

## ヒアリング概要

### 第 57 回 (R5. 8. 29)

- 関西経済連合会
- 四国経済連合会
- 全国高速道路建設協議会

### 第 58 回 (R5. 10. 5)

- (一社) 日本旅客船協会
- (公社) 日本バス協会
- 広島県 (本四高速関係 10 府県市 R5 年度代表幹事県)

### 第 59 回 (R5. 10. 24)

- (公社) 全日本トラック協会
- 本州四国連絡高速道路 (株)
- 東日本・中日本・西日本高速道路 (株)

### 第 60 回 (R5. 11. 10)

- 近畿圏関係自治体 (大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市、堺市)
- 阪神高速道路 (株)

※本概要は、ヒアリングにおいていただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理したものです。

(高速道路料金について)

- 利用者負担を考えると、料金は安価であることが望ましいが、公平性の観点からは、走行距離に応じた対距離料金が目指すべき方向である。また、料金が相対的に安い都心部の道路への交通集中が渋滞の要因ともなっており、結果として利用者に不利益が生じている。
- 既に整備済みの環状道路を有効に活用して都心部の交通混雑を緩和させるため、迂回利用割引制度の導入が必要である。
- 阪神高速の利用料金改定にあたっては、首都高速の料金改定時に採用されたものと同様の割引制度の導入・拡充が必要である。

(その他)

- 阪神間や大阪都心部等における慢性的な渋滞を解消し、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の物流機能強化、関西 3 空港へのアクセス改善、2025 年大阪・関西万博を契機とした広域周遊観光の振興を図るとともに、大規模災害等に備えた強靱な国土づくりを着実に進めていくためにも、首都圏及び中部圏と比べて遅れている、環状ネットワークを早急に整備することが必要不可欠である。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(料金水準の引き下げによる効果)

- 料金水準の引き下げ前の平成 25 年度と令和元年度を比較して、交流人口が 6 % 増、本四間自動車交通量が約 10 % 増、主要観光地における入込客数が約 10 % 増。
- 四国の人口 1 人当たりの総生産の伸率は、全国を上回る水準で推移。
- 四国の人口 1 人あたりの製造品出荷額は、料金水準の引き下げ前の平成 25 年度と令和元年度を比較して、約 15 % 増。
- 水産物自動車輸送量は全国において減少傾向にある中、四国では約 3 ~ 5 倍に増加。
- 平成 26 年 4 月から実施された料金水準の引き下げにより、極めて大きな効果があり、令和 6 年度以降も現行料金水準の維持・継続が必要。

(利用促進に向けた取組)

- 環瀬戸内海地域の経済界、自治体等の関係者が一体となって様々な分野での交流を促進し、経済生活、文化の一層の発展、向上を図ることを目的に、平成 26 年 3 月に「環瀬戸内海地域交流促進協議会」を設立し、「情報発信」、「観光連携」、「産業連携」、「生活、文化等」を軸にした取組を展開。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(3つの料金水準の導入)

- 3つの料金水準の導入により、交通量・料金収入が増加し、一定の効果があつたが、コロナ禍後の生活様式の変化、2024 問題や維持管理費等の増大による償還計画への影響を検証するため、当面は現行の料金制度を維持しつつ、今後の料金制度および料金徴収期間を検討する必要がある。

(混雑状況・渋滞対策のための料金施策)

- オリンピック・パラリンピック期間中の料金施策等の取組や、東京湾アクアラインの休日渋滞対策の社会実験等のように、混雑状況に応じた渋滞対策、環境負荷低減のための柔軟かつ多様な料金施策の導入の検討が必要。

(観光周遊の促進)

- 観光需要の創出に資する周遊パスの更なる内容充実や自治体・観光事業者等との連携強化が必要。

(適切な管理や機能強化のための安定的な財源の確保)

- 有料区間の料金徴収期間延長による財源を活用した更新事業や機能強化の着実な推進。
- 無料区間の維持管理・機能強化等を確実に実施するため、有料制度の活用など安定的な財源確保を検討。

(ミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の4車線化等)

- ミッシングリンク解消によるダブルネットワーク構築のため、予算・財源を例年以上の規模で確保。
- 災害時にも機能する強靱なネットワークの構築のため、暫定2車線の4車線化など、機能強化を推進。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(一社) 日本旅客船協会の主な意見

第 58 回部会 (R5. 10. 5)

(高速道路料金の引き下げによる影響)

- 全体の物流量は変わらない中、高速道路料金の引き下げによる本四高速の通行台数の増加分と本四フェリーの利用台数の減少分はほぼ同じ規模で、フェリーから高速利用への逆モーダルシフトが発生。
- コロナ禍の影響や現下の燃料価格の高騰で、フェリー業界は大打撃を受けており、こうした中で更なる高速道路料金の引き下げや割引が実施されれば、廃止・減便に追い込まれる航路が続出する恐れがある。
- 特に本四高速は、平成 26 年 4 月から基本料金が大幅に値下がりしているため、大口・多頻度割引の拡大や新たな割引の導入は、本四間フェリーに対して確実に致命傷を与える。
- 高速道路の料金政策を検討するに当たっては、公正な競争環境をゆがめることなく、フェリーなど海上輸送に悪影響を与えることのないようにすべき。

(その他)

- フェリーはドライバー不足や働き方改革の解決策の一つであり、物流の 2024 問題を乗り越えていくためには必要不可欠な輸送手段。災害時におけるリダンダンシー確保や地域の産業立地にも貢献。
- フェリー各社は、平成 27 年以降、新たな高速道路の料金水準を前提に、国のモーダルシフト推進目標に沿って、輸送力増強に向けた投資を積極的に実施してきた。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(公社) 日本バス協会の主な意見

第 58 回部会 (R5. 10. 5)

(高速道路料金について)

- 道路インフラの維持・管理・拡充は重要であることから、高速道路の維持管理に必要な通行料金を適切に収受すべき。
- 一律の大幅な料金値下げは、マイカーの利用増によるバス利用の減少及び渋滞の増加を招くため、高速道路料金の今以上の値下げには反対。
- 高速道路料金は、その時々で引き下げを行うなど、時代に翻弄されており、安定させてほしい。

(その他)

- 少子高齢化の影響や交通手段の多様化等に伴い、輸送人員は年々減少傾向にあり、加えて新型コロナウイルス感染症の影響や、近年の燃料価格高騰、運転者不足の影響もある。
- EVバスの普及促進に向けて、道路インフラにおいて、サービスエリアも含めて、充電設備の整備をお願いしたい。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

（料金引き下げの効果）

- 本四架橋開通・料金引き下げによるストック効果として、農産物や海産物の出荷の効率化や、出荷・加工・販売をする「6次産業化」が促進
- 物流関連施設がインターチェンジ周辺に形成され、就業者数が増加。
- 高速バスの運行により、本州四国間の通勤・通学が20年間で約1.3倍
- 本州四国間の人とモノの交流を拡大し、経済波及効果を持続的に発展させるためには、令和6年度以降も本四高速における現行の料金水準の維持が必要。

（利用促進に向けた取組）

- 本四高速のより一層の利用促進を図る必要があったことから、沿線自治体などにおいて、平成26年3月に「環瀬戸内海地域交流促進協議会」を設置。環瀬戸内海地域の経済界、自治体等の関係者が一体となって様々な分野での交流を促進し、経済、生活、文化の一層の発展、向上を図るための取組を推進。
- 淡路島ロングライド、しまなみ海道の自転車道無料化等、サイクリング利用を促進する取組等を実施。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(トラック輸送と高速道路)

- 高速道路の活用はトラックドライバーの拘束時間短縮等の労務負担の軽減、輸送時間の短縮及び定時性の確保等、生産性の向上の実現や労働効率化の推進に欠かせない。
- トラック事業者は荷主に対して、適切な運賃・料金と高速道路料金など実費の収受に向けた価格交渉に取り組んできたが、高速道路料金は約 6 割の事業者が十分な収受ができていない。
- 高速道路料金を含めた標準運賃の 100% 収受に向けて努力する。
- 深夜割引の見直しについては評価している。

(高速道路料金の引き下げ)

- 道路整備特別措置法等の改正で料金徴収期限が延長されたこと、また、土地に関する債務を償還対象から除くことにより、料金水準を引き下げていただきたい。
- 特に、本四高速など海峡部等特別区間は、有効活用の観点から料金水準を引き下げていただきたい。
- 利用しやすい全国道路ネットワークの実現のため、本四高速道路の割引制度は、大口・多頻度割引や長距離通減の適用など、ネクスコ 3 社と同一の一貫した割引制度としていただきたい。
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続し、利用額が一定額以上の場合には、3 万円以下の部分を含め割引額が割引対象額の 50% となるよう、大口・多頻度割引の拡充と恒久化を図られたい。

(SA・PA における大型車駐車マスの拡充等)

- 大都市圏周辺の SA・PA は、オーバーフロー度合いが著しい箇所から立体構造化に直ちに着手していただきたい。
- SA・PA の大型車駐車マス不足を補完するため、道の駅を対象とした「高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験」にトラックステーションを加えていただきたい。
- 大型車駐車マスの幅は 3.25m が多く、隣の車両にサイドミラーやドアが接触する等の問題が生じていることから、幅 3.5m にしていただきたい。
- シャワー、コインランドリー、コンビニエンスストア等ドライバー施設を充実していただきたい。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理



## 本州四国連絡高速道路（株）の主な意見

第 59 回部会（R5. 10. 24）

### （料金水準の引き下げの影響）

- 平成 26 年 4 月からの料金水準の引き下げにより、交通量の伸張があり、利用促進や地域連携の取組等ともあわせ、令和 4 年度の料金収入は引き下げ前と同程度まで増加。
- 一方、料金引き下げや利用促進の効果により、貨物流動量の増加や瀬戸内地域の観光振興に寄与する等、全国や地域経済に好影響が見られた。

### （適切な維持管理）

- 200 年以上にわたり利用できる「200 年橋梁」を目指した維持管理を実施。
- 通行止め等による社会的影響やライフサイクルコストを最小化するため予防保全を基本。
- 厳しい環境条件下にあるため、早期の変状発見、劣化の初期段階での維持補修が重要
- 効率的な維持管理やコスト縮減のため、新技術の開発と活用を推進。
- 供用年数増に伴う劣化の進展や、建設時に想定していなかった事象に対し、計画的な対応が必要。
- 今後、社会情勢の動向を注視し、適切な維持管理等を含めた安定的な経営の観点からも、料金水準についての検討が必要。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(高速道路の交通動向と料金)

- 高速道路の走行台キロは、ネットワーク整備の進展等による増加傾向。
- 利用単価は、平成 26 年の割引および料金水準の見直しにより、概ね横ばいで推移。
- 平成 26 年の料金水準の見直しにより、料金水準を引き下げた区間の交通量は堅調に増加。

(長大トンネル・長大橋などの維持管理)

- 長大トンネル・長大橋などの維持管理は点検箇所が膨大であり点検が困難な箇所が多く、厳しい環境などに起因する損傷・劣化も多いことから、多大な労力と費用を要する。
- トンネルの管理コストは、経過年数とともに年々増加傾向。
- 道路の供用後 30 年経過延長の増加とともに補修数が増加しており、今後も継続的に設備更新などの維持管理費用が必要。
- 今後も更に費用がかかることから、安定的な財源の確保が必要であり、その財源確保は利用者による負担を基本とすべき。
- 今後、高速道路の利用状況や経済状況を勘案し、定期的な償還計画の見直しの中で、必要に応じて料金水準について検討していく必要がある。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

（高速道路料金について）

- より公平かつシンプルでシームレスな料金をめざすため、対距離料金制を推進するとともに、激変緩和措置として設けられている上限料金の見直しをする場合は、利用者の負担感や物流への影響、一般道の負荷軽減及び見直しによる効果等を考慮すること
- 大口・多頻度割引や深夜割引などについては、NEXCO3社と同一水準の一貫した割引制度として拡充・創設を図ること
- 特定箇所への過度な交通集中の分散化を図るため、都心流入割引の拡充及び都心迂回割引の創設を図ること。さらに、今後のネットワーク整備にあわせて、対象経路の拡大を図ること  
加えて、混雑状況や混雑時間帯に応じた柔軟な料金の導入に向けた取組を着実に進めること
- 日本の成長を支える関西国際空港など泉州地域と大阪都心部間の交通への影響を軽減するための料金施策を講じること
- 新料金導入が高速道路や一般道路に与える効果や影響、料金収入により取組んでいく内容や収支計画を明らかにすること
- 新料金を導入する際には、その必要性や効果などについて、利用者に対して、わかりやすく丁寧な説明に努めるとともに、物流事業者等へ配慮しつつ、十分な周知期間を設けること

（その他）

- 阪神高速3号神戸線や一般道の渋滞緩和等に資する名神湾岸連絡線の整備推進に向け、有料道路事業を早期導入すること
- 大阪都市再生環状道路の一区間を構成し、都心部の渋滞緩和に資する、淀川左岸線（2期）の着実な整備に向け、有料道路事業費を拡大すること
- 都市再生環状道路の有効活用を図るため、大和川線と堺線を繋ぐ大和川JCTの実現に向けて取組むこと  
また、ジャンクション完成までの間、大和川線と堺線の乗継制度の導入を図ること
- 阪神高速道路(株)は、人件費や維持管理費等の削減等、子会社を含めた経営改善や、経営の透明性確保を徹底するとともに、すべての利用者がメリットを享受できるよう、更なるサービスの向上や2025年大阪・関西万博にも資する利用促進策を図るなど更なる利用者還元の取組を充実させること

- 安全かつ円滑な交通及び利用者の利便を確保する観点から、更新事業を着実に実施する必要があるため、料金徴収期間を延長する場合は、昨今の物価高騰などを踏まえつつ、追加する更新事業の事業費を精査したうえで、適切に設定すること
- ETC専用化等を進めるにあたっては、現金利用からETC利用への転換を図るべくETC車載器の導入支援等の普及促進策を講じること
- 車両の開発状況や車両諸元・高速道路の利用状況の変化などを踏まえ、今後の車種区分のあり方について検討すること
- 管理主体間を超えて継ぎ目のない「真にシームレスな料金体系」の実現に向けた「ロードマップ」を明らかにすること

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理

(高速道路料金について)

- 上限料金などの影響により、都心を迂回するよりも、所要時間が長い都心経由の方が高速道路料金が安い場合が存在しており、迂回ネットワークの一部完成を踏まえ、適正な経路選択の実現の観点からも改善が必要。
- 上限料金の設定により、長距離利用になるほど距離当たりの単価が低くなり、道路への損傷度合いと費用負担のバランスが崩れていることから、更なる公平な料金体系への改善が必要。
- 時間帯による交通量や渋滞量には大きな偏りがあり、ピーク時の交通量は渋滞等の発生により限界に達している一方、夜間等には交通量には十分な余裕があり、効率的な利用の観点から改善が必要。

(その他)

- 大和川線の開通により、都心通過を避けた経路選択が可能となり、交通転換の効果がみられ、都市部における経済活動の円滑化などを寄与。
- また、松原線において通行止め(約3年間)を伴う更新事業(橋梁架替)を実施中だが、大和川線を含む複数の迂回ルートを確認。
- 関西経済の活性化や災害に強いまちづくりの実現に加えて、転換の可能性のある都心通過交通が潜在していることや、今後の更新事業に伴う通行止め時や交通規制時の迂回ルートを確認する観点からも、早期のミッシングリンク解消が必要。

※ヒアリングでいただいたご意見を、国土幹線道路部会事務局において整理