

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【資料〇 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

神奈川県 横須賀市

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

「中間とりまとめ」で提言されている、基本となる考え方及び具体的な方向性に異論はありませんが、半島に走る路線への料金制度導入にあたり、考慮してもらいたい点を記載いたします。

三浦半島地域は地形的な宿命として交通の末端部となり、中枢部と違って通過交通がないため、高速道路は半島にとって人、物を誘致できる必要不可欠な存在となります。

そのため、横須賀市内の幹線道路である横浜横須賀道路の料金制度では、物流や観光などの観点から交通流動をより促進できるよう、基本料金の料率を低く設定することを要望します。

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】

利便増進事業による新たな割引等が導入され、より高速道路が身近になり利用しやすくなったと考えています。

今後、整備が進められている首都圏中央連絡自動車道(圏央道)などにおいても、各高速道路との乗継割引を積極的に取り入れ、高速道路ネットワークを最大限活用する料金制度導入の検討を要望します。

また、資料によりますと都市部と地方部では、割引率の導入時間が異なっているため、割引率が公平となることが望ましいと考えます。ベースとなる基本料金を都市部と地方部とで料率を変えて設定し、割引率の導入時間を同じにした方が、よりシンプルな料金制度として受け入れられやすいと考えます。

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。

横須賀市では、景気低迷による税収悪化が課題となっており、企業誘致を積極的に行っているため、横浜横須賀道路の普通車割引とともに、地域活性化のためにも企業がより活動しやすくなる中型車以上の割引を更に要望します。

その財源確保策としての新たな案は特にありませんが、利便増進事業の期限延期を国へ要望することを強く希望します。

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。

一般道路と並行する高速道路の利用促進を図るため、バイパス区間割引の検討を提案いたします。

高速道路無料化社会実験による効果・影響検証の結果でも記載されているように、実験中の死傷事故件数が高速道路では約2.3倍に増加するものの並行一般道では約2割減少し、合計では約1割の減少が確認されており、利用者数の多い一般道での事故件数を減らす対策として有効と考えられます。

また、半島という地形を生かして往復割引の検討を提案いたします。

三浦半島には、海を活かした美術館や公園などの施設も多数あり、観光客の誘致として有効と考えられます。

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。)

国土の幹線道路は、国が責任を持って整備・維持していくことが望ましく、有料幹線道路における大規模更新などの必要費用も税金により実施すべきと考えます。

その財源としては、受益者負担に基づき、自動車の利用者が道路の維持・整備費を負担する道路特定財源制度が理想的と考えますが、復活には難しいと思われるため、道路ネットワークを適正に維持していくためにも、大規模更新費の別枠財源の確保に向け、国への要望を継続すべきと考えます。

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。

社会資本の老朽化として橋梁等の既存道路ストックの適切な維持管理・更新を図るための別枠財源の確保に向け、国への要望を継続すべきと考えます。

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

- ①環状道路など抜本的対策の加速
- ②ボトルネック箇所への集中的対策
- ③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

- ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用
- ②簡易ICの増設
- ③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。

「中間とりまとめ」で提言されている方向性に異論はありません。

三浦半島の幹線道路を例にすると、海沿いを走る国道と山間を走る横浜横須賀道路が生命線となっており、三浦半島の更なる活性化には幹線道路の繋がりによる新たなネットワークは必要不可欠であります。

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の一部とある高速横浜環状南線及び横浜湘南道路の整備により、三浦半島から東名高速道路や中央自動車道などの全国的な高速道路ネットワークが新たに広がることとなり、アクセス時間の短縮による経済効果の期待のみならず、災害時の緊急輸送物資等を多方面から受け入れることができるなど、半島地域にとっての整備効果は絶大なものとなります。

また、横須賀市では既存の有料道路をより利用しやすくするために、横浜横須賀道路へスマートインターチェンジを導入する検討も行っていることから、最優先で取り組む2本柱としては、①環状道路など抜本的対策の加速を要望するとともに②簡易ICの増設と防災機能の付加を加味したネットワークづくりを要望します。

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B】

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。

特段、意見はありません。