

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

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。

【「今後の料金制度の基本的な考え方」(提言)について】

我が国における高速道路は国民生活や経済活動を根本的に支える基本的社会基盤であることから、全国同様な受益となるよう、まずはミッシングリンクの早期解消を図るとともに、将来的にも持続可能な社会資本とすることが必要である。そのために、「受益者負担」の基本的な考えに基づきながら、他の交通機関と比較しても公正妥当な料金体系を設定し、地域のニーズに合致した総合的交通体系を構築することにより、利便性の格差是正を図るべきである。

料金制度は、負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離制を基本としながら、料金水準を全国で共通とすべきである。料金設定にあたって低廉化を図ることは大前提であり、利用者に分かり易く説明責任を果たすべきである。

なお、今回の東日本大震災の復旧・復興にあたっての関係車両の無料化は、渋滞問題を引き起こしつつも大きな成果を上げたことから、今後も、災害対応、経済産業活動、観光振興など様々な施策に対応出来るよう、全国一斉や地域限定の料金体系の変更に柔軟に対応出来るシステムにすべきである。

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】

【高速道路の料金割引内容について】

高速道路民営化時の、コスト縮減など高速道路会社の経営努力による料金割引により、一般道路から高速道路への交通転換が図られ、一般道路の渋滞緩和の効果があつた。

一方、経済対策のために導入された利便増進事業による「休日上限1,000円」では、毎週ゴールデンウィーク並みの渋滞が発生するとともに、長距離利用の促進により高速バスやフェリーの休日利用者の減少率が平日より大きくなり、他の公共交通機関へのマイナス影響もあつた。

なお、東日本大震災への対処のため料金割引についても、被災した交通機関の代替機能や復旧活動、人や物資輸送の円滑化、罹災者負担軽減や、被災地域を活性化し復興推進の成果があつた。

利便増進事業は、平成20年から10年間の取り組みとして導入されたものの、半ばである平成25年度には料金割引の財源が無くなることから、これまでの対応は対処療法的にも思える。今後は、高速道路会社のコスト縮減や利用促進などの経営努力による恒久的な割引制度として制度設計した上で、継続していただきたい。

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。

【重視する点をどのように考えるか】

一般道から高速道への交通転換促進や交通流動の最適化による渋滞緩和や物流コストの低減効果を重視し、継続を要望する。

なお、東日本大震災への対処のため料金割引についても、罹災者負担軽減や、被災地域を活性化し、一日も早い復興を推進するため、復旧・復興が完了するまでの一定期間の料金割引成果を重視し、継続を要望する。

【割引をどのようにすべきか】

割引制度については、高速道路会社のコスト縮減や利用促進などの経営努力による恒久的な割引制度として制度設計を行い、継続していただきたい。

【財源確保をどのようにすべきか】

高速道路会社のコスト縮減や利用促進などの経営努力により、財源を確保すべきである。利用者負担の原則や、世代間の負担の公平性に留意すべきである。

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。

【高速道路料金施策について】

維持管理有料の考えに立ち、将来的な無料化ではなく、世代を超えて機能を維持・更新を、継続的な料金徴収によりまかなう制度の確立が必要である。

料金施策については、「高速道路」のみを扱うのではなく、高速道路に接続する地方道路公社の有料道路も含め、ネットワーク全体としての料金サービスを検討して頂きたい。

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。)

【世代間の負担バランスおよびその財源について】

国土幹線道路を、世代を超えて機能を維持・更新していくため、維持管理有料の考えに立ち、継続的な料金徴収によりまかなう恒久的な制度の確立が必要である。国幹道等は、日本の根幹的社会資本であり、予防保全的な対応による長寿命化を図り、国民の財産として出来る限り長期間、社会資本として利活用を図って行く必要がある。そのため、大規模修繕については事業着手時点での事業費としてカウントすべきであり、債務の償還は期間を延長することなく行い、その後の日常的維持管理については、料金収入をもって充てるべきである。

国土幹線道等の大規模修繕にあたっては、対処療法的な対応ではなく、設計の段階から管理のあり方も含めたトータルな整備計画を立案すべきである。

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。

【その他意見】

道路整備にあっては、「B/Cを満足し、身の丈にあった構造」とすることが必要であり、設計の段階で地域の実情に即した構造と事業費で整備すべきである。

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。

【今後の国土幹線道路のネットワークのあり方について】

道路は繋がってこそ初めてその効果が発現するのであって、早急にミッシングリンクの解消を図るべきである。国土開発幹線は、日本の将来像の根幹であることから、将来を見据えて、国が主導して整備を推進すべきであり、これを補完する一般国道の自専道については、地域の孤立化や多重制の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けてミッシングリンクに起因する地域の脆弱性や渋滞の原因となるボトルネックの改良など、地方の意見を踏まえて整備を促進すべきと考える。

2008年の岩手・宮城内陸地震による内陸部が被害を受け、2011年の東北地方太平洋沖地震による沿岸部が大きな被害を受けるなど、いつでも、どこであっても大災害が起こるおそれはある。東日本大震災において高規格幹線道路をはじめとする広域道路網が「命の道」として重要な役割を果たしていることから、その整備促進は、今後も懸念される大災害への備えとして極めて重要であるため、国の主導により、三陸沿岸道や東北自動車道等の縦軸とともに、沿岸部と内陸部を結ぶ横軸からなる広域的防災道路ネットワークの整備を促進すべきであり、そのために必要な予算を確保すべきである。

大都市など、日本の経済活動をけん引するような地域にあっては、相当程度の道路整備は必要であるが、道路のみに依存することは大規模災害や事故が発生した場合には大きな混乱を招くことも想定されるため、他の交通機関も導入するなど、総合的な交通体系を構築する必要があると考える。

利便増進事業によるスマートIC整備事業が平成25年度で終了とも聞くが、本県ではこれまで3箇所スマートICが設置・運用され、利用実績が予想を大きく上回っているICもあり、新たに県内数箇所で勉強会を実施しながら、早期の事業実施が求められているところである。その要望箇所は、東日本大震災被災市町であり、今後の新たなまちづくりにおいても、経済産業、観光等において、大きな役割を果たすものと期待されていることから、高速道路会社のコスト縮減や利用促進などの経営努力による恒久的な整備事業として、利便増進事業に変わる新たな制度設計を行うべきである。

東日本大震災発生時には、仙台東部道路等本県沿岸地域に位置する高速道路が防潮堤の役目を果たし、多くの人命を救った。またNEXCO東日本により、法面に階段を設置する等、少額で大きな効果をもたらす対策を講じて頂いている。この他に、被災時における一時避難場所や復旧支援活動の拠点として、高速道路のSA・PA等における防災ヘリ等が活用可能なヘリポートや自家発電設備の設置といった防災機能強化も可能だと考える。

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。

【整備の手続きの現状と今後のあり方について】

整備プロセスが国民にとってわかりにくい現状となっていることから、プロセスの透明化をはかるために必要な第三者意見、地方意見の聴取、国会意見の反映を行うプロセスを経る必要があると考える。