

8日の国土幹線道路部会で公表された地方アンケートの主な意見は次の通り。

平成26年度以降の料金割引についての主な意見

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縮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、それに伴う償還期間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ている。

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

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、償還期間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縮減など、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ように、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等については、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ている。

鹿児島県

料金割引の導入に当たっては、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。

今後の維持更新のあり方についての主な意見

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、有料区間に関わらず、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、世代間を超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ります。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ります。

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。

- ① 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
- ② 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
- ③ 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する。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、税金に含め、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年度の無料化後、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的確に行えるよう、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。

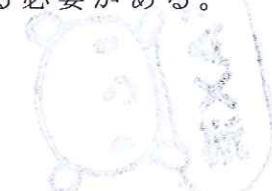
徳島県

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考える。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。

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

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、圏域内の交通連携の強化、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、抜本の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は、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・安心を守る強靱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置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、極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する。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も自動車専用道路とすることを基本としつつ、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。「繋げてこそそのネットワーク」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、「繋げてこそそのネットワーク」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来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ている。

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。

