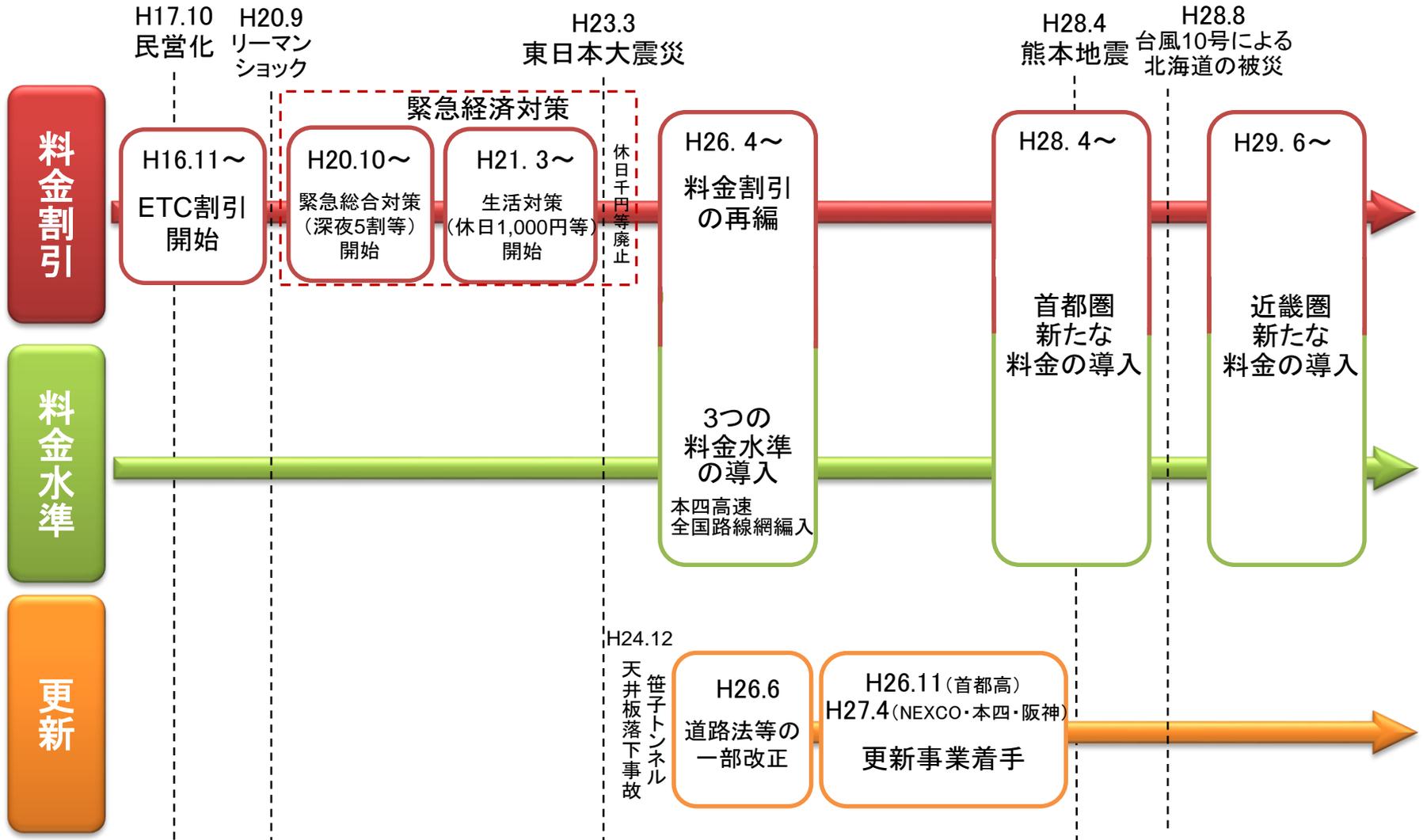


高速道路料金に関する これまでの取組状況

高速道路料金見直しの経緯

- 平成26年4月より3つの料金水準を導入し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ移行
- 首都圏・近畿圏においても、高速道路を賢く使うため、新たな料金体系を導入



首都圏の料金体系見直し(H28.4)

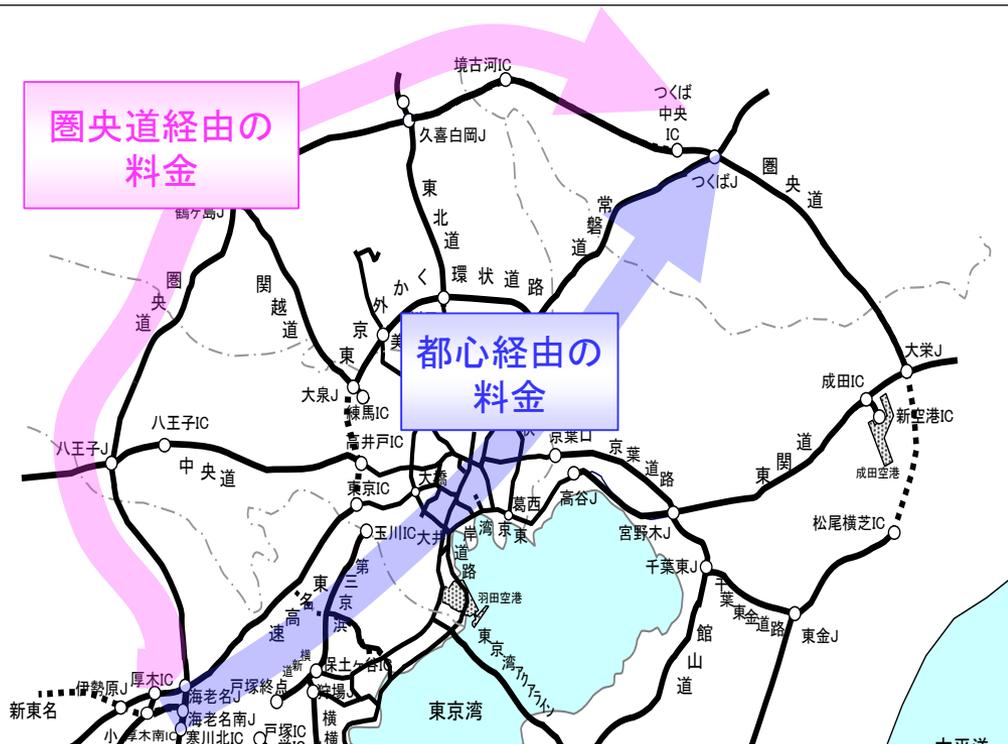
料金の賢い3原則(高速道路を賢く使う上で共通の理念)

- ① 利用度合いに応じた公平な料金体系
- ② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
- ③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

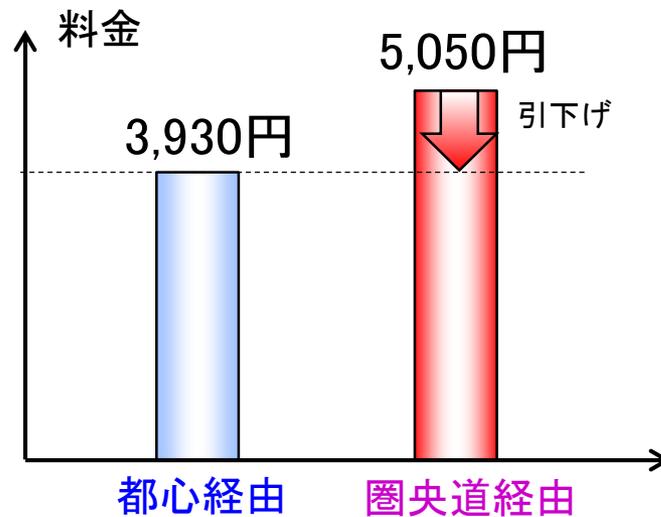
<背景>

通過交通が都心部を經由している一方で、圏央道等の環状道路の整備が進捗しており、圏央道等の有効活用に課題
整備率(H30.4時点)・・・圏央道:89% (三環状:79%)

➡ 料金水準を揃えるとともに、都心部の通過交通を排除し、圏央道等への転換を図るべく、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現



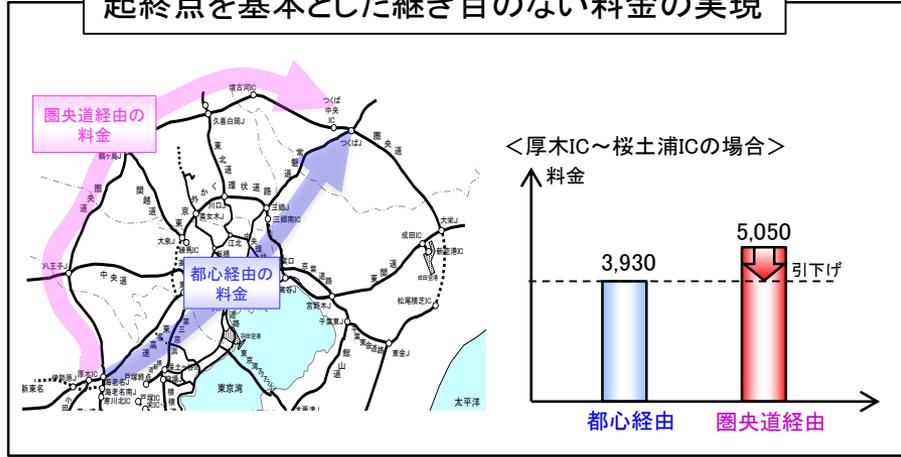
厚木→桜土浦



首都圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況

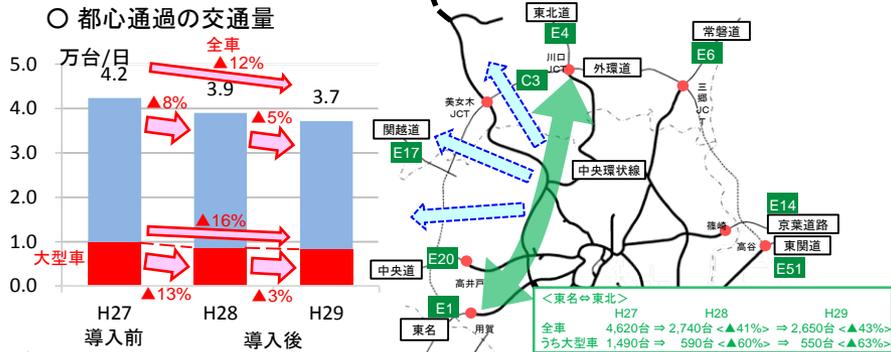
- 平成28年4月より、首都圏の交通流動を最適化することを目指し、起終点を基本とした継ぎ目のない料金など新たな高速道路料金を導入
- 新たな料金の導入により、都心通過から外側の環状道路に交通が転換するとともに圏央道の利用が促進

起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現



都心通過の状況

都心通過から外側の環状道路に交通が転換



圏央道の交通状況

圏央道を賢く利用



例: 厚木IC⇄久喜IC (※平成29年度平均)

	首都高経由	圏央道経由
距離	99.5km	98.9km
時間	112.8分	90.6分
料金	3,180円	3,770円
	3,550円	3,260円

例: 厚木IC⇄桜土浦IC (※平成29年度平均)

	首都高経由	圏央道経由
距離	114.0km	154.0km
時間	127.1分	148.8分
料金	3,560円	5,050円*
	3,930円	3,930円

○都心通過交通は約1割減(4.2万台/日⇒3.9万台/日⇒3.7万台/日)
○特に、大型車の減少率が高く、都心の交通環境の改善に寄与

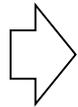
○東名～東北道間は8割以上が圏央道の利用を選択
○東名～常磐道間は距離・時間の違いから圏央道利用は約2割

近畿圏の料金体系見直し(H29.6)

<背景①>

都心部の通過交通は少ないものの、ネットワーク整備に課題

(淀川左岸線延伸部、大阪湾岸道路西伸部の整備財源)



料金水準を揃えとともに、ネットワーク整備に必要な財源確保のための料金を導入

<背景②>

管理主体が混在しており、管理面で非効率などの課題



管理主体を統一(継ぎ目のない料金の実現)

- ・大阪府道路公社(南阪奈、堺泉北)
- ・大阪府・奈良県道路公社(第二阪奈)
- ・阪神高速京都線(油小路線・斜久世橋)

- ・阪神高速京都線(新十条通)



ネクスコ西日本に移管



京都市に移管して無料に

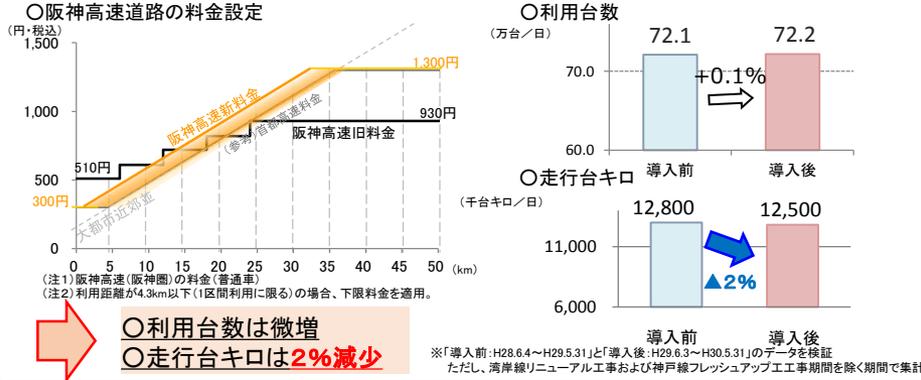


※ネットワークの状況はH30.7.1時点
 ※阪神高速:H24の渋滞状況、NEXCO:H26の渋滞状況

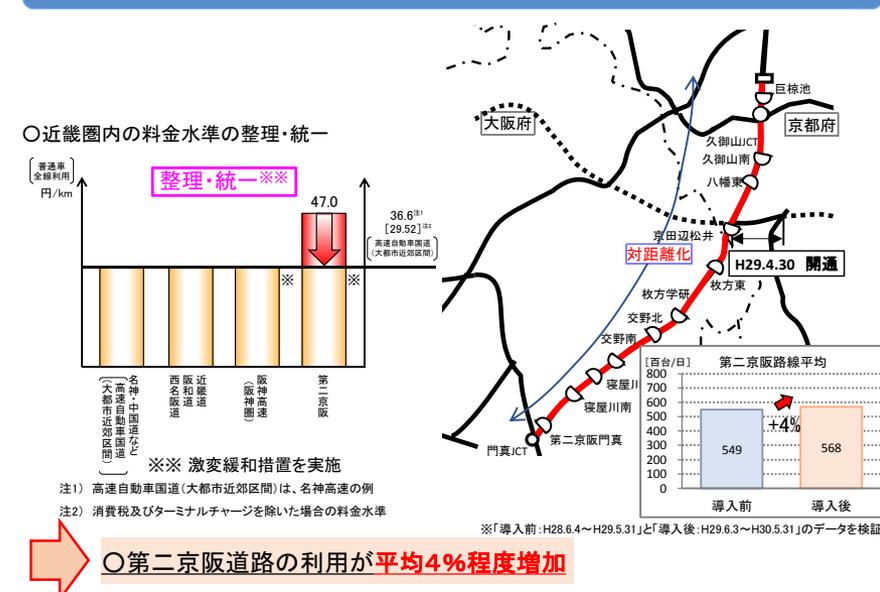
近畿圏の新たな高速道路料金導入後の交通状況

- 平成29年6月より、料金体系の整理・統一とネットワーク整備、及び管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現を目的に新たな高速道路料金を導入
- 新たな料金の導入により、過度な交通集中の生じていた東大阪線の渋滞が緩和するなどの効果を確認

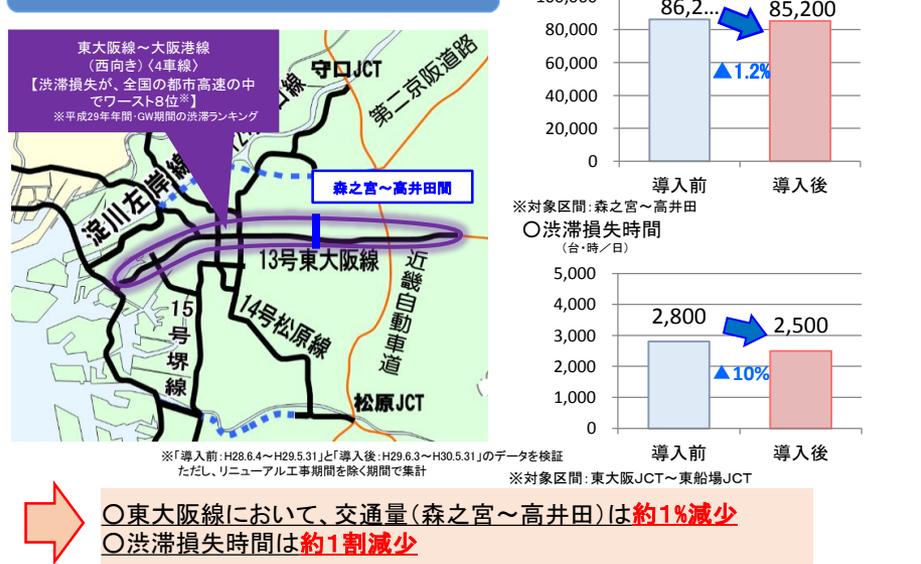
新たな料金導入後の交通状況(阪神高速)



料金水準の見直しにより、第二京阪道路の利用が増加



東大阪線の交通状況



「経路によらない同一料金の導入」は一定の効果

