

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

問 1 1

今後の料金制度の基本的な考え方について、下記のとおり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。

(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
料金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、P D C Aサイクルで評価、継続・見直しを検討

(回答)

基本となる考え方や具体的な方向性は妥当と考えます。

これまで、建設コストが著しく大きい大都市部や本四高速などは利用料金が高く設定され、交通量が少ない地方部などは利用促進のために割安に設定され、料金格差が生じていることはやむを得ないことと思います。

ただし、最近の高速道路の利用においては、E T Cの普及により大多数がE T C利用となっていることから、スムーズな料金収受などを目的に大都市部で採用されている均一料金制から、対距離制を基本とする料金体系を検討すべきと考えます。

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。

(回答)

料金割引については、首都高速や阪神高速での区間割引、大都市部での土日祝日割引や夜間割引、地方部での大都市部割引に加え平日割引など柔軟に、また、きめ細やかに対応した点は評価しています。

特に、地方部においては一般道路の渋滞解消や観光、物流などの面で効果があったものと思います。

ただし、都市部などにおいては、逆に激しい交通渋滞の発生や他の交通機関への影響などが課題となっています。

また、利便増進事業による割引は、H26.3月に期限を迎えますが、割引に対する財源の確保や持続可能であるのかが懸念されます。

問 1 - 3

平成 26 年度以降の料金割引について、どのように考えるか。また、割引をどのようにすべきか。また、割引の継続のためには、償還計画の見直しや税金の投入など、何らかの財源確保が必要となるが、どうすべきとお考えか。

(回答)

高速道路の料金は、国民生活や経済活動などに大きな影響を及ぼすものと思います。そこで、今後の料金割引については、これまでの取り組みを十分に評価したうえで、また、他の交通機関との関係を精査し、生活や経済活動に大きな影響を及ぼさないよう工夫を凝らして継続すべきと考えます。

また、割引の継続のためには、建設費の償還について、十分な精査が必要ではあるが、償還期間の延長や償還後の維持管理を念頭に、償還後においても継続的に高速道路金は利用者負担を求めることを基本とすべきと考えます。

問 1 - 4

この他に、高速道路の料金施策に関するご意見がありますか。

(回答)

特になし

問 2 - 1

今後の高速道路の維持更新のあり方について

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考えるか。

(回答)

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することを基本としていますが、無料の国土幹線道路においては、税金で実施することを基本としていますので、基本的な方向性としてはこれを堅持すべきと考えます。

有料道路においても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ので、償還期間の延長の検討と併せて、償還後の利用者負担を継続し、サービスレベルを維持する方向で検討すべきと考えます。

また、無料区間の大規模更新については税金で実施すべきと思いますが、地方で生活する地域住民の安全・安心に寄与していることを踏まえ、地方自治体負担を求める新たな仕組みなど幅広い検討をすべきと考えます。

問 2 - 2

この他に維持更新に関する意見がありますか。

(回答)

特になし

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、どのように考えるか。

(回答)

基本となる考え方や具体的な方向性は妥当と考えます。

高規格幹線道路の整備状況は、14000 kmの整備計画に対して、供用延長が9855 kmと整備率が約70%となっはいるが、都市部における環状道路網の整備の遅れがあるものの、県境部のミッシングリンクをはじめ、ほとんどは地方における道路整備が遅れている状況にあります。

このため、高速道路の整備を税負担で行う新直轄方式などの手法を取り入れ、着実な推進を図ることとしていますので、これまで以上にスピード感を持って取り組んでいただきたい。

そして、都市部における道路ネットワークの整備は、増え続ける通行車両による渋滞の緩和であり、時短による経済性の向上が整備効果となりますが、車以外の交通手段が十分でない地方における高速道路は、高度医療機関へのアクセスや3.11大震災で明らかとなったように、災害への備えなど、住民生活の安全・安心に直結するほか、地域の観光資源や産業が活かされるといった期待が膨らむことと、少子高齢化による人口の減少は、地域連携の重要性がますます高まり、広域的な移動も余儀なくされるものと考えています。

その上で、こうした路線については、供用開始にあたり、地域住民の生活に無くてはならない道路として、地域の活性化に重きをおいて、無料区間となっているものと考えていますが、引き続き同様のサービス提供を堅持していただきたい。

問 4

整備の手続きの現状と今後のあり方について、どのように考えるか。

(回答)

基本となる考え方や具体的な方向性は妥当と考えます。

整備手続きのプロセスの透明性を図り、国民にわかりやすい手続きを進めることと、これまで以上にスピード感を持って取り組んでいただきたい。