

地方自治体アンケート集計結果(速報)

本集計結果は、地方自治体からいただいたご意見を国土幹線道路部会事務局において整理したものです。

地方自治体アンケート実施概要

1. 対象

都道府県知事

市長会会長等 (高速道路機構に出資している政令市長を含む)

町村会会長

上記以外の市町村長で特段のご意見がある場合には、任意でご回答いただくことも可能とした。

2. 内容

- (1) 今後の料金制度のあり方について
 - ・今後の料金制度の基本的な考え方について
 - ・これまでの割引について
 - ・平成26年度以降の割引について
- (2) 今後の維持更新のあり方について
 - ・大規模更新需要への対応について
- (3) 今後のネットワークのあり方について
- (4) 今後の整備・ネットワーク管理の手続きのあり方について

3. 回答数

< 都道府県 >

都道府県知事

47

< 市町村 >

市長会会長等

52

(高速道路機構に出資している政令市長を含む)

99

町村会会長

47

146

回答を依頼した上記地方自治体以外に回答があった247市町村については別途整理する予定。

問1-1 今後の料金制度に関する「中間とりまとめ」について

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、

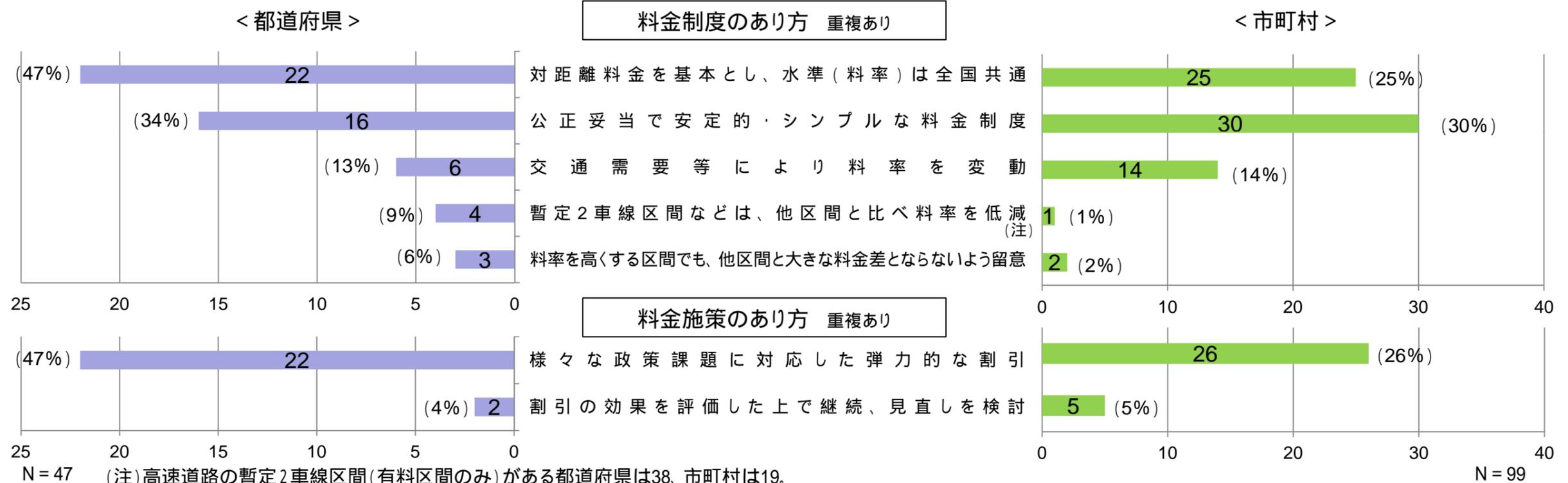
今後の料金制度の基本的な考え方
(基本となる考え方)

- ・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。



料金制度については、「対距離料金を基本とし、水準(料率)は全国共通」に同意する回答が、都道府県22件・市町村25件、「公正妥当で安定的・シンプルな料金制度」に同意する回答が都道府県16件・市町村30件あります。

料金施策については、「様々な政策課題に対応した弾力的な割引」に同意する回答が都道府県22件・市町村26件あります。

(なお、上記項目ごとの個別の意見のほか、「中間とりまとめ」における「今後の料金制度の基本的な考え方」全体に概ね賛同するとの回答が都道府県21件・市町村42件あります。)

問1-1 今後の料金制度に関する「中間とりまとめ」についての主な意見

都道府県

[山形県]

対距離料金を基本とし、水準(料率)は全国で共通とすべきものと考えます。

なお、他区間に比べ料率を高くする区間については他区間と大きな料金差とならないようにする一方で、暫定2車線供用区間など所定の旅行速度が確保できない区間については他区間に比べ低価とするなど、利用者に不公平感を与えないよう配慮すべきと考えます。

[群馬県]

有料道路制度における償還主義の枠組みを維持して、基本的には、対距離制の料金制度とした上で、大都市区間、橋梁やトンネル等により建設や維持管理のコストが高い区間等は、割増料金とすることも必要と考える。

また、例えば、都心部から放射方向の道路(関越道や東北道等)と首都圏3環状道路との交通需要バランスを効率的に図るために外側の環状道路ほど料金を安くするような料金水準(料率)の変動も必要と考える。

[埼玉県]

首都圏の高速道路料金については、圏央道や外かん道など外側の環状道路の機能を十分発揮できるように、同一発着同一料金を基本とし、利用者にとって分かりやすい料金施策を講じることが重要である。

[東京都]

圏央道が概ね完成し、外環(三郷南IC～高谷JCT)が完成する2015(平成27)年度までに、都の提案する料金体系を構築するため、以下の方針による料金施策の導入を強く求める。

- ・圏央道内側の区域を一体とした対距離制を基本とすること
- ・外側の環状道路の料金を抑え、都心の通過交通を分散・誘導すること
- ・長距離利用者や大型貨物車等の料金を抑え、物流コストの縮減を図ること

[神奈川県]

大都市の外側を通る環状道路の利用を促進し、都心の通過交通を抑制するなどの「政策課題に対応した割引」も重要

[新潟県]

弾力的な料金設定による交通流動の最適化を第一と考えます。料金制度は、時間、季節等に応じて弾力的に設定できるようにすること。また、必ずしも距離別ではなく、渋滞解消等を基本とし、高速道路にこだわらず交通ネットワークを最適化し、社会全体の負荷を減らすような料金制度を構築すべきと考えます。

[岐阜県]

料金施策の方向性については、これまでに実施された利便増進事業における料金割引施策については、効果があったものや課題が発生したものがあつたことから、これまでの施策を十分に精査しつつ、実施すべきであると考えます。

[愛知県]

「ものづくり」産業の集積により、世界有数の産業圏域として日本経済を牽引している本県においては、産業の国際競争力強化の観点から、公正妥当で、かつ円滑な交通確保に支障がない範囲で、高速道路の料金を低減していくことが重要であると考えます。

また、料金制度については、利用者によりやすい安定的でシンプルな制度とし、一般道路における渋滞解消や環状道路を使いやすくする弾力的な料金施策等の実現が重要と考えます。

[奈良県]

料金体系は、基本的には、同一車種1トリップ当たりの走行距離に対して共通の料率の下に設定されるべきである。その際、同一のODトリップにおいて、平行道路の最適利用の観点から、料金抵抗の違いによる経路選択の偏りが生じることのないようにすべきである。

なお、こうした考え方からは、国土幹線道路ネットワークにおいては無料区間は生じ得ないが、無料区間については、これまでの整備論からの有料か無料かの区分ではなく、ネットワーク全体の利用の観点からの理論的意味づけが必要と考える。

[高知県]

今後の料金制度のあり方については、対距離料金を基本とし、全国共通の料金水準とすることが必要である。

そのためには、道路の整備時期の違いによる料金格差の解消を図る料金プール制を活用し、全国ネットワークの観点から、高速自動車国道と接続する本四高速など料金体系が相違する路線も全国共通の料金水準とし、公平でシンプルな料金制度とすべきである。

[福岡県]

今後の料金制度については、高速道路を走行することによる受益への対価としての料金が、利用者にとって公平かつシンプルなものとなるよう、料金・償還制度を所管する国が責任を持って検討すべきものと考えている。

[大分県]

市街地における一般道の渋滞状況等を勘案し、料率を柔軟に設定することにより、比較的混雑していない高速道路を有効に活用するなど検討が必要

[沖縄県]

本土の高速道路網から独立した高速道路であることなどから、高速道路に適用される全国的な料金体系から独立した独自の料金設定が必要と考えている。

市町村

[海老名市(神奈川県)]

都心への交通量を分散化するために、外側を回る圏央道などの環状道路の利用料金はより低額に設定するなど利用しやすい料金体系が必要である。

[池田町(福井県)]

国土全体から見た人口の集中エリア、過疎地エリア等を踏まえ、均衡のとれた国土の利用を導くためにも、高速道路網の整備及び料金設定が重要だと考える。

[京都市(京都府)]

提言に基づき、今後の料金制度のあり方については、負担の公平性や他の交通機関との関係を踏まえ、対距離制を基本とすべきであり、都市高速道路であっても、京都高速道路のように実質的に全国ネットワークの役割を担う道路については、全国共通の料金水準とすべきである。

その際、各利用者の負担が公平で、社会的・経済的に妥当であるとする「公正妥当主義」に基づきつつ、利用しやすい料金体系として、料金の実質的な低減を図るべきである。

[大阪市(大阪府)]

阪神圏の高速道路では、複数の事業主体(西日本高速道路(株)・阪神高速道路(株)等)が異なる料金体系(距離料金制・均一料金制)を設定し、異なる事業主体間の高速道路を乗り継いだ場合には割高となるなど、利用者には複雑でわかりにくくなっているため、阪神圏の高速道路等を一体的に運営し得られた料金収入により、地域の責任と判断で「戦略的整備」及び、「大規模更新」、「維持管理」を進めていく必要がある。

このため、阪神圏の料金体系の一元化を図り、更には阪神圏の高速道路等の一体的運営を可能にする必要がある。

[松江市(島根県)]

当地域では、一行政区内に一路線有料・無料区間の存在は、チャージ料加算に対する割高感がある。また、高速道路会社施工管理と直轄国道区間での料金の有無は地域格差が生じる。

[下松市(山口県)]

交通需要により割引率を変動させる等の配慮が必要と考えるが、原則としては全国的に大きな料金格差が発生しないよう留意することが重要と考える。

また、無料化、割引率の変更等を頻繁に行うのではなく、安定的で国民に分かりやすい料金制度の確立を進めていただきたい。

[徳島市(徳島県)]

利用と負担の公平性の観点からも、料金設定については、対距離制を基本とし、全国で同水準とすることに賛同する。

本四連絡道路については、本州と四国における人と物の交流、経済活動に大きく影響しており、他の高速道路料金と差異のない料金設定を要望する。

[多久市(佐賀県)]

高速道路の料金については、原則利用者負担と考えるが、都市部と地方では高速道路が与える経済効果の違いから、都市部では利用者負担とし、地方部は利用者で経済効果を受ける地域と共に負担すべきと考える。

[椎葉村(宮崎県)]

料金は全国共通でなく、色々な観点で検討し設定した方が良いと思います。

利用率の低いところは安くして利用率を上げるのもひとつの方法だと思います。

[知名町(鹿児島県)]

高速道路のメリット(特に「時間の短縮」)からして利用者の負担は当然であり、無料化すべきでない。又、高速道路網の恩恵に浴さない地域並びに離島もあるので、公平性の観点から料金制度を定めるべきです。

問1-2 これまで導入した料金割引の内容についての主な意見

都道府県

[北海道]

通勤割引や深夜割引については、並行する一般道路から高速道路への転換が見られ、一般道路の渋滞が緩和するなどの効果があったと承知しているが、一方では時間帯や利用条件で料金が異なるなど、利用者にとってわかりにくいものとなっている。

[岩手県]

これまでの各種料金割引により、通勤時間帯の一般道路の渋滞緩和や観光振興に一定の効果があったと考えている。

[栃木県]

現行の割引制度については、通勤割引などにより、並行する一般道路から高速道路への転換が見られるなど、一般道路の渋滞緩和等の効果が得られているだけでなく、既に国民の日常生活に定着したものとなっている。

[山梨県]

「休日上限1,000円」制度の導入により、高速道路利用者は増加し、小仏トンネルなどの渋滞区間の一層の渋滞をもたらす等の弊害が生じた。また、東京近郊の観光地は通過されてしまい、より遠い観光地が恩恵を受けた。

[岡山県]

民営化時に導入された割引では、効果や影響は限定的であったが、利便増進事業による割引の拡大に伴って、高速道路がより有効に活用され、観光客の増加や物流コストの低減など、地域経済の活性化に一定の効果があったと考えている。

[広島県]

休日上限1,000円については、地域活性化などの面から効果が確認されているものの、渋滞発生や他の交通機関への影響、及び対距離料金ではなく公平性に欠けるなど課題もあり、慎重に対応すべきである。

[徳島県]

休日上限1,000円の割引制度については、新しい高速道路ユーザーの掘り起こしやETCの普及、さらには地域の活性化に大きな効果があった。(四国では導入前に比べて、主要観光地の入込客が約130万人増(H20:1,508万人 H21:1,637万人))

[愛媛県]

終日無料や定額上限料金については、広域の観光や交流、物流面でメリットがある一方で、速達性の大幅な低下や公共交通機関への影響などのデメリットも確認されていることから、実施に当たっては、多方面から十分な検証を行うなどの慎重な対応が不可欠と考える。

[熊本県]

導入された各割引には、一定の効果はあったものと考えられるが、経済対策で導入された利便増進事業のように、持続可能性の観点で課題がある割引では、結果として利用者や他の交通事業者等に混乱を与えた一面もあったのではないかと考える。

市町村

ひがしおろむら

[東通村(青森県)]

休日上限1,000円のようなインパクトのある料金割引は、観光分野においては大きな効果をもたらした一方で、高速道路の激しい渋滞や鉄道・高速バス・フェリーなど公共交通機関の利用減少など、他の分野と均衡がとれずデメリットも顕著に表れたことから、経済全体でとらえた場合、絶大な効果があったとは言い難い。

ふくしまし

[福島市(福島県)]

極端な割引、無料化は別として、これまで実施されてきた通勤割引などは、高速道路(有料)と一般道路間において、交通誘導を可能にし、ある程度、道路混雑を制御する効果があったと考えます。利用しやすさから、利用者はもとより地域産業にメリットがあったと考えます。

せいのうまち

[聖籠町(新潟県)]

料金割引は地方の一般道路の交通量を大きく減少させることになり、交通渋滞や交通事故の減少に大きく寄与しているが、一方では地方の沿道サービス業に少なからず影響を与えている。

地方の経済活動を守りながら活性化が図れ、交通渋滞や交通事故の減少となる新割引制度の開発を望みます。(例:季節による区間割引等)

さかいし

[堺市(大阪府)]

利便増進事業等による高速道路料金の割引について、深夜割引や通勤時間帯割引、特定区間での割引などは、高速道路の有効活用に繋がる効果的な政策であり、特に、都市高速道路における特定区間や環境ロードプライシングに必要な割引は、地域の課題対応するために必要な割引であると考えている。

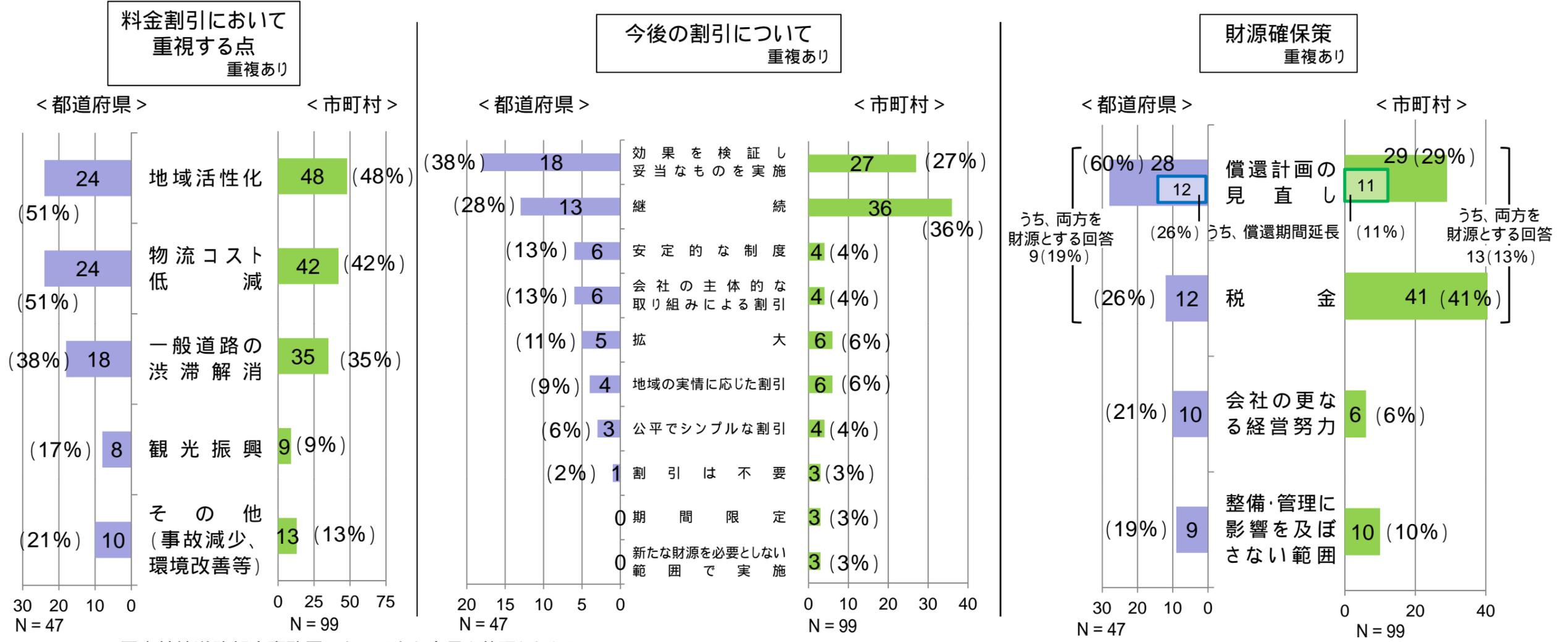
【参考】休日1,000円、無料化社会実験に関する回答内訳

		効果があった	効果があった + 課題があった	課題があった
休日 1,000円	都道府県	2 徳島県、高知県	6 秋田県、栃木県、岐阜県、愛知県、 広島県、愛媛県	8 宮城県、神奈川県、山梨県、三重県、 大阪府、山口県、佐賀県、熊本県
	市町村	2 東庄町(千葉県)、 熊野市(三重県)	5 東通村(青森県)、仙台市(宮城県)、 長岡市(新潟県)、北杜市(山梨県)、 上田市(長野県)	1 宇都宮市(栃木県)
無料化 社会実験	都道府県	1 山梨県	2 北海道、愛媛県	4 神奈川県、兵庫県、佐賀県、熊本県
	市町村	0 -	4 井川町(秋田県)、山辺町(山形県)、 長岡市(新潟県)、北杜市(山梨県)	2 熊野市(三重県)、松前町(愛媛県)

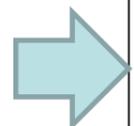
個別の意見を整理したものであり、この他に割引全体について「効果があった」「課題があった」とする回答がある。

問1-3 平成26年度以降の料金割引について

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。



国土幹線道路部会事務局において主な意見を整理したもの。



重視する点については、「地域活性化」が都道府県24件・市町村48件と最も多く、次いで「物流コスト低減」が都道府県24件・市町村42件、「一般道路の渋滞解消」が都道府県18件・市町村35件となっています。
 今後の割引のあり方については、「効果を検証し妥当なものを実施」とする回答が都道府県18件、市町村27件あります。また、「継続」とする回答は都道府県13件・市町村36件あります。
 割引の財源については、「償還計画の見直し」とする回答が都道府県28件・市町村29件あり、「税金」とする回答は都道府県12件・市町村41件あります。(なお、このうち両方を財源とする回答は都道府県9件・市町村13件あります。)

問1-3 平成26年度以降の料金割引についての主な意見

都道府県

[青森県]

国費(税金)が投入されるのであれば、遅れている地方部の道路整備に影響を及ぼさない範囲で実施すべきである。

[秋田県]

割引の拡大や、利便増進事業による割引の継続の財源としては、高速道路は現在の償還期間後も利用されることを考慮し、償還計画の見直しによる料金収入で対応すべきであるが、より公益性が高いと認められる場合においては、税金の投入もやむを得ないと考える。

[宮城県]

高速道路会社のコスト削減や利用促進などの経営努力により、財源を確保すべきである。

[福島県]

高速道路の利便増進による道路ネットワーク機能の最適化を目的に、厳しい財政状況下においても、弾力的な料金施策の一環として割引制度を継続すべきと考えます。

[茨城県]

今後の料金割引を考える上では、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減などは、いずれも重視すべきであるが、地域によって重点を変えてみることも考えられる。

[千葉県]

首都圏においては、料金割引により圏央道や東京湾アクアラインなどの環状道路へ交通を誘導し、放射状の高速道路の渋滞緩和や物流コストの低減などを図る必要がある。

[富山県]

料金割引については、地域活性化や物流コストの低減などに効果があり、現行の割引水準を継続することが妥当と考える。

[石川県]

現行の割引については、その財源に国費が投入されていることから、その効果を充分検証しつつ、広く議論する必要がある。

[福井県]

ミッシングリンクの解消など高規格幹線道路のネットワーク整備や、スマートインターチェンジの整備、暫定2車線区間の4車線化など、高速道路の整備費について、優先的に投資した上で料金施策を行うべきである。

[静岡県]

料金割引については、債務の確実な返済や国民負担の最小化などを図る中で、今後も現在と同様に継続することを望みます。なお、財源確保策については、税金の投入ではなく、受益者負担の観点から、仮に償還期間が長くなったとしても、道路利用者負担によることを望みます。

[三重県]

高速道路利用者の負担を軽減し、利便性の向上を図る必要もありますが、一方、行き過ぎた割引制度は、確実な債務返済を滞らせる可能性があることから、料金制度については、民間経営のノウハウを活用するなど、柔軟な料金設定や工夫が必要であると考えます。

[滋賀県]

割引で重視する点は、一般道路の渋滞解消・事故減少、地域活性化、物流コスト低減、観光振興などと考える。

[京都府]

料金割引の財源は、受益者である高速道路利用者の世代間の公平性を図るため、償還計画を見直して財源確保すべき。その際、高速道路会社のコスト削減努力も合わせて財源を確保すべき。

[兵庫県]

平成26年度以降、現状のNEXCO路線等の割引を廃止すると、一般道路の渋滞や国民経済への影響が予想されることから、料金水準を引き上げることに對し、国民の理解を得ることは難しいと考えられる。また、民営化の考え方を踏まえると、民間のノウハウ発揮による多様な弾力的な料金設定や多様なサービスの提供が図られるべきであり、現状の料金割引を継続すべきである。

[和歌山県]

ネットワーク整備の段階で料金割引を行うことは、整備がなされた地域と整備がなされていない地域間に有利・不利が生じるため、まずは料金割引よりもネットワーク整備を優先すべきであると考える。

[鳥取県]

利用者サービスを維持するためには、地域活性化や物流コストの低減などを目的としたある程度の割引の継続は必要と考えており、それに伴う償還期限の最小限の延長はやむを得ないと考える。

ただし税金の投入については、依然として存在している国土幹線道路のネットワーク(無料区間)のミッシングリンクの解消に優先的に投入すべきであり、割引の財源とすべきではないと考えている。

[山口県]

今後の料金制度の構築にあたっては、高速道路ネットワークのミッシングリンクの解消、インターチェンジ増設など既設道路の機能強化、施設の維持更新など適切な道路管理等が確実に図られるよう、安定的に財源が確保できることに主眼を置くべきであると考える。

[香川県]

現行の償還計画の中で割引を考えるのではなく、利用しやすい料金水準にするため、償還制度を見直し、料金水準そのものについて抜本的に検討すべきである。

[佐賀県]

平成26年度以降、従来の料金体系に戻ると利用者としては割高感が払拭できないため、現行の割引制度の継続、もしくは割引制度と同程度の料金体系の見直しが必要と考える。

ただ、平成26年度以降の利便増進事業の継続のためには財源確保が必要であるが、厳しい財政状況下では、償還期限の延長や国民負担となる税金の投入が少なからず必要であると認識しており、国民等へ理解を得るため、十分な説明が必要と考える。

[長崎県]

割引継続の財源については、維持管理費等のコスト削減など、基本的には高速道路会社のさらなる経営努力が必要であると考えております。

しかしながら、笹子トンネル事故に見られた様に、既存施設の劣化等による大幅な更新費用の増加が今後必要となるのであれば、国民のコンセンサスを得た上で、償還期間の見直しや税金の投入などによる財源確保を考えていくべきであると考えております。

[宮崎県]

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考える。

[鹿児島県]

料金割引の導入にあたっては、自動車交通と他の交通機関の関係を精査し、県民生活や経済活動に大きな影響を及ぼさないよう配慮願いたい。

問1-3 平成26年度以降の料金割引についての主な意見

市町村

[秋田市(秋田県)]

財源としては、当面、国の緊急経済対策の一環として税金を投入しながら、中長期的には維持更新経費を含めた大幅な償還計画の見直しを行なうなど、新料金制度移行への緩やかなタイムテーブルを作成すべきものと考えております。

[山辺町(山形県)]

都市部については、渋滞やそれに伴う騒音・大気汚染・地球温暖化等の増大の問題があり、この外部費用を内部化する渋滞課金や環境課金等を主に考える必要があると考えます。

地方部においては、一般道が混雑する一方で高速道路が必ずしも有効に利用されているとは言えない事例もあり、高速道路施設の有効利用や地域の経済活動・移動特性を踏まえた料金体系を傾倒する必要があると考えます。

[宇都宮市(栃木県)]

償還計画(期間)の延長は、債務返済の先送りになることから実施すべきでないと考える。

一般財源化されたいわゆる道路特定財源分から、債務返済や一定程度の料金割引を実施すべきと考える。

[野田市(千葉県)]

一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減、さらには環境への影響といった課題について、利用者意見等を含めて割引事業の効果等の検証をするとともに、適切な維持管理に支障を来たすことのないよう、割引制度の廃止も視野に入れた中で、継続や改善などの必要性を見極めた上で、今後の料金制度及び財源確保策に反映すべきと考えます。

なお、割引の拡大等のための財源は、政策決定権者である国において確保されるべきであり、地方自治体に負担を求めることがあってはならないと考えます。

[横浜市(神奈川県)]

割引の継続に必要な財源については、維持更新のあり方の議論における償還計画の見直しとあわせて検討することが選択肢となると考えます。

また、高速道路の利用者だけでなく、一般道の利用者も渋滞解消や事故減少などにおいて便益を受けているため、受益者負担の考え方から、自動車利用に伴う税金の活用の検討も選択肢と考えます。

[設楽町(愛知県)]

基本概念として、有利な便益に対して支払いを伴うのは妥当なものと考える。そのうえで財源確保が必要であれば止むを得ないが、その財源を税金とするならば、有利に働く場合、例えば雇用や企業誘致、過疎対策と永住促進等の恩恵を受ける場合に自治体や企業が一部負担するのはひとつの方策ではないか。

[熊野市(三重県)]

割引継続の財源確保、整備及び維持管理の為に、その水準は検討の要あるとしても「高速」という利便性に対する対価としての有料制は残すべきと考えます。

[神戸市(兵庫県)]

現在、阪神高速で実施されている割引について、その効果を検証し、見直し・拡充した上で継続することにより、一般有料道路等を含めた既存道路ネットワークを有効活用し、一般道路の渋滞緩和や地域活性化、物流コストの低減等を図るべきと考えます。

[飯南町(島根県)]

割引制度については、基本的に廃止し、正規の料金を徴収するのが本来の姿と思います。時間帯割引等を除いて、割引制度を継続する必要はないと考える。

財源については、道路特定財源が必要であると考える。

問1-1～4 今後の料金制度のあり方についてのその他の主な意見

都道府県

[長野県]

採算性が乏しい新規路線は、新直轄による整備が行われていることから、既に供用している有料路線で採算性が乏しい路線についても、地方有料道路も含め、無料供用に向けた施策の立案も一案と考える。

[大阪府]

今後の大都市圏における高速道路の料金施策については、空港や港湾との連携、公共交通機関を含めた総合的な交通体系を踏まえ、都市経営の観点から、地域が主体となって構築すべきである。

阪神圏の関係自治体が提案している「都市圏高速道路等の一体的運営構想」においては、阪神圏の高速道路の料金を一元化し、一体運営により得られた料金収入により、地域自らの責任と判断で、戦略的に維持更新・整備を行うことを目指しており、償還スキーム見直し(償還期間延長)をはじめとする制度改正を求めている。

[島根県]

島根県内の道路は、(中略)有料区間と無料区間が混在する状況となっています。

県民からはその解消を望む声もあり、地方の財政状況を勘案して、地方負担が少ない制度として解消できる施策の検討をお願いします。

市町村

[一戸町(岩手県)]

大震災の時の無条件に近い無料化は、地域間の徒な競争を商業面で招いた。

普通車の割引率にはこの教訓を生かして欲しい。

[富山市(富山県)]

長距離移動については対距離料金を基本とすることが望ましいが、地方都市の短距離移動については、高速道路の活用による一般道の整備抑制につながる低廉な料金設定が望ましいと考える。(ただし、利用者の増加による収入増に見合うもの、若しくは自治体の負担による割引制度)

[設楽町(愛知県)]

以下は産業、交流を主体として希望するものである。

・近年の道路整備により、通勤圏が拡大され、地域間の通行が拡充された。将来は、通勤に高速道路の利用も考えられ、日常的に通勤する車両には「定期券」的な割引制度を実施。

・物流運搬にかかる車両は、往復区間が一定であれば常識的な額による定額制として考慮し、一定距離を超過した場合は加算等の措置。

・観光等による都市部から地方部への交流に利用を促進できる休日割引制度。

[松前町(愛媛県)]

利用者からすれば料金が安い方がいいのは当たり前。

一旦、割引きを始めると元に戻すと不満が出るだろうが、それで利用しなくなるのかどうか。

利便性とスピード化に、どれだけの料金を払うのかを、様々な観点から検討して分かり易い制度にするべき。

同時に、日本という国の地形を考えた場合、鉄道や船との共存も考えねばならない。

問2-1 大規模更新の財源について

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

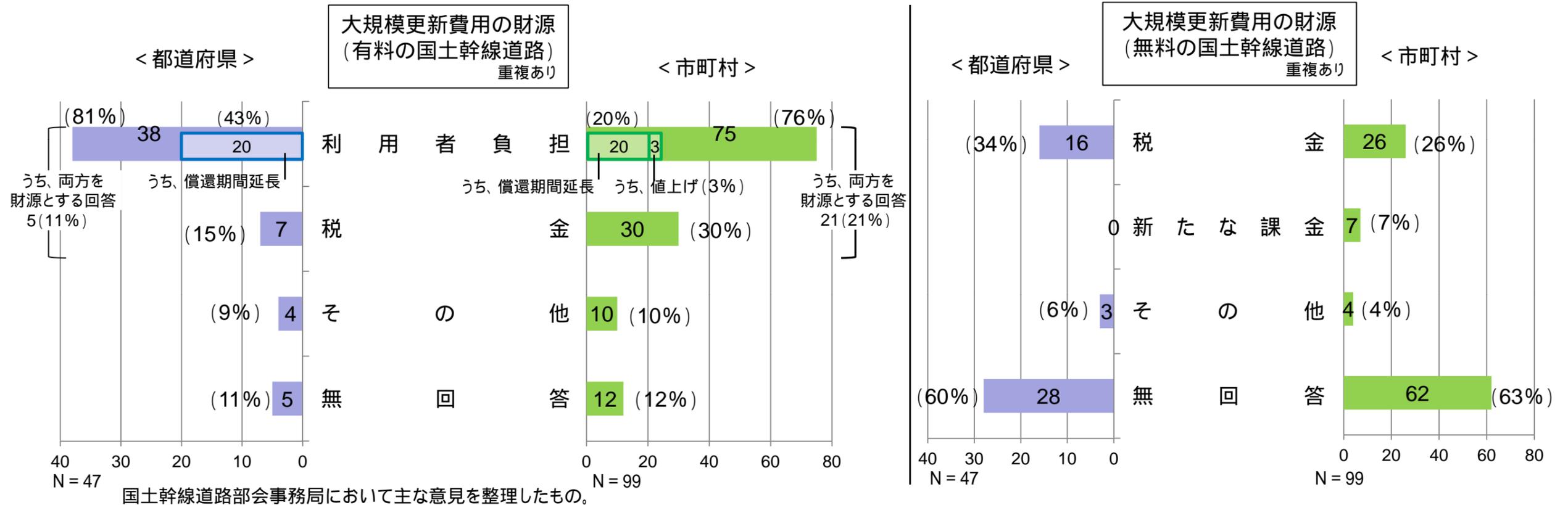
(具体的な方向性)

・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。)



国土幹線道路部会事務局において主な意見を整理したもの。

有料の国土幹線道路の大規模更新費用の財源については、「利用者負担」とする回答が都道府県38件・市町村75件、そのうち「償還期間延長」とする回答は都道府県20件・市町村20件あります。

また、「税金」とする回答は都道府県7件・市町村30件あります。
(なお、このうち、両方を財源とする回答は都道府県5件・市町村21件あります。)

無料の国土幹線道路の大規模更新費用の財源については、「税金」とする回答が都道府県16件・市町村26件と最も多くなっています。

問2-1～2 今後の維持更新のあり方についての主な意見

都道府県

[秋田県]

有料の国土幹線道路の更新費用等については、原則的には料金収入で対応すべきである。更新費用等は、更新などによる耐用年数の延びを考慮した償還期間の見直し等により確保し、利用する世代間の負担の公平性を図るものとするが、更新等に著しく多額の費用を要する場合には、建設国債の活用も検討すべきと考える。

[山形県]

高速道路をはじめとする国土幹線道路は、国民の生命・財産を守り、また、我が国の国際競争力の強化に資する重要な社会インフラです。このため、整備後もその機能を損なうことのないよう、無料区間、有料区間に問わず、大規模更新に必要な財源については、国費を投入すべきものと考えます。

[千葉県]

高速道路は、適切な維持更新を行いながら、世代間を越え利用可能な財産として引き継ぐべきであり、その費用負担が、特定の世代に集中することがないように配慮する必要がある。大規模更新費用や維持管理費用については、償還期間の延長など世代間の負担を分散する必要がある。

[富山県]

採算性を見込める高速道路は、徴収期間延長や維持管理有料制度の導入などにより、引き続き利用者負担により維持更新すべきと考える。(北陸自動車道、東海北陸自動車道) 一方、枝線など採算性に課題のある高速道路や直轄国道等を含む国土幹線道路については、高速道路会社や地方道路公社ではなく国による管理に一元化し、地方の意見に配慮しつつ、税負担により維持更新すべきと考える。(能越自動車道、富山高山連絡道路、国道8号など)

[岐阜県]

安全な走行を確保するためには、適切な時期に、適切に維持管理することが大切であることから、以下のような方法により必要な財源の確保を検討すべきと考えます。 高速道路の債務償還期間の延長による維持管理費の捻出 政府系資金の投入や、政府系金融機関の低利融資等により市中銀行からの借入金を借り換えて、維持管理費を捻出 建設資金の償還後も維持更新費相当分は通行料金で徴収

[静岡県]

昨年12月に中央道笹子トンネルで天井板落下事故が発生するなど、高速道路の老朽化が進んでおり、今後、同様の事故を防ぐためにも、償還期間の延長などにより、現役世代・将来世代の間で、道路のトータルコスト(建設・維持管理)を公平に負担してもらうことが望ましいと考えます。 なお、財源については、利用者負担によることを原則と考えます。

[滋賀県]

無料の国土幹線道路については、世代間の負担のバランスに配慮されるべきものと考えます。 有料の国土幹線道路については、大規模更新を含む維持更新にかかる費用を、料金に含め、利用者からの負担で賄うことを考えていくべきである。

[大阪府]

平成62年の無料化後、維持更新費は本来道路管理者(地方自治体等)が税金により負担するのではなく、高水準サービス(定時性・速達性等)の受益者である利用者が将来にわたって負担することが妥当である。 将来にわたる有料道路制度を検討するにあたり、料金水準も含め、世代間の負担について見直すべきである。 なお、阪神圏の関係自治体では、償還スキーム見直しをはじめとする制度改正を提案している。

[兵庫県]

世代間の受益と負担の公平性を図る観点から、今後、下記の取り組みを実施すべきである。 (1)有料道路の大規模更新を償還計画に含めること (2)その財源は、償還期間の延伸など有料道路制度の見直しにより確保すること (3)償還完了後も、維持更新が持続可能なものとしての確に行えるよう、維持管理経費について継続的に高速道路の利用者に負担を求める「維持管理有料制度」を導入すること

[鳥取県]

無料の国土幹線道路については、高速道路の整備が遅れた地域が地元負担をして建設した経緯や、新たに利用料金を徴収するための施設整備(運営)に経費を要することを踏まえ、引き続き税金による対応が必要と考えている。

[徳島県]

その費用については、税金を投入するべきではなく、受益者負担の原則から、償還期間を延長することにより、当面必要な大規模更新の費用を確保し、将来的にも管理有料制度を導入し、道路利用者から継続して徴収すべきである。

[佐賀県]

大規模更新に係る全体の費用規模を早急に算出し、その費用を償還計画に含めた場合、過大な償還期間の延長を伴う結果となれば、税金の投入もやむを得ないとする。ただ、税金を投入する場合は、利用者の世代間の負担バランスが求められるため、財源確保の仕組みを考える必要がある。

[熊本県]

無料の国土幹線道路については税金による対応が基本と考えるが、有料の国土幹線道路については、更新等に係る精査を踏まえた償還計画の見直し(償還期間の延長含む)や、償還後も利用者負担とするなどの可能性も視野に入れた検討が必要と考える。

市町村

えびなし [海老名市(神奈川県)]

高速道路の維持更新については、受益者負担の原則から利用者に応分の負担を求めることになるが、負担率が高額にならないような配慮が必要である。 大規模更新についても同様な考えである。

ふくいし [福井市(福井県)]

大規模更新費用を含めた料金決定の仕組みを構築するとともに、更新コストを年度ごとに平準化することで、世代間の負担バランスを図る必要があると考えます。

いひなんちよう [飯南町(島根県)]

無料直轄国道については、通常の維持管理は無料としても、老朽化点検・将来的な更新費用として、利用者に応分の負担を求めてもよいのではないかと、また、世代間の負担バランスも考慮する必要がある。

たくし [多久市(佐賀県)]

高速道路の恩恵を受ける道路利用者と、高速道路がもたらす経済効果を受ける地域が共に担うべきと考える。

ながさし [長崎市(長崎県)]

国全体の税収が不足するような状況であり、高速道路については、大規模更新についても利用収入による維持更新の対象に含め、利用者に継続的な負担を求めることを基本として考えるべきではないでしょうか。 しかしながら、高速道路の役割や効果を十分発揮させるためには、利用料金の大幅な増額は難しいと思われ、料金収入では不足する維持更新費については、税金の投入もやむを得ないものと考えます。

問3 今後の国土幹線道路ネットワークのあり方について

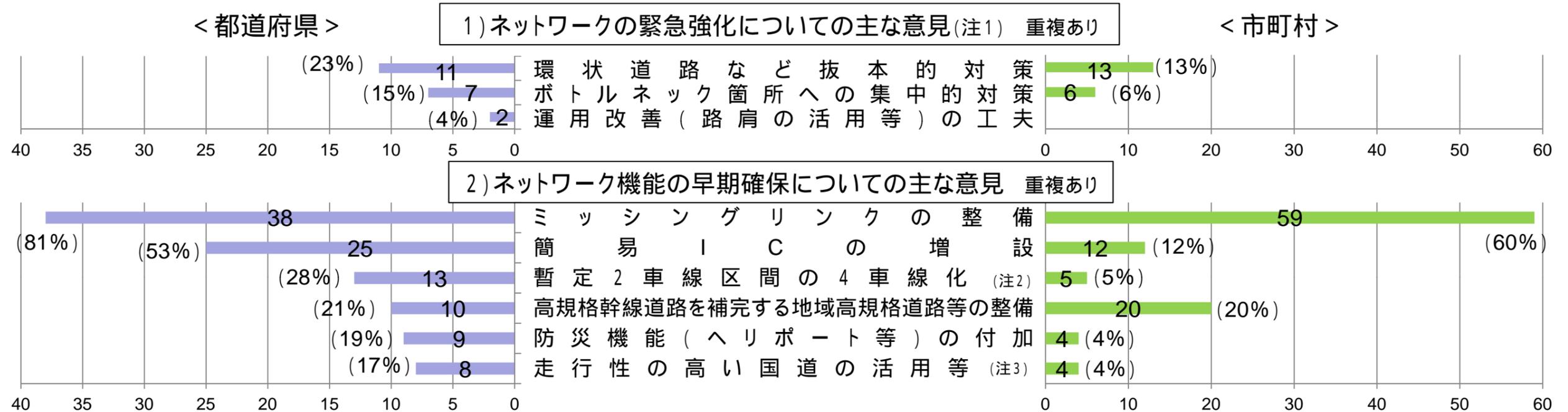
高速道路のネットワークのあり方については、「中間とりまとめ」において、

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。

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。



(注1) アンケート対象のうち、大都市圏(三大都市圏渋滞ボトルネック対策協議会の構成員)およびブロック中心都市に該当する都道府県は11、市町村は9。

(注2) 高速道路の暫定2車線区間(無料区間含む)を持つ都道府県は41、市町村は22。

(注3) ネットワーク機能の確保にあたり、国道の活用等では不十分との回答も都道府県3件、市町村1件ある。

なお、具体路線・区間に関する意見については、内容に応じて上記の項目に分類した。
国土幹線道路部会事務局において主な意見を整理したもの。

N = 47

N = 99

拠点地域におけるネットワーク強化として、「環状道路など抜本的対策を重視」とする回答は都道府県11件・市町村13件、「ボトルネック箇所への集中的対策を重視」とする回答は都道府県7件・市町村6件あります。

ネットワーク機能の確保として、「ミッシングリンクの整備を重視」とする回答が都道府県38件・市町村59件、「簡易ICの増設を重視」とする回答が都道府県25件・市町村12件あります。

問3 今後の国土幹線道路ネットワークのあり方についての主な意見

都道府県

[北海道]

広域分散型社会を形成し、人やものの移動を自動車交通に依存している北海道において、高規格幹線道路網の形成は、圏域間の交流連携の強化、地域経済の活性化、地域医療の充実に加え、大規模災害時には広域交通の確保とともに復旧作業や命をつなぐ物資輸送に大きな役割を果たすことから、抜本的見直し区間や計画段階評価を終えた区間などの未着手区間が早期に整備されるよう強く要望する。

[青森県]

国土幹線道路の未着手区間について、国及びNEXCOは早期の整備を図るべきである。

[宮城県]

東日本大震災において高規格幹線道路をはじめとする広域道路網が「命の道」として重要な役割を果たしていることから、その整備促進は、今後も懸念される大災害への備えとして極めて重要であるため、国の主導により、三陸沿岸道や東北自動車道等の縦軸とともに、沿岸部と内陸部を結ぶ横軸からなる広域的防災道路ネットワークの整備を促進すべきであり、そのために必要な予算を確保すべきである。

[福島県]

震災と原発事故において、高速道路は地域住民の避難や災害応急対策に必要な人員、物資等を運ぶための重要な役割を果たし、その重要性を再認識したところである。

被災県としての経験を踏まえれば、国土幹線道路は、国民の安全・安心を守る強じんな国土を形成する機能を有することから、ミッシングリンクの解消によって、災害時に有効に活用できる道路ネットワークを早急に整備するべきと考えます。

[埼玉県]

圏央道は、放射状の高速道路を環状につなぎ、産業振興、防災の視点からも、我が国の成長エンジンである首都圏を支える重要な道路であり、早期整備が必要である。

[東京都]

東京及び首都圏は、日本の心臓部であり、その活動を支える外環など三環状道路等の整備効果は、渋滞解消や環境改善等にとどまらず全国に波及する。

さらに、災害時においても、首都圏の機能を維持するとともに、陸・海・空の拠点や国内各地からの物資輸送などの支援・復旧活動を支える日本の交通の東西分断を防ぐ要となるなどの役割が求められており、首都圏の高速道路ネットワークの充実をできるだけ早期に図るべきである。

[神奈川県]

少ない投資で大きな効果がある簡易IC(スマートインターチェンジ)の整備や、SA・PAへのヘリポート整備など、防災機能や救命活動に資する施設の付加については、今後も推進すべき。

[福井県]

ミッシングリンクの早期整備を行い、高速道路のネットワーク機能を早期に確保すべきである。

あわせて、地域の耐災性の確保、特に冬期積雪時の影響を踏まえた暫定2車線区間の4車線化や消雪施設の設定などをお願いしたい。

今までの高規格幹線道路の整備は、都市部を中心に進められてきたため、都市と地方との整備バランスを考慮すること。

[山梨県]

新規の高速道路の整備と併せて、既供用区間のうち渋滞が著しい区間についての拡幅、バイパス整備などの改築についても、速やかな対応を望む。例えば、中央自動車道の小仏トンネル付近の渋滞は全国的に見ても著しいものであり、その対策は、地方の交通量の少ない高速道路の整備に比べても、きわめて緊急性が高いと思われる。

[長野県]

東日本大震災の教訓から、太平洋側と日本海側を結ぶ高速交通網は特に早期の整備が必要。

[愛知県]

東名高速道路の岡崎IC付近の暫定3車線運用は、渋滞の低減に大きな効果を上げており、新たな道路整備を待つ間にも、併行して既存道路の運用改善等の工夫に努めることが重要であると考えます。

[京都府]

全国路線網を形成する道路は、国で一元的に整備・管理すべきであり、府県市管理となっている区間が混在している現状を再編整理すべき。

[奈良県]

ネットワーク形成にあたっては、需要の多寡だけではなく、国土形成の観点から必要な道路を、国土全般に渡って整備していく視点を持つべきものと考えます。また、災害時のリダンダンシーの確保も重要な観点である。

なお、具体の整備にあたっては、高速で安定した走行を確保するために自動車専用道路とすることを基本としつつも、交通需要の少ない地域において、必要に応じて車線数を減らしたり、走行性の高い国道を活用する等の工夫は必要であると考えます。

[和歌山県]

また、東海・東南海・南海地震など大規模災害に備えた「命の道」として、早急にミッシングリンクを解消することが必要である。加えて東日本大震災において、高速道路が避難場所や防潮堤としての機能を発揮したことから、整備に当たっては、そうした防災機能を付加することも重要である。

さらに、暫定2車線区間についても、慢性的に渋滞が発生したり、交通事故時には長時間通行止めとなるなど、高速サービスの信頼性が低下している。また災害発生時の物資の輸送等を考慮すると、早期に4車線化を推進すべき。

[島根県]

高速道路は、教育、医療、福祉などと同様な基礎的社会インフラであり、国全体の公平性の観点から国の責任において、早期整備を図ることが必要と考えます。「繋げてこそネットワーク」であり、山陰道をはじめとする全国ミッシングリンクの早期整備を最優先で進めるべきと考えます。

なお、早期にネットワークとしての機能の確保を図るためには、交通量の少ない区間において完成2車線の整備も必要と考えます。

[岡山県]

東日本大震災において、高速道路ネットワークは緊急輸送道路として機能することが明らかになった。しかし暫定2車線区間では、平時においても交通事故等による全面通行止めが発生しており、定時性や安全性の確保に問題がある。

今後は災害時にも機能するネットワークが必要であり、暫定2車線区間を4車線化する視点が必要と考えている。

[香川県]

今後、近い将来高い確率で発生することが予想される南海地震等、災害時の緊急輸送道路の確保の面からも、「四国8の字ネットワーク」の早期整備が必要不可欠であり、ミッシングリンク等の早期解消に向けた整備の促進を着実に進めていくことが必要である。

[愛媛県]

国土を保全するネットワーク機能を確保するためには、万が一の原発事故の際の広域避難路や対策車両等のアクセス道路の確保の観点などから、地域高規格道路を含めたネットワークの強化が必要であり、「繋げてこそネットワーク」の理念の下、これらの道路についても「国土を保全するネットワーク」として、早期整備に対する国の支援が必要である。

[高知県]

大規模地震の発生が切迫しているにも関わらず、拠点間に高速道路が整備されていない地域については、現道活用ではなく信頼性の高い高規格の道路で連結するべきであり、早期に連結するための施策として、完成2車線など地域の特性に応じた弾力的な整備手法を採用していくことが有効と考える。

[福岡県]

車以外の交通手段が十分ではない地方においては、医療へのアクセスや災害への備えなどの観点から、地域の安全・安心に直結する走行性の高い国道も活用しながら国土幹線道路ネットワークとしての機能を出せる限り早期に確保することが重要と考えている。

[大分県]

当面は、防災・減災の観点など、社会的ニーズを踏まえた優先順位を付けながら、交通ネットワークの整備を進めていく必要がある

その意味で、まずは、東九州自動車道をはじめとした高速道路ネットワークのミッシング・リンク解消にスピード感を持って取り組む必要がある

[宮崎県]

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。

[沖縄県]

本県の高速道路等が陸上交通における唯一の高速移動手段であることや本土の高速道路網とは独立していること等、他県とは違う特殊性を有していることを踏まえつつ、渋滞緩和、産業振興、災害リスクの低減等の観点から、ミッシングリンクの早期解消、スマートICや追加ICの整備等を積極的に推進する必要があると思われる。

市町村

いかわまち

[井川町(秋田県)]

災害時の緊急対応や物流網の確保には、国土を保全するネットワーク機能の充実が必要不可欠。部分的な着工、開通では高速道路としての機能が発揮できない。耐災性を高め、経済活動をより活発にするためにも計画路線の繋がりや整備の促進が必要。また、高速道路の整備と合わせ一般道の整備等をすすめて、ネットワークが活かされる道路網の整備が必要。

かわさきし

[川崎市(神奈川県)]

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。

うえだし

[上田市(長野県)]

高速道路と並行する国道は、走行性の高い現道としての活用、地域へのアクセスなど、機能面で相互補完関係にあり、通行止めの際の代替としても機能することから、両者の連携を図りつつ、効率的なサービスを構築することが必要である。

ふくいし

[福井市(福井県)]

東名・名神高速道路を軸とした太平洋ベルト中心の「フィッシュボーン型」国土構造では、東海・東南海・南海地震の連動発生時にラインが分断され、国土機能が停止するリスクがあります。日本海側と太平洋側、また東日本と西日本が相互にバックアップできる複軸型(デュアルシステム型)国土構造への転換により、災害時リスクを分散することが必要であると考えます。

ちはやあかさかむら

[千早赤阪村(大阪府)]

人口の一極集中を避ける目的で、東京、大阪、名古屋等都市周辺の道路整備は現状維持とし、地価の低い地方にネットワークを拡大することで、人口の拡散と産業の核をつくるべき。

問4 整備の手續きの現状と今後のあり方について

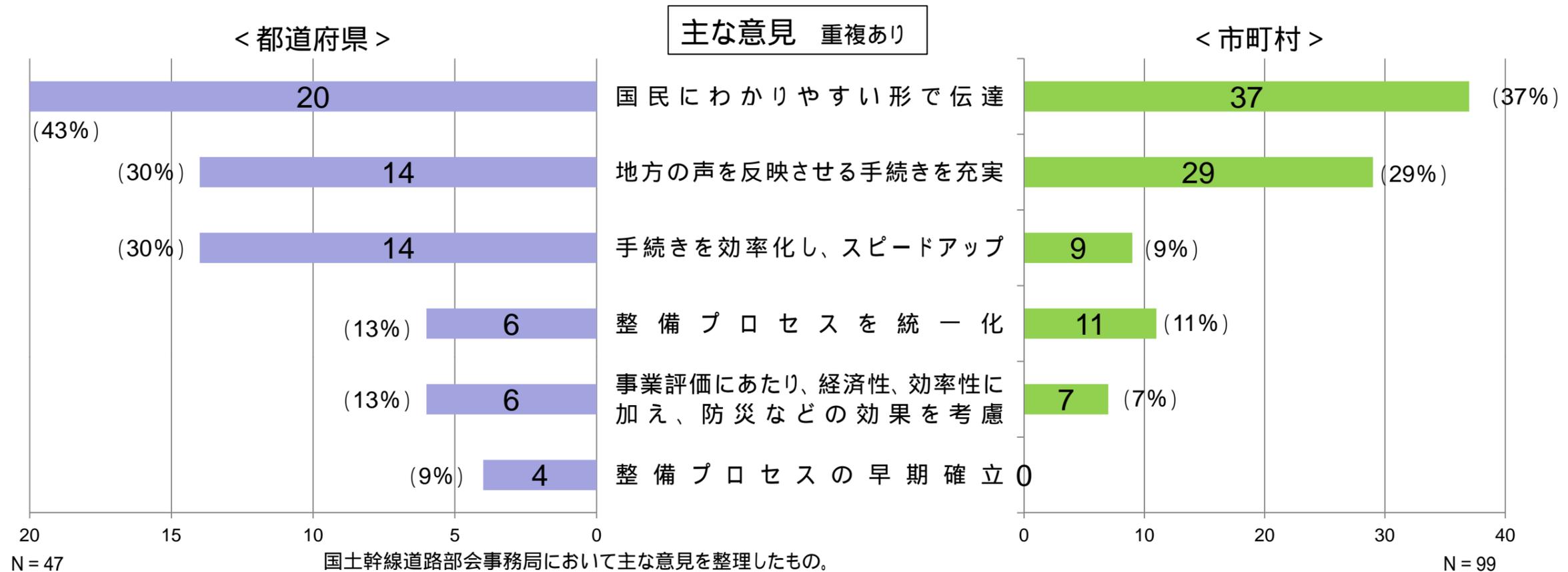
高速自動車国道や一般国道など、道路の種別により、都道府県や第三者機関への意見聴取など、整備に至る手續きは異なります。高速道路の整備プロセスの扱いについては、「中間とりまとめ」において、

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。

問 4 整備の手續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。



「国民にわかりやすい形で伝達」とする回答が都道府県20件・市町村37件あります。この他に、「地方の声を反映させる手續きを充実」との意見が都道府県14件・市町村29件ある一方で、「手續きを効率化しスピードアップ」との回答も都道府県14件・市町村9件あります。(なお、上記項目ごとの個別の意見のほか、『中間とりまとめ』における「整備プロセスの透明化」全体について概ね賛同するとの回答が都道府県13件・市町村25件あります。)

問4 整備の手続きの現状と今後のあり方についての主な意見

都道府県

[岩手県]

道路種別によって計画から整備に至るプロセスが異なることは国民の理解を得にくいので、統一的で分かりやすい手続き・プロセスとすることが重要である。

東日本大震災においては、高速道路とこれにつながる道路が一体となって救援活動等に大きく貢献した。交通量や時間短縮といった経済効率性の評価だけでなく、防災面の広域的なネットワーク効果も含めた評価手法の充実を図るべき。

[茨城県]

今後の整備にあたっては、収用手続の簡略化など、事業がより迅速に実施できるようにすべきである。

また、万遍なく事業を進めるより、重点的に財源を投入して早期の完成を図るべきである。

[栃木県]

高速道路及びこれに準ずる道路については、制度や位置づけ、更には整備に向けたプロセスが、より国民にわかりやすい形となるよう、継続的な取組が必要である。

[群馬県]

総延長約14000kmの高規格幹線道路(高速自動車国道と一般国道自動車専用道路)の整備プロセスについては、整備手法に関わらず、審議機関と手続きを統一化し、国民にわかりやすい形で伝達することが望ましいと考える。

[新潟県]

交通ネットワークをより効率的、有効的に持続させるためには、建設時にとどまらず継続的に国、高速道路会社、地方自治体及び関係団体等が協議し、地方の声を反映させる制度を構築する必要があると考えます。

[石川県]

事業評価においては、B/Cだけにとられず、地域経済への波及や救急医療、安全安心の確保など、地方の実情にあった評価項目も加味することも重要と考える。

[三重県]

整備の手續きとして、今後、例えば、ミッシングリンクとなっているなど明らかに整備が必要と考えられる区間において、必要な手續きが完了したものについては、優先的かつ早急に事業化されるといった仕組みづくりを検討していただきたい。

[広島県]

高規格幹線道路は、高速自動車国道(A路線)、一般国道自動車専用道路(B路線)の2種類から構成され、さらに高速自動車国道に並行する一般国道(A'路線)も含めれば、それぞれ整備プロセスが異なり、国民にとって分かりにくいものとなっているため、それらを整理(再編)すべきである。

また、整備計画や整備手法などの決定・変更にあたっては、そのプロセスの透明化を図るため、(事業評価の手續きのように、)地方意見及び第三者意見の聴取を経た上で、国民にわかりやすい形で伝達することが重要である。

[山口県]

主要な幹線道路の整備プロセスの充実が図られつつある一方で、高速道路の建設を開始すべき路線等を決定する国幹会議が平成21年4月以降開かれていないなど、整備プロセスが一部不透明な状況に置かれているとの不安感もある。

各道路種別の整備プロセスの整理、及びその位置付けの明確化を早急に実施した上で、整備に向けた手續きがスピード感を持って進められるよう望む。

[長崎県]

現状の整備手續きは、計画案策定から事業着手に至る期間が数年に亘ることが多く、道路整備のスピードが非常に遅いと感じています。

このため、第三者機関や地元自治体の意見を聞くなどの意思決定のプロセスの透明性は確保しつつ、事業実施に係る意思決定までの期間を可能な限り短縮することが重要であると考えます。

[鹿児島県]

事業化に至るまで、及び事業化されてから完成するまでに長期間を要している現状にあり、整備スピードが遅い。

手續きを簡素化するなどの見直しも検討すべき。

市町村

あおもりし [青森市(青森県)]

高速道路を整備するにあたっては、都道府県のみならず基礎自治体である市町村の意見も反映する制度の構築を検討していただきたいと思います。

ながあかし [長岡市(新潟県)]

地域の事情、特に費用対効果だけでなく、地域間の連携・防災減災等の様々な観点から、透明化したシステムでプライオリティを決定できる手續きを構築して欲しい。