

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 三重県熊野市

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

今後の料金制度の基本的な考え方について、基本となる考え方はまったくそのとおりであり、ぜひ実現していただきたい。

具体的な方向性のうち料金制度のあり方については、対距離料金を基本としつつも、地方部においては一車線の区間が多いなど利便性に差があり、このことについても考慮していただきたい。

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】

少なくとも無料化は良くなかったものの、都市部から遠いが観光が基幹産業である市町村では祝休日の割引はありがたい制度であります。

NEXCOの地方部、都市部で割引が異なること、首都高速や阪神高速などの端末区間割引が異なるなど料金体系は都市部集中を防ぐ意味でやむを得ないと思いますが、ただし、割引制度が多すぎて理解が難しいので、一定の政策目的の為に割引を残すとしても、もう少し簡素な仕組みにすべきと考えます。

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。

利便増進事業による割引については、当地域では地域活性化、物流コストの低減などのため26年度以降も継続して実施すべきと考えます。その際には、現在、複雑な料金体系を見直し、利用者にとって公平でわかりやすいものにすべきと考えます。
割引継続の財源確保、整備及び維持管理の為に、その水準は検討の要あるとしても「高速」という利便性に対する対価としての有料制は残すべきと考えます。

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。

上限1000円などの上限料金制については、対距離料金を基本とする考えからはずれるかもしれませんが、1000円は安すぎて好ましくないものの、上限2000円、3000円とすれば、半島地域で観光周遊に長距離の運転が必要となる地域にとってはメリットがあると思います。

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。)

民営化の際に、採算のとれない道路は国と地方の負担で建設できる「新直轄方式」が導入され、地方においても各地で高速道路整備が進んでいます。地方にとっては大変ありがたいことではありますが、利用料金は無料であり、維持管理費について国や地方自治体等の道路管理者が税金で賄うことになり、国民負担の増大につながる懸念があります。各高速道路会社による料金設定方法とは異なりますが、将来の補修・改修の財源として「高速に移動する」という便益を享受する利用者の理解を得て、少額でも良いので負担してもらっても良いと考えます。

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。

国土幹線道路だけでなく一般道路の維持管理のこともありますので、「高速に移動する」だけでなく、「移動する」ことに関して負担してもらうことも検討すべきだと考えます。

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。

医療施設等への広域的なアクセスの確保及び安全・安心な生活を送る上で安全度・安心度の高い生命線道路「いのちの道」として、大規模な災害に対応し災害に強い道路として、また、地域格差を是正し、地方が元気になるための広域ネットワーク道路として国土幹線道路の整備は大変重要であり、地方の総意であるミッシングリンクの早期解消をお願いします。

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。

道路建設における整備計画や予算の透明化、優先順位付けの議論する場の設立等を含め、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、国民にわかりやすい形で伝達することは大変重要であります。