

# 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

## 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。

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。

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。

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。

## 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。

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)

### 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。

- ・ 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考えます。





#### 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。