

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

愛媛県

松前町

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

提言にある料金制度の基本的な考え方には賛成である。
料金制度は出来る限りシンプルで安定的な方が良い。
四国には三つの橋があるが、この橋についても高速道路と同じ料金にするべきである。
高速道路は“速さ”を求めて建設した以上、地域間で料金差を設けるのはおかしい。
高速道路の通行量に差があるのは当然であり、交通量を増やす方策は、料金差ではなく、沿線も含めてサービスや、特徴づくりで対応すべきである。

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】

民営化に伴ない、各地区の高速道路で様々なサービスを考え、利用促進の施策を打ち出していくのは当然だが、極端な料金差が出る割引はやるべきではない。まして、無料化などはやるべきではない。

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。

高速道路を建設、整備してきた原点を踏まえて料金を設定すべきであり、その意味では、物流コストや人間の異動のスピード化で利便性が格段に増した。

それに、見合った料金を設定するのは当然で、大幅な料金割引はやるべきではない。

建築費の償還は、基本的に料金でまかなうべきである。

地域によって通行台数に差があり、長期間を要する地域が出るのはやむを得ない。

安易な税金の投入はするべきではない。

車体課税の一部を償還に当てることは検討してもいいのではないか。

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。

利用者からすれば料金が安い方がいいのは当たり前。

一旦、割引を始めると元に戻すと不満が出るだろうが、それで利用しなくなるのかどうか。

利便性とスピード化に、どれだけの料金を払うのかを、様々な観点から検討して分かり易い制度にするべき。

同時に、日本という国の地形を考えた場合、鉄道や船との共存も考えねばならない。

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。)

道路(国道)は本来、誰でも自由に通行できるものである。そこへ有料の高速道路を作ったのだから有料の道路は基本的に通行料金で償還すべきで、長い年月がかかることを考えれば世代間のバランスは特に考える必要はないのでは。

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、管理、更新も原則は、利用者負担であるが、昨今の地震、津波への対応を考え、緊急性のあるものは例外的に税金投入もやむを得ないのでは。

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。

基本的な考え方としては「中間とりまとめ」の整備方針でよいのではないか。

(1)と(2)をどう均衡をとりながら整備するかが課題である。とり分け地方の立場からは“つなぐ”ことで利用者は増えると思われると同時に、防災的には避難路としての役割を果たすので、是非整備の促進を図ってほしい。

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。

“中間とりまとめ”の通りであると思う。

整備プロセスを、透明化して頂き、都市と地方の現状をしっかりと把握して進めてほしい。道路整備については、とにかく“我が方を先に”という陳情合戦になりがちなので、出来る限り公平な立場で整備計画を立てて頂きたい。