

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

自治体名 岩手県 久慈市

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

対距離を基本とする料金体系・方針に異存無いところであるが、現行の料金体系においては、利用1回当たりに都度生じるターミナルチャージや、距離に応じた逡減設定により、総走行距離が同じ場合にあっても、高速道路乗り降りの繰り返しに伴って料金的に不利になるよう設定されている。

今日の観光施策を考えた場合、如何に各観光地間の回遊性を向上するかに主眼が置かれていることから、観光客が気軽に高速道路を乗り降りし回遊的に観光できるよう、観光施策の効率的・効果的な展開に寄与するとともに、利用者にとって公平で理解しやすい料金体系を設定することが必要と考える。

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】

社会実験による「休日上限1,000円」等により、首都圏から離れた地方部への高速道路利用台数が大幅に増加するとともに、観光客増加に寄与した事例が報告されるなど、地方にとっても興味深い効果が報告されている。今後、この効果をさらに検証し、場合によっては一部の料金割引制度を存続させる等の取り組みが必要と考える。

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。

これまでのデータからも、料金割引の拡大に伴って高速道路の利活用が促進されることは明らかであるが、当時の道路公団が民営化された趣旨に則り、債務の確実な返済計画から大きく逸脱することのない範囲において、百花繚乱的な割引ではなく、目的を明らかにした「選択と集中」による割引制度の検討が必要と考える。

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。

特になし

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。)

これまで赤字国債・建設国債ともに「60年」という長期の償還期間が設定され、先送りという形で我が国の長期債務残高が膨らんだ反省を踏まえ(2012年度末 長期債務残高739兆円)、道路の耐用年数を十分考慮し、適切な償還期間を設定することで、長期債務残高を抑えつつ適切な世代間バランスを確保していくことが必要と考える。

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。

2007年アメリカ・ミネソタ州において、老朽化により供用中の長大川が突然崩落し、100人以上もの負傷者が生じた。アメリカより後年に社会資本整備に本格的に着手した我が国においても、いつれ近い将来において維持管理費の財源不足により同様の危機的状況に陥るであろうことが、「2020年問題」としてこれまで予見されてきたところでもある。こうした中、昨今発生した中央自動車道「笹子トンネル」の天井板崩落事故は、その社会的不安が現実化しつつ在ることを証明したものと捉えられる。

現在の「財政法」を根拠とする「建設国債」では、これまで維持管理費は使途対象外とされてきたところであるが、的確な需要予測と費用対効果の検証を条件に、「建設国債」による財源措置を認めるなど、新たな視点をもって維持管理費の財源を検討することが必要と考える。併せて、諸外国の反省点を十分の検証し、我が国独自の新たなPPP、PFI制度の構築にも注力すべきと考える。

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。

現在の我が国の人口減少局面においては、道路ネットワークの整備率が低位な地方部ほど、人口減少や交通量減少を理由に道路整備はさらにも困難な状況に置かれている。しかしながら、地方部ほど公共機関が脆弱であることから、車への依存度が高く、道路は暮らしの根底を支えていることは周知の事実である。

このような人口減少や少子高齢化など、特にも地方部で進展する状況の中、近隣の自治体間で相互に機能を補完しようとする「東北発コンパクトシティ」を具現化し、より効率的かつ持続可能な社会を構築していくためには、地域間の交流促進を担う一般国道等(例、岩手県北部の「一般国道281号」)も包括した総合的なネットワーク機能を再点検し、確立することが必要である。

また、東日本大震災により、幹線道路の縦断軸はもとより、横断軸の必要性が改めて強く認識されたところであるが、我が国の横断軸(例、北東北横断ルート(久慈～鹿角))は現状において総じて防災性や速達性に劣るところであり、国土を保全する横断機能の早期確立が急務と考える。

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。

「道路は繋げてこそそのネットワーク」の基本的な考えからも、高速道路や直轄国道に留まらず、一般国道も含めた整備・ネットワーク管理手続きを検討すべきである。また、費用対効果の算出においては、「三陸沿岸道路」を事業化した際の考え方を踏襲するなど、防災性等を総合的に評価し、広域的に建設効果を算定する等の視点が必要である。

その他、都心部に偏ることのない全国的な視野を持ってミッシングリンクの解消を議論し、地域との話し合いや意見を尊重した、より納得性の高い整備プロセスの構築が必要と考える。