

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

神戸市

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

提言のとおり、料金の公平性・妥当性を確保し、安定的でシンプルな料金とするため、「対距離料金を基本とし、水準(料率)は全国で共通」とすべきと考えます。

その上で、交通需要等により交通流動の最適化を図る必要がある場合や特別に配慮すべき事情がある場合には、一定の範囲内で料率を変えることも必要であると考えます。

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】

国際競争力の強化、経済の活性化、一般道路の渋滞緩和など、様々な政策課題に対応するため、きめ細やかな料金とし、国土幹線道路ネットワークの有効活用を図ることは重要と考えます。

その際、第1回国土幹線道路部会の資料にあるように、観光地需要の増加や一般道路の渋滞解消等の効果のほか、高速道路の渋滞発生やフェリー等他の交通機関への影響などについて、幅広く検証し、PDCAサイクルで継続・見直しを検討していくことが必要と考えます。

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。

料金の割引にあたっては、現行の利便増進事業等による割引について、PDCAサイクルで継続・見直しを検討しながら、政策課題に対応していくことが必要と考えます。

例えば、阪神圏において、阪神高速3号神戸線に過度に交通が集中し、慢性的な渋滞が発生している一方で、並行する阪神高速7号北神戸線は交通容量に余裕があり、十分に有効活用が図られていません。

また、料金体系が異なる路線が混在するため、乗継箇所における一般道路で渋滞が発生しているほか¹、ルート間で料金差が生じ一定の路線に交通が集中するといった課題が生じています。

このため、現在、阪神高速で実施されている割引について、その効果を検証し、見直し・拡充した上で継続することにより²、一般有料道路等を含めた既存道路ネットワークを有効活用し、一般道路の渋滞緩和や地域活性化、物流コストの低減等を図るべきと考えます。

なお、割引財源は料金収入の範囲内で確保することを基本とし償還期間の見直しなど幅広く検討するとともに、現行の利便増進事業を継続するなど、様々な政策課題に対応できる制度を構築していただきたい。

- 1 神戸加古川姫路線の離宮公園前交差点 等
- 2 西線内々割引、ネクスコ・本四乗継割引 等
起点と終点が同じであれば異なる運営主体のルートを通っても料金を同額
短区間利用時の料金水準の引き下げ 等

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。

神戸市などの阪神圏関係自治体は、都市圏高速道路等の一体的運営構想として、料金徴収期間の延長や維持管理有料道路制度等の償還スキームの見直しを提案しています。

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。)

有料の国土幹線道路については、大規模更新に必要な費用や建設費償還後の維持更新費用を含めて、料金収入により財源を確保すべきと考えます。

無料の国土幹線道路については、更新費用等の財源を確保するため、世代間の負担のバランスを考慮した新たな利用者負担のあり方を幅広くご検討いただきたい。

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。

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。

「中間とりまとめ」のとおり、「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が喫緊の課題と考えています。

我が国の国際競争力を高めるためには、関西経済の活性化が必須であり、広域的な交通基盤整備を推進するためには、ミッシングリンクを解消し、国土幹線道路ネットワークの整備を図る必要があります。また、これらは、災害発生時には、緊急輸送路や代替路として機能、災害に強い都市構造を構築するものです。

例えば、神戸市域では、別紙7-3にあるとおり、阪神高速道路3号神戸線や第二神明道路で慢性的に渋滞が発生しており、対策として、大阪湾岸道路西伸部、第二神明道路北線延伸部及び名神湾岸連絡線の整備が必要と考えています。

国土幹線道路の制度等の検討にあたっては、地方の財政負担に極力配慮した上で、大阪湾岸道路西伸部などミッシングリンクの整備に必要な財源が確保されるよう幅広く検討いただきたい。

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。

国土幹線道路は、高速自動車国道や一般国道自動車専用道路などの高規格幹線道路、都市高速道路、その他の一般国道に大別されますが、それぞれが有機的に結ばれることにより、ネットワークとしての機能が発揮されます。

一方で、道路の種別により整備手法や地方負担等が異なることから、その位置づけを明確にするとともに、整備手続きを一本化するなど、整備プロセスを整理し、国民に分かりやすい形で伝達することが重要と考えます。