

今後の国土の幹線となる道路に関する制度等のあり方について

1. 今後の料金制度のあり方

問1 - 1

市名	都道府県・市町村コード	回答
千葉市	12100	提言にある今後の料金制度の基本的な考え方(基本となる考え方、具体的な方向性)については、同意します。特に、3環状道路がバランスよく利用され、外側の環状道路の料金を安くするなど既存インフラが最大限利用されるよう配慮すべきと思います。
市川市	12203	提言の基本的な考え方につきましては、特段の意見はございません。
船橋市	12204	有料道路の容量を有効に活用し、料金設定を利用実態に応じて多様で弾力的に設定することで、交通容量を調節し、一般道路の渋滞緩和等に資することになると思われる。
館山市	12205	「基本となる考え方」については、賛成である。 ただし、現行料金制度において採用されている、特定区間の割高又は割安の料金設定は、取り止めるべきと考えている。 高規格幹線道路は、料金プール制導入時の議論にもあったとおり、網として一体的に整備し、利用されるものであり、特定区間における建設コストや受益、交通量等を理由に、料金制度において差異を設けるべきではない。この考え方は、今後も踏襲していくべきものと考えており、現在、無料区間として整備されている区間も同様であることが望ましい。 なお、様々な政策課題に対応するためにきめ細やかな料金施策を導入することは否定しないが、そのことが、結果として「シンプルな料金制度」を分かりづらいものになっているのではないかとすることも考慮する必要がある。
木更津市	12206	今後の料金制度について、「中間とりまとめ」にある基本となる3つの考え方については、理解します。 しかしながら、具体的な方向性として、高速道路は我が国にとって必要不可欠な社会資本であることから、これまでのような工事費等により料率を高くする区間は設けず、全国統一かつ公平な、国民に分かり易く利用しやすい料金体系を構築すべきであると考えます。 そのため、高速道路全線について、「全国統一の対距離制」を導入し、料金制度の基本とすべきであると考えます。 また、高速道路は、我が国における国土利用と経済活動の礎であることから、料金体系を単なる高速道路の経営的視点から考えるのではなく、我が国の国土政策、経済成長戦略の一環として、低料金化し物流・人の移動を円滑にし経済活動を活性化させ、地域開発、経済成長戦略に資するよう戦略的な料金施策を検討すべきであると考えます。
松戸市	12207	妥当なものと考えます。

野田市 (会長市)	12208	料金制度の基本的な考え方において、「公正妥当な料金の実現と低減への努力」と掲げられておりますが、受益と負担の視点に立って利用者が負担する利用料金は決定されるものと考えられることから、少なくとも徴収された料金の用途を示すべきではないかと考えます。 また、現状の料金体系やその割引制度については、適正な維持管理に必要な財源を圧縮して費用を捻出する形となっているように思われますが、安全安心な高速道路の利用を担保するためには、適切な維持管理の実施が必要不可欠であることから、これに要する費用を料金体系に反映させ、割引制度の廃止も視野に入れるという考え方を持つべきと考えます。
茂原市	12210	中間とりまとめの方針で良いと考えております。
成田市	12211	中間とりまとめのとおりでよろしいと思います。
佐倉市	12212	道路渋滞が一部に集中しないよう、利用率が平準化される料金体系も考慮願いたい。
東金市	12213	妥当な提言であると考えます。
旭市	12215	今後の料金制度の基本的な考え方については、提言のとおり対距離料金を基本とし、水準(料率)は全国で共通とすべきと考えます。 ただし、建設コストや受益が他の区間よりも大きい区間については割高の料金が設定されたり、交通量が極めて少ない区間については利用の促進のため割安の料金に設定されてもやむを得ないと思うが、水準(料率)の変動は最小限に抑え、大きな料金格差が生じないようにすべきであると考えます。
習志野市	12216	基本的な方向性については了承する。
市原市	12219	東京湾アクアラインの料金引き下げの社会実験継続により、東京都や神奈川県、埼玉県などの首都圏全体から千葉県へ訪れる観光客の増加や、商工業、物流事業者等の設備投資など、現在の経済効果に加え、圏央道の東金・木更津間の開通も間近となり、地元自治体として広域ネットワークの形成への期待は非常に大きいものがあります。 このことから、これらの高速道路ネットワークを効率的・効果的に活用し、地域の活性化を図るための「利用しやすい」料金体系にして頂きたい。
八千代市	12221	有識者委員会による提言に異論はありません。
我孫子市	12222	提言について、基本的には賛成ですが、道路縁辺都市の活性化に寄与するものとなるよう、弾力的な料金制度も検討してはどうか。
鴨川市	12223	料金制度については、各利用者の負担が公平で、社会状況的に妥当なことが必要であると考えます。また、地域の道路等諸事情も勘案し、料金制度を構築することが適切であると考えます。
鎌ヶ谷市	12224	「基本となる考え方」で言及されている「安定的でシンプルな料金制度」と、「具体的な方向性」で言及されている「きめ細やかな料金」という相反する概念をどのように位置付けていくかが問題になると考えます。

君津市	12225	基本的な部分においては、賛成である。 しかしながら、高速道路に関しては、地域振興における重要な役割を担っているため、地域の実情等を考慮した料金の設定をお願いしたい。また、東京湾アクアライン社会実験などに代表される政策的な部分についても、流動的に対応できるようにお願いしたい。
富津市	12226	提言に賛同します。
四街道市	12228	意見なし
袖ヶ浦市	12229	基本となる考え方に賛成である。 ただし、料金体系を単なる高速道路の経営的視点から考えるのではなく、経済成長戦略の一環として低料金化することにより、人・物の移動を円滑にし、経済活動を活性化させるなどの、政策的な料金施策も検討すべきである。
八街市	12230	意見なし
印西市	12231	意見なし
富里市	12233	「基本的な考え方」及び「具体的な方向性」の内容については、その通りと考えます。
匝瑳市	12235	意見なし
香取市	12236	今後の料金制度の基本的な考え方については、本提言のとおり実施されることでよいと思われる。

問1 - 2

市名	都道府県・市町村コード	回答
千葉市	12100	高速道路の料金割引として深夜割引は、都市部等の深刻な渋滞解消、地域の活性化、物流の効率化などに、概ね効果はあったと考えております。 土日祝日割引は、都市部の一部地域においては渋滞の発生を引き起こしていたと思われます。
市川市	12203	割引等が導入され、市川市から首都高速道路東京料金圏への利用に際しては、京葉道路が中央環状線へ接続されていないため、実質的な利用料金が値上げとなっている区間がある。割引制度については京葉道路が中央環状線に接続されたものと見なす料金体系の見直しを考慮する必要があると考えます。
船橋市	12204	料金設定(ETC、割引等)の様々な施策を行って、有料道路等の交通量の変化、採算性への影響の把握、一般道路の渋滞緩和等の一定効果があったと思う。

館山市	12205	「休日上限1,000円」は、高速道路だけでなく、接続する一般道においても激しい交通渋滞を引き起こした。当市のように観光振興を重点課題とする地域としては、休日よりも平日の観光客増加に繋がるもの(割引制度)が望ましいと考えている。また、「高速道路の無料化社会実験」については、ミッシングリンクの解消や既設道路における機能強化の必要性の観点から、その財源を確保するため、「一時凍結」を「中止」に改めるべきである。
木更津市	12206	これまで各種実施されてきた高速道路の料金割引については、高速道路の有効活用や地域経済活性化の観点から一定の効果を挙げてきたものと考えます。 しかしながら、いろいろな割引制度が多重的に実施されていることから、その制度や内容、期間、割引率など、国民には分かりづらく、割引による効果も検証しづらい状況となっています。 今後の料金割引については、施策の目的、内容について、十分に国民に周知するとともに、利用者に分かりやすいものとするべきであると考えます。 そして、高速道路の料金割引、低料金化は、利用者の便益増進と地域経済に対する波及効果が大きいことから、今後も、戦略的かつ継続的に実施していくべきと考えます。
松戸市	12207	割引を行った趣旨・目的を理解しておりませんが、少なくとも料金の割引によってユーザーである市民の利便性の向上に寄与することは良い事であると考えます。
野田市 (会長市)	12208	割引制度が拡充され、産業面や観光面等において寄与したと思われるが、道路会社や曜日、時間帯、距離、乗継等のいろいろな区分で割引率(額)が異なる複雑な料金制度となっており、公平性の観点からも疑問な点があります。 また、環状道路への誘導や混雑時の割引など、一般道路の渋滞緩和を図る制度を検討する必要がある。特に、圏央道の利用促進を図るべきと考えます。 一方で、料金割引に重点を置くばかりに、維持管理をおろそかにしてきたため、様々な問題が顕在化してきているとも考えます。
茂原市	12210	高速道路の料金が割引きになることにより利用者が増加し、一般道の交通渋滞緩和に効果があると考えております。
成田市	12211	スマートIC利用活性のため、更なる料金割引等が必要ではないか。
佐倉市	12212	夜間早朝割引等により、中型車以上が一般道から高速道路へ転換されたことから、一般道でのトラック等の減少による、道路破損等への影響や中大型車両への恐怖感の減少、並びに物流時間短縮による輸送コストの低下が見込まれ、市民生活の安心安定につながる。併せて、高速道路の利用時間帯の分散により、高速道路、一般道の混雑緩和につながる。 一方、割引料金の適用に伴い、鉄道等の利用者の減少が懸念されるが、鉄道利用者に対しては、鉄道駅から目的地までのタクシー、バスの利便性向上など、新たな手法の検討や既存公共交通維持のため新たな施策が必要である。
東金市	12213	割引の対象となる時間帯や割引となる対象区間の情報が、利用者に対して今ひとつ浸透していないように感じる。
旭市	12215	道路利用者の立場から考えると、高速道路の交通量が少ない時間帯の料金を、割引することにより、並行一般道路から高速道路への転換が図られ、一般道路の渋滞が緩和されることは利便性や効率性がよくなり好ましいことである。 このような効果が全ての路線で見られるとは限らないので、効果を検証して、今後の料金割引制度に反映させるべきと考える。

習志野市	12216	料金割引の効果を検証すべきである。
市原市	12219	特になし
八千代市	12221	割引制度の導入によって生じた効果や課題等について十分に検証し、今後の料金制度の構築等に役立てていただきたいと 思います。
我孫子市	12222	一定の効果はあったと考えていますが、制度が複雑でわかりづらいので、利用者にもう少し分かり易くする工夫が必要では ないでしょうか。
鴨川市	12223	地域の道路等諸事情により、料金割引が設定されており、料金割引により渋滞解消や地域活性化等に繋がっているものと 考えられる。今後も債務の償還や、更新、維持、管理費等を精査し、また、料金割引を行った際の通行量を増減等も推計し、 料金割引を導入していく必要があると考える。
鎌ヶ谷市	12224	環境への配慮や物流コストの低減等の政策的課題の解決を重視していない点が疑問である。
君津市	12225	割引制度導入により、高速道路の利用促進及び地域の活性化には一定の効果があったものとする。しかしながら、複数の 制度の併用により、内容が煩雑になっているものと思われる。 また、ETC搭載車両が主たる対象であり、ETCの利用促進には寄与したものと思われる。そのことにより、人件費など、経費 の削減が図られているのであれば概ねよかったものと思われる。
富津市	12226	現在実施されている高速道路の料金割引については、様々な割引制度が実施されていることから、割引制度(目的、期間、 割引内容等)が、理解しづらい状況であると考えます。
四街道市	12228	意見なし
袖ヶ浦市	12229	全体的に一般道路から高速道路への交通量の転換が見られ、高速道路の有効活用などの観点から、割引等については、 一定の効果が表れていると考えられる。 今後については、今回の利便増進事業による交通量調査の結果を詳細に分析した上で、必要な割引制度は実施していくべ きであると考えます。
八街市	12230	意見なし
印西市	12231	意見なし
富里市	12233	現在実施されている割引制度は、時間帯、対象車両、利用区間等によって極めて多様で複雑となっていると考えます。
匝瑳市	12235	意見なし

香取市	12236	香取市としては、高速道路料金の利用者負担が軽減されることにより、都市部等から市内へのアクセス向上につながり、物流や観光客の流入により市内の活性化を見込むことができると思われる。 また、香取市に関係が深い東関東自動車道については、渋滞の多い国道51号と並行する高速道路であり、利用者負担が軽減されることにより利用率があがり、渋滞緩和につながると考えられる。
-----	-------	--

問1 - 3

市名	都道府県・市町村コード	回答
千葉市	12100	利便増進事業による割引は、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減などへ一定の効果があつたと思っておりますが、今後は細かい「割引制度」を継続することよりは、既存のインフラを最大限活用できるよう、距離併用制の料金体系ではなく、渋滞箇所を通過する車両は料金を割高にするなど、ICTを活用した渋滞のない「柔軟な料金体系」の構築を考えるべきだと思います。
市川市	12203	京葉道路の交通量が増し、慢性的な渋滞の一因となっている。利便増進により交通量の増した、京葉道路や市川インターチェンジや原木インターチェンジ等の周辺道路も含めた渋滞対策、騒音対策についても、配慮する必要があると考えます。
船橋市	12204	・有料道路の料金割引により、交通転換が起こる可能性が大であると思われ、特に市街地内で有料道路までのボトルネック箇所での渋滞が発生している地域では顕著となると考えていることから、一般道路の渋滞解消を重視している。 ・割引については道路の利用特性に応じて、例えば車種、時間帯の限定の料金設定。 また、ピーク時間帯の大幅な割引やパスポート割引等があると考えている。 ・財源確保策については、距離課金的な仕組みづくりで、やはり利用者負担と考える。
館山市	12205	高速道路の料金割引への期待は、地域によって様々なものがあると思われる。どのような方法を採用にしても、割引財源は限られたものになると思われることから、今回の意見照会等の結果に基づく最大公約数的な重点事項を全国一律に展開するのではなく、地域の選択により、効果を集中させるような制度(利便増進事業)が望ましい。 なお、本市の場合は、一般道における渋滞解消と交通事故の減少、観光振興、物流(農水産物)におけるコスト低減を前提とした定時制・速達性の確保を重視している。 また、民営化の考え方は、基本的な理念として今後も堅持していく必要があると考えており、割引の継続・拡大のために必要な財源は、償還計画の見直しによらず、税の投入によって確保すべきと考える。
木更津市	12206	高速道路は、一般道路の渋滞解消、交通事故の減少、移動時間の短縮化、物流・移動コストの低減、地域経済の活性化、そして利用者の利便増進など、直接的・間接的ないろいろな効用を期待し建設されています。 しかしながら、料金抵抗により、必ずしも高速道路本来の目的・機能が発揮されず、その効用も不完全であることから、今後とも低料金化、料金割引施策を実施することで、高速道路本来の機能と効用を発揮させるべきと考えます。 今後の低料金化・割引については、厳しい財政状況下にあります引き続き実施し、利用者の料金抵抗とならない程度の利用額とし、不足する分については、経営の合理化、新たなビジネスによる収入の確保、そして最終的には国費の投入によらざるを得ないと考えます。 また、国費の投入に当たっては、財源確保のため新たな税金も止むを得ないものと考えます。

松戸市	12207	一般道における渋滞を軽減させるために、自動車専用道路で通過交通を処理する必要があると考えます。そのためにも料金の軽減は必要であると思います。 また、道路は日常生活において必要不可欠なものであり、実際には高速道路を利用しない市民であっても、物流など間接的に恩恵を受けていると考えられます。従って、財源確保の観点からの税金投入はやむを得ないものと考えます。
野田市 (会長市)	12208	一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減、さらには環境への影響といった課題について、利用者意見等を含めて割引事業の効果等の検証をするとともに、適切な維持管理に支障を来たすことのないよう、割引制度の廃止も視野に入れた中で、継続や改善などの必要性を見極めた上で、今後の料金制度及び財源確保策に反映すべきと考えます。 なお、割引の拡大等のための財源は、政策決定権者である国において確保されるべきであり、地方自治体に負担を求めることがあってはならないと考えます。
茂原市	12210	高速道路の利用促進と地域活性化等のため、高速道路の料金割引制度は継続をお願いしたいと考えております。 また、民営化の考え方も踏まえつつ、財源としては「利便増進事業」の継続や償還計画の見直しが必要と考えております。
成田市	12211	国際空港を擁する自治体として、空港を取り込んだ幹線道路網の整備と、利用増進は最重要課題と考えております。料金の割引と財源確保は相反する問題ではありますが、償還計画の見直しと共にいわゆる“薄利多売”的な方策はとれないものでしょうか。
佐倉市	12212	一般道の交通渋滞の解消や物流コストの低減により、市民生活に安心安定感が増加することは確かであるが、一方で通過車両が地域で食事するなど、地域活性化に繋がる面も少なからず存在する。千葉県は半島という特性から、例えば東京から東北方面に向かう際に通過する必要がないことから、千葉県を目的地とした車両を対象とすることとなるが、過去の休日割引では大都市圏の範囲に含まれ除外された。大都市圏と言えども、観光等を重視している県・市町村もあるため、特性を見極めて、利便増進事業の範囲を設定していただきたい。 なお、厳しい財政状況は国や各自治体も同様であるため、自治体に負担を求めるような制度にならないよう配慮願いたい。
東金市	12213	有料道路の利用増進のため、料金割引は継続すべきと考える。 各利用者に対し公平な割引が得られるよう配慮すべきである。 道路特定財源等の限られた財源投入はやむを得ないとする。
旭市	12215	道路は、われわれの日常生活や経済活動を支える社会資本であり、重要な役割を果たしている。 高速道路の建設費、維持管理費は、基本的には利用者の料金収入によって賄われるべきものとするが、道路の整備による受益が、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減など、利用者以外の人も受益を共有しているため、財源確保策として税金投入が必要であるとする。
習志野市	12216	割引が利便増進となったかを検証すべきであり、その効果のないものは継続すべきではない。
市原市	12219	特になし

八千代市	12221	今後の料金割引措置に関しては、これまでに実施した施策の効果・影響を十分に検証し、その結果に高速道路のもつ性質や今後担うべき役割をふまえたうえで、現在の割引措置の継続・改善や新制度の実施等を検討すべきであると思います。また、制度の継続や新規実施に際して必要となる財源については、上記判断要因との関連から、その負担の求め方等を判断すべきであると思います。
我孫子市	12222	人口減社会においては、必然的に地域活性化重視にシフトすべきではないでしょうか。更なる財源の確保については、受益者負担を原則にしつつ、ある程度の税金投入もやむを得ないと考えます。
鴨川市	12223	料金制度により、国民生活や経済活動に大きな影響があるものとする。その中でも、料金割引について、地域の道路等諸事情を勘案して導入し、また、財源については、料金割引による通行量の増減等を推計し、確保に努めていく必要があると考える。
鎌ヶ谷市	12224	料金割引については、それを行うことで、一般道路の渋滞解消に繋がり、それが地域活性化に繋がり、さらに物流コストの低減を引き起こすというサイクルの中で一体的に捉える必要があるため、どの施策を重視するべきかという問題ではないと考える。 また、割引をどのようにすべきかについては、地域の実情を踏まえた対距離料金の導入によるシンプルな料金制度を構築していく必要があると考える。 さらに、何らかの財源確保策については、償還期間を抜本的に見直し、料金収入による整備・維持管理を行うことにより、地域自己完結型の経営を行っていく方法があると考えます。
君津市	12225	現在の景気状況などを鑑みれば、地域活性化、物流コストの低減のためには、割引制度の継続は必要であるものとする。特に、首都圏と千葉県内とを結ぶ東京湾アクアラインについては、観光需要の創出及び企業立地等による地域活性化や、首都圏における交通流入の分散化等に大きく寄与しているものであり、現在の料金設定を恒久的なものとしてほしい。また、財源確保の問題には、高速道路の恒久的な有料化を含めた償還計画に見直しや検討を行い、料金収入にて賄いきれない部分があれば、国費の投入もやむを得ないものとする。
富津市	12226	観光客の増加につながる休日の割引については、地域の活性化や一般国道の渋滞解消について大きな効果が現われていることから最も重視する。 物流コストの低減のための割引については、海運業など他の業種との均衡を再度検討するべきと考えます。 割引による目的と効果を検証し、一定の効果がある割引については、先の提言を尊重し、継続するべきであると考えます。 利便増進事業による割引を継続するためには、様々な工夫を行ったうえで、税金の投入が必要であると思われる。
四街道市	12228	意見なし
袖ヶ浦市	12229	高速道路は、一般道路の渋滞解消、移動時間の短縮化、物流・移動コストの低減など、様々な効用があるが、地域経済の活性化を重視する必要があると考える。 今後の料金割引等については、厳しい財政状況下にあるが引き続き実施し、利用料金は利用者にとって過度な負担とならない程度の額とし、不足する分については、経営の合理化などを検討し、そして最終的には国費の投入によらざるを得ないとする。 また、サービスエリア等を経営的な資源として活用することにより、財源確保に繋げるという視点も必要と考える。

八街市	12230	意見なし
印西市	12231	意見なし
富里市	12233	現在の割引内容と効果を検証し、割引の目的の一つひとつ明確にした上で整理して、26年度以降も仮に料金割引を継続するとしても、利用者負担を基本として、債務償還状況などを確認しつつ、様々な工夫(経営の合理化や利用促進等)が必要であることに尽きると考えます。
匝瑳市	12235	意見なし
香取市	12236	一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減のためであれば、税金の投入が妥当と思われる。

問1 - 4

市名	都道府県・市町村コード	回答
千葉市	12100	<p>問1 - 3で述べましたが、次の6つの提案をいたします。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 3つの環状道路がバランスよく利用されるよう、外側の環状道路の料金を安くすべき。 2. 個別路線毎の償還ではなく、周辺道路への波及効果を含めて総合的に料金設定をすべき。 3. 整備した社会資本が最大限活用されるには、どの程度の料金設定が適切なのか知恵をしぼる。 4. 3つの環状道路の有効活用としてICT技術、ETCの普及により、ロードプライシングの導入を考えていく必要がある。 5. ICT・ETC技術により渋滞予測データを活用して、渋滞しないよう前日に料金設定を行い、日々可変的(弾力的)に料金設定し、利用者に最適なルート選択ができるよう、ナビと連携した案内に国が補助金を支出することも有効と考える。 例えば、JRの中央管制室のようなコンピューター中央制御室で首都圏エリアの道路ネットワーク上の渋滞状況から最適なルートを選定し、通過時間と料金情報を利用者に無料で提供することも考えられる。 6. 片側3車線ある高速道路のうち1車線を高めの料金に設定し、高速道路の高速性を確保した専用レーンのサービスの提供も考えられる。
市川市	12203	平成27年度に供用開始予定である外環道路の料金体系が示されていない。早期に適正な料金体系を示す必要があると考えます。
船橋市	12204	料金施策と共に一般道路への影響や道路環境等を考慮し検討していただきたい。

館山市	12205	<p>東京湾アクアラインの料金施策について、平成9年の開通により首都圏との時間距離が短縮したにも関わらず、通行料金の割高感もあり開通当初の交通量は見込みの4割程度と少なく、館山市を含む南房総地域ではアクアラインのメリットを十分に享受できませんでした。</p> <p>しかしながら、平成21年8月の料金引き下げ社会実験開始以降、交通量は開通時の約3倍に急増し、当市を含む南房総地域に、物流、観光振興、地域間交流、定住促進など様々な面に極めて大きな経済波及効果をもたらし、本来の効果をようやく享受し始めたところです。</p> <p>また、本年春には、首都圏中央連絡自動車道が木更津東ICから東金ICまで開通し、外房地域も首都圏の高速道路ネットワークに組み込まれることから、更に高速道路による地域経済への波及効果が拡大するものと期待しています。</p> <p>こうした東京湾アクアラインが南房総地域へ及ぼす様々な効果を今後も持続的に発展させるため、そして、料金引き下げの便益を受けている東京・神奈川等の首都圏民の方のためにも、東京湾アクアラインの通行料金については、特定区間における建設コストや受益、交通量等を理由に料金差異を設けるのではなく、「今後の料金制度の基本的な考え方」として示された対距離料金制を基本とした全国共通の料金水準による通行料金にすべきと考えています。</p>
木更津市	12206	<p>東京湾アクアラインが開通し15年になりますが、料金値下げの社会実験以前は交通量は少なく、房総観光ブームも一過性であり、また、着岸地である木更津市においては人口は減少し、企業の立地も開発もほとんどなく、アクアライン開通の効果がほとんど無い状況でした。</p> <p>しかしながら、社会実験以降、交通量は急増し、特に観光、物流系の交通量が激増するとともに、本市の人口も増加に転じ、企業立地や開発も多くなりました。そして、昨年4月には、着岸地の金田東地区が街開きし、三井アウトレットパークの開業をかわきりに、カインズや東京インテリアなどの大型商業施設が次々に開業、今後も観覧車等のアミューズメント施設や様々な商業施設などが開業する予定であります。</p> <p>料金引き下げにより、本市の街づくりも房総地域の経済も活性化し始めており、アクアライン開通による本来の効果をやっと享受し始めたところです。</p> <p>また、本年春には、首都圏中央連絡自動車道が木更津東ICから東金ICまで開通し、外房地域も首都圏の高速道路ネットワークに組み込まれることから、更に高速道路による地域経済への波及効果が拡大するものと期待されています。</p> <p>この様に、ようやく活気づきはじめた本市の街づくり、房総地域の経済を、今後とも持続的に発展させるためにも、そして、アクアラインの値下げにより本当に便益を受けている東京・神奈川等の首都圏の住民の方のためにも、高速道路料金を全国統一の対距離制とし、国による料金割引の恒久化、低料金化をしていただきたいと思います。</p>
野田市 (会長市)	12208	<p>料金割引制度の検討において、利便性の視点が重視され、割引による車両通行量増加に伴うCO2排出量の増大に関する観点で不足していると思われまます。環境に与える影響にも充分配慮した料金施策を考えていく必要があります。</p>
茂原市	12210	<p>首都圏中央連絡自動車道などの環状道路をはじめ高速道路ネットワークを有効活用するため、東京湾アクアラインの恒久的な料金引下げ及び環状道路の一体的で利用しやすい料金体系の構築が必要と考えております。</p>
成田市	12211	<p>空港を軸とした意見となりますが、人と物資が出入する中で、特に人間がよりサービスを楽しむようになれば、地元にとっての地域活性化につながると考えます。</p> <p>また、圏央道などの環状道路は、都心の混雑緩和を図ることが大きな目的の一つでありますからその目的達成のためには、対距離料金が基本ではあっても、何らかの施策が必要であると思います。</p>
旭市	12215	なし

習志野市	12216	さらに情報公開、開示を充実してほしい。
市原市	12219	特になし
八千代市	12221	特になし
我孫子市	12222	特になし
鴨川市	12223	平成21年8月から開始された東京湾アクアライン料金引下げ社会実験は、割高感の解消により首都圏における交流・連携の強化、物流の活性化、観光振興をもたらすなど、極めて大きな経済波及効果を生み出している。また、平成24年度に予定されている首都圏中央連絡自動車道の木更津・東金間の開通に伴い、更なるアクアライン効果が期待されている。首都圏の経済活性化をより一層推進するため、平成26年4月以降の恒久的な料金引下げを要望する。
鎌ヶ谷市	12224	「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を最大限に尊重していく必要があると考える。
君津市	12225	今まで実施されてきた各種割引制度により、観光流入交通の増加など一定の効果が上がっているものとする。特に、アクアライン社会実験以降、首都圏からの交通量が増加し、南房総地域の活性化に大きく寄与しているものと思われる。地域経済の発展のために、現在の料金設定を恒久化することを望む。
富津市	12226	東京湾アクアラインの通行料割引については、観光客の増加による県南部地域の活性化に留まらず、首都圏における物流などに大きな効果をもたらしていることから、他の高速道路と同様に対距離性を導入していただきたい。
四街道市	12228	意見なし
袖ヶ浦市	12229	<p>利便増進事業による割引、特に東京湾アクアラインの割引は、千葉県活性化に大きな影響を与えている。東京湾アクアラインが開通し15年が経過するが、社会実験開始前は、アクアライン開通の効果がほとんど無い状況であったが、社会実験以降、交通量は急増し、特に観光、物流系の交通量が激増するとともに、企業立地や開発も多くなった。そして、昨年4月には、着岸地である木更津市の金田東地区が街開きし、大型商業施設が次々に開業している状況である。また、本市においても、アクアラインの波及効果を活かした新たなまちづくりとして、最寄り駅である袖ヶ浦駅の海側地区において土地区画整理事業が進められている。</p> <p>料金引き下げにより、房総地域の経済も活性化し始めており、アクアライン開通による本来の効果をやっと享受し始めたところである。</p> <p>また、本年春には、首都圏中央連絡自動車道が木更津東ICから東金ICまで開通し、外房地域も首都圏の高速道路ネットワークに組み込まれることから、更に高速道路による地域経済への波及効果が拡大するものと期待されている。</p> <p>ようやく活気づきはじめて房総地域の経済を、今後とも持続的に発展させるためにも、そして、アクアラインの値下げによる本当に便益を受けている東京・神奈川等の首都圏の住民の方のためにも、高速道路料金を全国統一の対距離制とし、国による料金割引の恒久化、低料金化をしていただきたいと考える。</p>

八街市	12230	意見なし
印西市	12231	意見なし
富里市	12233	高速道路利用者の利便性向上に資する一体的な料金体系の構築を図って頂きたいと考えます。
南房総市	12234	東京湾アクアラインが開通し15年になりますが、料金値下げの社会実験以前は交通量は少なく、アクアライン開通の効果がほとんど無い状況でした。 平成21年8月から開始された社会実験以降、交通量は急増し、特に観光、物流系の交通量が激増し、南房総地域の経済が活性化し始めたところです。 房総地域の経済を、今後とも持続的に発展させるためにも、国策による恒久的な料金引き下げをしていただきたと考えます。
匝瑳市	12235	意見なし
香取市	12236	特になし

2. 今後の維持更新のあり方

問2 - 1

市名	都道府県・市町村コード	回答
千葉市	12100	国土幹線道路の大規模更新については、利用者負担の原則を踏まえ、償還制度にとらわれずに個別路線だけの料金回収ではなく、首都圏エリアとしての料金プール制による財源を確保し、維持管理・大規模更新を図っていくべきと考えます。については、償還後も無料とはせず、首都圏エリアにおける道路ネットワークを最大限活用し、渋滞がない円滑な交通の確保ができるよう、ICTを活用した情報提供を行い、適切な料金を徴収することが利用者の利益につながるものと考えます。
市川市	12203	厳しい財政状況、世代間の負担バランスを考えると、償還期限延長、償還対象経費の見直し、償還後の継続的な利用者負担も、やむを得ないと考えます。 維持更新としての京葉道路や都心部の高速道路においては、渋滞対策や環境保全対策に関する費用は利用者による一定レベルの負担は必要であると考えます。
船橋市	12204	道路関係歳出と道路関係税収(歳入)の整合性、妥当性を精査し、ルートの競争性、選択制等勘案し、ルートの通行頻度別による時間短縮、走行経費減少等の便益について換算し、国庫補助金または課金を財源にと考える。

館山市	12205	<p>利便増進事業のための財源確保とは違い、大規模更新に必要な費用は、「償還期間延長」と「償還後の継続的な利用者負担」により、その財源を確保すべきと考える（「償還対象経費の見直し」は、内容が不明のため賛否をコメントできない）。この場合において、特に「償還期間延長」については、民営化の考え方を今後も堅持していく必要があると考えているため、民営化時の償還計画と、（現在の償還計画に含まれていない）大規模更新に係る償還計画を分離して示すなどの工夫が必要である。</p> <p>また、問1 - 1でも述べたように、高規格幹線道路網を構成する国土幹線道路においては、網全体の安定的な維持更新に資するよう、無料区間を設けるべきではない。</p>
木更津市	12206	<p>更新費用等については、今後、高速道路を維持管理していくため必要不可欠な経費であり、当然、大規模更新計画を立て必要な経費を計上していく必要があります。</p> <p>しかしながら、これまでの償還計画に組み込み計上した場合、償還金額の増大、償還期間の延長をせざるを得なくなり、その経費を高速料金に転嫁した場合、本来の高速道路の効用を低下させることとなります。そのため料金への転嫁は行わず、別の財政的措置が必要と考えます。</p> <p>そして、その財源確保のため、低料金化施策により、高速道路の利用を活発化させ、人・物の移動の活性化により、地域経済を再生させ、そして財政状況の改善を図ることに努めるべきと考えます。</p> <p>高速道路の整備や維持の問題、年金、介護負担の問題、何れも後世代への付廻しが問題であることから、一刻も早く財政状況を改善させ、後世代への負担を軽減する必要があります。</p> <p>そのためには、我が国の経済を再生させること、そのためのツールとして高速道路を積極的に活用すべきと考えます。</p>
松戸市	12207	<p>現在の償還期間と実際の更新期間を検証し、更新期間よりも償還期間が短いのであれば償還期間を延長してもよいと考えます。</p>
野田市 (会長市)	12208	<p>国土幹線道路は、平時の交通網としての重要性のみならず、災害時の緊急輸送路としても重要な役割を担うもので、維持更新は必要不可欠と考えます。これらを踏まえ、適正な世代間の負担のバランスを考慮するとともに、減少傾向にある社会資本整備の財源を補い安定的な財源を確保するため、有料道路の料金には維持管理費用を適切に反映させ、道路の長寿命化を図ることが必要であると考えます。</p> <p>また、道路ネットワーク全体は直接の受益者である自動車利用者だけでなく、社会全体が受益者である社会資本であるとの考えから、税による安定的な財源の確保も必要と考えます。</p>
茂原市	12210	<p>更新費用等への対応は、償還期間の延長や償還後の利用者負担を含め検討が必要と考えております。</p>
成田市	12211	<p>税の投入ということにならざるを得ないと思います。</p>
佐倉市	12212	<p>大規模更新を行う際には、将来の維持管理費用を削減する工法を採用するなど、コスト削減に努めていただきたい。</p>
東金市	12213	<p>道路に関しては重要なインフラ施設であることから、無料の幹線道路については、維持更新費用の税負担は止むを得ないものとする。有料道路に関しては、大規模更新費用を考慮した料金設定とすべきと考える。</p>

旭市	12215	無料の国土幹線道路の維持更新費用については税金により賄い、有料の国土幹線道路の維持更新費用は基本的には大規模な更新費用も含めて料金収入により賄われるべきものとする。 ただし、有料の国土幹線道路の維持更新費用については、問1 - 3と重複するが、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減など、利用者以外の人も受益を共有しているので、財源は料金収入だけでなく税金投入が必要であると考えられる。
習志野市	12216	中間とりまとめの、整備・管理のあり方のおりでありよい。
市原市	12219	特になし
八千代市	12221	国土幹線道路のもつ性質や今後担うべき役割等を再検討し、その結果をふまえ最適な世代間の負担のバランス及びそれを実現する財源のあり方を検討すべきであると思います。
我孫子市	12222	物流は生活の根幹であり、全ての国民が受益者であることから、世代間の負担バランスを考慮した税金投入とせざるを得ないのではないのでしょうか。
鴨川市	12223	債務の償還計画を見直し、維持更新の経費を見込み、また、将来の通行量の増減等を推計し、財源確保に努める必要があると考える。債務の償還も、次世代に及ぶ償還計画を極力避けて、将来の維持更新に影響がないよう努める必要があると考える。
鎌ヶ谷市	12224	当市の道路は、生活道路として主にアクセス機能(沿道の出入り)や空間機能(避難路、ライフライン、採光など)としての役割が多いことから、一般財源(自動車利用者の負担している自動車税、軽自動車税)を充当すべきと考える。 トラフィック機能が中心となる幹線道路の整備については、日本型ロード・プライシングの導入の動向を注目したい。
君津市	12225	更新費用については、必須の経費であることを踏まえ、計画的に実施すべきものであると考えるが、経費に関しては、無料の直轄国道等は税金にて負担する以外に手段がないため、償還期間の延長及び財源となる税の負担対象を見直す等の検討が必要である。 また、有料の高速道路等については、通行料へと転嫁することが望ましいが、急激な通行料金の値上げは物流コストの高騰を招きかねず、償還後の高速道路を恒久的に有料化することも検討すべきと考える。
富津市	12226	無料、有料とする国土幹線道路を再度検討したうえで、無料の国土幹線道路の維持更新費用については、税金の投入は必要であると考えます。 有料の国土幹線道路の大規模更新に必要な費用については、償還期間延長、償還対象経費の見直し、償還後も継続的な利用者負担を求めたうえで、不足分については、税金の投入も必要であると考えます。
四街道市	12228	意見なし

袖ヶ浦市	12229	更新費用等については、今後、高速道路を維持管理していくために必要不可欠な経費であり、大規模更新計画を立て必要な経費を計上していく必要がある。 しかし、単にその経費を高速料金に転嫁せず、別の財政的措置が必要と考える。その財源確保のため、割引等の料金施策により、高速道路の利用を活発化させ、地域経済を再生させ、財政状況の改善を図ることに努めるべきと考える。
八街市	12230	意見なし
印西市	12231	意見なし
富里市	12233	道路は世代をこえて長期間にわたり利用されるものであるため、世代間負担の公平性確保を図る観点から、また、民間資本活用等の検討が必要であると考えます。
匝瑳市	12235	意見なし
香取市	12236	これまでどおり税金の投入による実施でよいと思われる。

問2 - 2

市名	都道府県・市町村コード	回答
千葉市	12100	電気自動車からも税金を取れるような、何らかの税の徴収体系を考えるべきだと思う。 例えば、GPSを利用し、移動距離に応じた税の負担をさせるなどが考えられます。
市川市	12203	維持更新につきましては、適切な維持管理を行いながら、ライフサイクルコストの縮減に、より一層努めていくことが重要だと考えます。
船橋市	12204	予算を定額化した場合、修繕区間と修繕工法、損傷度ランク別延長等を勘案した管理計画の策定が必要と考える。
館山市	12205	維持更新のための費用は、新規建設の場合と違って、「予算の範囲内」とか「優先順位」といった議論がなじまない。 そのため、コスト削減のための不断の努力を前提として、償還が終われば無料化するという従来の有料道路事業の考え方を改め、償還後も一定の料金負担を求めていくべきである。
木更津市	12206	無料の直轄国道については、地域間を結ぶ主要な経済・生活道路であり、有料の高速道路を補完する必要不可欠な道路であることから、大規模更新についても、現在同様、税金による実施が適当であると考えます。
松戸市	12207	中央自動車道の事故の例もあり、ユーザーの安全のために維持更新は箇所ごとに適宜判断をして、維持管理に努めていただきたいと思います。
野田市 (会長市)	12208	既存施設の長寿命化を図るなどコスト縮減に努めるべき。

茂原市	12210	特になし
成田市	12211	特になし
佐倉市	12212	高速道路建設時に交差する一般道を橋梁化するなどして、当時の道路公団から移管を受けて管理をしているが、高速道路と同様にそれら施設も大規模更新の時期を迎えている。更新には、国の補助金を活用しているが、自治体の大きな負担となっていることから、国の負担率を上げる等の考慮をしていただきたい。
東金市	12213	高速道路をはじめとした幹線道路は無論のこと、地方インフラである地方道路においても維持更新の時期を向かえているものとする。よって、その為の維持更新に係る助成制度の拡充を希望します。
旭市	12215	昭和30年代以降の経済成長期に建設された社会資本が、今後一挙に老朽化が進み、維持更新の需要が増えてくると考えられており、維持管理費や更新コストの縮減が大きな課題となってくる。維持更新の需要増に対する対策として、維持更新に携わる技術者の養成、新しい更新技術の研究・開発が必要となってくる。国において、積極的に関与すべきと考える。
習志野市	12216	利用者にコスト意識を持ってもらうような情報開示をして常に啓発するべき。
市原市	12219	特になし
八千代市	12221	特になし
我孫子市	12222	道路をはじめとするインフラが一斉に更新時期を迎え始めており、目視に頼ることなく、点検の精度を高めて安全確保を最優先して欲しい。
君津市	12225	先般発生した中央道笹子トンネル天井板崩落事故のような、大規模な災害が発生しないように、適正な維持更新ができるような予算確保が望まれる。
富津市	12226	特になし
四街道市	12228	意見なし
袖ヶ浦市	12229	維持更新の際には、単なる補修に留めるのではなく、例えば高速バスのバスストップのスペース確保など、開設後の地域のニーズや状況に応じた対応も必要と考える。
八街市	12230	意見なし
印西市	12231	意見なし

富里市	12233	特になし
匝瑳市	12235	意見なし
香取市	12236	特になし

3. 今後のネットワークのあり方

問3

市名	都道府県・市町村コード	回答
千葉市	12100	1. 今後の国土幹線道路のネットワークのあり方の「中間とりまとめ」について、基本的に同意いたします。但し、防災だけを全面に出してのネットワーク整備は、交通量が乗らない幹線道路を整備したいため、我田引水的に行ったと印象されることが懸念されるので、国民の利益を考え、経済性や必要性も踏まえた整備をするべきと考えます。 2. 国土幹線道路ネットワーク整備の必要性の理解を得る方法としては、首都圏全体のネットワークの渋滞率を算出し、その渋滞率を引き下げることによる経済波及効果や経済損失量を示すことが考えられると思います。
市川市	12203	1. 「中間とりまとめ」のとおり、大都市等の現状の渋滞解消等を図るネットワークの強化が必要であり、ミッシングリンクとなっている東京外郭環状道路等の環状道路などの緊急整備が必要であると考えます。 2. 耐災性より、重要拠点となる首都機能をもつ都心部、空港、自衛隊拠点地などを結ぶ走行性の高い国土幹線等の道路の早期確保が急務であると考えます。また国土を保全するネットワークは1つの経路でなく、代替経路の確保も必要だと考えます。
船橋市	12204	各々地域の既設幹線道路(市町村道)との連絡強化を考慮したネットワーク化が重要と考える。

館山市	12205	<ul style="list-style-type: none"> ・「高速道路のネットワーク」の整備のあり方については、「中間とりまとめ」の考え方に基本的に賛成する。 ・「高速道路のネットワーク」は、これまで大都市を中心として整備が進められてきており、地方部、特に半島先端部との繋がりが脆弱な状況にある。そのため、今後のミッシングリンク解消の取組みにおいては、半島部の整備推進を強く要望する。 ・「走行性の高い国道の活用」の例として、本市の場合、「一般国道127号(館山バイパスの4車線化整備)による東関東自動車道館山線のミッシングリンク(富浦IC～終点間)の解消」が考えられる。 ・「防災機能の付加」に係る路線の整備は、特に急ぐべきである。(社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第25回会議において、三陸縦貫自動車道が地域の津波防災面で重要な路線であることが指摘されていた) ・2本柱を最優先で取り組んでいく中であっても、供用中の暫定2車線区間において、ミッシングリンクに匹敵するような著しく低いサービスレベルにある箇所については、対策が必要である。 ・自動車専用道路以外の直轄一般国道を含めた「国土幹線道路のネットワーク」のあり方や、地域高規格道路を含めた道路のネットワークのあり方についても検討されたい。
木更津市	12206	<p>「中間とりまとめ」のとおりであると考えます。</p> <p>特に、我が国の経済の中心である首都圏は、今後の経済再生をリードする地域であることから、首都圏中央連絡自動車道や外郭環状道路など環状方向の高速道路を整備し、高速道路ネットワークを強化させるべきと考えます。</p> <p>特に首都圏中央連絡自動車道の全線開通は、成田・羽田の2大国際空港をつなぎ、首都圏の各地域、そして全国の高速道路の結節点、すなわち「国土幹線道路の要」となることから、早期の建設が必要不可欠と考えます。</p> <p>また、今後の国土幹線道路のネットワークのあり方については、国土計画、経済成長戦略と一体的に検討すべきであり、そのネットワークを活かす料金施策についても、積極的かつ戦略的に検討すべきと考えます。</p>
松戸市	12207	<p>計画された全路線の整備については長期的な課題として捉え、当然のことですが、ミッシングリンクのうち、混雑の激しい一般道を補完することが可能な区間から整備を行うなど、投資効果の高い区間の整備を推進すべきと考えます。</p>
野田市 (会長市)	12208	<p>災害時にも機能するようなネットワークを確保することが必要と考えます。野田市のような橋梁に囲まれた自治体や山岳部のトンネルの多い自治体においては、特に緊急輸送路としての道路ネットワークの強化が必要と考えます。</p> <p>また、圏央道や外環などの環状道路の整備についても、首都圏全体の混雑緩和や災害時の輸送路確保、地域活性化などの面から重点的に進めていただきたいと考えます。</p> <p>さらに、環状道路のネットワーク化という観点においては、圏央道と外環の間は空白となっていることから、これからの首都圏の交通網を考えると、この間にもう一本の環状高速道路を建設する必要があると考えます。</p>
茂原市	12210	<p>中間とりまとめの方針で良いと考えております。</p>
成田市	12211	<p>中間とりまとめの方針でよろしいと思いますが、本市と致しましては、特に圏央道の建設促進を強く望んでおり、ネットワーク構築のためのミッシングリンク解消も課題と考えております。</p>
佐倉市	12212	<p>高速道路は地域活性化の一翼を担う社会基盤であることから、簡易ICの増設や既存のインター、パーキングエリアなど大規模改修などを行う際は、県だけでなく関連する基礎自治体の意見や周辺計画なども十分取り入れていただきたい。</p>
東金市	12213	<p>高規格幹線道路(高速有料道路)網を補完するための幹線道路網(基幹となる国道等)の整備が必要と考える。</p>

旭市	12215	日本全体の高速道路ネットワークは、必ずしも十分な高速道路サービスが提供されているとはいえない状況にある。特に大都市圏においては、深刻な渋滞をはじめ、必要な容量確保が得られていない路線が数多く存在していることや、災害に脆弱な地域や医療等の地域サービスへのアクセス等に役立つ道路整備が求められているので、これらの路線を優先的に整備していく必要があると考える。
習志野市	12216	中間とりまとめのとおりでよい。
市原市	12219	特になし
八千代市	12221	上記施策の実施が効果をもたらし、ネットワークの充実及び防災対策等に寄与することを期待するところであります。
我孫子市	12222	人口減社会、インフラ大規模更新時代、今後の料金体系のあり方、これらのキーワードからは、本当に必要な道路かどうか十分点検をしたうえで、必要な道路は整備する。
鴨川市	12223	高規格幹線道路網計画では、全国から概ね1時間程度で利用可能と、主要な空港、港湾に30分以内でアクセスできるネットワークの計画がされ、概ね確保できたとのことである。今後も、主要な交通拠点の連絡を強化するため、高速道路等へのアクセスの現状を再点検し、より効果的なネットワークを構築する必要があると考える。
鎌ヶ谷市	12224	災害等が発生したり、老朽化した道路の改修で一時利用が不可能になった際にも、代替のネットワークが確保できるようなあり方を構築していくべきである。
君津市	12225	大規模災害時における高速道路の果たした役割や首都圏におけるネットワークの強化の必要性を考えると、概ね賛成である。特に、圏央道や館山自動車道の4車線化など、地域経済の活性化への効果も期待されることから、早期の事業完成を望みます。
富津市	12226	中間まとめのとおりであると考えます。 JR君津駅以南の地域は、単線区間であることや、JR佐貫町駅以南においては、強風雨による運行休止が頻繁に起こることから、JRの補完及び代替手段、また防災機能の付加として、高速バスのネットワークの増強が急務であるため、東関東自動車道館山線富津中央IC付近に高速バスストップを設置することを要望します。
四街道市	12228	意見なし
袖ヶ浦市	12229	「中間取りまとめ」のとおりと考える。
八街市	12230	「中間取りまとめ」のとおり、優先順位を明確にすることにより、より価値のあるネットワークづくりが可能であると考えます。
印西市	12231	意見なし

富里市	12233	「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、「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」を掲げており、それぞれその通りと思いますが、厳しい財政事情や人口減少に伴う交通需要の見通しなどを併せ考えた場合、さらなる工夫が必要と考えます。
匝瑳市	12235	意見なし
香取市	12236	道路は、国民生活を支える社会資本であり、地域や都市の骨格形成、ライフライン等の防災空間になるなど多くの機能を果たしており、活力ある暮らしやすい国づくり、まちづくりの推進を図るためにはバランスのとれた幹線道路のネットワーク整備が重要である。
山武市	12237	横芝・神崎間首都圏中央連絡自動車道建設促進協議会で要望書の要望事項である、大栄・横芝間については、ミッシングリンクにならないよう、お願いしたい。

4. 今後の整備・ネットワーク管理の手続きのあり方

問4

市名	都道府県・市町村コード	回答
千葉市	12100	整備計画決定に至る整備プロセスについては、わかりやすく情報提供し、PI(住民参画)等の活用により透明性の確保が重要であると考えますので、同意いたします。
市川市	12203	1.「中間とりまとめ」のとおり高速自動車国道や一般国道など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させ、特に整備計画の制度やその決定の際に、第三者機関などに意見を聞く整備プロセスを国民に対し判り易く、広く周知させることが重要と考えます。
船橋市	12204	計画段階の評価について厳格な評価が重要だが、現在の経済的な3便益の評価だけでなく、企業立地や物流支援あるいは医療関係のアクセス道路等、防災効果や生活環境の改善といった、多面的な効果が見込まれるということも重要な評価の一つとするべきと考える。
館山市	12205	「中間とりまとめ」に示された考え方に賛成する。 なお、整備プロセスの整理に加え、高速道路会社の営業路線名を含めた名称の整理についても取り組まれない。 東関東自動車道館山線(千葉市以南) = “東関東自動車道千葉富津線” + “一般国道127号富津館山道路” = “館山自動車道” + “富津館山道路”

木更津市	12206	<p>提言のとおりと考えます。</p> <p>これまで、整備の決定プロセスが不透明なため、高速道路は「税金の無駄遣い」とされがちでありましたが、「地域経済の再生のために必要不可欠なもの」であることを、国民に十分理解していただけるよう、情報の発信、決定プロセスの透明化を図っていく必要があると思います。</p> <p>また、高速道路を単に地域と地域を結ぶだけの目的とするのではなく、もっと戦略的な国土計画、経済政策とリンクさせ、今後の地域活性化、我が国の経済発展に寄与するよう高速道路整備を検討していくべきであると考えます。</p>
松戸市	12207	<p>高速道路や主要幹線道路の整備は地元自治体にとって非常に大きなメリットを伴うものであるため、地元自治体の意見を十分に聞くとともに、整備順位については誰にでもわかり易いように数値評価などの手法により行う必要があると考えます。</p>
野田市 (会長市)	12208	<p>高速道路や幹線国道のネットワークは、環境対策、観光振興、物流対応や災害時等、沿線の地方自治体に影響が大きいことから、新規事業の採択時にそのプロセスの透明化を図るため、事業評価の手続きで地方自治体への聴取が特に重要であると考えます。</p>
茂原市	12210	<p>中間とりまとめの方針で良いと考えております。</p>
成田市	12211	<p>特になし</p>
佐倉市	12212	<p>前述の意見のとおり、整備プロセスには関連する基礎自治体の意見を聞く機関を設けていただきたい。</p>
東金市	12213	<p>道路種別係わらず、手続きの統一化や簡素化を図り、国民に分かりやすい内容にすべきであると考えます。</p>
旭市	12215	<p>整備の手続きに時間がかかりすぎると思う。これは、整備プロセスの透明化を図る上でやむを得ないのかもしれない。</p> <p>東日本大震災において、高速道路とこれに繋がる道路が一体となって、地域の孤立化を防ぎ、救助・救援活動の支援や緊急物資の輸送などにおいて大きく貢献した。このため、事業評価においては、交通量や時間短縮といった経済効率性の評価だけでなく、防災面の広域的なネットワーク効果などを高く評価する等、評価手法の充実を図るべきである。</p>
習志野市	12216	<p>透明性が確保され、わかりやすい制度にしていればいいと思う。</p>
市原市	12219	<p>特になし</p>
八千代市	12221	<p>整備計画等の決定に際し、第三者機関等から広く意見を求めることで、より透明性の高い制度が整備されることを期待するところであります。</p>
我孫子市	12222	<p>より客観的で透明性を確保したものとなるよう希望します。</p>
鴨川市	12223	<p>高速道路等の整備計画の内容や進捗状況等を、国民誰にでもわかりやすい公表方法を検討していく必要があると考える。</p>

鎌ヶ谷市	12224	分かりやすい情報開示が求められるなか、整備プロセスの国民への伝達にあたっては、道路種別によらず地域として一体的に示すことや、公表の媒体を複数設けるなどの工夫をする必要があると思われる。
君津市	12225	概ね賛成である。できるだけわかりやすい形での周知を徹底してほしい。
富津市	12226	現行では、道路種別により整備プロセスが異なることから、整備プロセスの整理とその位置付けを明確にし、国民に分りやすい形で伝達することが重要と考えます。
四街道市	12228	意見なし
袖ヶ浦市	12229	整備プロセスを国民にわかりやすく伝えることは重要であり、更なる整備プロセスの透明化を図っていく必要がある。
八街市	12230	整備プロセスが充実されることにより、実情にあった手続きで、より早い事業化が可能と考える。
印西市	12231	意見なし
富里市	12233	高規格幹線道路網の整備を推進するに当たって、計画の立案、事業の実施を進めていくには、一層の透明性を確保しつつ、適切で明解な手続きを行っていくことが必要と考えます。
匝瑳市	12235	意見なし
香取市	12236	国民に分りやすい形で伝達することは重要と思われる。