

# 近畿圏の新たな高速道路料金について

道路局 高速道路課

## 1 はじめに

高速道路ネットワークの効果的・効率的な利用に向けて、平成27年7月の『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」』の中間答申において、

- 道路をより賢く使うための取組
- 首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

についての方向性が示されました。

これを受け、首都圏において、圏央道等の整備進展を踏まえ、料金体系の整理・統一など利用重視の料金への転換を図ることとし、平成28年4月に新たな高速道路料金を導入したところです。その結果、都心通過から外側の環状道路へ交通が転換することで都心部の渋滞緩和が見られるなど、これまでに高速道路を賢く使う観点で一定の効果が確認されています。

近畿圏の高速道路の料金についても、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会で議論等を経て、6月3日より新たな高速道路料金がスタートしました。本稿では近畿圏における新たな高速道路料金について、ご紹介します。

## 2 これまでの近畿圏の高速道路料金の課題

新たな高速道路料金導入前の近畿圏（京阪神を想定）の料金体系においては、首都圏と同様に、利用者が既存の道路ネットワークを賢く使うことが困難であるという課題が顕在化していました。

- 具体的には、整備の経緯の違い等から、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なるとともに、特に近畿圏においては、均一料金区間と対距離料金区間の混在が顕著であるなど、利用者にとって分かりにくく、使いにくい状態となっていました。
- 限られた財源の中で、ネットワークの早期整備を図る観点から、様々な整備手法を組み合わせてきたため、高速道路として一体的なネットワークを形成している路線において、管理主体として高速道路会社と地方道路公社が混在しており、特に近畿圏においてその状況が顕著です。この結果、料金水準等の相違による料金の分かりにくさ、ターミナルチャージ等による割高感、本線料金所など継ぎ目の存在による快適性の阻害に加えて、管理面での非効率などの課題が発生していました。
- 首都圏と異なり都心部の通過交通は少ないものの、料金体系等の課題に加えて、複数の経路選択が可能となるネットワーク整備が不十分であることもあり、大阪都心部への流入交通のルート選択等に偏りが発生し、これにより特定の箇所に過度な交通集中を招いていました。
- 高速道路を賢く使うための前提となるネットワーク整備に向けては、その財源の確保が課題です。とりわけ、地域から有料道路事業拡大の要望がありましたが、現在の料金水準では受益者負担による追加的な整備財源を捻出できない状況にありました。

### 3 近畿圏の新たな高速道路料金の概要

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系基本方針（案）（平成28年9月13日）において、「料金の賢い3原則」に従って、(1) 料金体系の整理・統一、(2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現、(3) 戦略的な料金体系の実現に向けた取組が示されました。

この方針に基づき、近畿圏の関係自治体からの具体的な提案を踏まえ、今後のネットワーク充実のための財源確保も念頭に、円滑な交通処理や確実な債務償還も考慮しながら、近畿圏の高速道路がより効率的に賢く使われるよう、平成28年12月16日に国から「近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」を発表しました。その後、高速道路会社においてパブリックコメントを踏まえた詳細な検討を実施し、平成29年3月31日に事業許可の手続きを行い、平成29年6月3日より近畿圏の新たな高速道路料金がスタートすることとなりました。

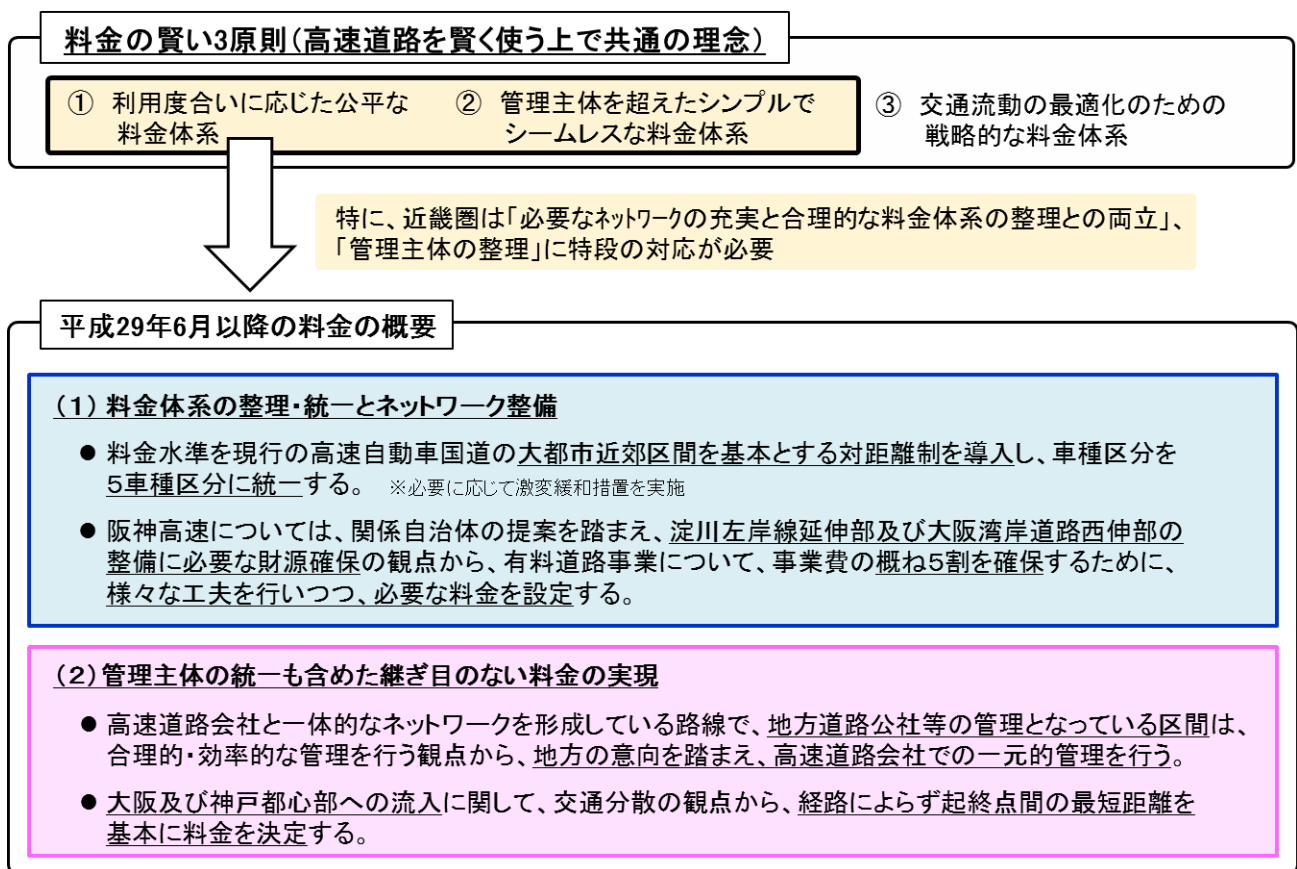


図-1 近畿圏の新たな高速道路料金の概要

#### (1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

阪神高速の料金水準については、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入しますが、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、必要な料金を設定しました。この際、利用者の追加的な負担の軽減の観点から、様々な工夫（出資金の償還時期の見直しや料金徴収期限までの追加的な料金負担分の活用等）を行っています。

また、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定します。その際、短距離利用の促進により並行一般道の渋滞削減等を図る観点から、利用距離が4.3km以下（1区間利用に限る）であれば下限料金で利用できる措置を行います。併せて、物流を支える車の負担が大幅に増

加しないよう、現行の大口・多頻度割引について、当面、継続するとともに、大阪都心部及び神戸都心部を通行しない交通については拡充します。また、国道43号の沿道環境改善などのため、現行割引のうち、環境ロードプライシング割引や西大阪線に係る割引などについては継続することとしています。

NEXCO西日本の路線の料金水準についても、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入しますが、現在、均一料金となっている近畿道、阪和道、西名阪、第二京阪については、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定しています。このうち、現行の割高な料金水準を引き下げることになる第二京阪については、債務の確実な償還の視点やネットワーク整備に必要な財源確保の観点等も踏まえ、大都市近郊区間の料金水準に段階的に引き下げることとしています。

車種区分については、5車種区分へ統一を行います。新しい車種区分及び車種間料金比率に円滑に移行するため、負担増などを考慮して段階的に実施します。

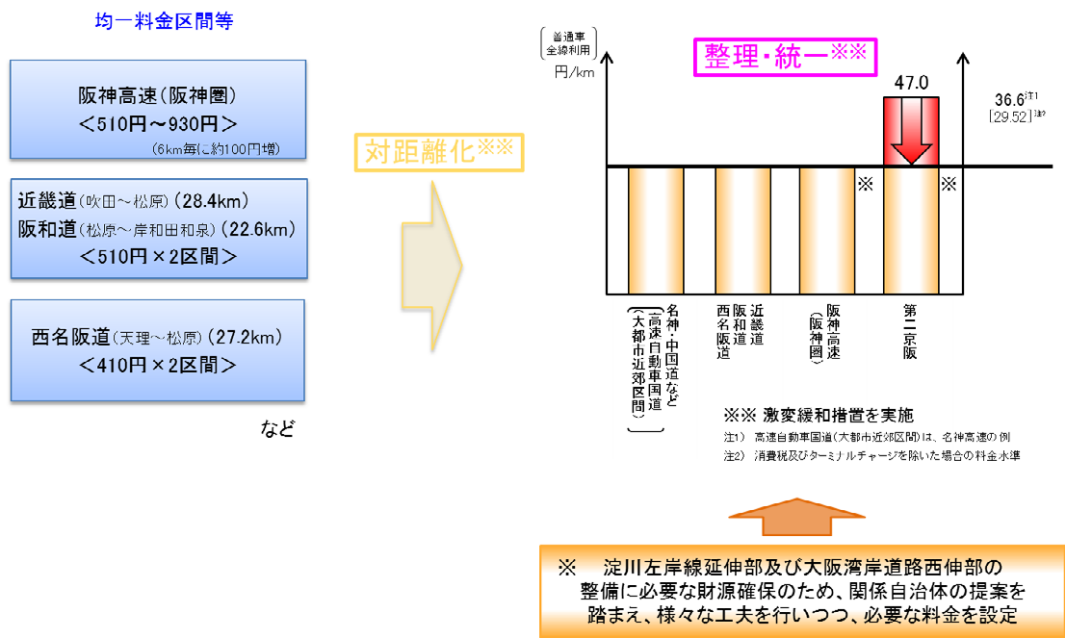


図-2 近畿圏内の料金水準の整理・統一

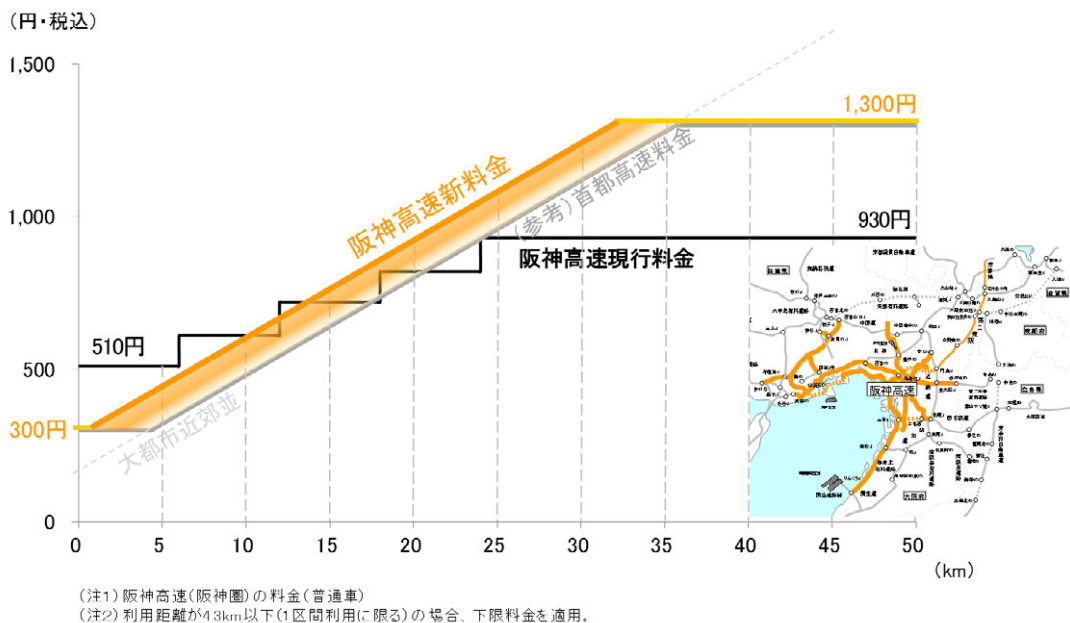


図-3 阪神高速の料金設定

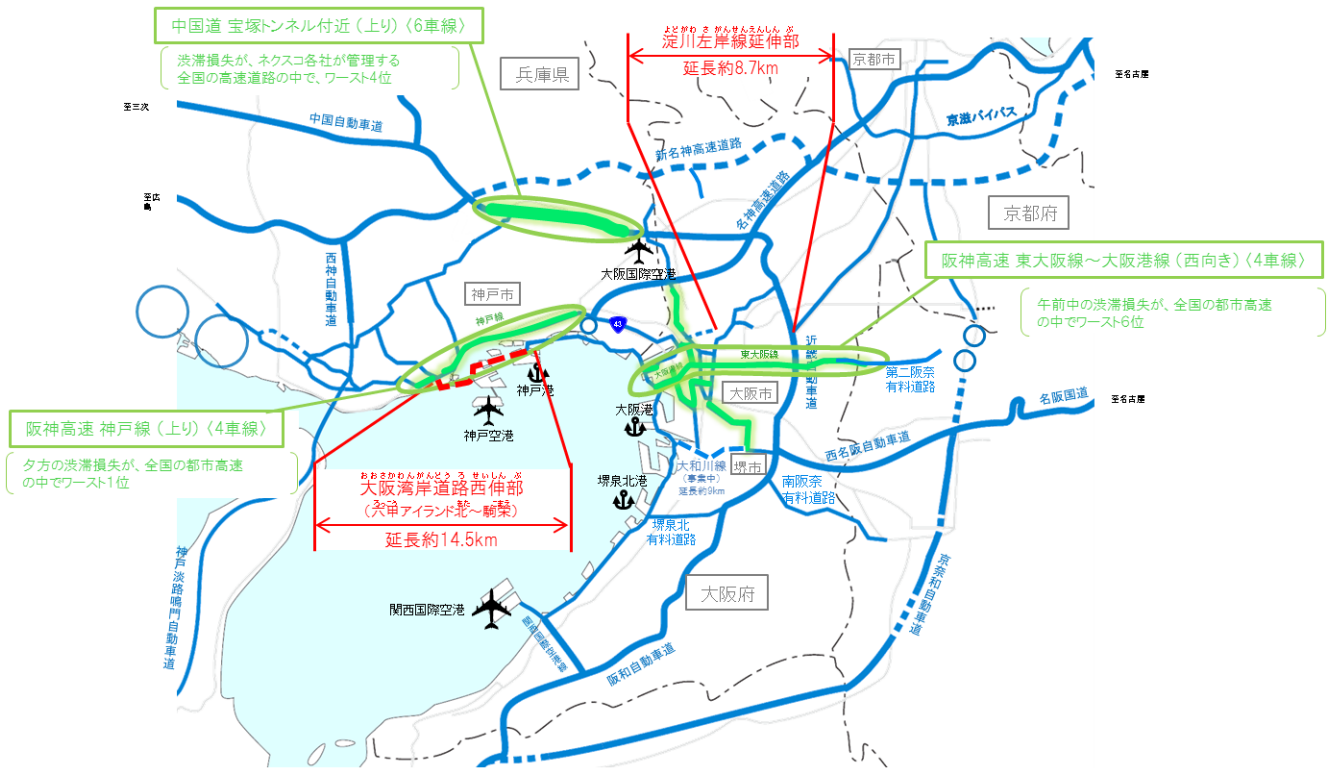


図-4 淀川左岸線延伸部・大阪湾岸道路西伸部の位置図

## (2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的管理を行います。

具体的には、新たな料金の導入を踏まえ、まずは大阪府道路公社の南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路を平成30年4月1日にNEXCO西日本に移管し、阪和道や南阪奈道路等との一元的管理に移行します。また、第二阪奈有料道路（大阪府道路公社及び奈良県道路公社の管理）などについても、早急に、一元的管理の具体的な成案を得ることとし、引き続き一元的管理の検討・調整を行います。

また、阪神高速京都線の油小路線及び斜久世橋は平成31年4月にNEXCO西日本に移管し、第二京阪や名神高速等との一元的管理に移行します。阪神高速京都線の新十条通は京都市に移管して無料で利用できるようにします。

これらの路線の移管に際し、料金体系については、(1)の考え方に従い、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入しますが、現在、均一料金となっている南阪奈有料道路、堺泉北有料道路及び阪神高速京都線については、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定します。このうち、現行の割高な料金水準を引き下げることになる阪神高速京都線については、接続する第二京阪との連続性や債務の確実な償還の視点等も踏まえ、第二京阪と同様に、大都市近郊区間の料金水準に段階的に引き下げます。また、現行の割引は廃止します。

ネットワーク整備の課題と相俟って、都心部の流入交通の経路選択等に偏りが発生し、これにより特定の箇所に過度な交通集中を招いていること等を踏まえ、大阪及び神戸都心部への流入に関して、料金面で不利にならないよう、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することにします。

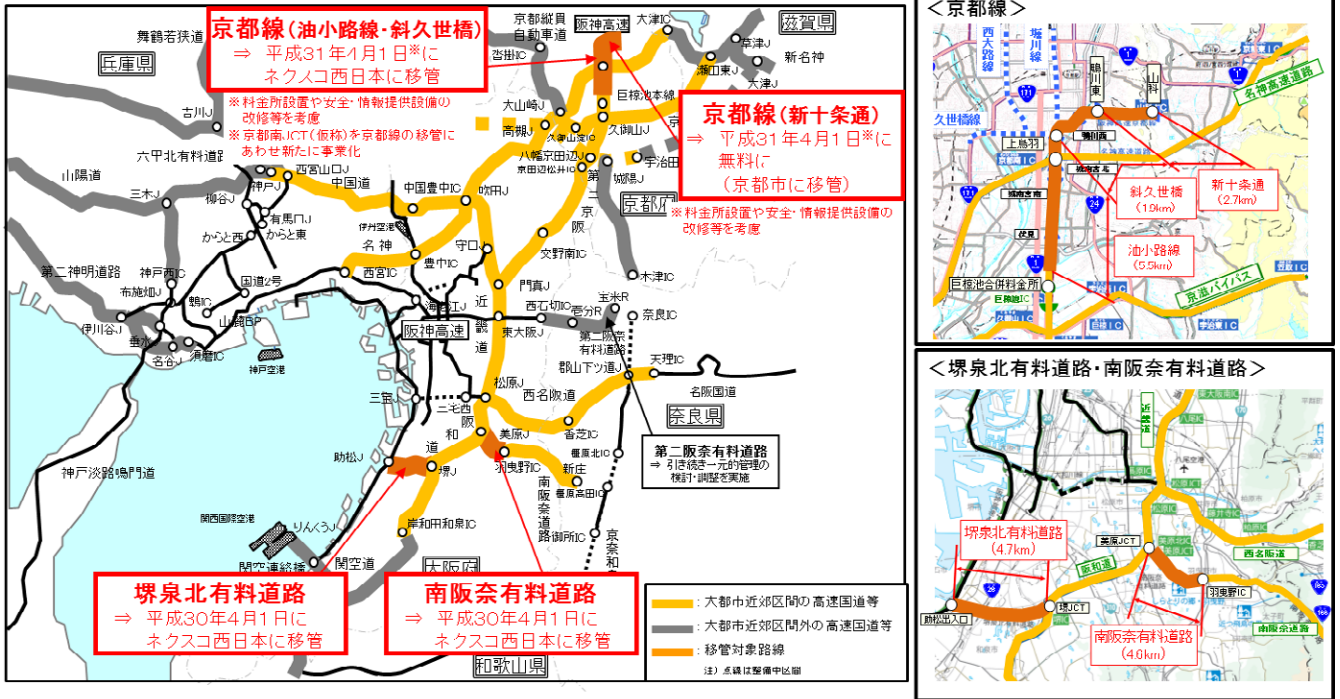


図-5 管理区分の整理・統一

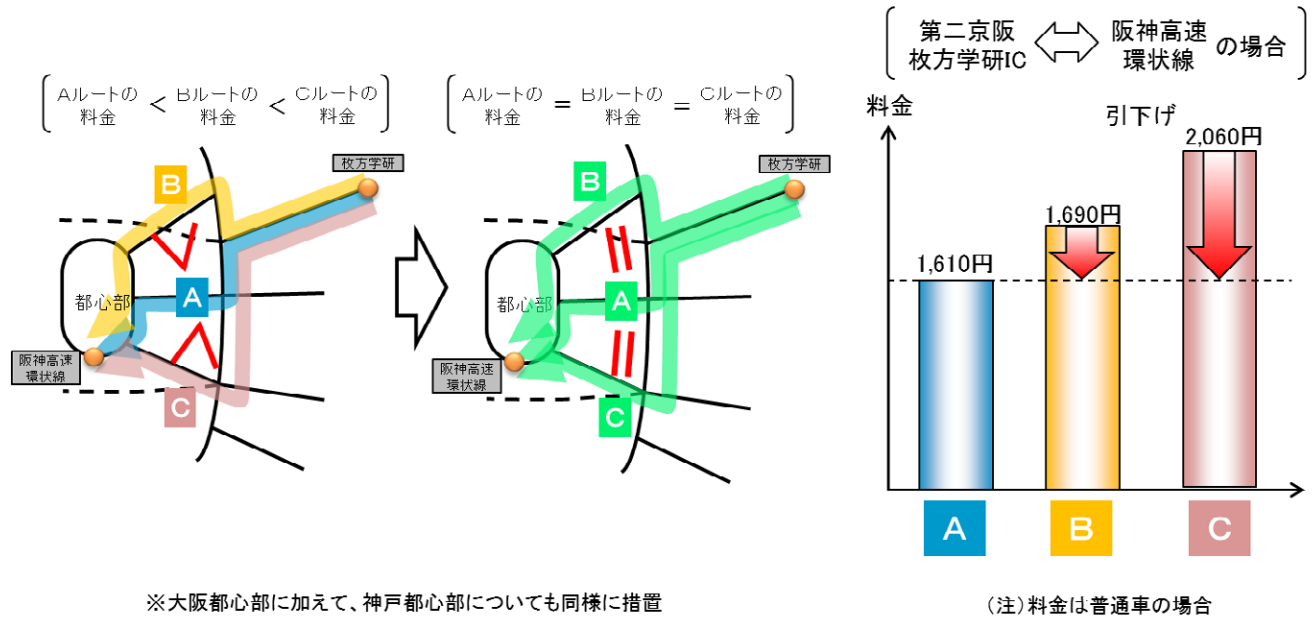


図-6 経路によらず起終点間の最短距離を基本にした料金を設定

## 4 おわりに

近畿圏の新たな高速道路料金の導入により、高速道路を賢く使うために必要なネットワークの充実を図りつつ、新たな料金体系に移行することで、近畿圏について、その交通の流れの最適化を目指し、経済の牽引力としての役割を高めてまいりたいと思っております。