

# 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 島根県雲南市

## 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)

高速道路を安心安全に使用するためには維持管理費は必要であり、道路利用者が負担するシステムは今後においても必要と考えます。

ただ、料金施策の方向性としては、経済基盤の脆弱な地方へ配慮した料金体系が必要と考えます

。地方の経済活動を活発にし、都市部からの企業誘致等を推進する為にも、無料化、低料金等の優遇制度を是非検討していただきたい。

島根県では、無料区間と有料区間が混在していることから、無料化もしくは低料金化が図られれば、高速道路が地域経済により一層貢献すると考えます。

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】

料金割引は今後においても必要と考えます。

土日の1,000円上限制度があれば、平成25年4月に高速道路ネットワーク化する雲南市にとっては交流人口の拡大が期待されます。

また、今後さらに地域振興や地域経済に必要な地域活性化インターチェンジの設置も必要であることから、利用促進、利便増進にかかる経費は国できちんと予算確保すべきと考えます。

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、なお、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。また、その場合、どのようにすべきとお考えになりますか。

これまで山陰地方は、都市部までの時間と経費がかかることがネックとなっており、農村漁村からの産物等の販路拡大や企業誘致が遅れていたと考えます。

料金割引制度は経済対策に必要な案件であり、平成26年度以降も継続し、交流人口、物流の拡大による地域活性化や物流コストの低減などを促進すべきと考えます。

民主党政権が当初マニフェストに掲げた無料化は論外であり、道路利用者が一定の維持管理費は負担すべきと考えますし、土日は交流人口の拡大が地域経済に貢献したこともあることから、自公政権が平成21年度時に定めた割引制度を望みます。

また、財源確保については、無駄な経費削減や償還計画の見直しを最優先に行なっていただきたい。

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。

平成25年度から雲南市では中国横断自動車道尾道松江線が中国縦貫道に接続し、道路ネットワーク化が図られます。

この尾道松江線は、国直轄事業で整備されたおかげで無料となっており、これまで米子道を経由して来県されていた方々が本路線を利用されることを期待しております。

また、平成26年度に全線開通すると、しまなみ海道ともアクセスすることとなり、高速道路を活用した地域おこし、まちづくりが図れるものと期待しております。

基本的には、道路利用者が一定の負担をすべきというスタンスに立ち、経済基盤の弱い地方部に追い風となる料金施策を取っていただきたい。

また、この料金施策については、地方の意見もしっかりと取り入れていただきたい。

## 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。)

少子高齢化が加速する中で維持更新時代を迎えますが、減少し続ける道路利用者に、大規模更新に必要な費用を現在の料金に上乗せして求めることは難しいと考えます。したがって、そういった長期スパンを見据えた料金制度を早急に検討すべきと考えます。

また、物資の運搬については航路や鉄道に分散し、道路の老朽化を軽減することも必要ではないか考えます。

国民全体で、国土幹線道路等のインフラを支える時代に来ており、それを見据えた事業制度を早急に国は示すことが重要と考えます。

また、大企業への課税も検討すべきと考えます。

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。

国土幹線道路に関わらず、県・市町の道路の構造物も維持更新の時期を迎えます。

国からの補助事業により、着実に実施しなければ市民の安全は守れません。

これまでのような整備促進中心の施策から、維持更新中心の施策に思い切ってシフトする必要があると考えます。

このことは、国、県、市町のリーダーが統一した理念のもと、将来の子孫の負担とならないよう、早急に更新時代に備えた方向性を出す必要があると考えます。

### 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。

14,000kmネットワーク構想が未整備の地方では、総じて人口が減少し、地域経済の疲弊に苦慮しています。このことに目を向け、未整備のネットワークを国の責務できちんと整備すべきと考えます。特に島根県は東西に長く、現在、安来市と津和野町間は5時間もかかっています。そのため、島根県西部は人口減少に歯止めがかからない状況となっています。

国土幹線道路のネットワークは、地域経済にも大きく影響を及ぼしている現実に注視し、均衡ある国土発展のためにも、早急にミッシングリンクの解消に努めるべきと考えます。

#### 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。

国土幹線道路ネットワークの整備プロセスは、大変重要であり、地方も納得できる透明性が必要であると考えます。

特に、高速道路のミッシングリンクの解消は、整備プロセスを明確にして早急に取り組むべきと考えます。

また、整備プロセスにおいて、特に主要な幹線道路に整備については、沿線自治体の意見を汲み取った形での手続きを行なっていただきたい。

また、第三者機関などで審議される場合は、地方の声が届く体制も考慮することが重要であり、霞ヶ関での議論に終わることなく、透明性と公平性を確保した整備プロセスとなることを願います。