

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 都道府県 宝塚 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

今後の料金制度としては、負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離制とし、料金水準（料率）の全国共通化を基本とするべきである。

その上で、並行する一般道路の渋滞緩和等の政策課題に対応するため、時間帯、曜日別などのきめ細かな料金設定も必要と考える。

ここで留意すべきは、効果の精査であり、PDCAサイクルにより、当初予測した効果が発現しているか定期的に評価したうえで、当該施策の継続又は見直しを検討すべきである。

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】

民営化時に導入した割引については、高速道路の有効活用や都市部における一般道路の渋滞緩和に一定の効果があったと考える。

一方、国の経済対策として導入された利便増進事業としての割引については、特に、休日上限制において、高速道路の大規模渋滞や他の交通機関への影響など課題を残した。また、無料化社会実験では、端部インター付近及び一般道での渋滞が見られた。

いづれにしても、前述のとおり、定期的に効果と課題を把握し、評価したうえで当該施策の継続又は見直しを検討することが肝要である。

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。

一般道路の渋滞緩和等の交通円滑化や環境の観点から交通流動の効率性を最大限に発揮されることに留意して、制度を継続していくべきだと考える。

本市においては、市域を東西に横断する中国自動車道とこれに並行する国道176号の渋滞が課題となっており、中国自動車道のバイパスとなる新名神高速道路(H29春予定)の開通を機に、中国自動車道の渋滞緩和とともに割引制度等によるきめ細かな料金設定により、国道176号の渋滞緩和の促進を期待する。

効果の検証が大前提であるが、有効な施策は積極的に導入するべきであり、様々な工夫の上でも必要な財源については、是度の大寒の公平性を念頭に利用車負担を基本とするべきである。

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。

本四高速の料金については、建設コストが著しく高く、その利用による受益が極めて大きいため、利用車の負担の公平性から見て、料率が高く設定されているが、有効活用などの観点から炊く観と著しく大きな料金差とならないように留意するべきである。

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。)

橋梁、トンネル等の劣化が進んでおり、まず、綿密な現状調査に基づく長寿命化修繕計画を策定し、対応する経費に係る債務についても債務返済機構に引継ぎ償還計画を見直す必要がある。

その上で、国土幹線道路の維持管理については、整備費の負担との整合を図り、税で整備された区間は税で、高速道路の利用者負担を求めた区間は利用車負担で対応することを基本とする。

また、世代間の負担バランスに留意して税で管理していく高速道路のうち、利用者負担で管理する高速道路と広域的なネットワークを形成する路線については、必要に応じ維持管理費などを利用車負担としていくことも検討するべきである。

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。

更新に際しては、単に同じものを作り直すのではなく、まちづくりと一体とするなど、都市改造や防災の観点から思い切った計画を立案することも検討するべきである。

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。

地域経済を牽引し、また、脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全する国土幹線道路の効果を発揮するためには、ネットワーク形成が不可欠であり、道路は繋がってはじめて本来の機能を果たすことを改めて認識すべきである。

また、ネットワークの形成においては、都市間の連携を高め、災害発生時には相互にバックアップが可能となるようなネットワークの多重化も必要である。

このネットワークとしての機能を出来る限り早期に確保することが重要であり、最優先課題として、厳しい財政状況も踏まえつつ、地域毎に抱えている問題の深刻度に応じて、整備効果及び緊急性の高い箇所から重点的に強化を行っていく必要がある。

については、名神高速道路のバックアップをなす新名神高速道路については、高槻～城陽、八幡～大津間を併せ、早期整備が望まれる。

一方、ネットワークを最大限に活用する施策も重要となる。日本の高速道路のインターチェンジの設置間隔は、他国と比較して距離が長いため、高速道路の利用増進、渋滞の緩和や災害時、緊急時の地域へのアクセス機能として、比較的低コストで設置、運営できるスマートインターチェンジは有効であり、今後も精力的に設置すべきと考える。

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。

高速道路とこれに並行する国道などは、走行性の高い現道としての活用、地域へのアクセスなど、機能面で見れば相互補完関係にあるとともに、通行止め時の代替としても機能することから、両者の連携を図りつつ、効率的にサービスを構築することが必要である。

今後、幹線道路の整備にあたっては、このように整備手法が多様化することから、計画の内容やその進捗状況について、国民が把握可能となるよう、道路種別に関わらず、主要な幹線道路については、整備のプロセスを、できる限り充実していくことが必要である。