

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 香川県

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

高速道路料金については、「格差のない、利用しやすい」料金とすべきであり、この観点から「中間とりまとめ」における今後の料金制度の基本的な考え方については理解できるが、本四高速料金についても、上記の観点に沿って、国と出資地方団体との合意を踏まえ、平成26年度からの全国共通料金導入を確実に実現すべきである。

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】

これまでの様々な料金割引の工夫については、高速道路の利用しやすさの観点から評価できるが、料金については、上述のとおり、全国的に格差のないようにすべきであり、料金水準そのものについて1 - 1の考え方を基本としつつ抜本的に検討すべきである。

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。

現行の償還計画の中で割引を考えるのではなく、利用しやすい料金水準にするため、償還制度を見直し、料金水準そのものについて抜本的に検討すべきである。例えば、平成23年度末現在の約30兆円の債務（負債）を、道路資産とあわせて日本高速道路保有・債務返済機構から各高速道路会社に移し替え、各社において、債務を借り換えていく形にすれば、現行計画上必要とされている償還費相当分について料金を低減できるのではないか。（この場合、言わば「永久有料」となるが、現行制度に従い償還が終了したとしても、引き続き維持管理のために有料とせざるを得ないと考えられるので、実体としては、あまり変わらない。）

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。

本四高速については、国土の均衡ある発展を目指し、国策として建設されたものであるものの、地域的に限定された大規模事業と位置付けられ、関係10府県市への負担が求められてきた。地域としては、四国の離島性解消や地域住民の安心、安全の観点から、その建設債務償還に対する協力として、厳しい財政状況にも関わらず、他の高速道路では求められていない出資を、昭和45年以来平成24年に至るまで、42年間にわたり約5,500億円負担してきており、他事業（例えば新直轄事業）の地元負担と比較した場合においても、既に十分負担しているところ。

その上で、国と出資地方団体との合意に基づき、本四高速の全国プール制組み入れへの協力として、平成24、25年度の2年間に限り、343億円の新たな出資を行う予定である。

高速道路の料金設定に当たっては、国土の均衡ある発展の観点から、特定の地域のみが負担を求められたり、格差が生じたりしないよう、国と出資地方団体との合意を確実に実現していただきたい。

一方で、高速道路の料金施策により、JRやフェリーなど道路以外の公共交通に影響を及ぼすような場合には、総合交通体系の観点から、高速道路施策とバランスのとれた対策が別途必要と考える。

また、高松自動車道のうち自動車専用道路区間（津田東IC～高松東IC間L=15.6km）については、連続する高速自動車国道と異なる個別採算性による料金体系となっている。このため、通行料金は、同区間を通過する利用者にとって割高になっている。平成26年度の料金見直し時には、全国共通の料金水準とすることを要望する。

高松自動車道のうち、さぬき市津田（津田東IC）から木田郡三木町池戸（高松市境）までの間は、国土交通省（直轄道路事業）と日本道路公団（有料道路事業）との合併施行により、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路「国道11号高松東道路」として整備を行い、高速道路会社が有料道路として高速道路と一体的に管理している。4車線化完成後は高速自動車国道に編入されることが決まっている。

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。)

問1 - 3の回答と同様に、今後の高速道路の維持更新のあり方についても、償還制度の見直しの中で検討すべきである。例えば、現在の債務(負債)を、道路資産とあわせて日本高速道路保有・債務返済機構から各高速道路会社に移し替え、各社において、債務を借り換えていく形にすることにより、料金を低減するとともに、維持管理費、大規模更新の費用について継続的に利用者負担とすることが考えられる。

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。

維持更新については、適切な維持管理により長寿命化を図りライフサイクルコストを縮減するほか、更新時期のピークをシフトし、平準化を図る必要がある。

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のあり方については、耐災性の観点から、地方におけるネットワーク機能の早期確保を重視すべきである。四国における国土幹線道路ネットワークである「四国8の字ネットワーク」は、高度医療施設への救急搬送や災害時の緊急輸送などの重要な役割を担う「命の道」であり、さらには、本州四国連絡高速道路と一体となり四国と本州との連携、交流の拡大による産業振興や雇用の拡大、広域観光圏の形成などに大きな効果をもたらすものであり、真に必要な道路として、その早期整備は四国の切なる願いである。今後、近い将来高い確率で発生することが予想される南海地震等、災害時の緊急輸送道路の確保の面からも、「四国8の字ネットワーク」の早期整備が必要不可欠であり、ミッシングリンク等の早期解消に向けた整備の促進を着実に進めていくことが必要である。

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。

整備手続きの今後のあり方については、整備計画や整備手法などの決定・変更にあたってそのプロセスの透明化を図るとともに、これまで以上に関係する地方公共団体の意見を重要視するよう要望する。