

# 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○】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○】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

## 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、「中間とりまとめ」の提言に賛同する。

距離に応じた公正妥当な料金体系と安定的でシンプルな料金制度を構築し、その上で、真に必要なネットワークが機能を十分に発揮できるような弾力的な料金施策が必要と考える。

また、高速道路は、高速性・安全性・定時性が生命であるが、高速道路の本来の役割を維持するためには、受益者負担の原則に則って、将来とも有料としていくことが必要と考える。

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】

「高速道路無料化社会実験」については、一般道路の渋滞解消に一定の効果を発揮した。

特に、中央自動車道富士吉田線については、並行する国道139号の都留市—富士吉田市間において通勤時間帯に著しい渋滞が発生していたが、無料化により、この区間の渋滞が大きく改善した。

一方、「休日上限1,000円」制度の導入により、高速道路利用者は増加し、小仏トンネルなどの渋滞区間の一層の渋滞をもたらす等の弊害が生じた。また、東京近郊の観光地は通過されてしまい、より遠い観光地が恩恵を受けた。

今後、新たに割引を実施する際には、高速道路だけでなく一般道路も含む地域の実情を勘案すると共に、地方の意見にもできる限りの配慮をお願いしたい。

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、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。

今後の料金割引については、現在の割引内容とその効果を検証した上で、現況の交通容量に余裕が有る高速道路で、一般道路の渋滞緩和に効果が大きい路線において、通行料金を無料とする料金施策など、地域の実情に応じた方策を講じる必要があると考える。

一方、財源の確保については、償還計画の見直しの他、高速道路利用者だけでなく便益を共有する地域にも受益があることから、税金の活用も検討すべきと考える。

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、本来一般道路に比べ、高速性・安全性・定時性等に対する信頼性が高くなければ、その役割は果たせない。

そのためには、受益者負担の原則に則り、将来とも有料としておくことが必要である。

将来の料金制度については、例えば、維持管理有料制度の導入など、新たな料金体系を検討すべきである。

## 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。)

先般発生した中央自動車道の笹子トンネル天井板落下事故を見るまでもなく、高速自動車国道の老朽化対策は喫緊の課題である。現在、高速道路会社が管理する高速道路の維持修繕費は料金収入の一部で賄われており、今後の大規模更新に対しては、現行の償還計画では十分な維持修繕費が捻出できない。勿論、高速道路会社の徹底した安全体制の構築は必要だが、現在の償還スキームでは限界がある。

そのため、更新に伴う債務を高速道路保有・債務返済機構に追加し、現行の償還期間をある程度延長するなどの対応策を検討すべきである。

また、債務の償還後、高速道路は無料開放するとされているが、国民の安全安心を守る維持更新事業を円滑に行うため、償還後も維持管理有料制度の導入など、新たな料金体系を検討すべきである。

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。

本県の中部横断自動車道の様に直轄高速方式と有料道路方式が混在する路線の管理について、両区間を統一して管理する必要がある。

このためには、維持管理有料制度として、高速道路会社に料金を取る権原を与えると共に管理委託し、統一した管理を行うべきと考える。

### 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

- ①環状道路など抜本的対策の加速
- ②ボトルネック箇所への集中的対策
- ③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

- ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用
- ②簡易ICの増設
- ③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。

高規格幹線道路網計画（14,000km）は、昭和62年に閣議決定されて以来、既に25年経過しているにもかかわらず平成24年末では供用延長10,327km、供用率74%にとどまっており、現在も各地にミッシングリンクが残されている。

これらのミッシングリンクの一日も早い解消は、地方の切なる願いである。

また、新規の高速道路の整備と併せて、既供用区間のうち渋滞が著しい区間についての拡幅、バイパス整備などの改築についても、速やかな対応を望む。例えば、中央自動車道の小仏トンネル付近の渋滞は全国的に見ても著しいものであり、その対策は、地方の交通量の少ない高速道路の整備に比べても、きわめて緊急性が高いと思われる。

なお、県境区間については、都道府県の利害が異なるため、国の大局的判断と積極的関与が必要である。

スマートICは、既存の高速道路等の有効活用や、生活の利便性の向上、地域経済の活性化に大きな効果が期待されると共に、一般のインターチェンジに比べて、建設・管理コストも安価であるため、今後、積極的に推進すべきであり、現行制度の存続と財源確保が必要である。

## 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。

前政権においては、国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）の廃止を打ち出し、それを盛り込んだ高速自動車国道法改正案を平成22年の通常国会に提出したものの廃案となり、国幹会議の扱いが宙に浮いたまま、現在に至っており、高速道路の整備に支障が生じている。

整備の手続きについては、国幹会議と社会資本整備審議会のどちらを活用するかを早急に方針決定し、その上で、必要な措置を行うべきである。

また、今後の道路整備財源が一段と厳しくなるおそれがあるため、高速道路整備の先行きに対する地方の不安が高まっている。

高速道路は、地方にとって基幹的な公共施設であるにもかかわらず、これがいつ完成するか不透明な状況にあるため、地域づくりの将来構想を立てる上で支障となっている。

このため、国においては、今後の高速道路整備のあり方を早急に確立するとともに、個々の路線について供用までのスケジュール（工程表）を示して頂きたい。