

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

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

「ものづくり」産業の集積により、世界有数の産業圏域として日本経済を牽引している本県においては、産業の国際競争力強化の観点から、公正妥当で、かつ円滑な交通確保に支障がない範囲で、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、物流に直結する区間の料金低減や、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)など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課題が見られました。

産業が集積している本県においては、物流の定時性、速達性が重要であるため、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。

「ものづくり」産業が厳しい国際競争に打ち勝ち、産業の海外移転を抑制し、国内での生産を維持・発展させるためには、生産コストを抑える施策が重要であり、とりわけ、物流コストの低減が不可欠です。また、交通事故件数が多い本県においては、交通安全の観点からも一般道路の交通量を低減することは重要と考えます。

割引については、個々の割引の効果を検証するとともに、本県においては、産業育成に効果のある割引について、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のためには、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、償還計画の見直しもやむを得ないと考えます。

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戦略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念頭に検討を行うものとし、例えば、高速道路において、償還計画の延長や弾力的な料金施策の導入など料金体系の再編を行う場合には、地方有料道路においても同様の施策が適用できるようにされたい。

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。)

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、償還期間延長、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、無料化による渋滞の発生や利用車両による道路構造物への影響、並行する一般道の状況等を考慮して、料金により維持管理する路線と税により維持管理する路線を分離、再編することも考えられます。

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念頭に検討を行うものとし、例えば、高速道路において償還期間延長や償還対象経費の見直し、償還後の利用者負担などの見直しを行う場合には、地方有料道路においても同様の施策が適用できるようにされたい。

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。

本県は、「ものづくり」産業の集積により、世界有数の産業圏域として日本経済を牽引しております。成長著しい東アジア諸国との厳しい国際競争に打ち勝ち、国内における生産活動を維持・発展させるためには、当地域において、陸海空の総合的な社会基盤の充実を図り、さらに効率的で低コストな物流ネットワークの構築が急務です。

本県では、今年度、名古屋環状2号線西南部・南部が着工され、また、現東名高速道路のボトルネック箇所の対策ともなる新東名高速道路の事業進捗が図られていますが、厳しい国際競争に晒されている「ものづくり」産業への海外移転圧力は、今後更に強まる恐れがあり、産業活動を支える高速道路ネットワークの整備に一刻の猶予もありません。

これらの高速道路の機能を最大限に活かすためには、既存の高速道路インター出口部の渋滞解消を急ぐとともに、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、重要港湾の三河港・衣浦港へのアクセスの向上など陸海空を結ぶ新たな規格の高い道路ネットワークの構築を急ぐ必要があります。

なお、東名高速道路の岡崎IC付近の暫定3車線運用は、渋滞の低減に大きな効果を上げており、新たな道路整備を待つ間にも、併行して既存道路の運用改善等の工夫に努めることが重要であると考えます。

また、東日本大震災においては高速道路のダブルネットワークなど、緊急時の輸送を担う災害に強い幹線道路網整備の重要性が再認識されたところであり、南海トラフを震源域とする巨大地震の発生が危惧される当地域においても、「命の道」として、リダンダンシーを備えた道路ネットワークの構築が急務と考えます。

さらに、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、高速道路の構造に依りて、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社会資本整備審議会などの第三者機関において、ネットワークのあり方や国と地方の役割分担について議論し、整理することが必要です。

さらに、整理された考え方に沿って、地方ごとに具体的なネットワークのあり方を議論することが重要であり、社会資本整備審議会道路分科会地方小委員会の活用など、地方ごとに検討する仕組みを整える必要があると考えます。その検討に際しては、地方の意見を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。

とりわけ本県における地域高規格道路の西知多道路は、国際拠点空港である中部国際空港と新東名高速道路(伊勢湾岸自動車道)を直結する道路であるため、直轄国道に指定し、国による早期事業化を図っていただきたい。