

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 神奈川県 秦野市

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

中間とりまとめ」においては、対距離料金を基本とする旨提言されていますが、有料高速道路を利用する際の一番の理由は、その迅速性、定時性にあると思われます。つまり、時間にお金を払っているわけで、「こんなに（時間が）かかるのなら、高速道路を利用するんじゃないか。」ということがしばしばあります。（結果としての要素の錯誤）

そこで、偶発的な渋滞などによって、結果的にその期待に応えられなかった場合には、相応の割引を行うような制度になれば、利用者に納得感・公平感を与えることができると思われます。

E T C利用率が85%を超えた現在では、可能であると思います。

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】

都市部・地方部、昼間・夜間、車種などによって割引額が違っているため複雑ですが、交通誘導等の意図もあるので、やむを得ないとは感じます。

ただ、産業復興、産業振興の観点から、商用車等は優遇すべきと考えます。

大枠的には、人的輸送にあたっては、公共交通へ誘導するような政策展開が望ましいと思います。

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。

景気対策として導入された休日上限1,000円の制度は、毎週ゴールデンウィーク並みの渋滞を招き、他の公共交通機関を圧迫するなどの悪影響もみられました。

政策として考慮すべき分野は多々あると思われませんが、現下における喫緊の課題は産業復興、産業振興であると考えます。

したがって、その識別に際しての技術的課題はあると思いますが、レジャー、旅行目的の車両の割引は廃止し、商用車のみ対象とすべきと考えます。

高速道路は、東日本大震災の例を挙げるまでもなく、防災面、経済面においてもドライバーのみならず、間接的にも国民が便益を享受できるインフラですので、割引対象を絞った（拠出額を減らした）うえで、利便増進事業を継続し、その原資の一部も引き続き一般会計（税金）から充てる妥当性はあると思います。

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。

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。)

昨年12月25日の日経新聞に、国土交通省が高速道路会社の債務完済期間を10～20年延長する案を検討しているとの記事が掲載されましたが、そのとおりであれば、賛成です。

高速道路会社が負債の全てを償還した後は、高速道路は税金で維持管理することとなります。

しかし、先般の中央自動車道笹子トンネルの事故で明らかとなりましたが、道路施設の老朽化は予想以上であり、また、飛躍的な税収増も見込めないまま、期限が到来したからといって、国が施設の移管を受けてもメンテナンスに要する膨大な費用を税金でまかなえるのか不安です。

であれば、直接的に便益を享受するドライバー等に主要な経費を負担してもらいながら、必要な維持補修、あるいは更新等を行った後に、施設移管を受けた方が税負担の公平といった点からも望ましいと考えます。

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。

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。

・本市では、発生の切迫性が指摘されている東海地震、神奈川県西部地震は、大きな被害をもたらすことが想定されています。このため、高規格幹線道路新東名高速道路の整備と秦野SA(仮称)へのスマートICの整備は、災害時における新たな物資輸送路等の確保や一般道路区間の代替の確保が図られ、本市はもとより、神奈川県西部地域の耐災性を高めます。安心して安全な国土を保全するネットワークとして新東名高速道路の全区間の早期供用を要望します。

特に、高規格幹線道路の整備と合わせたスマートIC整備による機能強化は、地域活性化や災害に強いまちづくりに繋がるものであり、地域の実情に応じた国、中日本高速道路(株)の積極的な支援をお願いしたい。

・別紙のとおり

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。

整備計画の策定時ももちろんですが、事業化にあたっての手続き、基準等意思決定過程の透明化が必要ではないでしょうか。

例えば、246号バイパスの本市域内の事業化に際しては、国の内部行為を促すために要望活動を続けるという以外の有効な手法がありません。

政権与党の考え方、あるいはその時の財政状況等、不安定要素はあるでしょうが、当該地方整備局管内におけるプライオリティに関するより詳細な基準等をお示しいただければ幸いです。

今後のネットワークのあり方

～ 津波対策としてのインフラ整備 ～

東日本大震災以降、インフラ整備にかかる意思決定過程における重要な要素として、「津波対策」という概念が新たに加わった。

沿岸部における地域的・物理的・直接的対応措置のみならず、災害発生後も視野に入れた広域に亘る公共施設整備やソフト面での地域横断的な協力体制等の必要性についても盛んに議論されているところである。

現在、本県においても、神奈川県西部地震、南関東地震等の切迫性が指摘されていることは周知のとおりであるが、先般発表された県による地価調査結果においても「下げ止まり感」が出てきたのではと評される全体的な傾向の中で、沿岸部の住宅系基準地のいくつかは地価の下落幅が顕著となっており、不動産市場においても取引の低調が業者を悩ませていると聞く。

いうまでもなく、津波に対する基本的な対策として、物理的に直接の害を被る可能性の極めて高い沿岸部において行う、あるいは、当該地を議論の中心に据えて対策を検討するという方法論は正しい。

しかし、他面では、一人でも多くの、また一円でも多くの市民の生命・財産を津波による被害から守るという大命題のもとにおいては、それそのものを危険エリアから遠ざけるという発想も必要である。

すなわち、安全な（少なくとも津波からは）地域である内陸部への住民等の移動を促す、あるいは、首都圏への流入人口を内陸部へ誘導するような広域的環境づくりが必要ではないかということである。

もちろん、地震発生メカニズムに対する科学的見地からの説明が法的規制等を行うに足るレベルに至っていない段階において、沿岸部の市町が住民の流出を助長するような政策を歓迎するはずはなく、住民も郷土愛や経済事情といった個人的理由により今の土地を離れたくない、あるいは離れられないという思いを抱く事もまた当然であるので、

一見してそれと分かるような施策・措置の実施は実現性に乏しい。

何より、本質的に暴論であるとの批判は避けられないであろう。

しかし、間接的に同じ効果が期待できる方法はある。現在、計画段階にある国家的インフラ整備事業のうち、内陸部において計画されているものを優先的に事業化することがその一つである。

沿岸部から人を引きつけるためには、一義的には魅力ある政策の実現等自治体自身の努力が求められることはいうまでもなく、また実際に限られた予算の中で創意工夫等により相応の成果をあげている市町村もあるが、その波及効果は、多くの場合、当該自治体の「エリア内」で止まっている感は否定できない。

ほとんどの自治体は、財政の好転が見込まれない閉塞感の蔓延した状況下においては、経済的にも、住民合意という手続き的にも、積極的な、他の自治体住民の耳目を集めるような「マグネット力」ある施策を展開するのは難しいと感じている。

手段としては古典的ではあるが、スケール感を伴った広域的なインフラ整備事業の実施こそが、この状況を打破するための起爆剤となり得ると思えるのである。

もとより地方の均衡発展に資することは国策の慮るところであり、中央集権国家（もちろん、良い意味で）たる所以もそこにあるはずである。また、都市間競争が叫ばれる今日、結果としての偏重した扱いに抵抗感が生ずるかもしれない。

しかし、津波対策という観点、国家としての被害を最小限に抑えるという大局的視点においては、沿岸部からの「事前避難民」の受け入れ体制づくり、都市基盤づくりに寄与する内陸部に重きを置いた予算配分と諸施策の展開には十分な妥当性があると考ええる。

そして、それは予算編成、予算投下における現下の基本方針である「選択と集中」にも適うものである。

以下、一例を挙げたい。

国道246号は、本県の内陸部を東西に貫く主要な道路であり、沿道店舗へのサービス及び周辺自治体の工業団地へのアクセス機能を有した地域の発展に大きな役割を果たしている幹線道路でありながら、慢性的な渋滞が社会問題化して久しい。

同国道の渋滞は、物流の停滞による経済損失を招くだけでなく、重大事故の増加、排気ガスによる周辺生活環境への影響等様々な行政課題の要因・遠因となっており、その解消は、沿道の自治体にとって最も重要な課題の一つとなっている。

本市は、これらの諸問題を解決すべく国道246号バイパス（厚木秦野道路）の早期完成を強く要望している。厚木市、伊勢原市、秦野市という県内陸部を通過する246バイパスは、国道246号の機能を補完しながら、圏央道、東名、新東名といったに高規格幹線道路に接続するため、同国道の渋滞とそれから派生した諸問題の解決に大きく寄与するとともに、首都圏各地へのアクセス機能の飛躍的な増大、文化的・経済的交流圏の大幅な拡大が期待される地域高規格道路である。

また、防災面における必要性も高い。そう遠くない将来、もし三陸沖と同規模の津波が県沿岸部を襲った場合には、内陸部の自治体は、地理上の理由から、復興拠点としての役割を果たすこととなると思われるが、246バイパス等県内高速道路網は、東日本大震災のときがそうであったように、被災地への救援物資等輸送の中心的役割を担う「命の道」となり、効果的・効率的な復興活動への協力体制づくりに欠かせないインフラとなる。

もちろん、沿道内陸部の自治体個々にとってもその恩恵は大きい。国道246号の渋滞という「足かせ」が外れれば、行政運営を行ううえで、それぞれの特色を生かしたソフト・ハード両面における積極的な諸施策の実現、魅力あるまちづくりにより多くの力を傾注でき、結果として、人を引きつける、マグネット力を備えた都市へと発展できる可能性が広がってくる。

現在、圏央道、新東名の完成・供用開始については一定の目途がたっているが、246バイパスについては、将来の見通しが全くついていない。

景気、物流、環境、地域経済等インフラ整備にあたっての考慮要素は多々あるが、1日でも早く246バイパスの全線事業化を図り、内陸部を優先としたミッシング・リンクの解消に努めることが、長大な海岸線を抱えた本県における最も重要な課題の一つである「津波対策」という視点において、事前・事後ともに効果的であると考えられる。