

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

静岡県

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

公平な受益者負担の観点から、距離に応じて課金する料金制とすべきと考えており、基本となる考え方、具体的な方向性には賛同します。

中でも、静岡県内では、昨年4月に新東名高速道路が開通し、東名高速道路とのダブルネットワークが構築され、高速道路の渋滞は大幅に減少しており、今後は、交通量が減少した東名の利用促進や高速道路と並行する一般道路の渋滞解消のため、弾力的な料金施策等による交通流動の最適化を望みます。

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】

通勤割引や深夜割引などの時間帯割引は、渋滞対策や環境対策に寄与していると考えており、今後も継続することを望みます。

また、ETC限定となっている割引については、料金所の渋滞緩和やスマートIC増設による利便性向上等に効果が大きいことから、今後も継続することを望みます。

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。

静岡県では、大河川渡河部や都市部において、慢性的な渋滞が発生しており、県民生活や経済活動の大きな障害となっていますので、高速道路の料金割引による交通転換で一般道路の渋滞が緩和されることを重視しています。

また、昨年4月に新東名が開通し、高速道路からのアクセス性が向上した観光施設では、観光客が増加しており、料金割引との相乗効果による観光面を中心とした地域活性化が図られることを重視しています。

料金割引については、債務の確実な返済や国民負担の最小化などを図る中で、今後も現在と同様に継続することを望みます。

なお、財源確保策については、税金の投入ではなく、受益者負担の観点から、仮に償還期間が長くなったとしても、道路利用者負担によることを望みます。

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。

地方それぞれの課題に対応できるよう、高速道路の利活用促進等のため、短区間料金割引や通行定期券の発行等、特定の区間で個別の料金設定を可能とするなど、地方の声を反映し、きめ細やかな料金制度となることを望みます。

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。)

昨年12月に中央道笹子トンネルで天井板落下事故が発生するなど、高速道路の老朽化が進んでおり、今後、同様の事故を防ぐためにも、償還期間の延長などにより、現役世代・将来世代の間で、道路のトータルコスト(建設・維持管理)を公平に負担してもらうことが望ましいと考えます。

なお、財源については、利用者負担によることを原則と考えます。

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。

利用者の安全を第一として、トータルコストが最少となるよう維持更新に努めていく必要があると考えます。

今後は、建設費の償還が完了した路線についても、維持管理の費用については、道路利用者の負担とすることもやむを得ないと考えます。

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。

静岡県においては、南海トラフ巨大地震や東海地震等の発生が危惧されており、沿岸部における巨大な津波の発生が想定されています。

このため、コスト縮減等により、事業のスピードアップを行い、災害時には緊急輸送路となる高速道路ネットワークのミッシングリンクが早急に解消されることを望んでいます。

また、災害時における防災拠点へのアクセシビリティ向上のためにも、簡易ICの増設も望みます。

なお、全体構想約14,000kmの高規格幹線道路は、現在、国、地方自治体、高速道路会社の整備・管理区間が混在していますが、高規格幹線道路は、国土の骨格となる基幹的な高速陸上交通網を形成するものであり、国・高速道路会社が一元的に整備、維持管理していくことが望ましいと考えます。

さらに、高規格幹線道路がミッシングリンクとなっていて、現在活用されている一般道路の区間の維持管理についても、国が一元的に行うことも必要と考えます。

静岡県内では、伊豆縦貫自動車道の一部となっている有料道路修善寺道路とミッシングリンク区間で活用される有料道路伊豆中央道は、静岡県道路公社の管理となっており、国による一元的な管理を望みます。

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。

「中間とりまとめ」で示されているとおり、分かりやすい整備プロセスが整理されることを望みます。