

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

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

日本の本土最西端に位置する本県は、他県との交流や物流の効率化に高規格幹線道路(以下、高速道路)の果たす役割は極めて大きく、今後の料金制度のあり方の如何によって、本県の経済活動等に非常に大きな影響を与えるものと考えております。

高速道路の料金については、これまで高速自動車国道は対距離を基本とした全国共通の料金、一般国道の自動車専用道路は、個別路線の採算確保を基本とした料金となっております。しかしながら、国民にとってはこの料金の考え方は非常に分かりにくく、かつ同一距離を走行しても料金にばらつきがあり不平等な印象を与えております。

また、対距離料金を基本とする場合は、区間距離が短い場合、現行の料金よりも割高となる路線もあることから、ターミナルチャージを加算しないなど、現行の対距離料金の見直しが必要であると考えます。

このため、今後の料金のあり方としては、現行料金の低廉化を基本としながら、公正妥当で誰にでも分かりやすいシンプルな制度が必要であると考えます。

なお、本県では道路公団民営化の際に、全国路線網として、高速自動車国道(長崎自動車道)とネットワーク型一般有料道路(西九州自動車道と国道34号長崎バイパス)が指定されました。

しかしながら、長崎バイパスは全国路線網の末端に位置しており、その利用実態は、地域の生活道路としての性格が強いことから、県議会や地元住民から早期に無料開放して欲しいという要望が多数寄せられております。

以上から、ネットワーク型一般有料道路については、無料化や料金の低廉化などの弾力的な料金設定をお願いしたいと考えております。

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】

地形的制約等から一点集中型の道路網を有する本県にとって、民営化時に導入された通勤割引は並行する一般道路の交通混雑の緩和に大きく寄与しております。

また、利便増進事業による平日および休日の割引は、本土最西端の本県の物流の効率化や観光の振興にとって、大きな役割を果たしており、非常に有効な制度と考えております。

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、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。

国土の西端に位置し、企業立地の促進、物流の効率化、観光の振興が主要施策である本県にとっては、利便増進事業による通勤時間帯以外の割引が非常に大きな役割を果たしており、現行の割引制度の継続を強くお願いしたいと考えております。

なお、割引継続の財源については、維持管理費等のコスト縮減など、基本的には高速道路会社のさらなる経営努力が必要であると考えております。

しかしながら、笹子トンネル事故に見られた様に、既存施設の劣化等による大幅な更新費用の増加が今後必要となるのであれば、国民のコンセンサスを得た上で、償還期間の見直しや税金の投入などによる財源確保を考えていくべきであると考えております。

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。

利便増進事業による現在の割引について、平成26年度以降、税金投入により割引を継続することとなる場合においては、直轄事業若しくは国庫補助事業等で実施されている地方の道路整備に遅れが生じないような配慮が必要であると考えます。

また、本県は、農業・水産業などが盛んであるが、関東や関西の大消費地から遠く離れていることから輸送コストが割高となっている。しかしながら、そのコストは市場での価格に反映されないことから、市場流通を主とする農水産物の輸送に関する料金については、一定距離以上は定額制とするなど個別の設定が必要であると考えます。

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。)

笹子トンネルで発生したような大規模な事故を未然に防ぐためにも、維持更新費用については確実な財源確保が必要であると考えております。

財源の確保については、現状の道路管理レベルを維持しつつ、かつ、料金の低廉化の努力を行いながら、その方策について幅広く検討を行っていくことが必要であると考えております。

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。

高速道路等の国土の幹線となる道路については、国土の骨格を形成するものであることから、国の責任において維持更新を行っていくことが基本であると考えており、地方の負担が生じないようお願いしたいと考えております。

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。

国土幹線道のネットワークについては、ミッシングリンクや暫定2車線区間を早急に解消するとともに、高規格幹線道路網計画の14,000kmについて着実に整備を進めていくべきであると考えます。

また、ネットワーク機能の確保にあたっては、暫定的には一般国道が活用されても、将来は高速性、定時性を有する自動車専用道路で繋げること、利便増進事業等の継続により、地元負担が少ない簡易ICの増設可能な方策を図ること、原発事故発生等の緊急時の避難路となるミッシングリンクの早期整備を図ることが必要であると考えております。

なお、本土の西端に位置する本県にとって、高速道路の有無は、物流コストに大きな影響を与えるため、企業立地の可否を左右する。

このため、高速道路ネットワークはユニバーサルサービスのひとつとして必要不可欠なものであり、整備のスピードを上げて、早期にネットワークを完成すべきであると考えます。

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。

現状の整備手続きは、計画案策定から事業着手に至る期間が数年に亘ることが多く、道路整備のスピードが非常に遅いと感じています。

このため、第三者機関や地元自治体の意見を聞くなどの意思決定のプロセスの透明性は確保しつつ、事業実施に係る意思決定までの期間を可能な限り短縮することが重要であると考えます。

また、事業の完成時期を明確化して早い段階で公表していくことが必要であると考えます。