

# 近畿圏 構成骨子(案)に基づくヒアリング自治体意見整理(案)

資料2

項目	意見概要		
	兵庫県意見	神戸市意見	大阪府・大阪市意見
近畿圏の将来と高速道路を取り巻く環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○関西3空港、阪神港の機能強化</li> <li>○大阪湾岸道路西伸部等の未整備区間の早期解消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○陸・海・空の交通結節点(高速道路、港湾、鉄道、空港)</li> <li>○道路ネットワーク整備によるストック効果(医療産業クラスター形成、企業進出)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○3空港・阪神港のポテンシャルを活かした広域高速道路ネットワークの機能強化(臨海部と内陸部・国土軸との連携強化／環状道路機能強化)</li> </ul>
現行の料金体系の課題		<ul style="list-style-type: none"> <li>○神戸市内の多様な料金体系</li> <li>○貧弱な臨海部東西ネットワークによる渋滞発生等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ミッシングリンクが存在し、高速道路ネットワークの有効活用が出来ない。</li> <li>○阪神高速、NEXCO、道路公社路線がネットワークを構成し、多数の料金体系の混在により乗継抵抗大</li> <li>○臨海部に直結する東大阪線、大阪港線等に交通が集中し、慢性的な渋滞が発生</li> </ul>
今後の料金体系のあり方 ・基本的な考え方 (近畿圏の原則の整理) ・実現に向けた取組  料金体系の確立にあたっての留意事項	<全般> ○有料道路事業拡大(半分程度)	<全般> ○有料道路事業の枠の拡大が必要(大阪湾岸道路西伸部、神戸西バイパス) ○ミッシングリンク解消までの間、「整備」と「利用」のバランスをみつつ、利用しやすい「道路ネットワークを賢く使う料金体系」の導入	<全般> ○シームレスな料金体系の実現(関西大環状内) ○受益者負担(料金収入)を基本としたミッシングリンクの解消 ○「国直轄事業+有料道路事業」の合併施行方式の事業スキーム ○早期整備のため、料金設定や出資金償還繰延・料金徴収期限延長等、国・地方自治体と利用者による負担により有料道路事業を拡大し、整備財源を確保
	<料金水準> ○未整備区間を早期に解消できるような料金設定(首都高料金を若干上回るような料金水準) ○長距離利用者に応分の負担(例えば上限料金1,800円)	<料金水準> ○短区間料金の低減	<料金水準> ○公平かつネットワークを有効に活用するシームレスな料金 ○短距離利用料金低減による利用促進 ○平成29年度からは第1ステップとして、利用者の急激な負担増を考慮し激変緩和措置(上限設定)
	<車種区分> ○阪神高速(現行2車種区分)を5車種区分に見直し、大型車を2.0に据置き	<車種区分> なし	<車種区分> ○阪神高速(現行2車種区分)を5車種区分に見直し
	<出資金返済後送りによる新規整備財源の確保> ○出資金の返済繰延(H62⇒H74)	<出資金返済後送りによる新規整備財源の確保> ○兵庫県と同様の意見(出資金の返済繰延)	<出資金返済後送りによる新規整備財源の確保> ○出資金の償還繰延
	<料金徴収期限の延長による新規整備財源の確保> ○料金徴収期間の延長(45年間の料金収入で建設債務償還)	<料金徴収期限の延長による新規整備財源の確保> ○兵庫県と同様の意見(料金徴収期間の延長)	<料金徴収期限の延長による新規整備財源の確保> ○料金徴収期限延長 ( <ul style="list-style-type: none"> <li>・～H74までの料金収入で建設債務償還</li> <li>・～H77までの料金収入で建設債務償還</li> <li>・維持管理有料制度(永久有料)とあわせ、さらなる料金徴収期限延長(H78以降)</li> </ul> )
	<その他> ○計画を上回る料金収入の活用 ○ターミナルチャージは1回のみ課金 ○利用しやすい政策的料金(神戸線から北神戸線への迂回)(同一起終点同一料金) ○一般道負荷軽減のための1区間料金引下げ(須磨～湊川、尼崎末広～尼崎東海岸など) ○有料道路事業の活用による神戸西バイパスの早期完成 ○国直轄道路事業の地方負担分に対する地方財政措置の拡充	<その他> ○市街地から郊外への交通転換を図るための料金の設定の見直し(北神戸線の活用) ○ミッシングリンクの早期解消に向けて、国が主体的な役割を果たすこと	<その他> ○ゼロ金利融資活用 ○公社路線を含めたシームレスな料金体系の実現のため、公社路線は高速道路会社と一体化(移管) ○同一発着同一料金により利用者が経路を自由に選択(例えば、大山崎(名神)～りんくうJCT(関西空港)) ○同一発着同一料金の際に、近接するハーフランプを同一ランプとして取扱う ○物流対策(大口・多頻度割引の継続・拡大) ○環境対策(環境ロードプライシング・西大阪線端末割引の継続・拡充)

項目	意見概要
	奈良県意見
近畿圏の将来と 高速道路を取り巻く環境	<p>○地方創生に向けて、若者の働く場を作る必要があり、企業立地に貢献する道路整備は地方創生のための最重要事項</p> <p>○地域の発展のためには、甚大な渋滞損失・経済損失の要因となる近畿圏環状道路のミッシングリンクの早期解消が必要</p>
現行の料金体系の課題	<p>○大阪～名古屋間を結ぶ3ルートのうち、無料の名阪国道に大型貨物車の交通が集中しており、奈良市内の観光施設の最重要地点である奈良公園、大宮通りを通過している</p> <p>○関西大環状道路(京奈和自動車道)において有料無料が混在、また、大和北道路には、未事業化区間も存在。大和北道路が無料となった場合には、名阪国道へのさらなる大型貨物交通の集中が懸念される。これが大和北道路と名阪国道の課題</p>
<p>今後の料金体系のあり方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的な考え方 (近畿圏の原則の整理)</li> <li>・実現に向けた取組</li> </ul> <p>料金体系の確立に あたっての留意事項</p>	<p>○ドイツのアウトバーンでは、大型貨物車への課金が行われている。名阪国道においても、通過大型貨物車に着目した課金など、大阪～名古屋間の最適な交通配分を実現するためのTDMを料金制度でできないか。</p> <p>○従来の有料投資限度額を前提とした事業スキーム(有料道路・公共事業の組み合わせ)ではなく、合理的な地方負担となる新しい事業スキームで、早期に近畿圏の大環状道路ネットワーク整備を図るべきではないか。</p>