

第 2 回滋賀の道路を考える懇談会

滋賀県土木交通部 **道路課**



第 1 回滋賀の道路を考える懇談会

第 1 回懇談会 (H23.6.27)での主なご意見

- ・北部と西部は他の地域に比べて地域状況が違うため、**地域毎の災害時の対応が課題**
- ・国道161号の**迂回路が必要**
- ・市町村道の**事故を減少させる幹線道路の整備が必要**
- ・石榑峠道路の例のように、**供用による経済効果を見極めた道路整備が大切**
- ・道路は**自転車が行きやすい道ではなく、車道**を走ることは危険
- ・災害時に**迂回路が無い道路は、緊急車両が通行できない**
- ・逢坂山断面における、**冬期のリダンダンシーの確保**
- ・**トラックと歩行者や自転車の事故を考慮する必要がある**
- ・**人口密度を考慮した道路整備が必要**

目次

| | |
|--------------------------|----|
| 第 1 回滋賀の道路を考える懇談会の概要 | 3 |
| 滋賀県の道路状況 | 5 |
| 1. 道路特性調査について | 6 |
| 2. 県政世論調査について | 10 |
| マスタープランと客観的評価マニュアルの改定 | 12 |
| 1. 現行のマスタープランと客観的評価マニュアル | 13 |
| 2. 最近の道路をとりまく状況 (情報提供) | 19 |
| 今後の道路の維持管理 | 27 |
| 討議 | 44 |
| 1. 討議の目的 | 45 |
| 2. テーマ「交通事故への対応」 | 46 |
| 3. テーマ「広域災害への対応」 | 49 |
| 4. テーマ「維持管理」 | 53 |
| その他 | 56 |
| 1. アンケート調査について | 57 |
| 2. 今後の予定 | 58 |

滋賀県の道路状況



第 1 回滋賀の道路を考える懇談会の概要



1 道路特性調査結果

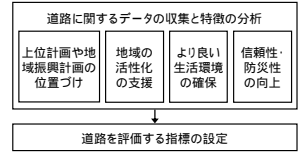
道路特性調査とは？

調査の目的

「滋賀県道路マスタープラン」を策定するにあたって、**道路の状況および道路の持つ機能・役割を把握する。**

調査方法

県下の国道、主要地方道、一般県道について路線延長や沿道状況、幅員などの固有情報について収集・分類・整理するとともに、県下の公共施設等の所在情報などによる利用形態、地域の実態の観点から分類した後に、地域ごとの路線特性を評価する。



調査結果の利用方法

「滋賀県道路マスタープラン」と客観的評価基準の評価に利用する。

1 道路特性調査結果

路線類型・利用形態・地域実態

| 4つの視点 | 評価視点 | 県平均 | 大津 | 湖南 | 甲賀 | 東近江 | 湖東 | 湖北 長浜 | 湖北 木之本 | 高島 |
|--------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|-----------|--------|
| 1 上位計画や地域振興計画の位置づけ | 主要渋滞ポイント | 0.07% | 0.05% | 0.09% | 0% | 0.04% | 0.12% | 0% | 0% | 0% |
| | 山村地域 | 38.8% | 0% | 47.5% | 14.9% | 29.2% | 36.7% | 93.7% | 65.9% | |
| 2 地域の活性化の支援 | 駅前アクセス広場 | 0.18% | 0% | 0.26% | 0% | 0.54% | 0.15% | 0% | 0% | 0% |
| | 整備率 | 27.0% | 34.3% | 56.3% | 25.5% | 30.2% | 31.4% | 17.8% | 4.5% | 19.1% |
| | 駅・IC | 76.2% | 72.0% | 65.2% | 72.7% | 63.3% | 68.7% | 74.5% | 76.8% | 60.4% |
| | 主要観光施設 | 40.5% | 50.7% | 27.4% | 14.1% | 27.6% | 40.2% | 44.6% | 31.7% | 50.7% |
| | 大型小売店 | 58.1% | 56.8% | 69.9% | 42.8% | 63.0% | 54.8% | 43.0% | 44.5% | 35.5% |
| | 公共施設 | 82.3% | 81.6% | 76.1% | 38.9% | 52.1% | 57.0% | 57.3% | 50.7% | 59.4% |
| 3 より良い生活環境の確保 | 通学路 | 72.4% | 84.3% | 60.7% | 72.5% | 79.4% | 81.4% | 78.4% | 59.5% | 72.3% |
| | バス路線 | 83.4% | 81.7% | 92.2% | 94.7% | 82.6% | 72.5% | 79.8% | 76.1% | 90.4% |
| | バリアフリー未対応歩道 | 77.9% | 77.9% | 69.0% | 74.9% | 78.7% | 80.7% | 83.5% | 99.0% | 58.0% |
| | すれ違い不能区間 | 22.5% | 15.4% | 16.1% | 16.7% | 20.5% | 27.4% | 21.9% | 25.8% | 29.4% |
| | 道路緑化 | 56.1% | 38.4% | 26.0% | 73.6% | 67.9% | 59.4% | 54.4% | 54.0% | 42.5% |
| | 交通事故 | 0.28% | 0.30% | 0.29% | 0.17% | 0.16% | 0.22% | 0.16% | 0.12% | 0.17% |
| 4 信頼性・防災性の向上 | 医療福祉施設 | 76.6% | 33.6% | 75.5% | 64.4% | 68.0% | 72.2% | 79.3% | 78.1% | 47.8% |
| | 大雨通行規制 | 11.8% | 10.7% | 1.9% | 7.2% | 6.7% | 7.3% | 2.6% | 32.9% | 22.1% |
| | 冬期通行規制 | 3.3% | 0% | 0% | 2.6% | 1.6% | 1.6% | 1.5% | 3.0% | 3.2% |
| | 緊急輸送路 | 32.9% | 56.5% | 22.4% | 11.6% | 17.5% | 22.2% | 36.2% | 28.7% | 36.5% |
| | 土砂災害危険区域 | 61.0% | 78.4% | 20.1% | 67.9% | 42.0% | 45.8% | 57.3% | 84.2% | 68.7% |
| | 雪害地域 | 44.1% | 9.8% | 0% | 0% | 0% | 67.5% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |

観光地はH21年度 客数が10万人以上を指す
交通事故はH17-2000合計、高速道路は合算

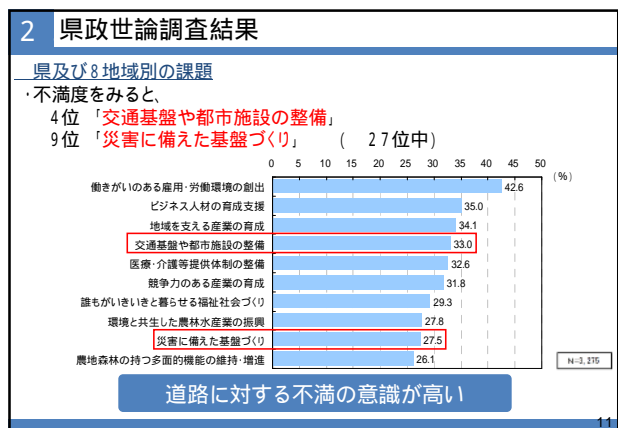
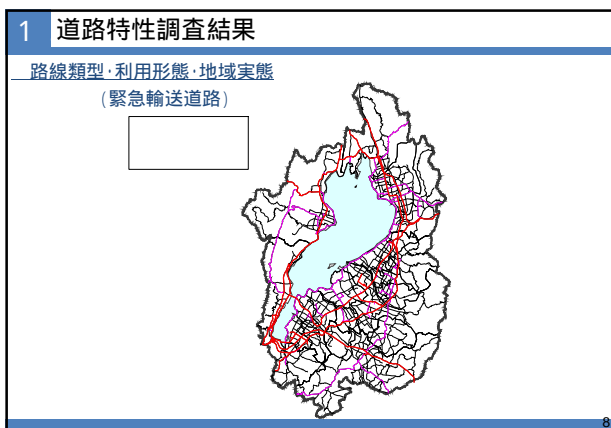
2 県政世論調査結果

県及び8地域別の課題

・県政世論調査とは...
県政全体に対する満足度と県政の当面する主要課題等をテーマに選び、県民の意識、意向を調査したもの

【調査の概要】

| | |
|------|--------------------------|
| 調査期間 | 平成22年6月4日～平成22年6月23日 |
| 対象地域 | 滋賀県内全域 |
| 調査対象 | 県内在住の満20歳以上の男女個人(外国人を含む) |
| 標本数 | 3,000人 |
| 調査方法 | 郵送式、無記名方式 |
| 調査項目 | ・県政に対する満足度 ・滋賀県の強み 等 |



- ### 1 道路特性調査結果
- 道路特性の評価・課題点の抽出
- ・湖南地域では、他地域と比較し評価が良い項目が多い
 - 評価が良い項目 : 大型小売店、公共施設、大雨通行規制、冬期通行規制など
 - 評価が悪い項目 : 道路緑化、整備率(混雑度)、主要渋滞ポイント
 - ・一方、甲賀地域では、他地域と比較し、評価が悪い項目が多い
 - 評価が良い項目 : バス路線、道路緑化など
 - 評価が悪い項目 : 駅前アクセス広場、主要観光施設、緊急輸送道路など
 - ・湖北木之本地域では、他地域と比較し、災害に関する評価が低い
 - 評価が良い項目 : 駅・IC、整備率(混雑度)
 - 評価が悪い項目 : 冬期通行規制、土砂災害危険区域など

マスタープランと客観的評価マニュアルの改定

1 現行のマスタープランと客観的評価マニュアル

道路マスタープラン（目次構成）

道路整備の基本方針

1. 5つの政策目標

1. 既存産業の振興と新規成長産業の育成・支援による県内産業の活性化
 - (1) 産業活動を支援する道路整備
 - (2) 新規成長産業の育成・誘導を図る道路整備
 - (3) 観光振興を支援する自転車道を含めた道路整備
2. 誰もが安心・安全に暮らせる優しい県土の実現
 - (1) 交通事故の抑制
 - (2) 誰もが利用しやすく、人に優しい道路整備
 - (3) 救急医療や福祉活動を支える道路整備
 - (4) 異常気象時や災害時における信頼性の高い道路整備
3. 個性と潤いのある生活空間の創造
 - (1) 地域特性を生かした道路空間の整備
 - (2) 新しい時代に対応したインフラ整備
4. 環境に対する負荷の軽減
 - (1) 沿道環境の改善と新しい道路環境の創出
 - (2) 地球環境に対する負荷の軽減

13

1 マスタープランと客観的評価マニュアル

H19時点の客観的評価マニュアルの評価項目

【改良事業に係る評価基準】

| 評価項目 | 評価項目 |
|----------------------|-------------------------|
| 1. 必要性 | 1-4. 脆弱性・防災性の向上 |
| 1-1. 市計画や地域振興計画の位置づけ | 脆弱な自然環境の事前選別区域の整備が図れる整備 |
| 1-2. 市計画や地域振興計画の位置づけ | 商業地域内の第1種用途地域の整備 |
| 1-3. 市計画や地域振興計画の位置づけ | 商業地域内の第2種用途地域の整備 |
| 1-4. 市計画や地域振興計画の位置づけ | 防災計画が整備が計画の整備が図れる整備 |
| 1-5. 市計画や地域振興計画の位置づけ | 1-5. 商業と併せた一体的整備 |
| 1-6. 市計画や地域振興計画の位置づけ | 高速道路や青森国道整備に併せた整備 |
| 1-7. 市計画や地域振興計画の位置づけ | 市の公共事業に併せた整備 |
| 2. 実行効果 | 2. 実行効果 |
| 2-1. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 費用対効果の点数化 |
| 2-2. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-3. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-4. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-5. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-6. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-7. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-8. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-9. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-10. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-11. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-12. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-13. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-14. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-15. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-16. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-17. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-18. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-19. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-20. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-21. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-22. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-23. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-24. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-25. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-26. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-27. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-28. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-29. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-30. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-31. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-32. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-33. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-34. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-35. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-36. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-37. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-38. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-39. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-40. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-41. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-42. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-43. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-44. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-45. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-46. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-47. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-48. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-49. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-50. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-51. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-52. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-53. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-54. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-55. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-56. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-57. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-58. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-59. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-60. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-61. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-62. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-63. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-64. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-65. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-66. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-67. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-68. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-69. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-70. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-71. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-72. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-73. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-74. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-75. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-76. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-77. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-78. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-79. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-80. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-81. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-82. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-83. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-84. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-85. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-86. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-87. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-88. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-89. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-90. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-91. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-92. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-93. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-94. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-95. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-96. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-97. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-98. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-99. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |
| 2-100. 歩道・自転車歩行者道の整備 | 2. 実行効果 |

16

1 マスタープランと客観的評価マニュアル

道路マスタープラン（目次構成）

5. 地域の自立的発展の支援と教育・文化の育成

- (1) 地域の一体性を保持し、市町村合併を支援する道路整備
- (2) 交流機能の強化とたまり機能を生かした地域の活性化
- (3) 教育・文化を育成する広域ネットワークの整備

2. 政策目標を実現する道路ネットワークの形成

政策目標実現への取り組み

1. 効果が目に見える道づくり
 - (1) 道路整備の重点化による選別投資と優先順位の明確化
 - (2) 地域の実態に即した構造規格の弾力的運用
 - (3) ストックを活用した効率的整備と既存施設の計画的修繕
2. わかりやすく、愛着の持てる道づくり
 - (1) オープンな行政運営と意思決定に対する住民参加の推進
 - (2) 住民が愛着を持ち守り育てるシステムの形成
3. 自然環境や生活環境に配慮した道づくり
 - (1) 自然環境への配慮
 - (2) 生活環境への配慮

各地域の道路整備計画

14

1 マスタープランと客観的評価マニュアル

H19時点の客観的評価マニュアルの評価フロー

【交通安全事業の場合】

交通安全事業アクションプログラム

17

1 マスタープランと客観的評価マニュアル

H19時点の客観的評価マニュアルの評価フロー

【改良事業の場合】

アクションプログラム

15

1 マスタープランと客観的評価マニュアル

H19時点の客観的評価マニュアルの評価項目

【交通安全事業に係る評価基準】

歩道・自転車歩行者道

| 分類 | 評価項目 | |
|------------|--------------------------|-----------------|
| 1. 道路利用状況等 | A 歩行者数 | |
| | 歩行者・自転車交通量 | |
| | B 自動車交通量 | |
| | C 車道部の幅員 | |
| | D 小学校等の通学路 | |
| | E 中学校・高校生の通学経路 | |
| 2. 必要性 | F 人と車同士の事故状況 | |
| | G 歩道等の整備状況 | |
| | H 前後の歩道整備状況 | |
| | I 近（く）歩道などとして利用できる道路の有無 | |
| | J 病院・福祉施設の有無 | |
| | K 鉄道駅・主要な公共施設・大規模商業施設の有無 | |
| | L 観光資源などの有無 | |
| | 3. 進捗状況 | M 用地取得の状況 |
| | | N 地元などからの要望書の有無 |
| | 4. 事業熟度 | |
| | | |

18



2 最近の道路をとりまく状況

東日本大震災について

被害状況

・全国で、高速道路、直轄国道、都道府県管理国道、都道府県道で約700区間が通行止めとなった。

| 道路区分 | 被災総数 |
|----------|-------|
| 高速道路 | 15路線 |
| 直轄国道 | 66区間 |
| 都道府県管理国道 | 95区間 |
| 都道府県道 | 501区間 |

常磐道(水戸IC~那珂IC)  国道45号 歌津大橋 

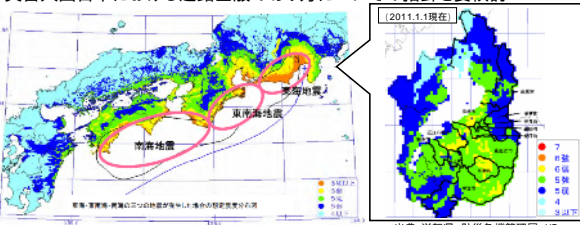
出典: 高速道路のあり方検討有識者委員会 19

2 最近の道路をとりまく状況

東日本大震災について

今後の道路施策の方向性

[東日本大震災を今後活かす方向]
 ・東海、東南海、南海地震の大震災を想定(滋賀県の場合:震度5弱~6弱)
 ・災害大国日本における道路全般のあり方についての指針を要検討



出典: 高速道路のあり方検討有識者委員会 22

2 最近の道路をとりまく状況

東日本大震災について


道路の果たした役割

・今回の震災では、三陸地方の沿岸部を走る国道45号が津波によって通行不能になるなどの大きな被害を受けた。

・国道45号に並行する三陸自動車道は津波浸水地域を回避するルートであったことから損傷がほとんど発生せず、迂回道路として緊急物資輸送や救急搬送に重要な役割を果たした。

・複数の道路網を整備することによって災害に強い道路ネットワークを構築する重要性が指摘されている。

三陸自動車道と国道45号
 部分的に供用していた三陸自動車道は、津波浸水地域を回避するルートであったため、迂回路として大きな役割を發揮



出典: 高速道路のあり方検討有識者委員会 20

2 最近の道路をとりまく状況


東日本大震災について

今後の道路施策の方向性

[東日本大地震からの教訓]
 ・広域的な視点から復旧活動を展開し、早期に輸送路を確保できた
 ・過去の教訓を活かした整備などが奏功した

中越地震の際の迂回路

阪神大震災の際に、いろいろな橋梁が壊れるという被害があったため、それを受け様々な耐震補強を実施した結果、地震発生翌日に東北道や常磐道を緊急車両が通行できた。
 中越地震では開越自動車道が通行止めとなり、磐越自動車道や上信越自動車道が迂回路となった。これを受けて、三陸自動車道は、浸水区域を回避するルート設定としており、国道45号の迂回路を確保していた。



出典: 高速道路のあり方検討有識者委員会 23

2 最近の道路をとりまく状況

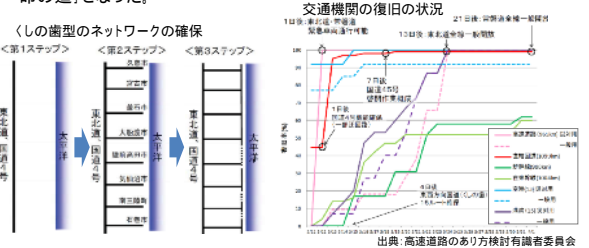
東日本大震災について

道路の果たした役割

・緊急輸送道路が「くしの歯型」道路として通行可能となった。
 ・他の公共交通の復旧が遅れる中、道路は食糧等の物資輸送に大きく貢献し、「命の道」となった。

くしの歯型のネットワークの確保

交通機関の復旧の状況



出典: 高速道路のあり方検討有識者委員会 21

2 最近の道路をとりまく状況

東日本大震災について

今後の道路施策の方向性

[東日本大地震からの教訓]
 ・当初想定していなかった防災機能(防潮堤、防災拠点等)を發揮した

自衛隊の復旧支援活動の拠点として機能する道の駅「津山」

「道の駅」が防災拠点として機能
 ・「道の駅」が、日常の活動拠点や住民の避難場所、水、食料、トイレを提供する貴重な防災拠点として機能
 ・防災拠点化のために自衛隊施設等を備える駅では、標準時にも24時間開閉する等により機敏

道の駅「津山」の位置図



出典: 高速道路のあり方検討有識者委員会 24

2 最近の道路をとりまく状況

東日本大震災について

今後の道路施策の方向性

【東日本大地震からの教訓】

- ・いざという時に高速道路が不足(繋がっていない、代替機能が弱い等)
- ・港湾や空港などの交通拠点との連携が不足

現在日本海東北自動車道は、新潟県から山形県の途中までしか整備されていない。震災時は、現道を利用して物資等を輸送したが、この日本海東北自動車道が繋がっていれば、新潟港や酒田港、秋田港との融通が効いて大きな力を発揮できたと考えられる。

2 最近の道路をとりまく状況

高速道路無料化について

高速道路無料化に対するご意見

【(社)全日本トラック協会】

- ・料金の実質的な引き下げには大いに期待しているが、無料化により不測の混雑・渋滞が生じて高速道路本来の機能が損なわれない範囲の料金設定を望む。
- ・高速道路1,000円の制度が始まったときもGWなど大変な渋滞になった。
- ・財源償還も重要であり、必要な財源が確保できなくなって維持補修もできないというのでは、本末転倒である。高速道路のヘビーユーザーの立場から、無料化の希望は抱いていない。

【(社)日本バス協会】

- ・土日祝日マイカー上限1,000円制度の導入後、公共交通からマイカーへの転換が増加した。
- ・高速バスの料金収益を路線バスに充てているため、高速バスだけではなく、バスネットワーク全体に影響が出る。