

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)

鹿児島県市長会

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	<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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える。</p>		<p>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える。</p>	<p>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、国民にもわかりやすく周知できるようにしていただきたい。</p>