

# 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 】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 】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

## 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)

中間とりまとめの提言にある「今後の料金制度の基本的な考え方」については、本県としても是認できる内容であると考えます。

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】

有料道路区間の料金割引等については、本県の有料道路区間の利用促進と高速道路を活用した地域活性化の観点から、継続・拡充が望ましい。

ただし、高速道路の整備が遅れている本県としては、高速道路ミッシングリンクの整備予算が十分確保されることが前提である。

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、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。

平成26年度以降の料金割引を実施する上で、本県としては、高速道路を活用した企業誘致などの地域活性化に加えて、重点港湾細島港との連携による物流コストの低減を重視している。さらに、高速道路と並行する一般道路（国道10号）の渋滞緩和も期待できるものとする。

料金割引については、中間とりまとめの提言にある「今後の料金制度の基本的な考え方」を踏まえつつも、未整備の高速道路が多く残されている地方としては、受益者負担の原則に照らして議論して頂きたい。

料金割引にかかる財源確保策については、高速道路という社会資本の長期的な維持管理・更新の観点もあわせて、償還計画の見直しを中心に議論されることが望ましいものとする。

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。

利便増進事業で実施されていた「スマート・追加IC」の事業は、高速道路資産の有効活用の観点から特に重要であると考えますので、その整備財源については今後とも確保して頂きたい。

「スマート・追加IC」の新規採択にあたっては、防災・減災面での効果を加味し、費用便益比や採算性など設置基準の緩和をしていただきたい。あわせて、無人化や遠隔監視などの積極的導入による管理コストの低減を図っていただきたい。

延岡南道路のような「ネットワーク型一般有料道路」については、全国49路線の料金プール制とされているが、中間とりまとめの提言にある「今後の料金制度の基本的な考え方」を踏まえ、対距離制を基本とする全国共通の料金水準（料率）を検討していただきたい。

（延岡南道路は高速道路区間と比べて割高となっており、利用者の負担感が高いことから利用が進まない現状がある。）

## 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。)

有料道路区間における大規模更新需要への対応策としては、受益者負担の原則に照らして、償還計画の延伸や、NEXCOなどの民間活力の更なる活用など、「維持管理有料道路制度」の積極的な活用も検討するべきと考える。

無料の直轄国道を含む国土幹線道路における大規模更新需要については、早期に整備された都市部あるいは都市周辺の区間で今後、特に増大すると想定される。本県の厳しい財政事情や今後増大する県管理道路の維持更新費用を踏まえると、直轄国道の維持管理費の地方負担については、慎重な方向とならざるを得ないものの、大規模更新需要に対する地方負担のあり方については、遅れている地方における新規整備予算の確保とあわせての議論が必要。

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。

### 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。

高速道路整備の遅れている本県にとっては、1日も早い全線開通に向けて整備を進めて頂きたい。特に、南海トラフ巨大地震の発生が懸念される中、甚大な被害想定がなされている本県にとっては、生命線となる高速道路のミッシングリンクの早期解消は急務である。

大規模災害へ備える国土強靱化の観点から、高速道路の国土ミッシングリンクの解消や、大規模災害に備えた防災・減災対策を加速度的に進めるべきであり、国の責務としてこれらのスピード感は非常に重要であると考えます。

#### 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ります。

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。

高速道路については、本来、国土開発幹線道路としての整備手続きがなされることが望ましいとは考えるが、整備が遅れている本県としては、整備プロセスの透明性や地方負担の面よりは、整備のスピードを最重視していただきたいと考える。