

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 長井市

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

高い高速料金を避けた車により、一般道が渋滞をおこすなどの事態を起こさないようにするため、現在の対距離料金で全国一律の基準に基づいて決定されている高速料金について、路線ごとの利用状況など地域の実情を反映したきめ細かで、なおかつ弾力的な料金設定とされるよう希望します。

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】

観光地としてのネームバリューの乏しく、遠方からの観光客の受け入れが難しい地域にあっても、利便促進事業の期間については、遠隔地からの車の乗り入れが目立ち、交流人口の拡大という意味では一定の成果があったと思われます。

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もなお、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。

利便促進事業の財源確保については、道路特定財源が一般財源化されたため、自動車利用者以外の納税者の理解について考慮する必要があると思われま。

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。

地方にとって高速道路や地域高規格道路は他地域の産業・文化等交流連携や新たな経済圏の創出を促進するものであり、特に観光事業については高速道路網は時間短縮、拠点への移動手段として欠かせないものであります。料金は、地方の観光事業を推進するためにも低料金でありべきです。

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。)

高速道路の維持管理については、無料区間、有料区間がある中で、全体的に考えるべきでありなるべく国民負担の少ない方向で考えてほしい。

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。

地方において、高度経済成長期に一齐に整備された道路の維持修繕が道路予算の大きな負担となってきたため、社会資本総合交付金事業枠の拡大等道路予算の拡充に努めていただきたい。

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。

震災において災害に強い高規格道路や多重的な道路ネットワークの有効性がされており、高規格道のミッシングリンク解消やそれを保管する一般国道の機能強化が喫緊の課題となっています。このことから、東北復興には、沿岸部、内陸部、日本海側が一体として取り組んでいく必要があり、東北の道路整備予算は、復興関係と併せて確実に確保していただきたい。昨年震災以降、横軸の道路網の整備が叫ばれてきているが、事業的にはまだまだ進んでいない状況である。B/C(費用対効果)に関わらず、均衡ある国土の開発のためにも道路整備予算は欠かせない。

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。

道路は、国民の多様化するニーズ、経済・社会の急激な変化に積極的に対応し、国土の発展と魅力的で活力ある地域社会の形成を図り、空港、港湾、鉄道などのすべての交通機関を支え、それらをネットワーク化し交通体系全体の効率的な活用が図られるようその整備が進められており、これにより活力ある地域・都市づくりの支援、よりよい生活環境の確保および安心して住める国土の実現を図るといふ極めて重要な使命があります。このような使命をもった道路整備を推進するためには、整備プロセスの透明化はもちろん手続等の簡略化が求められていると考えます。