

社会資本整備審議会 道路分科会
第24回国土幹線道路部会

ヒアリング資料

西日本高速道路(株)

H28.6.10

みち、ひと…未来へ。



近畿圏の高速道路ネットワーク・料金体系の現状と課題

1. NEXCO西日本の概要
2. 近畿圏の高速道路ネットワークの概要
3. 近畿圏の渋滞箇所
4. 新名神高速道路の整備効果
5. 近畿圏の料金体系
6. 近畿道・阪和道(均一)の交通動向
7. 近畿圏内の主な料金割引
8. 地方道路公社管理路線の事例(南阪奈有料道路)
9. 近畿圏の新たな料金体系に向けての検討事項

1. NEXCO西日本の概要

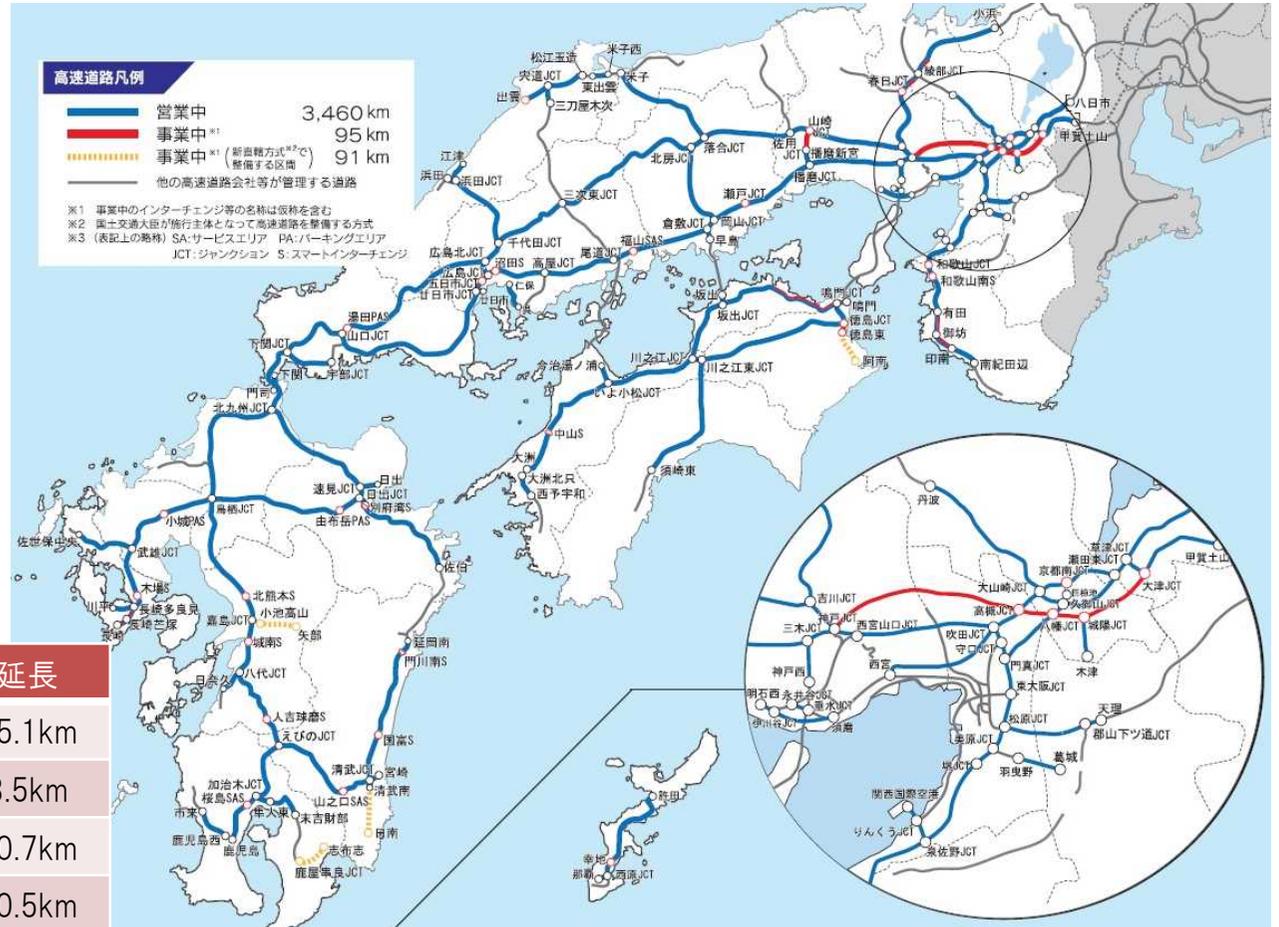


■NEXCO西日本グループ理念

私たちはお客様の満足度を高め、地域の発展に寄与し、社会に貢献する企業グループをめざします。

■NEXCO西日本の概要

営業中路線	3,460km (H28.4)
事業中路線	95km (H28.4)
通行台数	277万台/日 (H27年度)
ETC利用率	87.6%(H28.4)
料金収入	7,398億円 (H27年度・税抜)



■事業中の路線(箇所)

路線名	区間(箇所)	延長
近畿自動車道 名古屋神戸線	大津JCT～城陽JCT・IC	25.1km
	城陽JCT・IC～八幡JCT・IC	3.5km
	八幡JCT・IC～高槻第一JCT	10.7km
	高槻第一JCT～神戸JCT	40.5km
中国横断自動車道 姫路鳥取線	播磨新宮IC～山崎JCT	11.4km
四国横断自動車道 阿南四万十線	徳島東IC～徳島JCT	4.7km

H28年6月8日現在

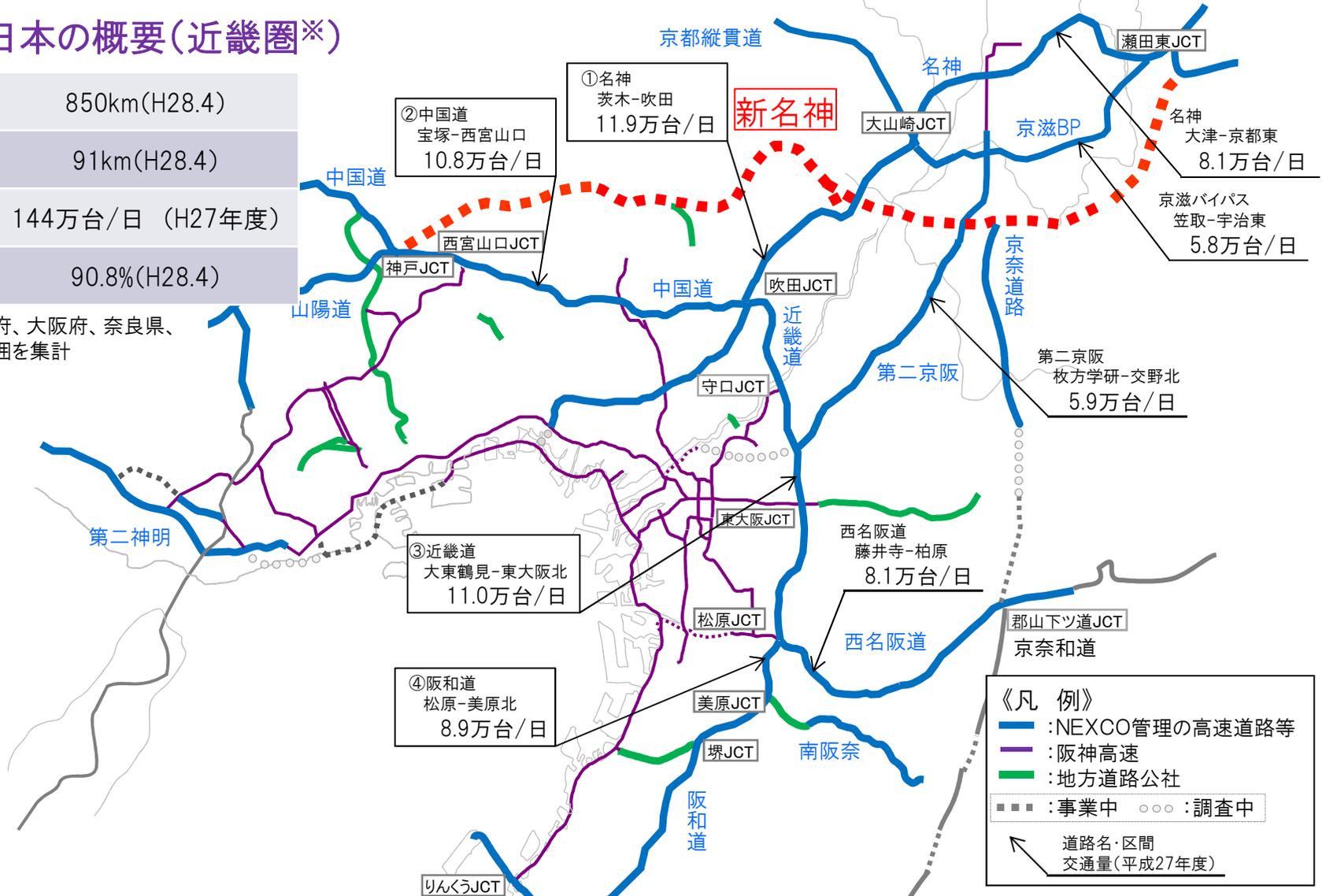
2. 近畿圏の高速道路ネットワークの概要

- ◆ 阪神高速や公社道路と接続し、東西・南北の重交通を担う広域幹線道路ネットワークを形成
- ◆ 名神・中国道と相互に機能を補完し、国土軸のダブルネットワークとなる新名神を整備中

■ NEXCO西日本の概要(近畿圏※)

営業中路線	850km(H28.4)
事業中路線	91km(H28.4)
通行台数	144万台/日 (H27年度)
ETC利用率	90.8%(H28.4)

※福井県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県、和歌山県、兵庫県を範囲を集計



3. 近畿圏の渋滞箇所

- ◆ 中国道・名神・京滋バイパスに渋滞箇所が集中 ⇒ 新名神の整備による緩和・解消
- ◆ 環状機能を有する近畿道は並行する大阪中央環状線とともに渋滞が発生



4. 新名神高速道路の整備効果

◆新名神高速道路の整備により、渋滞緩和・リダンダンシー機能に期待、物流施設等の立地が促進され、物流の効率化にも寄与

【渋滞状況】中国自動車道 宝塚西TN付近



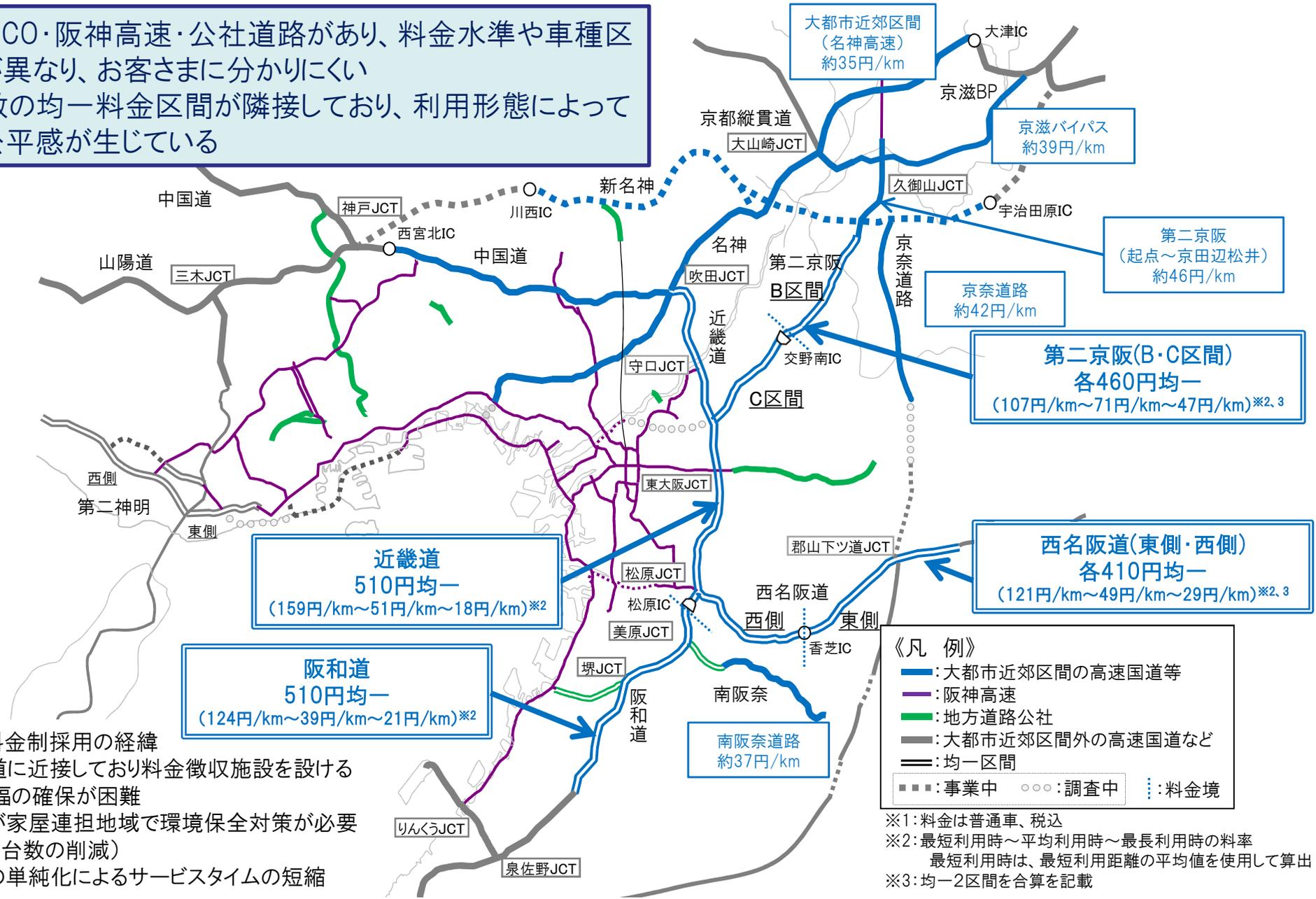
【渋滞状況】名神高速道路 京都東付近



5. 近畿圏の料金体系



- ◆ NEXCO・阪神高速・公社道路があり、料金水準や車種区分が異なり、お客さまに分かりにくい
- ◆ 複数の均一料金区間が隣接しており、利用形態によって不公平感が生じている

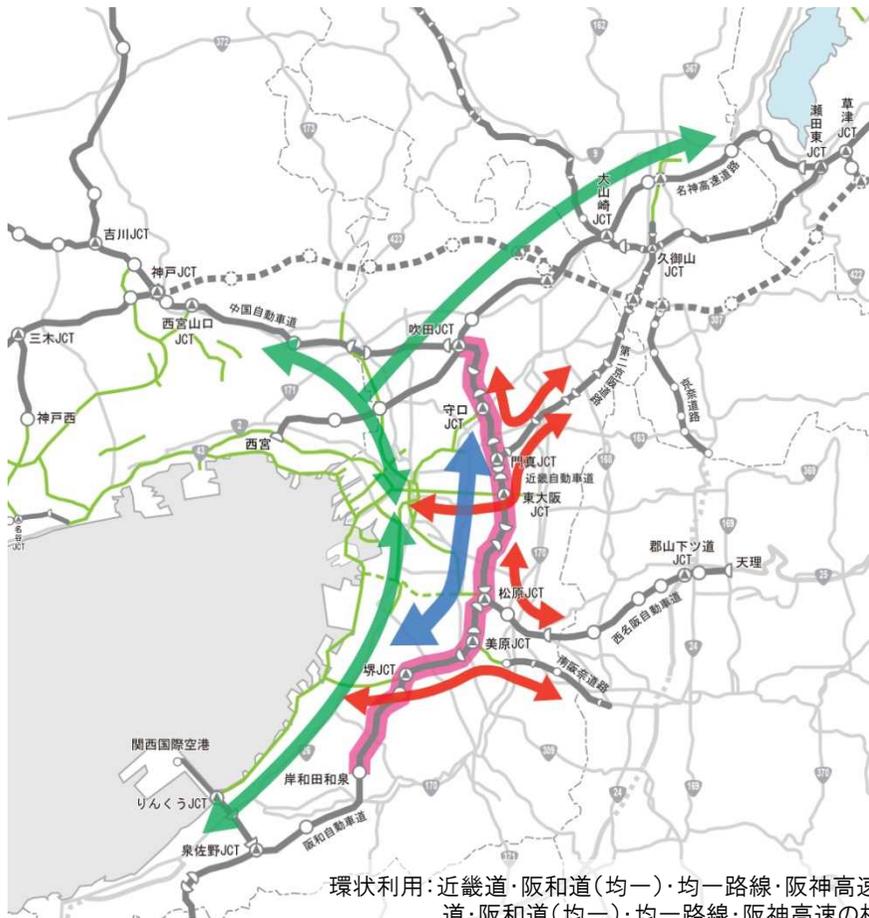


- ※均一料金制採用の経緯
- ・一般道に近接しており料金徴収施設を設ける敷地幅の確保が困難
 - ・沿線が家屋連担地域で環境保全対策が必要 (停車台数の削減)
 - ・料金の単純化によるサービスタイムの短縮

6. 近畿道・阪和道(均一)の交通動向

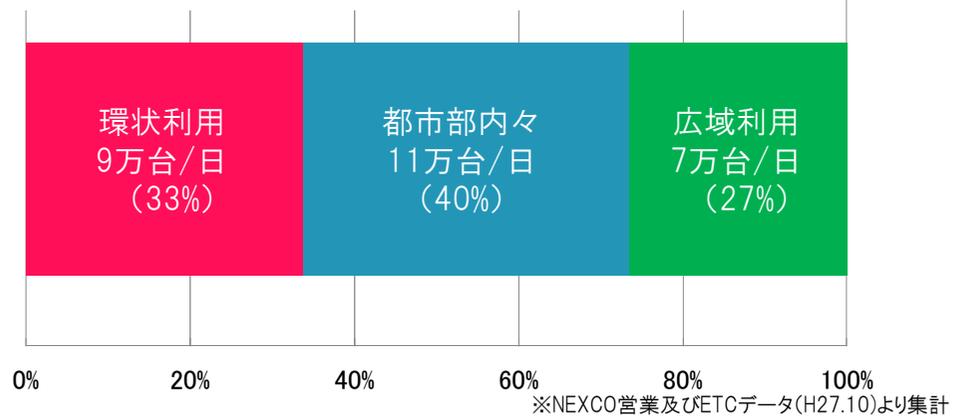


◆環状利用交通、都市部内々交通、広域利用交通が混在し、利用距離においても短距離、中距離、長距離利用が混在



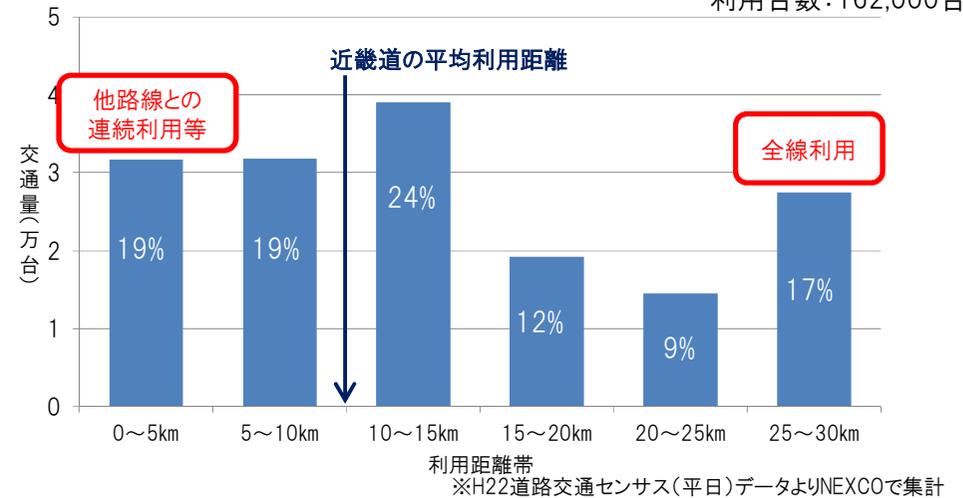
環状利用: 近畿道・阪和道(均一)・均一路線・阪神高速⇄近畿道・阪和道(均一)・均一路線・阪神高速の相互利用
 都市部内々利用: 近畿道・阪和道(均一)内の相互利用
 広域利用: 近畿道・阪和道(均一)・対距離路線⇄対距離路線の相互利用

【近畿道及び阪和道(均一)の機能別利用実態】



【近畿道の距離別利用実態】

利用台数: 162,000台



7. 近畿圏内の主な料金割引①



◆第二京阪道路等の開通にあわせて、均一料金区間の短区間利用促進や第二京阪・名神の料金調整のため、各種料金割引を実施中



H28年度末までの近畿圏の料金割引

≪短区間乗継割引≫

- ①近畿道乗継利用割引
- ②第二京阪特定区間利用割引
- ③阪和道連続利用割引
- ④阪和道・南阪奈有料道路・南阪奈道路三線割引
- ⑤西名阪道特定区間利用割引

≪ルート間調整割引≫

- ⑥第二京阪連続利用割引
- ⑦第二京阪ネットワーク利用割引

※④のみH45年度末まで

7. 近畿圏内の主な料金割引②



《短区間乗継割引》 ①近畿道乗継利用割引

第二京阪道路から阪神高速へ乗り継ぐ利用のうち、短区間利用となる近畿道の料金を5割引



《ルート間調整割引》 ⑦第二京阪ネットワーク利用割引

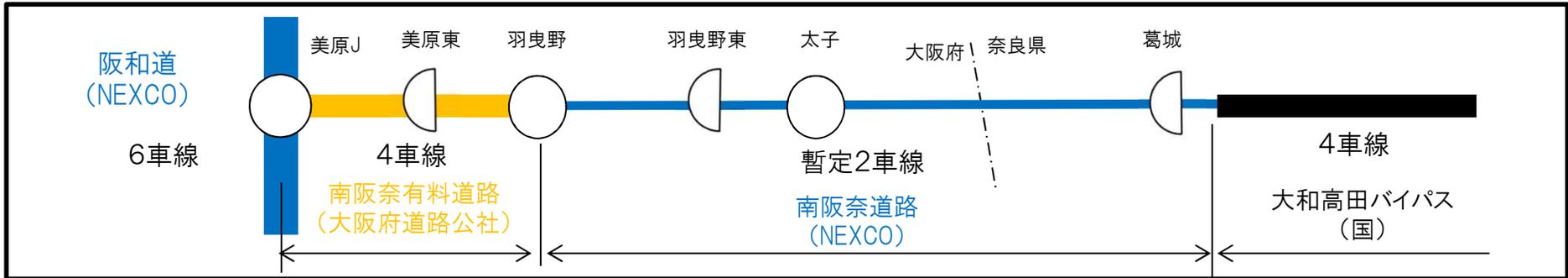
第二京阪道路経由と名神経由との料金が同額となるよう割引
⇒ 大阪南部方面(門真JCT以南)への交通は、約9割が第二京阪を利用



8. 地方道路公社管理路線の事例(南阪奈有料道路)



◆南阪奈有料道路(大阪府道路公社管理)は、阪和道・南阪奈道路(NEXCO管理)を接続する路線であり、同一管理者となれば一元的な管理が可能となり、業務が効率化



※NEXCO管理路線は、関西支社(吹田道路管制センター)・阪奈高速道路事務所(藤井寺IC)で管理

緊急事象発生時の業務事例

・事故・救急・災害時に一体管理により効率的なマネジメントが可能



9. 近畿圏の新たな料金体系に向けての検討事項

首都圏料金の賢い3原則(H27.7国土幹線道路部会 中間答申のポイント)

- ①利用度合いに応じた公平な料金体系
 - ・対距離制を基本とした料金
- ②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
 - ・管理主体間の継ぎ目を感じない料金
- ③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系
 - ・効率的・柔軟な利用を実現する料金



【新たな料金体系の検討課題】

- ・ネットワークの充実等に応じた段階的な導入
- ・償還へ及ぼす影響
- ・阪神高速等との料金の連続性・バランス
- ・現金車の取扱い



【近畿圏において特に留意すべき事項】

- ・渋滞に対する抜本的対策
- ・様々な利用形態に配慮した料金体系
- ・新たな料金体系にあわせた既存割引の整理
- ・管理主体が混在する有料道路ネットワークの効率的な管理体制のあり方