の視点から必要なものであるとは考えるところである。

しかし、現状の割引制度は、形骸化し高速道路の適正な利用誘導に即していない面もあるので、今後の料金制度を考える場合には、料金割引が円滑な交通機能を確保し、経済活動や観光産業の活性化に寄与できるよう、季節や時間的な変動や道路毎の特徴を加味した柔軟な制度の構築を図られるようお願いしたい。

また、高速道路を利用する車両のETC装着率が9割近くとなっているものの、依然非装着車の通行も皆無ではないことから、非装着車に対する割引についても検討されたい。

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。

欧州の経済危機や米国の財政の崖など、経済不安が叫ばれる中でも、東南アジア各国の経済発展はまだまだ目を見張るものがある。

このようなグローバル経済のもとで、我が国が世界各国に伍して持続的な経済の発展を続けるためには、我が国が得意とする付加価値の高い製品の開発製造が不可欠である。また、地域の活性化のためには加えて、地域の魅力を最大限生かした取り組みを進めることも大切である。

このため、物流コストの低減や観光の振興に結び付くための料金割引を、積極的に進めるべきである。

なお、新たな道路整備や適切な維持管理を行っていくためにも、債務返済期間は出来る限り現行制度を維持することとし、料金割引やスマートインターチェンジなどの整備に必要な財源としては、受益者負担の原則から自動車重量税や揮発油税など、自動車に関連する税収の中から捻出すべきである。

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。

高速道路は国民の生活を支え我が国の社会・経済活動に欠かせない基本的な社会基盤であり、その整備及び適切な維持管理は国が責任をもってあたるべきものである。

しかしながら、道路ネットワークを構築し、将来にわたってその機能を維持していくためには、これまでの債務の償還を含めて今後も莫大な費用が必要であり、厳しい財政状況の中でその確保は重要なものである。

公正妥当主義に基づき、基本的には利用便益による料金徴収により、建設・維持管理を図っていくべきであるが、料金割引による物流コストの縮減やインターチェンジの増設など、国民全体や地域の活性化に資する事業などについては、自動車関連の税金から適正な支出を行うなどして財源を確保すべきである。

## 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。)

我が国最初の高速道路である名神高速道路の栗東～尼崎間の開通からすでに半世紀が経過し、今後は基礎的な社会基盤である高速道路をいかに長く安全に使っていくかがカギとなる。

残念ながら昨年末に起こった中央道笹子トンネルの事故により、適切な維持管理がいかに重要であるかが改めて知らしめられた。

更に日常の維持管理に加えて、施設の老朽化への対応や、都市高速における都市景観創出のための路線の見直しなど、大規模更新の必要性も高まっている。

このため高速道路の料金については、債務返済以降も適切な維持管理のために適正な水準で利用者から徴収するとともに、償還計画外となっている大規模更新に要する費用については、償還計画の見直しとともに自動車関連税からの財源導入をも見据えて長期的な視点で対応すべきものである。

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。

高速道路は日常の人やモノの流れを支えるだけでなく、災害時には、被災地への救援・支援の人員や物資を届けるための骨幹的なライフラインとなるものである。

このような重要な施設が災害時にもその機能を間違いなく確保できるよう、日々の維持更新に必要な財源や人材等については、計画的に確保する。

### 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。

首都圏においては、社会経済の発展や渋滞の解消および環境対策だけでなく、災害時の多様な救援ルート確保など防災・減災の視点からも、圏央道をはじめとする環状道路の早期整備が必要となっている。また、東日本大震災の時のように、首都圏で災害が発生した場合には、圏央道を起点として放射状の幹線道路を使って、都心部に入っていくいわゆる『スポーク作戦』のような状況が考えられるが、そのためには、国道20号八王子南バイパスや日野バイパス延伸の整備も早期に図らなければならない。

中央道の高井戸～八王子間については、毎朝渋滞が発生し時間的経済的ロスだけでなく環境的にも課題となっていることから、この区間については、渋滞解消に向けて車線の増設などを早急に図るとともに、前述の2バイパスもその一部となっている東八道路の整備も合わせて進める必要がある。

さらに、地域の活性化を図るとともに、災害時には自治体間の相互援助機能の強化に資する圏央道八王子西インターチェンジのフル機能化を早期に図ることが必要であり、そのため整備の財源となる利便増進事業の継続強化を求めるとともに、利用者の利便性を図るだけでなく、災害時には救援の拠点ともなりえるSA・PAを圏央道と中央道が交差する付近への整備を図られたい。

## 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。

国土の骨格を形成する社会基盤である高速道路や幹線の国道などは、我が国の社会経済を支えるとともに、災害時には生命財産を守るために欠かせない機能を持つ重要な施設であることから、その整備及び維持管理については、国が様々な視点から検討を行い必要な施設を計画的に整備することは極めて大切なことである。

あわせて道路の整備は地域のまちづくりに大きくかかわることから、整備に向けてのプロセスの中では、地域の意見を十分汲み取れるよう、地方自治体や地域の経済団体等が意見を述べる事が出来る制度を取り入れるよう強く望むところである。