

阪神高速道路における対距離料金制の考え方

1. 対距離料金制導入に向けた検討の背景

- ・ 阪神高速道路では、大量の交通を効率よく処理する必要などから均一料金制を採用していますが、ネットワークの整備に伴う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。
- ・ 混雑区間の交通の抑制、容量に余裕のある区間での利用促進など、道路ネットワークの一層の効率的な活用を図ることが求められています。
- ・ 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ります。

(1) 利用距離と料金のアンバランス

阪神高速道路は、昭和39年に土佐堀・湊町間の供用後順次整備がなされ、現在233.8kmが開通しています。その間、高速自動車国道など他の道路との接続、湾岸線の整備などにより、着実にネットワークが形成されつつあります。

このような中、次のような課題が顕在化してきました。

- ① ネットワーク拡大に伴い1回当たりの利用距離のばらつきが拡大しています。
- ② 均一料金制の下では利用距離が5km程度の短い場合でも30kmを超える長い場合でもお客様から同じ料金を頂くなど、利用距離と料金のアンバランスが指摘されています。

(2) 道路ネットワークの一層の有効活用

阪神高速道路では、都心部で慢性的な渋滞区間がある一方、路線の末端部分などで容量に余裕のある区間も存在します。対距離料金制では、経路や利用区間の選択の自由度が高まるとともに、割安感から路線の末端部などでの短区間利用が増え、道路ネットワークの一層の有効活用を図ることが可能となります。

これにより、お客様の利便性の向上に加え、並行する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。

(3) ETCの普及

現在普及が進んできているETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）を活用すれば、大量の交通を効率よく処理しながら、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になります。

これらを踏まえ、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つい

ての政府・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に基づき、対距離料金制への移行を図る」こととされています。

(4) 建設費等にかかる債務の返済

建設費・管理費の削減など、経営の合理化に努めるとともに、利用しやすい料金体系の導入による一層の利用促進を図ることにより、建設費等にかかる債務を45年以内に返済する必要があります。

2. 対距離料金制の基本設計イメージ

阪神高速道路における対距離料金制は、利用距離に比例する可変額部分と利用距離に関わらない一定の固定額部分で構成される料金体系を基本とし、現行の料金水準に配慮して設定します。

阪神高速道路における対距離料金制は、現在ご利用頂いているお客様の平均的な料金水準が変わらないように、他の有料道路の事例も参考にし、利用距離に比例する「可変額部分」と利用距離に関わらない一定の「固定額部分」で構成される料金体系によることを基本とします。

○ 平均的な料金水準

現行の料金圏別の均一料金制では、同じ距離を利用しても料金圏により料金が異なったり、短い距離でも料金圏をまたげば料金が高くなるなど、利用距離と料金とは対応していませんが、平均的な料金水準（利用距離と料金）については以下のように考えることができます。

①利用距離

1回当たりの利用距離の分布をみると、1つの料金圏内の利用で長いものがある一方、複数の料金圏をまたぐ場合で短いものもあります。対距離料金制の検討に当たっては複数の料金圏をまたがる利用も1回として、すべてのお客様の利用距離を順に並べて中央値となる「約15km」を平均的な利用距離とします。

②料金

阪神東線700円、阪神西・南線500円、複数の料金圏を利用する場合は合計額（例えば阪神西線と阪神東線を併せて利用する場合は1,200円）を利用台数

の重み付けをして平均した料金は「760円程度」となり、これを1回の利用当たりの平均的な支払額とします。

○ 可変額部分の料率と固定額部分の料金の例

可変額部分の料率は、他の有料道路をみると26円/km（高速自動車国道（特別料金区間を除く））から41円/km（本州四国連絡道路（海峡部を除く））までの幅がありますが、例えば高速自動車国道の大都市近郊区間〔大阪近郊では、名神高速（大津～西宮）、中国道（中国吹田～西宮北）など〕の31円/kmとすると、平均的な料金水準（料金（760円程度）・利用距離（約15km））を満たす直線を設定すれば、固定部分は290円（料金1回につき）となります。

※ 出入口間の距離は [阪神高速ルート検索](#) でご覧になれます。
（ただし、一方通行や渡り線の有無により、行きと帰りの経路や距離が異なる場合があるため、料金を算定するための正確な距離は今後検討していきます。）

3. 長距離利用に対する負担軽減措置

長距離利用に対し、料金に上限を設定するなどの負担軽減措置について検討します。

長距離利用の場合には、現行料金から対距離料金制へ移行すると料金負担が大幅に増加する場合もあることから、長距離のお客様の料金負担を軽減する措置を講じることが円滑な移行のために望ましいと考えられます。このため、例えば一定距離以上の長距離利用のお客様に対して料金に上限を設定するなどの負担軽減措置について検討します。

4. 弾力的な料金設定など

対距離料金制への移行に当たっては、阪神高速道路の効率的利用の促進のため、弾力的な料金設定や料金割引の導入を検討します。また、混雑区間の交通集中を抑制するための料金設定についても検討し、サービス水準の確保を図ります。

（1）阪神高速道路の効率的利用

均一料金制から対距離料金制へ移行した場合には、経路や利用区間の選択の自由度が高まるとともに、割安感から路線の端末部などでの短区間利用が増え、道路ネットワークの一層の有効活用が図られることにより、お客様の利便性の向上に加え、並行する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。

さらに、各路線の利用状況が曜日や時間帯などにより異なることから、路線、区間や時間帯において容量に応じた弾力的な料金設定や他の有料道路などとの相互利用割引を行う場合には、お客様の利便性が向上するとともに、阪神高速道路の利用促進や効率的な利用を促し、阪神地区における国際競争力維持・確保や並行する一般道路の渋滞緩和、環境改善にも一層寄与するものと考えられることから、弾力的な料金設定などの導入について検討します。

また、慢性的に渋滞している環状線などの混雑区間においては、高速道路におけるサービス水準確保の観点から、交通集中を抑制するための料金設定についても検討します。

(2) ネットワークの特徴を踏まえた料金設定

阪神高速道路においては、ネットワークが未整備・未接続の区間があり、また、主要な高速道路などとの直接接続が十分ではないなどの特徴があることから、道路の有効利用を図るため、ネットワーク形状に配慮した営業キロの設定や路線間の乗継ぎ、特定区間料金の設定などを検討します。

5. 対距離料金制の導入に向けて

- ・平成20年度を目標とした対距離料金制の導入に向けて、社会実験などを実施し、詳細な料金について検討を進めます。
- ・E T Cの普及促進に努めるとともに、E T C車載器未搭載車への対応策の検討を進め、対距離料金制の円滑な導入に向けた環境整備を推進していきます。

平成20年度を目標とした対距離料金制の導入に向けて、利用距離、区間、時間、頻度などのE T C実績データや、社会実験を活用して得られた料金額の変更に対するお客様のご利用実態の変化などのデータをもとに、長距離利用に対する負担軽減措置や弾力的な料金設定などを含む詳細な料金について検討します。

また、対距離料金制の導入にはE T C利用率の向上が不可欠であることから、更なるE T Cの普及促進に取り組みます。その上で、利用頻度が少ないなどの理由によりE T C車載器がまだ搭載されていない車への対応策についても検討します。

以上