

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

大紀町

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。料金についても、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の考えには異論はありませんが、本町にあっては、命の道ともいべき紀勢自動車道の早期延伸が望まれているところであり、整備促進に必要な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。また今後の料金制度については、今後必要となってくる建設費用や維持管理費用等の直接的なものだけでなく、周辺道路の渋滞状況や、地域の振興等も踏まえ、総合的な検討が必要であると考えます。

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】

・資料「休日5割引(地方部)によるトリップ長の変化(ETC・普通車以下)」に、全国的に利用距離が60kmから100kmの伸び率の数値に顕著に現れており、現行の料金割引制度が終了されることとなれば、地方部の観光や、地域振興に大きな影響をもたらすことになるのではと危惧します。したがって当町としては今後もこの制度の継続を望むとともに、さらには割引対象距離の拡大を検討していただきたいと考えます。

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、利便性とそれに見合う料金のバランスにあると考えます。したがって、料金割引については、高速道路としての機能性を確保した上で、利用者に満足感を与える範囲内で設定する必要があると考えます。あわせて当町では、地域振興、地域活性化、観光誘客が重要課題であり、これらをひとつの目的とした高速道路の利用促進が図られる料金割引制度の構築が必要であるとも考えます。

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。

・関係自治体や観光協会が、高速道路会社とタイアップした地方の観光振興等に特化した割引プランや、民間企業等と連携した特別料金の設定など、高速道路会社の民営化を有効活用し、様々な事業主体との連携を取ることで高速道路の利用促進が図られるのではないかと考えます。

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。)

・今後の高速道路の維持更新のあり方について、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なく、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、財源にあっては、受益者負担の原則からも、税で整備した区間は税で、利用者負担として整備した区間は利用者負担と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、並びに高速道路関係以外の道路にあっても、必ず訪れる大規模更新の際の費用も含め、長期的視点を持ち、十分な財源確保に努められたい。

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。

高速道路のネットワークのあり方について、当地域にあっては、まさしく「繋げてこそそのネットワーク」の考え方に賛同します。単なる地域の利便性の向上だけでなく、経済の活性化により現在疲弊している地域が活性化するための重要なインフラであり、今後一層の推進が必要であると考えます。また防災機能の付加にあっては、現在建設中の紀勢自動車道は、唯一の国道42号の代替としての機能だけでなく、有事の際、緊急車両の通行が可能となることから“命”を繋ぐ道であるとともに、近隣の住民が避難できる避難階段等も整備されようとしており、まさに多様な「命の道」としての機能を持たせることも重要であり、これらのことを全国的にさらに推進されるべきであると考えます。

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。

・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が、事業の具現化に相当の時間が必要となっている点について実際の事業完了時が、問題解消の時期に対し、手遅れとなってしまうかと危惧されます。当地域にとっては、生活の根幹となる道路ばかりでありますので、今後、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であると考えられる区間においては、手続が完了し次第、優先的かつ早急に事業化できる仕組みづくりを検討いただきたい。