

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 神奈川県 茅ヶ崎市

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

「中間とりまとめ」の中の今後の料金制度の基本的な考え方の一つに「弾力的な料金施策等による交通流動の最適化」という項目があるが、今後新たに整備され供用が予定されている高速道路と接続することとなる既存の高速道路についても、弾力的に料金体系を見直していかなければ交通流動の最適化には至らないと考える。

当市の状況を踏まえると、圏央道の一部を構成するさがみ縦貫道路が当市の箇所も含め平成24年度末に一部供用開始され、26年度末までには全面供用される予定である。同じく圏央道を構成する横浜湘南道路や高速横浜環状南線についても順次供用開始される予定であるが、さがみ縦貫道路と横浜湘南道路を接続する新湘南バイパスは、圏央道の供用開始と併せて交通量が現在より大幅に増加することが予想されるが、現開通区間である8.8kmで400円(普通車)という料金であることから、通過車両の負担軽減・交通流動の最適化のためには現行の料金体系を見直す必要があると考える。

今後、既に事業化されている高速道路の供用やミッシングリンクの解消の際には全国的にこのような状況が考えられることから、現在の基礎的な料金体系として一般有料道路では個別路線毎の採算を加味した料金となっているが、これまでも各路線の供用開始と併せて料金水準の見直しを行ってきた首都高速や阪神高速と同様に、地域の実情に応じた料金水準や償還期間の見直しを全国的に行っていく必要がある。

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】

通勤割引や深夜割引、平日3割引、休日5割引、地方部における休日上限1000円割引がこれまで実施され、時間帯や車種によっては効果が見られなかったところもあるが、大局的に見れば全ての料金割引において一定の効果があったと言えるのではないかと考える。特に、首都圏から地方部への利用台数の増加はめざましく、今後地方部におけるミッシングリンクの解消が期待される中で、経済面や災害面において首都圏と地方部の繋がりを強化するためには、今後も継続して料金割引を行うことが重要である。

ただし、一方で割引による渋滞の増加等の弊害もあり、これについては路線毎の渋滞の性質を見極め解決策を検討していく必要がある。

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。

当市の東西を横断する国道1号などについては、慢性的な渋滞を引き起こしており、その解消による生活道路の安全確保や交通流動の向上が期待される場所である。それに伴う地域活性化効果を考えると、料金割引において重視すべき点はまずは一般道路の渋滞解消ではないかと考える。利便増進事業では機構の債務の一部を国費で負担して、その分料金割引に当てているが、民営化前と比べると民営化後は年間約1800億円割引額が増加しており、そのことによる地方部や首都圏へのネットワーク効果や国民サービスの向上は計り知れないものがある。

今後の利便増進事業の継続には更なる国費の負担やそれに伴う財源の確保が必要であるが、今後の国民サービスの向上や国土幹線道路の利用を考慮すると、これを継続するための税金の投入等についてはやむをえないのではないかと考える。

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。

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。)

高速自動車国道(NEXCO管理区間)においては、経過年数30年以上の区間が約4割を占めるほか、一般道の約10倍以上の大型車両の通行等の使用状況により、要補修損傷件数は年々大きく増加している。最近では中央道笹子トンネルの崩落事故が起きており、通常の修繕はもちろんのこと、時期的に今後大規模更新が必要とされていくことになる。「中間とりまとめ」では債務の確実な償還を基本と考えながらも、償還期間延長や償還対象経費の見直し等幅広く検討を行うとされているが、今後も定期的に大規模な更新を行わなければ、更に健全性が低下し人命を失うような事故が発生することから、国民の安全や安心の確保を何より優先として、有料の国土幹線道路においては大規模更新に必要な費用を償還計画に含み、また財源の確保としては平成21年度に一般財源化した道路特定財源に代わる、受益者負担の原則に基づいた新たな目的税の導入を検討すること等が考えられる。

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。

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。

高規格幹線道路の整備延長は特段の停滞なく年々増加しており、進捗率は全国で73%であるが、ミッシングリンクが全国的に散在して見られることから現状では本来のネットワークの役割を十分に発揮出来ていない部分がある。経済活動の根幹を成す高規格幹線道路の整備促進は今後の日本経済の発展には不可欠であり、まずは約1200ある未事業化区間の早期事業化や事業中区間の早期整備を行い、都市間移動の速達性においても他先進国と同様のレベルにならない。

また、防災面からも高規格幹線道路の整備促進、ミッシングリンクの解消はまったなしの状況である。特に、首都圏を始めとした人口密集地域においてはネットワークが確立されていない状況で災害が起こった場合に、災害応急対策の遅延等の影響が予想されることから、事業用地の早期取得を含め人口密集地域の集中的な整備を行うべきである。これまでは、事業中の区間であっても事業用地の取得が難航し整備が滞っている区間も少なくなかったが、今後は国土強靱化計画などにより公共事業の拡大が期待されることから、財源が限られている中でも効果的・戦略的に整備を進捗させるために明確な指針を打ち出す必要がある。

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。

高速自動車国道と一般国道自動車専用道路、一般国道で整備手続きのプロセスが異なっており、特に一般国道において第三者機関の審議が無いことについては是正すべきである。それも含めて、道路種別によって何故整備プロセスが異なり、どのような審議が行われているのか等、整備までのプロセスを分かりやすく国民に周知するべきである。