

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

広島県

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

- ・ 広島県内には、高規格幹線道路ネットワークが概成されている状況となっているが、異なる料金体系となっている高速道路(本四高速, 広島岩国道路)があり、分かりにくく不公平なものとなっている。
- ・ 高速道路の料金制度については、利用者間の負担の公平性から対距離料金及び全国プール制を基本とし、料金水準は全国共通とすべきである。
- ・ 本四高速の海峡部など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し、その際にはフェリー等他の交通機関と共存できるよう配慮すべきである。
- ・ 現行の割引料金はすでに地域社会に定着し、割引料金を前提とした社会経済活動が行われていることを踏まえ、基本料金の見直しを含めできるだけ使いやすい料金制度とすべきである。
- ・ 地域の政策課題に柔軟に対応できるような料金施策を導入すべきであり、導入にあたっては、社会実験等を積極的に活用し、効果の確認をすべきである。

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】

- ・ 通勤割引は、朝の通勤時間に並行一般道路から高速道路への転換が見られ、一般道路の渋滞が緩和するなど、交通誘導や高速道路の有効利用の観点から効果的である。
- ・ 休日上限1,000円については、地域活性化などの面から効果が確認されているものの、渋滞発生や他の交通機関への影響、及び対距離料金ではなく公平性に欠けるなど課題もあり、慎重に対応すべきである。
- ・ 現行の割引料金はすでに地域社会に定着し、割引料金を前提とした社会経済活動が行われていることを踏まえ、料金割引は交通需要に対応した安定的で利用者にとって分かりやすいものとすべきである。

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、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。

- ・ 現行の割引料金はすでに地域社会に定着し、割引料金を前提とした社会経済活動が行われていることを踏まえ、現行の料金水準は維持すべきであり、更なる料金の低減についても検討されたい。
- ・ 料金割引は交通需要に対応した安定的で利用者にとって分かりやすいものとするべきである。
- ・ 料金水準維持及び低減の財源については、安定的な料金制度、構造物の適切な維持管理、及び受益者負担の観点から、税金の投入に頼らず、徹底的な会社の経営努力をした上で、償還計画の見直しによって対応すべきである。

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。

- ・ 本四高速の料金については、平成24年2月の国と地方との合意事項を踏まえ、平成26年度から全国プール制に組み入れ、償還スキームの抜本的見直しを図りつつ、全国共通の料金水準の導入を確実に実施されたい。
- ・ 瀬戸内を活用した広域観光の振興が図られるよう、瀬戸内しまなみ海道の自転車通行料金の無料化や周遊制度の導入など格段の配慮を講じられたい。
- ・ 山陽道から中国道への転換など、ロードプライシングによる自動車交通流動の適正な配分について柔軟に対応できるよう、きめ細やかな料金施策とされたい。
- ・ 地方道路公社が管理する有料道路(指定都市高速道路を含む)は、地方の裁量で、地域の実情に応じた整備・管理・運営ができるよう、許可(認可)制を届出制に変更すべきである。

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。)

- ・ 高速道路はナショナルミニマムの確保に不可欠なインフラであることから、適切な維持更新が必要であり、今後の高速道路の維持更新費用への対応については、償還主義だけに捉われず、長期的かつ継続的に受益者負担を求めていくべきである。
- ・ また、償還主義に基づく現行制度を基本とするにしても、償還後の高速道路の維持管理費用及び大規模更新費用への対応は、受益者負担や適切な構造物の維持管理の観点から、償還後も継続的な利用者負担(維持管理有料制度)を検討すべきである。

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。

- ・ 無料の高規格幹線道路の維持管理水準は、利用者が快適で安全に使えるよう、適切な水準とされたい。

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。

- ・ 地方部は自動車交通に大きく依存しており、高速道路ネットワークはナショナルミニマムの確保に不可欠なインフラであることから、ミッシングリンクの解消に向け、着実にかつ早期に整備を行う必要がある。
- ・ さらに、近年頻発する自然災害時における高速道路ネットワークの重要性があらためて認識されているところであり、その整備時期が遅れることは、防災のみならず地域振興など、多大な社会経済的マイナス効果を及ぼすものであることから、着実にかつ早期に整備を行う必要がある。
- ・ また、高速道路ネットワークを補完し、災害時にはそれらの代替道路となる直轄国道バイパス等の整備も促進する必要がある。

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。

- ・ 高規格幹線道路は、高速自動車国道(A路線)、一般国道自動車専用道路(B路線)の2種類から構成され、さらに高速自動車国道に並行する一般国道(A'路線)も含めれば、それぞれ整備プロセスが異なり、国民にとって分かりにくいものとなっているため、それらを整理(再編)すべきである。
- ・ また、整備計画や整備手法などの決定・変更にあたっては、そのプロセスの透明化を図るため、(事業評価の手続きのように、)地方意見及び第三者意見の聴取を経た上で、国民に分かりやすい形で伝達することが重要である。