

新たな高速道路料金に関する提案 (阪神圏の高速道路を賢く使う料金体系)

平成28年12月

大	阪	府
兵	庫	県
大	阪	市
塚		市
神	戸	市

近畿圏がアジアのゲートウェイを担い、我が国の「成長エンジン」となる経済の中核に成長するには、都市機能や観光資源等の集積、空港や港湾を始めとした交通インフラの集中による高いポテンシャルを活かす「高速道路ネットワークの充実と機能強化」が必要不可欠です。

しかし、近畿圏、とりわけ阪神都市圏の高速道路は、ネットワークの整備が不十分であることに加え、これまでの整備の経緯の違い等により料金体系が混在することから、利用者にとって分かりにくく使いにくくなっています。また、料金格差により特定の箇所に過度な交通集中を招くなど、高速道路ネットワークが最大限に有効活用されておられません。

本年4月の首都圏に引き続き、平成29年度からの阪神都市圏の新たな高速道路料金導入にあたっては、公平かつシンプルでシームレスな料金を基本とし、ミッシングリンクである大阪湾岸道路西伸部・淀川左岸線延伸部の早期完成を図るとともに、「利用者負担を軽減する様々な工夫」等の利用者への配慮や、地域課題の解決に寄与する仕組みを盛り込むといったことが必要です。

以上を踏まえ、「整備」と「利用」のバランスを図りながら、高速道路の利便性が高まり、自動車交通流動が最適化され、高速道路ネットワーク機能が最大限発揮される「阪神圏の高速道路を賢く使う料金体系」を実現するよう、下記のとおり提案します。

記

1. 阪神都市圏の料金体系について、より公平かつシンプルでシームレスな料金とするため、基本料金については NEXCO 大都市近郊区間を基本とする対距離制、車種区分については5車種区分への整理・統一を図ること。
2. 大阪湾岸道路西伸部・淀川左岸線延伸部について、負担の公平性も踏まえ、両路線の確実な早期整備の観点から、有料道路事業費を相当程度拡大すること。その際、利用者の追加的な料金負担の軽減を図るため、出資金償還後送りや料金徴収期限までの追加的な料金負担分活用等、「様々な工夫」を講じること。
3. 阪神高速神戸線や東大阪線等、特定箇所への過度な交通集中の分散化を図るため、都心部への交通流入を迂回させる「経路によらない同一料金」を導入すること。さらに、「ロードマップ」を明らかにした上で、今後、「ネットワークの整備(新名神高速道路、大和川線、淀川左岸線2期及び同延伸部、大阪湾岸道路西伸部等)にあわせて、都心部の通過交通を迂回させる経路にも拡大を図ること。

4. 長距離利用者や現金利用者をはじめ、急激な負担増を伴う場合、阪神高速や均一料金路線等について、上限料金等の激変緩和措置を講じること。その際、阪神高速の上限料金・下限料金については、確実な債務償還を前提に、物流への影響や一般道の負荷軽減等を考慮し、首都高速の水準も参考に適切に設定すること。さらに、阪神高速の車種間比率についても、首都高速と同程度の激変緩和措置を講じること。
5. 物流の円滑化のため、大口・多頻度割引の継続・拡充を図ること。
6. 国道43号の沿道環境改善等、政策目的達成のため、現行割引（環境ロードプライシング、西大阪線）の継続・拡充を図ること。
7. 高速道路ネットワークの一部を構成する地方道路公社路線については、シームレスな利用実現のため、平成29年度からの新たな高速道路料金導入を踏まえ、高速道路会社での一元的な管理（移管）を導入すること。その際、急激な負担増を伴う場合は、激変緩和措置を講じること。
8. 料金改定にあたっては、建設事業等へ出資していることを踏まえ、阪神高速道路株式会社において、人件費や維持管理費等の削減等、経営改善を徹底すること。
9. ETCの標準装備化をめざし、現金利用からETC利用へのさらなる転換を図るべく、ETC車載器の導入支援等の普及促進策を講じること。

10. 新料金導入が自動車交通に与える効果や影響について明らかにすること。
11. 管理主体間を超えて利用する際等に課されるターミナルチャージについて1回の利用に対し1回分のみ課金する等、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」となるよう、ネットワークの整備にあわせて料金体系を見直すこととし、その「ロードマップ」を明らかにすること。
12. 新料金を導入する際には、利用者の理解が得られるよう、十分な周知期間を設けるとともに、効果的な方法で広く周知を図ること。

注) なお、阪神高速の料金改定にあたっては、関係自治体の議会議決が必要であり、今後、阪神高速道路株式会社の同意申請に基づき審議されることとなる。

**新たな高速道路料金に関する提案
(阪神圏の高速道路を賢く使う料金体系)**

【参考資料】

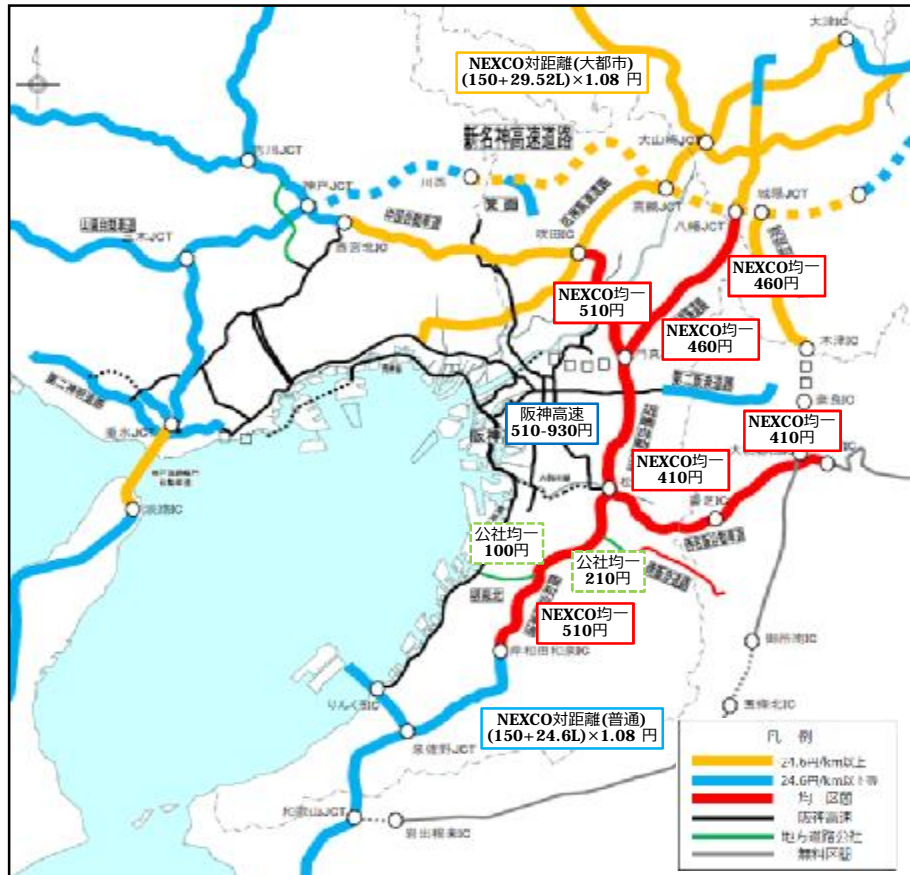
平成28年12月

1. 料金水準・車種区分の統一

阪神高速・NEXCO西日本・地方道路公社の路線

⇒ NEXCO大都市近郊区間を基本とする対距離制で統一

■ 現在の料金体系



■ 新たな料金体系 (イメージ)



1. 料金水準・車種区分の統一

混在する車種区分（2・3・5車種）⇒ NEXCO路線の5車種区分に統一

■現在の車種区分

普通車を1.0とした場合の車種別料金比率

2車種区分		3車種区分		5車種区分	
普通車	1.0	普通車	1.0	軽自動車等	0.8
				普通車	1.0
				中型車	1.2
大型車	2.0	大型Ⅰ	1.5	大型車	1.65
		大型Ⅱ	3.5	特大車	2.75
阪神高速		堺泉北		NEXCO路線 南阪奈等	



■新たな車種区分

5車種区分	
軽自動車等	0.8
普通車	1.0
中型車	1.2 ※
大型車	1.65
特大車	2.75 ※
阪神高速 NEXCO路線 地方道路公社路線	

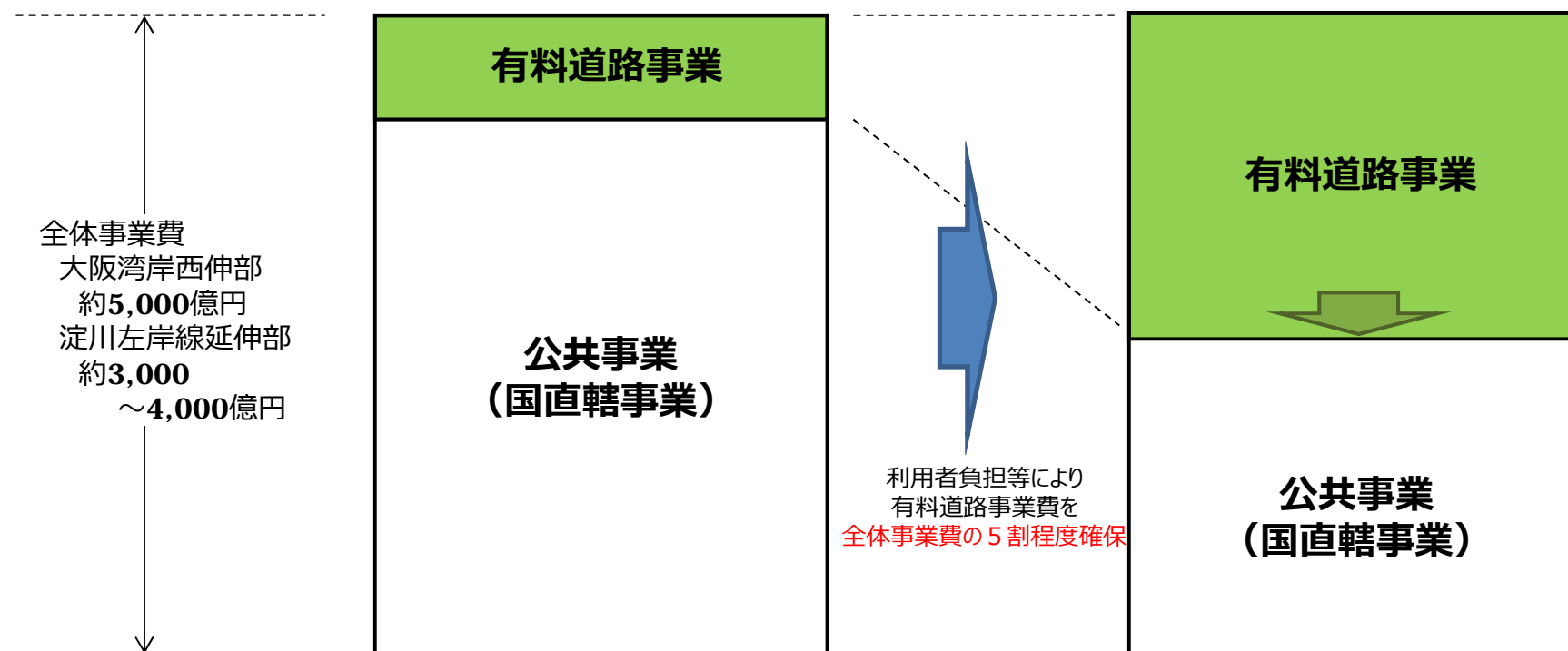
※阪神高速については、当面の間、激変緩和措置を導入（首都高速と同等）

2. 大阪湾岸道路西伸部・淀川左岸線延伸部の整備財源確保

大阪湾岸道路西伸部・淀川左岸線延伸部の早期整備

⇒ 有料道路事業費を両路線とも事業費の5割程度に拡大すること。

■ 大阪湾岸道路西伸部・淀川左岸線延伸部の事業スキーム



2. 大阪湾岸道路西伸部・淀川左岸線延伸部の整備財源確保

出資金償還後送りや料金徴収期限までの追加的な料金負担分活用等、「事業スキームの様々な工夫」 ⇒ 利用者の追加的負担を軽減

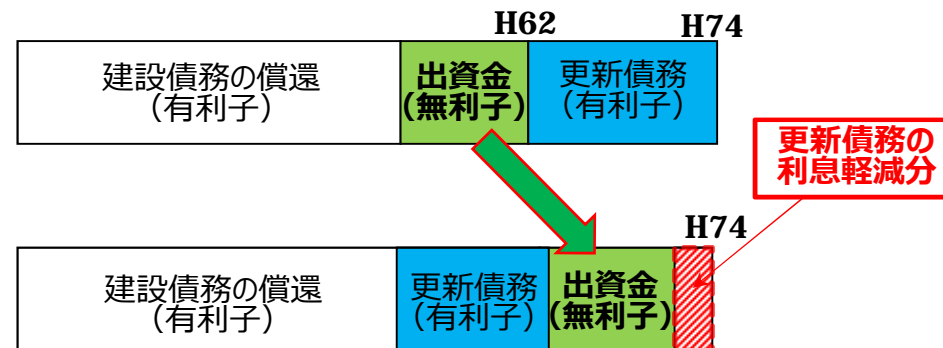
■ 出資金の償還後送り

▶ 現行の償還スキーム

- ～H62 建設債務(有利子)償還後、**出資金償還**
- ～H74 更新債務(有利子)償還

▶ 提案の償還スキーム

- ～H62 建設債務(有利子)償還
- ～H74 更新債務(有利子)償還後、**出資金償還**



■ 料金徴収期限までの追加的な料金負担分活用

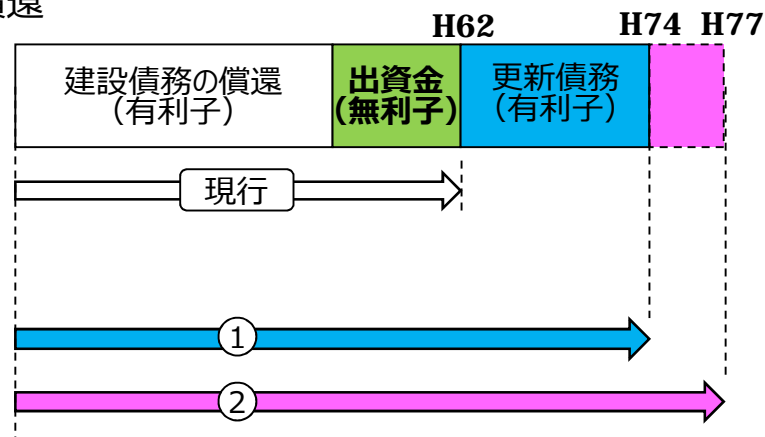
▶ 現行の整備財源(新規路線)の考え方

～H62までの料金収入で新規路線も含めた建設債務償還

- ・～H62までの料金収入で建設債務償還
- ・～H74までの料金収入で更新債務償還(阪神高速)
- ・～H77までの料金収入で更新債務償還(法定期間)

▶ 提案の整備財源(新規路線)の考え方

- ① ～H74(更新償還)までの料金収入で債務償還
- ② ～H77(法定期間)までの料金収入で債務償還



3. 経路によらない同一料金の導入

料金較差による特定箇所の過度な交通集中・渋滞緩和
⇒ 都心部への流入交通を迂回させる「経路によらない同一料金」を導入

■ 経路によらない同一料金の導入イメージ

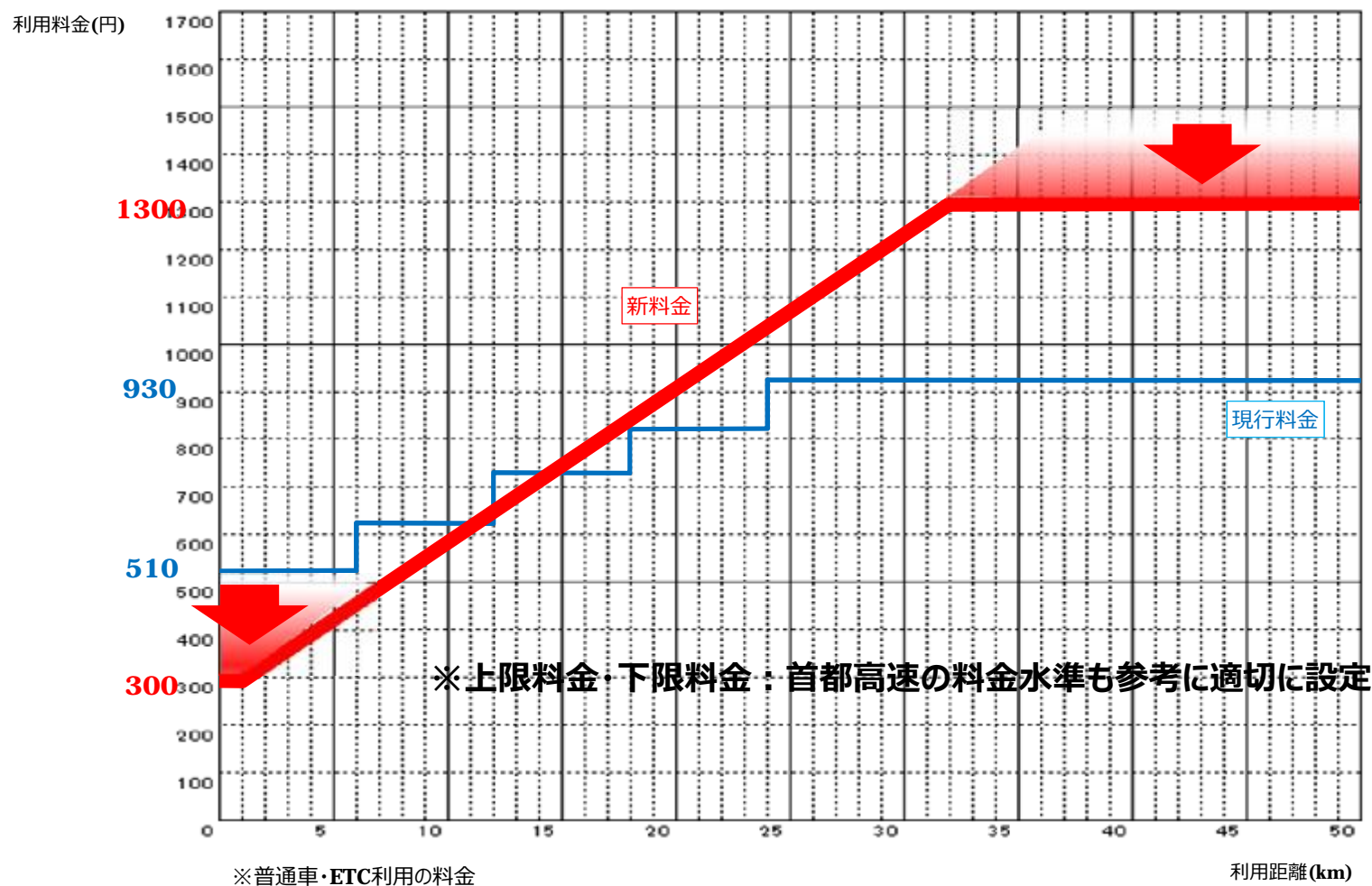


4. 激変緩和措置（上限・下限料金の抑制）

上限料金の抑制 ⇒ 物流への影響等の緩和を期待

下限料金の抑制 ⇒ 高速道路の短距離利用促進、一般道路の渋滞緩和を期待

■ 阪神高速における上限・下限料金の抑制



7. 道路公社路線の一元的な管理(移管)

地方道路公社路線も含めたシームレスな料金体系の実現

- ⇒ 高速道路ネットワークの一部を構成する地方道路公社路線を、平成**29**年度からの新たな高速道路料金導入を踏まえて、まずは南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路について、高速道路会社で一元的な管理(移管)
- ⇒ 今後、第二阪奈有料道路及び箕面有料道路についても検討
- ⇒ 急激な負担増を伴う場合は、激変緩和措置を講じること。

■ 利用状況

	総利用交通量 (A) 【台/日】	乗継交通量 (B) 【台/日】	乗継率 (C=B/A) 【%】
堺泉北	43,000	37,500	88%
南阪奈	28,000	27,500	98%
箕面	13,000	6,000	46%
第二阪奈	31,900	29,900	94%

※H26.10ETCマッチングデータより
※箕面有料道路は予測値

