

近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系

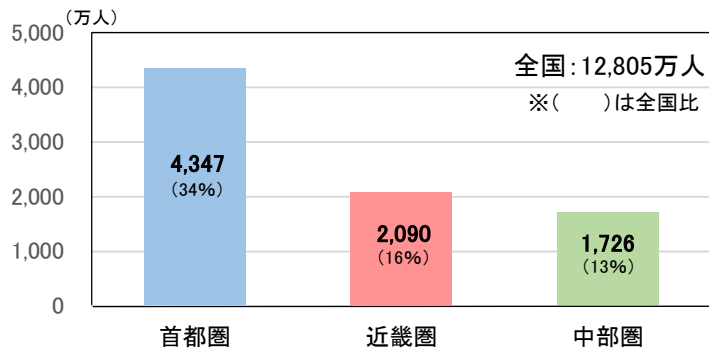
基本方針(案) 参考資料

近畿圏の現状

- 人口、産業ともに我が国有数の大都市圏
- アジア方面を中心とした訪日外国人観光客の立ち寄りが急増

<人口>

3大都市圏の人口

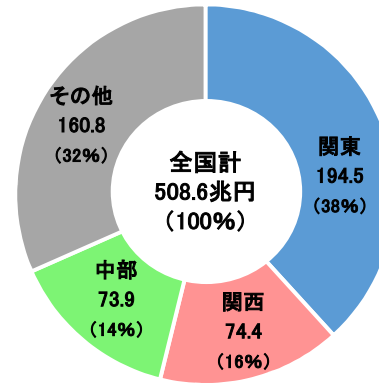


首都圏:茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
近畿圏:滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中部圏:長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

資料:総務省統計局「平成22年国勢調査」

<産業>

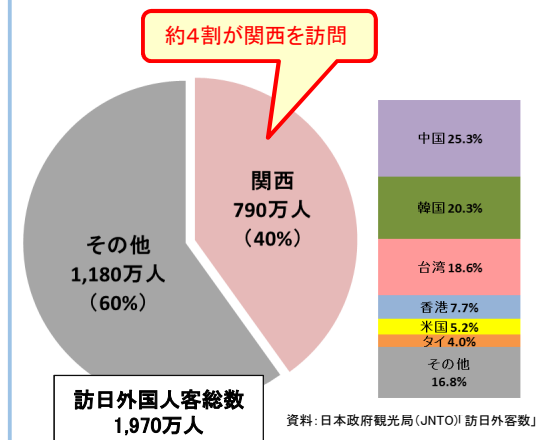
地域別のGRP (2013年)



資料:内閣府「県民経済計算年報」(2013年)

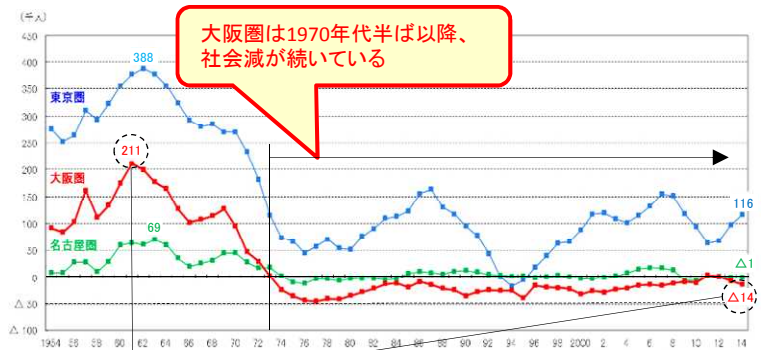
<観光>

訪日外国人客の国別内訳(2015年)



資料:日本政府観光局(JNTO)「訪日外客数」

3大都市圏の転入超過量の推移



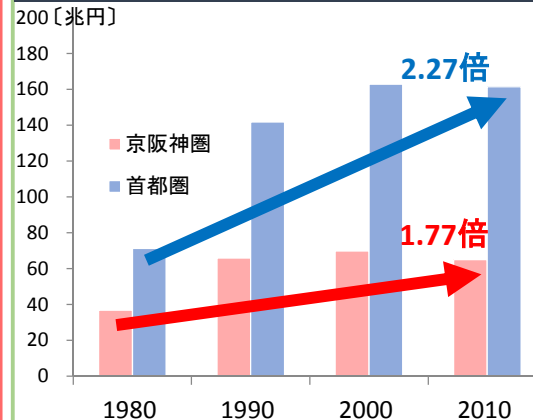
大阪圏は1970年代半ば以降、社会減が続いている

1961年時点と現在の比較

東京圏:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
大阪圏:京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
名古屋圏:岐阜県、愛知県、三重県

資料:総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告」

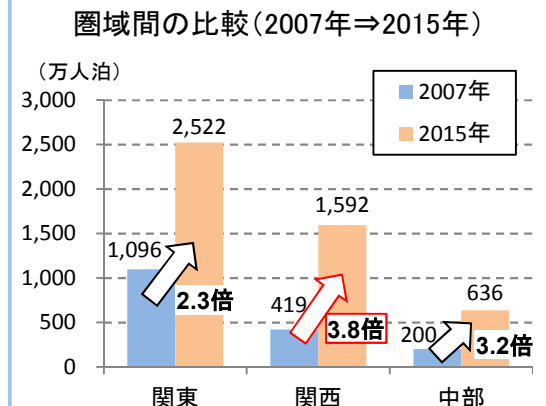
域内総生産額 (GRP) の伸び



京阪神圏:京都府、大阪府、兵庫県
首都圏:埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

資料:アジア太平洋研究所「2014年版関西経済白書」

外国人延べ宿泊者数の推移

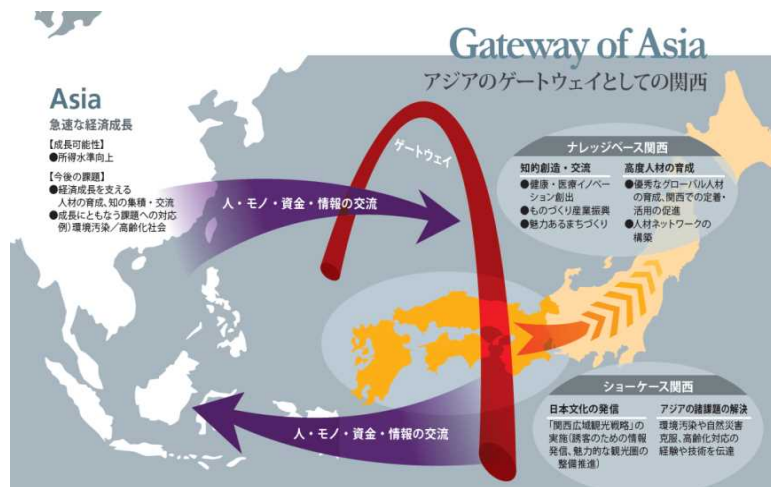


資料:観光庁「宿泊旅行統計調査」

近畿圏の将来像とその戦略

- 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圏域
- 三大都市圏が一体化した「スーパー・メガリージョン」の形成を推進し、複眼型の巨大都市圏域の一翼を担うことが必要
- 観光については、今後の訪日外国人の増加を踏まえ、インバウンドの受け入れ体制を整えることが必要

アジアのゲートウェイの役割を果たす



出典:「H28.3.8 第21回国土幹線道路部会 関西経済連合会 提出資料」より抜粋

複眼型スーパー・メガリージョンの形成を



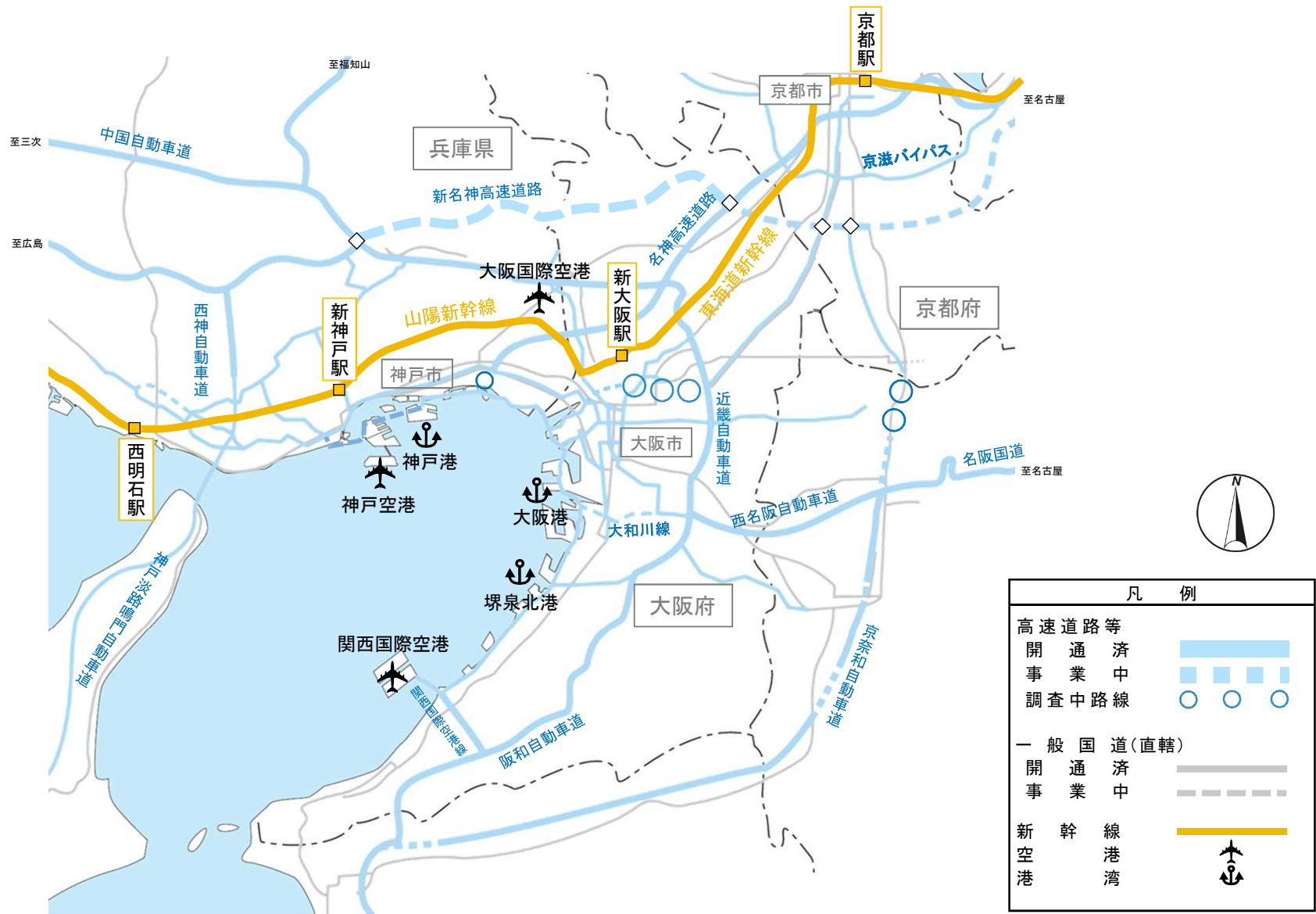
出典:「H28.3.8 第21回国土幹線道路部会 関西経済連合会 提出資料」より抜粋

インバウンドの受け入れ（関西が目指す目標）

	2013年	2020年
訪日外国人旅行者数	345万人	800万人
外国人延べ宿泊者数	817万人泊	2,000万人泊
訪日外国人旅行消費額	4,675億円	1兆円

出典:「H28.3.8 第21回国土幹線道路部会 関西経済連合会 提出資料」より抜粋

近畿圏における交通ネットワークの概況



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

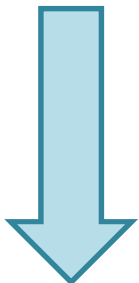
高速国道等 : 近畿道(東大阪北～松原)、阪和道(松原～海南)、関空道 等

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

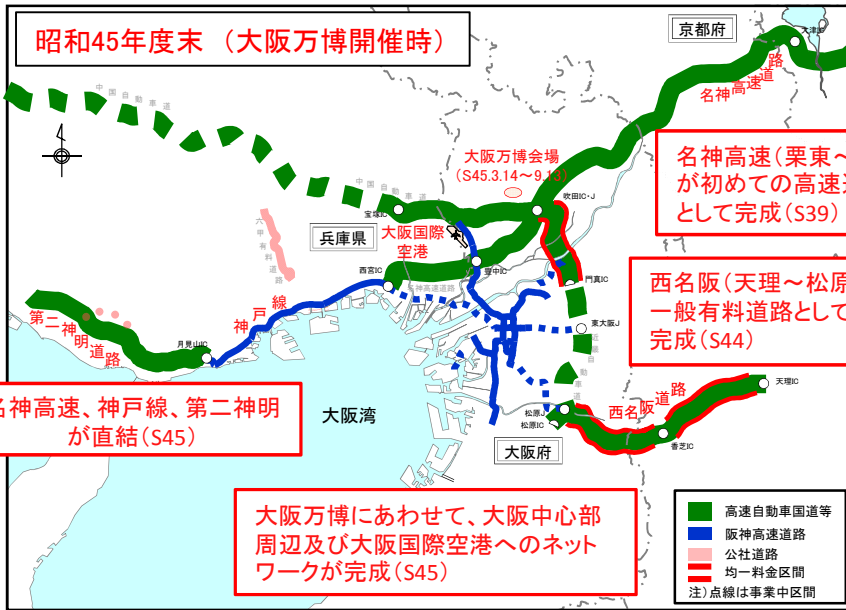
- 阪神高速(阪神圏)が均一料金制から対距離制に移行(H24.4.1～)

<現在>

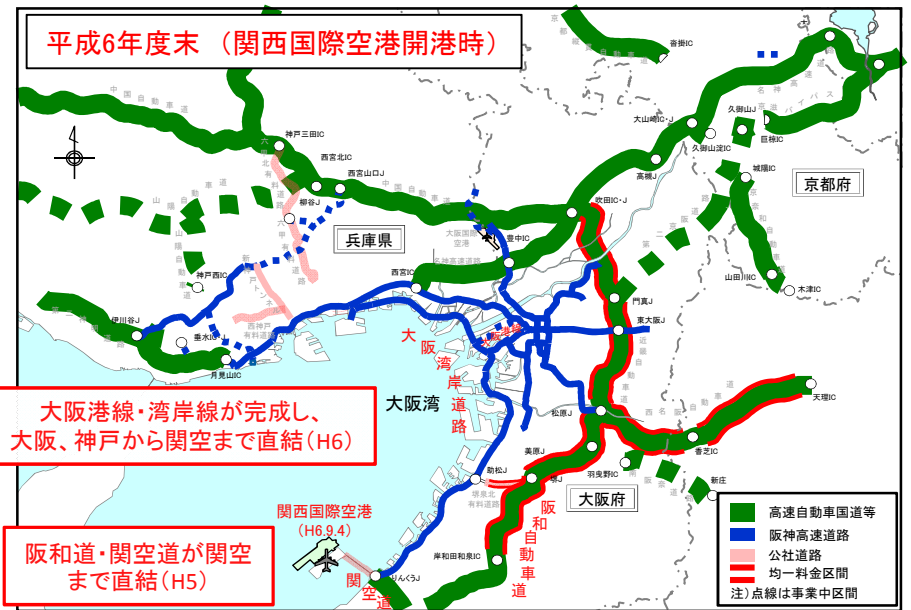
青字 : 均一料金区間

近畿圏ネットワーク整備の経緯

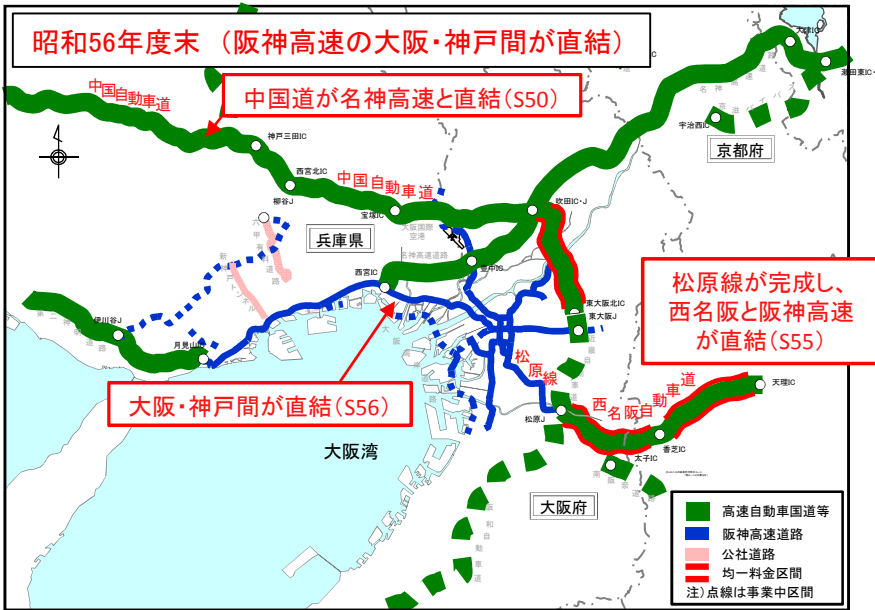
昭和45年度末（大阪万博開催時）



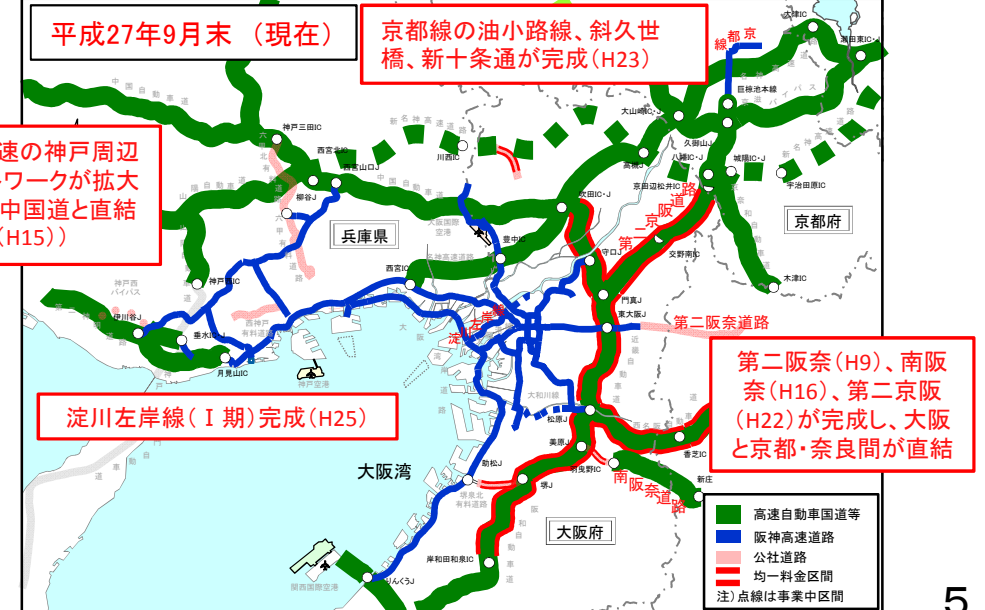
平成6年度末（関西国際空港開港時）



昭和56年度末（阪神高速の大阪・神戸間が直結）



平成27年9月末（現在）



近畿圏の交通流動と利用経路の特性①（全体像・外外交通）

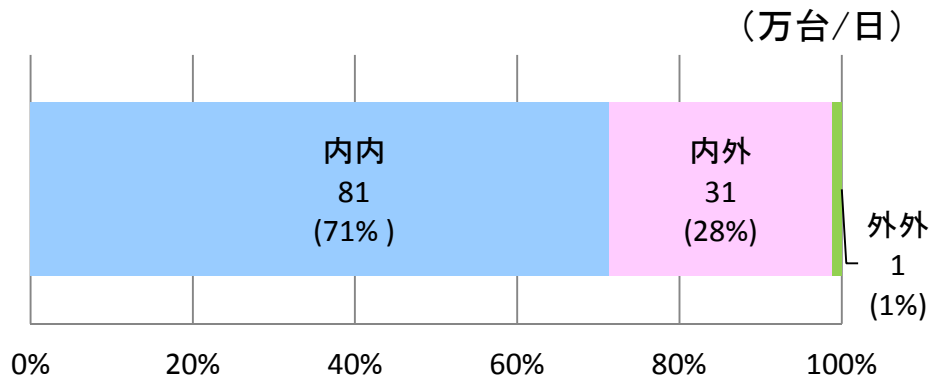
【全体像】

○ 近畿圏内の高速道路の利用交通は、
約113万台/日

【外外交通】

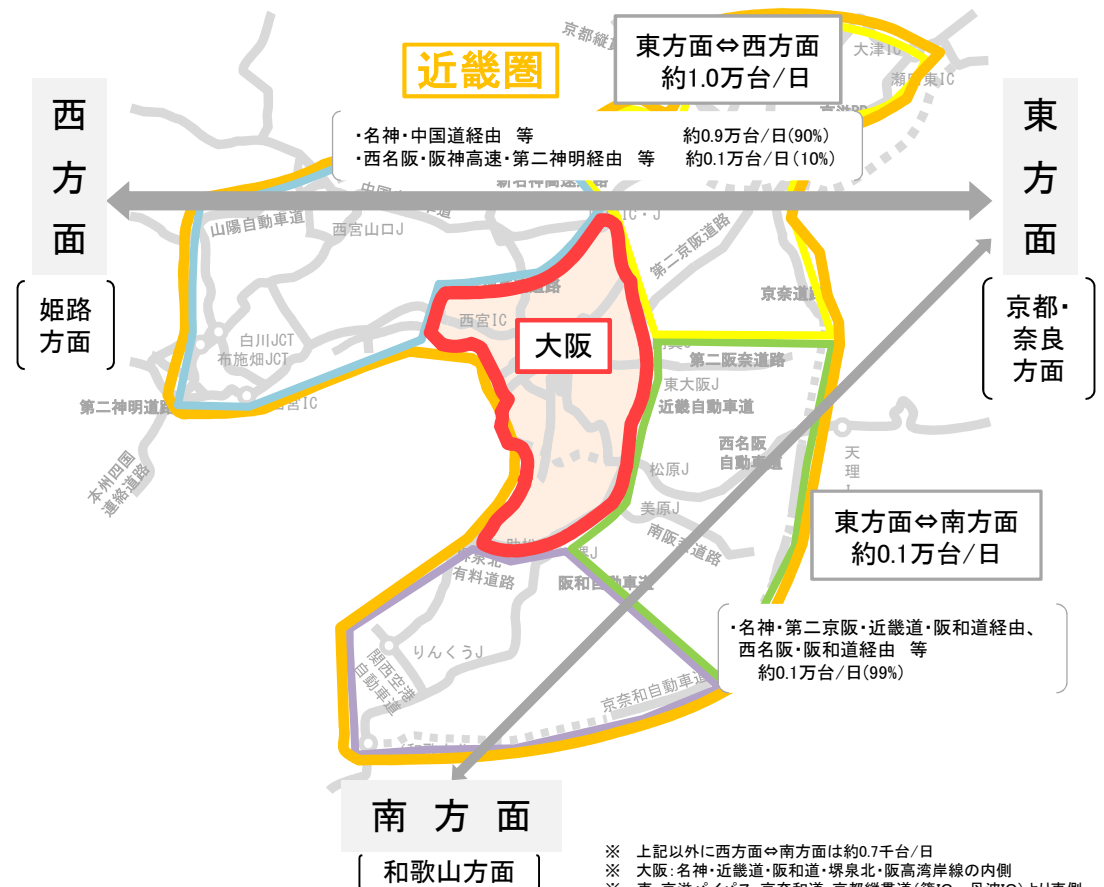
○ 外外交通は、約1万台/日
○ 大阪を通過しない利用が大半

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

※ETCデータ(H26.10)



- ※ 上記以外に西方面⇄南方面は約0.7千台/日
- ※ 大阪: 名神・近畿道・阪和道・堺泉北・阪高湾岸線の内側
- ※ 東: 京滋バイパス・京奈和道・京都縦貫道(篠1C~丹波1C)より東側
- ※ 西: 中国道・山陽道・舞鶴若狭道(吉川J~敦賀J)・京都縦貫道(丹波綾部道路、綾部宮津道路)・本四高速より西側
- ※ 南: 京奈和道より南側
- ※ エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計
- ※ ETCデータ(H26年10月全日)を使用

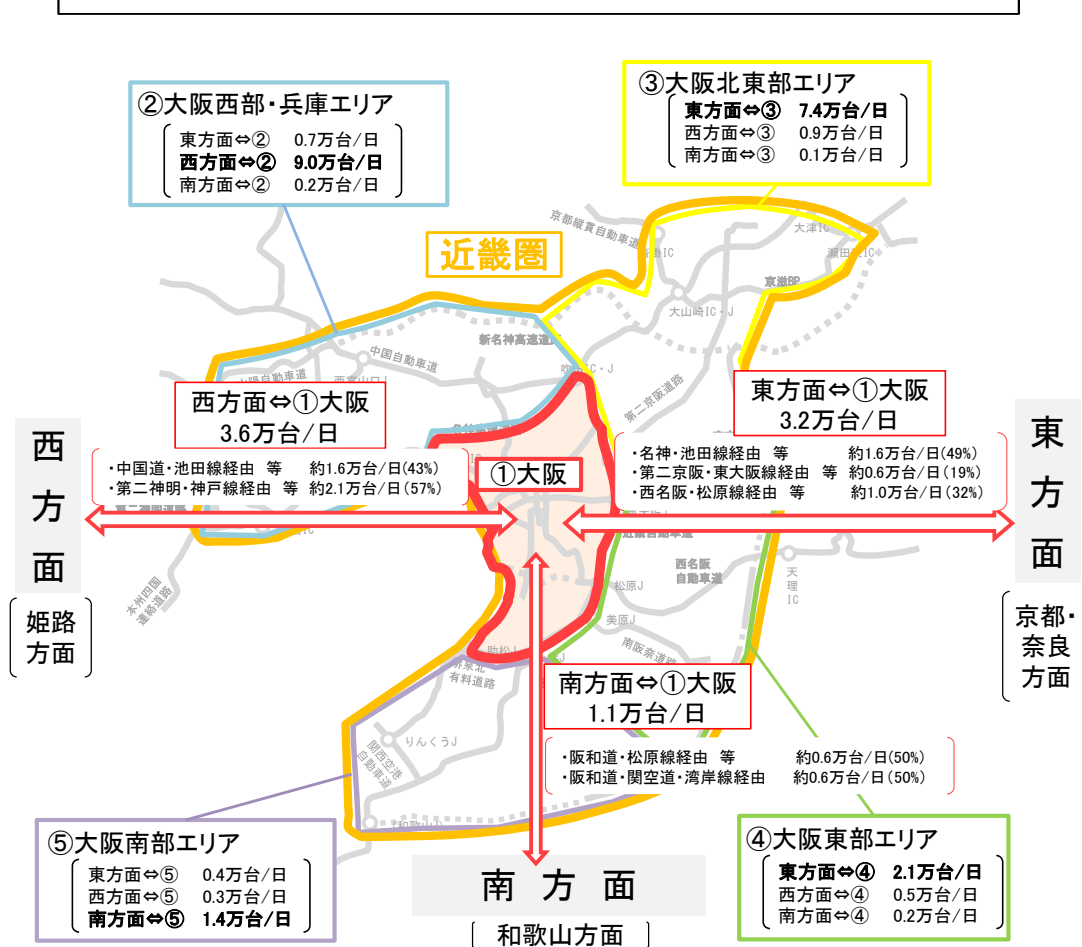
近畿圏の交通流動と利用経路の特性②（内外・内内交通）

【内外交通】

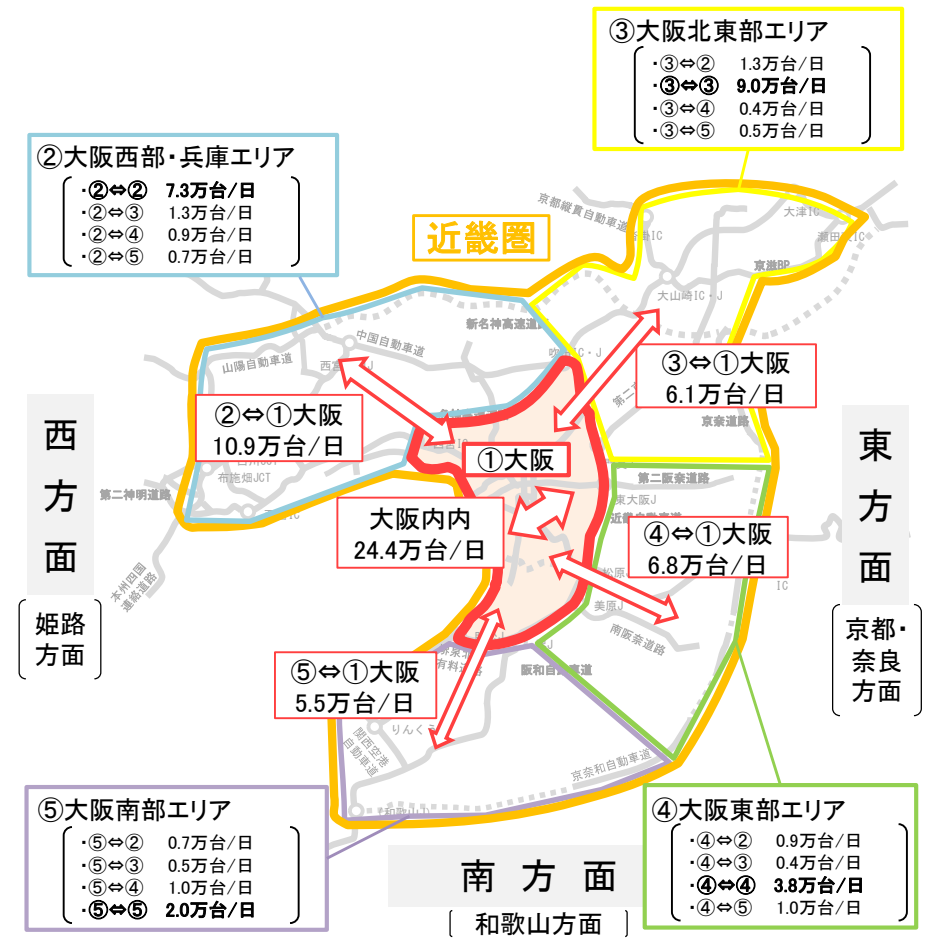
- 内外交通は、約31万台/日
- うち大阪発着の交通は約8万台/日
- 大阪を跨ぐ交通が少ない

【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



※ 東: 京滋バイパス・京奈和道・京都縦貫道(篠IC~丹波IC)より東側
 西: 中国道・山陽道・舞鶴若狭道(吉川J~敦賀J)・京都縦貫道(丹波綾部道路、綾部宮津道路)・本四高速より西側
 南: 京奈和道より南側



※ 大阪: 名神・近畿道・阪和道・堺泉北・阪高湾岸線の内側
 ※ エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計
 ※ ETCデータ(H26年10月全日)を使用

近畿圏内の料金水準の現状

【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	高速自動車国道(大都市近郊区間)	36.6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※5～平均利用時※6～最長利用時
	H24.1※3	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)※4	<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※5～平均利用時※6～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: H24.1 均一料金制から距離別料金制へ移行

※4: 均一2区間の合算を記載

※5: 最短利用距離の平均値を使用して算出

※6: 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

近畿圏内の車種区分の現状

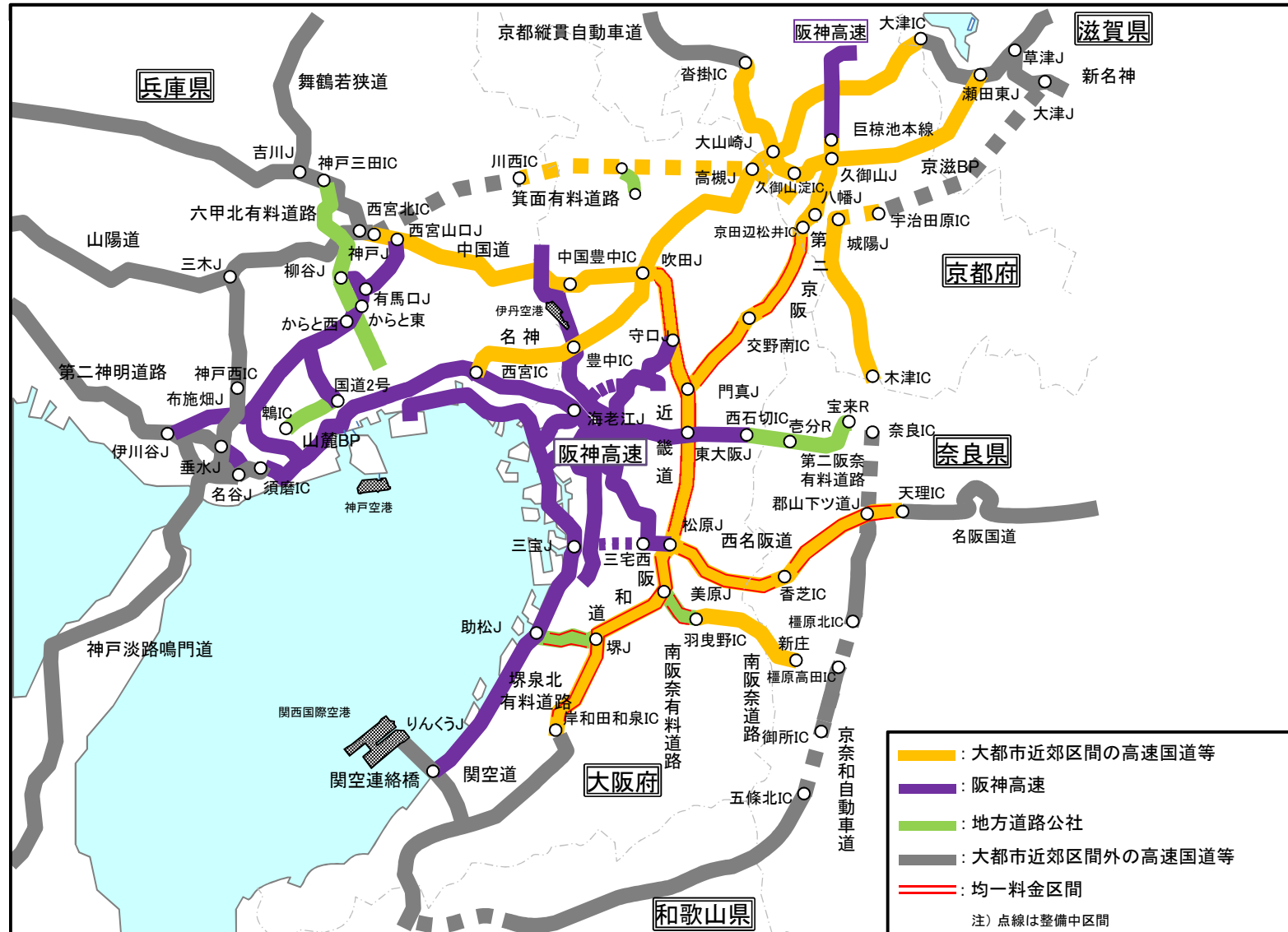
2車種 (阪神高速)	5車種 (NEXCO西日本)
普通車 1.0	軽自動車 0.8
	普通車 1.0
	中型車 1.2
大型車 2.0	大型車 1.65
	特大車 2.75

※南阪奈道路、堺泉北有料道路は3車種

※近畿自動車道、阪和自動車道、西名阪自動車道は4車種

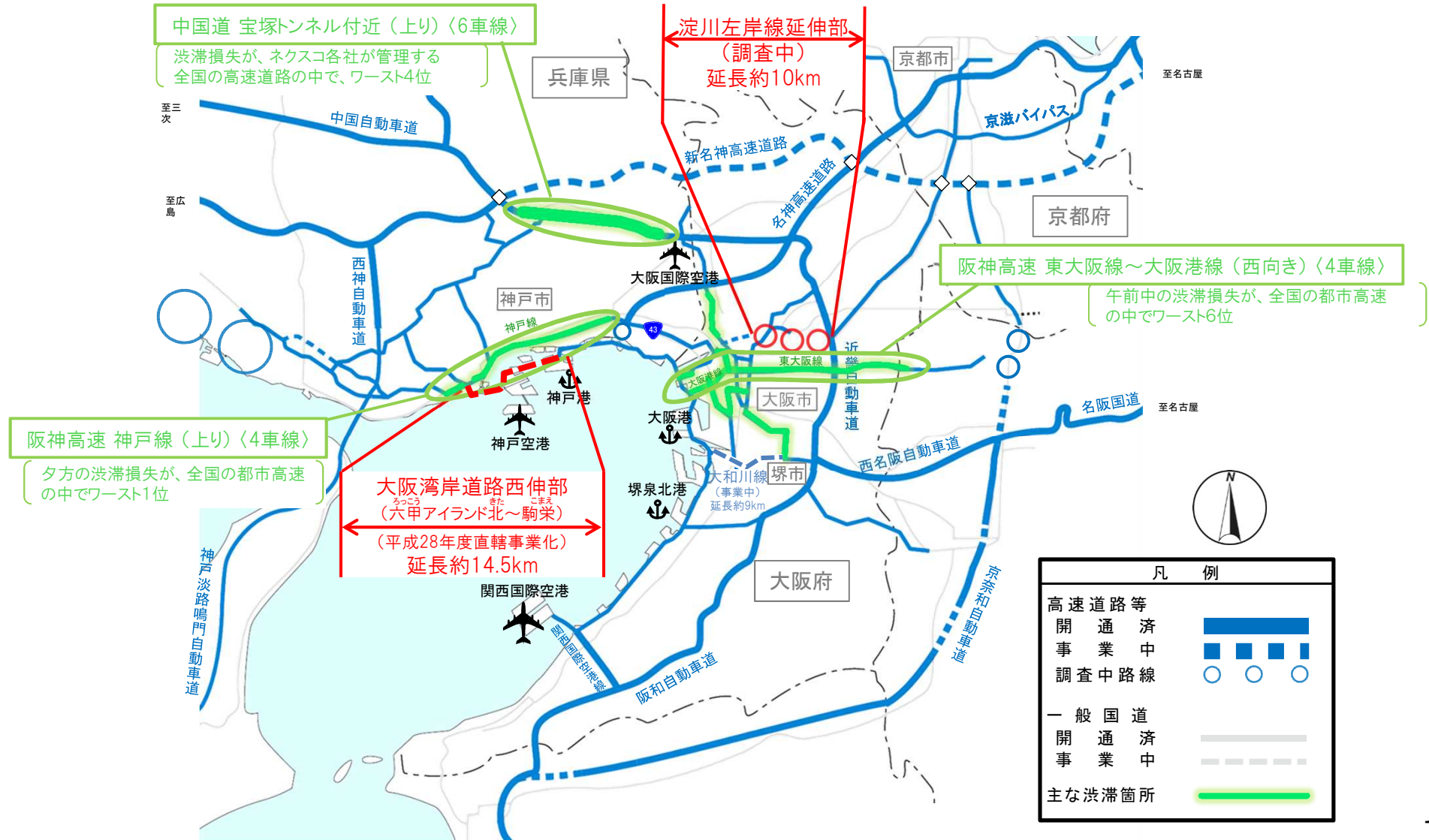
近畿圏内の管理主体の現状

○ 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)



近畿圏内の高速道路ネットワークの現状

- 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



近畿圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等

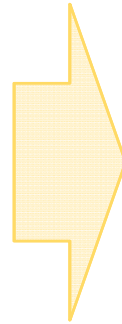
阪神高速(阪神圏)
 <510円~930円>
 (6km毎に約100円増)

近畿道(吹田~松原)(28.4km)
 阪和道(松原~岸和田和泉)(22.6km)
 <510円×2区間>

西名阪道(天理~松原)(27.2km)
 <410円×2区間>

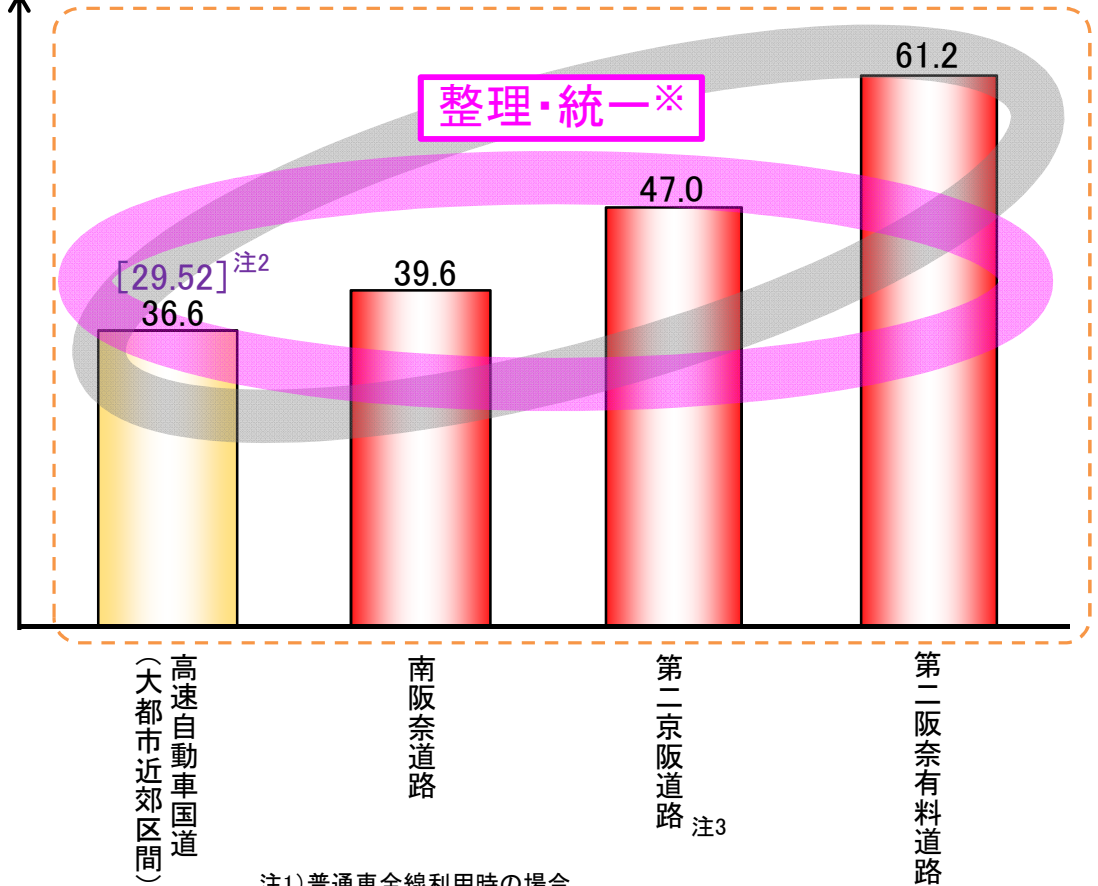
など

対距離化※



円/km

対距離料金区間



※激変緩和措置が必要

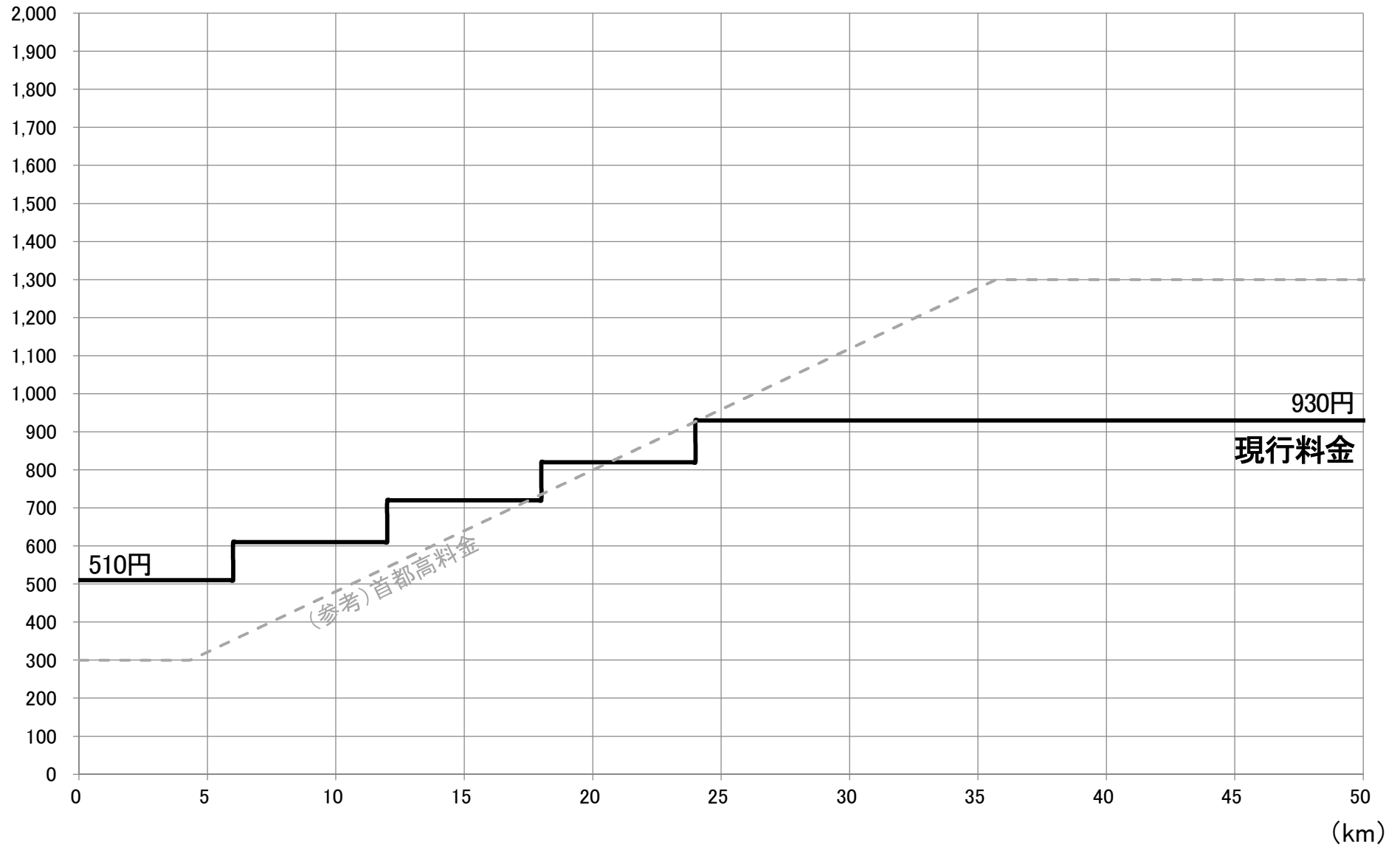
注1) 普通車全線利用時の場合
 注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準
 注3) 一部、均一料金区間を含む



ネットワークの充実に必要な財源確保のため、利用者に追加的な一定の料金負担を求める

(参考) 阪神高速(阪神圏)の現行の料金水準

(円・税込)



(参考)更新需要に対応した料金徴収期間の延長

○ 道路法等の一部を改正する法律(H26.6)

① 計画的な更新を行う枠組みの構築

- ・ 高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、更新事業を明記(国土交通大臣が業務実施計画を認可)【高速道路機構法】

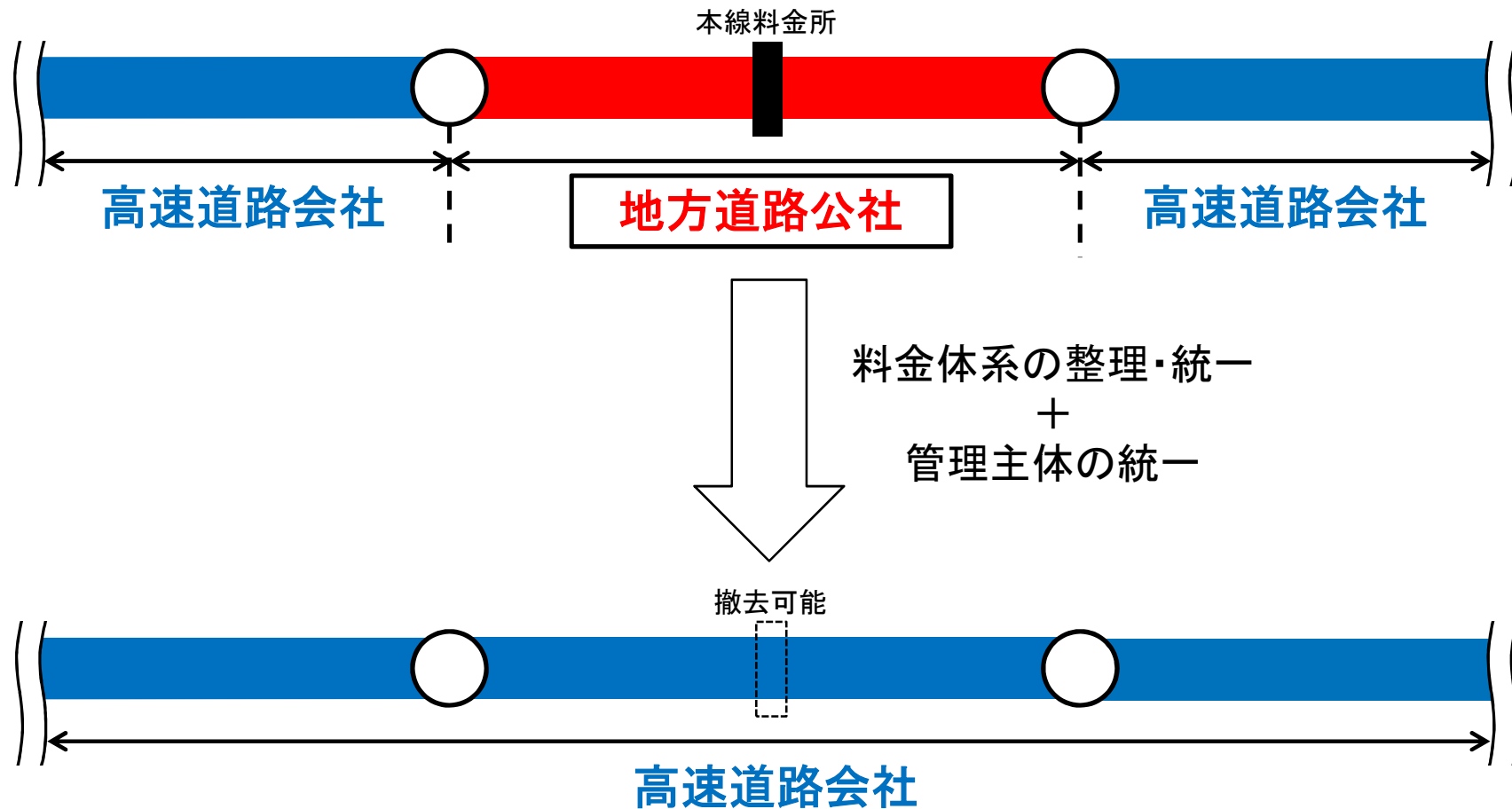
② 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(世代間の負担の平準化)

【道路整備特措法】



管理主体の統一を含めた継ぎ目のない料金①

<管理主体の統一(イメージ)>



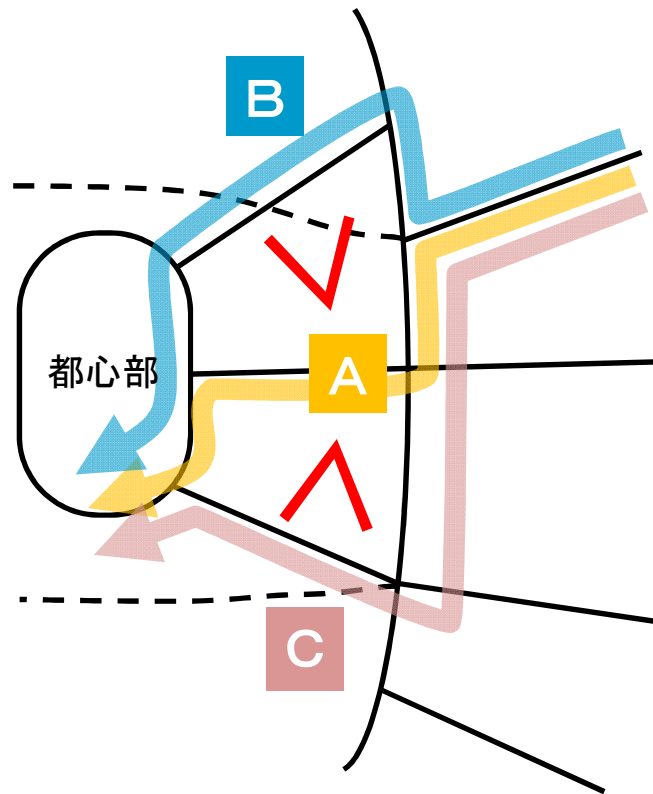
- ・緊急事象発生時(事故、災害など)を含めて、一体管理により効果的マネジメントが可能に
- ・高速道路本線の料金所が撤去可能となり、安全性・快適性が向上

管理主体の統一を含めた継ぎ目のない料金②

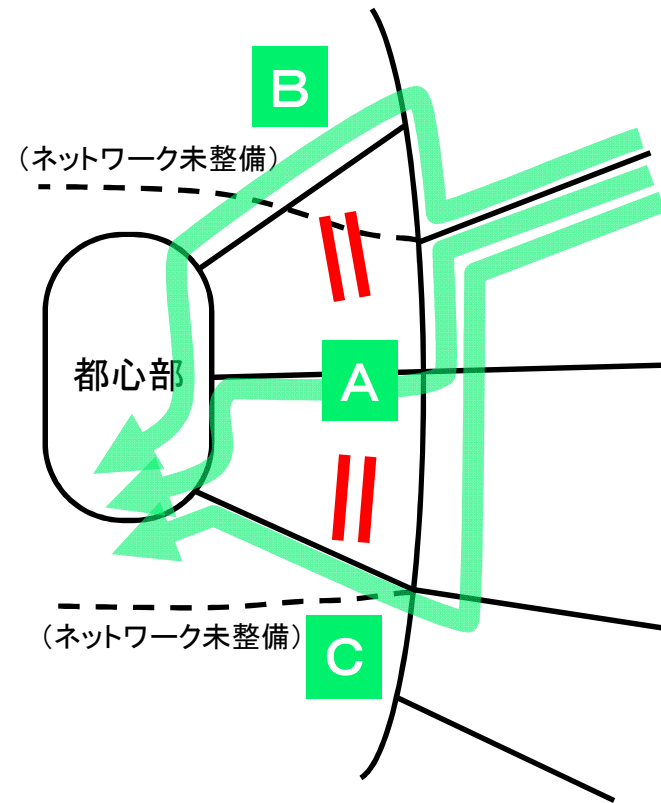
<都心への分散流入(イメージ)>

○ ネットワーク整備が不十分であることから、都心流入交通の経路選択に偏りが発生し、特定箇所に過度な渋滞を招いていることを踏まえ、大阪都心部への分散流入等について、いかなる経路であっても料金を同じとする

【Aルート of 料金 < Bルート of 料金 < Cルート of 料金】



【Aルート of 料金 = Bルート of 料金 = Cルート of 料金】

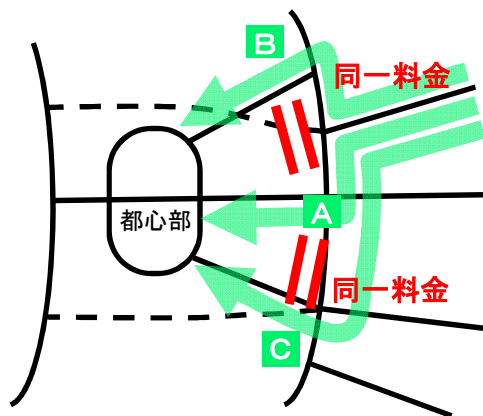


※大阪都心部に加えて、神戸都心部についても同様に措置

戦略的な料金体系(イメージ)

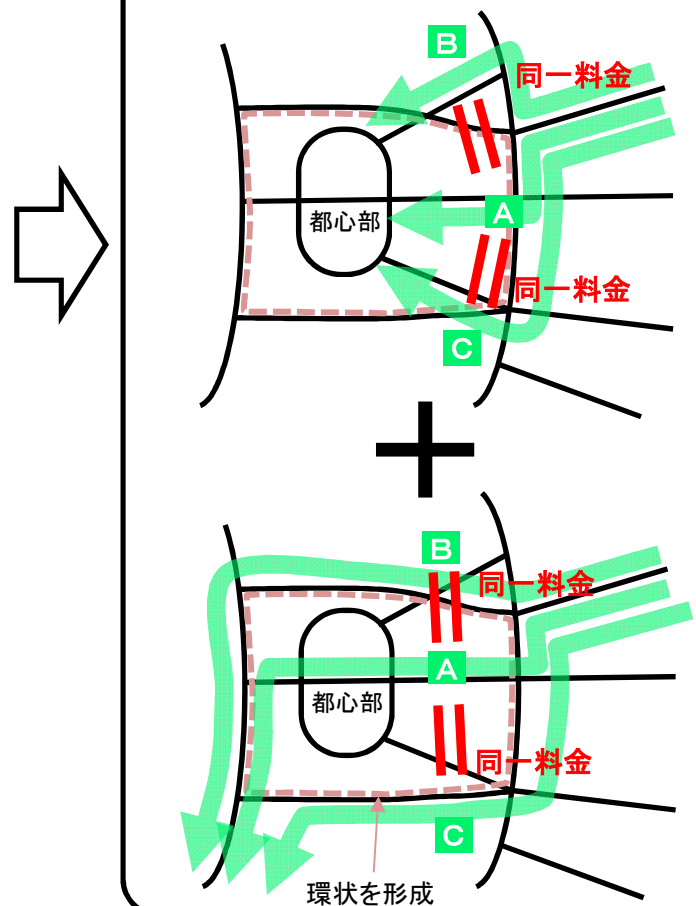
【H29年度より】

- 料金体系の整理・統一
⇒ ネットワークの充実に必要な
財源確保
- 継ぎ目のない料金
⇒ 管理主体の統一
都心流入の料金措置



【ネットワーク完成後】

- ネットワーク完成により都心部を
通過する複数経路の確保
- 継ぎ目のない料金
⇒ 都心流入の料金措置(継続)
都心通過の料金措置



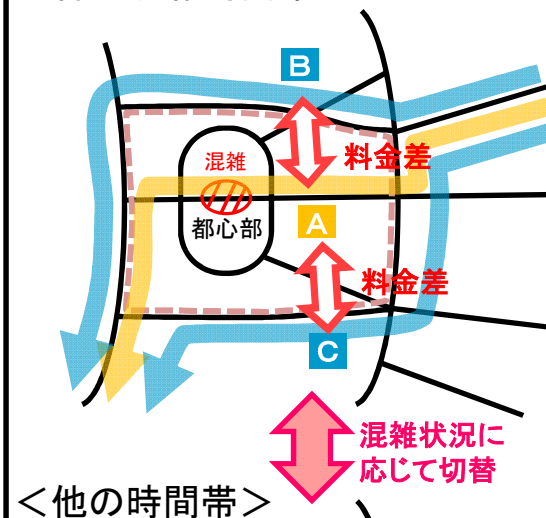
影響を検証した上で

【将来】

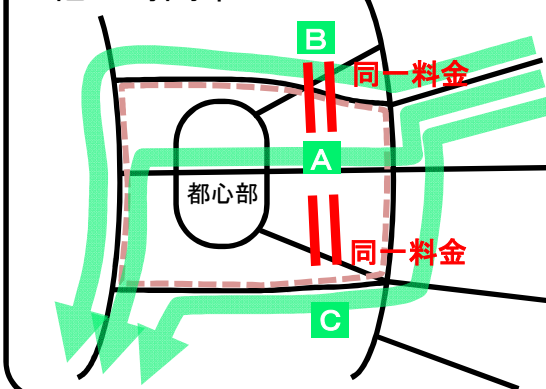
- 混雑状況に応じた機動的な料金
の実現

【都心通過の料金措置の場合】

<都心混雑時間帯>



<他の時間帯>



※大阪都心部に加えて、神戸都心部についても同様に措置