

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 和歌山県 日高川町

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

今後の高速道路の料金制度の基本的な考え方については、国の財政状況の厳しい折であります
が、今後も高速道路ネットワークを維持していただくことが、必要と考えます。

その為には、その負担については、各々の利用者の考え方もありますが、直接的な受益者である
利用者に負担を求めるほうが、より公平と考えます。基本的には、利用者の視点に則した安定した料
金制度を考える必要があると思います。上記の提言については、概ね賛同いたしますが、今後、より
一層議論を交わしていただき、きめ細かな料金設定としていただきたいと思います。

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】

これまで高速道路の料金割引や、平成22年6月から全国の一部の路線で無料化の社会実験が
実施されたところでありますが、結果として割引の導入によって、高速道路の有効活用は促進されま
したが、料金収入は減少している状況で、こうした思いつきの政策は、高速道路料金が道路の適
正な利用を妨げている上に、他の公共交通機関においても影響がでてくるなど、必要とされるモード
が圧迫されることは、大きな問題でもあります。また、地域間によっての不公平感を歪めない事象も
生じていると思われます。また関連している地方部の道路においても、混雑するなど、高速道路が
必ずしも有効に活用されていたとは判断しかねます。

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。

無料化には基本的には反対です。

・無料化された場合には、路線によっては渋滞を惹き起こすことが懸念されることもあり、料金制度については安定的で利用者に分かりやすくすべきである。また、地域活性化等を考慮して、観光振興のために土日、祝日の割引や物流対応の為に大口、多頻度割引等を取り入れるなど、物流コストの低減を図る上でも、利用者の視点に則した料金制度を考えていただく必要があり、他の公共交通機関との役割分担も考慮する必要があると思います。

・民営化の考え方も取り入れるなど、ある程度の料金設定の自由度を認めることで、民間の経営判断により、ノウハウの発揮による独自割引を実施して多様なサービスに繋がる可能性は大である。

・割引の拡大や、利便増進事業による割引の継続によって、財源確保が厳しくなるのは当然であると思います。その時は、償還期間の延長なども考慮し、また割引の継続の廃止も視野に置いて、利用者の負担の公平性からみても料率を高くすることについては、やむを得ないと思います。

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。

地域料金の制定なども考慮する必要があると思います。

例えば、道路修繕費用の負担を目的に、重量貨物車の対距離課金に関するルール制定や、既にシンガポール等で実施済みの都市部の渋滞解消策として、流入車両に課金を、行ない交通需要を管理するロードプライシングの実施も必要と思います。

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。)

料金収入で管理されている国土幹線道路については、適切な維持更新を行なう観点から、償還期間の延長や償還期間後も料金により維持更新を行なうことが適当と思います。

無料の国土幹線道路においては、通常どおり税金により整備するのが妥当と思います。

一方、高速道路と連続する国土幹線道路は、維持更新の利用者負担の考えから無料でなくても良いと考えます。

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。

利用者の支払う自動車関係諸税と料金が投資とバランスがとれるようにすべきであると思います。

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。

先般、内閣府の検討会で南海トラフ巨大地震の新想定が公表され、津波高は静岡県から紀伊半島、四国の太平洋岸で20m以上となり、和歌山県においても、国道42号が壊滅する等、津波により甚大な被害が想定され、こうした巨大地震の備えとして、国道42号の代替道路として、命を守る高速道路の一刻も早い整備が求められるところであり、災害に強い高速道路ネットワークの構築が必要です。早期に紀伊半島を一周する近畿自動車紀勢線の完成が必要であり、更に、高速道路沿いに、一般道からもアクセスできる広域的な避難場所の創設が急務である。

また2車線区間では、頻繁に渋滞が発生して、定時性、高速性が損なわれる為に、災害に備えた機能強化としても4車線化が必要です。

また、道路はその地域のものという考え方ではなく、それを利用する全ての人、経済のものであると思います。紀伊半島一周道路は、まさしく、関西圏、中京圏の人々の活力の源となる歴史、文化、自然回帰への命の道路となる。そういう意味から遅々として進まないミッシングリンクの解消は国にとって大きな損失となっている。

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。

近畿自動車道紀勢線海南御坊間の4車線化の事業化が発表され、事業評価など必要な手続を速やかに実施していただき、早期事業着手を図っていただくことが通念であります。未だに事業評価に至っていないのが現状であります。

評価手法においては、交通量や時間短縮といった経済効率性の評価だけでなく、防災上の課題とネットワーク効果を含めた整備効果を反映するように、評価手法の改善を図っていただき、緊急性が高い箇所の評価や救急搬送や地域活性化に係る効果の計測など、事業の目的、効果に応じたあらゆる方向への評価を行なうため、評価手法の充実を図っていただきたい。

また、路線ばかりではなく、パーキングエリア等にも、その地元への経済効果や災害時の救援基地となるようなビジョンをもって整備計画を進めてほしい。