

# 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 宮崎県 日向市

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

賛成

料金の減額により長距離輸送のコスト減、マイカーでの長距離移動者の増が期待できます。  
高速道路の無料化を行うと、一部区間において渋滞の発生が予想され、到着時間の大幅な遅延となり計画的な移動が出来なくなることから、ある程度の料金は必要と考えます。

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】

割引により利用者の増大には一定の効果が表れ、内容については、妥当であると考えます。  
反面フェリー、鉄道等の交通機関においては、利用者の減を招いていますので、受益と負担の関係を検討のうえ、他の交通機関利用者との合意形成が必要であると考えています。

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。

割引を行う事により長距離輸送の車を高速道路へ誘導することとなり、一般道路の渋滞解消に繋がり、併せて物流コストの低減にもなると考えます。

今後の割引制度については、社会実験の検証を踏まえ「中間とりまとめ」で提言された考え方が妥当であり、必要最小限の税金の投入もやむを得ないと考えます。

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。

現在の通行料金は高額と思われ、利用者が増えない原因と考えています。通行料金算定には、維持費、借入れ金の返済、新規道路の建設費を持って算定されていますが、新規道路建設に関しては、国の責務で建設することが妥当と思いますので、新規道路建設費用を算定から除外すれば通行料金の減額に繋がると思います。

## 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。)

維持費用については、道路利用者が負担すべきであり、償還期間が終了した路線においても、維持管理費用については有料管理を継続することが妥当であると考えます。

しかし、当市を通過する東九州自動車道については、税負担による新直轄方式区間と有料道路方式の区間が存在しており、償還期間終了後については、一体的なネットワークとして利用できるような負担のあり方についても検討していただき、スムーズな車の走行についても考慮していただきたいと思います。

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。

国土幹線道路については、大型車の通行が多いことから、構造物の損傷が一般の道路よりも激しいと考えられます。

また、補修時には、橋梁やトンネル等の構造物が多いことから、工事中の長期の交通止めを伴うことが想定されます。

このため、あらかじめ、保全計画を立案して、早急な対策を進め、道路の長寿命化を図ること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。

当市においては、いまだ、広域幹線道路である国道の拡幅工事や高速自動車国道の全線供用が行われていない状況であり、道路ネットワークが非常に脆弱となっています。

当地域においては、災害時の代替道路もない状況であるため、災害時に活用できる道路がない地域については、災害時のライフラインの確保を図る必要性からも、優先的に整備のスピードを上げていただくことも考慮していただきたいと考えています。

また、地域の潜在力を引き出し、地域が活性化するには、高速交通ネットワークが必要でありますので、繋がっていない道路については、採算性のみ考慮するのではなく、地方で生活する住民が安心して生活していけるように早期に整備をしていただきたいと思います。

なお、高速道路の建設にあたっては、統一した規格のみで建設するのではなく、地方に応じた機能の道路とすることにより、建設費の縮減を検討する必要もあると考えます。

## 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。

今までの道路整備の進め方については、道路の利用者である国民にとって、道路整備のあり方がわかりにくく不透明であったことが国民からの批判を受けた原因ではなかったかと思えます。

したがって、国民に対して、道路整備の必要性がわかりやすく説明がなされ、さらに、国民の意見が反映されるような手続きが求められていると考えます。

また、委員会等での議論については、都市部のみの意見だけでなく、地方の実情を把握している地方の有識者等を含めて組織し、地方の意見が反映される仕組みを取り入れていただきたいと思えます。