

## 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)

### 【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

### 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)

首都圏の高速道路は、NEXCO中日本(株)、NEXCO東日本(株)、首都高(株)の複数の高速道路会社により管理運営され、料金体系(料率)も複数存在していることなどから、三環状道路などのネットワークが整備されても、高速道路が十分に有効活用されない状況にある。

このため、都はこれまでも、外環をはじめとした三環状道路などの完成を見据えて、圏央道内側における一体的で利用しやすい料金体系を構築するよう、政府予算に関する要望時や九都県市首脳会議などを通じ、繰り返し国に提案してきた。

圏央道が概ね完成し、外環(三郷南IC～高谷JCT)が完成する2015(平成27)年度までに、都の提案する料金体系を構築するため、以下の方針による料金施策の導入を強く求める。

- ・圏央道内側の区域を一体とした対距離制を基本とすること
- ・外側の環状道路の料金を抑え、都心の通過交通を分散・誘導すること
- ・長距離利用者や大型貨物車等の料金を抑え、物流コストの縮減を図ること

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】

一体的で利用しやすい料金体系の構築に向けて、料金割引を活用すべきである。

2012(平成24)年1月に導入された首都高速道路の新料金制度は、料金圏を撤廃し上限を抑えた対距離料金制となっており、さらに当面の割引として、NEXCOとの会社間乗継割引、中央環状線迂回利用割引等が措置されるなど、都が九都県市首脳会議等で提案する料金体系につながるものと認識している。

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、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。

2015(平成27)年度までの圏央道内側における一体的で利用しやすい料金体系の構築に向けて、2014(平成26)年度以降も、中央環状線迂回割引や会社間乗継割引などの交通誘導や、大口・多頻度割引などの物流対策等に必要な料金割引を、継続・拡充していくべきである。

これらについては、国策として国の責任で財源を確保すべきである。

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。

都が九都県市首脳会議等で提案する圏央道内側における一体的で利用しやすい料金体系の構築については、圏央道が概ね完成し、外環(三郷南IC～高谷JCT)が完成する2015(平成27)年度までに実現すべきである。

また、その実現に向けては、「首都圏の新たな料金体系に関する検討会(国と地方の検討会)」を着実に開催し、自治体の意見を反映しながら、新たな料金体系を早期にとりまとめるなど、国は計画的かつ迅速的に取り組むべきである。

## 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。)

国道の大規模更新については、国の責任で財源を確保し、実施すべきである。

また、有料道路の大規模更新については、現行の料金水準の維持を前提として、償還期間の延長も検討の対象とし、基本的に利用者負担により財源を確保し、実施すべきである。

あわせて、利用者負担の考えに基づき、償還期間満了後の維持管理の有料化も図るべきである。

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。

先般の中央道笹子トンネル天井崩落事故を受け、国において、道路構造物の適切な管理について十分に検討を行い、施設の安全性の確保に取り組むべきである。

### 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。

東京及び首都圏は、日本の心臓部であり、その活動を支える外環など三環状道路等の整備効果は、渋滞解消や環境改善等にとどまらず全国に波及する。さらに、災害時においても、首都圏の機能を維持するとともに、陸・海・空の拠点や国内各地からの物資輸送などの支援・復旧活動を支え日本の交通の東西分断を防ぐ要となるなどの役割が求められており、首都圏の高速道路ネットワークの充実をできるだけ早期に図るべきである。

外環(関越道～東名高速)については、2020年(平成32)早期に開通するよう、事業費の確保と計画的な整備の推進を行うべきである。また、東名高速から湾岸道路までの計画の早期具体化を図りたい。

また、多摩地域から都心へ向かう場合など、事業者が異なることによる割高感の解消を含め、圏央道内側エリアの高速道路ネットワークの一体的な管理運営についても、真摯に検討すべきである。

## 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。

事業化及びネットワーク管理にかかる手続きは、客観性と透明性の確保を図るべきであり、関係自治体の意見を十分に聴取し、反映すべきである。

とりわけ、首都圏の高速道路については、NEXCO中日本(株)、NEXCO東日本(株)、首都高(株)の3社で管理運営され、料金体系も複数存在していることなどから、三環状道路などのネットワークが整備されても高速道路が十分に有効活用されない状況にある。

そのため、今後、外環をはじめとした三環状道路などの完成を見据えて、圏央道内側エリアにおける一体的で利用しやすい料金体系の構築や高速道路ネットワークの一体的な管理運営が必要であり、それらの検討及び実現にあたっては、関係自治体の意見を十分に聴取し、反映すべきである。