

阪神高速道路における対距離料金制の考え方

◆現在の阪神高速道路の料金は、大量の交通を効率よく処理する必要などから料金圏(阪神東線、阪神西線、阪神南線)ごとに同一の料金となる「均一料金制」を採用していますが、ネットワーク整備に伴い利用距離と料金のアンバランスなど、均一料金制の課題が顕在化しています。

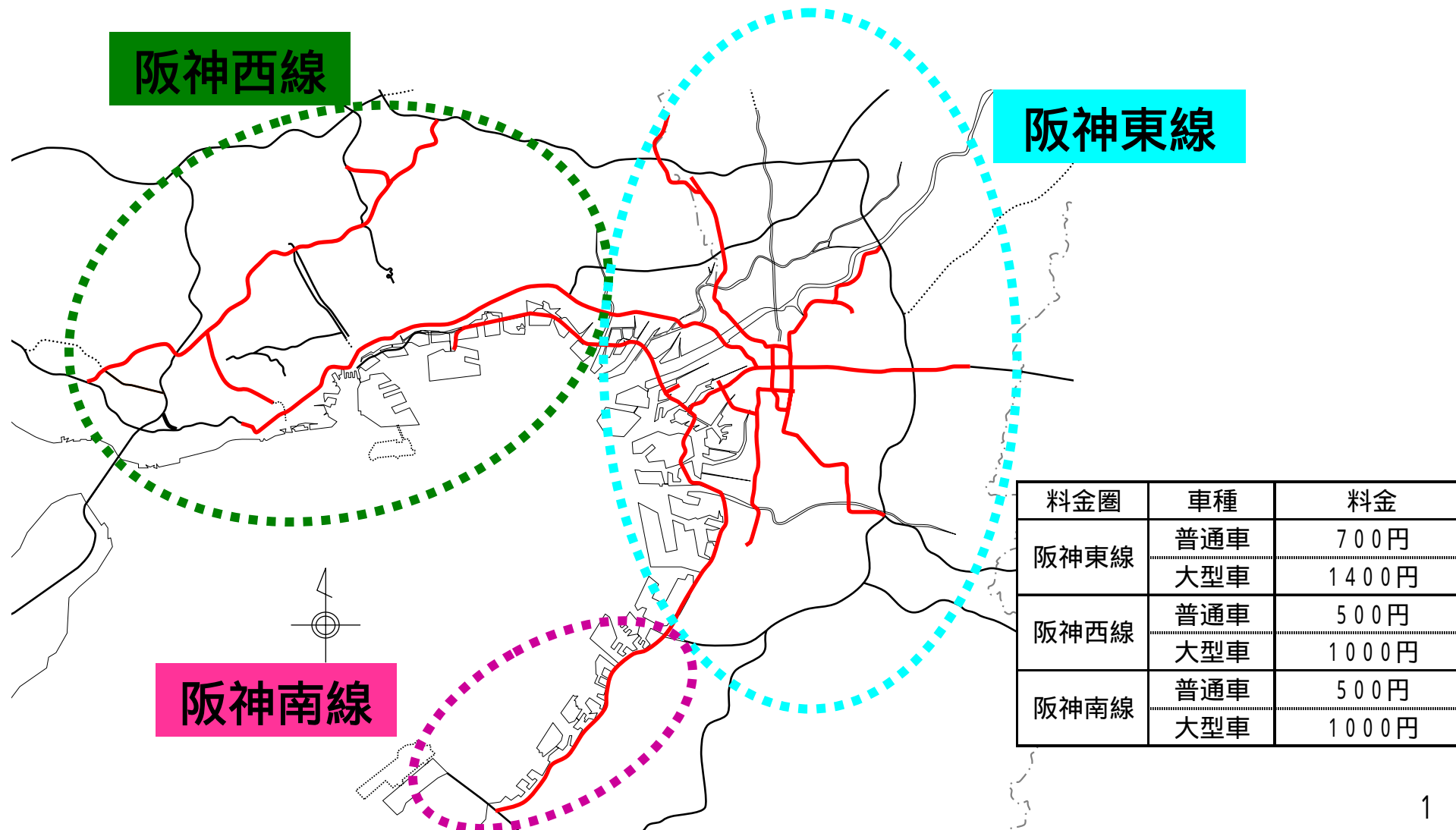
◆ETCを活用すれば、お客様の利用距離や利用経路、利用時間などにきめ細かく対応した料金設定が可能となるため、ETCの普及促進を図りつつ、公平性の観点から「対距離料金制」へ移行することを検討しています。また、対距離料金制へ移行すれば、道路ネットワークが有効活用されるとともに、一般道路の渋滞緩和やCO2排出量の削減など、さらなる環境改善効果も期待されます。

◆平成15年12月の道路関係四公団民営化の基本的枠組みに関する政府・与党申し合わせにおいても、「阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方に基づき、対距離料金制への移行を図る」とこととされています。

◆平成20年度に対距離料金制へ移行することを目指して、今後具体的な制度設計を行っていくにあたり、現時点でのイメージをご紹介します。皆様のご意見をいただくこととしました。

阪神高速道路の現行料金 (料金圏別均一料金制)

現在の阪神高速道路の料金は、原則として料金圏内においては、利用距離にかかわらず同じ料金となっています。



阪神高速道路網の変遷(1)

昭和39年の最初の開通以来、着実に整備を進め、現在234kmが開通し、阪神圏の自動車交通の大動脈となっています

(昭和39年～昭和45年) ■
都市環状線と放射路線の整備

(昭和46年～昭和56年) ■
都市環状線と放射路線の整備



阪神高速道路網の変遷(2)

(昭和57年～平成6年) ■
 湾岸線等の建設による機能的
 ネットワークの整備



(平成7年～) ■
 都市間高速道路との接続



利用距離と料金のアンバランス(1)

現行の料金制度(料金圏別均一料金制)では、同じ料金にもかかわらず利用距離が大きく異なるケースが存在します。

同じ東線 700円区間でも利用距離の差が大きい例

