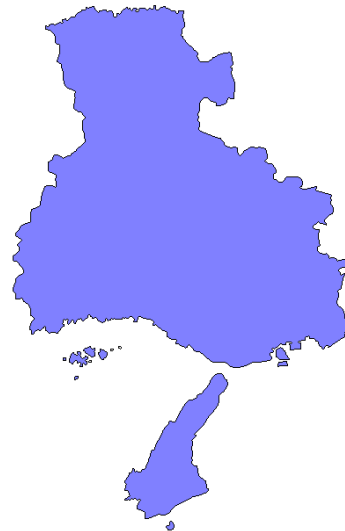


社会資本整備審議会 道路分科会 第21回 国土幹線道路部会

ヒアリング資料



平成28年3月8日

兵庫県知事 井戸 敏三

本日の発表骨子

- 1 関西圏の将来展望
- 2 神戸阪神間における高速道路ネットワークの現状・課題
- 3 道路ネットワークにおける未整備区間の早期解消
- 4 高いポテンシャルを活かしたストック効果の最大化
- 5 新たな料金体系の提案

1 関西圏の将来展望

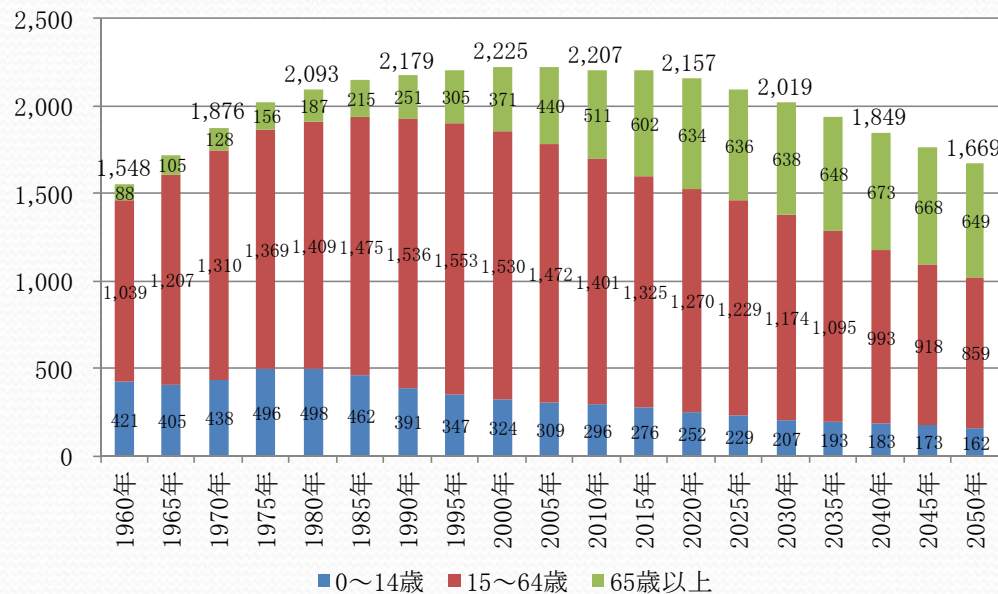
関西圏の地域創生の方向性

出典：関西広域連合「関西圏域の展望研究」

2010年→2050年将来推計(趨勢)値

- ・総人口は25%減少
- ・65歳以上人口は1.3倍に

関西圏(2府6県)の総人口の推移



関西が解決すべき課題

- ① 東京一極集中の進行、人口の地域的偏在
- ② 少子化のさらなる進行
- ③ 国土の双眼構造を阻む社会資本整備の遅れ
- ④ 関西経済の停滞
- ⑤ 製造業依存型から観光・文化圏域への転換
- ⑥ 南海トラフ巨大地震、首都直下地震等への備え
- ⑦ 自然共生型社会と先端技術型社会の共存

関西の目指すべき目標

- ① 国土の双眼構造の一翼を担う世界に開かれた関西
- ② 魅力ある地域の中で人が活躍する関西

2 神戸阪神間における 高速道路ネットワークの現状・課題

(1) 関西圏・首都圏・中部圏の環状道路ネットワークの整備状況

過去約10年の開通延長
(H17.3~H28.3)

首都圏	214km
中部圏	97km
関西圏	62km



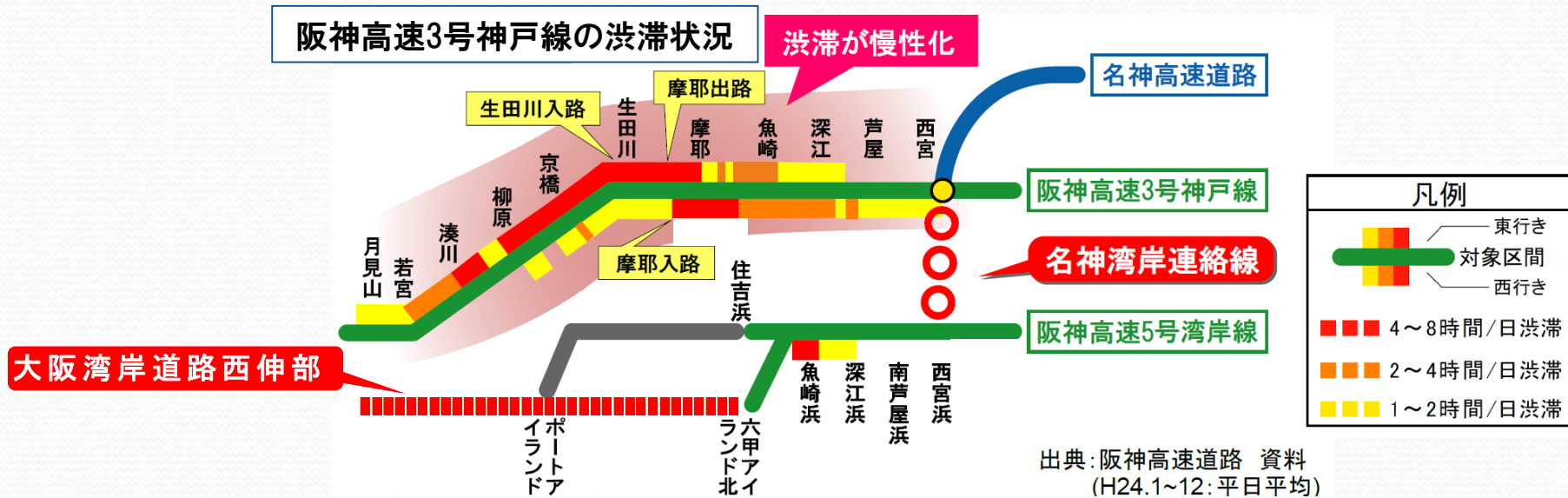
環状ネットワークの整備の目処が立っていない!

平成32(2020)年開催の東京オリンピック・パラリンピックまでにさらに整備が進む

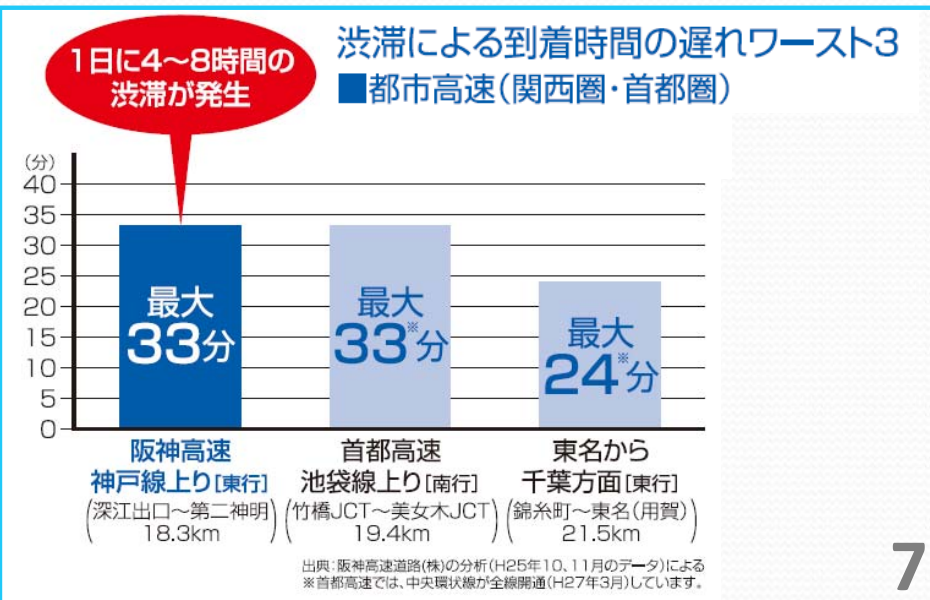
中部圏の環状ネットワークはすべて事業着手されている



(2) 慢性的な渋滞が続く阪神高速神戸線の渋滞緩和



神戸線京橋付近

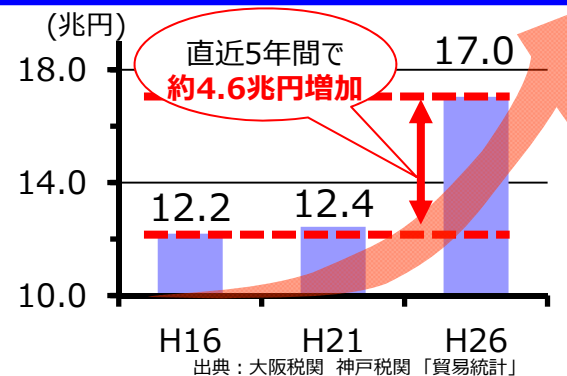


(3) 関西3空港、阪神港の機能強化

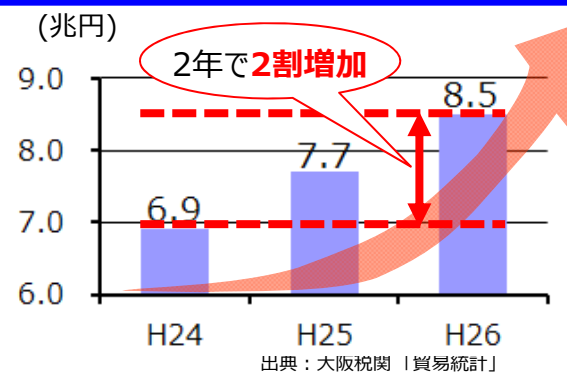


ゲートウェイとなる空港・港湾

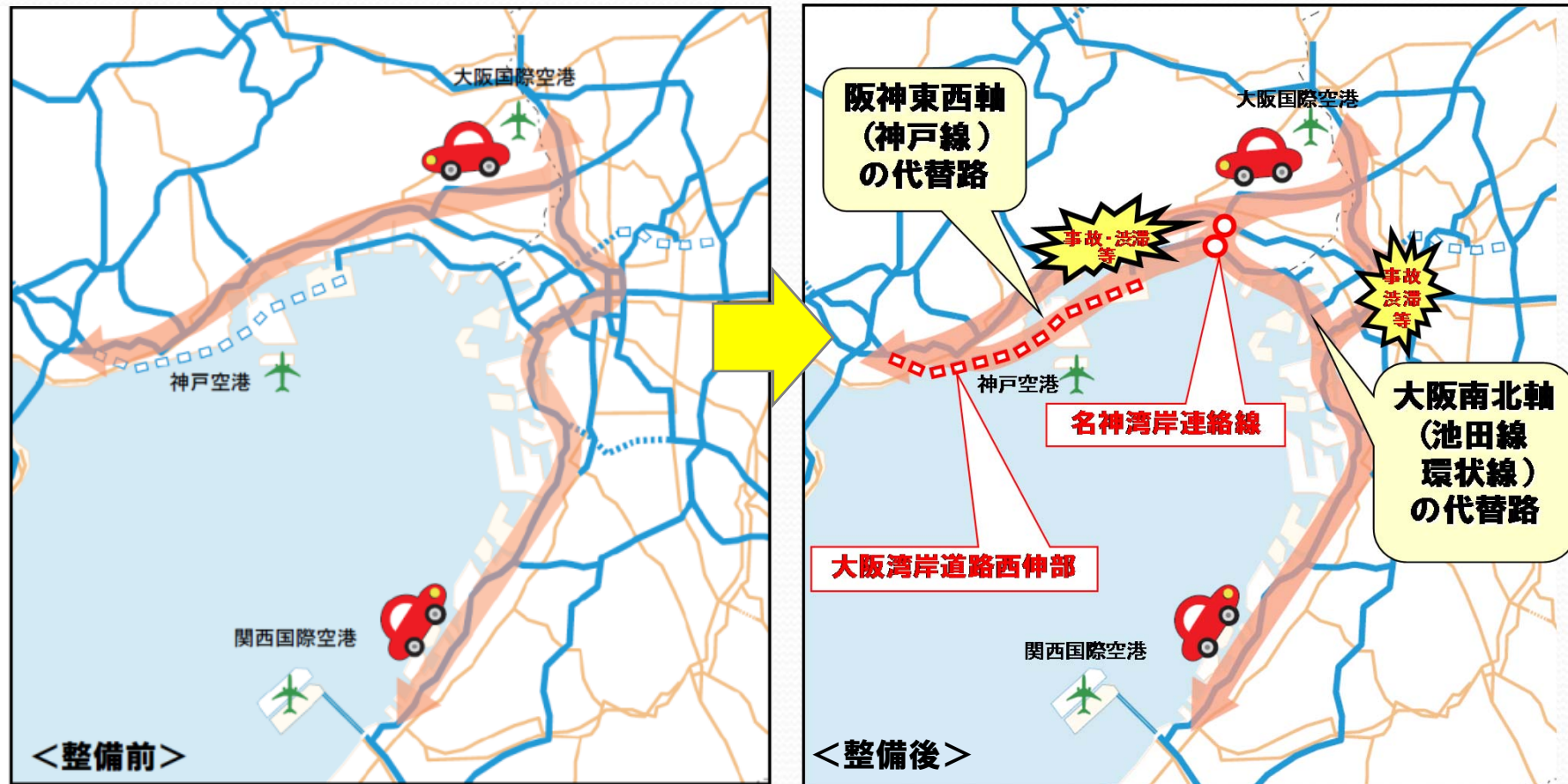
輸出入貿易額の推移 (阪神港)



輸出入貿易額の推移 (関西国際空港)



(4) 大規模災害、事故・渋滞時等のリダンダンシー確保



3 道路ネットワークにおける 未整備区間の早期解消

〔3 道路ネットワークにおける未整備区間の早期解消〕

大阪湾岸道路西伸部・名神湾岸連絡線・神戸西バイパス



4 高いポテンシャルを活かした ストック効果の最大化

[4 高いポテンシャルを活かしたストック効果の最大化]

(1) 物流効率化

- 新名神高速周辺や大阪湾ベイエリアでは、**大型物流施設が多数立地**
- 高速道路ネットワークの拡充による物流効率化で、**さらなる企業投資を誘発**



①上組 神戸空港国際物流センター (神戸市中央区)[3.6万㎡]



②GLP鳴尾浜(西宮市)[11.1万㎡]

[4 高いポテンシャルを活かしたストック効果の最大化]

(2) 次世代産業

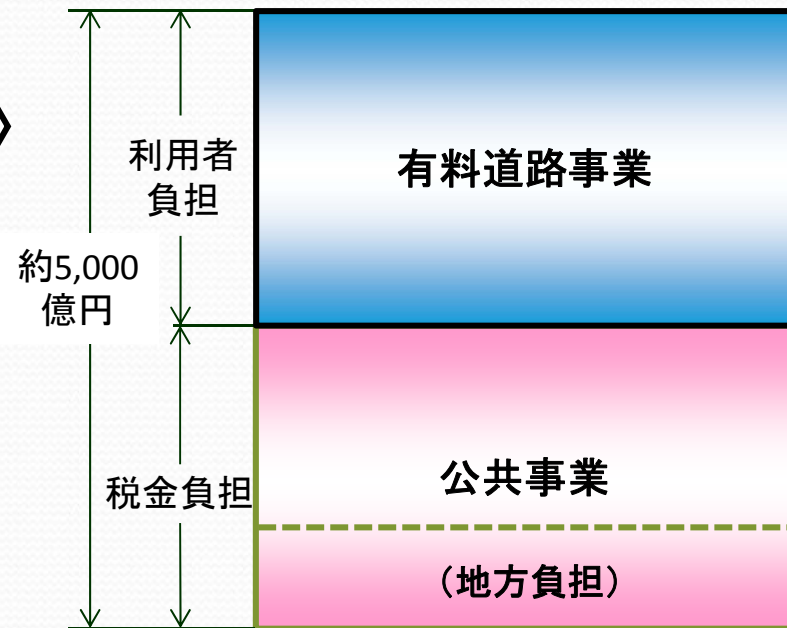
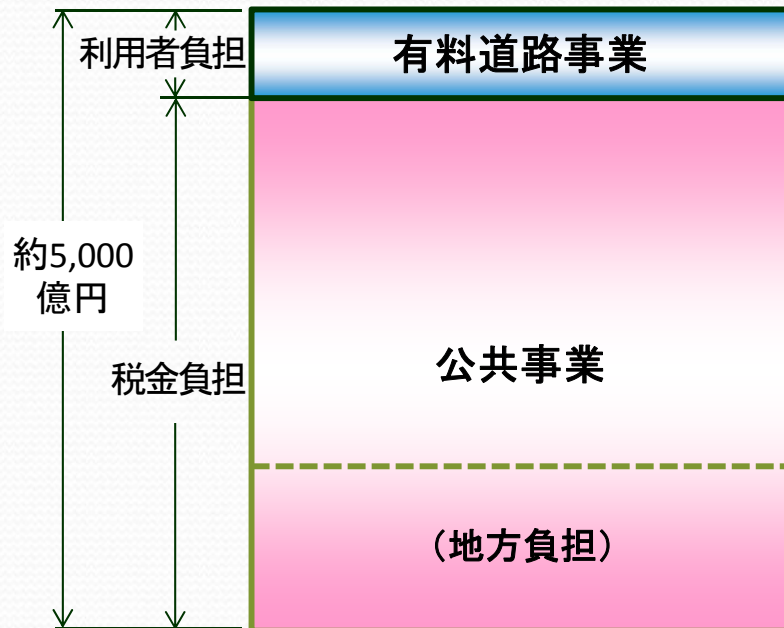
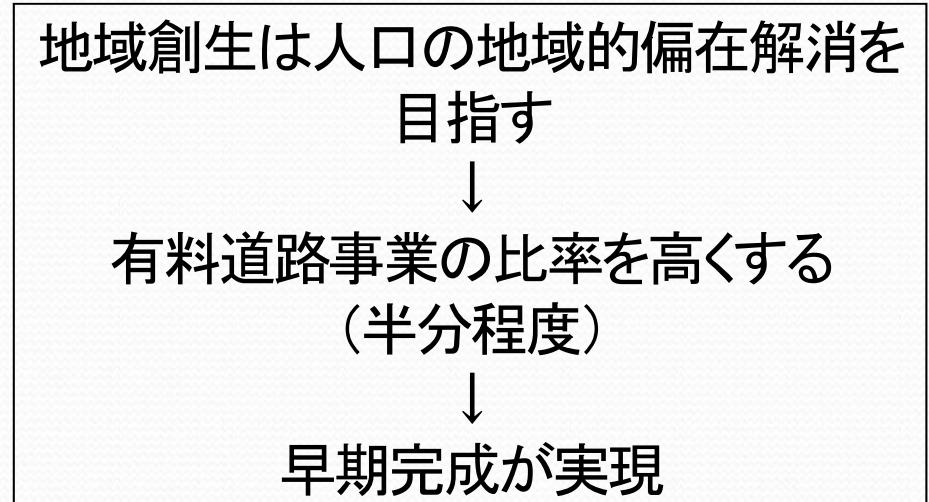
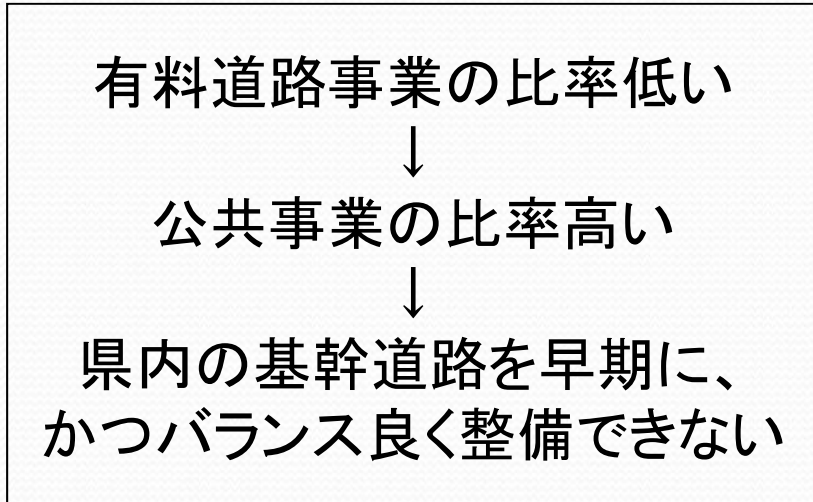
- 高速道路沿線に今後成長が見込まれる、**先端医療、航空・宇宙、ロボット、水素エネルギー**など、**次世代産業の製造・研究開発拠点多く立地**
- 高速道路ネットワークの拡充は、製造・研究開発拠点間の連携を強化し、**次世代産業によるさらなる経済成長**を強力に後押し



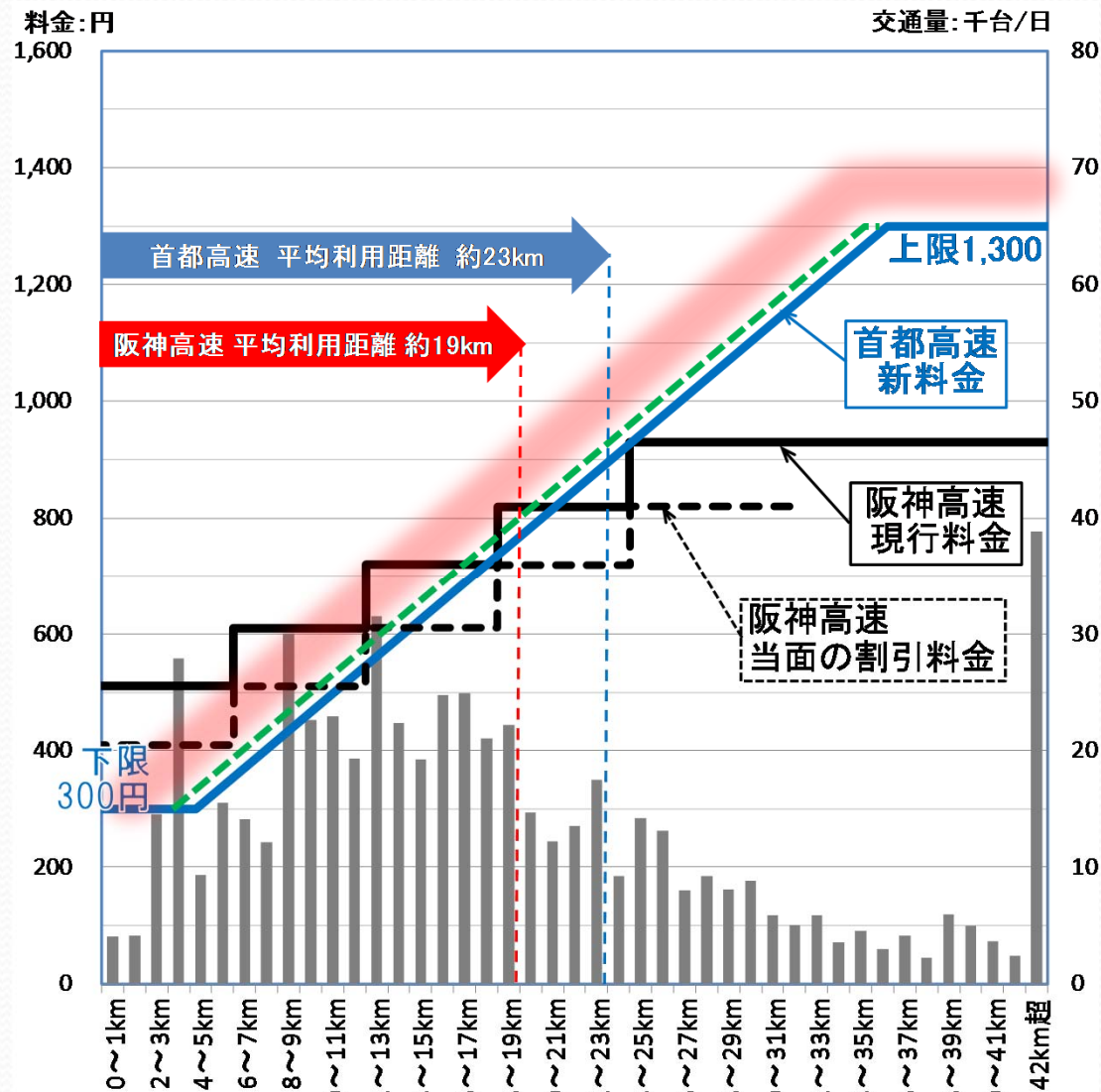
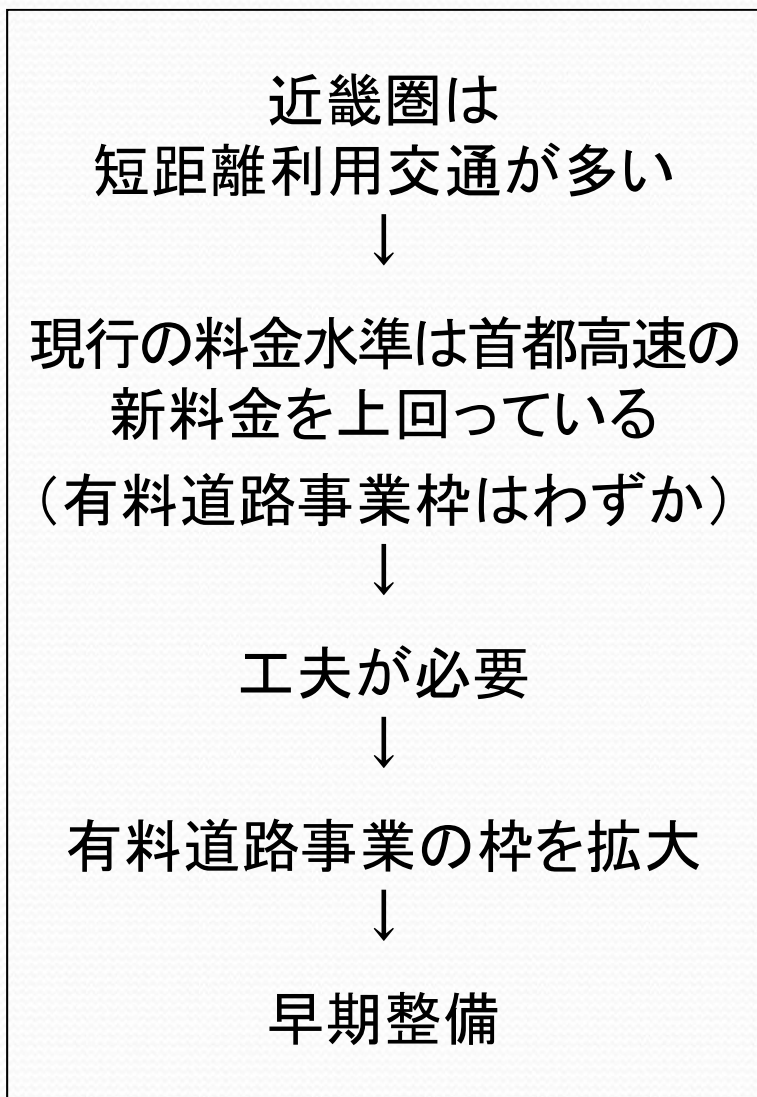
5 新たな料金体系の提案

[5 新たな料金体系の提案]

(1) 有料道路事業枠の拡大による大阪湾岸道路西伸部の早期完成



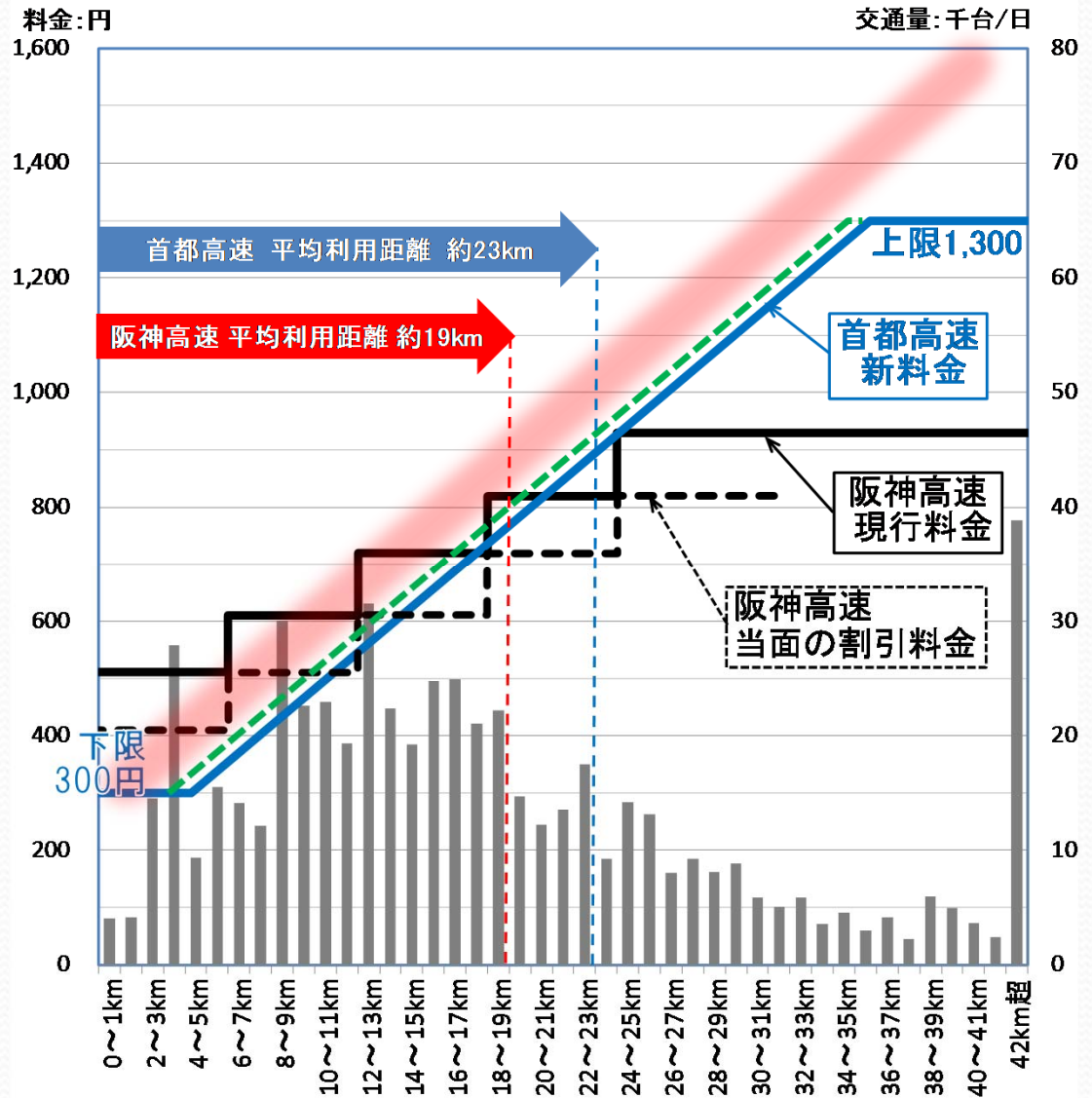
① 未整備区間を早期に解消できるような料金設定



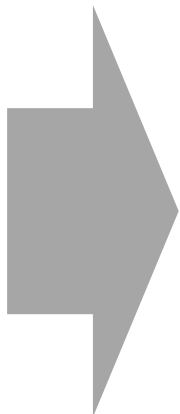
[5 新たな料金体系の提案]

② 上限料金の見直し

公平な料金
↓
長距離利用者に
応分の負担
↓
例えば上限料金を
1,300円→1,800円



③ 車種間比率の見直し

	阪神高速 【2車種】		提案 【5車種】
軽乗用車等	1.0		0.8
普通車			1.0
中型車	1.2		
大型車	2.0		2.0
特大車			2.75

NEXCOの1.65 に引き下げず、
2.0に据え置く

[5 新たな料金体系の提案]

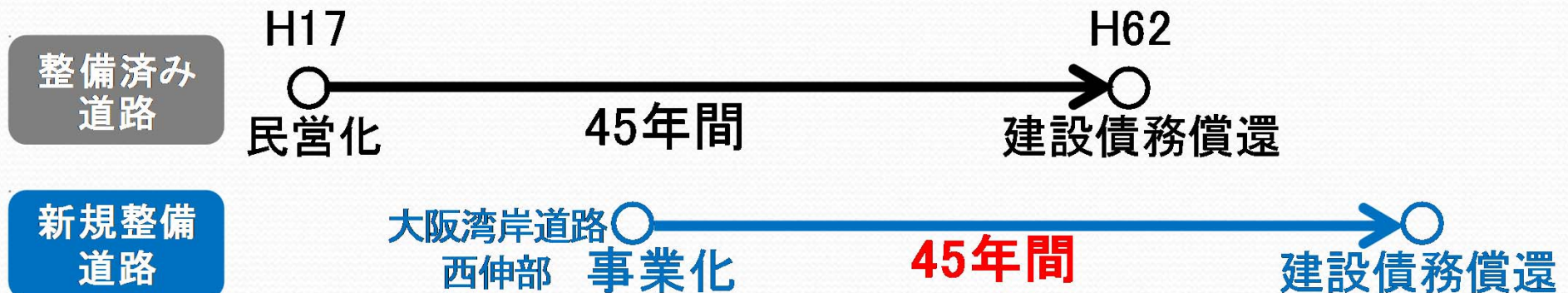
④有料道路制度を有効に活用するための料金徴収期間の延長

整備済み道路と新規整備道路の償還期限が同じなのはいかがか？

(現行)



(提案)



⑤ 償還計画の柔軟な見直し

ア 計画を上回る料金収入の活用

償還計画の計画料金収入は、計画交通量から算出
湾岸線整備等により、利用交通量が計画交通量を上回った場合、
それにより生まれた財源を活用



交通量が計画よりも1%増加すると
料金収入の増は約18億円／年(≒450億円／25年※)

※25年：湾岸線供用(H37)～現行の料金徴収期間(H62)

⑤ 償還計画の柔軟な見直し

イ 出資金(国3,600億円、地方3,600億円)の返還繰延(H62→H74)
(現行)

H62 建設債務償還満了(出資金返還)

H74 更新債務償還満了



(提案)

H62 建設債務償還満了

H74 更新債務償還満了(出資金返還)

⑥公共事業の地方負担分に対する地方財政措置の拡充

直轄高規格幹線道路並の地方財政措置

- ・阪神高速道路は、名神・本四の高規格幹線道路とネットワークを形成する重要な役割を担う路線

1 公共事業（原則）

- ・起債充当率（対地方負担額） 90%（本来分50%、財対分40%）
- ・事業費補正算入率（対地方負担額） 20%（財対分20%）

本来分 50%		財対分 40%		10%
		算入率 50%	(20)	一般 財源 (10)
(50)				

地方負担額の
20%



2 直轄高規格幹線道路整備

- ・起債充当率（対地方負担額） 90%（本来分50%、財対分40%）
- ・事業費補正算入率（対地方負担額） 45%（本来分25%、財対分20%）

本来分 50%		財対分 40%		10%
算入率 50%	(25)	算入率 50%	(20)	一般 財源 (10)

地方負担額の
45%

(2) 利用しやすい政策的料金

① 都心の渋滞緩和に向けた交通流動の最適化

- 同一起終点であれば起終点間の最短距離を基本とした料金とする
- 神戸線(海側)から北神戸線(山側)への迂回を促す戦略的な料金の導入

伊川谷JCT～生田川(国道2号)の例

ルート	距離	料金(円:ETC普通車)	
		現行	首都圏並
① 北神戸線ルート (山側) ←→	26.7km	820	1,010 → 740
② 神戸線ルート (海側) ←→	21.9km	720	740



②短距離利用の促進

○ 一般道の負荷を軽減するための1区間利用の料金引き下げ

第二神明道路(須磨)～神戸線(湊川)の例



湾岸線(尼崎末広～尼崎東海岸)の例



③乗り継ぎ料金のシームレス化

○ 同一会社でのターミナルチャージは1回のみ課金



大阪国際空港～神戸空港			
池田線(大阪空港)～名神～神戸線(生田川)			
距離	料金(円)		備考
	現行	首都圏並	
31.5km	1,560	1,490 →1,330 (名神540+ 阪神高速790)	阪神高速ターミナルチャージ: 2回 阪神高速ターミナルチャージ: 1回

大阪国際空港～関西国際空港			
池田線(大阪空港)～名神～湾岸線(りんくうJCT)			
距離	料金(円)		備考
	現行	首都圏並	
67.2km	1,940	2,210 →1,900 (名神600+ 阪神高速1,300)	阪神高速ターミナルチャージ: 2回 阪神高速ターミナルチャージ: 1回

- ・連絡橋別途料金必要
- ・名神湾岸連絡線(L=2.0km)の完成を前提としている

(3) 有料道路事業の活用による神戸西バイパスの早期完成

- 第二神明道路の料金改定により、神戸西バイパスに有料道路事業を導入し、整備を促進することが不可欠

