

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 熊本県

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

「中間とりまとめ」における(基本となる考え方)や(具体的な方向性)に特別の異論はない。
現在の料金体系が分かりにくい面もあることから、きめ細やかな配慮も行いつつ、利用者にとってシンプルで分かりやすいものになるよう留意すべきと考える。

なお、本県のように高速道路ネットワークの整備が遅れた地域では、今後も計画的・集中的な整備促進が必要であるし、高速道路の利用促進の観点から、スマートICの整備を推進していくことも重要である。新たな料金制度の導入にあたっては、これらの整備財源に影響を与えないよう留意すべきと考える。

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】

民営化時に会社独自の料金割引が始まって以降、特に利便増進事業による割引導入後は、政権交代や東日本大震災があったとはいえ、見直しや方針変更もあり、安定性がなく、利用者にとって分かりにくい印象を与えた可能性がある。

導入された各割引には、一定の効果はあったものと考えますが、経済対策で導入された利便増進事業のように、持続可能性の観点で課題がある割引では、結果として利用者や他の交通事業者等に混乱を与えた一面もあったのではないかと。

休日上限千円や別途実施された無料化社会実験のように影響度の大きい施策を導入する際には、その実績を踏まえ、高速道路及びその周辺の道路、公共交通機関などに対する影響について十分な検証を行い、交通体系全体に配慮するなど慎重な検討が必要と考える。

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。

地域毎に抱える課題は様々であり、重視する観点を一律に決めるのは難しい。可能な限り、地域の実情・特性に応じた料金施策の導入が望ましいものとする。

また、基本的には、会社の主体的な取り組みにより、民間のノウハウを最大限発揮できるような割引となるように留意すべきとする。

いずれにせよ問いにあるように、割引には財源確保策が課題となるが、今後必要となる維持更新に要する費用確保の問題と併せ、償還期間の延長や償還後も利用者負担とするなどの可能性も含めた検討が必要とする。

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。

料金施策(割引制度)を実施する場合には、地方道路公社が管理運営する有料道路への影響についても、十分に検討いただきたい。

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。)

「中間とりまとめ」における(基本となる考え方)や(具体的な方向性)に特別の異論はない。
「中間とりまとめ」においても提言されているように、無料の国土幹線道路については税金による対応が基本と考えるが、有料の国土幹線道路については、更新等に係る精査を踏まえた償還計画の見直し(償還期間の延長含む)や、償還後も利用者負担とするなどの可能性も視野に入れた検討が必要と考える。

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。

熊本県道路公社からは、公社が管理運営する有料道路(合併施行方式による)に関し、大規模な補修や予防措置のための対策等について、本来道路管理者による実施も含め、国からの予算措置を求める意見がある。

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」の考え方に特別の異論はないが、以下の点に留意が必要と考える。

- ・大都市部のネットワーク強化による国際競争力の向上も非常に重要な課題であるが、地方においても、災害への備えや救急医療の改善など、安全安心のためのネットワーク確保が極めて重要な課題である。
- ・南海トラフ巨大地震や最近頻発する豪雨・土砂災害などによる被災を九州で想定すると、九州西側のくしの歯の軸として、九州縦貫自動車道がすでに全線供用済みであるが、熊本県から鹿児島県へ至る南九州西回り自動車道は、まだ繋がっていない。
- ・また、くしの歯として宮崎県へ至る九州横断自動車道延岡線、大分県へ至る中九州横断道路(地域高規格道路)の各横軸も現在整備中であるが、いずれも全線開通にはほど遠い状況である。
- ・本県に限らず、日本全国いつでも起こりうる大規模災害に対して、災害に強い地域づくりを推進し、強くしなやかな国土を形成していくために、全国的な防災対策を強力に進めていくことが、重要かつ喫緊の課題である。
- ・さらに、ネットワーク構築にあたっては、地域の抱える課題に応じた評価手法や優先度の検討が必要と考える。
- ・例えば、南九州西回り自動車道は、水俣病の影響で疲弊した水俣・芦北地域の再生・振興の基盤となるものであるし、九州横断自動車道延岡線は、沿線地域の救急医療改善で大きな効果を発揮することとなる。高規格幹線道路と一体となって機能する地域高規格道路では、中九州横断道路が、阿蘇をはじめとする九州の主要観光地や企業集積地の活性化に大きな役割を果たすものであるし、熊本天草幹線道路は、代替路の確保や天草地域の活性化のために不可欠な道路である。
- ・九州横断自動車道延岡線において、「道路整備による救急医療改善効果」を算定した結果では、現在整備中區間「嘉島～山都間」23kmの完成により、搬送時間が22分短縮され、50年間で522人の命が助かる結果、年間死者数の約10%を救命できることが分かっている。このような視点で、交通量の多寡だけでは計れない、地方の道路整備の必要性を評価することも重要なことと考える。
- ・なお、地域高規格道路の候補路線である島原天草長島連絡道路及び有明海沿岸道路(期)についても、上記の国土幹線道路と一体となってネットワークを構成するものとして、構想実現に向け、様々な視点から検討を進めていくべきと考える。

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。

「中間とりまとめ」の考え方に特別の異論はない。
いわゆる高速道路の種別や各々の整備プロセスは、一般の方々には認知されていないのではないかと。あるいは、地域高規格道路の整備プロセスもあわせて、複雑に捉えられているのが実情であり、「中間とりまとめ」に提言されているように、整理のうえ、国民に対し分かりやすく伝達していくことは非常に重要なことと考える。