

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 愛知県 設楽町

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

対距離料金であるものが公正であり、全国比率が共通であるものがいわゆる標準と考える。
地方部は、産業の流通と都市部との旅行時間の短縮による通勤圏の確保が重要であると考えたため、料率の差においては十分慎重に検討されたい。
流通では運搬コストに加え、料金差が加算されることで物流事業者はコスト高となる。需要料率に置き換えれば、地方部はそのため負担増となる。
都市部と地方部の交流は、地方部の交通需要の少ない地域で料金差が発生することで、料金負担が増加となるのではと考える。また、料金が高額となり、通行を控えた場合、維持管理や運営に直撃し、今後は更に区間料金が増し、互いに通行する場合の需要は減少すると懸念する。

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】

料金の割引制度による需要促進は方策としては必要であると考え。
これまでの割引制度は需要量が増すことで利用効果が上がり、一定の成果が見られたのではと考える。
ただし、料金を安価に設定することで需要を増し、その分増加する維持管理費を、収入で吸収できない場合は不安要素であると考え。適正な料金設定と割引の関係については非常に難しい問題であるが今後あらゆる方法で、地方部である本町のような自治体にも有効な施策を切望する。

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。

割引制度の運用による渋滞解消策、地域活性化、物流コスト低減には必要と考える。
有料道路を安価とすると交通量は増加し、都市部では渋滞を招く恐れがある。その結果、旅行時間が大幅に増し、有料道路を利用して通行する効果が薄れる。それに伴い、有料道路のランプと接続される一般道路も連鎖渋滞となり、逆効果が懸念される。一般道路に対し、有料道路との両立をどのように捌くものであるかが課題であると考え。
債務返しは割引による需要増とライフサイクルコストのバランスと有料道路の利用車両が利用料に対してある程度有利性が発揮されなければ不安であると考え。基本概念として、有利な便益に対して支払いを伴うのは妥当なものと考え。そのうえで財源確保が必要であれば止むを得ないが、その財源を税金とするならば、有利に働く場合、例えば雇用や企業誘致、過疎対策と永住促進等の恩恵を受ける場合に自治体や企業が一部負担するのはひとつの方策ではないか。

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。

割引制度においては多種多様に渡り、用途別に各々考えられるが、幅広い意見として可能であれば地域格差の生ずることのない料金施策の配慮を願うものである。
また、都市部では利用料を支払うことによる旅行時間の短縮が、渋滞等によるもので効果が発揮できないであれば、有益でないものと認識してしまう。地方部では旅行時間を短縮可能であっても、利用料が高額であると、需要を失うため、両立できる妥当な設定が必要であると考え。
以下は産業、交流を主体として希望するものである。
・近年の道路整備により、通勤圏が拡大され、地域間の通行が拡充された。将来は、通勤に高速道路の利用も考えられ、日常的に通勤する車両には「定期券」的な割引制度を実施。
・物流運搬にかかる車両は、往復区間が一定であれば常識的な額による定額制として考慮し、一定距離を超過した場合は加算等の措置。
・観光等による都市部から地方部への交流に利用を促進できる休日割引制度。

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。)

国の幹線道路として、その重要性和利便性により誰もが安全で快適に通行できる道路と解釈する。交通量の多い主要幹線においては劣化による補修が増し、また、地方部においては気象条件等により維持管理費が多額である。道路を通行するものは、あらゆる世代で供するため、税金による維持更新は止むを得ないものとする。

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。

有料区間においては、都市部と地方部での自動車交通量の差が大きく偏る道路も存在したり、地方部の幹線道路は交通量による費用対効果が薄い幹線や、冬季の凍結等による気象条件で起因する維持管理費の負担等が多額であることが実情であるとする。

しかしながら誰もが同じように道路を通行するものとして、前述の都市部と地方部の格差への対応や、生活者重視の視点から、地域のニーズを踏まえた必要な道路整備を切望する。

本町においては地域高規格道路の整備を含め、都市と地域を結ぶ道路であり、救急・災害に最大の効果が発揮される道路整備を望むものである。

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。

本町は地方部より拠点都市への物流・交流が主である。都市部へ流入する場合のミッシングリンクやボトルネックによる交通渋滞等は、地域経済においても非常に苦慮するものである。

また、本町の位置は都市部の救急医療施設への到達時間が1時間を超過する地区もあり、緊急車両を含めた救急体制における対策が脆弱であり、不安視されている。

1) 、 においては地方部においても早期に取り組んでいただきたい課題であると考えます。

2) 本町の道路は、山間地域の急峻、狭隘な道路により、走行性の劣る未改良区間が多く存在する。また、近年の道路事情や、大型車両の通行増加、崩落等で起因する道路災害の際には迂回区間が非常に長大となり、道路交通に多大な影響を与えている。

山間地域は橋梁やトンネル築造に頼ることにより、走行性の高い道路の築造を求められている。道路のバイパス化、2車線拡幅、視距改良により安全な道路網の整備による防災対策を求める。

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。

本町においては未改良区間の道路整備、地域高規格道路網の整備による生活圏の拡大・輸送時間の大幅短縮等、更には高速道路網との連携による産業の発展と観光交流を願うものである。国内、中部圏内においても高速道路、一般国道のミッシングリンクやボトルネック解消が特に重要であるが、地域の実情を解消できるよう柔軟な配慮を切望するところである。山間部の道路は生命を繋ぐ道であり、迅速に整備を進めていただき、計画の進捗状況等は解り易く示されるよう要望する。