

近畿圏の新たな高速道路料金に関する取組について

近畿地方整備局 路政課

1. はじめに

近畿圏は古くから政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担うとともに京都・大阪・神戸を中心に我が国有数の大都市圏を形成しています。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役割が期待されているとともに、リニア中央新幹線により首都圏・中部圏・近畿圏が一体となった「スーパー・メガリージョン」の形成や、日本の歴史・伝統文化が集積し世界を魅了し続ける圏域として外国人観光客の積極的な受け入れといった取り組みも進められているところです。

平成 27 年 2 月に関西経済連合会が公表した「関西広域観光戦略」では 2020 年の訪日外国人旅行者数を 800 万人、訪日外国人旅行消費額 1 兆円を目標としており、文化発信力を高めていくことに加えて、快適に観光できるように移動環境を整備するなどインバウンド受け入れ体制を整える必要があります。

このような近畿圏の将来像を踏まえると既に利用されている道路の機能を十分発揮し、高速道路を効果的・効率的に活用していくこと、すなわち「高速道路を賢く使う」ことが必要です。

平成 28 年 4 月に導入された首都圏の新たな高速道路料金では都心部の渋滞緩和など一定の効果を確認したところ、近畿圏においても新たな料金体系の整備が進められることとなりました。近畿圏における料金体系の課題としては、次のようなものです。

近畿圏の料金体系においては、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いることや、整備の経緯の違いなどから、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なると共に、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。また、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へ過度な交通集中を招いている状態でした。ネットワーク整備に必要な財源を現在の料金水準では捻出出来ない状況となっていました。

このような背景を踏まえ、近畿圏の関係自治体において新たな高速料金について議論が進み、国土交通省に対して、料金体系の具体的な提案が提出されました。提出された提案を踏まえ、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、料金に関する具体方針（案）が平成 28 年 12 月 16 日（平成 29 年 12 月 22 日改定）に取りまとめられ、以下の取組が行われました。



□近畿圏内の管理主体の現状□（平成 28 年 12 月時点）



□近畿圏内の料金水準の現状□（平成 28 年 12 月時点）

2. 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

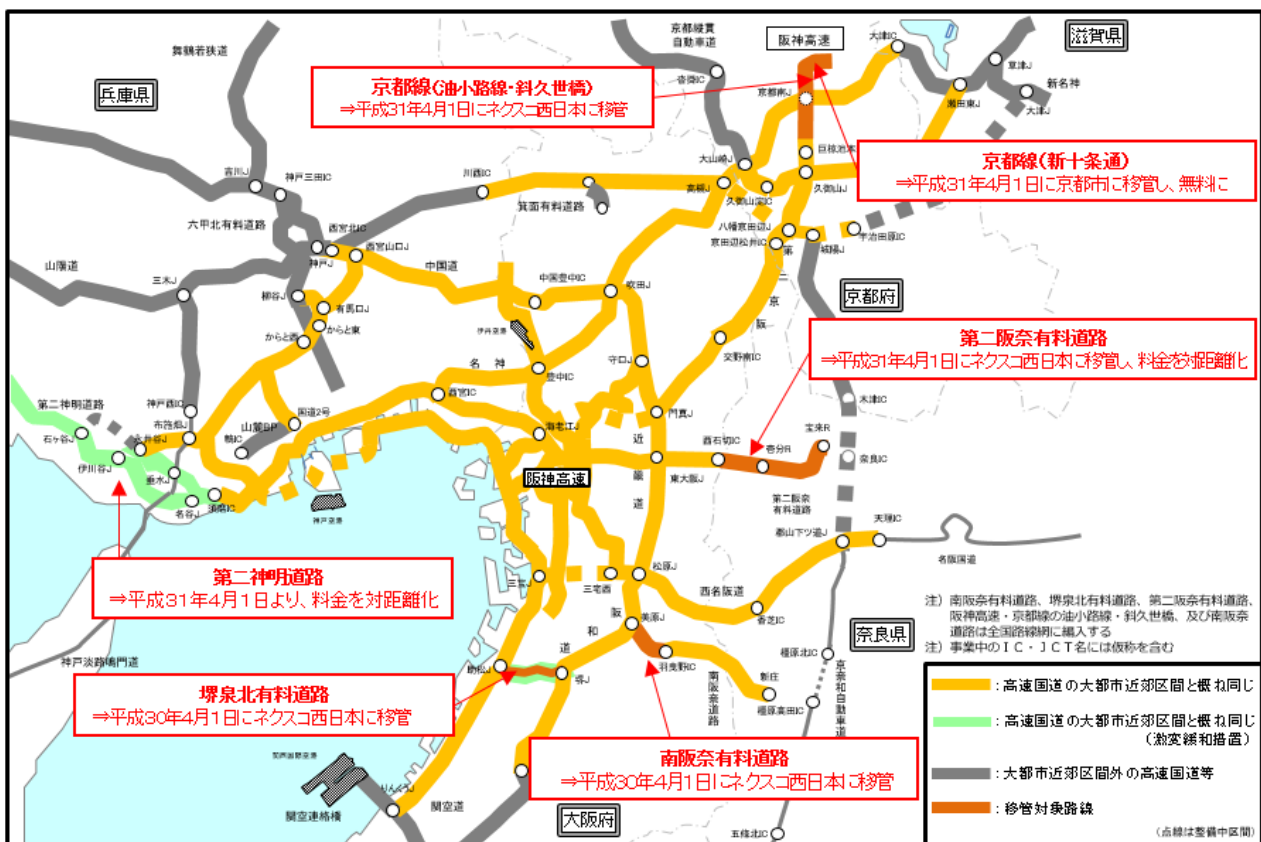
近畿圏の新たな高速道路料金が、南阪奈道路や堺泉北有料道路など西日本高速道路へ移管が予定されている路線等を除いて、平成 29 年 6 月 3 日より開始されました。

阪神高速道路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、関係自治体からの提案を踏まえ、淀川左岸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、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定しました。

西日本高速道路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したが、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、第二神明については、物流の影響や非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した。また車種区分についても5車区分に統一を行いました。

3. 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

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速やかに西日本高速道路株式会社に移管し、阪和道等との一元的管理に移行することとなりました。その後、近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）が、平成29年12月22日に改定され、第二阪奈有料道路（大阪府道路公社及び奈良県道路公社）を速やかに西日本高速道路株式会社に移管し、阪和道や南阪奈道路等との一元的管理に移行することや、阪神高速京都線の油小路線及び斜久世橋を速やかに西日本高速道路株式会社に移管し、第二京阪道路や名神高速道路等との一元的管理に移行、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出来るようにすることとなりました。今回は、その内の第二阪奈有料道路の移管について紹介します。



□平成30年4月及び平成31年4月に行われた取組□

4. 第二阪奈有料道路について

第二阪奈有料道路は、一般国道308号現道に対するバイパス道路であり、一般有料道路の自動車専用道路です。一般国道170号との交差点（大阪府東大阪市西石切町）を起点とし、奈良県道1号奈良生駒線の交差点（奈良県奈良市宝来町）を終点とする全長13.4kmの4車線道路であり、大阪・奈良間の交通混雑の緩和を図り、地域開発に伴う交通量の増加に対応するため、奈良県道路公社と大阪府道路公社の共同で、昭和61年から11年余かけ、事業費2,336億円で建設されました。平成9年4月23日に供用が開始され、平成15年7月には通行台数が延べ1億台を突破しました。阪神高速東大阪線や近畿自動車道と連結し、関西国際空港や関西文化学術研究都市へのアクセス機能を果たし、大阪・奈良両府県の経済発展や文化の向上に大きな役割を担っている道路となっています。

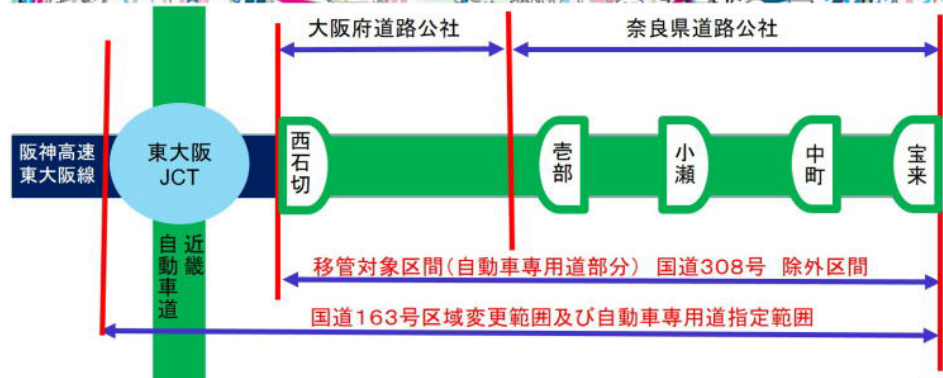
5. 移管手法について

今回の第二阪奈有料道路の移管は、大阪府道路公社及び奈良県道路公社が管理する有料道路の機能等を西日本高速道路株式会社に移管するものとなっています。道路整備特別措置法においては、会社等が管理する道路の公社への引継ぎについては、第50条において規定が設けられていますが、公社が管理する道路を別の公社又は会社に移管する場合等については、規定が設けられていません。このことから、法整理が必要となりますが、

平成25年7月1日移管が行われた仙台南部道路の移管時においては、道路整備特別措置法の有料道路制度の趣旨を損なわない範囲において、移管先（会社が）移管元（公社）の道路資産を買い取り別個の道路として新設を行う「買い取り新設」方式とすることが採用されていたことから、第二阪奈有料道路の移管時においても、その手法を参考に行いました。※詳細については、2013年9月号「宮城県仙台南部道路の移管について」を参照

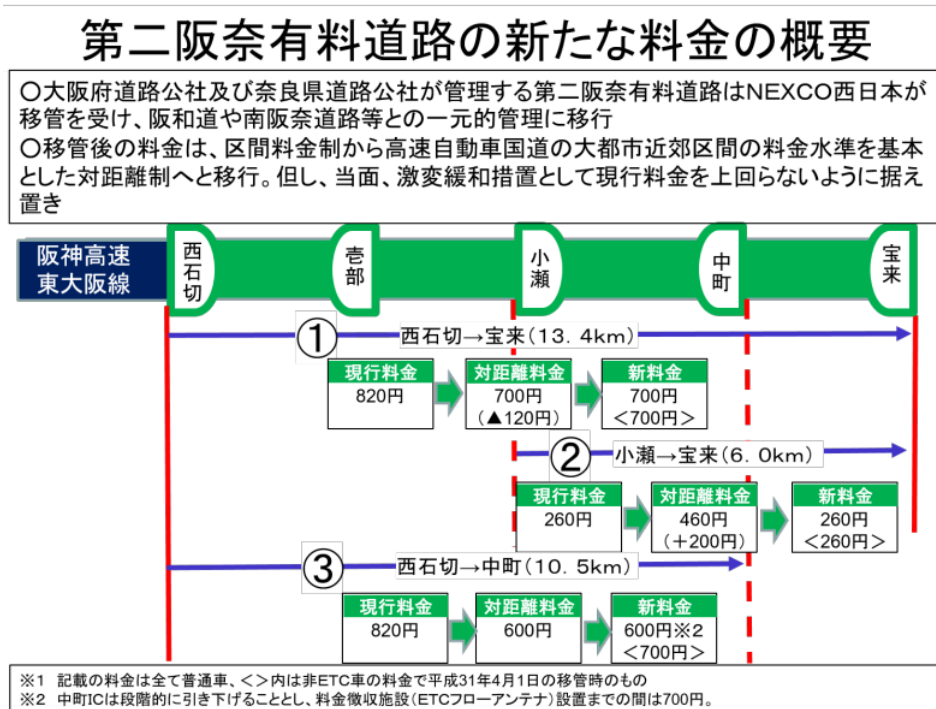
概要	移管前	移管後
事業主体	大阪府道路公社 奈良県道路公社	西日本高速道路(株)
路線名	一般国道308号	一般国道163号 (指定区間)
道路管理者	大阪府・奈良県	国土交通大臣 (近畿地方整備局長に委任)

第二阪奈有料道路の移管概要



6. 第二阪奈有料道路の移管及び新たな料金の概要

平成31年4月1日に第二阪奈有料道路は大阪府道路公社及び奈良県道路公社から西日本高速道路株式会社へ移管され、近畿自動車道や阪和道と連結する会社による一元管理の元で、新たな料金体制となりました。移管後の料金は、区間料金制から高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とした対距離制への移行となりますが、但し、当面、激変緩和措置として現行料金を上回らないように据え置かれました。

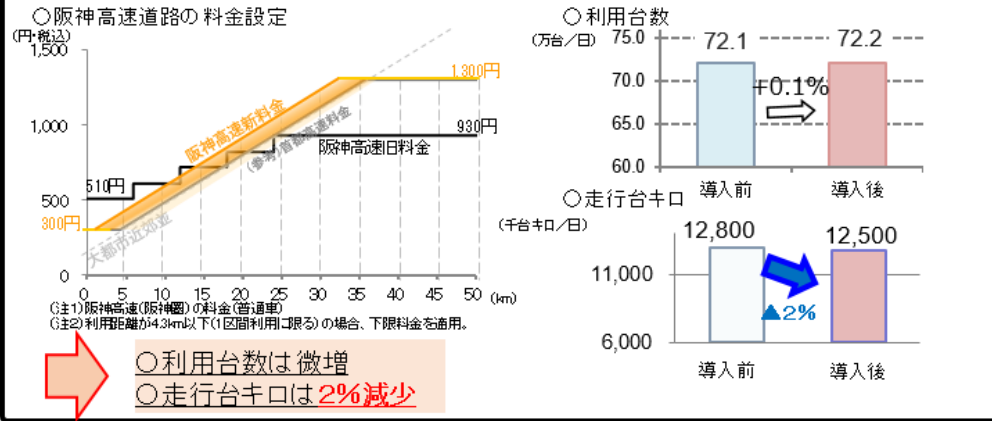


7. 近畿圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況について

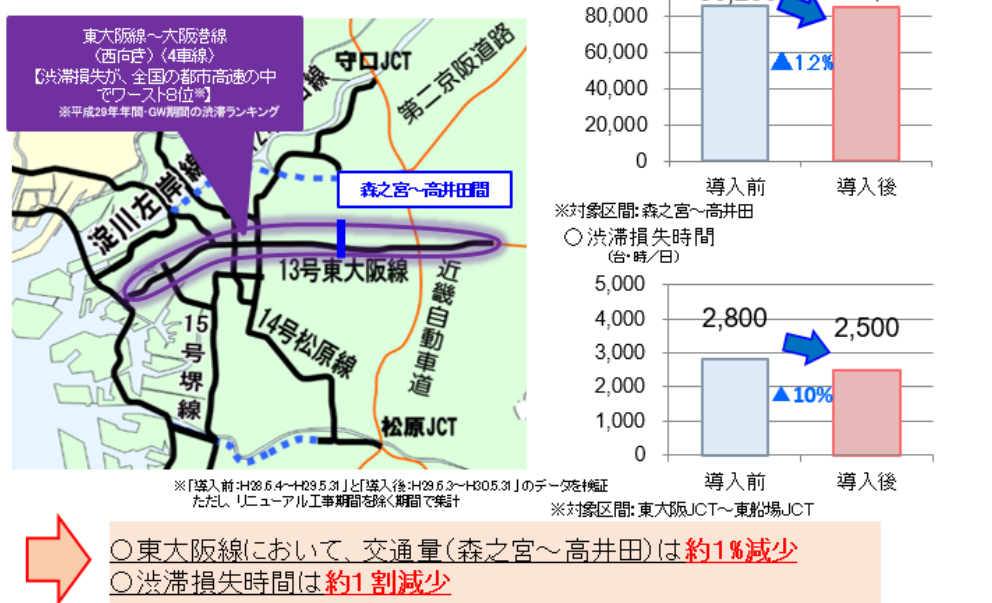
近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体的方針(案)を元に、上記記載の取組が行われました。管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現として平成30年4月の移管(南阪奈有料道路、堺泉北有料道路)及び平成31年4月1日に移管(第二阪奈有料道路、阪神高速京都線)がされましたが、移管に伴う効果等については現時点において取りまとめられたものではありませんので、上記2.で紹介しました平成29年6月の料金体系の整理・統一とネットワーク整備を目的とした新たな高速道路料金導入後の交通状況について、紹介させていただきます。

- ・ 阪神高速においては、利用台数は微増し、走行台キロは2%減少しました。また、東大阪線における交通量(森ノ宮～高井田)は約1%減少し、あわせて渋滞損失時間(東大阪JCT～東船場JCT)は約1割減少しました。
- ・ 料金水準の見直しにより、第二京阪道路の利用台数が平均4%程度増加しました。
- ・ 第二京阪から大阪都心間の経路分担率については、経路によらない同一料金の導入により、守口線の分担率が約2%増加するなど一定の効果が確認されました。

新たな料金導入後の交通状況(阪神高速)



東大阪線の交通状況



料金水準の見直しにより、第二京阪道路の利用が増加

