

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 山形都道府県 山辺市町村

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

高速道路のあり方検討有識者委員会が提言しました、今後の料金制度の基本的な考え方については、その通りと考えていますが、具体的な方向性としての料金制度のあり方については、「中間とりまとめ」本文では、「負担の公正性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離制を基本とすべきであり、少なくとも、都市高速道路以外の高速道路の料金水準(料率)については、全国で共通とすべきである」としているが、公共交通機関の利便性がどのような状況にあるかは地域により大きく差があります。公共交通機関との役割分担の観点から料金設定も視野に入れても良いと考えています。また、鉄道、海運など他の交通機関に十分配慮しつつも、公正妥当主義の原則の過度な適用によって高速道路料金が硬直化することを避けるべきと考えています。

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】

無料化社会実験の対象となった高速道路の交通量が増加し、並行一般道の渋滞は減少する、というプラスの側面が見られた一方で、新たな渋滞や公共交通へのマイナスの影響もみられた。

割引制度拡大や無料化などは高速道路各社の料金収入にはマイナスに作用するが、利用者が増加して、サービスエリアやパーキングエリアでの様々なサービスへの利用者の支出が増加するという側面は高速道路各社の営業収益にプラスに働く。こうした側面も含め無料化実験等を検証し、今後の料金制度設計や事業計画立案に役立てていくのが望ましい。

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。

都市部については、渋滞やそれに伴う騒音・大気汚染・地球温暖化等の増大の問題があり、この外部費用を内部化する渋滞課金や環境課金等を主に考える必要があると考えます。

地方部においては、一般道が混雑する一方で高速道路が必ずしも有効に利用されているとは言い難い事例もあり、高速道路施設の有効利用や地域の経済活動・移動特性を踏まえた料金体系を傾倒する必要があると考えます。

ETCシステムの導入等による近年の課金技術の向上により、多様な割引料金を設定することが可能になっています。多様なニーズに対応した料金設定を行うためには、発達した課金技術を生かすための制度設計も重要であり、そのために長年見直しがされていない車種区分や基本的な料金体系の改善も視野に入れる必要があると考えます。

高規格な有料道路は、高いサービス水準を維持するために、多額の維持管理費と更新費用が必要となるため、償還後の管理費負担についてもあらかじめ検討が必要であります。その場合、利用の負担を税金に求めるのか、通行料金に求めるのか、または、これらの適正な組み合わせに求めるのかを考える必要があります。

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。

高速道路網の持続可能性を高めるため、今後の料金制度・国土開発幹線自動車の予定路線の建設・供用済み路線の維持更新等について、現状の高速道路事業の実施スキームを前提としつつ、高速道路各社の自主性・民間ノウハウの発揮等が活かされるような工夫が求められると考えています。

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。)

現時点では民営化後45年間の償還期間とされ、高速道路機構等の債務返済計画がその前提で立案されています。しかし、維持更新にも費用がかかることを考えれば、高速道路網において「償還後も利用者負担とすることは妥当」というのは同感であります。ただし、受益者は高速道路の直接の利用者だけではなく、また公共交通機関等との役割分担も踏まえて、償還後の料金制度については再考する必要があると考えます。

利用増進計画の終了後は、自動車関連税のうち、道路整備財源の余剰分を活用することが考えられる。現在は揮発油税等が一般財源化されたため、揮発油税等の自動車関連税の税込と道路関連予算との対応関係が見えにくくなってしまったが、無料化や料金割引のための財源確保については、自動車利用者以外の納税者の理解という観点で考慮されることが望ましい。

特に、都市内高速道路は、橋脚など構造物比率が9割を超え、その耐用年数を考えると、将来の補修・改修に膨大な費用がかかることが予想され、その財源を通行料によって確保しなければならないと考えます。

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。

既存の高速道路各社がこれまで以上に自主性と民間ノウハウを発揮することが、民間資金を積極的に活用する手段であり、民間資金の有効活用に繋がります。民営化前までの高速道路網の拡張は、国が主導権を発揮してきたと考えられますが、既成した後の高速道路網を有効活用し、効率的に維持更新していく役割は高速道路各社が主体的に担い、その際は街再構築の観点も踏まえている地元自治体と連携していくことが望ましい。

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。

高速道路は、国土全体のネットワーク化を通じて、地域間の物流や人流の活性化、経済の活性化、及び防災や医療など地域の生活の安全、安心の実現に寄与するとともに、生産拠点と港湾・空港などを結節し、物流の効率化、人流の円滑化を実現することで、わが国産業の国際競争力の維持、向上を図るなどの効果をもたらします。

高速道路がその効果を実現するためには、まずミッシングリンクを解消し、ネットワークを早急に完結させることが不可欠と考えます。

高速道の整備にあたっては、わが国全体の産業やインフラ、地域のありかた、及び財政に対する考え方を明確に定めつつ、国際競争力の維持強化に寄与する路線、大都市環状線、港湾・空港などとの連絡道路、防災・医療の観点から代替路線の役目も果たす条件不利地域の路線など、喫緊の課題を持つ道路から順次整備すべきと考えます。

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。

平成17年10月に実施された道路関係四公団民営化の意義を再認識し、これまでの進捗状況を検証することが不可欠であります。高速道路整備の優先順位付けや料金設定に、民間企業としての経営判断や創意工夫を活かすことが大前提となっています。

しかし、民営化の際、採算の取れない道路は国と地方の負担で建設できる「新直轄方式」が導入され、採算の取れない道路建設が進み、国民負担の増大につながる懸念があります。また、有料道路方式と直轄方式を組み合わせた「合併施行方式」という整備手法も採られており、税金投入の必要性の説明については、より透明性が求められると考えられます。