

# 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

堺市

## 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)

「中間とりまとめ」に示される「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」は、有料道路制度の継続を前提とした必要な考え方である。また、委員会の議論の中で、今後の課題として示された事項である「道路の維持、管理、更新などにかかる新たな負担のあり方」について、維持管理有料制度も含めた議論を行う必要がある。

また、「債務の確実な償還と将来の更新などへの対応」として、「償還期間の取扱いも含めた幅広い検討が必要である」とされるように、今後、料金制度だけではなく、新規路線整備、既存施設の大規模更新や維持管理など全体的な検討を進めるにあたり、償還の延伸を視野に入れた議論が必要であるとする。

阪神都市圏では、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、地方道路公社の各有料道路及び、一般国道自動車専用道路により高規格の道路ネットワークが形成されている。また、料金体系についても西日本高速道路株式会社の対距離制及び均一制、阪神高速道路株式会社の対距離制、道路公社の均一制など複数の料金体系が存在するとともに、各会社路線を乗り継ぐ毎にターミナルチャージが必要となるなど、利用者にとって分かりにくく、不便かつ割高な料金となっている。このため、阪神都市圏における今後の料金制度については、料金体系の一元化をめざすとともに、「中間とりまとめ」にも示されるような様々な政策課題に対応できる料金体系とすることが求められている。

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】

利便増進事業等による高速道路料金の割引について、深夜割引や通勤時間帯割引、特定区間の割引などは、高速道路の有効活用に繋がる効果的な政策であり、特に、都市高速道路における特定区間や環境ロードプライシングに必要な割引は、地域の課題対応するために必要な割引であるとする。

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。

利便増進事業による現在の割引は、夜間割引など一般的に定着しており、固定的な料金という意識になりつつある。このため、平成26年度以降の料金割引については、経済界やユーザー団体の意見を踏まえ、社会経済活動に支障とならないよう配慮すべきであるとする。

また、都市高速道路(阪神高速道路)における利便増進事業による割引は、一般道路の渋滞解消など地域の課題に対応しており、また、平成24年1月からの対距離制移行による新たな地域課題もあることから、平成26年度以降も料金割引を継続する必要があると考えている。これについては、阪神高速道路の対距離制導入時に示された「国と地方の検討会」において、具体的な割引案を示すべく、早急に議論を深めていきたい。

割引継続のための財源に関しては、ミッシングリンク整備や今後の維持更新などを考慮しつつ、償還期間の延伸などについて見直しを行う必要があるとする。また、高速道路会社の経営努力による財源確保も必要とするが、適正な維持管理が前提となるのは言うまでもない。

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。

阪神圏関係自治体は、料金施策などの提案を行っており、これらも踏まえて国土幹線道路部会の議論が必要。

また、高速自動車国道、都市高速道路及び地方道路公社間で車種区分及びその料金が統一されておらず、一元化を進める必要がある。

## 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。)

高速道路における維持更新は、「中間とりまとめ」に示されるように、高速道路ストック機能の維持・強化に繋がることに鑑み、持続可能で、かつ各世代間の負担の公平性を図る観点から、現行の償還計画の見直しや、償還後の高速道路の利用者負担を含め、議論が必要であると考えます。

国土幹線道路については、ネットワークとして一体的な機能を有しながら、同一ネットワーク上において無料区間と有料区間が併存しており、今後、維持更新を検討するにあたっては、利用者負担を基本とした、維持更新の議論が必要であると考えます。

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。

高速道自車国道において約4割、都市高速道路においては約5割の区間が開通後30年経過し、老朽化が進展しているなど、これまで以上の適正な維持更新・管理が求められており、今後、維持管理有料制度も含めた議論が必要である。

### 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。

高速道路は、速達性と定時性、及びネットワークの連続性の確保が必要であり、国土幹線道路と一体となって検討を進める必要があると考える。

阪神都市圏においては、淀川左岸線延伸部、名神湾岸連絡線、大阪湾岸道路西伸部など、ミッシングリンクの解消が急がれる。

「中間とりまとめ」に示されるネットワークの強化に関する考え方については、大都市における環状道路の整備などが示されるなど、必要な項目が記載されているが、今後整備を進めるにあたっての、スピード感についても議論が必要であると考え。

先の問題にも示されたとおり、財源は大きな問題であり、事業費(維持管理費含む)とその財源、緊急性とこれに変わる代替え措置など、一体的な議論が必要であると考え。

## 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。

整備手続きの今後のあり方について議論するにあたって、「中間とりまとめ」において示されている「道路網体系の再構築(機能を重視した再編)」について先に整理する必要があると考える。

阪神高速道路の事業許可変更にあたっては、本市の同意が必要であるが、対象が市域内に限定されており、本来必要なネットワークとしての議論の支障となっている。

現在、基礎自治体である本市は、広域的なネットワークである阪神高速道路の新設・改築について、出資も含め事業への支援を行っており、これらについては、本来基礎自治体が行うべきものではなく、道路の持つ機能に着目し、国土幹線道路など基幹となる広域的な道路の整備及び管理については、国及び広域自治体が行うべきものとする。

### 【総論】

道路関係四公団民営化においては「少ない国民負担」「多様で弾力的な料金設定」などを目的として各高速道路会社が設立されており、各高速会社においては民間のノウハウを発揮するとともに、更なる経営努力と国民に開かれた組織運営が求められる。また、国土幹線道路ネットワークの整備にあっても、整備主体、財源、手続き及び料金体系など複雑であり、今後どうあるべきかの議論が必要である。

阪神都市圏では以前から、利用者にとってより利用しやすい料金体系とネットワークの構築のため、都市圏高速道路等の一体的な管理運営、ミッシングリンクの整備をめざした『ハイウェイ・オーソリティ構想』の実現に向けた議論を進めている。

今後は、国土幹線道路ネットワークについても、利用者にとってより安全で、より安く、より利用しやすい道路ネットワークの構築(整備・維持更新)に向け、民間の発想を活かしたハイウェイ・オーソリティをめざした議論を行うべき。