

# 第一次的高速道路ネットワーク形成に向けての 政策提言( )

---

- ・ 公平な高速道路整備の仕組みづくりについて

第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す9県知事会議



# 第一次的高速道路ネットワーク形成に向けての政策提言

これから日本が進むべき道は、地域の産業を活かし、安全・安心な暮らしを向上させつつ、環境や観光などの新しい分野の産業を育成し、海外と連携しながら共に成長することと考える。

地域が主体となって、これらの成長戦略に取り組むためには、社会基盤として最低限必要な「**第一次的高速道路ネットワーク**」の欠落箇所（**ミッシングリンク**）を早期に連結し、地域が公平な条件の下で新しい成長戦略に取り組める環境を、国が責任を持って整えるべきであり、その制度設計について政策提言を行う。

平成22年5月13日

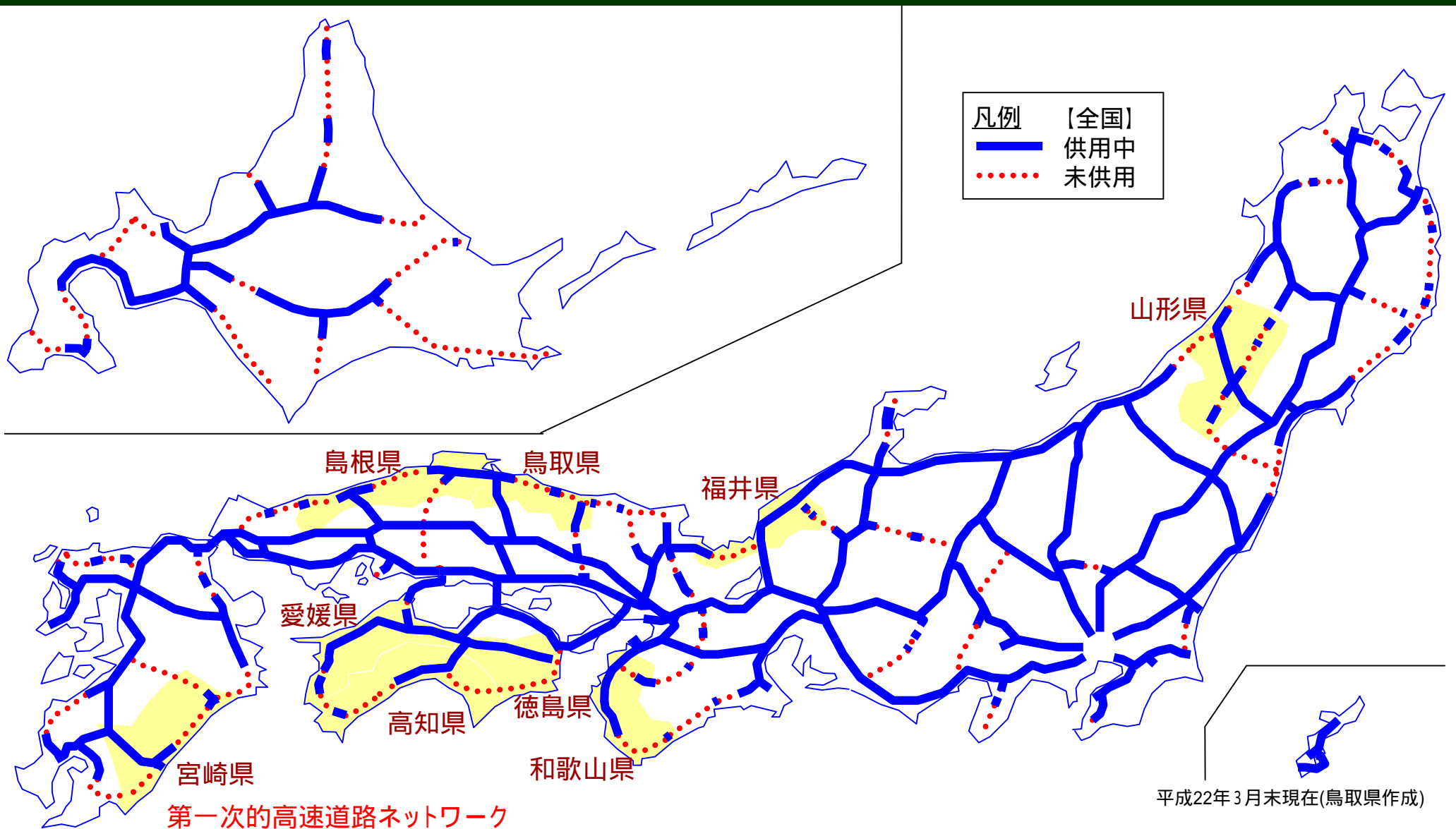
第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す9県知事会議

## 第一次的高速道路ネットワーク

国の骨格を形成するために最も早く整備されるべき基幹的な高速道路ネットワーク

- ・高規格幹線道路のうち、第二東名・新名神・大都市の環状道路を除く。
- ・高規格幹線道路網の欠落箇所をつなぐ地域高規格道路(三陸北縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道、阿南安芸自動車道)を含む。

# 第一次的高速道路ネットワークの欠落箇所



## 第一次的高速道路ネットワーク

国の骨格を形成するために最も早く整備されるべき基幹的な高速道路ネットワーク

- ・高規格幹線道路のうち、第二東名・新名神・大都市の環状道路を除く。
- ・高規格幹線道路網の欠落箇所をつなぐ地域高規格道路(三陸北縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道、阿南安芸自動車道)を含む。

## 政策提言

国は、第一次的高速道路ネットワークの連結を**国策の第一順位**として位置づけ、**優先的に整備する特別な制度設計**を行うこと。

高速道路整備のあり方の検討は、**地方の意見が十分反映**される仕組みの下で行うこと。

新たな事業評価手法は、**地域の実情を的確に反映し、地域にとって最低限必要な第一次的高速道路ネットワークを重視**した評価手法とすること。

「第一次的高速道路ネットワーク」の整備に**必要な予算を国が優先的に確保し、2020年を目途に欠落箇所を連結し、地方が新たな成長戦略に取り組める社会基盤を構築**すること。

国は、第一次的高速道路ネットワークの連結を国策の第一順位として位置づけ、優先的に整備するための特別な制度設計を行うこと。

9県の心配

長い間待たされてきた地方の高速道路の整備が、ますます後回しにされていくのでは？

第一次的高速道路ネットワークの連結は、国が責任をもって優先的に取り組むものであり、他の高速道路と区別して、国策の第一順位として特別な制度設計を行うべき。

## 特別な制度設計の提案

### 国の成長戦略に位置づけ国策として重点整備

- ・ 第一次的高速道路ネットワークの整備スケジュールや必要額を国の成長戦略に描く。

### 法律などの国の制度上に位置づけて整備

- ・ 法的な位置づけが不明確なA'路線や地域高規格道路を高速道路として確実に整備できるように、高速自動車国道法などの国の制度に位置づけ。

### 予算優先配分のための特別な立法措置や事業制度等の確立

- ・ 早期連結に向けた特別措置法の制定や予算の特別枠の設定。

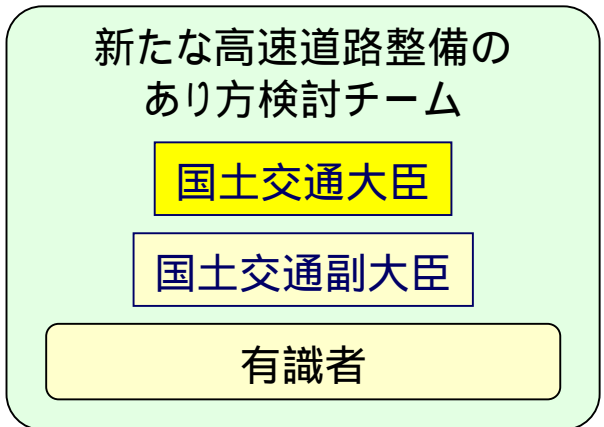
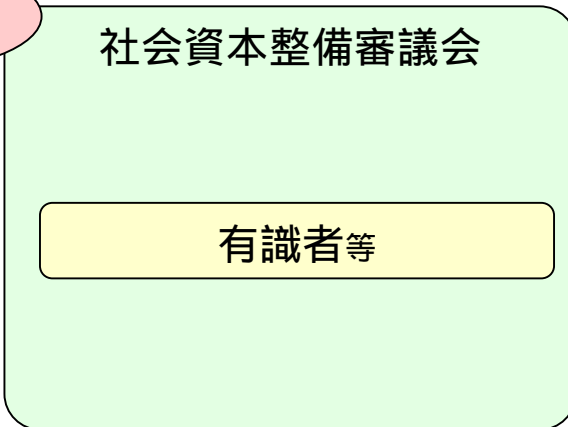
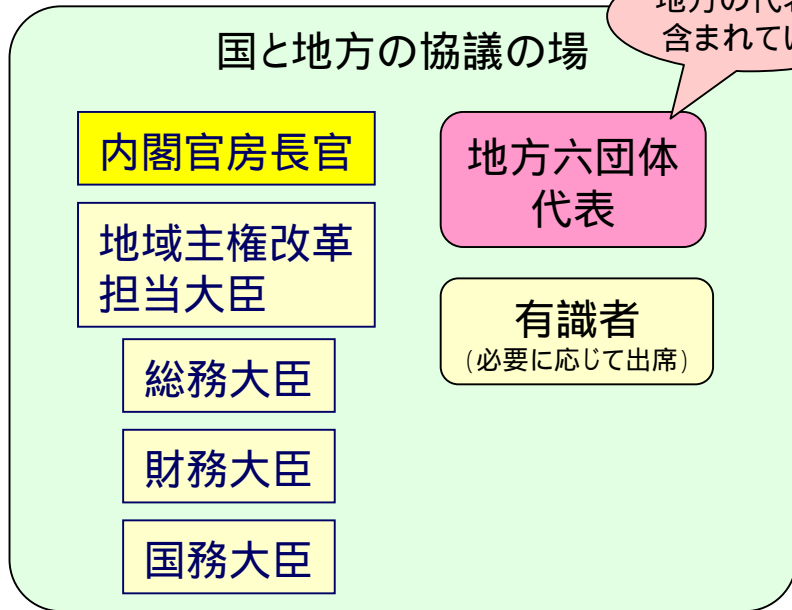
A'路線 「高速自動車国道に並行する自動車専用道路」として国道バイパスとして整備されている高速道路。

# 高速道路整備のあり方や事業化の検討にあたっては、地方の意見が十分反映される仕組みの下で行うこと。

地方自治に影響を及ぼす  
国の政策の企画・立案・実施

高速道路の新規事業化の検討  
など

高速道路の整備・料金の  
あり方に係る抜本の見直し



9県の心配  
高速道路整備のあり方や進め方について、地方の生の声が  
確実に届かないのでは？

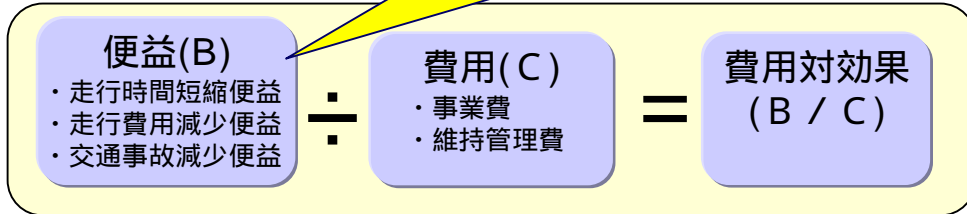
「国と地方の協議の場に関する法律」で  
地方の代表を加えた議論を制度化

**高速道路整備のあり方や事業化の検討に  
地方の代表を加えて議論を！  
(地方在住者や事業者などの民間人等)**

# 新たな事業評価手法は、地域の実情を的確に反映し、地域にとって最低限必要な第一次的高速道路を重視した評価手法とすること。

交通量の多い都市部の道路整備により高い便益

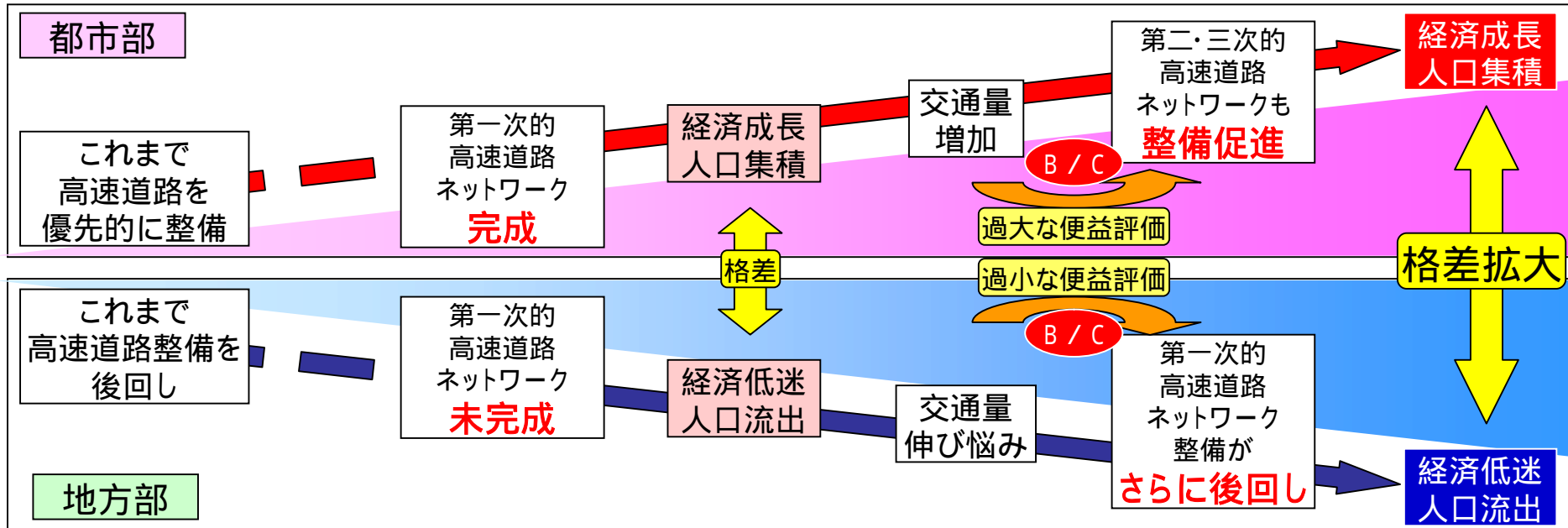
## 現行の事業評価手法



## 9県の心配

- ・現行の事業評価手法は地方の高速道路整備を過小評価しているのでは？
- ・現行の事業評価手法では、地方の高速道路整備はますます後回しにされていくのでは？

経済活動の活発な都市部の高速道路整備が高く評価され、格差拡大につながっている。



第一次的高速道路は、地域にとって最低限必要な社会基盤であり、他の高速道路より優先的に高く評価されるべき。



# 新たな事業評価手法は、地域の実情を的確に反映し、地域にとって最低限必要な第一次的高速道路を重視した評価手法とすること。

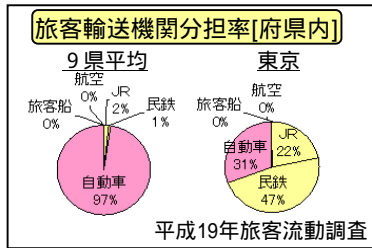
## 既存の3便益

- ・ 走行時間短縮
- ・ 走行経費減少
- ・ 交通事故減少

## 9県の心配

- ・ 道路の整備効果は地域の実情によって様々であり、全国一律の尺度では評価しきれないのでは？

## 日常生活の自動車への依存度を反映



公共交通機関が充実した都市部に比べ、地方では自動車がなければ生活が成り立たない。

買物

通院

介護



通勤

## 既存3便益以外の地域の実情に応じた多様な便益を反映

### 災害時の代替ルート確保



### 救急救命率の向上



### 観光交流促進効果

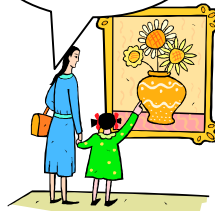


### 移住・定住の促進効果



### 日常生活の活動機会の増加

高速道路で隣の美術館に行けるようになったわ。



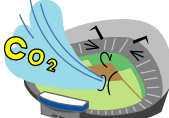
### 冬期の交通状況の考慮



### 走行時の不安感解消効果

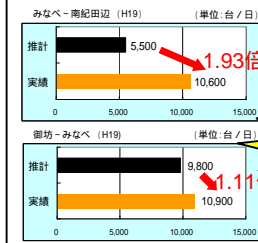


### CO2削減効果



## 交通量の実績で便益を補正

企業立地など、交通量推計時に想定されていない開発等により、二次的な誘発交通が発生。

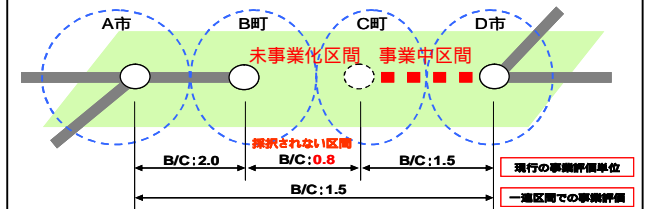


交通量推計値の平均1.52倍

$$(B/C) \frac{1.3}{\text{現B/C}} \times \frac{1.52}{\text{補正}} = \text{約} 2.0 \text{ 補正後B/C}$$

## ネットワークとして評価

幹線道路ネットワークの整備は一連区間で評価すべき



現行の事業採択区間ごとの評価では、評価の低い一部区間の整備が後回しにされ、連結の目的が立たない要因になっている。

地域の実情に応じた多様な便益や、日常生活における自動車交通の重要度や、実績交通量に基づく便益の補正など、地域の実情を的確に反映させた事業評価手法とすべき。

「第一次的高速道路ネットワーク」の整備に必要な予算を国が優先的に確保し、2020年を目途に欠落箇所を連結し、地方が新たな成長戦略に取り組める社会基盤を構築すること。

9 県の心配

- ・2020年の目標に向かって地方が新たな成長戦略に取り組む中で、第一次的高速道路ネットワークの連結が後回しにされ、都市部の高速道路整備が優先されるのでは？

地方の新たな成長戦略 - 2020年目標 -



外国人観光客誘致(熊野古道)

観光



定住化の取り組み

定住



国際貿易

アジア



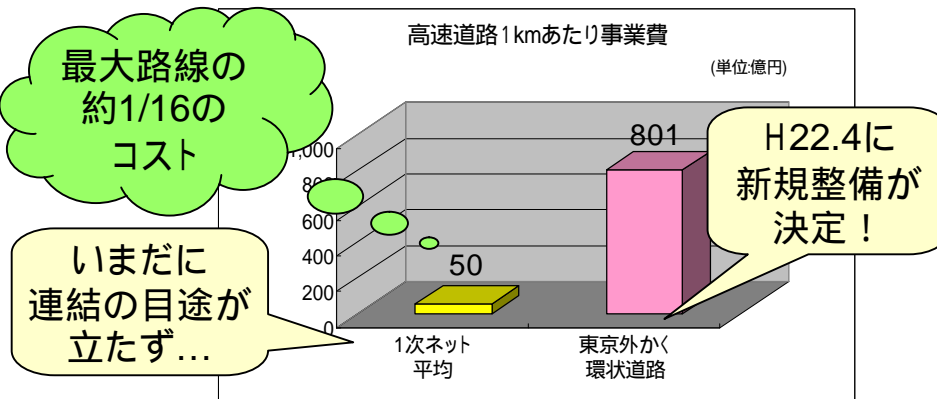
電気自動車



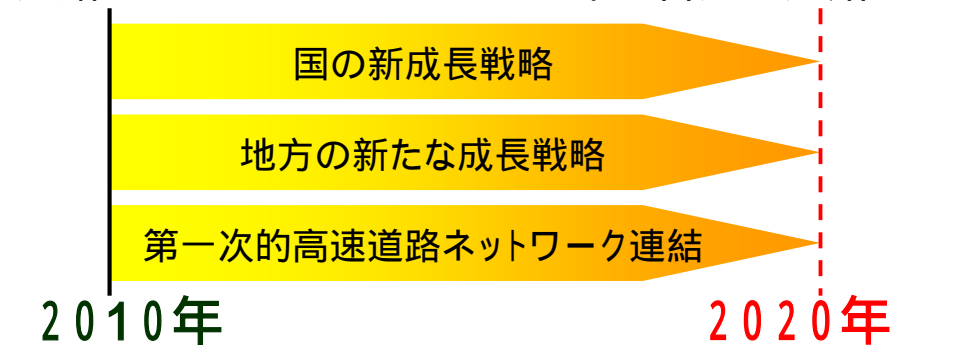
医療産業  
(血液パック)

環境・医療

第一次的高速道路は集中投資で早期連結が可能！



地方の新たな成長戦略の基盤となる第一次的高速道路ネットワークを2020年を目途に連結を！



地方の新たな成長戦略の基盤となる第一次的高速道路ネットワークを、2020年を目途に連結するため、優先的な予算確保を！

(参考)

## 各地域の現状と取り組み

---

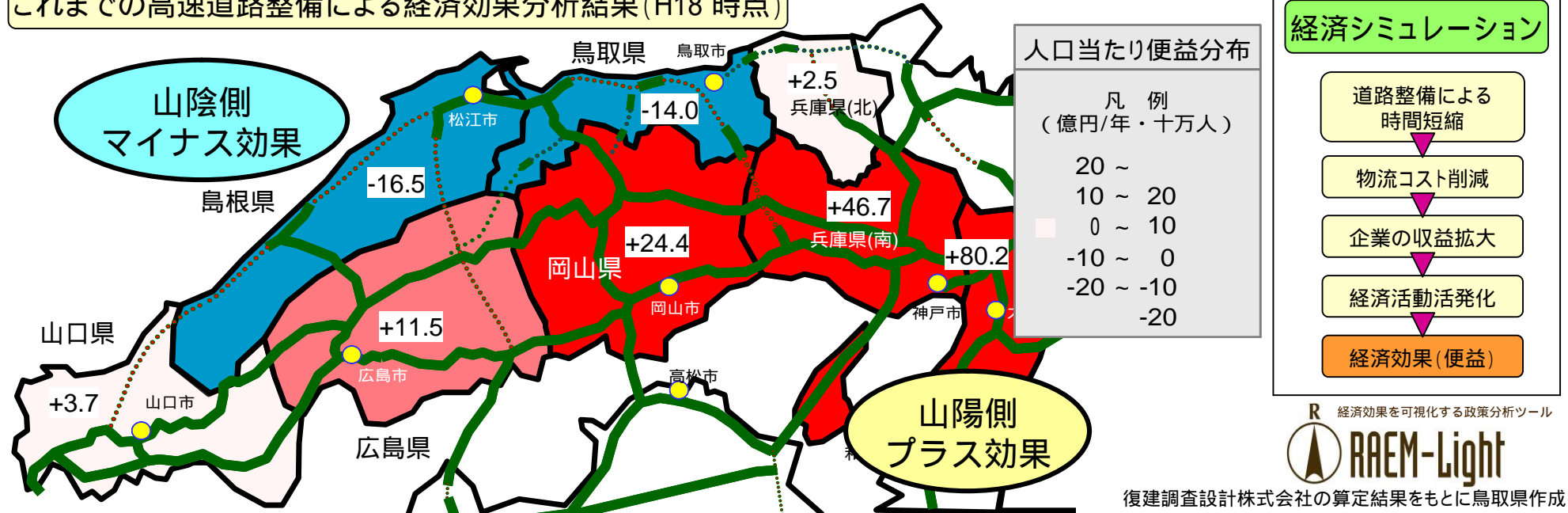
- ・ 高速道路の偏在がもたらした地域間格差（事例）
- ・ 新たな成長戦略へ ～ 地方の取り組み



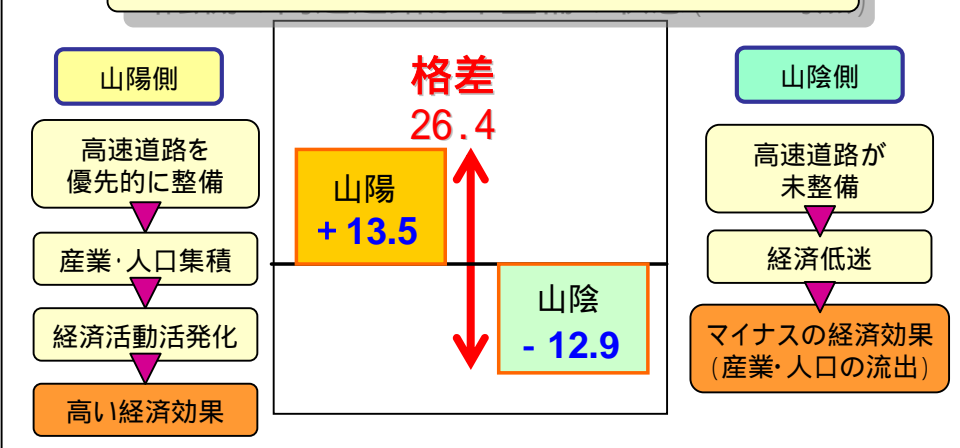
# 高速道路の偏在がもたらした地域間格差（事例）

高速道路整備が後回しにされている地方は、積年の経済格差にあえいでいる。

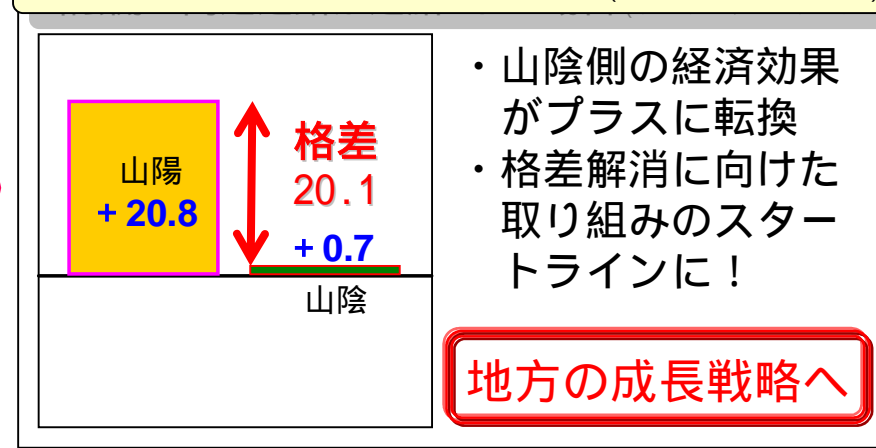
これまでの高速道路整備による経済効果分析結果 (H18 時点)



山陰側の高速道路が未整備の状態 (H18 時点)



山陰側の高速道路が連結された場合 (シミュレーション)





# ～ 新たな成長戦略へ～ 地方の取り組み

## 定住化の推進 (事例: 島根県・和歌山県)

### UIターンの促進 (島根県)



しまね暮らし体験事業

### わかやま田舎暮らし支援

- ・二地域居住など都市部と地方部の交流を推進
- ・空き家など地域情報の収集、定住後の相談など、田舎暮らしを推進
- ・市町村や支援団体が定住希望者と地域の橋渡し



高速道路ができたので島根に帰りたい (相談者)



UIターン相談会 (東京都)



梅干しづくり



林業



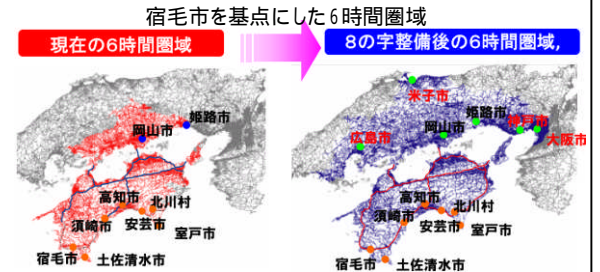
定住ファミリー

## 6次産業化の推進 (事例: 高知県、鳥取県)

### 【高知県産業振興計画】

#### 地産外商の推進

- ・生産から加工、流通、販売にいたるまでを支援し、地産外商を推進。
- ・高知の強みを磨き上げ、首都圏、近畿圏など、より大きな市場へ売り出し。



高速ネットワーク網が完成することにより、新鮮な農海産物を大消費地へ輸送することが可能に。

### 「鳥取のとり」

鶏肉の生産・加工・流通・販売を一体化



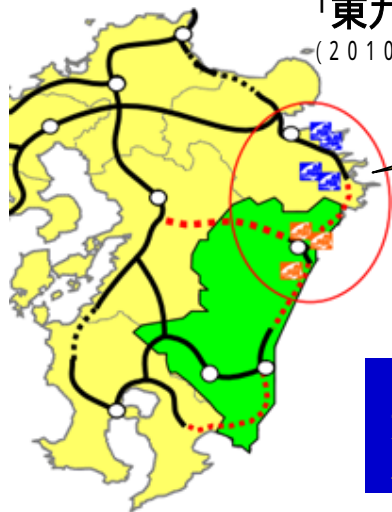
高速道路の整備により精肉当日の夕方までの陳列が可能!



## 最先端医療産業の集積 (事例: 宮崎県)

### 「東九州地域医療産業拠点構想研究会」

(2010年2月発足)



日本最大の医療産業集積地

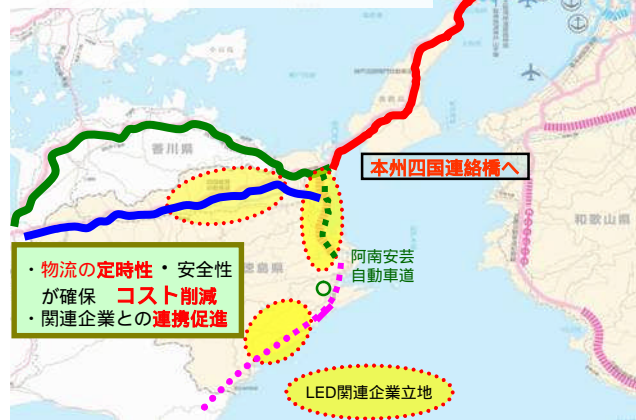
医療機器生産額 (H19)	
大分県	全国第4位
宮崎県	27位

宮崎、大分県境には交通の難所  
東九州自動車道開通で、大分市～延岡市間が、約40分時間短縮!

## 先端産業の立地推進 (事例: 徳島県)

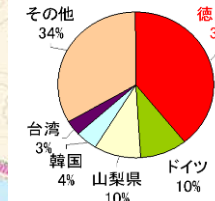
### LED王国・徳島

～ 光が つなぐ 人と 未来へ ～



本県では、世界有数のLEDメーカーが事業展開している優位性を活かし、光関連産業の集積を目的とした「LEDパレイ構想」を平成17年に策定し、地域が一体となって構想の実現に取り組んでいる。

◆ 白色LED販売額 世界シェア (2008年)



# ～ 新たな成長戦略へ～ 地方の取り組み

## 観光立国の推進(事例:和歌山県、山形県)

### 「和歌山県観光振興アクションプログラム」

世界遺産など8つの魅力で和歌山を売り出し海外から和歌山へ招く接客のおもてなし力向上

重点取組: **海外からの誘客**

- ・国別の嗜好傾向や旅行熟度に合わせた**誘客活動の強化**。
- ・メディア活用やJNTOなどと連携し、韓国・中国などへの**プロモーション活動を実施**。



### 【山形県】

- ・移動時間が短縮される事により、新たな広域観光ルートを形成
- ・新潟・山形・秋田の3県に点在する観光施設を組み合わせた連泊型商品を開発  
(例1)1日目:瀬波温泉 2日目:湯野浜温泉, (例2)1日目:酒田山居庵 2日目:角館武家屋敷)
- ・新しい観光スポットの創設や従来の観光施設の充実など、観光コンテンツの魅力増進

周遊可能な基盤を整え、観光客の増加を実現!



## 環境産業の推進(事例:愛媛県)

### 「愛媛県経済成長戦略2010 ~ 経済版愛媛マッスルプラン ~」

産業構造の変革をチャンスにできる **地域力の好循環を拡大!**  
地域を目指して!

企業力 **えひめ力**

### 【低炭素ビジネス】

- ・グローバルニッチトップ企業の創出
- ・環境負荷低減と製品価値向上が両立した技術を創出
- ・環境変化に柔軟に対応できる企業を創出

### 『地域力』No.1

【食品ビジネス】  
他にも【健康ビジネス】  
【観光ビジネス】

産業力向上

支援力向上

企業力向上

### 企業を支える『ヒトづくり』

産業人材力の強化

企業の成長を助ける『場づくり』

産学官連携ネットワークの構築

マッチング支援システムの構築

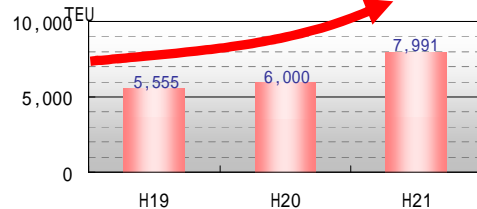
産業別等の支援機能強化

## アジアとの連携(事例:福井県)

### 「福井県民の将来ビジョン」(H21~H22策定中)

高速道路ネットワークの整備により結節点に位置する敦賀港をアジアと日本を結ぶ人流・物流の拠点港として活用

東アジアとの外貿コンテナ貨物(実入コンテナ)



出典:平成21年 敦賀港統計年報

高速道路ネットワークで拠点化へ



新たな成長戦略を描くためにミッシングリンク解消は不可欠!

## 第一次的高速道路ネットワークの早期連結を目指す9県知事会議

山形県知事	吉村美栄子
福井県知事	西川一誠
和歌山県知事	仁坂吉伸
鳥取県知事	平井伸治
島根県知事	溝口善兵衛
徳島県知事	飯泉嘉門
愛媛県知事	加戸守行
高知県知事	尾崎正直
宮崎県知事	東国原英夫