資料⑤

国土幹線道路部会　基本方針のポイント

1. 近畿圏の将来像と高速道路を取り巻く環境

（1）近畿圏の役割・機能と現状

・政治、経済、文化や国際交流の中心的役割／産業、研究機能、観光資源等が集積
・アジアのゲートウェイとしての役割（経済、観光）／交通の大動脈と拠点が集中（3空港、阪神港 等）
・都市圏として潜在的に高いポテンシャルを有するが、慢性的な渋滞等により、活かし切れていない

（2）近畿圏の将来像とその戦略

・圏内外のﾈｯﾄﾜｰｸ機能の強化／「ｽｰﾊﾟｰ・ﾒｶﾞﾘｰｼﾞｮﾝ」の形成／ｲﾝﾊﾞｳﾝﾄﾞの受け入れ体制の整備

（3）　近畿圏において高速道路に求められるもの

・必要なネットワークの充実と賢く使う／日本海側との連携強化／空港・港湾等との連携強化

2. 近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系

（1）現行の料金体系の課題

・整備の経緯の違い等から路線毎に料金水準等が異なる（均一料金区間と対距離料金区間の混在）
・管理主体として高速道路会社と地方道路公社等が混在し、管理面で非効率などの課題が発生
・都心部への流入交通のルート選択に偏りが発生し、特定の箇所に過度な交通集中
・賢く使うための前提となるﾈｯﾄﾜｰｸ整備にあたり、現在料金水準では追加的な整備財源が捻出困難

（2）今後の料金体系のあり方

＜基本的な考え方＞

料金の賢い3原則（高速道路を賢く使う上で共通の理念）

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
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
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戦略料金

特に、近畿圏は「必要なﾈｯﾄﾜｰｸの充実と合理的な料金体系の整理との両立」、「管理主体の整理」に特段の対応が必要

＜実現に向けた取組＞

①料金体系の整理・統一
・料金水準や車種区分について、対距離制を基本として統一
・具体の料金水準については、大都市近郊区間における現行の水準を参考に、近畿固有の課題として、ネットワークの充実に必要な財源確保の観点を踏まえ検討
・整備に必要な財源確保のため、利用者に追加的な一定の料金負担を求めるなど一層の受益者負担の考え方を反映することが有効
・追加的な料金負担をできるだけ軽減する観点から、合理的な様々な工夫をすることが必要
（出資金償還後送り／料金徴収期限までの追加的な料金負担分活用　等）

②管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現
・地方道路公社等の管理区間は、合理的・効率的な管理のため、会社での一元的な管理を検討
・大阪都心部等への分散流入を図るため、経路によらない同一料金の導入

③戦略的な料金体系
・都心流入等について、ネットワークの形成を踏まえた、混雑状況に応じた料金施策の導入

（3）料金体系の確立にあたっての留意事項

・ネットワーク整備等の進展に合わせて、料金体系の確立に向けたﾛｰﾄﾞﾏｯﾌﾟを明確化
・ネットワーク整備等の進展に合わせて、激変緩和措置も講じながら段階的に導入

3. 今後の高速道路の検討課題

○利用者視点での整理
（中京圏の料金体系／有料・無料の整理／トラック輸送の生産性向上／他の交通との連携／訪日旅行客の環境整備／ﾋﾟﾝﾎﾟｲﾝﾄ対策　等）

○維持管理・更新
○高速道路の安全対策
（暫定2車線／逆走防止）
○ETCの普及促進・義務化等

社会資本整備審議会　道路分科会

国土幹線道路部会

近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系
基本方針

平成28年12月16日

目　次

はじめに P1

１．近畿圏の将来像と高速道路を取り巻く環境 P1

（1）近畿圏の役割・機能と現状 P1
（2）近畿圏の将来像とその戦略 P2
（3）近畿圏において高速道路に求められるもの P2

２．近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系 P3

（1）現行の料金体系の課題 P3
（2）今後の料金体系のあり方 P4
1）基本的な考え方 P4
①利用度合いに応じた公平な料金体系 P4
②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系 P4
③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系 P4
2）実現に向けた取組 P5
①料金体系の整理・統一 P5
②管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現 P6
③戦略的な料金体系 P6
（3）料金体系の確立にあたっての留意事項 P7

３．今後の高速道路の検討課題 P9

（1）利用者視点での整理 P9
（2）維持管理・更新 P10
（3）高速道路の安全対策 P10
（4）ETCの普及促進・義務化等 P10

あとがき P11

はじめに

・本部会では、高速道路ネットワークの効果的・効率的な利用に向けて、平成27年7月の『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」』の中間答申において、

・道路をより賢く使うための取組

・首都圏の高速道路を賢く使うための料金体系

について方向性を示したところである。

・これを受け、首都圏において、圏央道等の整備進展を踏まえ、料金体系の整理・統一など利用重視の料金への転換を図ることとし、平成28年4月に新たな高速道路料金を導入したところである。その結果、都心通過から外側の環状道路へ交通が転換することで都心部の渋滞緩和が見られるなど、これまでに高速道路を賢く使う観点で一定の効果を確認している。

・首都圏とともに日本経済を牽引する近畿圏においても、高速道路を賢く使う観点で、その料金体系について、地域固有の課題等を踏まえながら議論を進める必要性があると認識しており、平成27年7月の中間答申以降、こうした認識の下、関係団体へのヒアリング等を通じて、様々なご意見を頂いた上で、本部会として、近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系の基本方針としてとりまとめたものである。

１．近畿圏の将来像と高速道路を取り巻く環境

（１）近畿圏の役割・機能と現状

・近畿圏は、古くから政治、経済、文化や国際交流の中心的役割を担うともに、京都、大阪、神戸等を中心に産業、研究機能、観光資源等の諸機能が集積するなど、我が国で有数の大都市圏を形成している。

・また、近畿圏は、歴史的・経済的にもアジアと結びつきが強く、アジアのゲートウェイとしての役割を果たし、特に、近年、アジアからの訪日外国人が大幅に増加しているところである。

・さらに、交通ネットワークについては、圏域内外を接続する高速道路網に加えて、新幹線、関西国際空港・大阪国際空港・神戸空港の３空港、国際コンテナ戦略港湾である阪神港といった交通の大動脈と拠点が集中している。特に、３つの空港を有する我が国で唯一の大都市圏である。

・このように、都市機能や観光資源等の集積、交通インフラの集中等により、都市圏として潜在的に高いポテンシャルを有するが、大阪、神戸周辺で慢性的に渋滞が発生するなど、物流、観光、交流等の阻害要因があることから、これらの高いポテンシャルを十分に活かし切れているとは言いがたい。

（２）近畿圏の将来像とその戦略

・近畿圏は、アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域として、アジアを中心に世界との活発な経済的・人的交流を通じ、我が国の経済の中核として成長することが期待されている。

・また、日本の歴史・伝統文化が集積し、世界を魅了し続ける圏域として、歴史・文化資産や地域資源を次世代に継承するとともに、外国人旅行客が訪れる国際的な文化交流の中心の役割が期待されている。

・このため、西日本各地とも連携して知的創造・交流、高度人材育成、日本文化発信、アジアの諸課題解決に取り組むため、国内外のネットワーク機能の強化を図る必要がある。

・また、近畿圏は、首都圏、中京圏とともにそれぞれの個性を発揮しつつ、リニア中央新幹線により、三大都市圏が一体化した「スーパー・メガリージョン」の形成を推進し、複眼型の巨大都市圏域の一翼を担う必要がある。

・平成27年2月に関西経済連合会が公表した「関西広域観光戦略」では、2020年の訪日外国人旅行者数を800万人、訪日外国人旅行消費額１兆円と目標設定しており、その文化発信力を高めていくことと併せて、旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できる移動環境を整備するなど、インバウンドの受け入れ体制を整える必要がある。

（３）近畿圏において高速道路に求められるもの

・こうした近畿圏の将来像を踏まえ、そのポテンシャルを十分引き出しつつ、首都圏とともに、我が国の経済の牽引力としてその役割を担っていくためには、産業、物流、観光などの観点で、ヒト・モノの交流が円滑に行われ、交流・連携の強化を図れるよう、必要なネットワークの充実を進めつつ、これまでに整備され、既に利用されている道路の機能を十分に発揮して、高速道路を効果的・効率的に活用していくこと、すなわち高速道路を賢く使うことが必要である。

・この際、アジアダイナミズムを取り込みつつ、我が国の経済成長に繋げていくためには日本海側との連携強化を図ることや、交通インフラの集積という近畿圏の優位性を十分に活かすために、高速道路ネットワーク網が新幹線、３つの空港、港湾との連携を強化することが重要である。

・また、高速道路を賢く使う上でも、近畿圏を支える高速道路ネットワークについて、現在の整備状況や渋滞などの発生状況を踏まえ、物流、観光、交流等の大きな阻害要因を除去し、円滑で快適な交通を確保するために、大阪湾岸部と内陸部・神戸市内の湾岸部など、必要なネットワークの充実を早急に図るべきである。

２．近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系

・首都圏の高速道路については、本部会による中間答申（平成27年7月）を受け、平成28年4月に首都圏の新たな高速道路料金を導入し、これまでに都心部の渋滞緩和など高速道路を賢く使う観点で一定の効果を確認したところである。

・首都圏と同様に、近畿圏についても、整備の経緯などにより、その料金については結果として路線毎に決定された管理主体や料金体系を寄せ集めてつなぎ合わせたものとなっており、道路ネットワークを賢く使うような料金体系になっていない。

・加えて、例えば、大阪都心部への流入交通の経路選択に偏りが発生するなど特定の箇所に過度な交通集中が発生しており、高速道路を賢く使うための前提となるネットワーク構築が不十分という課題がある。

・このため、近畿圏の交通流動の特性を十分に踏まえつつ、今後のネットワーク充実のための財源の確保も念頭に、円滑な交通処理や確実な債務償還も考慮しながら、抜本的な見直しにより賢く使うための料金体系へと変革すべきである。

・このような考え方により、近畿圏の料金体系について、以下の通りとりまとめた。

（１）現行の料金体系の課題

・近畿圏（京阪神を想定）の現行の料金体系においては、首都圏と同様に、利用者が既存の道路ネットワークを賢く使うことが困難であるという課題が顕在化している。

　・具体的には、整備の経緯の違い等から、料金水準や車種区分等が路線や区間によって異なるとともに、特に近畿圏においては、均一料金区間と対距離料金区間の混在が顕著であるなど、利用者にとって分かりにくく、使いにくい。

　・限られた財源の中で、ネットワークの早期整備を図る観点から、様々な整備手法を組み合わせてきたため、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いて、管理主体として高速道路会社と地方道路公社が混在しており、特に近畿圏においてその状況が顕著である。この結果、料金水準等の相違による料金の分かりにくさ、ターミナルチャージ等による割高感、本線料金所など継ぎ目の存在による快適性の阻害に加えて、管理面での非効率などの課題が発生している。

　・首都圏と異なり都心部の通過交通は少ないものの、料金体系等の課題に加えて、複数の経路選択が可能となるネットワーク整備が不十分であることもあり、大阪都心部への流入交通のルート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。

・高速道路を賢く使うための前提となるネットワーク整備に向けては、その財源の確保が課題である。とりわけ、地域から有料道路事業拡大の要望があるが、現在の料金水準では受益者負担による追加的な整備財源を捻出できない状況にある。

・料金水準の違いの例：名神高速　36.6円/km
⇔　第二京阪　47.0円/km

・車種区分の違いの例：名神高速　５車種（軽自動車等、普通車、中型車、大型車、特大車）
⇔　阪神高速　２車種（普通車、大型車）

・管理主体の混在の例：阪和道（ネクスコ）
⇔　南阪奈有料（大阪府道路公社）
⇔　南阪奈（ネクスコ）

・過度な交通集中の例：阪神高速　東大阪線～大阪港線（西向き）
阪神高速　神戸線（上り）
中国道　宝塚トンネル付近（上り）

（２）今後の料金体系のあり方

１）基本的な考え方

・中間答申（平成２７年７月）において、高速道路を賢く使うための合理的な料金体系の理念として、料金の賢い３原則を整理した。

①利用度合いに応じた公平な料金体系

・受益者負担の考え方に立ち、対距離制を基本とした公平な料金体系

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ることなく利用することが可能となる、シンプルでシームレスな料金体系

③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

・高速道路及び一般道路により構成されるネットワーク全体を交通状況に応じて効率的かつ柔軟に利用するための戦略的な料金体系

・この３原則は、平成２８年４月の首都圏の新たな高速道路料金の見直しにおいて適用され、首都圏の利用者等に幅広く理解されてきたところであり、首都圏以外の他の地域においても高速道路を賢く使う上で共通の理念とすべきである。近畿圏においても、この理念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る。

・この理念の適用にあたっては、地域によって実情が異なる高速道路の整備の必要性や緊急性を反映していくことが重要である。

・特に、近畿圏においては、現在の交通状況等を踏まえると、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を図ることが重要である。

・また、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おいても、特段の対応が必要である。

２）実現に向けた取組

・料金の賢い３原則に従って、公平な料金体系、シンプルでシームレスな料金体系及び戦略的な料金体系を実現するためには、以下の３つの取組を進めることが必要である。

①料金体系の整理・統一（公平な料金体系）

・公平な料金体系を実現するため、料金水準や車種区分について、対距離制を基本としつつ、近畿圏における統一を図るべきである。これに伴い、現行の均一料金区間や、完全な対距離制となっていない阪神高速等を含めて見直す必要がある。

・具体の料金水準については、高速道路ネットワーク全体における公平性や、近畿圏における交通の状況等を考慮し、高速自動車国道の大都市近郊区間における現行の料金水準を参考に、高速道路会社の経営努力も促しつつ、債務の確実な償還の視点に加え、近畿圏固有の課題として、ネットワークの充実に必要な財源確保の観点を踏まえ検討を進める。

・整備に必要な財源確保のため、利用者に追加的な一定の料金負担を求めるなど、一層の受益者負担の考え方を反映することが有効である。新規整備にかかる追加的な料金負担をできるだけ軽減する観点から、合理的な様々な工夫をすることが必要である。

・なお、料金負担の検討にあたっては、地域の合意形成を担う地元自治体の提案を尊重することが妥当である。

・様々な工夫としては、ヒアリングを通じて得られた提案を踏まえ、以下の対応を検討する。

a. 出資金の償還時期の見直しについては、中間答申（平成27年7月）において既に指摘したところであるが、出資者の理解を得つつ、更新事業に関する債務を含め有利子債務を先に償還し、出資金をその後で償還することにより、全体として利息の発生を抑え、新規整備にかかる追加的な料金負担を軽減することを検討する。

b. これまで平成62年まで（民営化から45年間）の料金収入を現行の建設債務の償還に充てる償還計画としているが、受益のある世代間の公平な負担や追加的な料金負担の軽減の観点から、現行の建設分とは別の新規建設の債務償還のために、料金徴収期限までの追加的な料金負担分を活用することを検討する。

c. 確実な債務償還を前提として、低金利などの条件が整う場合において、その追加的な料金負担を引き下げるなどの努力を継続的に実施することを検討する。

②管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現
（シンプルでシームレスな料金体系）

・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、地方の意向も確認しつつ、高速道路会社での一元的な管理を検討すべきである。
・また、管理主体が異なる高速道路を跨いで利用する際などに課されるターミナルチャージについて、現在徴収している分を走行距離に応じた料金に振り替えるなど、債務の確実な償還の観点も考慮しつつ、１回の利用に対して１回分のみ課すべきである。
・加えて、異なる管理主体や料金体系間の継ぎ目において高速道路本線に料金所が多数設置されているが、シームレスな利用を実現し、安全性・快適性を向上させるため、まずは、都市高速道路の旧料金圏の継ぎ目に位置する本線料金所から、撤去を進めるべきである。
・近畿圏においては、首都圏と異なり都心部の通過交通は少ないものの、ネットワーク整備の課題と相俟って、例えば、大阪都心部へ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、都心部への流入等に関して、料金面で不利とならないよう、交通分散の観点から、いかなる経路を選択しても料金を等しくするような対応をすべきである。

③戦略的な料金体系

・料金体系の整理・統一や管理主体の統一を含めた継ぎ目のない料金を導入した上で､更に今後整備するネットワークが完成した後には､対象となる路線や時間帯などを区切り、以下のような戦略的な料金施策を実施することが必要である。

＜経路別の混雑状況に応じた料金施策＞

・今後整備するネットワークが完成すると、大阪都心部を環状で取り囲むネットワークや神戸都心部を迂回するネットワークが形成される。これらの環状道路等のネットワークを活用し、大阪都心部及び神戸都心部への流入や通過について、交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部の環境改善を図るため、最適な交通流動を目指して、経路別の混雑状況に応じた料金を導入すべきである。
・具体的には、平成29年度からの新たな料金体系の導入以降順次、その交通に与える影響を検証する。

・その後、検証結果等を踏まえ、曜日や時間帯などを区切って、混雑状況に応じて、大阪都心部及び神戸都心部への流入・通過について、経路別の料金に一定の料金差を設けるなどの料金の導入を開始する。
・将来的には、諸外国の事例も参考に、ＩＣＴの普及状況を踏まえながら、混雑状況に応じて一定時間毎に変動する機動的な料金を積極的に目指すべきである。
・なお、利用者が容易に経路を判断できるよう、料金体系はシンプルなものとし、併せて、各経路における所要時間や渋滞状況など、必要な情報を適切に提供することが重要である。

＜災害・事故発生時等における柔軟な料金施策＞

・災害や交通事故等が発生した際に、利用者が発生箇所を迂回するため、代替路を走行した場合や、路外での休憩・インターチェンジ近傍の高速バス停乗降など、高速道路の外にある休憩施設等を利用するために、一定時間内に一時退出した場合は、利用者の負担が増えないような料金体系を構築すべきである。

（３）料金体系の確立にあたっての留意事項

・近畿圏の新たな料金体系の確立にあたっては、以下に留意して、取組を進めることが必要である。

＜道路ネットワーク整備の進展に合わせた導入＞

・近畿圏の新たな料金体系については、当面、平成29年度からの導入を目指すが、地方道路公社等が管理する路線の高速道路会社での一元管理の実施や、建設中の大和川線及び今後整備を行う路線の進展にあわせて、地域の意見も聴取しつつ、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、導入を進めるべきである。
・平成29年度からの導入にあたっては、均一料金区間や阪神高速等における長距離利用料金の見直し、ターミナルチャージ廃止分の振替などの料金体系の大幅な見直しにより、国民生活や経済活動に大きな影響が生じることが懸念される場合には、ネットワーク整備等の進展に合わせて、段階的な見直しや負担増に対する一時的な割引を実施するなど、激変緩和措置の導入が必要である。
・新たな料金体系の導入にあたっては、これまでの料金体系の見直し時と同様に、料金の変更点について、広く利用者への周知が図られるよう努力することが重要である。
・なお、料金体系の整理・統一にあたっては、阪神高速が対距離料金制移行の際に導入した割引等は政策目的を見極めつつ、見直すことが必要である。

・今後進められていく大規模更新・修繕の事業実施に伴う交通への影響についても十分に踏まえつつ、その影響を軽減するため、ネットワーク整備や料金体系について検討を進めるべきである。

＜定期的な評価等による適切な実施＞

・新たな料金体系の効果や周辺道路等への影響を判断するため、評価指標を設定した上で、高速道路を含む道路ネットワーク全体の最新データによる定量的な分析により、定期的に評価を行うことが必要であり、特に割引については、評価結果を踏まえ、継続、見直し、廃止のいずれとするかを検討すべきである。
・なお、戦略的な料金体系の導入にあたっては、効果の程度や評価方法等について、事前の十分な検討が必要である。
・高速道路ネットワーク全体を最大限活用するためには、高速道路会社相互の連携を図りつつ、高速道路会社の積極的な取組を最大限引き出すことが重要であり、企画割引のように自主的に料金を設定できる枠組みに加えて、評価指標も活用し、高速道路会社に対して賢い利用を促進させようとするインセンティブを与えることが重要である。

＜近畿圏道路ネットワークとしての検討対象の広がり＞

・平成27年7月に全通した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、検討を進める必要がある。

３．今後の高速道路の検討課題

中間答申（平成27年7月）を踏まえ、引き続き、全国の高速道路において、以下の課題に取り組む。

（１）利用者視点での整理

［他の大都市圏の料金体系に関する検討］

・首都圏及び近畿圏の議論を踏まえ、中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進めることが必要である。

［将来の高速道路の利用者負担のあり方］

・国際競争力の強化や地域活性化の観点から、料金水準の低減が交通渋滞を引き起こす区間を除き、引き続き、料金の低減に向けた努力を払うべきである。

・整備の経緯から料金を徴収している区間と徴収していない区間が混在している路線や、現在は無料となっているものの、渋滞緩和などの課題を解決するため、利用者負担のあり方について検討が必要な路線については、諸外国の事例も参考にしつつ、有料・無料の整理を引き続き精力的に検討すべきである。

［高速道路を賢く使う取組とそれを支えるために進める施策について］

・ダブル連結トラックの導入による省人化や、SA/PA等の駐車場の事前予約システムの導入等によるドライバーの労働環境改善など、トラック輸送の生産性を高めるための取組を進める。

・高速道路と港湾・空港や物流施設等の直結やSA/PAを活用した高速バスの乗継拠点化の取組など、他の交通との連携についても進めるべきである。

・政府が目標とする2020年の訪日外国人旅行客4,000万人を見据えて、すべての利用者にとって分かりやすい道案内を目指した高速道路のナンバリングに取り組むほか、SA/PAの魅力や使いやすさの向上に努めるなど、訪日外国人旅行客の受け入れ環境整備などの取組を進めるべきである。

・生産活動の根幹にある人流・物流について、渋滞を解消し、生産性を向上するため、ネットワーク整備と連携しつつ、ETC2.0等のビッグデータを活用し、渋滞の詳細な情報提供の取組と連携しながら、効果的な渋滞ピンポイント対策を実施するべきである。

・今後のネットワークのあり方について、地域活用や観光振興・緊急輸送道路などの防災機能の強化等の観点も踏まえ、必要に応じネットワーク機能や理念を明確化した上で、道路網の再編を含め検討すべきである。

・特に、全国的かつ根幹的な幹線道路ネットワークを構成している高速道路や都市高速道路については、早期整備の観点からこれまで様々な手法により整備を進めてきたが、その経緯にかかわらず、利用者の視点に立って、一体的かつ安定的にその機能を発揮できるよう、道路の位置づけ等を整理すべきである。
・こうした道路を賢く使う取組については、道路の使い方の課題への対応のみならず、生産性向上や働き方の多様化などを含め、道路が経済・社会システムのイノベーションを創出し、我が国が道路を賢く使う世界のトップランナーとなるという意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦すべきである。

（２）維持管理・更新

・今後の維持修繕・更新に係る財源の確保については、更新事業の進捗や技術の進展等も踏まえつつ、償還満了後の料金徴収や大型車対距離課金の導入などについて、諸外国における事例も参考に、税金による負担との関係も含め、引き続き精力的に検討すべきである。

（３）高速道路の安全対策

・死亡事故率の高い暫定２車線区間における対策や、二日に一回の割合で発生する逆走事故に係る対策をはじめとして、高速道路の総合的な安全対策について、最新のデータを踏まえ、とりまとめるべきである。
・特に、暫定２車線区間については、４車線化や機動的な付加車線設置のほか、最新技術に基づく対向車線との分離など、断面構成を再検討の上、効果的な安全対策を実施する必要がある。
・逆走防止については、路面標示等の道路構造による対策に加えて、自動車分野で研究開発が進められている自動運転技術と連携を図ることにより、高速道路の安全性をより一層高めていくことが重要である。特に、自動運転については、政府としての取組の中で、次世代インフラの構築の観点も踏まえ、道路側からの支援のあり方についても検討すべきである。

（４）ＥＴＣの普及促進・義務化等

・道路ネットワークをより賢く使うためには、前述の料金体系の見直しに加えて、様々な政策課題にきめ細かく対応できるよう、経路情報の安定的・効率的な把握が可能となるETC2.0の早期普及を促進するとともに、ETCによる料金支払の義務化に向けた検討を引き続き進めるべきである。

・ETC2.0の早期普及については、他のＩＴ技術やビッグデータとの融合による革新的な交通アプリケーションや、トラック・バス事業者の生産性を向上する運行支援システム等、これまでのETCの枠を超え、多様な利用者がETC2.0のメリットを実感できる魅力的なサービスを展開することが必要である。
・これを推進するため、産学官連携による地域交通データセンターの構築や、オープンイノベーションの導入など、日々進化を遂げるＩＴ技術を積極的に取り込むための仕組みを強化するとともに、ETC2.0自身のデータ精度やリアルタイム性を向上させることにより、自動運転も見据えながら、更なるサービスの可能性を広げる取組も併せて講じる必要がある。
・また、今後、訪日観光や国内旅行などの観光振興や地域活性化を一層推進するためには、企画割引制度について、複数の割引の合算や、複数年にわたる実施期間、地域において独自に取り組む企画割引を地方公共団体と連携して積極的に実施することなど、貸付料の支払いに支障が生じない範囲で、企画割引を高速道路会社の創意工夫を活かして柔軟に運用し、積極的に取り組んでいく必要がある。
・更には、他の公共交通機関でも実施しているように、交通状況にあわせて割引・割増を行うなど、貸付料の支払いに支障が生じない範囲での柔軟な運用についても検討する必要がある。

あとがき

・本部会では、近畿圏の料金体系について、関係団体へのヒアリング等を通じて、様々なご意見を頂いた上で、本基本方針をとりまとめるに至った。引き続き、地域等の意見を聞きつつ、検討を進めるべきである。さらに、重要な課題に対して、更なる事実の探求と議論を行い、積極的に検討を進めていくこととする。

近畿圏の高速道路を賢く使うための料金体系

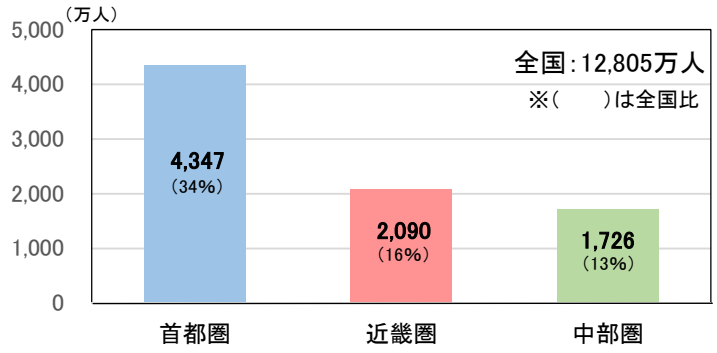
基本方針　参考資料

近畿圏の現状

○ 人口、産業ともに我が国有数の大都市圏
○ アジア方面を中心とした訪日外国人観光客の立ち寄りが急増

＜人口＞

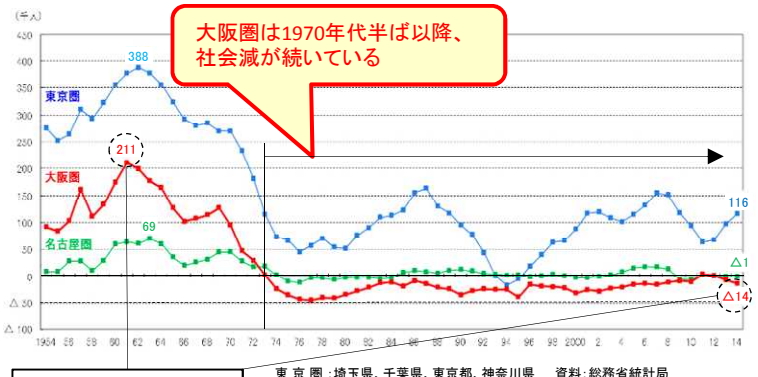
３大都市圏の人口



首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

資料：総務省統計局「平成22年国勢調査」

３大都市圏の転入超過量の推移



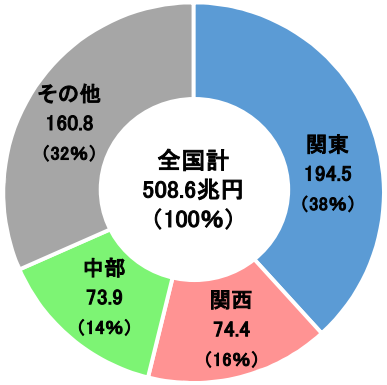
1961年時点と現在の比較

東 京 圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
大 阪 圏：京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
名古屋圏：岐阜県、愛知県、三重県

資料：総務省統計局
「住民基本台帳人口移動報告」

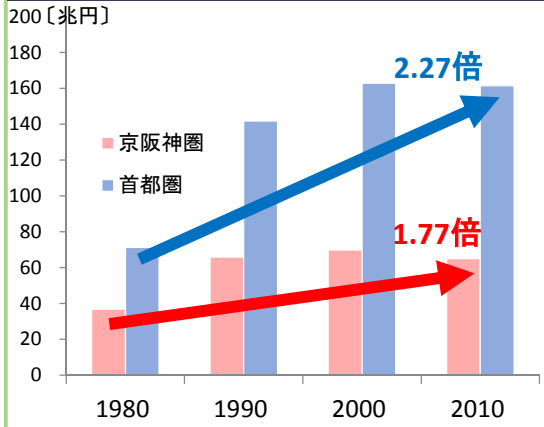
＜産業＞

地域別のGRP（2013年）



資料：内閣府「県民経済計算年報」（2013年）

域内総生産額（GRP）の伸び

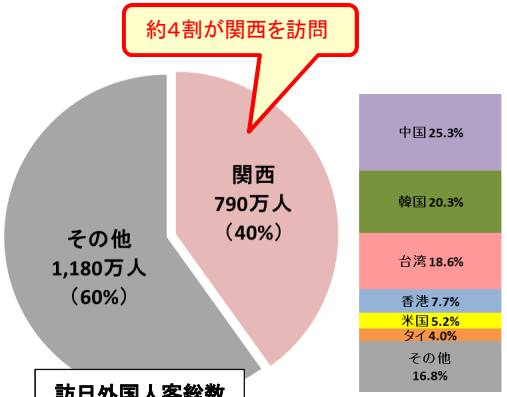


京阪神圏：京都府、大阪府、兵庫県
首都圏：埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

資料：アジア太平洋研究所
「2014年版関西経済白書」

＜観光＞

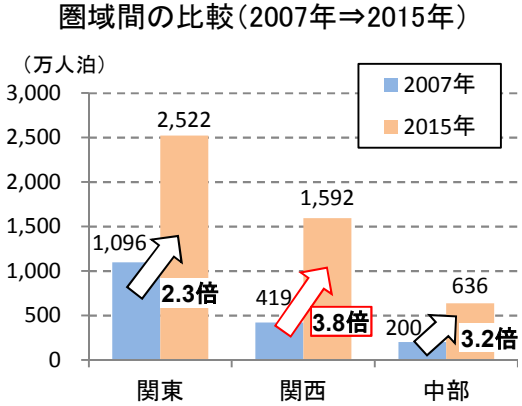
訪日外国人客の国別内訳(2015年)



訪日外国人客総数
1,970万人

資料：日本政府観光局（JNTO）訪日外客数

外国人延べ宿泊者数の推移



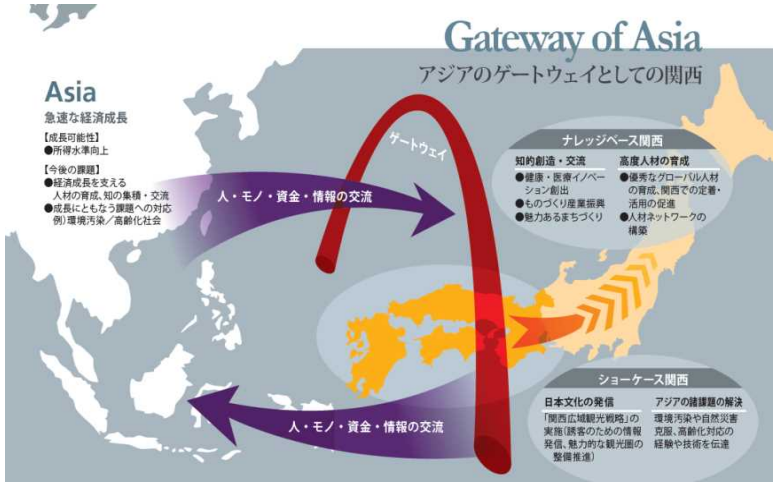
資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

出典：「関西広域地方計画 データ集」を基に作成

近畿圏の将来像とその戦略

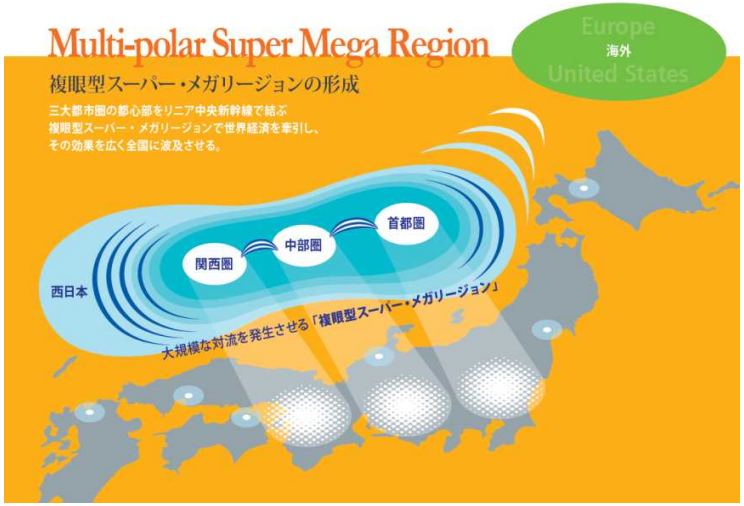
○ アジアのゲートウェイを担い、我が国の成長エンジンとなる圏域
○ 三大都市圏が一体化した「スーパー・メガリージョン」の形成を推進し、複眼型の巨大都市圏域の一翼を担うことが必要
○ 観光については、今後の訪日外国人の増加を踏まえ、インバウントの受け入れ体制を整えることが必要

アジアのゲートウェイの役割を果たす



出典：「H28.3.8 第21回国土幹線道路部会 関西経済連合会 提出資料」より抜粋

複眼型スーパー・メガリージョンの形成を



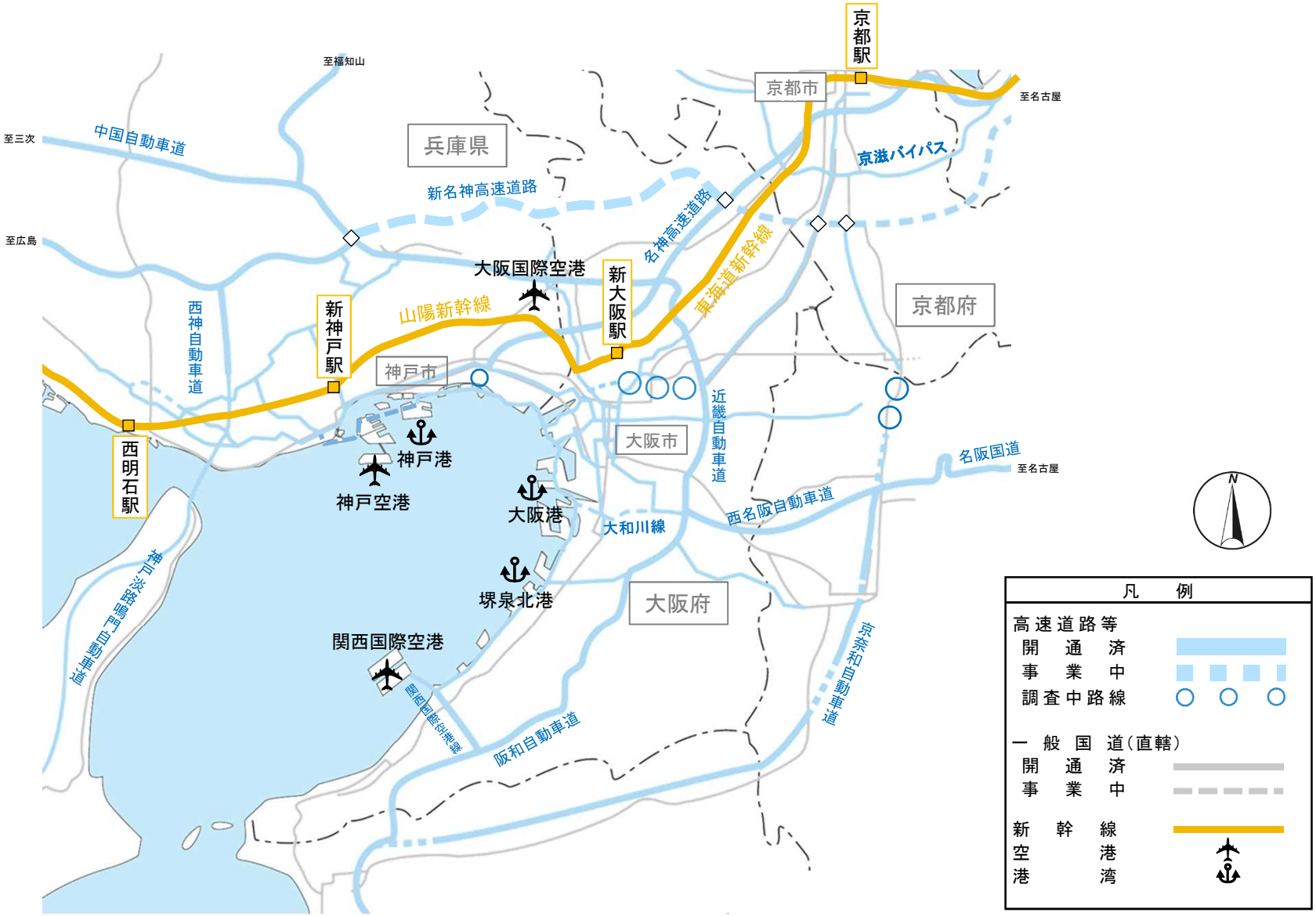
出典：「H28.3.8 第21回国土幹線道路部会 関西経済連合会 提出資料」より抜粋

インバウンドの受け入れ（関西が目指す目標）

	2013年	2020年
訪日外国人旅行者数	345万人	800万人
外国人延べ宿泊者数	817万人泊	2,000万人泊
訪日外国人旅行消費額	4,675億円	1兆円

出典：「H28.3.8 第21回国土幹線道路部会 関西経済連合会 提出資料」より抜粋

近畿圏における交通ネットワークの概況



近畿圏ネットワーク整備の経緯

昭和27年　有料道路制度を導入（単独採算制） ※事業主体は国・都道府県・市町村

昭和31年　公団による建設方式を採用
※昭和32年　名神高速（栗東～西宮）着手（近畿圏初の高速道路事業着手）
※昭和37年　阪神高速環状線着手（阪神高速道路初の事業着手）

○大阪中心部ネットワーク
○大阪国際空港アクセス
○名神・神戸線・第二神明直結

高速国道等 ： 名神高速、中国道（吹田～宝塚）、近畿道（吹田～門真）
第二神明道路、西名阪道路（松原～天理）
阪 神 高 速 ：環状線、神戸線（月見山～西宮）、池田線、守口線、堺線、西大阪線　等

昭和45年　大阪万博開催（S45.3.14～9.13）
（昭和47年　高速自動車国道にプール制導入）

○中国道と名神が直結
○西名阪と阪神高速が直結

高速国道等 ： 中国道（宝塚～）、近畿道（門真～東大阪北）　等
阪 神 高 速 ：神戸線（完成）、松原線、大阪港線（信濃橋～阿波座）　等
公 社 有 料 ： 新神戸トンネル※　等　　※平成24年に阪神高速道路へ移管

昭和56年　大阪・神戸間が直結

○阪和道・関空道が関空に直結
○大阪・神戸から関空が直結

高速国道等 ： 近畿道（東大阪北～松原）、阪和道（松原～海南）、関空道　等
阪 神 高 速 ：大阪港線（完成）、湾岸線（六甲アイランド北～りんくう）　等
公 社 有 料 ： 堺泉北有料道路　等

平成6年　関西国際空港開港（H6.9.4）
（平成7年　阪神淡路大震災発災（H7.1.17））

○阪神高速の神戸周辺ネットワーク拡大（本四等と接続）
○大阪・奈良間の直結
○京都・大阪間の直結

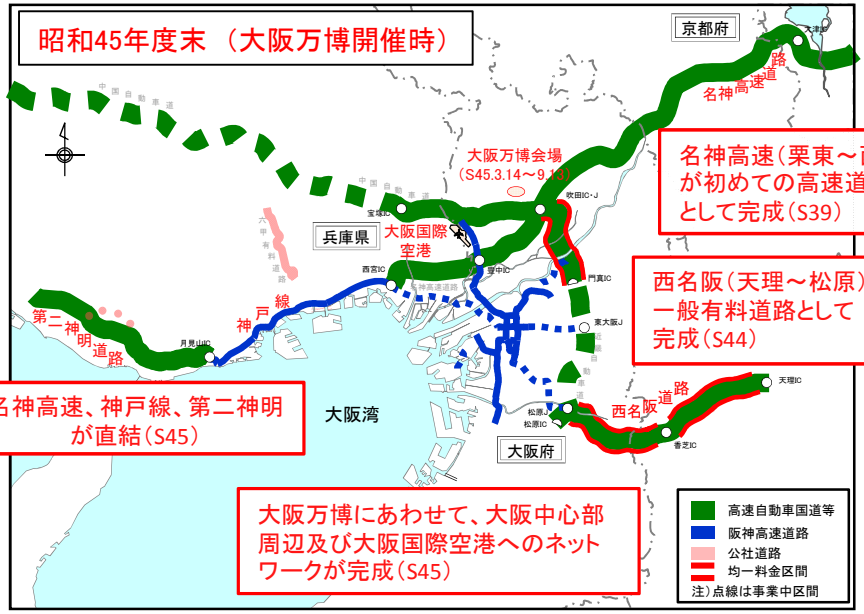
高速国道等 ： 南阪奈道路、第二神明道路、第二京阪道路（完成）　等
阪 神 高 速 ： 東大阪線（完成）、北神戸線（完成）、神戸山手線（白川～神戸長田）
京都線（油小路線、新十条通、斜久世橋）、淀川左岸線（Ⅰ期）　等
公 社 有 料 ： 第二阪奈有料道路、南阪奈有料道路

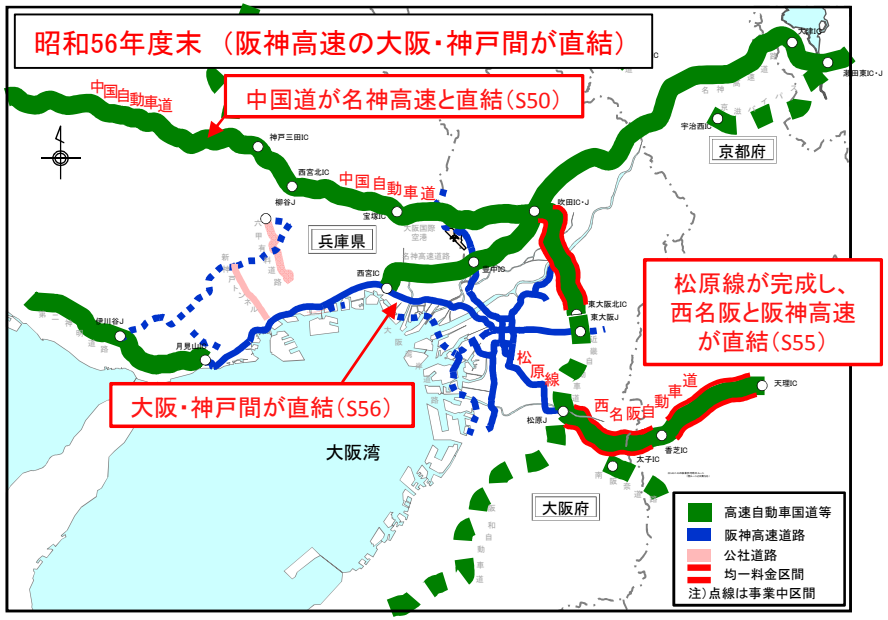
○**阪神高速（阪神圏）が**均一料金制から**対距離制に移行（H24.4.1～）**

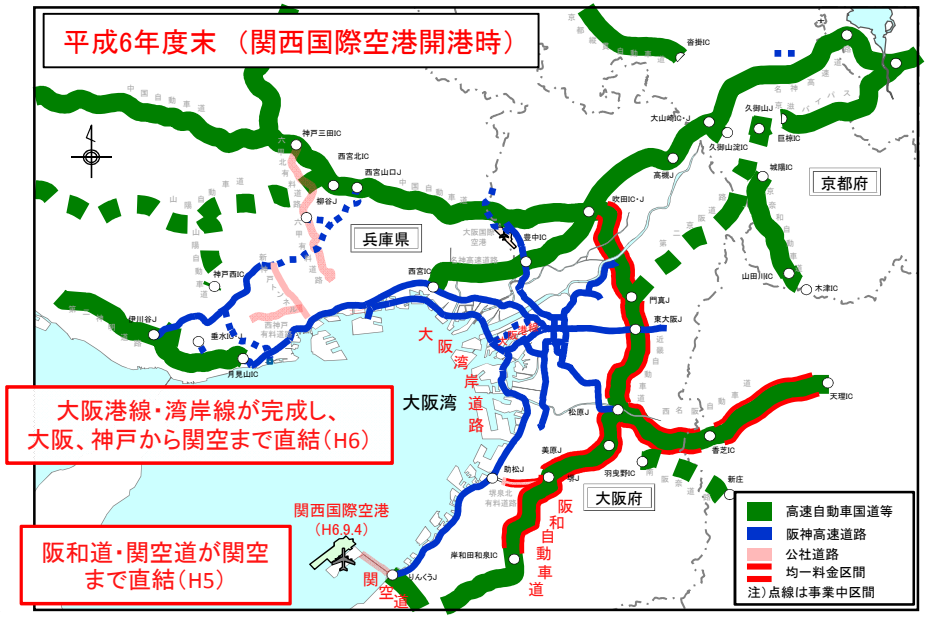
＜現　在＞

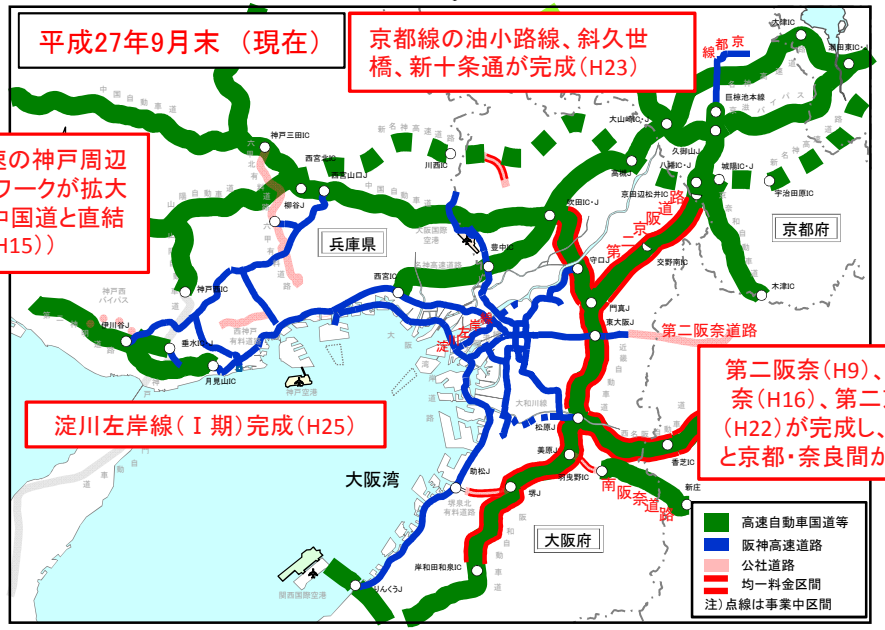
青字：均一料金区間

近畿圏ネットワーク整備の経緯









近畿圏の交通流動と利用経路の特性①（全体像・外外交通）

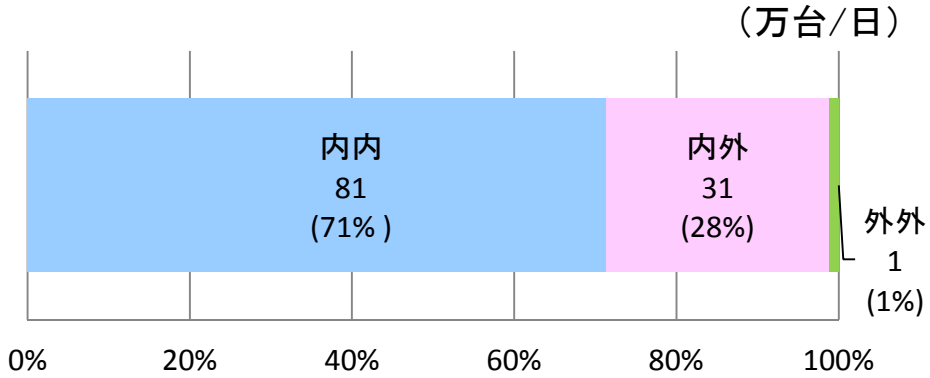
【全体像】

○ 近畿圏内の高速道路の利用交通は、
約113万台/日

【外外交通】

○ 外外交通は、約1万台/日
○ 大阪を通過しない利用が大半

近畿圏内　（約113万台/日）



（内内）近畿圏内で乗降する交通
（内外）近畿圏内で乗り外側で降りる交通、
または外側で乗り近畿圏内で降りる交通
（外外）近畿圏外で乗降し、近畿圏を通過する交通

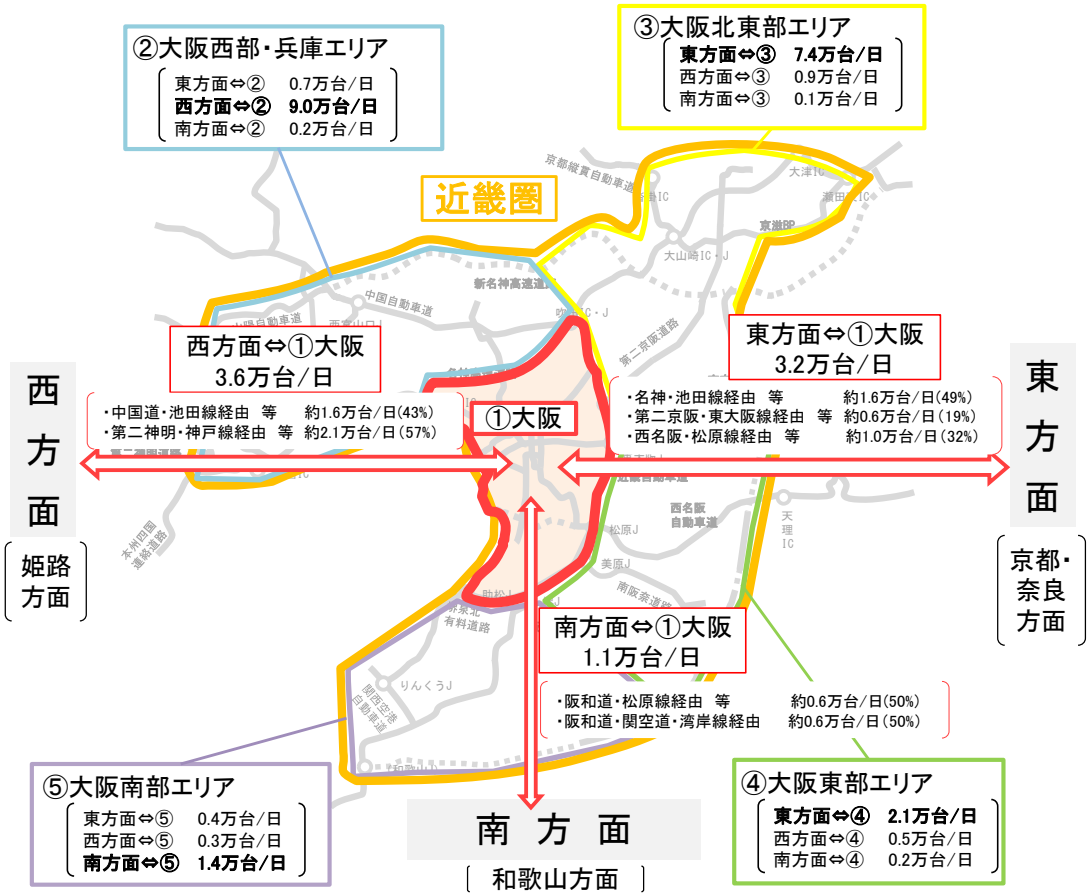
※ETCデータ（H26.10）

※　上記以外に西方面⇔南方面は約0.7千台/日
※　大阪：名神・近畿道・阪和道・堺泉北・阪高湾岸線の内側
※　東：京滋バイパス・京奈和道・京都縦貫道（篠IC～丹波IC）より東側
西：中国道・山陽道・舞鶴若狭道（吉川J～敦賀J）・京都縦貫道
（丹波綾部道路、綾部宮津道路）・本四高速より西側
南：京奈和道より南側
※　エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計
※　ETCデータ（H26年10月全日）を使用

近畿圏の交通流動と利用経路の特性②（内外・内内交通）

【内外交通】

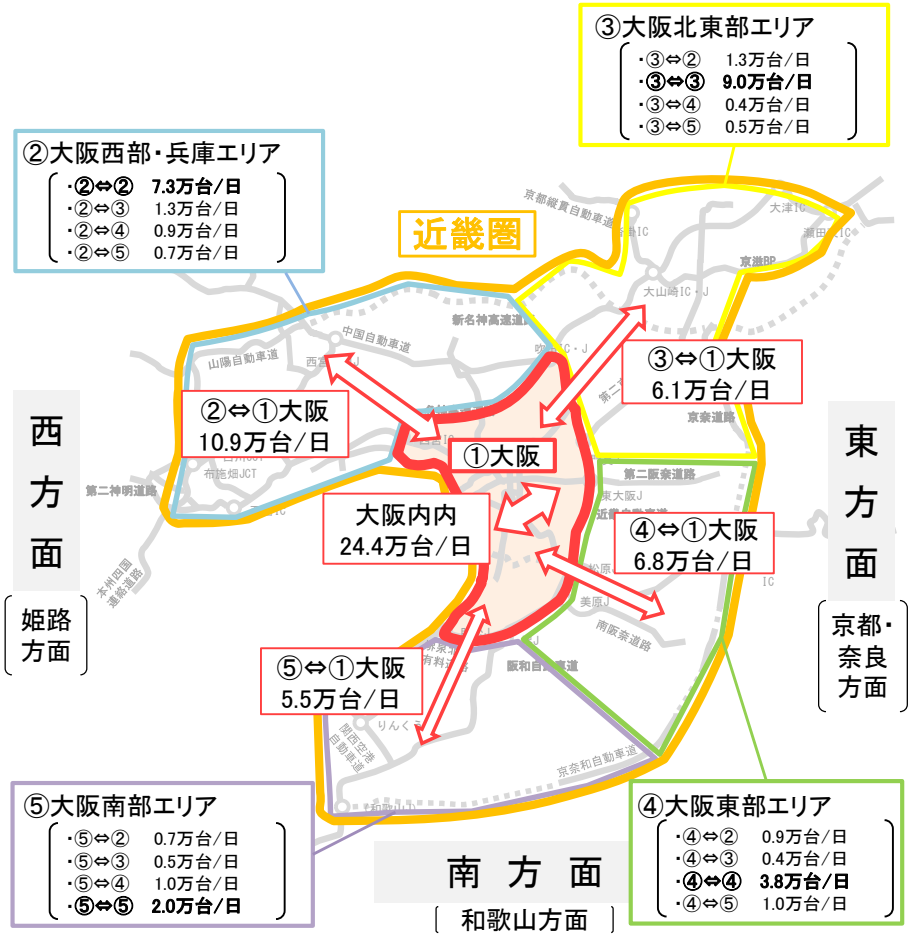
- ○ 内外交通は、約31万台/日
- ○ うち大阪発着の交通は約8万台/日
- ○ 大阪を跨ぐ交通が少ない



※ 東：京滋バイパス・京奈和道・京都縦貫道（篠IC～丹波IC）より東側
西：　中国道・山陽道・舞鶴若狭道（吉川J～敦賀J）・京都縦貫道（丹波綾部道路、綾部宮津道路）・本四高速より西側
南：　京奈和道より南側

【内内交通】

- ○ 内内交通は約81万台/日
- ○ うち大阪発着の交通は約54万台/日



※ 大阪：名神・近畿道・阪和道・堺泉北・阪高湾岸線の内側
※ エリア境界上の路線及びその内側の出入口をエリア内として集計
※ ETCデータ（H26年10月全日）を使用

近畿圏内の料金水準の現状

○多くの路線が均一料金区間など利用距離により料率が変化

近畿圏内の車種区分の現状

<table>
<tr><th>2車種
（阪神高速）</th><th>5車種
（NEXCO西日本）</th></tr>
<tr><td rowspan="3">普通車
1.0</td><td>軽自動車
0.8</td></tr>
<tr><td>普通車
1.0</td></tr>
<tr><td>中型車
1.2</td></tr>
<tr><td rowspan="2">大型車
2.0</td><td>大型車
1.65</td></tr>
<tr><td>特大車
2.75</td></tr>
</table>

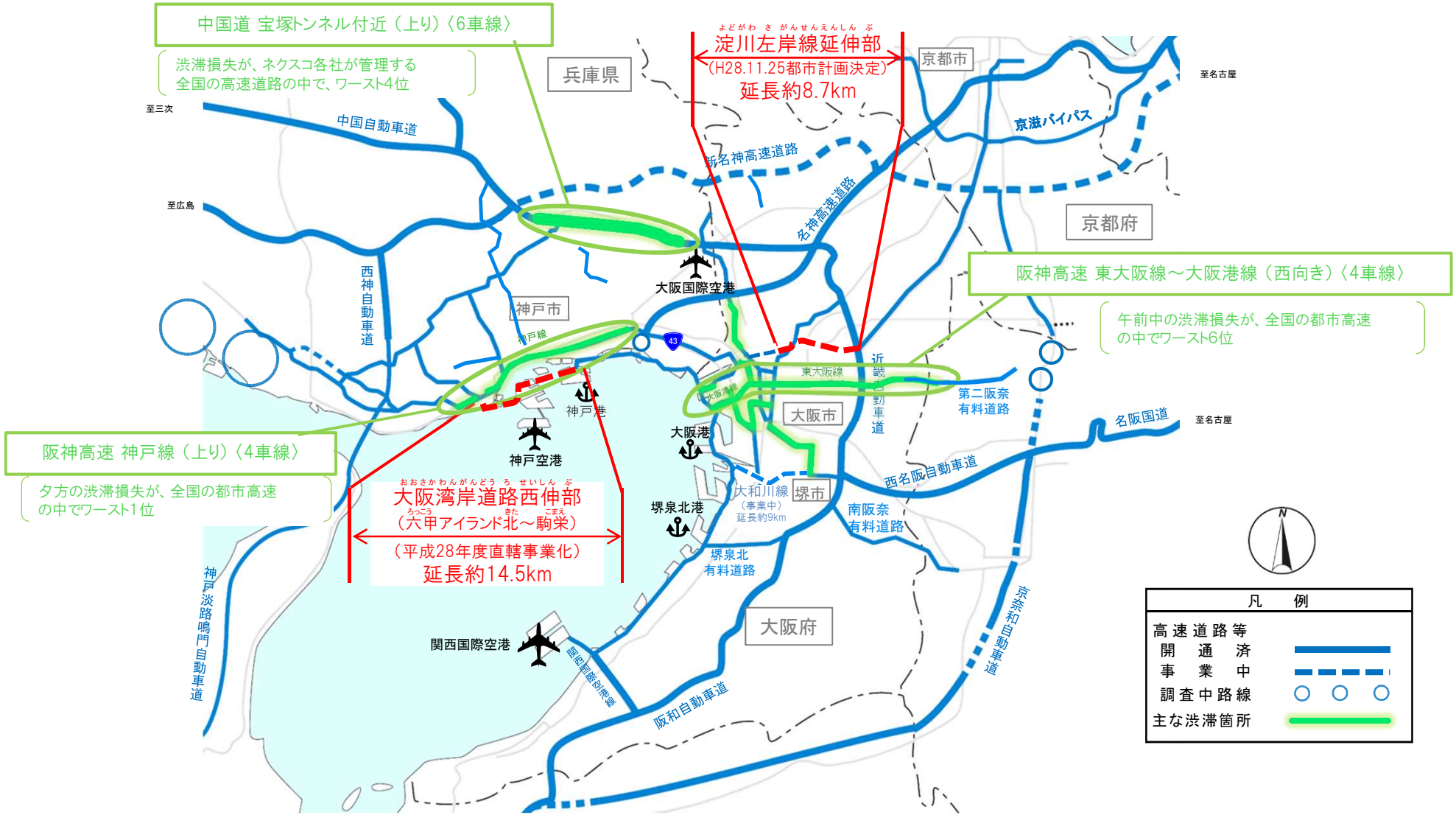
※南阪奈道路、堺泉北有料道路は3車種
※近畿自動車道、阪和自動車道、西名阪自動車道は4車種

近畿圏内の管理主体の現状

○ ネットワーク内に管理主体が異なる道路が存在（NEXCO、阪神高速、公社）

近畿圏内の高速道路ネットワークの現状

○ 東西方向、南北方向に広域的なネットワークが存在（名神、中国道、近畿道、阪和道）
○ 大阪、神戸を中心にネットワークが形成されているものの、大阪湾岸部と内陸部の連携強化、神戸市内の湾岸部の機能強化が進んでいない状況



近畿圏内の料金水準の整理・統一

均一料金区間等

阪神高速（阪神圏）
＜510円～930円＞
（6km毎に約100円増）

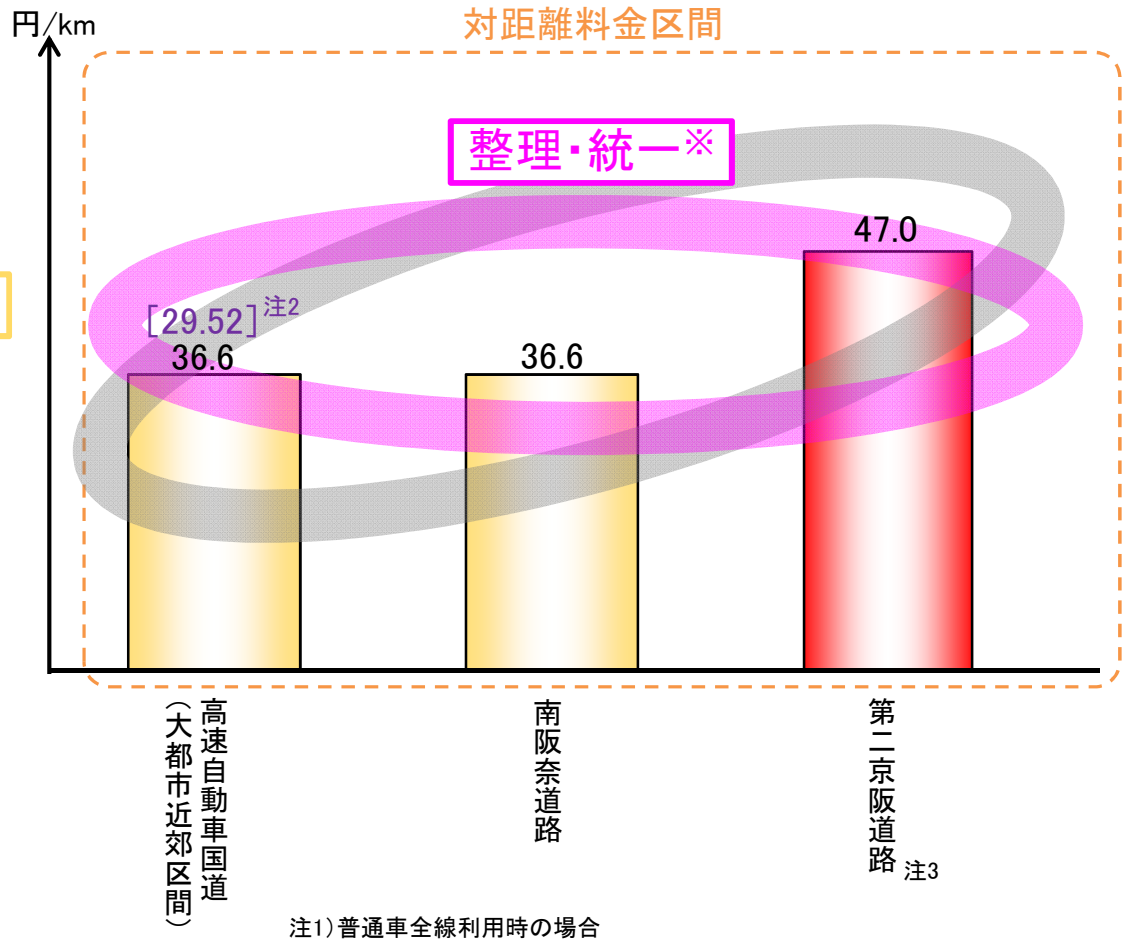
近畿道（吹田～松原）（28.4km）
阪和道（松原～岸和田和泉）（22.6km）
＜510円×2区間＞

西名阪道（天理～松原）（27.2km）
＜410円×2区間＞

など

※激変緩和措置が必要

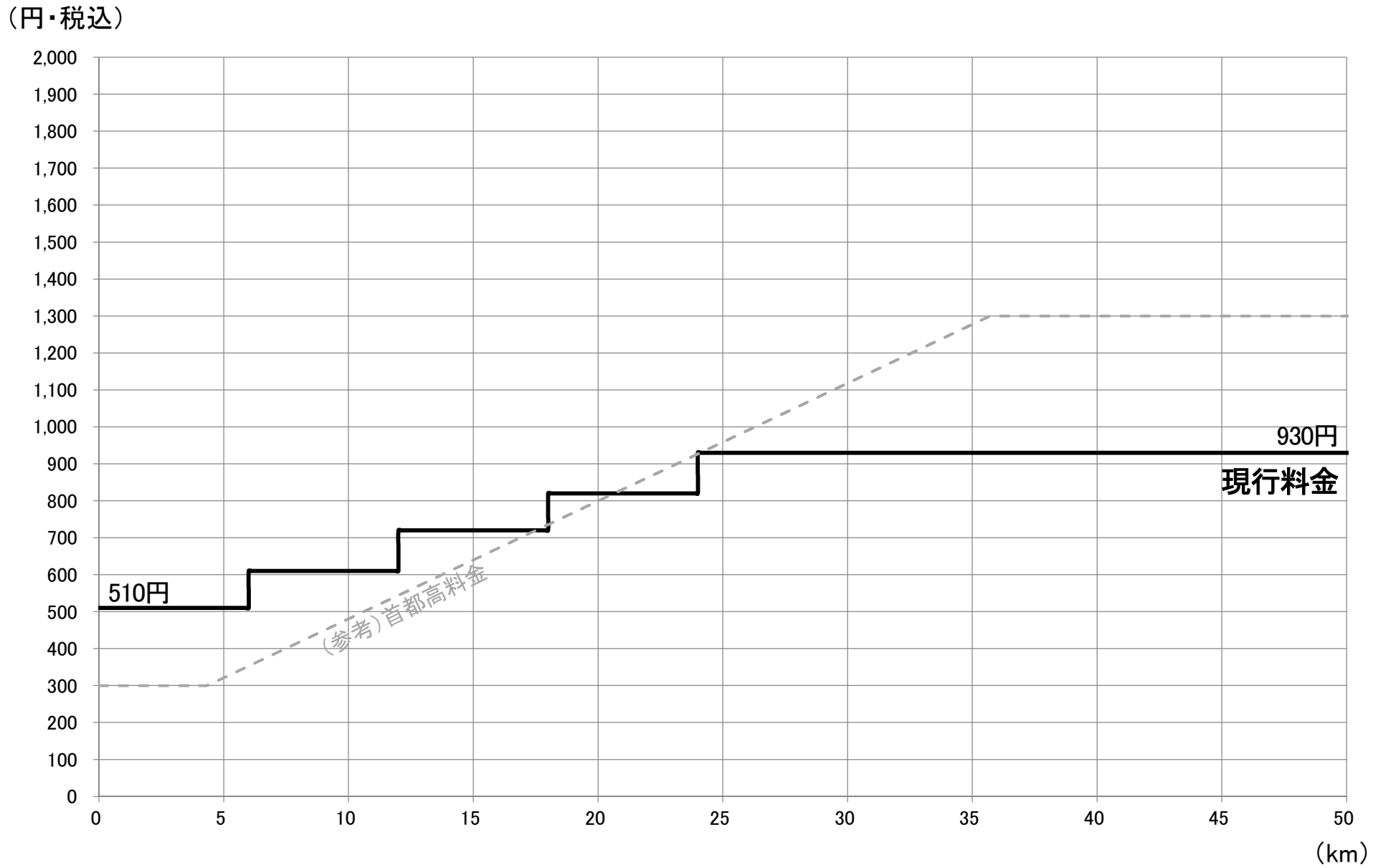
対距離化※



注1）普通車全線利用時の場合
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
注3）一部、均一料金区間を含む

ネットワークの充実に必要な財源確保のため、利用者に追加的な一定の料金負担を求める

（参考）阪神高速（阪神圏）の現行の料金水準



（参考）更新需要に対応した料金徴収期間の延長

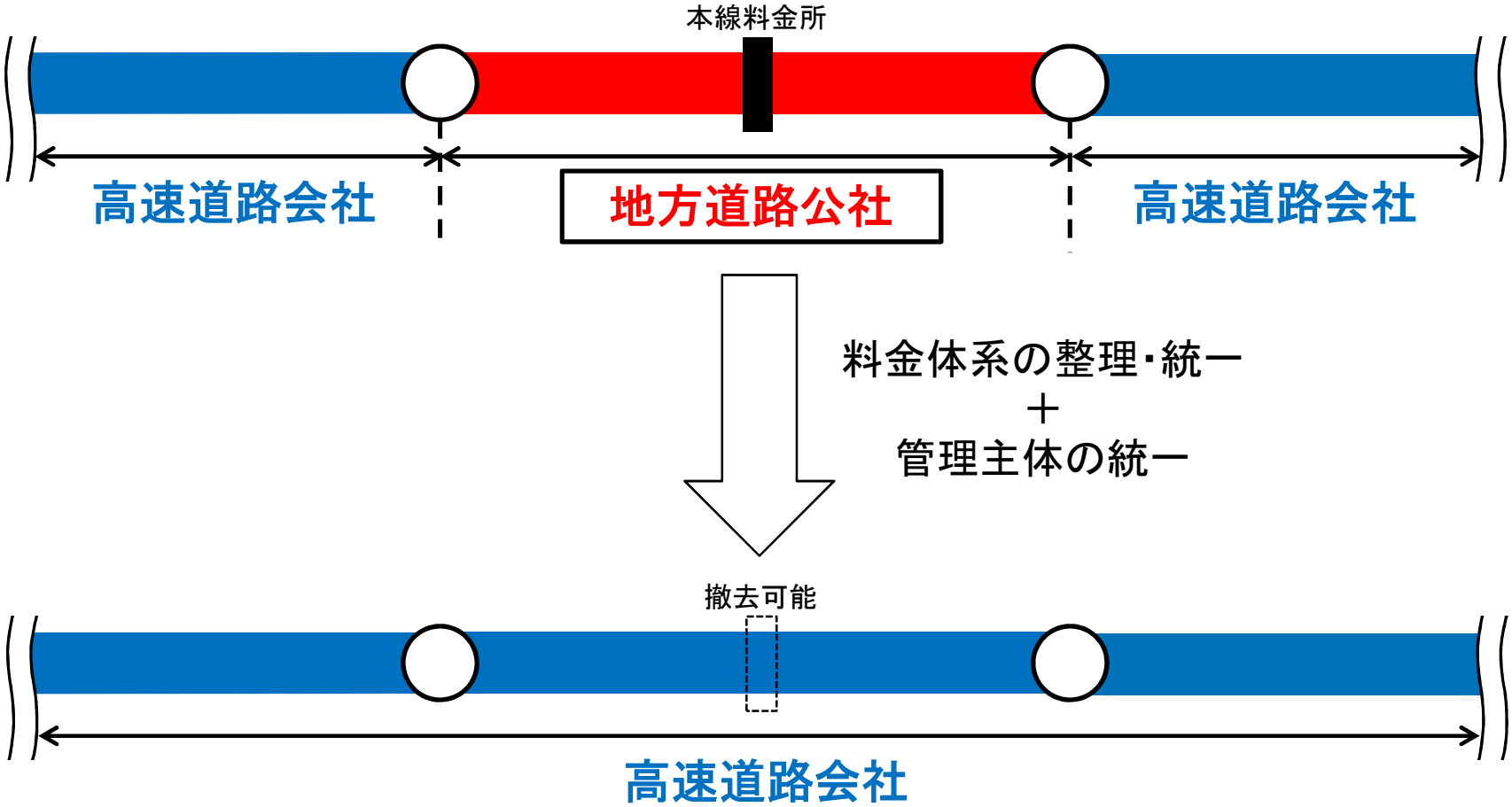
○　道路法等の一部を改正する法律（H26.6）

①計画的な更新を行う枠組みの構築

・　高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、更新事業を明記（国土交通大臣が業務実施計画を認可）【高速道路機構法】

②更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定（世代間の負担の平準化）【道路整備特措法】

管理主体の統一を含めた継ぎ目のない料金①
＜管理主体の統一（イメージ）＞



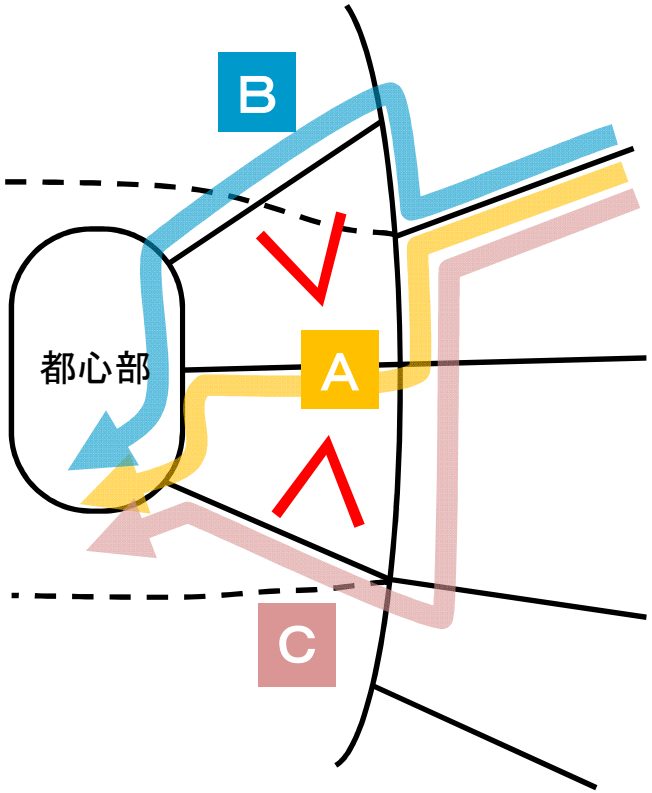
・緊急事象発生時（事故、災害など）を含めて、一体管理により
　効果的マネジメントが可能に

・高速道路本線の料金所が撤去可能となり、安全性・快適性が向上

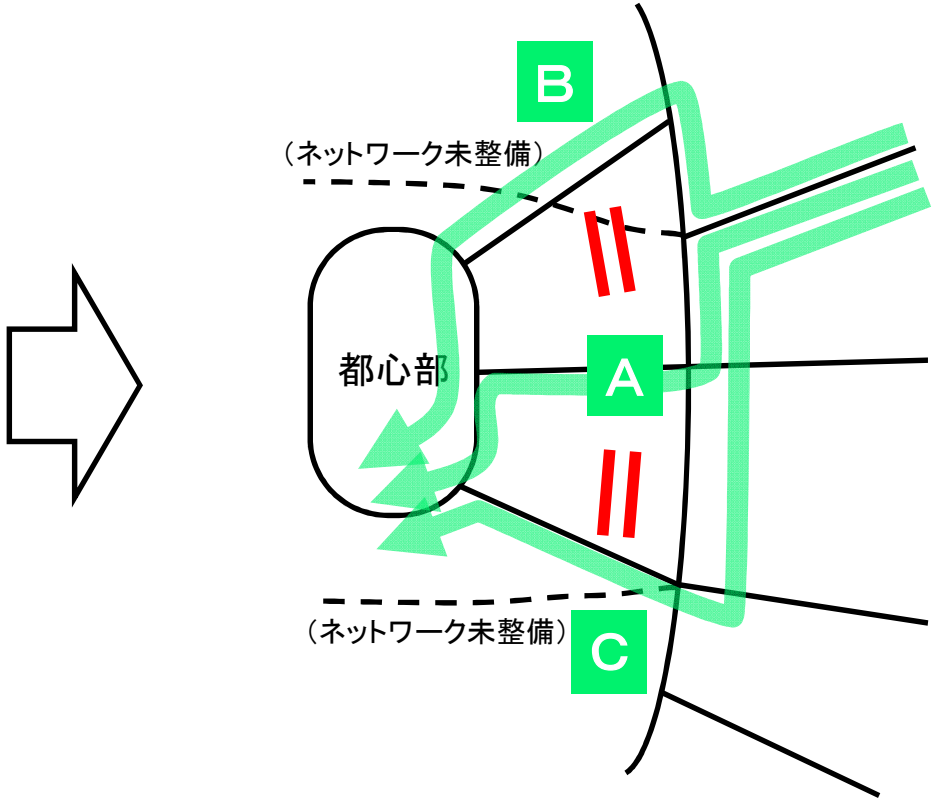
管理主体の統一を含めた継ぎ目のない料金②
＜都心への分散流入（イメージ）＞

○ ネットワーク整備が不十分であることから、都心流入交通の経路選択に偏りが発生し、特定箇所に過度な渋滞を招いていることを踏まえ、大阪都心部への分散流入等について、いかなる経路であっても料金を同じとする

【Aルートの料金 ＜ Bルートの料金 ＜ Cルートの料金】



【Aルートの料金 ＝ Bルートの料金 ＝ Cルートの料金】



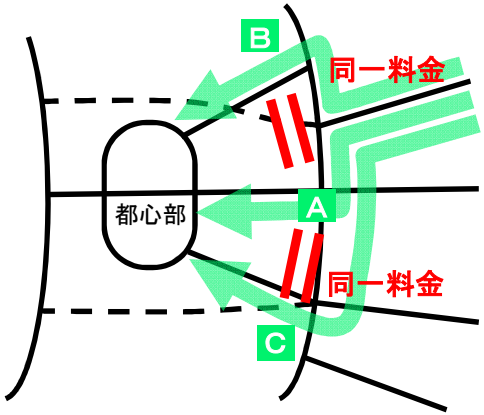
※大阪都心部に加えて、神戸都心部についても同様に措置

戦略的な料金体系（イメージ）

【H29年度より】

○ 料金体系の整理・統一
⇒ ネットワークの充実に必要な財源確保

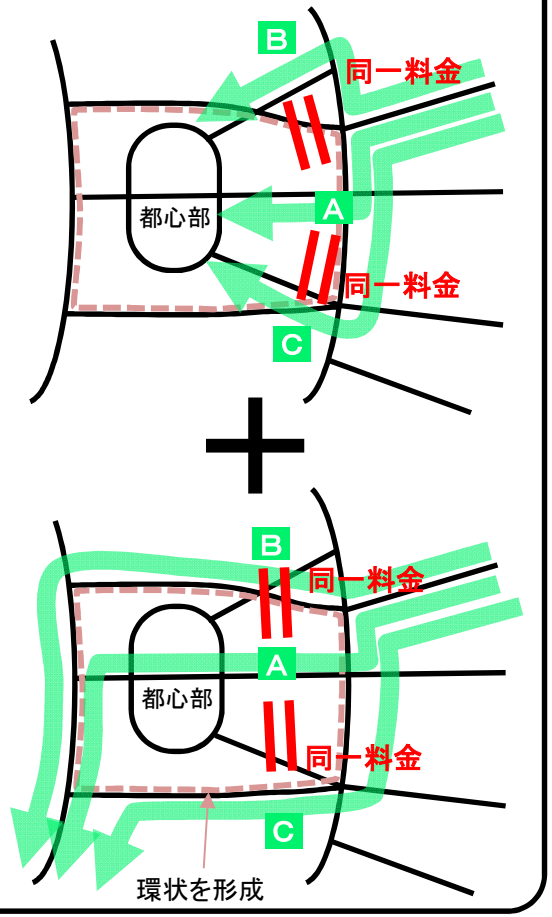
○ 継ぎ目のない料金
⇒ 管理主体の統一
都心流入の料金措置



【ネットワーク完成後】

ネットワーク完成により都心部を通過する複数経路の確保

○ 継ぎ目のない料金
⇒ 都心流入の料金措置（継続）
都心通過の料金措置



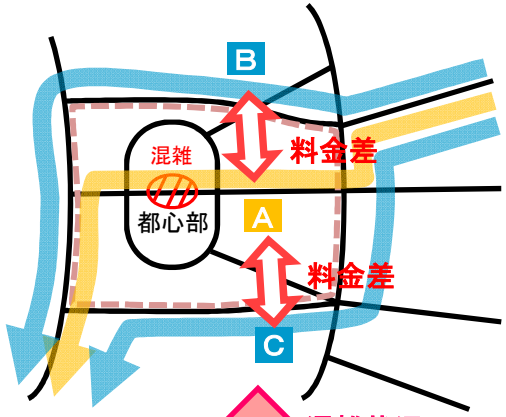
影響を検証した上で

【将来】

○ 混雑状況に応じた機動的な料金の実現

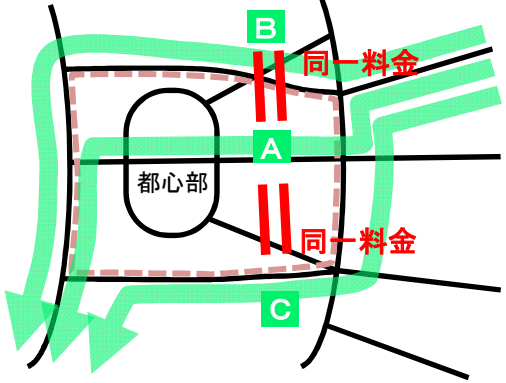
【都心通過の料金措置の場合】

＜都心混雑時間帯＞



混雑状況に応じて切替

＜他の時間帯＞



※大阪都心部に加えて、神戸都心部についても同様に措置