

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

奈良県

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

国土の幹線となるネットワーク形成について

料金は、かつての道路特定財源とともに、幹線ネットワークの形成と維持の原資であることから、国土の骨格を形成する根幹的インフラである国土幹線道路ネットワーク整備のあり方に関する議論を十分に行った上で、料金の総収入を幹線道路の維持管理、改修、建設にどのように配分すべきかの判断を、国の責任においてなされるべきものと考える。

そのネットワーク形成にあたっては、需要の多寡だけではなく、国土形成の観点から必要な道路を、国土全般に渡って整備していく視点を持つべきものと考える。また、災害時のリダンダンシーの確保も重要な観点である。

なお、具体の整備にあたっては、高速で安定した走行を確保するために自動車専用道路とすることを基本としつつも、交通需要の少ない地域において、必要に応じて車線数を減らしたり、走行性の高い国道を活用する等の工夫は必要であると考ええる。

料金体系のあり方について

料金体系は、基本的には、同一車種1トリップ当たりの走行距離に対して共通の料率の下に設定されるべきである。その際、同一のODトリップにおいて、平行道路の最適利用の観点から、料金抵抗の違いによる経路選択の偏りが生じることのないようにすべきである。

なお、こうした考え方からは、国土幹線道路ネットワークにおいては無料区間は生じ得ないが、無料区間については、これまでの整備論からの有料か無料かの区分ではなく、ネットワーク全体の利用の観点からの理論的意味づけが必要と考える。

対距離制を基本としたシンプルな料金制度について

高速道路の種別や管理者の違いによって異なる料金を、シンプルな体系に見直していく方向に賛成。

特に、料金体系の異なる高速道路が混在する地域においては、割高感の大きい区間が発生し、通過交通の一般道への流入をもたらすことから、高速道路の種別にかかわらず、走行した距離に応じて料金を支払う対距離制の料金体系を導入すべきと考える。

(事例：料金抵抗の違いによる経路選択の偏りについて)

(例1：広域レベルの偏り)

- ・大阪圏～名古屋圏を連絡する高速道路は、名阪・西名阪ルートと名神・新名神ルート間において料金格差が存在し、名阪・西名阪ルートに位置する本県に多くの大型車通過交通が流入しているものと考えられる。(更に、これらの通過交通は、無料区間と有料区間の接続点(天理IC)において、一般道に流入し、奈良公園など世界遺産を含む観光地に流入している可能性がある。)
- ・新名神高速道路の整備により、名阪・西名阪ルートからの通過交通の転換が期待されるが、新名神の整備効果を発揮させるためにも、名阪・西名阪ルートとの料金格差の解消について検討することが必要と考える。

(例2：地域レベルの偏り)

- ・本県においては、平成25年度に、(仮称)大和郡山ジャンクションの供用(予定)により京奈和自動車道と西名阪自動車道が接続し、また大和まほろばスマートICの全面供用が予定されるなど、待望の高速道路ネットワーク整備が大きく進展する見込み。
- ・しかしながら、これら高速道路ネットワークのうち、京奈和自動車道及び名阪国道が無料であるのに対し、これらと接続する西名阪自動車道が区間均一料金であることにより、短い距離(約3km)において非常に割高感のある料金区間が発生することとなる。
- ・これら短区間における過度な料金抵抗の発生により、通過交通が市街地部の一般道や世界遺産を含む観光エリアに流入することも懸念される。
- ・こうした局地的な交通流動の歪みを生じさせないためにも、対距離制を基本とした料金体系への移行を推進すべきと考える。

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】

料金の割引は、地域産業の活性化や観光振興、域内交通の円滑化等の観点から効果的であり、今後も可能な限り継続すべきと考える。

なお、従来の割引は、施策の対象とならない地方有料道路の料金について利用者に対し割高感を与えることから、割引対象となる路線と一体的にネットワークを形成している場合は、地方有料道路についても対象とすべきと考える。

(事例)

- ・第二阪奈有料道路は、阪神高速と直結する自動車専用道路であり、ユーザーの多くは阪神高速と一体的に利用していることから、今後の料金施策については、これら地方有料道路についても対象としていただきたい。

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。

現在の償還方式を前提とすれば、割引施策は、需要増を惹起する場合か、公的資金を投入する場合しか認められないこととなる。割引の内容によっては、今後は、償還方式を弾力化し、徴収期間の延長など、将来の利用者の負担を含めた料金徴収を行うことで、割引することも可能であると考える。

また、その際には、将来の維持更新の財源確保も睨みつつ、償還方式のみに依らない新しい料金の考え方を併せて導入することも検討すべきと考える。

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。

料金徴収の目的について

料金体系を検討するにあっては、料金徴収の目的を明確化すべきと考える。料金徴収を行う根拠としては、

初期投資に要した借入金の返済財源

利用者の需要（交通）コントロール（TDM的観点）

今後の維持更新投資のための準備金

今後の幹線道路ネットワークの拡大のための準備金

といった事項が考え得る。

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。)

維持更新のための料金徴収について

道路ネットワークの充実に伴い、今後の維持や大規模更新のための財源の確保は重要な課題であり、そのための料金徴収についても検討を行うべきと考える。

その際、償還方式ではなく、将来の維持更新を見据えて適正な料金を長期的に徴収していくための新しい考え方が必要となるが、大規模更新の時期に応じて料率を変化させることは、安定的な料金体系に繋がらないことから、将来の大規模更新に備えて、先行的に料金を徴収することなども必要と考える。(先行投資を回収する償還方式とは逆に、あらかじめ先行徴収しておく形)。なお、将来の更新に対しては現在の利用者も原因の一部を負っていることから、将来の更新のために現在の利用者から料金を徴収することには合理性があると考えます。

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。

通過交通の割合が高い路線について

通過交通の割合が高い路線については、地域にとってのメリットが少ないことから、地域負担の公平性の観点からも、料金による利用者負担で維持更新費を賄うことには合理性があると考えます。

(事例)

- ・例えば、名古屋～大阪間を結ぶ名阪国道(無料)+西名阪自動車道(有料)ルートは無料区間の割合が高く、名阪国道の交通量は約6万台/日であり、大型車の割合が4割を超える状況。
- ・H17センサスODによる現況交通再現の結果、名阪国道の奈良県区間を走行する約6割が県外を発着とする通過交通であると推計される。
- ・このような広域交通を担う幹線道路においては、地域負担の公平感という観点からも、今後の大規模更新費用などの維持管理更新費については、国費あるいは将来的な維持管理有料制度による財源確保を検討する必要があると考えます。

計画の策定と道路ユーザーの理解について

今後の維持更新財源のために料金を徴収する場合、大規模更新や維持管理に係る計画をしっかりと策定した上で、料金徴収の必要性・妥当性について、道路ユーザーに十分理解していただくことが重要と考えます。

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。

国土の幹線となるネットワーク形成について（再掲）

料金は、かつての道路特定財源とともに、幹線ネットワークの形成と維持の原資であることから、国土の骨格を形成する根幹的インフラである国土幹線道路ネットワーク整備のあり方に関する議論を十分に行った上で、料金の総収入を幹線道路の維持管理、改修、建設にどのように配分すべきかの判断を、国の責任においてなされるべきものと考える。

そのネットワーク形成にあたっては、需要の多寡だけではなく、国土形成の観点から必要な道路を、国土全般に渡って整備していく視点を持つべきものと考える。また、災害時のリダンダンシーの確保も重要な観点である。

なお、具体の整備にあたっては、高速で安定した走行を確保するために自動車専用道路とすることを基本としつつも、交通需要の少ない地域において、必要に応じて車線数を減らしたり、走行性の高い国道を活用する等の工夫は必要であると考え

地域メリットと負担のバランスについて（適切な事業手法の採用）

広域交通を担う国土幹線道路においては、通過交通の占める割合が高い地域と、トリップの主たる起終点となる地域では、地域にとっての整備メリットは必ずしも一致しない。そのような中、前者の地域にとって、多くの地域負担を伴う事業手法は公平感を欠くと考える。

そのため、通過交通の割合が高い区間については、有料道路事業（利用者負担）により整備を行うなど、整備にあたっては、地域にとってのメリットと負担のバランスが確保された事業手法を採用すべきと考える。

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。

無料区間（直轄管理区間）における県の意見の反映について

今後は対距離料金に基づく料金体系を構築することが基本と考えるが、現行制度下においては、無料区間において、今後の大規模更新の有無が県負担に大きく影響することから、維持更新の計画について県の意見を反映する枠組みが必要。