

近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

平成28年12月16日 **公表**

平成29年12月22日改定

国土交通省

近畿圏の高速道路の料金体系については、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会の基本方針(**平成28年12月16日**)において、大都市圏共通の理念である「料金の賢い3原則」を基本として新しい料金体系を確立することが必要であり、とりわけ、高速道路を賢く使う上で必要なネットワークの充実と賢く使うための合理的な料金体系の整理との両立や、高速道路として一体的なネットワークを形成している路線における管理主体の整理について、特段の対応が必要とされたところである。

近畿圏の関係自治体においては新たな高速道路料金について議論がなされ、国土交通省に対して、料金体系の具体的な提案がなされたところである。これらの具体的な提案を踏まえ、今後のネットワーク充実のための財源確保も念頭に、円滑な交通処理や確実な債務償還も考慮しながら、近畿圏の高速道路がより効率的に賢く使われるよう、料金に関する具体方針(案)を以下のとおりまとめる。

1. 今後の具体方針

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

阪神高速の料金水準については、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入するが、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、必要な料金を設定する。この際、利用者の追加的な負担の軽減の観点から、様々な工夫(出資金の償還時期の見直しや料金徴収期限までの追加的な料金負担分の活用等)を行う。

また、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定する。その際、短距離利用の促進により並行一般道の渋滞削減等を図る観点から、利用距離が4.3km以下(1区間利用に限る)であれば下限料金で利用できる措置を行う。併せて、物流を支える車の負担が大幅に増加しないよう、現行の大口・多頻度割引について、当面、継続するとともに、大阪都心部及び神戸都心部を通行しない交通については拡充する。また、国道43号の沿道環境改善などのため、現行割引のうち、環境ロードプライシング割引や西大阪線に

係る割引などについては継続する。

ネクスコ西日本の路線の料金水準についても、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入するが、現在、均一料金となっている近畿道、阪和道、西名阪、第二京阪、**第二神明**については、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定する。このうち、現行の割高な料金水準を引き下げることになる第二京阪については、債務の確実な償還の視点やネットワーク整備に必要な財源確保の観点等も踏まえ、大都市近郊区間の料金水準に段階的に引き下げる。**また、早くから整備され、料金水準が著しく低く抑えられている第二神明については、料金水準の統一により多数の車が大幅な負担増となることから、ネットワーク整備の進捗や料金変更の経緯などに留意しつつ、当面、現行の高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定する。**

車種区分については、5車種区分へ統一を行うが、新しい車種区分及び車種間料金比率に円滑に移行するため、負担増などを考慮して段階的に実施する。

(2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的管理を行う。

具体的には、新たな料金の導入を踏まえ、大阪府道路公社の南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路並びに**第二阪奈有料道路(大阪府道路公社及び奈良県道路公社の管理)**を速やかにネクスコ西日本に移管し、阪和道や南阪奈道路等との一元的管理に移行する。~~また、**第三阪奈有料道路(大阪府道路公社及び奈良県道路公社の管理)**などについても、早急に、一元的管理の具体的な成案を得ることとし、引き続き一元的管理の検討・調整を行う。~~

また、阪神高速京都線の油小路線及び斜久世橋を速やかにネクスコ西日本に移管し、第二京阪や名神高速等との一元的管理に移行する。阪神高速京都線の新十条通は京都市に移管して無料で利用できるようにする。

これらの路線の移管に際し、料金体系については、(1)の考え方に従い、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入するが、現在、均一料金となっている南阪奈有料道路、堺泉北有料道路及び阪神高速京都線については、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、当面、上限料金などを設定する。現行の割高な料金水準を引き下げることになる阪神高速京都線**や第二阪奈有料道路**については、接続する路線との連続性や債務の確実な償還の視点等も踏まえ、第二京阪と同様に、大都市近郊区間の料金水準に段階的に引き下げる。また、現行の割引は廃止する。

また、ネットワーク整備の課題と相俟って、都心部の流入交通の経路選択等

に偏りが発生し、これにより特定の箇所に過度な交通集中を招いていること等を踏まえ、大阪及び神戸都心部への流入に関して、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決定することとする。

2. 新たな高速道路料金の実施時期

新たな高速道路料金については、地方議会の議決など導入にあたって必要となる手続きや広く利用者への周知期間を考慮して、平成29年度の早い時期(第二神明については平成30年度)より実施する。

管理主体の統一を伴うもの等については、移管の手続き等を関係者で協力して進め、準備が整ったものから、平成30年度以降に順次実施する。なお、管理主体の統一までの間については、基本的に割引料金を含め現行の料金を継続するものとする。

3. その他

(1) 戦略的な料金の導入など今後の取組

平成29年度以降順次、阪神高速大和川線や淀川左岸線の開通などの節目を念頭に、料金体系の確立に向けたロードマップを明らかにした上で、道路ネットワークの整備の進展に合わせて導入を行う。また、その交通に与える影響を検証した上で、対象となる路線や時間帯などを区切り、交通状況に応じた料金施策を導入することとする。

~~第二神明など神戸市以西の高速道路の料金体系についても、神戸西バイパスなど兵庫県内のネットワーク整備の観点も踏まえ、早急に見直しの成案を得ることとし、引き続き検討・調整を行う。~~

京都縦貫自動車道など日本海側と太平洋側との連携も視野に入れるとともに、京奈和自動車道など関西全体を広域的に俯瞰して、料金体系等の検討を進める。

(2) ETC2.0の普及促進

ETC2.0の早期普及のため、本具体方針(案)に基づく施策をはじめ、ETC2.0の普及促進を進める料金施策の導入を検討するとともに、関係機関とも調整の上、車載器の購入助成の実施も検討する。