

地方自治体アンケート集計結果（速報）

＜任意でご回答いただいた市町村＞

※ 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)

町村会会長

47

99

146

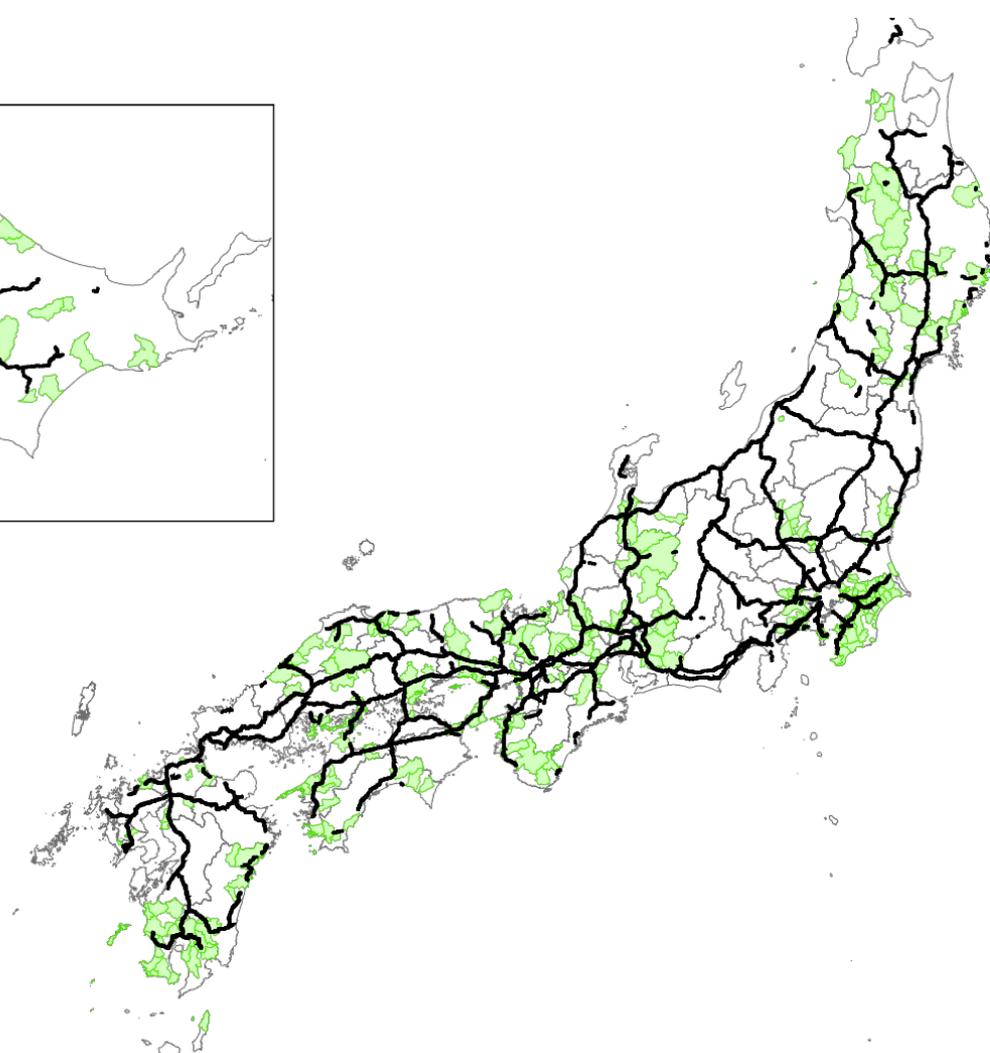
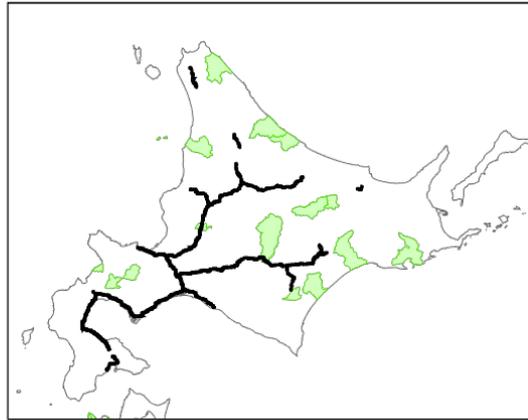
任意でご回答いただいた市町村

253

※2月6日までの提出

任意でご回答いただいた市町村

都道府県	市町村										
北海道	二セコ町 更別村	京極町 豊頃町	岩内町 厚岸町	秦井江町 白糠町	羽幌町	猿払村	訓子府町	釧路町	興部町	雄武町	新得町
青森県	外ヶ浜町	深浦町	中泊町								
岩手県	花巻市	北上市	久慈市	釜石市							
宮城県	気仙沼市	名取市	登米市	栗原市	蔵王町	村田町	大衡村				
秋田県	能代市	横手市	大館市	湯沢市	大仙市	北秋田市	にかほ市	仙北市			
山形県	酒田市	長井市	天童市	東根市	尾花沢市						
福島県											
茨城県	日立市	常陸太田市	笠間市	取手市	鹿嶋市						
栃木県	足利市										
群馬県	前橋市	桐生市	沼田市	館林市							
埼玉県	三芳町										
千葉県	千葉市	市川市	船橋市	館山市	木更津市	松戸市	茂原市	成田市	佐倉市	東金市	旭市
	習志野市	市原市	八千代市	我孫子市	鴨川市	鎌ヶ谷市	君津市	富津市	四街道市	袖ヶ浦市	八街市
	印西市	富里市	南房総市	匝瑳市	香取市	山武市	栄町	神崎町	多古町	芝山町	横芝光町
東京都	一宮町	白子町	大多喜町	御宿町	鋸南町						
神奈川県	八王子市	武蔵野市	三鷹市	あきる野市	瑞穂町	日の出町	檜原村				
新潟県	相模原市	横須賀市	平塚市	茅ヶ崎市	逗子市	秦野市	厚木市	伊勢原市	座間市	南足柄市	綾瀬市
新潟県	中井町										
新潟県	田上町										
富山県	高岡市	砺波市	小矢部市	南砺市	立山町						
石川県											
福井県	小浜市	越前町	美浜町								
山梨県											
長野県											
岐阜県	岐阜市	大垣市	高山市	中津川市	美濃市	羽島市	恵那市	土岐市	可児市	飛騨市	下呂市
静岡県											
愛知県	名古屋市	岡崎市	一宮市	豊田市	新城市						
三重県	津市	鈴鹿市	菟野町								
滋賀県	大津市	長浜市	近江八幡市	守山市	野洲市	東近江市	米原市	竜王町	多賀町		
京都府	福知山市	亀岡市	京丹後市	南丹市	木津川市	南山城村	京丹波町	伊根町			
大阪府	八尾市	高石市									
兵庫県	姫路市	尼崎市	明石市	洲本市	加古川市	宝塚市	高砂市	南あわじ市	淡路市	宍粟市	加東市
奈良県											
和歌山県	和歌山市	海南市	有田市	御坊市	田辺市	新宮市	紀の川市	日高川町	古座川町	北山村	
鳥取県	若桜町	三朝町	湯梨浜町	琴浦町	大山町	南部町	伯耆町	江府町			
島根県	浜田市	江津市	雲南市	大田市							
岡山県	岡山市	玉野市	和気町								
広島県	呉市	尾道市	三次市	庄原市	安芸太田町						
山口県											
徳島県	鳴門市	上板町									
香川県	坂出市										
愛媛県	今治市	八幡浜市	新居浜市	大洲市	砥部町	内子町	伊方町	鬼北町	愛南町		
高知県	安芸市	宿毛市	香美市	田野町	北川村	三原村	黒潮町				
福岡県	大牟田市	田川市	筑後市	行橋市	豊前市	中間市	大野城市	うきは市	みやま市	糸島市	
佐賀県											
長崎県	大村市	時津町									
熊本県											
大分県											
宮崎県	都城市	延岡市	日向市	高原町	木城町	日の影町					
鹿児島県	鹿屋市	枕崎市	阿久根市	出水市	指宿市	西之表市	垂水市	薩摩川内市	日置市	曾於市	霧島市
沖縄県	いりき市	南さつま市	志布志市	奄美市	南九州市	伊佐市	始良市				



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)

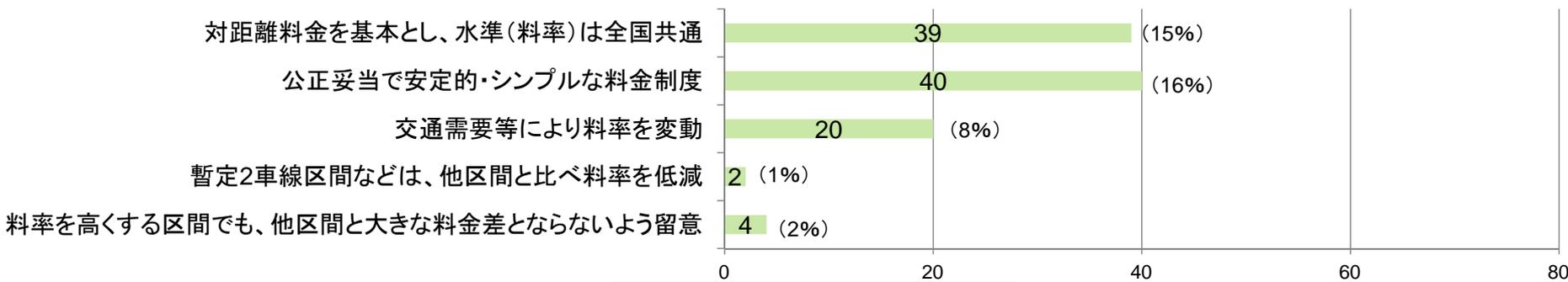
- ・公正妥当な料金の実現と低減への努力 ・安定的でシンプルな料金制度の構築
- ・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化

(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。

料金制度のあり方※重複あり



料金施策のあり方※重複あり



※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=253

- 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39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40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52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68件あります。)



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、

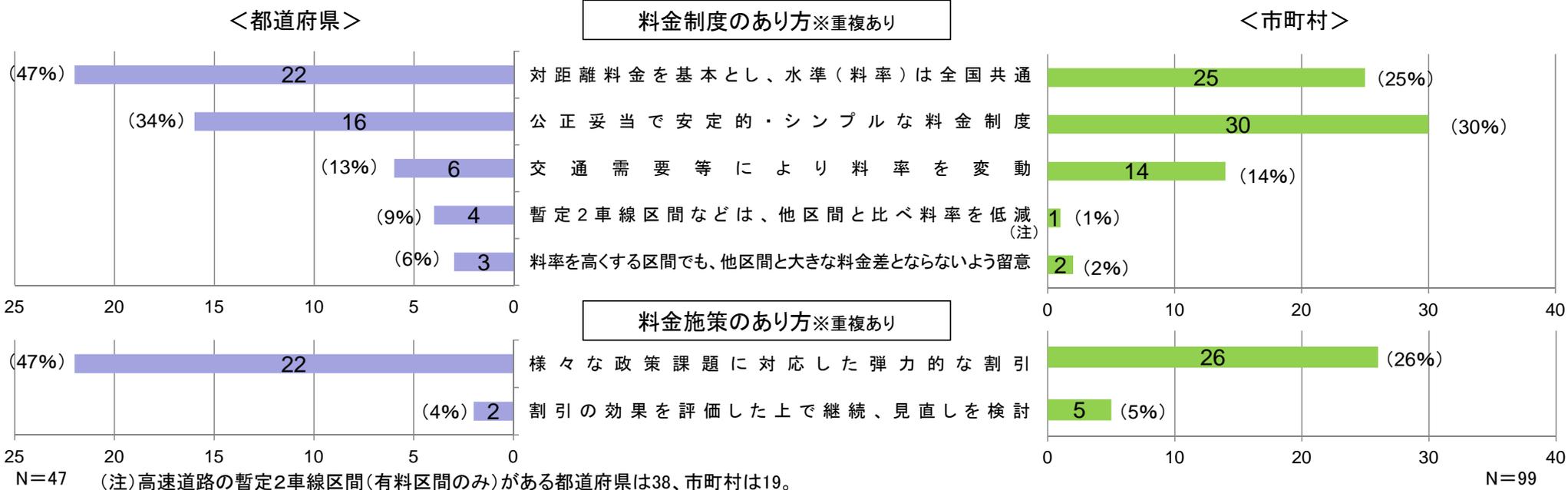
○今後の料金制度の基本的な考え方
(基本となる考え方)

- ・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。



○ 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。

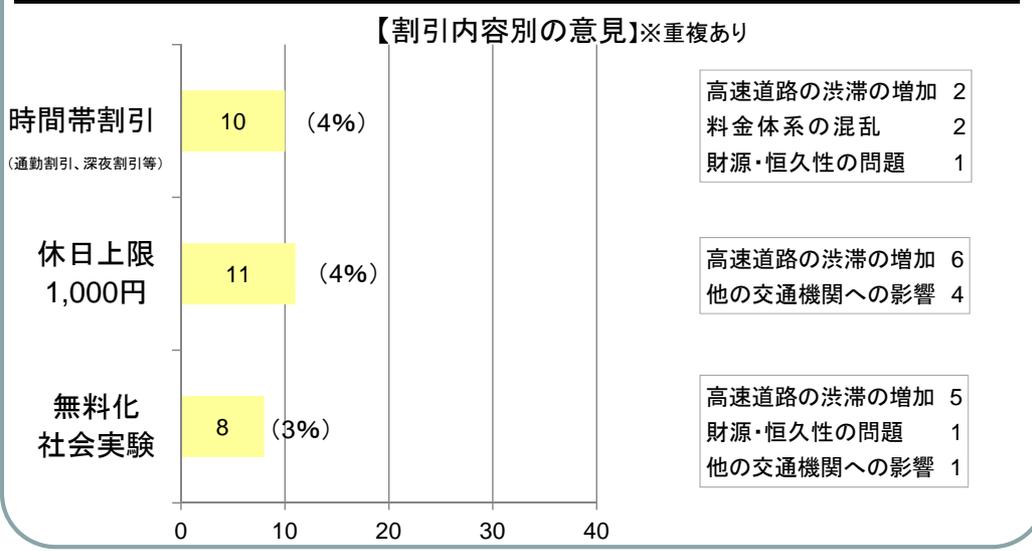
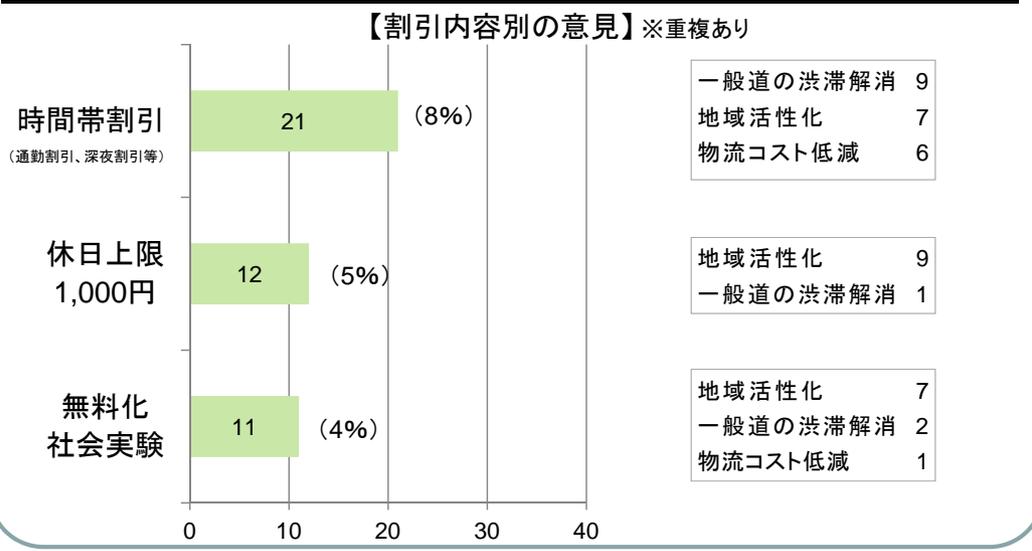
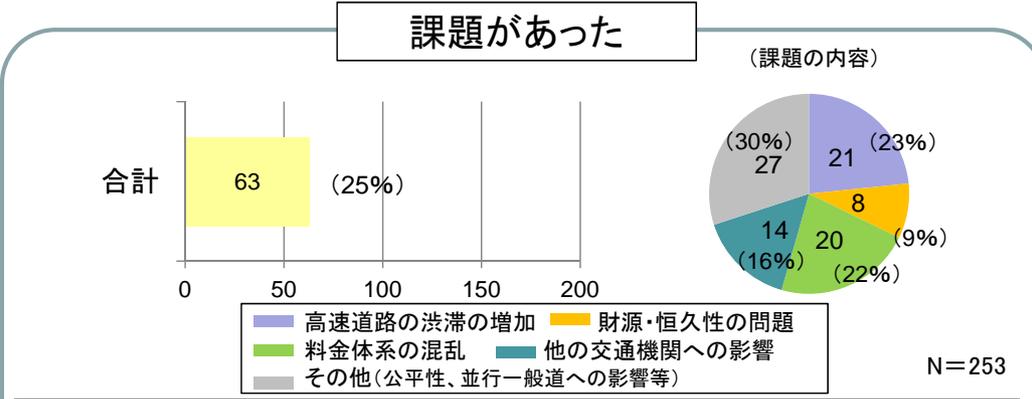
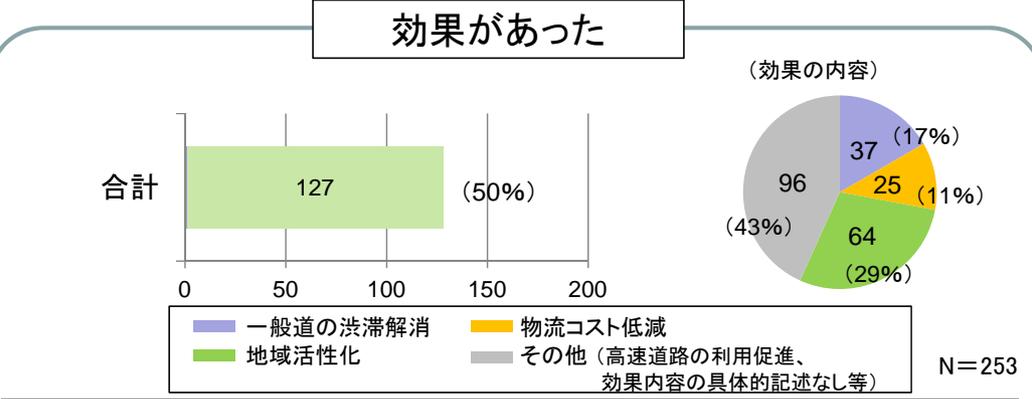
○ 料金施策については、「様々な政策課題に対応した弾力的な割引」に同意する回答が都道府県22件・市町村26件あります。

(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1-2 これまで導入した料金割引の内容について

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。

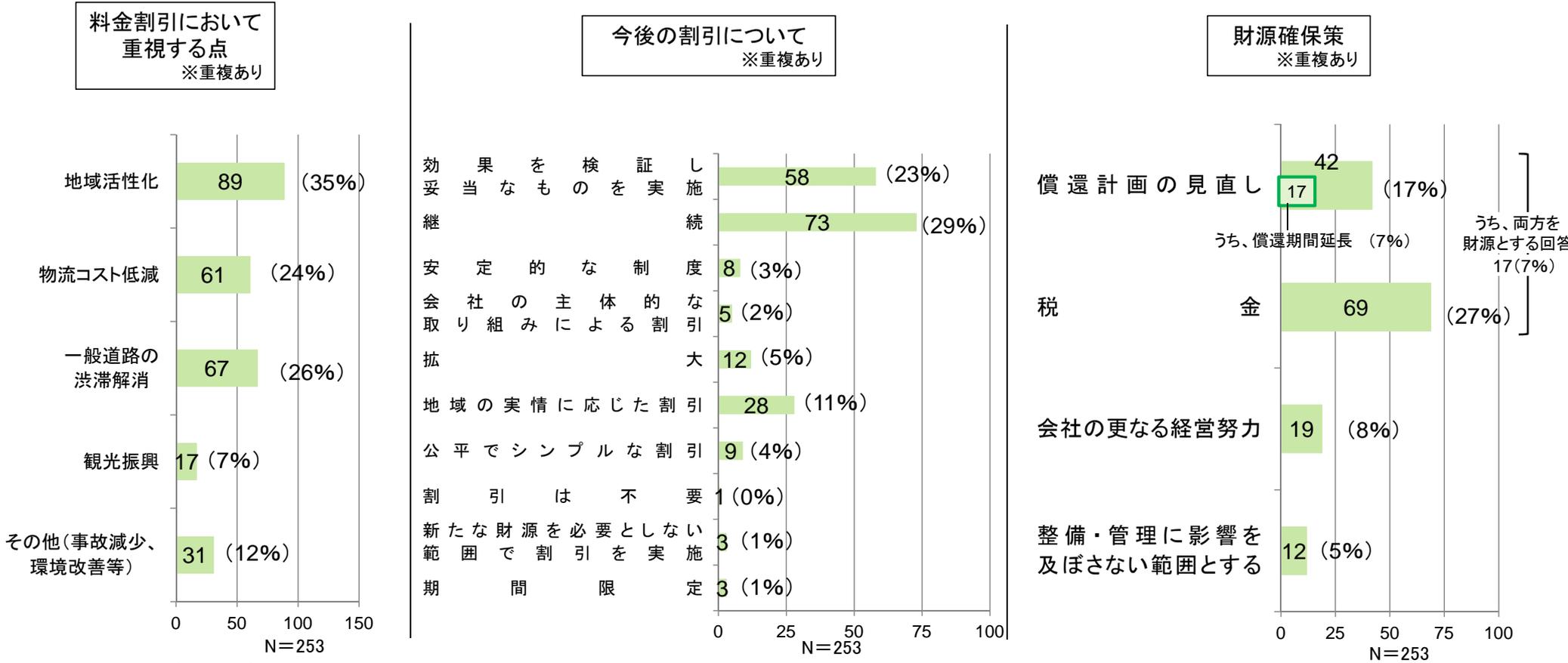


※国土幹線道路部会事務局において主な意見を整理したものです。

- 割引全体では、「効果があった」とする回答が127件、「課題があった」とする回答が63件あります。
- 時間帯割引については、一般道の渋滞解消など、「効果があった」とする回答が21件あり、料金体系の混乱などの「課題があった」とする回答は10件となっています。(なお、このうち、効果と課題の両方があったとする回答もありました。)
- 休日上限1,000円については、渋滞の増加などの「課題があった」とする回答が11件、地域活性化などの「効果があった」とする回答が12件あります。(なお、このうち、効果と課題の両方があったとする回答もありました。)

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。



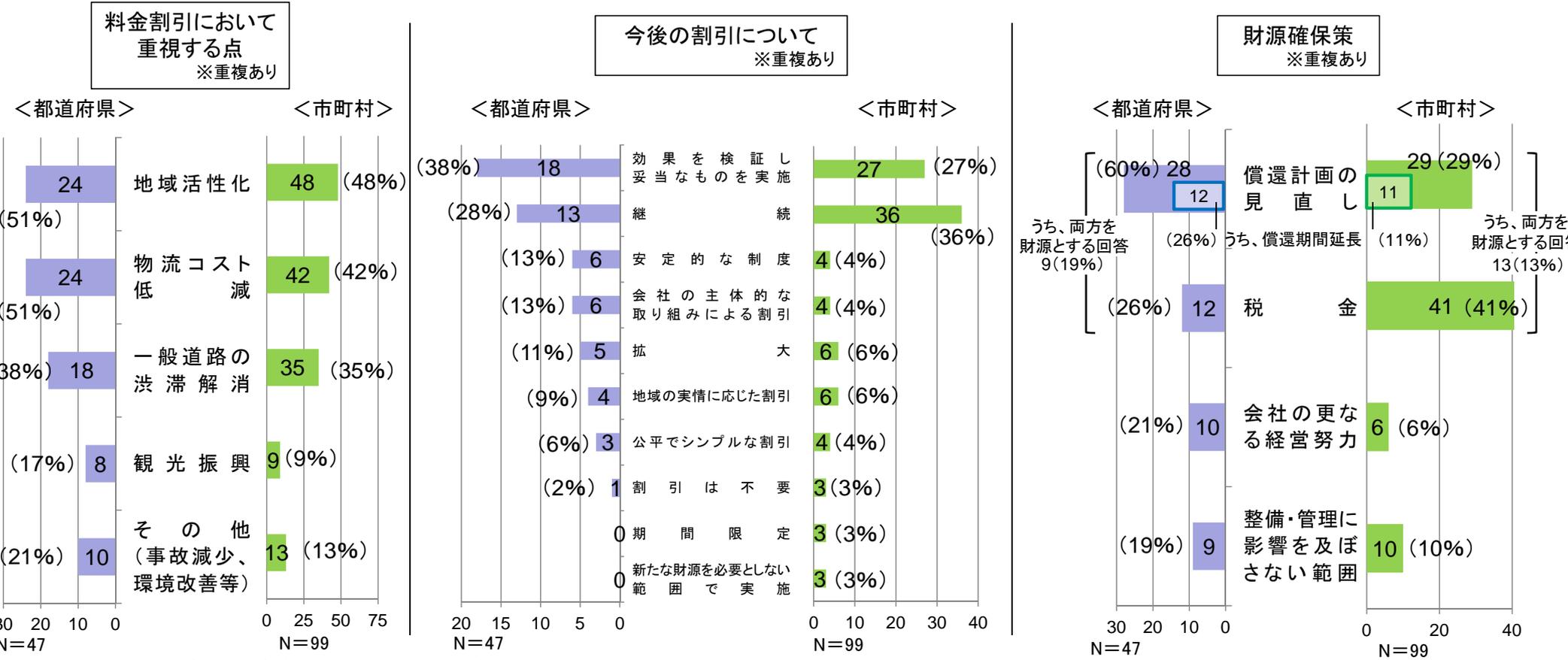
※国土幹線道路部会事務局において主な意見を整理したものです。

- 重視する点については、「地域活性化」が89件と最も多く、「物流コスト低減」が61件、「一般道路の渋滞解消」が67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58件あります。また、「継続」とする回答は73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42件あり、「税金」とする回答は69件あります。(なお、このうち両方を財源とする回答は17件あります。)



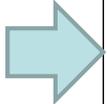
(参考)都道府県知事・市長会会長等・町村会会長回答 (第4回国土幹線道路部会資料)

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)

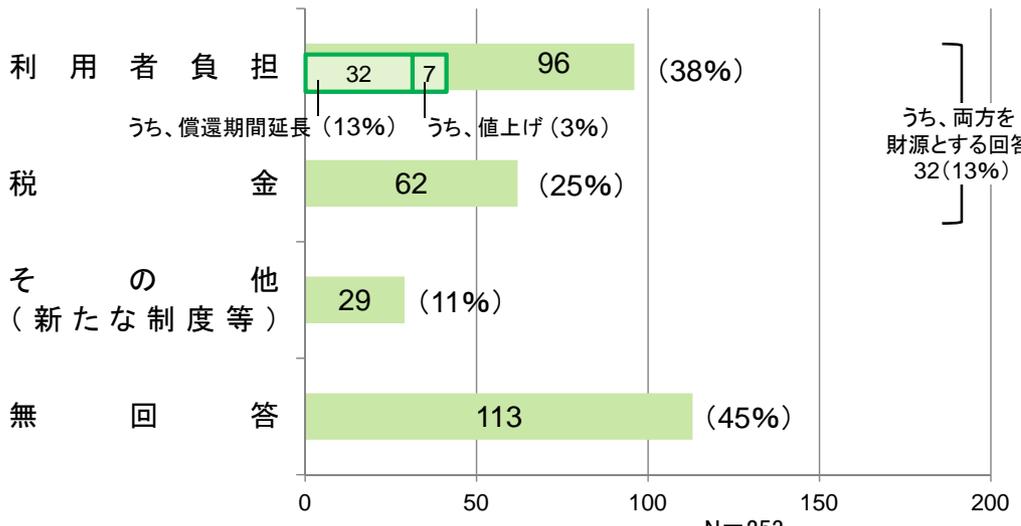
・更新費用等と償還の扱い：更新費用等への対応は、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間延長、償還対象経費の見直し、償還後の継続的な利用者負担を含め、幅広く検討

とされているところです。

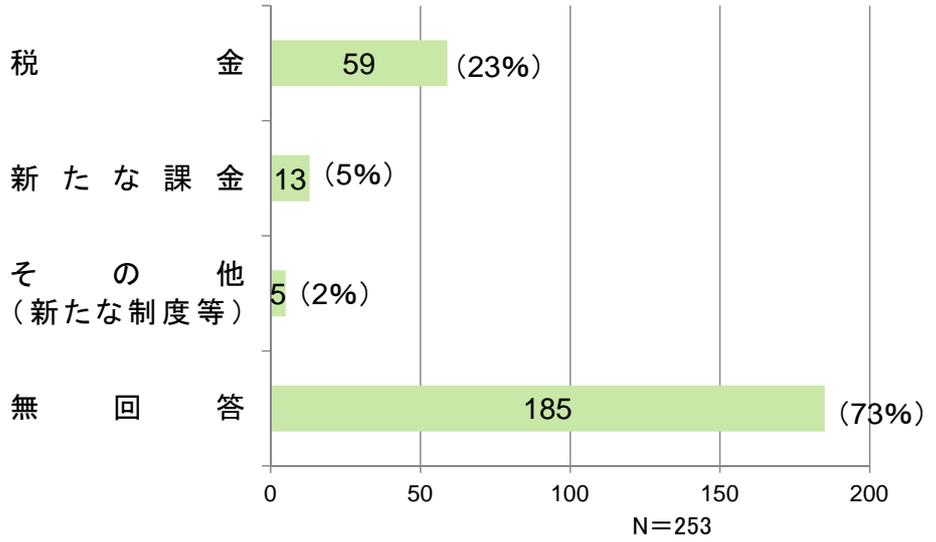
無料の直轄国道を含む国土幹線道路の大規模更新需要に対応するために必要な費用について、世代間の負担のバランスおよびその財源をどのようにお考えになりますか。

(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。)

大規模更新費用の財源
(有料の国土幹線道路)
※重複あり



大規模更新費用の財源
(無料の国土幹線道路)
※重複あり



※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96件、そのうち「償還期間延長」とする回答は32件あります。
また、「税金」とする回答は62件あります。
(なお、このうち、両方を財源とする回答は32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59件と最も多くなっています。

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。

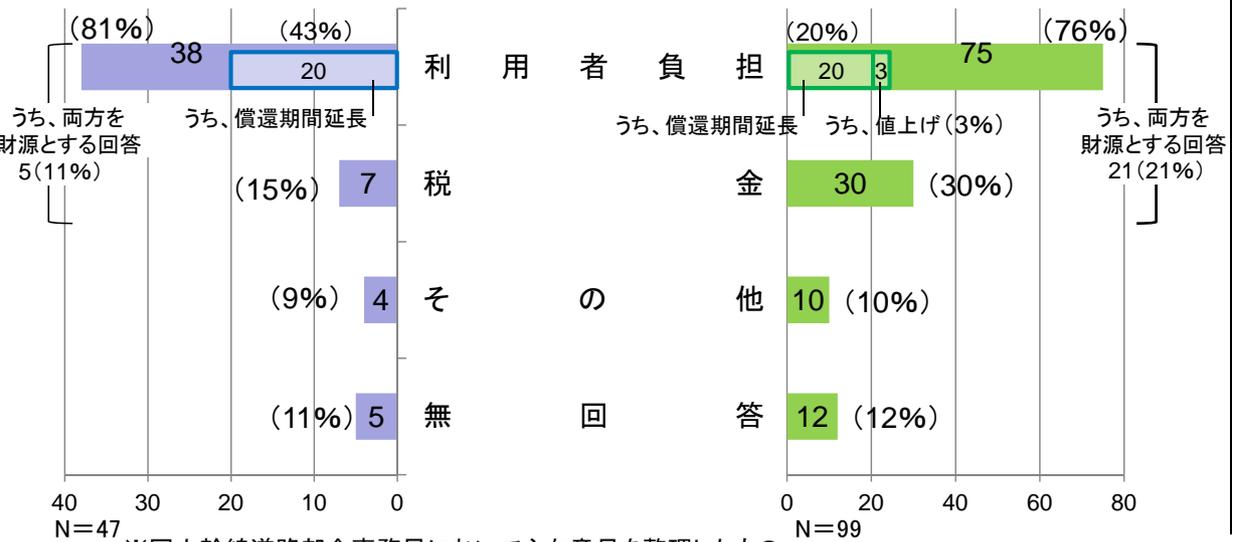
無料の直轄国道を含む国土幹線道路の大規模更新需要に対応するために必要な費用について、世代間の負担のバランスおよびその財源をどのようにお考えになりますか。

(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。)

大規模更新費用の財源
(有料の国土幹線道路)
※重複あり

<都道府県>

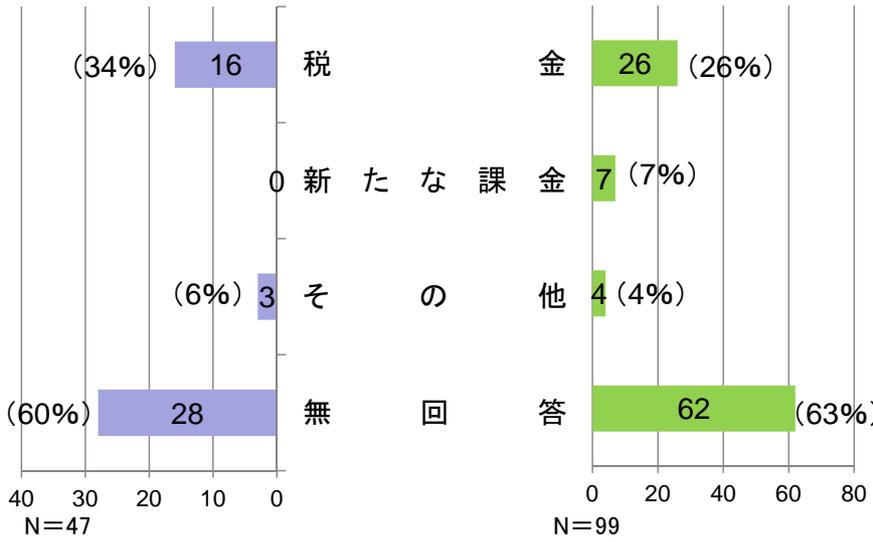
<市町村>



大規模更新費用の財源
(無料の国土幹線道路)
※重複あり

<都道府県>

<市町村>



※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、

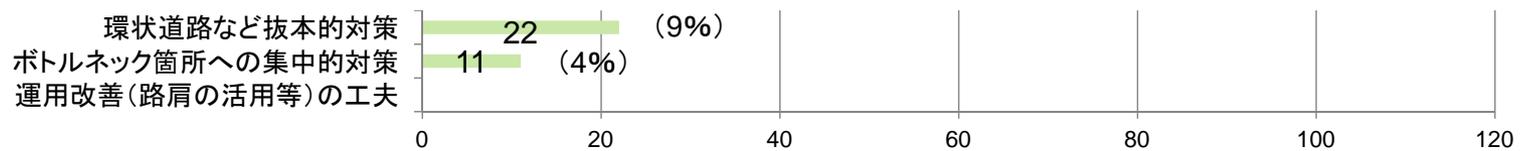
○明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ～最優先で取り組む2本柱～

- 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
 - ①環状道路など抜本的対策の加速
 - ②ボトルネック箇所への集中的対策
 - ③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
 - ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用
 - ②簡易ICの増設
 - ③防災機能の付加

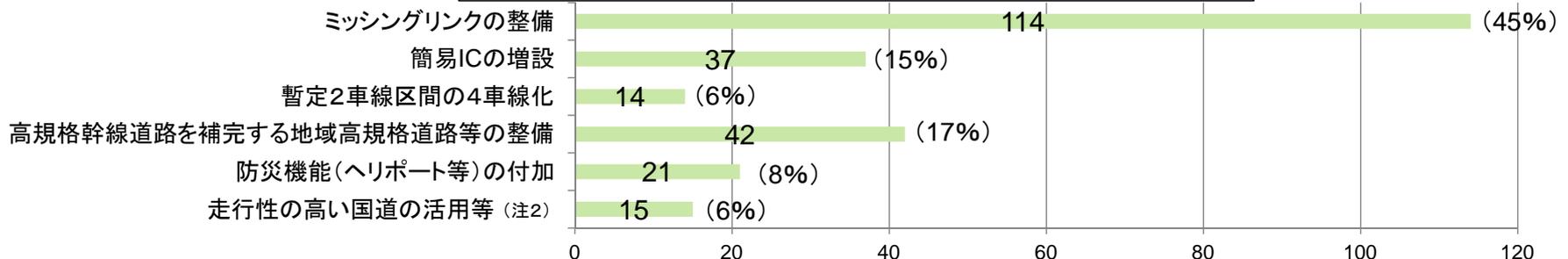
とされているところです。

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。

1) ネットワークの緊急強化についての主な意見 (注1) ※重複あり



2) ネットワーク機能の早期確保についての主な意見 ※重複あり



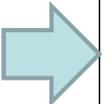
(注1) アンケート対象のうち、大都市圏(三大都市圏渋滞ボトルネック対策協議会の構成員)およびブロック中心都市に該当する市町村は3。

(注2) 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2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=253



- 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22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11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114件、「簡易ICの増設を重視」とする回答が37件あります。

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
 - ①環状道路など抜本的対策の加速
 - ②ボトルネック箇所への集中的対策
 - ③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
 - ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用
 - ②簡易ICの増設
 - ③防災機能の付加

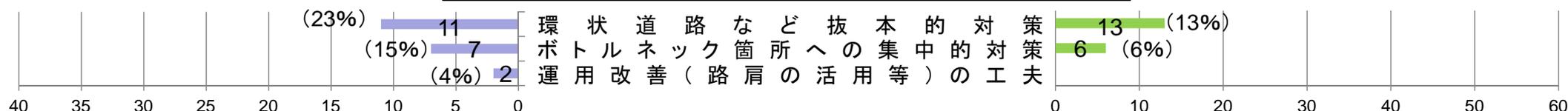
とされているところです。

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。

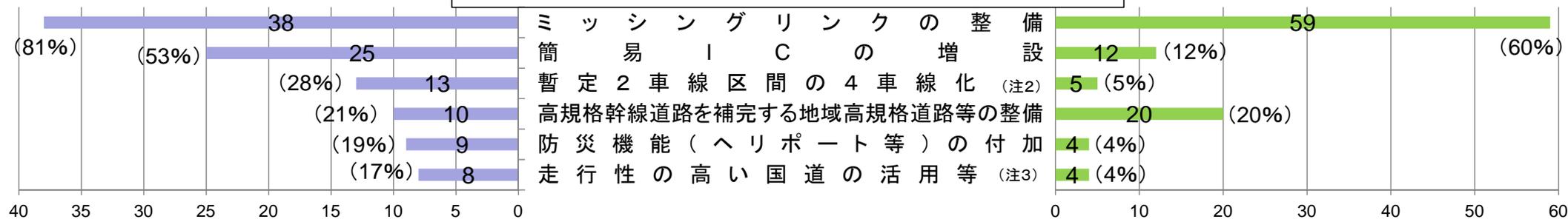
<都道府県>

1) ネットワークの緊急強化についての主な意見(注1)※重複あり

<市町村>



2) ネットワーク機能の早期確保についての主な意見※重複あり



(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4 整備の手続きの現状と今後のあり方について

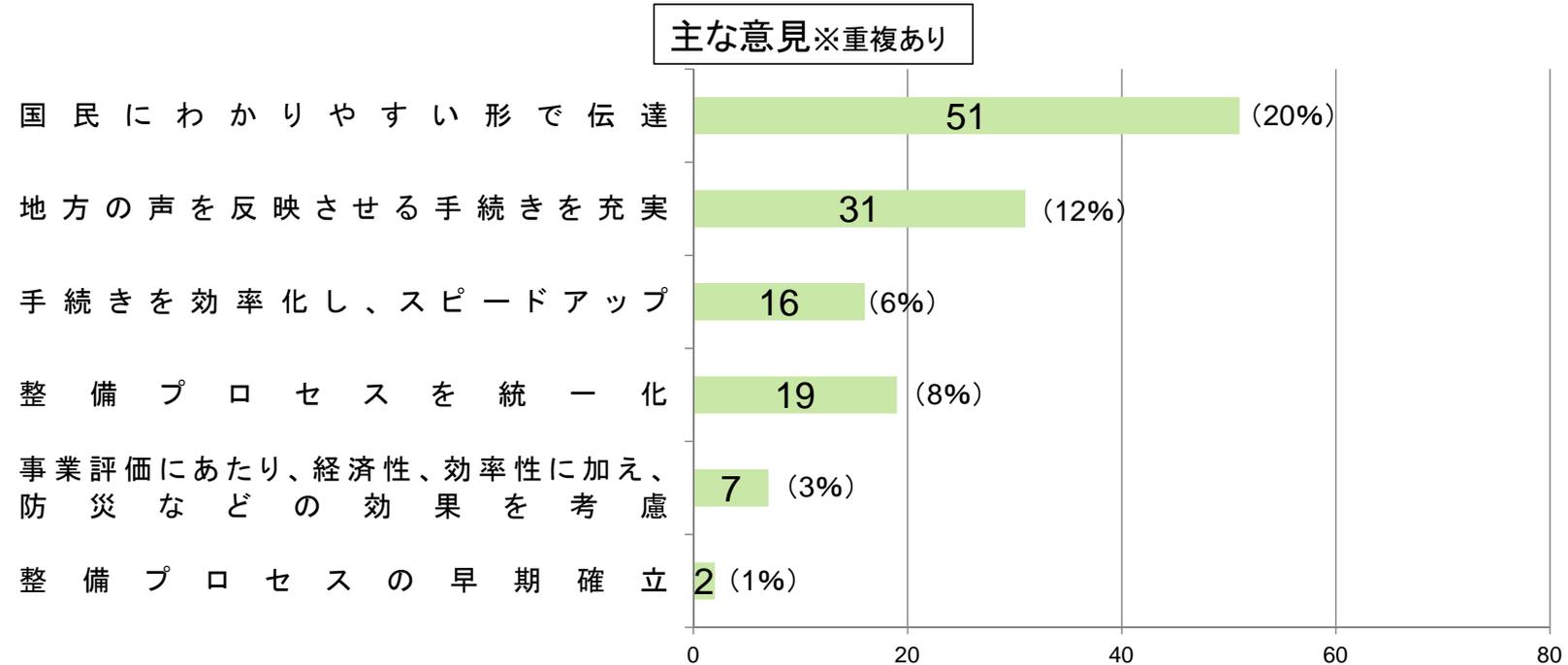
高速自動車国道や一般国道など、道路の種別により、都道府県や第三者機関への意見聴取など、整備に至る手続きは異なっています。高速道路の整備プロセスの扱いについては、「中間とりまとめ」において、

○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。

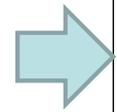
問 4 整備の手続きの現状と今後のあり方について、どのようにお考えになりますか。



※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=253

- 「国民にわかりやすい形で伝達」とする回答が51件あります。
- この他に、「地方の声を反映させる手続きを充実」との意見が31件ある一方で、「手続きを効率化しスピードアップ」との回答も16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30件あります。)



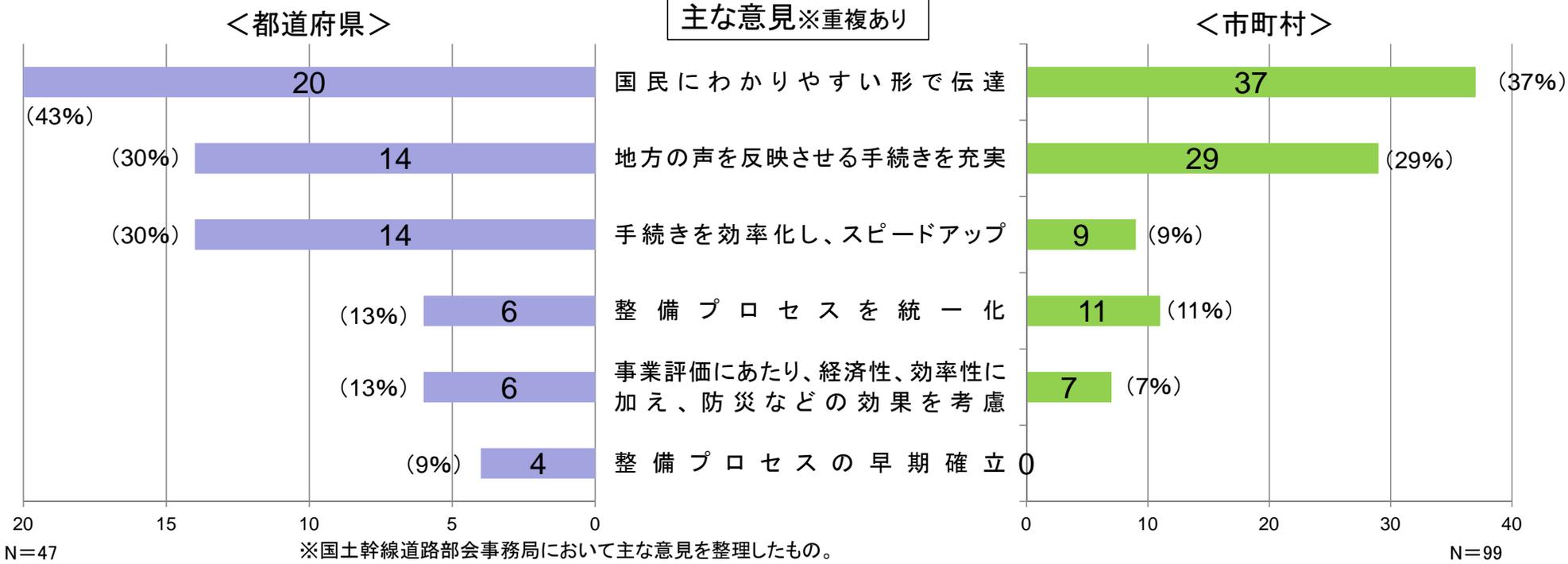
高速自動車国道や一般国道など、道路の種別により、都道府県や第三者機関への意見聴取など、整備に至る手続きは異なります。高速道路の整備プロセスの扱いについては、「中間とりまとめ」において、

○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。

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。



- 「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続きを充実」との意見が都道府県14件・市町村29件ある一方で、「手続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。)