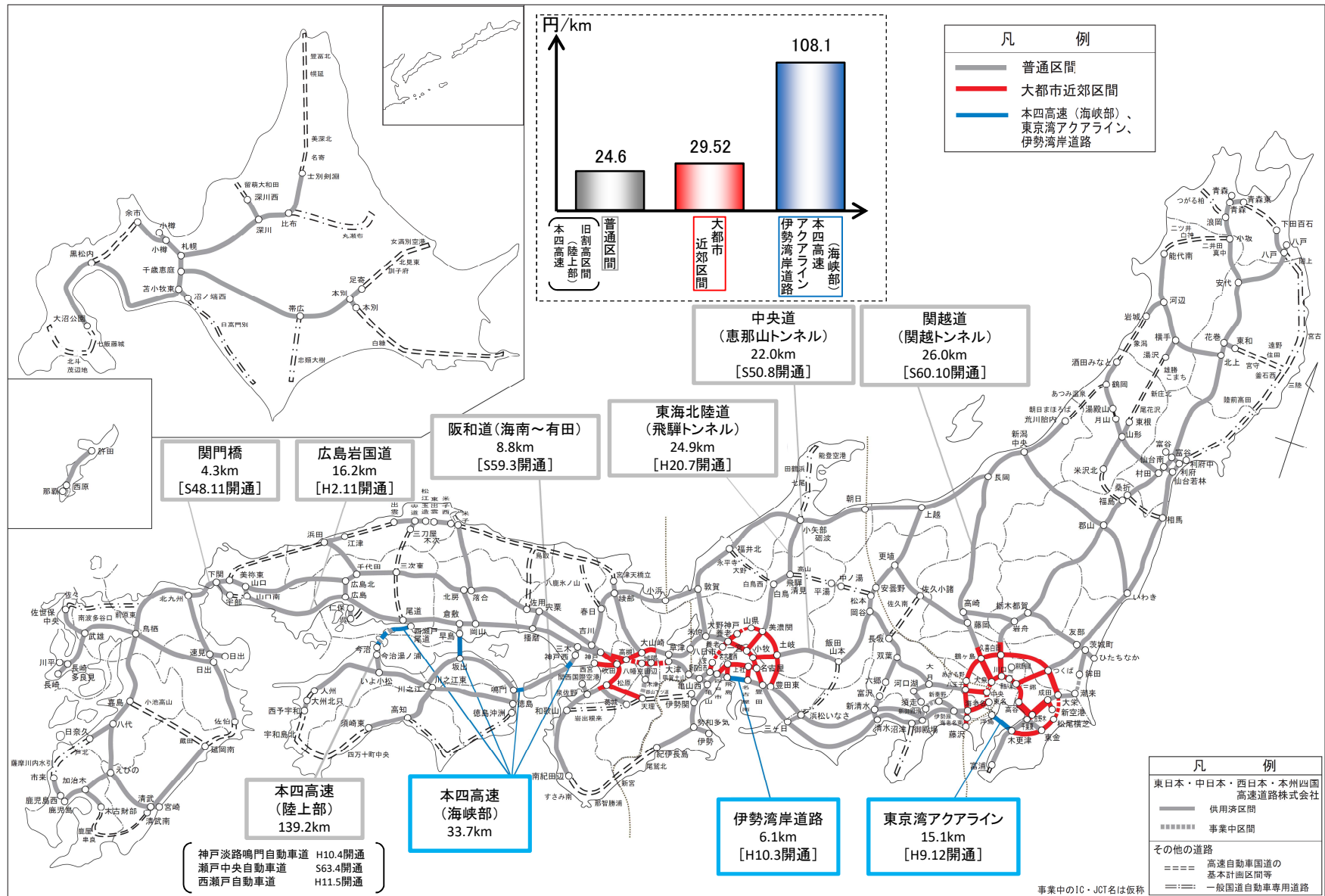


高速道路料金について(参考)

(参考)割高な料金水準となっている区間の位置図



(参考)国土幹線道路部会 中間答申(抜粋)(平成25年6月25日)

(国土幹線道路部会 (部会長:寺島実郎 (財)日本総合研究所 理事長))

4. 料金制度のあり方

2) 新しい料金水準の導入

② 新しい料金水準 「利用重視の料金」へ

約1万kmにも達するまでに進展した高速道路ネットワークを有効活用することが重要であることから、ネットワーク形成の進捗状況を踏まえ、高速道路の料金設定の考え方の軸足をこれまでの「整備重視の料金」から「利用重視の料金」に移していくとともに、シンプルで合理的な料金体系とすることが肝要である。

具体的には、受益者負担や原因者負担の考えに立ち、公平性の観点から対距離制を基本とすべきである。その上で、料金の低減に向けた努力を払いつつ、料金水準の統一を図っていくべきであるが、料金水準の低減が交通渋滞を引き起こす区間や、特別な便益を提供している区間があることから、以下の3つの料金水準に整理すべきである。

普通区間

普通区間に挟まれ、並行する一般道路等の代替道路のある長大トンネル等について、これまでは建設費や便益から、他に比して高い料金水準としてきたところであるが、有効活用などの観点から、今後は普通区間と料金水準差を設けない。なお、現在、普通区間より割安な料金水準となっている区間については、普通区間と同じ料金水準を指向すべきであるが、料金値上げに伴う影響などを十分に精査し、慎重に検討を進めるべきである。

大都市近郊区間

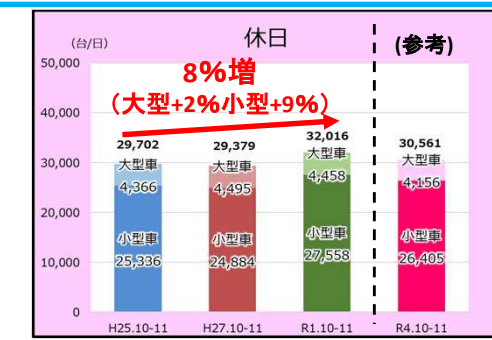
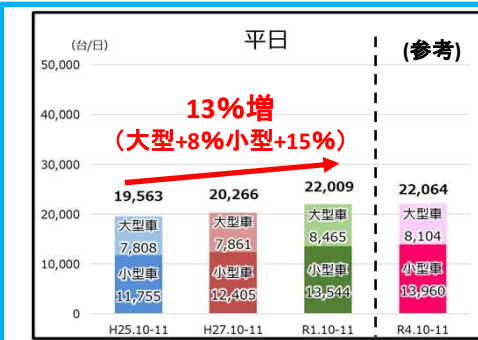
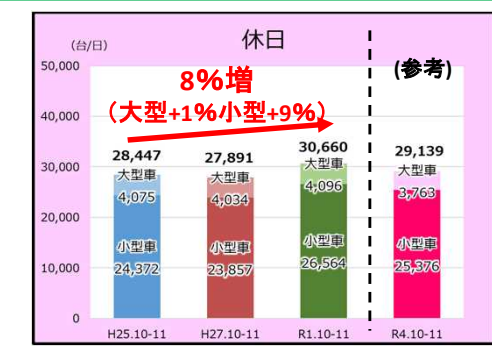
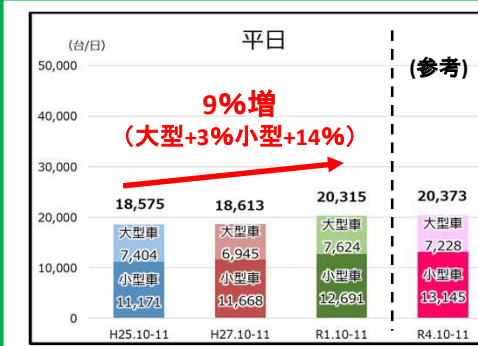
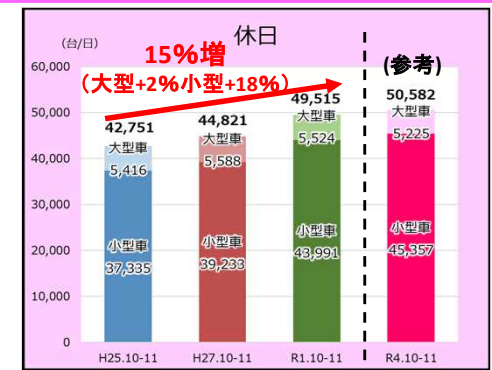
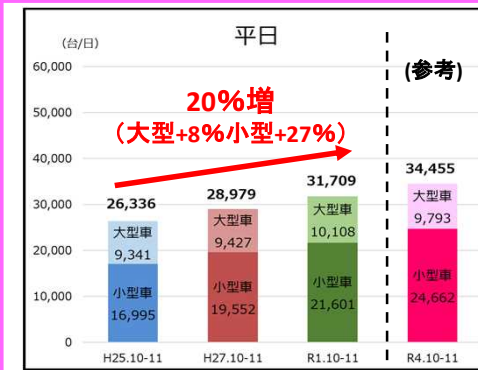
大都市近郊に位置する区間についても、本来であれば、これまでの建設費や便益を理由とした他との料金水準差は解消すべきであるが、一方で、料金水準の引下げが交通渋滞を引き起こす区間であると考えられることから、現行と同様に、普通区間より割高な料金水準を維持する。

海峡部等特別区間

本四高速や東京湾アクアライン、伊勢湾岸道路については、長大橋梁やトンネル等により多額の建設費を要したことに加え、当該海峡等を短時間で横断できるという特別な便益を提供していることから、料金水準を他に比して高く設定することは妥当ではあるが、今後は、有効活用の観点から、普通区間等に比して大きな差とならない料金水準とする。具体的な水準については、当該海峡等を横断するフェリーの運賃などと比較することにより定めるべきである。

平成26年4月以降の新たな料金水準の導入後の効果（神戸淡路鳴門自動車道）

○平成26年4月以降の新たな料金水準の導入後、交通量が徐々に増加しており、特に平日普通車の交通量が大きく増加



神戸西IC-鳴門IC (89.0km, 全線直通)

< ETC料金 (円) >

車種	時間帯	平日		増減率	休日			
		~H26.3	H26.4~		時間帯	~H26.3	H26.4~	増減率
普通車	9-17	3,815	3,280	▲14.0%	-	2,550	2,620	2.7%※
	20-22							
大型車	17-20	2,725	5,310	▲15.7%	4-24	9,000	7,970	▲11.4%
	22-9							

※消費税増税による増

※小型車: 普通車・軽自動車等 大型車: 中型車、大型車、特大車

※ R4.10-11 については、特に大型車においてコロナによる交通への影響があり、参考値として記載

(参考) 本四高速の利用促進に向けた取組

兵庫県 - サイクリングアイランド淡路島の推進 -



岡山県 - 自治体・観光関係者・JR6社等共同 大型観光キャンペーン -



広島県 - しまなみエリアの活性化 -



徳島県 - 道の駅等を周遊観光 -



香川県 - 瀬戸内国際芸術祭2022 -



愛媛県 - えひめ南予きずな博 -



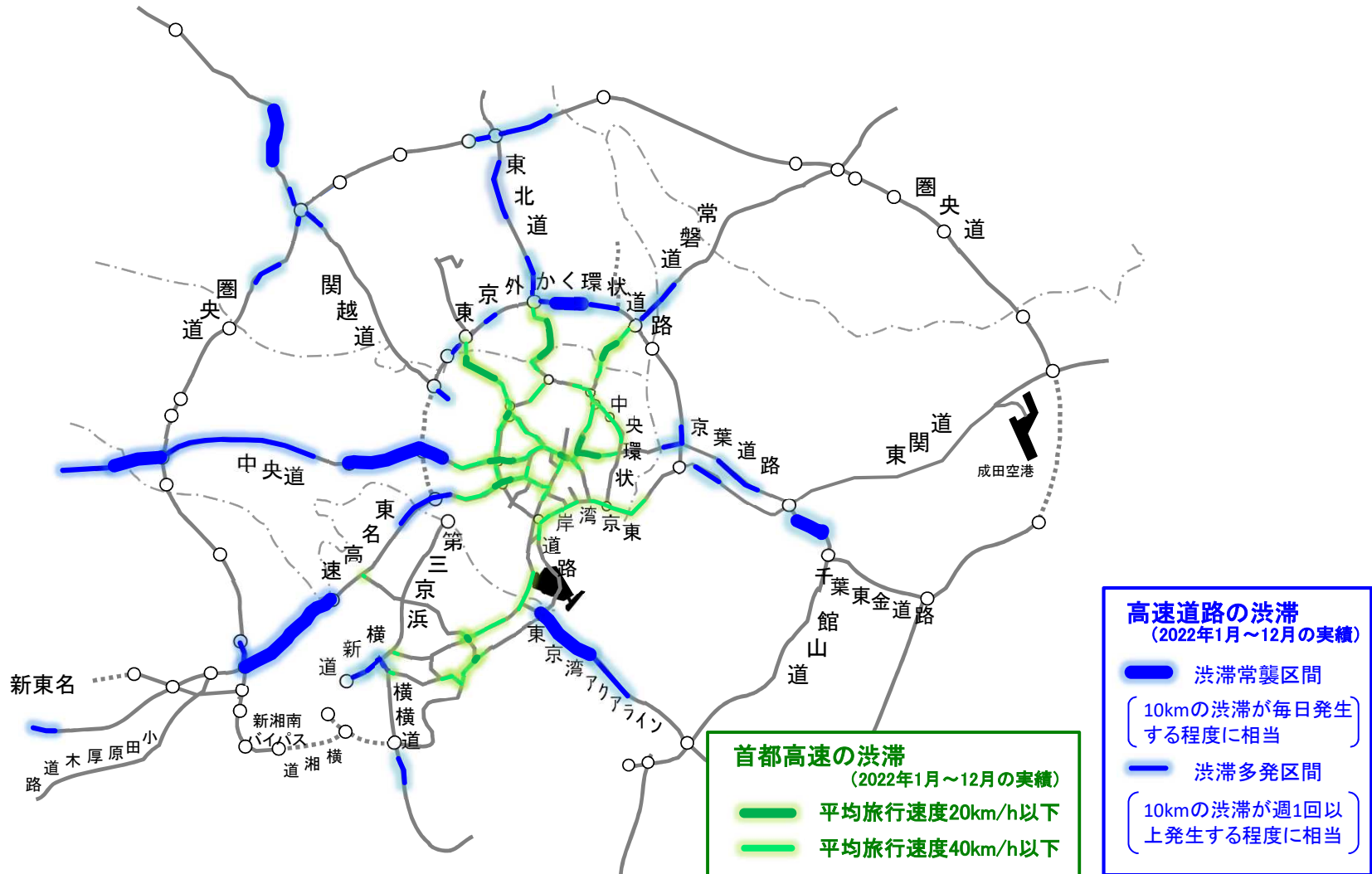
高知県 - らんまんの舞台・高知 -



出典：環瀬戸内海地域交流促進協議会資料を加工

首都圏の渋滞状況

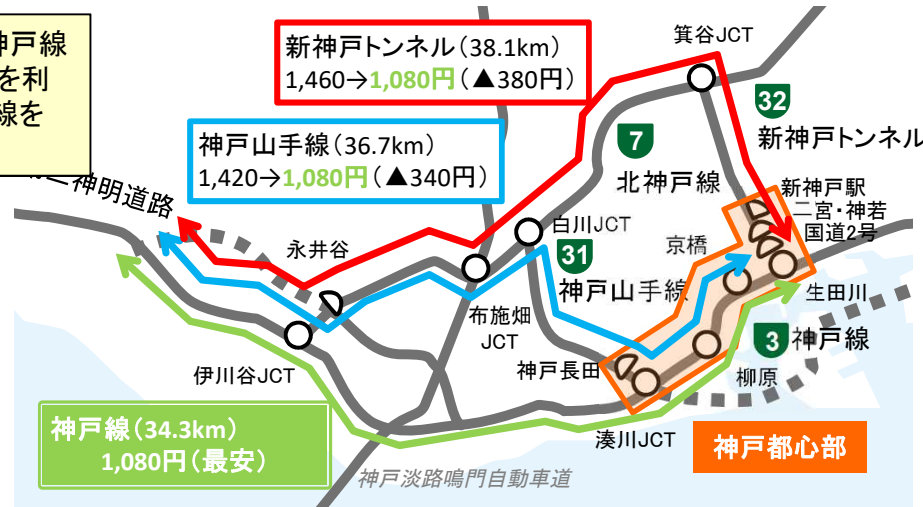
○首都圏の高速道路においては、圏央道の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生。



起終点を基本とした継ぎ目のない料金の評価

- 第二神明～神戸都心部において、継ぎ目のない料金体系の導入後も分担率はほぼ横ばい。
- 神戸線経由より神戸山手線・新神戸トンネル経由の所要時間が短くなる混雑時間帯では、神戸山手線・新神戸トンネル経由の分担率が上昇する傾向。

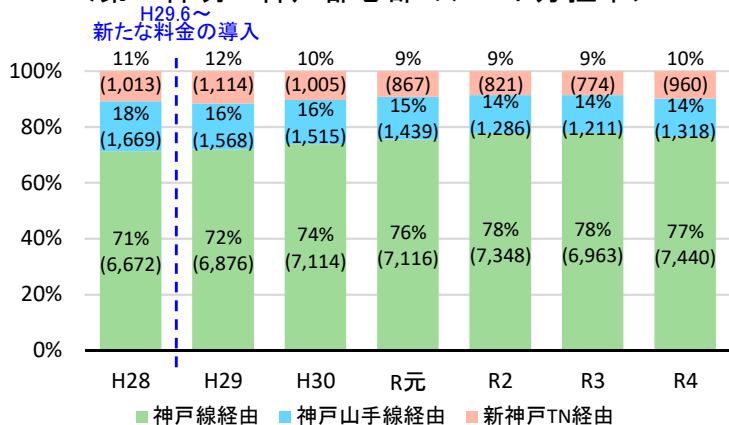
神戸都心部～明石方面で、北神戸線や神戸山手線、新神戸トンネルを利用しても、第二神明道路と神戸線を利用した場合の料金と同一



※第二神明(明石西)⇒神戸都心部の距離・料金
 ※料金は普通車(ETC車)の例
 ※消費税率10%(R元.10以降の料金)

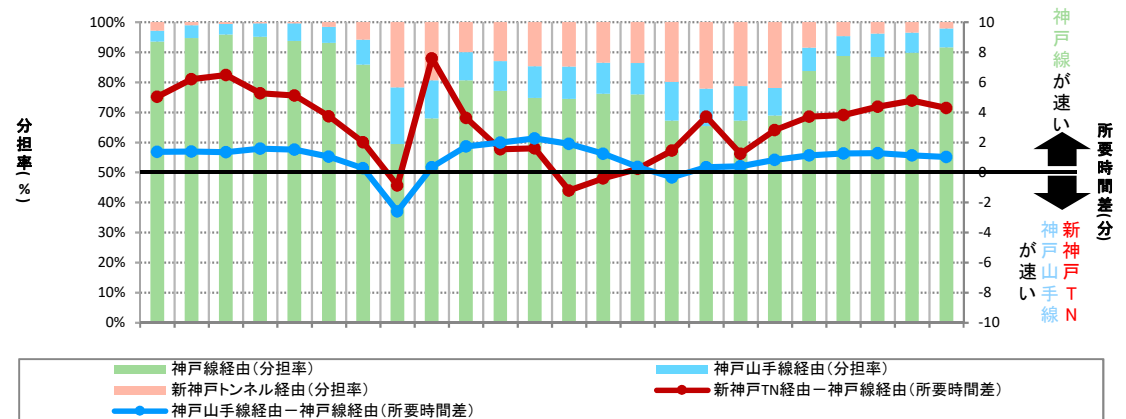
○神戸都心発着交通の経路分担率

<第二神明～神戸都心部のルート分担率>



単位: 交通量比率(括弧内は交通量[台/日])
 ※H28～R2年度は10月、R3～R4年度は9月の平日平均を比較

○第二神明⇒神戸都心の経路分担率と所要時間差



※集計期間は令和4年度9月の全日平均
 ※分担率はETCログデータ、所要時間はETC2.0による集計
 ※所要時間は、第二神明・玉津⇒3号神戸線・生田川を対象

大和川線開通による効果～一般街路の負担軽減～

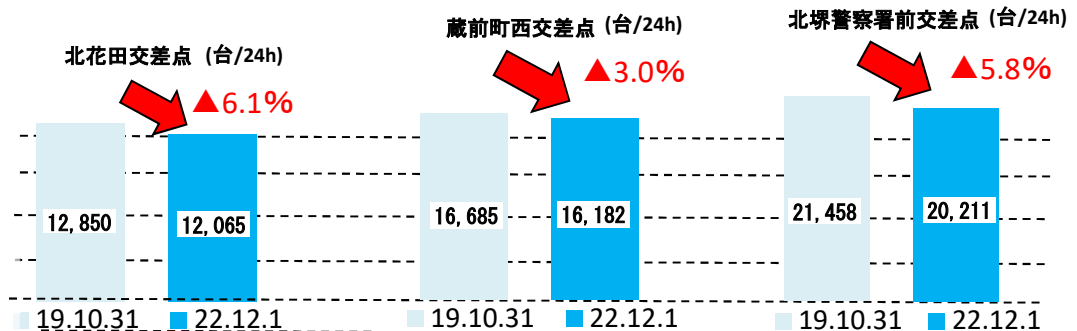
○大和川線の主要な並行道路において、走行速度の向上、東西交通量の減少など、交通負荷の軽減が見られる。



走行速度向上区間

- 10%以上速度向上
- 5%以上速度向上
- 5%未満速度向上

※ETC2.0プローブデータによる集計結果
2022.10平日と2019.10平日における昼間7～19時の比較

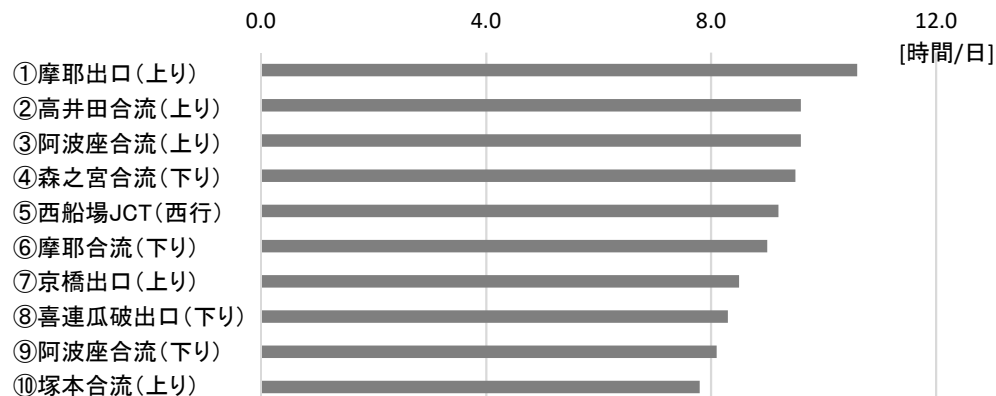


※ 断面交通量:
交通量調査結果を集計
(2019年10月31日、2022年12月1日実施)

阪神高速道路の渋滞状況

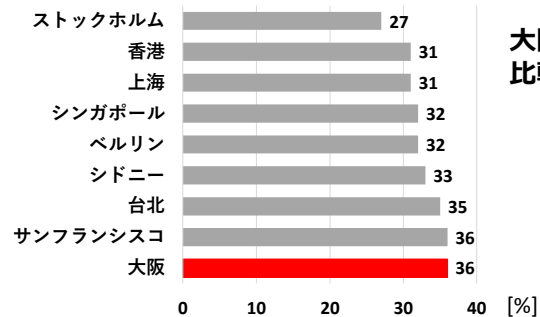
○ 阪神高速においては、都心部を中心に、依然として慢性的な渋滞が発生。

■ 阪神高速の渋滞発生時間ランキング (2022年度平日1日当たり)



※ 渋滞(概ね30km/h以下)発生時間を集計 阪神高速道路(株)調べ

<参考> 世界の大都市との渋滞状況の比較



大阪は世界の大都市と比較して渋滞している

出典：TOMTOM Traffic Index 2019

数字：渋滞損失時間 / 渋滞がない状態の移動時間 (%)

■ 阪神高速の主要渋滞ポイント



都心通過交通の状況(神戸)

○ 阪神高速の上限料金などの影響により、都心経由の方が都心を迂回するより安い場合が存在。



第二神明 大久保IC⇄第二京阪 寝屋川南IC

	利用距離	所要時間	分担率	料金※
都心経由	77.7km	101分	60%	2,510円
中国道経由	83.7km	78分	40%	3,550円

※所要時間はR4年度9月平日昼間のETCデータより算出
 ※分担率は伊川谷JCT以西⇄寝屋川南IC以东を対象にR4年度9月平日のETCデータより算出