

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 大分県

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

利用者負担を増加させない観点から、会社の企業努力など様々な検討を行ったうえで、料率は、現行水準を上回らないよう配慮が必要

また、市街地における一般道の渋滞状況等を勘案し、料率を柔軟に設定することにより、比較的混雑していない高速道路を有効に活用するなど検討が必要

なお、高速道路の料金制度については、競合する公共交通事業者の経営を毀損することなく、長距離フェリーや高速バス等の公共交通を活かした形での総合交通体系の維持・発展を図ることを前提に慎重な検討が必要

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】

割引制度は必要であるが、制度自体が複雑化しており、一般の利用者にはわかりにくい仕組みとなっていることから、単純化が必要

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。

3兆円の国費を投入し、平成20年度から継続してきた利便増進事業による料金割引やスマートインターチェンジの設置については、高速道路の利用促進に一定の貢献

まずは、様々な工夫により、料率そのものを引き下げる努力が前提ではあるが、そのうえで、高速道路の利用促進をより一層進めるためにも、料金割引やスマートICを設置する事業の継続は必要

ただし、そのための財源確保策については、想定される様々なケースについて、国費の投入が必要となる理由やその規模など、判断に必要な情報を具体的に広く国民に示し、意見把握を行うなど、国民の合意形成を図ることが必要

なお、過去に実施された無料化社会実験では、ETC利用、現金利用の両方を対象に実験が行われたが、ETCを導入した経緯に鑑みて、今後の料金割引制度はETCの活用を前提に継続すべき

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。

料金割引の議論もさることながら、まずは高速道路ネットワークを繋ぐことが大事であり、その整備を計画的・集中的に進めるための安定的な予算確保が前提

重ねて、公共交通を活かした形での総合交通体系の維持・発展を図ることを前提に慎重な検討が必要

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。)

民営化時の基本的枠組みとして、債務償還後(45年後)は無料開放することとされているが、現下の逼迫した国の財政状況並びに大規模更新需要の増大に鑑みると、国土幹線道路の維持更新費用に対する一定の受益者負担継続もやむを得ないとする

新直轄制度を導入した経緯から、無料の高速道路については、国費により維持更新を行うことを基本に検討すべき

有料道路方式により整備されている区間の維持更新に要する費用については、受益者負担によることを原則に検討すべき

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。

昨年12月の悲惨なトンネル事故が警告するように、急速に進展する社会基盤の老朽化に対峙し、社会経済活動を停滞させることなく適時適切に維持管理・更新を実施していくことが極めて重要であり、そのための投資を惜しんではならない

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。

当面は、防災・減災の観点など、社会的ニーズを踏まえた優先順位を付けながら、交通ネットワークの整備を進めていく必要がある

その意味で、まずは、東九州自動車道をはじめとした高速道路ネットワークのミッシング・リンク解消にスピード感を持って取り組む必要がある

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。

「中間とりまとめ」に整理されているとおり、整備プロセス(意志決定過程)の透明化が必要であるとともに、簡素化も必要

併せて、整備に至るまでの期間を短縮する工夫や努力も必要