

地方自治体アンケート(案)

1. 対象

都道府県知事

都道府県市長会会長等(高速道路機構に出資している政令市長を含む)

都道府県町村会会長

※上記以外の市町村長で特段のご意見がある場合には、
任意でご回答いただくことも可能とする

2. 内容

(1) 今後の料金制度のあり方について

- ・今後の料金制度の基本的な考え方について
- ・これまでの割引について
- ・平成26年度以降の割引について

(2) 今後の維持更新のあり方について

- ・大規模更新需要への対応について

(3) 今後のネットワークのあり方について

(4) 今後の整備・ネットワーク管理の手続きのあり方について

3. スケジュール

- ・12月中旬に配付
- ・1月中旬に回収
- ・2月上旬にとりまとめ

※上記手続きは部会に代わり事務局が行う

■都道府県市長会会長・町村会会長

都道府県	市長会会長	町村会会長
北海道	石狩市長	乙部町長
青森県	青森市長	東通村長
岩手県	盛岡市長	一戸町長
宮城県	仙台市長	利府町長
秋田県	秋田市長	井川町長
山形県	山形市長	山辺町長
福島県	福島市長	西郷村長
茨城県	守谷市長	河内町長
栃木県	宇都宮市長	茂木町長
群馬県	太田市長	神流町長
埼玉県	新座市長	伊奈町長
千葉県	野田市長	東庄町長
東京都	日野市長	奥多摩町長
神奈川県	海老名市長	箱根町長
新潟県	長岡市長	聖籠町長
富山県	富山市長	上市町長
石川県	金沢市長	中能登町長
福井県	福井市長	池田町長
山梨県	北杜市長	昭和町長
長野県	上田市長	川上村長
岐阜県	多治見市長	揖斐川町長
静岡県	富士市長	長泉町長
愛知県	豊川市長	設楽町長
三重県	熊野市長	大紀町長
滋賀県	湖南市長	愛荘町長
京都府	長岡京市長	井手町長
大阪府	泉南市長	千早赤阪村長
兵庫県	神戸市長	多可町長
奈良県	橿原市長	斑鳩町長
和歌山県	岩出市長	有田川町長
鳥取県	鳥取市長	日吉津村長
島根県	松江市長	飯南町長
岡山県	備前市長	久米南町長
広島県	広島市長	坂町長
山口県	下松市長	和木町長
徳島県	徳島市長	東みよし町長
香川県	東かがわ市長	土庄町長
愛媛県	東温市長	松前町長
高知県	高知市長	越知町長
福岡県	北九州市長	志免町長
佐賀県	多久市長	江北町長
長崎県	長崎市長	波佐見町長
熊本県	天草市長	嘉島町長
大分県	大分市長	九重町長
宮崎県	宮崎市長	椎葉村長
鹿児島県	鹿児島市長	知名町長
沖縄県	那覇市長	南風原町長

※H24.12.1現在

■高速道路機構に出資している政令市長

神奈川県	横浜市長
神奈川県	川崎市長
京都府	京都市長
大阪府	大阪市長
兵庫県	神戸市長
大阪府	堺市長

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 (回答様式案)

【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【資料〇 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

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

(自由記述)

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】

(自由記述)

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。

(自由記述)

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。

(自由記述)

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。)

(自由記述)

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。

(自由記述)

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
 - ①環状道路など抜本的対策の加速
 - ②ボトルネック箇所への集中的対策
 - ③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
 - ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用
 - ②簡易ICの増設
 - ③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。

(自由記述)

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。

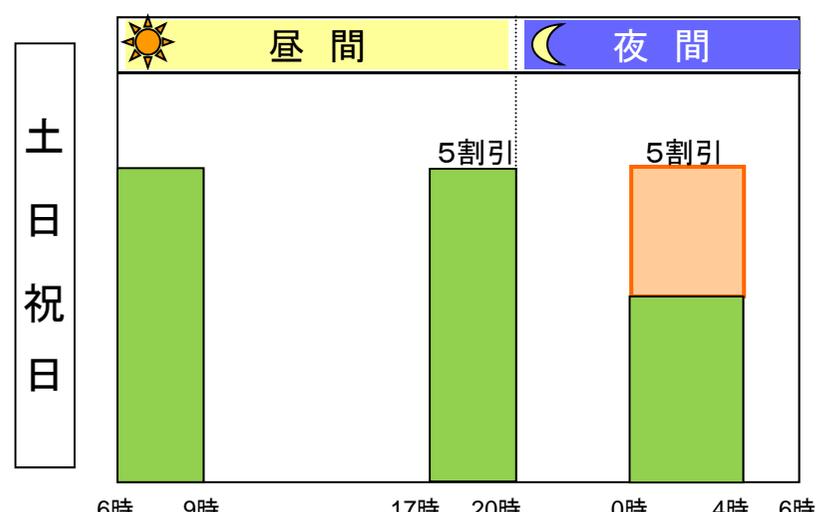
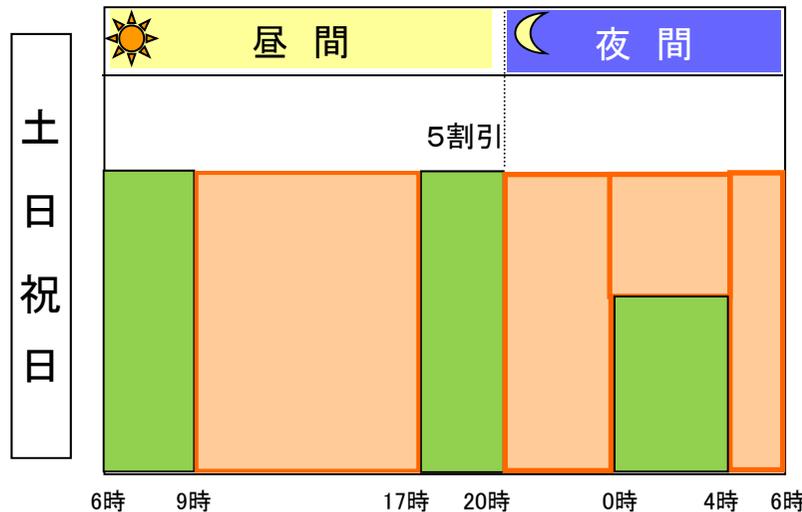
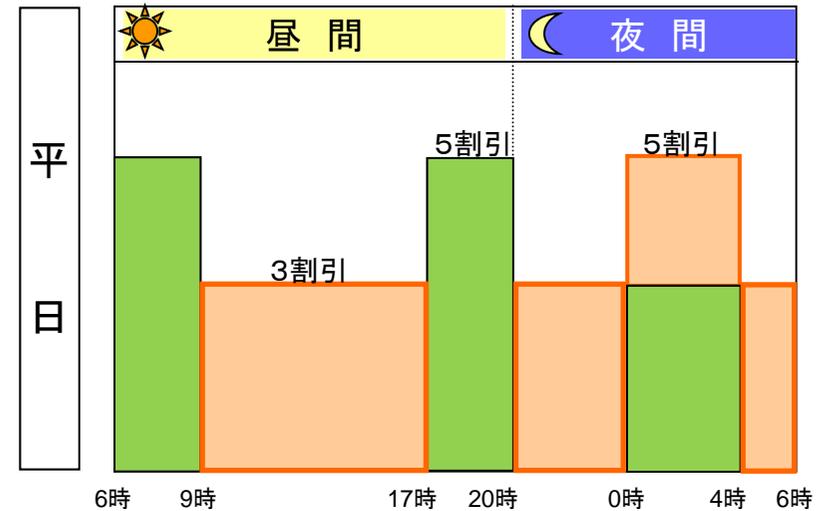
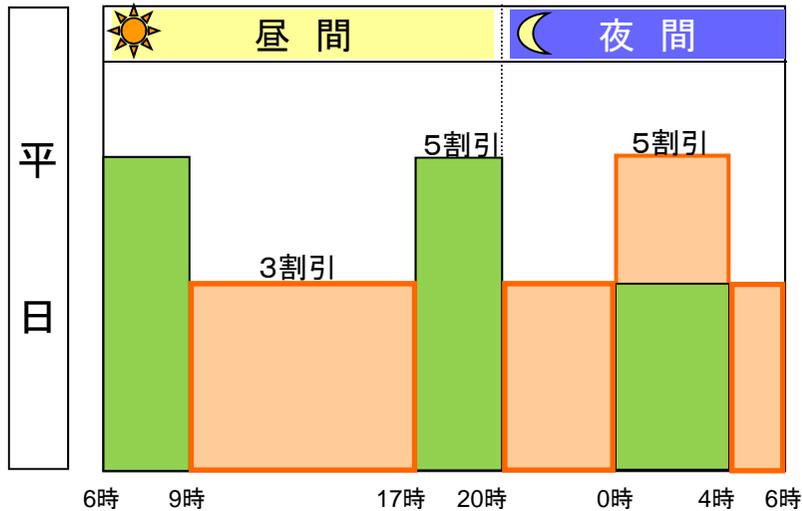
(自由記述)

現行の料金割引と財源 [NEXCO地方部の例]

普通車以下

中型車以上

時間帯系割引



頻度系割引

マイレージ割引

大口・多頻度割引

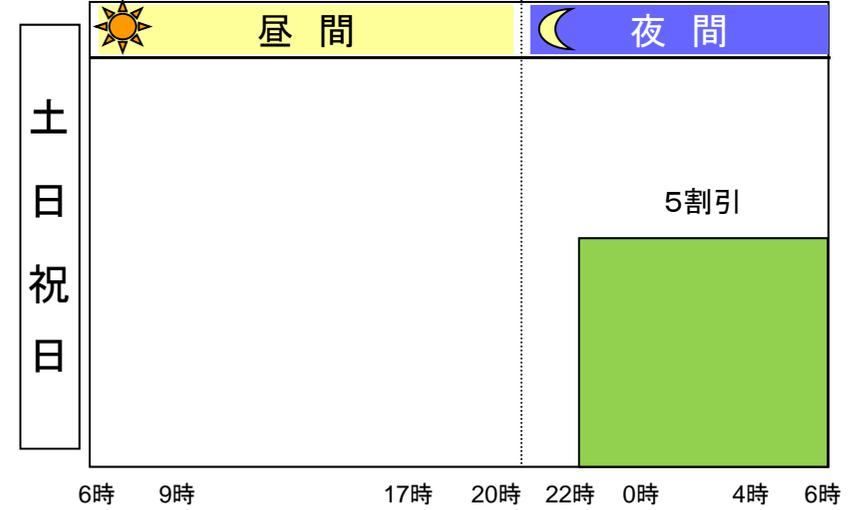
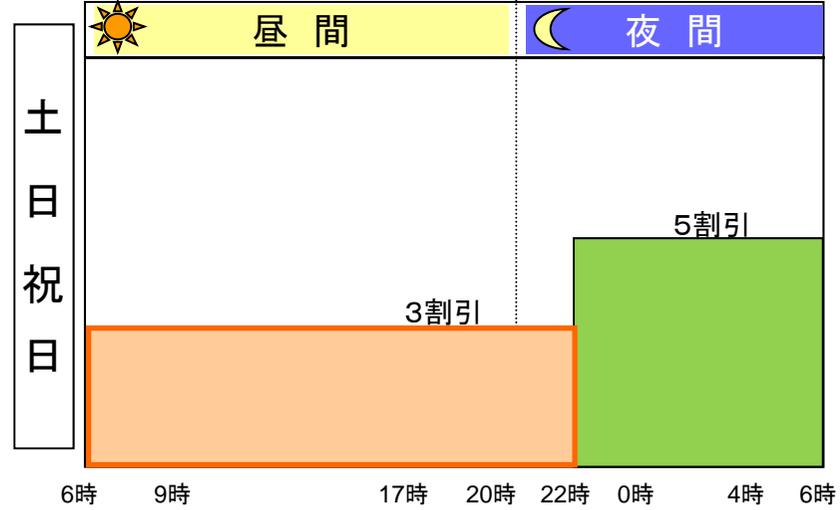
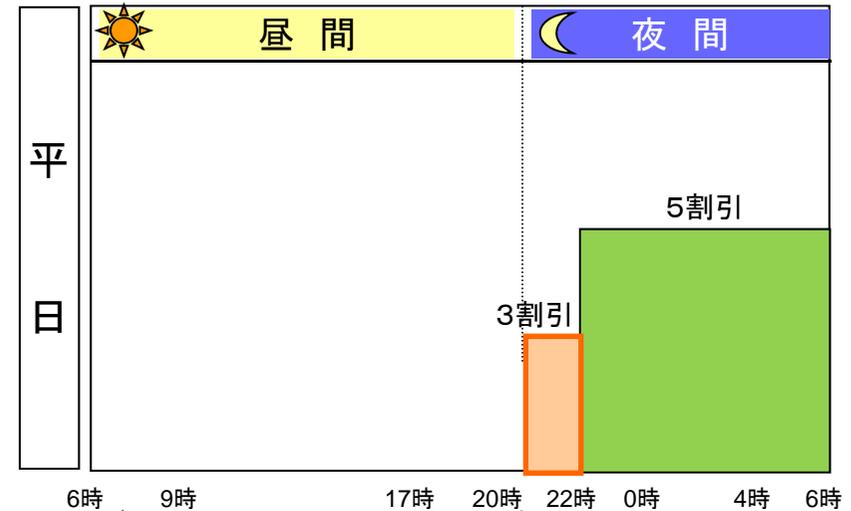
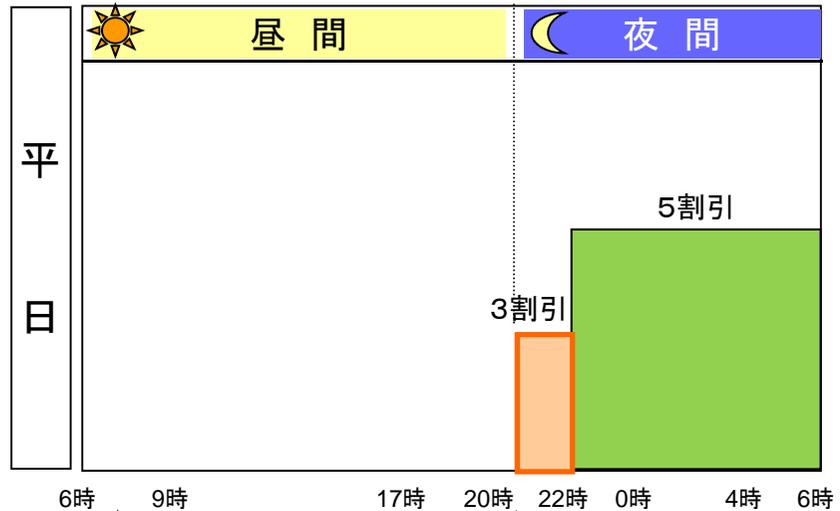
■ : 民営化時に導入した割引
(H16.11~順次導入)

■ : 利便増進事業による割引
(H20.10~順次導入)

普通車以下

中型車以上

時間帯系割引



頻度系割引

マイレージ割引

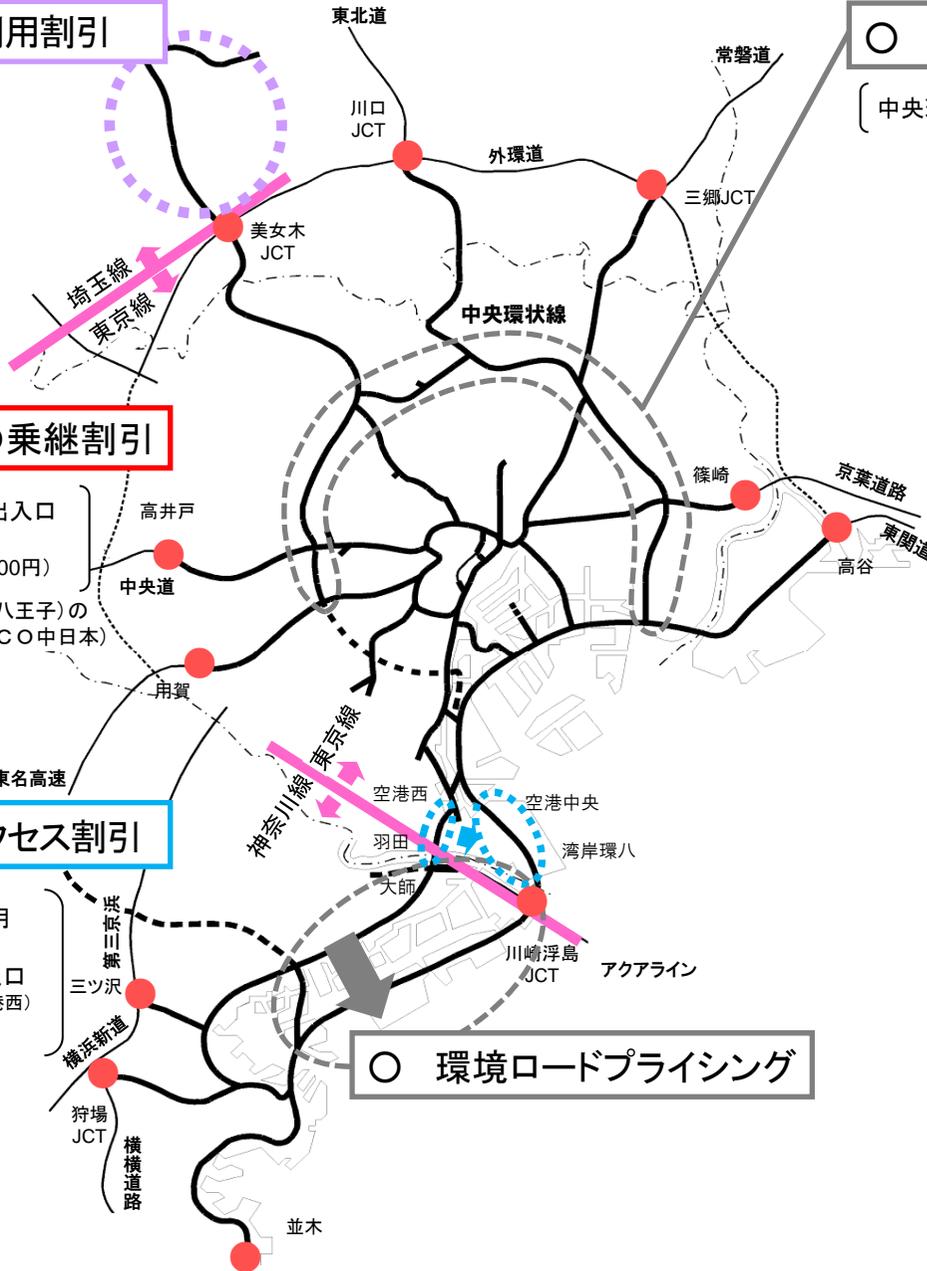
大口・多頻度割引

: 民営化時に導入した割引 (H16.11~順次導入)
 : 利便増進事業による割引 (H20.10~順次導入)

首都高速の主な料金割引

○ 埼玉線内々利用割引

〔内々利用 ▲100円〕



○ 中央環状線迂回利用割引

〔中央環状線を経由する利用 ▲100円〕

○ NEXCOとの乗継割引

〔6km以下もしくは最初の出入口まで ▲100円
(中央道、アクアラインは▲200円)〕

※中央道均一区間(高井戸～八王子)の短区間割引を実施(NEXCO中日本)

○ 羽田空港アクセス割引

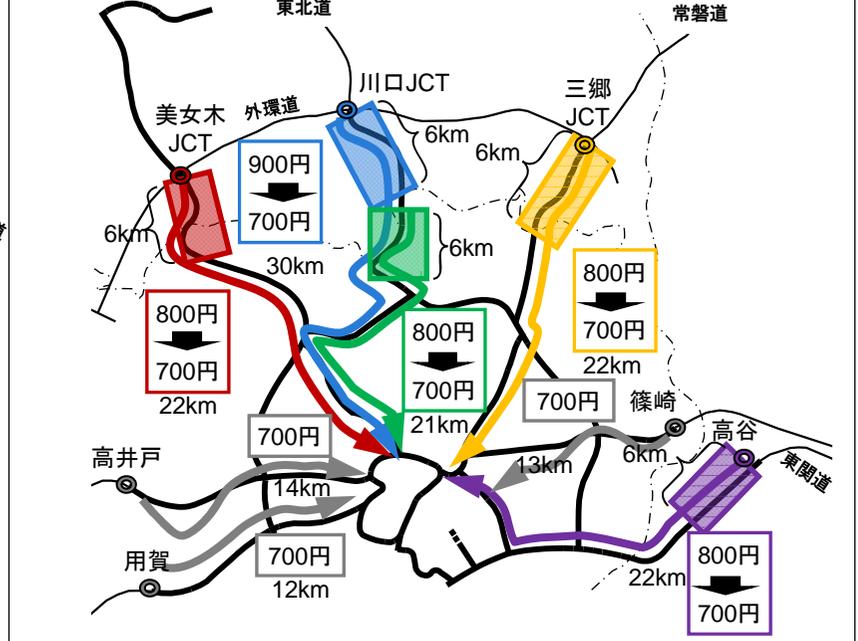
〔空港中央、湾岸環八を利用する場合、羽田空港アクセスの4出入口(空港中央、湾岸環八、羽田、空港西)までの最低料金を適用〕

○ 環境ロードプライシング

○ 放射道路の端末区間割引

〔放射道路の端末から、都心環状線内は現行料金以下に統一〕

(割引例)



○ 物流事業者向け割引

〔車両単位割引最大20% 契約単位割引10%〕

※普通車の料金。大型車は普通車の2倍

阪神高速の主な料金割引

○ NEXCO・本四との乗継割引

[6km以下の出入口まで▲100円]

○ 端末区間割引

池田線300円(通勤時間帯150円)
西大阪線200円(早朝深夜100円)
東大阪線200円

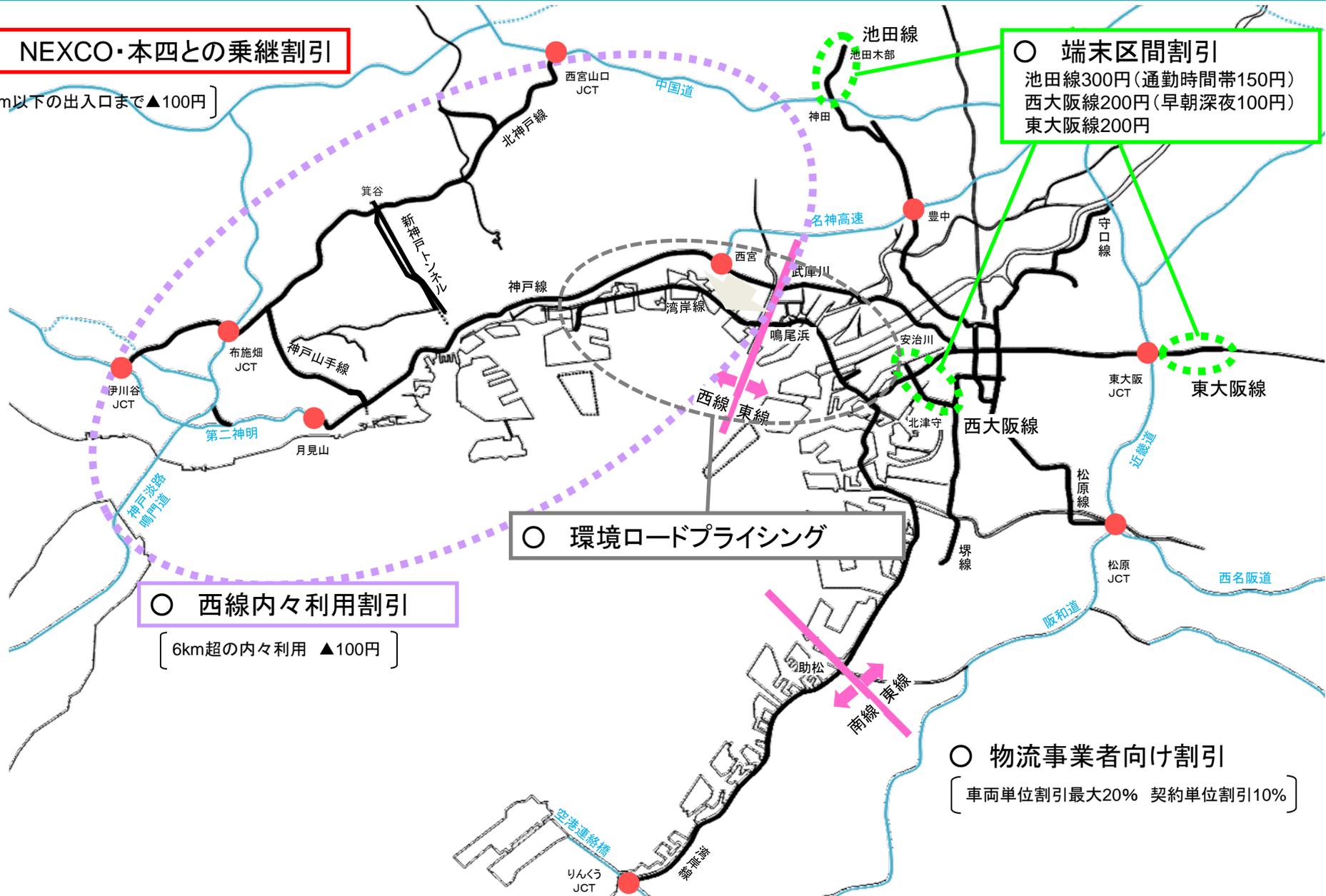
○ 環境ロードプライシング

○ 西線内々利用割引

[6km超の内々利用 ▲100円]

○ 物流事業者向け割引

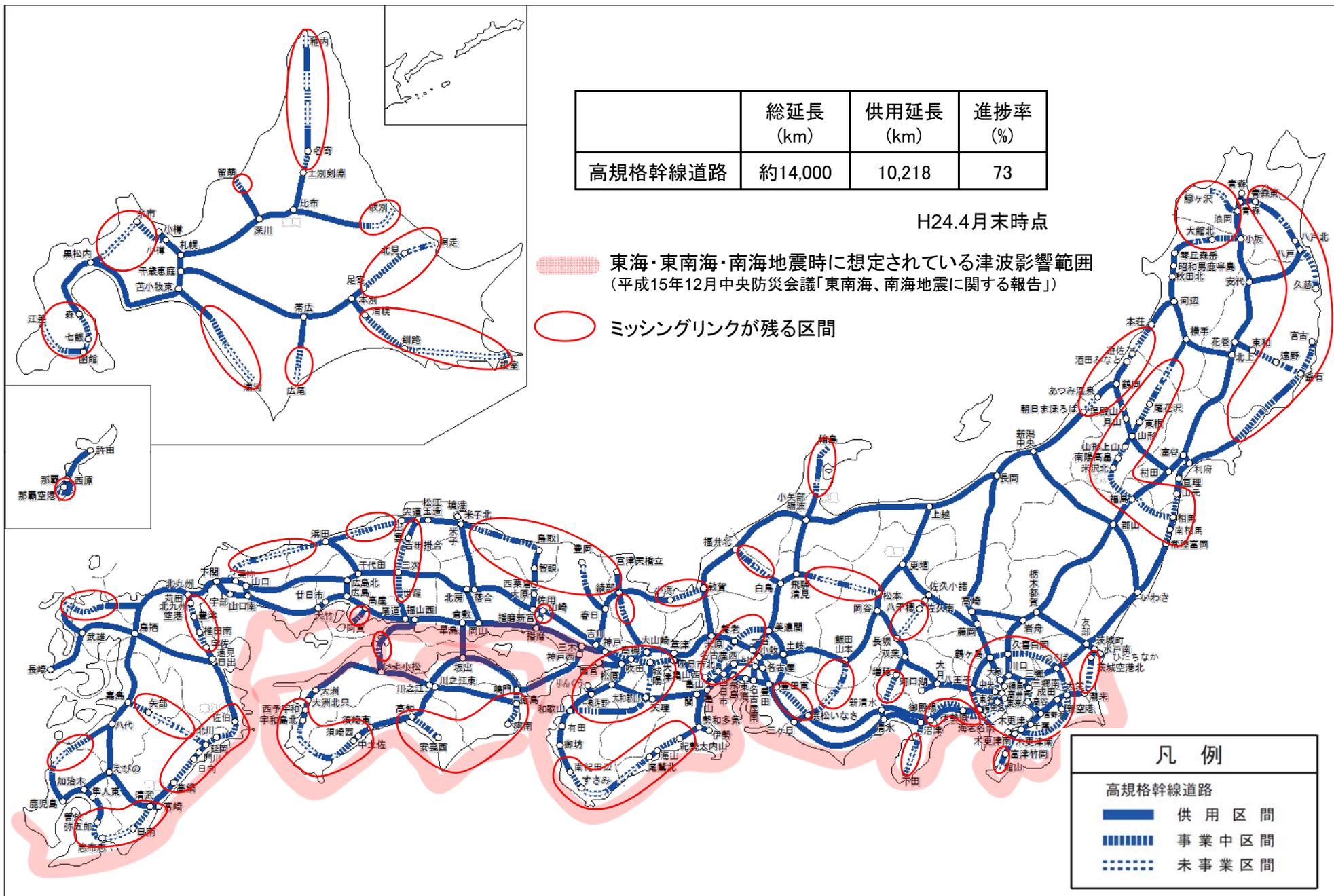
[車両単位割引最大20% 契約単位割引10%]



※普通車の料金。大型車は普通車の2倍

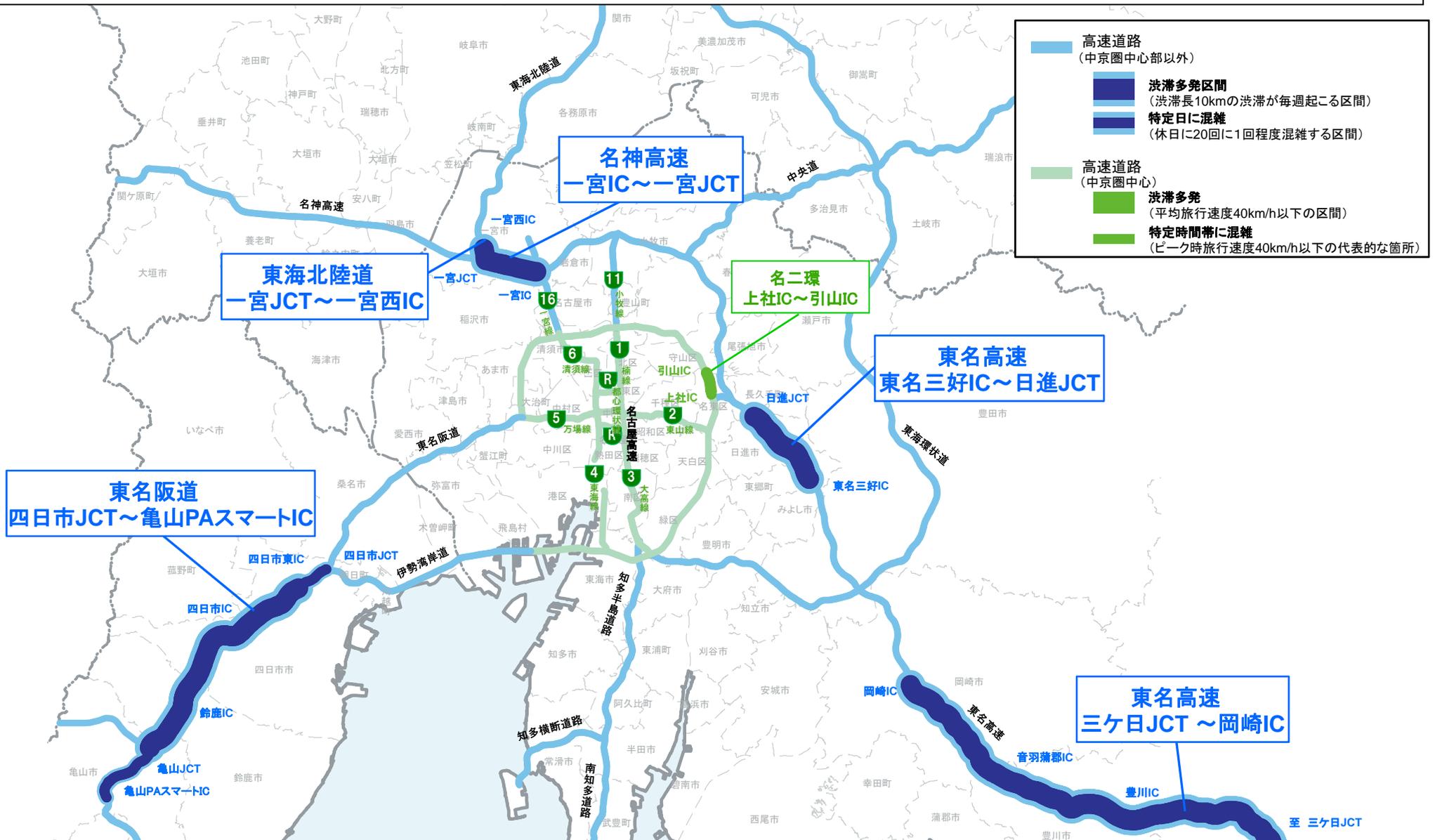
道路の種類		道路管理者	費用負担	国の負担・補助の割合	
				新設・改築(※)	維持・修繕
高速自動車 国道	有料道路 方式	国土交通大臣 【高速自動車国道法 § 6】	高速道路会社	会社の借入金で新設・改築・修繕等を行い、料金収入で上記に係る債務及び管理費を賄う 【道路整備特別措置法 § 3等】	
	新直轄 方式		国 都道府県(政令市)	3/4 負担 【高速自動車国道法 § 20①】	10/10 負担 【高速自動車国道法 § 20①】
一般国道	直轄国道	<新設又は改築> 国土交通大臣 【道路法 § 12】 <維持、修繕、 その他の管理> 指定区間: 国土交通大臣 その他: 都府県(政令市) 【道路法 § 13】	国 都道府県(政令市)	2/3 負担 【道路法 § 50①】 〔うち高規格(改築): 7/10負担 【道路財特法施行令 § 1①】〕	10/10 負担 【道路法 § 49】
	補助国道		国 都府県(政令市)	1/2 負担 【道路法 § 50①】	維持: - 【道路法 § 49】 修繕: 1/2以内 補助 【道路法 § 56】
都道府県道		都道府県(政令市) 【道路法 § 15】	都道府県(政令市)	1/2以内 補助 【道路法 § 56】	維持: - 【道路法 § 49】 修繕: 1/2 補助 【修繕法 § 1①】
市町村道		市町村 【道路法 § 16】	市町村	1/2以内 補助 【道路法 § 56】	維持: - 【道路法 § 49】 修繕: 1/2 補助 【修繕法 § 1①】

※ 橋の架け替え等の更新は改築に含まれる



中京圏の渋滞状況

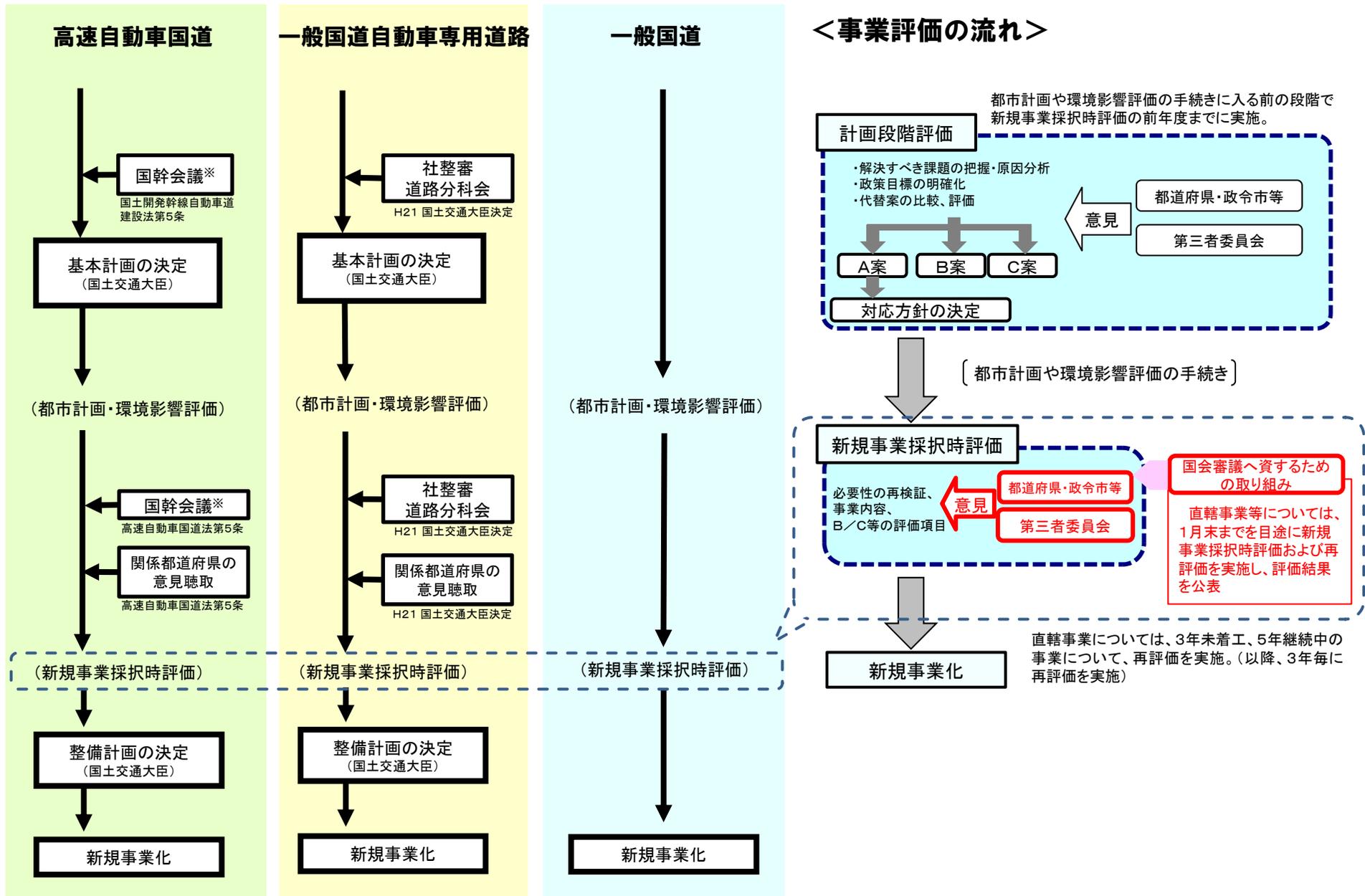
○高速道路では、東名音羽蒲郡IC付近、東名阪四日市IC付近、名神高速一宮IC付近など都市圏周辺での渋滞が著しい。
 ○名古屋都市圏中心部では名二環上社IC～引山IC間で渋滞が発生。



京阪神圏の渋滞状況

- 高速道路では、名神高速高槻バスストップ付近など都市周辺部での渋滞が著しい。
- 阪神高速道路では市内中心部の環状線に繋がるJCT部等で渋滞が発生。





※H22. 3: 国幹会議の設置根拠である国土開発幹線自動車道建設法の廃止法案を国会に提出。
H22.12: 同法案は廃案