

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

兵庫県 姫路市

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

料金制度は、均一制から対距離制への転換を進めるべきである。高速道路利用者は、一般道路利用者に比べて著しい時間短縮便益を受けるため、その受益に応じた負担をすべきである。長トリップなほど受ける便益も高いことから対距離制(あるいは対距離区間制)が公平かつ妥当と考える。

料金施策は道路需要マネージメントを導入する上で極めて有効なツールであり、ETC利用率が9割に迫る現況では、より弾力的な料金施策が可能と思われる。割引等の結果も分析しつつ、既に導入されている大都市近郊における料率割増にならい、日交通量が予測以下の路線では、料率低減の導入などを検討すべきである。

また、本四海峡部については、需要喚起を図り良質のストック活用を促すためにも、現在の突出した料率を改め、利用者にとって公平でわかり易い水準とすべきである。その場合、並行する他の事業者に対する影響を適正に評価し、移動手段の多様性が確保されるよう配慮していただきたい。

一般有料道路についても全国的に料金の平準化に努めるべきである。

問1-2 これまで、高速道路の料金割引として、民营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】

高速道路利用者は、どの路線でも同じ時間短縮便益が得られるものではなく、都市・地方部、あるいは、並行する一般道の容量や混雑状況などの差により、得られる便益は相違する。こうした状況を是正し、さらには、環境などの観点や貴重な道路ストックの有効活用を図るには、料率の増減等による調整、いわゆる道路需要マネージメントの導入が必要不可欠であると思われる。その運用には、理論的な推計と併せ、割引等の社会実験を通じた実際の挙動を把握することが重要であり、よりきめ細かい対応が可能となることから、料金割引については制度化すべきである。

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、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。

利便増進事業による割引は、制度化すべきである。

高速道路の料金施策による交通重要マネジメントには、地域毎の交通特性、実際の挙動を把握できなければ、きめ細かな対応ができない。各路線の容量に見合った適正な交通量となるようコントロールされることで、並行する一般道路の渋滞解消をはじめ、物流コスト低減や沿道の土地利用の高度化など地域活性化にもつながるものとする。

なお、制度維持(制度化)の財源については、

債務返済計画の延長

各道路管理者のコスト縮減

SAなどの利活用可能な資産における収益事業の拡充

利便増進事業による割引の目的や効果を明確に示した上で、一定の税投入

などを検討すべき。

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。

我が国の産業は、個々においては限界に近い効率化を進めているが、物流コストについては、外部要因(高速道路料金)であり、企業独自の取り組みには限界がある。

料金施策は、今後の経済再生や競争力強化に大きな影響を与えることから、受益者負担を原則としつつも、より高位の政策目標である経済再生を図るため、償還期間の見直しによる料率の低減や料金割引制度の拡充を図るべきである。

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。)

高速道路および一般有料道路については、一般道路に比べ極めて大きな時間短縮便益を受けることから、受益者負担が原則であり、その料金収入から維持管理費を調達すべきである。また、大規模修繕あるいは更新にあたっては同様である。そのため、現在の債務返済計画の償還期限を延伸され、単年度の償還額を抑制し、その差額分を大規模更新費用として積み立ていくことを検討すべきである。

上記以外の幹線道路については、ようやく最近になってLCCが最小となるよう、計画・設計・施行段階で配慮されるようになってきているが、これまでのストックについては対処療法的な維持管理がほとんどである。今後、既存ストックについても、アセットマネジメント導入などにより、維持管理の最適化を図ることが必要である。

年々増加していくことが想定される維持更新費の安定確保、国土の信頼性維持・向上の観点から、維持管理・更新事業を対象として、既に一般財源化された道路特定財源制度を再度、目的税として導入すべきである。

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。

今後、社会資本の維持管理は国土の信頼性維持・向上に重要な要素であることから、そのノウハウ・手法は広く共有されるべきである。そのため、各道路管理者が準拠可能な、コスト縮減の視点や最新の知見も反映された維持管理マニュアルあるいは点検要領の整備・更新が必要である。

また、必要最低限の点検項目や頻度を明示し、経費支援と合わせ義務化すべきである。併せてアセットマネジメントの市町への導入支援も必要と考えている。

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。

国土幹線道路ネットワークについても、明確なプライオリティに基づく戦略的整備を行うべきである。

社会資本整備の最大の目的は国民の生命・財産を守り、生活の質の向上を図ることである。被害が甚大で広範囲に及ぶことが想定される東南海地震などへの備えには、防災や減災・速やかな復興・バックアップなどの観点から、国土幹線道路ネットワークが特に重要で必要な社会資本であると考えている。国土の信頼性向上に向け、ミッシングリンクの解消、防災機能の付加、多重性の確保などを、早急に進めていくことが必要である。併せて、我が国経済の再生、経済成長に資するネットワーク構築も着実に進めて行く必要がある。その際には、日本経済を牽引する拠点地域を見極め（選択）、重点的かつ短期間（集中）にネットワーク構築を進める事が重要である。

播磨臨海地域（姫路市、加古川市、明石市、高砂市、稲美町、播磨町）は、日本を代表する多種多様な製造拠点、マザー工場が集積し、H22年度製造品出荷額約5兆円を誇る、我が国のものづくりを支えている地域であり、「貿易立国」と「産業投資立国」の実現に中心的な役割を果たす拠点である。さらには、世界最高水準の研究施設(SPring-8・SACLA)を擁する播磨科学公園都市や国際コンテナ戦略港湾阪神港、国際拠点港湾姫路港、重要港湾東播磨港が隣接しており、こうした拠点を、播磨臨海地域道路により強固に融合させることで、新たな付加価値の創造や国内外からの投資・新規立地がさらに加速され、日本経済の成長に繋がるものである。

播磨臨海地域道路は、国土幹線ネットワークの一部として、本地域の産業と阪神港などの物流拠点や研究拠点とのアクセス強化及びサプライチェーンを支え、我が国の産業・経済基盤や国際競争力強化を促し、加えて、大規模災害時の緊急輸送路、広域の救命救急を支援するなど、多くの政策課題を解消できる、極めて事業効果の高い道路である。

道路ネットワークの利活用をさらに促進するには、ミッシングリンクの解消と使い易い簡易ICの増設が効果的である。これらは、人口減少の中、コンパクトシティや中心市街地活性化などの政策が重視される状況にあって、都市周辺部や地方部における、防災減災対策、救急救命体制への支援など、住民の日常生活の利便性向上や安全・安心に大きく寄与するものである。今後も必要な財源の確保及び連結許可の条件緩和、更にはアクセス道路の整備について、国の積極的支援を求める。

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。

現在の整備プロセスは膨大であり、計画段階から供用開始までに数十年を要する例も稀ではない。今後、さらなる事業のスピードアップが図れる制度改善が必要である。

国土幹線ネットワークは、新たな付加価値の創造や競争力強化を進めている経済界の様々な活動を支え、日本経済の強化・成長に資することはもちろん、今後、数十年内に発生が予測されている大規模地震への備え、防災・減災、被災後の復興支援やバックアップ支援など、今現在の我が国に不可欠な社会資本である。

そのため、下記について検討を加え、制度を充実させていくべきである。

土地収用法など事業遅延要因を排除するための法制度の拡充とその手続きの迅速化
より具体的な選択と集中の基準の作成と公表、迅速な評価手法の確立

新設道路、既存ストックの利活用や維持管理まで含めた、具体的な中長期計画の策定
選択事業への資源(人・モノ・金)の重点配分

広報や住民参画などによる、一連の手続きの透明性・公平性の向上

特に具体的な中長期計画は、必要な事業を安定的かつ効果的に遂行し、国民の将来への不安を軽減して、地域生活の安心感を増すものである。計画は、政策目標を明確にするため、経済成長や防災など他の上位計画と整合させた上で、必要事業量とその財源、事業完成年次を明確にすべきである。ただし、計画の硬直性を防ぐため、定期的な見直しを行い、透明性と妥当性を備えたものとするべきである。