

# 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 大分県大分市

## 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)

今後の料金制度については、対距離料金を基本的な考えとし、償還、運営、維持管理等を踏まえ適正な料金制度とすることが望ましい。今後は少子高齢化社会の到来などから大都市と地方都市における地域格差が生じることから都市間競争の阻害にならないような柔軟な料金制度が必要である。あわせて将来における大規模維持需要に対応するため償還期間の延長など幅広い検討が必要である。

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】

利便増進事業等による割引制度については、時間帯や休日など需要を平均化することに貢献しており、全体として高速道路の交通量も増え、一般道路の渋滞緩和など一定の効果があつたと考えている。今後も交通需要管理を進めるため適切な割引制度の継続をすべきと考える。

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もなお、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。

利便増進事業による料金割引制度については高速道路の利用に一定の成果を上げているが、今後も一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減などを目標に割引制度を継続していくべきだと考える。

また、高速道路の債務の確実な償還のためには様々な工夫を行ったうえで、民間努力による償還計画の見直し、償還期間の延長等により過度に税金の投入を行わないように検討すべきと考える。

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。

早期に高速道路のネットワーク化を図ることにより公正妥当な料金体系にすることができ、そのため特に整備が遅れている東九州自動車道の整備を計画的、集中的に進めるための安定的な予算確保が必要と考える。

また、供用開始されているがネットワークが形成されていない高速道路については料金割引制度の導入を検討すべきである。

## 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。)

今後の国土幹線道路の維持管理費につきましては料金収入を基本にするべきだが、道路走行性能を確保するために国費の投入も含めて検討すべきである。また、大規模な更新については施設のライフサイクルコストの縮減を考慮するなかで、有料整備区間は直接利用者や自動車ユーザーからの負担対応を基本と考える。たとえばスマートインターチェンジにより特段の受益がある地域からの負担も検討しなければならないと考える。

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。

橋梁やトンネルなどの重要構造物はカルテにより計画を作成し、社会経済活動を停滞させることなく適宜適切に維持管理や更新を実施していくことが極めて重要であると考えます。

また、暫定2車線区間については正面衝突などの重大な事故につながる事から早急に将来の整備計画を整理し、安全策を講じる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。

東日本大震災では高速道路や国道、鉄道等の交通ネットワークが災害時に重要であることが再認識された。被災地では道路が単なる交通手段にとどまらず、救助や支援活動などの人命を守るライフラインとしての役割を果たし、あらためて災害に強いまちづくりが求められている。しかし、南海地震の危険性や自然災害に対し脆弱な箇所が多い東九州地方では、国土幹線道路の整備が遅れている状況であり、九州内のネットワークにおける公平な整備のためにも東九州自動車道や中九州横断道路をはじめとした道路ネットワークのミッシング・リンク解消にスピード感を持って取り組まなければならない。

#### 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（意志決定過程）には透明性や簡素化が必要である。また、整備プロセスに地元住民や建設促進期成会等の意見を反映させ、地方の声による整備の優先順位の決定を行うべきである。優先順位については採算性や効率性のみでなく、地域の実情に応じたものとし、地域医療を支える役割や自然災害時において緊急輸送路となるなど、道路整備の重要性、必要性を勘案していただきたい。