

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

鳥取県

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

提言の内容は概ね妥当なものと判断しているが、現行料金に大きな影響を与えないよう留意して頂きたい。

また、本県の米子自動車道のような暫定2車線区間においては、維持管理費用も少ないことから、料率を低くすることについても検討して頂きたい。

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】

平日3割引や休日5割引などの割引制度は、高速道路の利用促進、一般道の渋滞解消、ETCカードの普及等に一定の効果があり、交通量の増加による渋滞等の問題が発生していない区間においては、地域活性化への効果もあったものと認識している。

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。

利用者サービスを維持するためには、地域活性化や物流コストの低減などを目的としたある程度の割引の継続は必要と考えており、それに伴う償還期限の最小限の延長はやむを得ないとする。ただし税金の投入については、依然として存在している国土幹線道路のネットワーク(無料区間)のミッシングリンクの解消に優先的に投入すべきであり、割引の財源とすべきではないと考えている。

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。

本県としては、米子自動車道をはじめとする暫定2車線区間の4車線化などによる高速道路本来の走行機能の確保こそが、本来的な利用者サービスの向上であり、まずはそちらに優先的に取り組むべきと考えており、それに伴う償還期限の最小限の延長はやむを得ないとする。

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。)

大規模更新を含めた維持更新については、財政事情にかかわらず、安全確保のために不可欠であることから、償還計画に位置付けるべきであり、現償還期間の最小限の延長もやむを得ないと考えている。

ただし、無料の国土幹線道路については、高速道路の整備が遅れた地域が地元負担をして建設した経緯や、新たに利用料金を徴収するための施設整備(運営)に経費を要することを踏まえ、引き続き税金による対応が必要と考えている。

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。

特になし

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。

国土幹線道路のネットワークは、経済・交流基盤の強化はもとより、日本海国土軸をはじめとする国土軸の複線化により強靱な国土を構築し、今後の大災害において国民の生命と財産を守るためには必要不可欠な社会資本であり、国の責任において早急にミッシングリンクの解消を図るべきである。

さらに、地域高規格道路であっても「鳥取豊岡宮津自動車道」のように現高規格幹線道路網14,000kmの空白地帯において国土幹線道路のネットワークを形成する路線については、高規格幹線道路と同等に国の責任により整備を進めるべきと考えている。

また、「走行性の高い国道や2車線区間」を暫定的に活用することはやむを得ないが、高速道路ネットワークとしての本来の機能を発揮させるためには、早期に4車線の高規格道路として整備することが不可欠であると考えている。

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。

整備プロセスの透明化を図ることに異論はないが、手続きに長期間を要することの無いよう配慮して頂きたい。

また、着手済の事業については、可能な限り完成目標年次を明らかにするようにして頂きたい。