

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

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

- ・ 基本的な考え方及び具体的な方向性については賛成である。料金水準については、全国で共通とすることが望ましい。

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】

- ・ 一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減等、地域においてもメリットが大きい有効な政策であると考えます。
- ・ 利便増進事業による割高区間割引(特別区間割引、恵那山トンネル等)は、料金水準の共通化のため継続されることが望ましいと考える。
- ・ 一方、利便増進事業の実施に際しては、地方有料道路に対しての施策・予算措置がなかったことから、国民にとっては同じ有料道路制度による道路に施策ギャップが生じ、結果地方有料道路の割高感とともに、運営する自治体に課題を投げかけた状況となっている。このため、高速道路を単体として捉えず、有料道路制度全体として、施策立案を行う必要があったと考える。

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。

- ・ 平成26年度以降の料金割引については、これからの成長産業である観光等、国内の人の流動、地域の活性化に重点をおいて実施してほしい。
- ・ 一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減といった政策を目的に行う割引については、税金の投入によって行う必要があると考える。

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。

- ・ 採算性が乏しい新規路線は、新直轄による整備が行われていることから、既に供用している有料路線で採算性が乏しい路線についても、地方有料道路も含め、無料供用に向けた施策の立案も一案と考える。
- ・ 料金割引の実施にあたっては、地方有料道路も高速道路と同じ有料道路制度に基づくことを勘案し、地域の状況に応じた施策・予算措置がなされる必要があると考える。

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。)

- ・ 有料の国土幹線道路においては、通常維持管理について道路利用者負担で対応し、当初の償還計画に含まれていない大規模更新費用は、償還期間の延長など償還計画を見直し、利用者に負担を求めていくことが望ましいが、その公益性に鑑みて、税金による補完も必要と考える。
- ・ また、無料の国土幹線道路については、整備費の負担と同様に維持管理費及び大規模更新費ともに税金により対応していくことが望ましいと考える。

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。

- ・ 国土幹線道路の機能を常時健全に保つため、点検業務や維持管理業務に、より一層重点をおくべきであり、さらには、著しい損傷により大きな交通支障を発生させる前の段階で補修を進めていくことが重要と考える。
このため、厳しい財政状況の中であっても、維持管理及び更新のための費用は最優先で確保し、また、有料の道路にあっては、利用者に負担を求めるとも必要と考える。
- ・ 高速道路に架かる国道、市町村道の跨道橋については、損傷による高速道路の安全通行に及ぼす影響が大きく、自治体としても優先して橋梁補修を進めているが、補修工事にあたり安全管理費、仮設費等多額の費用を要し、自治体の大きな負担となっている。
このため、緊急輸送路として重要なところは、最優先で地方へ必要な財源を充当するスキームをつくってほしい。

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。

- ・ 道路は繋がってはじめて効果が発揮されることから、完成年度を明確にして、ミッシングリンクの早期解消を図り、経済効果を生むことが必要。
- ・ 東日本大震災の教訓から、太平洋側と日本海側を結ぶ高速交通網は特に早期の整備が必要。
- ・ 県内では、中部横断自動車道、中部縦貫自動車道、三遠南信自動車道がミッシングリンクとなっており、直轄国道も含め、早期にネットワークとして繋がり、地域振興や「命の道」、緊急輸送路として大きな効果を発揮することが望まれる。
- ・ また、高速道路等と並行し、災害時には、一体的かつ代替的に機能する重要路線については、国土幹線道路として直轄による整備・管理が必要と考える。

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。

- ・ 整備プロセスのより一層の透明化・充実については賛成である。事業計画についてもこれらの中で明確化できるようになればよいと考える。