

# 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](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000115.html)

自治体名

福岡県市長会

意見市 【 〇 】 で表示

## 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](http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/hw_arikata/chu_matome2/matome.pdf)

・ 高速道路の料金制度については、料金の低減により、一般道路の渋滞軽減、モノやヒトの交流促進による地域経済の活性化などの効果が見込まれる。一方で、料金収入により高速道路を維持管理していくことが必要であり、高速道路の利用による受益と適正な負担のもとで、高速道路のサービス水準を維持できる料金制度としていくことが重要である。

また、本市には、高速道路と並行する形で都市高速道路の路線があり、高速道路の料金制度は都市高速道路の交通量、ひいては経営、償還に大きく影響を与える。

このため、高速道路の料金制度を検討する際には、地域の事情を踏まえたものとしていただきたい。

さらに、これまでの高速道路料金の割引制度により、フェリー事業者の経営は厳しい状況が続いており、今後の高速道路の料金制度は、海・陸の輸送モードがそれぞれの特色を生かしながら、相互補完的に役割を担っていけるよう、受益者負担制度や距離別料金制度の堅持など、海上輸送モードとの競争条件の均衡が保たれる制度であるべきと考える。**【北九州市】**

・ 基本となる考え方については賛同できる。

料金制度のあり方についても、対距離料金を基本とすることは、公平性の観点からも理解できる。ただし、料金施策の方向性における政策課題に対応するためのきめ細やかな料金については、具体性がないため判断が難しく、また、基本となる考え方の安定的でシンプルな料金制度の構築にも相反する印象を受ける。**【大牟田市】**

・ (基本となる考え方)の「安定的でシンプルな料金制度の構築」に対し、(具体的な方向性)に「様々な政策課題に対応するため、きめ細やかな料金」「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」は、矛盾が生じる方向性ではないでしょうか。何れかを修正する必要があると思います。**【筑後市】**

・ 料金制度の在り方としては、提言されている方向性で問題ないと思われます。**【中間市】**

・ 本提言を考慮し、今後の対応を検討する必要があると考える。**【大野城市】**

・ 高速道路の有効活用という観点からは、全国一律の料金体系ではなく、現行の料金水準を基本としつつ、地域の状況に応じた弾力的な料金設定を行うべきである。実際の交通量が交通容量よりも下回る場合には料金の引き下げ(割引)、上回る場合には料金引き上げ(割増)を行うべきである。

また、地域の実態を踏まえた割引がなされるよう、料金の決定には地域の実情を把握している地元自治体などの参画が不可欠と考えられる。**【うきは市】**

・ 提言は、極めて論理的で妥当性があると思います。**【みやま市】**

・ 今後の料金制度のあり方については、効果を精査した上で導入し、見直してほしい。**【糸島市】**

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】

- ・ 各種割引施策により、一般道の渋滞軽減、モノやヒトの交流促進による観光振興、物流のコスト低減を通じた地域経済の活性化などの効果があったと思われる。一方で、下関市と本市を結ぶ関門海峡フェリーが、ETC割引料金の拡大による利用者減も理由に事業を休止するなど、経営に深刻な影響をもたらすような状況が生じている。  
本市には、内航の中長距離フェリー5航路6便が運航されており、自動車輸送に比べて環境面で優れた特性を有するフェリーについても、重要な輸送モードと考えている。このようなことから、高速道路の料金割引制度については、公正で合理的な受益者負担を前提として、総合的な交通体系の実現に資するものとなるよう、配慮をお願いしたい。  
本市の都市高速道路については、高速道路と並走している区間は日本道路公団(当時)から移管を受けたものであり、料金割引実施までは、並走区間については都市高速道路の方が高速道路より安い料金であった。割引施策の導入により、高速道路料金の方が都市高速よりも安くなり、並走する区間については、交通量が高速道路の方へシフトし、都市高速道路を運営する公社の減収につながっていると思われる。【北九州市】
- ・ 休日上限1,000円は、鉄道や高速バスなど他の交通機関に与える影響が大きく、交通全体のなかで適切な分担率を考慮しつつ料金設定を行う必要があると感じられる。  
なお、近距離貨物については現在でも車による自走が主流であると思われることから、近距離貨物に関する割引を行い、RORO船などに影響する長距離貨物については、適切に設定する必要があると思われる。【大牟田市】
- ・ 一定の受益者負担は必要であり、過度な割引は行わず鉄道などの公共交通機関に配慮したものとすべきと思われる。【田川市】
- ・ 個々の制度に目的があり、その事業成果は出ていると感じています。【筑後市】
- ・ 一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減等一定の効果があったと考える。【行橋市】
- ・ 高速道路の料金割引を行うことで、一般道の渋滞解消につながると考える。また、人の移動による経済効果が期待される。【大野城市】
- ・ 土・日・祭日の一律1,000円や、時間帯による割引等は、極端過ぎると思います。できれば、全体的に2~3割の利用料を下げてくださいと思います。【みやま市】
- ・ 料金体系については、利用者にとって公平でわかりやすいものにすべきである。【糸島市】

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。

- ・ 割引制度については、一般道路の渋滞解消につながり、経済活動を下支えするためにも、今後も必要であると考えます。  
今後の割引制度については、持続可能な制度であることが望まれる。また、利用者にとって分かりやすい制度の構築が必要であると考えます。  
そのためにも、割引制度を継続しつつ、必要な償還を行い、また重要な道路インフラを今後も維持していくためには、国の税金投入や償還期間の延長も検討すべきと考えます。【北九州市】
- ・ 税金を投入しなかった場合のNEXCOの収益及び、機構への償還シミュレーションがないと判断しづらい面はあるが、今後も、地域活性化を第一に一般道路の渋滞解消や物流コストの低減について、地域の実情を考慮しつつ、利用増進事業を継続していくべきと思う。  
また、道路は国の資産でもあることから、一部は次世代に負担を求めてもよいと考えており、人口や税収の状況を考慮しつつ、償還計画の見直しを行うことも必要と思う。【大牟田市】
- ・ 地域の活性化のためには平成26年度以降も割引の継続は有効な手段と考えられる。しかし、安全管理における財源確保も最優先課題であるため、現在ほどの割引率を維持できない(=割引制度は維持されるが割引率の低い制度に変わる)ものになったとしてもやむを得ないと思われる。【田川市】
- ・ 基本的には利用料金制を採用しているため、採算性は重要だと考えます。距離による料金体系だけでなく、利用促進と価格設定の原理も区間により各高速道路株式会社に検討していただく内容ではないでしょうか。  
また、これを踏まえ利便増進事業による割引を実施するにあたり、例えば、交通面では一般道路の渋滞解消は良いことですが、一般道沿線の商業等に与える影響も少なくありません。バランスが重要となるため、区間、時間帯、時期(期間)、割引率等について目的ごとに精査をお願いします。【筑後市】
- ・ 割引による利用者増により、地域活性化を図りたい。欧米諸国と比較して日本の高速道路料金は高いので、一定程度の割引は必要と考える。  
受益者負担の原則を基本として、償還計画の見直しや税金の投入を検討すべきと考える。【行橋市】

- これまでの割引制度の導入により、一般道路の渋滞解消等の効果がどの程度得られたかによって重点ポイントを取捨選択する必要があるかと思われます。

また割引制度を継続するにあたり、それによる効果や他の交通機関の料金等を加味し、割引率の決定を行う必要があるかと思われます。また、制度継続にあたり、受益者負担の原則により、安易に税金を投入すべきではなく、償還計画の見直しが優先されるべきだと思われます。**【中間市】**
- 高速道路の料金割引を行うことで、一般道の渋滞解消につながると考える。

あらゆる観点から割引制度を検討する必要があると考える。

基本的には、利用料金を資産に償還計画をたてることと考える。**【大野城市】**
- 割引財源をどの程度確保できるかは、整備のための財源との兼ね合いで導かれる。総合的な交通体系をどのように構築していくかという観点から、高速道路の利用と整備の在り方を考え、そのもとで適切な高速道路料金の在り方を決定していくことが望まれる。**【うきは市】**
- 割引は一括20～30%でお願いしたいと思います。

地域の活性化や、物流コストの低減に寄与するものと思われます。

道路は、安全点検を密にして戴きたい。

財源不足は、揮発油税・ガソリン税で確保して戴きたい。**【みやま市】**
- 料金割引については、一般道路の渋滞解消や地域活性化を重視し、民営化の考え方も踏まえて行ってほしい。又、割引の拡大・継続のためには、効果を精査した上で、税金をどのような形で投入するか、どのような形で償還計画を見直すかを明確にすべきである。**【糸島市】**

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。

- 今後、高速道路の割引を継続して行う場合、現行と同程度の料金割引制度が実施されると、並行する都市高速道路を運営する公社の経営に影響が大きいものである。

このため、都市高速道路公社へ与える影響も考慮して、今後の料金割引について検討をしていただきたい。また、高速道路の料金割引の財源確保に際し税金の投入などが行われるのであれば、均衡ある都市高速道路の料金設定のため、国の支援措置についても併せて検討をお願いしたい。**【北九州市】**
- 安全が担保されることが前提であれば、それに伴う利用者対価は支払われるべきであると思う。**【田川市】**
- 一般分とETCとの差をなくす。

一般レーンを減らして、人件費をおさえて料金割引を拡大する。**【大野城市】**

## 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。)

- ・ 高速道路ネットワークについては、わが国の生活・経済を支え、また、災害時における代替道路の機能を果たすなど、重要なインフラである。今後もこの高速道路ストックの機能の維持・強化を図ることは必要であり、構造物の老朽化が進む中、維持・更新の重要性は増していくものである。このため、今般の厳しい財政状況の中では、大規模更新などについては、償還計画に含み、あわせて、償還期間の延長についても検討されるべきと考える。【北九州市】
- ・ 国土幹線道路は、次世代に引き継いでいく国の資産でもあることから、更新の時期によっては次世代の負担によるべき大規模更新があるべきと思う。また、財源については、受益者負担による確保が適切だと思う。【大牟田市】
- ・ 無料の直轄国道については、大規模更新においても内容により、新設・改築又は維持・修繕の例により国の負担が基本と考えます。高速道路会社管理による有料道路については、会社の運営状況が判りませんが、大規模更新においても可能な限り償還主義により賄うことを基本とし、償還計画と改築サイクルにより採算性と必要性に応じた税負担が好ましいと考えます。【筑後市】

- ・ 高速道路については、受益者負担を基本として、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、幅広く検討するのが良いと考える。  
無料の国土幹線道路については、地域経済の停滞を招かないよう、やみくもな受益者負担の導入は避けるべきであり、税金投入による維持更新はやむを得ないと考える。【行橋市】
- ・ 維持更新費用については、現在のとおり料金収入で実施し、大規模更新の際の費用は、将来も大規模更新費用を見込んで積み立てていき、不足分に対して会社(高速道路管理会社)の借入金や税金の投入等を行う。【中間市】
- ・ ライフサイクルコストの縮減のため、幅広く検討する必要があると考える。【大野城市】
- ・ 今後の高速道路網の拡張や維持更新については、民間資金を積極的に活用する手法を検討し、特に料金収入を継続できるのであれば民間の活躍余地は大きいと考えられる。既存の高速道路各社がこれまで以上に自主性と民間ノウハウを発揮することが、民間資金の有効活用に繋がると考えられる。その際には、広域的に俯瞰した地域の姿を考えられるような地元自治体の協力も重要となると思われる。【うきは市】
- ・ 償還期間の延長や、償還対象経費の見直し、償還後の利用者負担にてまかなうようにして戴きたい。【みやま市】
- ・ 昨年12月に中央自動車道の笹子トンネルで、大規模な事故が発生したが、あのような大事故が無いよう維持管理については、徹底して行ってほしい。更新費用等への対応については、償還期間や経費を見直し等を行い、幅広く検討すべきである。【糸島市】

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。

- ・ 都市高速道路や本市道路公社が管理する若戸大橋についても適切に維持管理していく必要があると考えているが、両道路とも供用から50年以上が経過し、老朽化が進んでいる。橋梁やトンネルなどの構造物については、大規模更新を行う際には事業費も大きくなり、費用の負担が課題となっており、公社の経営にとって負担となりつつある。  
このため、都市高速道路や若戸大橋についても、以下の点についてご検討いただきたい。  
大規模更新について、償還計画の取扱い(期間延長、対象経費、償還後の利用者負担等)を高速道路と同様にすること  
大規模更新について、有料道路であるが、国からの継続的な補助制度の創設  
適切な維持管理費を前提に、償還期限の柔軟な取扱い(大幅な延長等)【北九州市】
- ・ 笹子トンネルの事故のような、点検不良による施設劣化は絶対におこらないよう、しっかり維持更新してほしい。【大牟田市】

- ・ 国道の役割機能として全道路延長の3%に満たない高速自動車国道と直轄国道が、交通量の約3割、大型貨物車交通量の約4割を分担とありますが、一方で利用料による償還により収益性のある道路国道を国が管理し、収益の無い97.4%を地方が管理しています。この地方負担は今後益々増大することが見込まれます。  
今後の整備・管理の費用負担の方向性として公正で合理的な費用負担の実現を目指されるにあたり、地方の負担がさらに加速することの無いような配慮をお願いします。【筑後市】
- ・ 老朽箇所等の安全対策を早急にやっていただきたい。【行橋市】
- ・ 具体的な維持更新計画の早期策定。【大野城市】
- ・ 維持管理については、徹底して行ってほしい。【糸島市】

### 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。

- ・ 国土の防災面においても、東九州自動車道をはじめ、ミッシングリンクが残る区間の早期解消は最優先課題であるとする。【北九州市】
- ・ 大都市・ブロック中心都市のネットワーク強化は重要であるが、地方部についてもミッシングリンクの解消は早期に実現するべき。  
また、完成2車線の採用を早期に行い、用地補償費を整備費に充てるべきだと思ふ。【大牟田市】
- ・ 地方部における高速道路ミッシングリンク箇所の早期完成により、大災害時の物流網を確保すべきと考える。【田川市】

- ・ 地方活性化、防災対策の面から、ミッシングリンクの早期解消を図っていただきたい。**【行橋市】**
- ・ 本市といたしましても現在既に進行しております「東九州自動車道」また、今後の計画として、北九州都市圏から京築地域の湾岸部を通過して大分県北部に至る自動車を始め物流の円滑、迅速を目的とした産業道路「周防灘湾岸線道路」等々道路ネットワーク整備を進めていきたいと考えておりますので国及び県においても道路ネットワークの整備については、地方自治体の意見等よく集約して推し進めてもらいたい。**【豊前市】**
- ・ 上記に挙げられている高速道路のネットワークの在り方で方向性は問題ないと思われませんが、ボトルネック箇所、とりわけ料金所において渋滞が発生することから、ETCレーンの認識速度の向上及びETCの普及促進等を実施することで渋滞軽減への取組みも行うべきだと考えます。また現在ミッシングリンクとなっている箇所を整備し、有事の際の救援活動や物資搬入経路を確保すべきだと考えます。**【中間市】**
- ・ 周辺道路の状況を踏まえた上での利便性を高める必要があると考える。**【大野城市】**
- ・ 現在の高速道路各社の財政状況からすると、従来のまま高速道路を整備していくことはもはや限界に達していると言わざるを得ない。厳しい財政状況のなか今後の新規高速道路の建設は、地域特性を生かした最適な建設コストを考慮しながら進めていくとともに、財源については民間活力を活用し市場競争性を図りながら進めていくことも重要だと考える。**【うきは市】**
- ・ 現在の高速道路は大変良く計画され整備されていると思う。都市と地方のネットワークも非常に良いと思います。但し、一度事故が起きると、長時間の渋滞となりますので、交通量の多い道路や、重要な箇所は全て2車線にして戴きたい。**【みやま市】**

## 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。

- ・ 現状で、国幹会議は存在しないので、高速道路については一般国道自動車専用道路の手続きにより事業化しても問題ないと思う。  
 今後は、道路整備に係る事業化に向けてのプロセスを統一するとともに、パブリックインボルブメントなど、市民の意見を取り入れるスキームを構築していくべきだと思う。【大牟田市】
- ・ 現状のままでよいと思う。【田川市】
- ・ 国民に賛同される整備プロセスの整理及び伝達を今後推し進めていただきたい。【豊前市】
- ・ 高速道路だけでなく、周辺の一般道の状況を踏まえた上で整備を行う必要があると考える。  
 【大野城市】
- ・ 地域住民や国民が、自分たちにとって高速道路が必要なのかを自ら判断する場合、必要な情報が手に入らなければ意思の決定ができない。また、財源がどのように使われているのかを確認する場合にも必要な情報が開示されていなければ不可能である。  
 事業の立案から計画の策定、民間への発注、施設の運営・維持管理に至るまでの全ての情報を公開し、あらゆるプロセスで国民が参加しチェックができる機会と情報を提供し、国民が公正な判断のできる環境を整えるべきだと思う。【うきは市】
- ・ 整備プロセスを整理し、国民に分かりやすく伝達してほしい。【糸島市】