



Kansai Vision
2030

資料2

ヒアリング資料

社会資本整備審議会 道路分科会

第57回国土幹線道路部会

2023年8月29日



公益社団法人
関西経済連合会

- 阪神間や大阪都心部等における慢性的な渋滞を解消し、国際コンテナ戦略港湾「阪神港」の物流機能強化、関西3空港へのアクセス改善、2025年大阪・関西万博を契機とした広域周遊観光の振興を図るとともに、大規模災害等に備えた強靱な国土づくりを着実に進めていくためにも、首都圏及び中部圏と比べて遅れている、環状ネットワークを早急に整備することが必要不可欠である。
- 利用者負担を考えると、料金は安価であることが望ましいが、公平性の観点からは、走行距離に応じた対距離料金が目指すべき方向である。また、料金が相対的に安い都心部の道路への交通集中が渋滞の要因ともなっており、結果として利用者に不利益が生じている。
- 既に整備済みの環状道路を有効に活用して都心部の交通混雑を緩和させるため、迂回利用割引制度の導入が必要である。
- 阪神高速の利用料金改定にあたっては、首都高速の料金改定時に採用されたものと同様の割引制度の導入・拡充が必要である。

○広域交通・物流ネットワークの整備活用のため、高速道路ミッシングリンクの解消を掲げる

国土・インフラ

国土のあるべき姿やインフラ整備・活用の道筋を示す

- ・ 複眼型国土の形成に向けた意見発信
- ・ 広域交通・物流ネットワークの整備・活用

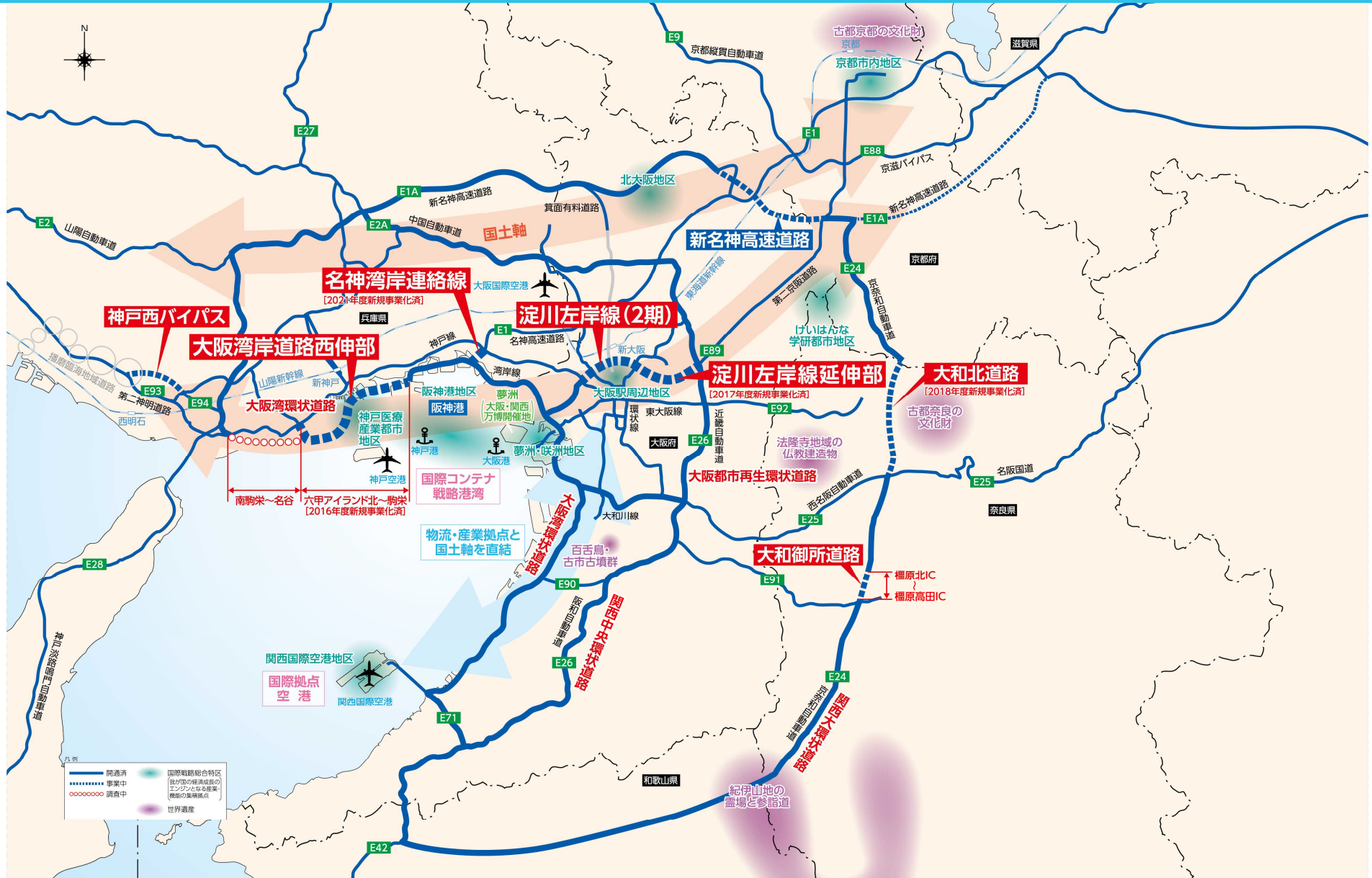
関経連としての取り組み

複眼型国土の形成		災害対応力の強化	
<ul style="list-style-type: none">・ 次期国土形成計画、および次期関西広域地方計画策定に向けた意見発信、関西広域連合・自治体等との連携・ 新大阪駅周辺地域の都市再生に向けた検討	<ul style="list-style-type: none">・ 国・地域・企業の防災力向上に向けた取り組み (南海トラフ地震等への対応)		
鉄道	道路	空港	港湾
<ul style="list-style-type: none">・ 北陸新幹線・リニア中央新幹線の早期整備の実現に向けた要望・機運醸成	<ul style="list-style-type: none">・ ミッシングリンクの早期解消に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none">・ 関西3空港の最適活用、関空の利用促進	<ul style="list-style-type: none">・ 万博を見据えた交通・物流の課題や対応策に関する検討・ 国際物流戦略チームにおける国際物流の活性化

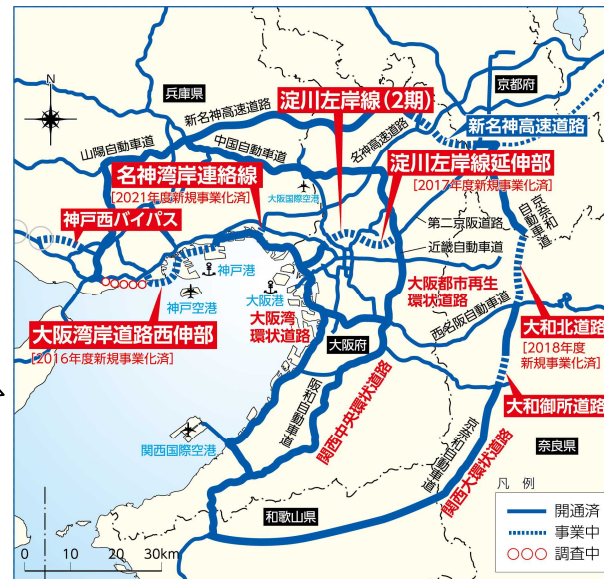
外部環境

次期国土形成計画の検討開始、2025年大阪・関西万博に向けたインフラ整備の加速など

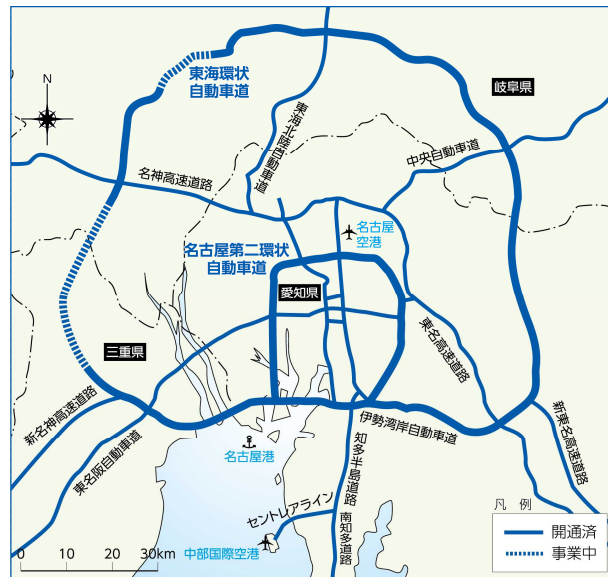
○ 関西の高速道路の整備状況



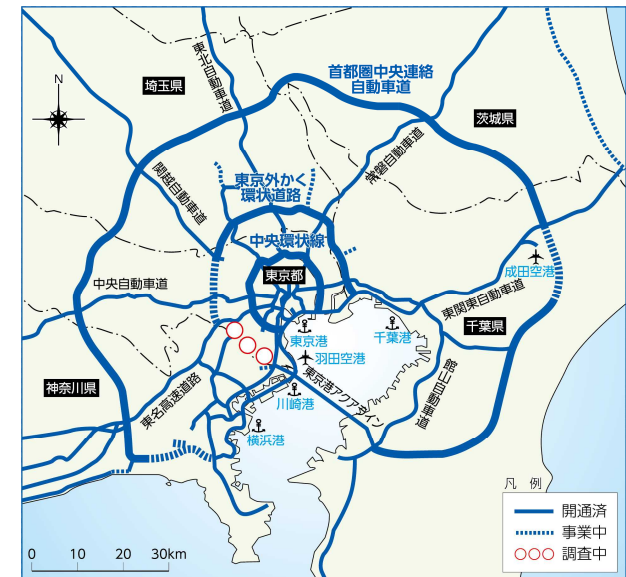
事業化して間もない路線が多く環状ネットワーク完成には相当な時間が必要！



東京2020
オリンピック・
パラリンピック
開催などにより早期から
整備が進められてきた



環状道路ネットワークは
すべて事業着手されている



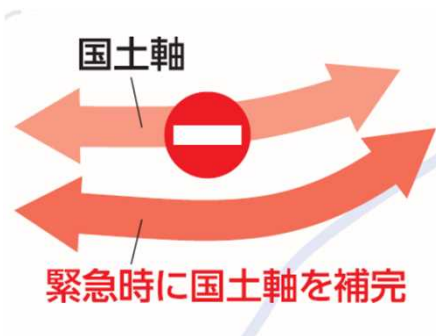
高速道路ネットワーク整備により期待される効果

- 高速道路ネットワークの整備によって、大規模災害発生時等におけるリダンダンシーが確保された強靱な都市圏構造の構築や阪神港・関西国際空港等の物流・産業拠点と連携した関西圏の国際競争力強化、歴史・文化財等の観光資源を生かした観光立国実現への寄与が期待される。

都市圏構造強靱化

緊急時に国土軸を補完し、
災害に強い都市へ

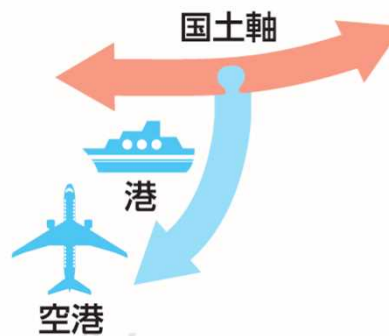
近い将来発生することが危惧されている南海トラフ巨大地震をはじめとする大規模災害時に、緊急輸送道路としての機能が期待されます。また、国土軸を補完し、リダンダンシーを確保することは、都市機能の強化、強靱な都市圏構造の構築には不可欠です。



国際競争力強化

空港・港湾と国土軸が
直結し、物流・産業拠
点間の連携が活発に

国際コンテナ戦略港湾である阪神港や国際拠点空港である関西国際空港などの臨海部の物流・産業拠点と国土軸をつなぐことで、連携強化による経済の活性化など、関西の国際競争力強化が期待されます。



観光立国の実現に寄与

都市間の連携を高め、
高まる観光需要にこたえる

関西は、歴史・文化財など観光資源が豊富で、急速に成長するアジアをはじめとする世界の観光需要を取り込むポテンシャルが十分にあります。観光都市の広域的な連携を強化することで、さらなる観光客の増加が期待されます。



関西高速道路ネットワーク推進協議会

○関西の経済界と自治体が一体となり、関西の環状道路ネットワークのミッシングリンクの早期解消を推進するため、2015.6「**関西高速道路ネットワーク推進協議会**」※(代表:関経連 松本会長)を設立し、以降毎年、政府・与党(国土交通省、財務省、自民党、公明党)に要望活動を実施している。

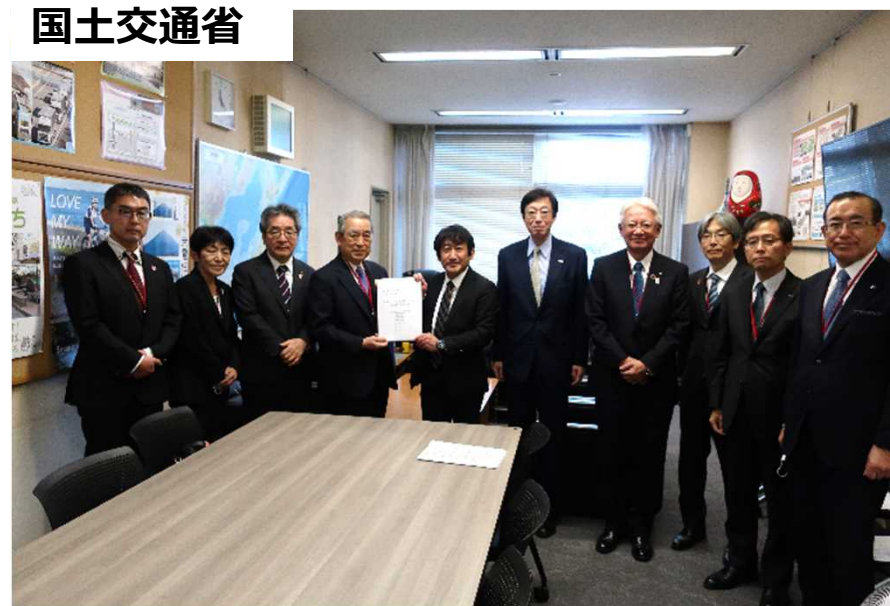
※構成:関経連・大商・神商・奈商・関西経済同友会・大阪府・兵庫県・奈良県・大阪市・神戸市(2023.8現在)

要望活動の様子(2022.11.24)

自民党



国土交通省



関西圏の環状道路ミッシングリンク解消の必要性⑤

関西高速道路ネットワーク推進協議会による要望路線一覧

○関西圏の環状ネットワーク形成に必要な路線について、早期整備のための予算確保とともに、有料道路事業の早期導入も求めている。

路線名	事業方式	2023年度要望内容	事業化時期
淀川左岸線（2期）	街路事業 有料道路事業	万博アクセスのための早期整備に向けた街路事業の予算確保	2000年
名神湾岸連絡線	国直轄道路事業	有料道路事業の早期導入 国直轄道路事業の予算確保	2021年
大阪湾岸道路西伸部 （六甲アイランド北～駒栄）	国直轄道路事業 国直轄港湾事業 有料道路事業	国直轄道路事業の予算確保 国直轄港湾事業の予算確保	2016年
淀川左岸線延伸部	国直轄道路事業 有料道路事業	国直轄道路事業の予算確保	2017年
大和北道路	国直轄道路事業 有料道路事業	国直轄道路事業の予算確保	2009年（奈良IC～郡山下ツ道JCT） 2018年（奈良北IC～奈良IC）
大和御所道路	国直轄道路事業	国直轄道路事業の予算確保	1992年
神戸西バイパス	国直轄道路事業 有料道路事業	国直轄道路事業の予算確保	1988年

利用者負担への配慮、渋滞の解消、ネットワーク活用などバランスのとれた設定を

- 利用者の負担を考えると、料金は安価であることが望ましい。また、公平性の観点からは、走行距離に応じた対距離料金が目指すべき方向である。
- 一方で、料金が相対的に安い都心部の道路に交通が集中することが渋滞の要因ともなっており、結果として利用者に不利益が生じている面がある。既設の環状道路の活用を促進する料金設定により、利便性の向上を図るべきである。
- 今後、道路ネットワークの整備が進めば、渋滞緩和に資する料金設定の選択肢をさらに増やすことが可能となるため、一層の進捗を期待する。
- 料金改定を行うにあたっては、十分な周知期間を設けて利用者の理解を得るとともに、特定の利用者に急激な負担増が起こらないよう一定の配慮が必要である。

都心通過交通の状況（大阪）

- 2020.3の大和川線の開通に伴い、都心経由よりも大和川線経由の方が所要時間が短くなったが、都心経由の料金の方が安いため都心部への交通の集中が続いており、ネットワークを有効に活用できていない。
- 都心部の交通混雑を緩和するには、整備済みの環状道路（阪神高速大和川線等）の利用を促進するための、迂回利用割引制度の導入が必要である。

参考：首都圏では千葉外環迂回利用割引が2022.4から導入されている

大阪都心部の通過交通の状況



4号湾岸線 助松⇔13号東大阪線 中野

	利用距離	所要時間	分担率	料金
都心経由	36.4km	45分	93%	1,320円
大和川線 経由	33.5km	31分	7%	1,800円

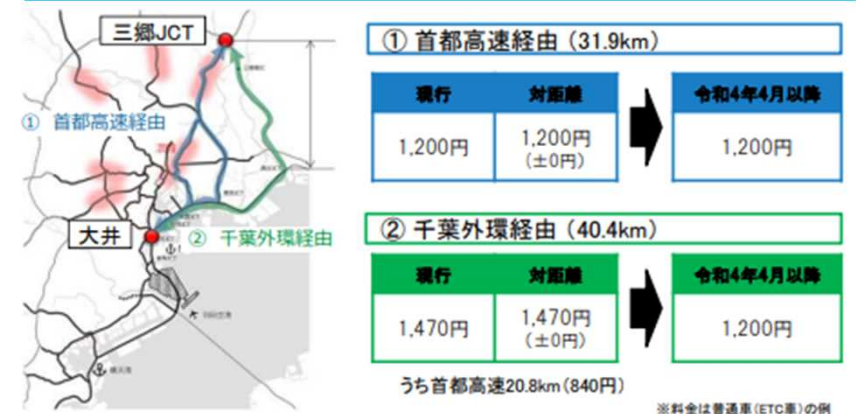
※所要時間はR4年度9月平日昼間のETCデータより算出
 ※分担率は助松以南⇔中野以東を対象にR4年度9月平日のETCデータより算出

※R5.7.4 国幹部会資料を一部加工

関西圏の渋滞状況



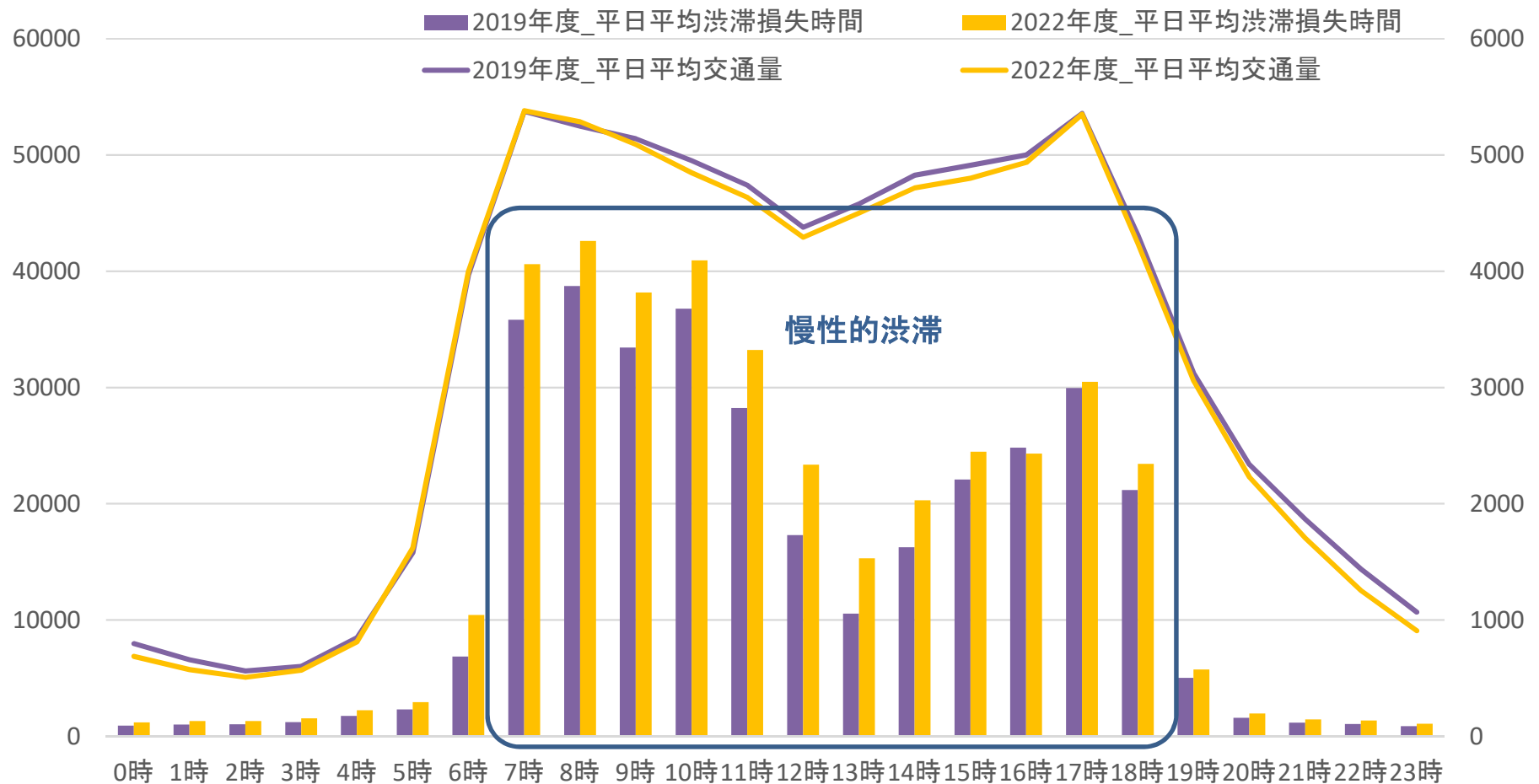
参考：千葉外環迂回利用割引



阪神高速の渋滞状況

○日中（7時～18時）において慢性的な交通渋滞が発生しているため、夜間への交通分散を図ることも必要。

※R5.7.4 国幹部会資料を一部加工



※ 渋滞損失時間(台・h) = (区間所要時間(h) - 規制速度走行時の区間所要時間(h)) × 区間交通量(台) 阪神高速道路(株)調べ

阪神高速の利用料金改定にあたり、首都高速料金改定時に採用されたものと同様の割引制度の導入・拡充が必要。

○深夜割引の導入

⇒阪神高速では現状、深夜割引の制度はない。これを首都高速と同様に少なくとも「深夜0時から4時まで」の利用時に20%の割引を導入。

○大口・多頻度割引の拡充

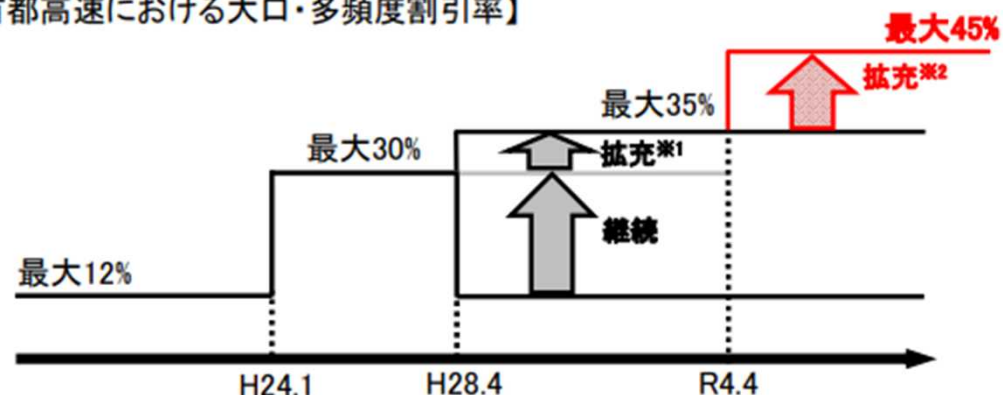
⇒阪神高速では現状、割引率は最大35%。これを首都高速と同様に45%へ引き上げ

深夜割引の導入



大口・多頻度割引の拡充

【首都高速における大口・多頻度割引率】



令和元年度 首都高速全日平均渋滞損失時間(台・h)

※1 中央環状線の内側を通過しない交通に限定

※2 拡充10%のうち、5%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定



「先駆ける関西、
ファーストペンギンの心意気」



公益社団法人
関西経済連合会