

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

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、高速道路利用者の負担の公平性を確保する観点の他に、高速道路という安全性や信頼性の高い交通インフラを日常的に使いやすいものとするため以下のようにすべきであると考えます。

対距離制を基本とし、料率は全国で共通

中央自動車道の恵那山トンネルや東海北陸自動車道の飛騨トンネルなどで設定されている特別区間料金割増しの撤廃

料金施策の方向性については、これまでに実施された利便増進事業における料金割引施策については、効果があったものや課題が発生したものがあつたことから、これまでの施策を十分に精査しつつ、実施すべきであると考えます。

平成23年6月まで実施された休日上限1,000円の効果と課題

・効果:集客エリアの拡大

並行する一般道から高速道路に交通が転換し、渋滞が緩和

・課題:週末に観光客が集中しすぎたことにより観光地周辺で渋滞が発生

観光客の偏りすぎは観光地の収益増加につながりにくい

その他割引項目の効果と課題(平日3割引、休日5割引、特別区間割引)

・効果:並行する一般道から高速道路に交通が転換し、渋滞が緩和

観光地における集客エリアの拡大

安全性や信頼性の高い高速道路を日常的に利用しやすくなり生活圏が広域化

・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】

これまでに導入された割引は、渋滞対策や観光振興、医療、福祉、教育などに効果を発揮しており、評価できると考えます。

(会社割引)

・通勤割引:一部路線において並行する一般道から高速道路へ交通が転換し、渋滞が緩和

・深夜3割引:中型車以上の車種を中心に一般道から高速道路へ転換

(利便増進)

・休日上限千円:集客エリアの拡大

並行する一般道から高速道路に交通が転換し、渋滞が緩和

週末に観光客が集中しすぎたことにより観光地周辺で渋滞が発生

観光客の偏りすぎは観光地の収益増加につながりにくい

・平日3割引:中型車以上の車種を中心に一般道から高速道路へ転換

・休日5割引:普通車以下の中長距離の利用台数が増加(観光地における集客エリアの拡大)

観光客が一般道から高速道路へ転換し、生活道路の渋滞が軽減

・特別区間割引:安全性や信頼性の高い高速道路を日常的に利用しやすくなり生活圏が広域化

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。

利便増進事業による割引は、渋滞対策や観光振興、物流の効率化、さらには広域的な医療、福祉、教育などに効果を発揮し、既に利用者に定着していることから、平成25年度で割引が終了した場合には、その反動から生じる割高感から観光面や産業面、さらには地域の日常生活においてもマイナス要因となる恐れが大きいと考えます。

したがって、以下の観点から、料金割引を継続すべきであると考えます。

渋滞緩和:生活道路として利用されている一般道路の渋滞軽減

観光振興:観光地の集客エリアが拡大、客足の活性化

物流の効率化:高速性、定時制、安全性を確保して物流コストを低減

広域的な医療、福祉、教育:高速道路の利用を前提とした広域的な医療、福祉、教育システムが構築

また、割引は、基本的に現在のシステムを継続するものとし、税金の投入や償還期間の延長等による財源の確保を検討すべきと考えます。

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。

利用料金が度々に変更されることは好ましくないことから、時限的なものとならないような料金施策や財源確保が必要であると考えます。

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。)

中央自動車道の笹子トンネルで天井板落下事故が発生しましたが、適切な維持更新が実施されないと、本県の恵那山トンネルや飛騨トンネルなどにおいても同様な事故の発生が危惧され、高速道路の安全性、信頼性が確保されず、県民生活に大きな影響を及ぼします。

笹子トンネルの事故を受け、本県では県が管理する172箇所トンネルで緊急点検を実施し、当面の安全走行に問題はないことを確認しましたが、51箇所のトンネルでコンクリートのひび割れや漏水など維持補修が必要な箇所が発見され、今後、早期に補修工事を実施する予定です。

このように、安全な走行を確保するためには、適切な時期に、適切に維持管理することが大切であることから、以下のような方法により必要な財源の確保を検討すべきと考えます。

高速道路の債務償還期間の延長による維持管理費の捻出

政府系資金の投入や、政府系金融機関の低利融資等により市中銀行からの借入金を借り換えて、維持管理費を捻出

建設資金の償還後も維持更新費相当分は通行料金で徴収

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。

本県と福井県の県境部に位置する中部縦貫自動車道油坂峠道路は、平成11年度に供用後、日本道路公団が維持管理を行ってきましたが、平成17年度から国土交通省管理となり料金は無料となりました。しかしながら、近年の道路状況は有料時に比べ管理レベルが相当下がっています。この事例は、高速道路としてのサービスレベルを維持するには相応な維持管理予算が必要で、一般国道の維持管理予算内で管理することが困難であることを示しています。したがって、維持更新を適正に実施するための財源の確保が不可欠であると考えます。

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。

高規格幹線道路については、全国で14,000kmを整備するという方針が示されており、それに基づき整備を推進すべきですが、本県としては、特に以下の道路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

- ・日本経済をけん引する拠点地域づくりに不可欠な、主要港湾、空港と各都市を結ぶ環状道路であり、ミッシングリンクとなっている西回り区間は平成32年度までに確実に完成させることが必要
- ・東回り区間の開通以来、本県の工場立地は大変好調であり、西回り区間においても産業振興面や観光振興面などで大いに効果を期待
- ・南海トラフを震源とした大地震に見舞われる確率の高い名古屋圏の30～40km外側の地域を迂回し、防災面で大変重要

東海北陸自動車道

- ・アジア経済の力強い成長などアジア・ダイナミズムを取り込むため、太平洋側と日本海側を結ぶネットワークを強化
- ・渋滞や交通安全の面などの課題解消のため、白鳥IC～飛騨清見IC間の早期四車線化は平成30年度までに整備が必要。また、その先の飛騨清見IC～小矢部砺波JCT間についても早期四車線化着工を期待。

中部縦貫自動車道

- ・中部、北陸地方と関東地方の広域的な発展や、災害時の代替路として不可欠
- ・高山市内の渋滞緩和に大変有効な高山IC～丹生川IC間の早期整備が必要

スマートIC

- ・既存のネットワーク機能を最大限活かすため、スマートICの増設が不可欠

リニア中央新幹線関連道路

- ・リニア駅を最大限活用するためには、濃飛横断自動車道や瑞浪恵那道路など広域的な交通を担う道路の整備が不可欠

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。

東海環状自動車道西回り区間や東海北陸自動車白鳥IC～飛騨清見IC間の四車線化においては、それぞれ平成32年度、平成30年度と完成期限が示され、地域の産業や広域的な医療、福祉などにおいて計画的な推進の目安になり、沿線地域の活性化機運が盛り上がっています。

本県においては、昨年9月15日に東海環状自動車道大垣西IC～養老JCT間が開通しましたが、9月29日から開会した「ぎふ清流国体・大会」の競技会場へのアクセス道路として利用された他、並行する国道の渋滞緩和に寄与しました。さらに、9月18日の豪雨時に名神高速道路が通行止めになった際には、迂回路として機能するなど、部分供用された区間が大いに効果を発揮するなど、高速道路開通の効果が発揮されました。

整備プロセスについては、整備手法や優先順位について知事や市町村長等の意見を直接聞く、常設の委員会の設置が必要であると考えます。