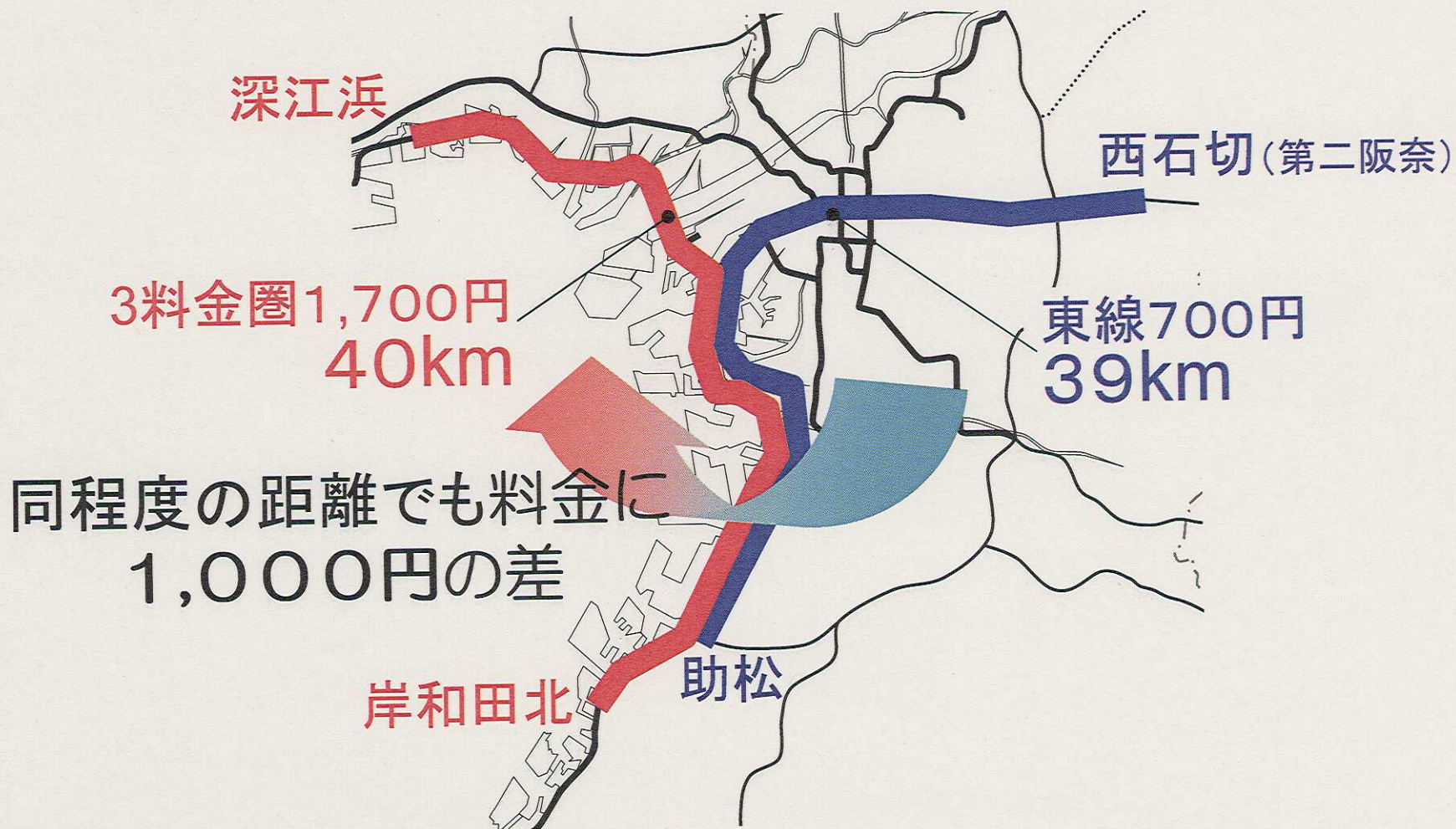


利用距離と料金のアンバランス(2)

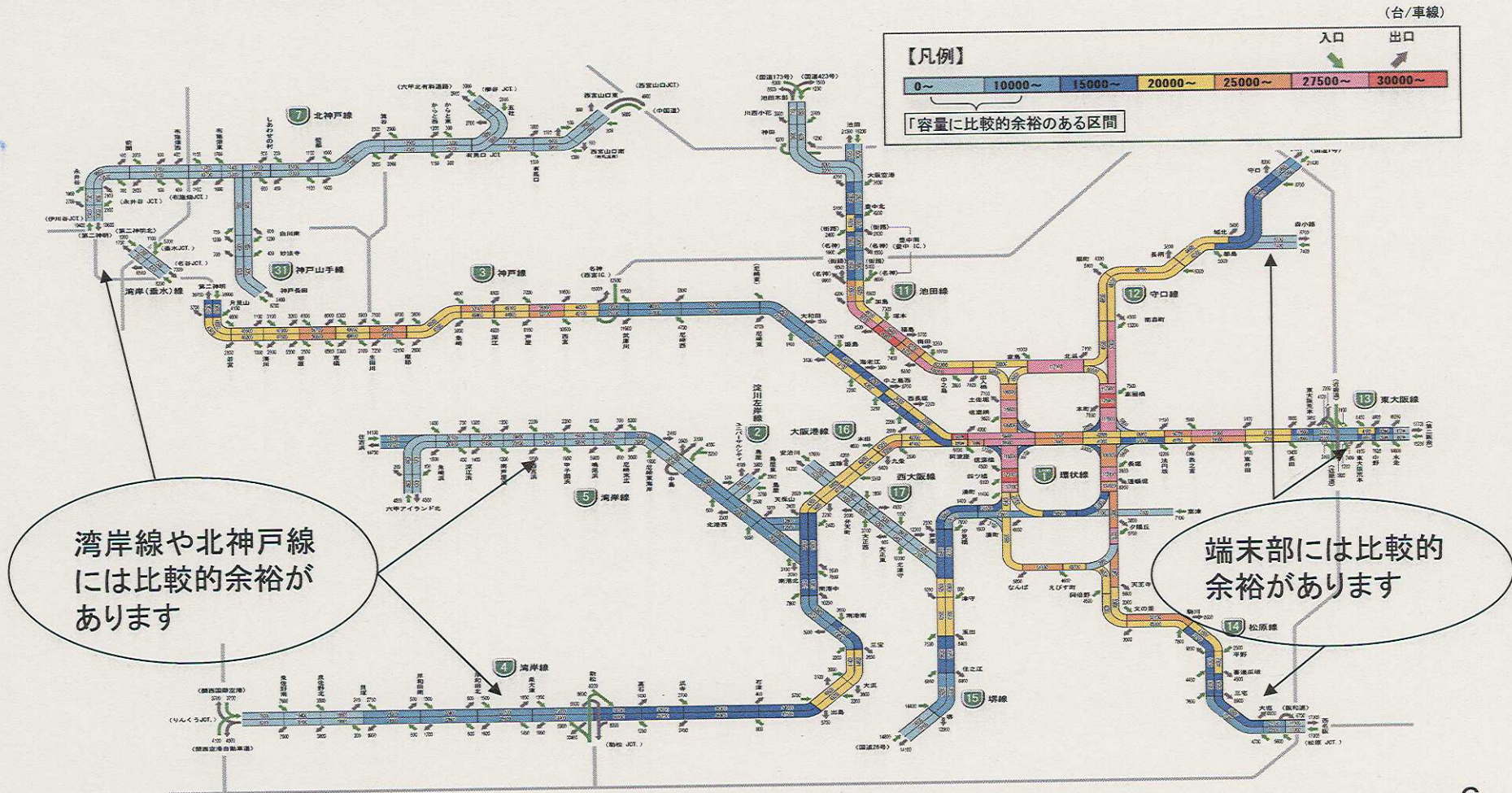
現行の料金制度(料金圏別均一料金制)では、ほぼ同じ利用距離にもかかわらず料金が大きく異なるケースが存在します。

同程度の利用距離でも料金の差が大きい例



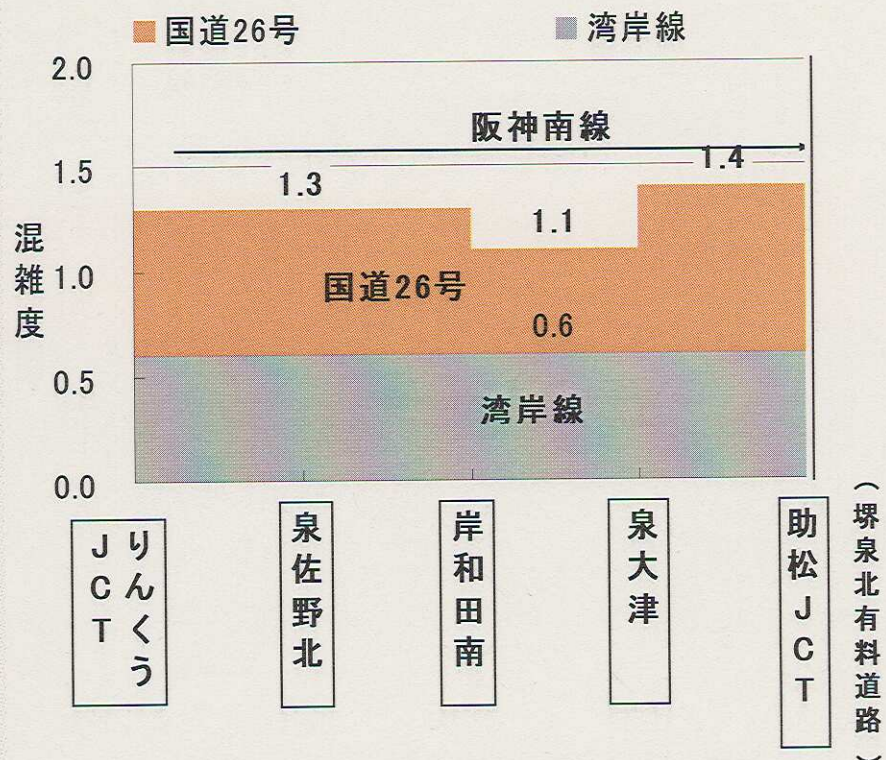
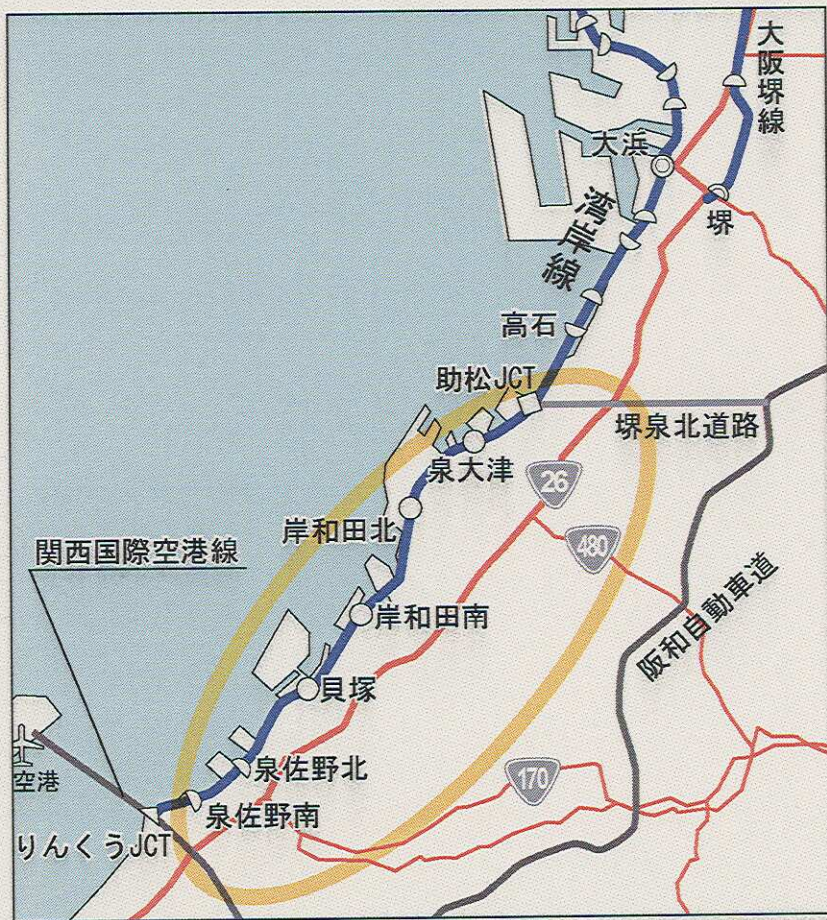
道路ネットワークの有効活用

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、割安感により短区間の高速利用が増え、道路ネットワークの一層の有効活用が図られます。



並行する一般道路の渋滞

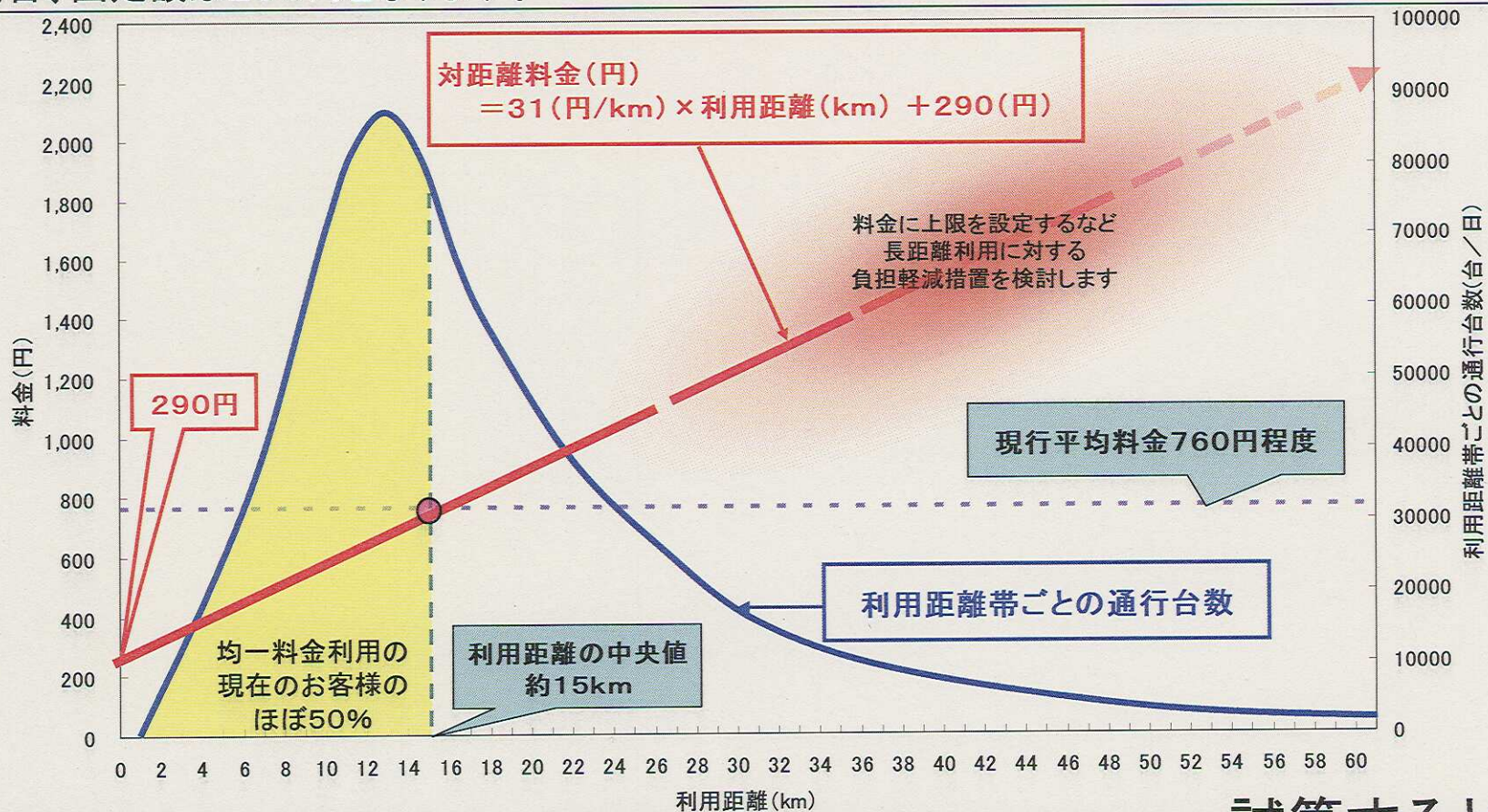
対距離料金では、割安感により短区間の高速利用が増えるなど、並行する一般道路の交通を高速に転換させることにより、一般道路の渋滞緩和やCO₂排出量の削減などの効果も期待されます。



混雑度: 混雑状況を表す指標(H11センサス値)。道路の交通容量に対する交通量の比で示される。

対距離料金制の基本設計イメージ

平均的なお客様の負担に配慮し、例えば可変額部分の料率を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(吹田～西宮北)など〕と同じ1km当たり31円とした場合、固定額は290円となります。



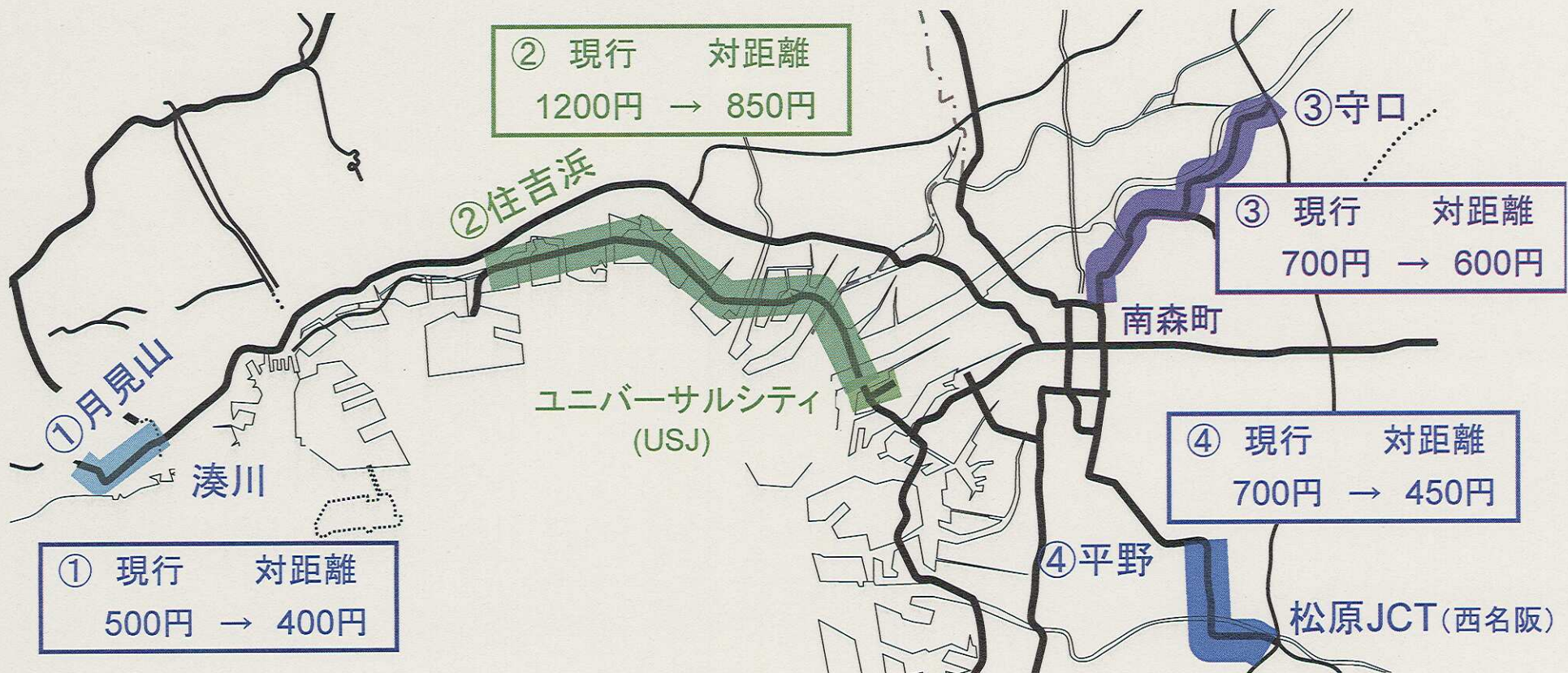
現行平均料金・・・1回の利用あたりの平均的な支払い額〔阪神東線700円、西線500円、南線500円、複数料金圏(1200円、1700円)を平均した料金〕

試算すると・・・

※ 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。)

料金の試算例(1)〈対距離料金=31円×利用距離+290円〉

例えば月見山～湊川や守口～南森町など比較的短距離の利用は現行料金より割安になります。
また、阪神東線と西線の連続利用などは、長距離利用の場合でも割安となるケースがあります。



※対距離料金の具体案につきましては、今後、社会実験による検証結果などを踏まえ改めて検討します。