

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 茨城県 日立市

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

概ね妥当と考えます。

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】

休日割引について、地方都市の活性化のためには、交流人口の拡大が必要であり、人・物・金・情報の移動が内需拡大の点からも必要と考えます。その点、休日割引は、高速道路の料金抵抗を下げ、移動しやすさ、地域交流と都市間競争に十分役割を果たしていると思われるので今後も引き続き実施していただきたい。

日立市は、市街地が南北に細長く幹線道路不足による交通渋滞が発生しており、また、地形の高低差の影響もあって大型車の通過に伴い、幹線道路沿道周辺の環境が厳しい状況にあります。

この点を考えますと、平日(昼間)の中型以上の割引制度があれば、高速道路に転換されることが期待され、一般道の沿道環境が改善されるばかりではなく、地域経済(物流)支援の点からも有効と考えます。

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。

日立市の国道6号は細長い市域を唯一南北に縦断した道路であり、生活道路となっている。そのせいもあって、県内一旅行速度が遅い箇所となっている。国道6号と並行する常磐道に日立市を通過する交通を高速道に転換する施策ができれば、日立市内の一般道の交通渋滞緩和に寄与すると思います。

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。

特になし

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。)

中央自動車道トンネルで9名の方の尊い命を失いました。新設道路も大切ですが、維持管理がそれ以上に重要であることが今回の事故が言っていると考えます。有料道路の通常の維持補修費は、利用者負担が基本と考えます。大規模更新については、高速道路会社の財務環境を踏まえた上で、税金投入も視野に入れることも止むを得ないと考えます。

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。

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。

首都直下型地震が予測される中、災害が起きた場合の復旧・復興に道路の重要性が3.11で再認識されました。道路は、ネットワークされてはじめて道路機能が発揮されます。その意味で、首都周辺の環状道路の早期完成が急がれます。大きな災害がくる前になんとしてもネットさせるべきと考えます。

地方都市の『ものづくり』が、世界のものづくりを支えていることが今回の3.11で明確となった。日本のものづくりが空洞化する中で、地方のものづくり支援がサプライチェーンという視点で高速道路のネットワークが今後地方の活性化・雇用確保という点で重要と考えます。

上記と関連しますが、グローバルは、交流と競争であるにとらえると、アジアとの競争が今後も引き続き強まることが予測される中、日本の国力強化のためにも『人・もの・カネ・情報』が常に活発に動く(都市間交流・競争)必要であり、このインフラの基本が高速道路のネットワークであると考えます。

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。

維持管理費が今後増すことが予想される中、限られた財源での道路整備は、選択と集中が焦点となってくると考えます。この選択と集中の結果としてある路線を整備するとなれば、そこに至った経緯・理由などを平易な言葉で国民に明確に説明できることが必要と考えます。