

# 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

奈良県市長会会長 檀原市

## 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)

### 対距離制の導入について

短区間の割高料金及び不公平料金の解消を図る観点から、対距離料金制の導入に賛成します。

- ・ 奈良県においては、平成25年度の大和郡山ジャンクションの供用（予定）により、京奈和自動車道と西名阪自動車道が接続することとなり、奈良県内の高速道路ネットワーク整備が大きく進展する見込みです。
- ・ しかしながら、これにより、有料区間と無料区間が交互に接続し、短区間における割高な料金が発生することとなります（京奈和自動車道（無料）－西名阪自動車道（有料）－名阪国道（無料））。また、このことが西名阪自動車道の郡山IC～天理IC間の有料（区間均一料金400円 L＝約3km）を避けて一般道へ迂回することで、2箇所のIC出入口及び迂回路の渋滞が発生することが考えられます。よって対距離制の導入のほか、このような不連続な有料無料区間をなくすこと（郡山IC～天理IC間の無料化の方法）も検討願いたい。
- ・ また、西名阪自動車道はもともと対距離料金制でありましたが、交通量の増加における円滑な料金収受に対応するため昭和56年に区間均一料金になって現在に至っていますが、現在ではETCの普及により各ICでの料金収受が可能であるためすでに解消していると考えます。
- ・ さらに、2区間に跨る短区間利用の場合、例えば法隆寺IC～松原IC間を利用した場合の800円は非常に割高で、2区間に跨る利用を避けるため、法隆寺ICを回避して、香芝ICで出入りするために香芝IC周辺で渋滞が発生します。よって、西名阪自動車道において対距離制を導入することは妥当と考えます。

### 安定的でシンプルな料金制度について

料金体系を安定的でシンプルなものに変えていく方向性には賛成します。

- ・ 現在の割引施策は、民営化時のコスト縮減、利便増進事業、会社の企画割引など、非常に複雑化し、利用者からも分かりにくいものとなっていると考えます。加えて奈良県は様々な種別の高速道路が混在し、正規料金自体がルートによって異なる体系となっています。そのため、シンプルな料金体系を志向することには賛成です。

### 弾力的な料金施策について

弾力的な料金施策として、TDMの観点から交通流動の最適化を図る方向性には賛成します。

**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】

### これまでの高速料金割引施策について

- ・ 割引施策については、利用者の利便の点で、一定の効果があったと考えます。しかし、国による料金施策の対象とならない地方有料道路（第二阪奈道路）の料金について、利用者に対し一層の割高感を与えたものと考えられます。第二阪奈有料道路は、阪神高速と直結する自動車専用道路であり、ユーザーの多くは阪神高速と一体的に利用されています。そのため、今後の料金施策については、管理者を問わず、これら地方有料道路についても割引の対象として検討願いたい。

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。

#### 料金割引について重視する点

奈良県においては、高速道路周辺に立地する工業団地が多いことから、地域の産業の活性化の観点を重視します。また、既述のとおり、短区間での割高な料金を解消する料金体系が重要と考えており、割引についてもこの観点を重視し、平成26年度以降も利便割引の継続を検討願いたい。

#### 割引財源について

現下の財政状況に鑑みれば、割引は償還計画を見直し、受益者負担により対応することは妥当であると考えます。なお、奈良県は他府県の通過交通が多く流入している状況にあることから、税金で対応する場合は、国費での対応が妥当であると考えます。

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。

#### 本来料金について

- ・奈良県においては、短区間での割高な料金や、広域的な料金格差など、いずれも料金体系に起因する課題認識を持っています。よって、今後の料金施策については、割引のみならず、こうした観点から本来料金のあり方について、議論していただくよう検討願いたい。
- ・特に南阪奈道路や第二阪奈道路はユーザーの多くは阪神高速と一体的に利用されており、南阪奈道路→南阪奈有料道路→阪和自動車道→阪神高速へアクセスするルートでは短区間で様々な種別の道路が連続し、(1, 150円 L=約20km)で、第二阪奈道路→阪神高速では(800円 L=約13km)と非常に割高になっています。そのため、今後の料金施策については、こうした観点から、「割引」のみならず、本来料金のあり方についても、議論していただくよう、検討願いたい。

## 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。)

将来の高速道路の維持更新財源の確保は奈良県にとっても重要な課題と認識しています。

- ・ 今後、無料区間の維持管理費の増大により、一般道の維持管理費へのしわ寄せも懸念されます。特に、本県は名阪国道や京奈和自動車道など高速道路ネットワークに占める無料区間の割合が高く、重要な課題と考えています。そのため、無料区間における維持管理財源確保のためには、とりわけ、他府県の通過交通を多く有する名阪国道や京奈和自動車道等の路線については、地域負担を含む税金ではなく、国費で賄っていただくよう検討願いたい。
- ・ 有料道路については、将来の維持更新財源確保のための償還期間延伸や償還対象経費の見直しなどは妥当と考えます。償還後の継続的な利用者負担を含め、幅広く検討することについては賛成です。

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。

併せて検討していただきたい事項

- ① 中央道笹子トンネルのような事故が発生しないよう適切な維持管理・老朽化橋梁等の更新を実施するよう検討願いたい。
- ② 暫定2車線の4車線化について  
維持更新財源の確保の観点のみならず、南阪奈道路や京奈和自動車道の暫定2車線区間の4車線化整備のための財源確保についても、併せて検討願いたい。  
特に、南阪奈道路については、現在暫定2車線で供用されていますが、2車線としての設計基準交通量を遥かに超える交通量を有し、事故率も高く、長大トンネルである竹内トンネルの対面通行は重大な事故につながる危険性があることから早急な4車線化が必要と考えます。

### 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。

#### 地域のメリットと負担のバランスについて

「繋げてこそそのネットワーク」の考え方には基本的には賛成です。ただし、広域的ネットワークの中には、国土レベルでの必要性と地域レベルのメリットが必ずしも一致しないケースも存在しうることから、高速道路整備における地域のメリットと負担のあり方についても、検討願いたい。

#### ② 奈良県幹線道路ネットワークについて

・奈良県の南北軸の最も重要な幹線である京奈和自動車道は直轄事業として整備が進められていますが、他府県に比べて整備速度が非常に遅いと認識しています。

中でも、供用済み区間に挟まれた橿原市内の未整備区間は現在でも渋滞が慢性化しており、今後予定される御所道路や和歌山県内の全線供用によりさらに交通量の増加が予測されるため、早急な自動車専用道路部の整備に着手願いたい。とりわけ、中和幹線との交差点や高田バイパスとの交差点では渋滞が激しく、高田バイパスとのジャンクションランプ整備は通過交通を円滑に処理できると考え、急務な整備を検討願いたい。

・また、奈良県の東西軸の最も重要な幹線である名阪国道は福住ICから天理東IC区間において、高低差に加え急なカーブが多く事故が多発しておりますので、この区間の改善等の再検討願いたい。

#### 4車線化整備のための財源確保について

・暫定2車線として整備済み区間について、償還期間の延伸等4車線化整備のための財源確保方策についても検討願いたい。

・特に、奈良県の南阪奈道路については、現在暫定2車線で供用されていますが、2車線としての設計基準交通量を遙かに超える交通量を有し、事故率も高く将来的な4車線化が必要と考えています。しかし、そのための財政確保が課題となっています。とりわけ、長大トンネルである竹内トンネルの対面通行は重大な事故につながる危険性があることから早急な4車線化が必要と考えます。

## 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。

### わかりやすくシンプルな制度について

- ・料金のあり方のみならず、有料道路制度全般についても、複雑な制度体系となっていると考えます。高速道路問題についての活発な議論を促すためにも、わかりやすくシンプルな制度を志向すべきと考えます。