

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 土庄町(香川県町村会)

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」の提言については異議なし。

島嶼部である本町においては、高速道路がないものの、料金設定において地域間の公平性を保ちつつ、高速道路ネットワークを最大限活用することにより、地域活性化及び観光振興に繋がるものと考えらる。

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】

当該割引制度により、都市部から地方への利用台数が大幅に増加し、地方に大きな経済効果をもたらしたが、鉄道、航路及び路線バス等の公共交通機関の利用が大幅に減少し、事業者の経営状況悪化に繋がったことも事実である。これらを踏まえ、高速道路の有効活用や環境整備という面のみで施策を実施するのではなく、他の影響を勘案しながら実施すべきと考えらる。

いずれにせよ、高速道路に関する様々な制度見直しによって、多大な影響や打撃を被っている地域公共交通についても、将来にわたって維持確保できるよう国の責任において適切な支援・助成策を講じていただきたい。

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。

平成26年度以降の料金割引で重視する点について
地域により様々な実情があるため、地域間の公平性を保つと共に他の競合事業者とのバランスを勘案しつつ、地域の実情に即した安定的な料金制度となることを重視したい。

今後の割引制度について
上記と同様。また、他の交通機関との公平性を保つ観点から、社会実験及び国の施策として導入する等、限定的な税金の有効活用ということも考えられる。これにより、高速道路会社の自立的及び独立的な経営を後押しし、各地域の実情に応じた割引制度を設けることができるのではと考える。

財源確保策について
上記の割引制度等を実施するにあたって、諸事について見直しを図ると共に、高速道路利用者以外の利益につながることも多々あるため、税金の有効活用は可能と考える。

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。

本四高速建設事業のように、長年に渡り、他地域では求められていないような多大な地元負担を求められることが無いように願う。このため、本四高速の全国プール制組み入れについて国と関係団体の合意がなされたところであり、高速道路の料金については、プール制に基づき設定されるべきである。

また、これらにより高速道路料金が割引となるような場合、他の公共交通機関の維持確保に影響を及ぼすことが考えられるため、別の施策も必要であるとする。

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。)

維持更新に必要な費用については、原則的に道路整備実施主体が負担すべきであり、とりわけ、高速道路を含む有料道路は、料金収入にて維持更新すべきである。また、中間とりまとめにあるように、更新に伴う費用の償還等については、幅広く検討を行い、高速道路会社に負担がかかりすぎないようなシステムを構築すべきである。

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。

今後とも、適切な維持管理を行い、ライフサイクルコストの縮減に努めていく必要がある。リスクヘッジの一環として、更新時期の見直しを行い、費用の分散化を検討してみてもどうか。

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。

現在、四国においては、大きく分けて2つのミッシングリンク区間があり、早急にこれらを整備することにより、本四高速と一体的に利用することが可能となるため、交流人口の拡大による産業振興等や広域的な観光圏が形成される等、島嶼部の本町においても地域経済の発展につながるものと期待する。

また、災害時の緊急輸送という面においても、当該区間の整備は必要である。

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。

現在、国土開発幹線自動車道建設法の廃案により、高速道路の整備ができない現状があるため、早急に解決するとともに、整備プロセスの透明化を図る観点から、中間とりまとめにあるように、第三者機関設置や関係地方公共団体等への意見聴取を取り入れ、その位置づけを明確化し、国民へ分かりやすく伝達することが重要である。