

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

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

今後の料金制度の基本的な考え方についての「中間とりまとめ」の提言内容は、地方の立場も一定程度尊重されており、概ね異論はない。

特に、暫定2車線区間は、4車線以上の区間に比べ、走行速度が低く、追い越しも付加車線区間に限定されるなど、サービスレベルが著しく低いことから早期に4車線化を図るとともに、4車線化までの間はサービスレベルに合った料金水準の導入が望ましいと考える。

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】

当県では、多様な公共交通機関が発達していないため、人の移動の97%、物流の94%が自動車に依存している状況にあることから、物流の効率化や観光誘客等による地域活性化には、高速道路の料金割引は効果的な施策である。

大型商業施設や公共施設、総合病院、就労先等が都市部に偏在している傾向にあることに伴う日常生活での移動の負担軽減、物流の効率化による企業立地環境の整備、観光振興の観点から、地方部の料金割引の拡大が必要と考える。

なお、景気対策として実施された、休日上限1,000円は、観光振興等の効果はあったが、一過性の料金施策であったことから、景気対策として持続可能な料金施策が必要と考える。

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。

移動のほとんどを自動車に依存している当県においては、料金割引は経済対策として有効であると考えている。

また、雇用の確保、地域活性化が当県の最重要課題であるが、その課題解決には、物流の効率化による企業立地環境の整備等が不可欠であり、料金割引の継続は必要であると考えている。

割引の拡大や、利便増進事業による割引の継続の財源としては、高速道路は現在の償還期間後も利用されることを考慮し、償還計画の見直しによる料金収入で対応すべきであるが、より公益性が高いと認められる場合においては、税金の投入もやむを得ないと考えている。

なお、高速道路の料金施策の見直しにあたっては、高速道路本来の機能である速達性及び定時性、安全性、信頼性の向上のための暫定2車線区間の4車線化が遅延しないような配慮が必要である。

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。

高速道路本来の目的である、地域活性化による国土の均衡ある発展を実現するには、地方部の高速道路の利用しやすい環境整備が重要であり、そのためには地方部の料金割引の拡大及び継続、暫定2車線区間の4車線化が必要である。

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。)

無料の国土幹線道路の更新費用等については、直轄国道と同様の財源対応とすることを基本とし、必要に応じて建設国債の活用も検討すべきと考える。

有料の国土幹線道路の更新費用等については、原則的には料金収入で対応すべきである。更新費用等は、更新などによる耐用年数の伸びを考慮した償還期間の見直し等により確保し、利用する世代間の負担の公平性を図るものとするが、更新等に著しく多額の費用を要する場合には、建設国債の活用も検討すべきと考える。

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。

今後の国土幹線道路の維持更新費用の増大を見据え、国土の均衡ある発展を支える基礎的インフラである国土幹線道路の適切な維持管理、更新に必要な費用を安定的に確保する仕組みが必要と考える。

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。

高速道路ネットワークのミッシングリンク解消が最重要課題であり、早期にネットワーク化を図るためには2車線の採用もあり得ると考える。

この場合においても、2車線区間については、事故発生時の交通の確保、冬期の安全性の向上、今後の高齢化社会における高速道路本来の機能である速達性・定時性の確保等に支障が生じないよう、順次4車線化を図るべきである。

その他については、「中間とりまとめ」の内容で良いと考える。

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」の整備プロセスの透明化の内容については理解できるものの、プロセスが過度に複雑となり、事業化までの手続きに現状よりも多くの期間を要することにならないように配慮すべきである。

優先すべき課題は高速道路ネットワークの早期完成であることから、ネットワークの早期完成が可能となる整備プロセスの策定が必要である。