

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

宮城県 仙台市

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_ariyata/chu_matome2/matome.pdf

東日本大震災からの教訓として、新たに防災・減災の耐災思想による取り組みが提言され、高速道路のネットワーク強化が掲げられているほか、今後の整備・管理の費用について将来にわたる公正な負担の実現に向け、受益者負担を基本としており、広く理解しやすい提言と考える。

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】

利便増進事業による料金割引について、休日上限1,000円は長距離利用の促進により首都圏から遠い地方部への利用台数が増加する一方、他の交通機関への影響が見られたことや、導入前に比べ、かなりの渋滞が発生した。

通勤割引では地域や路線によっては効果が見られないなど、割引の種類により、それぞれの効果や課題が見え、一概に割引が良いものとは言えず、これらの結果を踏まえたうえで精査する必要があると考える。

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、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。

地域が抱える課題のひとつとして、交通渋滞の解消が上げられる。一般道が混雑しているときに高速道路が空いている状況となっている区域においては、高速道路料金の割引により、一般道路から高速道路への転換を図り、一般道の渋滞解消を図ることが望ましいと考えられる。その場合、物流輸送等のトラックの転換を目的とするのか、通勤車両の転換を目的とするのかなど、地域の抱える課題や実態を把握し、弾力的な割引が行えることが必要である。このような取り組みにより、高速道路の効率的な利用が行なわれるものと期待できる。

また、地域の活性化も課題となっている。高速道路の割引により、利用しやすい料金になることで、観光地の周遊や交流人口の増加による地域の活性化が期待できる。

高速道路料金の割引については、過度な割引により渋滞が発生することのない適切な料金設定による交通量の調整が必要であると考えます。

割引に伴い、何らかの財源確保が必要となった場合は、自動車関連税の範囲内で確保することを基本とすることが望ましいと考えます。

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。

意見無し。

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、高速道路は自動車ユーザーが負担する特定財源や、高速道路利用者の負担により行われてきており、今後の維持管理についても自動車ユーザーと高速道路の利用者負担を基本とし、税で整備された区間は税で、利用者負担で整備された区間は利用者負担が妥当と考える。

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。

高速道路の維持更新については、コスト縮減・新技術の導入・長寿命化に努めることが重要と考える。

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。

東日本大震災により、高速道路網が整備されていたことで、緊急物資輸送や災害復旧活動が迅速かつ効率的に進められ、改めてその重要性を再認識したところである。

高速道路ネットワークの多重化は、耐災性を高めるほか、地域間の交流の促進・活性化や観光振興など期待は多く、ミッシングリンクの解消を行い、ネットワークの強化を早期に取り組むべきと考える。

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。

中間とりまとめで述べているとおり、国民にわかりやすい形で伝達することが重要であり、事業の目的や効果に応じた様々な評価を適時適切に行うため、評価手法のさらなる充実を図ることが望ましいと考える。