

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 長野県 上田市

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

・高速道路の果たしている役割において、将来世代にわたる持続可能なシステムに向けた公正な負担を行うためには、「中間とりまとめ」で示された基本となる考え方において妥当と考える。
・交通需要に応じた料金変動については、利用収入に応じて料金に反映されることが基本と考えるが、交通需要等に応じた地方の実情に即したきめ細かな変動料率を検討する必要がある。
・料金の低減については、自動車交通と他の交通機関の関係をしっかりと精査し、国民生活及び経済活動などに大きな影響を及ぼさない配慮も必要である。

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】

・平日・休日においては、通勤時間帯を始め一般道路から高速道路への交通配分が促進され、渋滞の解消や移動時間の短縮に寄与している。
・また、特に休日においては、観光面において広域的な集客に寄与していると考えている。
・割引や利便増進事業による割引等を引続き行うことを希望するとともに、利便増進事業と同等の割引が恒久的に持続することを希望するが、割引制度の通年実施が困難な場合は、例えば、行楽シーズンなど期間を設けて実施することも一つの方策であると考えている。
・休日上限1,000円とした試みは、地域活性化などの面からもインパクトがあったと思われるが他の交通機関への影響などの課題や施策の継続に必要な予算の制約などの課題があり、持続性のある安定的な料金施策が必要であった。

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。

・利便増進事業による割引制度は、渋滞車両を一般道路から高速道路へ誘導するなど、一般道路の渋滞解消や広域的な交流による地域活性化、流通コストの低減など一定の効果が得られているものと考えている。したがって、平成26年度以降の料金割引についても重視する必要がある。
・債務の返済は最優先課題であるが、国民負担を伴う場合、国民の理解が得られるように丁寧な説明を行うよう要望する。
・極力税金の投入は行わず、償還計画の見直しの中で、財源確保策を検討すべきものと考えている。

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。

・料金が決定するまでのプロセスを国民にわかりやすいものとするため、広く意見を聞きながら進めるなど、透明性の向上も課題である。

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。)

・高速道路の維持管理については、整備費の負担との整合から、税で整備された区間は税で、利用者負担を求めた区間は利用者負担で対応することが基本である。利用者負担で管理する高速道路については、適切に維持更新を行うことにより、その機能を維持していく観点から、償還後も利用者負担とすることは妥当である。

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。

・高速道路の整備・管理にあたっては、新技術の活用や規格・構造の見直し等徹底的なコスト縮減に努めるべきである。

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。

・中部横断自動車道、三遠南信自動車道など高規格幹線道路のミッシングリンクの早期解消による国土幹線道路のネットワーク化を進めてもらいたい。
・広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如等災害面からの弱点を再点検し、緊急性の高い箇所から重点的な強化を進める必要がある。高速道路と並行する国道は、走行性の高い現道としての活用、地域へのアクセスなど、機能面で相互補完関係にあり、通行止めの際の代替としても機能することから、両者の連携を図りつつ、効率的なサービスを構築することが必要である。

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。

・「中間とりまとめ」において提起しているとおり、高速道路だけでなく、少なくとも一体的に整理が必要な並行する国道などを対象に、整備計画や整備手法などの決定・変更にあたって、事業評価の手続きのように第三者意見や地方意見の聴取などを行い、整備プロセスの透明化を図る必要がある。