

アンケート回答(栗原市)

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

回答

賛成である。

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】

回答

ETC割引は、人件費削減で納得できるが、割引率については検討が必要と思われる。

中型車の深夜割引については、物流面からも継続すべきであり、通勤・深夜割引(普通車)も一般道路混雑解消に効果が見いだせればPDCAサイクルを検証し継続すべきである。

割引率に関しては、5割まで割り引かずに、3割以下の軽減も検討すべきと思われる。

休日上限1000円は、デメリットの多い割引であったと思われ、復活すべき割引でないと思われる。

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。

回答

排出ガスの削減が進められている中で、一般車両の休日交通量の増加が見込まれる休日割引は削減すべきであり、物流コストの低減に繋がる中型車以上の輸送車に関しては、何らかの軽減策を検討すること、普通車両の割引率を縮小(1割~3割)することで、道路維持管理費や債務償還の財源に充てるべきと思われる。

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。

回答

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。)

回答

中間取りまとめで示されたとおり、維持更新については利用者負担で管理すべきであるが、地方のミッシングリンク解消のための整備については、国費で行うべきである。しかしながら、地方については、便益を共有する地域からも負担を求めるとするのは論外である。

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。

回答

特になし。

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。

回答

「中間取りまとめ」の通り。

暫定2車線でもよいから、「繋げてこそそのネットワーク」を進めるべきである。

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ります。

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。

〔 回答

「中間とりまとめ」の通り。〕