

近畿圏の料金等について

① 近畿圏の高速道路の現状と主な課題

国土幹線道路部会 中間答申(平成27年7月30日)の概要 <その他>

他の都市圏の料金体系に関する検討

「首都圏料金の賢い3原則」は、我が国の高速道路における今後の料金体系の基本とも考えられることから、首都圏とともに日本経済を牽引する近畿圏や中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進めることが必要である。

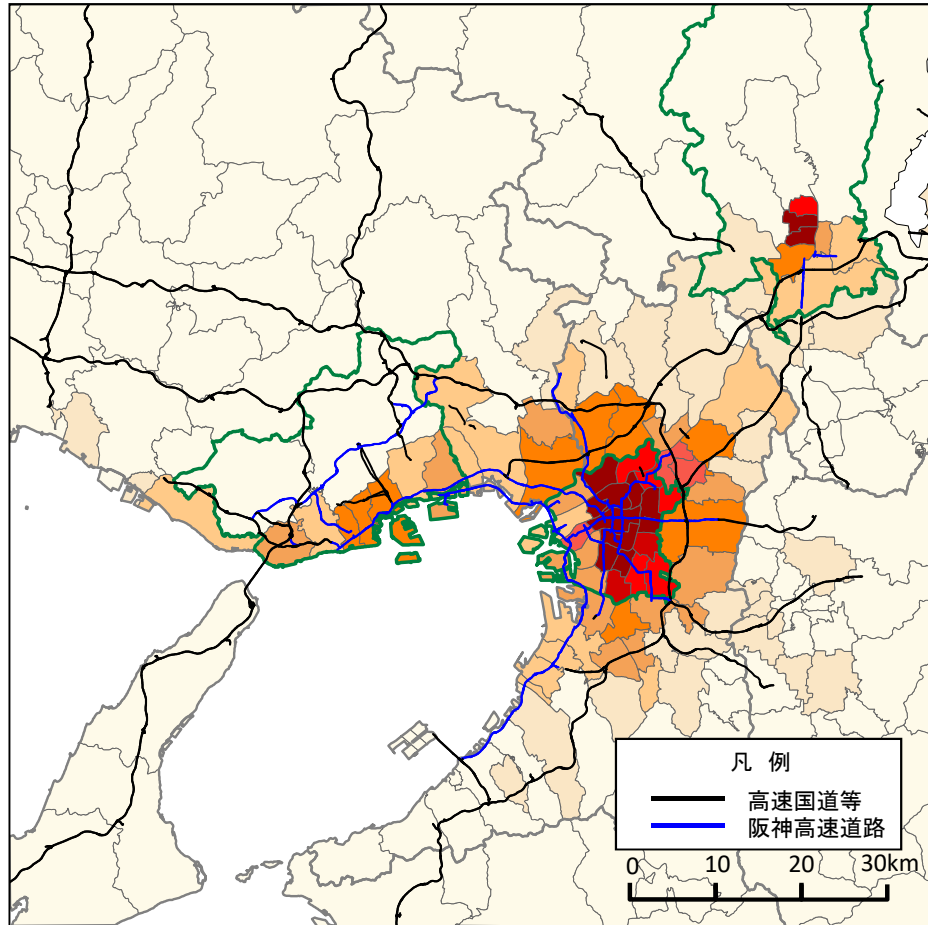
将来の高速道路の利用者負担のあり方

- ・国際競争力の強化や地域活性化等の観点から、料金水準の低減が交通渋滞を引き起こす区間を除き、引き続き、料金の低減に向けた努力を払うべきである。
- ・本部会における議論の中で、今後の維持修繕・更新のための財源の確保について懸念を示す意見が多数あり、
 - ①将来にわたり、高速道路において高いサービスレベルを維持し、必要に応じて機能強化を図りつつ、適切な維持修繕・更新を実施するため、償還満了後も料金を徴収し続けること
 - ②一般道路における大型車対距離課金の導入など、幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方などについて、諸外国における事例も参考に、広く意見を聴取しつつ、税金による負担との関係も含め、これまで以上の課題認識をもって検討すべきである。
- ・整備の経緯から料金を徴収している区間と徴収していない区間が混在している路線や、現在は無料となっているものの、渋滞緩和などの課題を解決するため、利用者負担のあり方について検討が必要な路線については、有料・無料の整理 (例えば、一律低額有料化する、公的支援により有料区間の無料化を図るなど)を検討すべきである。
- ・民営化の経緯から、出資金も含めて建設債務の償還を優先するため、更新事業に関する債務は、その償還が開始されるまで利息に伴い増加するが、有利子債務を厳格に管理しつつ、出資金の償還時期の見直しなどにより、全体として、利用者負担が減少するような対応が必要である。

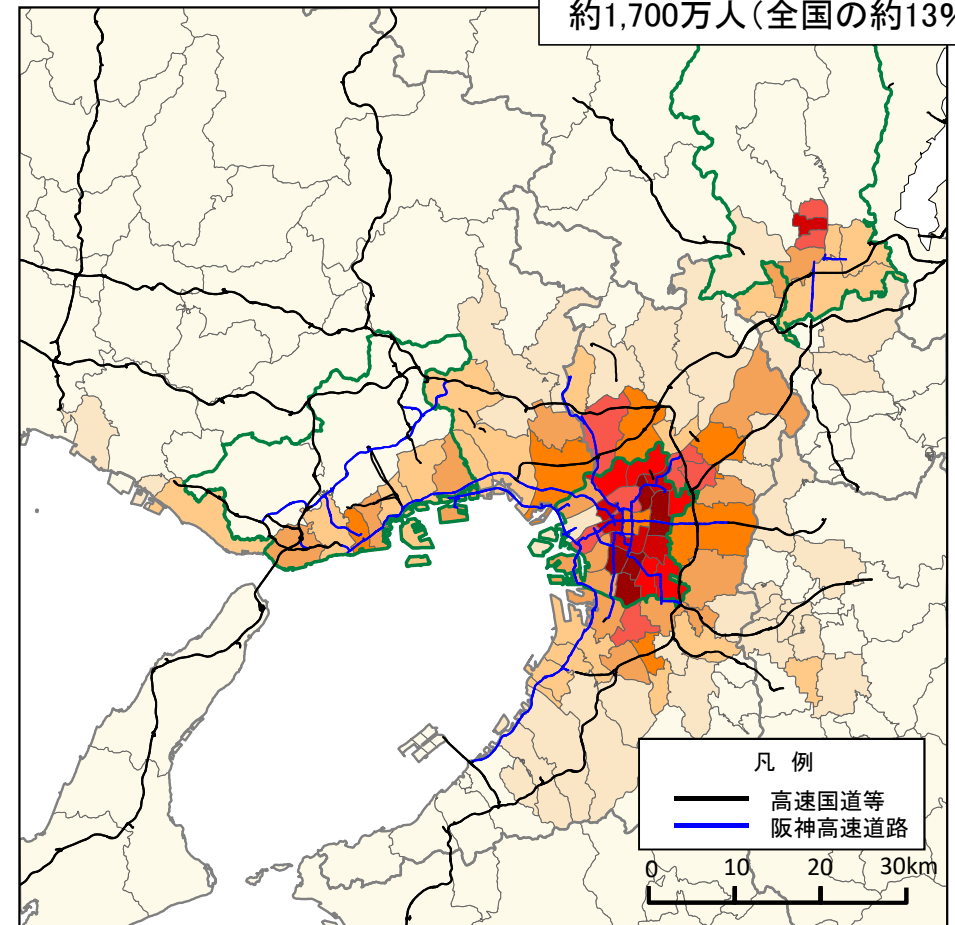
近畿圏の人口分布(昼間・夜間)

○ 近畿圏の人口は、昼間に大阪、京都中心部に集中し、夜間はその郊外にも多く分布

■ 昼間



■ 夜間



近畿圏(2府1県)の人口は
約1,700万人(全国の約13%)

凡例(市町村毎の人口密度)

~20人/ha	100~120人/ha
20~40人/ha	120~140人/ha
40~60人/ha	140~160人/ha
60~80人/ha	160人/ha ~
80~100人/ha	

出典:国勢調査(H22)

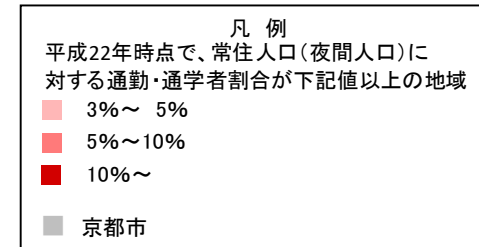
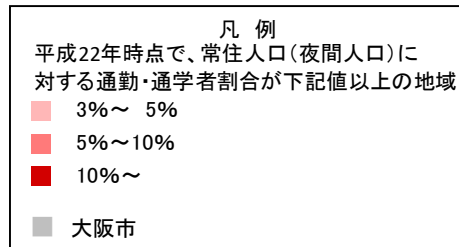
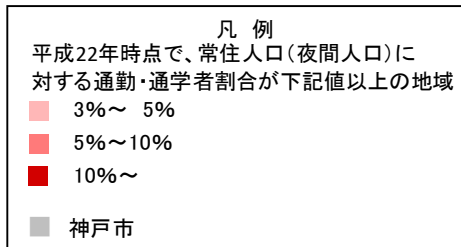
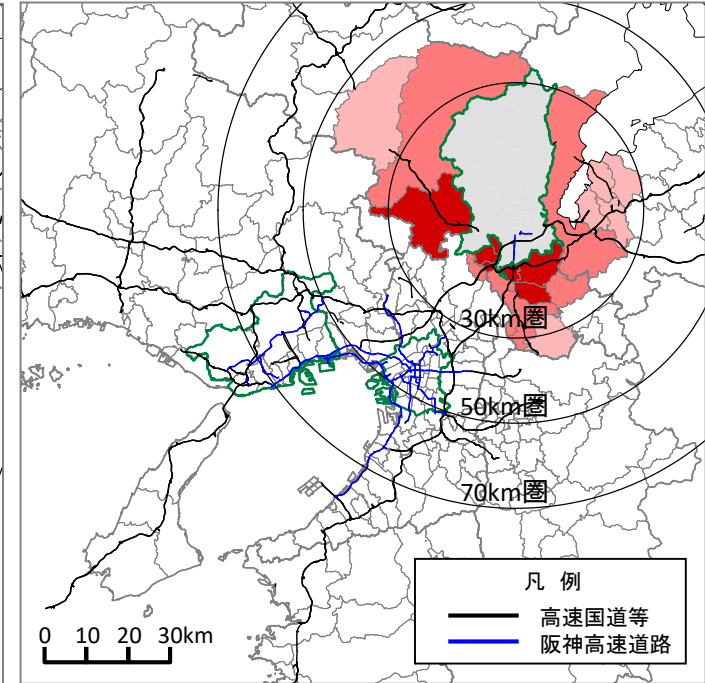
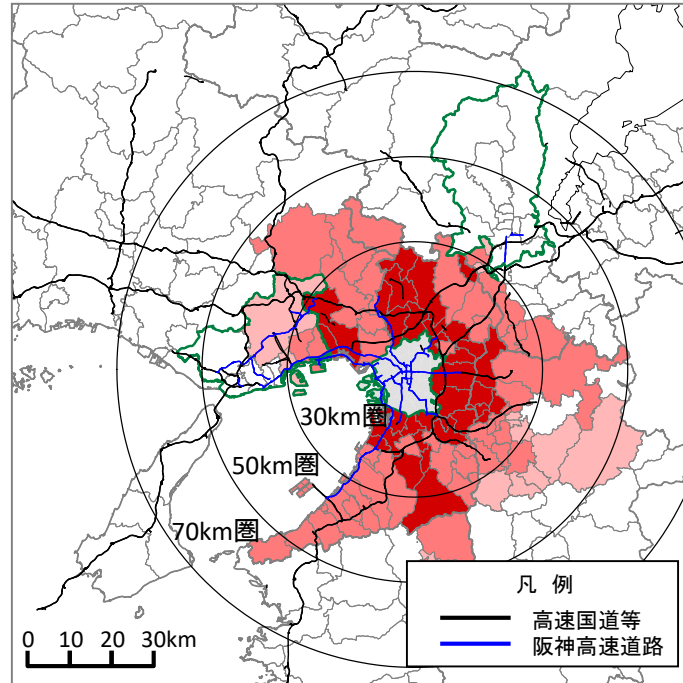
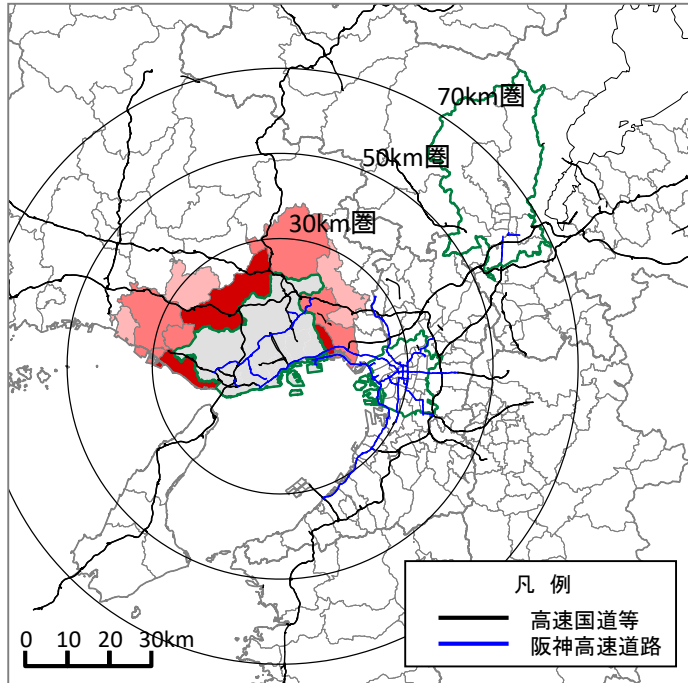
近畿圏の通勤・通学圏域

○大阪、神戸、京都の周辺地域が相互に重複する形で通勤・通学圏域を形成

■神戸市（人口:約154万人）

■大阪市（人口:約267万人）

■京都市（人口:約147万人）



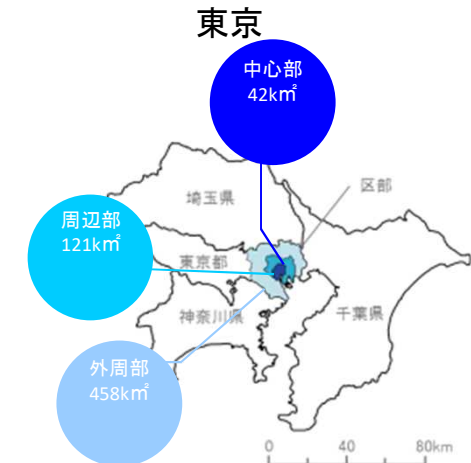
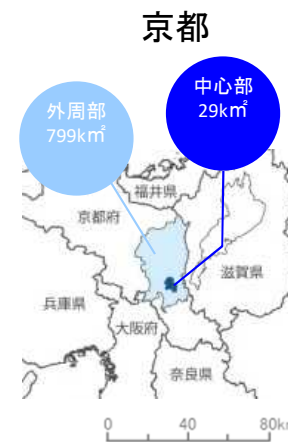
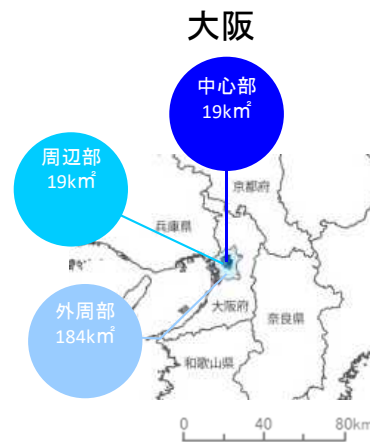
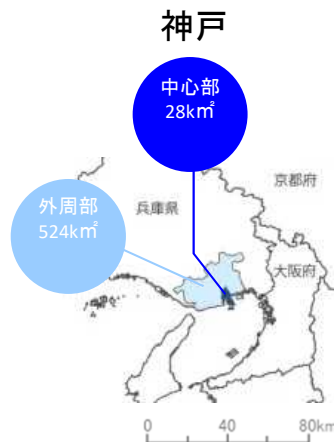
出典: 国勢調査(H22)

※ 各都市の人口は常住人口(夜間人口)を記載

近畿圏の各都市の昼夜間人口

○ 諸外国の主要都市に比べて大阪中心部の昼夜率は高い

		神戸	大阪	京都	東京	ロンドン	パリ	ニューヨーク
昼間	中心部	97	442	155	596	285	151	327
	周辺部		253		185	97		
	外周部	25	120	14	54	29	45	17
夜間	中心部	44	98	107	89	106	215	267
	周辺部		148		158	114		
	外周部	27	119	15	146	64	67	85
中心部の昼夜率 (昼間/夜間)		2.2倍	4.5倍	1.4倍	6.7倍	2.7倍	0.7倍	1.2倍



出典(神戸・大阪・京都・東京)

:平成22年国勢調査(神戸・大阪・京都:昼夜間人口、東京:夜間人口)
:東京都統計年鑑 平成18年事業所・企業調査結果(東京:昼間就業人口)

出典(ロンドン):2010 Mid-Year Population Estimates(夜間人口)

:NOMIS Official Labor Market Statistics(昼間就業人口)

出典(パリ):Institut National de la Statistique et des Études Économiques, Chiffres clés sur un territoire

出典(ニューヨーク):US Census Bureau, State & County QuickFacts

近畿圏の交通特色(人流)

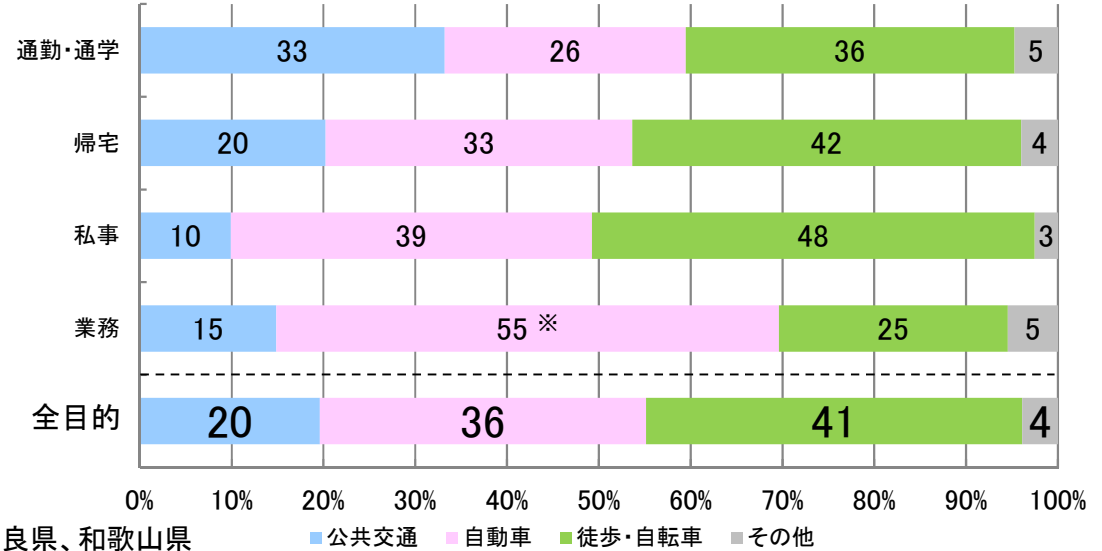
○目的別交通手段で見ると約4割が自動車による移動

■ 近畿圏全体の移動目的分担率



出典:平成22年近畿圏パーソントリップ調査
対象地域:全域:大阪府、一部:滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県

■ 近畿圏全体の目的別交通手段分担率

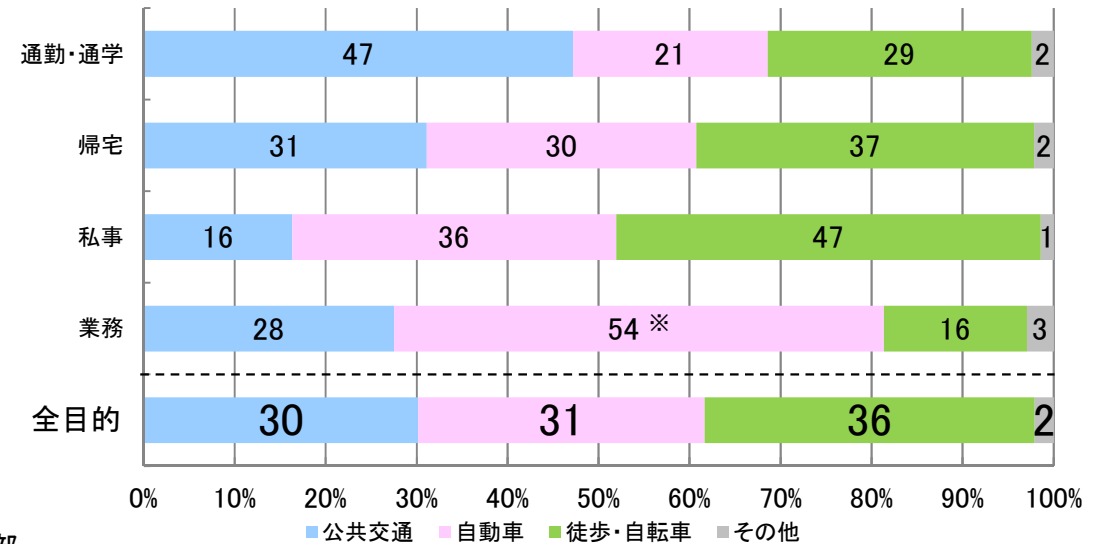


(参考)首都圏全体の移動目的分担率



出典:平成20年東京都市圏パーソントリップ調査
対象地域:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、茨城県南部

(参考)首都圏全体の目的別交通手段分担率

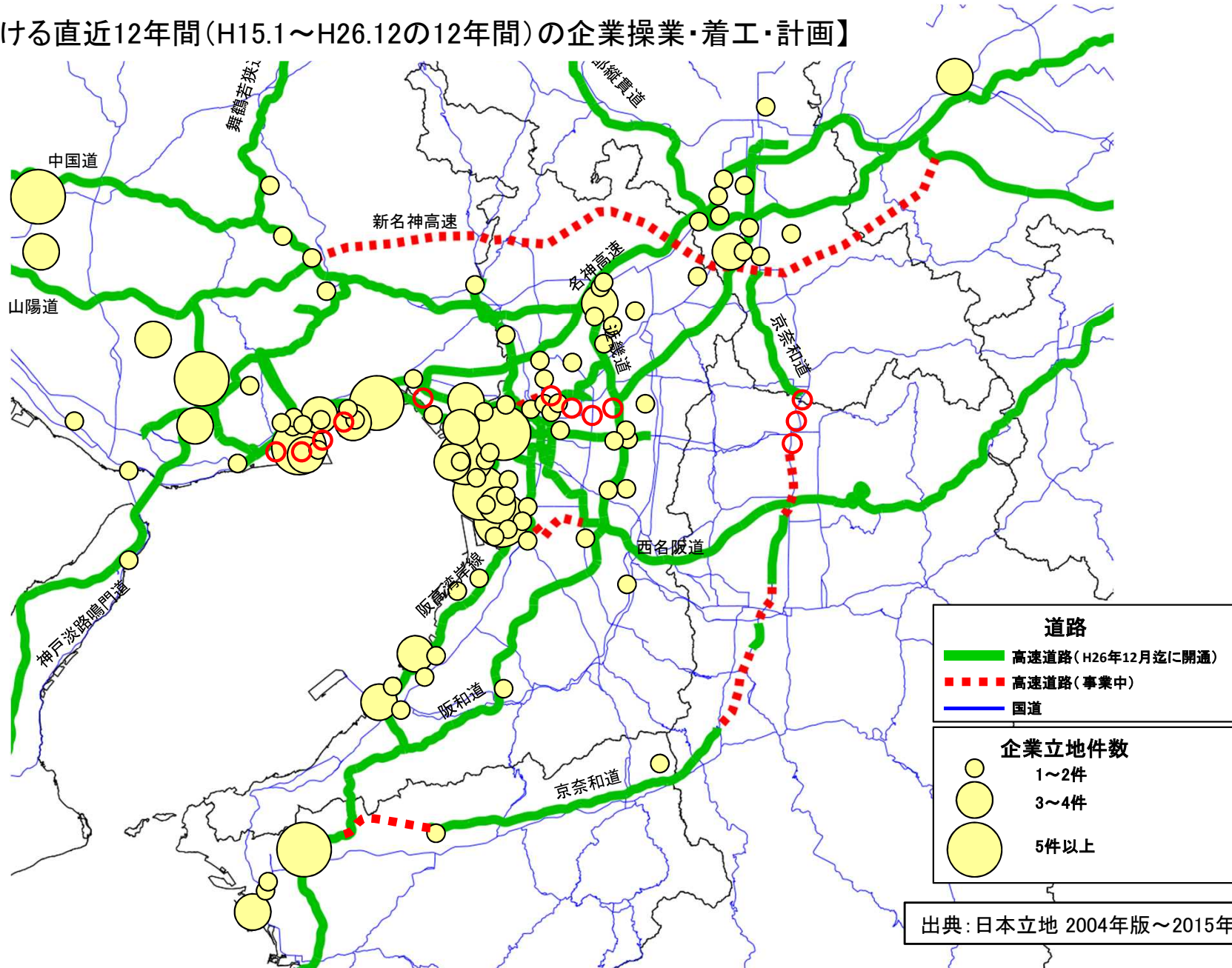


※貨物車を含む

近畿圏の物流施設の近年の立地状況

○ 物流施設は、近年、阪神臨海部に加えて、名神高速等の高速道路沿線に新規立地

【近畿圏における直近12年間(H15.1～H26.12の12年間)の企業操業・着工・計画】



近畿圏ネットワーク整備の経緯

昭和27年 有料道路制度を導入(単独採算制) ※事業主体は国・都道府県・市町村

昭和31年 公団による建設方式を採用 ※昭和32年 名神高速(栗東～西宮)着手(近畿圏初の高速道路事業着手)

※昭和37年 阪神高速環状線着手(阪神高速道路初の事業着手)



- 大阪中心部ネットワーク
- 大阪国際空港アクセス
- 名神・神戸線・第二神明直結

高速国道等 : 名神高速、中国道(吹田～宝塚)、近畿道(吹田～門真)
第二神明道路、西名阪道路(松原～天理)
阪神高速 : 環状線、神戸線(月見山～西宮)、池田線、守口線、堺線、西大阪線 等

昭和45年 大阪万博開催(S45.3.14～9.13)
(昭和47年 高速自動車国道にプール制導入)



- 中国道と名神が直結
- 西名阪と阪神高速が直結

高速国道等 : 中国道(宝塚～)、近畿道(門真～東大阪北) 等
阪神高速 : 神戸線(完成)、松原線、大阪港線(信濃橋～阿波座) 等
公社有料 : 新神戸トンネル※ 等 ※平成24年に阪神高速道路へ移管

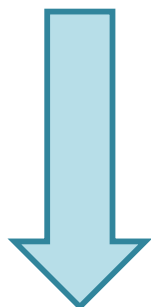
昭和56年 大阪・神戸間が直結



- 阪和道・関空道が関空に直結
- 大阪・神戸から関空が直結

高速国道等 : 近畿道(東大阪北～松原)、阪和道(松原～海南)、関空道 等
阪神高速 : 大阪港線(完成)、湾岸線(六甲アイランド北～りんくう) 等
公社有料 : 堺泉北有料道路 等

平成6年 関西国際空港開港(H6.9.4)
(平成7年 阪神淡路大震災発災(H7.1.17))



- 阪神高速の神戸周辺ネットワーク拡大(本四等と接続)
- 大阪・奈良間の直結
- 京都・大阪間の直結

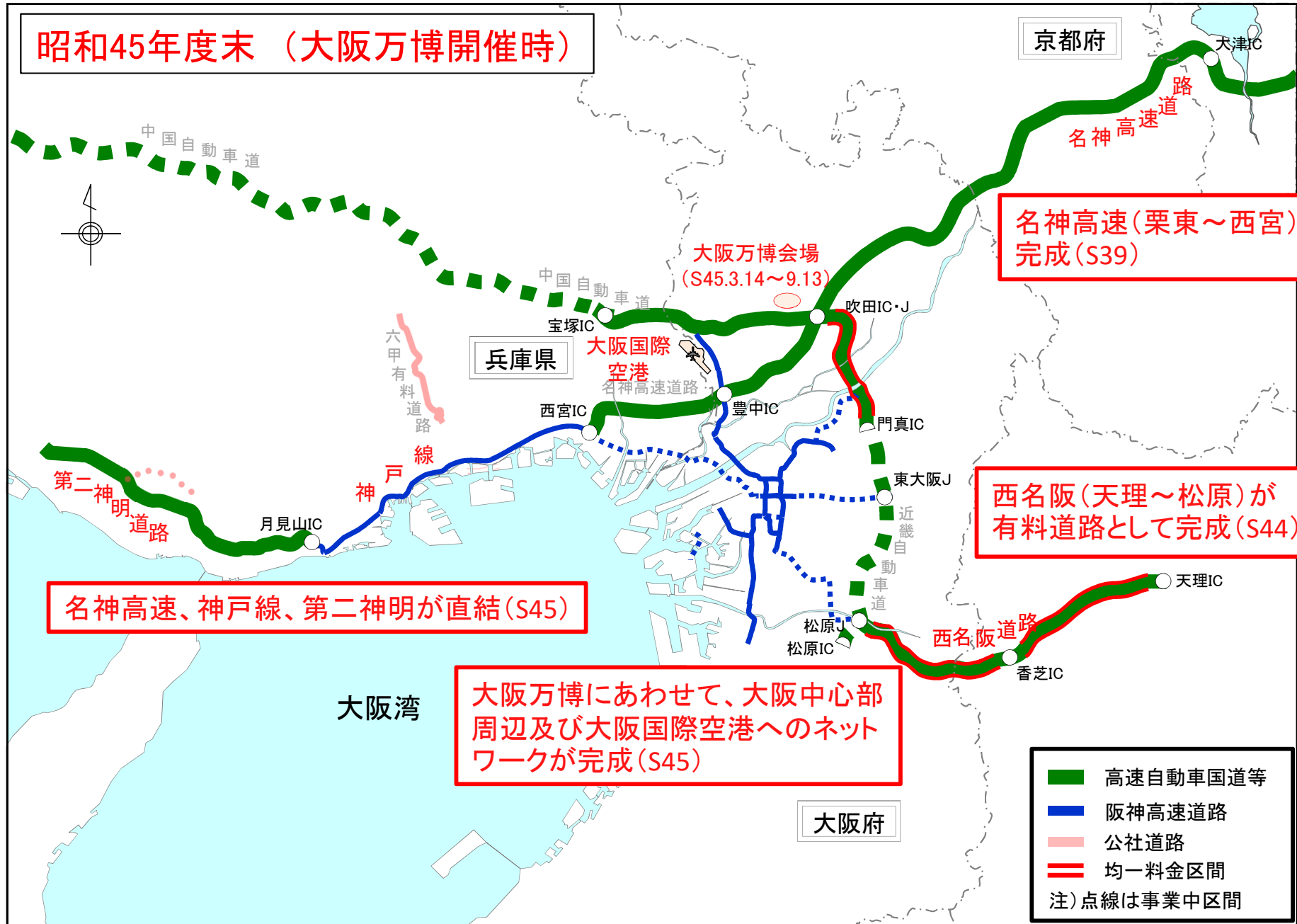
高速国道等 : 南阪奈道路、第二神明道路、第二京阪道路(完成) 等
阪神高速 : 東大阪線(完成)、北神戸線(完成)、神戸山手線(白川～神戸長田)
京都線(油小路線、新十条通、斜久世橋)、淀川左岸線(I期) 等
公社有料 : 第二阪奈有料道路、南阪奈有料道路

- 阪神高速(阪神圏)が均一料金制から対距離制に移行(H24.4.1～)

<現在>

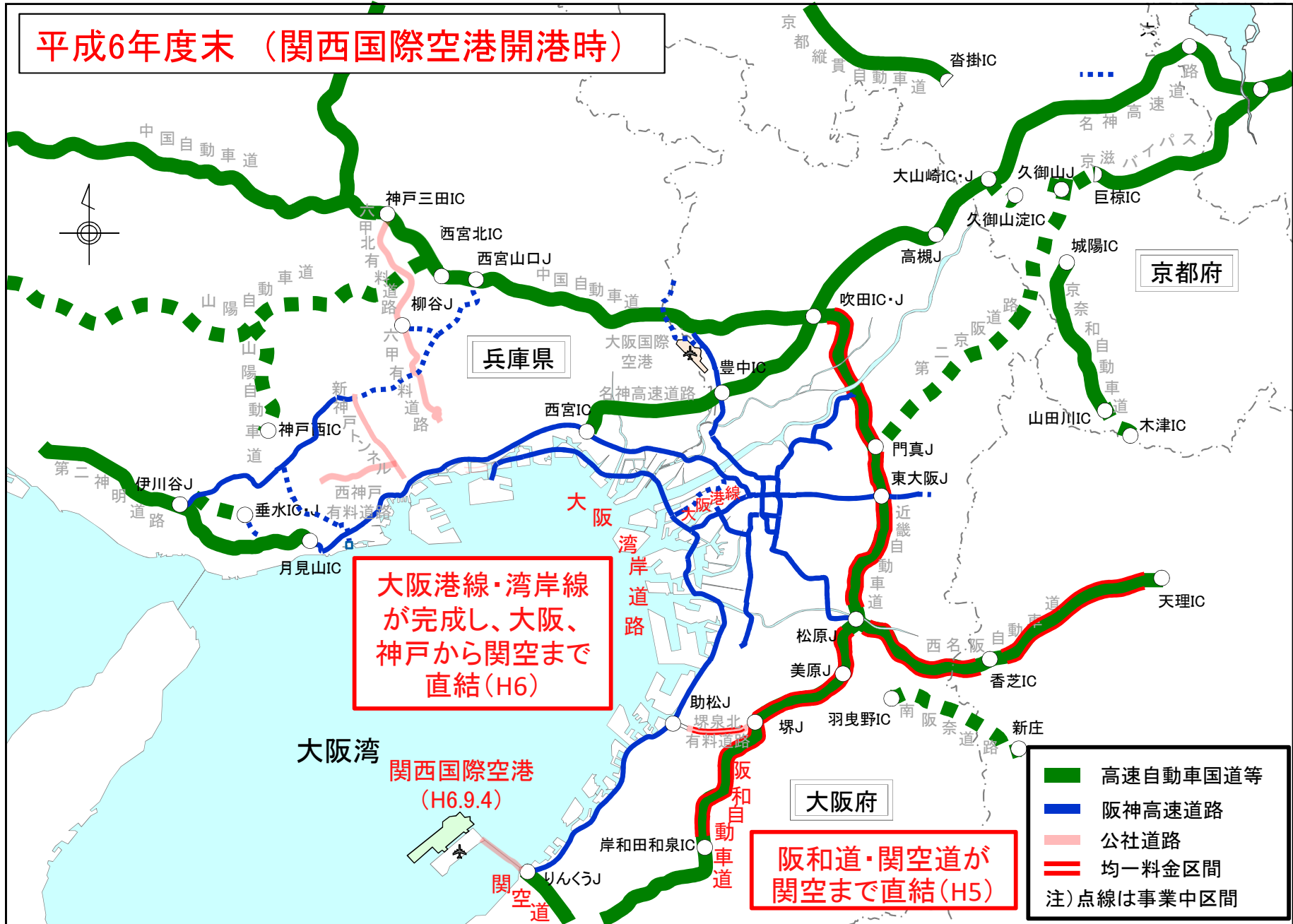
青字:均一料金区間

近畿圏ネットワーク図(昭和45年)



近畿圏ネットワーク図(平成6年)

平成6年度末 (関西国際空港開港時)



大阪港線・湾岸線が完成し、大阪、神戸から関空まで直結(H6)

阪和道・関空道が関空まで直結(H5)

近畿圏ネットワーク図(現在)

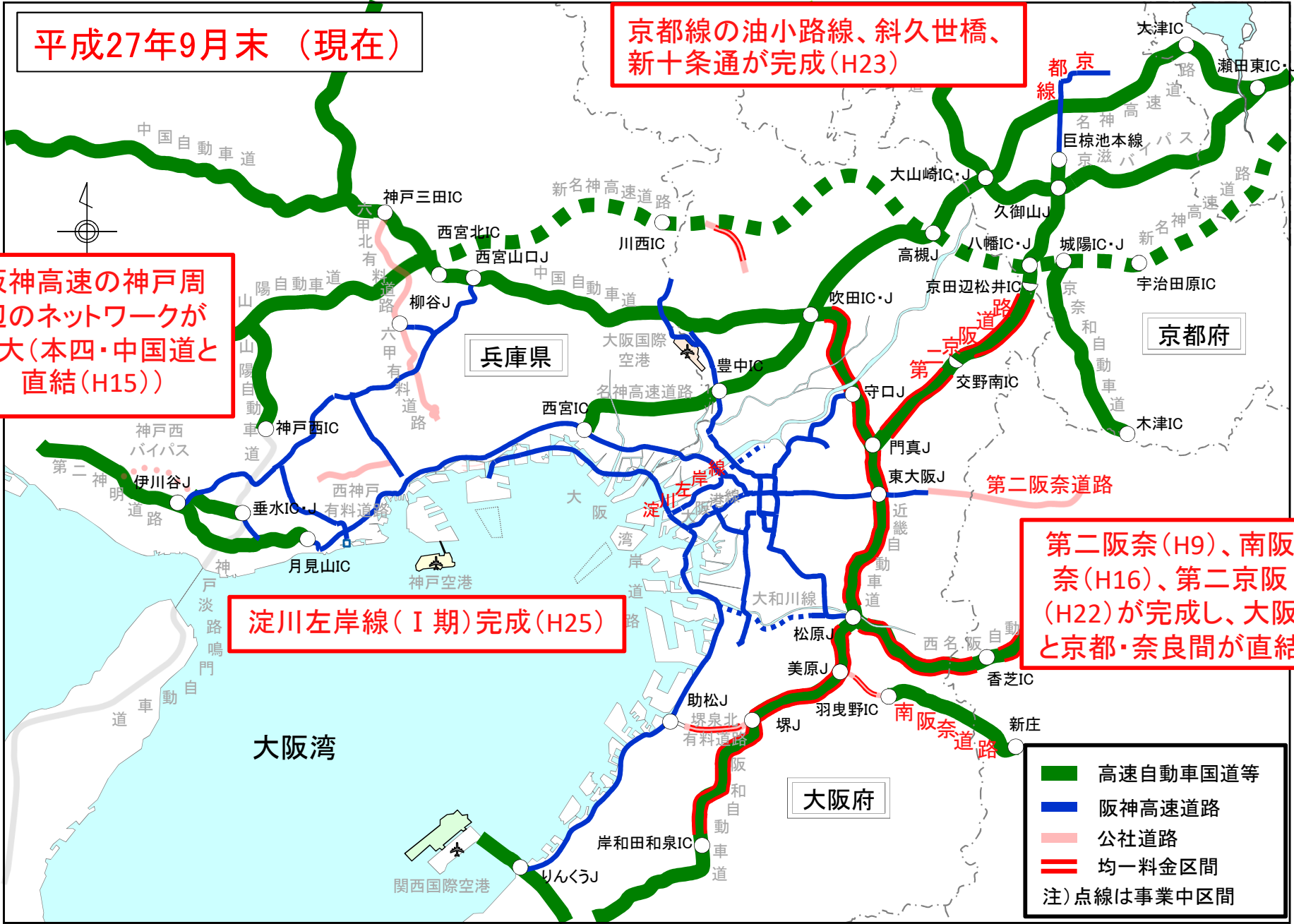
平成27年9月末 (現在)

京都線の油小路線、斜久世橋、
新十条通が完成(H23)

阪神高速の神戸周
辺のネットワークが
拡大(本四・中国道と
直結(H15))

淀川左岸線(Ⅰ期)完成(H25)

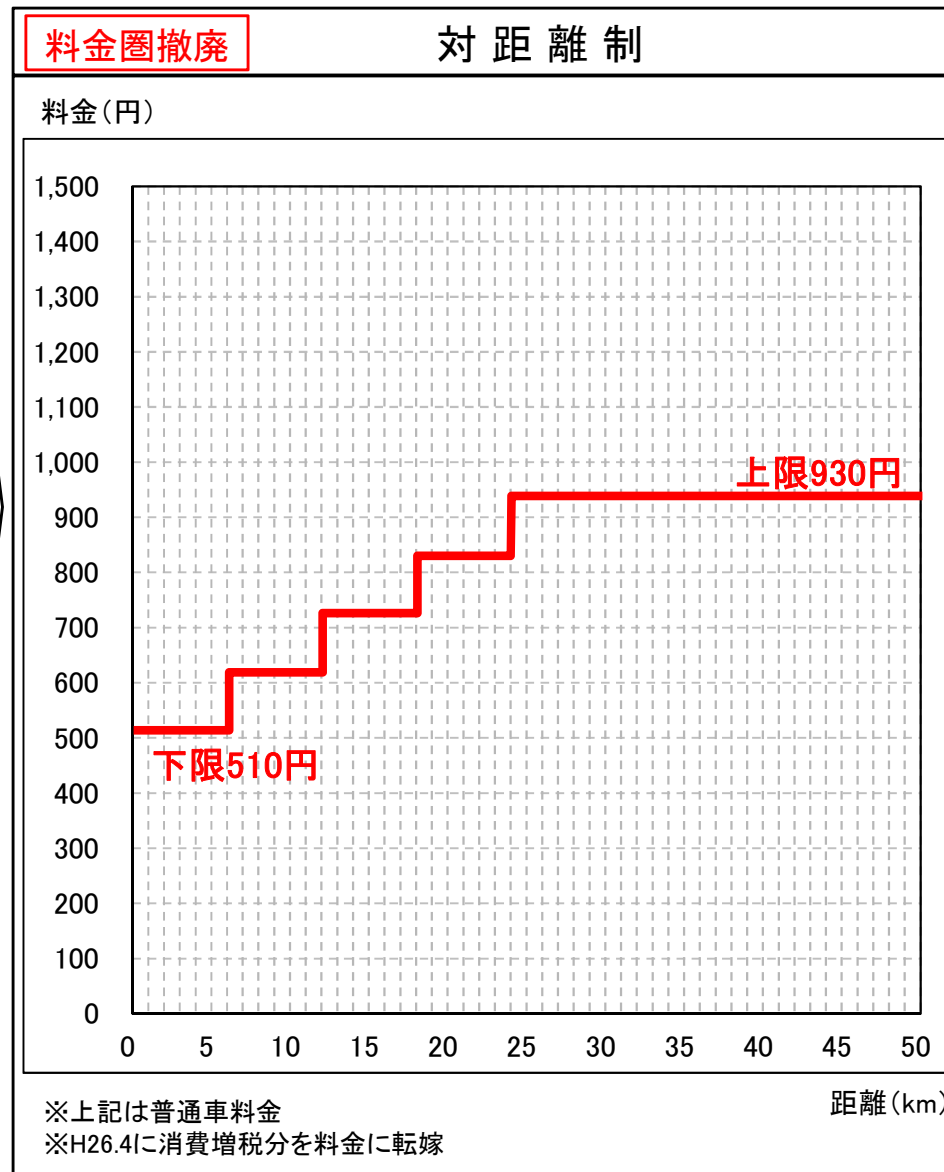
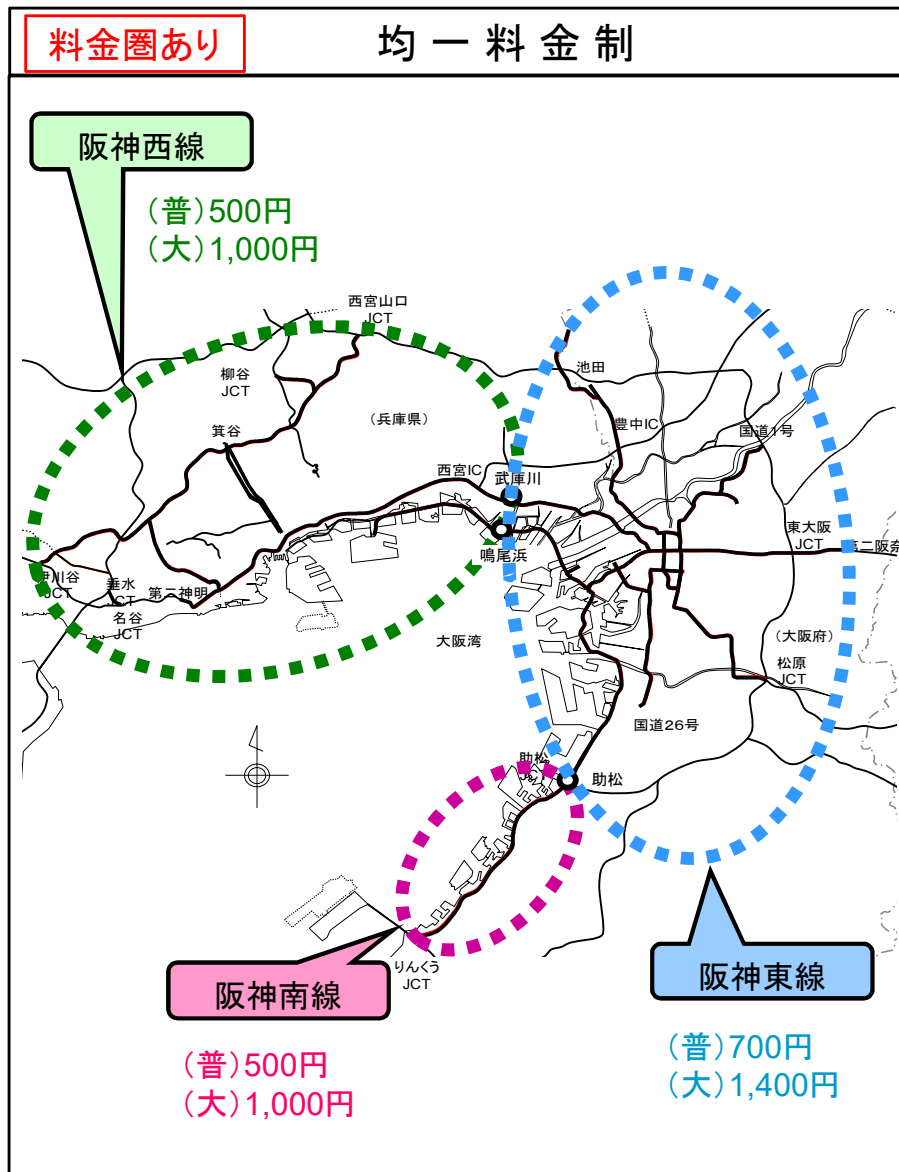
第二阪奈(H9)、南阪
奈(H16)、第二京阪
(H22)が完成し、大阪
と京都・奈良間が直結



- 高速自動車国道等
- 阪神高速道路
- 公社道路
- 均一料金区間
- 注) 点線は事業中区間

阪神高速の現行の料金体系

○ 平成24年1月、均一料金制から距離別料金制へ移行、料金圏を撤廃



阪神高速の主な料金割引

○ 以下の割引について、平成28年度末まで継続

《阪神圏》

① NEXCO・本四との乗継割引

※乗継対象箇所
 豊中IC、松原JCT、東大阪JCT、西宮JCT、月見山(第二神明)、西宮山口JCT、布施畑JCT、伊川谷JCT、りんくうJCT

阪神高速の利用距離が6km以下の出入口まで
 普通車 ▲100円

② 西線内々利用割引

6km超の内々利用に適用
 普通車 ▲100円～▲110円

③ 端末区間割引

池田線 普通車310円
 (通勤時間帯 普通車150円)
 西大阪線 普通車210円
 (早朝深夜 普通車100円)
 東大阪線 普通車210円

環境ロードプライシング割引

* 平成29年度以降も継続

④ 物流事業者向け割引 (大口・多頻度割引)

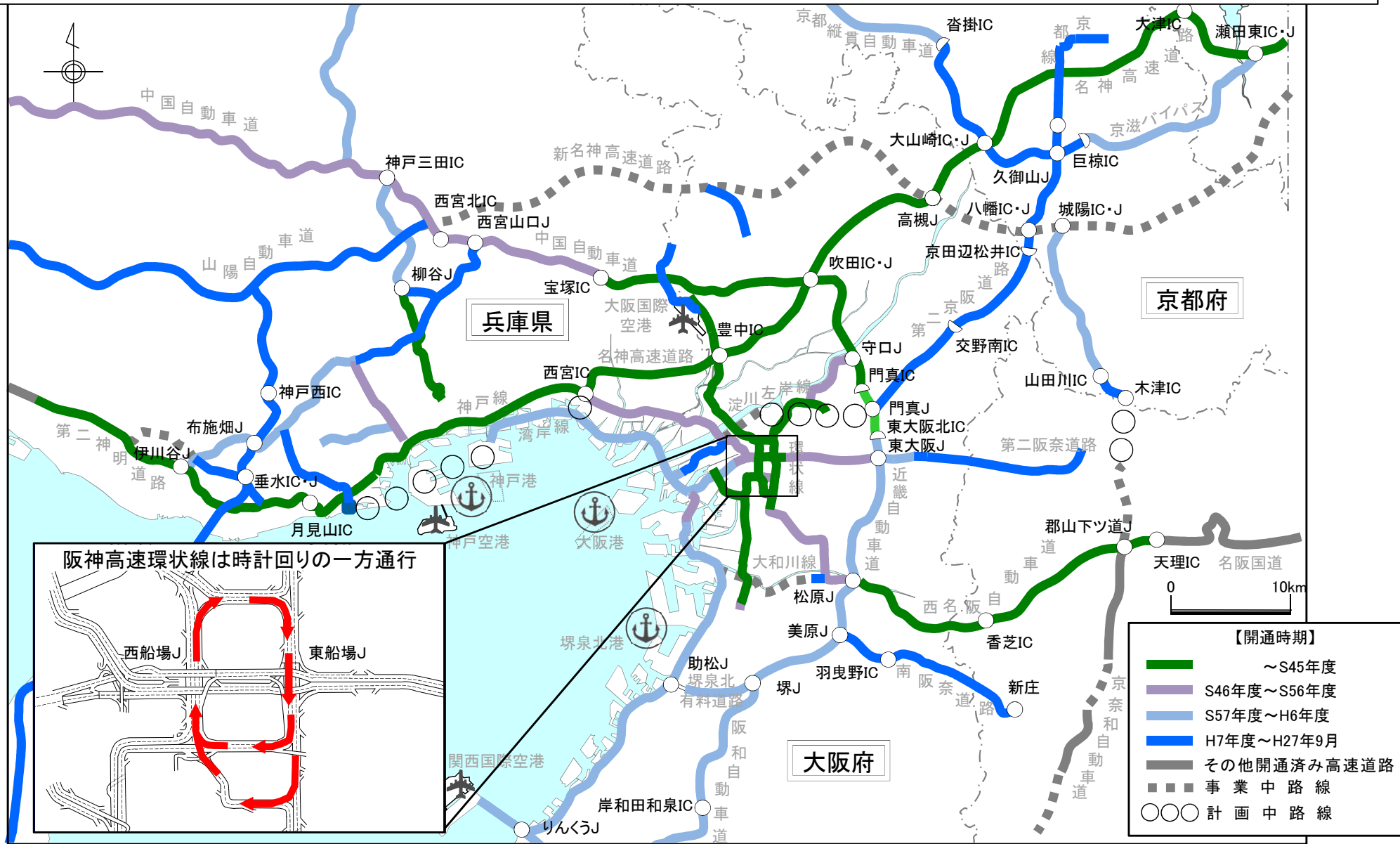
・車両単位割引最大20%割引
 ・契約単位割引10%割引

* 平成29年度以降も一部継続
 (車両単位割引最大13%割引)

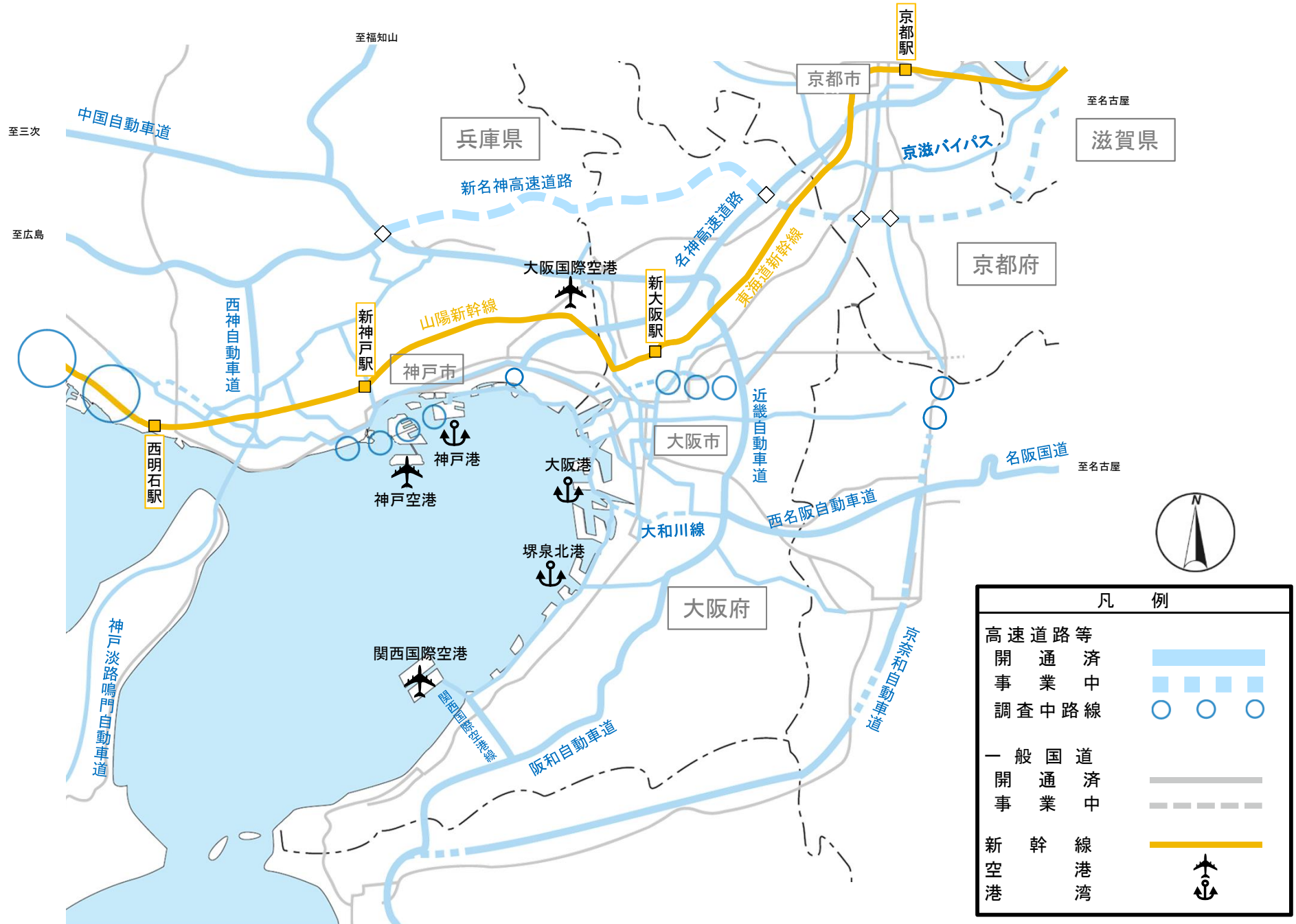
※障がい者割引、路線バス割引は継続
 ※普通車の料金

近畿圏の高速道路ネットワークの概況

- 東西方向、南北方向に広域的なネットワークが存在(名神、中国道、近畿道、阪和道)
- 大阪、神戸を中心にネットワークが形成されているものの、大阪湾岸部と内陸部の連携強化、神戸市内の湾岸部の機能強化が進んでいない状況



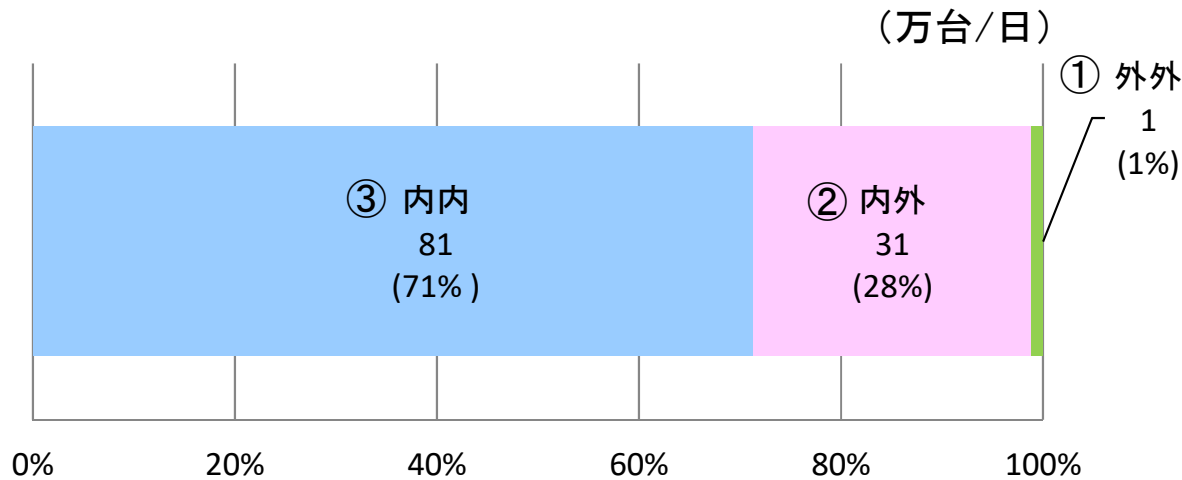
近畿圏における交通ネットワークの概況



近畿圏における高速道路の利用交通の全体像

○ 近畿圏内の高速道路の利用交通は約113万台／日

近畿圏内 (約113万台/日)

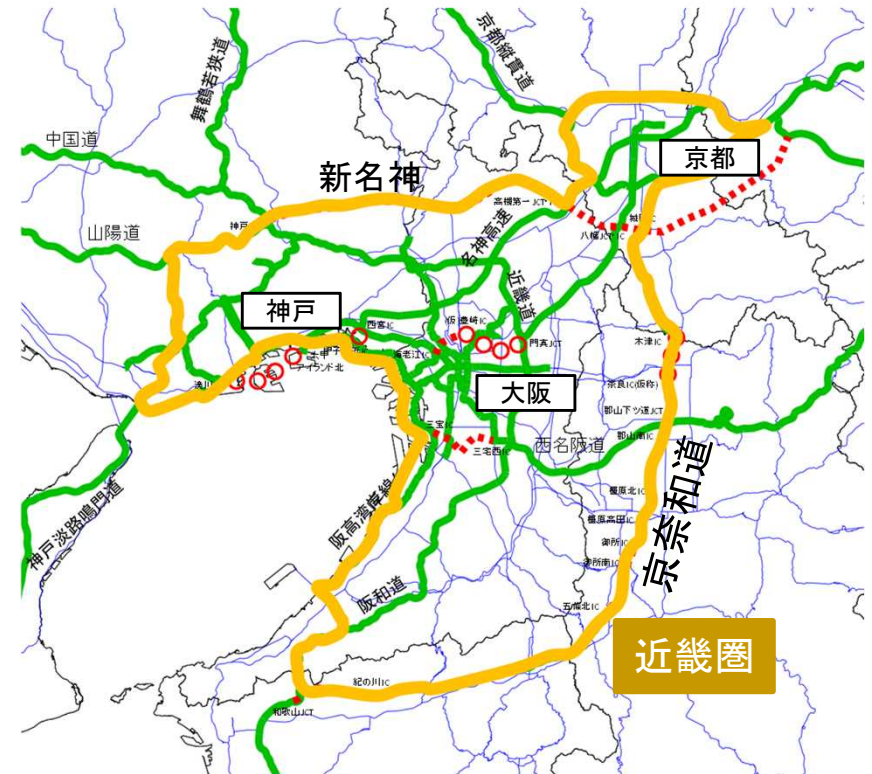


(内内) 近畿圏内で乗降する交通

(内外) 近畿圏内で乗り外側で降りる交通、
または外側で乗り近畿圏内で降りる交通

(外外) 近畿圏外で乗降し、近畿圏を通過する交通

【(参考)近畿圏の範囲】

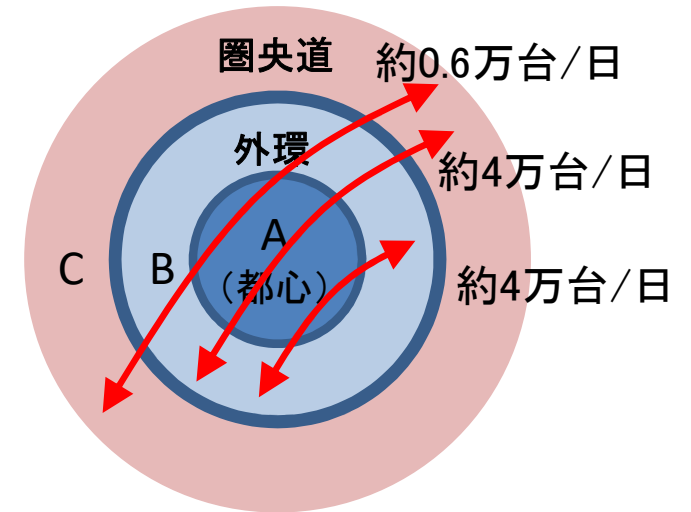


(参考) 首都圏の交通流動について

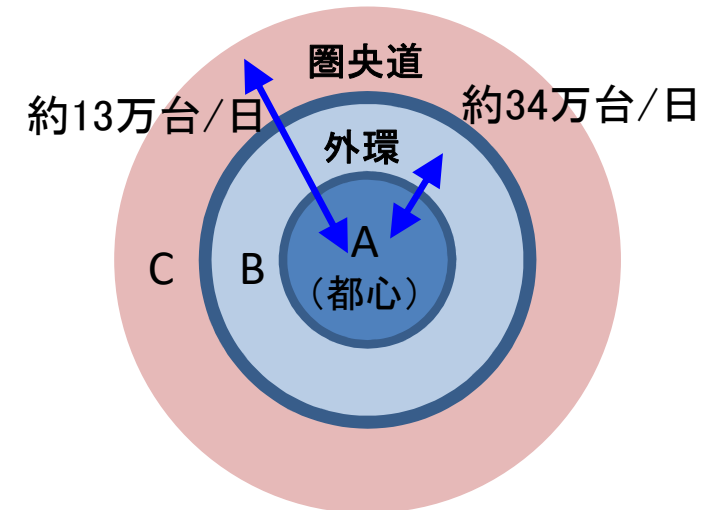
- 首都圏内の高速道路の利用交通は、約178万台/日
- このうち、都心通過交通は約9万台/日、都心流入・流出交通は約47万台/日

到着 \ 出発	Aゾーン: 外環内側(都心)	Bゾーン: 外環と圏央道の間	Cゾーン: 圏央道の外側
Aゾーン: 外環内側(都心)	約32万台/日	約18万台/日	約7万台/日
Bゾーン: 外環と圏央道の間	約16万台/日	約60万台/日 うち都心通過 約4万台/日	約19万台/日 うち都心通過 約2万台/日
Cゾーン: 圏央道の外側	約6万台/日	約19万台/日 うち都心通過 約2万台/日	約1万台/日 うち外環内側 通過 約0.6万台/日

① 都心通過交通 約9万台/日



② 都心流入・流出交通 約47万台/日



※ 混雑度が大きい外環の内側を都心として整理
 ※ ETCデータ(H26.11)

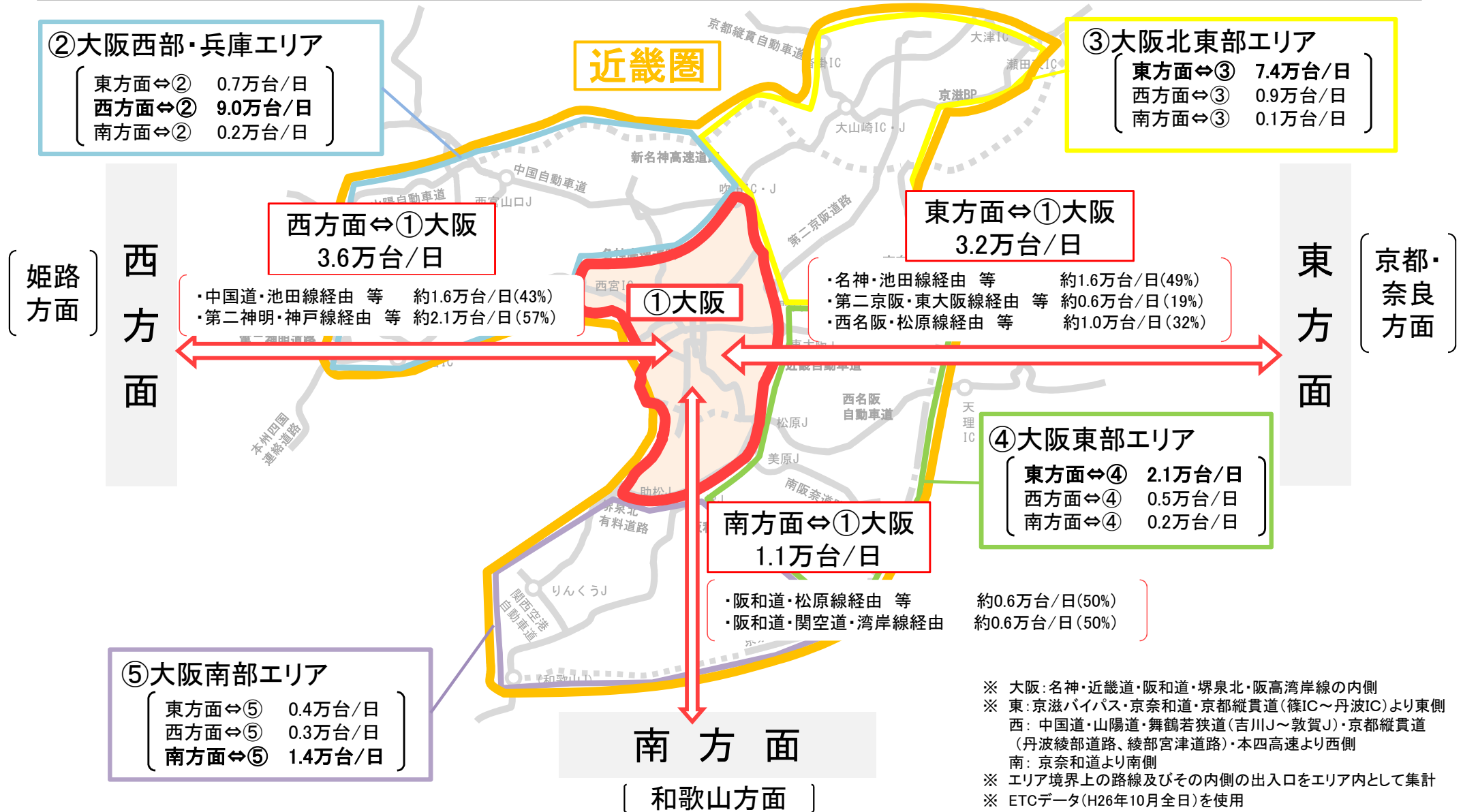
近畿圏の交通流動と利用経路の特性①（外外交通）

- 外外交通は、約1万台/日
- 近畿圏の外外交通は、名神高速・中国道経由等、大阪を通過しない利用が大半



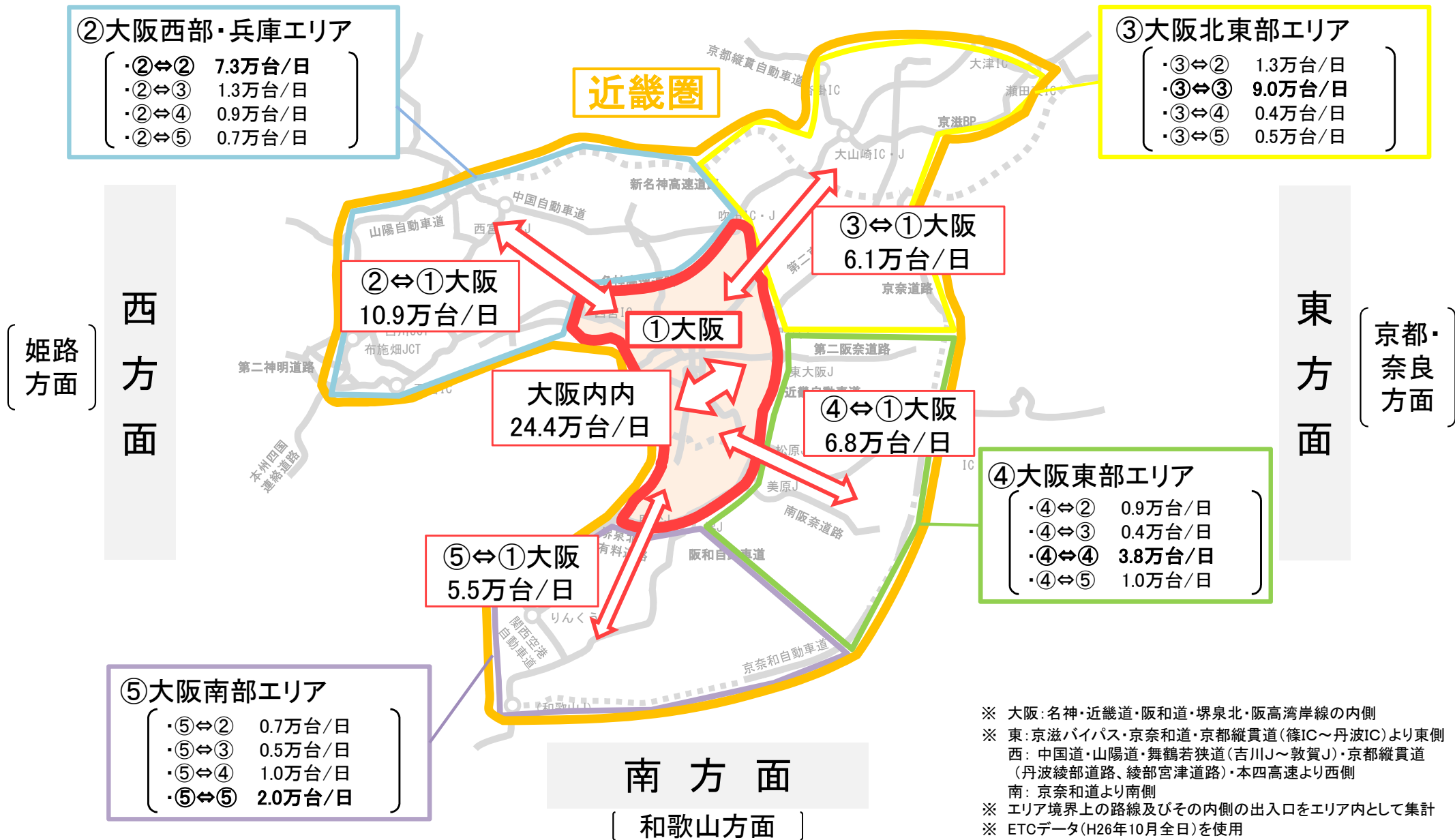
近畿圏の交通流動と利用経路の特性②（内外交通）

- 内外交通は、約31万台/日
- うち大阪発着の交通は約8万台/日、各路線で交通を分担して、大阪に流入
- 東方面⇔③、西方面⇔②等が大半を占め、大阪を跨ぐ交通が少ない



近畿圏の交通流動と利用経路の特性③(内内交通)

- 内内交通は約81万台/日
- うち大阪発着の交通は約54万台/日



近畿圏の高速道路の主な交通集中箇所

- 広域的なネットワークである名神、中国道において、渋滞箇所が存在
- 阪神高速においても、大阪市、神戸市周辺に渋滞箇所が集中

中国道 宝塚トンネル付近（上り）〈6車線〉

渋滞損失が、ネクソコ各社が管理する
全国の高速道路の中でワースト4位

阪神高速の渋滞

- 平均旅行速度20km/h以下
- 平均旅行速度40km/h以下

高速道路の渋滞

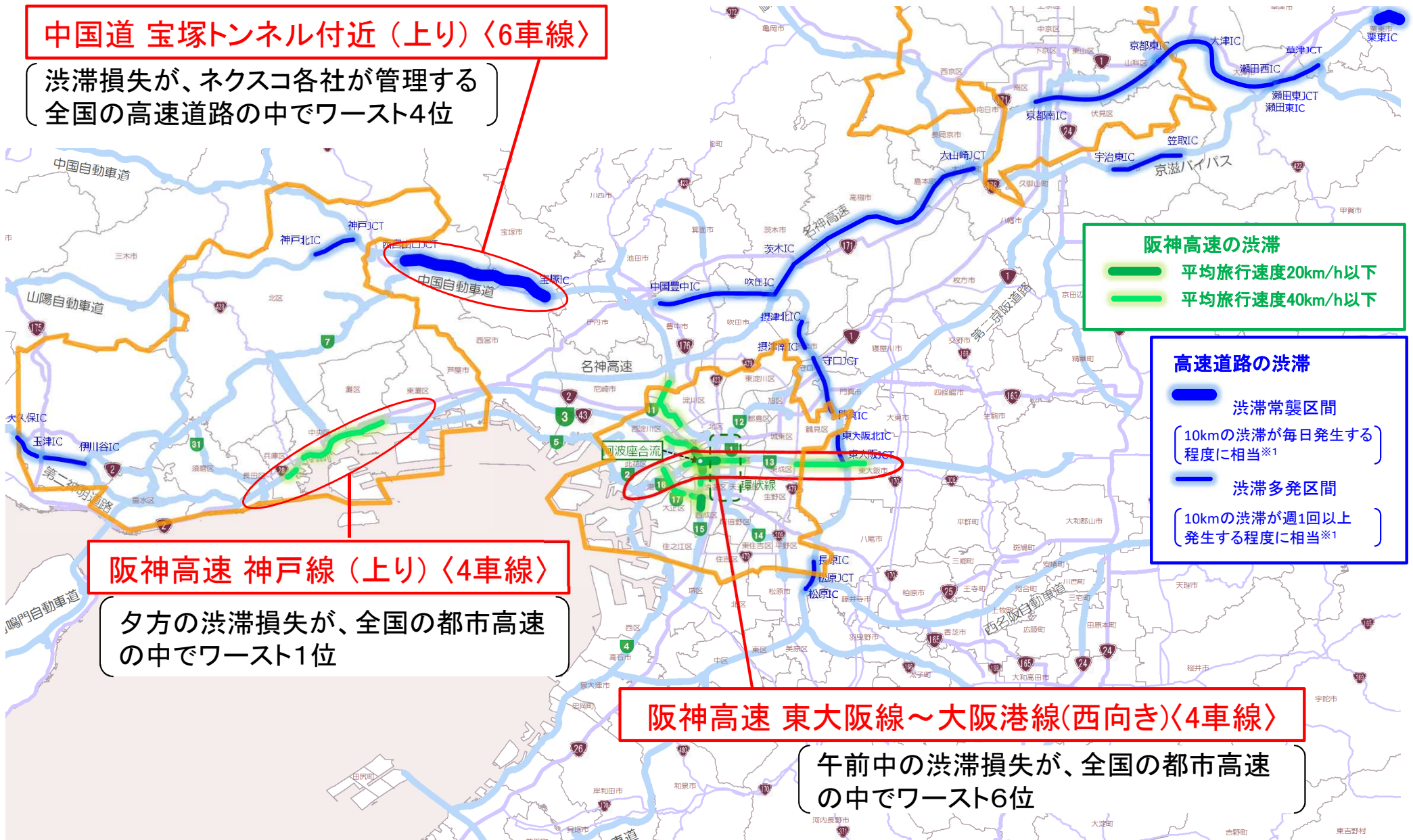
- 渋滞常襲区間
〔10kmの渋滞が毎日発生する程度に相当※1〕
- 渋滞多発区間
〔10kmの渋滞が週1回以上発生する程度に相当※1〕

阪神高速 神戸線（上り）〈4車線〉

夕方の渋滞損失が、全国の都市高速
の中でワースト1位

阪神高速 東大阪線～大阪港線(西向き)〈4車線〉

午前中の渋滞損失が、全国の都市高速
の中でワースト6位



阪神高速 神戸線の渋滞の状況

○ 神戸線(深江～月見山、上り)の夕方の渋滞損失は、全国の都市高速の中で1番多い

都市高速(首都圏、阪神圏)のkm当り渋滞損失 TOP5 (平日休日計・夕方(16～18時台))

順位	路線名	渋滞損失額 (億円/km)	区間延長
1	阪神高速 神戸線(上り) 第二神明→神戸都心→深江	1.23	約18km
2	首都高速 渋谷線+都心環状線(上り) 東名高速→皇居→両国	1.16	約25km
3	首都高速 渋谷線+都心環状線(下り) 両国→皇居→東名高速	1.16	約25km
4	首都高速 6号線(三郷線+向島線、上り) 常磐道→隅田川沿い→両国	1.08	約19km
5	首都高速 新宿線+都心環状線(下り) 日本橋兜町→東京タワー→霞ヶ関→中央道	1.06	約25km

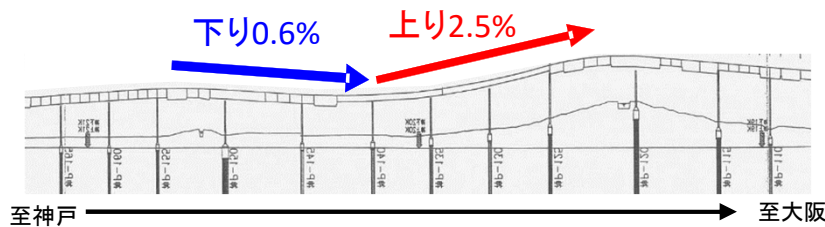
指標算出条件: 概ね20km毎の区間単位、H24年度民間プローブデータ、平日・休日計、km当り渋滞損失時間×時間価値



京橋付近の渋滞状況



阪神高速 神戸線(東行)深江付近サグの縦断(イメージ)



凡例

- 高速自動車国道
- 阪神高速道路
- その他有料道路
- 直轄国道

中国自動車道 宝塚トンネル付近の渋滞の状況

- 中国自動車道(西宮山口JCT～宝塚間(上り))の渋滞損失は、ネクスコ各社が管理する高速道路の中、全国で4番目に多い

ネクスコ各社が管理する全国の高速度道路渋滞損失 TOP5

順位	路線名	方向 (上り・下り)
1	東名高速道路 海老名JCT ～ 横浜町田	上り
2	東名高速道路 横浜町田 ～ 海老名JCT	下り
3	東名高速道路 秦野中井 ～ 厚木	上り
4	中国自動車道 西宮山口JCT ～ 宝塚	上り
5	東名高速道路 東名川崎 ～ 東京	上り

指標算出条件： H26年度中(平日・休日計)の昼間12時間のIC区間別・上下別交通量観測機器データ、民間プローブデータから算出した渋滞損失時間(単位: 万人・時間/年)

宝塚トンネル付近の渋滞状況



凡例	
	高速自動車国道
	阪神高速道路
	その他有料道路
	直轄国道

近畿圏の高速道路ネットワークの現状

- 多くの路線が均一料金区間（近畿道、阪和道、西名阪など）
- ネットワーク内に管理主体が異なる道路が存在（NEXCO、阪神高速、公社）



近畿圏の料金水準の状況

【会社】

	<完成年度※2>	<路線名>	<料率>
対距離制を基本とする区間※1	S39.9※3	高速自動車国道(大都市近郊区間)※3	34.5円/km
	H5.3	京奈和自動車道(京奈道路)	42.4円/km
	H15.3	第二京阪道路(起点～京田辺松井)	45.6円/km
	H16.3	南阪奈道路	37.4円/km
利用距離により料率が変化する区間(均一料金制区間等)			最短利用時※6～平均利用時※7～最長利用時
	H24.1※4	阪神高速(阪神圏)	222円/km ～ 42.9円/km ～ 11.3円/km
	S63.3	近畿自動車道(均一区間)	<510円均一> 159円/km ～ 51.0円/km ～ 18.0円/km
	H5.9	阪和自動車道(均一区間)	<510円均一> 124円/km ～ 38.9円/km ～ 20.9円/km
	H22.3	第二京阪道路(均一区間)※5	<920円均一> 107円/km ～ 71.3円/km ～ 47.7円/km

【公社】

	<完成年度※2>	<路線名>	<料率>
対距離制を基本とする区間※1	H9.4	(公社)第二阪奈有料道路	61.2円/km
利用距離により料率が変化する区間(均一料金制区間等)			最短利用時※6～平均利用時※7～最長利用時
	H3.3	(公社)堺泉北有料道路(均一区間)	<100円均一> 62.5円/km ～ — ～ 21.3円/km
	H16.3	(公社)南阪奈有料道路(均一区間)	<210円均一> 67.7円/km ～ — ～ 45.7円/km

※1:普通車全線利用時の場合

※2:完成年度は、当該区間内で最初に開通した区間の年度

※3:名神高速の例

※4:H24.1 均一料金制から距離別料金制へ移行

※5:均一2区間の合算を記載

※6:最短利用距離の平均値を使用して算出

※7:阪神高速は、平成26年10月のETCデータ、その他については、H22道路交通センサスを基に算出

今後の検討課題(案)

<検討の進め方について>

- ・関係者からのヒアリング等を通じて、近畿圏の将来像を聞きながら、これを実現するための高速道路ネットワークのあり方とそれを有効に活用するための料金体系を検討すべきではないか。

<ネットワークについて>

- ・現在のネットワークの整備状況や渋滞などの発生状況を踏まえれば、高速道路を賢く使う上で、ネットワークの充実(大阪湾岸部と内陸部の連携強化、神戸市内の湾岸部の機能強化など)も重要ではないか。

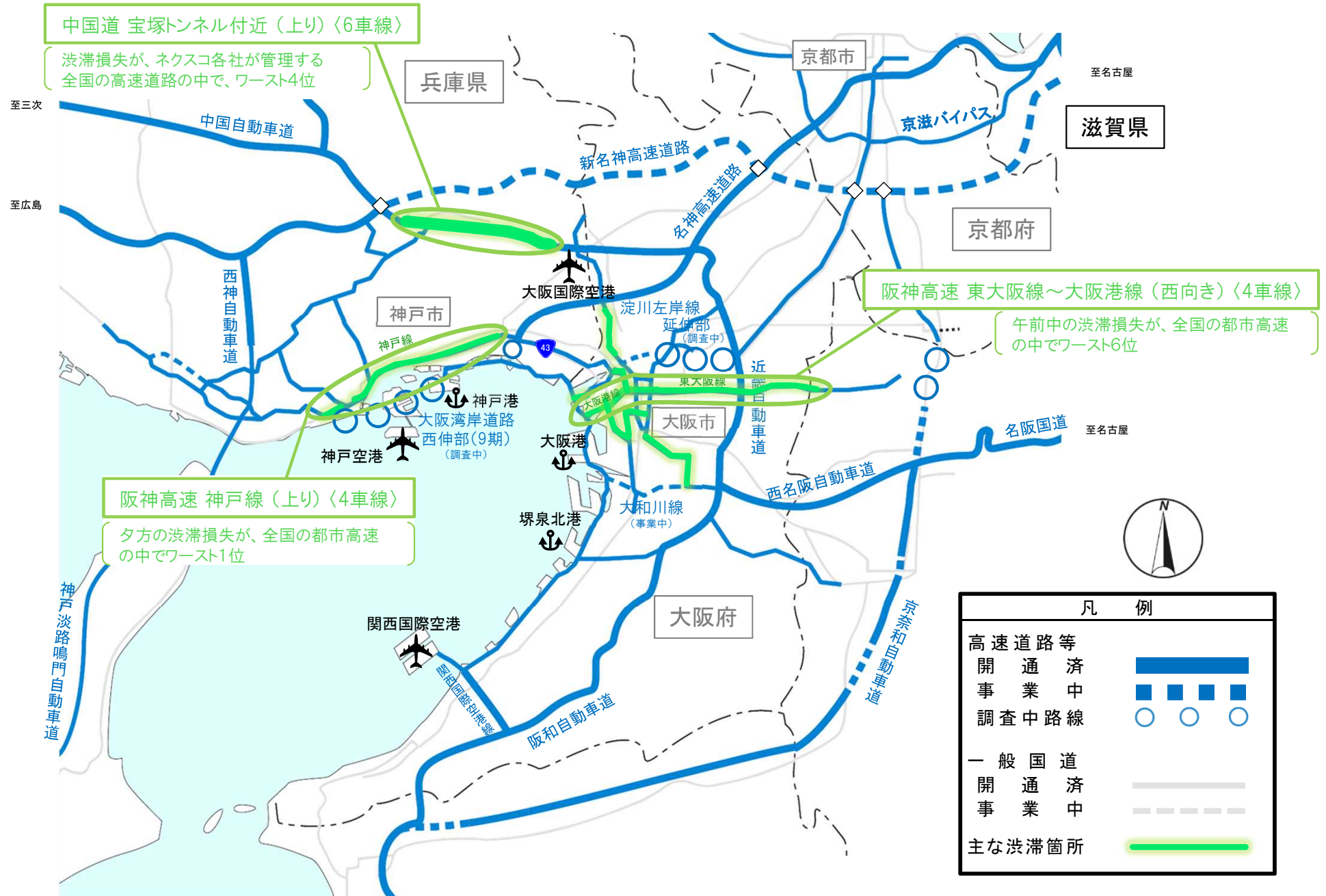
<料金体系について>

- ・均一料金区間や対距離料金区間の混在や、管理主体(NEXCO、阪神高速、公社)によって異なる料金体系が、シームレスな利用の支障となっているのではないか。
- ・近畿圏の高速道路の利用特性を踏まえた方策について、円滑な交通処理や確実な債務返済も考慮しながら、効率的で合理的な料金体系のあり方を追求すべきではないか。

<検討にあたっての留意事項について>

- ・首都圏と同様に、渋滞ピンポイント対策を実施すべきではないか。

近畿圏の高速道路ネットワークの概況



今後のスケジュール(案)

第20回
12月25日
(本日)

近畿圏の高速道路の現状と主な課題



- ヒアリング
 - ・道路を賢く使う取組について
 - ・近畿圏の交通状況について 等
- 現状分析
 - ・近畿圏における交通流動 等



論点整理



(H28夏頃)

とりまとめ