

# 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 山口県下松市

## 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)

高速道路の割引制度は平日や休日、日中や夜間等、実施の時間帯により、また、都心部と山間部等、交通需要の差によっても事業効果は異なることが統計として報告されている。

そのため、交通需要により割引率を変動させる等の配慮が必要と考えるが、原則としては全国的に大きな料金格差が発生しないよう留意することが重要と考える。

また、無料化、割引率の変更等を頻繁に行うのではなく、安定的で国民に分かりやすい料金制度の確立を進めていただきたい。

今後も、継続的に事業評価を行い、効果的な料金施策を推進されること期待し、提言に賛同する。

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】

景気が低迷する今日において、高速道路の割引制度は観光産業への経済効果のみならず、一般道路の渋滞緩和による企業への経済効果も生み出しており、日本経済の活性化に大きく寄与していると考えます。

本市が所在する山口県においては、中国自動車道の交通量は減少しているものの並行一般道路の渋滞長については平日で、休日ともに概ね50%以上の削減効果を生み出しており、また、全国的には渋滞が完全に解消された路線も少なくない。

しかしながら、割引制度の導入は高速道路での渋滞発生、他の交通機関の利用者減少等の要因となる可能性も秘めていることから、公正妥当な料金の実現と低減を基本に、国民に理解が得られる料金制度を確立していただきたい。

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。

平成26年度以降の料金割引については、一般道路の渋滞解消を最優先に考慮すべきと考える。結果、企業の経済力が向上し、国民個人の消費行動の拡大や国全体の経済の循環という二次的効果が期待できると思われる。

また、割引の継続、拡大等により投資に係る償還年次の延長や公的資金(税等)の導入が一時的に必要となるケースも発生すると思われるが、景気回復という早急な課題への対策が優先されるべきであり、長期的な視野で見た場合には経済の底上げの実現が期待できると考える。

ただし、健全な財政運営が可能な範囲で計画的に制度の継続を実施していただきたい。

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。

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。)

橋梁をはじめ、トンネル、公営住宅、下水道管渠等、高度成長期に建設された社会資本は経年劣化等により一斉に更新時期を迎えることが、予測されており、長寿命化によるコスト削減が課題となっている。

特に、国土幹線道路については、大型車両の通行が多く、過積載等の違反車両も計測されており、一般道と比較し、老朽化の進展が進んでいると思われる。

維持工事費の捻出には苦慮されていることかと思うが、先般のトンネル事故を教訓に国民の生命と安全を確保することが最も重要であるという視点に立ち、税を投入しての保全について国民の理解を求めることが必要と考える。

また、更新費用については、耐用年数を考慮し償還金の平準化も視野に、各世代とも同様の負担を求めることが望ましいと考える。

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。

特になし。

### 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。

先進国の国土幹線道路ネットワークの整備状況では比較的遅れていると思われるが、建設に膨大な経費を伴うことから、今後必要となる維持管理も視野に費用対効果を考慮し、計画を進めていただきたい。

なお、計画の際には東日本大震災等における災害時の緊急輸送道路として機能するよう耐災性や防災機能を付加した構造が望ましいと考える。

## 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。

高速道路の整備プロセスについては、都市計画決定や環境アセスメントにより、国民に理解が得られるよう透明性を確保するとともに、その必要性をパブリックコメントや第三者機関への諮問等により精査する必要があると考える。

また、整備後は、費用対効果を測定するとともに、より有効的な利活用について事業評価を定期的に行い、国民に情報公開していくことが重要と考える。