

# 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

山梨県

北杜市

## 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)

今後の料金制度については、休日上限1,000円というような極端な制度ではなく、高速道路の渋滞対策と周辺道路への影響を総合的に勘案し検討すべきであるが、地域経済への効果や国民生活等を考えながら、可能な範囲、公正妥当な範囲で料金を引き下げることが検討していただきたい。

とりわけ、観光面に対する効果は非常に期待するところであり、地域経済へ与える影響は大きいと考える。

今回中央自動車道の事故を経験し、高速道路の果たす役割の大きさを改めて感じたところである。

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】

休日上限1,000円や、無料化社会実験、通勤割引等については、高速道路利用者にとって非常に魅力のある制度であり、また、それらによる恩恵が地域の観光地や様々な分野にメリットを与えたと高く評価する。

ただし、高速道路の渋滞や、施策の継続における予算の配分等、懸案事項やデメリットがあることも確かだと思うので、今までの事業結果を今後の検討材料として有効に活用してほしい。

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。

今まで利用増進事業として割引制度を導入し、併せてETC普及を推進しながら、高速道路の利用増進を図ってきた状況の中、事業終了と共に従前の料金体系に戻るのには、地域活性化、物流コストの低減に与える影響は非常に大きいと推測される。

しかし、財源がなければ継続はできないことから、利用者の負担増についてもやむを得ないものとするが、できるだけ高速道路の利用を促進してほしいことから、負担増以外の方法を十分検討してほしい。

様々な工夫を行っても財源が不足する場合は、利用者の理解が得られれば負担増もやむなしだと考えるが、現時点では低迷する経済状況や不透明な将来の状況の中、多額の税金の投入や国による債務負担はいかがなものかと思う。

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。

特になし。

## 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。)

経過年数が30年以上の施設が多い中、一度に更新時期が訪れることから、今後その維持管理について非常に懸念されるところである。

特に高速道路は一般国道と違い、多額の費用がかかる橋梁やトンネルなどが多いことから、近々に維持管理計画を検討していかなければならないと考える。

財源については、その額も莫大であると推測され、その具体的な負担額、計画を広く公表し、様々な分野における意見を反映し検討すべきものとする。

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。

安全性の確保を第1にあらゆる施策を検討してほしい。

また、高速道路に架かる高架橋については、本来高速道路通行のために設置された高架橋であるので、現在管理が市町村に移管されているところであるが、今後のメンテナンスを考えると市町村では維持管理費が膨大になり困難な状況が予想されるため、高速道路の維持更新と同じく高速道路管理者の管理にもどし、財源の検討をお願いしたい。

### 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。

高速道路のネットワークについては、日本経済の牽引、地域の耐災性等を考えると、「繋げてこそそのネットワーク」は非常に重要な施策であると認識するが、その財源の検討も同時に重要な課題であり、利用者負担やその他地方への負担等を検討する場合は、地域経済へ与える影響を慎重に検討すべきものとする。

とりわけ地方における無料整備区間についての維持管理については、脆弱な地方の活力を増進させるため、国による適切な対応を将来においてもお願いしたい。

## 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。

整備だけを切り取って透明性を打ち出しても、すぐに理解は得られないと考えられるので、日本の全体的な整備計画、維持・管理計画と合わせ、それらの基礎となる財源の見通しについても明確に示した中で、わかりやすく説明することが大切である。

また、道路建設計画はできるだけ丁寧な説明を行い、整備エリアの様々な意見や状況を反映させながら、より効果的で有効な道路となるよう手続きを経ていくことが重要だと考える。