

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

滋賀県

長浜市

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

大都市圏内における高速道路と、大都市圏と地方、または地方間を結ぶ高速道路ではその果たす役割も異なっており、一律に距離料金を導入することによって、後者の料金が割高感を伴うものとならないような検討(例えば、基本料金と距離従量制の料金設定において、長距離利用するほど値引き率を割り増しするなど)もしていただきたい。

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】

高速道路は産業の活性化に大きな役割を果たしており、その料金は可能な限り低額とすべきであるが、東日本大震災の発生によりいくつかの実証実験が中止されており、これらの効果等を十分に分析したうえで各種施策の検討をされたい。

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。

通行料自体を低料金化すれば、いろいろなメリットが発現することは明らかですが、一般道からの過度な移行により高速道路の渋滞が常習化すると、かえってデメリットもあると思われます。

利用者負担の原則に立ちつつも、低料金化と利便性向上、良好な通行状況の確保などのバランスを検証していただきたい。

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。

長浜市にとっては、平成24年4月に「(仮称)小谷城スマートIC」が、平成28年度末の供用に向け事業決定(連結許可)されました。完成後には既存の「長浜IC」と「木之本IC」を含め3箇所のインターチェンジが市内に位置することとなります。

市においては、高速道路を利活用したまちづくりや地域活性化策を、近畿地方整備局や滋賀県のご協力のもと検討を進めておりますが、料金制度に関して、南北に長い地勢がある中で3つのICが均等に位置する状況で、市内域移動(3箇所のIC間移動)における高速道路利用料金を無料化できないか、検討をお願いします。

市内域では、生活、就労、観光、産業、医療など旧来から統一的なネットワークが構築されており、市内移動を活性化、迅速化させることは、広域な本市にとって大きなメリットとなります。

また、車移動が中心となっている県内事情を勘案するとき、生活・経済圏域は今後とも広がることは予測されるため、県内移動についても割引き(低料金化)できないか、あわせた検討をお願いします。

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。)

前設問のように料金の割引制度の検討も大切なことですが、「利用の安全、安心」が最も重要なことであるため、近時の高速道路での構造的な欠陥による事故発生も踏まえると、国の根幹となる社会資本の適正な管理(維持更新)は当然として国の責務であると考えます。

しかし、民営化されたことにより「利用者負担の原則」と「独立採算制」が高速道路会社に課せられた使命であることを勘案したとき、会社の経営状況や現有施設の管理状況などを可視化し、一義的には料金収入と会社の負担としつつも、経年の老朽化による長寿命化対策や重大事故の抑制措置など、国の責務となる範疇については一定の税金投入は必要なものと考えます。

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。

国土幹線道路などの高規格道路についてのメンテナンスや修繕工事などのノウハウは、国土交通省で多く蓄積されておられるため、その技術や情報を下級道路の管理者である市町村までフィードバックしていただきたい。

また、本市を縦走する高速道路上に市が管理する跨道橋(オーバブリッジ)が6橋あり、長寿命化修繕工事として近々に施工しなければならない状況ではありますが、地域の活性化や市民の利便性向上、安全な通行確保に直接寄与するものであり、また多額の経費を要することから、国の更なる支援の充実(補助率の増強や肩代わり施工など)をお願いします。

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。

繋げることでネットワーク化することの最大のメリットが発現するため、地方部においてはまずは未供用区間の解消をめざすこととされたい。2車線化については、利用状況や利用予測、建設コストなどを比較した上で、順次の対応も検討されたい。

また、現行の高速道路においてはIC間隔が比較的に大きいことから、簡易ICやスマートICを増設することで、一般道路とのネットワーク化が推進でき、災害に強い高速道路のメリットを活かした避難経路の確保にもつながるものと考えます。

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。

市内3番目となる「(仮称)小谷城スマートIC」の連結許可を、接続する道路の管理者である滋賀県が受けていただいた経験から、事業成立のプロセスの中で「地域の盛り上がり」が重要だと痛感しています。

最も恩恵を受ける地元地域が主体となって、国、県の助言や協力を受けながら地域振興やまちづくり施策を検討、実行できるような体制を今後とも充実していただきたい。