

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

長崎県

時津町

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

中間とりまとめ記述の「基本となる考え方」や「具体的な方向性」に関しては、戦略的な交通体系の構築に向け、町村も地域における交通課題の解決に繋がるよう積極的に関与すべきと考えます。そこで、利得者が正当な利益を得、損失者がその負担を納得する政策決定のメカニズムにあると思料します。そのためには、政策決定のプロセスの「見える化」を促進させるべきと考えます。

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】

検証の結果、効果がみられる路線については、引き続き割引等を導入する方向で検討すべきと考えます。

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。

一般道路の渋滞解消、物流コストの低減等は、地域活性化に大きく寄与すると考えますので、今後もより使える高速道路とするためのフレキシブルな料金施策として、効果が得られた部分に関しては、導入の方向で検討すべきと考えます。国民負担の導入のプロセスにおいては、問1 - 1で前述のとおり、国民に地域住民に十分な「見える化」を実現することで納得の熟度を高めることこそが、課題解決の糸口になると考えます。前段の便益の偉大性といった趣旨普及事業を安価に実現できるプロジェクトを再編すべきと考えます。

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。

高速バス等の公共交通機関による旅客輸送の増便といった便益は、マイカーからの移行に資し、低炭素にも寄与することが考えられる為、高速バスの無料化といった極端な社会実験メニューを検討していただきたい。

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。)

適切な維持管理とコスト縮減との関係は、公の施設全てにおいて生じてきた課題(問題)であると思料します。適正管理における必要な費用の負担は避けられない為、係る区間の道路の所有者誰なりの観点に立てば、最終的には国が国策として措置を講じるべきと考えます。

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。

評価視点の歪の解消を行う必要があると考えます。道路新設に関わった人・物・金は高く評価され、維持管理に携わった人・物・金は劣と見られるといった社会の誤解を解消し、適正管理を「あたりまえ」に留めることなく、いっそ高く評価するようなシステムづくりが求められていると思料します。

維持管理における鈍化したPDCAのモチベーションを一機に向上させる社会指針(指標)の構築に向けた新たな動きが必要と考えます。

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。

ネットワークの構築の方向性をもつにあたり、「完成2車線の採用」にて格段に効果が得られる区間も数多くあると見込まれることから、国の縦割り論を払拭し、その他道路も活用する等、より柔軟な仕様を適切に配置することで繋がるケースがある場合においては、更なるマクロ視点で捉えるべきと思われます。

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。

整備プログラム策定の際の数値化は、客観性を高めるに留まらず、本来論の整理を一旦国民の財産とし、その視点に立った上であえて、都市構造上の位置づけからみた機能指数による補正等により、前後する場合が生じたとしても、それは国民の受忍の範囲として大きな問題とはならないと考えます。国内全ての地域において、都市間連絡サービス水準を高めてほしいと願っている現在、例えて申せば、通院患者の病院着順整理券もないまま、医師の問診を待ち続けているような状況となっていることから、精度の問題はあるものの、整備プログラムを策定し、選択と集中の結果を一度作り、それを広く国民に見せるべきと考えます。待合室での順番待ちの状況でも、痛みを訴える患者が割り込むことに対しては、理解が得られていると同様に、整備順逆転の明確な根拠がある場合は、一定国民の理解は得られると考えるからです。そのためにもベースとなる数値化された整備プログラムの策定が必要と考えます。