

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

沖縄県

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

鉄道のない沖縄県において、沖縄自動車道は唯一の高速移動手段であり、県民及び観光客の移動に係る定時・定速性を確保するとともに、沖縄本島北部地域の振興に大きな役割を果たしている。さらに、本土の高速道路網から独立した高速道路であることなどから、高速道路に適用される全国的な料金体系から独立した独自の料金設定が必要と考えている。

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】

無料化社会実験の終了後、平成23年6月20日からは沖縄道特別割引が適用され、実験開始前と同程度の正規料金からの3割引が実現するとともに、他県とは違い、現金車についても割引対象とされたことなどから、沖縄県に対しては、特別な配慮がなされているものと考えている。

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、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。

平成26年度以降の料金割引については、道路容量、現行の料金下での交通量、利用者の利便性、公共交通への影響等の観点から多面的に検討する必要があると考えるが、沖縄県としては、沖縄自動車道は陸上交通における本県唯一の高速移動手段であり、かつ、他県の高速道路網とは連結しない独立した道路であることを踏まえ、高速道路に適用される全国的な料金体系から独立した独自の料金設定が必要と考えている。

なお、無料化社会実験の結果、従来から高速道路を利用していた利用者はもとより、これまで積極的に高速道路を利用しなかった層についても利用が拡大しており、実験終了後の交通量は増加傾向にある。

交通量増加により実験終了後の料金収入は増加していると推定され、また、実験結果から、通行料金の無料化・低減化は更なる利用者増に繋がるものと評価できる。

これを踏まえ、料金割引については、利用拡大に伴う収入増を踏まえた沖縄自動車道独自の料金設定又は割引制度による対応が適当であると考えている。

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。

特になし。

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。)

本県の高速道路等については、陸上交通における唯一の高速移動手段であることや本土の高速道路網とは独立していること等、他県とは違う特殊性を有している。

国土幹線道路の大規模更新需要に必要な費用については、本県のような特殊性等も踏まえつつ、将来にわたり適切な維持・更新が行え、新たな利用者負担の追加が伴わない財源のあり方を、幅広く検討する必要があると思われる。

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。

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。

本県の高速道路等が陸上交通における唯一の高速移動手段であることや本土の高速道路網とは独立していること等、他県とは違う特殊性を有していることを踏まえつつ、渋滞緩和、産業振興、災害リスクの低減等の観点から、ミッシングリンクの早期解消、スマートICや追加ICの整備等を積極的に推進する必要があると思われる。

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。

地域や地元の合意形成を図り、事業を円滑に進めるためには、計画及び整備段階におけるプロセスの透明化が重要だと思われる。