

○ 実験区間のある都道府県（31）

都道府県・政令市	路線名	対象区間	1. 現在実施中の社会実験の評価について	2. 今後の実験区間の見直しや追加について	3. その他無料化社会実験についての意見	4. 高速道路全般についての意見
北海道	道央道 深川留萌道 道東道 道東道 日高道	士別剣淵～岩見沢 深川西～深川JCT 本別・足寄～占冠 夕張～千歳恵庭JCT 沼ノ端西～苫小牧東	社会実験開始後、無料区間の高速道路は交通量が減少する一方並行する国道では減少したほか、実験区間と並行するJRや都市間高速バスなどは旅客数が減少する傾向にあり、また、商業施設や観光施設では、入り込み客や売上が増加している施設がある一方、減少している施設もあるなど、さまざまな情報が、新聞等で報道されている。 また、沿線自治体からは、深刻な影響を受ける地域経済への対策を求める要望が出されるなど、さまざまな影響があるものと認識しているが、国から公表されている情報は限定的であり、地域への影響が明らかになる資料が提示されていないため、評価することが出来ない。 また、北海道として、影響を把握するため、市町村や関係者等へのアンケート調査を行いたいと考えている。	国から、地域への効果・影響などの詳細なデータを提供していただくとともに、道として影響を把握した後に、意見を述べたい。	高速道路の無料化は、地域間交流の促進や物流の効率化など本道経済の活性化に寄与するものと期待される一方で、渋滞の発生による高速性の確保、JRやバスなど他の交通機関、並行する一般道路沿線地域などへの影響のほか、今後の高速道路整備や維持管理にかかる財源の確保への影響などが懸念される。 無料化に向けては、社会実験の結果を検証していただくとともに、その際には、関係地域の意見にも十分配慮したうえで、必要な対策を国の責任において講じる必要がある。	北海道が地域経済の自立を図り、道民の生活環境を豊かにするとともに、国内外との交流を活性化させ、日本の発展に一層貢献するためには、広域分散型の地域特性を克服する高規格幹線道路網が必要不可欠である。 高速道路ネットワークの整備は、国の責任に置いて推進されるべきものであることから、高規格幹線道路ネットワークの早期形成を図るため、料金無料化等の料金施策に左右されることなく、着手している区間の早期供用はもとより、北海道の重要課題である抜本的見直し区間の早期着手決定及び基本計画区間についての早期事業化など、着実な整備推進を図る必要がある。
	札幌市		意見なし。 ※本市に該当する社会実験区間がないこともあり、実験の効果・影響の調査は行っておりません。			
青森県	青森道 八戸道(百石道路を含む)	青森東～青森JCT 下田百石・八戸～安代JCT	八戸自動車道については、それに接続する青森県道路公社が管理する「第2みちのく有料道路」において交通量が増加し、また運送業界からはコストが縮減した、一部水産販売施設では好調な集客が維持されているとの声がある一方、並行する国道沿いの飲食店などからは利用客が落ち込んでいるとの声もあるが、一定の効果が現れている。 青森自動車道については、交通量に大きな変化はなく、沿線地域にもたらす影響は見られていない。この原因として、無料区間延長が短いことに加え、青森ICから無料区間へアクセスできないこと、近接する国道が4車線で整備されていることも一因と考えられる。 ただ、本県は豪雪地帯であることから、これからの降雪期にどのような交通量の変化、効果・影響が現れるのかについても注視し、評価していきたい。	本県の特性である降雪期の交通量の動向による効果・影響も大きな評価要素となる。 降雪が比較的少ない八戸自動車道については、これまでの効果を踏まえ実験区間の見直しの必要はないと考えるが、青森自動車道については、この路線が位置する地域が冬期間に相当の降雪・積雪があることから、この期間の状況を把握できない現時点では意見を示すことができない。	高速道路の無料化は道路利用者にとってメリットは大きいと考えるが、無料化に要する経費が多くなるほど、高速道路をはじめとする道路整備が進まないことが危惧される。 高速道路整備が遅れている青森県にとって重要な課題であり、今後の道路整備のあり方、地方有料道路の扱い等も含めきちんと整理した上で、高速道路の無料化について検討を深めていただきたい。	本県は人口20万人以上の都市である青森市と八戸市が高速道路で結ばれていない全国唯一の県であり、地域振興、物流、救急医療の充実等に大きな影響を及ぼしている。 是非とも、国土ミッシングリンクの解消については最優先に取り組んでいただきたい。
岩手県	八戸道(百石道路を含む) 釜石道	下田百石・八戸～安代JCT 東和～花巻JCT	休日の交通量の大幅な増加により、本県の観光振興など地域活性化に繋がることが期待されるため評価する。	社会実験全体による効果をしっかりと検証した上で、高速道路無料化の方向性を確かなものとしていくため、無料化実験区間の拡大を図っていく必要がある。		本県では、高速道路の未整備区間が多く残っている。産業振興や安全・安心な暮らしを確保していくため、ミッシングリンクの解消が喫緊の課題である。 一方で、高速道路の利活用の促進も観光などの面で地域活性化に繋がるものと考えている。 こうしたことから、高速道路整備の財源と利活用促進の財源の双方をしっかりと確保していただきたい。
秋田県	秋田道(琴丘能代道路及び秋田外環状道路を含む) 日東道 東北中央道(湯沢横手道路を含む)	八竜～秋田中央 河辺JCT～岩城 横手～湯沢	社会実験区間と並行する一般道の渋滞緩和の効果等がある一方、高速バスの利用者減少や日頃あまり高速道路を利用しない方々が利用することによる影響(2車線区間での低速走行等)も出ている。 このように、今回の社会実験はプラス、マイナス両面の効果が把握されているが、実験区間が限定されていることから、高速道路無料化が地域全体に与える影響を把握するための社会実験としての善し悪しを評価することは、現時点ではできない。	社会実験は、生活圏域間の移動など、一定のトリップ長を設定し、生活や地域経済、物流等への影響を把握すべきであるが、当県の社会実験区間の設定は、生活圏域間の移動に当たり、実験区間と有料区間が混在した状態になっている。 一例としては、日沿道利用による県央と県北の移動時に、社会実験区間の間に「河辺JCT～秋田中央IC」の有料区間が介在していることがあげられる。 現在、県南と県央の生活圏域間の移動にも社会実験区間と有料区間が混在している状態になっており、秋田自動車道「横手IC～秋田中央IC」を社会実験区間に追加し、県北、県央、県南の各生活圏域間における影響を把握する必要がある。	高速道路無料化社会実験の結果から得られる、高速道路無料化が地域経済や物流、生活、公共交通等に与える影響をしっかりと分析し、無料化に限定することなく低料金化等も含め、地域振興に資する高速道路料金施策を策定することが必要である。 また、今後の高齢化社会を見据え、高速道路本来の機能である速達性・定時性の確保と高齢者の高速道路利用における安心・安全の確保を両立するために、2車線区間への付加車線の設置等、高齢化社会に対応した高速道路機能の確保も検討すべき課題と考える。	高速道路無料化等の料金施策は「利活用促進施策」である。 利活用促進施策も重要ではあるが、優先すべき課題は「高速道路ネットワーク」の早期完成である。 利活用促進施策に影響されることなく、高速道路未着手区間の早期事業化等が可能となる予算措置が必要であり、高速道路ネットワーク完成に向けた具体的な展開を図るべきである。
山形県	山形道 山形道 東北中央道(米沢南陽道路を含む) 東北中央道(米沢南陽道路を含む)	酒田みなと～湯殿山 月山～山形北 東根～山形上山 南陽高島～米沢北	社会実験を通して、様々なメリット、デメリットが明らかになりつつありますが、本県としては、国土交通省が公表する調査結果、検証結果を踏まえ、各方面に与える様々な影響について取りまとめしていく考えであり、経済効果分析等の検証結果が未公表である現時点での評価は困難です。	本県の場合、県境を越えての交通量は殆ど変化していないと聞いていることから、実験区間を追加するとすれば、県境を越えて流入する交通の影響を調査するため、東北横断自動車道酒田線の山形北IC～県境(笹谷IC)までの追加が考えられます。		高速道路の整備率が50%と低迷している本県としては、無料化方針に左右されることなく、一日も早く整備が進められ、他県と同じスタートラインに立つことを望んでおります。
茨城県	東水戸道路	ひたちなか～水戸南	社会実験開始後は、交通量が約2倍に増加しており、接続する北関東道を含めて、沿線の交流拡大に一定の効果が現れていると考えられるが、詳細な実験や検証の結果を承知していないので、はっきりした評価はできない。	水戸南IC付近での混雑を緩和し、利用者の利便性向上を図るため、さらに茨城町東IC～水戸南IC間を実験区間に追加し、国道6号本線に直結できれば、実験の効果がより明確になるのではないかと。	限られた財源の中では、高速道路の整備を最優先すべきであり、そのうえで無料化のあり方を検討していくべきである。	圏央道と東関東水戸線は、本県の発展に不可欠な基盤施設であることから、着実な整備促進と早期全線開通をお願いしたい。
東京都	八王子バイパス	打越～相原	八王子バイパスの実験区間は、高速道路の全国路線網に属さない一般国道の有料道路区間である。本区間では、高速道路無料化社会実験という名目のもと、一般国道の有料区間が無料化された場合、並行一般道路等、地域にどのような影響が出るかを見るために社会実験が実施されたものと認識し、以下のとおり意見を述べる。 国交省のデータでは、実験区間における交通量の増加、主な並行一般道路である国道16号の交通量減少、実験区間と一般道路の合流部での渋滞発生日の存在は示されているものの、接続する他の一般道路や周辺の生活道路における交通データ等がなく、総合的な評価は困難である。	八王子バイパスの社会実験は、前述のとおり、一般国道の無料化による地域への影響を見るため、いわゆる高速道路無料化とは違う目的で実施されたと認識している。本社会実験の総合的な評価は困難であるが、当該区間は、平成27年度には償還期限、無料化を控えているため、利用者の混乱を招かないようにすべきである。	高速道路の無料化は、利用者が料金を支払うという「受益者負担の原則」に反して公平性を欠き、かつ環境面での影響など、様々な問題がある。そのため、場当たり的な高速道路原則無料化にむけた社会実験の拡大には反対である。財源確保など、真に必要な道路整備に支障をきたす事につながりかねない。 なお、今回の社会実験にあたっては、事前に都に対し調整がなく決定された。都内の国道ネットワークのあり方については、都民に直結した問題であり、今後はこのような事案について、事前に十分な調整・協議を行うべきである。	○ 首都圏の高速道路料金については、交通体系や環境面などへの影響を十分に検証し、環状道路の利用促進など、首都圏の高速道路網を最大限利活用する料金施策を国策として実施すべきである。 関係地方公共団体と十分に協議し、意見の集約を図ったうえで、早急に料金案を策定すべきである。 ○ 交通渋滞解消や環境改善等、整備効果が高い、首都圏三環状道路をはじめとした首都圏における高速道路ネットワークの充実を図るべきであり、これに必要な財源を確実に確保すべきである。 ・外環道の重要性・緊急性に鑑み、その早期完成に向けて、国が責任を持って必要な事業費を確保し、計画的に用地取得を進めるとともに、一日も早く工事に着手すべきである。 ・平成25年度に完成する中央環状品川線の整備効果をより高めるために、早期対策が必要である首都高JCT間改良(板橋・熊野町・堀切・小菅)については、財源を確保し、確実に事業を推進すること。

○ 実験区間のある都道府県 (31)

都道府県・政令市	路線名	対象区間	1. 現在実施中の社会実験の評価について	2. 今後の実験区間の見直しや追加について	3. その他無料化社会実験についての意見	4. 高速道路全般についての意見
神奈川県	新湘南バイパス 西湘バイパス 箱根新道	藤沢～茅ヶ崎海岸 西湘二宮～箱根口・石橋 山崎～箱根峠	並行する一般道路の渋滞緩和等に一定の効果が現れているが、多角的な全ての検証が完了していない現時点では、評価出来ない。	料金収入を維持管理費や建設費に充当するためにも無料化の拡大は賛成出来ない。なお、多角的な全ての検証が完了していない現時点では、新湘南バイパス、西湘バイパス、箱根新道(来年度無料開放予定)の3路線の無料化社会実験は来年度も継続すべき。	無料化の拡大より、むしろ、料金徴収を維持しながら環境対応車の割引措置を拡充するなど、地球温暖化対策の面での対応を図るべき。	国・地方ともに財政状況が厳しく、今後とも社会資本整備への投資が減少されることが想定されるが、真に必要な道路整備は、早期かつ確実に進めていくべきである。
新潟県	日東道	荒川胎内～新潟中央JCT	無料化社会実験については、経済や観光面の効果が現時点でははっきりしないが、一般道の渋滞の緩和・解消などに一定の効果が見られる。更に今後の状況を見ながら総合的に判断したい。	実験区間の見直しや追加については、今回の社会実験の結果を見て総合的に判断すべきと考える。	高速道路無料化などの高速道路料金制度を検討するに当たっても、地方の意見を十分に聞いてもらいたい。	国の骨格を形成する高規格幹線道路は、国の責任において地方が負担することなく着実に整備を進めることが必要であり、「命の道」である日本海沿岸東北自動車道の「朝日～温海間」を早期に事業着手してもらいたい。 また、整備の方針が示された上信越自動車道の4車線化整備についても、県が負担することなく早期に着工してもらいたい。 更に磐越自動車道の4車線化についても、安全確保のため早期に整備してもらいたい。
	新潟市 日東道	荒川胎内～新潟中央JCT	日東道の交通量は約2.8倍に増加しており、高速道路の利用促進について一定の効果が現れるが、地域経済や他の交通機関への影響などについては、今後行われる社会実験の効果検証結果をみて評価したい。	現時点では、地域経済への波及効果、渋滞・環境や他の交通機関への影響など社会実験の効果検証がなされていないので判断できません。	高速道路の無料化については、地域経済への波及効果、渋滞・環境や他の交通機関への影響など社会実験の効果検証結果を踏まえるとともに、今後の高速道路整備の進捗なども勘案し、慎重に判断して頂きたい。	国土ミッシングリンクの解消に向けて、日本海沿岸東北自動車道の本県村上市(朝日まほろばIC)から山形県鶴岡市(温海IC(仮称))の早期着工、及び高速道路の利用促進の観点からスマートIC整備への支援を要望します。
福井県	舞鶴若狭道	小浜西～吉川JCT	嶺南地域において観光客の増加が見られるが、地域経済全体への波及は現段階では見られない。他の公共交通機関や環境等への影響等も不明であり、現段階では評価はできない。 国の責任において実験結果の公開と検証を速やかに行ってほしい。	地域への効果、影響(地域経済、道路交通、他の交通機関等)については、検証結果が示されていないため、判断できない。	地域への効果、影響(地域経済、道路交通、他の交通機関等)について検証を確実に行ってほしい。	地域主権の時代において地方の成長戦略を実現し、国の成長につなげるためには、国土の基礎的な社会基盤である「第一次の高速道路ネットワーク」の早期連結を、国策の第一順位として国が責任を持って取り組むべきであり、その欠落箇所(国土ミッシングリンク)の解消に必要な予算を確実に確保するとともに、今後の高速道路整備のあり方の検討については、地方の意見を十分聞きながら早急に進めることを強く求める。 なお、福井県にある中部縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道の整備は、本県の観光・産業の振興のみならず、国土の東西軸の強化につながる国にとっても重要なプロジェクトであり、「真に必要な道路」として、着実に整備促進される必要がある。
山梨県	中央道(東富士五湖道路を含む) 中部横断道	大月JCT～須走 双葉JCT～増穂	○中央自動車道富士吉田線と東富士五湖道路(大月JCT～須走IC間)については、実験の結果、高速道路利用者の大幅な増加と並行する一般道路の渋滞緩和への効果が確認されている。特に、貨物車の転換が現道への渋滞緩和に貢献していると考えられる。 このため、富士北麓の観光振興に与えるプラスの効果や来年度供用予定の都留ICのフルインター化による渋滞緩和への更なる効果が見込めるものとする。 ○中部横断自動車道については、無料化による高速道路の新規需要の喚起により、自動車交通が一般道路から大幅に転換していることから、貨物車や普通車の走行時間短縮に効果が出ていると考える。	○現在実験中の2区間については、効果が充分期待できることから、継続して実施することを要する。 ○追加区間については、 ①中央自動車道一宮御坂IC～葦崎IC 28.1 km ②中央自動車道双葉SIC～双葉JCT 1.9 km などの案が考えられる。 ①は中央自動車道への交通の転換により、並行する国道20号の渋滞緩和を図る案であり、 ②は中部横断自動車道の利用者を対象として、現在の実験区間を延伸することで、双葉JCTから白根IC間の利用を喚起し、利用者数の一層の拡大を図る案である。	○高速道路無料化社会実験により、県内の実験区間においては、大きな効果が期待できることから、今後の社会実験の検証も踏まえる中で、現在の実験区間の恒久的な無料化について要望する。	○高速道路ネットワークの整備とともに、本県においては県境における渋滞が深刻化しており、中央自動車道小仏トンネル付近や、東富士五湖道路須走IC付近における著しい渋滞は、本県の産業、経済や観光などに大きな影響を及ぼしているため、中央自動車道上野原以東の拡幅整備計画の早期策定や、須走道路及び御殿場バイパスの整備推進に積極的に取り組むよう要望する。 ○また、ミッシングリンク区間を有する本県にとって、高速道路の整備のあり方や高速道路の段階的な原則無料化、更には上限料金千円降後の新料金制度は密接に関連するとともに、県民生活にも大きな影響を及ぼすことから、地方の意見を聞く中で、議論を進めるよう要望する。
長野県	安房峠道路	中ノ湯～平湯	安房峠道路における無料化社会実験の地域への効果・影響は現時点では不明であり、評価することは難しいと考える。	無料化社会実験区間の見直しや追加にあたっては、地域間(全国的)で不公平とならないよう検討されたい。	・国費により高速道路を無料化することに対し、国民の合意形成を図ることが必要と考える。 ・高速道路の無料化に伴い、地方の有料道路についても無料化を求める声が強まると推測されることから、地方有料道路の料金引き下げも可能とする制度の拡充を検討願いたい。 ・無料化社会実験による交通量の増加に伴い、安房峠道路に接続する一般道路、特に奈川渡ダム付近の整備が従来に増して重要となっている。当該区間の国直轄での整備を早急に着手願いたい。	高速道路は繋がってこそ最大限の効果が現れることから、ミッシングリンク解消に向け高速道路整備を推進願いたい。(本県では、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、中部縦貫自動車道)、また、高速道路の安全性、快適性、定時性確保のため、4車線化についても推進願いたい。(本県では、上信越自動車道)
岐阜県	安房峠道路	中ノ湯～平湯	これまでに交通量の増加が確認されていますが、現段階で評価することは困難です。	安房峠道路の無料化社会実験については、効果や影響が確認されていないことから、今後も実験の継続が必要と考えます。	高速道路の無料化については、交通量の大幅な増加により一般道路の渋滞緩和や地域産業、観光の活性化が期待できる一方、交通渋滞や交通事故の増加など様々な問題点の発生が想定されることから、社会実験により課題を十分に把握され、必要な対策を実施されたい。	1. 東海北陸自動車道をはじめとする第4回国幹線会議で承認された4車線化区間については早急に事業着手されたい。その際、4月に示された改正案と同様に地方の負担が発生しない仕組みとされたい。 2. 全国14,000kmの高規格幹線道路網は、国の根幹的な社会基盤であり、国が責任をもって整備されたい。 3. 飛騨トンネルや恵那山トンネルの特別料金を撤廃されたい。
静岡県	西富士道路	西富士～富士	東富士五湖道路の県内4km区間については、並行路線も含めた交通量などの客観的データが示されていないことから評価は困難。 西富士道路については、並行する国道139号の交通量が2割減少し、特に、これまで慢性的な渋滞が発生していた国道139号富士宮市小泉権現交差点の渋滞が解消されるという効果が出ており、一定の評価はできる。なお、地域経済等への効果・影響については、客観的な分析結果の公表を待ちたい。	県内で社会実験を行っている区間の見直しについては、今後総合的な分析結果が示された時点での判断となると考えている。 今回の実験中の路線を除くと、本県における対象となる路線は東名高速道路のみとなる。仮に東名高速道路を実験区間に追加した場合、社会に与える影響は計り知れないため、経済効果や環境、他の交通機関への影響を総合的に分析した上で慎重な対応が求められる。	高速道路料金の原則無料化については、対象地域の観光振興等でプラス効果が期待できるが、①高速道路が繋がっていないところ(ミッシングリンク)をどう整備するか、②今後の多額の維持管理費をどう工面するか、③無料化による公共交通や環境面への影響はどうか、等を総合的に考えて行うべきであると考えられる。 併せて検証に当たっては、これまでの高速道路利用者の負担から、広く国民全般の負担という形に変更されることになるため、一般道路の整備や管理等に振り向けるべき予算の一層の削減が懸念される。	高速自動車国道をはじめとする高規格幹線道路網は、国民の暮らしの向上や活力ある国土形成にとって欠くことのできない、極めて重要な社会基盤であるにもかかわらず、未だその供用率は6割台にとどまっている。 急激な円高や株安による景気の腰折れが懸念される中、我が国の国際競争力を強化し、持続的な経済成長につなげるとともに、地震や台風などの自然災害に対して安全・安心な社会を実現するためには、基盤施設となる高規格幹線道路網の構築が必要不可欠である。 そのためには、高速道路の無料化の有無にかかわらず、国家戦略として所要の道路予算を確保し、国土ミッシングリンクの解消など、真に必要な高規格幹線道路網を一日も早く整備することが重要である。

○ 実験区間のある都道府県 (31)

都道府県・政令市	路線名	対象区間	1. 現在実施中の社会実験の評価について	2. 今後の実験区間の見直しや追加について	3. その他無料化社会実験についての意見	4. 高速道路全般についての意見
三重県	伊勢道・紀勢道	津～伊勢・紀勢大内山	<p>県が把握している社会実験開始後の状況をみると、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内の社会実験実施区間(津IC以南の伊勢自動車道、紀勢自動車道全線)においては対前年比で1.5～2倍程度に交通量が増加している。また、並行する一般道路では交通量の減少、渋滞の減少等により移動時間が短縮されるなど、道路交通の観点からは、高速道路が有効に活用され一定の効果が得られていると考えている。 ・社会実験実施区間においては、低速車の増加等による走行速度の低下やIC付近の渋滞増加などの課題もあることから高速道路としての機能を確保するためにそれらの対策も併せて行う必要がある。 ・経済面での効果については、一部の観光施設で入り込み客数の増加がみられたが、天候や経済状況等の影響もあり、無料化の効果かどうかは把握できていない。 <p>今後も引き続き評価を行うために、高速道路や周辺道路の交通量変化の把握や地域経済、観光、公共交通機関等への効果や影響について県としても調査を行い、また国や高速道路会社の調査データ等も提供していただきながら状況を把握してまいりたい。</p>	<p>県が把握している社会実験開始後の状況をみると、現在の社会実験が実施されている区間では、高速道路が有効に活用され一定の効果が得られていると考えている。</p> <p>社会実験実施区間の延伸については交通量の増加による影響等を慎重に検討することが必要と考える。</p> <p>伊勢自動車道における無料化社会実験区間の延伸については、無料化による効果と交通量の増加に伴う新たな渋滞などによる影響について十分検討する必要があると考える。</p> <p>新名神高速道路、東名阪自動車道については、国土の骨格をなす道路であり無料化を行うべきではないと考える。特に東名阪自動車道では慢性的に渋滞が発生していることから無料化を行うと状況の悪化が懸念される。</p>	<p>県が把握している社会実験開始後の状況をみると、現在の社会実験が実施されている区間では高速道路が有効に活用され一定の効果が得られていると考えている。</p> <p>三重県内の高速道路の整備はまだ遅れていることから、今後、無料化の本格的実施に向けての検討を行うにあたっては、必要な高速道路の整備や維持管理に要する費用とそれらに対する負担のあり方について総合的に判断することが必要であると考える。</p>	<p>県内の高速道路の整備はまだ遅れており、北・中部地域では東名阪自動車道などで交通渋滞が発生し、南部地域では大雨等により道路が寸断されるなど、県民生活や産業経済活動に大きな影響を与えている。</p> <p>県としては、重点事業として県内道路ネットワークの骨格をなす幹線道路の整備に取り組んでいるが、未供用区間やミッシングリンクとなっている未事業化区間が多く残っている。</p> <p>この状況を解消するために以下の取り組みが是非とも必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中部圏と近畿圏を結ぶ21世紀の日本を支える新名神高速道路の整備促進 ・新名神高速道路の開通に合わせた亀山西ジャンクションのフルジャンクション化 ・紀勢自動車道事業実施区間の式年遷宮までの開通 ・紀伊半島の「新たな命の道」となる紀勢自動車道のミッシングリンクとなっている未事業化区間(尾鷲南～尾鷲北、新宮～熊野)の早期事業化 ・中部圏の広域ネットワークを形成する東海環状自動車道の整備促進 <p>また、これら取り組みを行うために必要な予算の安定的な確保と、未整備区間の早期事業化に向けた制度を確立していただきたい。</p>
京都府	舞鶴若狭道 京都丹波道路	小浜西～吉川JCT 丹波～沓掛	<p>無料化社会実験は、地域間の交流を促進し、京都府北中部の地域経済の活性化に寄与しており、評価できる。ただし、他の公共交通機関に対する配慮が課題である。</p>	<p>無料化社会実験は、沿道施設の観光客の増加や京都舞鶴港を利用する物流車両の増加など、地域経済の活性化に寄与しており、引き続き、舞鶴若狭自動車道及び京都縦貫自動車道において、継続して実施していただきたい。</p> <p>無料化社会実験区間に接続する府公社の有料道路についても、引き続き、ETC料金割引社会実験を継続して実施できるよう支援をお願いしたい。</p> <p>なお、市町村から京奈和自動車道を実験路線に追加してほしいとの意見がある。</p>	<p>物流コストや地域経済への波及効果の検証、渋滞や他の公共交通機関の利用者減少等に対する措置を講じる必要がある。京都府においては、北近畿タンゴ鉄道について路線維持ができるよう運営支援の必要性がありお願いしたい。</p>	<p>国土ミッシングリンクの早期結合を図られたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都縦貫自動車道については、目標年度に完成するよう必要な予算を確保されたい。 ・新名神高速道路については、第二京阪道路の全線開通後も名神高速道路の渋滞状況が改善しておらず、京滋バイパスで渋滞が激増しており、未着工区間(大津・城陽間、八幡・高槻間)を一日も早く着工されたい。
京都市	京都丹波道路	丹波～沓掛	<ul style="list-style-type: none"> ・京都市域と京都府北部方面等が身近になったとの声も聞かれますが、本市においてはその効果を定量的に把握できていないのが現状である。 ・一方で、沓掛IC周辺の一般道路において交通混雑が認められる等、懸念されることもあり、国土交通省におかれては、社会実験に伴う効果や影響を十分に把握し、課題についてはその対応を検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路無料化社会実験の趣旨を鑑みた場合、三大都市圏等の高速道路は社会実験の対象路線としない等といった一律な考え方ではなく、高速道路及び一般道路の利用状況等を勘案したうえで、社会実験の対象区間を決定していただきたい。 ・京都市域においては、京都高速道路新十条通の利用交通量が極めて少なく、国道1号東山トンネル付近では依然として渋滞が見られるなど、その整備効果が十分に発揮されていないことから、京都高速道路、特に新十条通を実験区間として追加していただきたい。 		
兵庫県	舞鶴若狭道	小浜西～吉川JCT	<p>○ 本社会実験については、地域からプラス面、マイナス面の様々な意見が出ている。</p> <p>○ 実験開始後まだ4ヶ月と短く、秋から冬にかけての影響が予測できないことや、社会実験以外の要因による影響も考えられることから、社会実験の効果・影響の見極めには、まだしばらくの時間が必要であり、「現時点では評価できる段階にない」と考える。</p> <p>○ 今後、国において兵庫県内の十分な社会実験の効果検証と積極的公表をお願いしたい。</p> <p>(主な地域からの声)</p> <p>1 プラス面</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 高速道路の利便性向上 ・無料化により短区間利用がしやすくなった。 ② 地域の活性化 ・舞鶴道の各IC周辺の「道の駅」や小売店等の売り上げが増加した。 ・舞鶴道沿線のイベントへの来場客数が増加した。 <p>2 マイナス面</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 生活環境の悪化 ・舞鶴道本線の騒音による周辺住民からの苦情が増加した。 ・舞鶴道へのアクセス道路(県道大沢新東吹線(篠山市)等)で渋滞が発生している。 ・無料化の影響による中国道の渋滞に伴い、中国道沿いの幹線道路(国道176号や県道大沢西宮線)が渋滞するとともに、その影響で生活道路に通過交通が流入している(西宮市名塩地区等)。 ② 観光客数の減少 ・但馬地域で観光客数が減少した。(城崎温泉、湯村温泉、出石等) ・冬の観光シーズン(か、温泉等)に向け、さらなる減少が危惧される。 ・淡路地域で観光客数が減少した。 ③ 公共交通機関の利用者数の減少 ・JR福知山線、北近畿タンゴ鉄道等の利用客数が減少した。 <p>3 その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 上記マイナス面の対策 ・国道176号(名塩道路)の早期開通を国に要望(2①の対策)。 ・北近畿豊岡自動車道の早期開通を国に要望(2②の対策)。 ・無料化によるマイナス影響対策(騒音対策及び競合する他の公共交通機関の維持に向けた支援等)を国に要望(2①、③の対策)。 ② 兵庫県内の社会実験の十分な効果検証と積極的公表を要望。 	<p>・国の総合特区制度に応募した「あわじ環境未来島構想」の実現に向け神戸淡路鳴門自動車道を追加していただきたい。</p>	<p>① 本県では、舞鶴自動車道のみが社会実験の対象となっているが、そもそも、高速道路無料化社会実験は、受益者負担のあり方や他の交通機関との関係等を見定めた上で実施すべきであるにもかかわらず、全体像なしに実施されている。</p> <p>まず、高速道路無料化の全体像を示した上で、高速道路の料金設定が適正なものとなるよう社会実験を実施すべきと考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ② 競合する他の公共交通機関の利用者数の減少、一般道路の渋滞悪化等、無料化によるマイナス影響について、財源確保をはじめとする必要な措置を国の責任において実施していただきたい。 	<p>1 新たな料金施策</p> <p>これまで、本県から下記のとおり提案しているように、公平で利用しやすい高速道路料金体系が実現されるよう、地域の意見を反映させるとともに、地域振興や利用者の視点から適切なものとしていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 本州四国連絡道路 ① 料金体系をNEXCOと同様にすること ② NEXCOとの連続利用において二重払いを行わないこと ③ 競合する他の公共交通機関への支援については、国の責任において救済措置を講ずること ④ 出資地方公共団体に対し、平成24年度以降の追加出資を求めないこと (2) 阪神高速道路 ① 対距離料金制の導入、料金圏の撤廃の方向で検討することについては同意する ② 本県利用車の値下げ台数が値上げ台数を上回る対距離料金に変更すること ③ 本県利用車の支払総額が、現行基本料金と同等以下に低減すること ④ 特定料金区間や政策的な料金割引(環境ロードプライシング等)は、導入理由を踏まえ継続すること ⑤ 現金利用者(全体の15%)の過大負担を解消すること(案案:現金利用は全区間900円) ⑥ 新神戸トンネル連続利用割引を継続するとともに、新たな料金の導入に合わせて新神戸トンネルを阪神高速道路ネットワークに組み入れること <p>2 高速道路のミッシングリンクの解消</p> <p>県内外の交流・連携を促進し、地方の生活や社会・経済活動を支えるために必要な高速道路のミッシングリンクを早期に解消すべきである。</p> <p>(ミッシングリンクの解消の対象路線)</p> <p>名神湾岸連絡線、北近畿豊岡自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道、播磨臨海地域道路、大阪湾岸道路西伸部 等</p> <p>3 地域主権による高速道路の運営(都市圏高速道路等の一体的運営構想の実現)</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 地域が阪神都市圏の高速道路等(阪神高速道路、西日本高速道路、地方道路公社の有料道路等)を一体的に運営し、運営主体間で異なる料金体系を一元化できるようにしていただきたい。 ② その料金収入により、地域の責任と判断で地域自らが戦略的に整備(早期のミッシングリンク解消)と維持管理を実施できるようにしていただきたい。
鳥取県	安来道路	米子西～東出雲	<p>本県の実験区間は僅か600m程度であり、地域への直接的な効果・影響は少ないと捉えているが、県西部の水木しげるロードで入込客数が激増している要因には、安来道路(米子西～東出雲)や山陰自動車道(松江玉造～出雲)における無料化社会実験の効果も少なからずあると考えている。</p>	<p>岡山米子線の県内区間(米子自動車道)については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流拠点である境港(重点港湾)と山陽・関西方面を結ぶ区間であることから、物流コストの低下 ・周辺に国立公園大山や水木しげるロードなどの主要観光地が点在していることから、観光圏の活性化 <p>等により地域経済への大きな効果が期待できることから、実験区間に追加して頂きたい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・競合する公共交通機関への無料化社会実験の影響を検証し、必要に応じて支援を検討頂きたい。 ・無料化社会実験により建設時の想定以上に増加する交通量に対応するため、追い越しレーンの増設等を検討頂きたい。 	<p>地域主権の時代において地方の成長戦略を実現し、国の成長につなげるためには、国土の基礎的な社会基盤である「第一次の高速道路ネットワーク」の早期連結を、国策の第一順位として国が責任を持って取り組むべきであり、その次落箇所(国土ミッシングリンク)の解消に必要な予算を確実に確保するとともに、今後の高速道路整備のあり方の検討については、地方の意見を十分聞きながら早急に進めることを強く求めます。</p>

○ 実験区間のある都道府県 (31)

都道府県・政令市	路線名	対象区間	1. 現在実施中の社会実験の評価について	2. 今後の実験区間の見直しや追加について	3. その他無料化社会実験についての意見	4. 高速道路全般についての意見
島根県	松江道・山陰道 浜田道・江津道路	松江玉造～出雲・三刀屋木次 江津・浜田～千代田JCT	社会実験では高速道路利用の増加と現道の渋滞緩和効果がみられます。また、高速道路の利用向上により地域間の交流促進、観光の振興、企業活動の活発化が期待される一方で、現道沿いの商業施設の利用者減少や、他の交通機関への影響も懸念されます。 今後、社会実験の更なる調査、分析が必要と考えます。	道路交通や公共交通機関への影響、県内の経済活動への様々な効果・影響を把握するためには、短期間ではなくある程度の期間にわたっての実験が必要と考えており、現在の実験区間について、引き続きの実験継続を求めます。	県内の無料化社会実験による実績データや各種効果・影響の調査結果について県への問い合わせもあるため、速やかに詳細な公表を求めます。 他方、本県を始め高速道路の整備がまだ十分でないところがあり、無料化の本格的な実施については、全国的な高速道路整備状況を見ながら、整備と無料化が両立するような対応が必要と考えます。	国土の基礎的な社会基盤である高速道路ネットワークの早期連結を、国策の第一順位として国が責任を持って取り組むべきであり、その欠落箇所(国土ミッシングリンク)の解消に必要な予算を国は確実に確保するとともに、今後の高速道路整備のあり方の検討については、地方の高速道路の整備が進む方向での結論を早急に出して頂くよう強く求めます。 特に、本県の山陰道においては、平成18年3月に都市計画決定済みの湖陵・多伎間、大田・静間間、及び平成22年10月に都市計画決定された三隅・益田間の3区間は事業実施環境が整っているため、速やかな新規事業着手を求めます。また、都市計画決定の手続きに着手出来ない温泉津・江津間、益田・山口県境間の2区間について、速やかに都市計画決定に着手できるようにお願いするとともに、国の成長戦略の目標年次である2020年を目途に山陰道全線のネットワーク完成を求めます。
岡山県	岡山道	北房JCT～岡山JCT	現時点においては、県内の一部の観光地では観光客が増加したとの声がある一方、物流業界では無料化区間の距離が比較的小さいことから効果は限定的とする見方もある。 また、並行する国道180号からの交通転換も顕著に現れておらず、他の公共交通機関への影響などについても明確でないことから、現時点では評価が困難である。 引き続き、社会実験による効果と影響について、詳細に検証される必要がある。	本県の社会実験区間は、他県のように有料道路の端末区間ではなく、他の高速道路と連結するジャンクション間となっており、利用者にとって無料化の区間が分かりにくいことから、ジャンクション間を包含する最寄りインターチェンジ間に実験区間を拡大するよう見直すべきである。	社会実験による地域活性化の効果や公共交通機関への影響などを検証するとともに、無料化に必要な財源を明示した上で、地域の意見を幅広く取り入れ、慎重に検討すべきである。	高速道路は、地域間格差の是正と地域活性化を図るうえで最も重要な社会基盤であることから、ミッシングリンクとなっている中国横断自動車道姫路鳥取線の整備促進や岡山米子線の4車線化が急務である。 また、料金制度の見直しについては、その効果と影響、見直しに必要な財源を明示した上で、地域の意見を幅広く取り入れ、慎重に検討すべきである。 さらに、料金制度の見直しによって公共交通機関などへ影響が生じる場合には、国の主体的な責任において対策を検討し、必要な措置を講じるべきである。
	岡山市 岡山道	北房JCT～岡山JCT	今回の社会実験による岡山市への影響は、道路交通、地域経済、他の交通機関等いずれの面からも限定的と考えられる。	既存の高速道路を都市内幹線道路として、また都市内の通過交通の迂回路として活用することにより、一般道路の渋滞緩和や都市内交通の円滑化が期待される区間について社会実験を行っていただきたい。 ・山陽自動車道(玉島ICから備前IC(早島IC・岡山総社IC含む))		社会実験により得られる道路交通、地域経済、公共交通等への影響を勘案しながら地域の実状や意見を反映させるため、高速道路等の整備のための財源確保のあり方を検討するとともに、地方のニーズを踏まえた利用しやすい料金体系にしていただきたい。 特に瀬戸大橋については、本州と四国の連携と交流を支える重要な道路であり、その機能や役割を十分発揮できるよう、他の高速道路並の利用しやすい料金にしていただきたい。
広島県	浜田道・江津道路 広島呉道路	江津・浜田～千代田JCT 仁保～呉	○広島呉道路の呉～天応東間では、実験前後で約2倍の交通量となり、広島呉道路の呉IC出口では通勤時や休日に渋滞が発生している。 ○並行する国道31号の呉～天応東間では、約4割の減少となり、国道31号の渋滞緩和効果としては現れているが、新聞等によると、フェリー利用の減少や国道沿いの商店の売上減少などが報道されている。 ○については、地域経済への効果、並行するJRやフェリー等他の公共交通機関への影響、環境への影響等の分析や検証が国により行われた後に、社会実験全体の評価を行いたいと考えている。	○中国自動車道は、並行する山陽自動車道と比較して交通量に大きな差があり、有効に活用されていない。 ○このため、中国自動車道及び広島自動車道が無料化されることによって、山陽自動車道の渋滞緩和による広島空港などへのアクセシビリティの向上や観光振興、地域活性化等、大きな効果を期待できることから、無料化社会実験区間として追加選定していただきたい。	○無料化社会実験については、総合的な交通体系の観点から、航路、鉄道、バス等の公共交通機関への影響について、十分な検証が必要と考える。 ○このため、高速道路の原則無料化の導入に当たっては、これらの影響に併せ、環境への負荷なども十分に踏まえたうえで、慎重に検討する必要がある。	○高速道路の原則無料化について 高速道路の料金は、高速道路本来の「高速性」や「定時性」、「快適性」等の機能を著しく損なわない程度であり、かつ将来にわたる適切な維持管理に配慮した、利用者にとって使いやすい料金を設定すべきであると考えている。 ○地域交通の安定的な維持確保について ・高速道路料金制度について、既に定着している通勤割引や平日昼間割引を継続し、生活交通を阻害するような値上げとなる制度見直しを行わないでいただきたい。 ・とりわけ、現在「生活対策」で実施されている、しまなみ海道の通勤割引や平日昼間割引を、平成23年度以降も継続していただきたい。 ・離島航路のみならず、既に高速道路料金等の影響を受けている生活航路については、国の責任において迅速かつ適切な措置を講じていただきたい。 ○本州四国連絡高速道路出資金について 基本料金引下げの原資とするために提案された、本州四国連絡高速道路出資金地方公共団体に対する平成24年度以降10年間の出資延長を求めないでいただきたい。
愛媛県	松山道	松山～大洲 大洲北只～西予宇和	国土交通省から実験開始後1ヶ月の状況が発表されており、様々な分野で好影響・悪影響の両側面が現れているようであるが、公共交通機関の状況は1週間のデータのみであることなど、発表された資料からでは、高速道路の走行状況や地域経済への効果及び他の交通機関への影響等について、十分に分析できず、無料化社会実験自体への評価は困難である。 ただ、本県内においては、南予地域の一部の観光施設において入込客数が増加するなどの効果はあるものの、高速道路の走行速度低下、渋滞や事故の増加、また、高速道路の無料化に伴う公共交通機関の輸送者数減少や、高速道路と並行する一般国道56号沿線における飲食施設や農産物販売所などの利用客減少などの弊害も出ている。	1で記載したとおり、現在実施中の無料化社会実験への評価が困難な状況であるため、その見直し等について言及できる段階には、ない。 なお、しまなみ海道は、海峡を縦断する原付・自転車道が併設され、島民の生活道路としての役割とともに、多くの観光資源を備えた瀬戸内海に浮かぶ島々の風景や瀬戸の潮流を眺望できる「サイクリングの聖地」として国内外から高い評価を受けており、沿線の自治体では、気軽にサイクリングを満喫できるようレンタサイクルを運営し、大会等の各種イベントを実施するなど、サイクリングを中心とした地域振興に努めている。 軽車両は、環境面や橋の維持管理面において悪影響を及ぼすとは考えられないものであり、歩行者は無料となっていることから、しまなみ海道原付・自転車道において、軽車両通行料金の無料化社会実験を実施していただきたい。	1で記載したとおり、好影響と悪影響のどちらの側面が大きいか現時点での判断は困難であるが、少なくとも、無料化社会実験対象区間と並行して運行しているJRや高速バスなどの公共交通機関など、社会実験により悪影響を受けている分野へは、早急に対応策を講じていただきたい。	地域主権の時代において、地方の成長戦略を実現し、国の成長につなげるためには、国土の基礎的な社会基盤である「第一次的高速道路ネットワーク」の早期連結を、国策の第一順位として国が責任を持って取り組むべきであり、その欠落箇所(国土ミッシングリンク)の解消に必要な予算を確実に確保するとともに、今後の高速道路整備のあり方の検討については、地方の意見を十分に聞きながら早急に進めることを強く求める。 高速道路は、地域の経済振興、観光振興及び災害対策などの観点から、必要不可欠な社会基盤であり、ネットワーク化され多くの利用者に有効に活用されてこそ、本来の機能が発揮できるものであるため、限られた財源の中で高速道路施策を運営していく以上は、料金無料化よりも、本州四国連絡高速道路も含め、全ての国民が平等に利用しやすい料金体系を構築するとともに、欠落箇所(国土ミッシングリンク)の整備を促進すべきと考える。 なお、高速道路料金制度の見直し(原則無料化や上限料金の導入)にあたっては、公共交通機関への影響についても十分配慮し、国において総合的な交通体系のあり方を検討するとともに、必要な対策についても国が講じるべきと考える。 また、本州四国連絡高速道路について、出資地方公共団体に対し、平成24年度以降の追加出資を求めないこと。
高知県	高知道	高知～須崎東	○一般国道から高速道路へ利用者が移行(8,300台から17,000台に増加)し、並行する一般国道の交通量が減少(11,900台から6,000台)したことから、一般国道の走行性が向上したと推測される。 ○これまでの高速道路料金割引に加え、無料化社会実験の開始により、県内の鉄道を中心に大幅な減収などの影響が見受けられる。公共交通機関への影響を踏まえた、適切な支援等が必要と考える。	○高速道路の無料化については、道路交通の面などで一定の効果が見られる半面、競合する公共交通機関などへの影響も懸念されることから、実験区間の見直しや追加にあたっては、現在実施中の社会実験の結果を踏まえ、慎重に検討していただきたい。		○「国土ミッシングリンクの解消」を最優先事項として取り組まれるよう希望します。 ○観光客や企業の誘致などで地域に不利益が生じないよう、本州四国連絡高速道路の通行料金については、全国一律の料金制度となるようお願いいたします。

○ 実験区間のある都道府県 (31)

都道府県・政令市	路線名	対象区間	1. 現在実施中の社会実験の評価について	2. 今後の実験区間の見直しや追加について	3. その他無料化社会実験についての意見	4. 高速道路全般についての意見
福岡県	八木山バイパス 椎田道路	穂波東～篠栗 築城～椎田	八木山バイパスと椎田道路の無料化社会実験については、両道路の通行台数が大きく増加するなど、地域の活性化に貢献していると考えられるため評価できる。	八木山バイパスと椎田道路については、地域活性化への効果がみられることから、今後も実験の継続が望ましい。		高速道路の無料化については交通体系全体の中で考えるべきであり、高速道路の維持管理や新たな道路整備、及び債務償還の財源を受益者負担によらず別途確保する必要があることから、その政策効果を見極め慎重に検討すべき。
佐賀県	西九州道 (武雄佐世保道路及び佐世保道路)	武雄JCT～ 佐世保中央	今回の社会実験では、佐賀県内ではあまり大きな変化があるとは思いますが、この社会実験の結果を国において十分に検証し、議論する必要があり、次のどう計画に結びつけていくのかをしっかりと見ていきたいと思っています。	実験区間の見直しや追加については、様々な意見があることから、今回の社会実験の結果を十分に検証して議論する必要があると考えます。		道路、空港、港湾、新幹線等で構成される広域交通網の整備については、企業誘致、観光振興、地場産品の市場拡大など、多くの効果が期待できることから、地域の発展のため重要であり、地方に残されている高速交通網のミッシング・リンクの解消に向けた取り組みを着実に進めていく必要があると考えます。 高速料金体系の見直しにより、マイカー利用者の負担軽減による休日の高速道路の利用増加など一定の効果が認められる一方、新たな渋滞箇所の発生や定時性に係る信頼性の低下など不安要因もあり、高速道路の無料化については、旅客流動における機関分担の変化など社会実験の結果を十分に検証、議論していく必要があると思います。
長崎県	西九州道 (武雄佐世保道路及び佐世保道路) 長崎バイパス	武雄JCT～ 佐世保中央 古賀市布～川平	本県に関しては、2路線2区間45kmで社会実験が行われている。移動コストの引き下げや、観光振興などプラス評価できるものと、渋滞の発生や他の交通機関の収益への影響などマイナス評価されるものがあるが、さらに詳細な分析が必要である。	西九州自動車道において、一部のインター区間で、限られた時間帯に、交通渋滞が認められているが、地域から見直しを求める声は上がっていない。	本県は、西九州自動車道など規格の高い道路整備を促進する必要がある。高速道路の無料化よりも道路整備に必要な財源を確保すべきである。	西九州自動車道の新全線開通や長崎自動車道の4車線化整備について、国の責任において、最後まで、計画的かつ早期に実施すべきである。
熊本県	八代日奈久道路	八代JCT～日奈久	本県における対象区間は、南九州西回り自動車道「八代南～日奈久間」の12kmであり、新たな渋滞が発生していないことや並行する国道3号の交通量の減少は報告されているものの、現段階で効果・影響に関する情報はほとんどなく、また、この区間の社会実験の費用やそれに対する効果について、実験実施者の国から何も示されていないことから、現段階では評価できない。 なお、本県での対象区間における無料化社会実験による公共交通機関への影響は限定的ではないかと考えている。	本年度の実験区間の選定に係る情報が公開されていないこと、また、現段階で社会実験の効果や影響について整理、検証が行われていないことから、今後の本県における実験区間の見直しや追加について、具体的に言及することはできない。	交通混雑の解消や交通事故防止、環境問題におけるCO2削減に向けた取り組み、更には今後増加する高齢者等交通弱者の移動確保については、公共交通機関の利用率を高めていくことが重要であるが、全国的には、社会実験の実施により、一般道の渋滞緩和が報告される一方で、公共交通機関の利用者の減少に加え、新たな渋滞の発生や高速道路の定時性の低下などの影響が報告されている。 本年度の九州知事会の特別決議においても、高速道路の無料化については、整備された社会資本の利用促進といった点では一定の効果が認められる一方で、高速道路整備財源等の安定確保や競合する公共交通機関への影響など、多くの懸念があるとしている。 したがって、九州知事会の特別決議と同様、社会実験の実施にあたっては、高速道路及びその周辺の道路、公共交通機関などに対する影響について十分な検証を行い、交通体系全体に配慮したうえで慎重に検討されるとともに、フェリーなどの競合する公共交通機関等の維持確保に必要な支援策の拡充を図られたい。 また、平成22年度においては、高速道路無料化社会実験の予算が確保されると同時に道路整備に必要な予算が大幅に削減されたことから、平成23年度は、道路整備について十分な予算を確保したうえで、社会実験の予算は別途確保されたい。	現在実施されている自家用車両の「休日特別割引」に関して、各公共交通機関においては、制度施行前の平成20年度と比較すると収益等は相当悪化している。 このような休日特別割引の負の影響については国の責任できちんと対処すべきと考えているが、本年は、8月のお盆期間については全期間への制度適用をやめることで渋滞が回避されるなどの結果が公表されており、休日割引制度のあり方についても、国において十分検討いただきたい。 また、本県は、高速道路ネットワークの整備が遅れており、新幹線の新全線開通効果を県下全域に波及させ、本県の活性化を図るためには、横軸交通アクセスの改善・強化や新幹線駅を核とした幹線道路等のネットワークの早期整備が必要であり、整備促進をお願いする。 ・南九州西回り自動車道は、疲弊した水俣・芦北地域の復興策として重要な道路で早期整備が必要であるにも関わらず、本年度予算が対前年比86%と落ち込んでおり、計画的・集中的な整備が必要である。 ・九州における循環型高速道路ネットワークで、整備が遅れている横軸を構成する九州横断自動車道延岡線は、本県では未だ供用区間がないにも関わらず、本年度予算が対前年比65%と落ち込んでおり、計画的・集中的な整備が必要である。 ・中九州横断道路については、本年度から阿蘇大津道路が休止されたが、この道路は高規格幹線道路と一体となって九州における循環型の高速度交通網を形成し、阿蘇をはじめとする九州の主要観光地や企業集積地の活性化に大きな役割を果たすものであり、計画的・集中的な整備が必要である。まずは、早期の阿蘇大津道路の工事着手及び阿蘇大津道路と一体となって機能する大津熊本の整備区間指定が必要である。 ・熊本都市圏と天草市を結び、県土の横軸として高速交通網を形成する熊本天草幹線道路については、天草地域の活性化に不可欠な道路であり、計画的・集中的な整備が必要である。
大分県	宇佐別府道路・ 日出バイパス 東九州道 大分道 大分道	宇佐～日出 大分米良～佐伯 日出JCT～速見 大分～大分米良	現時点においては、社会実験開始後1ヶ月の交通量等に関する調査結果が(国から)公表されているにとどまっているが、その情報によれば、無料化に伴い観光施設等への入り込み客数の増加など地域経済の活性化とともに、通勤・通学など日常生活の利便性の向上や、一般道の渋滞緩和など一定の効果があるものと考えられる。 他方、高速道路原則無料化については、 1) 東九州自動車道をはじめとする高速道路ネットワーク実現が遅れること 2) 渋滞の増加により高速道路の定時性を損ない、物流に悪影響を及ぼすこと 3) 高速道路も大事だが、長距離フェリーや高速バスも含めた全体の総合交通体系の構築・維持に影響があること を心配している。 社会実験の評価については、今後、各般の影響について広範な分析結果を見ながら判断していく必要があると考えているので、早急に分析結果をお示し頂きたい。	本県においては、国から示された無料化実験開始後1ヶ月のデータによれば、今回の実験により、観光施設等への入り込み客数の増加や、一般道の渋滞緩和など一定の効果が顕れ、現時点においては大きな見直しは必要ないと考える。 実験区間の追加に関しては、日出JCT～大分IC間の無料化区間の拡大は、東九州自動車道の連続的な利便性向上を図り、その効果を検証するという観点では必要な取組であり、また、有料区間を迂回する大型車が増加傾向にある地方道の対策や、大分駅付近連続立体交差事業に伴う国道210号跨線橋(大道陸橋)撤去時をはじめとした大分市内の渋滞対策としても、有効な取組と考えている。 他方で高速道路原則無料化については、問1の回答のとおり、高速道路ネットワーク実現の遅れや物流への影響、さらには、総合交通体系の構築・維持への影響、といった点を懸念している。 そのため、経営的に悪影響が及ぶと考えられる長距離フェリーや、高速バスへの財政支援についても、併せてお願いしたい。	今後の社会実験を含む高速道路無料化施策については、 1) 高速道路整備を計画的・集中的に進めるための安定的な予算確保が前提 2) 併せて、地域高規格道路をはじめとした社会資本整備予算の確保も必要 3) 公共交通を活かした形で総合交通体系の維持・発展を図ることが前提 4) 各般の影響を広く調査が必要 以上の点を踏まえて、慎重に検討してもらいたい。	高速道路をはじめとした全国的な広域交通網は、地域の資源を活かした競争力確保による「地域主権」の実現と、それによる我が国全体の生産性向上を図っていく上で重要なシステムである。 しかし、戦後、交通関係の社会資本については、経済効率重視の観点から都市における整備が優先されてきた。その結果、地方においては永らく幹線交通網の未整備区間(ミッシング・リンク)が残されている。 今なお高速道路が整備されていない広域交通の「空白地域」においては、企業誘致、観光振興、地場産品の市場拡大など、いずれの産業分野においても、地域間競争において大きなハンディキャップを負っている。また、一連の路線の中にミッシング・リンクが存在する状態では既に整備された区間が本来の効果を発揮できず、これまでの投資が十分に活かされない。 とりわけ、東九州自動車道は、九州縦貫自動車道や九州横断自動車道と一体となって九州を循環する高速交通体系を形成し、東九州地域はもとより、九州全体の産業・経済や観光・文化などの一体的発展や地域間の交流・連携の推進に大きく貢献する最重要路線である。しかしながら、平成7年に全線開通した高速道路に加え、来年3月には新幹線も全線開業する西九州地域に比べ、東九州地域唯一の骨格をなす東九州自動車道の供用率は42%と半分にも満たない状況であり、「東西格差」は歴然としている。 このようなことから、真に必要な東九州自動車道をはじめとした高速道路の整備は、スピードを落とすことなく確実に実施し、それに必要な予算を確保されたい。

○ 実験区間のある都道府県（31）

都道府県・政令市	路線名	対象区間	1. 現在実施中の社会実験の評価について	2. 今後の実験区間の見直しや追加について	3. その他無料化社会実験についての意見	4. 高速道路全般についての意見
宮崎県	東九州道 (延岡南道路を含む) 東九州道 (延岡南道路を含む)	延岡南～日向 高鍋～清武JCT	延岡南道路「延岡南～門川」については、並行する一般道路(国道10号)の渋滞緩和が図られ、地元も大変喜んでいて状況であり、途中段階ではあるが、社会実験について一定の評価をしている。なお、現在の実験区間は東九州自動車道「高鍋～清武JCT」等の一部区間に限られていることから、他の公共交通機関への大きな影響はみられない。	今後の宮崎県内の社会実験については、高速道路の整備が遅れが生じなければ、実験区間を追加したうえで、ひきつづき地域経済への効果、公共交通機関や環境への影響の検証を的確に行うべきである。なお、実験区間の見直し等により、他の公共交通機関と競合する区間で実験が行われることになれば、他の公共交通機関の収益悪化や減便、廃止につながる懸念がある。	今後の社会実験のあり方としては、効果の出る特定区間だけではなく、問題がでるような区間も対象にし、社会実験区間を拡大したうえで、地域経済への効果、公共交通機関や環境への影響等の検証を的確に行うべきである。	高速道路施策の全体像が見えない。無料化や料金割引以前に、高速道路整備に関する国家ビジョンがまず議論されるべきだと考える。また、今後の高速道路整備のあり方の検討について、地方の意見を十分聞きながら早急に進めることを強く求める。 宮崎県は、全国的にも社会資本整備の遅れが顕著であり、なかでも、東九州自動車道をはじめとする高速道路の整備は、地域主権をなすための最低限の基盤であり、その整備は急務である。 国土の基礎的な社会基盤である高速道路ネットワークの早期整備は、国が責任を持って取り組むべきであり、とりわけ平成23年度予算に向けて、それに必要な予算を確実に確保するとともに、遅れている地方への重点配分を強く求める。 また、高速道路に係る施策は、鉄道、バス、フェリーなどの他の公共交通機関への影響を十分に考慮の上、検討していただきたい。
鹿児島県	東九州道 (隼人道路を含む) 鹿児島道路	末吉財部～加治木 市来～鹿児島西	今後公表される予定である効果検証結果等を見て評価したい。	社会実験による影響や効果を引き続き検証するため、現在実施中の区間の実験を継続していただきたい。	「高速道路の無料化」により、大きな影響が及ぶことが予想される公共交通が維持されるよう、高速バス、長距離フェリー、鉄道等の公共交通機関が価格競争力を維持・確保できるような支援策など必要な措置を講じていただきたい。	・地方の高速道路については、整備が計画的に進むよう、地方の声や実情に配慮のうえ、国の責任において所要の財源を確保していただきたい。 ・社会実験実施中の高速道路に接続する一般道路において、渋滞が実験前よりひどくなった箇所については、渋滞を緩和するための早期整備をお願いしたい。
沖縄県	沖縄道	許田～那覇	沖縄自動車道全線における無料化社会実験は、沖縄自動車道の有効活用や一般道の交通量低減等の一定の効果が明らかとなったことから、有意義であると考えております。 県民からは、経済的な負担が軽減されることによる肯定的な意見や、一部に渋滞があることから高速道路の高速性・定時性の確保を望む否定的な意見など、さまざまな意見があります。今後、さらに詳細なデータの収集・分析が必要であると考えます。	沖縄自動車道における無料化社会実験は、全線で実施されておりますが、3ヶ月が経過したところであり、今後、さらに詳細なデータの収集・分析を行った上で、県民意見の集約等を行う必要があると考えております。 したがって、引き続き、沖縄自動車道全線での社会実験の継続をお願いいたします。	現在の沖縄自動車道における無料化社会実験では、県内のETC普及率が低いこともあり、通行券の受け渡しによる渋滞も発生していることから、通行券の省略(チケットレス)による実験の実施や、渋滞発生区間での交通量低減対策(一定の課金等)など、効果的な実験実施のための柔軟な対応が必要であると考えております。	沖縄県の高規格幹線道路は、本土における鉄道網と同様な機能も併せ持っており、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担っております。 那覇空港自動車道小禄道路及び豊見城東道路(暫定供用)は、高規格幹線道路並びに那覇都市圏環状道路のミッシングリンクとなっているため、早期整備が喫緊の課題であります。引き続き高規格幹線道路ネットワーク構築に向けて、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

○ 実験区間のない都道府県（16）

都道府県	1. 今後の社会実験の実施についての意見	2. その他無料化社会実験についての意見	3. 高速道路全般についてご意見
宮城県	今後の社会実験については、地域への影響や他の交通機関への影響等を十分に分析し、無料化に限定することなく総合的な料金施策の検討を行っていただきたい。	高速道路無料化社会実験から1ヶ月間の検証結果では、一般道路から高速道路への交通量のシフトなど一定の効果・影響があったものと考えておりますが、今後継続して実施される実験の検証結果を十分に踏まえ、無料化に限定することなく総合的な料金施策の検討を行っていただきたい。	高速道路ネットワークの整備にあたっては、高速道路料金施策に左右されることなく着実に推進し、ミッシングリンクの解消を早期に図っていただきたい。
	都市部における渋滞等の緩和や物流コスト削減のためには無料化の方向が望ましいと考えますが、無料化のための財源を考えると、その費用が多額であり、負担する国民から見ると不公平感が残ることから、無料化に限定せず、料金体系のあり方を議論すべきと考えます。	現在の社会実験を踏まえうえて、無料化に限定せず、様々な料金体系などに関しても社会実験を行い、多面的な効果を検証すべきと考えます。	
福島県	高速道路無料化社会実験の実施については、総合的かつ慎重に検討を重ねた上で判断されるべきものと考えており、社会実験の効果や影響等について十分な検証が行われていないため、現時点では判断できない。		高速道路は、地方が経済・産業基盤を確立し発展していく上での強力な推進力となる大変重要な社会基盤であることから、これまでの進捗を確保しながら着実に整備を推進してほしい。
栃木県	実験区間の設定については、地域の意見を聞きながら、懸念される影響および対策について十分配慮した上で決定していただきたい。	無料化による交通量増加で交通渋滞等が発生し、高速道路としての機能が保持できなくなることや環境への悪影響が懸念される。無料化社会実験に要する費用によりスマートIC等の道路事業が遅延することが無いようお願いしたい。	高速道路は受益者負担の原則に基づき、利用料金を原資に整備を進めてきたが、無料化にした場合これまで整備に要した債務をどのように返済するか課題である。仮に財源を高速道路利用者以外から求めるには、その理解を得ることは非常に困難と考える。地域が望むスマートICが滞りなく整備できるようお願いしたい。計画されている高速道路ネットワークにミッシングリンクが発生しないよう着実な整備を進めていただきたい。
群馬県	高速道路料金は、受益者負担が原則と考えており、無料化社会実験に要する多額の予算のために、他の行政サービスが縮減されることを懸念している。		必要な高速道路（社会資本）整備は、着実に進められたい。現行の高速道路利便増進事業により、スマートIC整備の促進を図られたい。
埼玉県	政権公約に掲げている高速道路の無料化を進めていくのであれば、高速道路無料化社会実験を行うにあたっては、首都圏の都市部における幹線道路や公共交通機関への影響を含めた検証を行わないと、真の意味での社会実験とは言えないと考えています。このことから、本県を含む都市圏において高速道路無料化社会実験を行うべきであると考えます。	現在実施している高速道路無料化社会実験では、渋滞の発生、並行する鉄道の利用者数、高速バスやトラック輸送の定時性確保への影響などが明らかになっています。今後、高速道路無料化社会実験の区間を拡大するのであれば、現在の社会実験の検証をしっかりと且つすみやかに行った上で、交通や物流に配慮して実施するべきであると考えます。	圏央道は本県を南北に走る関越道、東北道、常磐道を結び、外環道とともに格子状の高速道路網を構築する役割を担っております。また、本県を通らなければ、信越並びに東日本各地に行くことが出来ません。本県のみならず東日本全体の物流を改善し、我が国の国際競争力を向上させるために、圏央道の整備について特段の配慮をすべきと考えます。一日も早い完成を強く望みます。高速道路の無料化が実現できないのであれば、圏央道を含む三つの環状道路がバランス良く利用されるよう、外側の環状道路料金をより低廉な水準にするなど、首都圏の高速道路を一体的に捉えた利用しやすい料金体系とするべきであると考えます。
	さいたま市	今後、マニフェストに従い、高速道路の無料化を進めるのであれば、都心部を含めるなど、社会実験の範囲の拡大が必要と考えます。また、鉄道及び高速バスなどの公共交通機関や周辺道路への影響についても検証が必要であると考えます。	社会実験の範囲拡大に伴い、首都高速道路の料金体系についても、利用者の視点に立ち、検討を行うべきと考えます。
千葉県	高速道路の無料化社会実験にあたっては、観光の振興や物流の効率化とともに、環境への影響や公共交通機関への影響なども十分に分析し、総合的に検証していただきたい。なお、本県においては、国際的な戦略拠点である成田国際空港の利便性の向上や周辺道路の混雑緩和を図るため、以下の2路線で無料化社会実験を実施していただきたい。 1 新空港自動車道 成田国際空港においては、平成22年10月13日に平成26年度中の年間発着枠30万回化が正式に合意されるなど、我が国最大の国際拠点空港として機能拡充が進められているところである。現在、通行料金の試行割引を実施している成田スマートインターチェンジを有効活用し、並行する国道295号の混雑緩和による成田国際空港への「人」や「もの」の定時制の確保や、利便性の向上を図るため、新空港自動車道において無料化社会実験を実施していただきたい。 2 東関東自動車道（成田IC～潮来IC） 千葉県北東部や茨城県からの成田国際空港の利便性向上や、通勤時間帯を中心とした慢性的な交通渋滞が発生している国道51号や県道成田小見川鹿島港線の混雑緩和を図るため、東関東自動車道の成田インターチェンジから潮来インターチェンジ間において無料化社会実験を実施していただきたい。	高速道路については、料金の無料化だけでなく、首都高速道路も含めた料金体系の見直しや、整備手法も含め、総合的に政策決定し、早期に方針を示していただきたい。現在実施している無料化社会実験の対象区間については、休日上限1000円による渋滞発生頻度や、他の交通機関への影響などを総合的に勘案して選定するとされているが、今後、無料化社会実験を実施する区間について、具体的な選定理由を示されたい。また、首都圏における社会実験においては、渋滞の発生や公共交通機関への影響、経済性などを勘案し、無料化だけでなく、段階的な料金引き下げなどについても検討していただきたい。	高速道路は、我が国の中枢である首都圏において、国際競争力の強化や、地域の活性化に資する最も重要な社会基盤であることから、高速道路の料金やネットワークの整備に関して、以下の点について検討されたい。 1 東京湾アクアラインの通行料金の引下げ 東京湾岸部の高速道路を環状につなげる東京湾アクアラインについては、首都圏における交流・連携の強化、地域経済の活性化や都心部の迂回機能の強化などを目的に、国の協力を得て、昨年8月1日から平成23年3月まで、ETC車を対象に、普通車800円などとする社会実験を実施している。この社会実験により、実験開始から本年9月までの交通量は実験前に比べて1.5倍に増加し、特に、2月以降の平日の大型車は2倍以上に増加するなど、首都圏の「人」「もの」の動きが活発化され、経済活性化などの効果が出ているところである。これらの社会実験の効果を一過性のものとしないうちに、社会実験後の平成23年度以降も引き続き東京湾アクアラインの通行料金の引下げを継続する必要があることから、現在行われている全日普通車800円などの社会実験の検証結果を十分踏まえ、平成23年度から、地方負担を伴わないよう、国策による恒久的な通行料金の引下げを実施していただきたい。 2 首都高速道路の料金に関する事前協議 首都高速道路の料金について、本県は道路管理者であることから、本県の利用者に与える影響や、料金設定の妥当性などを十分検討し、事前に協議を行うとともに、協議を踏まえた今後の料金について、早期に方針を示していただきたい。 3 一体的で利用しやすい料金体系の実現 首都高速道路を含む首都圏の高速道路の料金については、より外側の環状道路へ交通誘導を図るとともに、渋滞や環境、他の交通機関への影響を十分に検証し、環状道路の利用促進、長距離利用者や大型車の負担軽減、運営主体や料金圏が異なることで生じる割高感の解消など、一体的で利用しやすい料金体系を国策として実施していただきたい。 4 首都圏中央連絡自動車道の建設促進 茨城県境から大栄間、東金から茂原間及び茂原から木更津間について、平成24年度の開通目標に基づいた建設推進を図られたい。また、圏央道全線で唯一開通目標が示されていない大栄から横芝間について、首都圏の環状道路としての機能が十分に発揮できるよう、早期に開通目標を設定し、一日も早い完成を図られたい。 5 東京外かく環状道路の建設促進 東京外かく環状道路の県内区間について、平成27年度的全線開通に向けた建設推進を図られたい。 6 東関東自動車道館山線の整備促進 東関東自動車道館山線の暫定2車線となっている君津インターチェンジから富津竹岡インターチェンジ間の早期4車線化を図られたい。また、東関東自動車道館山線の一部を構成する富津館山道路の追い越し車線について、より一層の整備拡充を図られたい。
	千葉市	本市管内の高速道路は、非常に混雑している区間があり、こうした区間で無料化社会実験の実施となった場合には、更なる混雑が発生することが予想され、物流をはじめ日常的な社会経済活動などに大きく影響が生じると考えます。つきましては、社会実験の実施については、具体的な選定理由を提示していただき、地元地域との調整のうえ、慎重に検討する必要があると考えます。	高速道路無料化社会実験については、混雑している路線での影響を検証する必要はあると思いますが、実施にあたっては十分に地域に及ぼす影響などを考慮し、慎重な選定が必要と考えます。

○ 実験区間のない都道府県（16）

都道府県	1. 今後の社会実験の実施についての意見	2. その他無料化社会実験についての意見	3. 高速道路全般についてご意見
富山県	高速道路無料化社会実験の実施は、高速道路の有効活用による、物流の効率化や流通コストの削減、観光客の増加に伴う地域の活性化などへの効果を検証するため意義があることから、東海北陸自動車道あるいは北陸自動車道、また、現在の制度では実験対象外となっている富山県道路公社が管理・運営する能越自動車道での社会実験の実施について格段の配慮を願いたい。	社会実験時の料金については、無料化する方法に加えて、例えば道路利用者が維持管理費相当分を負担する料金設定なども考えられるので、幅広く検討して頂きたい。	(1)地域経済の活性化や道路交通の円滑化などを推進するため、東海北陸自動車道や北陸自動車道でのスマートインターチェンジの一日も早い設置について格段の配慮を願いたい。 (2)東海北陸自動車道は、日本海側と太平洋側の産業、経済、文化をつなぎ、伏木富山港をつつじて中国、韓国、ロシアなど環日本海諸国との交流の促進にも大きな役割を果たす大動脈であり、安全で円滑な交通の確保だけでなく、本県の産業活性化や地域振興の推進のためにも早期全線4車線化に格段の配慮を願いたい。
石川県	高速道路の無料化にあたっては、事前にその影響を幅広く把握する必要があることから、本県内の北陸自動車道における社会実験の実施について格段の配慮を願いたい。	社会実験の実施区間の選定にあたっては、選定基準を明確にしたうえで、地元と十分に調整を図り、決定していただきたい。	高速道路は高速サービスの確保が不可欠であり、無料化や料金割引の実施にあたっては十分な検討が必要である。 高速道路無料化の社会実験やその後の無料化、料金割引の実施により、必要な道路整備が遅れるようなことがあってはならない。 今年度末で期限が切れる料金割引制度に代わる新たな制度の検討にあたっては、現行の割引制度より実質値上げとならないよう配慮されたい。
愛知県	本県においては、高速道路無料化実験箇所はなく、また今回示されたデータは比較的交通量が少ない路線であり、現時点での評価は困難である。 国において年度末までに観測データのとりまとめを行うこととされているので、その年間とりまとめの結果等を詳細に確認しながら、対象区間の拡大が地域経済の活性化に有益なのかどうか、今後、見極めていきたい。	2011年度までに高速道路の無料化について、恒久化を見据えた制度設計や法整備を行うと聞いているが、本県を通過する路線や関わり深い路線が影響を受ける場合には、事前に県と協議を行っていただくようお願いしたい。	新東名高速道路は、日本の大動脈として、本県だけでなく我が国の成長力・国際競争力強化に資する路線であるため、早期供用を願いたい。 整備計画が決定している名古屋環状2号線(名古屋西～飛鳥)は、ミッシングリンクを解消し、この地域の国際競争力の強化のために大いに有効と考えており、早期着工を願いたい。
名古屋市	国において今年度実施する社会実験の効果検証等を元に、都市部での実施についての見極めが必要であると考えます。 その上で、本市において社会実験を実施する場合には、段階的に値下げを実施するなど、高速性・定時性など高速道路の機能を確保しつつ、他の交通との適切な機能分担が図られるよう留意する必要があります。	高速道路と一体となって機能する他の有料道路を考慮し、利用者の立場に立った社会実験を実施していただきたい。	名古屋港や中部国際空港へのアクセスなど高速道路がネットワークとして機能発揮されるよう、国土ミッシングリンクとなっている名古屋環状2号線西南部・南部について早期に工事着手できるようにしていただきたい。
滋賀県	現在対象となっている路線の多くは、連続していない短区間の設定になっていると見受けられますが、意図している地域経済への効果、渋滞、環境、他の交通機関への影響等について平成22年度末に向けてとりまとめの予定と認識しているところ。 結果については非常に注目しており、当県の名神高速道路、北陸自動車道等はその結果を受けて慎重に判断すべきものと考えております。	『高速道路の無料化』は、交通の要衝である本県としては観光客の増加による経済効果が期待できる一方で、環境への影響、特にCO2の増大、あるいは鉄道・フェリー等などの公共交通機関の経営環境の悪化等も懸念されます。メリット、デメリットの両方の観点をしっかりと見極めたいと、慎重に判断すべきものと考えております。 社会実験実施に当たっても、上記を充分考慮しておくべきと考えます。	第四回国幹審において『新名神の一時凍結区間(大津～城陽、八幡～高槻)は、第二京阪供用後の交通状況を見て検証』となっているところですが、第二京阪供用6ヶ月後実績では、接続する京滋バイパスの交通量が1.1万台増加し、渋滞回数も3倍に増加した結果が出ていることを鑑みると、凍結区間の着工の必要性は高まったと認識しているところ。早期に着工判断となるよう、よろしく願います。
大阪府			・地方部の無料化社会実験が実施されているが、無料化されない都市部の高速道路に関して方針が示されていない。 ・阪神都市圏においては、地域主権の観点から、地域によるガバナンスとマネジメントのもと、地域の実情を踏まえた料金設定や整備・維持管理を行う新たな枠組みとして、「都市圏高速道路等の一体的運営構想(ハイウェイオーソリティ構想)」を提案しているところ。 ・全体の方向性も示されないまま、単に一部料金を無料化することは、都市部の高速道路の料金収入が無料化路線の維持管理費に充てられることにもなりかねない。 ・国として、わが国全体の高速道路政策の具体的な方針をできるだけ早く示すべき。
大阪市	・無料化社会実験は、渋滞悪化の懸念などの理由により、地方部の高速道路のみを対象として実施されているが、都市部においても、比較的交通容量に余裕のある区間などにおいては、料金無料化により、並行する平面道路が抱える地域課題(国道43号の渋滞・環境問題など)の解消が見込まれる地域もあることから、都市部における効果や影響を把握するためにも、実験対象路線の都市部への拡大について検討されたい。	・現在の無料化社会実験は、地方部の高速道路のみを対象にしたものであり、受益者負担の観点からは、都市部と地方部の利用者間の不公平感がさらに増す結果となっている。 ・このことから、国においては、無料化社会実験や大幅料金割引施策の都市部での実施など、問題点の抜本的な解決に向けた方針を示されたい。 ・また、高速道路無料化の実施にあたっては、鉄道、フェリー、航空などの各交通機関も含めた総合的な交通施策の構築とあわせて検討されることが望まれる。	・今後の高速道路整備の進め方や新たな高速道路料金のあり方などの方向性が未だ示されていないことから、国において早急に具体的な高速道路政策全体の方針を示されたい。 ・また、その際には、環境ロードプライシングなど、都市部の環境問題の改善に資する施策については、継続及び拡充されるよう配慮願いたい。 ・本市では、淀川左岸線延伸部をはじめとするミッシングリンクの早期解消や利用しやすい料金体系の構築を目的として、阪神都市圏の高速道路の完全対距離料金制への移行や債務の償還期間の延長、維持管理有料道路制度の導入を柱とする、「都市圏構想道路等の一体的運営構想」を提案しており、国においては、構想実現に向けた新たな制度創設を願いたい。
堺市			阪神都市圏の高速道路については、地域主権の観点から、地域によるガバナンスとマネジメントのもと、真に利用者の視点に立ち、地域の実情を踏まえた料金設定や整備・維持管理を行う仕組みを提案しているところである。 また、今後予定される新たな高速道路料金については、この提案趣旨を踏まえ、地域の意見を反映させた道路利用者の利便性向上に繋がる料金とすべき。
奈良県	現在行われている高速道路無料化社会実験は、三大都市圏やこれを相互に連絡する路線などを除く区間が対象となっている。 しかし、三大都市圏の中に含まれる路線であったとしても、通行に際して無料区間の中に短く有料区間が挟まれるケース(以下、これを「飛び地的な有料区間」という)は、無料化の社会実験の対象にしていただきたい。 1. 現状及び課題 平成25年度には、(仮称)大和郡山JCTの完成により、西名阪自動車道と京奈和自動車道(西名阪以南)が接続する予定である。さらに、平成28年度までには、京奈和自動車道大和御所道路と五條道路とのネットワーク化を県は要望している。しかし、西名阪自動車道天理本線料金所と(仮称)大和郡山JCT間は、均一料金のため約3kmに対して400円(普通車)の有料区間が存続することになる。 そのため、奈良県橿原市方面と名古屋方面が自専道ネットワークで繋がっても、これらの方面間を通行する場合は、飛び地的な有料区間が存在し、その料金抵抗から有料区間を避ける交通が一般道に流れ、実質的にミッシングリンクと変わらない状況になると危惧している。 現状においても、天理ICから郡山ICの有料区間をさける交通が、生活道路を介して国道24号に流入しており、平成25年度の(仮称)大和郡山JCT完成後は、飛び地的な有料区間を抱えることから、更に一般道路に流れる交通が増えると想定され、地域住民の生活に多大な影響を与えかねない。 よって、天理ICから(仮称)大和郡山JCT間の有料区間を無料化し、平成25年度以降に広域の自専道ネットワークの機能・効果が十分に発揮されるようにしていただきたい。 2. 期待される効果 利用者からの目線を見た場合、飛び地的な有料区間の解消による広域の自専道ネットワークの機能・効果の発揮 具体的には、 (1)名古屋方面から奈良県南部へ移動の円滑性が格段に向上することにより、観光来訪者数の飛躍的な増加が見込める。 (2)奈良県が積極的に進めている企業立地や県中部地域の産業の活性化が大いに図られる。 (3)有料区間周辺において、通過交通の生活道路への入り込みを緩和することにより、安心して暮らせる地域社会の形成が図られる。		1. 京奈和自動車道は、国土の骨格軸として重要な幹線道路であるだけでなく、三大都市圏の環状道路を構成し、国家的な観点からも極めて重要な道路である。 しかし、奈良県内での供用延長は全体計画の約34%(平成22年3月末時点)に過ぎず、全国の高規格幹線道路の供用率69%と比較すれば、地域間格差が明確となっている。 2. 国家的な観点で必要な高速道路などの幹線道路は、地域間格差を解消し、バランスの取れたネットワークの形成に向け、国が責任をもって整備を進めていくべきである。

○ 実験区間のない都道府県（16）

都道府県	1. 今後の社会実験の実施についての意見	2. その他無料化社会実験についての意見	3. 高速道路全般についてご意見
和歌山県	<p>・本県の高速道路は4車線化が遅れているため、休日などは観光交通による渋滞が慢性化している。現在各地で実施されている方法で無料化社会実験が実施された場合、こうした渋滞がさらに悪化することが予想される。</p> <p>・しかしながら、社会実験であっても、高速道路が無料化されることは、観光振興や輸送コストの低減などによる地域活性化の効果は大きく、現状の渋滞を悪化させない方法を検討したうえで、本県でも実施されることを望む。</p>	<p>・地方部の高速道路整備は遅れており、高速道路の無料化に当たっては、今後の高速道路整備に影響を及ぼさない仕組みが必要である。ミッシングリンクなど高速道路の空白地域をどうするか等、国策としての議論がまず必要である。</p> <p>・高速道路の無料化は、観光振興や物流効率化など地域活性化に資する一方で、今回の無料化社会実験のように、無料化される路線とされない路線が分かれることで不公平が生じるため、実施に当たっては、特定の地域が不利な状況に置かれないよう留意すべきである。</p>	<p>・これまで高速道路整備は、都市部を中心に進められてきた結果、本県をはじめ地方部の整備は遅れており、高速道路の空白地域やミッシングリンクが残されている。</p> <p>・高速道路は国土の骨格を形成する広域的な社会資本であり、国がその責任において、ミッシングリンクを結合することで空白地域を解消すべきである。</p> <p>・現在、利便増進事業の見直しについて議論がなされているが、基本的な公共インフラ整備、料金体系について、財源を固定し議論することは疑問である。高速道路の空白地域をどうするか、財源を増やすべきではないのか等、国家として何が大事かという議論をすべきである。</p> <p>・また、事業評価手法の見直しに当たっては、多様な便益を評価するとともに、幹線道路ネットワークは一連区間で評価すべきであること、さらに実績交通量が推計値を大きく上回る場合は、地域特性を踏まえ、実績に基づく補正を行うことなどに配慮されたい。</p> <p>・本県にとって、高速道路整備は、県民の将来のチャンスを保障するものであり、救急医療体制の充実や大規模地震に対する備えとしても必要不可欠である。</p> <p>・このため、県民の悲願である近畿自動車道紀勢線の紀伊半島一周を早期に実現するとともに、渋滞が慢性化している海南～田辺間の4車線化の早期実現、さらに関西都市圏の拡大に資する京奈和自動車道全線の早期供用を強く要望する。</p> <p>・なお、ミッシングリンクを抱える9県知事が連携し、その解消に取り組んでいるところであり、これまで行ってきた政策提言の趣旨を踏まえ、第一次的高速道路ネットワークの早期連結を国策の第一順位に位置づけ、必要な予算を確保することを強く求める。</p>
山口県	<p>・高速道路の無料化社会実験については、我が国の交通体系全般に係るグランドデザインを明確にする観点に立ち、あらゆる角度から議論を深めていくための取り組みであるべきである。</p> <p>・その上で、本県管内において、無料化施策は、地域の経済や生活を支えるフェリー航路、バス路線等他の公共交通機関への影響が懸念されるものの、これらの影響が少ない区間の部分的な無料化は、地域振興につながるものと考えており、無料化社会実験を実施する場合には、中山間地域の活性化に繋がる「中国縦貫自動車道千代田IC～小郡IC間」などを、今後の実験区間とすることが望ましい。</p>	<p>高速道路の無料化社会実験については、既存の公共交通機関との分担、建設費・維持管理費の財源、地球温暖化等への影響、交通量や渋滞の変化、地域に与える経済効果などの検証を十分に行い、無料化を前提とすることなく、あらゆる角度から議論を深めていく必要がある。</p>	<p>・全国14,000kmの高速道路ネットワークについては、国土形成や国土保全上、重要な幹線道路であり、地域間格差を是正するためにも全線が整備されるべきである。</p> <p>・特に、山陰自動車道は、中国圏と九州圏との交流・連携による発展基盤となるものであるが、県内延長約90kmのうち、約70kmが未だ着手の見込みが立たない状況にあり、国家プロジェクトとして、国の責任において、地方に負担をかけることなく、早期かつ着実に整備を進めていただきたい。</p>
徳島県	<p>「本州四国連絡高速道路・神戸淡路鳴門ルート」は、通行料金が移動の大きな障害となり、産業振興、観光交流や地域産品の需要地への進出等の面で、地域間格差を助長している。</p> <p>このため、当該社会実験に投入できる財源を増やすことが期待できない状況下では、「無料化社会実験の区間拡大」を目指すのではなく、本四道路を含む全国の高速道路の料金をすべての国民が平等に使える「全国一律の料金体系」とし、そのために無料化社会実験の財源を投入すべきである。</p>	<p>高速道路の料金制度設計に際しては、高速道路の料金制度や公共交通機関のあり方など、国民の「公平な移動の権利」を保障し、新時代にふさわしい新たな総合交通体系を構築する必要がある。</p> <p>また、高速道路と競合する公共交通機関に対して、地域公共交通の維持・再生・活性化につながるよう、各交通機関に応じた支援を行う必要がある。</p>	<p>地域主権の時代において地方の成長戦略を実現し、国の成長に繋げるためには、国土の基礎的な社会基盤である「第一次的高速道路ネットワーク」の早期連結を、国策の第一順位として国が責任を持って取り組むこと。</p> <p>○ 国土ミッシングリンクの解消に必要な予算を確実に確保し、早期連結を図ること。</p> <p>特に、四国8の字ネットワークの空白地帯の整備を図ること。</p> <p>・四国横断自動車道(鳴門～阿南)の整備促進</p> <p>・地域高規格道路 阿南安芸自動車道の整備促進</p> <p>日和佐道路の平成23年度早期全線供用</p> <p>桑野道路の平成23年度新規事業着手</p> <p>福井道路の早期事業化</p> <p>海部道路の調査区間指定</p> <p>○ 高速道路の暫定2車線区間の早期4車線化によりネットワークの強化を図ること。</p> <p>・徳島自動車道及び高松自動車道の整備促進</p> <p>○ 今後の高速道路のあり方の検討については、地方の意見を十分聞きながら早急に進めること。</p> <p>・高速道路の整備に「地方の声」を反映するため、「社会資本整備審議会(社整審)」への地方代表者の参画</p> <p>○ 地方で行われる事業において、地域の実情や課題が反映できるよう「新たな事業評価方式」を策定すること。</p> <p>・従来の3便益に加え、貨幣価値換算が可能で合理性が認められる効果を便益項目に追加</p> <p>○ 既存高速道路の有効活用を図ること。</p> <p>・徳島道(藍住IC)と高松道(板野IC)間での「乗り継ぎ制度」の導入</p> <p>・四国横断自動車道(松茂PA)等に、スマートインターチェンジの増設促進</p> <p>・「路外パーキングエリア」等、弾力的な料金制度の導入</p> <p>・「観光圏」へのアクセス機能を持つ高速道路における「観光情報案内施設」や「休憩施設」の整備促進</p>
香川県	<p>本県におきましては、平成21年3月末から始まった高速道路ETC休日特別割引(高速上限1,000円)制度の効果により、県内のにぎわい創出に好影響があった一方で、鉄道や高速バス等、公共交通機関の利用者が減少するとともに、高松自動車道の高松東IC以東では大渋滞が発生しました。県内の無料化区間の選定は、現在実施中の無料化社会実験の影響等を十分に調査・分析し、他の交通機関への対策に関する議論の中で、高速道路と公共交通が役割分担して共存できるよう、十分に検討されたうえで実施することが必要と考えます。</p> <p>また、高速道路の料金割引施策等により、経営環境が悪化している鉄道や、フェリーが将来にわたって持続可能となるような対策や利用促進策などにつきまして、経済界、学識経験者、行政、事業者、その他関係団体とともに、検討、調査を行っているところであり、無料化社会実験を実施する場合、現在の料金割引制度よりも、さらに厳しい経営環境になることが想定されますので、それらの会議において、導入の可否につきまして十分な議論を踏まえることも必要であると考えます。</p>	<p>総合的な交通体系の考え方、その中で特に高速道路だけを無料化や上限制限にすることの是非等につきまして、国民が納得できるよう十分議論を行っていただき、公共交通と整合性のある料金体系とする必要があると考えます。</p>	<p>高松自動車道の4車線化は、安全性、定時性の確保のほか、交通集中期における大渋滞の解消や地域活性化、観光振興、地域経済の景気浮揚などのためにも必要な事業であります。国においてもその必要性を十分に認めていただいているので、速やかに整備手法を確立して、必要な財源を確保していただき、早期の事業着手をお願いしたいと考えます。</p> <p>また、本年4月に国から発表されました、高速道路等の新料金制度は、通常の高速度道路料金に加え、本四道路については、別料金で割高な料金がさらに上乗せされており、四国と本州の地域間格差を助長する施策であるといえます。</p> <p>高速道路と同様に、本四道路も、利用者にとっては地域間の高速交通体系を構築するうえでの基本的なインフラであることに変わりはないため、高速道路網全体として、地域間格差がなく利用しやすい料金となるべきであると考えます。</p> <p>さらに、高速道路の料金は、他の公共交通に対する影響も大きいため、国において、公共交通や、地域経済への波及効果等について十分に分析・検討を行い、利用者をはじめ、地方公共団体を含む各界各層の意見も十分に把握し、慎重な議論を積み重ねた上で、高速道路と公共交通が役割分担しながら共存し、将来にわたって持続できる制度設計を、早急に示していただくようお願いいたします。</p> <p>一方、本四道路は、全国の高規格幹線道路ネットワークを構成し、関西・中国地方と四国地方の連携や、経済活動、文化・観光の振興等を支える重要な路線であることから、関係する10府県市は、建設債務の償還に資するため、平成24年度までということ、厳しい財政状況のなかで、平成21年度まで総額約4,890億円もの出資金を捻出し、これまで十分に責任を果たしてきたと考えます。</p> <p>このことは、本四公団民営化の議論の際、平成14年10月及び12月に、関係10府県市共同で既に意見を表明しているところであります。</p> <p>また、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の第2期中期計画(H22年度～H24年度)に対する認可において、平成21年度末に、国から意見照会があり、その際、当県は「『予算、収支計画及び資金計画』において、本県は平成24年度以降の出資については承しておりません。』との意見も提出しております。</p> <p>しかしながら、国が、本年4月9日に発表した新料金制度においては、具体的内容が事前に知らされないまま、平成34年度までの出資期間延長が一方的に示されたところであり、特定の地方公共団体のみが追加出資を求められることは不公平であり、納得できません。</p> <p>このような考えを共通認識としまして、本年5月、本四道路に係る関係10府県市が共同して、平成24年度以降の追加出資を求めないよう、国等に申し入れを行ったところであります。</p> <p>国は、地方に負担をかけることなく、追加出資にかかる財源を確保し、すべての国民が平等に使いやすい料金体系を構築するようお願いいたします。</p>