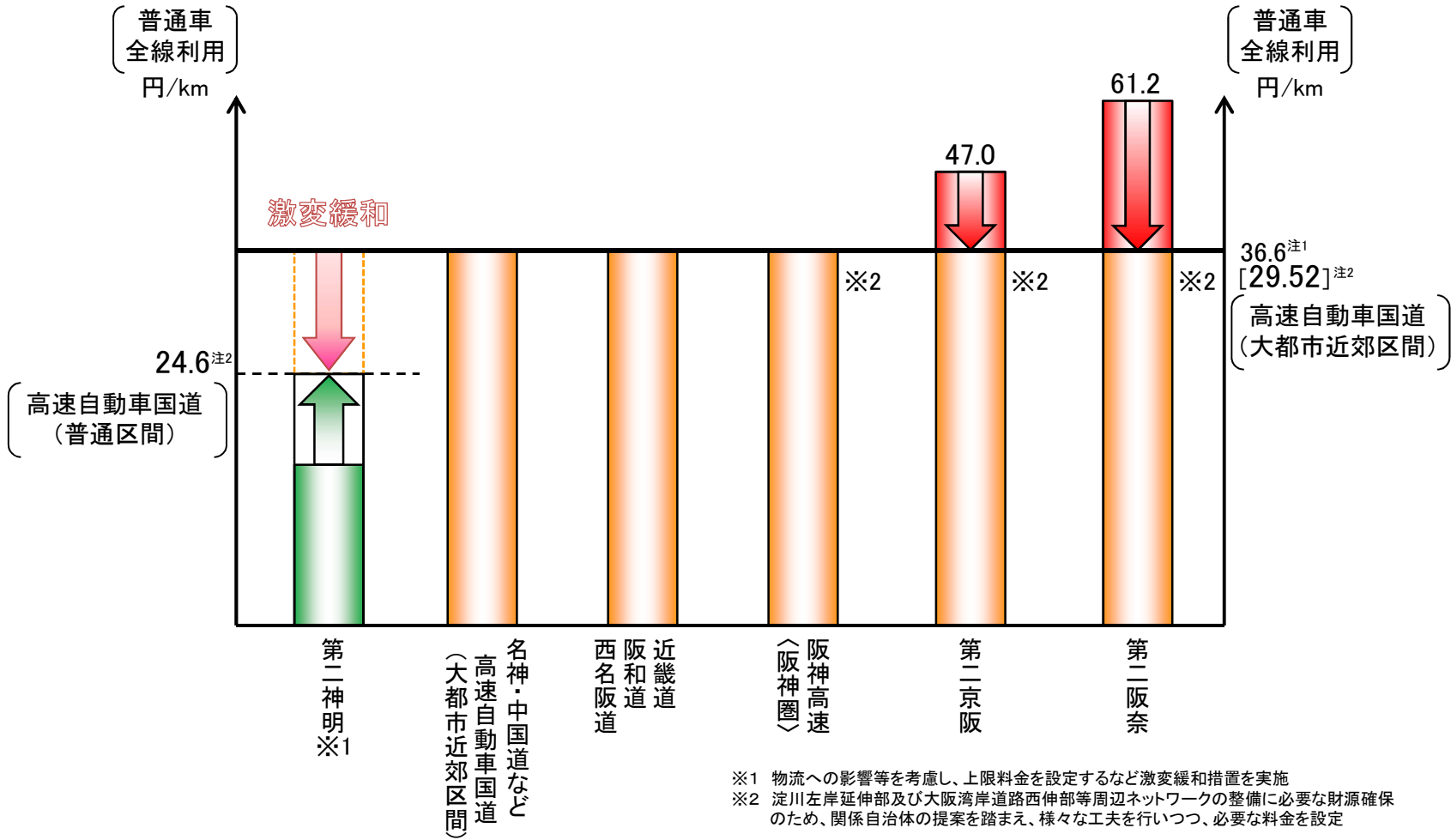


近畿圏料金の見直し(H29.6～)の評価

1. 料金水準の見直し

近畿圏内の料金水準の整理・統一



※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど激変緩和措置を実施
 ※2 淀川左岸延伸部及び大阪湾岸道路西伸部等周辺ネットワークの整備に必要な財源確保のため、関係自治体の提案を踏まえ、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定

* 消費税率は料金水準の整理・統一を行った当時の8%

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、名神高速の例
 注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

近畿圏内の料金水準の整理・統一

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12月10日

新名神高速道路(高槻^{たかつき}JCT~川西^{かわにし}IC)の開通

平成30年3月18日

新名神高速道路(川西^{かわにし}IC~神戸^{こうべ}JCT)の開通

平成30年4月1日

堺泉北有料道路、南阪奈有料道路の移管・料金変更

平成31年4月1日

第二神明道路の料金変更

阪神高速8号京都線、第二阪奈有料道路の移管・料金変更

令和2年3月29日

阪神高速大和川線の開通

近畿圏内の料金水準の整理・統一

<H29.6.2>



- : 高速国道の大都市近郊区間より高い
- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
- : 利用距離により料率に変化
- : 大都市近郊区間外的高速国道等
- : 均一区間 (点線は整備中区間)

<現在>

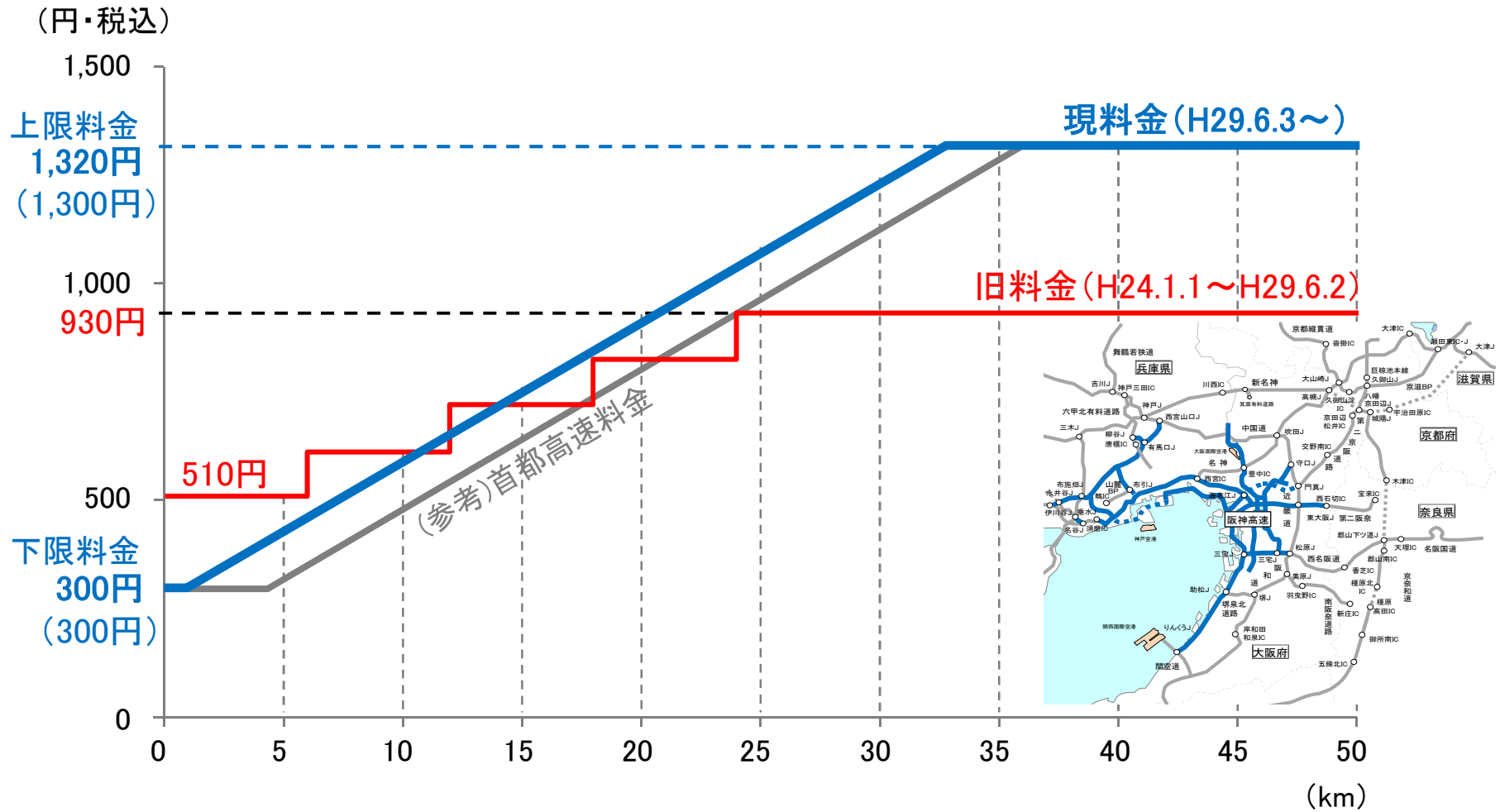


- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
※堺泉北道路等では激変緩和措置を実施
- : 大都市近郊区間外的高速国道等
(点線は整備中区間)

料金水準を整理・統一

① 阪神高速道路における対距離料金の導入

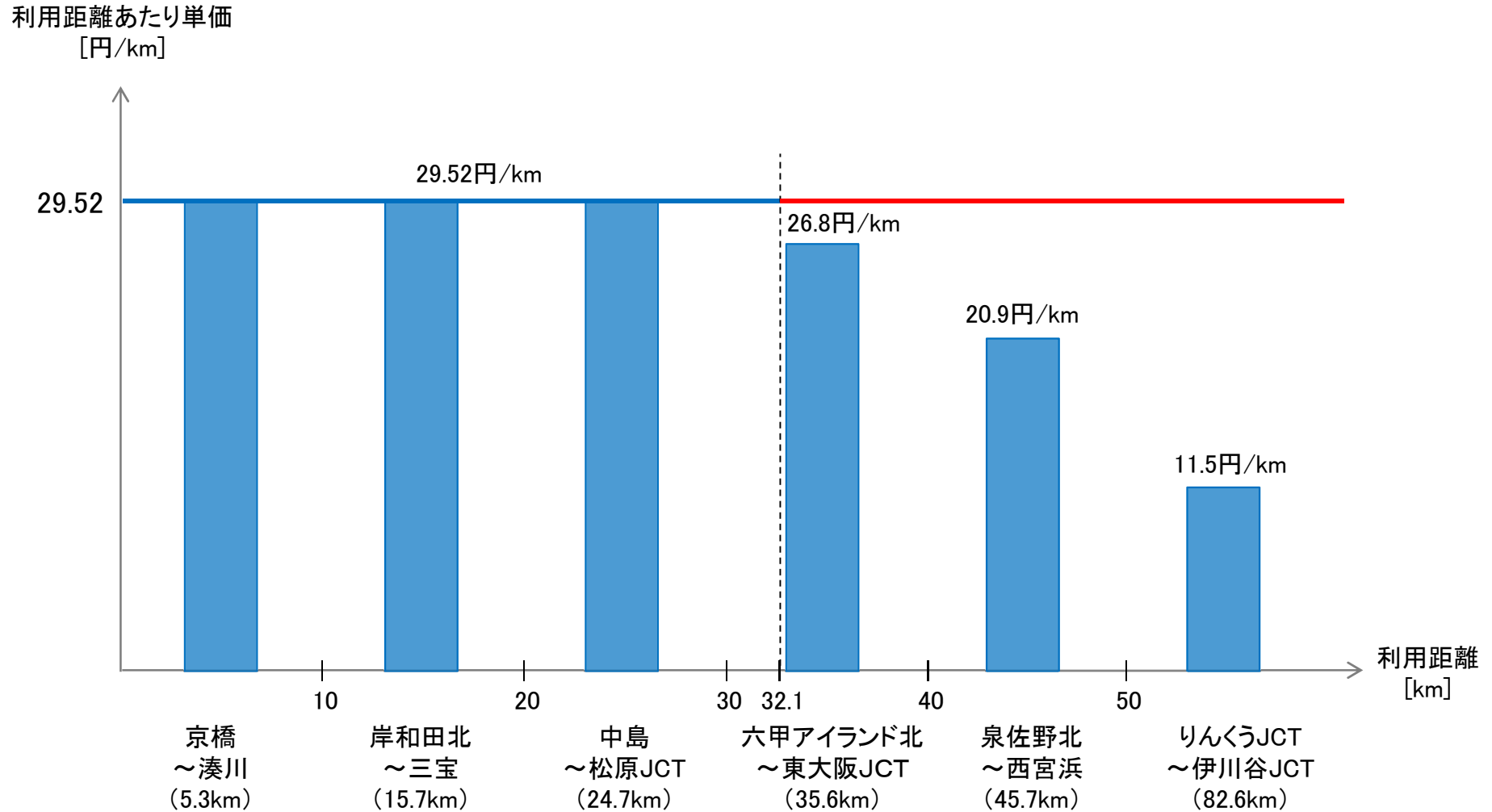
- 高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とした対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、上限料金(1,320円)及び下限料金(300円)を設定。



※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H29.6-R元.9までの料金)

① 阪神高速道路における対距離料金の導入

○ 阪神高速の長距離利用は、上限料金の設定により、利用距離あたりの単価が割安。



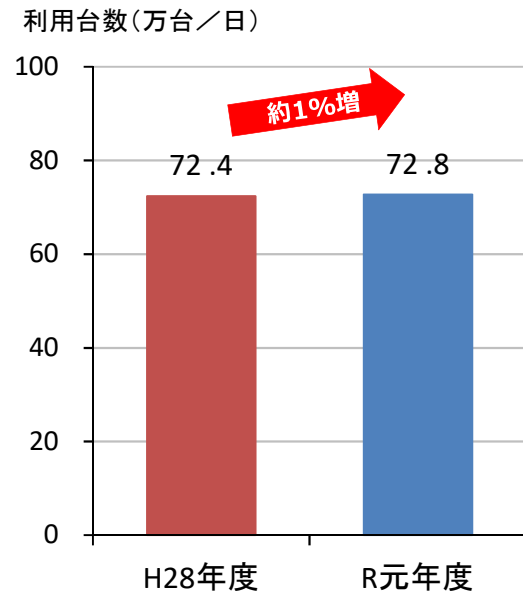
※料金は普通車(ETC車)の例
※消費税及びターミナルチャージを除く

① 阪神高速道路の利用の変化

- 阪神高速の利用台数は微増。
- 短距離利用(12km迄)は8~16%増加、長距離利用(30km~)は6~11%減少。

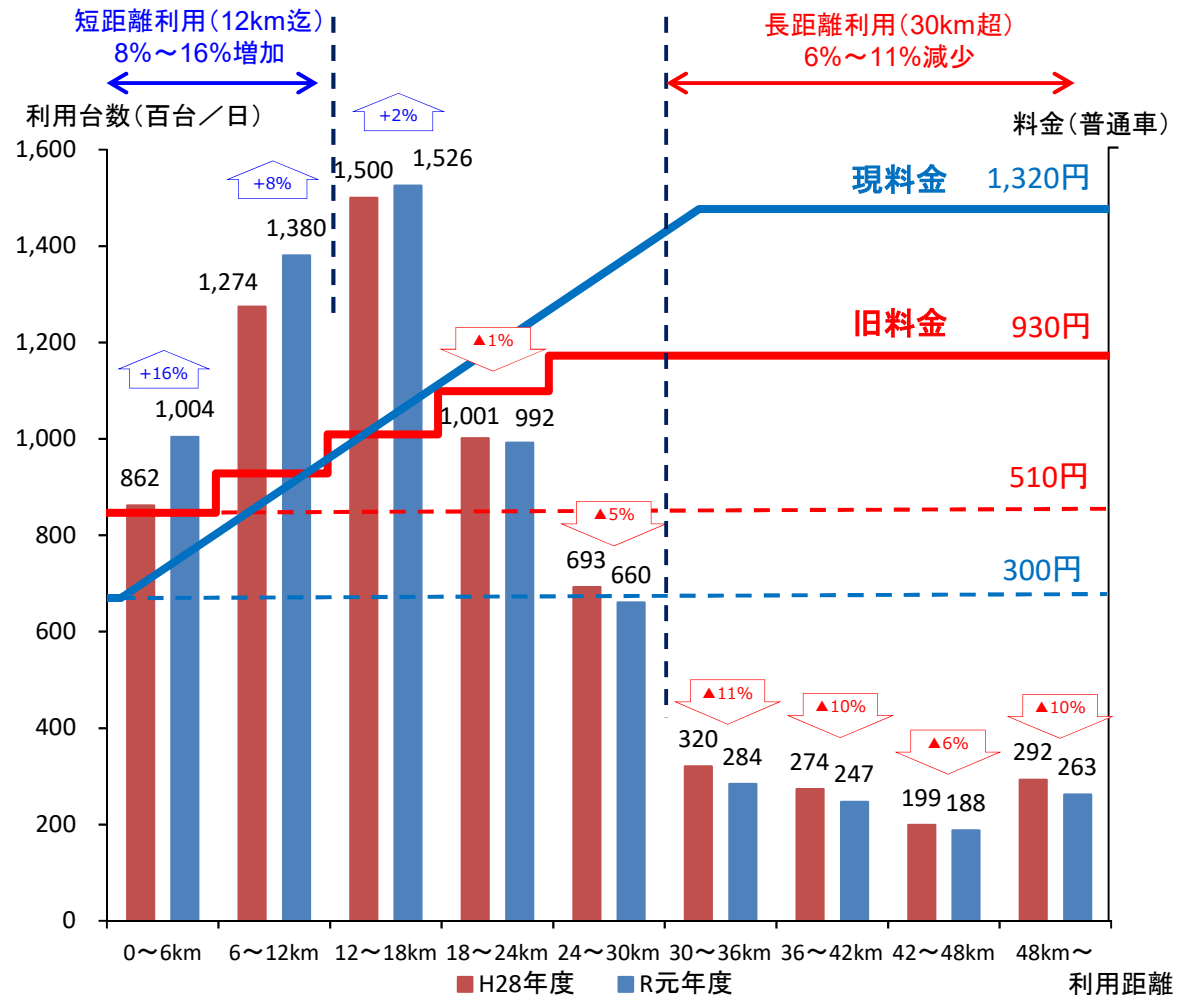
○ 阪神高速の利用台数

阪神圏全線



※利用台数は、営業データによる集計
※各年度10月の全日平均を比較

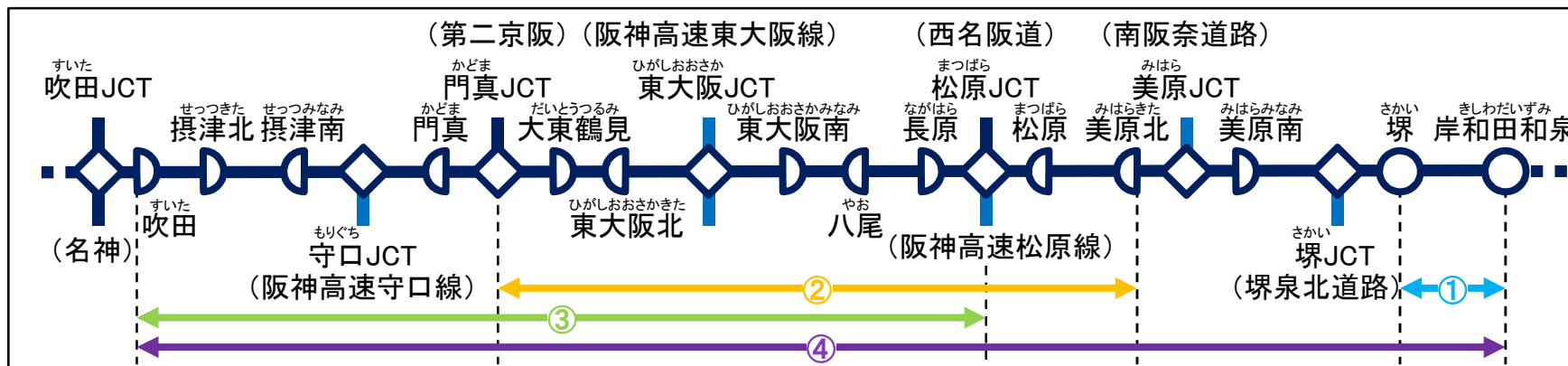
○ 阪神高速の距離帯別利用台数



※ETCデータによる集計
※各年度10月の全日平均を比較
※料金は普通車(ETC車)の例

②近畿道・阪和道(長原～岸和田和泉)の料金の見直し

- 高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とした対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、道路ごとに上限料金(760円)及び下限料金(270円)を設定し、近畿道、阪和道を連続して利用する場合には上限料金(1,040円)を設定。



① 堺 ↔ 岸和田和泉 (10.1km)

旧料金	対距離	現料金
510円	480円 (▲30円)	490円 (480円)

② 門真JCT ↔ 美原北 (18.9km)

旧料金	対距離	現料金
1,020円	920円 (▲100円)	950円 (920円)

※対距離は門真JCT～松原JCTと松原JCT～美原北の対距離料金を合算

③ 吹田JCT ↔ 松原JCT (27.5km)

旧料金	対距離	現料金
510円	1,040円 (+530円)	760円 (750円)

④ 吹田JCT ↔ 岸和田和泉 (51.0km)

旧料金	対距離	現料金
1,020円	1,950円 (+930円)	1,040円 (1,020円)

※対距離は吹田JCT～松原JCTと松原JCT～岸和田和泉の対距離料金を合算

※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(R元.9までの料金)

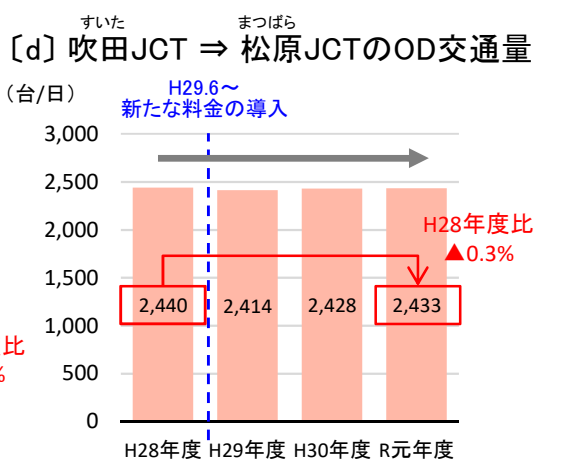
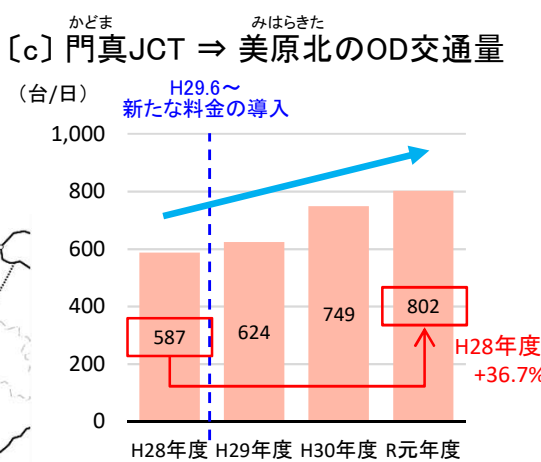
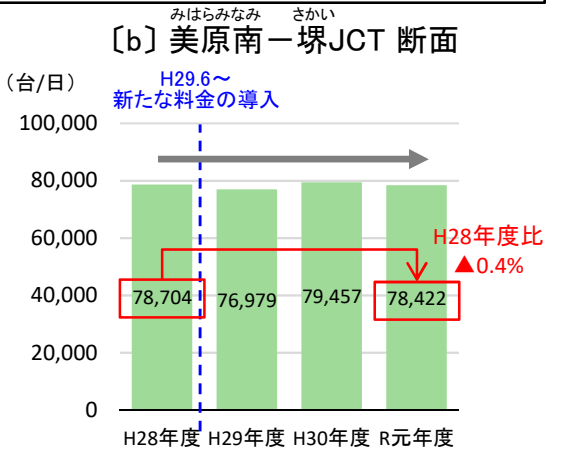
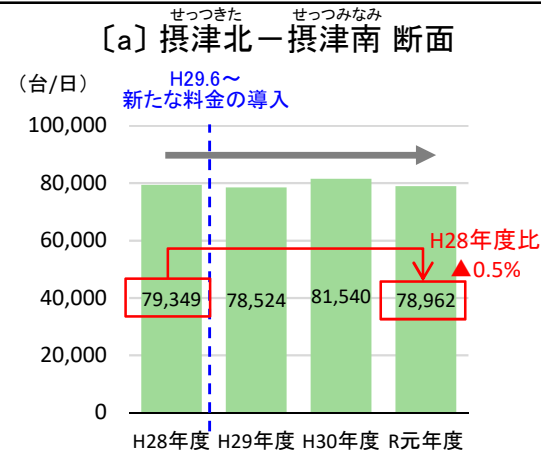
②近畿道・阪和道(長原～岸和田和泉)の料金の見直しの評価

- 近畿道・阪和道においては、料金水準変更後も交通量は概ね変化なし。
- 料金水準が引き下げられた門真JCT⇒美原北では、交通量が増加傾向にある一方で、料金水準が引き上げられた吹田IC・JCT⇒松原JCTでは、交通量はほぼ横ばい。



<凡例>
旧料金→現料金
<距離>

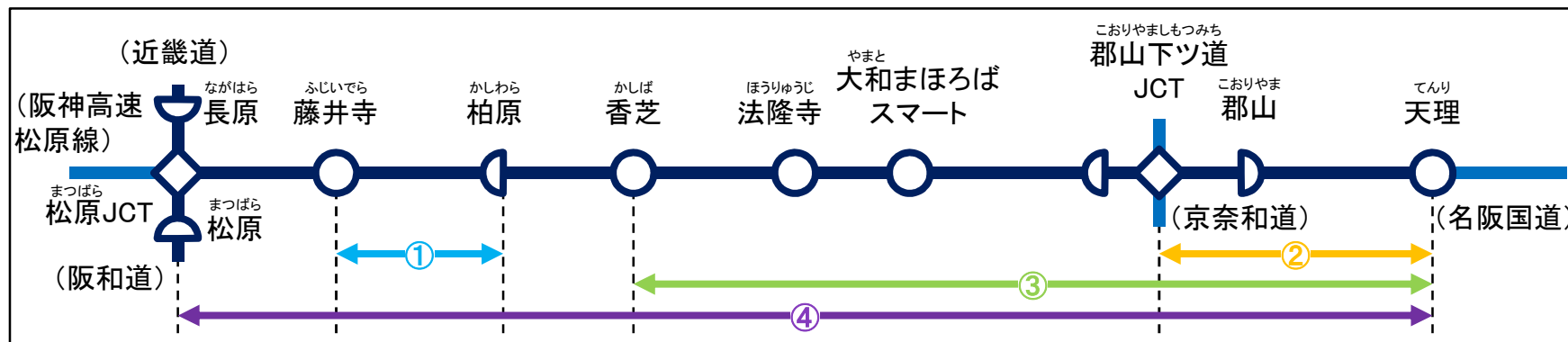
※料金は普通車の例
※旧料金は消費税率8%
※現料金上段は消費税率10% (R元.10以降の料金)
下段()は消費税率8% (H29.6～R元.9までの料金)



※各年度10月の全日平均を比較
※[a][b]はトラカンデータ、[c][d]はETCデータ(片方向)、より集計
※[c]は、門真JCT(第二京阪)⇒美原北を対象
※[d]は、吹田IC及び吹田JCT(名神・中国道)⇒松原JCT(西名阪道)を対象

③西名阪道の料金の見直し

- 東側区間(香芝～天理)と西側区間(松原JCT～香芝)の均一料金制を廃止し、両区間を一体とした、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とする対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、旧料金を上限として設定。



① 藤井寺 ⇄ 柏原 (5.1km)

旧料金	対距離	現料金
410円	320円 (▲90円)	330円 (320円)

② 郡山下ツ道JCT ⇄ 天理 (3.2km)

旧料金	対距離	現料金
410円 260円※	260円 (0円)	270円 (260円)

※旧料金下段は西名阪道特定区間利用割引適用時

③ 香芝 ⇄ 天理 (14.6km)

旧料金	対距離	現料金
410円	630円 (+220円)	420円 (410円)

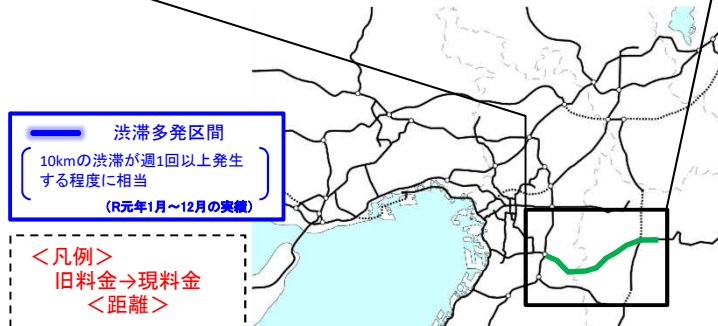
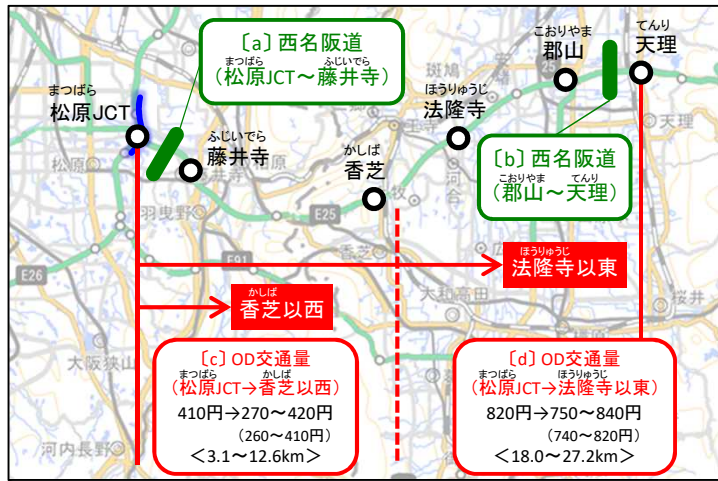
④ 松原JCT ⇄ 天理 (27.2km)

旧料金	対距離	現料金
820円	1,030円 (+210円)	840円 (820円)

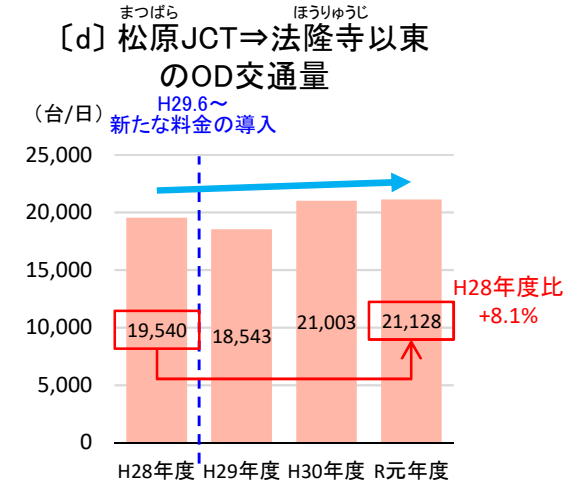
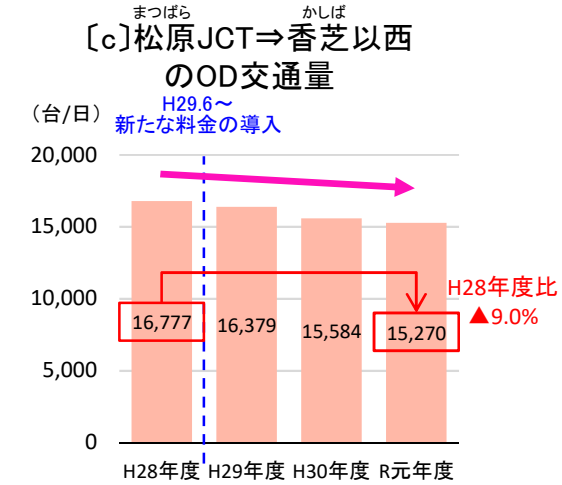
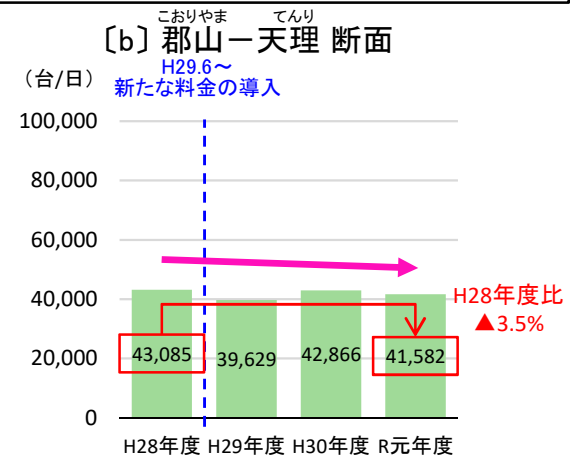
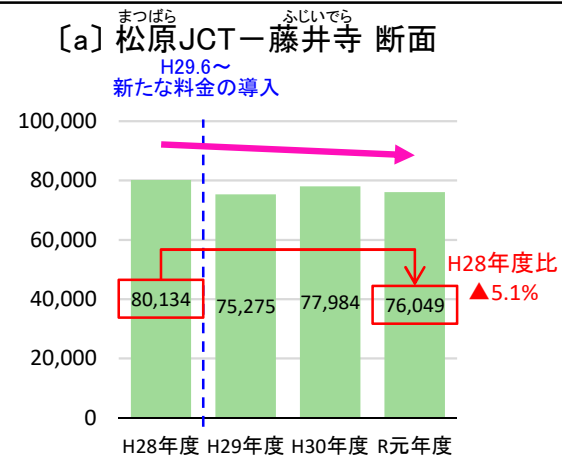
※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(R元.9までの料金)

③西名阪道の料金の見直しの評価

- 西名阪道においては、料金水準が引き下げられたにもかかわらず交通量は減少傾向。引き続き、減少の要因を分析。
- 松原JCT⇒西名阪道の交通のうち、香芝以西までの近距離利用は減少し、法隆寺以东までの長距離利用は増加傾向。



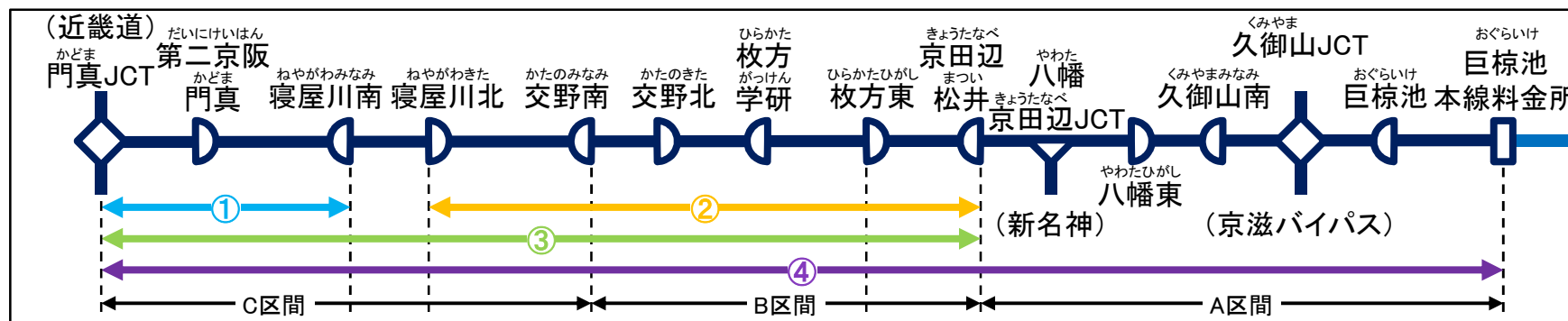
※料金は普通車の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10% (R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8% (H29.6～R元.9までの料金)



※各年度10月(規制期間を除く)の全日平均を比較
 ※[a][b]はトラカンデータ、[c][d]はETCデータ(片方向)、より集計

④ 第二京阪の料金の見直し

- B区間(京田辺松井～交野南)及びC区間(交野南～門真JCT)の均一料金制を廃止し、これらの区間とA区間(起点～京田辺松井)を一体とした、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とする対距離制に移行。
- 当面、ターミナルチャージを250円としたうえで、旧料金を上限として設定。



① 門真JCT ⇄ 寝屋川南 (4.2km)

旧料金	対距離	現料金
460円	400円 (▲60円)	410円 (400円)

② 寝屋川北 ⇄ 京田辺松井 (10.4km)

旧料金	対距離	現料金
920円 650円*	600円 (▲50円)	610円 (600円)

※旧料金下段は第二京阪道路特定区間利用割引適用時

③ 門真JCT ⇄ 京田辺松井 (19.3km)

旧料金	対距離	現料金
920円	890円 (▲30円)	900円 (890円)

④ 門真JCT ⇄ 巨椋池本線料金所 (28.3km)

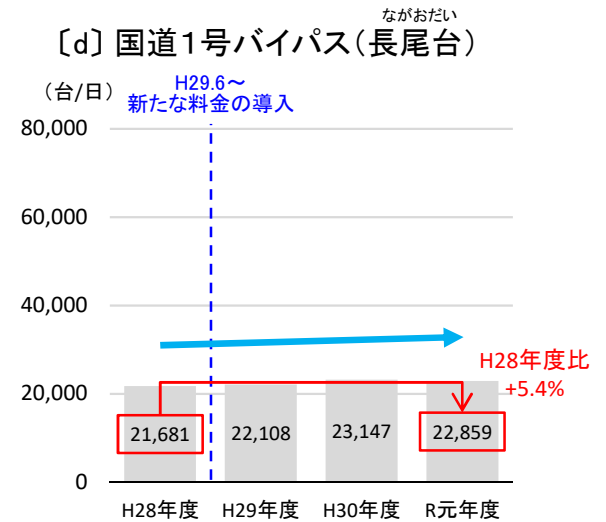
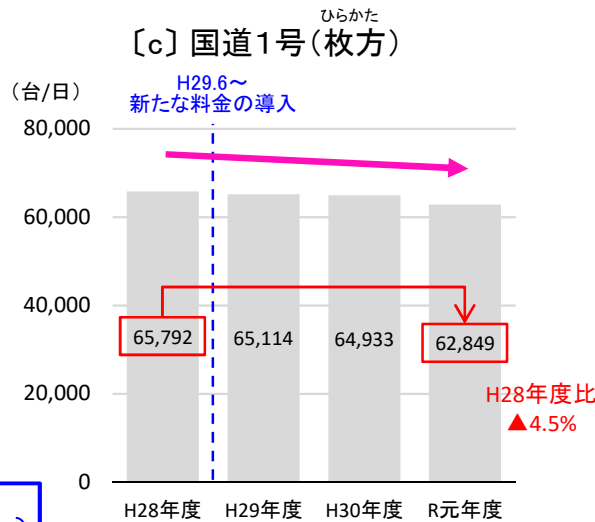
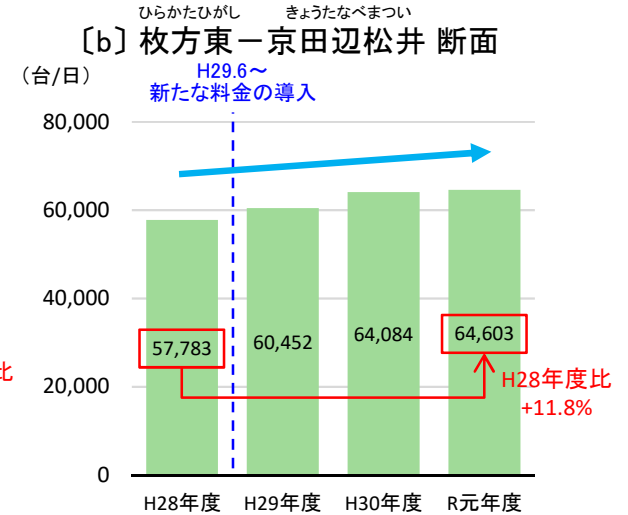
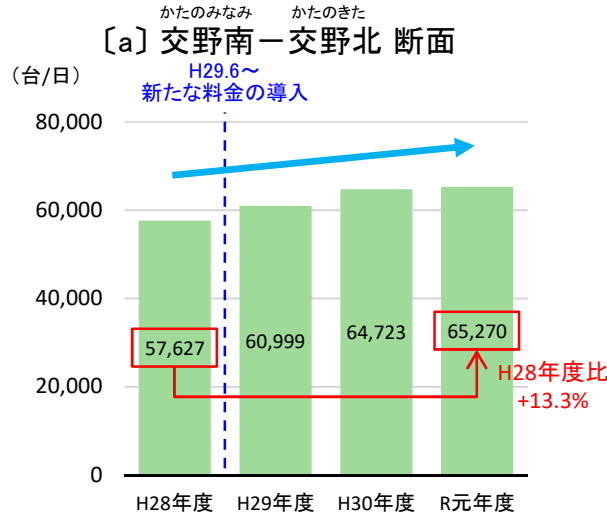
旧料金	対距離	現料金
1,330円 980円	1,170円 (+190円)	1,000円 (980円)

※旧料金下段は第二京阪道路連続利用割引適用時

※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(R元.9までの料金)

④ 第二京阪の料金の見直しの評価

- 第二京阪においては、料金水準が引き下げられた結果、交通量は増加傾向。
- 一方、並行する現道となる国道1号(枚方)^{ひらかた}においては、交通量が減少傾向。

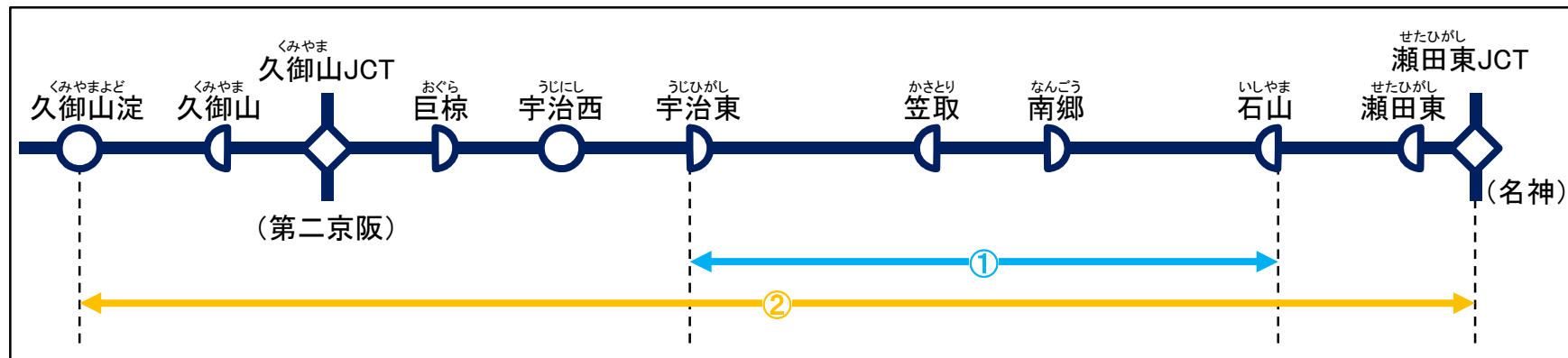


渋滞多発区間
 10kmの渋滞が週1回以上発生
 する程度に相当
 (R元年1月～12月の実績)

※各年度10月の全日平均を比較
 ※トラカンデータより集計

⑤京滋バイパスの料金の見直し

- 高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準に移行。
- 当面、激変緩和措置として、旧料金を上限として設定。



① 宇治東 ⇄ 石山 (11.9km)

旧料金	対距離	現料金
460円	540円 (+80円)	460円 (460円)

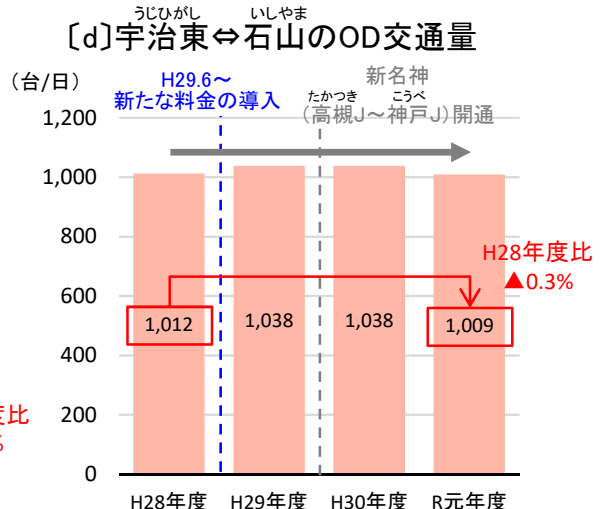
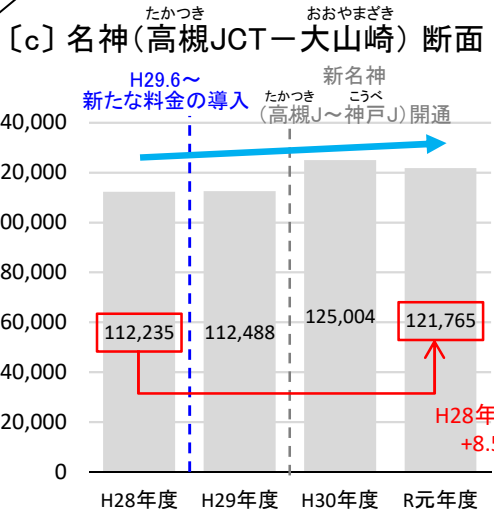
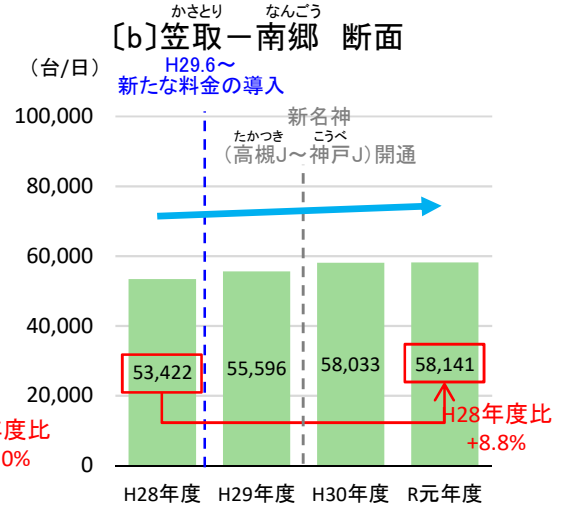
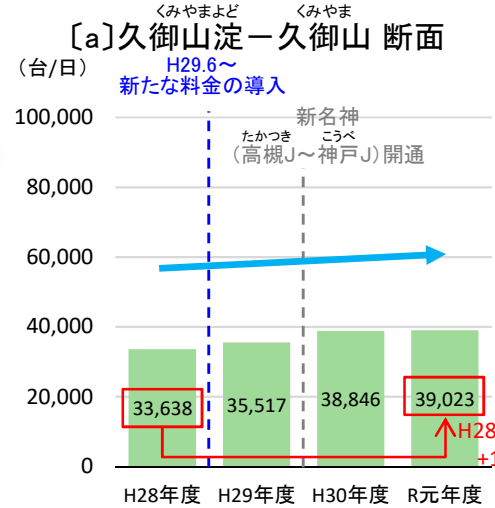
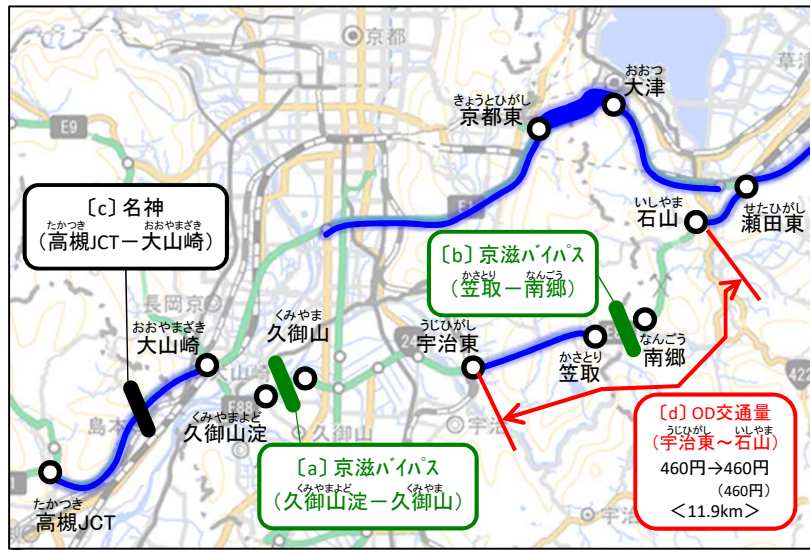
② 久御山淀 ⇄ 瀬田東JCT (23.9km)

旧料金	対距離	現料金
930円	920円 (▲10円)	940円 (920円)

※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(R元.9までの料金)

⑤京滋バイパスの料金の見直しの評価

- 京滋バイパスにおいては、新名神(高槻JCT~神戸JCT)の開通の影響により、交通量が増加。
- 京滋バイパスの内々交通(宇治東~石山)については、交通量は横ばい傾向。

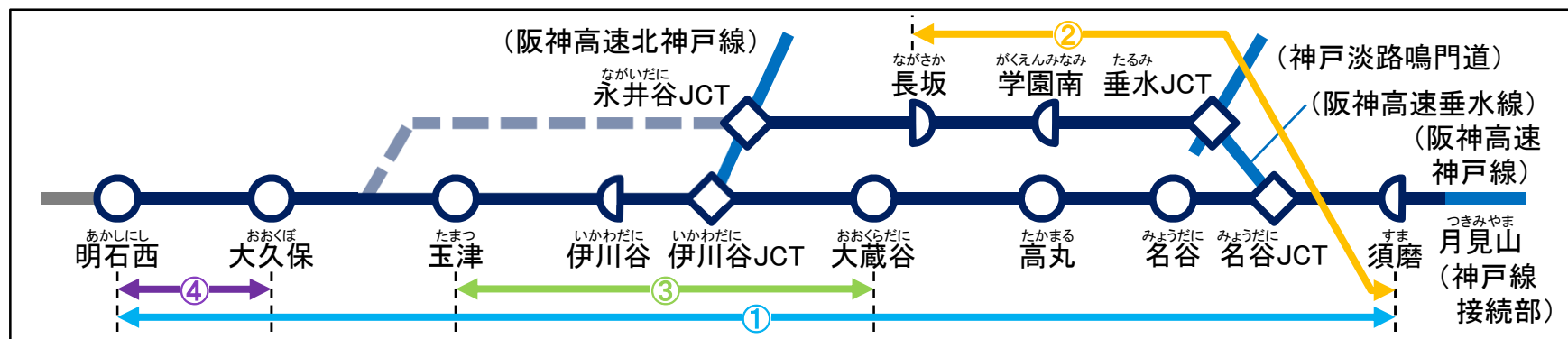


※料金は普通車の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H29.6-R元.9までの料金)

※各年度10月(規制期間を除く)の全日平均を比較
 ※[a][b][c]はトラカデータ、[d]はETCデータ(両方向)、より集計

⑥第二神明の料金の見直し

- 東側区間(伊川谷^{いかわだに}以東)と西側区間(伊川谷^{いかわだに}以西)の均一料金制を廃止し、両区間を一体とした、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とする対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、高速自動車国道の普通区間を目安とした料金水準とし、上限料金(480円)、下限料金(110円)を設定。



① 明石西^{あかしにし} ⇄ 須磨^{すま} (23.0km)

旧料金	対距離	現料金
320円	900円 (+580円)	480円 (480円)

② 長坂^{ながさか} ⇄ 須磨^{すま} (7.5km)

旧料金	対距離	現料金
210円	400円 (+190円)	200円 (200円)

③ 玉津^{たまつ} ⇄ 大蔵谷^{おおくらだに} (5.5km)

旧料金	対距離	現料金 [※]
実質無料	340円 (+340円)	150円 (150円)

※大蔵谷料金所は今後設置予定であり、現在は実質無料

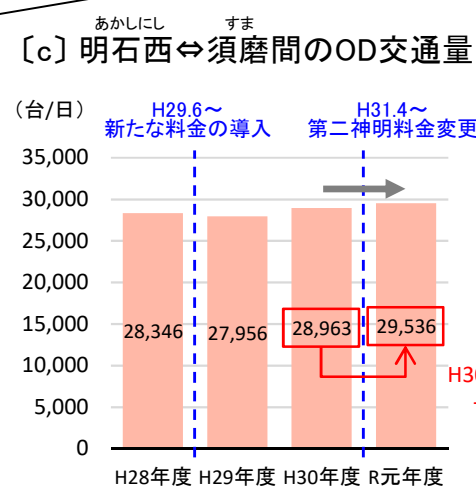
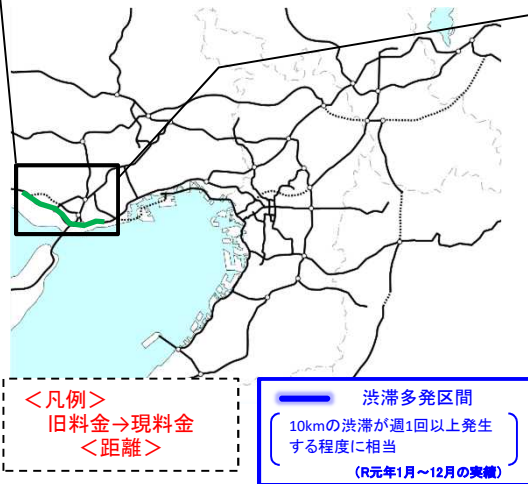
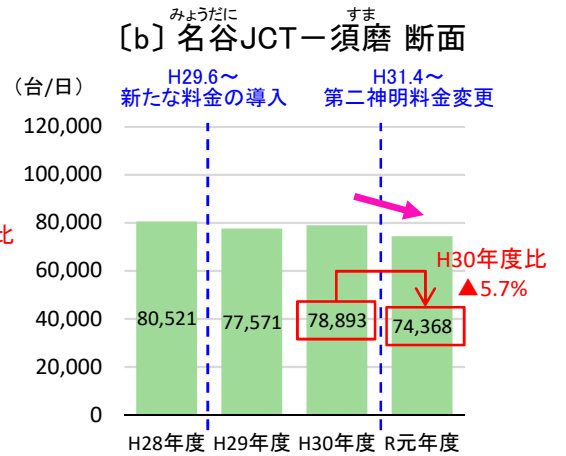
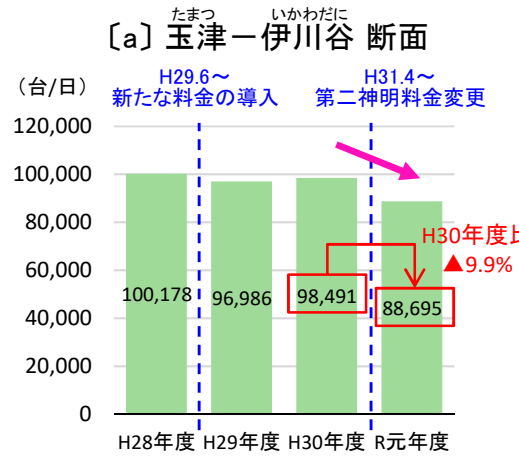
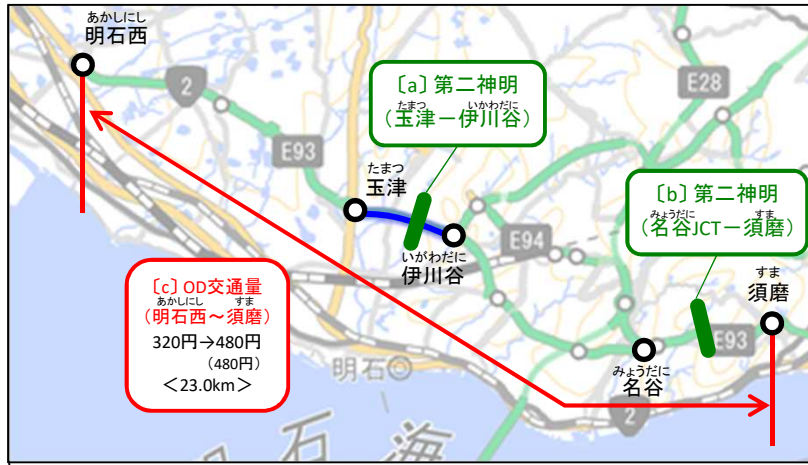
④ 明石西^{あかしにし} ⇄ 大久保^{おおくぼ} (4.7km)

旧料金	対距離	現料金
110円	310円 (+200円)	110円 (110円)

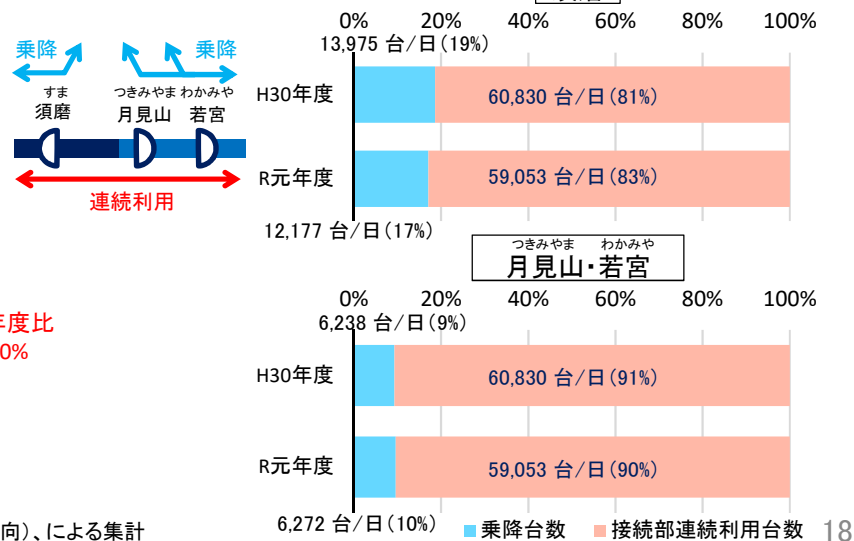
※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(R元.9までの料金)

⑥ 第二神明の料金の見直しの評価

- 第二神明においては、H31.4の料金水準変更後、交通量は減少傾向。
- 一方、料金水準の引き上げにもかかわらず、明石西～須磨を通過する交通量はほぼ横ばいとなっており、阪神高速との連続利用交通においても大きな変動は無し。



〔接続部における利用状況〕

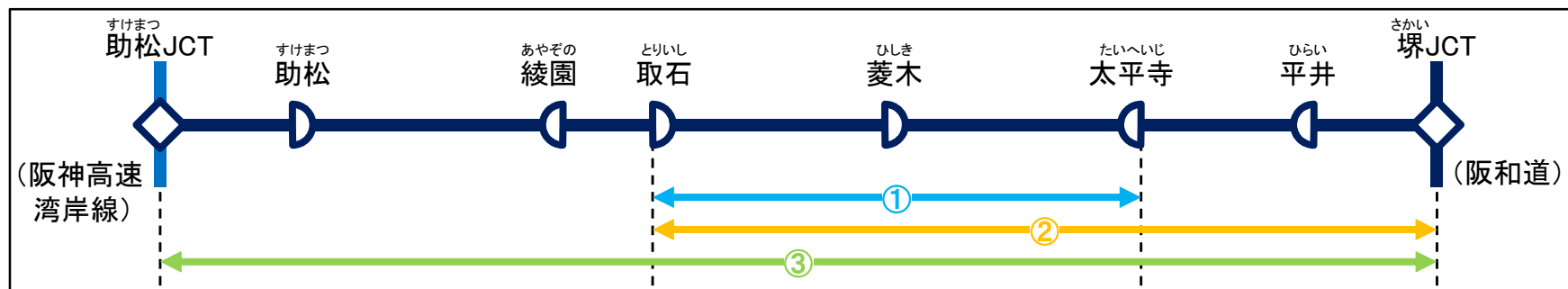


※料金は普通車の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H31.4-R元.9までの料金)

※各年度10月(規制期間を除く)の全日平均を比較
 ※[a][b]はトラカンデータ、
 [c][接続部における利用状況]はETCデータ(両方向)、による集計

⑦堺泉北道路の料金の見直し

- 大阪府道路公社からNEXCO西日本への移管に伴い、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とする対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、地域内の利用の場合は旧料金を上限として設定。また、当該道路を通過する場合(助松JCT～堺JCTを全線走行する場合は150円と設定。



① 取石 ⇄ 太平寺 (3.3km)

旧料金	対距離	現料金
100円	270円 (+170円)	100円 (100円)

② 取石 ⇄ 堺JCT (3.8km)

旧料金	対距離	現料金
100円	280円 (+180円)	100円 (100円)

③ 助松JCT ⇄ 堺JCT (4.7km)

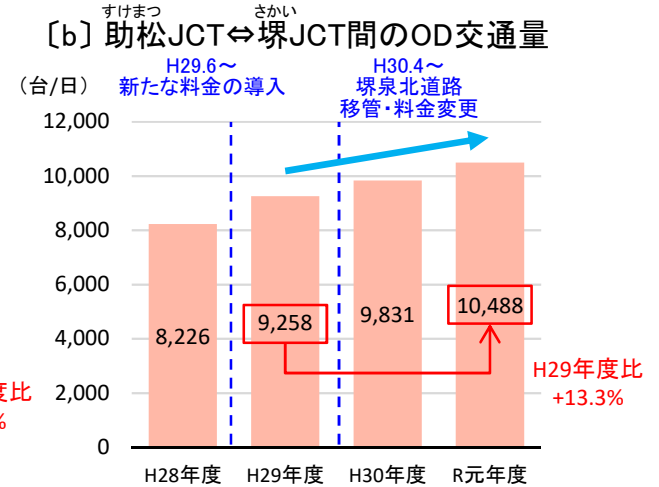
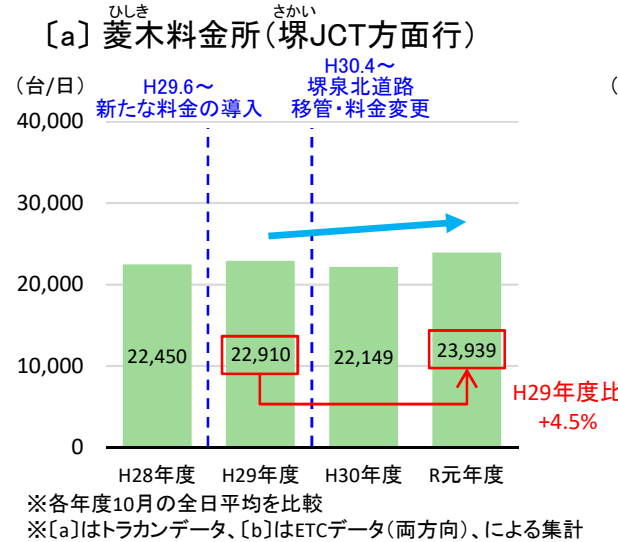
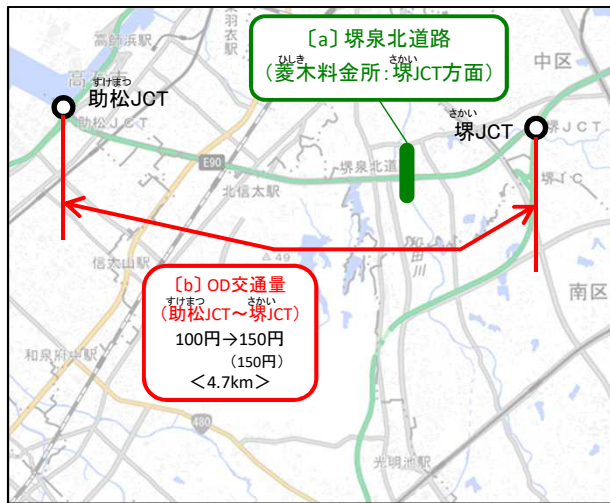
旧料金	対距離	現料金
100円	310円 (+210円)	150円 (150円)

※距離は無料区間(助松JCT～綾園)を除く

※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(R元.9までの料金)

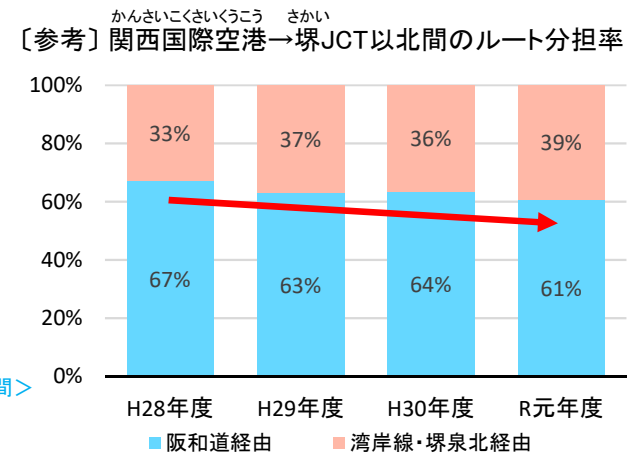
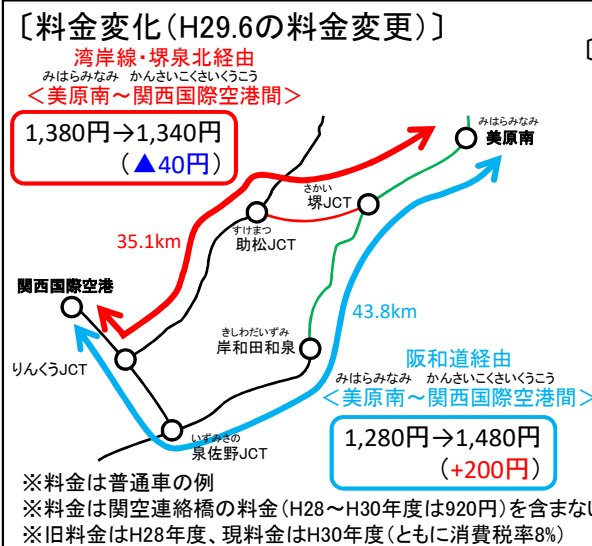
⑦堺泉北道路の料金の見直しの評価

- 堺泉北道路においては、料金水準変更後、交通量は増加傾向。
- H29.6の料金体系変更による阪和道の対距離料金制への移行によって、関空方面発着の交通が阪和道利用から堺泉北道路利用へ転換している可能性。



<凡例>
 旧料金→現料金
 <距離>

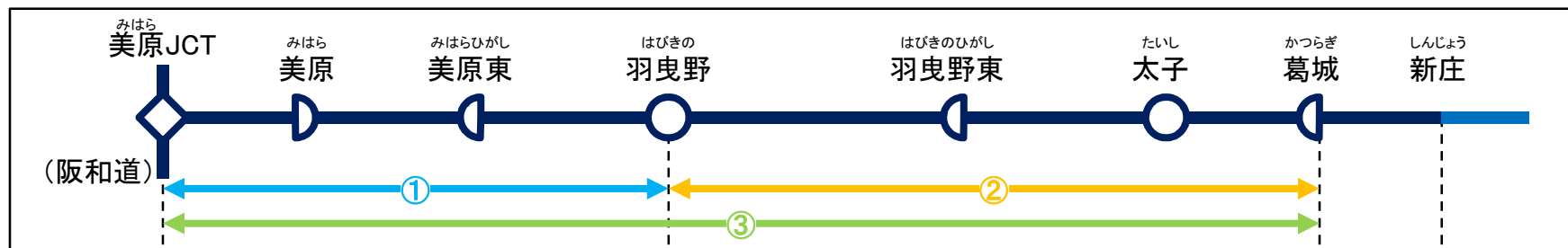
※料金は普通車の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H30.4-R元.9までの料金)



※各年度10月の全日平均を比較
 ※ETCデータによる集計(片方向)

⑧南阪奈道路の料金の見直し

- 大阪府道路公社からNEXCO西日本への移管に伴い、旧南阪奈有料道路(美原JCT～羽曳野)の均一料金制及び南阪奈道路(羽曳野～新庄)の区間料金制を廃止し、両区間を一体とした、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とする対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、旧料金を上限として設定。



① 美原JCT ⇄ 羽曳野 (4.6km)

旧料金	対距離	現料金
210円	310円 (+100円)	210円 (210円)

② 羽曳野 ⇄ 葛城 (10.3km)

旧料金	対距離	現料金
460円	490円 (+30円)	470円 (460円)

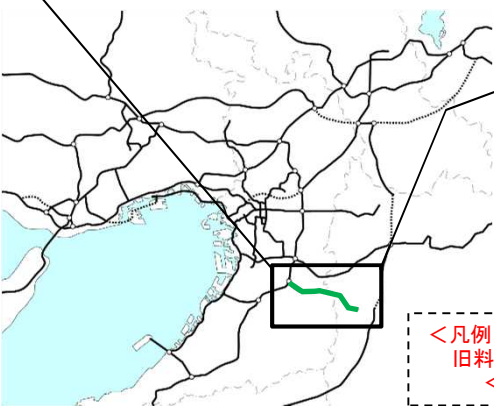
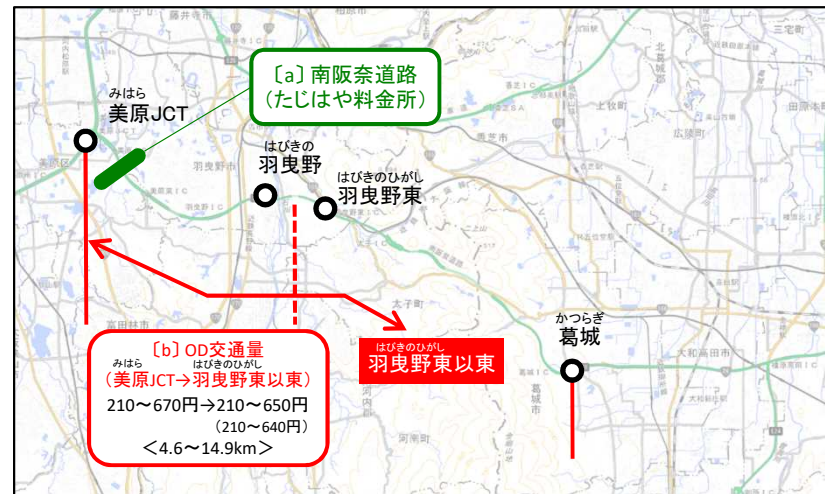
③ 美原JCT ⇄ 葛城 (14.9km)

旧料金	対距離	現料金
670円	640円 (▲30円)	650円 (640円)

※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(R元.9までの料金)

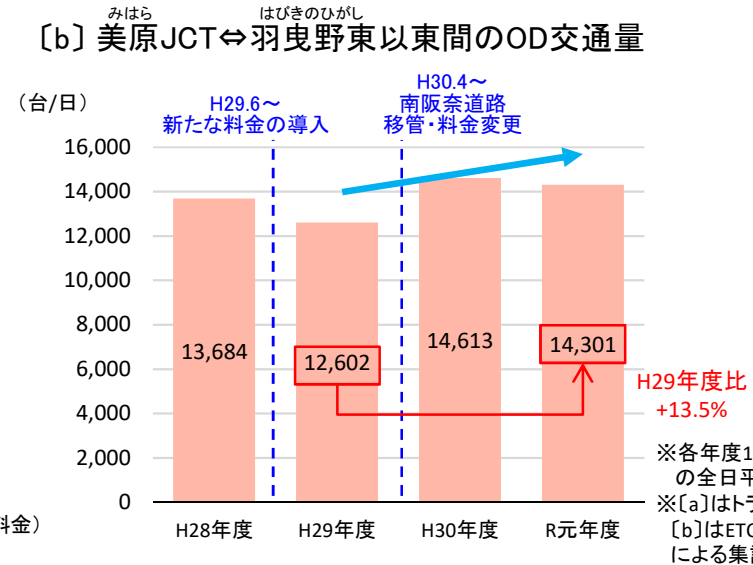
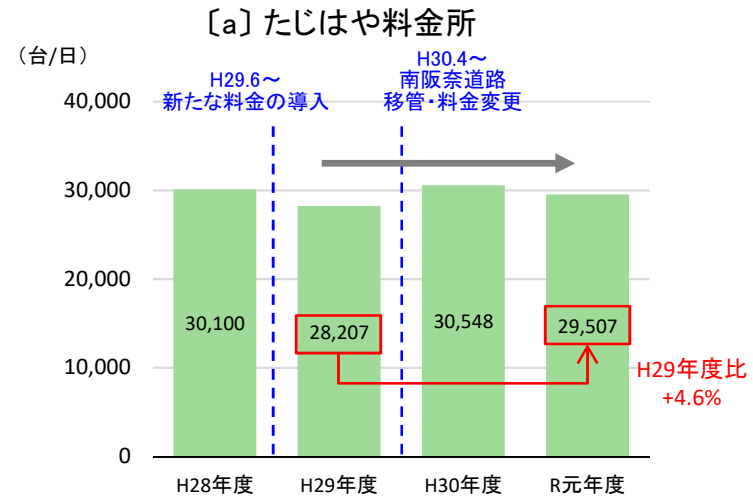
⑧南阪奈道路の料金の見直しの評価

- 南阪奈道路においては、H30.4の移管に伴う料金水準変更後も料金はほぼ据え置かれているが、交通量はやや増加傾向。
- 旧公社区間を通過する美原JCT(阪和道)～羽曳野東^{みはら}以東^{はびきのひがし}の連続利用も増加傾向。



<凡例>
 旧料金→現料金
 <距離>

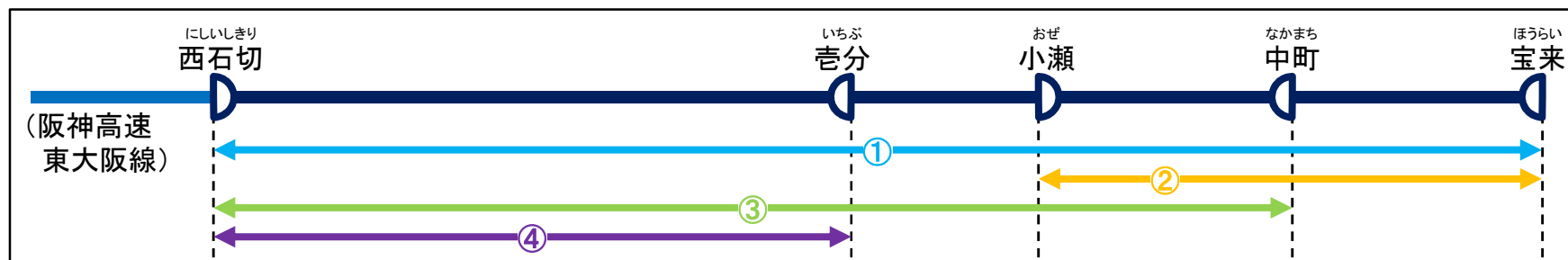
※料金は普通車の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H30.4-R元.9までの料金)



※各年度10月(規制期間を除く)の全日平均を比較
 ※[a]はトラカンデータ、[b]はETCデータ(両方向)による集計

⑨ 第二阪奈道路の料金の見直し

- 大阪府道路公社及び奈良県道路公社からNEXCO西日本への移管に伴い、区間料金制を廃止し、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とする対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、旧料金を上限として設定。



① ^{にしいきり}西石切 ⇄ ^{ほうらい}宝来 (13.4km)

旧料金	対距離	現料金
820円	700円 (▲120円)	710円 (700円)

② ^{おぜ}小瀬 ⇄ ^{ほうらい}宝来 (6.0km)

旧料金	対距離	現料金
260円	460円 (+200円)	260円 (260円)

③ ^{にしいきり}西石切 ⇄ ^{なかまち}中町 (10.5km)

旧料金	対距離	現料金
820円	600円 (▲220円)	620円※

④ ^{にしいきり}西石切 ⇄ ^{いちぶ}壺分 (6.2km)

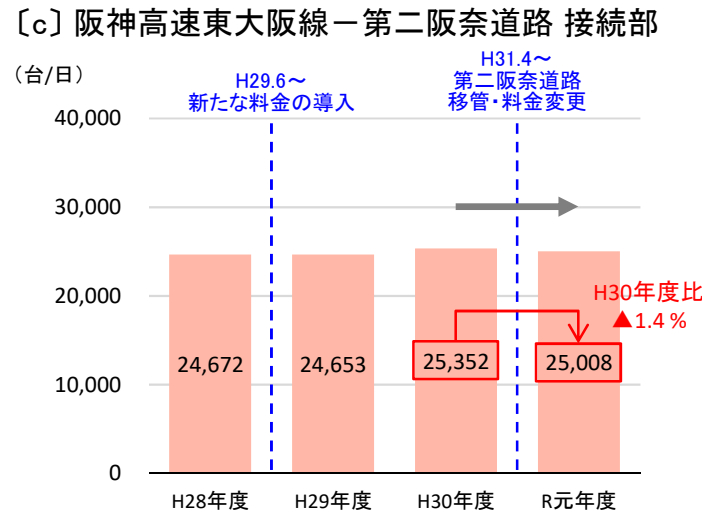
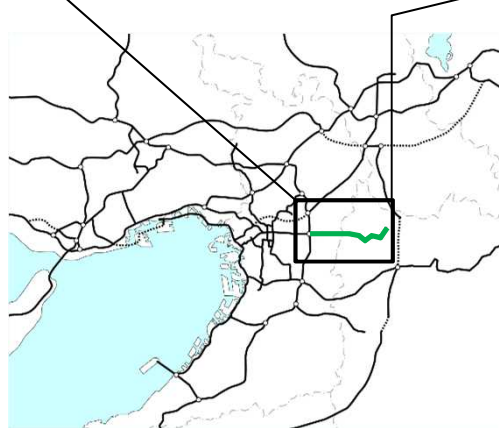
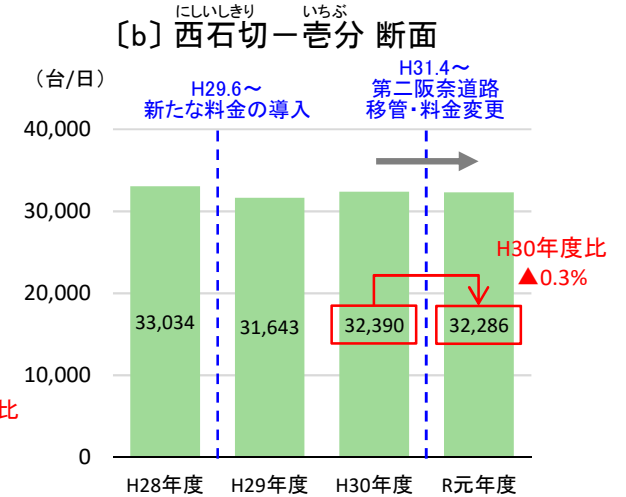
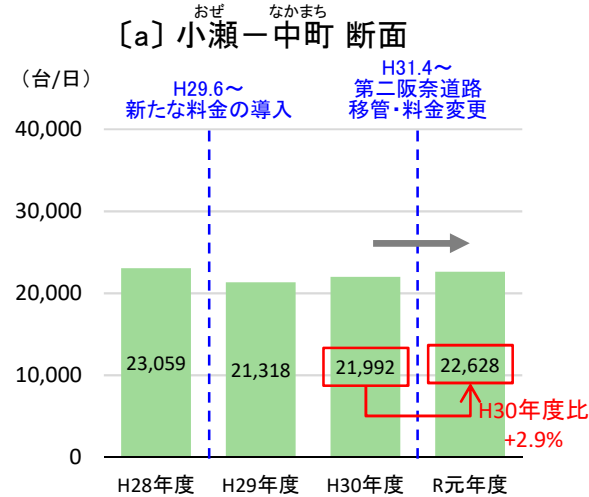
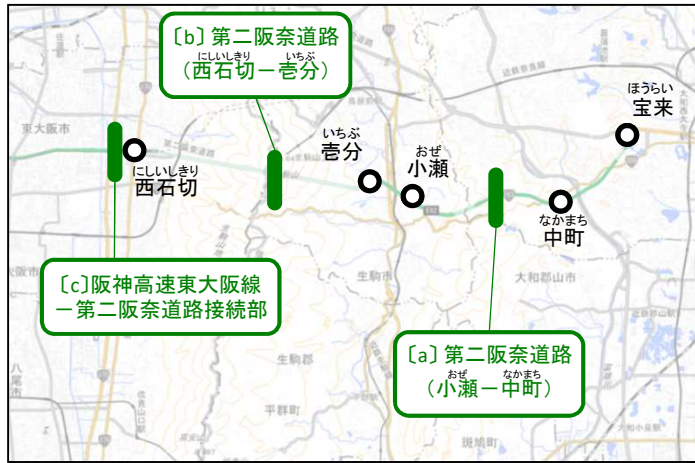
旧料金	対距離	現料金
620円	470円 (▲150円)	480円 (470円)

※中町ICでETC通信施設の運用を開始したR2.8.3以降
運用開始前は、R元.9まで700円(消費税率8%)、R元.10以降710円(消費税率10%)

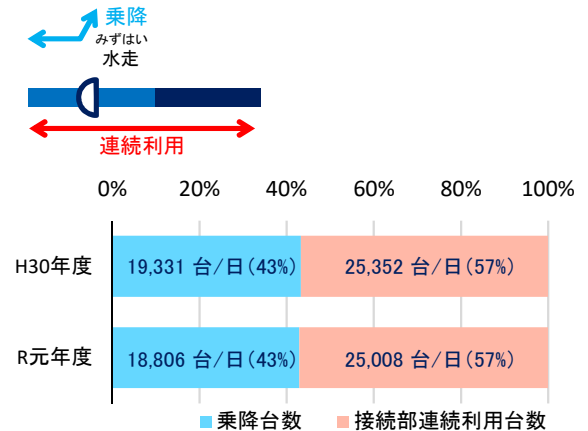
※料金は普通車(ETC車)の例
※旧料金、対距離は消費税率8%
※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
下段()は消費税率8%(R元.9までの料金)

⑨ 第二阪奈道路の料金の見直しの評価

- 第二阪奈道路においては、H31.4の移管に伴う料金水準変更後も交通量は概ね変動なし。
- 阪神高速東大阪線～第二阪奈道路の連続利用の交通量は、H31.4の料金水準変更後もほぼ横ばいで、乗降交通との割合にも大きな変動は無し。



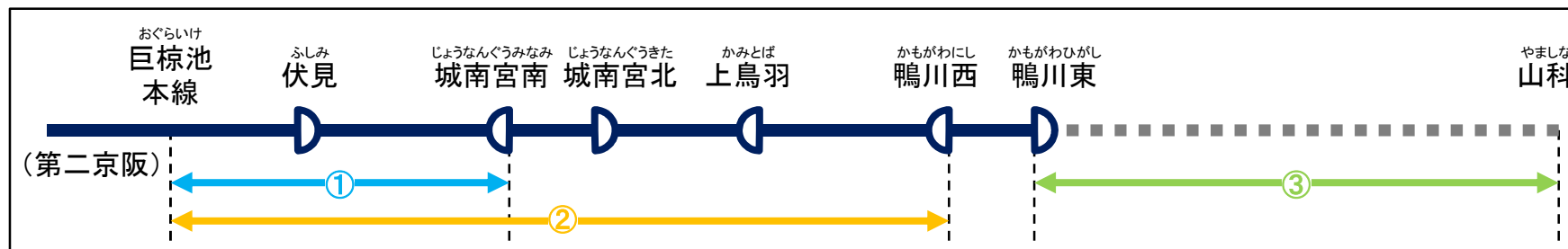
[接続部における利用状況]



※各年度10月(規制期間を除く)の全日平均を比較
 ※[a][b]はトラカデータ、[c][接続部における利用状況]はETCデータ(両方向)、による集計

⑩旧阪神高速京都線の料金の見直し

- 鴨川東～巨椋池本線においては、阪神高速道路株式会社からNEXCO西日本への移管に伴い、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とする対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、旧料金を上限として設定。
- 山科～鴨川東においては、京都市への移管に伴って無料開放。



① 巨椋池本線 ↔ 城南宮南 (3.4km)

旧料金	対距離	現料金
460円	380円 (▲80円)	390円 (380円)

② 巨椋池本線 ↔ 鴨川西 (6.8km)

旧料金	対距離	現料金
460円	490円 (+30円)	460円 (460円)

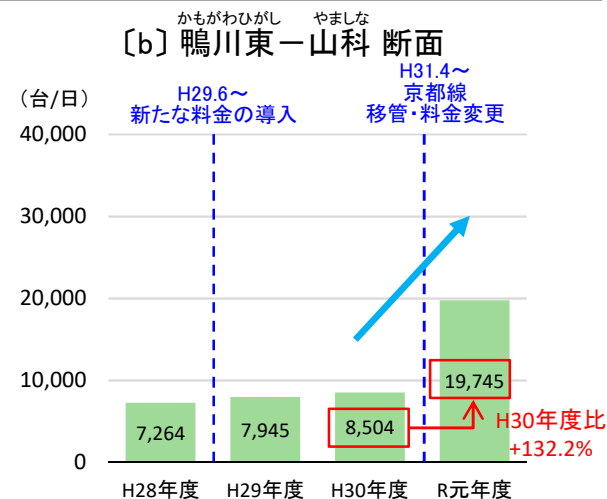
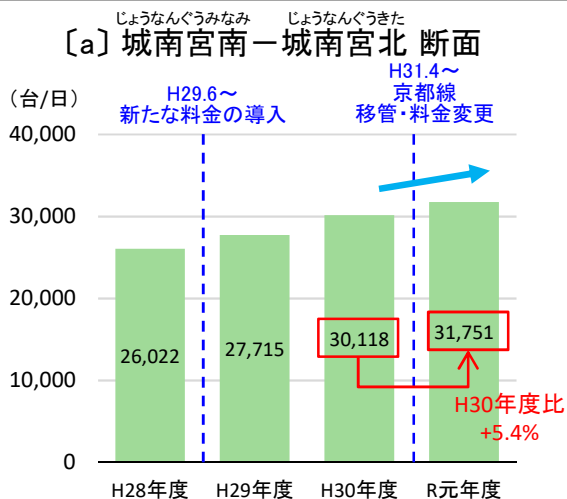
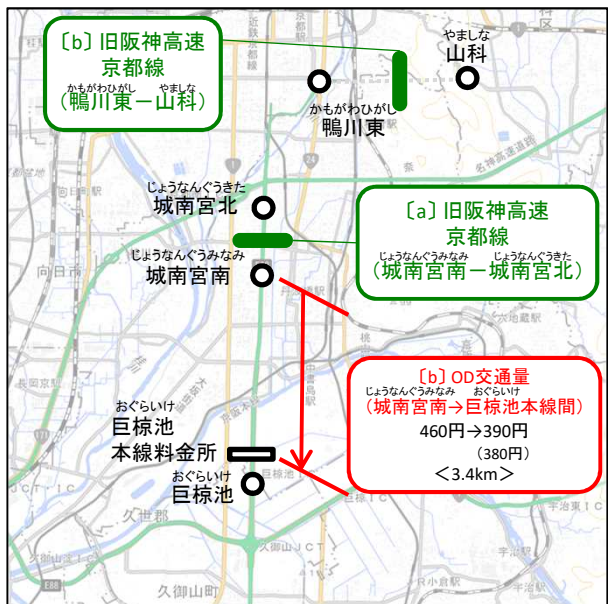
③ 鴨川東 ↔ 山科 (2.7km)

旧料金	現料金
460円	無料

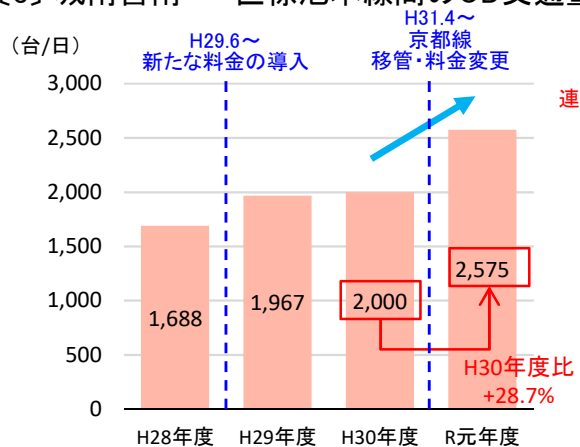
※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(R元.9までの料金)

⑩旧阪神高速京都線の料金の見直しの評価

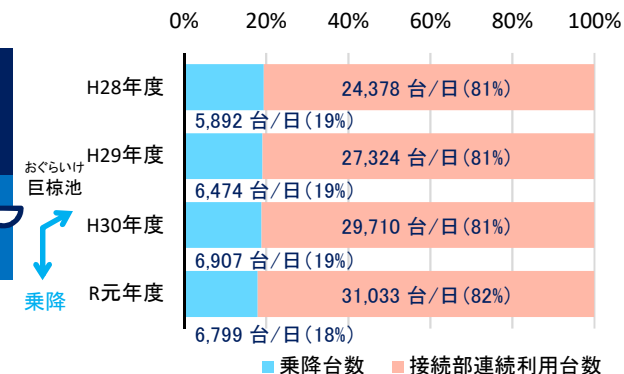
- 第二京阪(旧阪神高速京都線)においては、H31.4の移管に伴う料金水準変更後、交通量は増加傾向。
- 巨椋池本線料金所を跨ぐ連続利用交通と乗降交通の割合に大きな変動は無し。



[c] 城南宮南 → 巨椋池本線間のOD交通量



〔接続部における利用状況〕



<凡例>
旧料金→現料金
<距離>

※料金は普通車の例
※旧料金は消費税率8%
※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
下段()は消費税率8%(H31.4-R元.9までの料金)

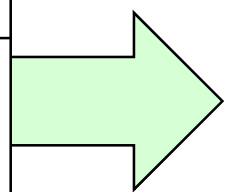
※各年度10月の全日平均を比較
※[a][b]はトラカデータ、[c]はETCデータ(片方向)、
〔接続部における利用状況〕はETCデータ(両方向)による集計

⑪近畿圏内の車種区分の整理・統一

【阪神高速の車種区分】

2車種 S39.6~		5車種(暫定) H29.6~		5車種 R4.4~(予定)	
普通車	1.0	軽自動車等	0.8	軽自動車等	0.8
		普通車	1.0	普通車	1.0
大型車	2.0	中型車	1.07	中型車	1.2
		大型車	1.65	大型車	1.65
		特大車	2.14	特大車	2.75

5車種区分に整理・統一※



※南阪奈道路、堺泉北道路は3車種から5車種に整理、統一
 ※近畿道、阪和道、西名阪道は4車種から5車種に整理、統一

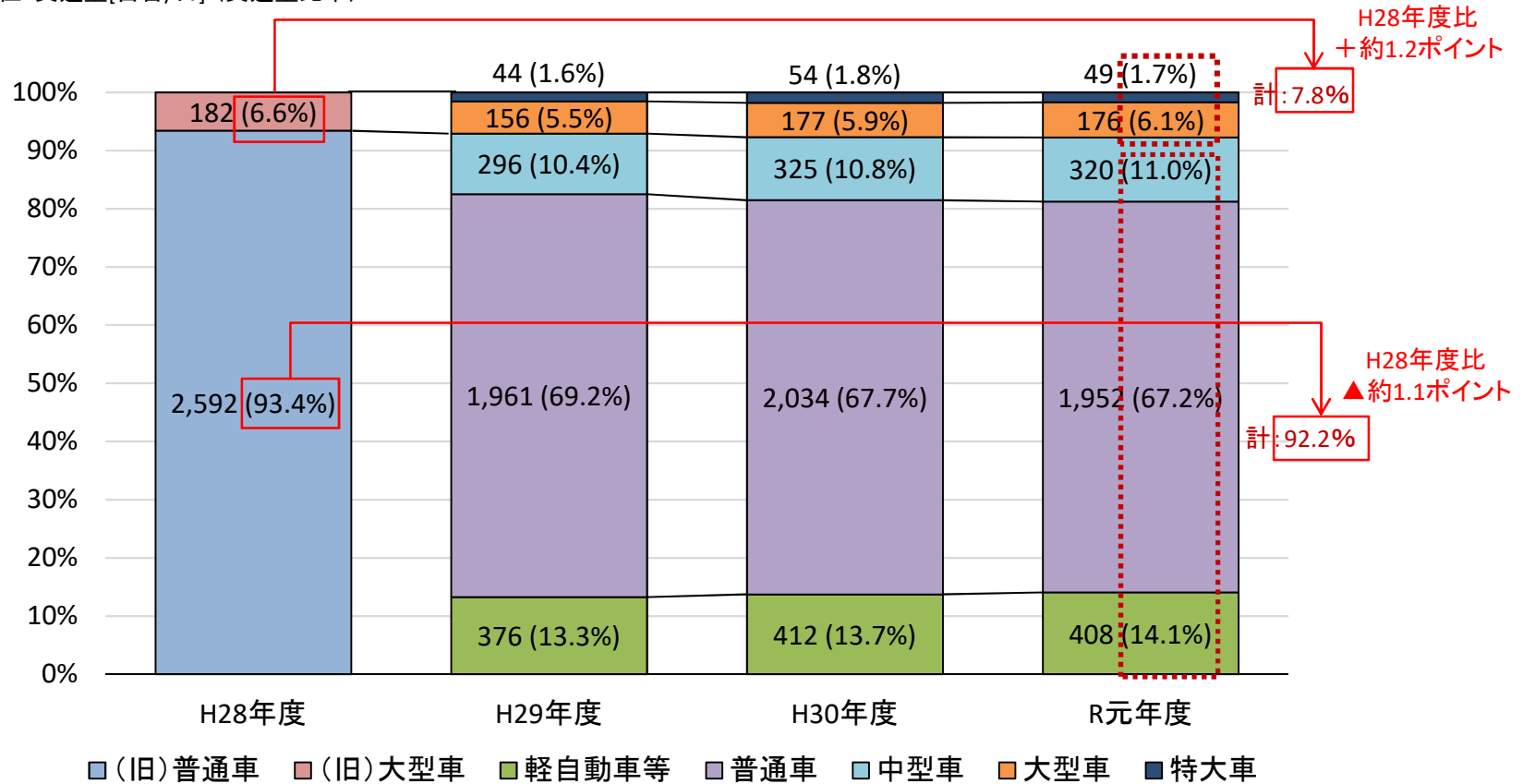
⑪近畿圏内の車種区分の整理・統一の評価

○ 阪神高速の車種構成比について、旧普通車・大型車の割合は概ね変動なし。

阪神高速(利用距離:6~18km)の車種間比較

※6~18kmの距離帯において、距離別料金(旧料金)と対距離料金(現料金)で料金水準が概ね等しくなる

単位:交通量[百台/日](交通量比率)



※ETCデータによる集計
 ※各年度10月の全日平均を比較

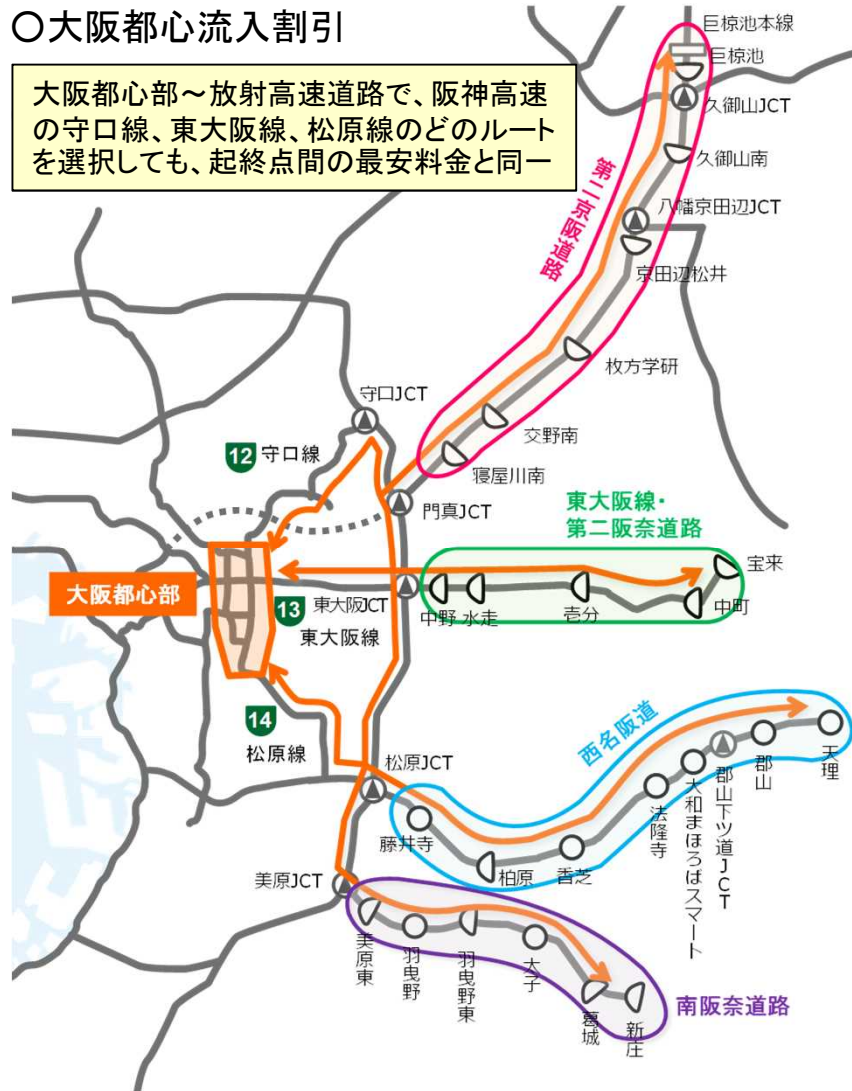
2. シームレスな料金体系

起終点を基本とした継ぎ目のない料金

○ 大阪及び神戸都心部発着に関して、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設定。

○大阪都心流入割引

大阪都心部～放射高速道路で、阪神高速の守口線、東大阪線、松原線のどのルートを選択しても、起終点間の最安料金と同一



○神戸都心流入割引

神戸都心部～明石方面で、北神戸線や神戸山手線、新神戸トンネルを利用しても、第二神明道路と神戸線を利用した場合の料金と同一



<例：第二京阪(枚方学研IC)⇒大阪都心部>

守口線経由(31.3km)
1,740円

東大阪線経由(28.5km)
1,640円(最安)

松原線経由(42.8km)
2,110円

経路に関係なく1,640円

※料金は普通車(ETC車)の例
※消費税率10%(R元.10以降の料金)

起終点を基本とした継ぎ目のない料金の評価

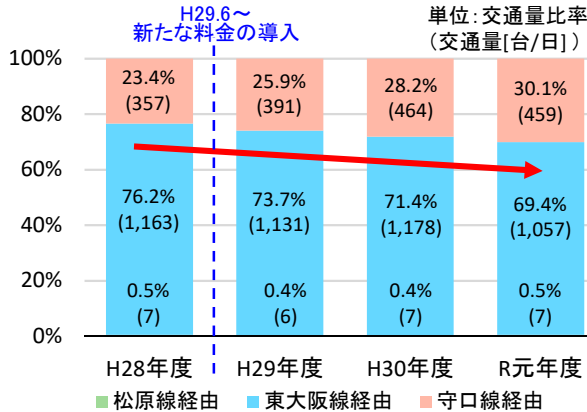
- 第二京阪～大阪都心部では、継ぎ目のない料金体系の導入後、守口線経由の分担率が増加。
- 東大阪線より守口線の所要時間が短くなる混雑時間帯では守口線経由の分担率が上昇する傾向。
- その他の路線では、経路間の距離差が大きいことから、最短となる経路が交通の大部分を分担。

○大阪都心発着交通の経路分担率

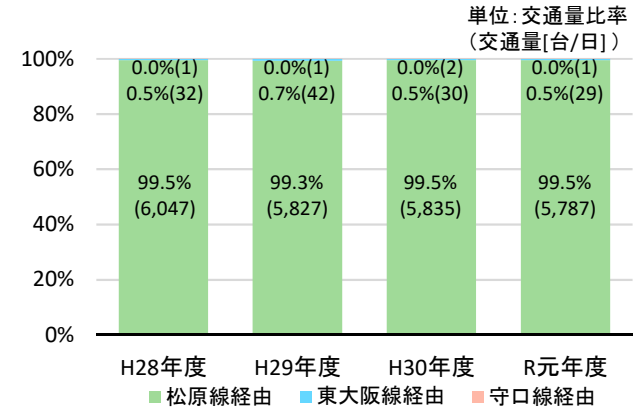


※第二京阪(枚方学研)⇒大阪都心部の距離・料金
 ※料金は普通車(ETC車)の例
 ※消費税率10%(R元.10以降の料金)

<第二京阪～大阪都心部のルート分担率>



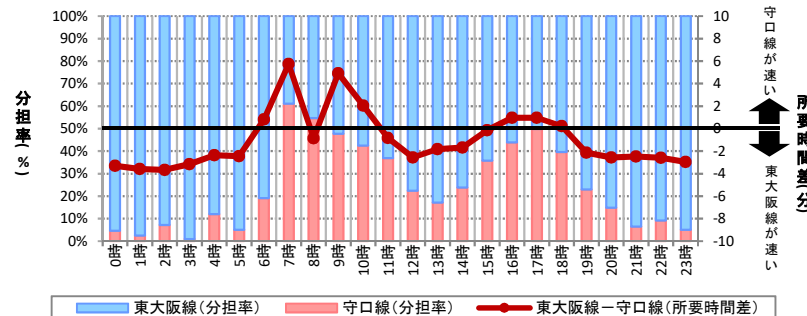
<西名阪～大阪都心部のルート分担率>



【西名阪道(柏原IC)⇒大阪都心部の場合】
 守口線: 39.1km、東大阪線: 27.9km、松原線: 21.0km

※各年度10月全日のETCデータより算出(両方向)

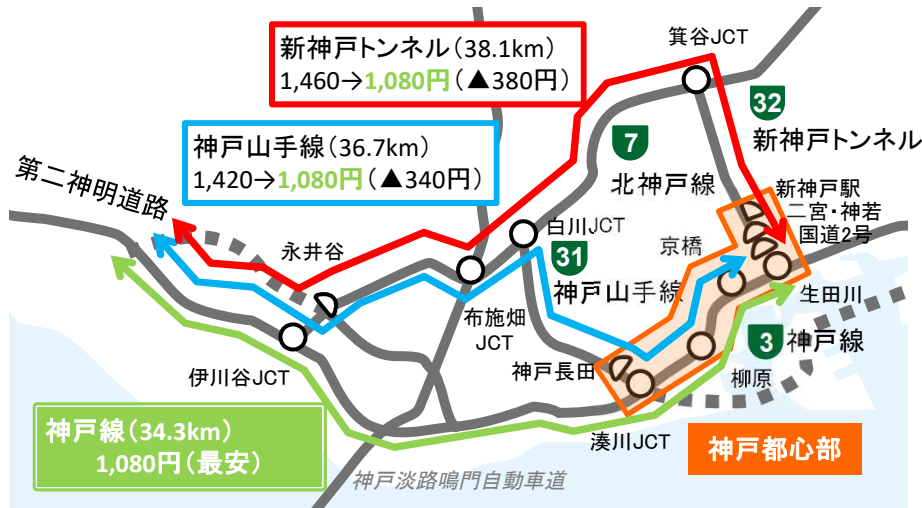
○第二京阪 ⇒ 大阪都心の経路分担率と所要時間差



※集計期間は令和元年度10月の全日平均
 ※分担率はETCデータ、所要時間はトラカンによる集計
 ※所要時間は、第二京阪・枚方学研→1号環状線・道頓堀を対象

起終点を基本とした継ぎ目のない料金の評価

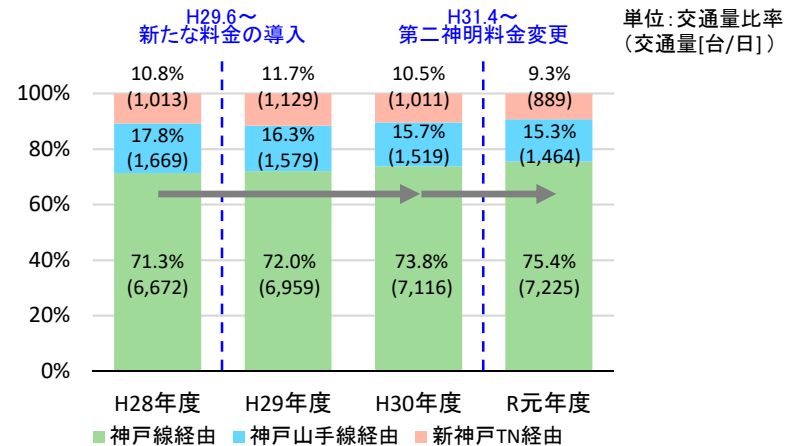
- 第二神明～神戸都心部において、継ぎ目のない料金体系の導入後も分担率はほぼ横ばい。
- 神戸線経由より神戸山手線・新神戸トンネル経由の所要時間が短くなる混雑時間帯では、神戸山手線・新神戸トンネル経由の分担率が上昇する傾向。



※第二神明(明石西) ⇒ 神戸都心部の距離・料金
 ※料金は普通車(ETC車)の例
 ※消費税率10%(R元.10以降の料金)

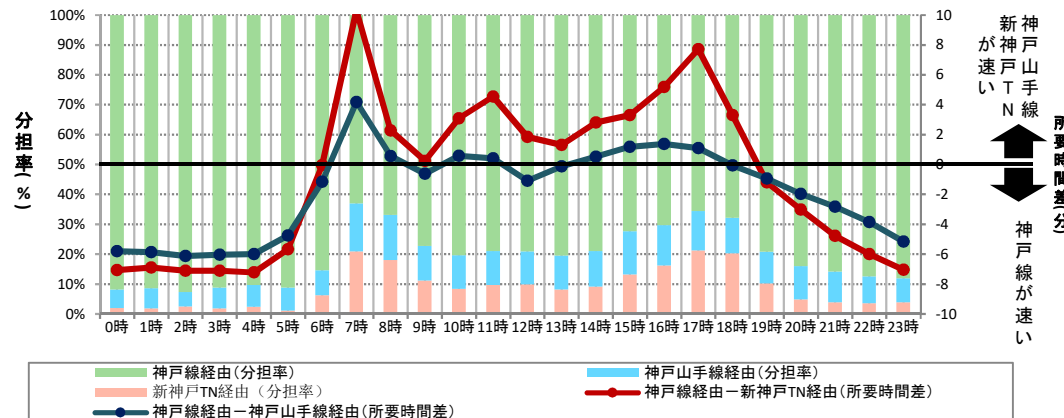
○神戸都心発着交通の経路分担率

＜第二神明～神戸都心部のルート分担率＞



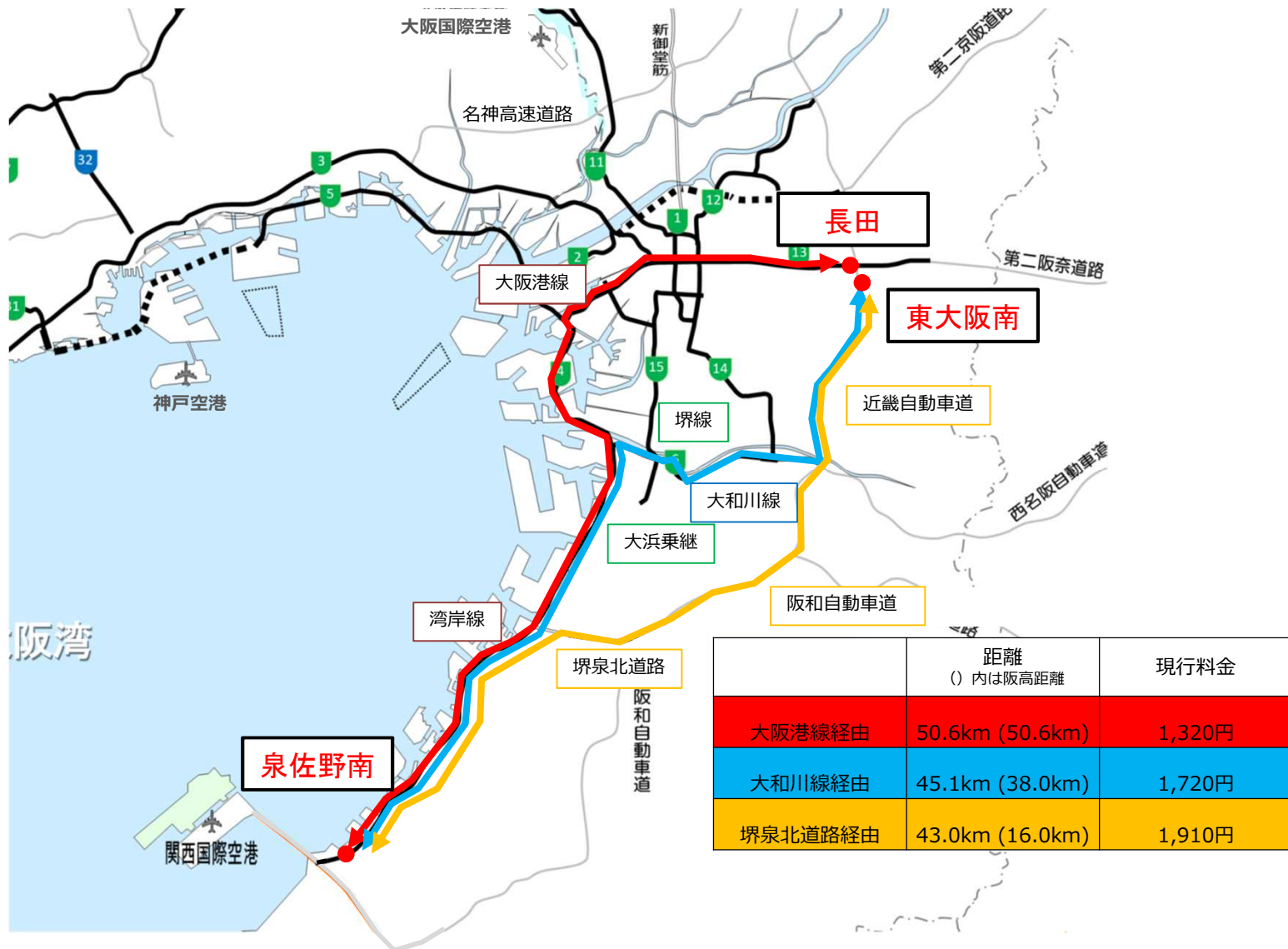
※各年度10月全日のETCデータより算出(両方向)

○第二神明 ⇒ 神戸都心の経路分担率と所要時間差



※集計期間は令和元年度10月の全日平均
 ※分担率はETCデータ、所要時間はトラカンによる集計
 ※所要時間は、第二神明・玉津→3号神戸線・生田川を対象

阪神高速の上限料金により、都市内の通過が割安



阪神高速の上限料金により、都市内の通過が割安



近畿圏の渋滞状況

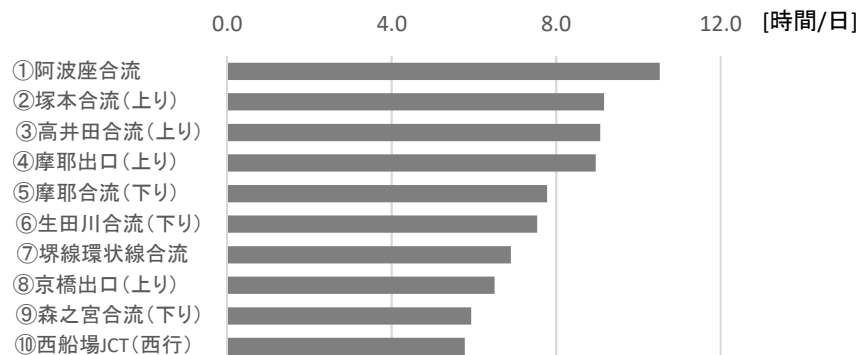
○ 近畿圏の高速道路においては、新名神や阪神高速大和川線の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生。



阪神高速道路の渋滞状況

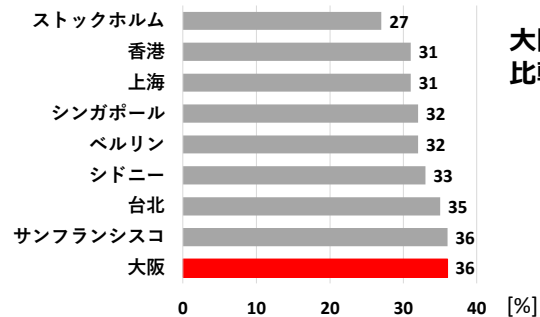
○ 阪神高速においては、都心部を中心に、依然として慢性的な渋滞が発生。

■ 阪神高速の渋滞発生時間ランキング (H30年度平日1日当たり)



※ 渋滞(概ね30km/h以下)発生時間を集計 阪神高速道路(株)調べ

<参考> 世界の大都市との渋滞状況の比較



大阪は世界の大都市と比較して低いランク

出典：TOMTOM Traffic Index 2019

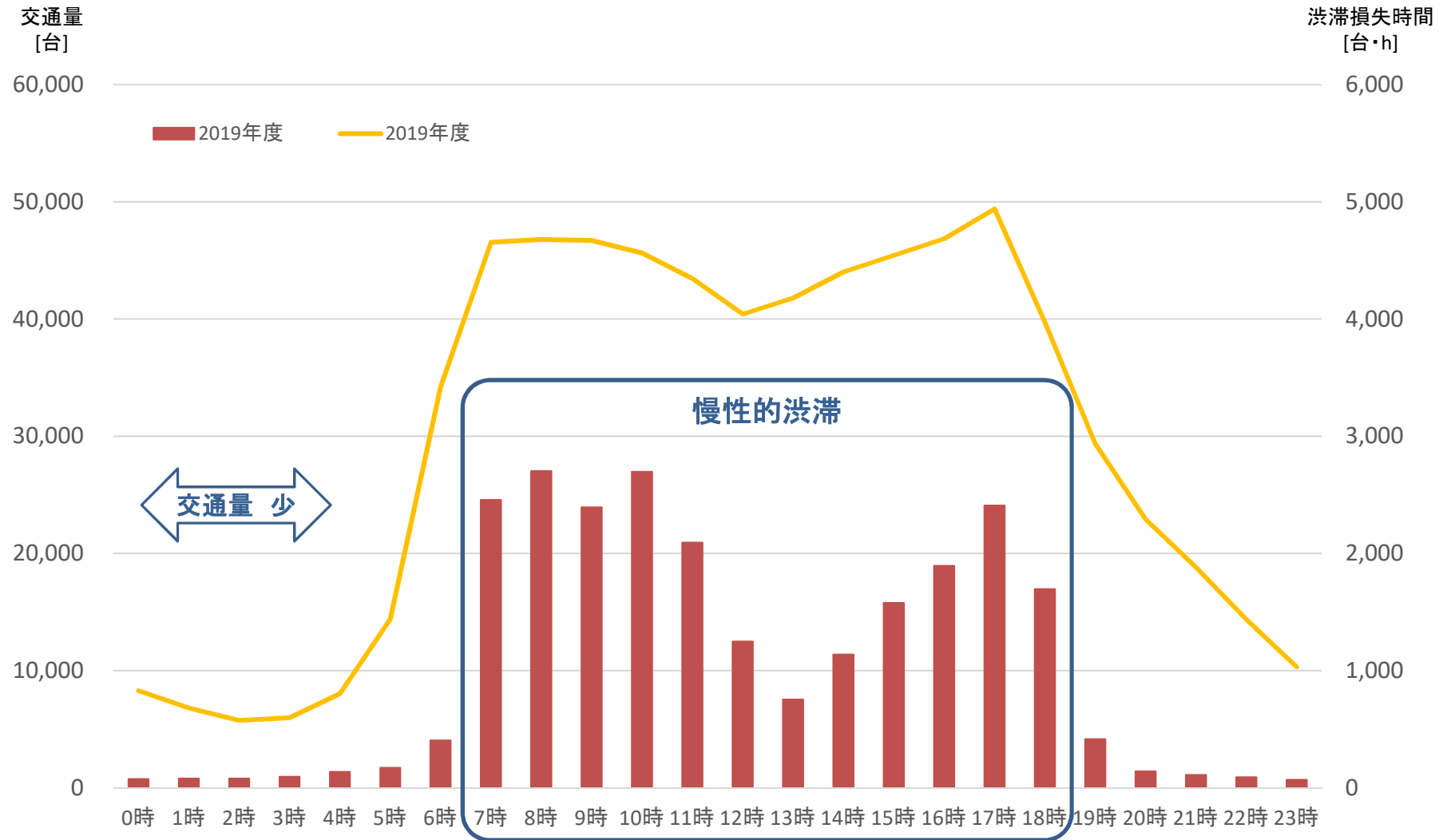
数字：渋滞損失時間 / 渋滞がない状態の移動時間 (%)

■ 阪神高速の主要渋滞ポイント



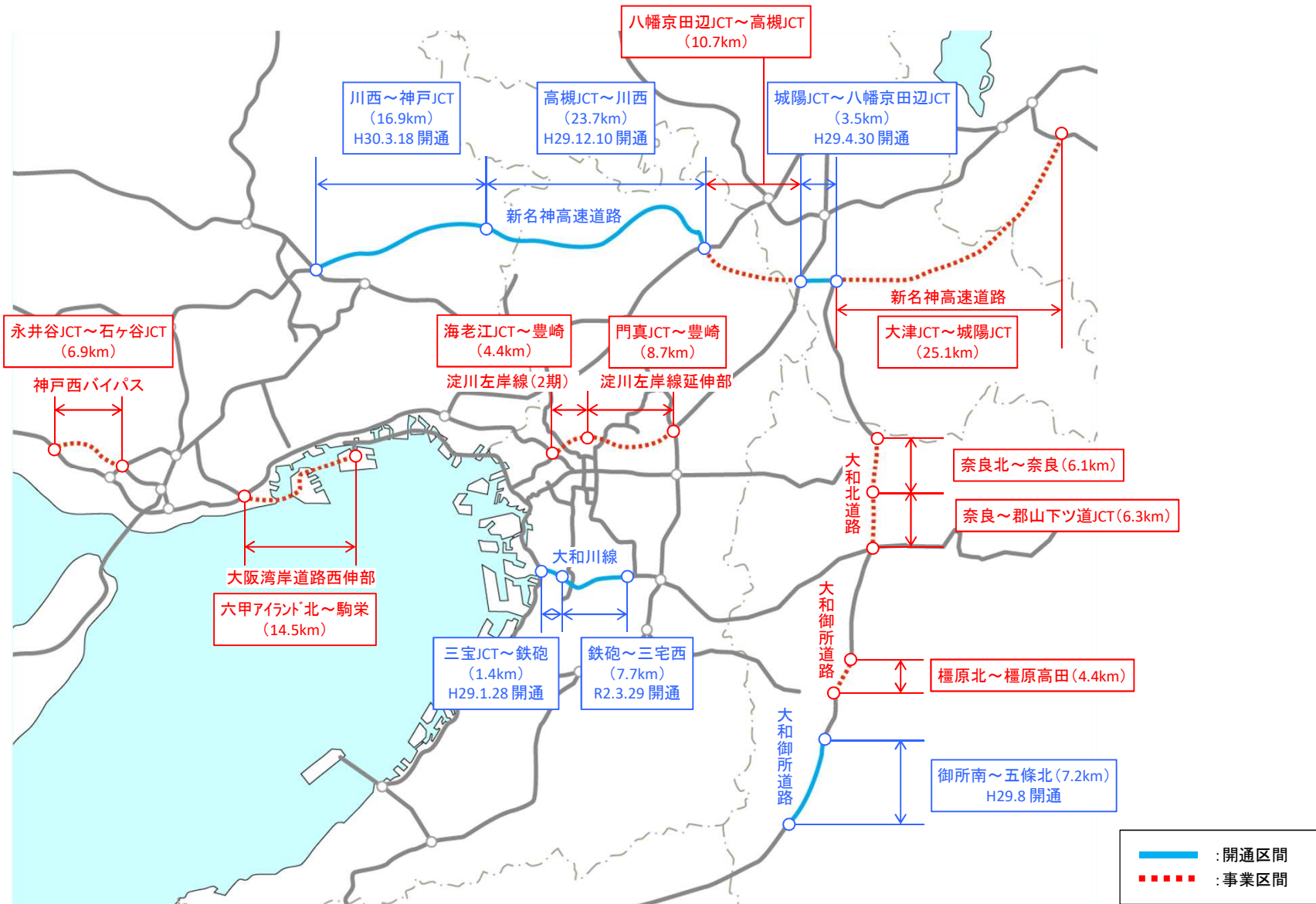
阪神高速道路の渋滞状況

○ 時間帯による交通量や渋滞状況に偏りが存在。



※ 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

近畿圏の道路ネットワークの整備状況



※ 開通区間はH29以降を対象
 ※ IC・JCT名称は仮称

(参考)神戸都心通過交通の転換状況

○ 明石西・大久保～吹田JCT以東間ODにおいて、3%程度が神戸都心通過から北神戸線経由に転換

