

# 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 山口都道府県 市町村

## 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)

「今後の料金制度の基本的な考え方」については賛同できるが、具体的な施策の導入にあたっては、負担の公平性や他の交通機関との関係に十分配慮するとともに、全国の高速度道路整備の推進に影響を及ぼすことが無いよう努める必要があると考える。

なお、今後の料金制度の構築にあたっては、高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消、インターチェンジ増設など既設道路の機能強化、施設の維持更新など適切な道路管理等が確実に図られるよう、安定的に財源が確保できることに主眼を置くべきであるとする。

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】

高速道路の料金割引の導入により、本県においても、並行する国道2号から山陽自動車道への交通量の転換が図られるなど、一定の効果が見受けられたが、一方で、上限1,000円割引等の導入後におけるフェリー利用者的大幅な減少や、割引制度の多段階にわたる変更の都度に発生する物流料金等へのしわ寄せなどの影響も見られた。このため、今後の料金制度における割引の検討に際しては、他の公共交通機関等への影響に対する補完的な措置に万全を期すとともに、極端な割引の導入や、割引制度の頻繁な変動等については、慎重な吟味が必要とする。

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。

本県では、最優先で取り組むべき課題として「産業力・観光力の増強」を掲げているところであり、平成26年度以降の料金割引について検討していく場合には、これらの実現につながるような、物流コストの低減や地域活性化などの観点が考えられる。

また、今後の料金制度については問1 - 1の回答のとおり検討していくべきと考えるが、その中で新たな財源が必要となる場合には、償還計画の見直しなど受益者負担の観点から財源を確保していくことが基本であるとする。

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。

全国共通料金の導入等に向けた具体的な施策の検討に当たっては、本県に密接に関連する次の事項についてご配慮いただきたい。

広島岩国道路及び関門橋に係る「割高区間割引」の継続

山陽自動車道山口南IC～下関JCT間に係る「長距離低減割引」の適用(当該区間には、山口宇部道路などの無料道路が介在しており、一連の区間として「長距離低減割引」を適用する合理性があるとする。)

## 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。)

有料の国土幹線道路については、道路利用者の安全で快適な通行を確保し、その機能を維持していくため、受益者負担の観点から、大規模更新も見据えた償還計画への変更や管理有料道路への移行等の対応も検討していくべきと考える。

また、無料の国土幹線道路については、無料通行の継続を原則としつつ、受益者負担のあり方等についても検討していくべきと考える。

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。

広域的なネットワークを形成する道路は、原則的に国で一元的に管理すべきであり、建設時の経緯等から地方管理となっている区間が混在している現状については再編整理すべきである。

具体的に本県内においては、山陽自動車道山口南ICから下関JCT間で、国(直轄国道)、県(県道)、西日本高速道路(高速国道)の管理区間が混在しており、利用者に同質の高速交通サービスを提供する観点から、この管理の一元化を検討すべきであると考えます。

### 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。

全国の国土幹線道路のうち高速道路ネットワーク14,000kmは、国土の総合的、体系的な整備・保全に不可欠な社会基盤であり、国民生活の安心・安全の確保や我が国の産業の振興を図っていくために、そのミッシングリンクの解消に向けた整備を、あらゆる手法を用いて早期に進めていくべきである。

具体的に本県内においては、多くのミッシングリンクを抱える山陰道について、「完成2車線の採用」等も通じて、早期完成を目指す必要があると考える。

また、既に整備されている高速道路においては、地域活性化や防災機能強化のための「簡易ICの増設」等の機能強化を図っていくべきであり、その財源については、利便増進事業といった枠組ではなく、事業者が本来的に通常必要なコストとして、経営に組み込んでいくべきである。

具体的に本県内においては、地域が望んでいる湯田PAや深谷PA等への簡易ICの設置等が必要であると考えます。

## 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。

主要な幹線道路の整備プロセスの充実が図られつつある一方で、高速道路の建設を開始すべき路線等を決定する国幹会議が平成21年4月以降開かれていないなど、整備プロセスが一部不透明な状況に置かれているとの不安感もある。

各道路種別の整備プロセスの整理、及びその位置付けの明確化を早急に実施した上で、整備に向けた手続きがスピード感を持って進められるよう望む。