

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 〃】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 〃】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 京都府 京丹後市

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

提言に同意

提言に基づき、以下を実施すべき

- ・「京都縦貫自動車道(公社管理)」の料金及び割引を全国路線網水準と同等へ。
- ・「京都高速道路」の料金及び割引を全国路線網水準と同等へ。

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】

全国路線網のETC割引は、利用者に定着しており、継続すべき。

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。

高速道路は極めて公共性の高い公共財であり、市場財とは異なり、高い外部経済効果がある(例:高速道があることで、周辺に、企業が誘致・立地可能となり、医者をはじめ高度な専門職業人も居住のインセンティブがより強く働き、ひいては「まち」が形成され、成長していける等々。高速道のあるなしで、このような外部効果の大小の差は大きい)。

したがって、このことを考慮すれば、狭義の受益者としての道路利用者だけでなく、外部経済効果を受益する(都道府県を横断する)広域的な地域の広がり(即ち国税負担)の中で、受益者負担が図られるべき。

また、受益が多世代にわたる点からは、建設国債の積極利用が図られるべき。

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。

京都縦貫自動車道(公社管理)の料金水準、料金割引を全国路線網と連動できるしくみとするべき。(全国路線網に編入すべき)

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。)

大規模修繕は、前記P3 の考え方により、建設国債又は国税により図られるべき。

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。

計画立案においては、通行止めとなる区間と期間について、地元への悪影響を最小化すべき。
2車線を4車線へ

一定の財源を支弁すべき経費の優先順位について、「維持更新」と「新設道路」間においては、現在供用しているからという理由だけで維持更新が常に優先されるものであってはならないこと。新設道路建設中の地域にあっては、ようやく順番が回ってきて新設建設していただいているのに、維持更新経費ばかりが優先されることになれば、同じ税負担をしているのに地域内に不公平が発生・拡大する。安全確保は第一義にくる事情だが、急がないものについては新設道路への財源不当に十分配慮してほしい。

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。

全国路線網を形成する道路は、本来、国で一元的に整備・管理すべきであり、府県市管理となっている区間が混在している現状を再編整理すべき。

日本海国土軸を形成していながら、府県管理となっている「山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)」については、必ず早急に、国による整備、管理をすべき。そうでないと全く不公平。

「京都縦貫自動車道」は全国路線網と府公社道路が混在しており、公社道路を全国路線網に移管して、料金及び管理の一元化をすべき。

「京都高速道路」は、全国路線網に編入して、料金及び管理の一元化をすべき。(京都高速と名神高速が交差する箇所をJCT化すべき)

地方は都市部に比べて、長い間、平均して1人当り、かつての道路関係目的税(きはつ油税等)を多く払っているのに、道路整備自体、特に幹線道路は、戦後、都市部間の道路が優先されて建設されており、地域間の負担と受益の不公平を解消するためにも、地方部のミッシングリング解消は、まず最優先に行われるべき。

道路の自動車利用に係るB/Cは、不完全な指標であり、高速道路という公共財には、外部経済を取り込んだ指標が必要。現在、自動車利用が進む都市部も、中には道路ができたから街ができた、との地域も全国的には多数あり、であれば、そんな公益を今度は現在のミッシングリング地域が享受すべき。

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ります。

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。

高速自動車道と一般国道自動車専用道路の手続きを一元化すべき。