

令和 7 年 8 月 22 日
道路局 高速道路課

近畿圏の新たな高速道路料金導入後（１年）の交通状況について ～新たな料金体系による、高速道路の交通状況の変化を確認～

阪神高速大和川線などの近畿圏の道路ネットワーク整備が進展しつつある中、高速道路がより効率的に賢く使われるよう、昨年６月より新しい料金を導入したところですが、導入後の交通状況をお知らせいたします。

＜新たな高速道路料金導入後（１年）の交通状況（主なポイント）＞

新たな高速道路料金導入後、主に次のような状況が確認されました。

- ・ 阪神高速の長距離利用が減少
- ・ 阪神高速の深夜利用が増加
- ・ 大阪都心部を通過する交通が減少し、都心部を迂回する交通が増加

＜問い合わせ先＞

道路局 高速道路課 企画専門官 今井（内線 38304）

代表：03-5253-8111 直通：03-5253-8500

近畿圏内の料金水準の整理・統一

○ 新名神高速道路や阪神高速大和川線のネットワーク整備も進展しており、R6.6料金体系見直しにおいては、道路交通や環境等について、政策的な課題を考慮したうえで、料金を決定。

平成24年1月1日

阪神高速道路における距離別料金導入

平成29年6月3日

近畿圏の新たな高速道路料金

平成29年1月28日

阪神高速大和川線(三宝JCT^{さんぼう}～鉄砲^{てっぽう})の開通

平成29年12月10日

新名神高速道路(高槻JCT^{たかつき}～川西IC^{かわにし})の開通

平成30年3月18日

新名神高速道路(川西IC^{かわにし}～神戸JCT^{こうべ})の開通

令和2年3月29日

阪神高速大和川線(鉄砲^{てっぽう}～三宅西^{みやけにし})の開通

令和6年6月1日

近畿圏の新たな高速道路料金※

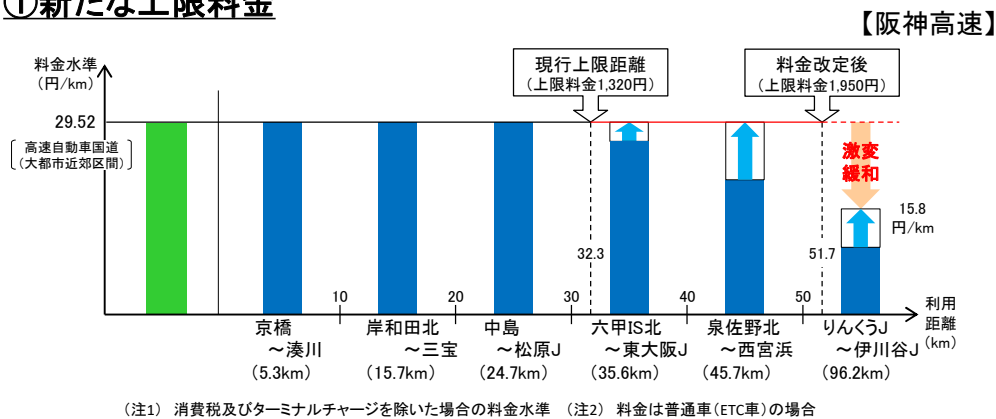


※阪神高速道路における料金水準の更なる整理・統一、大口・多頻度割引の更なる拡充、深夜割引の導入等

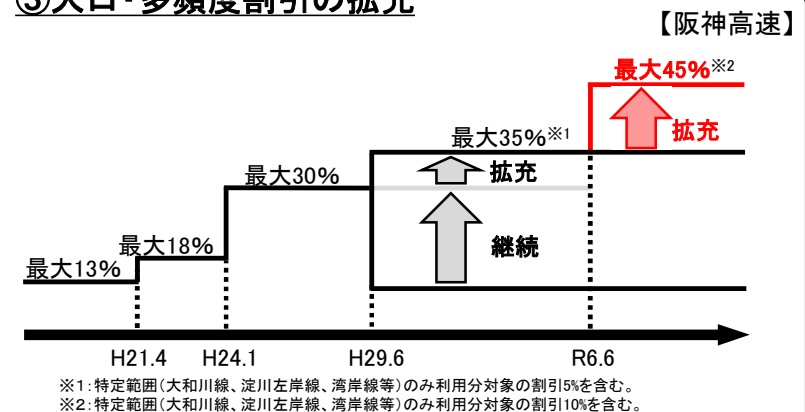
近畿圏の新たな高速道路料金（令和6年6月より導入）

- 阪神高速において、料金体系の整理・統一を更に進めるため、①新たな上限料金を設定。
- 経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する②都心迂回割引を導入。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、③大口・多頻度割引の拡充や④深夜割引の導入を実施。

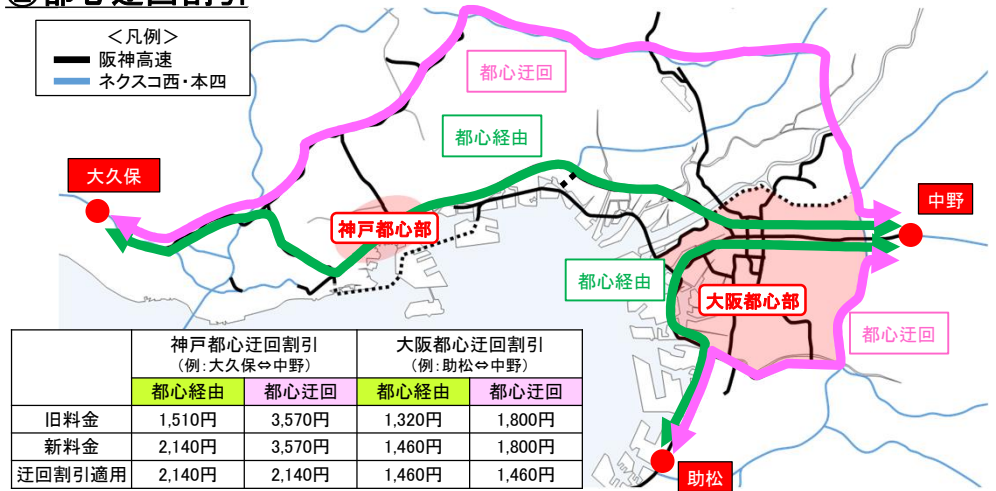
①新たな上限料金



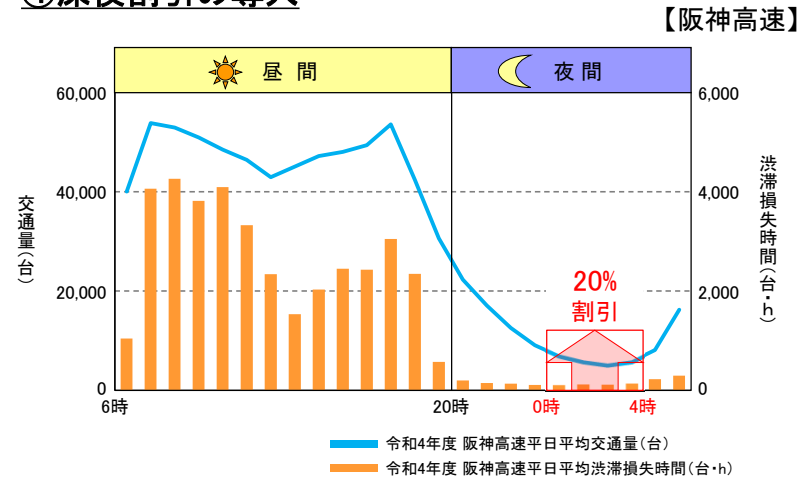
③大口・多頻度割引の拡充



②都心迂回割引



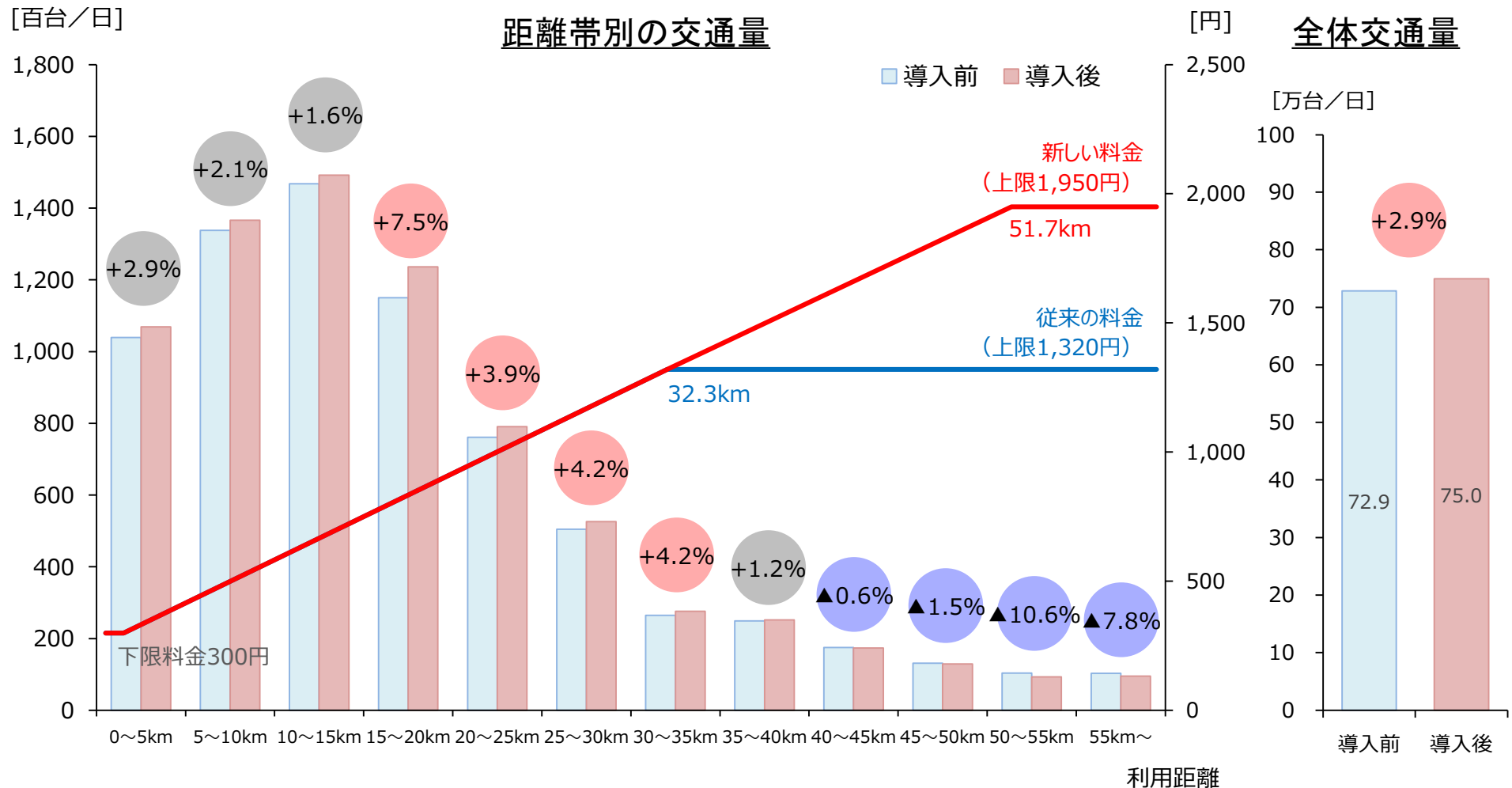
④深夜割引の導入



※上記のほか、神戸都心流入割引の拡充、大和川線・堺線乗継割引の導入、関西国際空港方面割引の導入を実施。

阪神高速の距離帯別交通量

- R6.6.1から、阪神高速の上限料金を、1,320円(32.3kmの料金)から1,950円(51.7kmの料金)に見直し。
- 導入前と比較して全体交通量は増加しているが、40km以上の利用は減少傾向。



※ETCデータ(確定値)により集計(平日平均・特異日を除く)
 ※導入前(R5.6- R6.5),導入後(R6.6- R7.5)の利用台数を比較 ※料金は普通車(ETC車)の場合

阪神高速の時間帯別交通量

- R6.6.1から、深夜割引を導入(阪神高速において深夜0時～4時の料金を20%割引)。
- 深夜割引対象の0時～4時は、全体交通量の増加率やその他の時間帯の交通量の増加率を上回っている状況。

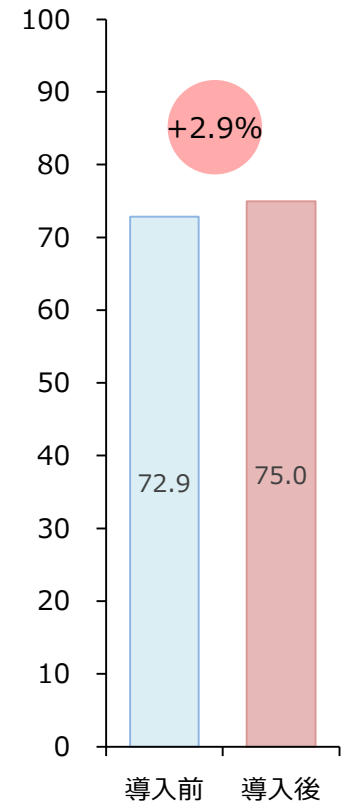
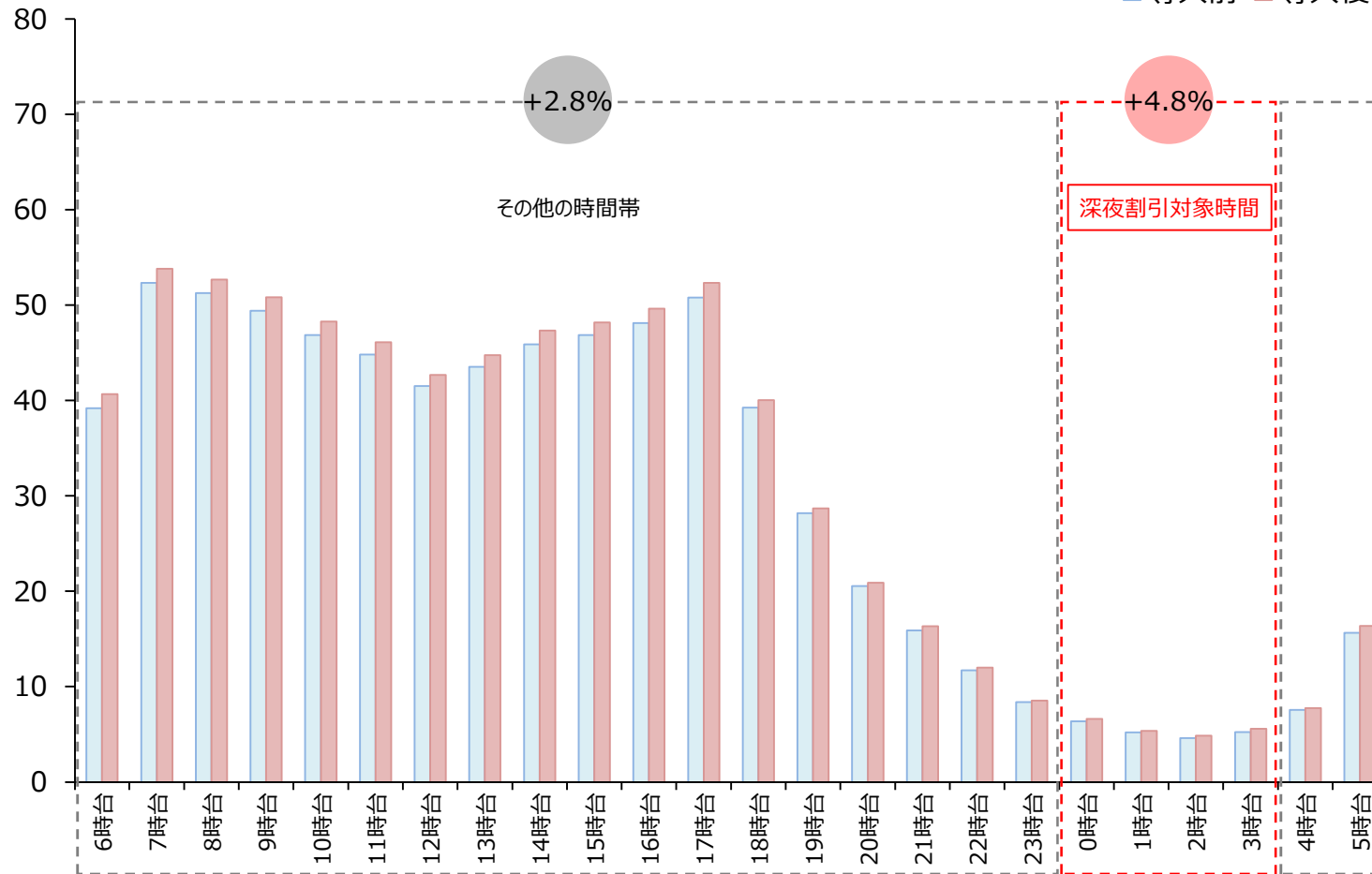
[千台/時]

時間帯別の交通量

■ 導入前 ■ 導入後

全体交通量

[万台/日]



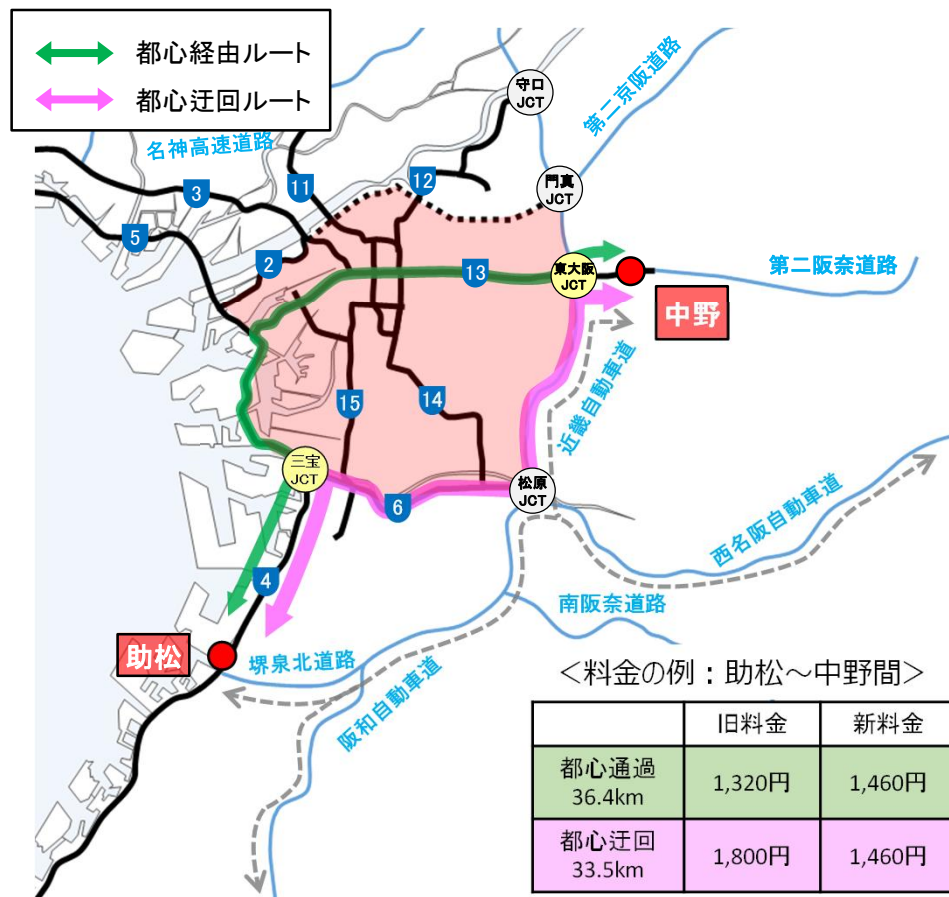
※ETCデータ(確定値)により集計(平日平均・特異日を除く)

※導入前(R5.6- R6.5),導入後(R6.6- R7.5)の利用台数を比較 ※入口通過時刻で車両台数を集計

大阪都心通過ルートと都心迂回ルートの利用分担

- R6.6.1から、三宝JCT以南の湾岸線の出入口を発着し、名神高速、近畿道、第二京阪、第二阪奈等の対象出入口を利用するETC車が、大阪都心部を迂回して大和川線と近畿道を利用する場合に、大阪都心部を経由するルートと同じ通行料金となるよう、料金を割引。
- 湾岸線～東大阪線の場合、都心迂回ルートの利用分担率が増加、都心通過ルートの利用分担率が減少。

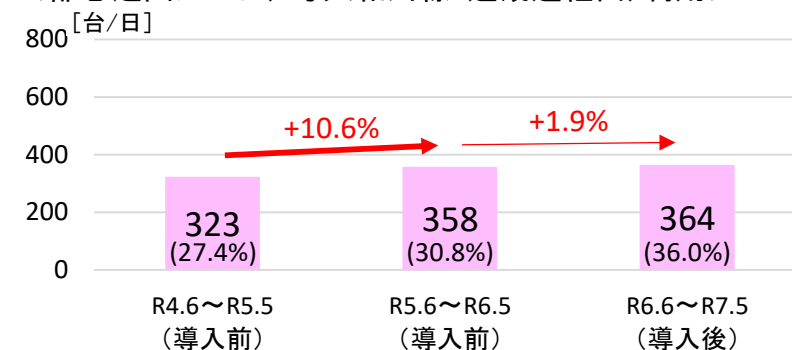
【4号湾岸線～13号東大阪線・第二阪奈の場合】



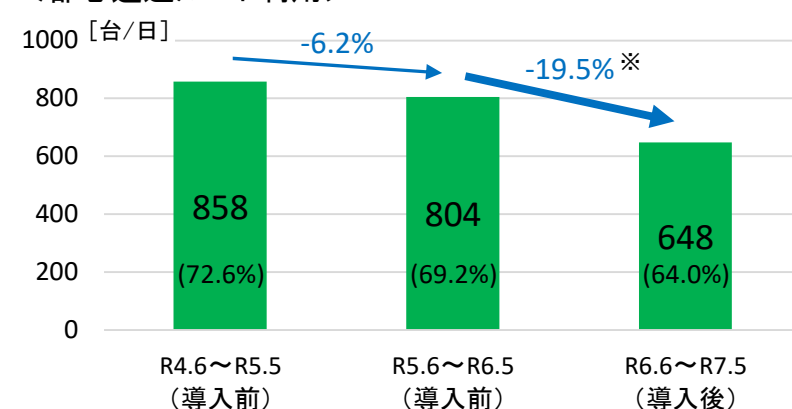
※三宝JCT以南と中野出入口以東の利用のうち、大阪都心迂回利用割引の対象IC間の利用台数を集計
 ※ETCデータにより集計（各年6月～翌年5月の平日平均・特異日を除く）
 ※グラフ上の（ ）内の数値は、都心経由と都心迂回の利用分担率
 ※グラフ上の増減率の数字は、利用台数のR4対R5およびR5対R6

都心迂回ルートと都心通過ルートの交通量比較
 ※平日平均台数

＜都心迂回ルート(6号大和川線・近畿道経由)利用＞



＜都心通過ルート利用＞



※ 堺泉北道路や阪和自動車道を経由するルートや堺泉北道路や阪和自動車道を経由し西名阪自動車道に抜けるルートの利用台数が合計で約400台増加しており、迂回割引が適用されるルート以外にも転換している。

神戸都心通過ルートと都心迂回ルートの利用分担

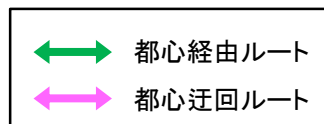
- R6.6.1から、伊川谷JCT以西の第二神明道路の出入口を発着し、名神高速、近畿道、第二京阪、第二阪奈、西名阪、南阪奈等の対象出入口を利用するETC車が、神戸都心部を迂回して7号北神戸線と中国道を利用する場合に、神戸都心部を経由するルートと同じ通行料金となるよう、料金を割引。
- 第二神明～名神高速の場合、料金変更前後で利用分担率に大きな変化はなし。

【第二神明～名神高速の場合】



＜料金の例：大久保～茨木間＞

	旧料金	新料金
都心通過 69.3km	2,470円 (白川經由)	2,530円 (名谷經由)
都心迂回 69.5km	2,650円	2,530円

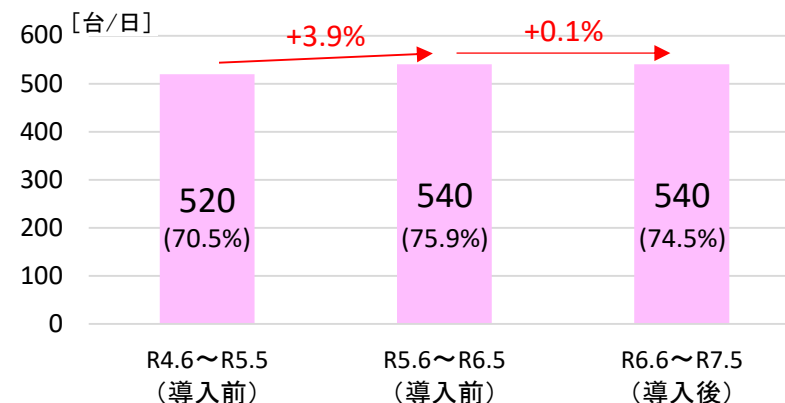


※伊川谷JCT以西と吹田IC以西の利用のうち、神戸都心迂回利用割引の対象IC間の利用台数を集計
 ※ETCデータにより集計（各年6月～翌年5月の平日平均・特異日を除く）
 ※グラフ上の（ ）内の数値は、都心経由と都心迂回の利用分担率
 ※グラフ上の増減率の数字は、利用台数のR4対R5およびR5対R6

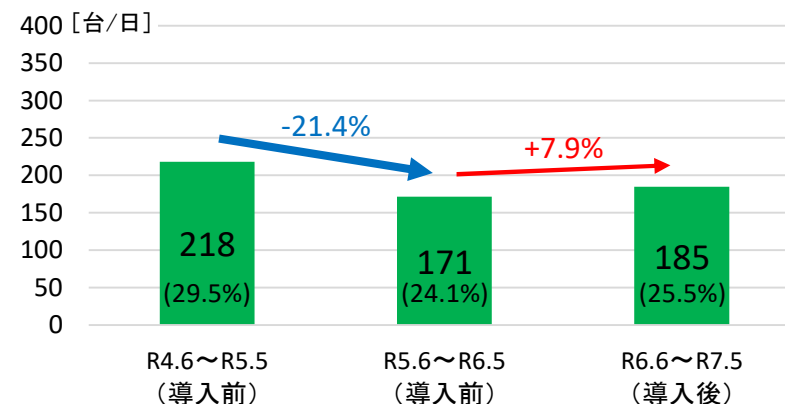
都心迂回ルートと都心通過ルートの交通量比較

※平日平均台数

＜都心迂回ルート(7号北神戸線・中国道経由)利用＞



＜都心通過ルート利用＞



【参考】阪神高速 断面交通量の変化

○ R6年6月-R7年5月とR5年6月-R6年5月の車両検知器データの比較(平日平均:特異日除き)

