

*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 奈良県町村会(生駒郡斑鳩町)

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

京奈和自動車道の整備を進められ、平成25年度には大和郡山ジャンクションの供用が予定されていますが、有料区間と無料区間が交互に接続すること、さらに西名阪自動車道は区間均一料金であるため、短区間における過度な料金抵抗が発生することとなります。この料金抵抗を避ける交通が生じることで、市街地部の一般道や世界遺産を多く含む観光エリアに通過交通が流入することが危惧されます。

高速道路ネットワークの有効活用と地域の一般道路の安全性の確保を図るためにも、対距離料金制を導入し、過度な料金抵抗を解消することが必要と考えます。

名古屋圏～京阪神を結ぶ高速道路については、そのルートを選択によって大きな料金格差が生じています。このことにより各ルートの通行量にも偏向が見られており、さらに、無料区間を多く含む名阪・西名阪ルートでは、有料区間を避けるために天理ICと近畿自動車道の間で一般道を迂回している車両も少なくないと考えられます。

新名神高速道路など新たに整備された道路のより大きな投資効果・整備効果の獲得と、名阪国道など既整備道路への過度な負担の軽減を図ることにより、地方の財政的負担と道路環境負荷を低減させることが期待できるものと考えます。

適正な通過交通分担の観点から、こうした広域的な料金格差の是正方策についても議論していただくことが重要と考えます。

また、高速道路の有効活用による一般道路の渋滞解消、通過交通の一般道路への流入対策など、料金抵抗の解消については、時間帯割引の実施などによっても解消される要素もあると考えられます。さらに、上記のような通過交通の適正配分の観点からも、弾力的な料金施策による交通流動の最適化の検討は重要な課題と考えます。

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】

利用者利便の向上の観点から各種割引施策は一定の効果をもたらしたと思われま。

しかしながら、奈良県の高速道路の利用実態から鑑みると、地方有料道路との一体的な利用も少なからず想定されることから、地方有料道路についても割引施策の対象としていただくなど、利用者にとってわかりやすくシンプルであり、かつ利用実態に即した料金体系であることが利用促進につながるものと考えます。

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、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施策が無くなることで、高速道路利用の多くの通過交通が、県内一般道路へ転換し、交通渋滞を生じさせる要因となることも推測できることから、利便増進事業による割引の継続は必要であると考えます。

そのうえで、更なる財源確保が必要な場合においては、厳しい財政状況を鑑み、債務償還計画の見直しや受益者負担のなかで、その財源を確保すべきものと考えます。

財源確保に、税金を投入し広く負担を求めることが必要になるのであれば、割引の精査・選択したうえで最小限の負担の中で継続されるべきと考えます。

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。

前述までの回答のほか特にありません。

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。)

昨今報じられているトンネル事故等を見ましても、高速道路をはじめ幹線道路について、老朽化が進むなか、大規模更新の需要が高まっており、その維持更新費用等への対応、財源確保は重要な課題であると考えます。

奈良県域では、名阪国道や京奈和自動車道など高速道路ネットワークに占める無料区間の割合が高く、無料区間の維持管理費の負担増大によって、そのしわよせによる一般道の維持管理費の不足も懸念され、重要な課題であると考えます。

特に、通過交通を多く有する広域ネットワーク路線である国土幹線道路については、地方自治体の税金投入による地域負担を求めるのではなく、公平性と合理性の観点からも、路線の有料化やガソリン税への添加などによる利用者負担により維持管理及び更新費用を確保すべきであると考えます。

有料道路については、将来の維持更新への対応のため、償還期間延長や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、幅広く検討することは妥当であると考えます。

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。

前設問の回答のほか特にありません。

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。

高速道路ネットワークのミッシングリンクによる渋滞、種別の異なる道路の接続による料金抵抗、料金体系の不公平感などから、並行する一般道路へ交通が転換している状況を解消するためには、高速道路、有料道路のネットワークの早期構築は最優先で取り組む課題と考えます。

また、雨量規制、雪氷など異常気象時の通行規制及び交通事故等緊急時の通行規制において、これを補完する一般国道のスムーズな交通の流れを確保することが必要であり、沿線地域の重要な課題であることから、並行する一般国道の改良事業、バイパス整備などの促進も重要な課題と考えます。

また、「繋げてこそそのネットワーク」の考え方により脆弱な地域の耐災性を高めることは、重要な課題であると考えます。

特に、県南部地域における紀伊半島アンカールート早期整備など「命の道」の確保のため、災害時における幹線道路ネットワークの構築は喫緊の課題であり、重点的な予算配分がなされるべきと考えます。

その際、通行料が見込めず、また通過交通が多く、地域へのメリットが少ないとされる区間の路線の整備、維持管理については、地域負担を軽減し、利用者負担を基本とした財源により行われるべきものと考えます。

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。

道路の種別により、整備に至る手続きは異なるなど、現在の整備プロセスは複雑かつ不透明さを感じます。従って、国民に対してより分かりやすい形で示されるよう、整備プロセスをシンプルに整理し透明化が図られる必要があると考えます。

道路の種別、位置づけにより、その整備・維持更新に地方に大きな負担を生じることもあり、こうしたことから幹線道路の整備、維持更新の計画策定や決定の際に、周辺の地方自治体の意見も反映いただけるような手続きの整備を検討いただきたいと思います。