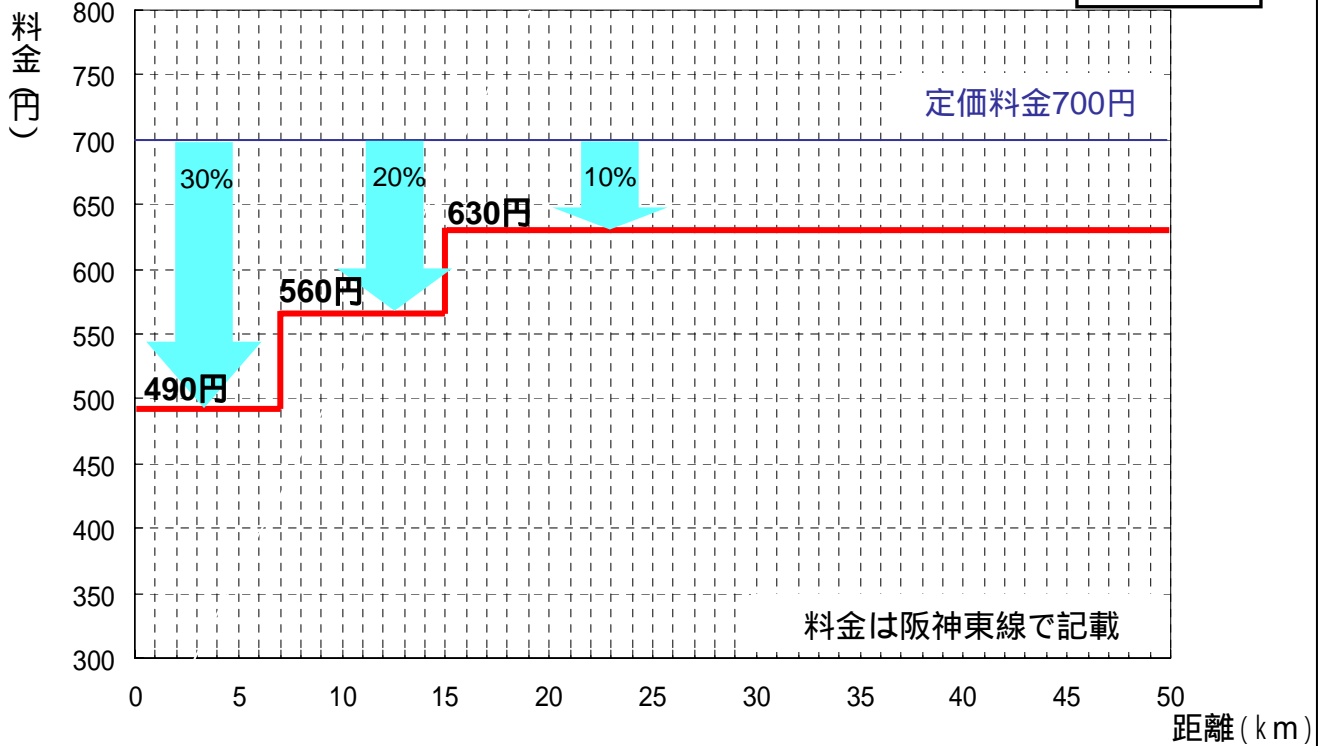


## 【参考】 利用距離に応じて料金を変える社会実験：阪神高速

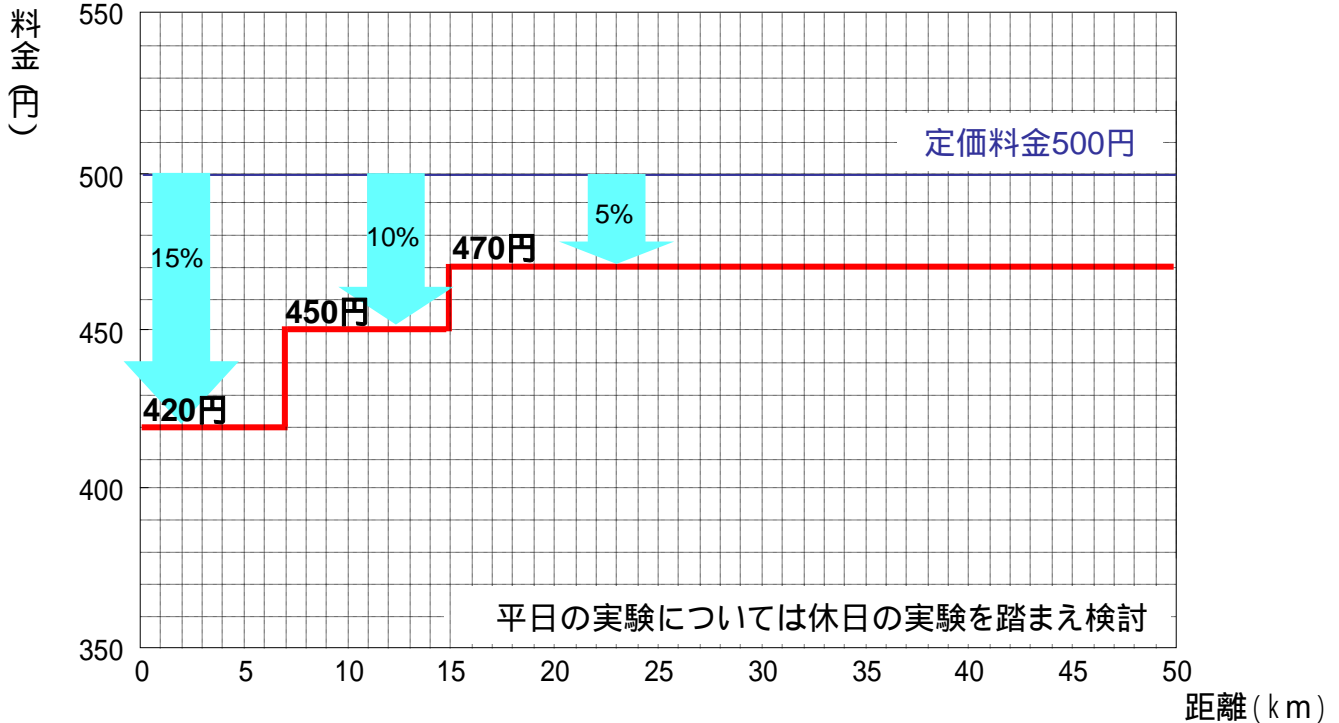
## 阪神高速：土曜・日曜・休日 (H18.12～東線・南線)

実施中



拡充

## 阪神高速：土曜・日曜・休日 (西線)

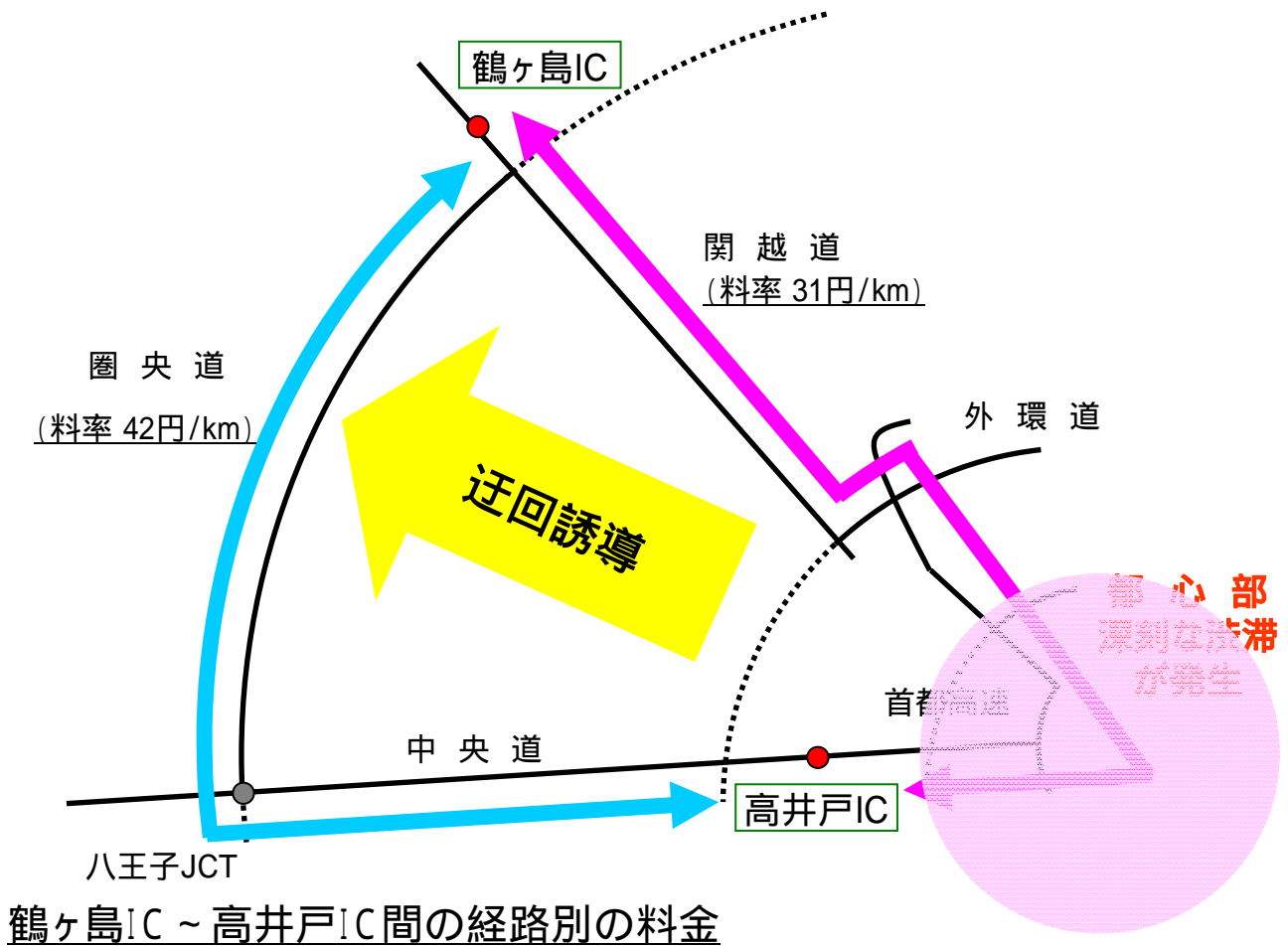


6月24日(日)より実験を開始する予定です。

# 【参考】環状道路の料金割引社会実験(首都圏の環状道路)

現行の料金体系では、都心経由よりも圏央道経由の料金の方が割高な設定。このため、深刻な渋滞を引き起こす都心部の通過交通が十分に環状道路へ迂回しない。

## 実験内容 都心経由から圏央道経由に交通を迂回誘導



### 鶴ヶ島IC ~ 高井戸IC間の経路別の料金

圏央道経由: 77.9km  
2,750円(現行)

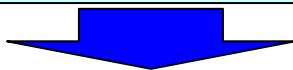
首都高(都心)経由: 70.7km  
2,250円(現行)

迂回誘導を図る  
料金について検討

実験内容の詳細について検討を進め、夏頃から実験を開始する予定です。

# 【参考】環状道路の料金割引社会実験(首都圏の環状道路)

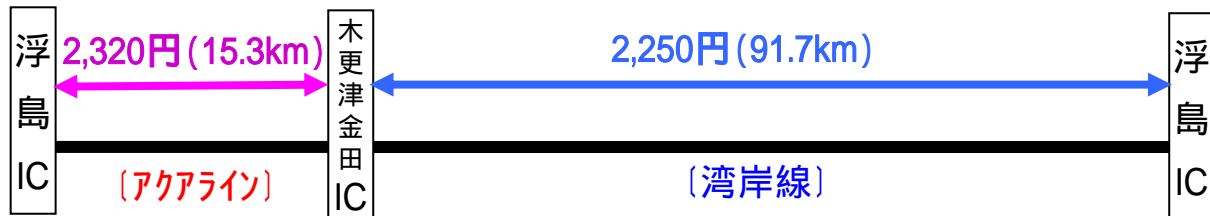
現行の料金体系では、東京湾周辺の交通は湾岸線経由に集中し、一般道を含めて深刻な渋滞が発生。



## 実験内容 湾岸線経由からアクアライン経由に交通を迂回誘導



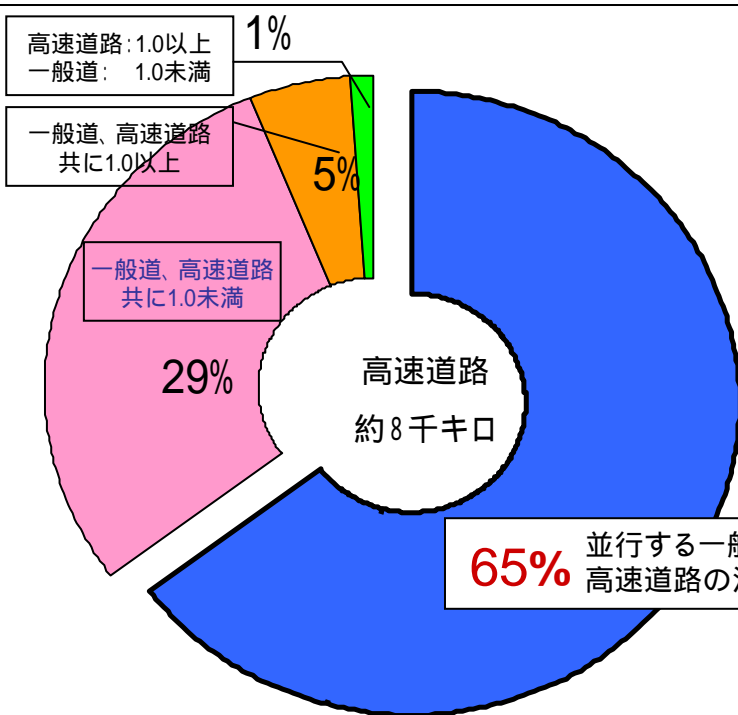
### 現行料金



実験内容の詳細について検討を進め、夏頃から実験を開始する予定です。

上記実験箇所その他、阪神高速西線のネットワーク強化(阪高北神戸線と神戸線の新神戸トンネルを用いた連絡強化)を図るため、北神戸線と新神戸トンネルの連続利用を150円割引する実験を6月24日(日)より開始する予定です。

# 【参考】 地域の高速度道路の現状と課題



高速道路のうち約65%の区間において、並行する一般道が混雑している状況にもかかわらず、高速道路には比較的余裕があるなど高速道路が十分に活用されていない。

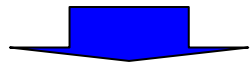
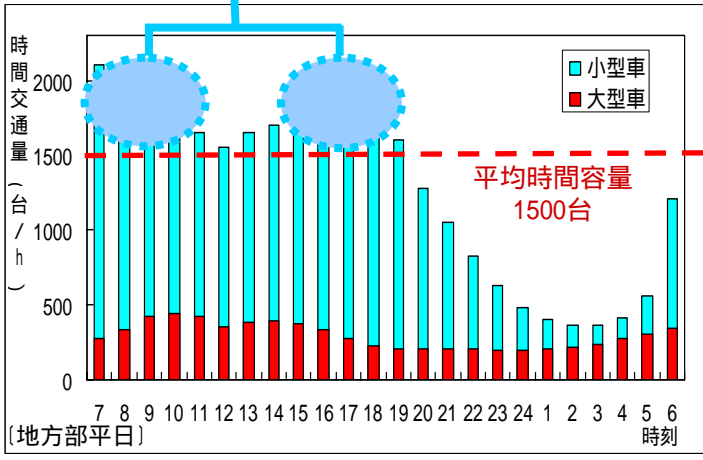
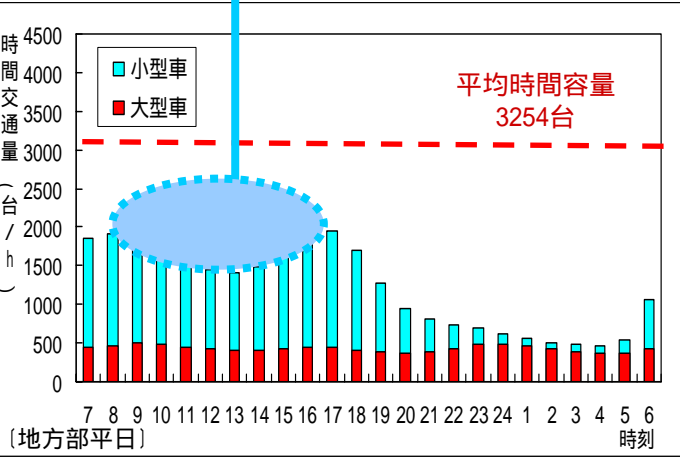
高速道路と一般道の混雑度

「混雑度」とは、交通量を交通容量で除したもの  
・例えば、4車線区間の交通容量は、約4～6万台/日程度

高速道路

## 高速への転換を図る

並行する一般道



各地域における種々の課題に応じた時間帯料金割引の社会実験 (効果的な時間帯設定等)

実験内容の詳細について検討を進め、夏頃から実験を開始する予定です。

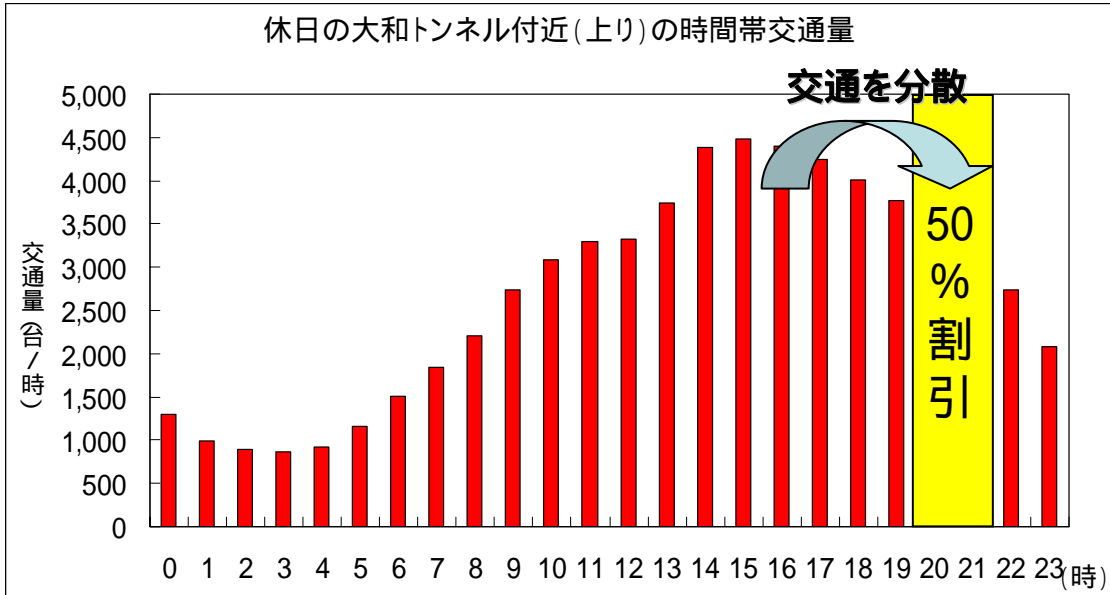
# 【参考】 休日の渋滞ポイントにおける時間帯料金割引の社会実験 大和トンネル(東名)

東名高速道路の大和トンネル付近では、休日夕方の行楽帰りの利用者の交通集中により、ほぼ毎週約18kmの大渋滞が発生

年末年始、お盆等の交通混雑期間を除く日・祝日の平均渋滞長



**実験内容:** 休日に大和トンネル(上り)を通過する交通のうち、20:00～22:00の時間帯に静岡IC～厚木IC間から流入する交通等について5割引を行い、交通分散の効果等を検証。



他3箇所(小仏トンネル(中央道)・花園IC(関越道)・宝塚IC(中国道))でも実施

6月24日(日)より実験を開始する予定です。

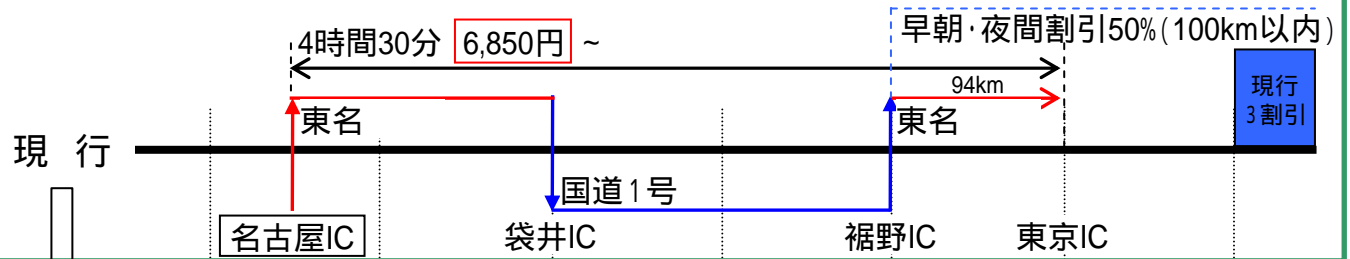


深夜割引が適用されない時間帯を走行する大型車は、途中で一般道に降りる走行があり、一般道の沿道環境への課題が発生。

低廉な輸送時間帯の拡大について、物流効率化の観点からニーズが高い。

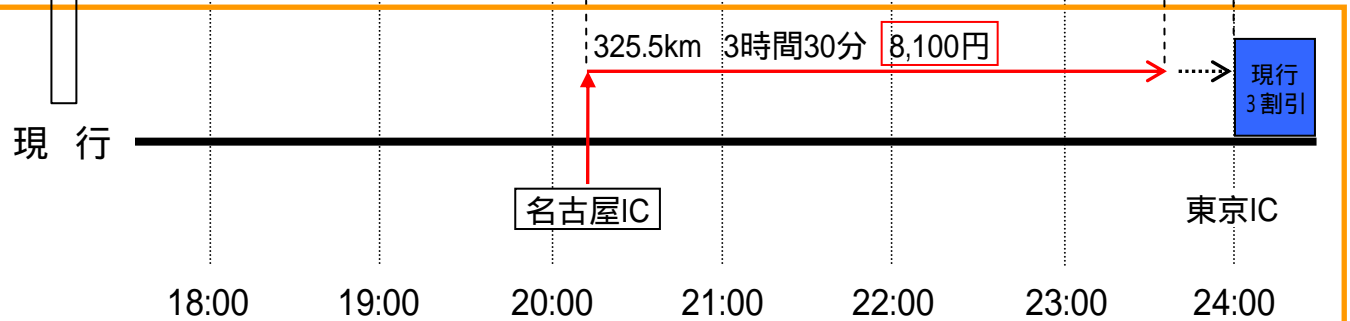
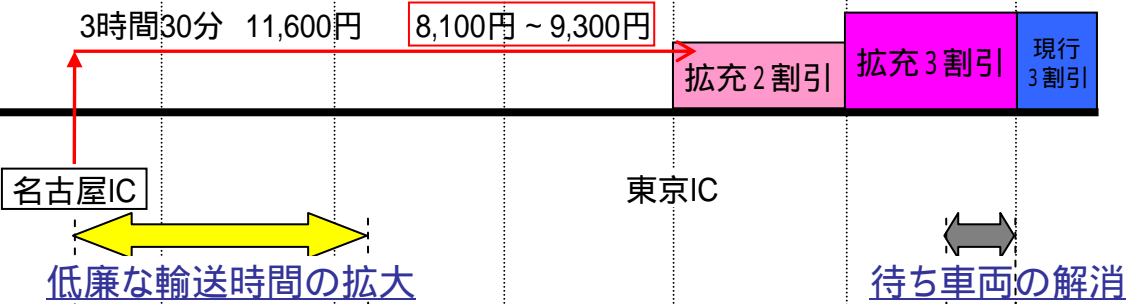
**実験内容:** 東名高速道路・上り(裾野IC～東京IC)を22:00～24:00に到着する交通を対象に、22:00～23:00に2割引、23:00～24:00に3割引を行い、一般道(国道1号)から高速への転換の効果、弾性値等を検証。

**途中で一般道に降りる大型車(10%前後)**



一般道の課題の緩和

実験



**高速を全走行する大型車(90%前後)**

他2箇所(名神高速、東名阪道)でも実施

23:00～24:00: 3割引 6月24日(日)より開始予定。  
 に加えて22:00～23:00: 2割引を拡充 夏頃から開始予定。

# 【参考】本四道路の現状と課題

本四道路では、高速国道に導入されている『深夜割引』が導入されておらず、本州～四国を通行する物流事業者に大きな割高感がある。

## 『深夜割引』の導入状況

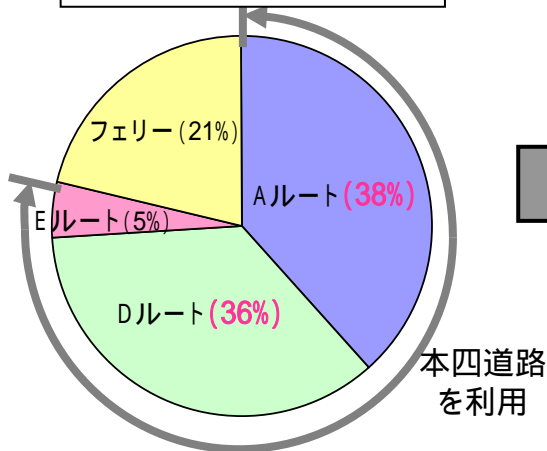
高速国道	0:00～4:00 3割引（民营化時に導入）
本四	<b>割引なし</b>

## 移動経路別の利用シェア

- ・本州～四国間を通行するトラックは、Aルート（約4割）、Dルート（約4割）を利用。
- ・Eルートは、トラック輸送としてあまり利用されていない。

本州～四国間を通行するトラックの移動経路・手段

近畿以东～四国4県を通行する大型車の本四ルート利用シェア



四国の発着県	経由するルート		
	Eルート	Dルート	Aルート
徳島	0%	1%	99%
香川	0%	46%	54%
愛媛	3%	30%	67%
高知	0%	30%	70%

本四道路を利用する大型車の約7割が近畿以东の発着

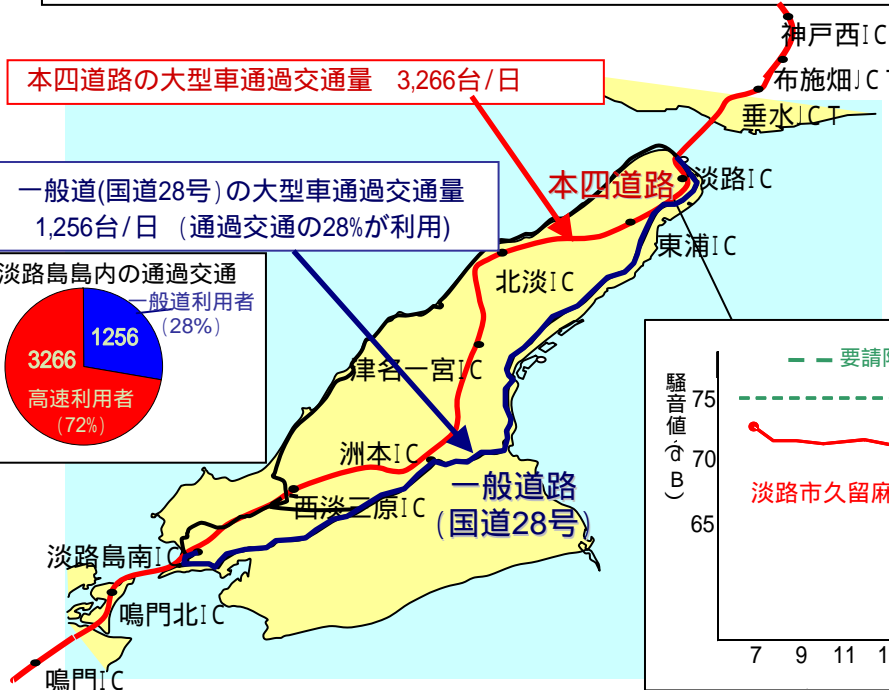
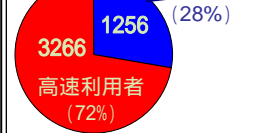
## Aルートにおける深夜の利用状況

淡路島を通過する大型車の約3割が淡路島内で高速道路を降りて一般道を利用。この結果、島内の一般道の沿道では、夜間騒音値が**要請限度を超過**。

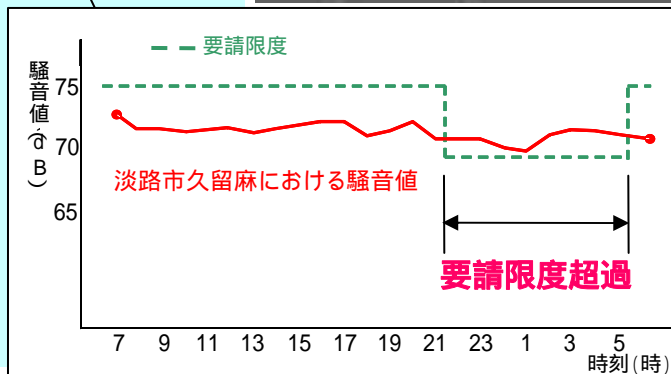
本四道路の大型車通過交通量 3,266台/日

一般道(国道28号)の大型車通過交通量 1,256台/日 (通過交通の28%が利用)

淡路島島内の通過交通



国道28号の交通状況



実験内容の詳細について検討を進め、夏頃から実験を開始する予定です。