

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 山形県 酒田市

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_arikata/chu_matome2/matome.pdf

基本的には、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」における今後の料金制度の考え方に賛成します。

しかし、料金制度のあり方の中の交通需要等による料率の変動については、当然、地方部の方が交通需要は少ないと考えられますが、大都市部に比較して日常生活で車に依存する割合が高い地方部への配慮をお願いしたいと考えます。

また、前後が無料区間で整備、又は整備予定の有料区間において、完成後の利用状況(交通量、流れ)や利用者の声をフォローアップ調査し、高速道路ネットワークとして非効率な区間については、無料区間に見直すなど弾力的な対応をお願いしたい。(特に無料区延長が短い区間)

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】

平日の通勤割引は、高速道路と並行する一般道路の渋滞緩和に効果を発揮し、休日割引については、地方の観光振興に役立ってきたと考えます。

又、深夜割引は、物流コストの低減とともに、中型車以上を道路沿線に住宅がある一般道路から高速道路へ誘導し、住宅地の安全確保や騒音対策としても効果があったと考えます。

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、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。

地方部においては、通勤を自家用車に依存する割合が高く、一般道路の朝夕の渋滞解消は住民要望の高いものであり、又、少子高齢化や人口減少、地域経済の疲弊が進む中で、地域活性化、物流コストの低減は必要不可欠であり、割引は今後も必要と考えます。

財源については、高速道路会社による料金低減への努力をお願いするとともに、利用者からの適切な負担と、地方の活性化や経済対策として期間を定めた税金投入も必要と考えます。

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。

高速道路のあり方検討有識者委員会の提言にある「安定的でシンプルな料金制度の構築」を進めるとともに、地方部においては高速道路の利用者を増やすためにも現状より低価格な設定の実現をお願いしたい。

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。)

有料の国土幹線道路については、利用者(国民)へ、中長期的な更新・修繕計画と資金計画を示すことにより、償還終了後も更新等の必要経費が発生し、利用者負担が必要となることへの理解を求めていくべきと考えます。

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。

トンネル崩落事故が発生しましたが、利用者の安全を第一に考えた維持更新をお願いしたい。

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。

人口減少等により地盤沈下が続く地方部においては、「繋げてこそそのネットワーク」が地域の活性化、地域経済再生のための基盤整備として、最優先で取り組んでいただきたい重要施策となります。均衡ある国土発展のためにも、基盤整備の遅れている地方部についての早期整備が必要と考えます。

また、地方部は都市部に比べると、道路延長当たりの事業費が圧倒的に小さく、短期間で事業効果が発現できることから、ミッシングリンク解消を優先した地方部の重点整備が必要と考えます。

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。

「中間とりまとめ」にあるように、整備プロセスの位置付けを明確にし、国民に分かりやすい手続きにするべきと考えます。