

# 阪神都市圏高速道路に関する提案

平成25年3月

大阪府・兵庫県・大阪市・神戸市・堺市

# 阪神都市圏高速道路の機能強化【阪神都市圏の競争力強化】

関西がわが国の成長をけん引する東西二極の一翼を担い、世界的な地域間競争を勝ち抜くためには、関西イノベーション国際戦略総合特区の推進など都市経営の観点から、空港・港湾や産業政策等と連携し、高速道路機能の有効活用・充実強化することが不可欠

## ■ 阪神都市圏高速道路の課題

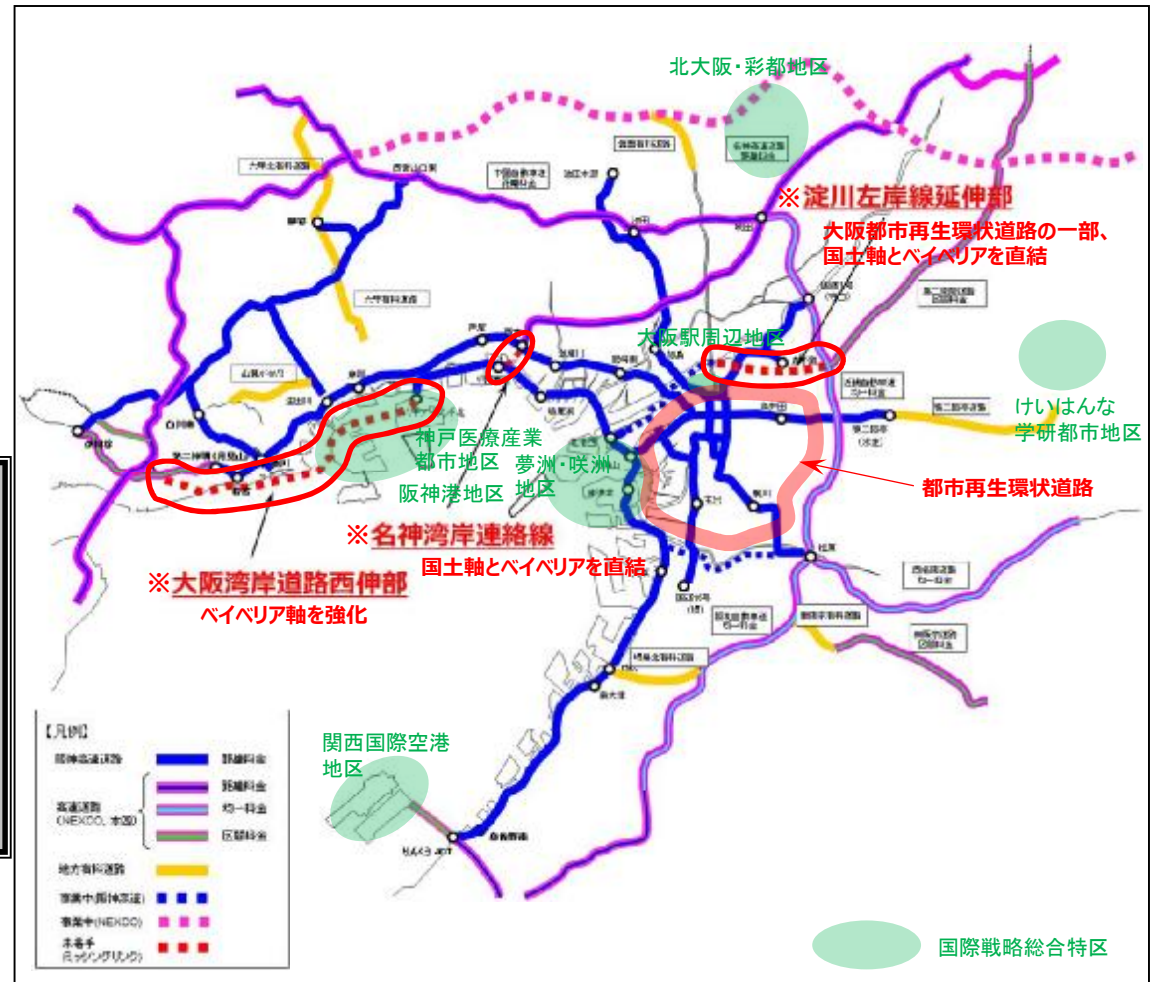
- 複数の運営主体と料金体系が混在し、利用しにくく、ネットワークが有効活用されず
- ・国土軸 ・バイエリア、空港  
・産業、物流拠点 を相互に連絡するネットワークにミッシングリンク\*が存在
- 膨大な橋梁等の維持管理、更新  
(例) ・阪高254kmのうち、高架部82%、地下部10%  
・うち126kmが、供用から30年以上経過

○ **料金体系一元化等、利用者の視点に立った料金体系の構築**

○ **料金収入によるミッシングリンク整備、適切な維持管理、大規模更新**

○ **受益者負担に基づく償還スキーム見直し**

**地域の責任と判断による一体的な運営**



\*H22.4 阪神都市圏5団体により、「都市圏高速道路等の一体的運営構想」を提案

# 阪神都市圏高速道路の利用しやすい料金体系

## ■ 現状と課題

### 高速道路ネットワークが有効活用されず

- **H24.1** 阪神高速対距離料金化・料金圏撤廃されたものの、  
なお、阪神高速・NEXCO・道路公社等、複数の運営主体と料金体系が混在
- 会社間を乗継ぐと割高になり、割安となる都心経由に交通が集中

### 政策的課題への対応

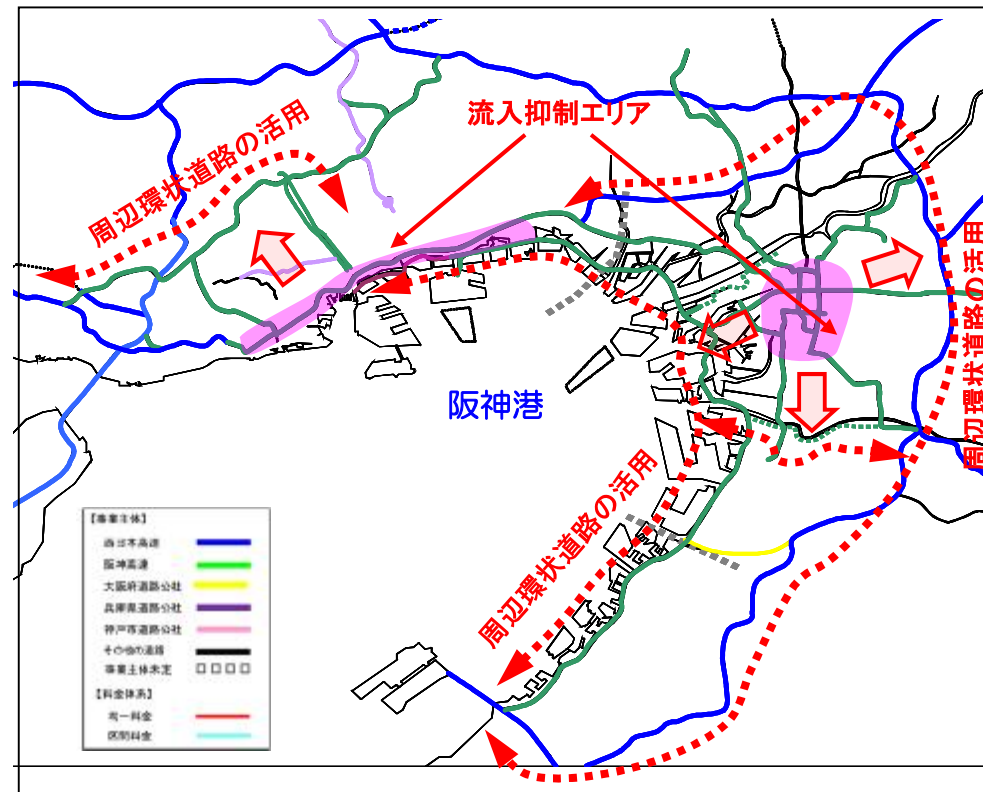
- 料金施策による物流効率化、渋滞緩和や沿道環境対策

## 都市圏高速道路の料金体系を一元化※

～都市圏全域で対距離料金～

- 外側の環状道路へ交通を誘導
- 物流・渋滞・環境対策等の政策的料金  
(例) ・阪神港 (国際コンテナ戦略港湾)  
一元化支援  
・空港、港湾利用支援  
・物流コスト低減  
・一般道から高速道路への利用転換  
(渋滞、環境対策【国道43号、西大阪線等】)

(※ 車種区分を含む)



## 償還スキームの見直し（阪神都市圏高速道路）

- 高水準サービス(速達性・定時性等)を提供する高速道路の維持管理・大規模更新費、整備費は、受益者負担の原則、世代間の負担のバランスの観点から、料金徴収期間を延長し、その収入により賄うべき。
- あわせて、現行の料金体系を利用者の視点に立ったものに見直し、その財源も、受益者負担の原則のもと、償還期間延長による料金収入により賄うべき。

