

近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

平成 28 年 12 月 16 日公表

平成 29 年 12 月 22 日改定

令和 5 年 12 月 22 日改定

国土交通省

近畿圏の高速道路の料金体系については、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の基本方針(平成 28 年 12 月 16 日)において、大都市圏共通の理念である「料金の賢い3原則」を基本として新しい料金体系を確立することが必要であり、とりわけ、高速道路を賢く使う上で必要なネットワークの充実と賢く使うための合理的な料金体系の整理との両立や、高速道路として一体的なネットワークを形成している路線における管理主体の整理について、特段の対応が必要とされたところである。

近畿圏の関係自治体においては新たな高速道路料金について議論がなされ、国土交通省に対して、料金体系の具体的な提案がなされたところである。これらの具体的な提案を踏まえ、今後のネットワーク充実のための財源確保も念頭に、円滑な交通処理や確実な債務償還も考慮しながら、近畿圏の高速道路がより効率的に賢く使われるよう、料金に関する具体方針(案)を以下のとおりまとめる。

1. 今後の具体方針

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

平成29年6月からの料金体系の見直しにあたり、阪神高速の料金水準については、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入するが、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、必要な料金を設定するとともに、利用者の追加的な負担の軽減の観点から、様々な工夫(出資金の償還時期の見直しや料金徴収期限までの追加的な料金負担分の活用等)を行った。

また、物流への影響や非 ETC 車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定するとともに、短距離利用の促進により並行一般道の渋滞削減等を図る観点から、利用距離が 4.3km 以下(1 区間利用に限る)であれば下限料金で利用できる措置を行った。併せて、物流を支える車の負担が大幅に増加しないよう、現行の大口・多頻度割引について、当面、継続するとともに、大阪都心部及び神戸都心部を通行しない交通については拡充することとし、また、国道43号の沿道環境改善などのため、現行割引のうち、環境ロードプライシング割引や西大阪線に係る割引など

については継続することとした。

ネクスコ西日本の路線の料金水準についても、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入し、均一料金となっていた近畿道、阪和道、西名阪、第二京阪、第二神明については、物流への影響や非 ETC 車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定するとともに、現行の割高な料金水準を引き下げることになる第二京阪については、債務の確実な償還の視点やネットワーク整備に必要な財源確保の観点等も踏まえ、大都市近郊区間の料金水準に段階的に引き下げることとし、早くから整備され、料金水準が著しく低く抑えられている第二神明については、料金水準の統一により多数の車が大幅な負担増となることから、ネットワーク整備の進捗や料金変更の経緯などに留意しつつ、当面、現行の高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定した。

車種区分については、令和4年4月から5車種区分へ統一を行った。

令和6年度からの阪神高速の料金体系の見直しにあたり、平成29年6月の移行から一定の期間が経過したことや都市部において ETC 専用化等が概成することなども踏まえ、対距離制を基本とした公平な料金体系の更なる前進に向け、交通結節点と都心部との交通にも配慮しつつ、上限料金を見直す。その際、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線(2期)や名神湾岸連絡線の整備に必要な財源確保を検討する。

平成29年6月の移行の際と同様、物流を支える車の負担が大幅に増加しないよう、阪神高速の大口・多頻度割引について、更なる拡充を行う。

料金割引についても整理・統一を図る必要があることから、阪神高速について、時間帯別の交通状況も考慮した上で、深夜割引を適用する。

(2)管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的管理を行っている。

具体的には、平成30年4月から大阪府道路公社の南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路、平成31年4月から第二阪奈有料道路(大阪府道路公社及び奈良県道路公社の管理)をネクスコ西日本に移管し、阪和道や南阪奈道路等との一元的管理に移行した。

また、阪神高速京都線の油小路線及び斜久世橋を平成31年4月からネクスコ西日本に移管し、第二京阪や名神高速等との一元的管理に移行するとともに、阪神高速京都線の新十条通は京都市に移管して無料とした。

これらの路線の移管に際し、料金体系については、(1)の考え方に従い、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入し、均一

料金となっていた南阪奈有料道路、堺泉北有料道路及び阪神高速京都線については、物流への影響や非 ETC 車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定するとともに、現行の割高な料金水準を引き下げることになる阪神高速京都線や第二阪奈有料道路については、接続する路線との連続性や債務の確実な償還の視点等も踏まえ、第二京阪と同様に、大都市近郊区間の料金水準に段階的に引き下げることとし、現行の割引は廃止した。

また、平成29年6月からの料金体系の見直しにあたり、ネットワーク整備の課題と相俟って、都心部の流入交通の経路選択等に偏りが発生し、これにより特定の箇所に過度な交通集中を招いていること等を踏まえ、大阪及び神戸都心部への流入に関して、料金面で不利にならないよう、交通分散の観点から、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こととしており、その後の新名神高速道路の開通を踏まえ、令和6年度からの料金体系の見直しにあたっては同様の措置を講じる。

平成29年6月以降、新名神高速道路や阪神高速大和川線が開通したところであり、令和6年度からの料金体系の見直しにあたっては、道路交通や環境等についての都心部の政策的な課題を考慮し、大阪及び神戸都心部を避けて通行する利用が料金面で不利にならないよう、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こととする。

阪神高速大和川線の開通や関係自治体の提案を踏まえ、大阪都市再生環状道路の更なる有効活用を図るため、大和川線と堺線のジャンクション化の検討を行う。また、検討にあたっては、一般道路への影響に配慮しつつ、大和川線と堺線の乗り継ぎ利用の促進策を講じ、その交通状況の分析を行う。

2. 新たな高速道路料金の実施時期

高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制の導入などについては、平成29年6月から実施しており、管理主体の統一を伴うもの等について、平成30年4月から大阪府道路公社の南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路、平成31年4月から第二阪奈有料道路(大阪府道路公社及び奈良県道路公社の管理)をネクスコ西日本に移管し、阪和道や南阪奈道路等との一元的管理に移行した。

新たな高速道路料金については、地方議会の議決など導入にあたって必要となる手続きを考慮して、令和6年度の早い時期より実施する。なお、具体的実施時期については、利用者への周知期間を考慮することとする。

3. その他

(1) 戦略的な料金の導入など今後の取組

平成29年度以降順次、阪神高速大和川線や淀川左岸線の開通などの節目を念頭に、料金体系の確立に向けたロードマップを明らかにした上で、道路ネットワークの整備の進展に合わせて戦略的な料金の導入を行う。また、その交通に与える影響を検証するとともに、令和5年7月から実施している東京湾アクアラインにおける社会実験結果等も踏まえつつ、対象となる路線や時間帯などを区切り、交通状況に応じた料金施策を導入することとする。

京都縦貫自動車道など日本海側と太平洋側との連携も視野に入れるとともに、京奈和自動車道など関西全体を広域的に俯瞰して、料金体系等の検討を進める。

(2) ETC専用化など

ETC2.0の普及促進を進める料金施策の導入を検討するとともに、ETC専用化に向け、ETCの更なる普及を図る観点から、関係機関とも調整の上、車載器の購入助成の実施も検討する。