

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

宮崎県 延岡市

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

おおむね妥当と考えるが、「弾力的な料金施策」に関しては先般行われた無料化社会実験の結果を活かすべきである。すなわち、無料化等により渋滞が恒常化した区間は割高にし、また逆に高速道路としての機能は十分果たしつつ並行する一般国道等の渋滞緩和に寄与したような区間は割安にするというようなメリハリをつけるべきである。路線ごとの状況によって、既存ストックとしての高速道路を有効活用するための最適解を見つける努力と思い切りが必要。

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】

一定の効果があった。

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もなお、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。

道路網は国の経済を支える根幹のインフラである。現在の国際社会における日本経済の存在感低下から脱却すべく、料金制度としても、産業振興や地域活性化に寄与しひいては国力を高めるといふ点を意図すべきである。とすれば、路線の状況によって積極的な割引制度を講ずることが重要であるし、そのためには「採算性」などという偏狭な理屈にとらわれずに国費を投入していく必要がある。そもそも社会保障関係諸費と比べれば、高速道路の利便性向上に費やす金額はごく少ない。

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。

近隣の門川町・日向市と当市を結ぶ「延岡南道路」は国土形成計画における「延岡・日向基幹都市圏」の背骨となる道路だが、3 kmあまりという短距離の割に高額な料金と受け止められているため利用が伸びず、並行する一般国道10号が慢性的に渋滞している。もともとこの延岡南道路は国道のバイパスとして作られ、そのために国道10号はこの道路と並行する区間のみが片側1車線のままである。であれば無料化するのが筋だと思ふし、そうすることが、地域間のボトルネックを解消し、(国土計画のマスタープランというべき)国土形成計画における基幹都市圏を実現することにも直結する。実際に、無料化社会実験の際は状況が劇的に改善した。

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。)

大規模更新については、道路利用を阻害しない程度の金額の範囲内で利用者に負担を求めることはやむを得ない。そうした程度を超える部分については税金を投入すべきである。更新分の利用者負担や税金投入の金額算定にあたっては、世代間の負担均衡を図るべく配慮が必要。

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。

特になし。

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。

自然災害の頻発するわが国において、国民の生命、財産を守るために国土幹線道路のネットワーク早期完成は最優先で進めなければならない課題であり、最低限、現在計画されている14,000kmの高規格幹線道路網の早急な整備が必要である。今後は、比較的整備の進んでいる縦貫道をつなぐ横軸の整備に重点的に取り組み、緊急時のルートを多重的に確保するべきである。

また、国力を上げていくために高速道路は基盤となる最重要のインフラであると考えている。アジア諸国でも、整備が進んでいる欧米でも日本を上回るペースで整備を進めている。国の成長戦略の柱として、早急に国土幹線道路のネットワークを強化していく必要がある。

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。

整備プロセスにおいて、透明性が高く比較可能な指標に頼ろうとするあまり、これまでの算式による B/C を重視しすぎている。そもそもベネフィットについては、「何のために道路を整備するのか」という本来の目的に沿って、その目的自体をどれだけ達成できるのかが数値化されねばならないはずである。しかし実際には、従前の交通量を基礎としての時間短縮効果を金額換算することを中核に置いているわけだから、極端に言えば渋滞緩和のみしかベネフィットと捉えていないということになる。道路整備の目的および効果はもっと複雑多様なものであって、当然ながら数値化が難しい。企業立地などによる地域活性化やいわゆる命の道としての機能を最大の目的と考えている地方は多い。また、国力を高めることも大きな目的であるはずだ。そうした観点からベネフィットを捉えることによる、血の通った総合的な判断が必要だ。加えて、マスコミや世間一般に、高速道路整備は浪費ではなく将来への投資であるという正しい認識をしてもらえよう説明に努めるべきである。