

# 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

## 参考資料

# 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

高速道路を「賢く使う」ため、近畿圏の高速道路料金について、新しい料金を本年6月3日より導入

<新たな料金導入後の交通状況>

## ①新たな料金導入後の阪神高速の交通状況

- ・短距離利用(12km迄)は、**約4～6%増加**、長距離利用(30km～)は**約0～4%減少**
- ・過度な交通集中が生じていた東大阪線において、交通量は**約1%減少**、渋滞損失時間は**約2割減少**するなど渋滞が緩和
- ・東大阪線の交通量は減少しているが、短距離利用(12Km迄)は、**約2%増加**
- ・これにより、東大阪線と並行する一般道において、主要渋滞箇所を含む区間の交通量は**約2%減少**となり、渋滞緩和に貢献

## ②「経路によらない同一料金」の導入は一定の効果

- ・第二京阪と大阪都心間の利用は**約5%増加**
- ・守口線の分担率が**約2%増加**
- ・特に東大阪線での事故発生時に分担率が上昇

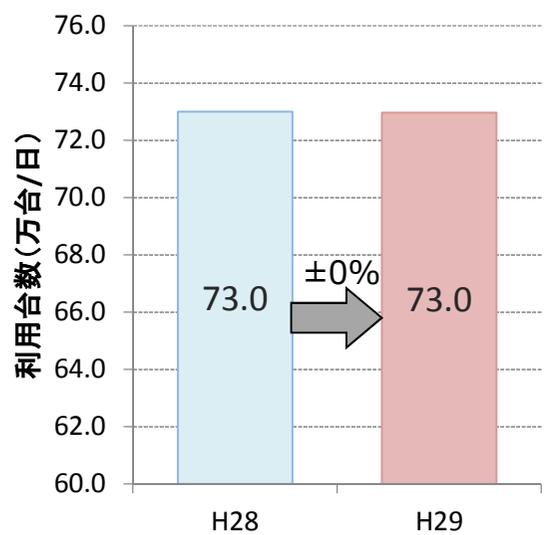
## ③料金水準の見直しにより、第二京阪道路の利用が増加

- ・高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準に見直したことにより、第二京阪道路の利用が**平均6%程度増加**
- ・特に、新名神(城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC間)の開通に伴うネットワーク効果により、八幡東～京田辺松井の交通量が**14%増加**

# ①新たな料金導入後の阪神高速の交通状況

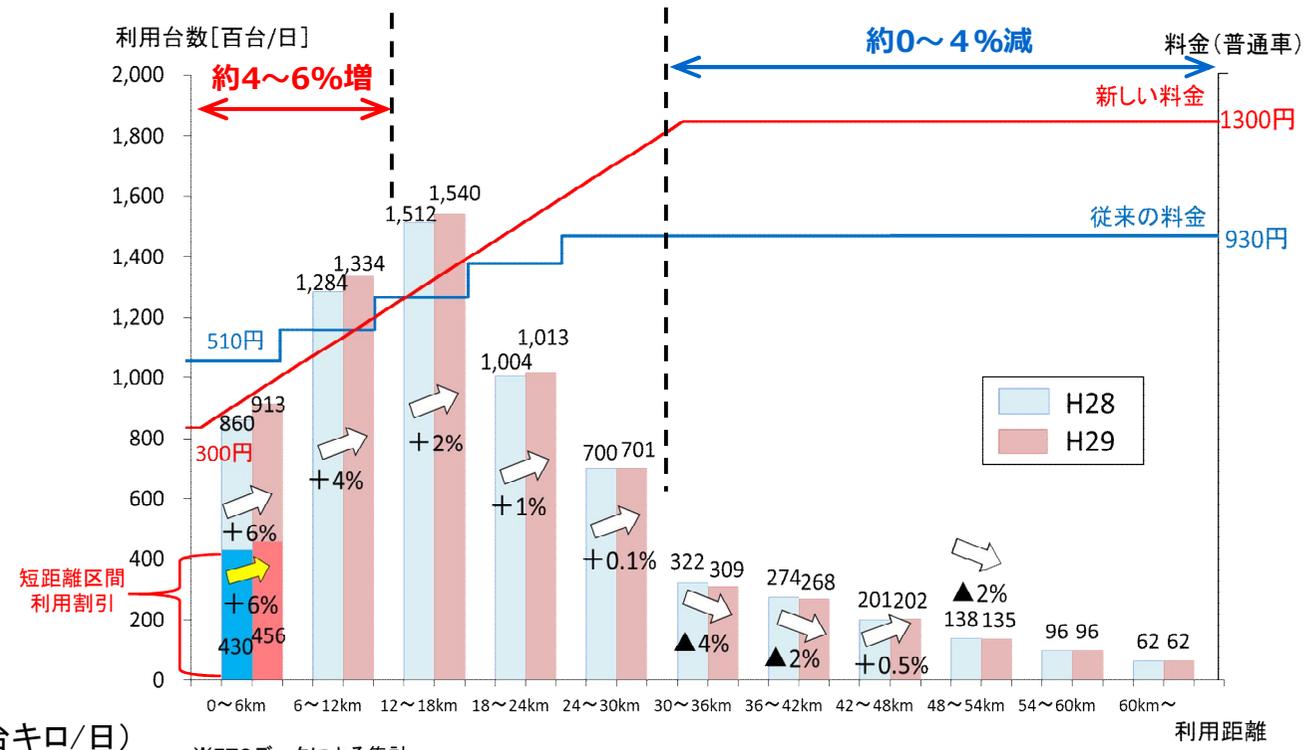
- 新たな料金導入後も利用台数は横ばい
- 新たな料金の導入により短距離利用(12km迄)は、**約4~6%増加**、長距離利用(30km~)は**約0~4%減少**

## ○ 利用台数



※営業データによる集計

## ○ 阪神高速の利用距離別の交通量の変化



※ETCデータによる集計  
※「H28.6~H28.9の平均」と「H29.6~H29.9の平均」を比較

## ○ 走行台キロ

13,000(千台キロ/日) → 12,800(千台キロ/日)  
H28 [▲2%] H29

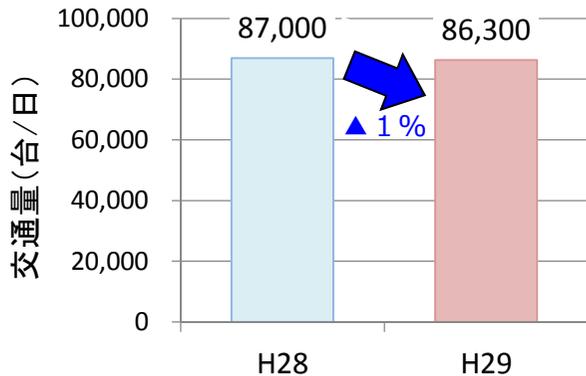
※トラカンデータによる集計

※「H28.6~H28.9の平均」と「H29.6~H29.9の平均」を比較

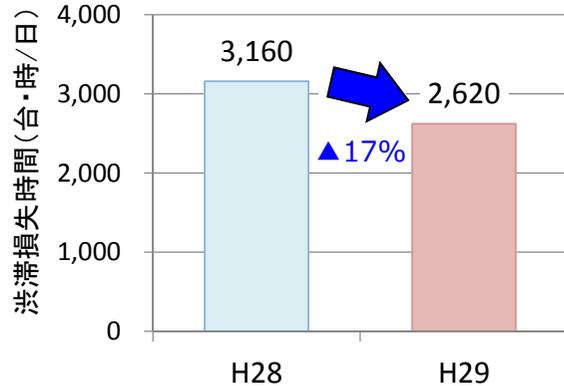
## ①新たな料金導入後の阪神高速の交通状況

- 過度な交通集中が生じていた東大阪線において、交通量(森之宮～高井田)は約1%減少、渋滞損失時間は約2割減少するなど渋滞が緩和

### ○ 東大阪線の交通量及び渋滞損失時間



※トラカンデータによる集計  
※対象区間: 森之宮～高井田



※トラカンデータによる集計  
※対象区間: 東大阪JCT～東船場JCT



※「H28.6～H28.9の平均」と「H29.6～H29.9の平均」を比較

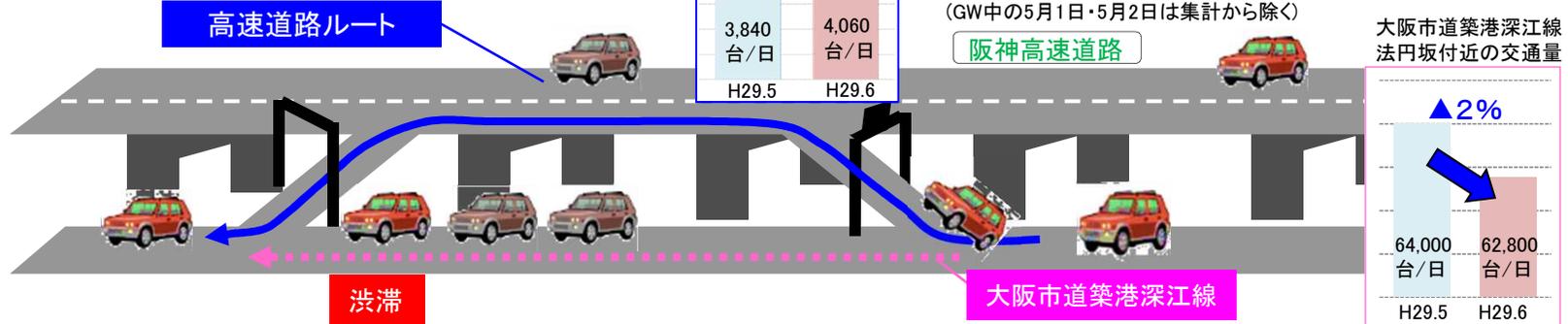
# ① 新たな料金導入後の阪神高速の交通状況 ～一般道への影響～

- 東大阪線の交通量は減少しているが、短距離利用(12km迄)は、**約2%増加**
- これにより、東大阪線と並行する一般道において、主要渋滞箇所を含む区間の断面交通量は**約2%減少**となり、渋滞緩和に貢献

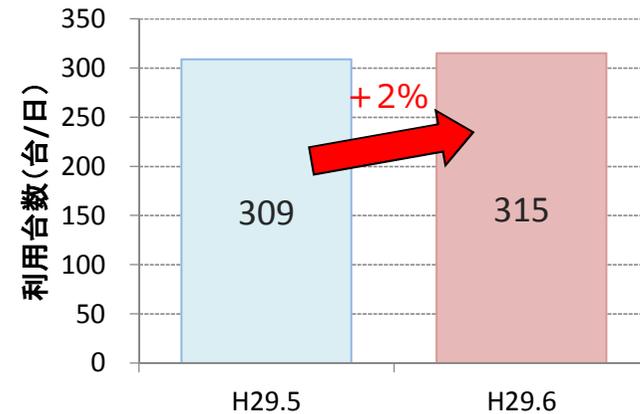
## ○東大阪線の短距離利用と一般道の交通の変化



法円坂出入口での短距離利用イメージ



(東大阪線における短距離(12km迄)利用)



※ETCデータによる集計  
 ※「H29.5の平日平均」と「H29.6の平日平均」を比較  
 (GW中の5月1日・5月2日は集計から除く)  
 ※対象区間: 東船場JCT～東大阪JCT間で利用距離が12km以下のみ抽出

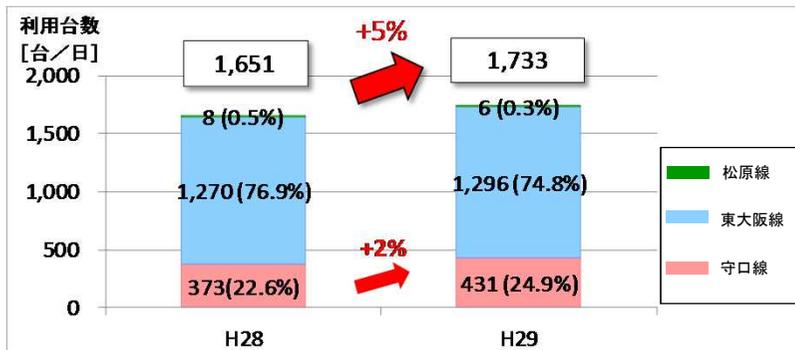
※ETCデータによる集計  
 ※図中の対象出入口を利用し、利用距離が12km以下のみ抽出  
 ※「H29.5の平日平均」と「H29.6の平日平均」を比較  
 (GW中の5月1日・5月2日は集計から除く)

※集計データ: 交通量調査  
 ※H29.5は、H29.5.30(平日)における一般道の断面交通量  
 ※H29.6は、H29.6.20(平日)における一般道の断面交通量

## ②「経路によらない同一料金」の導入は一定の効果

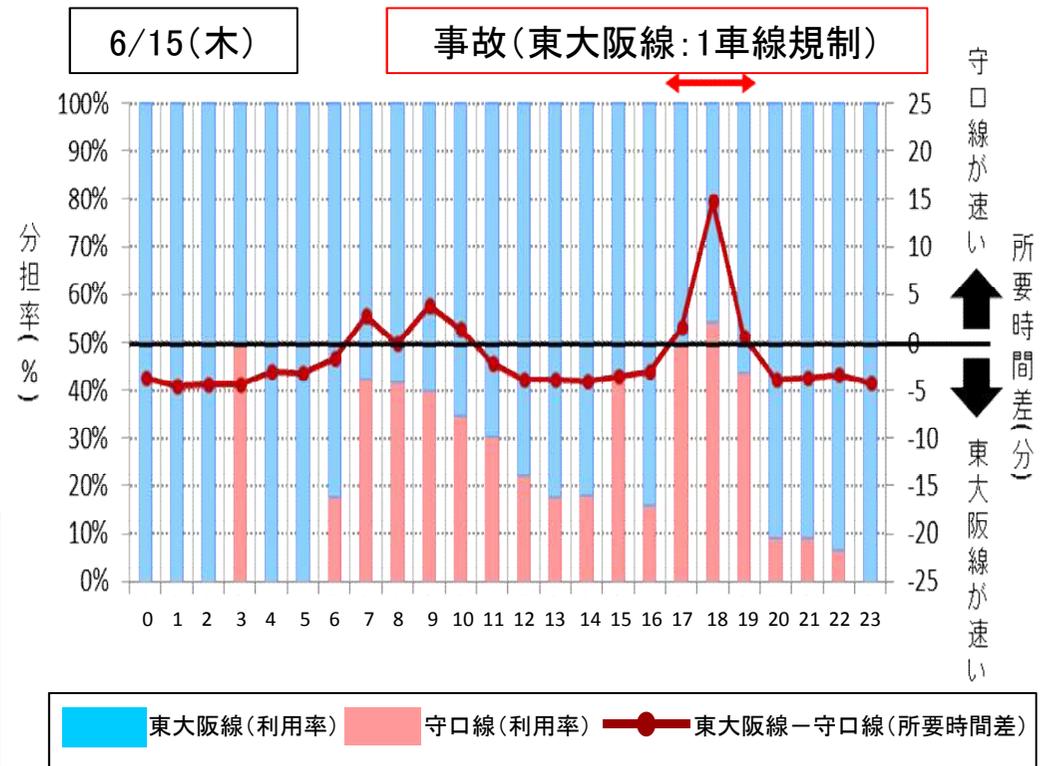
- 第二京阪の対距離制導入や都心流入割引の導入により、第二京阪と大阪都心間の利用は**約5%増加**
- 第二京阪と都心間の交通について守口線の分担率が**約2%増加**しており、都心流入割引の導入も一定の効果
- 特に、東大阪線での事故発生時に守口線の分担率が上昇

○第二京阪から大阪都心間の経路分担率



※ETCデータによる集計  
 ※「H28.6~7の平日平均」と「H29.6~7の平日平均」を比較  
 ※第二京阪と環状線間の交通量(台/日)を集計  
 ※( )内は各路線を経由する交通量の割合

○東大阪線—守口線の時間帯別の経路分担率



※分担率はETCデータによる集計、所要時間差はトラカンデータによる集計  
 ※分担率は、第二京阪から環状線へ向かう交通のうち、各路線を経由する交通量の割合(860台/日のデータ)  
 ※所要時間は、第二京阪・寝屋川南IC~1号環状線・道頓堀を対象に集計

## ② 「経路によらない同一料金」の導入は一定の効果

○ 第二京阪道路と都心間では、流入分散に一定の効果が見られるものの、東大阪線・第二阪奈有料道路と都心間では、経路間での距離差が大きいいため、分担率に大きな変化は見られない

○ 第二京阪道路⇄大阪都心部



(単位: 台/日)

	H28	+2%	H29
守口線 (16.1km)	373 (23%)	→	431 (25%)
東大阪線 (13.3km)	1,270 (77%)	→	1,296 (75%)
松原線 (27.6km)	8 (0.5%)	▲2%	6 (0.3%)
合計	1,651		1,733

※ETCデータによる集計  
 ※「H28.6～H28.7の平日平均」と「H29.6～H29.7の平日平均」で比較  
 ※延長については、守口線:門真JCT～本町、東大阪線:門真JCT～道頓堀、松原線:門真JCT～なんばを対象  
 ※( )内は各路線の分担率

○ 東大阪線・第二阪奈有料道路⇄大阪都心部



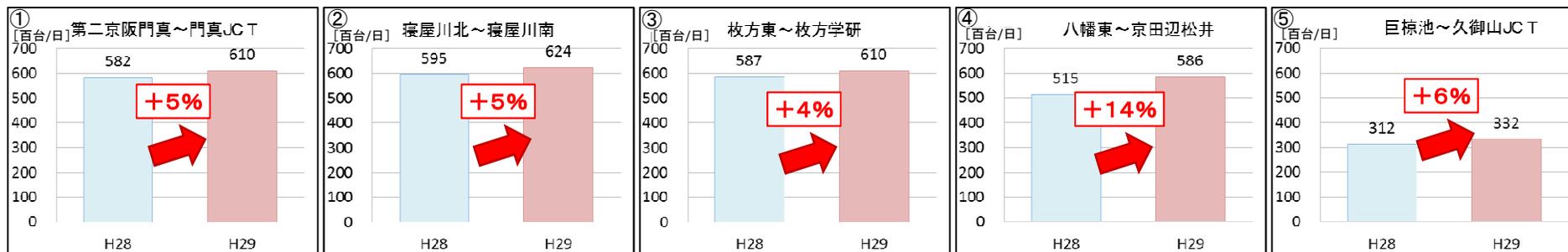
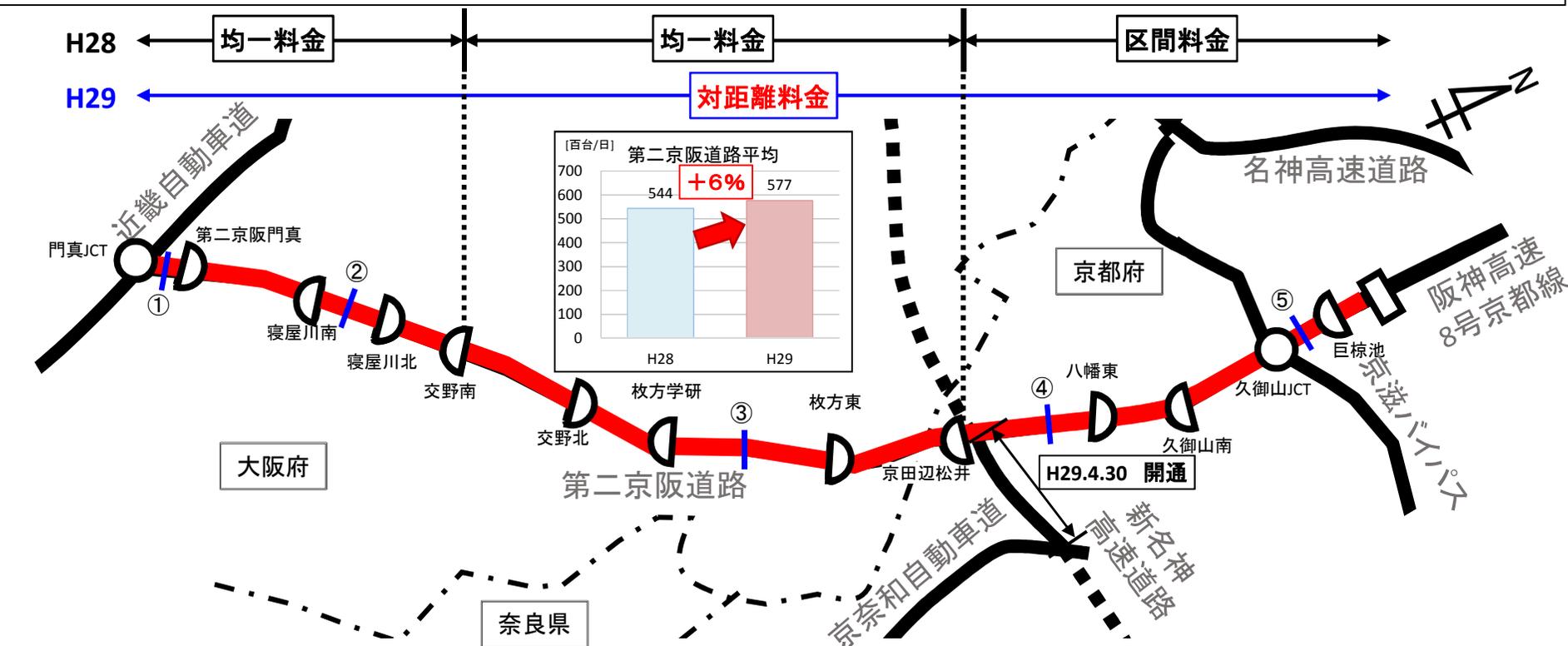
(単位: 台/日)

	H28	変化なし	H29
守口線 (20.3km)	7 (0.1%)	→	6 (0.1%)
東大阪線 (9.1km)	6,382 (99.7%)	→	6,138 (99.8%)
松原線 (23.4km)	9 (0.1%)	変化なし	8 (0.1%)
合計	6,398		6,152

※ETCデータによる集計  
 ※「H28.6～H28.7の平日平均」と「H29.6～H29.7の平日平均」で比較  
 ※延長については、守口線:東大阪JCT～本町、東大阪線:東大阪JCT～道頓堀、松原線:東大阪JCT～なんばを対象  
 ※( )内は各路線の分担率

### ③ 料金水準の見直しにより、第二京阪道路の利用が増加

- 高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準に見直したことにより、第二京阪道路の利用が**平均6%程度増加**
- 特に、新名神(城陽JCT・IC～八幡京田辺JCT・IC間)の開通に伴うネットワーク効果により、八幡東～京田辺松井の交通量が**14%増加**



※トラカンデータによる集計 ※「H28.6～H28.9の平均」と「H29.6～H29.9の平均」を比較