

## 8 広域的な道路ネットワークの整備促進について

### (1) 高速道路などの道路整備の促進等について

(財務省, 国土交通省)

#### 提案の要旨

高速道路の整備については, 有料道路方式と新直轄方式により, 計画区間のすべてを着実にかつ早期に整備すること

道路特定財源については, 受益者負担という制度の趣旨や地方の道路整備状況等も十分勘案し, 道路整備のための財源が安定的に確保されるよう必要な措置を講ずること

高速道路ネットワークの有効活用のため, 「使える」ハイウェイ政策を推進すること

本州四国連絡高速道路に係る(独)日本高速道路保有・債務返済機構に対する地方負担については, 適切な財源措置を講ずること

#### 現状及び課題

##### 【現 状】

本県の高速道路は, 中国縦貫自動車道, 中国横断自動車道広島浜田線, 山陽自動車道, 西瀬戸自動車道が全線開通している。現在, 中国横断自動車道尾道松江線(新直轄方式)及び東広島・呉自動車道(直轄代行)が整備されており, より早期の全線供用が望まれている。

道路特定財源については, 「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定され, 「真に必要な道路整備」は計画的に進めること, 道路歳出を上回る国の税収は一般財源とすること, 国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずること, 平成20年に所要の法改正を行うことなどが示されたところであり, 今後の動向の注視が必要である。

また, 既存の高速道路ネットワークは, 料金負担への抵抗感やインターチェンジの間隔が長いことなどから, 十分に活用されているとは言い難い状況にあり, その結果, 高速道路に並行した一般道路の渋滞問題など様々な社会問題が顕在化してきている。

一方, 「本四公団の債務処理等について」(平成14年12月13日国土交通省提示)によれば, 本四公団の債務処理については国の責任において処理するとされたものの, 本四公団に対する地方出資を10年間(平成34年まで)延長することを求めており, 道路関係四公団の廃止・民営化に向けた「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」(平成15年12月22日政府・与党申し合わせ)においても同様の内容となっている。

##### 【課 題】

道路整備については尾道松江線など地域内外を連携する高規格道路や市町村合併を支援する道路の整備, 都市部の渋滞対策, さらに, 既存施設の適切な維持管理など, まだまだ多くの課題が残っており, 道路特定財源の一般財源化を図るにあたり, 道路整備以外へ充当することに対する納税者の理解を得ることや, 厳しい財政状況の中で多額の一般財源を充当して道路整備を進めざるを得ない地方にとって, 財源確保は重要な課題である。

また, 高速道路ネットワークについては, 緊急性の高い未整備区間の整備に加え, 既存ネットワークの有効活用を図るため, 多様で弾力的な料金施策やスマート IC の整備など, 「使える」ハイウェイ政策を推進する必要がある。

さらに, 本四架橋事業は, 国策として実施されたものであり, 過度の地方負担を求めることは, 地方への責任転嫁となることから, 是正の必要がある。

## これまでの取組状況及び前年度提案結果

### 【取組状況】

平成 18 年 3 月 10 日 「行政改革推進法案」が閣議決定  
平成 18 年 7 月 3 日 「地方の道路整備の促進と財源の確保に関する意見書」（県議会）  
平成 18 年 10 月 1 日 加計スマート IC 本格導入  
平成 18 年 12 月 8 日 「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定  
平成 18 年 12 月 知事要請「道路整備のための安定的な財源確保に関する要請書」  
平成 18 年 12 月 知事要請「「使える」ハイウェイ政策の推進についての要請書」  
〔本四関係〕  
平成 15 年 2 月 5 日  
～平成 16 年 6 月 10 日 本四関係 10 団体の意見書を国土交通大臣に提出

### 【前年度提案結果】

道路整備計（全国枠国費）	2,872,708 百万円（対前年比 97.5%）
うち高速国道（全国枠国費）	168,416 百万円（対前年比 98.9%）

## 提案の内容

### 高速道路の整備については、有料道路方式と新直轄方式により、計画区間のすべてを着実にかつ早期に整備すること

高速道路は国民共有の財産であることを認識し、有料道路方式では料金収入を最大限活用するとともに、新直轄方式とあわせて、計画区間のすべてを着実にかつ早期に整備すること。

### 道路特定財源については、受益者負担という制度の趣旨や地方の道路整備状況等も十分勘案し、道路整備のための財源が安定的に確保されるよう必要な措置を講ずること

道路特定財源については、昨年、「道路特定財源の見直しに関する具体策」が閣議決定されたところであるが、今後の法改正をはじめとする具体策の実現に当たっては、道路整備のための財源を自動車利用者が負担するという制度の趣旨を踏まえ、また、道路整備の果たす役割、整備が遅れている地方の現状を十分勘案し、地方の道路整備の財源、及び既存施設の適切な維持管理のための財源が安定的に確保されるよう必要な措置を講ずること。

### 高速道路ネットワークの有効活用のため、「使える」ハイウェイ政策を推進すること

既存の高速道路ネットワークを真に利用しやすいインフラとして活用していくため、多様で弾力的な料金施策やスマート IC 整備などの「使える」ハイウェイ政策を推進すること。

特に、高速道路の通行料金は、公団民営化時点の料金水準を基本的に継続されているが、今後においても、維持修繕・料金徴収業務について徹底したコスト縮減及び経営の合理化を進めることで、多様で弾力的な料金施策を推進し、より利用しやすい道路とすること。

### 本州四国連絡高速道路に係る（独）日本高速道路保有・債務返済機構に対する地方負担については、適切な財源措置を講ずること

本四架橋の建設の経緯から、地域限定的な取扱いがなされているが、本来本州四国連絡高速道路は、昭和 44 年に策定された新全国総合開発計画において、3 ルート建設が閣議決定され、国の責任において、その整備・運営が進められてきた国家プロジェクトである。

過度の地方負担を求めることは、地方への責任転嫁であり、国の責任において適切な財源措置を講ずる必要がある。