

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(回答)

回答日:平成25年1月11日

	1. 今後の料金制度のあり方				2. 今後の維持更新のあり方		3. 今後のネットワークのあり方	4. 今後の整備・ネットワーク管理の手続きのあり方
	問1-1	問1-2	問1-3	問1-4	問2-1	問2-2	問3	問4
鹿 児 島 市 46201	公正妥当な料金の実現に当たっては、地方部など交通量の少ない区間等において、交通需要等を勘案し、料率を低くした料金に設定する必要があると考える。	通勤割引などの割引制度により、並行する一般道路から高速道路への利用の転換が図られ、市街地における通過交通の抑制につながり、朝夕の交通混雑の緩和に効果があったと思われる。	高速道路の割引は、一般道路の渋滞解消、物流コストの低減、各地域間交流の活性化に寄与するものと考ええる。一方、割引の拡大は、高速道路及びIC付近などにおける渋滞の要因となることから、円滑な交通確保に支障がない範囲での料金設定とすべきと考ええる。 また、割引の継続に当たっては、受益者負担の考えのもと償還期間の延長などにより、財源を確保する必要があると考える。	市街地の通過交通を抑制する観点から、乗り入れたICから1、2区間程度(短距離区間)は、無料化することも検討していただきたい。一方、長距離区間の無料化及び大幅な割引料金を設定する場合には、これまでの無料化等が、フェリー等の海運事業等の経営に大きな影響を及ぼしてきている経過もあることを考慮していただきたい。	現行の償還計画に含まれていない更新や道路の機能強化、将来の維持管理などに対応するため、償還後も引き続き、受益者負担による財源確保が必要であると考える。		高速道路ネットワークの強化のために、暫定二車線での整備なども含め、早急にミッシングリンク解消に向けた整備を進めるとともに、高速道路に接続する地域高規格道路などの幹線道路におけるボトルネック箇所解消も必要不可欠であると考える。	整備プロセスについては、「中間とりまとめ」の考え方を踏まえながら可能な限り手続きを簡略化するとともに、国民にもわかり易く周知できるようにしていただきたい。
鹿 屋 市 46203	「基本となる考え方」、「料金制度のあり方」、「料金施策の方向性」については、提案のとおりの方針に賛成する。 なお、地域における高速道路の持つ役割等を十分考慮していただき、単に交通需要による料率の算定を行わないように要望したい。	高速道路の整備は、地域間交流の促進や地域経済の活性化など、地域浮揚のために寄与することが期待されている。 先に実施された、「上限1,000円」「無料化社会実験」などの取り組みにおいても、特に観光施設などにおいては大きな効果が見受けられた。 地方都市にとっては、割引等の導入効果は、特に効果が期待できるものと考ええる。	高速道路の持つ多大な役割と効果を踏まえた上で、総合的に検討する必要があると考える。 財源確保のためには、国の関与が不可欠である。		「具体的方向性」に示されているとおりの考え方で特に異論はない。 新直轄区間と高速道路会社の区間の違いについては、利用者にはわかりづらい。		高速道路については、ミッシングリンクを解消し、ネットワーク機能を果たすことが、地域の浮揚に寄与するとともに地域間の交流促進や産業、観光の振興などによる地域活性化、災害時における緊急輸送道路や代替道路の確保など、今後の安全、安心な地域づくりを進める上でも必要不可欠である。 特に、移動手段が自動車に限られている地方都市にとっては、幹線道路の整備によるネットワークの形成は、大きな効果が期待できると考える。	
枕 崎 市 46204	特に意見なし。							
阿 久 根 市 46206	今後も受益者負担を原則とした料金制度を維持した上で、ETCの割引等が好ましいと考えられる。また、老朽化する施設の維持管理費が今後一段と増えることが予想されることから、その財源確保の観点からも公平公正な料金制度を維持すべきである。 高速道路の無料化は、財源の目途を立てて実施すべきである。公共交通機関(新幹線及び航空機)とのバランスのとれた料金設定を行い、交通機関の偏った状態が発生しないよう慎重に検討すべきである。	大型車等の夜間割引や土日等の割引等により、地域の振興をはじめ経済の活性化に大きく寄与していると思われる。新たな制度見直しで経済効果が得られるのであればやるべきである。	地域振興を第一に物流コスト等の低減を図るため、引き続き利便増進事業に取り組むべきである。 料金割引については、全国一律が望ましいが、各高速道路会社の経営実態に合わせ取り組んでいく必要もある。		橋梁やトンネル等確実に老朽化しているため、施設の長寿命化計画策定に取り組み、無料の国土幹線道路においては、現在の維持更新は税金により、有料の国土幹線道路においては、料金収入により実施すべきである。 また、大規模更新に必要な費用は、償還計画を立て実施すべきである。	高速道路は特に重要な社会資本であることから、国が社会資本整備計画のなかで維持管理に関する施策を充実させてほしい。	南九州西回り自動車道阿久根～川内間のようなミッシングリンク区間を解消すべく重点的に予算を投資し、これらの道路を活用した地域振興策を考えるべきである。 また、費用対効果の面で大都市部から順次供用されていくが、効率性だけでなく国土の骨格形成、災害時の活用の点からも交通ネットワークの確保がなされるべきである。	現行制度のように都市計画と環境影響評価を並行して進め、その際多くの住民の意見を反映させるべきである。 地域高規格道路についても効率性だけでなく、その地域の地域振興や災害対策を見据えた路線計画であって欲しい。

	1. 今後の料金制度のあり方				2. 今後の維持更新のあり方		3. 今後のネットワークのあり方	4. 今後の整備・ネットワーク管理の手続きのあり方
	問1-1	問1-2	問1-3	問1-4	問2-1	問2-2	問3	問4
出水市 46208	特に意見なし。							
指宿市 46210							<p>移動手段の大部分を自動車に頼らざるを得ない地方にとって道路網の整備なくしては、地域の発展は成しえません。</p> <p>さらに、東日本大震災では、道路は支援物資の運搬や緊急車両の通行など「命をつなぐ道路」としてその重要度が改めて認識されたところ です。</p> <p>このようなことから、地域の安全安心を確立するためにも、高速道路や国道とネットワーク機能を持つ走行性の高い地域高規格道路の早期改良は重要であると考えます。</p>	
西之表市 46213	特に意見なし。							
垂水市 46214	妥当であると考えます。	<p>輸送コストの低減や、利便増進のため必要であると考えます。</p>	<p>地域活性化、物流コストの低減、利用促進のため、平成26年度以降も引き続き割引は必要であると考えられますが、債務償還につきましては、利用者の負担とするべきであり、税金の投入は極力控えるべきであると考えます。</p>		<p>不特定多数が利用する無料の直轄国道については、従来通りの税金での対応が望ましいと考えます。</p> <p>有料の国土幹線道路につきましては、料金収入より償還することが最も望ましいと考えますが、大規模更新時に必要な費用が賄えない(通行料金割引などにより)場合は、税金投入を検討することも必要ではないかと考えます。</p>		<p>物流ネットワークとしての位置づけとしての高速道路から、大規模災害時の避難道路や、復旧資材の運搬路としての役割が望まれる。また、高速道路への接続が容易にできるように、簡易ICの増設は賛成であるが、簡易ICまでの接続道路(主要地方道等)の整備も併せて必要であると考えます。</p>	<p>幹線道路の整備につきましては、これまでも住民説明会を開催しており、現状のままでよいと考えます。</p>
薩摩川内市 46215	提言を支持する。	<p>地方部においては、高速道路の利用が促進され、高速道路自体も大きく渋滞することはなかった。それにより、一般道路の渋滞が緩和されるなど一定の効果があつた。</p> <p>また、農産物等物資の効率的な集積・輸送が促進され、経済効果が高い。</p>	<p>一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの縮減のため、今後も一定規模の割引制度は必要であると考えます。</p> <p>また、財源については、維持更新費用も含め、公正で合理的な受益者負担を基本としながら包括的に検討すべきであると考えます。</p>	<p>ETCの全車導入を図ってはどうか。そのことで利用料金の低減化、簡易なICの増設、利用者負担金を徴収しやすい等の効果がある。</p>	<p>将来の維持管理を考えると、厳しい財政事情を踏まえつつ、償還期間の取扱い(延伸)も含めた幅広い検討が必要と考える。</p>	<p>今後の維持管理経費の増加を考えると、無料化区間でも利用者に維持管理経費分を最低限負担してもらうことも検討する必要がある。</p>	<p>一般道路の災害時の避難道路及び地域活性化、物流コストの低減等を考慮するとミッシングリンクの解消は、必要不可欠である。</p> <p>また、当市は川内原子力発電所を抱えており、シビアアクシデントの際にも避難道路となりうるので早急に整備する必要がある。</p>	<p>中間とりまとめの提言どおり、国民にわかりやすい形で手続きを進めていただきたい。</p>
日置市 46216	特に意見なし。							
曾於市 46217	特に意見なし。							
霧島市 46218	特に意見なし。							
いちき串木野市 46219	特に意見なし。							
南さつま市 46220	特に意見なし。							

	1. 今後の料金制度のあり方				2. 今後の維持更新のあり方		3. 今後のネットワークのあり方	4. 今後の整備・ネットワーク管理の手続きのあり方
	問1-1	問1-2	問1-3	問1-4	問2-1	問2-2	問3	問4
志布志市 46221	料率を高くする区間でも、他区間と大きな料金差とならないよう留意し、交通需要等により料率を変動することは賛成である。 料率を安くする区間についても検討し、区間を定めることが必要である。 料金施策は利用しやすい、利用率向上につながる施策が大切である。	料金割引として、民営化時に導入した割引や、利便増進事業による割引は利用しやすく、利用率向上につながり成果があった。 内容としては、時間帯で割引率が変わるので分かりづらい面もあった。	一般道路の渋滞解消、物流コストの低減に重視して引続き取組むべきと考える。 割引については総合的な道路事業として取り組み、やむおえなければ道路特定財源を充当するなど柔軟に対応し継続すべきである。 一般財源からの充当は国債残高の増加となる。		今後、維持更新には相当な費用が見込まれるため、有料無料の道路に区別なく取り組む。 やむおえなければ道路特定財源を充当する。 点検の結果、緊急の維持修繕は早急を実施し、安全第一を目標に取り組む。	維持更新の予算割合を増やし、新設改良予算を削減すべきである。 今ある道路を永く使うのも施策の1つではないか。	都市部での環状道路は、一般車両が市街地に入り込まないので、渋滞の回避に有効である。 市街地の国道に代わる走行性の高いバイパス国道を通せば、渋滞は解消されるけれども街がバイパス側に移っていき、閉鎖する商店が増える。 繋げてこそネットワークだけれども、一定の時間帯だけに発生する渋滞なら、その個所も含めてのネットワーク形成でいいのではないか。 簡易ICの増設は積極的に推進した方が高速道路全体の利用増になる。 PA、SAのスマートインターは、位置する自治体や複数の関係自治体の事業費負担で設置すれば建設が促進される。	整備プロセスの透明化は最も重要である。
奄美市 46222	特に意見なし。							
南九州市 46223	特に意見なし。							
伊佐市 46224	交通需要が少ないと云う理由で、地方の高速道路の料金が高く設定されることがないよう希望します。	安易な割引制度の導入により、高速道路の渋滞が慢性化するようでは、高速道路を利用するメリットが低下するので、慎重に対処して欲しい。	確かに割引制度がなくなると、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減などが、懸念されますが、一方で受益者負担の原則の面から考えますと、安易な税金投入は慎重に行うべきと思います。 将来に負担を先送りする償還計画の見直しは、本来すべきことではないが、現在の経済状況から、緊急避難的な対応としては、止むを得ないと考えます。		国内の経済状況の先行きが不透明な中、ご議論された「中間とりまとめ」のとおり税金に極力頼らず、料金収入を中心に検討すべきと思います。		地方とりわけ南九州地方は、高速道路、幹線道路の整備が遅れていますので、整備促進を強く希望します。 また、防災機能も伴うような、道路整備も必要になると思います。	地方においては、交通手段が車に限られるため、高速道路等へのアクセス道路の整備も取り組んでいただきたい。
始良市 46225			割引等が無くなると、少なからず一般道は混雑するものと考えます。物流コストを低減させるためにも高速料金の割引制度は延長すべきだと考えます。 物流コストの低減は、高速道路利用者のみならず社会全体のコストダウンに繋がる事から、税金の投入は考えていく必要があると				需要と必要性を精査し、ネットワークの拡充に努めるべきであると考えます。	