

# 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

新潟県 長岡市

## 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)

・都市部と地方部において、それぞれ地域の実情等を考慮したうえ、時間帯、曜日、頻度等目的に応じたきめ細やかな料金設定が必要である。

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】

・ETCの普及を背景とし、民営化を契機に通勤割引や深夜割引など多様かつ弾力的な料金施策に転換した点は評価できる。

・また、無料化や上限1,000円などは地域の活性化や高速道路の利用増加など効果的であったと思えるが、一時的な政策でなく、持続的かつ確実性あるものとして欲しい。

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。

- ・重視する点は地域の活性化であり、割引については都市部と地方部の交通需要や普通車と大型車等の車両区分、時間帯等によるきめ細やかな割引体系とすることが望ましいと考える。
- ・債務償還状況については、計画に対して下回る場合は償還計画の見直しが必要であり、一方、上回る場合は、料金割引など利用者への還元をするなど、状況に応じた適切な対応が必要である。
- ・持続性のある継続的な料金施策により、市場の信頼性が向上し、長期的な物流コストの低減が可能となるため、国民の利益につながる。また、国民の理解を得るため、国が政策目標を明確に示したうえで施策立案する必要がある。

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。

- ・長距離利用料金の低減化
- ・マイレージ割引の還元率の引き上げによる利用促進
- ・首都圏の鉄道の相互乗入れのような高速道路と有料道路との円滑化

## 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。)

・高速道路の維持管理については、その老朽化のみならず、一般道と比較して、橋梁部やトンネル部等、構造物比率が高いこと、また、常時振動のみならず大型車の走行や高速走行による振動、度重なる地震時の振動等、過酷な使用状況であることから、劣化損傷具合は厳しいものとする。

・このため、安全安心な走行環境を継続提供していくためには、その信頼性を高める必要があり、設計手法はもとより、これらに関する点検費用、維持管理費用に関しては、適切な補修時期を予測した上で、経費の負担計画を作成する必要がある。

・通常の維持管理に加えた大規模更新に関しては、負担バランスが平準化されるよう、さらなるLCC縮減策等により予防保全を行い、適切なコスト縮減を講じる必要がある。

・アメリカにおける大規模な橋梁転落事故を契機に、橋梁長寿命化等が推進されてきたなか、我が国においても中央自動車道の笹子トンネル天井板崩落事故が発生した。今後、このことを真摯に受け止め、構造物の適正な維持管理、施設更新は最優先課題として、きちんと財源を確保した中で、推進して欲しい。

・受益者負担は原則ではあるが、税金による肩代わりは国の施策となる。双方、その目的と利点について、国民の理解を得ることが重要である。

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。

・生活環境から離れた高速道路に関しては、周辺地域への影響の面から維持管理等工事も都市部の道路と比較し有利であるため、大型車交通を一般道から高速道路への誘導は、道路全体の維持管理コストの低減につながる。

### 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。

- ・東日本大震災の際、開通率の低い三陸沿岸道路が、被災地に対して輸送効率への影響があったこと等を踏まえ、ミッシングリンクの解消は必須である。
- ・高速道路がネットワーク化されることで、移動に関する利便性の向上や地域の脱孤立化が図られると共に、リダンダンシーの確保、渋滞の回避、事故や気象による通行回避等、高速道路のネットワーク強化は必要であり、非常時においても適切な経路選択が可能となるようすべきである。
- ・ネットワーク化と同様、その耐震性を高めることで、より一層の機能確保となり、利用者への安全安心に繋がる。
- ・高速道路と一般道路との結節点となる追加IC(SIC)は、既存施設の有効利用の観点から、利用率の向上、収益の向上につながる。また、高速道路へのアクセス性が強化されることで、地域の産業振興、情報発信、都市間の交流及び連携強化等が図られるため、重点的に取り組んで欲しい。

#### 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ります。

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。

・地域の事情、特に費用対効果だけでなく、地位間の連携・防災減災等の様々な観点から、透明化したシステムでプライオリティを決定できる手続きを構築して欲しい。