

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

愛知県 一宮市

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

- ・現行の時間帯割引は、複雑すぎてわかりにくいいため、もっとシンプルな料金制度にすることには賛成します。
- ・対距離料金制を基本とすることには賛成ですが、名古屋圏の料金体系については、高速自動車国道だけで設定するのではなく、名古屋高速道路などの他の有料道路も含めて名古屋圏の放射環状道路を一体的に捉え、例えば放射道路の端末区間割引を拡充するなど、都市部や都市近郊の幹線道路の渋滞緩和に効果がある、きめ細かな料金設定を行っていただきたい。

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】

- ・現行の料金割引において利便増進事業による割引を理解している道路利用者は、非常に少ないように思います。
- ・今後の料金割引については、国の支援（税金）による割引か、民営化による高速道路会社の経営努力による割引かを国民にもっとわかりやすく説明し理解を得るべきと考えます。

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、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年度以降に利便増進事業による料金割引がなくなり、時間帯によって従来の24.6円/kmの料金水準にもどった場合、特に地方部においては、国民生活、産業振興、観光等の様々な面で影響が大きく、地域経済が大きな打撃を受けることが想定されます。
- ・従って、特に地方部においては、地域の生活や経済を下支えすることを目的に実施区間を限定して、より波及効果大きい、きめ細かな料金割引を実施していただきたい。
- ・料金割引に必要な財源については、道路は地域の医療・福祉施策、経済施策との観点から、費用対効果を踏まえつつ、適切な範囲で国の財源を投入すべきと考えます。
- ・さらに、高速道路会社のさらなるコスト縮減や利用促進により生み出された費用や休憩施設の営業利益等についても、可能な限り料金割引の財源として活用し、少しでも実施効果が大きい料金体系としていただきたい。

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。

- ・名古屋高速道路一宮線（放射状道路）には料金割引がなく料金が350円と割高に感じるため利用率が低く、並行する国道22号の渋滞対策等のネットワーク効果が十分発揮されていないように思われます。
- ・このため、名古屋圏の料金体系や料金割引については、高速自動車国道だけで設定するのではなく、名古屋高速道路等の他の有料道路も含め、名古屋圏の放射・環状道路を一体的に捉え、有料道路の利用促進に効果がある端末区間割引等を実施するなど、より効果的で工夫したきめ細かな料金設定を行っていただきたい。

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。)

- ・道路は、地域を支える医療・福祉・経済施策との観点から、高速道路の大規模更新については、次世代に負担を極力残さないよう国が責任を持って、費用対効果を踏まえつつ、国の財源を投入すべきと考えます。
- ・財源については、高規格幹線道路計画14,000kmの未整備区間の整備水準を下げることも含め、整備コストの縮減を徹底して実施し、生み出された費用を活用するなど国の財源投入を極力抑える工夫をすべきと考えます。

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。

- ・コスト縮減に資する大規模更新の新技术開発については、民間の技術力を最大限活用し、国が責任を持って取り組んでいただきたい。
- ・道路等で老朽化により現世代で対応が必要なインフラ更新については、現世代及び次世代の命を守る緊急輸送道路の確保等の防災震災対策として国の重要施策に位置づけ、現世代で責任を持って対応する必要性と国の姿勢を国民にもっと説明し、理解を得る努力をすべきと考えます。

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。

- ・道路は、現世代及び次世代の命を守る緊急輸送道路の確保等の防災震災対策や地域を支える医療・福祉・経済施策として、国の重要施策に位置づけていただきたい。
- ・今後の高速道路整備にあたっては、ネットワークとして機能させることと整備スピードが重要で、より大きな効果を早期に、いかに発現させるかを意識すべきと考えます。ただし、今後のミッシングリンクが残る区間の整備にあたっては、採算性、整備費用、整備スピードを考慮し、特に地方部については既存の国道等のネットワークの活用や他の有料道路との一体的活用を重要視すべきと考えます。

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。

- ・整備プロセスの透明化は重要であるが、手続きが多くて必要以上に時間を要しないよう整備スピードも意識した整備プロセスとしていただきたい。
- ・既存の国道等のネットワークの活用や他の有料道路との一体的活用も意識し、高速自動車国道や一般国道等で手続きが異なる現状を改め、今後は道路種別に関わらない整備プロセスとしていただきたい。