

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 大阪府

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

今後の料金制度については、公正妥当な考え方に基づいた対距離制を基本とし、安定的でシンプルな料金制度、弾力的な料金施策による物流、渋滞、環境対策、大都市部における環状道路への交通誘導等、「中間とりまとめ」に基本的に賛同する。

阪神圏等の大都市圏の高速道路は、これまで複数の運営主体（ネクスコ西日本、阪神高速、本四高速、地方道路公社）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（対距離制、均一料金、区間別料金）が混在している。

そのため、現行の料金体系は利用者にとってわかりにくいだけでなく、都心部に交通が集中する等、高速道路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となっている。

今後は、作り手側から使い手側の視点に立った、会社間を越えた料金体系の一元化を行い、ネットワークを最大限活かす料金施策を構築することが必要である。

現在、国、高速道路会社、関係自治体等で構成する「阪神圏の新たな料金体系に関する検討会」において、平成26年度以降の新たな料金体系について検討を進めている。

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】

これまでの料金割引の多くは、会社毎に設定されており、高速道路ネットワークを利用する使い手側の視点とは言い難い面がある。

また、休日上限1000円等の割引施策は、利用に応じた負担の原則から逸脱した一律なものであり、また将来にわたる財源の見通しがなく安定的な施策でない他、総合的な交通体系の観点からも混乱を招いたことは否めない。

一方、大都市部では、かねてからの課題対応として、異なる会社間の乗継割引や物流、環境、渋滞対策等の政策的割引等があり、一定の効果があつたが、割引が部分的であり、更なる拡充が必要である。

- ・異なる会社や料金体系を連続利用する際の割引
（例：ネクスコと阪神高速との乗継割引、第二京阪道路や南阪奈道路の連続利用割引）
- ・異なる経路を利用しても同額料金とする施策
（例：第二京阪ネットワーク割引）
- ・物流、環境、渋滞等の課題解決に資する政策的割引
（例：大口多頻度割引、環境ロードプライシング、阪神高速端末区間割引）

今後の割引施策は、使い手側の視点に立った、会社間を越えた一貫性のあるものとし、物流・環境・渋滞対策等の政策目的を明確にした上で、受益者負担の原則に則り、将来にわたる財源措置をとることが必要である。

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、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。

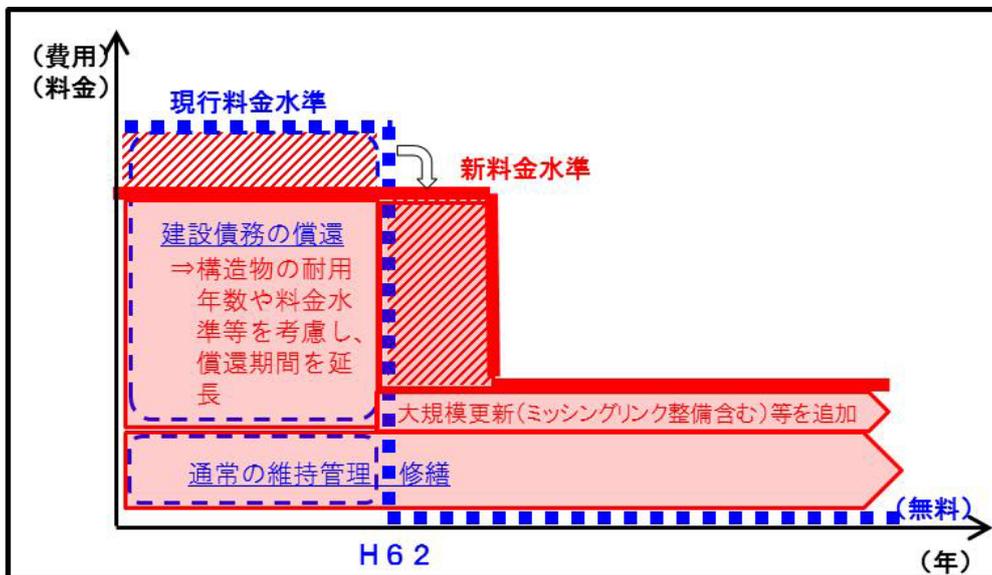
大都市圏の高速道路は、我が国の社会経済活動を支え、国際競争に勝ち抜くための極めて重要なインフラであり、料金体系を一元化し、高速道路ネットワークを最大限に活かす必要がある。このためには、周辺環状道路への誘導により都心部への流入抑制を図るとともに、中小企業をはじめ企業活動を支援する物流コスト低減(空港や港湾との連携含む)や、渋滞対策(都心高速道路や一般道路)、環境改善等の政策課題に対応する割引施策が必要である。

一方、債務は確実に返済する必要があるが、国や地方の厳しい財政状況も踏まえると、高水準のサービスを提供する高速道路の維持更新等の費用は、永久有料により将来にわたって受益者負担とすることが妥当であり、割引の財源も、受益者負担の原則のもと、料金徴収期間を延長し、将来にわたる料金徴収によって賄うべきである。

阪神圏の関係自治体は、都市圏高速道路等の一体的運営構想においても、償還期間延長や維持管理有料制度等の償還スキーム見直し[下図参照]を提案している。

なお、高速会社は利用しやすい料金施策の実現に向け、適正な維持管理や更新を行いつつ、徹底的なコスト縮減や透明性向上に常に努めるべきであり、民営化の趣旨をふまえ、会社の創意工夫や裁量の余地を拡大すべきである。

償還スキーム見直しのイメージ図



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。

今後の大都市圏における高速道路の料金施策については、空港や港湾との連携、公共交通機関を含めた総合的な交通体系を踏まえ、都市経営の観点から、地域が主体となって構築すべきである。

阪神圏の関係自治体が提案している「都市圏高速道路等の一体的運営構想」においては、阪神圏の高速道路の料金を一元化し、一体運営により得られた料金収入により、地域自らの責任と判断で、戦略的に維持更新・整備を行うことを目指しており、償還スキーム見直し(償還期間延長)をはじめとする制度改正を求めている。

なお、平成23年には都道府県等の有料道路について大臣許可を廃止する措置が取られたが、地方道路公社路線についても同様の措置を取るなど、地方分権の取り組みを加速されたい。

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。)

高速道路の将来にわたる適正な維持更新は重要な課題である。

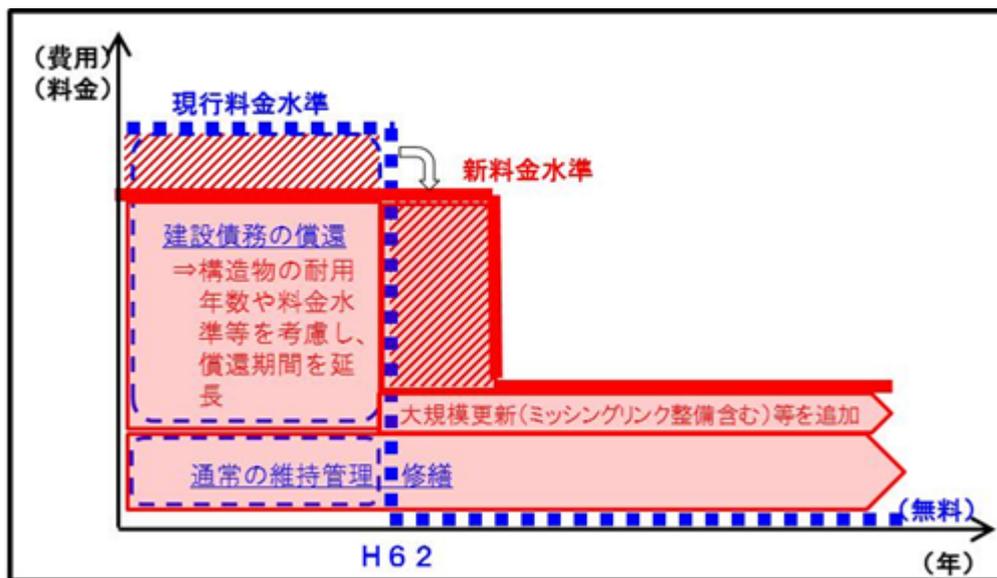
特に、阪神高速道路は供用後48年を迎え、総延長254kmの内、全体の9割超が橋梁やトンネルの特異な道路である。

平成62年の無料化後、維持更新費は本来道路管理者(地方自治体等)が税金により負担するのではなく、高水準サービス(定時性・速達性等)の受益者である利用者が将来にわたって負担することが妥当である。

将来にわたる有料道路制度を検討するにあたり、料金水準も含め、世代間の負担について見直すべきである。【下図参照】

なお、阪神圏の関係自治体では、償還スキーム見直しをはじめとする制度改正を提案している。

償還スキーム見直しのイメージ図



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。

今後の維持更新費用を利用者の負担とするに際しては、利用者の理解を得るため、維持更新計画等を明らかにするなど、透明性の向上を図るべきである。

また計画策定に際しては、専門家等から幅広く知見を集め、先端技術を積極的に導入するなど、合理的かつ確実なものとなるよう努められたい。

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。

「中間とりまとめ」に示される考え方については、基本的に賛同する。

日本経済を牽引する大都市圏においては、環状道路をはじめとするネットワーク強化が急務である。

大都市圏のミッシングリンク整備は、通過交通の都心部への流入抑制による渋滞緩和・環境改善とともに、港湾・空港へのアクセス強化による物流の効率化等、国際競争力の向上に寄与するものである。

阪神圏では、国土軸と国際コンテナ戦略港湾・空港、産業・物流拠点を連絡するネットワークに、淀川左岸線延伸部、名神湾岸連絡道路等のミッシングリンクが存在している。

阪神圏の環状道路ネットワーク整備は、世界のみならず、首都圏、中京圏にも遅れをとっている。また、阪神高速道路は供用後48年が経過し、将来、大規模更新が必須であるため、ネットワーク機能を維持する代替路線の整備も必要である。

早急に、整備可能な事業スキームを構築しなければならない。

阪神圏の関係自治体では、世代間の公平性・利用者の負担を基本とした、地域自らの責任と判断でミッシングリンク整備が行えるよう、償還スキーム見直しをはじめとする制度改正を提案している。

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

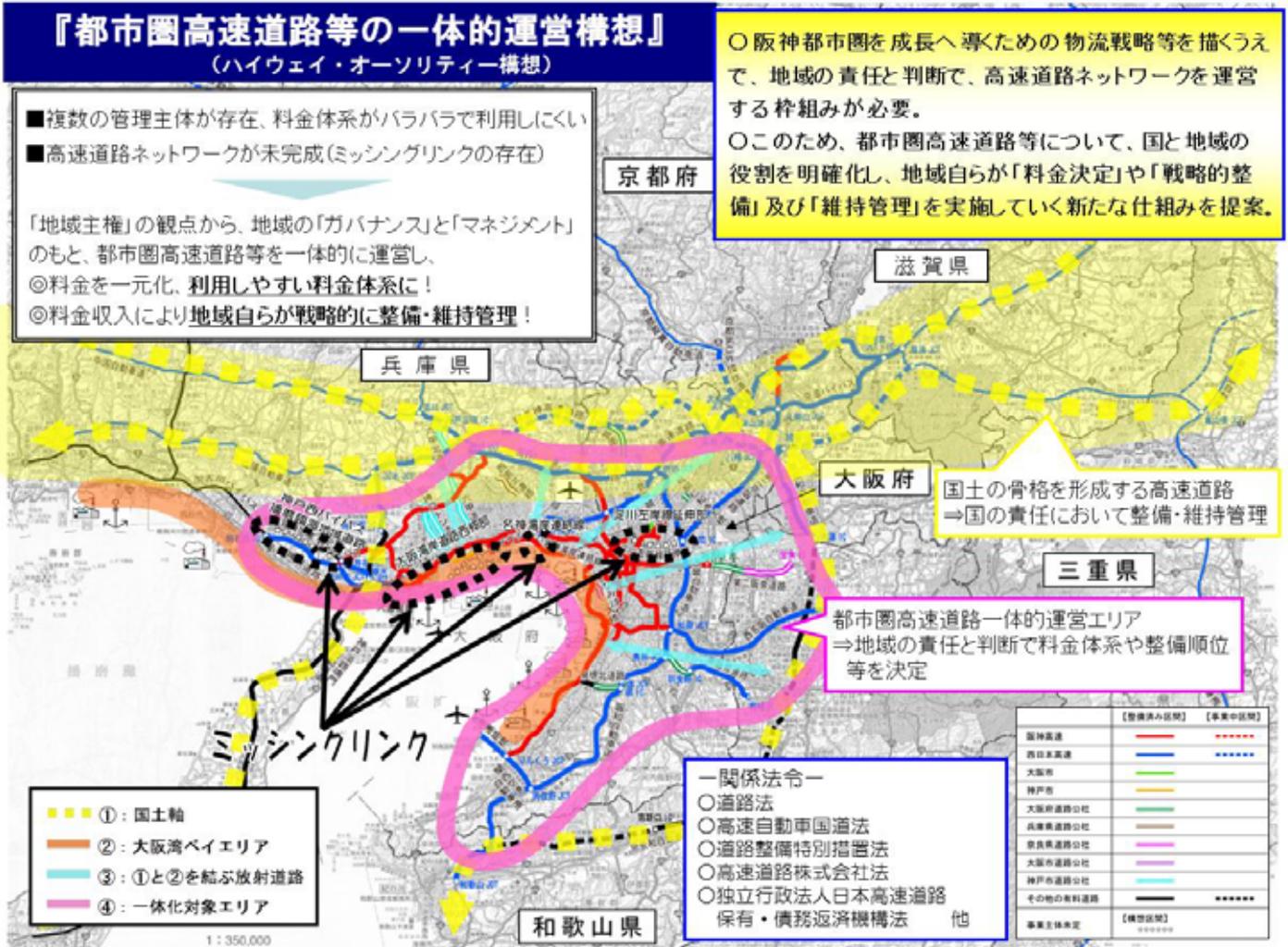
とされているところです。

【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。

「中間とりまとめ」に示されるよう、プロセスの透明性の確保を図るべきである。

【参考】都市圏高速道路等の一体的運営構想(平成22年4月 大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市、堺市で提案)



交 整 第 1833 号
平成 25 年 1 月 11 日

国土交通省 道路局長 様

大阪府知事 松井 一郎



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。