

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 岐阜県 大垣市

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

料金制度は対距離料金が基本になるとの考えに賛同します。

料金施策の方向性は、これまでの料金割引施策については、今後も継続して実施すべきであると考えます。

これまでの料金割り引きについて

休日は上限1,000円とするもの

・効果:集客エリアの拡大

利用者が一般道から高速道路に乗り換えた事により交通渋滞が緩和した。

・課題:休日に観光地周辺で渋滞が発生

観光客の偏りすぎがあるので、平日利用にも配慮すべきである。

平日3割引、通勤割引など

・効果:利用者が一般道から高速道路に乗り換えた事により交通渋滞が緩和した。

観光地における集客エリアの拡大

高速道路を日常的に利用しやすくなったため、利用エリアが拡大した。

・課題:特になし

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】

これまでの高速道路の割引制度は、市道の道路渋滞緩和や観光活性化など効果を発揮しており、利便性が向上し、物流が活性化したため地域としては評価出来る面が多いと考える。

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。

利便増進事業による割引は、渋滞対策や観光振興、物流の活性化に大きく貢献している。
平成25年度で割引が終了すると、その反動により、利用者数が従前より少なくなることが予想される。したがって料金割引を継続すべきであると思われる。

生活道路として利用されている一般道路が渋滞軽減される。

高速道路を利用すると時間当たりの移動距離が伸びるため、観光地のエリアが拡大する。

運送費用が減少するため、物流コストが減少する。

高度先進医療が出来る病院が限定されているため、広域的な医療を受けられるようになる。

以上のような理由から、割引は今後も継続し、これによる財源の確保が必要であると考えます。

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。

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。)

なし

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。

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。

本市としては、次の事項について優先的に整備を進める必要があると考えます。

東海環状自動車道

- ・主要な市町を結ぶ環状道路であり、自動車道の完成により物流が活性化するため、当初の予定どおり西回り区間は平成32年度までに完成を希望します。
- ・東回り区間が開通した結果、工業団地が増加した。西回り区間においても産業振興や観光などを活性化すると期待している。
- ・東海・南海大地震に見舞われる確率の高いエリアを避けて計画されているため、災害時にも運搬用道路としての効果が期待出来る。

スマートIC

- ・ICがない市町の利便性が向上することにより利用者も増加することが予想され、スマートICの増設が必要。

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。

本市においては、昨年9月15日に東海環状自動車道大垣西IC～養老JCT間が開通し、岐阜清流国体の会場へのアクセス道路として利用された他、並行する道路の渋滞緩和にも役立った。