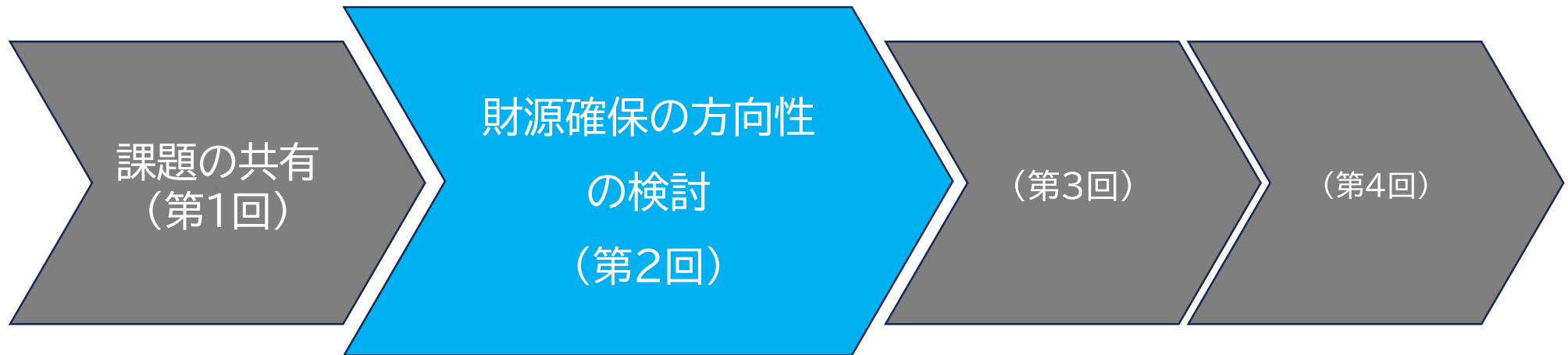


本日の論点



地域にとって必要な道路の持続的な
あり方を議論

具体的な料金額は、本会議の
提言を踏まえ、県・道路公社が
連携し、県議会の議決を経て、
国へ変更許可申請を行い決定

委員の皆様には、**第1回会議のご意見を踏まえて、播但連絡道路の財源確保の方向性**について、ご議論をお願いします。

1 第1回会議の主な意見に対する考え方



1 第1回会議の主な意見に対する考え方

主な意見	考え方
道路料金は、商圈、人材確保、ひいてはまちづくりにも通じる。 道路管理・運営だけ議論するのではなく、まちづくりを推進するうえでの道路の位置付けで議論していくべき。	・播但連絡道路は、有料道路制度(借入金)を活用して早期整備を図ることで、地域間交流や観光振興、工業団地の立地など、地域の発展に寄与してきた。またH18年に料金を3割値下げすることで、利用しやすさの向上に努めてきた。 ・しかし、近年の物価上昇や人件費の高騰により支出が大幅に増大しており、現状の料金体系のままでは、今後の安全・安心な道路サービスを安定的に維持していくことが困難な状況。 ・今後も、播但道を健全な状態で次世代へ引き継ぐため、料金見直しが地域経済に与える影響を十分に考慮しながら、具体的な財源確保のあり方を検討していく。
人口減少や播但道の問題は、地域施策的な観点からの検討も必要と思うので、市町の行政としても取り組んでほしい。	・沿線市町には、道路公社の広報活動について協力をいただいているほか、県及び道路公社や播但道沿線市町等で構成する「播但連絡道路利用促進協議会」で利用促進の取組を連携して実施している。 ・播但道が抱える課題は地域全体の課題でもある。引き続き沿線市町と連携し、地域の利便性向上や利用促進に向けた取り組みを強化していく。
料金は、できればこのまま維持していただきたい。	・H18年に料金を3割値下げして以降、割安な料金体系を維持してきたが、近年の物価上昇や人件費の高騰により支出が大幅に増大しており、安全・安心な道路サービス維持のための財源確保は避けて通れない課題となっている。
生活する人や、働く人にとっては、値上げが利用控えの要因になる可能性もあるため、利用者数のシミュレーションをしていれば教えてほしい。	第2回会議資料「3.7料金見直しによる交通量の今後の需要変化予測」参照。
料金が上がると、どれくらい交通量が変わるのかというデータがあれば、もう少し判断がしやすい。	

2 沿線市町・観光協会へのヒアリング結果



2.1 沿線市町ヒアリング結果

日 程：5月25日～6月1日

相 手：姫路市、福崎町、神河町、市川町、朝来市、養父市、豊岡市、香美町、新温泉町

分類	主な意見
1. 料金見直しの必然性と経営状況への理解	・ 人件費も物価も高騰している今の社会情勢では仕方のないことだ。 ・ 人件費や維持管理費の高騰を鑑み、値上げはやむを得ない。 ・ 物価上昇もあり、料金値上げはある程度受け入れざるを得ない。 ・ 料金見直しはやむを得ないが、値上げは利用者や住民にとってかなり厳しい面がある。 ・ 物価高騰の中、料金見直しは仕方ないが、播但道の利用促進及び関係機関との連携強化、支出を削減する取り組みをお願いする。 ・ 維持管理の質を下げることは命に関わるため、値上げはやむを得ない。ただし、一住民としては抵抗感がある。 ・ わが街の公営事業も人件費高騰等から受益者負担を見直さざるを得ない局面にあり、播但道の直面する課題と共通する部分がある。
2. 地域負担・住民生活への配慮	・ 料金値上げに加え、令和24年の料金徴収期間を延長することで、値上げ幅を抑制できないのか。 ・ 値上げはやむを得ないとしても、上げ方や値上げ幅の工夫などの配慮は必要。 ・ 利用の多い短距離区間の上げ幅をNEXCO案よりも緩やかにする、あるいは割引で調整するなどの工夫をお願いしたい。 ・ 地元利用者が多い短距離区間での初乗り料金の抑制や、値上げ幅について配慮してほしい。 ・ 料金体系は、短距離区間に比べて遠距離区間の単価の傾きを緩やかにすることが考えられる。 ・ 播但道のおかげで姫路圏への通勤が可能となっているので、通勤割引の継続を求める。 ・ 通勤利用および観光振興の観点から、現行の割引制度（通勤割引等）の継続を求める。 ・ 料金見直しはやむをえないが、利用頻度の多い人から徴収することや、地元住民の優遇など地域の実情に応じた料金設定はどうか。 ・ 収入の範囲で道路を維持していけないか。

(参考)他の道路との比較

- ・ 無料の高速道路との負担差による不公平感がある。負担について無料区間と有料区間のバランスも考えてほしい。
- ・ 県管理の無料自専道と比較したときの不公平感や値上げ理由について、住民説明への協力を求める。
- ・ 北部は利用者が少ない実態もあり、一般道へ流れないように料金の上げ幅には加減が要る。

2.2 観光協会ヒアリング結果

◆ 主な意見

日 程： 6月19日～6月23日

相 手： (公社)姫路観光コンベンションビューロー、(一社)神河町観光協会、(一社)あさごツーリズムビューロー、(一社)日高神鍋観光協会

分類	主な意見
1. 料金見直しの必然性と経営状況への理解	・ 安全管理のレベルは落とせないため、財源確保の必要性は理解できる。 ・ 公社が破綻し播但道が維持できなくなることは困るため、将来の安全を守るための収支均衡を目指す料金改定であれば理解の余地がある。 ・ 財源不足は共通の課題であり、利用者が多い区間で重点的に徴収することは理にかなっている。 ・ 観光利用については多少の値上げは許容範囲だが、日常利用目線で一般道（国道312号）の混雑緩和機能は維持してほしい。
2. 地域負担・住民生活への配慮	・ 観光振興の観点から休日割引は継続してほしい。スタッフの通勤等の日常利用として意見できるなら、通勤割引も継続してもらえると嬉しい。 ・ 福崎以北は片側1車線の対面通行であり、2～3車線あるNEXCO路線と同じ料金体系とすることには、利用者からの反発があるかもしれない。 ・ 急激な負担増を避け、段階的な引き上げ（じわじわ上げる）などの配慮を検討してほしい。 ・ 一度乗ったら長距離利用してもらえると、近距離を比較的高めに、遠距離を安めに設定する、単価に変化をつけた料金体系はどうか。
3. 戦略的な利用促進策と地域活性化	・ 神戸空港からのインバウンド誘致や、沿線施設への立ち寄りによる割引、地元の観光シーズンに合わせた深夜割引の普通車適用拡大など、地域の実情に即した施策はできないか。 ・ 財源不足は共通の課題であり、利用者が多い区間で徴収することは理にかなっている。 ・ 料金見直しは、北部への誘導策をセットで検討してほしい。
4. PRと運営の効率化	・ 播但道には「高い」というイメージが定着しており、既存の割引制度が十分に認知されていない。ポスターやSNS等を活用し、観光とセットになったお得な情報発信も必要。 ・ ホームページにおける規制情報の視認性向上や、観光地へのルート案内の充実が必要である。PRについては観光協会側も協力する。 ・ 利用実態の少ない料金所の廃止や、料金所の集約によるコスト削減を検討できないか。

3 播但連絡道路の財源確保の方向性



3.1 論点の整理

◆ 播但連絡道路の役割

- 播但連絡道路は高規格幹線道路である山陽自動車道、中国自動車道、北近畿豊岡自動車道などと連絡し、高速道路ネットワーク網を形成。
- 緊急輸送道路や重要物流道路に指定されており、平時、災害時を問わず重要な役割を担う道路であり、高いサービス水準を維持する必要がある。

◆ 財源確保の目的

- 播但連絡道路が将来にわたり重要な役割を担うため、これまで同様の質の高い維持管理を継続する必要がある。
- 物価や人件費の高騰等により近年赤字となっており、今後も支出の増加が想定されるため、適切な維持管理を継続した場合には、将来的にはさらに赤字が増大する見込み。(→償還計画から約300億円増加見込み)
- 喫緊の課題である大規模修繕等に適切に対応するとともに、持続的かつ安定的に道路を維持していくためには、償還計画に戻すことが不可欠であり、そのための財源確保が必要。

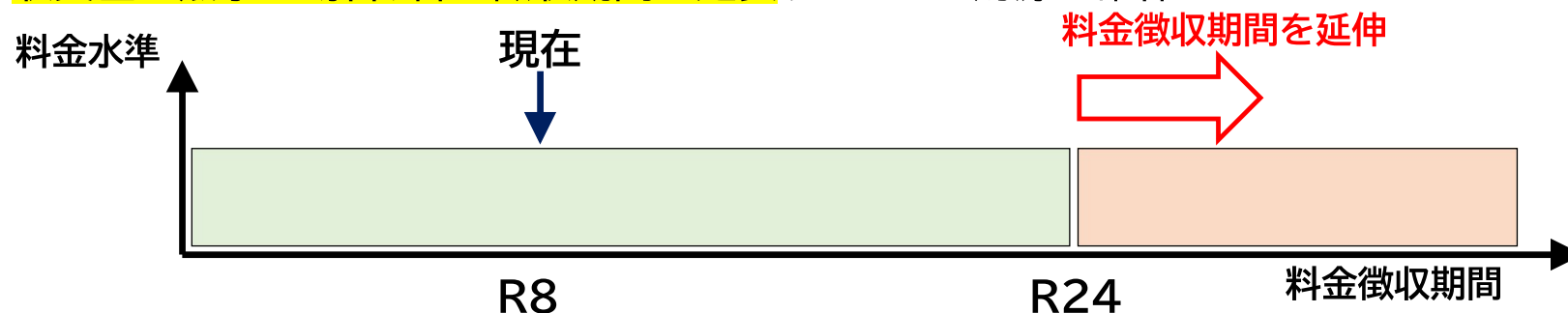
3.2 財源確保の案

(第1回有識者会議資料)

(1)有料道路事業における財源確保策

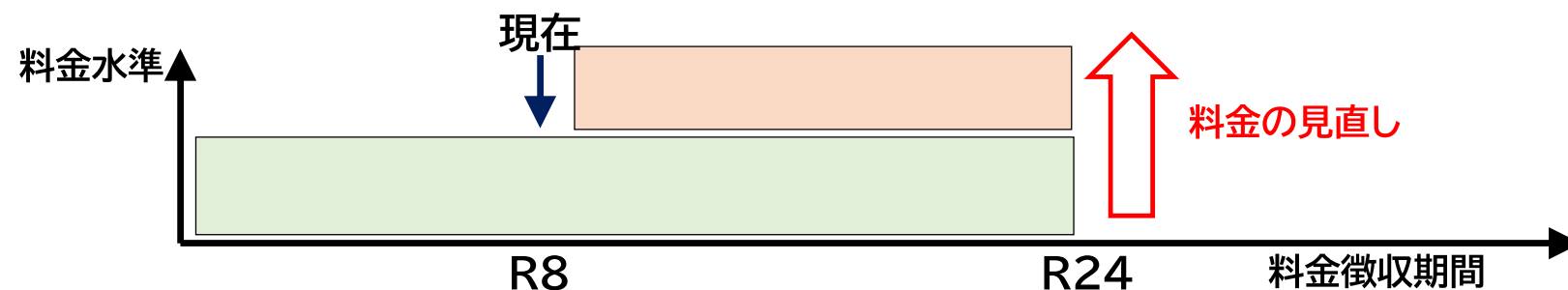
【1】料金徴収期間の延長

収支差が黒字の場合、料金徴収期間を延長することで財源を確保



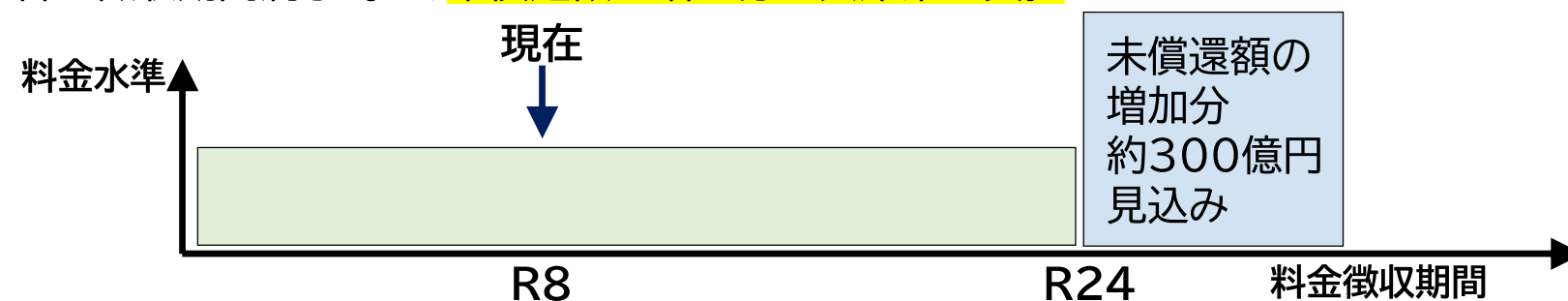
【2】通行料金の見直し

基本料金や割引の見直し等により、黒字に戻すことで、財源を確保



【3】税金を投入

料金徴収期間満了時に、未償還額の増加分を兵庫県が負担



3.3 財源確保案に対する評価

現状の収支状況のまま推移した場合、令和24年の償還計画において**約300億円の乖離(赤字)**が見込まれる。持続可能な管理運営に向けた財源確保策として、第1回会議で提示した3案を以下の通り評価。

財源確保案	概 要	財源確保の確実性	将来世代への影響	県財政・他の施策への影響	総合評価
案1：料金徴収期間の延長	令和24年度までの料金徴収期間をさらに延長する	× (支出＞収入の赤字状態が続く見込みであり、延長しても赤字が膨らむ)	△ (償還期間がさらに延び、赤字の負担と老朽化リスクを将来世代に背負わせる)	○ (直接的な税金投入はない)	× 延長しても赤字が膨らむ
案2：通行料金の見直し	基本料金や割引を見直し、収支を黒字に転換する	○ (収入を平成18年の値下げ前の水準に近づけることで財源確保が可能)	○ (健全な財務と安全な道路インフラを将来世代へ引き継ぐことができる)	○ (直接的な税金投入はない)	持続可能な選択肢
案3：税金の投入	未償還額の増加分(約300億円)を兵庫県が負担する	△ (県の財政状況では税金による補填は困難)	× (将来の県税収が約300億円分失われ、将来の行政サービスが低下する)	× (県の財政を圧迫し、他事業に重大な影響)	× 県財政の観点から採用困難

方向性： 道路整備特別措置法の「償還主義の原則」により、利用者負担を基本とし「**案2：通行料金の見直し**」を軸に具体的な制度設計を検討。

3.4 通行料金の見直し

➤ 通行料金の見直しの考え方

安全安心な道路サービスに必要な収入を確保するとともに、令和24年に償還計画に戻すことを目標とする。

➤ 通行料金の見直しの方向性について、3つの視点から検討。

※利用料金は、道路利用による通常受ける利益(便益)をこえない範囲内で設定する。(道路整備特別措置用第23条)

① 安定的な維持管理

現状の課題：

NEXCO同等の維持管理水準が必須だが、物価高騰等による維持管理費の増大のため、現状の料金体系では安定的な維持管理が困難。

今後の方向性：

DX技術等で維持管理費のさらなる縮減に努める一方、人件費・資材高騰や老朽化修繕のため、一定の料金値上げが必要。

- 必要な料金収入：**約70億円/年**
(※現在の収入 約50億円/年)

② 利用者による公平な負担

現状の課題：

利用者の約8割が20km未満の短距離利用で、道路利用1回あたりの加算額が無く格安な反面、全16箇所[※]の料金所維持費が高額。
(ICやランプの間隔が平均約4kmと狭い)

今後の方向性：

距離に関わらず料金所は必ず利用されるため、公平な受益者負担の考え方のもと、全利用者に応分の負担を求める。

- 「**道路利用1回あたりの加算額**」の導入を検討

③ 料金のシームレス化

現状の課題：

平成18年に約3割の値下げを実施しており、接続する山陽道・中国道等の高速道路と比較して格安の料金体系。

今後の方向性：

管理主体間の継ぎ目を感じないシームレスな料金体系[※]を目指す。
(※国土幹線道路部会R3.8中間答申)

- 接続する**NEXCO料金体系**
(24.6円/km+150円)を念頭に検討

【方向性】 以上の料金見直しの3つの視点を同時に実現できる料金体系として、
NEXCO並みの料金体系を基本に検討

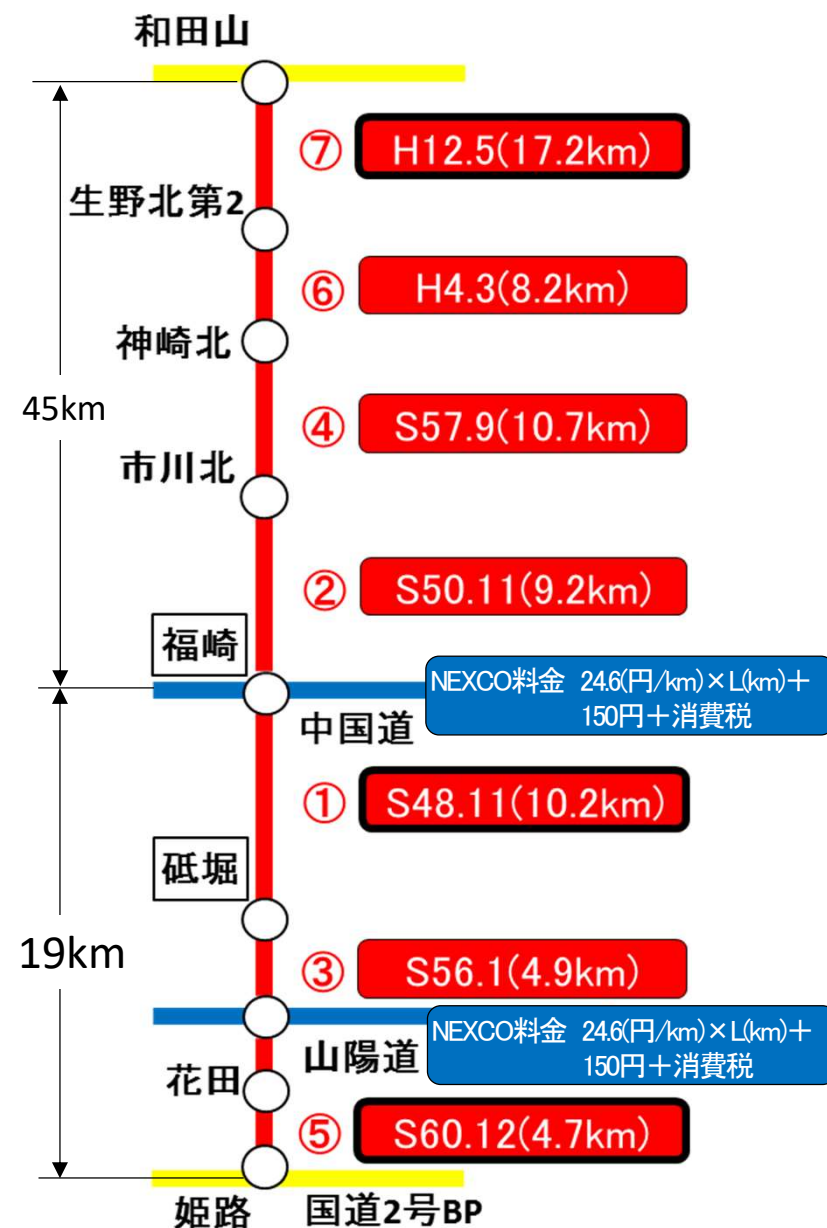
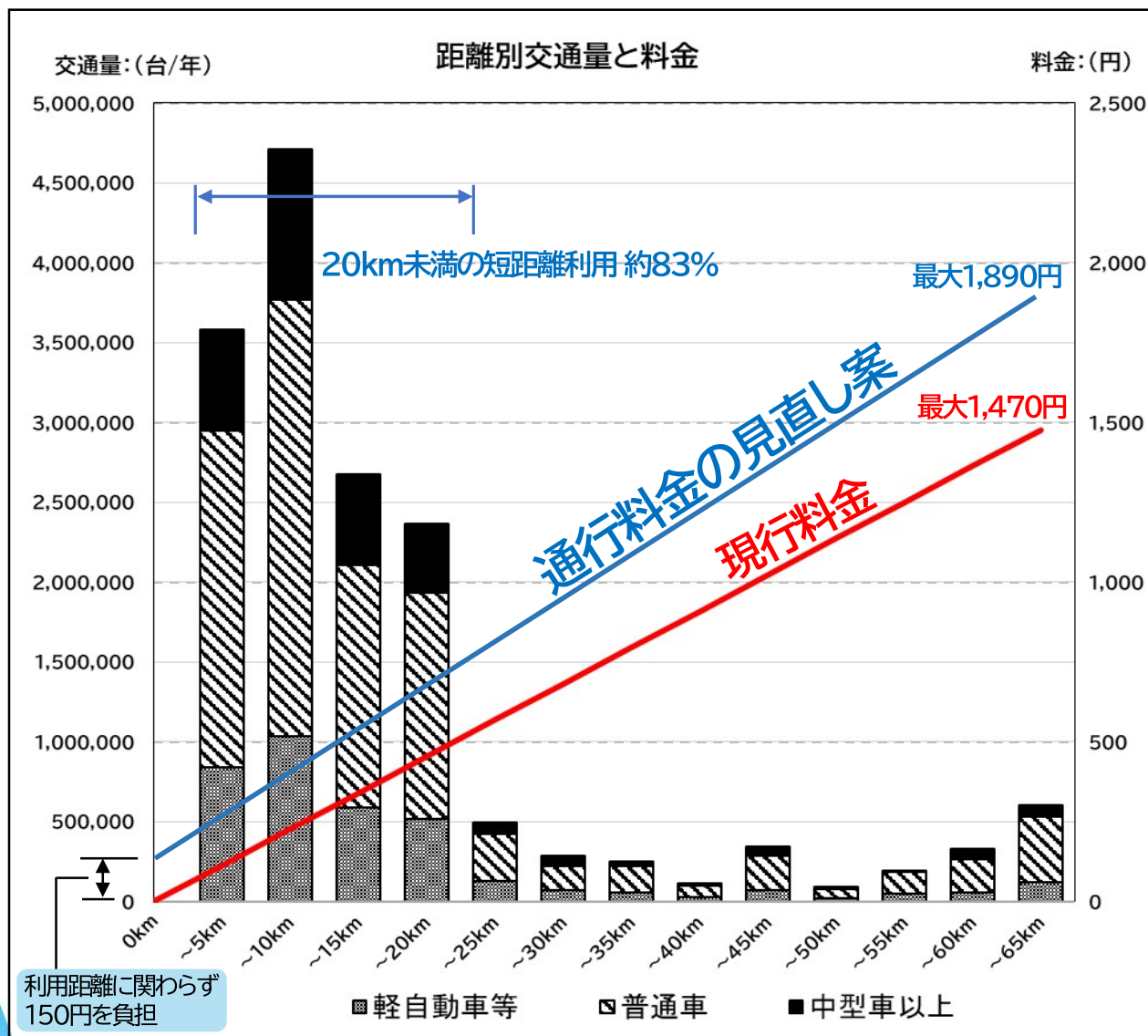
3.5 通行料金の見直し案

現行料金 (普通車)

$20.67\text{円}/\text{km} \times \text{距離}$
+ 消費税

料金見直し案 (普通車)

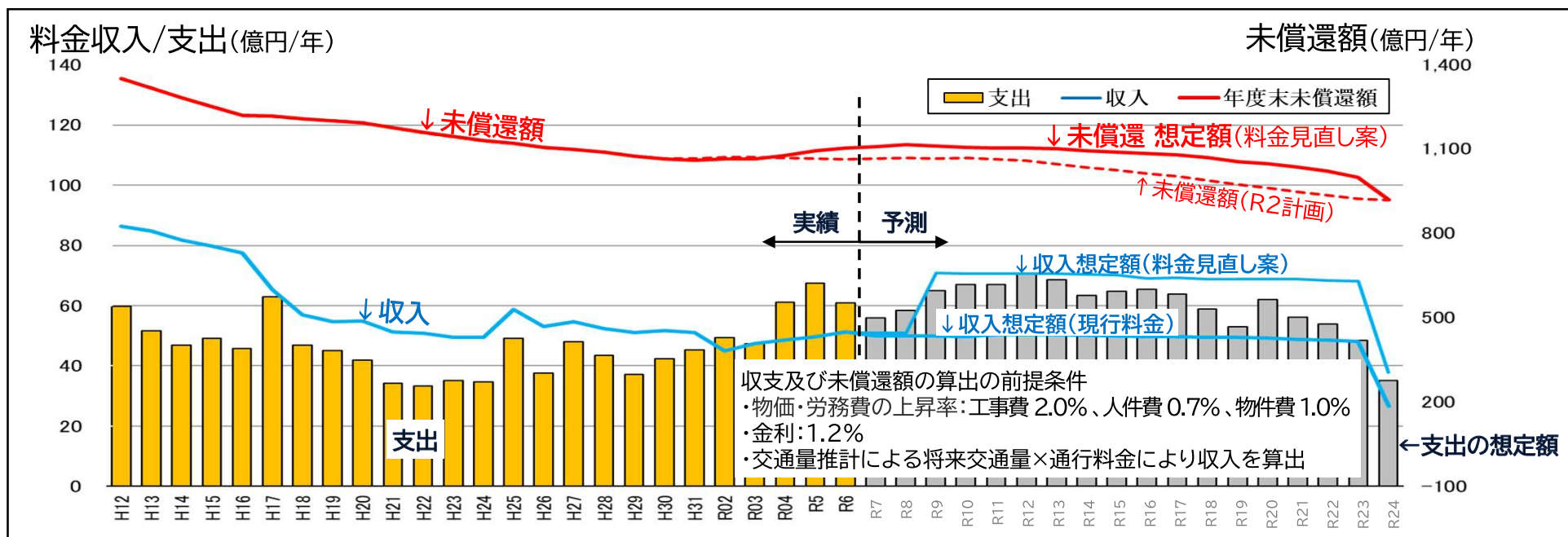
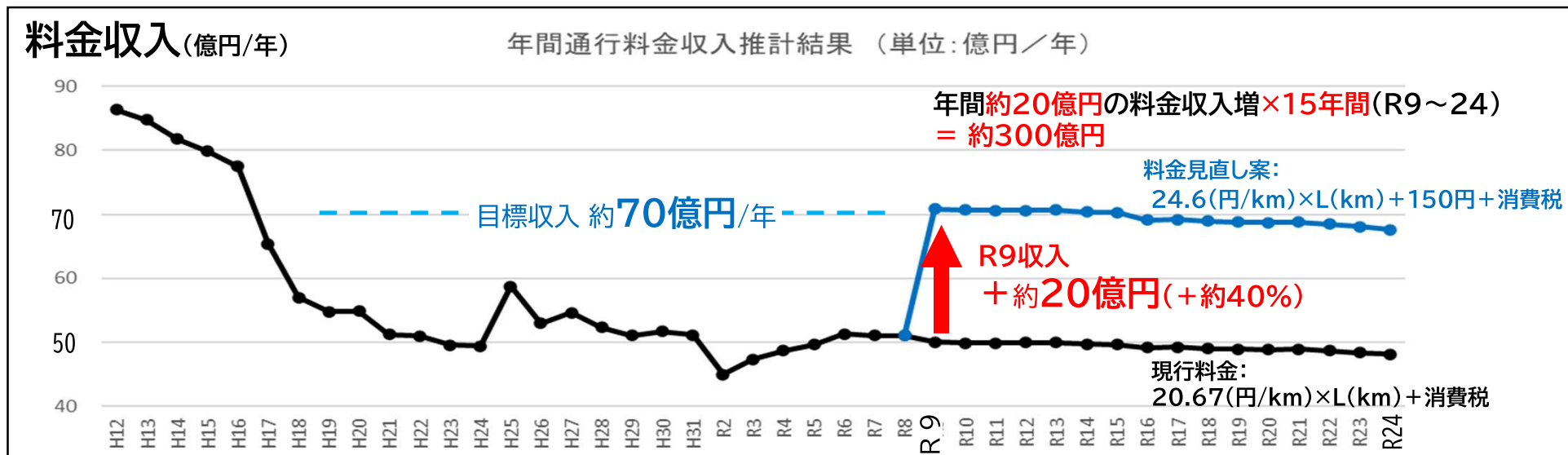
$24.6\text{円}/\text{km} \times \text{距離} + 150\text{円}$
+ 消費税



3.6 料金見直しによる収入・支出・未償還額の予測結果

通行料金の見直し案 ➤ $24.6\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + 150\text{円} + \text{消費税}$

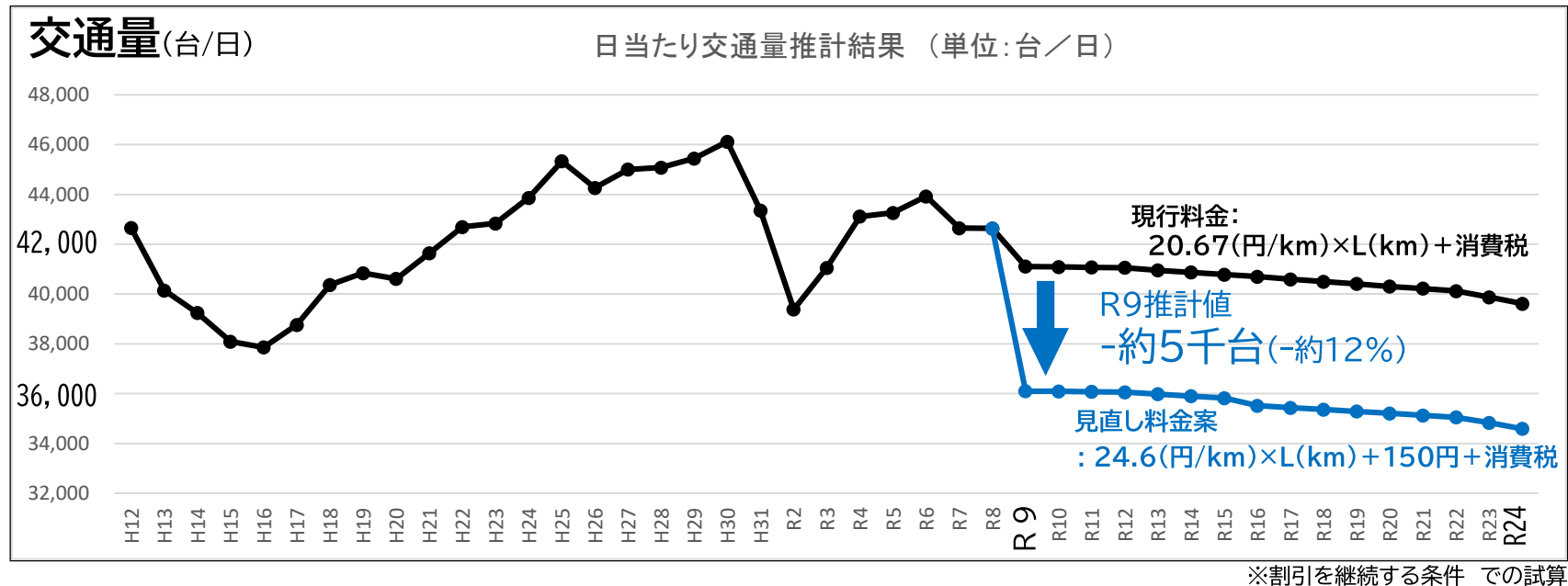
償還計画との乖離額約**300億円**を確保可能



※割引を継続する条件 での試算

3.7 料金見直しによる交通量の今後の需要変化予測

通行料金の見直し案 ➤ $24.6\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + 150\text{円} + \text{消費税}$



交通需要の変化

■平日休日・割引別交通量

休日よりも平日の減少割合がやや大きい。

平日利用: 約13%減

そのうち、通勤時間帯 (普通車・軽自動車): 約11%減
深夜時間帯 (中型・大型・特大車): 約9%減

休日利用: 約11%減

そのうち、全線利用 (普通車・軽自動車): 約2%減

■車種別交通量

軽自動車や大型車類より普通車の減少割合がやや大きい。

軽自動車 平日約12%減、休日約9%減
普通車 平日約14%減、休日約12%減
大型車類 平日約10%減、休日約7%減

■区間別交通量

福崎ランプ以南と福崎ランプ以北で大きな違いはない。

福崎以南 平日約11%~15%減 休日約7%~12%
福崎以北 平日約10%~17%減 休日約8%~10%

3.8 (参考)料金見直しによる収入・交通量予測のケーススタディ

ケース1

現行料金体系のまま、割引の廃止

➤ $20.67\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + \text{消費税}$

ケース2

旧料金体系に見直し

➤ $28.5\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + \text{消費税}$

ケース3

現行料金体系 + 150円

➤ $20.67\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + 150\text{円} + \text{消費税}$

3.8 (参考)料金見直しによる収入・交通量予測のケーススタディ

ケース1

現行料金体系のまま、**割引の廃止**

➤ $20.67\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + \text{消費税}$

□ 通勤割引 [割引率]:30%

[対象車種]:普通車・軽自動車等(ETC限定)

[適用時間]:平日の7:00~9:00&17:00~19:00

□ 休日割引 [割引率]:30%(全線利用時:40%)

[対象車種]:普通車・軽自動車等(ETC限定)

[適用時間]:休日の全時間帯

□ 深夜割引 [割引率]:40%

[対象車種]:中型車・大型車・特大車(ETC限定)

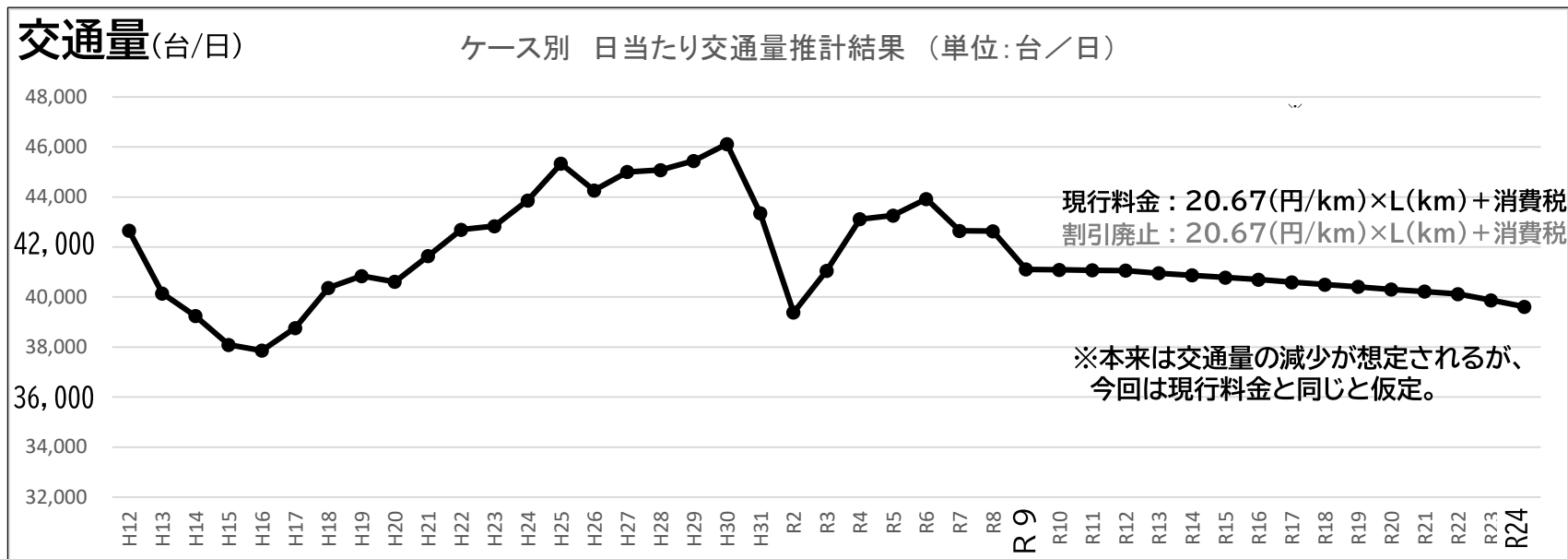
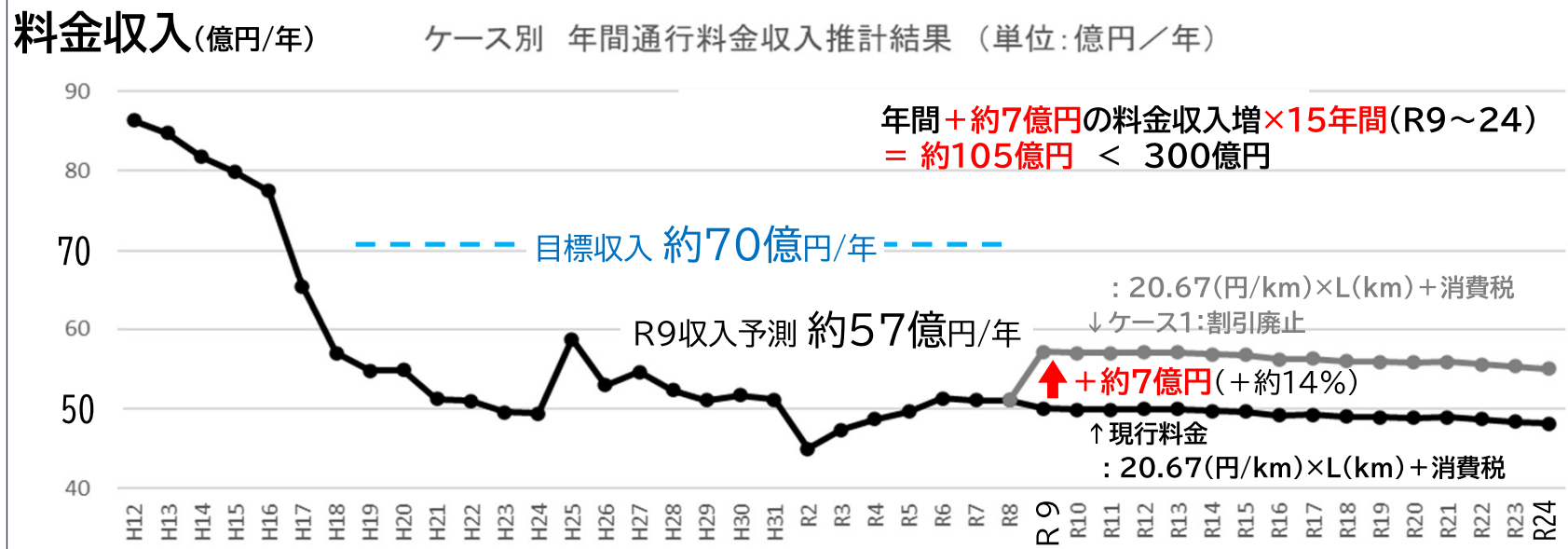
[適用時間]:平日の0:00~4:00

これらの
割引を**廃止**
した条件

3.8 (参考)料金見直しによる収入・交通量予測のケーススタディ

ケース1 現行料金体系のまま、**割引の廃止** ➤ $20.67\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + \text{消費税}$

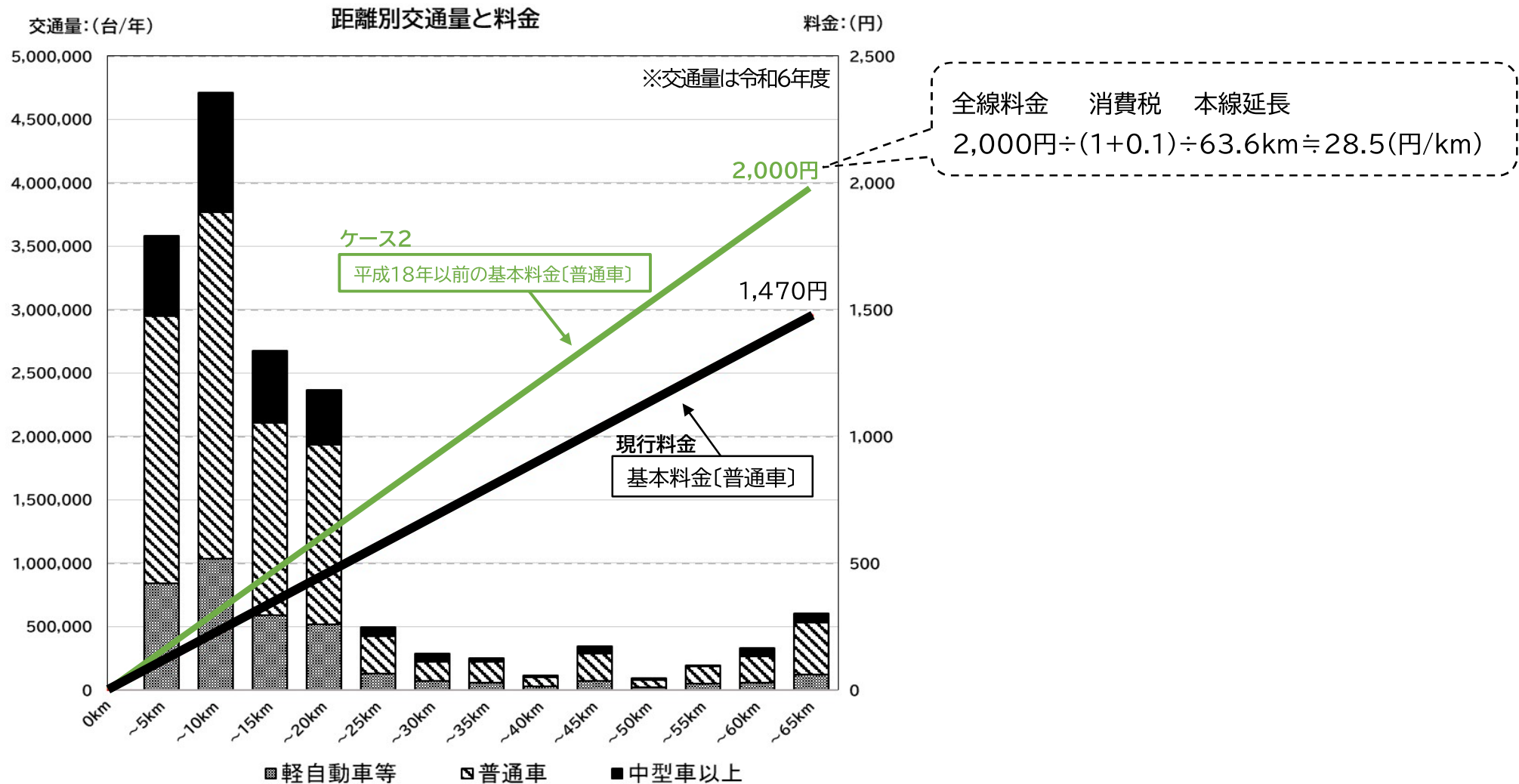
『割引廃止(ケース1)』では償還計画との乖離額**約300億円**を確保することができない



3.8 (参考)料金見直しによる収入・交通量予測のケーススタディ

ケース2

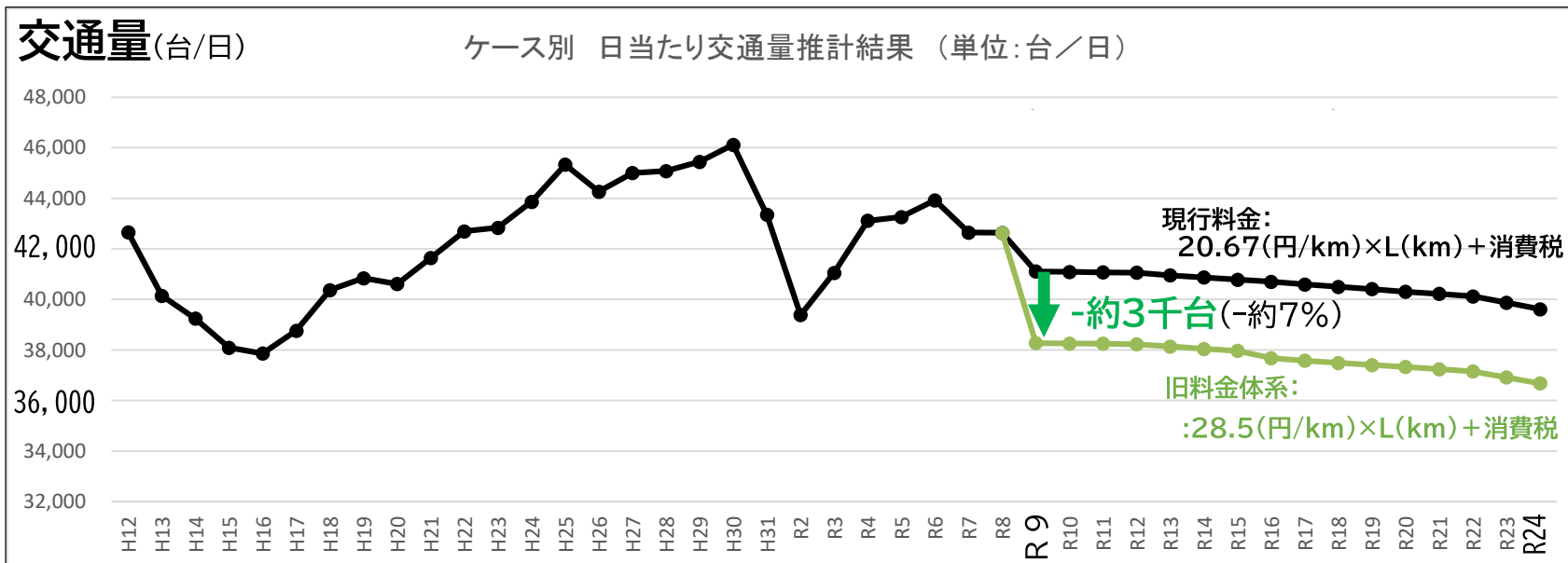
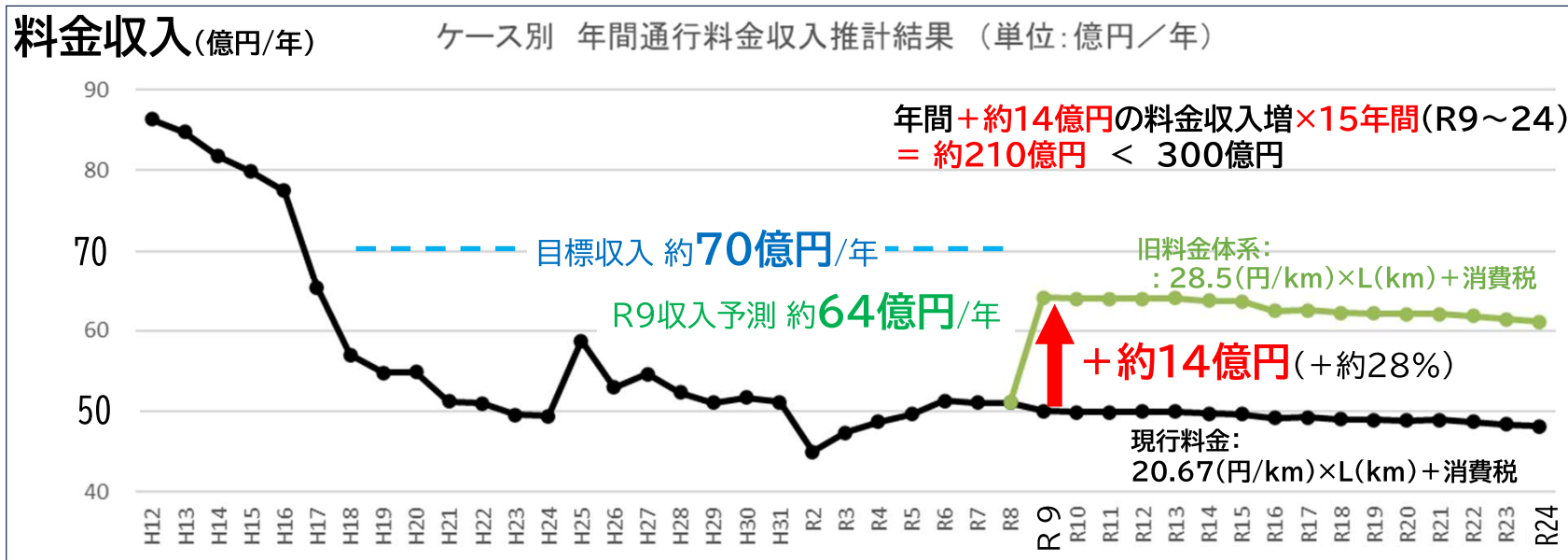
旧料金体系に見直し ➤ $28.5\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + \text{消費税}$



3.8 (参考)料金見直しによる収入・交通量予測のケーススタディ

ケース2 旧料金体系に見直し ➤ $28.5\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + \text{消費税}$

『ケース2』では償還計画との乖離額約300億円を確保することができない

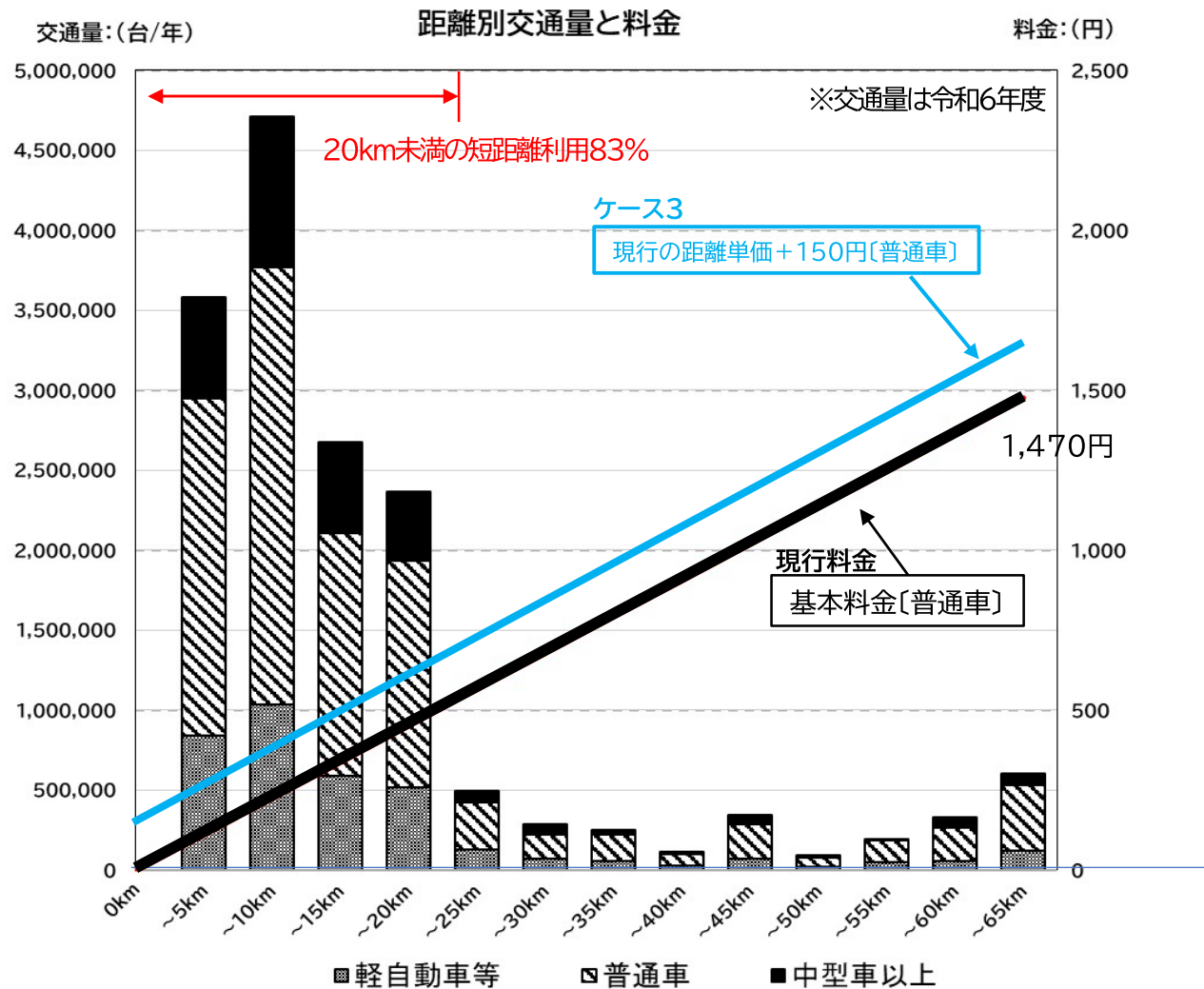


※割引を継続する条件 での試算

3.8 (参考)料金見直しによる収入・交通量予測のケーススタディ

ケース3

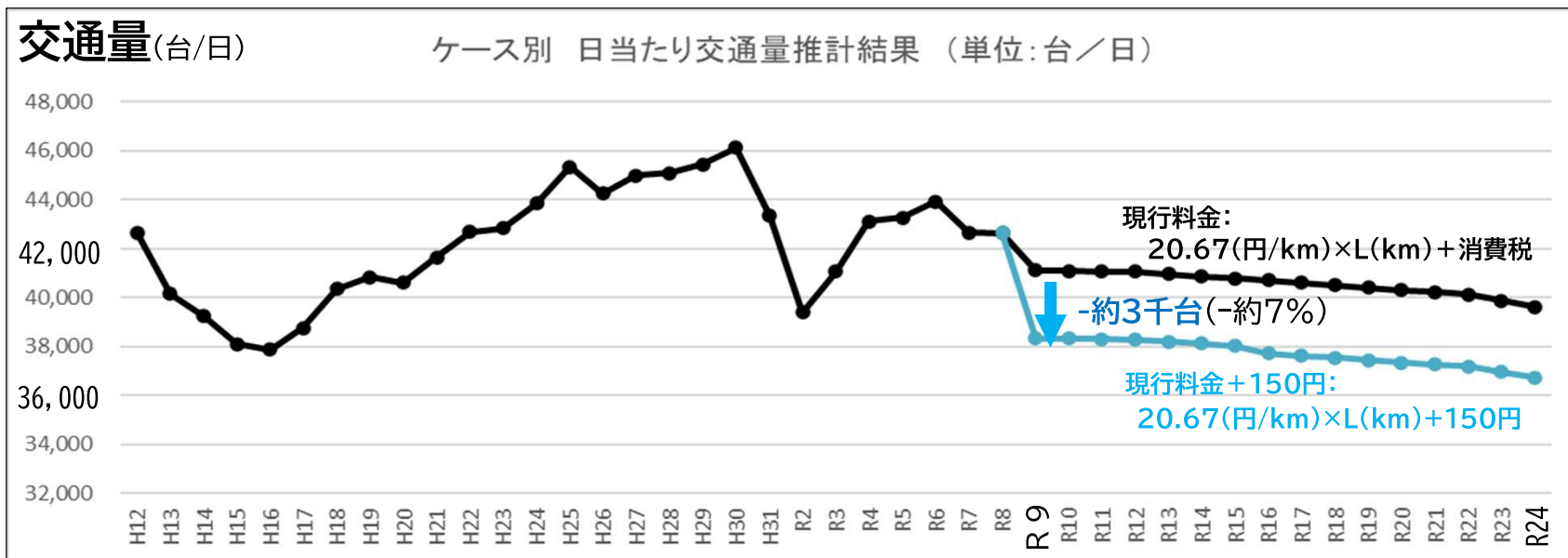
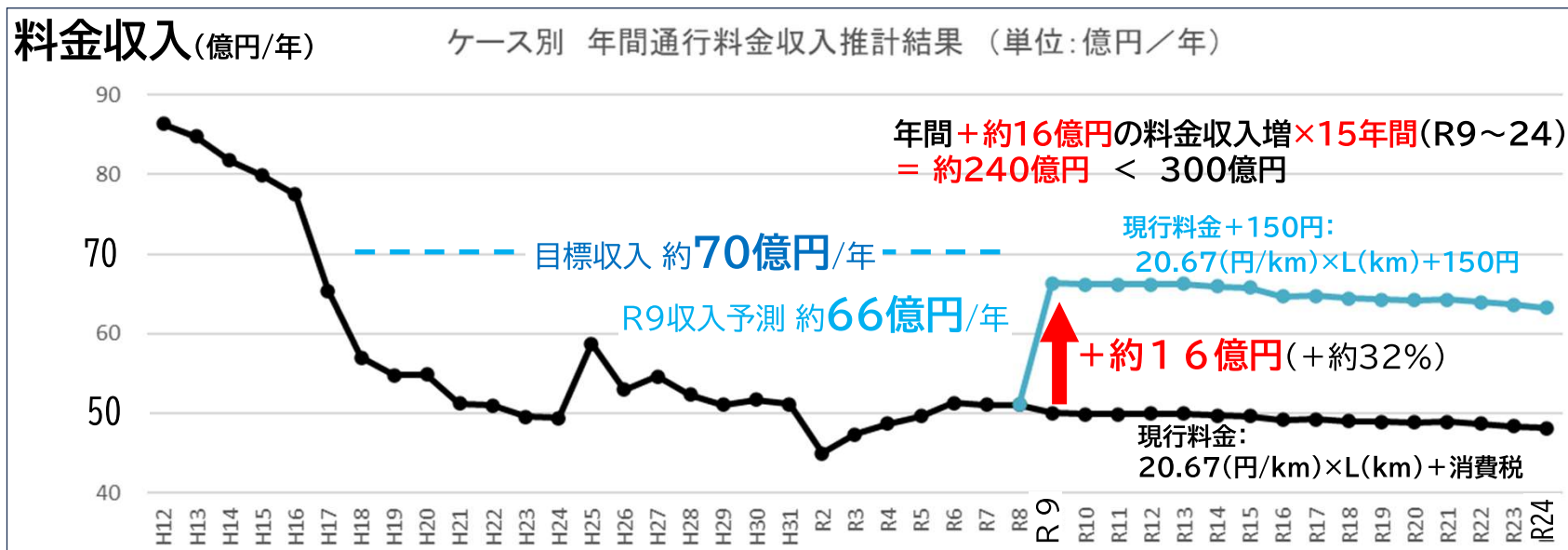
現行料金体系 + 150円 ➤ $20.67\text{円/km} \times \text{距離(km)} + 150\text{円} + \text{消費税}$



3.8 (参考)料金見直しによる収入・交通量予測のケーススタディ

ケース3 現行料金体系+150円 ➤ $20.67\text{円}/\text{km} \times \text{距離}(\text{km}) + 150\text{円} + \text{消費税}$

『ケース3』では償還計画との乖離額約300億円を確保することができない



※割引を継続する条件 での試算

3.8 (参考)料金見直しによる収入・交通量予測のケーススタディ

結果: 償還計画との乖離を解消可能な選択肢は料金見直し案(NEXCO並み料金)のみ

見直し案	前提条件 (料金体系／割引)	予測収入 (R9推計)〔対現行 増減〕	予測交通量 (R9推計)〔対現行 増減〕	評価 (必要収入:70億円)
料金見直し案	NEXCO並み料金／現行割引 (24.6円/km × 距離 +150円)	70億円 〔+20億円 / +40%〕	36千台/日 〔-5千台 / -約12%〕	○ 償還計画との 乖離が解消
参考 ケース1	現行料金／割引廃止 (20.67円/km× 距離)	57億円 〔+7億円 / +14%〕	－ ※	× 目標未達
参考 ケース2	旧料金体系／現行割引 (28.5円/km× 距離)	64億円 〔+14億円 / +28%〕	38千台/日 〔-3千台 / -約7%〕	× 目標未達
参考 ケース3	現行料金+150円／現行割引 (20.67円/km × 距離 +150円)	66億円 〔+16億円 / +32%〕	38千台/日 〔-3千台 / -約7%〕	× 目標未達

※ 参考ケース1の予測交通量は「現行料金の場合と同じ」と仮定

4 今後の進め方

(1)財源確保策 : 通行料金の見直し案の方向性を踏まえ、社会経済活動への影響など、料金見直しにあたって配慮すべき事項について議論

(2)管理運営のあり方 : 確実な財源確保策の実施を含め、将来にわたって安全・安心で快適に利用できるための管理運営方策について議論



**Hyogo
Prefecture**