

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 高知 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

提言を評価する。

今後の料金制度のあり方については、対距離料金を基本とし、全国共通の料金水準とすることが必要である。

そのためには、道路の整備時期の違いによる料金格差の解消を図る料金プール制を活用し、全国ネットワークの観点から、高速自動車国道と接続する本四高速など料金体系が相違する路線も全国共通の料金水準とし、公平でシンプルな料金制度とすべきである。

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】

大都市部と地方部は、人口や社会基盤の整備状況に大きな差異があるため、地方部では、高速道路へ交通をより転換させることを、都市部では、対価に見合う速達性や定時性を確保する視点が必要である。

これまでの料金割引については、土日祝日割引は、観光客の増加等により、地方部に大きな経済効果をもたらした。また、通勤割引では、並行する一般道路の混雑解消や、大型車交通量の低減による安全性の向上など、多方面で効果を発揮した。

このように、通行料金の割引は、観光客の増加や、物流コストの低減など、地域経済の活性化に大きく寄与したと考える。

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、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。

重視する点

地方においては、地域活性化(物流コストの低減を含む)。

都市部においては、渋滞解消と沿道環境の改善。

割引の仕組み

地域活性化のため交流人口の増加に繋がる施策(休日割引など)、および物流コストを下げ地域の産業を後押しする施策(中型車以上の長距離割引など)。

また、公共交通が発達した都市部においては、ロードプライシングなどにより、高速道路の機能を確保する施策。

財源

割引の原資については、料金割引は日本全体の活性化に資するものであることから、まずは税金の投入を第一義に考えるべきである。

しかしながら、税金投入の有意性についての理解が得にくい場合には、建設費・料金割引・維持更新などの費用は、高速道路という社会基盤の恩恵を受ける各々の世代が負担することが、世代間の公平性の確保に繋がるという観点から、建設費や維持更新費だけでなく、料金割引も踏まえた償還計画の見直しを実施することも、ある程度やむを得ないとする。

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。

高速道路は、利用されてこそ本来の効果を発揮し、社会資本としての価値が存在する。また、その料金制度は、公平でシンプルな料金制度とすべきである。

一方、割引制度により弾力的な運用を図るべきであり、ETCの普及により多様な施策が可能となったことから、ロードプライシングなど、きめ細かな料金施策を行っていくことが必要である。

また、深刻な影響を受ける鉄道などの公共交通機関が、維持存続できる対策を、あわせて講じる必要がある。

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。)

道路の更新費用については、道路を利用する幅広い世代で負担することが必要である。

無料の道路(無料の国土幹線道路を含む)の維持更新コストについては、道路は社会活動を支える基礎的なインフラであり、全国民がその効果を楽しんでいることから、従来通り、税金により負担することが適切である。

一方、有料道路の維持更新コストについては、建設費と同様に、速達性など高速道路のメリットを直接的に享受する利用者が負担することが適切である。このため、大規模更新費も含めて償還計画を見直すなど、継続的な利用者負担についての検討を進めていくべきである。

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。

特に無し。

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。

「中間とりまとめ」の内容に賛同する。

南海トラフ巨大地震や首都直下地震など、大規模災害のリスクが内在する日本が、安定的・継続的に発展するためには、被害が広範囲に及ぶ大規模な災害が発生しても、様々な地域が広域的に相互支援できる体制を構築しておくことが不可欠であり、そのための社会基盤として高速道路ネットワークは欠かせない。

国土の耐災性を高めるため、また経済活動の基盤を構築するためにも、まずはミッシングリンクを解消し、高速道路ネットワークを早期に構築することが必要である。

なお、大規模地震の発生が切迫しているにも関わらず、拠点間に高速道路が整備されていない地域については、現道活用ではなく信頼性の高い高規格の道路で連結するべきであり、早期に連結するための施策として、完成2車線など地域の特性に応じた弾力的な整備手法を採用していくことが有効と考える。

また、事業評価においては、B/Cなどの経済効率性の評価や、事業区間ごとの評価に固執することなく、形成されたネットワークが防災面で果たす役割など適切に評価していくことが重要である。

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。

特に無し。