

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 千葉県 都道府県 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

東京湾アクアラインを含む首都圏の環状道路の料率を低減させ、都心部に集中する交通を環状道路へ適切に誘導し、都心部の渋滞緩和を図るなど高速道路ネットワークを最大限に利活用できる料金制度の構築が必要である。

首都圏には、複数の高速道路会社、料金体系が存在し、ターミナルチャージによる割高感があることから、その解消を図る必要がある。

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】

民営化時及び利便増進事業による料金割引が、高速道路の利用促進に大きく寄与したものとする。さらに、都心部や東京湾岸地域に集中する交通の一般道路から高速道路への転換を促進する料金割引を検討していく必要がある。

今後とも、社会経済活動の効率化、活性化へ寄与させていくためには、継続的に料金割引を実施する必要がある。

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、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。

首都圏においては、料金割引により圏央道や東京湾アクアラインなどの環状道路へ交通を誘導し、放射状の高速道路の渋滞緩和や物流コストの低減などを図る必要がある。

高速道路の料金割引の財源については、償還計画の見直しなどにより利用者負担を基本に検討する必要がある。

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。

東京湾アクアラインは、首都圏の交流連携の強化、地域経済の活性化、都心部の迂回機能の強化などを目的に、平成21年から約5年間の長期にわたり、普通車料金を800円に引き下げるなどの社会実験を実施しているところである。

これにより、東京湾アクアラインの交通量は実験前に比べ1.6倍、特に大型車は2倍に増加し、木更津市を中心に人口の増加、大型商業施設の立地の進展、物流の効率化が進むなど、料金引下げを前提として地域社会が形成されている。

これらのことから、平成26年度以降の東京湾アクアラインの通行料金は、地方の負担を伴うことなく、国策による引き下げが必要である。

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。)

高速道路は、適切な維持更新を行いながら、世代間を越え利用可能な財産として引き継ぐべきであり、その費用負担が、特定の世代に集中することがないように配慮する必要がある。

大規模更新費用や維持管理費用については、償還期間の延長など世代間の負担を分散する必要がある。

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。

高速道路の高速性や快適性、安全性などのサービス水準を維持する費用の負担については、その恩恵を受ける道路利用者の負担とすることを基本に検討する必要がある。

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。

整備が遅れている圏央道の大栄から横芝間などミッシングリンクの解消を図る必要がある。

高速道路は、高速性や快適性、安全性の確保が重要であり、4車線以上の整備が必要である。

高速道路を有効活用し、利便性の向上、物流の効率化、周辺地域の活性化を図るため、簡易ICを増設する必要がある。

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。

計画策定の内容を国民、道路利用者にわかりやすい形で伝達していく視点を持ちつつ、事業のスピードアップを図ることも重視する必要がある。