

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 福井 都道府(県) 小浜 (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

無理なサービスは控えて、長期的な見通しを建てた上で適切な料金設定が必要であると考えます。

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】

割引等のサービスに関しては、維持管理を圧迫しない範囲で継続して頂きたいと思います。
また、自家用車の依存度の高い地方部で割引措置が優遇されているのはありがたいと思います。

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。

前問の回答と重複する点もありますが、維持管理を圧迫するようであれば無理なサービスは控えるべきであると思いますが、鉄道網、公共交通機関等の脆弱である地方部に関しては一定の配慮を継続して頂きたいと思います。

また、地域活性化の観点から、本市のように人口減少が続くなか、歯止めをかけるには雇用環境の安定的提供が不可欠であると考えます。そのためには企業の誘致が必要であり、さらに、そのためには他の施策も当然必要ではありますが、物流コストの低減はウェイトの多くを占めると考えます。

B/Cを考えると当然ながら、人口の少ない地方部が不利になりますが、単に数字の比較ではなく、地域の特性を考慮した制度が必要であると考えます。

また、財源に関しては種々の問題があるとは思いますが、たとえば料金体系の細分化(車種等)等、短距離の料金割増等、ある程度利用者が負担するべきであると考えます。

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。

災害時(豪雨、地震時等)においては避難道路として無料で利用できるようにできないでしょうか。(雨量による事前規制の見直しが必要になると思われます。)

周遊割引等の高速道路会社のサービスが継続でき、利用者の利用しやすい体制の継続をお願いしたいと思います。

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。)

大規模更新に要する財源に関しては税金に頼らざるを得ないと考えます。

ただし、有料の国土幹線道路については、料金収入の一部を将来の大規模更新費用の一部に充当すべく、料金設定を行っても良いのではないかと思います。

大規模更新に関しては、国土幹線道路に限らず、その他道路、上下水道等のライフライン、港湾、漁港等の施設など、多岐にわたり、それぞれ更新時期、受益者も違うため、世代間の負担バランスについては特に考慮する必要が無いのではないかと思います。

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。

都市部の渋滞緩和の必要性は最優先であると思いますが、同時に地方部(特に日本海側)のミッシングリンクの解消は早期実現が必要であると思います。

太平洋側での地震時の避難、流通経路の確保については必要不可欠であり、阪神淡路の震災時に当市を縦断する直轄国道である27号が迂回路として利用されましたが、地方部の直轄国道については生活道路を兼ねている場合が多くあり、大型車両等の頻繁な交通は一般車両の安全な通行を阻害する恐れがあると思われます。

また、合わせて、幹線道路については4車線化が不可欠であると思います。

2車線では、事故時、点検、修繕時等に通行止めが必要であり、ある程度交通量は考慮すべきかとは思いますが、機能性、安全性を重視して順次整備が必要であると思います。

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。

整備プロセスの充実、国民への解りやすい説明は重要であります。それによって手続きの複雑化は避けるべきであると思います。

手続きに要する期間が長くなることによって、その期間内の法改正、基準の見直し等に対応していく必要があり、余分な費用の支出、事業期間の延長等により結果的に不利益を生じる場合があると考えられます。

また、第三者機関等の必要性は認識しておりますが、問1でも記載したとおり、事業評価においてB/Cに重点を置くと、地方部の整備は遅れる一方となります。

災害時の迂回路等を効果として無理やり数値化することは可能ですが、一定規模の都市を通過する路線以外は、数値にこだわることなく多面的な判断が必要ではないでしょうか。