

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 南あわじ市

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

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」を踏まえ、今後の本四高速の料金については、平成24年2月17日に開催された本四高速の料金等に関する調整会議において、国土交通省より、本四高速の料金については、NEXC Oの料金水準を参考に全国共通の水準とすること、全国共通料金については、平成26年度以降のNEXC Oの料金割引の見直しと併せて検討を行い、平成26年度より導入することを目指す等とされたことから、一定の評価をしているところである。

しかしながら、現状の神戸淡路鳴門自動車道については、島民生活や観光等の地域産業にとって不可欠な道路であり、依然として基本料金の格差、島外を結ぶ代替のない道路としての扱いなど、その課題が残されている。

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】

高速道路の料金割引として、これまで平日割引、休日割引、休日上限千円などの割引が導入されてきたところであり、とりわけ平成21年3月に導入された休日上限千円制度のもと、神戸淡路鳴門自動車道の利用増加に伴う淡路地域への観光客が増加したと聞いており、観光産業を中心に一定の地域振興につながったと理解している。

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。

本市では、これまで阪神大都市圏及び四国近郊の恵まれた地理的特性を活かし、定住の促進や企業誘致、観光等の地域産業の活性化に向けた様々な取り組みを行ってきたが、とりわけ自動車道の通行料が割高になっており、通勤通学者が利用する高速バス運賃への影響で定住化につながらず、また物流コストが高く企業進出が進まないなど、非常に大きな障害となっていた。

平成24年2月17日、国土交通省の「今後の本四高速料金の基本方針」において、本四高速の料金については、NEXCOの料金水準を参考に全国共通の水準とすること、全国共通料金については、平成26年度以降のNEXCOの料金割引の見直しと併せて検討を行い、平成26年度より導入することを目指す等とされたことは、地域産業の育成などの産業振興、担い手の育成・確保などの農漁業振興、観光客誘致や観光資源の掘り起こしによる観光交流人口の増加などの観光振興の発展とあわせて定住促進が図られ、地域の活性化につながるものと期待しているところであり、地域間格差のない利用しやすい料金とするなど利用者の視点に立った料金体系の実現に向け、平成26年度以降からのNEXCO並みの全国共通料金の確実な導入を是非ともお願いしたい。

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。

特記事項なし

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。)

一般国道(生活道路)等における維持更新費用については、その必要経費を十分精査したうえで、その費用負担を世代間で分割することは世代間衡平の観点から適切であり、従前どおり税金により実施することは妥当な措置だと考える。

なお、高速道路については、現在も料金収入により実施していることから、基本的には料金収入を中心とし、税金等他の財源に頼らない対応が望ましいと考えるが、神戸淡路鳴門自動車道など他に代替のない道路に対し、一律で便益負担(料金収入)によるのはいかがなものかと考えるため、現時点では何とも言えない。

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。

特記事項なし

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。

南海トラフで想定される最大の地震が発生した場合、本市では「震度7」、「1メートルの津波が約39分後」に到達し、その後「最大9メートルの津波」が襲来するという想定結果が、平成24年8月29日に内閣府から公表された。

本市においては、東日本大震災の教訓等を踏まえ、最重点施策として災害に強いまちづくりに向けた取組みを推進しているところである。

こうしたなか、道路ネットワークに関しては、大規模地震等の災害時において、緊急輸送物資の円滑な輸送や迅速な救助・救援活動が行えるよう道路の耐震性や代替性を確保し、ネットワークとして十分機能できる道路整備のほか、パーキングエリア等の防災拠点化整備などの道路防災機能の充実が大変重要であることから、これらの整備財源の確保を図っていただきたい。

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ります。

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。

整備プロセスの透明化の具体が明らかでないが、何れにせよ「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」を踏まえ、道路の整備計画や整備手法の決定等にあたっては、地方の意見が十分反映できる仕組みにしていきたい。