

# 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 徳島県

## 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)

本四高速の料金については、昨年度末に国と地方で合意した、「本四高速の料金に関する基本方針」(平成24年2月17日 国土交通省)に基づき、全国共通料金を平成26年度より確実に導入していただきたい。そのために、具体的な実施方針を、平成24年度末を目途にとりまとめていただきたい。

債務の償還期間の延長や全国プール制の導入により安定的な財源を確保し、割引制度を維持・拡充していただきたい。

対距離料金を基本として、地域間格差を是正するため、本州と九州を結ぶ大動脈である関門橋が、現在、利便増進事業により陸上部と同じ料率となっているように、本州と四国を結ぶ大動脈である本四高速の橋梁部についても、同様の制度設計をしていただきたい。

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】

現時点で、通勤割引、休日5割引等の料金割引施策が継続されており、交通量が休日上限1000円導入以前と比べ増えている(大鳴門橋橋上交通量、H20:19,255台/日 H23:22,787台/日)ため、これらの割引については、継続していただきたい。

休日上限1000円の割引制度については、新しい高速道路ユーザーの掘り起こしやETCの普及、さらには地域の活性化に大きな効果があった。(四国では導入前に比べて、主要観光地の入込客が約130万人増(H20:1,508万人 H21:1,637万人))

また、徳島県は、京阪神市場に朝採れの新鮮な青果物を出荷することができるなど、主要な供給地となっており、特に大阪中央卸売市場での販売額は常に全国上位を競っており、各種割引制度により、本四の架橋効果が十分に生かされている。(平成23年の野菜入荷量の市場占有率においても、れんこん、カリフラワー、生しいたけなど8品目で第1位。)

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。その場合、どのようにすべきとお考えになりますか。

(H26以降の料金割引について重視する点)

四国においては、高速交通ネットワークは道路に限定されていることから、料金割引について重視する点は「地域間格差の是正」である。

(厳しい財政状況から割引をどうすべきか)

現在、本四高速の料金については、他の高速道路に比べて割高な設定のため、「観光振興」、「農林水産物や工業製品などの物流」、「企業誘致」などで大きな障壁「平成の大関所」となっている。

国に作られた格差により、高コスト構造に置かれていることから、四国にはコストに厳しい自動車組立工場がなく、さらには、大手コンビニエンスストアも未進出であったが、本四高速に全国共通料金が導入されることを受け、大手コンビニエンスストアは平成25年春に進出することを決定した。

このように、本州と四国の物流を活発化するため、全国共通料金の導入や、各種割引制度の維持・拡充を行うことによって、四国から日本の物流を活発化し、経済を活性化することにより、日本の閉塞感を打破することを目指すべきである。

(財源確保策をどうすべきか)

新たな財源については、債務の償還期間の延長や全国プール制の導入により安定的な財源を確保していただきたい。

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。

全国共通料金を基本とするが、暫定2車線区間については、完成4車線区間と比較し走行性や安全性が劣るため、これに応じて料率を低減する等、サービスレベルに応じた高速道路料金を導入していただきたい。

車以外の交通手段が十分でない地方において運行している鉄道やバス、内航フェリー等の公共交通機関は、車が運転できない、いわゆる交通弱者にとって重要な移動手段であることに加え、高速道路と接続・バックアップする交通インフラでもあることから、その存続に向けた施策の実施は不可欠である。このため、高速道路の適正な料金施策の実施に併せて、地域の生活に密着した公共交通機関への影響について、事業者の意見を聴いた上で、具体的な対策の検討をお願いしたい。

## 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。)

中央自動車道笹子トンネル事故のような、老朽化に起因する重大事故が二度と発生しないよう、国土幹線道路の維持、修繕については、これまで以上に、しっかりと対応すべきである。

その費用については、税金を投入するべきではなく、受益者負担の原則から、償還期間を延長することにより、当面必要な大規模更新の費用を確保し、将来的にも管理有料制度を導入し、道路利用者から継続して徴収するべきである。

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。

2車線で供用中の国土幹線道路では、維持更新の際には、通行止めや片側交互通行をせざるを得ず、利用者の安全・安心が確保できない。

さらに、暫定2車線区間では、対面通行であり、交通事故の発生率も高く、事故が発生した場合には、通行止めなどに伴う経済的損失も大きいため、4車線化を早期に行うべきである。

また、国土幹線道路のうち直轄国道などの完成2車線区間や、全ての暫定2車線区間の4車線化までの間は、リダンダンシーとなる並行して走る一般道路において、トンネルや橋梁などの点検や維持、修繕に対し、「国費率」を嵩上げするなど、地方負担を軽減していただきたい。

### 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。

(防災・減災の効果が大きい区域におけるミッシングリンクの早期解消)

道路はつながってこそ、その効果を発揮することから、高速道路等の「ミッシングリンク」の早期整備が緊要である。

特に、南海トラフの巨大地震の発生により著しい被害が予想される地域については、

巨大津波時に陸の防潮堤となるとともに、平時の救急救命や災害発生時の緊急輸送道路など「命の道」として機能する高速道路等の「ミッシングリンク」の整備を国策として最優先に行うべきと考える。【四国横断自動車道、桑野道路、福井道路、牟岐バイパス、海部道路】

特に、津波により基幹道路が寸断され、地域の孤立が想定される緊急性の高い区域については、「津波回避バイパス」として事業化を急ぐべきと考える。【海部道路】

また、ネットワーク機能の早期確保のため、走行性の高い国道の活用も積極的に行う必要がある。【牟岐バイパス】

「ミッシングリンク」の早期解消には、その緊急性、重要性に鑑み、高速道路等の整備に係る地方負担を軽減すべきと考える。(新直轄方式に準じた負担割合並みに)【高速交通ネットワークを構成する国直轄道路事業、関連する追加インターチェンジ及びアクセス道路の整備事業】

(高速道路等の機能強化)

脆弱な地域の耐災性を高めるために、既存の高速道路等の機能強化を図ることが重要である。

高速道路等から被災地域への救援・支援機能の強化として

- ・SA/PA の防災拠点化を図るとともに、高速道路等が「緊急輸送道路」として最大限機能が発揮できるよう、スマートICを設置することが必要と考える。
- ・新直轄区間や地域高規格道路においても、PA を設置し、津波発生時の緊急避難場所として活用できるようにすることが必要と考える。

暫定2車線で供用中の高速道路については、

- ・利用者の安全・安心の確保、交通渋滞の緩和及び地域経済の活性化はもとより、「南海トラフの巨大地震」発災時における被災地支援や復旧のためにも、早期4車線化を図ることが必要と考える。【徳島自動車道】

#### 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。

道路の種別に関わらず、道路網等素案作成段階において、地方が積極的に参画出来る仕組みとして、国・県・市町村による検討会や勉強会を設けるなど、構想・計画段階から新規事業採択段階において、「地方の声」が適切に十分反映され、地方への説明責任が果たされるようなシステムの構築をすべきと考える。

また、新規事業採択にあたり、経済性や投資効果など定量的指標に加え、防災面など定性的な整備効果が反映されるように改善がなされているものの、まだ十分でなく、さらに、地域への経済効果や活性化への寄与といった「地域の実情」を踏まえた整備効果を十分に反映することも重要である。