

社会資本整備審議会 道路分科会 第60回 国土幹線道路部会 ヒアリング資料

令和5年11月10日

大阪府・兵庫県・大阪市・神戸市・堺市

1. 近畿圏の現状・課題

- ①都心部の慢性的な渋滞
- ②交差する路線の未接続
- ③利用者からの意見

2. 課題解消に向けた基本方針

3. 基本方針を踏まえた意見

【対距離料金制の推進・上限料金の適切な設定】

- ①上限料金の適切な設定

【料金施策の拡充・創設】

- ②深夜割引の創設
- ③大口多頻度割引の拡充
- ④都心流入割引の拡充及び都心迂回割引の創設
- ⑤混雑状況に応じた料金措置
- ⑥関西国際空港など泉州地域と都心部間の影響軽減

【ネットワーク整備の推進】

- ⑦名神湾岸連絡線
- ⑧淀川左岸線2期
- ⑨大和川JCT、大和川線・堺線の乗継

【阪神高速道路株式会社の経営改善と更なる利用者還元】

- ⑩阪神高速道路の経営改善

【更なる利用促進に向けて】

- ⑪ETC専用化等
- ⑫管理主体を超えたシームレスな料金体系

4. 提案まとめ

1. 近畿圏の現状・課題

《現 状》

- 近畿圏は、国際ハブ空港や国際コンテナ戦略港湾、高速鉄道などが集積するなど、その社会基盤の果たす役割は大きく、今後更なる国際競争力の強化等を図り、日本の成長を牽引するためには、これらの社会基盤や観光資源など関西が有するポテンシャルを最大限に発揮する「高速道路ネットワークの充実と機能強化」が必要

《課 題》

- 近畿圏では、新名神高速道路や阪神高速大和川線の開通など高速道路ネットワークの整備が進んでいるものの、淀川左岸線などのミッシングリンクが存在していることや、激変緩和措置として設定された阪神高速道路の上限料金によるネクスコ西日本との料金格差などにより、特定の箇所に過度な交通集中が発生するなど、都心部において渋滞が発生

① 都心部の慢性的な渋滞

- 淀川左岸線や大阪湾岸道路西伸部等のミッシングリンクが存在
- 阪神高速道路の上限料金などの影響により、阪神高速を利用して都心を通過する方が、迂回するより安い場合が存在するなどにより、**都心部が渋滞**



② 交差する路線の未接続

- 阪神高速道路において、交差する路線でJCT接続されていない箇所が存在
- 今後本格化する老朽化対策や、災害時のリダンダンシー確保のため、ネットワークの機能強化が必要



③ 利用者からの意見

■関西経済連合会

(8/29 国土幹線道路部会のヒアリング)

- ・ 環状ネットワークを早急に整備することが必要不可欠
- ・ 首都高同様の割引施策の導入が必要
- ・ 十分な周知期間を設けて 利用者の理解を得ることが必要

■大阪府トラック協会・大阪府貨物運送協同組合連合会 兵庫県 // 兵庫県 //

(9/8 阪神高速道路における上限料金の見直しに関する緊急要望書)

(11/6 阪神高速道路における上限料金の見直しに関する要望書)

- ・ 2024年問題の解決・克服のため、高速道路の更なる有効活用は必須
- ・ 大口多頻度割引や深夜割引など NEXCO3社と同一水準の一貫した割引として拡充
- ・ 荷主企業への周知期間や運行計画の再検討に要する 準備期間を 設定されたい

2. 課題解消に向けた基本方針

- 近畿圏の新たな阪神高速道路料金の導入にあたっては、
 - ・ 公平かつシンプルでシームレスな料金体系の更なる推進
 - ・ すべての高速道路利用者がメリットを享受できる戦略的な料金施策
 - ・ 淀川左岸線などのミッシングリンクの解消に向けた着実な整備

などにより、都心部の渋滞緩和などを図っていくことが必要



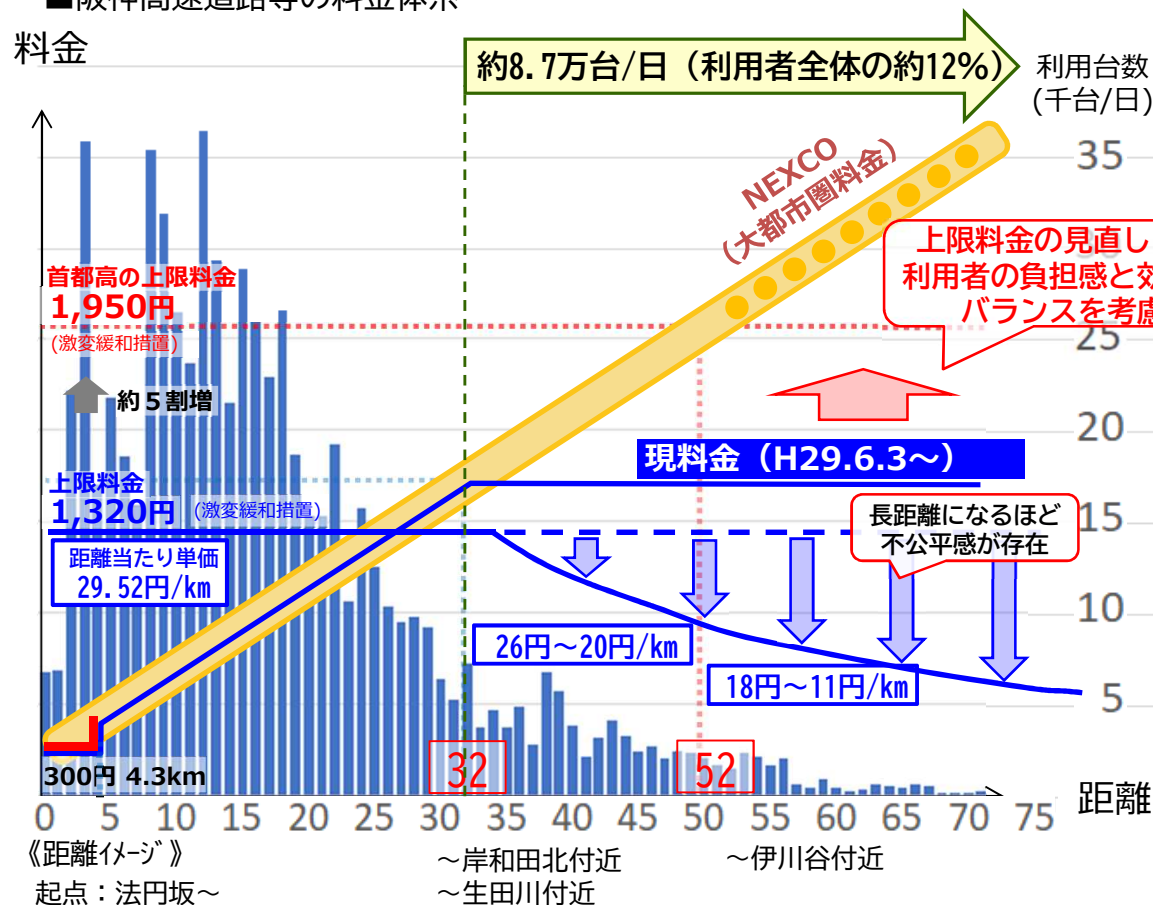
- 高速道路ネットワークを真に利用しやすいものとするためには、引き続き、
 - ・ 「ネットワークの充実・強化」と「公平で利用しやすい料金体系」を実現する、
「ハード」・「ソフト」両面の取組が必要

高速道路ネットワークが最大限発揮される「阪神圏の高速道路を賢く使う料金体系」が実現されるよう、次のとおり提案

3. 基本方針を踏まえた意見（①上限料金の適切な設定）

○公平かつシンプルでシームレスな料金をめざすため、対距離料金制を推進するとともに、激変緩和措置として設けられている上限料金の見直しをする場合は、利用者の負担感や物流への影響、一般道の負荷軽減及び見直しによる効果等を考慮すること

■阪神高速道路等の料金体系



※ETCデータによる集計
 ※2020年10月の平日平均利用台数
 ※32km以上の台数・割合は2022年9月データより算出

■4号湾岸線（助松）～13号東大阪線（中野）例



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

出典：第56回国土幹線道路部会

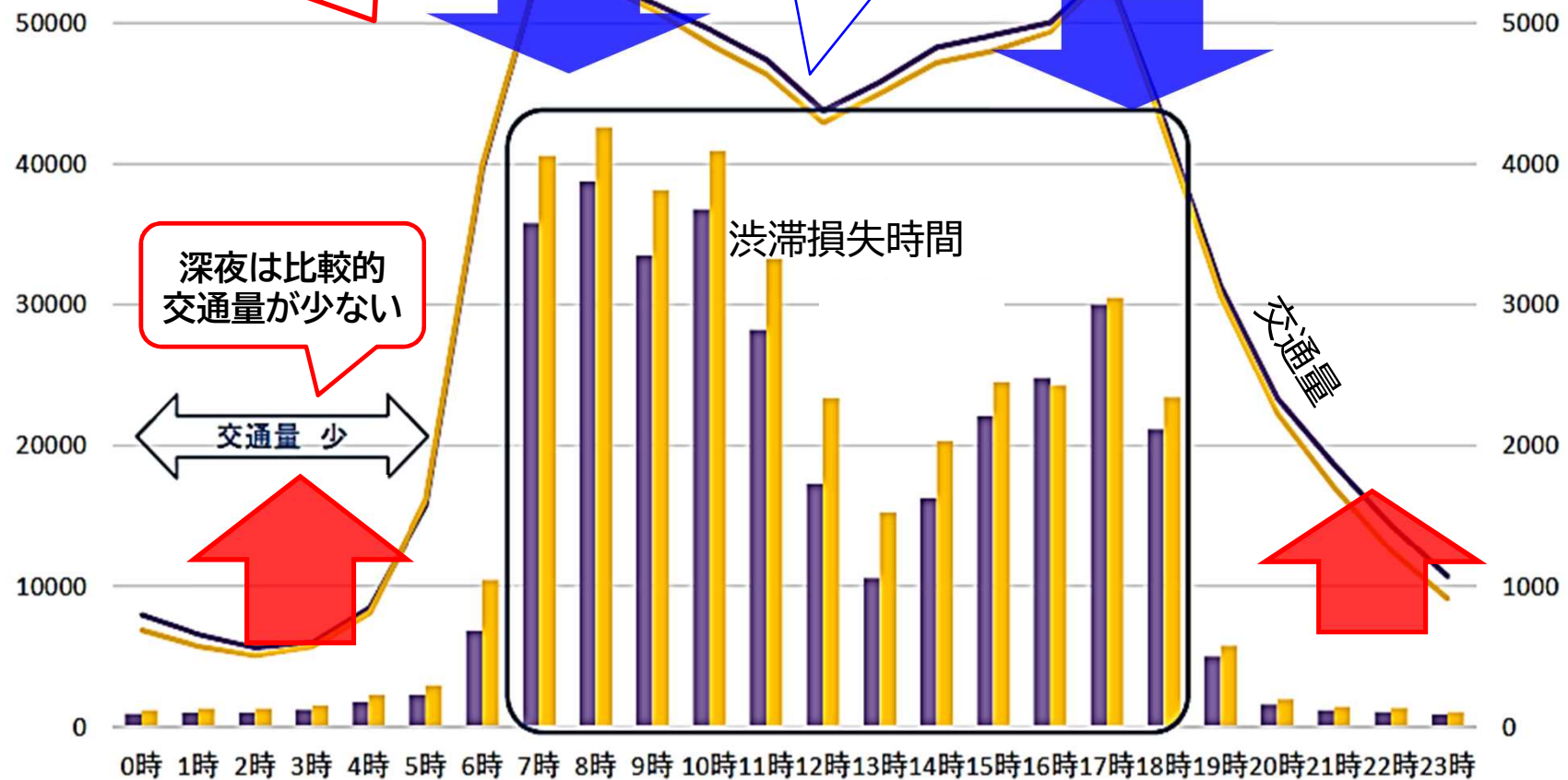
【料金施策の拡充・創設】②深夜割引の創設

○物流の円滑化や交通の時間的偏在解消のため、交通量の少ない深夜帯の利用を促進させる「深夜割引」を創設すること

交通量の少ない深夜帯の利用を促進させる深夜割引が有効

昼間は慢性的渋滞

創設



※ 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

— 2019年度_平日平均交通量

— 2022年度_平日平均交通量

■ 2019年度_平日平均渋滞損失時間

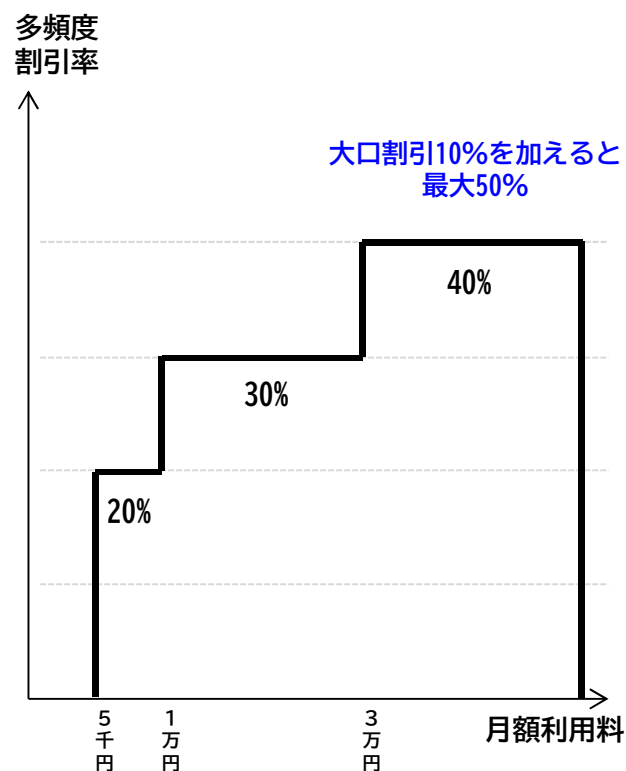
■ 2022年度_平日平均渋滞損失時間

阪神高速道路株式会社調べ

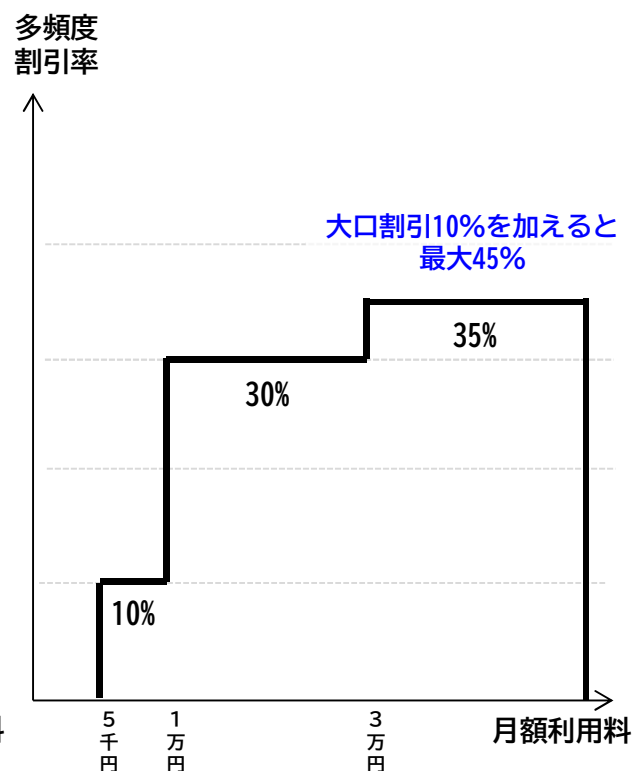
【料金施策の拡充・創設】③大口多頻度割引の拡充

○物流の円滑化のため、暮らしや経済を下支えしている物流等企業活動の支援に資する
「大口・多頻度割引の拡充」を図ること

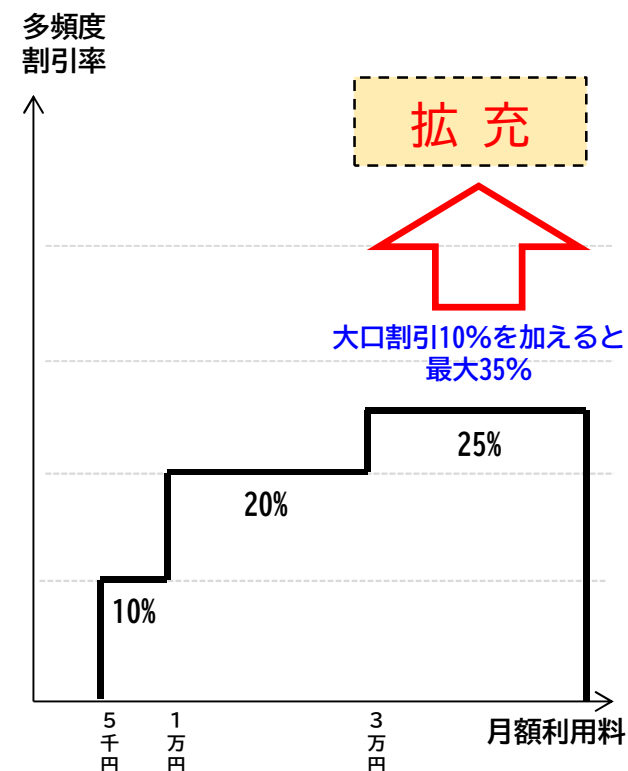
【NEXCO】



【首都高速】



【阪神高速】



※1：NEXCOの割引率は、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対する10%割増し措置（R6.3末まで）を含む。

※2：首都高速の割引率は、中央環状線の内側を通行しない交通の拡充分を含む。（30%のうちの10%、35%のうちの10%）

※3：阪神高速の割引率は、湾岸線・神戸線（月見山～摩耶）・淀川左岸線・大和川線・北神戸線・神戸山手線のみを通行する交通の拡充分を含む。（20%のうちの5%、25%のうちの5%）

【料金施策の拡充・創設】④都心流入割引の拡充及び都心迂回割引の創設

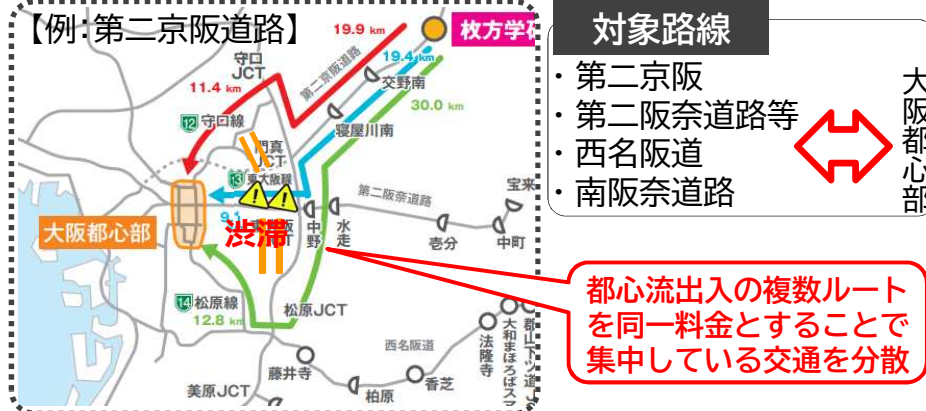
○阪神高速神戸線や東大阪線等、特定箇所への過度な交通集中の分散化を図るため、中国道や大和川線などを活用し、「都心流入割引※1の拡充」及び「都心迂回割引※2の創設」を図ること

都心流入割引※1

(都心に“用事のある”交通を複数ルートに分散)

【大阪都心流入のイメージ（導入済）】

【例：第二京阪道路】



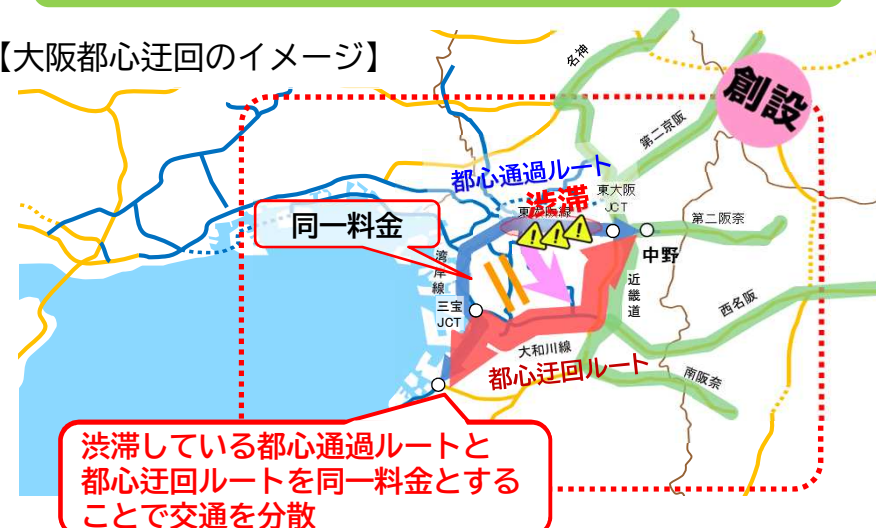
【神戸都心流入のイメージ】



都心迂回割引※2

(都心に“用事のない”通過交通を迂回ルートへ転換)

【大阪都心迂回のイメージ】



【神戸都心迂回のイメージ】



【料金施策の拡充・創設】⑤混雑状況に応じた料金措置

○ネットワークの整備状況に応じて、混雑状況や混雑時間帯に応じた柔軟な料金の導入に向けた取組を着実に進めること

【外側環状への交通転換イメージ】



料金差のある部分について同一料金を図る

混雑状況や混雑時間帯などに応じた柔軟な料金設定

【交通転換イメージ一例】

【将来】

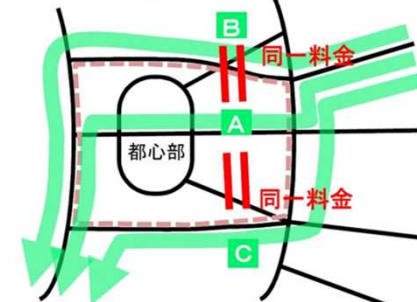
○ 混雑状況に応じた機動的な料金の実現

【都心通過の料金措置の場合】

<都心混雑時間帯>



<他の時間帯>



【料金施策の拡充・創設】⑥関西国際空港など泉州地域と都心部間の影響軽減

○日本の成長を支える関西国際空港など泉州地域と大阪都心部間の交通への影響を軽減するための料金施策を講じること

うめきたエリア〈特定都市再生緊急整備地域〉
大都市間をつなぐ大阪都心の玄関口としての機能を活かす



うめきた2期地区全景(開発事業者の提案)
(出典) グランドデザインに基づくまちづくり取組報告(R3.3)

新大阪エリア〈都市再生緊急整備地域〉
広域交通の一大ハブ拠点としての機能を活かす



(出典) グランドデザインに基づくまちづくり取組報告(R3.3)

関空方面など泉州地域の割高感に対する影響軽減施策が必要

関西国際空港〈国際拠点空港〉
国際拠点空港としての機能を活かす

来阪外国人旅行者数の推移



関西国際空港

大阪城・周辺エリア〈特別史跡〉
大阪都心部最大のみどり・上町台地の地形を活かす



(出典) 大阪府HP「大阪城東部地区」について

【ネットワーク整備の推進】⑦名神湾岸連絡線

○阪神高速 3号神戸線や一般道の渋滞緩和等に資する名神湾岸連絡線の整備推進に向け、
有料道路事業を早期に導入すること

抜本的な渋滞解消に不可欠な道路ネットワークの強化

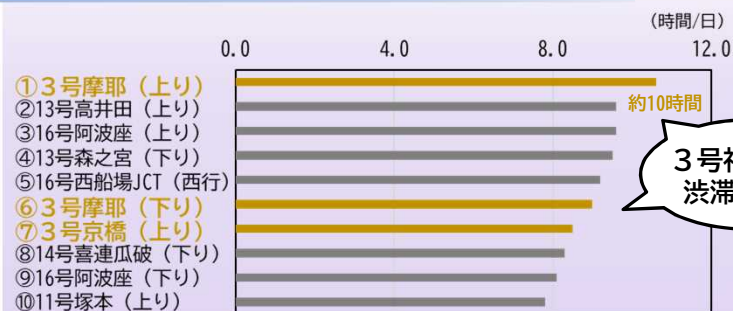
～名神湾岸連絡線へ有料道路事業の早期導入～

ポイント

- 3号神戸線の抜本的な渋滞対策には、料金 **ソフト** 施策だけではなく、5号湾岸線に交通を分散させる『**名神湾岸連絡線**』 **ハード** が不可欠
- 早期完成には現在の公共事業に加え、**有料道路事業の早期導入**が特に重要

3号神戸線の渋滞状況

阪神高速の渋滞発生時間ワースト10※3



※3) R4 (平日) 渋滞 (概ね30km/h以下) 発生時間を集計 阪神高速道路(株)調べ

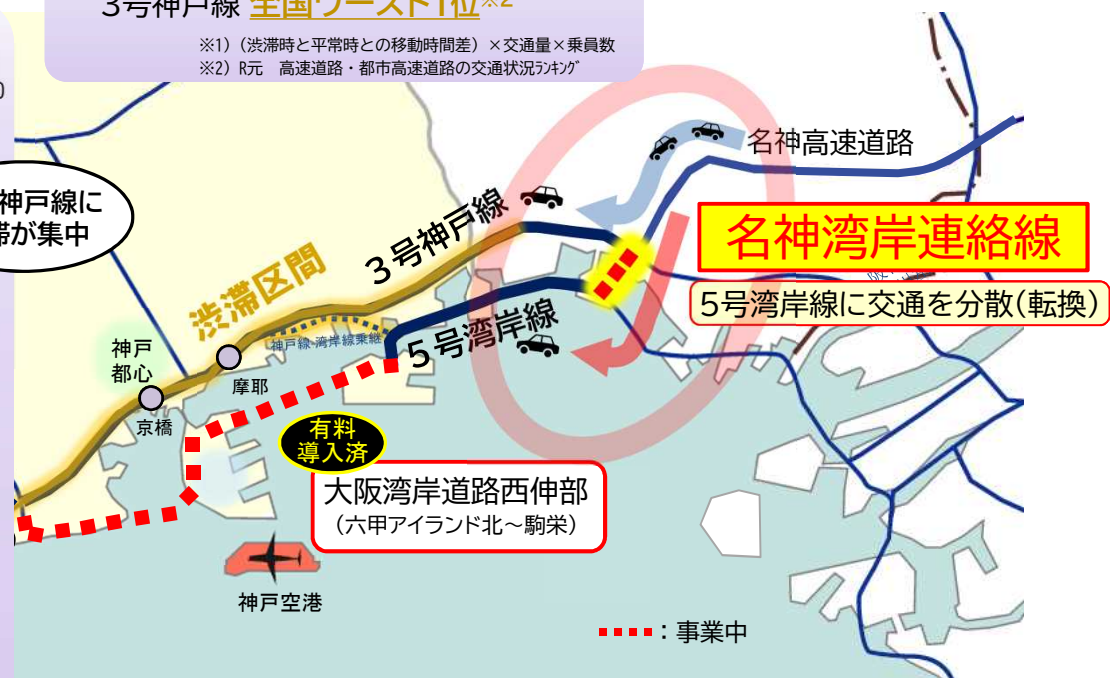


都市高速道路の渋滞損失時間※1

3号神戸線 **全国ワースト1位**※2

※1) (渋滞時と平常時との移動時間差) × 交通量 × 乗員数

※2) R元 高速道路・都市高速道路の交通状況5年報



【ネットワーク整備の推進】⑧淀川左岸線(2期)

○国の都市再生プロジェクトに位置付けられた大阪都市再生環状道路の一区間を構成し、都心部の渋滞緩和に資する、淀川左岸線(2期)の着実な整備に向け、有料道路事業費を拡大すること

【淀川左岸線(2期)位置図】



＜淀川左岸線(2期)事業概要＞

完成予定：令和14年度

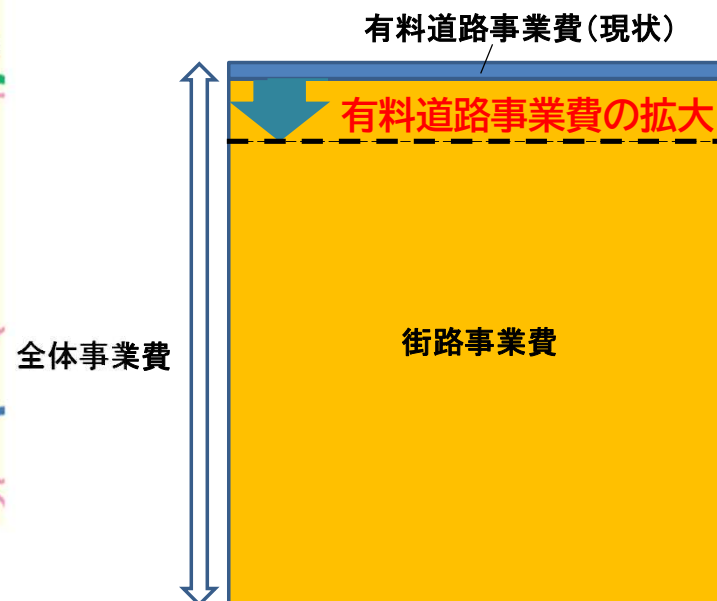
事業費：約3,052億円

〔うち街路事業費 約2,957億円
有料道路事業費 約95億円〕

残事業費：約2,040億円

(街路事業) (令和4年度末時点)

【淀川左岸線(2期)の財源イメージ】



【ネットワーク整備の推進】⑨大和川JCT、大和川線・堺線の乗継

- 関西国際空港と大阪都心部、世界文化遺産のある堺市・南大阪へのアクセス性向上となる
大和川線と堺線を繋ぐ大和川ジャンクションの実現に向けて取り組むこと
- ジャンクション完成までの間、**大和川線・鉄砲ランプ**と堺線・住之江ランプの乗継制度の導入を図ること



【阪神高速道路株の経営改善と更なる利用者還元】⑩阪神高速道路の経営改善

○阪神高速道路株式会社は、人件費や維持管理費等の削減等、子会社を含めた経営改善や、経営の透明性確保を徹底するとともに、すべての利用者がメリットを享受できるよう、更なるサービスの向上や2025年大阪・関西万博にも資する利用促進策を図るなど利用者還元の取組を充実させること

【更なる経営改善の取組】

○経営の効率化等によるコスト縮減

- ・ 現在13社となっている子会社の更なる効率化
- ・ 子会社への委託内容や他会社への発注内容の整理・見直しによる競争性の向上
- ・ ETC専用化の順次拡大による料金収受業務に要する管理費コストの縮減
- ・ ドローンやAI等の新技術の活用等による維持管理コストの縮減 など

○経営の透明性の確保

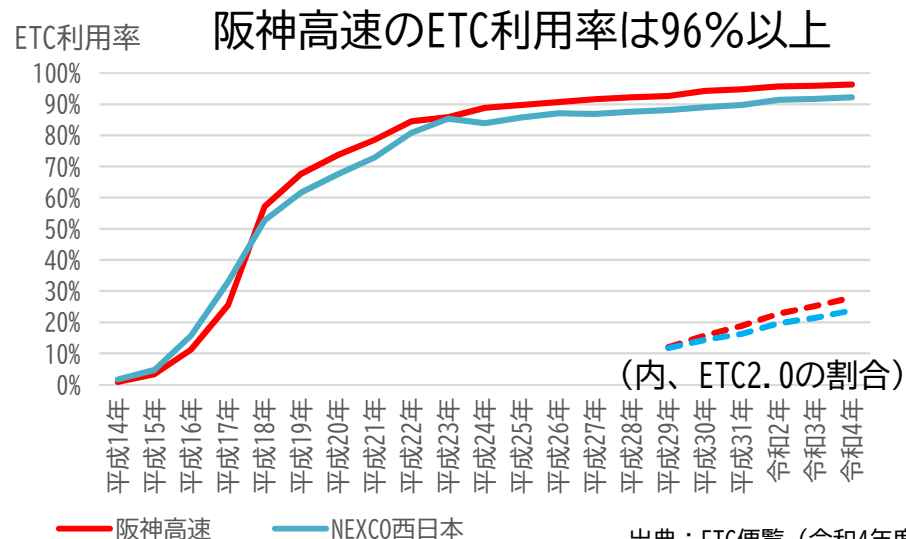
- ・ 子会社を含む役員の経歴や報酬の個別情報などのホームページでの公開
- ・ 第三者機関における子会社を含む経営状況や報酬額などの更なるチェック体制の強化や目標値の設定 など

○更なる利用者還元

- ・ すべての利用者がメリットを享受できる取組や
2025年大阪・関西万博にも資する利用促進策など更なる利用者還元の実施
など

【更なる利用促進に向けて】⑪ ETC専用化等

○ETC専用化等を進めるにあたっては、現金利用からETC利用への更なる転換を図るべく、
ETC車載器の導入支援等の普及促進策を講じること



※平成17年以前はNEXCO西日本⇒日本道路公団

出典：ETC便覧（令和4年度版）

ETC専用化等のロードマップ

都市部(近畿圏)(※1)					都市部において 5年後概成			地方部を含めて 10年後概成		
	料金所数 (※2)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
阪神高速	144	導入準備 (※3)		5箇所程度 で導入	順次拡大(8割程度) (5→110箇所程度)			順次拡大 ⇒ 全線		
NEXCO 西日本	94	導入準備 (※3)		近畿圏 (京阪神地区及び京奈和道の内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(7～8割程度) (70箇所程度)			順次拡大 ⇒ 全線			

※1 令和7年4月に開催される予定の「大阪・関西万博」への影響も考慮し、適時変更の可能性

※2 令和2年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数

※3 カメラ等の設置や関係機関との協議等

出典：国土交通省

ETCの普及促進（車載器購入助成）

ETC/ETC2.0
車載器購入助成キャンペーン2022

新セキュリティ規格対応
対象車載器 最大 **¥10,000** 割引
購入費用

キャンペーン実施期間
2022/1/27(木)～6/30(木)

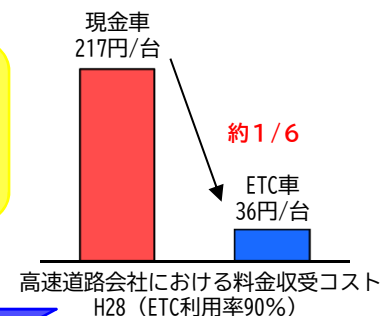
全国 24万台 対象

※期間内でも助成予定台数に到達した際には、受けを締め切らせていただく場合があります。

詳しくは画面をご覧ください。

料金収受コストの低減

ETC車は現金車の
約1/6の
料金収受コスト
(高速道路会社)



ETC専用化等の推進

出典：第43回国土幹線道路部会資料より大阪府作成

【更なる利用促進に向けて】⑫管理主体を超えたシームレスな料金体系

○管理主体間を超えて継ぎ目のない「真にシームレスな料金体系」の実現に向けた「ロードマップ」を明らかにすること

■近畿圏における料金体系の現状



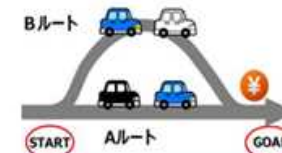
運営主体や路線ごとの料金設定を距離に応じた対距離料金に統一することで、乗継による割高感を軽減

路線ごとに「TC + 距離料金」

ターミナルチャージ 3回
乗継 乗継

ターミナルチャージ + 距離料金
(1回)

経路によらず、同一料金とすることで、交通分散による渋滞緩和に寄与



- ・管理主体ごとに異なる料金設定を対距離料金に統一
- ・管理主体間の乗継利用時に重複徴収されているターミナルチャージを1回に改善
- ・「真にシームレスな料金体系」の実現に向けた「ロードマップ」の提示

【凡例】

NEXCO（大都市近郊区間と概ね同じ）

阪神高速（上限料金設定等）

大都市近郊区間外的高速国道等

大阪府道路公社路線

（点線は整備中区分）

4. 提案まとめ

【対距離料金制の推進・上限料金の適切な設定】

- より公平かつシンプルでシームレスな料金をめざすため、対距離料金制を推進するとともに、激変緩和措置として設けられている上限料金の見直しをする場合は、利用者の負担感や物流への影響、一般道の負荷軽減及び見直しによる効果等を考慮すること

【料金施策の拡充・創設】

- 大口・多頻度割引や深夜割引などについては、NEXCO3社と同一水準の一貫した割引制度として拡充・創設を図ること
- 特定箇所への過度な交通集中の分散化を図るため、都心流入割引の拡充及び都心迂回割引の創設を図ること。さらに、今後のネットワーク整備にあわせて、対象経路の拡大を図ること
加えて、混雑状況や混雑時間帯に応じた柔軟な料金の導入に向けた取組を着実に進めること
- 日本の成長を支える関西国際空港など泉州地域と大阪都心部間の交通への影響を軽減するための料金施策を講じること

【ネットワーク整備の推進】

- 阪神高速3号神戸線や一般道の渋滞緩和等に資する名神湾岸連絡線の整備推進に向け、有料道路事業を早期導入すること
- 大阪都市再生環状道路の一 구간を構成し、都心部の渋滞緩和に資する、淀川左岸線（2期）の着実な整備に向け、有料道路事業費を拡大すること
- 都市再生環状道路の有効活用を図るため、大和川線と堺線を繋ぐ大和川JCTの実現に向けて取組むこと
また、ジャンクション完成までの間、大和川線と堺線の乗継制度の導入を図ること

4. 提案まとめ

【新たな料金導入における対応】

- 新料金導入が高速道路や一般道路に与える効果や影響、料金収入により取組んでいく内容や収支計画を明らかにすること
- 新料金を導入する際には、その必要性や効果などについて、利用者に対して、わかりやすく丁寧な説明に努めるとともに、物流事業者等へ配慮しつつ、十分な周知期間を設けること

【阪神高速道路株式会社の経営改善と更なる利用者還元】

- 阪神高速道路(株)は、人件費や維持管理費等の削減等、子会社を含めた経営改善や、経営の透明性確保を徹底するとともに、すべての利用者がメリットを享受できるよう、更なるサービスの向上や2025年大阪・関西万博にも資する利用促進策を図るなど更なる利用者還元の取組を充実させること

【料金徴収期間の延長】

- 安全かつ円滑な交通及び利用者の利便を確保する観点から、更新事業を着実に実施する必要があるため、料金徴収期間を延長する場合は、昨今の物価高騰などを踏まえつつ、追加する更新事業の事業費を精査したうえで、適切に設定すること

【高速道路の更なる利用促進に向けて】

- ETC専用化等を進めるにあたっては、現金利用からETC利用への転換を図るべくETC車載器の導入支援等の普及促進策を講じること
- 車両の開発状況や車両諸元・高速道路の利用状況の変化などを踏まえ、今後の車種区分のあり方について検討すること
- 管理主体間を超えて継ぎ目のない「真にシームレスな料金体系」の実現に向けた「ロードマップ」を明らかにすること