

< 三重県 >

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

< 三重県 >

自治体名 三重県

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

- ・今後の料金制度の基本的な考え方として示された提言内容について異論はありません。
- ・料金については、国民生活や経済活動を支えるために実質的に低減していく努力を図るべき、とありますが、全国的にもミッシングリンクが解消されていない地方部も多数あります。本県においても、現在整備が進められている新名神高速道路、紀勢自動車道や東海環状自動車道といった高速道路のほか、
名神高速道路、新名神高速道路及び名阪国道を連結する名神名阪連絡道路
東名阪自動車道・亀山JCTから国道1号北勢バイパスに直結する鈴鹿亀山道路
の早期整備着手を求める声もあることから、まずは整備促進が最優先であり、必要な整備財源をいかに安定的に確保するかの議論が重要であると考えます。
- ・今後の料金制度については、将来の建設費や維持管理費のほか、高速道路本線及び周辺道路の渋滞状況や半島地域の振興、観光振興、高速道路の利用促進等を踏まえ、総合的に検討していただきたい。

< 三重県 >

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】

- ・これまで実施された各種料金割引では、一般道路から高速道路への転換が見られるなど、高速道路の利用が促進されるといった効果もありましたが、一方で休日上限1000円割引実施時には東名阪自動車道などでゴールデンウィーク並の渋滞が発生するといった事例もあったことから、利用促進と高速道路としての機能確保のバランスに配慮した料金設定が必要と考えます。
- ・本県では観光で来訪される約7割の方が自家用車を利用しています。このことから、休日5割引など現行の料金割引が、高速道路の利用を促進し、本県における観光誘客、地域振興に与えている影響は大きいと考えています。

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もなお、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。

- ・高速道路の利用は、利便性と料金抵抗のバランスに支配されるものであり、利用料金は時間短縮など、その利用便益に相当するよう設定すべきと考えられます。料金割引については、高速道路としての機能を確保し、有効に利用できる範囲内で設定することが重要であると考えます。
- ・高速道路が整備されることによる恩恵については、整備時期の違いにより、既に享受してきた地域とそうでない地域があります。これまで料金プール制が採用され、基本、全国の料金水準が共通化されてきましたが、今後建設していく区間についても公正妥当な料金水準を確保し、整備が進められる料金制度(割引)にしていく必要があると考えます。
- ・合わせて重視する点に、高速道路の利用促進が考えられます。本県では本年、20年に一度行われる伊勢神宮の式年遷宮を控えるほか、本県東紀州地域から北陸地域までを網羅した中部北陸圏の観光ネットワーク計画(昇龍道プロジェクト)などに代表される観光誘客、地域活性化を進める取組が多数あります。料金制度(割引)の構築については、地域活性化も含め、高速道路の利用促進が図られるよう検討していくことが重要であると考えます。
- ・高速道路利用者の負担を軽減し、利便性の向上を図る必要もありますが、一方、行き過ぎた割引制度は、確実な債務返済を滞らせる可能性があることから、料金制度については、民間経営のノウハウを活用するなど、柔軟な料金設定や工夫が必要であると考えます。
- ・現行の償還計画には、償還後(平成62年)の更新や道路の機能強化、将来の維持管理費への対応が含まれておらず、これらも含めた検討を行うべきと考えます。

< 三重県 >

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。

・高速道路会社と関係自治体や観光協会がタイアップした高速道路の料金割引プランの拡充や地元関係者や民間企業等と連携した観光キャンペーンで特別料金を設定するなど、様々な主体と連携する取組の一環として料金設定するといったことなどが、高速道路の利用促進や地域振興に有効と考えます。

< 三重県 >

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。)

- ・今後の維持更新のあり方については、その基本的な考え方や更新費用等への対応を幅広く検討していくといった具体的な方向性に異論はありません。
- ・維持更新については大規模更新に必要な費用も含め、世代間バランスを取る必要があると考えます。
- ・また、「整備・管理の基本的な考え方」で示されている維持管理と同様、税で整備した区間(無料区間)は税で、利用者負担を求めた区間(有料区間)は利用者負担で対応することが基本であると考えます。

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。

- ・高速道路関係の維持更新費用については、その十分な予算が確保されるようお願いいたします。
- ・合わせて、高速道路以外の道路についても、将来の大規模更新も含め維持更新のための財源を十分確保していただきたい。

< 三重県 >

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】

< 三重県 >

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。

- ・高速道路のネットワークのあり方について、中間とりまとめで示された方針は具体的方向や新たな整備の考え方も含め、異論はありません。
- ・1) 環状道路など抜本的対策の加速
三重県内で整備が進められている新名神高速道路は中部圏と関西圏を結ぶ日本の大動脈として、また東海環状自動車道は東海地方を環状し、関東、関西、北陸圏へのネットワークを強化する道路として期待しています。
- ・1) ボトルネック箇所への集中的対策
東名阪自動車道の四日市～亀山間は、中日本高速道路(株)管内でワースト上位にある渋滞箇所となっています。昨年12月に運用された暫定3車線化により一部、渋滞は緩和されたものの、依然渋滞は頻発しており、引き続き対策を検討していただきたい。
- ・1) 運用改善等の工夫
上記に関連して、暫定3車線化区間の拡大や簡易ICの設置によるネットワークの活用等、渋滞対策を検討していただきたい。
- 2) 本県東紀州地域から和歌山県において整備が進められている近畿自動車道紀勢線では、一部未事業化区間があります。「繋げてこそネットワーク」の観点から、また防災、地域振興の面からも早期全線開通を図り、ミッシングリンクが解消されることを期待しています。
- ・2) 走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用
 - ・防災の観点からも、高速道路だけでなく、高速道路を補完する名神名阪連絡道路(2)や鈴鹿亀山道路(2)の整備によるネットワーク強化のほか、事業中の国道1号北勢バイパス、国道23号中勢バイパスの早期整備を望んでいます。
 - 1: 名神高速道路、新名神高速道路及び名阪国道を連結する道路
 - 2: 東名阪自動車道・亀山JCTから国道1号北勢バイパスへ直結する道路
 - ・地震直後の避難経路として液状化について、沿岸市町から強い道路づくりの要請があります。被災時に緊急輸送道路となる幹線道路の早期整備や液状化対策など道路強化のための技術的な検討などを進めていただきたい。
- ・2) 簡易ICの増設
(仮称)鈴鹿PAスマートICについては、平成24年4月に事業許可され、本線との同時供用(平成30年度目標)が望まれているところであり、地域の経済の活性化や利便性の向上を期待しています。
- ・2) 防災機能の付加
 - ・亀山西JCTのフルジャンクション化(平成24年4月事業許可)
災害時における代替性の確保の観点からも、本線との同時供用(平成30年度目標)を望んでいます。
 - ・災害時における高速道路の有効活用
紀勢自動車道では、国土交通省、中日本高速道路(株)施工により全15箇所の避難階段や避難場所が計画されています。また、平成24年7月には桑名市と中日本高速道路(株)が、東名阪自動車道の法面部分を避難場所として利用できる協定が締結されています。さらには、盛土以外の高架構造区間において避難階段の設置を望む声が多数寄せられるなど、高速道路については、特に災害時における有効活用のニーズが高く、一層の増進が図られることを期待しています。

< 三重県 >

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。

- ・今後のあり方として、整備プロセスを透明化するとした基本的な考え方に異論はありません。
- ・整備の手続きとして、今後、例えば、ミッシングリンクとなっているなど明らかに整備が必要と考えられる区間において、必要な手続きが完了したものについては、優先的かつ早急に事業化されるといった仕組みづくりを検討していただきたい。