

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 加古川市

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

[]

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】

[]

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。

[Empty response area for question 1-3]

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。

[Empty response area for question 1-4]

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。)

道路特定財源が一般財源化されるまでの考え方は、道路整備を理由に賦課された課税の用途は、受益者負担原則から負担者である道路整備利用者の利益に適うものであり、道路交通が責任を負うべき領域への財源充当は当然なされるべきものとされてきました。

しかしながら、一般財源化されて以降、このような問題が顕著化されてきた感がありますが、道路整備のあり方や維持更新に伴う事業負担については、計画の具体像に応じて決定すべきと考えますが、厳しい財政状況の中では、税金に極力頼らず、料金収入を中心とした対応を検討すべきであり、その所要財源やこれを構成する税体系においては、道路整備の優先順位の設定ルールを明確にしつつ、受益と負担の一致が地域的にも得られるような仕組みを要望するものです。

本市はもとより道路整備が立ち遅れ、未だ整備要望が強い地方においては、道路整備に係る充当財源を地方単独予算に依存する割合が高いことから、安定した財源の不足に苦慮するとともに、財政の健全化に努め、公債費の増大による次世代への負担を軽減し、財政硬直化防止に向けた不断の努力を行っているのが現状です。

このようなことから、今後は、これら維持更新を含めて道路整備課題が多様化し、道路整備に係る財源を拡大せざるを得ない状況と想定されますが、無制限な拡大は非効率であり、かえって納税者の納得が得られないこともあり、ひいては地方負担を助長することになれば、さらに地方財政状況が悪化することとなりかねないこともあり、用途拡大に関しては、地域との合意形成が得られる範囲に制限すべきと考えます。

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。

本市においても高度成長期に建設された道路構造物が今後老朽化の時期を迎え、補修・補強・更新など維持管理に係る費用が急増することを懸念していますが、現下の厳しい財政制約のもとでは道路整備への投資余力が今後確実に減少することが予想されることから維持管理費用を最小限に抑えつつ、道路構造物を適正に管理し、次世代に良好な資産として受け継いでいくことが大きな課題となっています。

今後は、過去の点検・補修結果を蓄積したデータベースの構築、交通の流れに影響の少ない補強技術の開発、評価・予測に係る技術開発や専門者の育成など、構造物の維持管理に関わる各要素技術の充実が急務であると考えますが、所要財源の確保を含めた地方の負担軽減に対する様々な支援策を要望するものです。

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。

道路事業を取り巻く環境は依然として厳しいものがありますが、地域の経済活動と活性化を支え、安全で安心な生活を確保するためには、道路整備を積極的かつ着実に推進すべきであると考えます。特に、東南海・南海地震やゲリラ豪雨等の自然災害に対応できる緊急輸送路の確保はもとより、国際競争力の強化と産業の立地・振興を図るためにも高規格幹線道路網のミッシングリンクを解消し、都市間移動の速達性や代替性を高めることが最優先課題であると考えます。

播磨臨海地域道路は、これらの課題解決に極めて効果が高い道路であるとともに救急救命体制への支援や生活環境の向上など、地域の安全・安心にも大きく寄与するものであり、早期の事業化が望まれています。

また、道路整備の実施に際しては、地域の実情を踏まえ、地域間格差の是正等、地域の道路整備に対する幅広いニーズを考慮し、必要な道路整備や交通安全対策、維持管理等を停滞することなく着実に推進することを要望します。特に、その崩壊が人命の危険を伴う、既存の橋梁やトンネルといった道路施設の緊急安全点検の実施とその維持・修繕の充実にも配慮願うものです。

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。

「中間とりまとめ」のとおりであり、特筆すべきことはありません。