

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

栃木県

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

・中間とりまとめにおける「今後の料金制度の基本的な考え方」に賛同する。

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】

・既に終了している休日1,000円制度については、観光振興など一定の経済効果があったが、一方で局所的な渋滞の発生や長距離利用による通過交通の増大などの問題も発現した。そもそも、有料道路制度の政策目的を踏まえた議論があったのか、疑問を持たざるを得ない。

・現行の割引制度については、通勤割引などにより、並行する一般道路から高速道路への転換が見られるなど、一般道路の渋滞緩和等の効果が得られているだけでなく、既に国民の日常生活に定着したものとなっている。

・更に、東日本大震災の影響による風評被害は未だ払拭されていないことなどからも、現在の料金割引を引き続き継続していくべきである。

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。

・料金割引は、物流、業務移動、通勤、観光、買物、救急、更には震災復興など、多様な高速道路の機能・役割の発現を顕在化させるほか、地域経済の活性化等への正の波及効果をもたらす等、とちぎの総合力を高める土台となっており、現行の割引制度は継続すべきと考える。
・その財源確保策については、高速性・定時性・安全性等の高いサービス水準を今後とも持続させることを前提として、償還計画の見直しや税金の投入を視野に入れた検討を行う必要もあると考える。
・ただし、国民の理解を得ることはもちろんのこと、民営化会社のノウハウの活用が前提である。

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。

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。)

・高速道路については、今後とも持続的に高速性・定時性・安全性等、高いサービスレベルを保持することを前提とし、その機能維持のための償還計画の見直しや償還後の継続的な利用者負担等、一定の財源確保策を検討すべきと考える。
・無料の直轄国道については、自動車の走行機能を重視するだけでなく、生活道路としての機能まで幅広い役割を担うものである。機能上、高速道路とは異なる道路は、サービスレベルによる差別化が必要と考える。

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。

・高いサービスレベルを提供する国土幹線道路以外の有料道路においても、持続的に機能を保持していくためには、維持更新に必要な費用を確保するための償還計画の見直しや、継続的な利用者への負担等、財源確保策を検討すべきと考える。
・自動車メーカーと連携し、逆走防止に関する技術を早急に確立するなど、超高齢社会の到来を踏まえた施策を積極的に展開されたい。

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。

- ・高速道路ネットワークは、依然として大きな地域間格差やミッシングリンクがあり、災害に強い国土づくりを行うためにも、高速道路が国全体のネットワークとして機能するよう、着実に整備促進する必要がある。
- ・我が国の経済、産業等を牽引する大都市圏や中心都市、またそれらの連携強化に加え、地域の孤立化対策や多重性の確保など、防災・減災面からの強化にも十分配慮する必要がある。
- ・また、高速道路の利便増進はもとより、防災・減災面に機能するSA・PAやスマートICの整備を促進する必要がある。
- ・特に、スマートICについては、設置要件の緩和や整備に要する財源を確保すべきである。

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。

- ・高速道路及びこれに準ずる道路については、制度や位置づけ、更には整備に向けたプロセスが、より国民にわかりやすい形となるよう、継続的な取組が必要である。
- ・一方、地域の生活道路としての機能も有する一般国道等については、画一的なプロセスによることなく、個々の課題や地域の声を踏まえる等、状況に応じた柔軟な対応が必要と考える。