

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

神奈川県川崎市

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

第62回九都県市首脳会議において「首都圏三環状道路等の整備促進と一体的で利用しやすい料金体系の構築について」で要望した「複数の料金体系による割高感の解消、長距離利用者や大型車の利用促進等にも対応した一体的で利用しやすい料金体系の実現」などと即した部分については、本市としても望みます。

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】

本市では、従来から交通集中による渋滞、沿道環境を改善するため、幹線道路の整備や鉄道の立体交差化を進めていますが、環境ロードプライシングの継続や大口・多頻度割引の拡充、羽田空港アクセス割引の実施などは、高速道路の利用促進及び内陸部から臨海部への交通誘導に寄与するものと評価しているため、本市としては引き続き継続を要望します。

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。

・本市においては、羽田空港の国際化や京浜港の連携強化に加え、川崎区の殿町が平成23年度に国際戦略総合特区の中核的な地域として指定されたことから、今後は、この地域の機能を更に強化し、活性化を支援するためにも、環境ロードプライシングによる地域の特定課題である内陸部の環境改善や、大口・多頻度割引による物流コストの縮減は重要ですので、平成26年度以降も割引の継続は必要と考えます。

・本市において、環境ロードプライシングは、地域の特定課題である内陸部の沿道環境改善に寄与しています。

また、京浜港の連携強化が進む中、今後、高速湾岸線の利用促進となる施策の拡充が必要と考えますので、割引内容とその効果を十分に検証し、必要となる割引の継続・拡充又は見直しを検討していくべきであると考えます。

・財源については、高速道路会社のコスト縮減や、高速道路の利用促進による料金収入の増などによる財源確保が望ましいのですが、償還計画の見直しなどについては、今後の国民的議論の推移を見極めていきたいと思えます。

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。

・沿道環境改善のために導入された環境ロードプライシングについては、現在、大型車のみが対象となっていますが、さらなる高速道路の利用促進のためにも、対象車両の拡充を含めた幅広い検討をお願いいたします。

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。)

有料道路の大規模更新に必要な経費については、受益者負担の原則に基づき、引き続き料金収入で実施するものと考えます。

また、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などについては、今後の国民的議論の推移を見極めていきたいと考えます。

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。

今後も引き続き、ライフサイクルコストを意識しながら、計画的な更新計画を策定し、適切な維持管理が必要であると考えます。

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。

首都圏では、首都圏中央連絡自動車道や東京外かく環状道路などの環状道路の整備が遅れており、都心部への自動車交通の集中による深刻な交通渋滞や災害時における代替性・多重性の欠如などを招いております。

首都圏三環状道路の整備促進は、これらの問題を解決することが期待されるとともに、首都圏の広域的な連携を図るうえでも、ミッシングリンクとならぬよう早期整備が必要と考えます。

さらに、国土幹線道路を補完する地域高規格道路として、川崎縦貫道路の整備は、大変重要であると考えます。

また、今後、首都圏直下型地震が想定され、首都圏の防災力をより一層向上させる必要があるため、東北・北陸・中部・関西方面と首都圏三環状道路等をネットワークで結ぶことが重要だと考えております。

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。

現状の有料道路事業については、整備手続きが道路の種別により異なっているため、計画の内容や進捗状況が分かりにくいものとなっております。

今後の整備にあたっては、平成24年12月に策定された「国土交通省所管公共事業の計画段階評価」を踏まえ、計画の内容やその進捗状況について、透明性の確保が必要であると考えます。