

近畿圏の料金等について

② 全国的な料金の課題（有料・無料の整理）

国土幹線道路部会 中間答申(抜粋) (平成27年7月30日)

3. その他

[将来の高速道路の利用者負担のあり方]

・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、

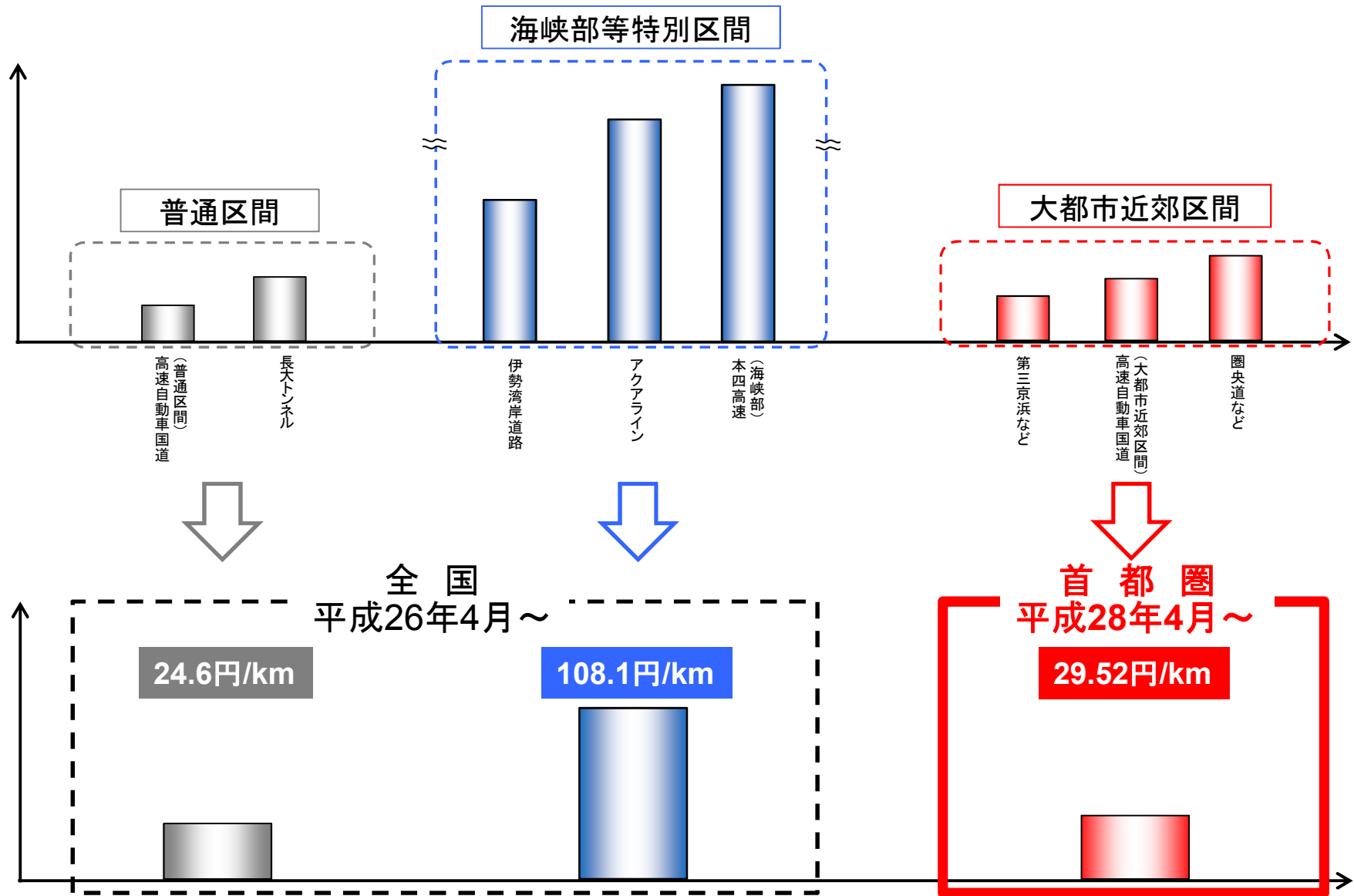
① 将来にわたり、高速道路において高いサービスレベルを維持し、必要に応じて機能強化を図りつつ、適切な維持修繕・更新を実施するため、償還満了後も料金を徴収し続けること

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。

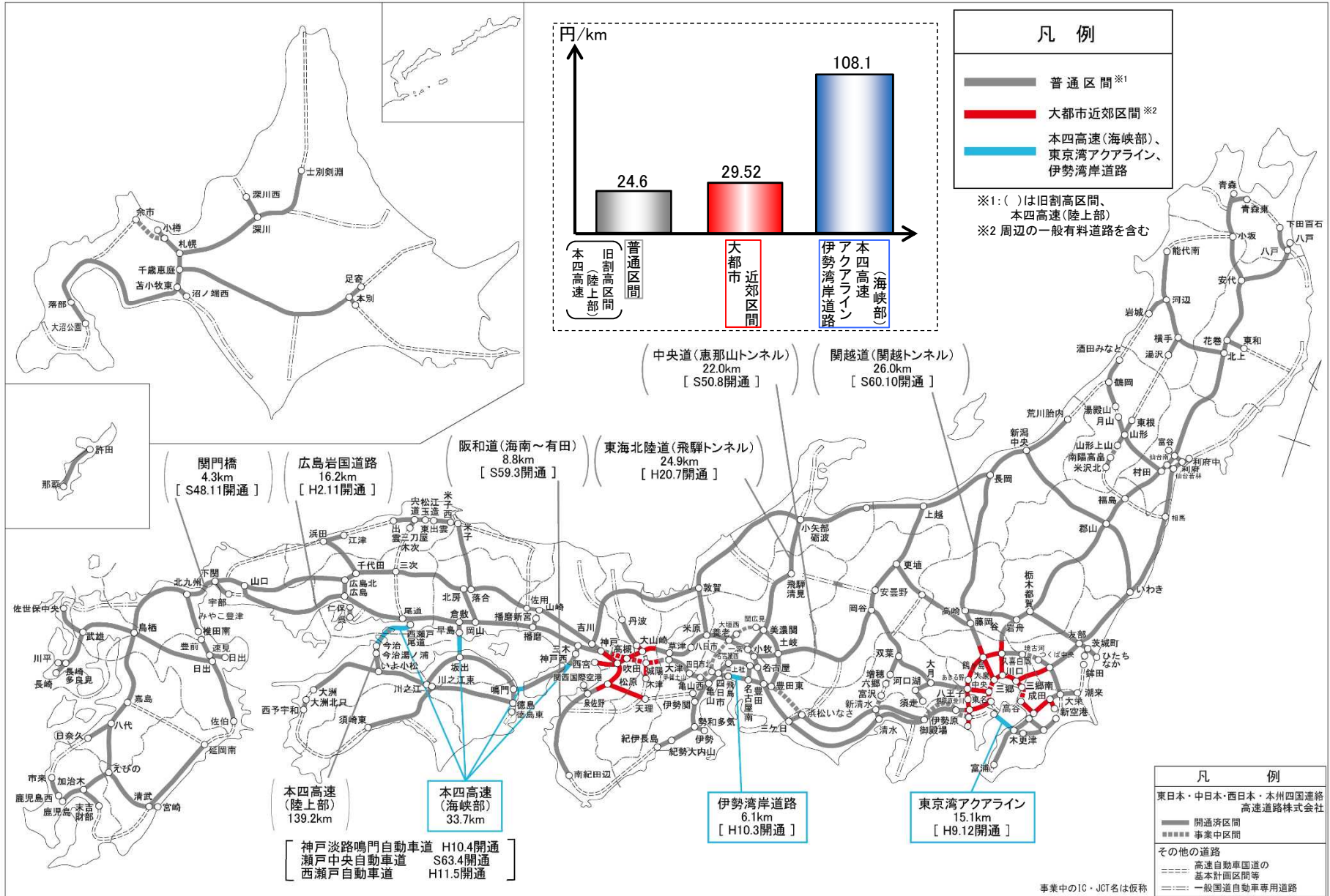
・整備の経緯から料金を徴収している区間と徴収していない区間が混在している路線や、現在は無料となっているものの、渋滞緩和などの課題を解決するため、利用者負担のあり方について検討が必要な路線については、有料・無料の整理(例えば、一律低額有料化する、公的支援により有料区間の無料化を図るなど)を検討すべきである。

高速道路料金水準の整理・統一について

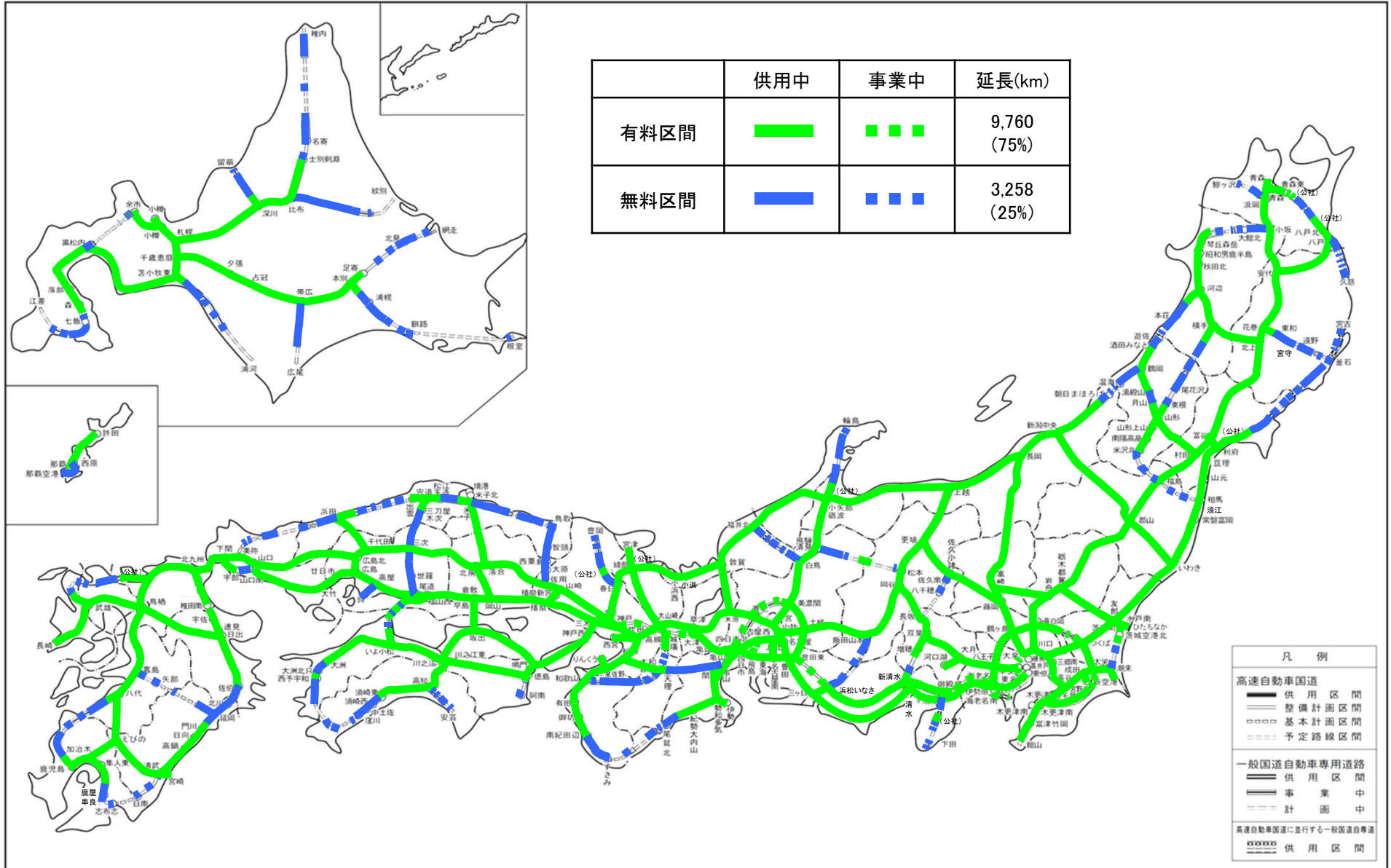


※近畿圏は平成29年度からの実施を予定 2

高速道路料金水準の整理・統一について

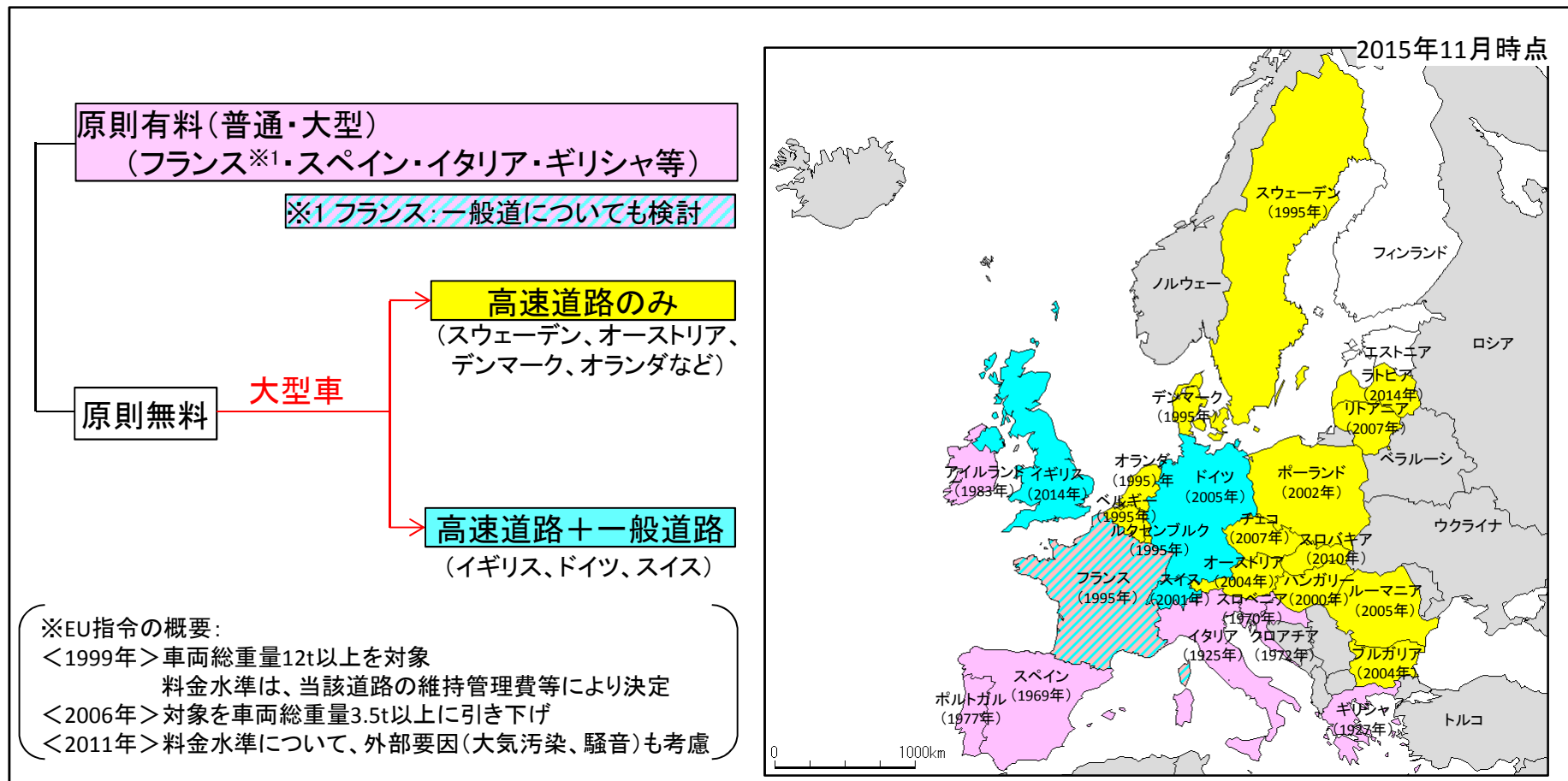


整備の経緯により有料無料混在区間が存在



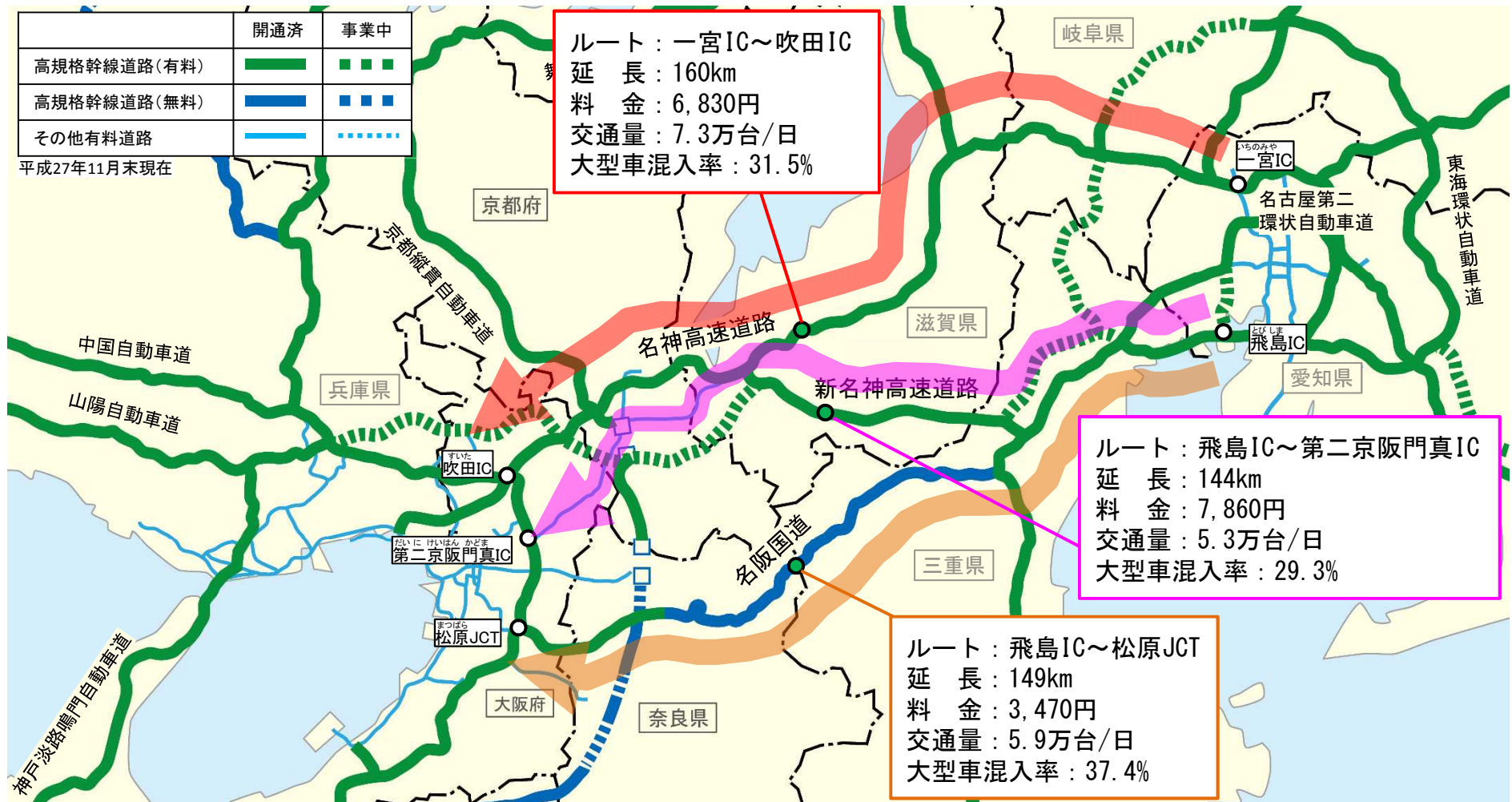
(参考) 欧州の高速道路の状況

○ EU諸国では、高速道路を原則有料としている国と原則無料としている国があり、原則無料としている国でも大型車について、近年、料金徴収する動きが出てきている



有料・無料混在区間（大阪～名古屋間の例）

- 大阪～名古屋を結ぶ3ルートにおいて、無料となっている名阪国道経由の料金が最安となるため、特に名阪国道の大型車混入率が大きくなるなどの課題がある

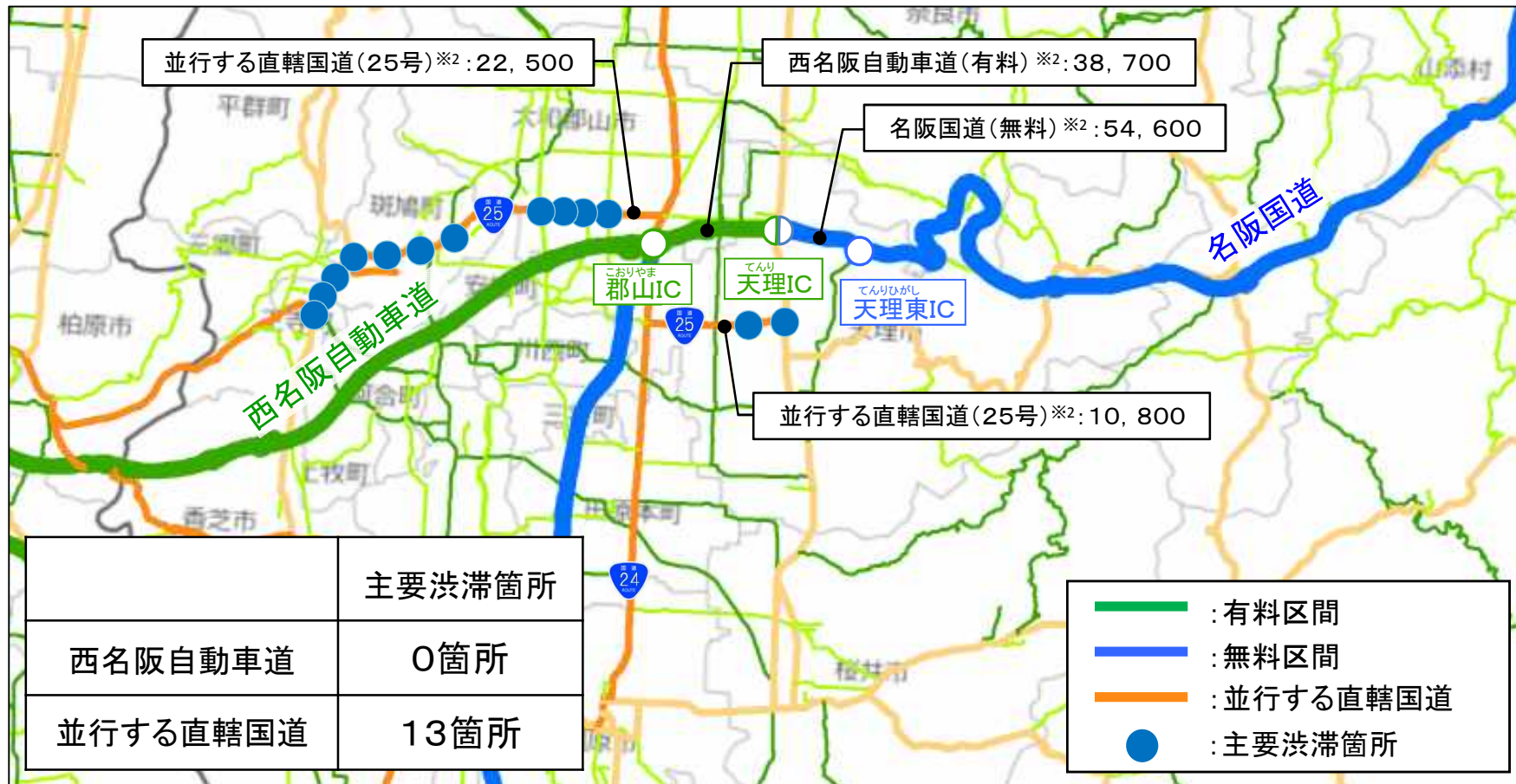


※交通量と大型車混入率はH22センサスより、各ルートの平均値を記載

有料・無料混在区間（西名阪自動車道、名阪国道の例）

- 西名阪自動車道、名阪国道においては、有料区間と無料区間が連続しており、
 - ・本来高速道路が担うべき交通が一般道を走行（有料区間と無料区間の差が1.6万台）
 - ・結果として並行する直轄国道（無料）にのみ主要渋滞箇所※1が存在

※1 奈良県渋滞対策協議会にて公表（H25.1.25）



※2 交通量はH22センサスに基づく24h交通量(台/日)

有料・無料混在区間（山陰自動車道の例）

- 山陰自動車道においては、有料区間と無料区間が混在している上、短い間隔で本線料金所が存在していることから、
- ・本来高速道路が担うべき交通が一般道を走行（有料区間と無料区間の差が1万台以上）
 - ・結果として並行する直轄国道（無料）にのみ主要渋滞箇所※1が存在

※1 島根県幹線道路協議会 交通渋滞対策部会にて公表（H25.1）



	主要渋滞箇所
有料区間※2	0箇所
並行する直轄国道	9箇所

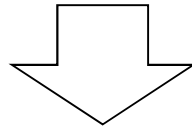
※2 安来道路(東出雲IC～米子西IC)
 山陰自動車道(出雲IC～松江玉造IC)
 松江自動車道(宍道JCT～三刀屋木次IC)

※3 交通量は各区間のH22センサスに基づく
 24h交通量(台/日)の平均値

今後の検討スケジュール(案)

平成27年 7月30日

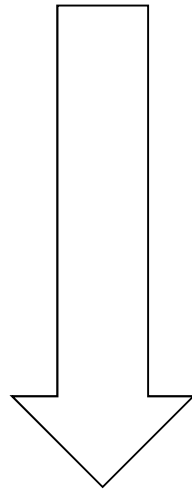
国土幹線道路部会 中間答申



〔・有料・無料の整理を検討すべき〕

平成27年12月25日
(本日)

第20回 国土幹線道路部会



関係者ヒアリング(有識者、関係自治体など)

対応方針 とりまとめ