

## 入口ETCレーン複数設置を進めるとともに第二世代ETC導入を進めています

入口ETC  レーンが1つしかない料金所ではこれまで、カード未挿入などによるトラブルやメンテナンスなどでETCレーンが閉鎖されている時には一般レーンのご利用をお願いしており、ご不便をおかけしてしました。

このため当社では、ETCサービス休止時間の削減を目指し、入口レーンへのETC複数設置工事や、円滑なレーン通行を可能にする第二世代ETCの導入工事を進めています。2015年度末までに、複数設置は料金所全体の61%となり、第二世代ETCの導入は63%まで完了しています。

## ▼第二世代ETC設備概要

**遠隔復帰型発進制御機**

発信制御バーに車両が接触した際、料金所からの遠隔操作で復旧が可能。復旧までの時間が短縮される。

**双方向テレビインターホン**

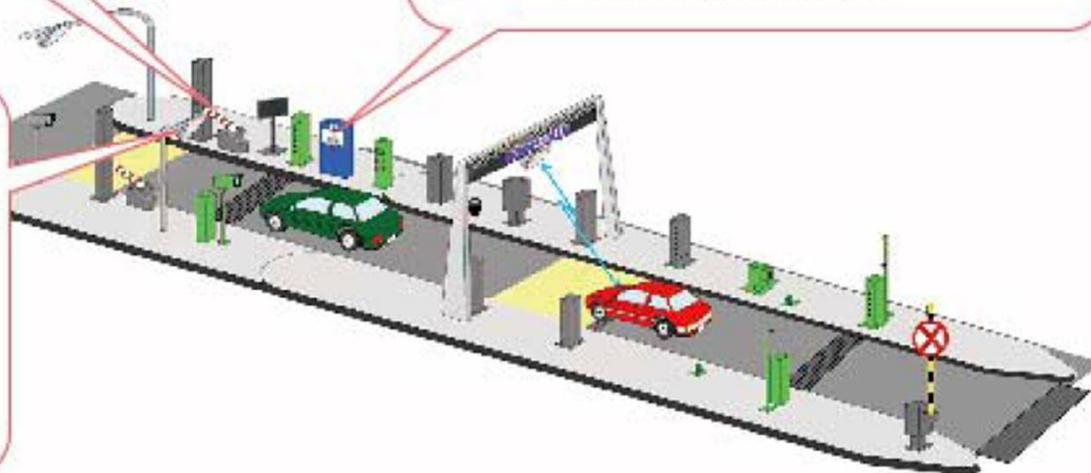
お客さまと収受員がテレビモニターを通して会話できる。双方向のコミュニケーションによって、お客さまを適切に誘導する。

**再通信アンテナ**

ETC無線通信ができなかった場合にも、カードを再挿入することでETC走行が可能になる再通信アンテナを導入。



(注)再通信アンテナは、一部の料金所において運用が開始されています。



## 充電システムの整備

### SA・PAにおける急速充電システムの整備を進めています

政府が掲げる低炭素社会  の実現にあたり、次世代自動車（電気自動車やプラグインハイブリッド車）の普及は必要不可欠であるといわれています。

高速道路の利便性向上、地域への貢献および次世代自動車の普及・技術発展の実現に向けいっそうの推進が図れ、高速道路の価値最大化に寄与することを目的とし、ジャパンチャージネットワーク（株）との業務提携を結び、協働により、次世代自動車用急速充電インフラの整備を進めました。2016年度は、新たに4カ所の整備を進め、2016年3月末時点で累計127カ所\*に設置しております。

\*ハイウェイオアシス  への設置は含まない



## 近畿圏の新たな高速道路料金

近畿圏では2017年6月3日から新たな高速道路料金が導入されました。



### 料金改定の3つのポイント

#### 1 料金体系の整理・統一

現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、料金水準を整理・統一しました。

#### 2 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

大阪及び神戸都心部への流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定しております。※ETC車限定

#### 3 車種区分を統一

近畿圏の高速道路の車種区分を5車種(軽自動車、普通車、中型車、大型車、特大車)区分に統一しました。

## なぜ料金改定を行ったのですか？

これまでの整備の経緯の違いなどから料金水準や車種区分等が異なっていた近畿圏の高速道路の料金体系について、対距離制を基本とした利用重視の料金体系へ移行しました。

なお、今回の料金変更は、道路整備特別措置法第3条に基づき、2017年3月31日に国土交通大臣の事業許可を受けたものです。

## 起終点を基本とした 継ぎ目のない料金の実現

大阪都心部発着の場合、  
右図のどのルートを選んでも  
起点・終点間の最安料金と同一になります。(※1)(※2)

ETC車  
限定



### 具体的な料金例(普通車)

第二京阪道路(枚方学研IC)→阪神高速(大阪都心部対象出口)

経路(阪神高速)	6月2日までの料金	6月3日からの対距離料金
守口線(31.3km)	1,790円*	1,690円(▲100円)
東大阪線(28.5km)	1,790円*	1,610円(▲180円)
松原線(42.8km)	2,150円	2,060円(▲90円)

※近畿道乗継利用割引後

[新料金]経路によらない同一料金

1,610円

(※1)流入・流出では料金が異なります

(※2)第二京阪道路走行については、次のとおりになります

- 通常のETC車...第二京阪道路発着のみ対象とします  
(巨椋池本線料金所からの流入・流出は対象外です)。
- ETC2.0車... (1)の対象出入口に加えて、第二京阪道路を通過する交通を対象とします  
(巨椋池本線料金所・阪神高速京都線からの流入・流出は対象外です)。

