

# 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 神奈川県

## 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)

- ・「対距離料金の体系」は、サービスの享受の量に応じて支払うという点で、理解しやすい考え方であり、妥当。
- ・「さがみ縦貫道路」や「横浜横須賀道路」の料金は、地方部の標準料金と比べると割高なため、地方部区間の料金程度にするべき。
- ・また、大都市の外側を通る環状道路の利用を促進し、都心の通過交通を抑制するなどの「政策課題に対応した割引」も重要。

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】

- ・都心の通過交通の抑制や並行する一般道路の渋滞緩和などの政策課題が明確なものは、割引を継続すべき。
- ・無料化、休日上限1,000円などの「過度な割引」は、高速道路本来の機能が損なわれるため、評価できない。

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、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。

- ・日本の財政状況を考えると、税金投入には大きな制約があるが、高速道路資産を有効活用し、交通渋滞による損失や環境の改善、物流コストの低減などの政策課題に資する割引については、継続すべき。
- ・高速道路と一般道路は共に国民の資産。「適切な割引」によって、高速道路と一般道路の利用のバランスをうまく取り、国民の資産の利用価値が最大化することを目指すべき。
- ・例えば、大渋滞する一般道路と並行している高速道路が割高な料金のためガラガラであったり、逆に安すぎる料金により高速道路が混雑し、本来の機能を失うことは避けるべき。

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。

- ・高速道路渋滞時に、渋滞を避けるため一般道路へ迂回した後に再度高速道路を利用する際の料金割引の導入を検討願いたい。
- ・今世紀の大きなテーマである環境施策やエネルギー施策推進の観点に配慮した料金割引などを実施することが考えられる。
- ・例えば、1)電気自動車やプラグインハイブリッド車への料金の特別割引  
2)高速道路の法面等を利用した太陽光発電の導入による、電力費用削減分を料金割引へ  
3)燃料電池車などの普及のため、SA・PA等へ水素ガスステーションなどの設置

## 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。)

・維持更新の財源の選択として、税金投入、料金の値上げ、償還の延長が考えられる。現在の経済財政状況では税金投入や料金の値上げではなく、償還を延長して維持管理費用を賄い、将来世代も利用する高速道路の財源を世代間で負担すべき。

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。

・日本の高速道路が機能不全に陥ることは、日本経済そのものに多大な影響を及ぼす。工学的データ等に基づき、効果的・効率的な維持管理につとめていただきたい。

### 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。

- ・神奈川県を含む首都圏は、我が国のみならずアジアや世界の経済を牽引する圏域であり、国際競争力・防災力等を高め、経済のエンジンを回すためにも、首都圏にこそ重点投資し、ネットワークを可能な限り早期に完成させるべき。
- ・例えば、「新東名高速道路の海老名市以東」、「外環東名以南」、「横浜湘南道路」など計画が確定されていない区間や、再拡張・国際化された羽田空港及び国際コンテナ戦略港湾に選定された京浜港との連絡強化を図る路線の整備促進。
- ・現東名などの渋滞対策も喫緊の課題。
- ・また、少ない投資で大きな効果がある簡易IC(スマートインターチェンジ)の整備や、SA・PAへのヘリポート整備など、防災機能や救命活動に資する施設の付加については、今後も推進すべき。

#### 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。

- ・引き続き、手続きの透明性を確保していくことは重要であるが、すでに都市計画決定している路線など、地域の合意形成が図られているものは、よりスピーディな整備に向けた手続きの運用改善(再評価の実施間隔(現在3年)の妥当性や評価自体のコスト等)を図られたい。