

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 名古屋市

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

産業・文化・観光の主要な拠点として、世界に誇れる都市を目指す本市においては、地域の連携・交流及び産業・経済発展の観点から、公正妥当で、かつ円滑な交通確保に支障がない範囲で、地元の企業や市民の使いやすさにも配慮しながら、高速道路の料金を低減していくことが重要であると考えます。

また、料金制度については、利用者にわかりやすい安定的でシンプルな制度とし、一般道路における渋滞解消や環状道路を使いやすくする弾力的な料金施策等の実現が重要と考えます。

とりわけ、名古屋市を中心とした放射・環状の高速道路ネットワークが拡充しつつある中で、伊勢湾岸道路の料金が割高となっていたり、環状道路に別料金体系となっている区間があるなどの課題があります。

高速道路ネットワークの効果を最大限に生かすためには、割高となっている伊勢湾岸道路の料金を高速自動車国道なみの料金とするなどの料金低減や、名古屋環状2号線(伊勢湾岸道路が名古屋環状2号線の海上部を構成)の環状道路を十分に活用できる料金体系を検討する必要があると考えます。

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】

これまで導入された料金割引のうち、通勤割引では、並行する一般道路から高速道路へ交通が転換され、一般道路の渋滞緩和に貢献するとともに、深夜割引においては、中型車以上の車種を中心に、その傾向が顕著となるなど、割引効果が確認されています。このような料金割引は、高速道路の有効活用による交通需要管理の目的に合致しており、円滑な交通を確保する上で重要であると考えます。

その一方で、利便増進事業による割引(休日上限1,000円や休日5割引等の料金割引)は地域活性化などの面から一定の有効性も確認されたものの、一部の区間や時期において高速道路の渋滞発生回数が大きく増加するなど円滑な交通確保の観点からの課題や、名二環と一体となって高速道路網を形成している名古屋高速道路が、利便増進事業の対象外となっているため、料金格差・不均衡が生ずるなどの課題が見られました。

本市といたしましては、高速性・定時性など高速道路の本来の機能を損なわない範囲で、割引を継続していくべきと考えます。

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、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。

料金を割り引くことで、移動コストや物流コストの低減となり、人の流れが活発化し、地域の活性化につながり、また、これまで一般道路を利用していた車が、新たに高速道路を利用するようになり、一般道路の渋滞解消や交通事故の低減にも寄与するものと考えます。

割引については、個々の割引の効果を検証するとともに、恒久的な料金制度としていく必要があると考えます。

このための財源確保には、高速道路会社の民間ノウハウを最大限活用した運用を導入するなど努力した上で、償還期間の延長などの現行制度の見直しが望ましいと考えます。

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。

地方道路公社が管理する有料道路は、高速道路網等と相まって交通網を形成し、そのネットワークにより、地域の経済・社会を支える重要な交通基盤のひとつとなっています。

こうしたことを踏まえ、高速道路に係る料金制度のあり方については、これらの地方の有料道路も含め検討を行うものとし、本来の高速道路ネットワークの持つ機能や地域の実情に即した弾力的な料金設定が出来る制度とするとともに、その財源確保には償還期間の延長などの現行制度の見直しが望ましいと考えます。

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。)

有料の国土幹線道路の大規模更新については、一時的に多額の費用が必要とされるため、産業経済活動を支える高速道路の管理水準を維持する上でも、また、国民の負担を極力低減する上でも、施設の長寿命化の一環として整備計画に定め、その期間において全世代間で公平に負担するよう償還期間の延長や、償還対象経費の見直しも視野に入れた利用者負担による料金収入で賄うことが適切であると考えます。

また、無料の国土幹線道路(直轄国道)については、誰もが利用できることから大規模更新についても、税負担が適切と考えます。

一方、償還後の維持管理費については、無料化した場合の渋滞の発生頻度や交通量の増加による道路構造物への影響があるため、高速サービスの利用対価として利用者からの料金を充当していくことが適切であると考えます。

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。

地方の有料道路においても、高速道路同様、構造物の老朽化が進み、今後、大規模更新の需要が高まることが予想されますが、必要な費用は償還計画に含まれておらず、その対応が課題となっています。

こうしたことを踏まえ、高速道路に係る維持更新のあり方については、これらの地方の有料道路も含め検討を行うものとし、大規模更新や予防保全についての費用の全部を賄うことができるよう償還期間の延長など料金徴収による対応が可能な制度の創設、償還後の維持更新に関しても、利用者負担の原則に基づく財源確保が望ましいと考えます。さらに、無利子貸付金の充当率の変更など償還費用の低減が出来るよう、国において措置を講ずることが必要と考えます。

無料の直轄国道については、国が整備すべき道路なので維持更新費を国が負担すべきと考えています。ただし、必要な財源移譲を前提として直轄国道の権限移譲をお願いしているところです。

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。

名古屋環状2号線は名古屋高速道路と一体となって名古屋圏の骨格を形成する環状道路であり、西南部・南部は、国際拠点空港である中部国際空港や国際産業ハブ港を目指す名古屋港への重要なアクセス道路とともに、災害時における緊急輸送路などの都市防災機能の強化につながるため早期整備が必要と考えます。

また、津波の恐れのある地域においては、地域の防災計画等も踏まえ、高速道路の構造に応じて、一時避難場所としての活用を検討することが重要と考えます。

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。

一般国道についても、整備、改築、更新にあたっては事前に協議を行うなど、地方の意見を十分に聴取し反映することとし、地方の実情を最大限考慮する必要があると考えます。