

## 《港と道路の連携》

# 平成23年度 国際物流基幹ネットワークの形成 に向けた取組

# 高規格幹線道路等ネットワーク 平成21~24年度供用(予定)区間

**近畿自動車道敦賀線**  
 小浜西IC~小浜IC、L=約11.5km  
 平成23年7月16日供用

**京都縦貫自動車道**  
 大山崎JCT・IC~大枝IC、L=約9.8km  
 平成24年度供用予定

**北近畿豊岡自動車道**  
 和田山JCT・IC~八鹿氷ノ山IC、  
 L=約13.7km  
 平成24年度供用予定

**中国横断自動車道  
 姫路鳥取線**  
 佐用JCT~大原IC、  
 L=約10.9km  
 平成22年3月28日供用

**阪神高速道路31号神戸山手線**  
 神戸長田~湊川JCT、L=約1.8km  
 平成22年12月18日供用

**第二阪和国道**  
 箱ノ浦ランプ~淡輪ランプ、L=約2.8km  
 平成23年3月26日供用

**中部縦貫自動車道**  
 勝山IC~大野IC、L=約7.8km  
 平成24年度供用予定

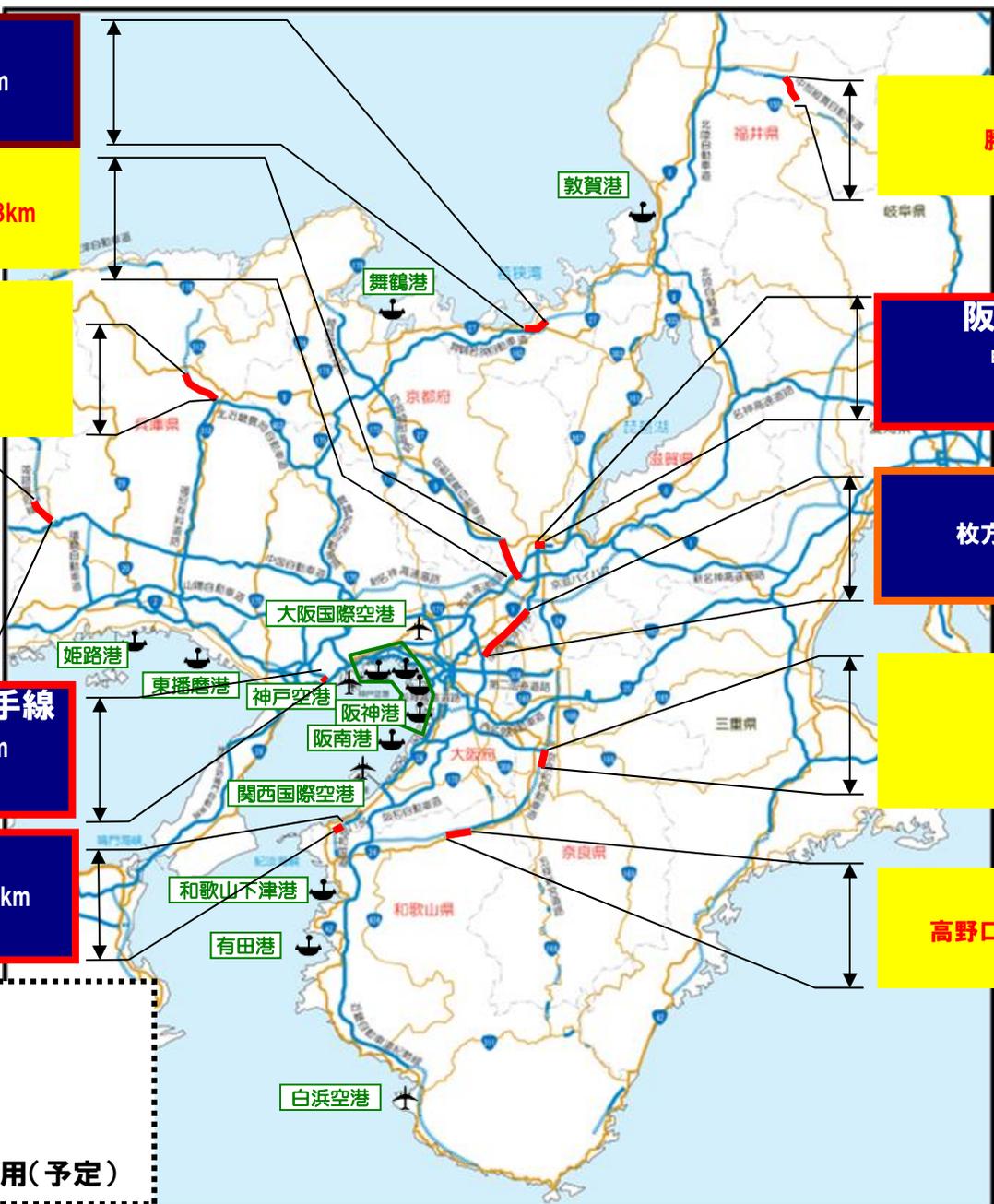
**阪神高速道路8号京都線**  
 鴨川東~上鳥羽、L=約1.9km  
 平成23年3月27日供用

**第二京阪道路**  
 枚方東IC~門真JCT、L=約16.9km  
 平成22年3月20日供用

**京奈和自動車道**  
 橿原高田IC~御所IC、  
 L=約3.7km  
 平成23年度供用予定

**京奈和自動車道**  
 高野口IC~紀北かつらぎIC、L=約4.0km  
 平成23年度供用予定

- 凡例
- 平成21年度供用
  - 平成22年度供用
  - 平成23年度供用
  - 平成23,24年度供用(予定)



# 大阪湾周辺地域の幹線道路ネットワーク

## 産業・経済の物流拠点が集積する大阪湾周辺地域の幹線道路ネットワークのミッシングリンク解消

### ① 淀川左岸線延伸部 (約10km)

- ・ H6年12月 地域高規格道路の候補路線に指定
- ・ H18年12月 奨励すべき計画案提言  
(淀川左岸線延伸部有識者委員会)

### ② 大阪湾岸道路西伸部 (約21km)

- ・ H6年9月 8期 都市計画決定(長田区～垂水区)
- ・ H7年 地域高規格道路の整備区間指定
- ・ H21年3月 9期 都市計画決定(東灘区～長田区)

### ③ 京奈和自動車道 (大和北道路) (約12.4km)

- ・ H20年3月 奈良県、4月京都府 都市計画決定
- ・ H21年3月 平成20年度新規事業化 6.3km  
(奈良IC～大和郡山JCT)

### ④ 名神湾岸連絡線 (約4km)

- ・ H10年12月 地域高規格道路の調査区間に指定

### ⑤ 新名神高速道路 (大津JCT～城陽JCT間、 八幡JCT～高槻JCT間)

- ・ H15年12月 抜本的見直し区間に設定
- ・ H18年2月 交通状況等を見て改めて着工の判断



凡例		
環状道路	その他道路	供用中
■■■■■	■■■■■	事業中
■■■■■	■■■■■	調査中

京奈和自動車道  
(国道24号紀北西道路)

京奈和自動車道  
(国道24号紀北東道路)

# 国際物流基幹ネットワークの整備状況(国際コンテナ車通行支障区間)

## 国道250号 網干大橋(耐荷重不足)

H19年度解消済み

事業: 国道250号網干大橋  
事業期間: H16~H19  
供用: H19年7月31日  
ボトルネック解消: H19年12月

補強工事完了後の網干大橋



## 府道大阪中央環状線 鳥飼大橋(耐荷重不足)

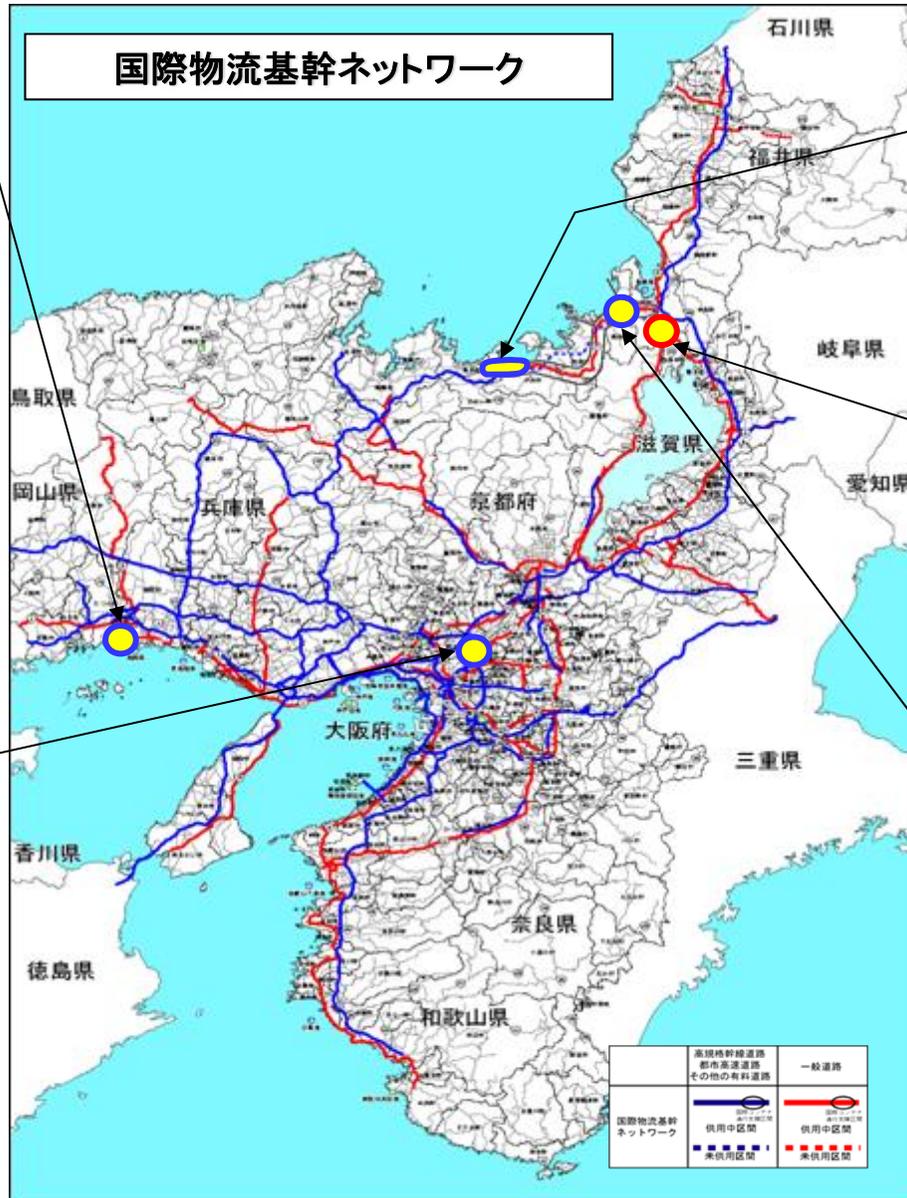
H21年度解消済み

事業: 府道大阪中央環状線鳥飼大橋  
事業期間: H13~H22  
供用: H22年2月27日  
ボトルネック解消: H22年2月  
※スーパー中樞港湾に係わるボトルネック箇所

鳥飼大橋



## 国際物流基幹ネットワーク



## 国道27号 後瀬山、勢浜、加斗トンネル(空間高不足)

H23年度解消済み

事業: 近畿自動車道敦賀線  
事業期間: H8~  
供用: H23年7月16日  
ボトルネック解消: H23年7月

## 国道161号 疋田トンネル(幅員狭小)

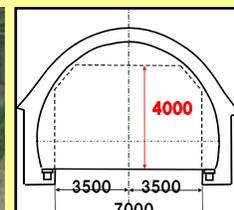
事業: 国道161号愛発除雪拡幅  
事業開始: H15~

## 国道27号 樫トンネル(空間高不足)

H20年度解消済み

事業: 国道27号美浜東バイパス  
事業開始: H3~  
供用: H21年3月29日  
ボトルネック解消: H21年3月

樫トンネル北側



# 都市内物流の効率化 (東大阪FQP協議会によるアクションプランの作成と実現に向けた取り組み)

## 大阪府：物流集積地における貨物車交通に関する課題解消(東大阪FQP協議会)

### ■取り組みの内容

**施策の背景・目的** 東大阪流通業務地区及びその周辺では、貨物車の荷待ちや休憩など路上駐車が日常化し、交通安全や地域環境への悪影響を与えている。このため、行政や警察、荷主、運送事業者など幅広く地域の関係者が連携し、物流集積地区における貨物車交通に関連する課題の解消に向けて取り組むため「東大阪FQP協議会」を平成18年11月に設置。

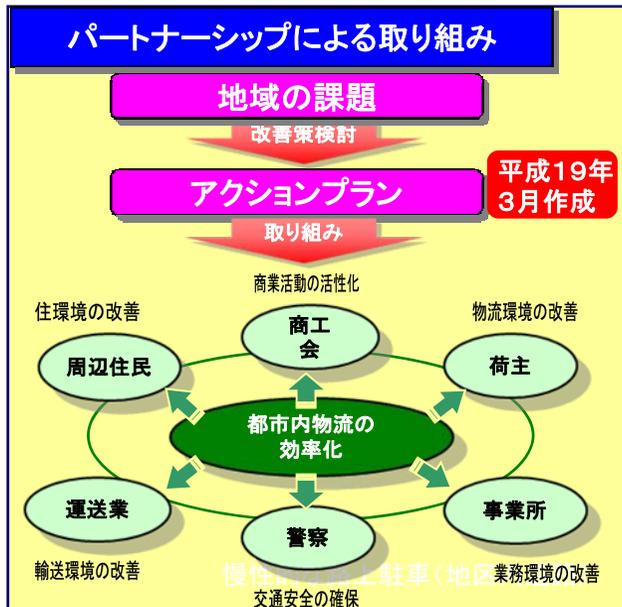
### 施策の内容

◆東大阪流通業務地区の位置図

### 課題

■貨物車等の路上駐車が慢性化し、生活環境の悪化等、地域に課題が存在

対象地域



### 車線減少を継続中

○違法駐車を抑制するため、片側4車線の内、中央分離帯側の1車線を規制

### マナーアップイベント

○路上駐車が日常化している東大阪流通業務地区内において、府警本部及び所轄警察署と連携し、路上駐車マナーアップキャンペーンを実施

### アクションプランの概要

関係者が諸課題の解決を目指し自主的に取り組むことができる施策

1. トラックの路上駐車解消	→	・東大阪物流パークの整備 ・駐車休憩スペースの情報発信
2. マイカーの路上駐車削減	→	・指導、啓発活動 ・規制強化
3. 走行ルートマネジメント	→	・生活道路への流入抑制 ・地区へのアクセスルートマップ
4. 地区の環境改善	→	・緑化、美化活動 ・アイドリングストップ

### 物流パークの状況

■中環東大阪休憩所(北行) ■中環東大阪休憩所(南行)

- ・物流パークとして、主にトラックを対象とした駐車休憩施設を整備(大阪府)
- ・両休憩所の不適切利用を防止するため、所轄警察署及び管理者による巡回を実施。

中環東大阪休憩所(南行き) 大型車駐車スペース増設後

中環東大阪休憩所(北行き)

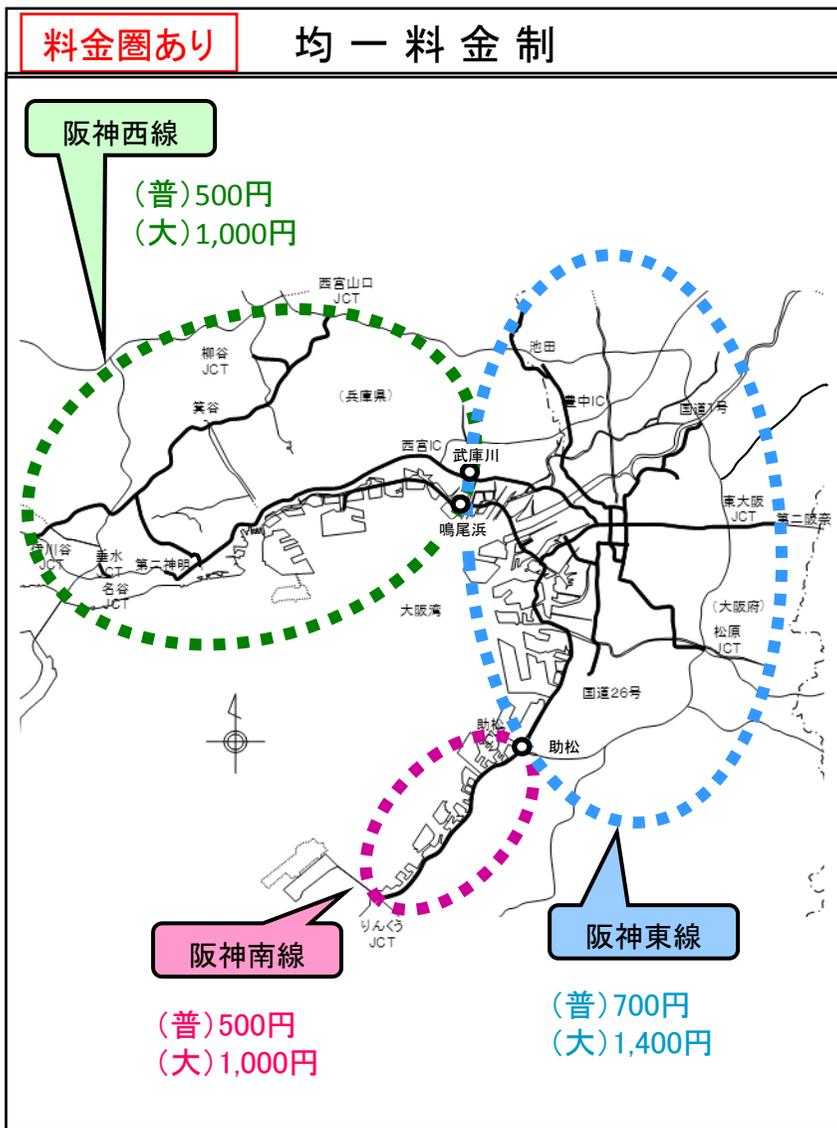
### H22・H23取り組み状況

OH22年度の取り組み	OH23年度の取り組み
・マナーアップイベント ・トラックドライバーへの情報提供に関する検討	・マナーアップイベント ・路上駐車の解消に関する検討

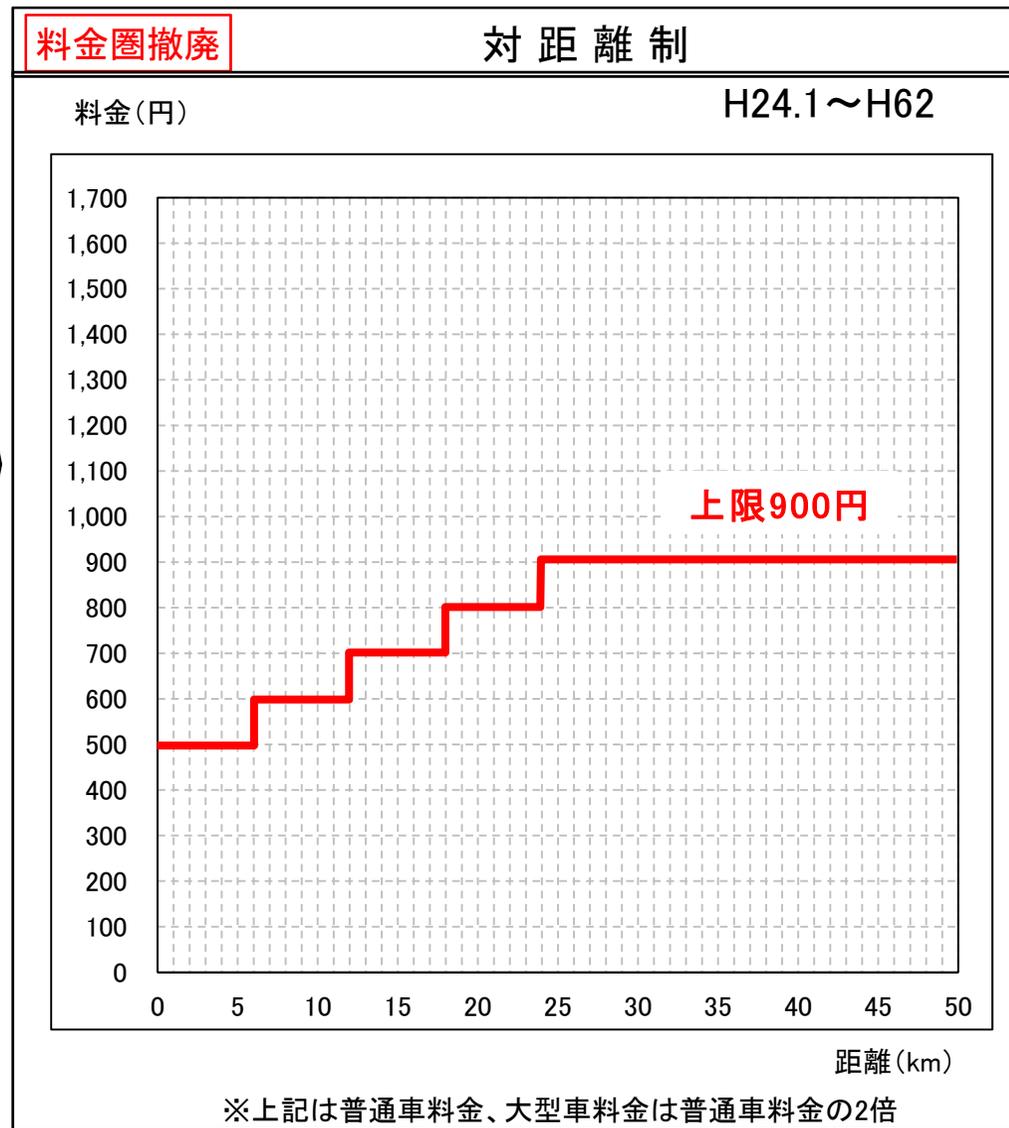
# 阪神高速の新たな料金（阪神圏）

- ・料金圏のない対距離制（500～900円）へ平成24年1月1日（日）午前0時から移行しました。  
 ※現金車は一部端末区間を除き普通車900円、大型車1,800円です。

## 従来の料金



## 新たな料金



# 阪神高速 物流事業者向け割引の拡充（阪神圏）

## 多頻度割引の拡充（阪神圏）

【車両単位割引】

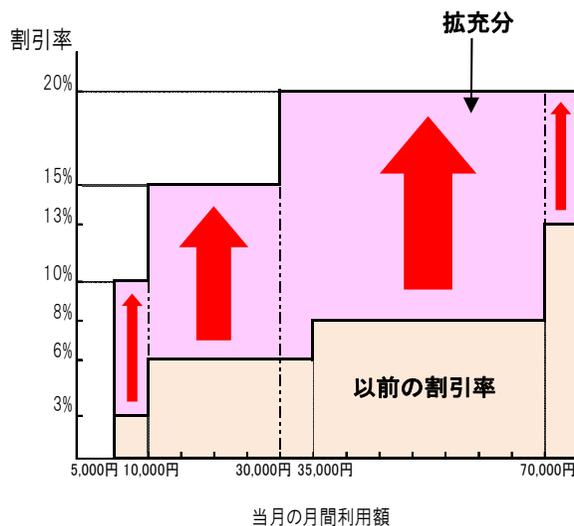
### 目的

事業者が多い多頻度利用に対して、阪神高速の利用頻度に応じた割引を適用することにより、事業用利用者の負担を軽減し、物流の効率化や経済の活性化を図る割引。

### 割引率

現行最大13%割引を最大20%割引に拡充

月間利用額区分 (カード毎)	割引率
5,000円以下の部分	0%
5,000円超～10,000円以下の部分	10%
10,000円超～30,000円以下の部分	15%
30,000円超の部分	20%



### 条件

ETCコーポレートカードの阪神高速の月間利用額が5,000円を超える場合

※当面、平成25年度まで実施

## 大口割引の拡充（阪神圏）

【契約単位割引】

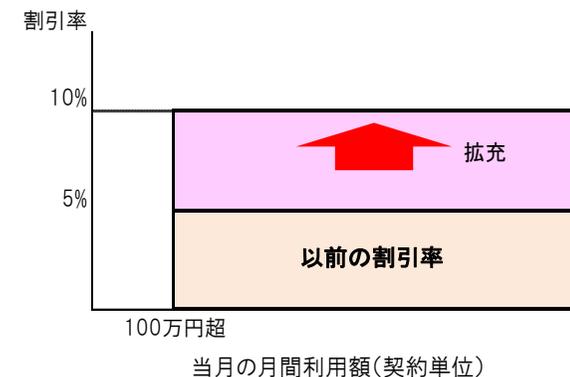
### 目的

コーポレートカード契約者のうち特に大口利用者に対し、月間利用金額に応じて、割り引くことにより、事業用利用者の負担を軽減し、物流の効率化や経済の活性化を図る割引。

### 割引率

現行5%割引を10%割引に拡充

割引率
10%



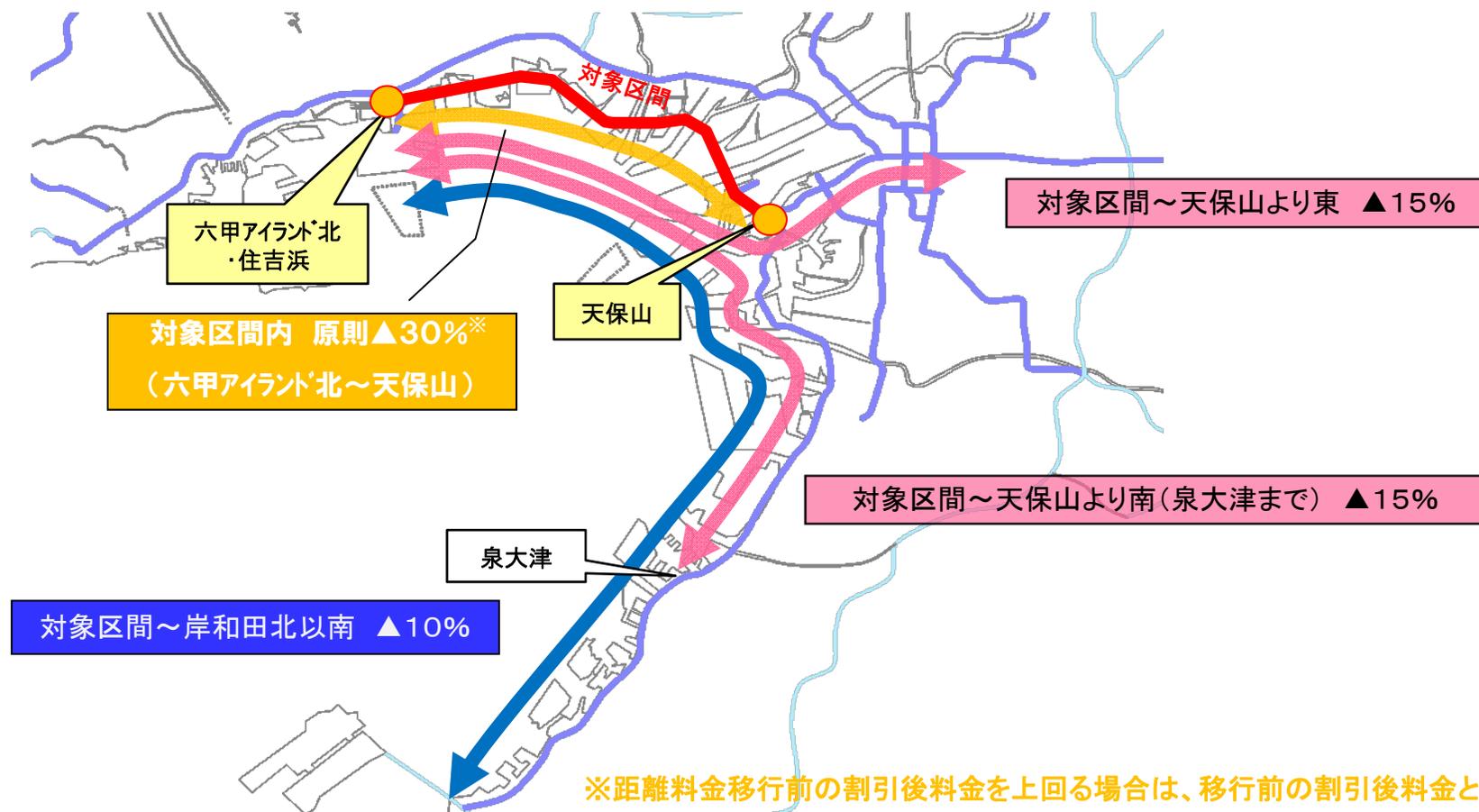
### 条件

ETCコーポレートカードの契約単位で阪神高速の利用月額の総額が100万円を超え、かつ利用者の自動車1台あたりの平均月間利用額が5,000円を超える場合。

※当面、平成25年度まで実施

# 【平成24年1月より】距離料金移行後における阪神高速の環境ロードプライシング

- 3号神戸線から5号湾岸線への誘導を図るため、距離料金移行前の割引率(▲4%~▲30%)を維持するよう割引率を▲10%~▲30%と設定。
- 国道43号からの誘導を図るため、上記で距離料金移行前の環境ロードプライシング割引後料金を上回る場合は、移行前の割引後料金同額に据置。
- 距離料金移行に伴う料金圏廃止、上限料金引き下げとあわせて、環境ロードプライシングによる湾岸線利用が有利に。



# 関西国際空港連絡橋のETC時間帯割引変更

関西国際空港連絡橋の引継ぎと同時に料金を値下げするとともに、ETC車を対象に通勤割引(5割引)、深夜割引(3割引)を実施。

※ 通常料金 ⇒ 《普通車の場合》 移管前:1,500円 → 移管後:800円

加えて、平成23年8月1日0時から新たに各種ETC時間帯割引を変更・追加。

(平成26年3月31日まで実施予定)

## 平成23年8月1日0時から関西国際空港連絡橋に適用されるETC時間帯割引

関西国際空港料金所をそれぞれの割引時間帯にETC無線通信により走行してください。

割引名称	割引率 <sup>※1</sup>	割引時間帯
通勤割引	最大で50%OFF	■6時～9時/17時～20時 (午前・午後それぞれ最初の一回に限り適用) <sup>※2</sup>
深夜割引	最大で50%OFF	■0時～4時
平日夜間割引	最大で30%OFF	■平日 <sup>※3</sup> 20時～0時/4時～6時
平日昼間割引	最大で30%OFF	■平日 <sup>※3</sup> 6時～20時
休日特別割引	最大で50%OFF	■軽自動車等・普通車限定 ■休日 <sup>※3</sup> 終日



関西国際空港連絡橋料金 <sup>※4</sup>						
車種	通常料金	最大で50%OFF			最大で30%OFF	
		通勤割引	深夜割引	休日特別割引	平日昼間割引	平日夜間割引
軽自動車等	600円	300円			400円	
普通車	800円	400円			550円	
中型車	1000円	500円			700円	
大型車	1300円	650円			900円	
特大車	2200円	1100円			1550円	

※1各割引種の料金は24輪25入に1円50円単位の端数処理を行います。  
 ※2通勤割引は、当該道路及びNEXCOの他の高速道路で実施している通勤割引とあわせて、朝夕それぞれ1回限りの適用となります。なお、関空道(泉佐野本線料金所)からの連続走行で、それぞれが通勤割引の条件を満たしている場合は、連続走行としていずれも通勤割引を適用します。  
 ※3[休日]とは土曜日・日曜日・祝日を、「平日」とは休日以外の日をそれぞれとします。休日特別割引についてはその他にも適用日がございます。詳細は弊社HP( [http://www.tokutoku-etc.jp/etc\\_ful/09.html](http://www.tokutoku-etc.jp/etc_ful/09.html) )でご確認ください。  
 ※4従来の回数券・割引券などは一切使用できませんのでご注意ください。

## ■ご利用例

吹田IC → (近畿道・阪和道) → 泉佐野J → (関空道・関空連絡橋) → 関西国際空港ICをETCでご走行の場合(普通車)

料金所	吹田(近畿道)	岸和田本線(阪和道)	泉佐野本線(岸和正和泉-りんくうJ)	関西国際空港(関西国際空港連絡橋)	合計
通常料金	500円	500円	750円	800円	2,550円
1 平日	通過時間: 7:00 割引料金: 500円	通過時間: 7:40 割引料金: 500円	通過時間: 8:00 割引料金: 400円 (通勤割引)	通過時間: 8:10 割引料金: 400円 (通勤割引)	1,800円 ETCご利用で750円おトク
2 平日	通過時間: 12:00 割引料金: 500円	通過時間: 12:40 割引料金: 500円	通過時間: 13:00 割引料金: 550円 (平日昼間割引)	通過時間: 13:10 割引料金: 550円 (平日昼間割引)	2,100円 ETCご利用で450円おトク
3 休日	通過時間: 16:30 割引料金: 350円 (休日特別割引)	通過時間: 17:10 割引料金: 350円 (休日特別割引)	通過時間: 17:30 割引料金: 400円 (休日特別割引)	通過時間: 17:40 割引料金: 400円 (休日特別割引)	1,500円 ETCご利用で1,050円おトク

## ■関空連絡橋へのアクセス



# 高速道路のあり方検討有識者委員会の設置について

「今後の高速道路のあり方 中間とりまとめ」の概要 H23. 12. 9

- <中間とりまとめの基本思想>
- ①強しなやかで国際競争力ある21世紀日本の形成
  - ②総合的な交通体系の中での道路システムの最適化
  - ③持続可能なシステムに向けた公正な負担の実現

## I. ネットワークのあり方

○ ネットワーク再考の基本理念 : **人口減少局面での国土の再編・強化** **国土の信頼性向上**  
[必要な機能] 大都市・中心都市の強化・連携、空港・港湾等アクセス、都市間連絡速度60~80km/h、災害機能

○ 明確なプライオリティに基づく戦略的整備 ~最優先で取り組む2本柱~

### 1) 「日本経済を牽引する拠点地域」として大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化

- ①環状道路など抜本的対策の加速 ②ボトルネック箇所への集中的対策 ③運用改善等の工夫
- ※大都市・ブロック中心都市間は、災害時の相互バックアップのために多重化が必要

### 2) 「繋げてこそそのネットワーク」を改めて認識し脆弱な地域の耐災性を高め、国土を保全するネットワーク機能の早期確保 ⇒ 早期に繋ぐため、新たな整備の考え方を導入

- ①走行性の高い国道の活用や完成2車線の採用 ②簡易ICの増設 ③防災機能の付加

[留意事項] IC アクセス(主要な空港・港湾等)への連絡強化/高速道路と並行する国道などの連携

○ 今後の整備・管理の費用負担の方向性 ~公正で合理的な受益者負担の実現~

・道路整備による受益は広く地域に及ぶことから、高速道路の直接の利用者や自動車ユーザー全般の負担を基本とし、加えて自動車ユーザー以外の主体や便益を共有する地域からも負担

・ミッシングリンク解消: 地方部は税負担による無料整備

大都市部(環状道路)は有料整備を基本

※不足分は事業主体の責任を明確にしつつ税負担も活用

・既設道路の機能強化(車線増設やIC増設等): 高速道路会社の管理区間は利用者負担を基本

※都市高速の更新の際は、まちづくりと一体とするなど思い切った計画も検討

・維持管理: 無料整備区間は税、有料整備区間は利用者負担での対応が基本

## II. 今後の料金制度のあり方

○ 今後の料金制度の基本的な考え方

- ・公正妥当な料金の実現と低減への努力
- ・安定的でシンプルな料金制度の構築
- ・弾力的な料金施策等による交通流動の最適化
- ・債務の確実な償還と将来の更新等への対応

- ・料金制度のあり方: 対距離制を基本とし、水準(料率)は全国で共通/料率を高くする区間でも、他区間と大きな料金差とならないよう留意/交通需要等により料率を変動
- ・料金施策の方向性: 様々な政策課題に対応するため、きめ細やかな料金とすることが妥当  
効果を精査した上で導入し、PDCAサイクルで評価、継続・見直しを検討
- ・更新費用等と償還の扱い: 更新費用等への対応は、厳しい財政状況も踏まえつつ、償還期間延長、償還対象経費の見直し、償還後の継続的な利用者負担を含め、幅広く検討

○ 料金制度にかかる当面の課題

- ・当面の料金割引: 現在の割引内容と効果を検証し、割引目的を一つ一つ明確にした上で整理  
3年後、仮に料金割引を継続するならば、様々な工夫が必要
- ・本四高速の料金: 全国と共通の料金水準を目指し、海峡部も他区間と大きな料金差とならないよう配慮/NEXCOとの将来的な合併に向けて準備が必要/国と地方の出資継続が必要であり、過去の経緯を踏まえつつ、早急に合意形成を図るべき

III. その他 ・道路網体系の再構築 ・PPP/PFIの導入検討 等

# 高速道路の有効活用・機能強化について

「高速道路の有効活用・機能強化に関する計画」に基づき、  
平成21年6月 新規スマートインターチェンジ連結許可  
(滋賀県2箇所、兵庫県1箇所、奈良県1箇所)



＜利便増進計画＞  
●平成21年6月30日連結許可  
全国 : 19箇所  
うち近畿地整 : 4箇所  
●平成23年3月1日連結許可  
全国 : 8箇所  
うち近畿地整 : 0箇所

凡 例		
高規格幹線道路	供用中	——
	事業中	——
	調査中	□□□
IC等	スマートIC	●
	SA・PA	○
	既設・計画	○