

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 兵庫県高砂市

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

- ・ 料金水準については、国際競争力の観点からも全体的な引き下げを行うべきである。そのためには、料金を高価にしている「償還主義原則」について、既存の高速道路整備に関する用地費相当の債務・出資金を除外するなど、料金収入によって返済すべき債務の範囲を見直して、コストを引き下げなければいけないと考える。

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】

- ・ 利便増進事業による割引は、制度化すべきである。
料金割引は、一般道から高速道路に分散されることに伴う渋滞緩和による時間コストの削減、地方から都市部への移動コストが削減されることによる人の移動や物流の活性化、地方の観光産業の活性化、地方への人口分散効果などが期待されるもの考える。

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。

- ・ 利便増進事業による割引は、制度化すべきである。

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考えます。

自動車の利用者が道路の維持・整備費を負担する、受益者負担の原則に基づき、目的税（特定財源）が必要である。

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。

- ・ 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。)

・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者負担で対応し、このうち、利用者負担で管理している高速道路については、適切に維持更新を行うことによりその機能を維持していく観点から、償還後も利用者負担とすることを検討すべきである。

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。

・橋梁などの道路ストックの多くが今後、急速に高齢化することとなり、適切な時期に十分な補修をしなければ、橋梁の架け替えが一時に集中するなど将来に大きな負担を生じることが予想される。そのため、個別の事後的損傷対応から、事前の点検や調査に基づく予防的対応へ移行することにより、橋梁などの長寿命化を図り、トータルコストを抑制するなど、戦略的な道路管理を行い、これまで蓄積してきた道路ストックを守り、道路として必要なサービスレベルを確保していくため、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。

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。播磨臨海地域は、日本を代表する多種多様な製造拠点、マザー工場が集積する、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である阪神港が隣接しており、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や研究拠点へ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。

- ・ 国家の発展を支える戦略的なネットワーク形成のための道路整備に関しては、経済政策、地域開発の動向等との関連も分析しながら、選択と集中による効果的な投資となるよう判断を行うべきである。