

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 京都 都道府県 京都 市町村

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

(回答)

提言に基づき、今後の料金制度のあり方については、負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離制を基本とすべきであり、都市高速道路であっても、京都高速道路のように実質的に全国ネットワークの役割を担う道路については、全国共通の料金水準とすべきである。

その際、各利用者の負担が公平で、社会的・経済的に妥当であるとする「公正妥当主義」に基づきつつ、利用しやすい料金体系として、料金の実質的な低減を図るべきである。

その上で、一般道路の渋滞対策、環境対策、観光振興など、都市の抱える様々な課題に対応するため、目的に応じ、時間帯、曜日別等のきめ細やかな料金設定を行い、高速道路を有効活用するとともに、公益に資する交通需要管理を行い、交通流動の最適化を図るべきである。

また、新たな料金制度運用後に、道路・交通環境の変化について検証し、適宜見直しを行うシステムの構築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】

(回答)

休日や需要の低い時間帯など、需要に応じた料金割引により、一般道の交通量を高速道路に分散させ、一般道の渋滞緩和につながった部分があったことについては、高速道路の本来の機能を発揮させることができていることから、新たな料金制度において、目的に応じ、時間帯、曜日別等のきめ細やかな料金設定を行い、高速道路を有効活用するとともに、公益に資する交通需要管理を行い、交通流動の最適化を図るべきである。

その際、利用しやすい料金体系として、料金の実質的な低減を図るべきである。

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。

(回答)

一般道路の渋滞解消は、物流の安定化や観光客の増加など地域活性化に資するとともに、周辺道路環境の改善による環境対策としても重要であると考えている。

また、現在の割引内容の検証を行い、当面必要なものについては料金割引を継続・拡大できるような償還計画を見直す等し、国の責任において、利用しやすい料金体系の構築を図りたい。

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。

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。)

(回答)

高速道路は高い維持管理レベルを保つ必要があり、一般道に比べ維持管理費はより必要である。

例えば、中央自動車道のトンネル崩落事故対策などを踏まえると、将来的な道路の維持管理費は膨大になると考えられ、償還期間終了後の維持管理費についても、利用者負担を原則とし、利用料金を徴収する制度が必要と考える。

高速道路は恒久的に必要な施設であり、今後の更新などに係る費用の確保については、新たに償還計画に組み込む必要があり、それに伴う償還期間の延長もやむを得ないと考えられる。

ただし、直轄国道を含む国土幹線道路網の維持・強化については、国が責任を担うべき分野であることから、新たな地方負担が生じないような制度設計を行うべきである。

また、京都高速道路のように、実質的に全国ネットワークの役割を担う道路については、国土幹線道路に位置づけ、国で一元的な管理を行うことが望ましい。

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。

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。

(回答)

国土幹線道路の整備による全国ネットワーク機能の確保は、災害時における緊急輸送道路網の機能強化や物流等の促進による経済活性化などが期待される。

これら国土幹線道路の整備・管理については、国で一元的に実施することが望ましく、特に京都高速道路については、当該道路に接続する第二京阪道路などの管理主体が異なるため再編整理すべきと考える。

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。

(回答)

我が国の高速道路等(並行する一般国道含む)は、整備プロセスが道路種別により異なる等、住民にとって分かりにくいものとなっている。よって、住民が把握可能なように、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、住民に分かりやすい形で伝達することが重要であると考え。