

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

秋田県

秋田市

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

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」における、今後の料金制度に関する「基本となる考え方」および「具体的な方向性」については、基本的に賛同いたします。

とりわけ、高速道路はわが国の国民生活や経済社会活動を支え、国土を守る基盤施設であることから、今後も、国民の貴重な財産として世代を超えてその機能を維持・更新していくことが必要であり従来の「償還主義」に基づく料金制度から脱却し、建設から維持更新費までのライフサイクルコストを念頭においた長期スパンでの料金体系へと緩やかに移行すべきものと考えます。

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。

【別紙1, 2, 3, 4】【資料6】

各種料金割引制度の実施期間中は、明らかな一般道の渋滞の緩和や県外からの来訪者の増加などを体感しましたが、本制度実施に伴う公共便益や経済効果等、また、その他の公共交通に与えた負の評価等の測定が不明確なことから、制度の個別内容に関する意見はございません。

制度全般としては、負担が軽減された利用者にとっては大いに喜ばれた制度ではありましたが、一部の政局に利用された感が強く、一定の効果は認められるものの最善の制度だとは言い難い印象を持っています。

新制度策定にあたり、仮に財源に税を投入するのであれば、制度の合理性や有効性を広く国民に説明する必要があることから、費用対効果を十二分に検討したうえで、国民合意を得る努力が必要と考えます。

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、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。

国民最大の関心事が「経済対策」である今日、一般道路の渋滞解消をはじめ地域の活性化に大きく寄与する、新たな高速道路の料金割引制度の導入・継続は必要不可欠と考えます。

その財源としては、当面、国の緊急経済対策の一環として税金を投入しながら、中長期的には維持更新経費を含めた大幅な償還計画の見直しを行なうなど、新料金制度移行への緩やかなタイムテーブルを作成すべきものと考えております。

なお、財源確保にあたり新たな税を投入する場合は、国民に対し制度の合理性や有効性を分かりやすく説明し、理解を得る努力が必要であることから、割引制度のプラン構築に関しては、定額制、割引制ともに、前回の実施成果を十分に検証しながらその是非を検討するとともに、地域の意見等にもご配慮をお願いしたいと思います。

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。

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。)

問1-1でも記述したとおり、高度成長時代に整備された数多くの公共施設がその耐用年数を迎えつつある昨今、とりわけ、高速道路のように国民の貴重な財産として世代を超えてその機能を維持・更新していくことが重要となる施設に関しては、従来の「償還主義」に基づく料金制度から脱却し、建設から維持更新費までのライフサイクルコストを念頭においた長期スパンでの料金体系へと緩やかに移行させるべきものと考えます。

従いまして、当然のごとく償還対象経費を見直すとともに、償還期間の延長、従来の償還完了後の継続的な利用者負担は必須であり、そのためにも丁寧な説明を重ね、国民の理解を深めていく努力が必要であると考えます。

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。

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。

高速道路のネットワークのあり方に関する「中間とりまとめ」の掲載内容につきましては、大いに賛同いたします。

この度の東日本大震災でも、複数の国土軸の必要性が再認識されたところでありますが、とりわけ「繋げてこそそのネットワーク」の観点から、高速道路のミッシングリンクの早期解消は喫緊の課題であり、国の最重点施策として位置づけ、積極的に推進していくべき事業と考えております。

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。

高速道路の整備プロセスの扱いに関する「中間とりまとめ」の整備プロセスの透明化に関する掲載内容に賛同いたします。

整備費や維持更新費に税を投入すること、または、利用者から応分の利用料金を徴収する点においても、可能な限り国民への情報提供を行なっていくべきと考えます。

しかしながら、本手続きを過度に重要視するがあまり、事業着手までに無用な時間を要することは投資効果面でマイナス要因ともなることから、透明化に加えてその作業の迅速化も重要であると考えます。