

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 愛媛 都道府(県)(市長会長) 東温 (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

利用者の負担の公平性や料金制度の影響を受ける公共交通機関との関係を踏まえ、対距離料金を基本とし、地域間格差を是正する全国一律の利用しやすく分かりやすい料金制度とすべきである。なお、西瀬戸自動車道のようにフェリー等の公共交通機関が廃止となる場合においては、島嶼部住民の生活道路として捉え、弾力的な料金制度も必要と考える。

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】

民営化に際して導入した通勤割引や深夜割引、また、利便増進事業として導入した平日3割引や休日5割引などの組み合わせは、地方部の普通車以下では、どの時間帯も割引となるなど、料金の値下げと同じであり政策的な意図が見えない。

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。

利便促進事業等の割引によって、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減に繋がっているものとするが、現在の厳しい財政状況を踏まえ、利便促進事業の廃止を検討し、民営化に際して導入した割引についてのみ継続するなど、利用者負担を基本とする増収を目指した割引制度にするべきである。

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。

今後の料金制度により影響を受けるであろう、バス、鉄道、フェリー等の公共交通機関に対して将来にわたり維持・存続できるよう支援策の検討を行うこと。

特に高速道路と並行する多くの路線を抱えているJR四国や経営基盤が脆弱な第三セクター鉄道に対して、経営の安定化が図られるよう必要な支援を行う必要がある。

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。)

国土幹線道路の維持更新については、新技術の開発などによる徹底したライフサイクルコストの縮減に努めるとともに、将来的に発生する大規模更新を含めた費用を算出した後、直轄国道については、道路特定財源であるガソリン税や自動車重量税の見直しにより、受益者負担を基本とした費用の捻出、高速道路については、利用者負担を基本とした償還計画の見直しによる料金制度や償還後の継続した利用者負担を検討するべきである。

また、高速道路を利用する車両については、ETC搭載の義務付けにより料金徴収コストの縮減を検討すること。

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。

高速道路網の重要性が再認識された東日本大震災の教訓を生かし、南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、緊急車両や支援物資輸送のための緊急輸送路としての役割を果たすため、また、経済活動の根幹をなすライフラインとしてネットワークによる整備効果を発揮するためにもミッシングリンクを解消することが急務と考える。

なお、高速道路の整備が遅れている地方に影響が生じないよう、必要な財源を確保しつつ、ミッシングリンクの解消を図ること。

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。

ネットワークである高速道路等の主要幹線道路について、第三者委員会や地域の声を聴くなど、同一の機関による利用者に分かりやすい同一の手続きとしていただきたい。