資料２－１

インフラ整備（道路、港湾、空港等）を通じた論点（案）

Ⅰ　現状と課題　【資料２－２、参考②～④参照】

○　ガバナンスについて

- 　道路は、高速自動車道、国道、都道府県道、市町村道の別に、管理者が国・都道府県・市町村に分かれているが、それぞれが接続し、道路交通網を形成していることから、可能な限り一体的に整備、管理していくことが、効率的かつ効果的である。
　しかしながら、高速自動車道は、都道府県（政令市）が整備費用の一部を負担する新直轄方式はあるものの、有料道路方式により道路の資産保有と建設費用等の債務の引き受けは独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が行い、その建設や管理は各高速道路会社が行う上下分離方式のスキームで整備が進められている。

- 　大規模災害等緊急時の対応のため、高速自動車道が未整備である周辺地域を中心に、引き続き国の関与を求める声がある。

- 　港湾は、国際戦略港湾(5 港)、国際拠点港湾(18 港)、重要港湾(103 港)、地方港湾(809 港)に分かれ、港務局や一部事務組合による管理が一部でみられるものの、その殆どは都道府県又は市町村が管理している。
　経済のグローバル化を踏まえた港湾の国際競争力の強化等を図る観点から、現在のような管理主体は適切かどうかが問われている。

- 　空港は、国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる拠点空港以外にも国際線が就航している空港があり、計 31 港に及んでいる。
　空港の国際競争力の強化と、地方空港及びその管理主体のあり方が問われている。

○　縦割り行政について

- 　道路、港湾、空港、鉄軌道等のインフラ整備は、それぞれの地域における経済・観光振興、雇用創出、環境負荷などに大きなインパクトを与えること、また二重投資の弊害を避ける必要があることから、国レベルで調整が必要なものを除き、それぞれの圏域において総合的に判断して進めていくことが求められているのではないか。

・　例えば、道路、港湾、空港、鉄軌道等の整備において、別々にプランニングするのではなく、重要港湾やハブ空港への到達時間の短縮や、企業立地の促進などの産業施策、あるいは圏域全体におけるＣＯ２の排出量削減などの環境施策を含めた総合的な政策目標を見すえたプランニングが必要ではないか。

Ⅱ　論点　　【資料２－３参照】

１　国と地方の役割分担

○　引き続き国が担うべき役割とは何か。

・　国は、全国的な交通ネットワークの骨格部分（国際コンテナ港湾、ハブ空港、新幹線、高速自動車国道など）のプランニングのみを行い、道州のプランニングや基礎的自治体の整備計画との整合性を担保すればよいのではないか。
・　貿易立国として港湾や空港の国際競争力の強化は必要であり、極めて重要な港湾や空港の整備・管理は、国が直轄で行うこととするのか。
・　圏域単位での交通ネットワークは、道州が総合的な観点からプランニングを行い、その整備や管理についても責任を担うべきではないか。
・　例えば、一般国道は直轄国道も含め都道府県道と一体で、道州が圏域の主要ネットワークとして管理することが、効率的かつ効果的ではないか。
・　離島の港湾や空港の整備等には国の支援が必要か。

○　道州と基礎自治体の役割分担や関係をどうするのか。

・　基礎自治体は、道州が整備する圏域内の交通ネットワークに接続する道路などを整備する責任を担うのではないか。
・　例えば、市町村道の一部は、一般国道、都道府県道と一体で管理することが効率的ではあるが、地域住民の生活道路である市町村道については、住民により身近な基礎自治体で管理した方がよいのではないか。
・　現在の府県が管理する補助国道や府県道の管理まで市町村に移譲することは、専門性を持った要員の確保などの観点から合理的と言えるか。
・　道路として一般に利用されている農道や林道の管理はどうするのか。
・　道州は、圏域における合理的な交通ネットワークを整備するために個々の事業の優先度を決定していくことになるが、市町村の意思を反映する仕組みが要るのではないか。
・　国道や府県道を道州が一体的に管理することとなれば、道州に公共事業が集中することとなり、工事発注の適正化を担保する仕組み等が要るのではないか。

２　税財源・財源調整のあり方

○　インフラ整備において望ましい財源負担のあり方とはどのようなものか。

- 　道路や鉄軌道は、末端を含めた広域的なネットワーク全体が整備され、維持されるべきとの観点から、特定の沿線住民（市町村）に負担を求めるのではなく、圏域（全国）単位でのプール制で広く負担すべきではないか。
- 　空港や港湾などは施設の利用者など直接的な受益者が特定しやすいので、主にこうした受益者に負担を求めるべきではないか。
- 　自動車交通の外部不経済（公害、交通事故、公共交通の利用者減など）に着目し、車体、燃料への課税などを財源とすべきか。その際、道州間での税率引き下げ競争を避けるために、税率は全国一律とすべきか。
- 　インフラ整備については、多額のコストを要する新築・改築と、維持管理のためのコストとは、その負担のあり方や財源を分けてもよいのではないか。
- 　災害復旧のためのコストは、道州に税源移譲がなされた後も、引き続き国が支援すべきか、道州で負担すべきか。