

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 】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 】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

厚木市

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

高速自動車国道の利用料金については、対距離料金制や均一料金制を併用しているが、対距離料金制は、距離に対する分と利用1回に対する分との合算による料金となっており、短距離の利用の場合は割高なものとなる。昭和47年道路審議会答申の趣旨のとおり「その料金設定はなるべく一貫性、一体性を持たせることが適当」との考えに立ち、料金体系の見直しを願いたい。

また、東名高速道路のような、一直線の路線である単一路線に対しては、妥当な料金と低減への努力が必要であるとともに、圏央道のような環状路線に対しては、弾力的な料金施策等が必要と考える。

については、一貫性・一体性を念頭に置き、道路が持つ機能を十分に発揮させるために、「最終目的地までの利用料金」をシンプルで、分かりやすい弾力的な料金施策が必要であるとする。

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】

無料化実験などについては、国の施策として行われた分と道路会社の努力により行われた分とがあり、地域活性化などの面から有効的であったことが検証されている。

しかし、該当路線地域における激しい渋滞発生緩和や物流コスト引下げによる経済振興、観光振興を一層図る必要があることを踏まえると、国の施策として実行されるべきと考える。(道路会社の努力については、民営化したことからすれば当然行われるべきである。)

料金割引制度については、地域経済化、広域連携として一般道路に集中する交通を分散させるため、圏央道のような環状道路に対しては特に有効と考える。

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、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。

本市が存する関東地域は、我が国の政治・経済等の首都中枢機能や国際ビジネス拠点の役割を担い日本全体を牽引するリーディング圏域である。我が国の国際競争力を強化するためには、国際ゲートウェイと国内各地域を繋ぐ道路ネットワークの整備を一層推進する必要がある。

また、道路整備は、地域の活力向上や産業・物流拠点、自然・観光・文化などの地域資源との交流ネットワークの形成を促進するとともに、主要拠点における都市機能の強化等を劇的に向上させるものである。

よって、整備・供用されている高速道路を一層活用するため、一貫性・一体性を念頭においた料金割引制度は重要な施策と考える。

財源確保については、今後、一般財源を使いつつ、高速道路の改築・修繕・更新をする一方で、料金割引の維持のため、一部道路特定財源化を図るべきと考える。

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。

国民が負担している、ガソリン税・石油ガス税・自動車税・軽油取引税などは、そもそも「道路特定財源」であり、道路の整備・補修を目的として成立しているものであり、この目的以外への流用は賦課目的を逸脱するものである。国として早急に平成20年の税制改正を再改正し、誰もが納得できる体制を作った後、高速道路の料金施策を議論すべきと考える。

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。)

高速自動車国道の建設費については、国が責任を持って確保すべき。

道路の維持補修費については、自動車に乗らない人までもが費用を負担することとならないよう、自動車利用者が負担すべきである。(問1-4 参照) また、無料の国土幹線道路においては、道路特定財源化を図るべきである。

海外でも、維持費を確保するために有料化する動きが出ている。

現在、維持補修費は年間3千億円程度、債務完済を10年延長しても約3兆円と伺っている。この約3兆円は年間3千億円なので、現在比で実質2倍しかない。しかし、全国で多発的に国土幹線道路の老朽化は進むと考えられるので、債務完済延長と同時に、建設時から維持補修費の掛からない構造を採用し将来に備えるべきと考える。

【費用負担の明確化】 国は建設費等を負担、高速道路利用者は高速道路の維持補修費の一部を負担するという考えの下、妥当な料金体制の構築が望まれる。

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。

国は、改築・延長しなければならない高速道路の意義及び現在まで整備してきた高速道路の老朽化を丁寧に国民に対して説明すべきと考える。「だから道路予算は必要で確保する必要はあるのだ」と。

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。

本市が存する関東地域は、我が国の政治・経済等の首都中枢機能や国際ビジネス拠点の役割を担い日本全体を牽引するリーディング圏域である。我が国の国際競争力を強化するためには、国際ゲートウェイと国内各地域を繋ぐ道路ネットワークの整備を一層推進する必要がある。

また、地形的にネックとなるところ、代替路線がない高規格幹線道路については、優先的な整備やJCTを設けるなど、広域ネットワークの形成を推進すべきと考える。(中央道トンネル事故でも明らか。)

一例として、神奈川県中央部を東西に走る厚木秦野道路については、首都圏中央連絡自動車道と新東名高速道路を結び広域ネットワークを形成する路線として、優先順位が高いものと認識している。

さらに、ETCを活用し既存高速ネットワークの機能強化を図るため、スマートインターチェンジの整備促進についても重要と考える。

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。

国民の生活を良くするために道路を作るのだから、道路整備は速やかに実行されることが望ましい。計画以来何十年などというのは、時期を逸している。この最大の目的を達するための1つとして、環境アセスメントを効果的に実行するためにも、その評価手順等を見直し、簡素化を図るなど、検討していただきたい。

また、捻出した財源を無駄に浪費することのないよう、地元市町村等と一体となった道路整備体制を構築すべきと考える。