

「近畿圏の新たな高速道路料金の具体案」について

国土交通省が発表した「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）に基づき、高速道路会社及び機構において平成29年度からの近畿圏の新たな高速道路料金の具体案を作成しましたのでお知らせします。また、本案に対して、国民の皆様から意見募集をします。

○近畿圏の新たな高速道路料金の具体案の全体概要

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しますが、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、必要な料金を設定します。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間までの追加的な料金負担分の活用等）を行います。

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します。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います。併せて、物流を支える車の負担が大幅に増加しないよう、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割引を拡充します。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します。

西日本高速道路株式会社（NEXCO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します。なお、現在、均一料金となっている近畿道、阪和道、西名阪道、第二京阪道路については、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します。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道路については、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ます。ただし、利用1回あたりの固定額（ターミナルチャージ）は道路ごとに1回を基本として料金設定します。

車種区分については、5車種区分への統一を行います。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します。

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、関係自治体の意向を踏まえ、高速道路会社での一元的な管理を行います。

具体的には、新たな料金の導入を踏まえ、まずは大阪府道路公社の南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路はNEXCO西日本が移管を受け、阪和道や南阪奈道路等との一元的管理に移行します。また、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)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、引き続き関係機関と一元的管理の検討・調整を行います。

また、阪神高速京都線の油小路線及び斜久世橋はNEXCO西日本が移管を受け、第二京阪道路や名神高速道路等との一元的管理に移行します。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します。

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しますが、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(新十条通を除く)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します。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阪神高速京都線(新十条通を除く)については、接続する第二京阪道路との連続性や、債務の確実な償還の視点等も踏まえ、第二京阪道路と同様に、大都市近郊区間の料金水準に段階的に引き下げます。また、現行の割引は終了します。

また、ネットワークの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、ETC車については、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します。

3. 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お客さまへ周知する期間を考慮するため、阪神高速における現行の対距離制への移行時(平成24年1月)での広報期間等も鑑み、平成29年6月より実施します。

管理主体の統一を伴うものについては、移管の手続き等を関係者で協力して進め、南阪奈有料道路及び堺泉北有料道路は平成30年4月、阪神高速京都線は料金所設置等の必要な改修を行う期間を考慮し、平成31年4月に実施します。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します。

4. 各路線の料金等

各路線の料金等については、下記の通りとします。

① 阪神高速

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しますが、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、必要な料金を設定します。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間までの追加的な料金負担分の活用等)を行います。

また、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮するとともに、短距離利用の負担減による渋滞の増加が起きないように、当面、上限料金(普通車:1,300円)及び下限料金(普通車:300円)を設定します。

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います。

併せて、物流を支える車の負担が大幅に増加しないよう、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割引を拡充します。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します。

また、車種区分については、現行の2車種区分から、5車種区分に移行します。ただし、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、平成33年度まで段階的に実施します。

② 第二京阪道路

料金水準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し、B区間(京田辺松井～交野南)及びC区間(交野南～門真JCT)の均一料金制を廃止し、これらの区間とA区間(起点～京田辺松井)を一体とした対距離料金制へと移行します。ただし、現行の割高な料金水準を引き下げることから、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ます。具体には、利用1回あたりの固定額(ターミナルチャージ)を250円としたうえで現行料金(第二京阪道路連続利用割引及び第二京阪道路特定区間利用割引後料金を含む)より値上げとしないよう据え置きます。

③ 近畿道・阪和道

料金水準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し、近畿道、阪和道ともそれぞれ均一料金制から対距離料金制へと移行します。ただし、当面、激変緩和措置として、近畿道、阪和道それぞれに上限料金(普通車:750円)及び下限料金(普通車:270円)を設定し、近畿道、阪和道を連続して利用する場合は上限料金(普通車:1,020円)を設定します。

また、車種区分については、現行の普通車と中型車の料金が同額の4車種区分から、5

車種区分に移行します。ただし、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、平成33年度まで段階的に実施します。

④ 西名阪道

料金水準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し、東側区間(天理～香芝)と西側区間(香芝～長原・松原)の均一料金制を廃止し、2区間を一体とした対距離料金制へと移行します。ただし、当面、激変緩和措置として現行の東側区間、西側区間ごとに現行料金(普通車:410円)を上限とし、2区間を連続して利用する場合は現行料金(普通車:820円)を上限料金とします。

また、車種区分については、現行の普通車と中型車の料金が同額の4車種区分から、5車種区分に移行します。

⑤ 京滋バイパス

料金水準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します。ただし、当面、激変緩和措置として現行料金を上限料金とします。

⑥ 南阪奈有料道路・南阪奈道路

料金水準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し、南阪奈有料道路は均一料金制、南阪奈道路は区間料金制を廃止し、2道路を一体とした対距離料金制へと移行します。ただし、当面、激変緩和措置として道路ごとに現行料金(普通車:南阪奈有料道路210円、南阪奈道路460円)を上限とし、2道路を連続して利用する場合は現行料金(普通車:670円)を上限料金とします。また、三線割引は当該道路に新たな料金が導入されるまでの間、阪和道連続利用割引を考慮したうえで継続します。

また、車種区分については、南阪奈道路は現行の3車種区分から、5車種区分に移行します。

なお、以上の南阪奈有料道路・南阪奈道路の新たな料金については、南阪奈有料道路がNEXCO西日本に移管され、阪和道、南阪奈道路等との一元的管理と合わせた導入を予定しています。

⑦ 堺泉北有料道路

料金水準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します。ただし、当面、激変緩和措置として地域内の利用の場合は、現行料金に据え置きます。なお、当該道路を通過する利用は150円(普通車)とします。

また、車種区分については、現行の3車種区分から、5車種区分に移行します。ただし、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、平成33年度まで段階的に実施します。

なお、以上の堺泉北有料道路の新たな料金については、堺泉北有料道路がNEXCO西日本に移管され、阪和道、南阪奈道路等との一元的管理と合わせた導入を予定しています。

⑧ 阪神高速京都線

阪神高速京都線の油小路線及び斜久世橋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し、均一料金制から対距離料金制へと移行します。ただし、現行の割高な料金水準を引き下げることから、接続する第二京阪道路の連続性や、債務の確実な償還の視点等も踏まえ、大都市近郊区間の料金水準に段階的に引き下げます。具体には、利用1回あたりの固定額(ターミナルチャージ)を250円としたうえで現行料金より値上げとならないよう据え置きます。

また、車種区分については、現行の2車種区分から、5車種区分に移行します。

なお、以上の阪神高速京都線の油小路線及び斜久世橋の新たな料金については、阪神高速京都線の油小路線及び斜久世橋がNEXCO西日本に移管され、第二京阪道路との一元的管理と合わせた導入を予定しています。

阪神高速京都線の新十条通は京都市に移管し、無料で利用できるようにします。

なお、非ETC車は、道路・区間ごとに最大料金を適用することを基本とします。

5. 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います。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します。

第二神明道路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・調整を行います。

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ます。

(2) ETC2.0の普及促進

ETC2.0の早期普及のため、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、車載器の購入助成を実施します。

(3) 現金車対策

現金でご利用のお客さまに対し、現状を把握した上で、ETC普及促進の取組みなど必要な対策を実施します。

皆様からのご意見を伺った後、国土交通大臣への申請等の手続きを実施します。