

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 島根県 江津市

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

料金制度については、全国共通のシンプルで分かり易い制度の構築を望みます。
しかしながら、観光、産業、など地域の実情を考慮精査したうえでの割引制度などきめの細かい施策を望みます。

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】

割引の適用範囲について、地域流通産業、一般道の交通量の緩和などに考慮し中型車以上の割引についても普通車並の割引を望みます。
産地と消費地を結ぶ道路の料金は価格に転嫁されるため、消費地からの距離で価格に有利不利が出る状況を少しでも是正できることを望みます。
また、一般道を利用していた中型車以上の車両が高速道路を利用することで一般道の渋滞緩和、交通事故の減少に寄与するものと考えます。

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。

割引制度自体の継続を望みます。特に、地方の実情を考慮に入れ、地方の主産業である観光、一次産業それに付随する流通産業に配慮した制度設計を望みます。
また、高速道路等については、維持補修についても今後大きなコスト増となることが予想されます。国土強靱化の観点からも、道路に特化した財源の確保が必要と考えます。

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。

高速道路の整備状況は地方によって大きく異なります。基本料金は、シンプルな料金体系をとりつつ、各地方固有の実情を考慮し沿線自治体の意見を反映したうえで割引制度の拡充を望みます。
また、休日上限1,000円の社会実験のように一時的で極端な制度は、混乱の方が大きく、特に地方の観光産業に与える影響は大きいため恒久的な制度の構築を望みます。

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。)

国土幹線道路の利用者は、現在の国民だけの利益に寄与されるものではないため、大規模更新に係る費用は建設国債の発行を持って財源とすることが適当だと考えます。
また、安定した財源確保のため道路に特化した財源が必要と考えます。

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。

都市部の老朽化した高速道路と、地方の比較的新しい道路・建設中の道路については考え方を分けるべきだと考えます。

都市部の高速道路については、今後再建設を含む大規模更新の時期に入るとは思われますが、このことが、地方にとって必要な道路の建設に影響が出ないことを望みます。

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。

島根県内の国土幹線道路の喫緊の課題としてミッシングリンクの解消があげられます。高速道路網の有無が、医療、産業、観光面で地域間格差を拡大させている感は否めなく、地域間交流や、企業誘致などの政策面でも高速道路が繋がっていないことがネックになります。「繋げてこそそのネットワーク」の認識は、皆が一致しているところであり、早急なミッシングリンクの解消が求められます。

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。

整備の手続きについては、地域の実情に合わせ柔軟な対応が望まれます。
特に、ミッシングリンクの解消という観点から、繋がなければならない箇所については、手続きの簡略化を望みます。
当地の実情として、繋がっていない福光・江津間の14kmについて計画段階評価にあります。東西に供用または、事業中の箇所がある中でこの14kmについてはつなげなければならない箇所ですので通常かかる手続きの簡略化を望みます。