

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 群馬県 太田市

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

「基本となる考え方」に関して異論はない。

ただし、都市部へ集中せざるを得ない産業構造が解消されないなか、全国共通の料金制度は、ともすれば地方にとって物流や観光振興などの交易に大きく影響する。弾力的な料金施策とともに大都市と地方都市間の円滑な交通体系の構築を望む。

さらに、対距離制を基本とした場合にあっても、「公正妥当」や「全国共通」の考え方が、地方にとって負担となることのないような料金制度ならびに施策となることを期待したい。

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】

国民生活や経済活動に密接であり、かつ交通流動等に対応した通勤割引や深夜割引は有効であったと思う。しかしながらその後、導入された制度は猫の目のように変わり、どこに主眼を置いたものなのか、わかりづらかった。今後はPDCAサイクルによる検証を踏まえ、導入目的や政策を明確にしながらかつ持続可能かつ柔軟な制度の導入を望む。

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。

- ・国内産業の空洞化を食い止め、内需拡大につなげるためにも、地方都市への産業誘致や地元産業の支援、育成となるよう「物流コストの低減」を重視する。
- ・割引については、交通誘導や観光振興、物流などの様々な施策と融合させながら、確実な償還と料金制度からの検討が必要と考える。さらに、民営化の考え方をさらに発展させることが可能となるような仕組みを構築すべきである。
- ・財源確保策については、利便増進事業による割引の効果をきちんと示した上で議論すべきである。
- ・税金投入は効果のためにあるべきで、割引のためのものではないと考える。

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。

ETCマイレージの対象を拡大

現行のETCマイレージは通行料金の支払額に応じてポイントが貯まり、そのポイントを還元額（無料通行分）と交換できるサービスであるが、これにSAやPAの利用（回数を想定）を加える。さらに還元できる範囲も高速道路の附帯施設すべてで使用できるようにする。これによりSAやPAの利用促進が図れ、出店元や地域の活性化に効果が期待できる。加えて、安全運転の励行に寄与すると考える。

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。)

「中間とりまとめ」の方向性どおり、世代間の負担のバランスを保つため、更新などに係る費用については、償還期間に組み込むことでやむを得ないとする。当然のことながら更新等に伴う費用や償還対象については精査し、透明性をもって検討してほしい。

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。

インフラの管理体制の確立を望む。一定期間の耐用年数を経過した場合、点検を義務付けするシステムを確立し、維持更新に万全を期してほしい。

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。

東日本大震災の経験から、国土幹線道路の果たす役割が改めて認識された。中間とりまとめの<新たな整備の考え方>に示されたネットワークと利便性を兼ね備えたネットワークの早期実現を期待する。

とりわけ地方の立場から、主要都市間・地域間の駆動性を確保するため、“既設道路の機能強化(簡易ICの増設等)”を図ることで、地域医療や防災等の分野における効率的分担が実現し、連携生活圏を形成することが可能となると考える。

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。

- ・道路種別に関わらず、一体的に整備プロセスを整理することで、住民合意形成が深まることが期待される。
- ・整備目標や整備プロセスを透明化することで、一体的に整備が必要とされるアクセス道や一般道の整備、あるいは周辺整備といった「まちづくり」が効率的に進められるため、期待したい。