

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

料金制度については、各利用者への負担が公平となり、かつシンプルな制度とするため、対距離料金を基本とした全国共通の料金水準(料率)とするなどとした提言について、基本的に賛同するが、料率については、提言のとおり、高くする区間でも、有効利用の観点から他区間と大きな料金差とならないよう十分留意していただきたい。

また、本州四国連絡高速道路については、四国縦貫・横断自動車道や山陽自動車道等と一体となって、九州・四国・京阪神間の最短時間・最短距離経路として全国ネットワークの一部を構成しているにもかかわらず、非常に割高な料金(料率)となっており、西日本を中心とした経済活動等の大きな障壁となっていることを踏まえ、昨年度末に国と本四関係府県市が合意したとおり、本四高速を全国プール制に組み入れ、平成26年度から全国共通の料金(料率)を確実に導入すべきである。

なお、本四関係府県市では、本四高速について、全国プール制への組み入れ等の協力として、平成25年度までの2年間に限り新たな出資をすることも国と合意している。

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】

現行の料金割引は、利便性の確保や地域活性化に寄与しているなど、高速道路の効果的な利用環境として浸透しており、今後も継続すべきである。

なお、終日無料や定額上限料金については、広域の観光や交流、物流面でメリットがある一方で、速達性の大幅な低下や公共交通機関への影響などのデメリットも確認されていることから、実施に当たっては、多方面から十分な検証を行うなどの慎重な対応が不可欠と考える。

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。

愛媛県では、料金割引と高速道路の延伸によって、一般道路の渋滞解消や物流コストの低減はもちろんのこと、観光振興等の地域活性化にも大きな効果が見られており、このような効果を継続するためにも、現行の制度を基本とした料金割引の継続が必要である。

その継続に必要な財源については、高速道路会社の一層の経営努力とともに、地方自治体に新たな負担を求めることなく、償還期間の延長等の償還計画の見直しを基本とし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。

【高速道路の利用促進に向けた地域と連携した一層の取り組み】

西瀬戸自動車道(瀬戸内しまなみ海道)は、日本で唯一、海峡を横断する自動車専用道路に併設された原付・自転車歩行者道を利用して風光明媚な海峡部を自転車で渡ることができ、世界に誇れる「サイクリストの聖地」や「サイクリングパラダイス」としての魅力をもっている。地元関係県市では、自転車施策による地域振興を目指して、しまなみ海道の魅力を国内外に発信するなどの世界展開を進めており、このような中で、自転車の通行料金を無料化することは、この取り組みを後押しすることとなり、しまなみ海道の知名度を更に高め、しまなみ海道を中心とした観光需要が増大し、本線交通の増加に繋がると考えられることから、平成26年度からの高速道路の料金制度の見直しに合わせ、「瀬戸内しまなみ海道の自転車通行料金の恒久的な無料化」を戦略的な施策として、是非とも検討すべきである。

【公共交通機関への対応】

定額上限料金等の国の高速道路料金施策は、観光等地域の活性化に一定の効果を与えた一方で、公共交通機関に深刻な影響を与えたため、今後の高速道路料金割引や全国共通料金制度の導入にあたっては、国において総合的な交通体系のあるべき姿を示したうえで、フェリーやJR、高速バス等の公共交通機関の健全な育成が図られるよう効果的な施策を、併せて講じてほしい。少なくともひとつの交通モードである高速道路にのみ、税金を投じるようなことは控えるべきである。

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。)

【利用者負担で整備された区間(有料区間)】

道路施設の老朽化の進展に伴う大規模更新については、利用者負担を基本として、償還期間の延長などにより対応すべき。

【税金で整備された区間(無料区間)】

無料を前提として税金を財源に整備した区間については、維持管理費についても、税金により実施していくべきである。

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。

都道府県等の地方自治体が管理する国土幹線道路ネットワークを補完する道路についても、今後、同様に、施設の老朽化に伴う維持更新費用の増大が見込まれており、それに必要な費用に関する補助制度の拡充等をお願いしたい。

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。

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

日本経済を活性化するためには、地方経済の活性化無しでは、到底実現は困難と考えられることから、大都市・ブロック中心都市のみならず、地方の中心都市(都道府県庁所在地の都市等)においても、空港や高速道路のIC等の拠点施設へのアクセス性向上、渋滞解消などの抜本的対策のための環状道路等の地域高規格道路を整備し、道路ネットワークを強化すべきである。

国土を保全するネットワーク機能の早期確保

高速道路のネットワークは、提言にあるとおり、ネットワークが繋がることで、その効果が最大限に発揮されることから、全国のミッシングリンクの解消は早急に進めるべきであり、特に、南海トラフ巨大地震の津波等の影響が想定されている区間のミッシングリンクについては、「命の道」として、早期解消に向けた最優先での取り組みが不可欠である。

[愛媛県における早期解消すべきミッシングリンク]

- ・四国西南部(愛媛県南部～高知県西部)に位置する四国8の字ネットワークのミッシングリンク
- ・本四高速(西瀬戸自動車道)と四国8の字を直結する今治小松自動車道のミッシングリンク

また、国土を保全するネットワーク機能を確保するためには、万が一の原発事故の際の広域避難路や対策車両等のアクセス道路の確保の観点などから、地域高規格道路を含めたネットワークの強化が必要であり、「繋げてこそネットワーク」の理念の下、これらの道路についても「国土を保全するネットワーク」として、早期整備に対する国の支援が必要である。

[愛媛県の原子力防災上のミッシングリンク]

- ・四国で唯一、本県に立地している伊方原発の周辺地域と四国8の字ネットワークを結び、九州～四国～近畿ルートの強化を担う地域高規格道路「大洲・八幡浜自動車道」

防災・減災の効果を踏まえたネットワークの機能強化を進めるためには、スマートIC等の簡易ICの増設やSA・PA等の休憩施設の整備、暫定2車線の4車線化等が必要であり、今後も引き続きお願いしたい。

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。

高速道路は、主として高速自動車国道と一般国道の2種類から構成されており、さらに高速自動車国道に並行する一般国道も含めれば、整備手続きの内容や位置づけがそれぞれ異なるため、国民にとって、計画内容や進捗状況が分かりにくいものとなっていることから、透明性を確保した分かりやすい整備プロセスとする必要がある。

そのプロセスにおける事業評価については、時間短縮等による経済性や効率性だけでなく、既に取り入れられている「防災面の広域的なネットワーク効果」をはじめ、地域の活性化や救急搬送等の地域の実情に応じた効果を加味するなど、評価手法の充実を図るべきである。