

## 「近畿圏の新たな高速道路料金の具体案」に関する意見募集結果について（概要）

「近畿圏の新たな高速道路料金の具体案」について、令和5年12月22日～令和6年1月5日まで意見募集を実施したところ、各社ホームページに8,166件のアクセスがあり、31人からご意見を頂きました。意見募集にご協力頂きました皆様、誠にありがとうございました。

### ◆実施期間及び方法

意見募集期間：令和5年12月22日（金）～令和6年1月5日（金）

意見受付方法：ホームページ、郵送

### ◆ご意見の受付状況

各社ホームページへの総アクセス数 : 8,166件

ご意見を提出して頂いた人数 : 31人

### ◆ご意見の概要

(1) 近畿圏全体の新たな料金体系に関する意見 (13件)

(2) 個別の料金施策に関する意見 (69件)

(3) その他の意見 (6件)

※ 意見募集結果の詳細については別紙をご覧ください。

※ 複数の意見を記載されたケースがありますので、ご意見件数が提出して頂いた人数より多くなっています。

1. 近畿圏全体の新たな料金体系に関する意見 (1/2)

ご意見		ご意見についての見解	
(1) 計画案を評価	料金水準等について整理・統一することで分かりやすくなり、評価できる。	1件	令和6年6月より新たな高速道路料金について、円滑に実施できるよう準備を進めてまいります。
(2) 計画案を見直すべき			
①料金水準を下げるべき	高速道路の料金を引下げ、高速道路を有効に活用すべき。	1件	<p>今回の新たな高速道路料金の具体案は、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）」（令和5年12月22日改定）に基づき、検討したものです。</p> <p>近畿圏では対距離制を基本としつつも、阪神高速に上限料金が設定されていることにより、ネットワーク上の経路間に料金差が生じ、経路選択が適切に行われず、都心部に交通が集中する要因の一つとなっています。そのため、都心迂回経路への交通転換を促進すべく、阪神高速の上限料金の見直し等を行う案としています。</p> <p>一方で、上限料金の見直しによる財源を活用して、高速道路をさらに効率的にご利用いただくための各種割引を導入・拡充する案としています。</p> <p>料金水準の引下げについては、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じますので、ご理解をお願いします。</p> <p>皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	阪神高速の上限料金を見直すのではなく、その他の高速道路の料金を引下げて公平性を担保すべき。	1件	
②料金体系を見直すべき	同一発着同一料金を推進すべき。	1件	<p>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」（1）利用度合いに応じた公平な料金体系（2）管理主体を超えた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とされております。</p> <p>なお、今回の料金改定においては、都心部を避けて通行する利用が料金の面で不利にならないよう、経路によらず起終点間の最短距離を基本とした料金となるよう割引を行う案としています。</p> <p>頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	料金体系が複雑でわかりにくい。	2件	<p>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」（1）利用度合いに応じた公平な料金体系（2）管理主体を超えた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とされております。</p> <p>皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	会社間を乗り継ぐ際のターミナルチャージを廃止すべき。完全なシームレスを実施すべき。	3件	<p>皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>

1. 近畿圏全体の新たな料金体系に関する意見 (2/2)

ご意見		ご意見についての見解	
(3) その他	ETCを活用した渋滞に効果的な交通を誘導するような割引を実施すべき。	1件	<p>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」（1）利用度合いに応じた公平な料金体系（2）管理主体を超えたシームレス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とされております。</p> <p>今回の料金改定においては、都心部を避けて通行する利用が料金の面で不利にならないよう、経路によらず起終点間の最短距離を基本とした料金となるよう割引を行う案としています。</p> <p>頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	二輪車区分を設けるべき。	1件	<p>皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	高速道路料金については、将来を見据えて検討すべき。	1件	
	近畿圏の高速道路の料金改定の時期を明らかにすべき。	1件	

## 2. 個別の料金施策に関する意見 (1/4)

ご意見		ご意見についての見解		
(1) 計画案を評価				
	阪神高速の料金・割引については評価できる。	4件	令和6年6月より新たな高速道路料金について、円滑に実施できるよう準備を進めてまいります。	
(2) 計画案を見直すべき				
① 阪神高速の料金について	上限料金の引上げ (1,320円→1,950円) をすべきではない。	9件	<p>今回の新たな高速道路料金の具体案は、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)」(令和5年12月22日改定)に基づき、検討したものです。</p> <p>近畿圏では対距離制を基本としつつも、阪神高速に上限料金が設定されていることにより、ネットワーク上の経路間に料金差が生じ、経路選択が適切に行われず、都心部に交通が集中する要因の一つとなっています。そのため、都心迂回経路への交通転換を促進すべく、阪神高速の上限料金の見直し等を行う案としています。</p> <p>一方で、上限料金の見直しによる財源を活用して、お客さまの負担軽減および高速道路を効率的にご利用いただくための各種割引を導入・拡充する案としていますので、ご理解をお願いいたします。</p>	
	上限料金の引上げ幅を抑えるべき。	4件		
	料金を引下げるべき。	3件		
	料金見直しの時期を後ろ倒しにすべき。	2件		今回の新たな高速道路料金の具体案は、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)」(令和5年12月22日改定)に基づき、皆さまへの周知期間を考慮したものです。
	事業者により一層配慮した割引施策を実施すべき。	1件		大口・多頻度割引は、事業者等の負担減により物流の効率化や経済の活性化を図るものです。上限料金の見直しにあたっては、急激な負担増による事業者等への影響を鑑み、大口・多頻度割引を最大35%から45%まで拡充する案としています。また、国内有数の国際線・国内線ネットワークである関西国際空港と大阪都心部を結ぶ交通の負担増を考慮して、今回の上限料金見直しによる激変緩和措置として上限料金を据え置く関西国際空港方面割引を導入する案としています。更なる割引率の引上げや割引施策の導入については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じますので、ご理解をお願いいたします。頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。
利用者間の負担適正化のため大口・多頻度割引を廃止すべき。	4件	大口・多頻度割引は、事業者等の負担減により物流の効率化や経済の活性化を図るものです。皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。		

2. 個別の料金施策に関する意見 (2/4)

ご意見		ご意見についての見解	
(2) 計画案を見直すべき			
① 阪神高速の料金について	深夜割引の適用時間帯をもっと広げるべき。	2件	深夜割引の適用時間帯は阪神高速の時間帯別の交通状況も考慮した上で、検討したものです。 適用時間帯の拡大等については財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じますので、ご理解をお願いいたします。 皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。
	深夜割引の割引内容及び導入時期についてNEXCOと統一すべき。	2件	
	一般利用者向けの割引を導入すべき。	2件	今回の料金見直しにおいては、阪神高速の大口・多頻度割引について、更なる拡充を行うとともに、新たに深夜割引を導入する案としています。なお、大口・多頻度割引については、ETCコーポレートカードのご利用により、法人以外の一般の方も割引を受けることが可能です。 また、都心部の交通集中を緩和するため、ネットワークの開通状況を踏まえ、都心部を避けて通行する利用が料金の面で不利にならないよう、経路によらず起終点間の最短距離を基本とした料金となるよう割引を行う案としています。 さらに、国内有数の国際線・国内線ネットワークである関西国際空港と大阪都心部を結ぶ交通の負担増を考慮して、今回の上限料金見直しによる激変緩和措置として上限料金を据え置く関西国際空港方面割引も導入する案としています。 加えて、大阪都市再生環状道路の更なる有効活用を図るため、一般道路への影響に配慮しつつ大和川線と堺線との乗り継ぎ利用に対して乗継割引を導入する案としています。
	一般道が混雑しているのに乗継割引を導入するのはおかしい。	3件	大阪都市再生環状道路の更なる有効活用を図るため、一般道路への影響に配慮しつつ大和川線と堺線との乗り継ぎ利用に対して乗継割引を導入する案としています。 皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。
	大和川線・堺線乗継割引について、適用時間帯を拡大し、乗継制限時間を設けるべき。	2件	大和川線・堺線乗継割引の適用時間帯については喜連瓜破更新工事や国道26号線の渋滞対策が令和6年度末に完了予定であることを踏まえ、令和6年度末まではオフピークの20時～6時に限定し、令和7年度からを目途に24時間とする予定です。なお、大和川線・堺線乗継割引については、ETC車でのご利用の場合に適用される割引となっております。 乗継制限時間等の割引詳細につきましては、開始にあたって、事前に皆さまへの周知を適切に行ってまいります。
	大和川線・堺線乗継割引について現金車も対象とすべき	1件	
	池田線福島出入口と淀川左岸線大開出入口を乗り継ぐ割引を導入すべき。	1件	頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。

2. 個別の料金施策に関する意見 (3/4)

ご意見		ご意見についての見解	
(2) 計画案を見直すべき			
① 阪神高速の料金について			
	異なる会社間で連携して都心迂回割引の拡充や適用範囲を拡大すべき。	10件	<p>今回の料金改定においては、都心部を避けて通行する利用が料金の面で不利にならないよう、経路によらず起終点間の最短距離を基本とした料金となるよう割引を行う案としています。</p> <p>なお、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」（1）利用度合いに応じた公平な料金体系（2）管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系（3）交通流動の最適化のための戦略的な料金体系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とされており、</p> <p>しかしながら、更なる割引適用範囲の拡大については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	都心迂回割引を導入すべきではない。	1件	<p>今回の料金改定においては、都心部を避けて通行する利用が料金の面で不利にならないよう、経路によらず起終点間の最短距離を基本とした料金となるよう割引を行う案としています。</p> <p>頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	都心迂回割引における「大阪都心」「神戸都心」の定義をわかりやすく説明すべき。	1件	<p>新たな割引の開始にあたっては、事前に皆さまへの周知を適切に行ってまいります。</p>
	関空方面だけ上限料金を据え置くのはおかしい。	3件	<p>関西国際空港については、近畿圏の国際観光や物流を支える重要なインフラであり、コロナ禍からの国際観光の復活などの観点や都心部から離れているという立地状況を踏まえ、関西国際空港と大阪都心部の上限料金を、当面の激変緩和措置として現状のまま据え置く案としています。</p> <p>皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	関西国際空港方面割引の対象となるランプの範囲を拡大すべき。	2件	<p>関西国際空港については、近畿圏の国際観光や物流を支える重要なインフラであり、コロナ禍からの国際観光の復活などの観点や都心部から離れているという立地状況を踏まえ、関西国際空港と大阪都心部の上限料金を、当面の激変緩和措置として現状のまま据え置く案としています。</p> <p>更なる割引適用範囲の拡大については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	土日祝割引を導入すべき。	1件	<p>更なる割引の導入や割引率の引上げ等については、財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	現金車の短区間利用割引を導入すべき。	1件	<p>頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	現金車とETC車の料金格差を拡大すべきではない。	1件	<p>阪神高速を現金で利用される場合は利用区間を判別することができないため、距離に応じた料金とすることができず、一定料金をいただくこととなります。</p>

2. 個別の料金施策に関する意見 (4/4)

ご意見		ご意見についての見解	
(2) 計画案を見直すべき			
②西日本高速の料金について	第二京阪道路内での料金体系を統一すべき。	2件	第二京阪道路の料金につきましては、「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、当面、上限料金などを設定するとともに、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こととし、平成29年6月より現在の料金に見直されております。 皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。
	近畿道の上限料金も廃止すべき。	1件	近畿自動車道の料金につきましては、「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、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一方で、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ととし、平成29年6月より現在の料金に見直されております。 頂きましたご意見につきましては、今後料金体系を検討する際の参考とさせていただきます。
(3) その他			
	阪神高速の料金上げの理由・根拠を示すべき。	1件	今回の新たな高速道路料金の具体案は、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)」(令和5年12月22日改定)に基づき、検討したものです。 近畿圏では対距離制を基本としつつも、阪神高速に上限料金が設定されていることにより、ネットワーク上の経路間に料金差が生じ、経路選択が適切に行われず、都心部に交通が集中する要因の一つとなっています。そのため、都心迂回経路への交通転換を促進すべく、阪神高速の上限料金の見直し等を行う案としています。 一方で、上限料金の見直しによる財源を活用して、お客さまの負担軽減のため、大口・多頻度割引の拡充や関西国際空港方面割引を導入する案としています。さらに、経路によらず起終点間の最短距離を基本とした料金とする都心迂回・流入割引や深夜割引、大和川線と堺線の乗継割引も導入し、高速道路の有効活用を図る案としています。
	阪神高速の料金見直しにあわせて、より一層のサービス向上に努めるべき。	1件	阪神圏の更なる発展とサステイナブルなまちづくりに向けて、引き続き効率的な経営やお客さまサービス向上に努めつつネットワーク整備やリニューアルプロジェクトを推進してまいります。
	新たな料金について、割引率や時間帯を考慮した料金を検索できるようにすべき。	1件	皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後検討する際の参考とさせていただきます。
	料金調整以外の渋滞対策を考えるべき。	2件	
	阪神高速への深夜割引導入による一般道の車両滞留を考慮すべき。	1件	

3. その他の意見 (1/1)

ご意見		ご意見についての見解
(1) その他の意見		
	阪神圏ネットワークの建設を促進すべき。	2件 今回の新たな高速道路料金の具体案は、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）」（令和5年12月22日改定）に基づき、検討したものです。 近畿圏の道路ネットワークについては、関係自治体の提案も踏まえながら、引き続き整備を推進して参ります。
	意見募集の実施について広く周知すべき。	1件 皆さまから頂きましたご意見につきましては、今後検討する際の参考とさせていただきます。
	年末年始にパブリックコメントを行わず、意見募集の期間を長く設定すべき。	1件
	ETC普及に向けた更なる施策を実施すべき。	1件
	渋滞情報を分割して情報板に表示すべきではない。	1件