

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 (回答様式)

【アンケートの対象とする道路】

以下のアンケートのうち、

- ・1については、高速道路会社の管理する高速道路についてお答え下さい。
- ・2、3、4については、高速自動車国道をはじめとした国土の幹線となる道路(直轄国道を含む:以下「国土幹線道路」とする)についてお答え下さい。

注)文中で【別紙 〇】とあるのは、別紙参考資料を指します。回答の参考にして下さい。

注)文中で【資料 p 〇】とあるのは、第1回国土幹線道路部会(平成24年11月20日)の配付資料を指します。下記 URL よりダウンロードし、回答の参考にして下さい。

http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000115.html

自治体名

大阪市

1. 今後の料金制度のあり方

高速道路会社の管理する高速道路の料金については、民営化時の割引導入後、経済対策で追加された利便増進事業による割引の期限が平成25年度末となっています。このため、今後、料金割引の見直しを行う必要があり、あわせて、料金体系を利用者にとって公平でわかりやすいものに再編することについても考えている必要があります。そこで、今後の料金制度のあり方について、質問します。

問1-1 今後の料金制度については、高速道路のあり方検討有識者委員会がとりまとめた「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」(平成23年12月9日)(以下、「中間とりまとめ」とする。)において、

今後の料金制度の基本的な考え方
(基本となる考え方)

- ・公正妥当な料金の実現と低減への努力
- ・安定的でシンプルな料金制度の構築
- ・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化

(具体的な方向性)

- ・料金制度のあり方: 対距離料金を基本とし、水準(料率)は全国で共通
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
交通需要等により料率を変動
- ・料金施策の方向性: 様々な政策課題に対応するため、きめ細やかな料金とすることが妥当
効果を精査した上で導入し、PDCA サイクルで評価、継続・見直しを検討

とされているところですが、この提言についてどのようにお考えになりますか。

http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/hw_arikata/chu_matome2/matome.pdf

「中間とりまとめ」における今後の料金制度の基本的な考え方や、具体的な方向性について、概ね賛同している。

このうち、料金制度のあり方については、「安定的でシンプルな料金制度の構築」とされているものの、阪神圏の高速道路では、複数の事業主体(西日本高速道路(株)・阪神高速道路(株)等)が異なる料金体系(距離料金制・均一料金制)を設定し、異なる事業主体間の高速道路を乗り継いだ場合には割高となるなど、利用者には複雑でわかりにくくなっているため、阪神圏の高速道路等を一体的に運営し得られた料金収入により、地域の責任と判断で「戦略的整備」及び、「大規模更新」、「維持管理」を進めていく必要がある。

このため、阪神圏の料金体系の一元化を図り、更には阪神圏の高速道路等の一体的運営を可能にする必要がある。

本四高速については、料金制度の具体的な方向性として、「対距離料金を基本とし、水準(料率)は全国で共通」との方針が示されており、今後の国土幹線道路部会での議論とりまとめに反映すべきである。

また、平成24年2月に国が示した「今後の本四高速料金についての基本方針」の中で、全国共通料金にすることが明記され、24年度末を目途にとりまとめるとしている「具体的な実施方針」には、本四高速出資地方公共団体が求める、本四高速の全国プール制への組み入れ、償還スキームの抜本的見直しを盛り込むこと。

問1-2 これまで、高速道路の料金割引として、民営化時に導入した割引や、利便増進事業による割引等が導入されてきましたが、その内容についてどのようにお考えになりますか。

【別紙1, 2, 3, 4】【資料6】

阪神高速道路では、西大阪線端末区間割引、環境ロードプライシング、NEXCO・本四との乗継割引等が導入され、一定の効果を得ていることから、平成26年度以降の継続が必要である。特に、沿道環境対策として、西大阪線端末区間割引については、継続が必須である。

【現行割引に対する考え方】

1. 西大阪線端末区間割引

- ・阪神高速道路西大阪線に並行する国道43号では交通渋滞等に起因する深刻な環境問題が問題となっている。
- ・国道43号の交通状況は、大型車混入率が31.9%、平均旅行速度が8.3km/時、混雑度が1.24となっており、府下の一般国道平均における大型車混入率13.9%、平均旅行速度27.1km/時、混雑度1.11と比較して、非常に交通環境が悪い。一方で西大阪線については、大型車混入率が20.4%、平均旅行速度70km/時、混雑度が0.40となるなど交通量に余裕がある。(平成22年度道路交通センサス)
- ・環境については、NO₂濃度が、平成22年に初めて環境基準(NO₂:0.06ppm以下)を達成したものの、他と比較して高い値となっている。また大阪府下の測定局の中で、最も悪い地点である
- ・このような状況の下、平成23年度には阪高の距離別料金移行に際して、地元から西大阪線の無料開放要望が出されている。
- ・仮に平成26年度以降の端末区間割引が廃止されれば西大阪線の料金は500円となり、西大阪線から43号へ交通量が転換し、渋滞や沿道環境の悪化が確実に起こると考えられ、環境訴訟に発展する可能性がある。
- ・以上のことから、西大阪線端末区間については、引き続き、並行する国道43号における渋滞解消や沿道環境の改善のため、中間とりまとめにおける「弾力的な料金施策等による交通流動の最適化」の方針に沿って、料金割引の継続・拡充が必要である。

2. 環境ロードプライシング

- ・国道43号付近は、大阪市域において、国道26号・大阪臨海線付近は堺市において沿道環境が課題となっている。
 - (1)市岡元町：平成22年度に初めて環境基準(NO₂:0.06ppm以下)を達成したが、府下ワースト
 - (2)国道26号・大阪臨海線付近は環境基準(SPM:0.1mg/m³)を大幅に超過
- ・国道43号の交通量のうち、兵庫以西～堺市間の交通量が約1割となっており、この交通量については、環境ロードプライシングの拡充により交通転換の可能性がある。
- ・以上のことから、国道43号・国道26号・大阪臨海線付近の沿道環境の改善のため、中間とりまとめにおける「弾力的な料金施策等による交通流動の最適化」の方針に沿って、料金割引対象区間の拡充が必要である。

3. 物流事業者向け割引(車両単位割引、契約単位割引)

- ・我が国の成長をけん引するためには、西日本の要である関西において、経済の動脈ともいえる物流のコストを引き下げることが重要である。
- ・このため、「中間とりまとめ」における「公正妥当な料金の実現と低減への努力」の方針に沿って、「国民生活や経済活動を支えるために、公正妥当で」、「料金を実質的に低減していくことに努力を図るべき」であり、割引の継続が必要である。

4 . NEXCO・本四との乗継割引

- ・運営主体の異なる高速道路を乗り継いだ場合、ターミナルチャージが複数回課され、料金が割高となるため、その結果、安い経路へシフトすることから、特定箇所へ交通が集中し、一般道への負荷が発生する。
- ・以上のことから、環状道路を使いやすくすることにより大都市における円滑な交通体系を構築するため、中間とりまとめにおける「安定的でシンプルな料金制度の構築」、及び、「弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化」の方針に沿った料金体系の一元化が必要である。

問1-3 利便増進事業による割引の期限は平成25年度末となっています。平成26年度以降の料金割引について、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減など、重視する点をどのようにお考えになりますか。

また、厳しい財政状況の下、債務の確実な返済や国民負担の最小化など、民営化の考え方も踏まえつつ、割引をどのようにすべきとお考えになりますか。

なお、割引の拡大や、利便増進事業による割引の継続のためには、様々な工夫を行った上で、なお、償還計画の見直しや税金の投入など、何らかの財源確保策が必要となる可能性があります。その場合、どのようにすべきとお考えになりますか。

(1) 料金割引で重視する点

- ・我が国の成長をけん引する関西においては、阪神港が国際コンテナ戦略港湾の選定を受け、国際競争力の向上のためコンテナ物流に必要なコストを軽減させるべく取組んでいるところであるが、さらなる向上のために、高速道路料金の低減などの物流コストのさらなる低減が重要である。
- ・また、各地で課題となっている「一般道路の渋滞解消」についても経済損失など影響が大きいことから喫緊の課題であると認識しているが、このなかでも、国道43号のように渋滞等による環境汚染が依然として顕著となっている路線においては、特に、渋滞解消に向けた「弾力的な料金施策による交通流動の最適化」を行い、一般道から高速道路への交通転換を図ることが重要である。

(2) 割引をどのようにすべきか、また、何らかの財源確保策が必要となる場合についてどうすべきか
(2-1 高速道路(本四高速を除く)における財源確保)

- ・地方公共団体等からの出資を受けて建設された高速道路であることから、高速道路会社がコスト縮減により割引を実現していくことを第一義とすべき。
- ・受益者負担の原則に則り、高速道路利用者が料金割引継続に必要な負担を行うこととなるよう、償還期間の延長が必要である。

(2-2 本四高速における財源確保)

- ・本四高速への全国共通料金を導入するにあたり、本四高速の全国プール制への組み入れ、償還期間の延長など償還スキームの見直しにより、その財源を確保すべきである。

問1-4 この他に高速道路の料金施策に関するご意見がございましたら、お聞かせ下さい。

[]

2. 今後の維持更新のあり方

高速道路をはじめとした国土幹線道路については、今後、構造物の老朽化が進むなか、大規模更新の需要が高まることが見込まれますが、維持更新については、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努めているところです。そこで、今後の維持更新のあり方について、質問します。

【別紙5】【資料3 p32～42】

問2 - 1 今後の高速道路の維持更新のあり方については、「中間とりまとめ」において、

(基本となる考え方)

・債務の確実な償還と将来の更新等への対応

(具体的な方向性)

・更新費用等と償還の扱い : 更新費用等への対応は、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間延長、償還対象経費の見直し、償還後の継続的な利用者負担を含め、幅広く検討

とされているところです。

無料の直轄国道を含む国土幹線道路の大規模更新需要に対応するために必要な費用について、世代間の負担のバランスおよびその財源をどのようにお考えになりますか。

(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実施しています。有料の国土幹線道路においては、現在の維持更新は料金収入により実施し、大規模更新に必要な費用は、現在の償還計画に含まれていません。)

大規模更新需要については、世代間のバランスを取るためにも、償還期間延長により対応することが必要である。

大規模更新を実施する際には、大阪では淀川左岸線延伸部などのネットワーク機能を維持する代替路線の整備が必要であり、その整備についても大規模更新需要と同様に、償還期間延長により対応することが必要である。

【理由】

- ・関西が我が国の成長をけん引し、世界的な地域間競争を勝ち抜くためには、その活動を支える高速道路機能の充実強化が必要不可欠である。
- ・阪神都市圏の高速道路においては、約48年が経過し、いずれ、大規模更新が必須であり、着実に対応していく必要があるものの、大規模更新を行うには、ネットワーク機能を維持するための代替路線となる大阪都市再生環状道路が未完成であり、大規模更新の環境が整っていない。
- ・よってこれらの路線の早期整備、特に今春に環境調査を始める予定の淀川左岸線延伸部の早期整備が阪神高速道路の大規模更新には不可欠である。
- ・大規模更新および代替路線として整備された高速道路は、将来にわたり利用されることとなるため、国民の生命と財産を守るためにも早期整備が望ましく、受益者負担の原則、世代間の負担のバランスの観点からも、現行法上、平成62年までと定められている償還期間を延長することが必要である。また、債務を全て償還した後も、高速道路会社等が料金を徴収して、維持管理財源を確保する必要がある。

問2 - 2 この他に維持更新に関するご意見がございましたら、お聞かせ下さい。

今後、適切な維持更新を行っていくため、償還期間の延長に際して、利用者に求める料金負担の期間については、全国一律の期間に設定するのではなく、地域の実情に応じて設定すべきである。

3. 今後のネットワークのあり方

高速道路のネットワークのあり方については、「中間とりまとめ」において、

明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ～最優先で取り組む2本柱～

- 1) 「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
環状道路など抜本的対策の加速
ボトルネック箇所への集中的対策
運用改善等の工夫
- 2) 「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
走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用
簡易ICの増設
防災機能の付加

とされているところです。

【別紙6,7-1,7-2,7-3】【資料3 p3~8】

問 3 今後の国土幹線道路のネットワークのあり方について、どのようにお考えになりますか。

我が国の成長を支え、また、国民の生命と財産を守るためにも、淀川左岸線延伸部の整備が必要である。

【理由】

- ・関西が我が国の成長をけん引し、世界的な地域間競争を勝ち抜くためには、物流の円滑化につながり、国土の骨格を形成する都市高速道路を充実・強化することが必要不可欠である。
- ・阪神圏の中心部では阪神高速道路環状線につながるJCT部等で、都心部に向かう交通と都心部を目的地としない通過交通が混在するなどにより、大阪市域に用事の無い交通16万台/日が流入し、交通集中による慢性的な渋滞により経済活動が損なわれている。
- ・そのため大阪府・市では、平成24年6月に取りまとめた「ランドデザイン・大阪」において、大阪都市再生環状道路の整備・活用等により、2050年に向けて大阪都心部を中心に「車から人に開放する都市構造」をめざすと位置付け、ミッシングリンクである淀川左岸線延伸部について、国・大阪府と連携して今春にも環境調査を開始することとした。
- ・現行の法制度では、都市高速道路におけるミッシングリンクの整備費用を、利用者負担ではほとんど賄えず、また、地方の厳しい財政状況では早期整備に対応した負担が行えない状況である。
- ・都市高速道路は、国土の骨格をも形成する重要な路線であり、国民の生命と財産を守るためにも早期整備が望ましい路線であるが、地方自治体の財政状況により、整備が左右されることは、大きな問題である。
- ・環状道路などの抜本的対策の加速に向け、ミッシングリンクである淀川左岸線延伸部を早期整備し、その整備のための財源は、受益者負担の原則に基づき、償還期間の延長により世代間の公平性を確保すること。

4. 今後の整備・ネットワーク管理の手続きのあり方

高速自動車国道や一般国道など、道路の種別により、都道府県や第三者機関への意見聴取など、整備に至る手続きは異なっています。

高速道路の整備プロセスの扱いについては、「中間とりまとめ」において、

整備プロセスの透明化

- ・道路種別に関わらず、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
- ・高速道路だけでなく、並行する国道などを対象に、例えば、整備計画の制度やその決定の際に意見を聞く第三者機関など、整備プロセスを整理するとともに、その位置付けを明確にし、国民に分かりやすい形で伝達することが重要

とされているところです。

【別紙8】

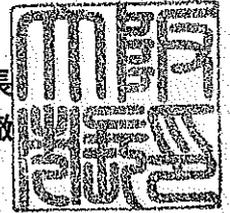
問 4 整備の手続きの現状と今後のあり方について、どのようにお考えになりますか。

・道路の整備プロセスの透明化を図ることとしている「中間とりまとめ」の考え方に賛同している。

大計第 869 号
平成 25 年 1 月 18 日

国土交通省 道路局長
前川 秀和 様

大阪市長
橋下 徹



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）

国道高第 158 号にて標記の意見照会があった件について、別紙のとおり回答します。
なお、回答の要旨は以下のとおりですので、よろしくお取り計らい願います。

【大阪府・大阪市の回答要旨】

- 大都市圏の高速道路は、日本の経済活性化に資するなど、我が国の社会経済活動を支える重要なインフラである。また、首都圏とともに我が国の成長を牽引する大阪・関西の成長戦略に必要不可欠なインフラである。
- 阪神圏の高速道路は、これまで複数の運営主体により整備が行われたため、運営主体毎、また路線毎に複数の料金体系が混在しており、利用者にとってわかりにくいだけでなく、ネットワークが最大限に活用されておらず、都市経営、国家経営の観点からも大きな課題であり、使い手側の視点に立った、会社間を越えた料金体系一元化が必要である。
- 阪神圏の環状道路ネットワーク整備は、首都圏や中京圏に後れを取っており、淀川左岸線延伸部等のミッシングリンク整備が急務となっている。また、都市圏の高速道路については、老朽化により、大規模更新が必須となっている。ミッシングリンク整備や、大規模更新は、国民の生命と財産を守るためにも早期着手すべきであり、高速道路は、将来にわたり利用されることとなるため、受益者負担の原則、世代間の負担のバランスの観点からも、償還期間を延長することが必要である。
- また、使い手側の視点に立った料金体系一元化のほか、例えば、国道 43 号の沿道環境問題への対応といった渋滞や環境対策、物流の改善等の地域の課題解決に寄与する政策的な料金割引が必要であり、その財源としては、受益者負担の原則に則り、償還期間の延長により、利用者が負担することが必要である。なお、本四高速の全国共通料金化の実現に向け、国土幹線道路部会において、償還期間延長の議論とあわせ、本四高速以外の高速道路についても、償還期間延長の議論を進められたい。
- 阪神圏の関係自治体は、都市圏高速道路等の一体運営による料金収入により、地域自らの責任と判断で維持更新・整備を行う「都市圏高速道路等の一体的運営構想」を提案しており、まずは、使い手側の視点に立ち、会社間を越えた料金体系一元化、更には、阪神圏の高速道路等の一体的運営が可能となるよう、制度改正をすべき。