

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

都道府県

市町村

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

中間とりまとめの考え方は概ね妥当なものと考えますが、安来道路や江津道路のように並行する一般国道9号に比べ交通の分担率が低い区間については、高速道路の有効活用や一般道路の渋滞解消の観点から、料金を下げることについて検討していただきたいと考えます。

また、「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」については、浜田自動車道のような観光振興や重要港湾である浜田港の利用促進など地域活性化が期待される路線について、目的に応じた料金施策を検討していただきたいと考えます。

なお、検討にあたっては、全国ミッシングリンクの整備に影響を及ぼさないようにすべきと考えます。

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】

通勤割引や休日5割引などの割引制度は、一般道路の渋滞緩和や高速道路の利用促進に一定の効果があったものと認識しています。

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。

観光振興や物流コストの低減による地域経済活性化のための割引は必要と考えます。
また、これまで導入された割引制度の詳細な検証に基づいた国民にわかりやすいシンプルな制度とすることが必要と考えます。
ただし、料金割引の財源に税金を投入することについては、全国ミッシングリンクの整備に影響を及ぼさないようにすべきと考えます。

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。

島根県内の高速道路は、
有料道路方式(山陰自動車道 松江玉造IC～出雲IC、
尾道松江線 三刀屋木次IC～宍道JCT間、浜田自動車道 浜田IC～広島県境間)
直轄と旧道路公団の合併施行による一般有料道路方式(安来道路、江津道路)
無料の国道バイパス方式(松江道路、出雲湖陵道路、湖陵多伎道路、多伎朝山道路、
朝山大田道路、大田静間道路、静間仁摩道路、仁摩温泉津道路、
浜田道路、浜田三隅道路、三隅益田道路、益田道路)
新直轄方式(尾道松江線 三刀屋木次IC～広島県境間)
と4種類の手法で整備が進められ、その結果、有料区間と無料区間が混在する状況となっています。
県民からはその解消を望む声もあり、地方の財政状況を勘案して、地方負担が少ない制度として解消できる施策の検討をお願いします。

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。)

有料の国土幹線道路については、維持更新の費用についても利用者による負担が妥当であり、償還期間の延長もやむを得ないと考えます。

無料の国土幹線道路については、税金による対応が必要と考えており、道路特定財源制度が廃止され一般財源から投入されていることから、維持更新に必要な費用が安定的に確保出来るような制度の検討も必要と考えます。

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。

道路利用者の安全・安心に係る維持管理費については、国、高速道路株式会社など管理者が異なることで維持管理レベルに差が生じないよう、必要な配慮をしていただきたいと思います。

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。

高速道路は、教育、医療、福祉などと同様な基礎的社会インフラであり、国全体の公平性の観点から国の責任において、早期整備を図ることが必要と考えます。

「繋げてこそそのネットワーク」であり、山陰道をはじめとする全国ミッシングリンクの早期整備を最優先で進めるべきと考えます。

なお、早期にネットワークとしての機能の確保を図るためには、交通量の少ない区間において完成2車線の整備も必要と考えます。

また、道路利用者の利便性の向上を図るため、スマートインターチェンジ等の簡易インターチェンジの増設も必要と考えます。

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。

国民に分かりやすいプロセスの透明化や統一化は必要と考えます。
事業化までの手続きについては、煩雑なプロセスとならないようにする必要があると考えます。
また、知事や市町村長の意見が十分反映される仕組みとすべきと考えます。