

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。

自治体名

兵庫県

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。

1. 公正妥当な料金の実現、安定的でシンプルな料金制度等の「今後の料金制度の基本的な考え方」を基本とすべきである。
2. 具体的な方向性に基づき、今後、下記の取り組みを実施すべきである。
 - (1) 本四高速については、NEXCOと本四の不公平な料金格差を解消し、平成24年2月に国交省が公表した「今後の本四高速料金の基本方針」に示されているように、平成26年度からNEXCO並みの全国共通料金を導入すること
 - (2) 阪神高速道路については、平成24年1月からの対距離料金制への移行に伴い、一般道路等への渋滞悪化¹等の課題も見受けられることから、課題に適切に対応する公平で利用しやすいきめ細やかな料金²とすること
 - 1 山麓バス三宮出口、須磨多聞線の離宮公園前交差点 等
 - 2 現行料金割引の継続
起点と終点が同じであれば異なる運営主体のルートを通っても料金を同額
短区間利用時の料金水準の引き下げ 等
 - (3) 阪神都市圏の高速道路については、運営主体間で異なる料金体系を解消し、持続可能な「利用しやすい一元化した料金体系」の実現を図ること

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。

1. 民営化時に導入した割引（NEXCO等の通勤割引や深夜割引等）及び利便増進事業による割引等（NEXCO等の休日昼間割引や阪神高速のH26年度までの当面の割引等）の料金施策は、一般道路の渋滞緩和や地域活性化等の面で効果があり評価している。
2. 高速道路の無料化は、下記の点から反対である。
 - (1) 高速道路整備の未償還分について、受益者負担の原則をなくし、全て税金で償還することに疑問があること
 - (2) 今後必要な高速道路の整備や維持管理のための財源確保に見通しが無いこと
 - (3) 内航フェリーや地方鉄道、過疎バス等、公共交通機関の利用を圧迫する可能性があること

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. 今後の高速道路の料金割引において、一般道路の渋滞解消、地域活性化、物流コストの低減はいずれも重視すべき視点である。
2. 平成26年度以降、現状のNEXCO路線等の割引を廃止すると、一般道路の渋滞や国民経済への影響が予想されることから、料金水準を引き上げることに対し、国民の理解を得ることは難しいと考えられる。また、民営化の考え方を踏まえると、民間のノウハウ発揮による多様で弾力的な料金設定や多様なサービスの提供が図られるべきであり、現状の料金割引を継続すべきである。
3. その財源については、高速道路の受益者負担の原則から、税金投入は望ましくないと考える。このため、より一層の高速道路会社の経営改善に加え、償還期間の延伸など有料道路制度の見直しにより確保を図るべきである。

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。

1. 平成26年度以降は、現行のNEXCO路線等の割引の継続、本四高速については、NEXCO並みの全国共通料金化、阪神高速については、公平で利用しやすいきめ細やかな料金設定に取り組むべきである。
2. 阪神圏の高速道路については、関係5府県市で提案している「都市圏高速道路等の一体的運営構想」により、料金を一元化して利用しやすい体系とするとともに、料金収入により地域自らが戦略的に整備・維持管理を実施できるような仕組み作りに取り組むべきである。
3. 現在設置済みである国、高速道路会社、関係府県市等が参加する「阪神圏の新たな料金体系に関する検討会」の中で、阪神高速道路の平成26年度以降の料金体系を検討することに加え、「都市圏高速道路等の一体的運営構想」についても検討するなど、今後も継続的に地方の意見を取り入れながら進めるべきである。
4. 地方道路公社についても、料金割引を実施する際、償還期間の延伸等の財源確保策を講じることができるよう、有料道路制度の見直しに取り組むべきである。
5. 高速道路の料金施策により影響を受ける内航フェリーや地方鉄道については、国の責任により支援を行うべきである。

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。

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。)

1. 中央自動車道笹子トンネルにおける天井板落下事故の事例に見られるように、急速に施設の老朽化が進展する中、将来にわたり持続可能で的確な点検や維持更新を行うことが重要である。
2. そのため、世代間の受益と負担の公平性を図る観点から、今後、下記の取り組みを実施すべきである。
 - (1) 有料道路の大規模更新を償還計画に含めること
 - (2) その財源は、償還期間の延伸など有料道路制度の見直しにより確保すること
 - (3) 償還完了後も、維持更新が持続可能なものとしての確に行えるよう、維持管理経費について継続的に高速道路の利用者に負担を求める「維持管理有料制度」を導入すること

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。

1. 地方公共団体が管理する道路についても、老朽化が急速に進展しており、持続可能で的確な点検や維持更新を行えるよう、財政的な支援に加え、必要な技術開発や技術者育成などを継続的に行う体制作りに取り組むべきである。
2. 地方道路公社についても、持続可能で的確な維持更新を行うため、償還期間の延伸など有料道路制度の見直しを行うべきである。

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。

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。

高速道路の戦略的整備として、最優先で取り組む2本柱を、「1)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、2)国土を保全するネットワーク機能の早期確保」とされたことは、日本の縮図と言われる本県の課題解決に直結している。この戦略的整備を緊急かつ強力で推進していただきたい。

1. 「最優先で取り組む2本柱」となる兵庫県の高速道路

(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

「関西イノベーション国際戦略総合特区」の指定を受け、産業の国際競争力、日本経済を牽引することとなる関西において、産業・物流拠点間の連携をより一層強化するため、高速道路ネットワークのミッシングリンクとなっている以下の3路線の整備は不可欠かつ喫緊の課題であり、戦略的整備の推進を強く求める。

名神湾岸連絡線

- ・ 国道43号等の渋滞解消、関西国際空港と大阪国際空港間の定時性の確保、国際コンテナ戦略港湾阪神港へのアクセスの強化に資する路線。また、津波発生時の一時待避場所としての活用など防災力の向上にも資する路線。

大阪湾岸道路西伸部

- ・ 産業が集積する大阪湾ベイエリアの環状道路の形成、阪神高速神戸線等とあわせたネットワークの多重化、渋滞解消による国道43号沿道の抜本的な環境改善、国際コンテナ戦略港湾阪神港の一体化に資する路線。

播磨臨海地域道路

- ・ 国道 2 号バイパス、国道 250 号等の渋滞及び周辺地域のボトルネック箇所の解消、播磨臨海地域と国際拠点港湾姫路港等の物流拠点との連結・アクセス強化、災害時のリダンダンシーの確保等に資する路線。

(2) 「繋げてこそネットワーク」を改めて認識する中で、高速道路空白地帯を解消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定住人口が減少し地域の活性化が重要な課題である日本海側の但馬地域において、阪神都市圏並びに環日本海のアクセスを強化するとともに、地域内の医療や災害支援等の連携生活圏を形成するため、以下の 2 路線の整備は不可欠かつ喫緊の課題であり、早期整備を強く求める。加えて、ネットワークを有効活用する観点から本四高速の中川原など簡易ICの増設を推進すべきである。

鳥取豊岡宮津自動車道

- ・ 日本海側で唯一の高速道路空白地帯の解消、鳥取県、兵庫県、京都府の日本海沿岸の連結、物流網として災害時の太平洋側の代替ルート及び全国的な緊急輸送道路網に資する極めて重要な路線。また、土砂災害による通行止めや積雪による交通障害の軽減、地域の救急医療施設へのアクセス道路として地域も切望している路線。

北近畿豊岡自動車道

- ・ 鳥取豊岡宮津自動車道との連携による但馬地域の高速道路空白地帯の解消、阪神都市圏との交流人口拡大による産業の発展、観光の振興に資するとともに、災害時の交通確保による防災力向上、第 3 次救急医療機関である豊岡病院へのアクセス道路として、命の道とも言える路線。

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。

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。

計画段階評価の位置づけの明確化

計画段階における事業評価（計画段階評価）が、平成22年度から試行され平成24年12月から本格施行となった。

計画段階評価は、地域住民等から幅広く意見を集約し、関係都道府県等の意見聴取や第三者委員会で審議するなど、円滑な合意形成に向け公平性、透明性のある制度として評価できるものである。

このため、高速道路等の整備の手続きについては、計画段階評価を明確に位置づけ、合わせて合意形成の簡素化も図ることによりわかりやすい整備プロセスとすべきであるとする。