

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 佐賀 都道府県 佐賀 市町村 佐賀

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

- ・ 佐賀県において、通勤時間帯の高速道路への交通誘導など弾力的な料金施策(通勤時間帯の料金を安くする等)については、現在の利用実態(高速道路の比較的スムーズ通行、一般道路の混雑状況)から有効であると考える。

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】

- ・ 高速道路の利用割引の導入により、それまでの硬直的な料金から弾力的な料金施策を展開したことで、通勤時の渋滞解消及び一般道路の混雑緩和、輸送コストの減少が図られ、観光面等で広域的な交流を促すことができるといった一定の評価があるが、無料化、休日上限1,000円等の割引制度では、高速道路への利用が集中し、「高速性」や「定時性」といった機能の低下や、これに伴う高速バスや高速道路を利用する企業等の利便性の低下などの課題も生じた結果もあり、これまでの料金割引制度のあり方を十分検証する必要があると考える。

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。

- ・ これまでの利便増進事業による割引制度では、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減が図られるなど、一定の評価があり、平成26年度以降も料金割引が継続すれば、様々な効果が発現できると考える。
- ・ 平成26年度以降、従来の料金体系に戻ると利用者としては割高感が払拭できないため、現行の割引制度の継続、もしくは割引制度と同程度の料金体系の見直しが必要と考える。
- ・ ただ、平成26年度以降の利便増進事業の継続のためには財源確保が必要であるが、厳しい財政状況下では、償還期限の延長や国民負担となる税金の投入が少なからず必要であると認識しており、国民等へ理解を得るため、十分な説明が必要と考える。

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。

- ・ 望ましい料金体系を検討するため、これまで実施した「無料化」、「休日上限1,000円」等の社会実験の取り組みに変わる施策(例えば、通勤や運送等で利用する所定の区間における割引等)の試み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。)

・通常の「維持管理」と「大規模更新」の定義が明確でないが、有料の国土幹線道路において、大規模更新に必要な費用は、償還計画に含まれていない状況であるため、大規模更新に係る全体の費用規模を早急に算出し、その費用を償還計画に含めた場合、過大な償還期間の延長を伴う結果となれば、税金の投入もやむを得ないと考える。ただ、税金を投入する場合は、利用者の世代間の負担バランスが求められるため、財源確保の仕組みを考える必要がある。

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、益々増大することが想定される道路の修繕費については、交付金事業等の制度を有効に活用しているが、指定区間外国道の修繕については交付率が1/2(地域自主戦略交付金)であり、他と同等の交付率の引き上げをお願いしたい(道路法が起因するのであれば、その見直しをお願いしたい。)

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。

- ・ 小さな都市が各地に分散する分散型県土を形成している佐賀県において、地域資源を活かした産業の立地や活発な経済活動を促進するためには、高速交通ネットワークによる時間・距離の短縮と定時性の確保は重要な意味を持っており、地域にとって、将来の発展のベースとなる「広域幹線道路ネットワーク」の整備が重要と考えており、平成23年10月に策定した「佐賀県総合計画2011」において重点事項に位置づけている。
- ・ 大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの強化の必要性は認識しているが、地方部においても、物流・医療・防災・観光等といった機能を有するネットワークを確保することがの最優先の課題と考えているものの、依然として各地域におけるミッシングリンクが存在する等、その整備状況は著しく不十分であり、より一層の整備促進が必要と考える。

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。

- ・整備プロセスを透明化することに異論はないが、手続きが迅速に進む仕組みが必要と考える。