

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

島根県

大田市

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

「基本となる考え方」および「具体的な方向性」については、妥当と考えます。
有料の高速道路については、利用料金を徴収することは原則実施すべきではあるが、その料金の低減は、是非検討していただきたい。
以前、「休日特別割引」の上限(1,000円)料金制が実施されたが、報道等々からその実施による経済効果は大きなものであったと思う。 当市においても、世界遺産石見銀山への観光客、特にマイカーで訪れる観光客が、高速道路の利用料金の安価により多く訪れているところである。
都市圏から遠方にある当地域のような観光地において、都市圏からの距離と時間の長さ、それゆえの高速道路利用料金の高額は、観光客の増において少なからず影響していることは事実である。
高速道路の整備は、地域間を結ぶ距離・時間を短縮するための重要な役割を持つもので、山陰地方はその整備の早期実施を強く願っている。 さらに、その高速道路を安価に利用できることが、地域間をより多くの人々が交流することに繋がるものであると考える。

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】

問1 - 1 で回答のとおり、今後においても割引の実施、利便増進事業の積極的な導入を実施していただきたい。
ただ、無料にするとか極端な低額料金にするとかは、安易に実施することは問題と考える。
実際に、当地域でも「無料化社会実験」が山陰自動車道で実施されたところであるが、無料化となれば、そこを利用する自動車は必然的に多くなる。 特に、山陰自動車道は相互通行による2車線高速道路であるため、長蛇の渋滞が頻繁に起きていた。
高速に運行できる高速道路が、一般道路と同様な運行形態となるような無料化の実施については、慎重に検討する必要があると思う。

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。

利便増進による料金の割引については、前問に記述したとおり観光振興や地域間交流に大きな効果を生むものであると考える。

その上で、厳しい財政事情を考慮しながら、適正な料金の割引や利用増進事業を検討していただきたい。また、財源確保については、それを踏まえた検討を行わなければならないと思うが、全国高速道路ネットワークを構築することが第一と考える。早期のミッシングリンクの解消をお願いしたい。

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。

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。)

国が管理する道路も都道府県が管理する道路も市町村が管理する道路も、整備すればその維持や更新の費用は必要となる。その確保は、基本的には年間予算編成の中で確保することとなる。無料となる国土幹線道路については、ベースは税金での対応と考えるが、安定的な維持更新のための費用を確保する制度の検討は必要と考える。
なお、有料の国土幹線道路については、その利用料金において確保すべきと思う。

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。

東北地方に未曾有の被害をもたらした東日本大震災において、高速道路が代替ルートとして被災地への緊急支援・救援物資の輸送に大きな効果を発揮したことは、広域的な高速道路ネットワークの必要性・重要性を強く認識させるものであった。現在、東日本大震災を教訓に全国で災害に対する取り組みが見直され、新たな基準のもとで様々な訓練や計画の再構築がなされているところである。その構築には、高速道路の位置づけは重要度が高く、未だ高速道路が整備されていない地域においては、非難ルート・救援ルートの検討に苦慮しているのが実情である。国民の安全・安心な暮らしを守るための社会基盤施設である高速道路ネットワークを、国の責務として最優先に整備すべきである。

また、道路利用者の利便性については、特に国道のバイパスとして整備される無料化区間の道路については、トイレ・休憩施設や地域の情報発信機能が整備されない道路となっている。このことは道路利用者の利便性は損なうとともに、地域振興にも繋がらないことであることから、SA・PAの設置や本線上への案内標示を、それぞれの地域事情を考慮する中で整備できるよう柔軟な対応をお願いしたい。

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。

整備プロセスについては、現行の手法において住民に分かりやすい形であると考えているが、更に十分理解できる内容を検討していただきたい。

1点、整備プロセスの手法について提言したい。

現在の高速道路整備は、事業化 道路設計 工事の段階で、整備後における利用促進については検討することなく事業が進んでいる。 供用開始の時期が目前となるか供用開始後において、検討組織を立ち上げ検討がなされている。 これまで、利用促進に向けた課題やその対応(手法)は、前例としてそれなりに蓄積されていると考える。

今後においては、事業化から供用開始までの間で、整備後(供用開始後)の利用促進について、地元の意見が反映される場をプロセスの中に組み込んでいただくことを望む。