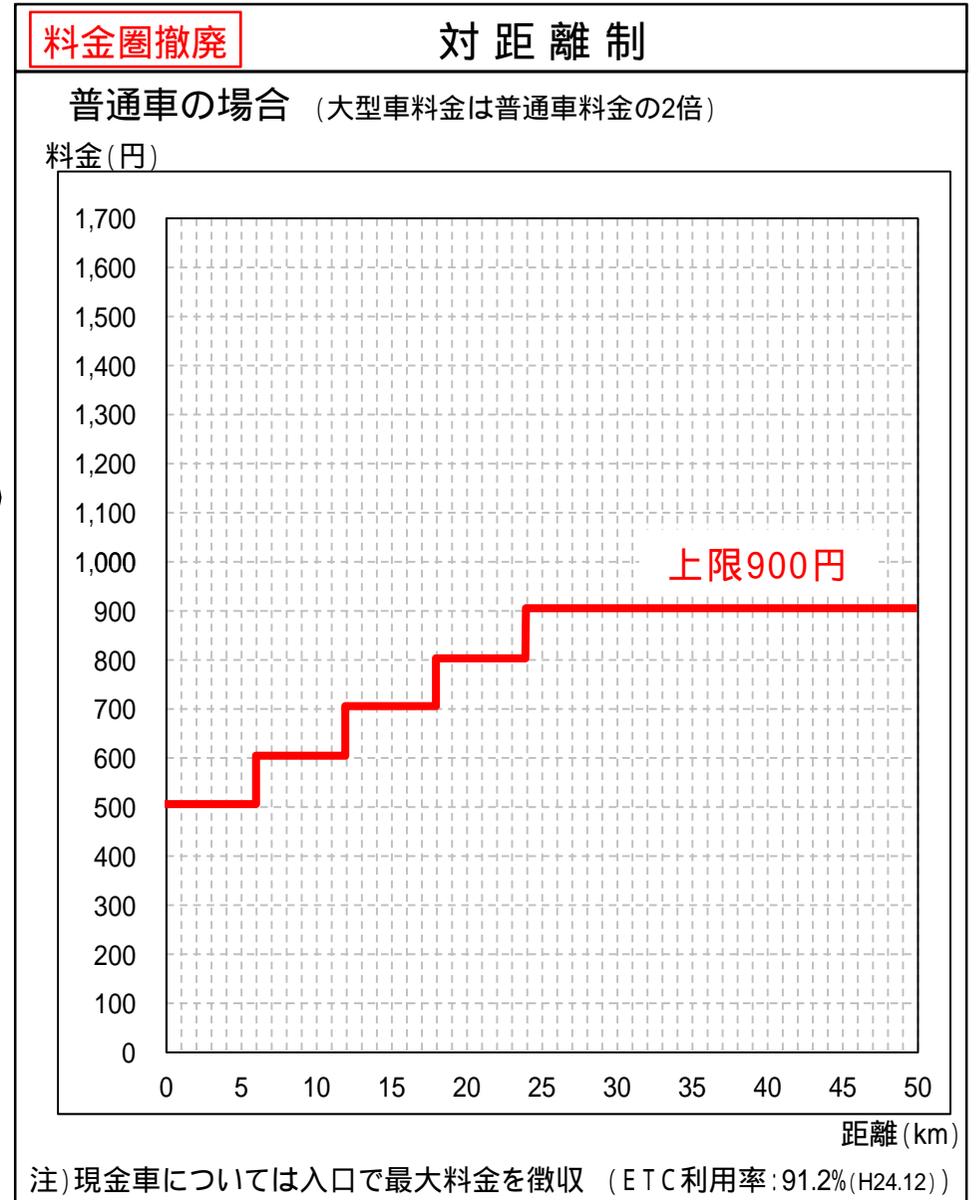
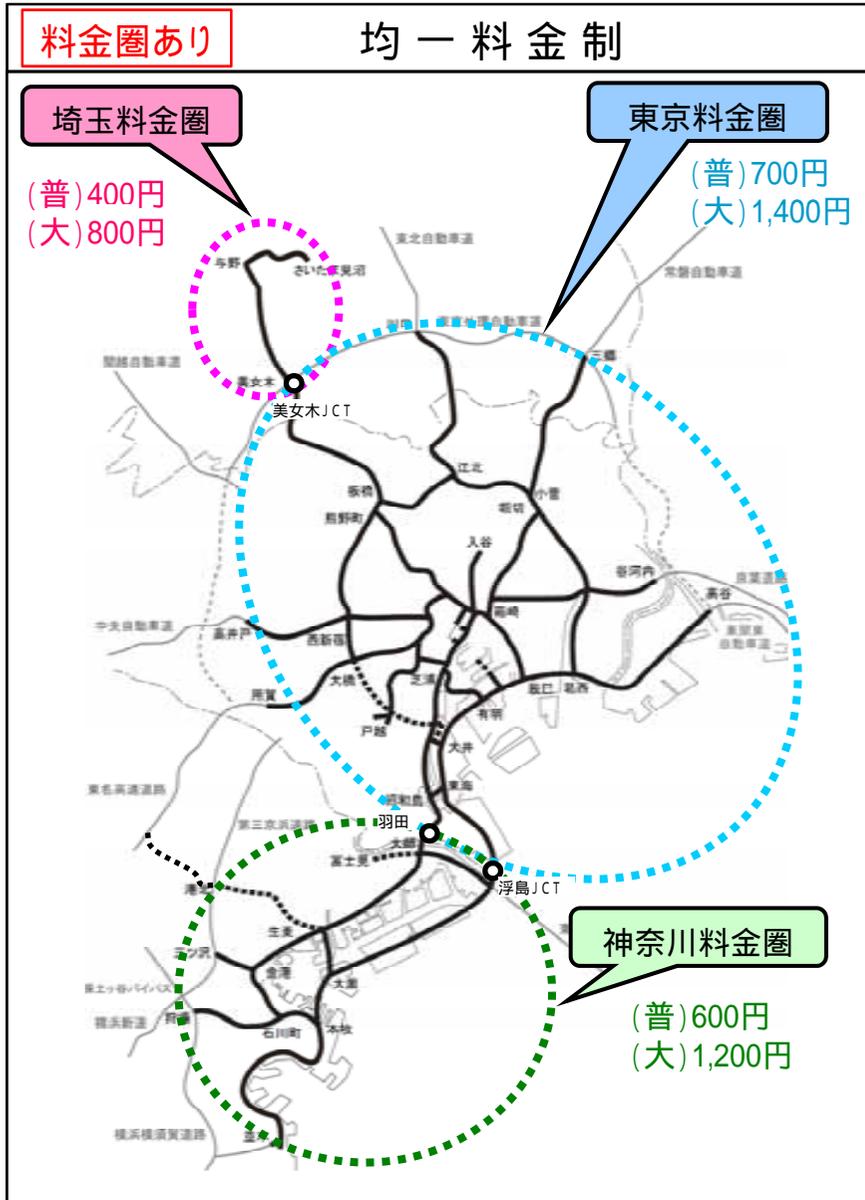


対距離制移行による交通等の変化



会社間を短区間乗り継ぐ場合の
割高感を軽減

NEXCOとの乗継割引

〔6km以下もしくは最初の出入口
まで 100円
(中央道、アクアラインは 200円)〕
中央道均一区間(高井戸～八王子)の
短区間割引を実施(NEXCO中日本)

環状道路や環境負荷が
低減されるルートに誘導

中央環状線迂回利用割引

〔中央環状線を経由する利用 100円〕

環境ロードプライシング割引

対距離制移行による
利用者負担の増を軽減

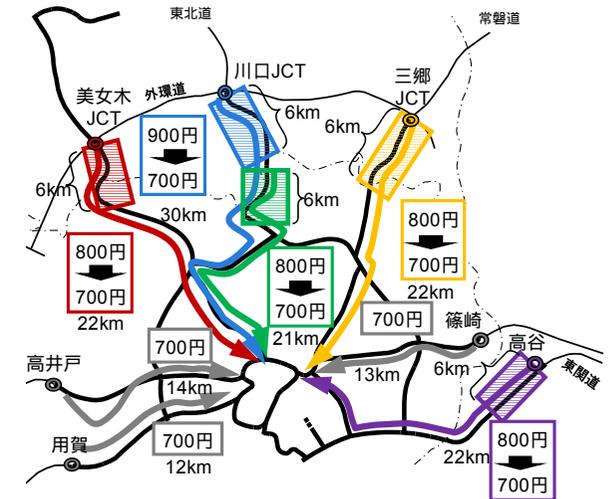
埼玉線内々利用割引

〔内々利用 100円〕

放射道路の端末区間割引

(放射道路の端末から、都心環状線内は均一料金以下に統一)

(割引例)



(個別路線割引)

羽田空港アクセス割引

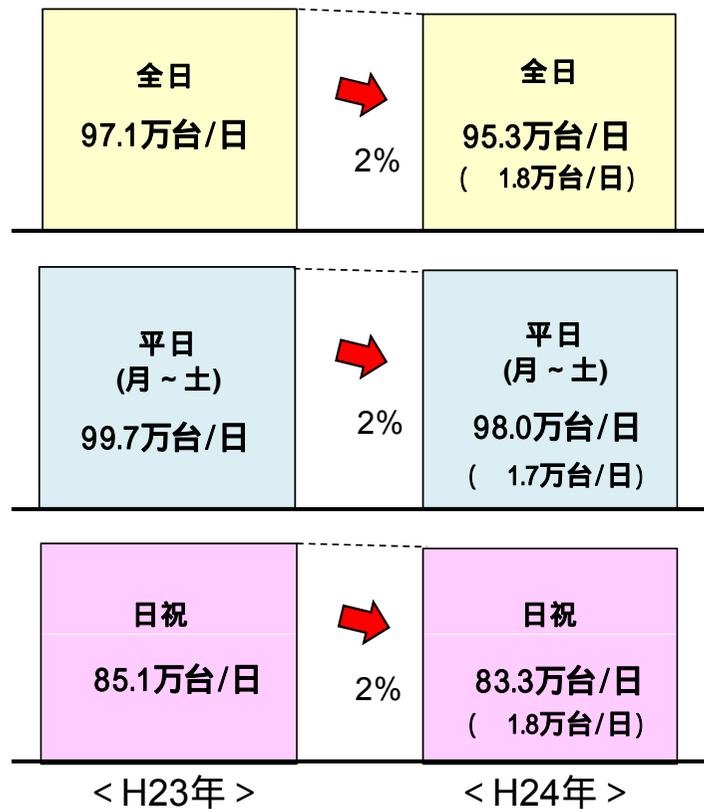
〔空港中央、湾岸環八を利用する場合、
羽田空港アクセスの4出入口
(空港中央、湾岸環八、羽田、空港西)までの
最低料金を適用〕

対距離制移行後の交通量の状況

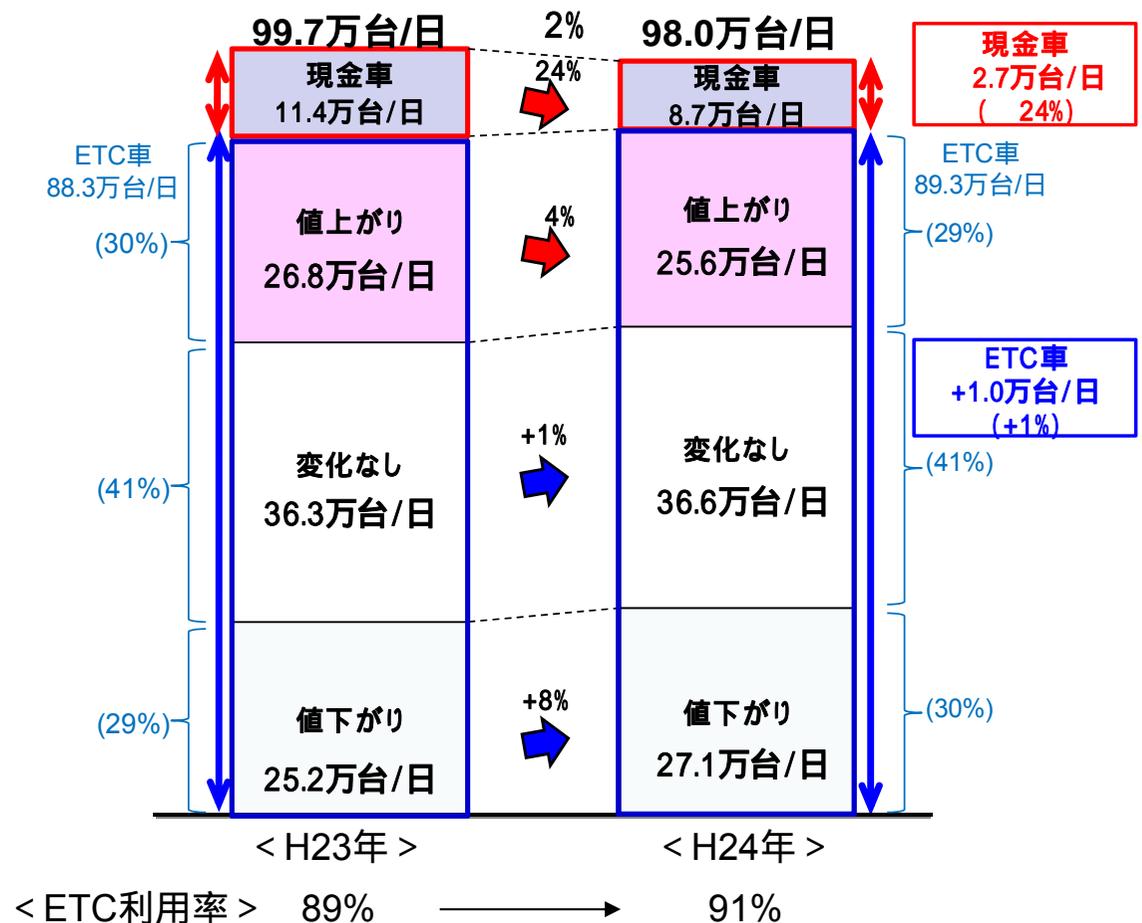
[首都高速]

- ・対距離制移行後(H24年)の交通量は、移行前(H23年)と比較して 2%減少
- ・ETC車は全体で+1.0万台/日増加しており、値下がり・値上がりとなる利用がそれぞれ約3割
- ・現金車については、ETC利用への転換に伴う減も含め、 2.7万台/日減少

日平均交通量の変化



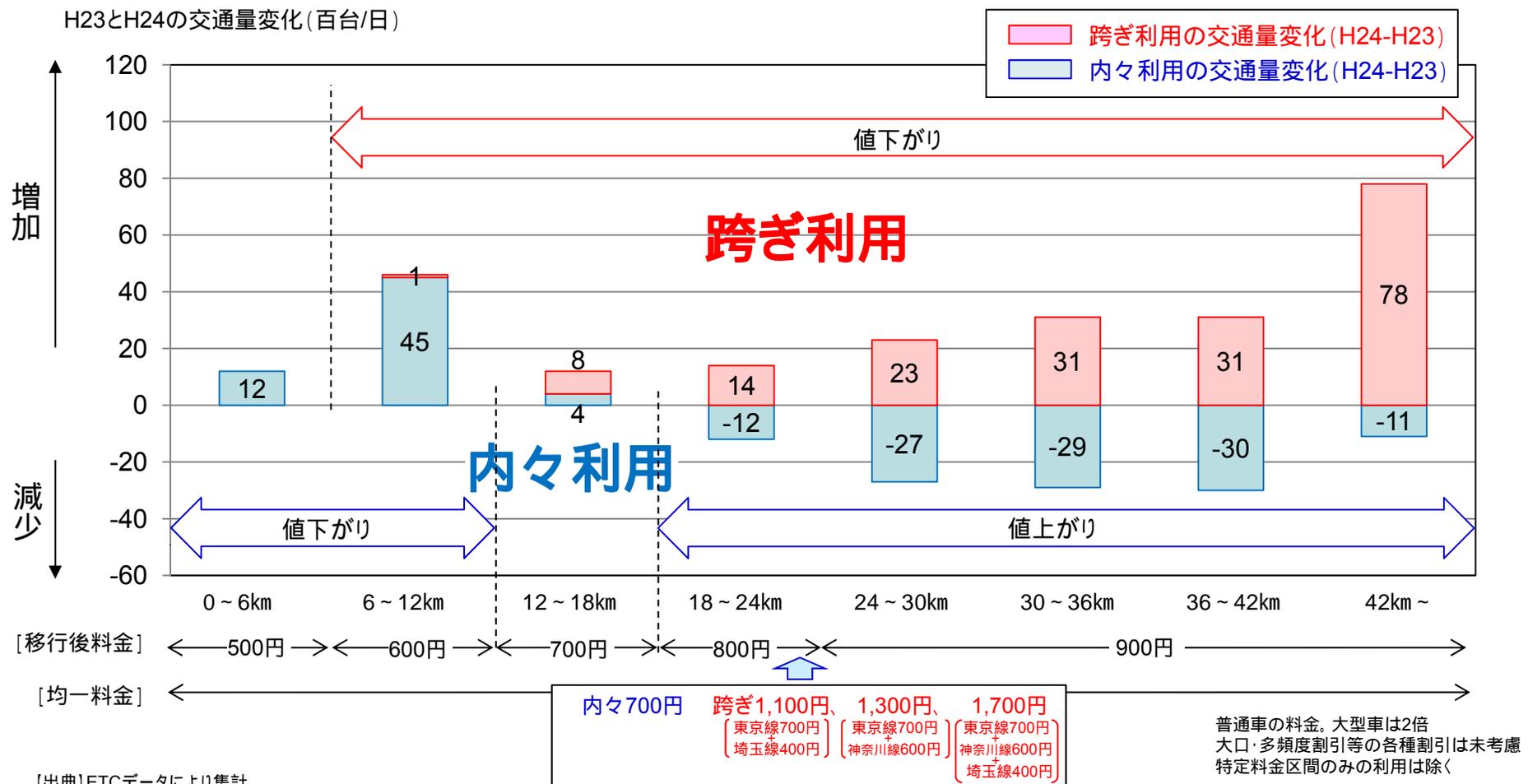
平日平均交通量の値上がり、値下がりによる変化



[出典] ETC車はETCデータ、現金車は営業データにより集計
 (移行前(H23) : 1,2月および6~12月 日平均)
 (移行後(H24) : 1,2月および6~12月 日平均)
 (東日本大震災による影響のため、3~5月を除いて集計)
 (以下、首都高速に関する集計に共通)

- ・短距離利用については値下がりとなり、交通量が増加
- ・長距離利用については、旧料金圏内々利用は値上がりとなり、交通量が減少するものの、料金圏を跨いでの利用は値下がりとなるため、交通量が増加

距離帯別交通量分布の変化(東京線利用 ETC車)



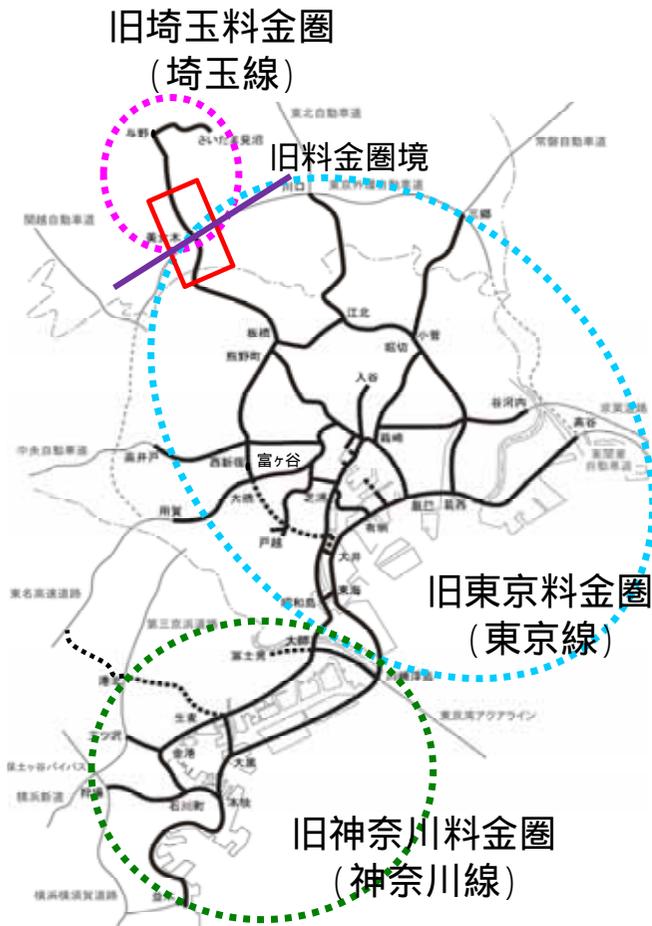
[出典] ETCデータにより集計
 [移行前 (H23)]: 1,2月および6~12月平日(月~土)平均
 [移行後 (H24)]: 1,2月および6~12月平日(月~土)平均

料金圏撤廃による利用の変化 (東京線 - 埼玉線の例)

[首都高速]

- ・料金圏撤廃により、東京線 - 埼玉線を連続利用した場合の料金は低下
- ・これにより料金圏境で降りることなく連続して利用する交通が増加し、首都高速への転換が図られた結果、並行する新大宮バイパスの渋滞が緩和

料金圏撤廃による利用台数の変化

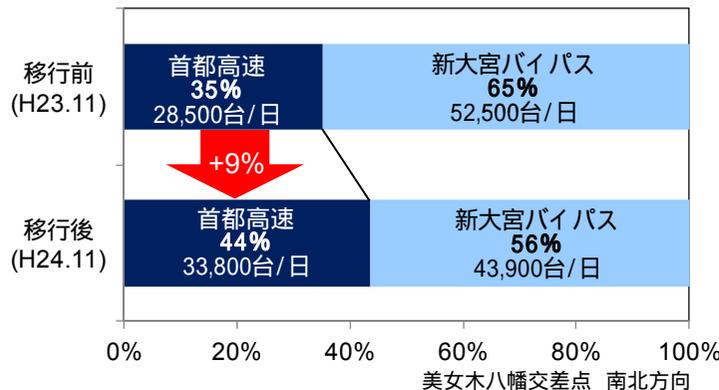


【料金の変化例】

よの とみがや
与野 富ヶ谷 (30.3km)

[移行前] 700円 + 400円 = 1,100円
↓ (東京線) (埼玉線)
[移行後] 900円

【分担率の変化】



【交通状況の変化】



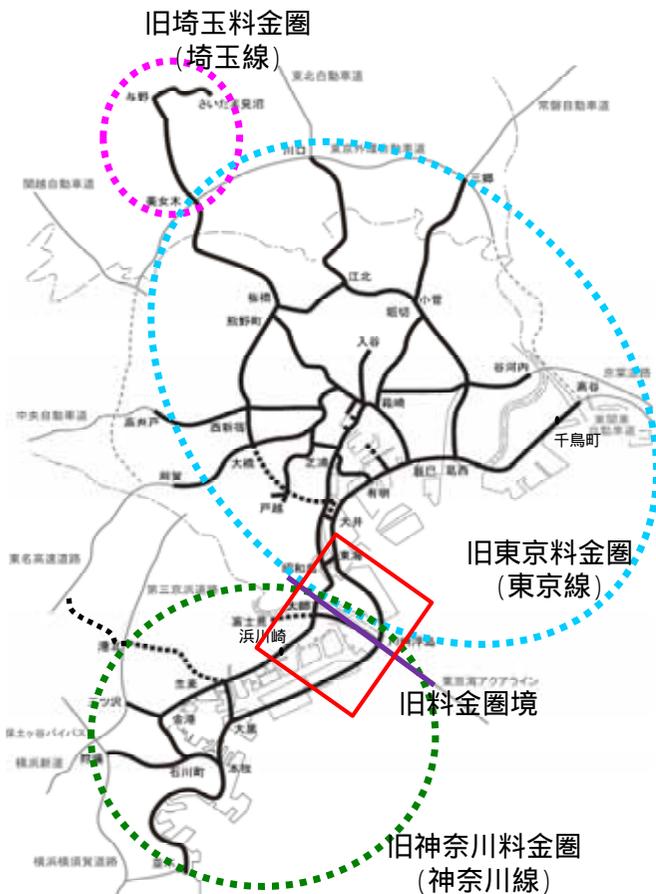
【出典】高速道路は車両感知器データ(平日(月~土)平均)により集計
一般道は実測調査結果(南北に直進する交通量)により集計
[移行前 (H23): 11月9,10,15日平均]
[移行後 (H24): 11月14,15,20日平均]
一般道の所要時間は午前8時台で比較

料金圏撤廃による利用の変化 (東京線 - 神奈川線の例)

[首都高速]

- ・料金圏撤廃により、東京線 - 神奈川線を連続利用した場合の料金は低下
- ・これにより料金圏境で降りることなく連続して利用する交通が増加し、首都高速への転換が図られた結果、並行する産業道路の渋滞が緩和

料金圏撤廃による利用台数の変化



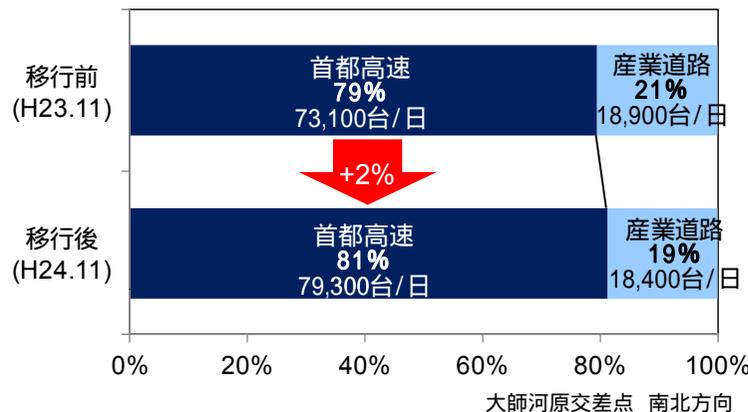
【料金の変化例】

ちどりちょう はまかわさき
千鳥町 浜川崎 (31.6km)

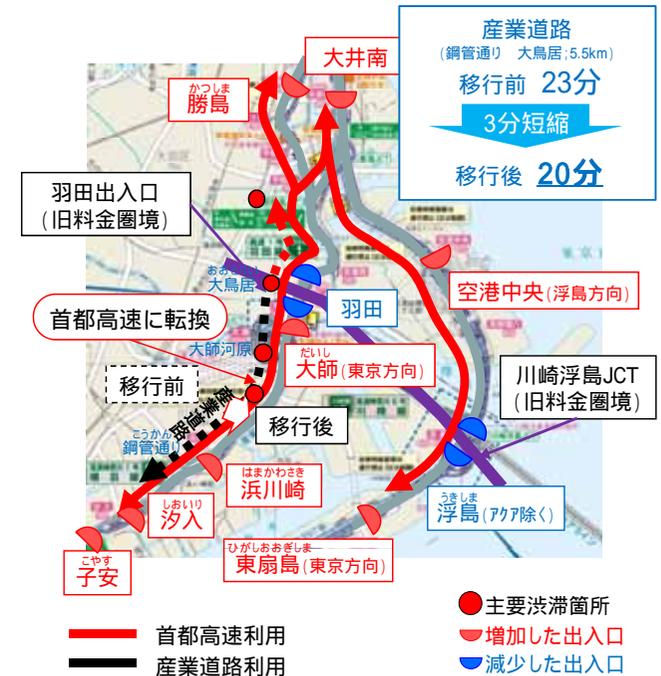
[移行前] 700円 + 600円 = 1,300円
↓ (東京線) (神奈川線)
[移行後] 900円



【分担率の変化】



【交通状況の変化】



[出典] 高速道路は車両感知器データ(平日(月~土)平均)により集計
一般道は実測調査結果(南北に直進する交通量)により集計
[移行前(H23): 11月9,10,15日平均]
[移行後(H24): 11月14,15,20日平均]
一般道の所要時間は午前8時台で比較

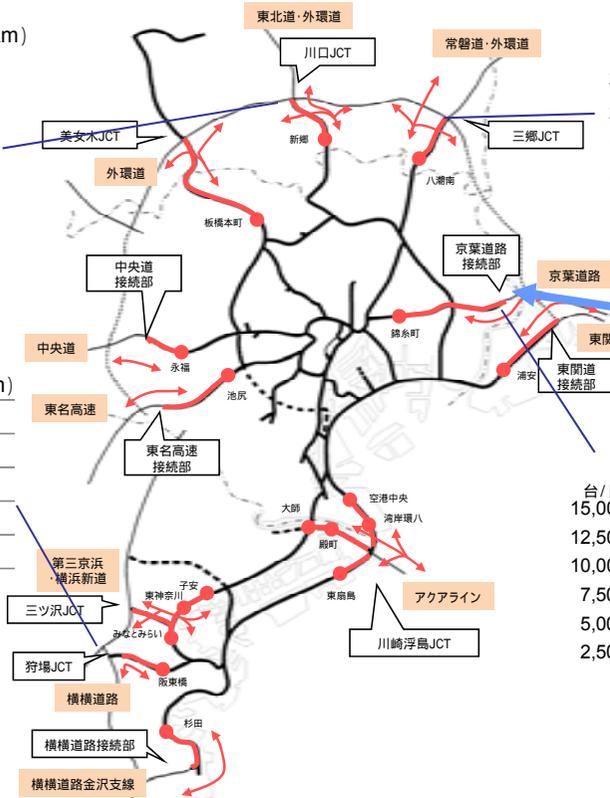
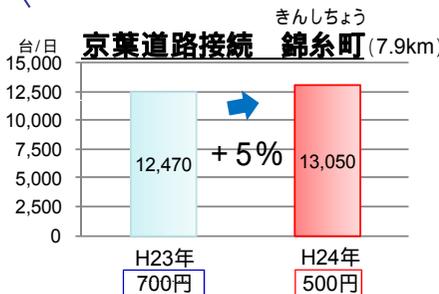
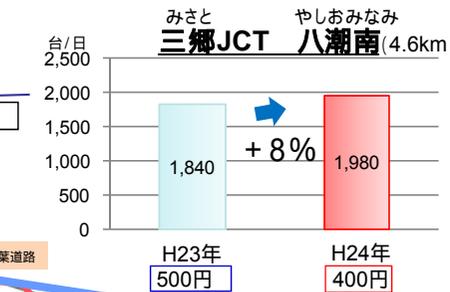
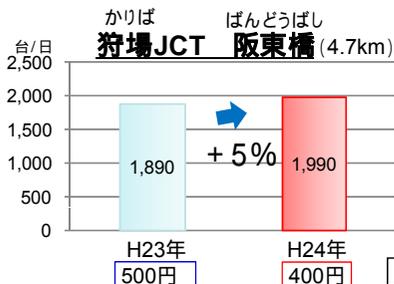
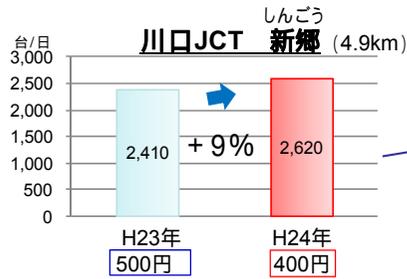
乗継割引による交通の変化

[首都高速]

- ・対距離制移行時に、NEXCOと首都高速を乗り継ぐ交通のうち、首都高速の短区間の乗り継ぎ利用(首都高速利用6km以下または最初の出入口まで)について割引を導入
- ・割引によりNEXCOと首都高速を乗り継ぐ際の割高感が軽減された結果、乗り継ぎ利用する交通が増加
- ・京葉道路接続部では、割引による首都高速への転換により、並行する国道14号の混雑が緩和

会社間乗り継ぎ交通量の変化

首都高速とNEXCOとの連続利用のうち首都高速利用が6km以下または直近の出入口について、100円割引
中央道・アクアラインは、200円割引

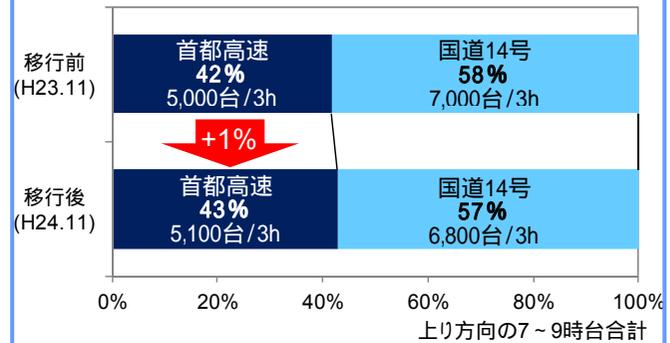


国道14号の交通状況の変化 (京葉道路接続部)



● 主要渋滞箇所
 首都高速利用
 国道14号利用

国道14号 (篠崎 錦糸町駅前; 9.0km)
 移行前 31分
 5分短縮
 移行後 26分
 上り方向の7~9時台平均



[出典] ETCデータにより集計
 [移行前 (H23): 1,2月および6~12月平日 (月~金) 平均]
 [移行後 (H24): 1,2月および6~12月平日 (月~金) 平均]
 特定料金 (対距離制移行に伴い廃止)
 * 普通車の料金。大型車は普通車の2倍

中央環状線迂回利用割引による交通の変化

[首都高速]

- ・首都高速では、都心へ流入する交通を中央環状線に誘導し、都心環状線の渋滞緩和を図るため、中央環状線迂回利用割引を導入
- ・割引の結果、中央環状線の迂回交通が増加

< 中央環状線迂回利用割引 >

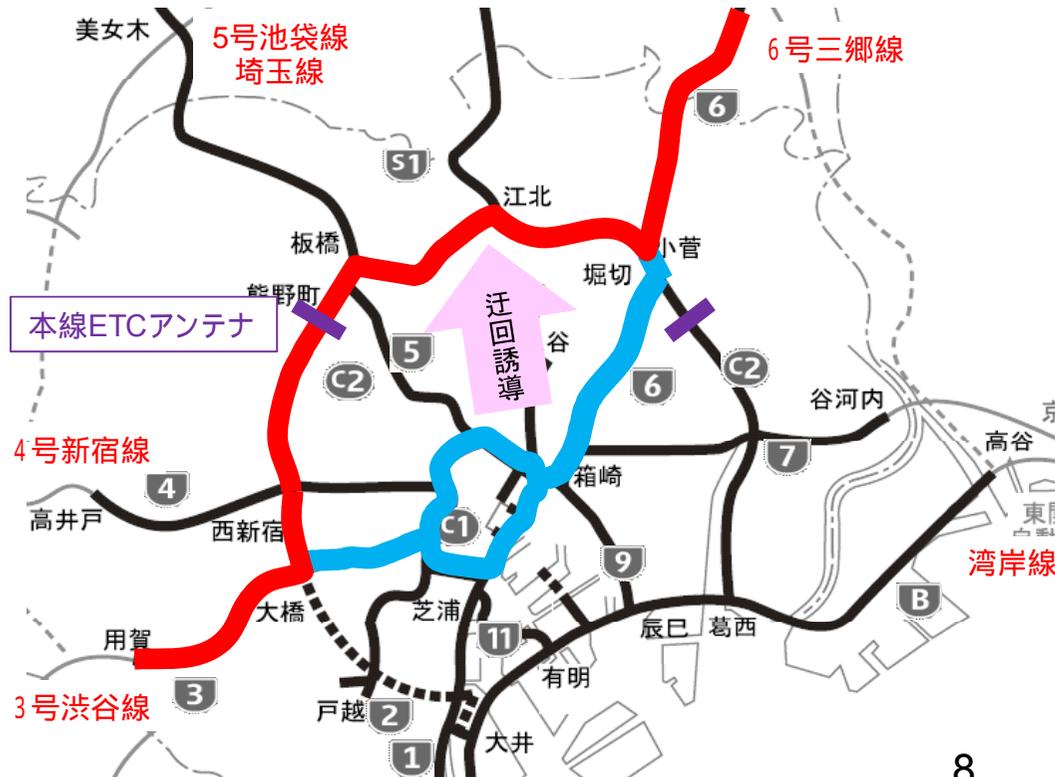
【割引概要】 都心を迂回して中央環状線を利用することで100円引き
普通車の場合。大型車は200円引き

【対象】 ETC車

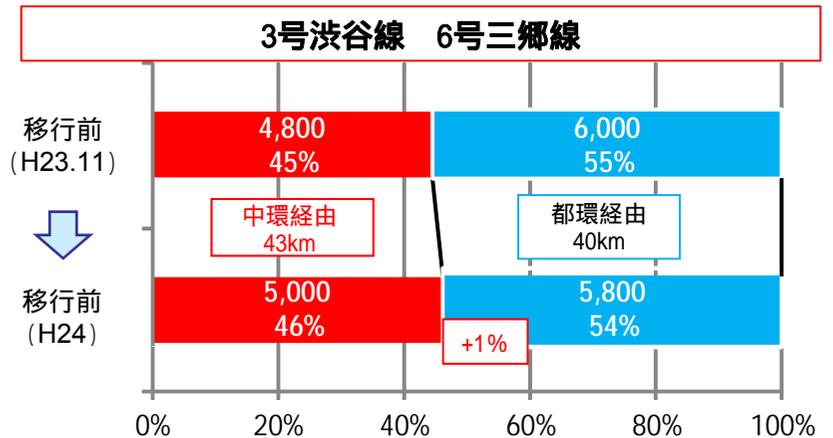
【適用条件】 中央環状線より外側の出入口を利用し、中央環状線を利用した方が都心環状線を利用した場合より遠回りとなる場合

【導入時期】 H24年1月

【対象経路】 3号渋谷線 6号三郷線、3号渋谷線 湾岸線、
(H24時点) 4号新宿線 6号三郷線、4号新宿線 湾岸線、
5号池袋線・埼玉線 湾岸線



< 中央環状線迂回利用割引による交通量の変化 >



【出典】ETCデータにより集計

【移行前 (H23): 11月平日 (月～金) 平均】

【移行後 (H24): 1,2月および6～12月平日 (月～金) 平均】

【移行前 (H23) については、中央環状線の本線上のETCアンテナ整備を踏まえ、H23.11月データを用いた
端数処理の関係で計算が合わない場合がある】

(参考) 環境ロードプライシング割引に関する交通の変化

[首都高速]

- ・環境ロードプライシングについては移行前と同等の割引を維持
- ・料金圏撤廃により、環境ロードプライシング対象区間でも料金が低減し、一般道の大型車が首都高速に転換

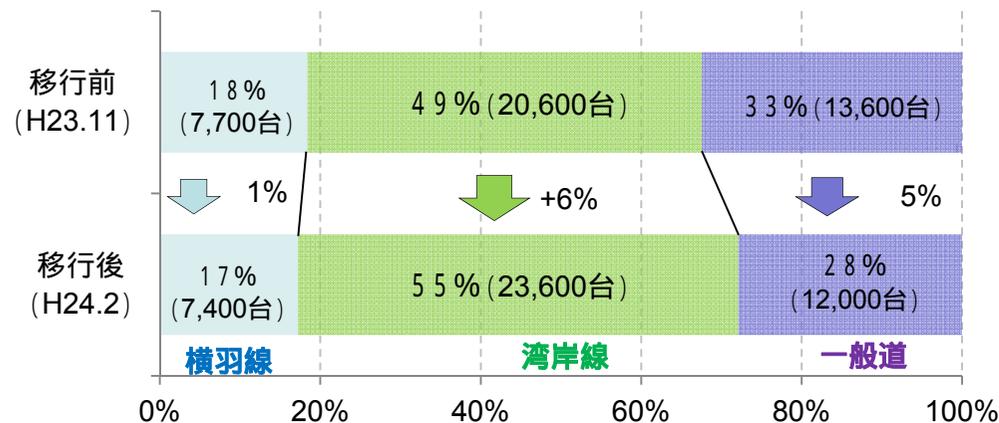
環境ロードプライシング割引の料金例(ETC利用の大型車を対象)

| (例) | ほどがや 保土ヶ谷BP接続 | 大井南 |
|---------------------|--------------------------|-------------------------------------|
| 【環境ロードプライシング】湾岸線ルート | 移行前:2,350円* ₁ | 移行後:1,620円(10%割引) |
| (参考) | 横羽線ルート | 旧料金:2,600円* ₂ 移行後:1,800円 |

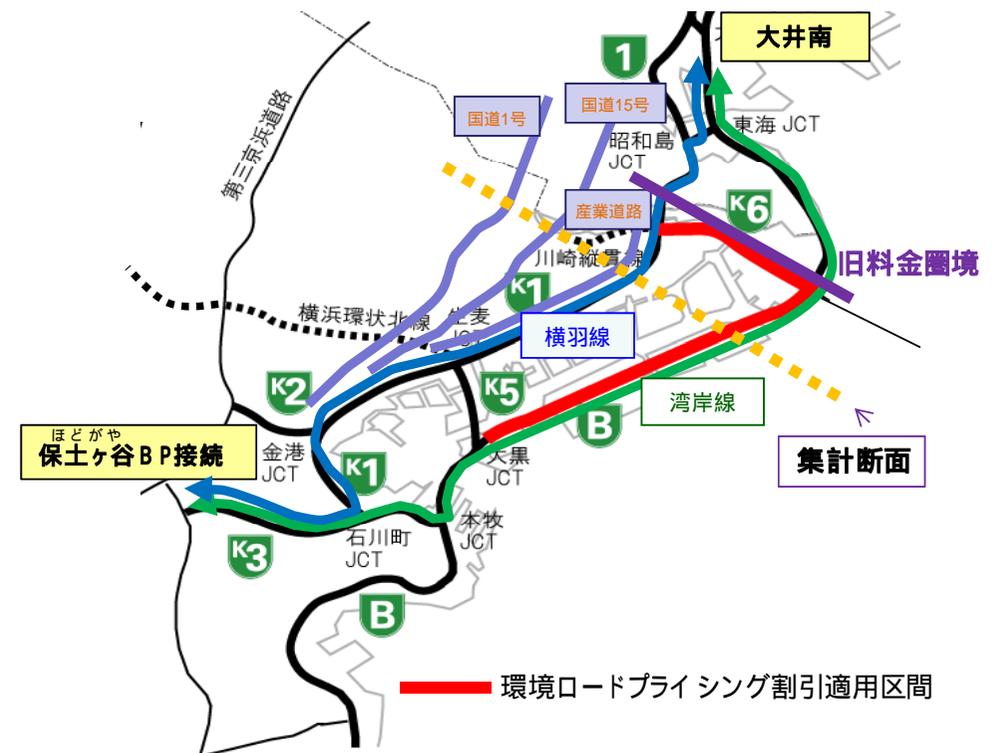
*1 東京線料金(1,400円)+神奈川線料金(1,200円)-環境ロードプライシング割引(250円)

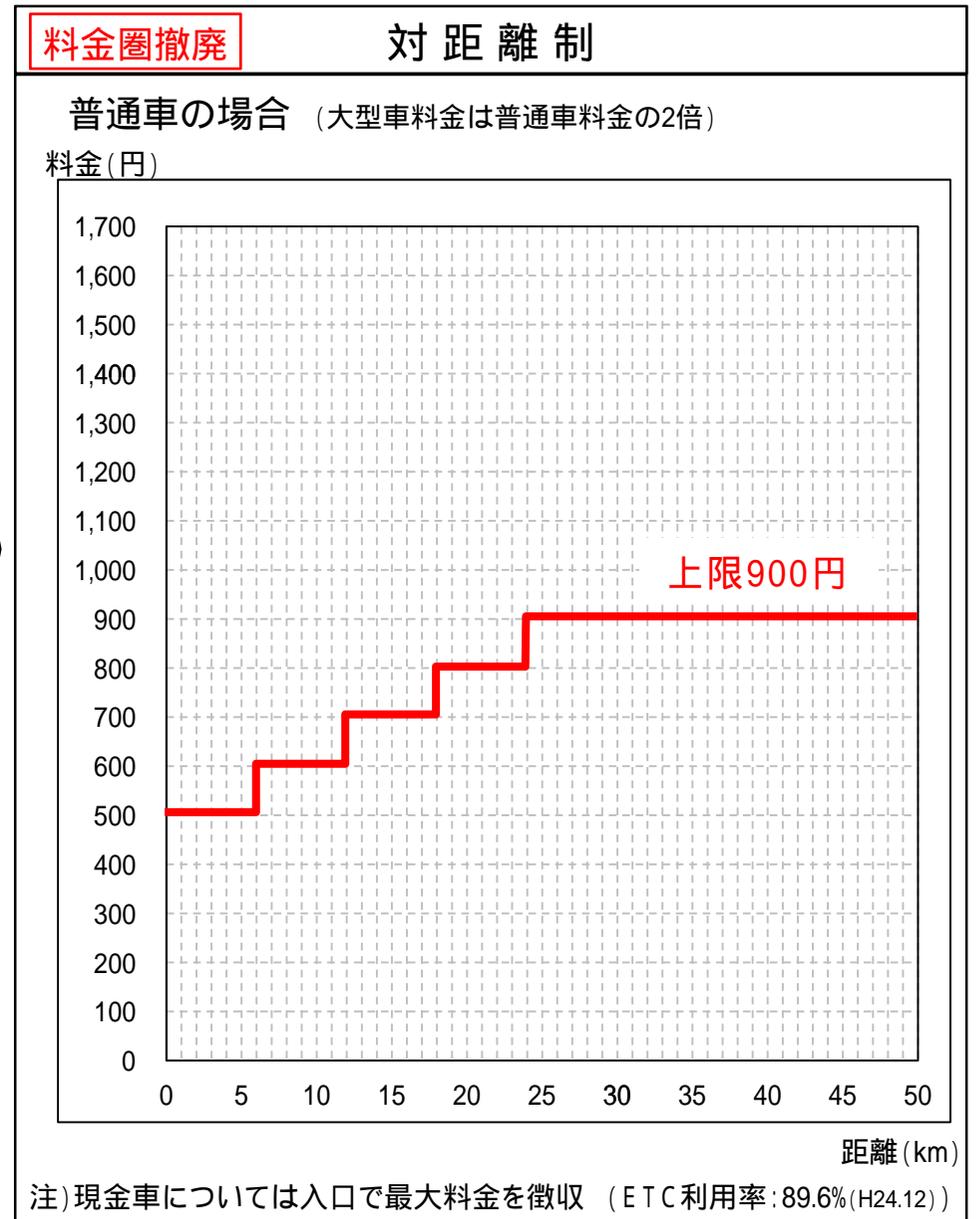
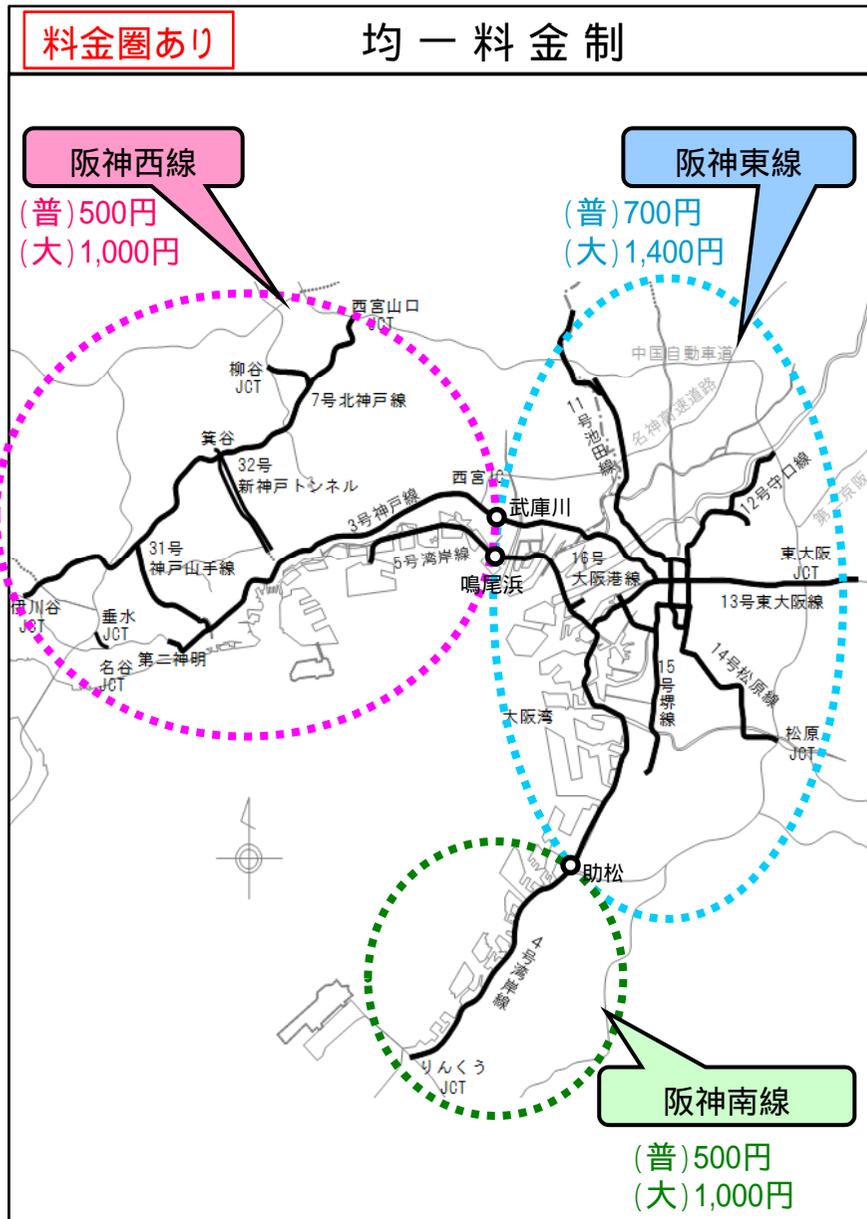
*2 東京線料金(1,400円)+神奈川線料金(1,200円)

首都高速と一般道の分担率(大型車を対象)



【出典】高速道路はETCデータにより集計(大型車交通量)
 [移行前(H23):11月平日(月~金)平均]
 [移行後(H24):2月平日(月~金)平均]
 一般道は交通量調査により集計(料金大型車集計)
 [移行前(H23):11月15日]
 [移行後(H24):2月8日]
 一般道:国道1号、国道15号、産業道路
 端数処理の関係で計算が合わない場合がある





会社間を短区間乗り継ぐ場合の
割高感を軽減

NEXCO・本四との乗継割引

[6km以下の出入口まで 100円]

(個別路線割引)

端末区間割引

池田線300円(通勤時間帯150円)
西大阪線200円(早朝深夜100円)
東大阪線200円

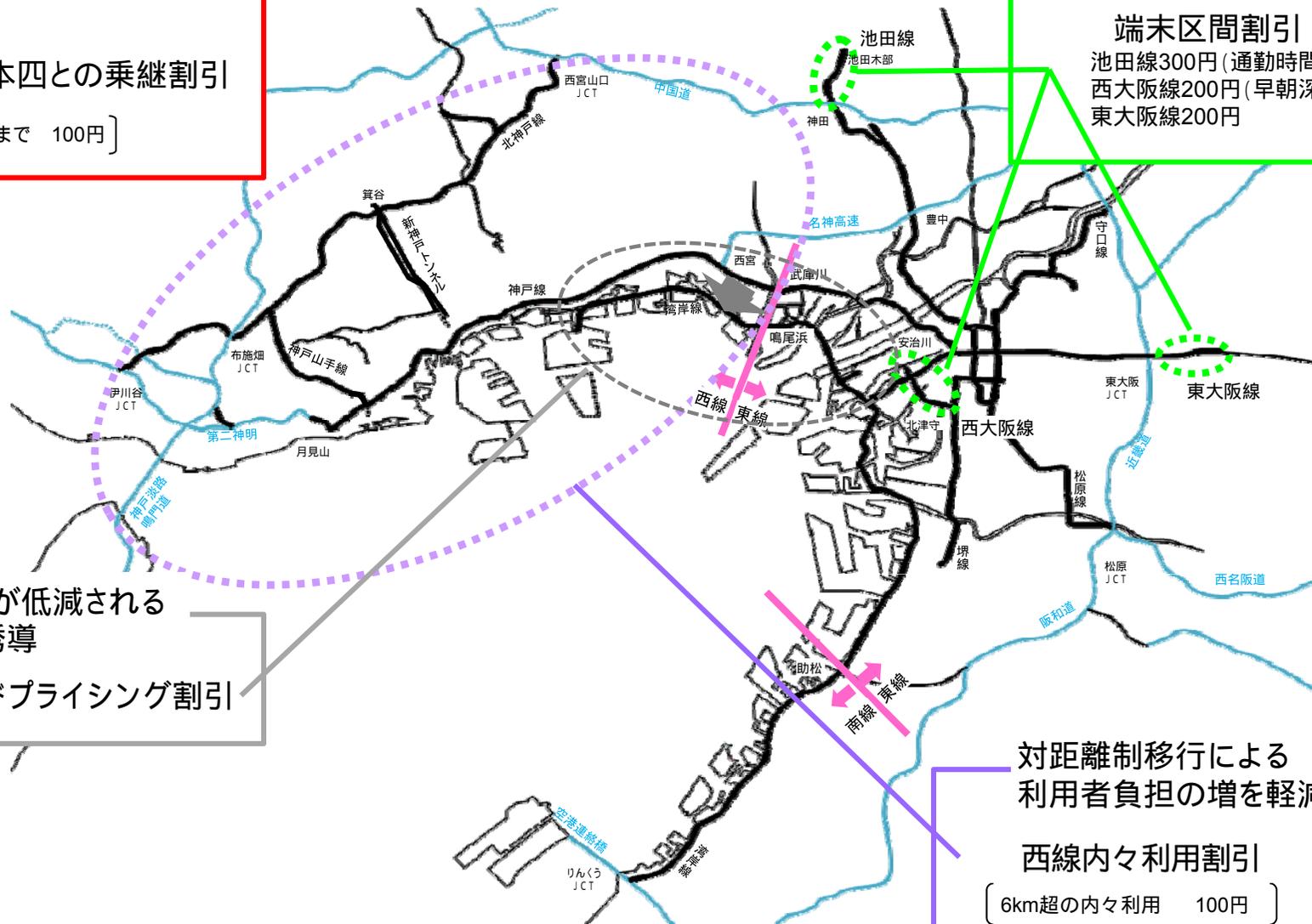
環境負荷が低減される
ルートに誘導

環境ロードプライシング割引

対距離制移行による
利用者負担の増を軽減

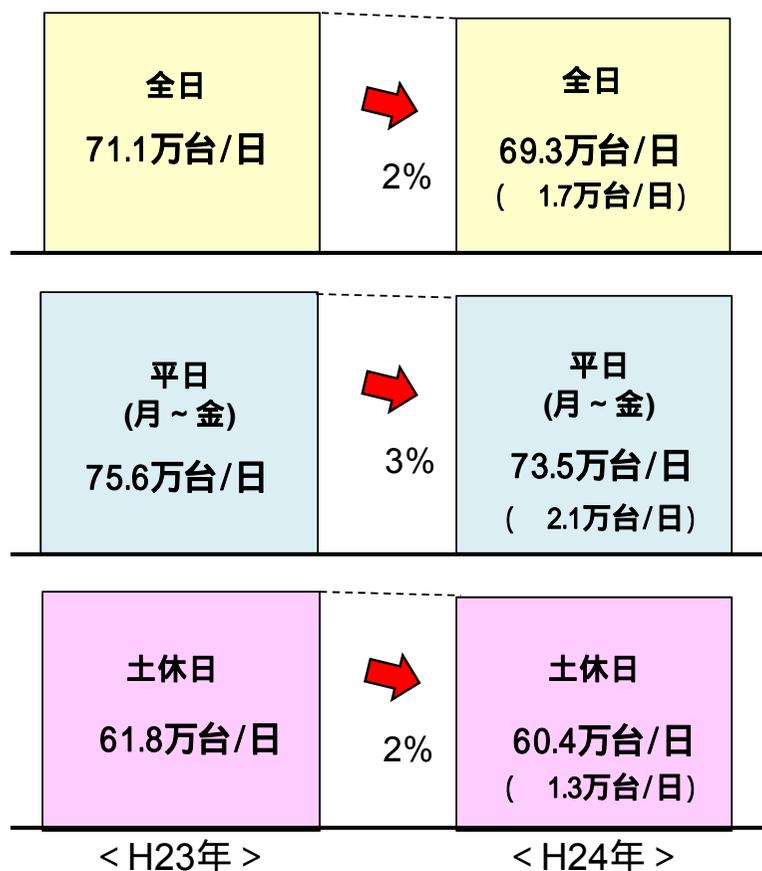
西線内々利用割引

[6km超の内々利用 100円]

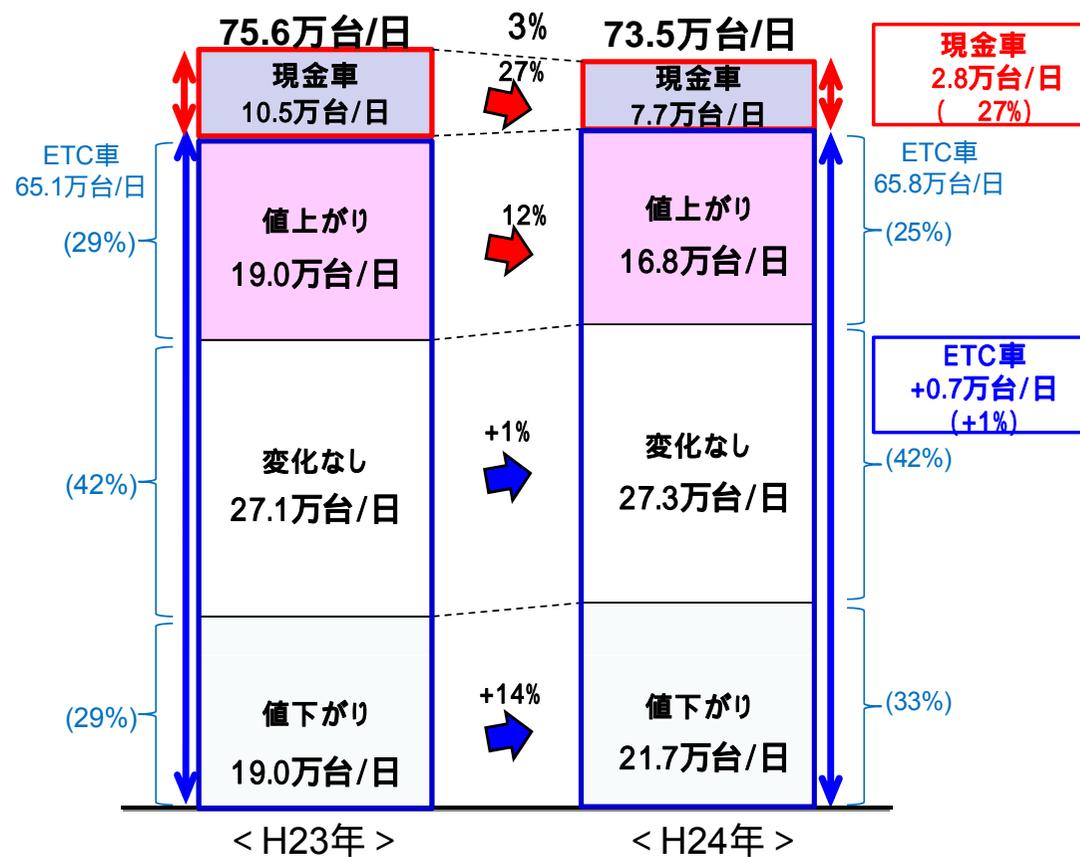


- ・対距離制移行後(H24年)の交通量は、移行前(H23年)と比較して 2%減少
- ・ETC車は全体で+0.7万台/日増加しており、値下がり・値上がりとなる利用がそれぞれ約3割
- ・現金車については、ETC利用への転換に伴う減も含め、 2.8万台/日減少

日平均交通量の変化



平日平均交通量の値上がり、値下がりによる変化



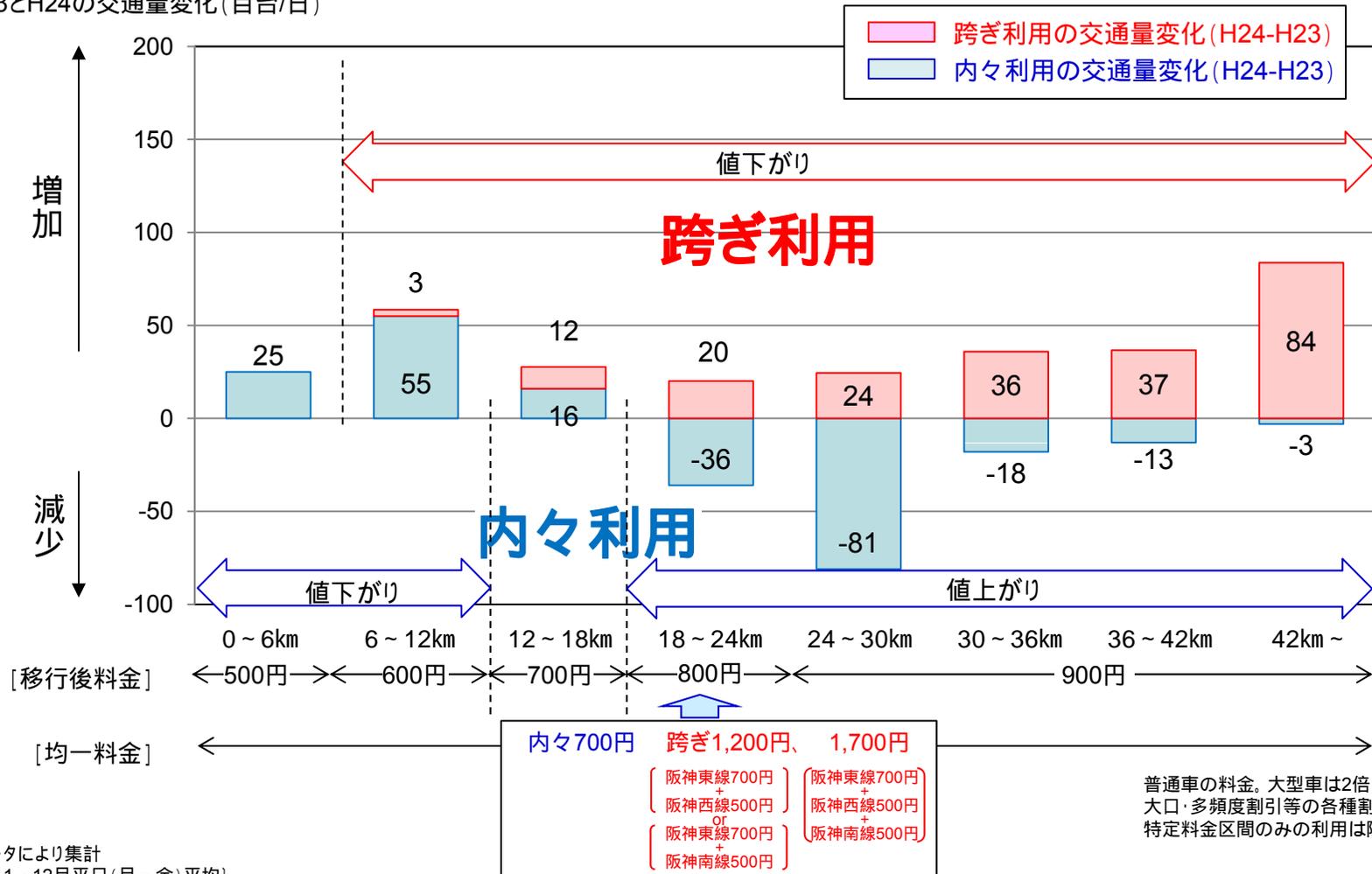
< ETC利用率 > 86% → 89%

[出典] ETC車はETCデータ、現金車は営業データにより集計
 [移行前(H23): 1~12月 日平均]
 [移行後(H24): 1~12月 日平均]
 端数処理の関係で計算が合わない場合がある

- ・短距離利用については値下がりとなり、交通量が増加
- ・長距離利用については、旧料金圏内々利用は値上がりとなり、交通量が減少するものの、料金圏を跨いでの利用は値下がりとなるため、交通量が増加

距離帯別交通量分布の変化(阪神東線利用 ETC車)

H23とH24の交通量変化(百台/日)

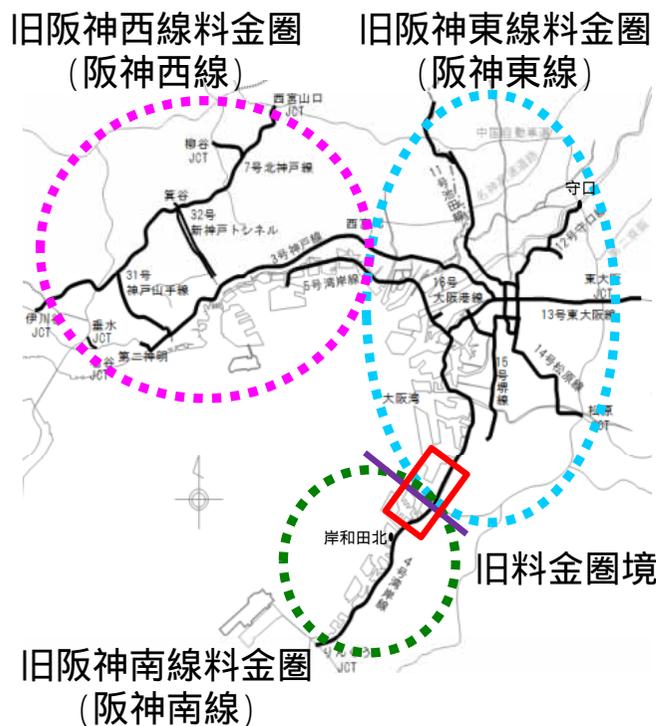


【出典】ETCデータにより集計
 (移行前(H23): 1~12月平日(月~金)平均)
 (移行後(H24): 1~12月平日(月~金)平均)

普通車の料金。大型車は2倍
 大口・多頻度割引等の各種割引は未考慮
 特定料金区間のみの利用は除く

- ・料金圏撤廃により、阪神東線 - 阪神南線を連続利用した場合の料金は低下
- ・これにより料金圏境で降りることなく連続して利用する交通が増加し、阪神高速への転換が図られた結果、並行する大阪臨海線の渋滞が緩和

料金圏撤廃による利用台数の変化

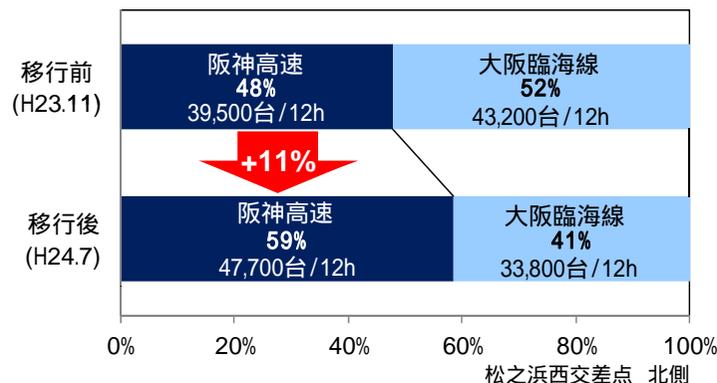


【料金の変化例】

岸和田北 守口 (38.7km)

[移行前] 700円 + 500円 = 1,200円
 ↓ (阪神東線) (阪神南線)
 [移行後] 900円

【分担率の変化】



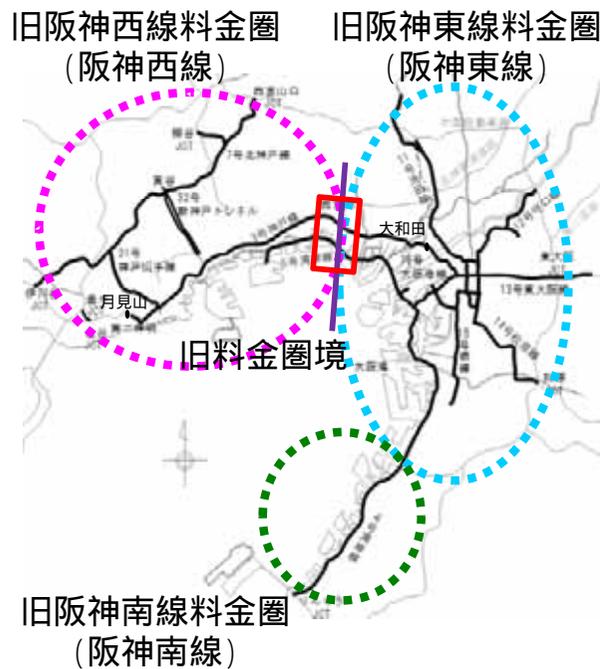
【交通状況の変化】



【出典】高速道路は車両感知器データ(平日(月~金)平均)により集計
 一般道は実測調査結果(南北に直進する交通量)により集計
 [移行前(H23): 11月9日(7:00~19:00)]
 [移行後(H24): 7月18日(7:00~19:00)]
 一般道の所要時間は午後5時台で比較

- ・料金圏撤廃により、阪神東線 - 阪神西線を連続利用した場合の料金は低下
- ・これにより料金圏境で降りることなく連続して利用する交通が増加し、阪神高速への転換が図られた結果、並行する国道43号、国道2号の渋滞が緩和

料金圏撤廃による利用台数の変化

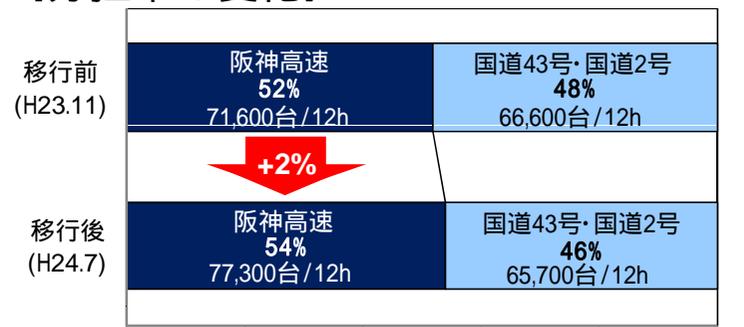


【料金の变化例】

つきみやま おおわだ
月見山 大和田 (34.3km)

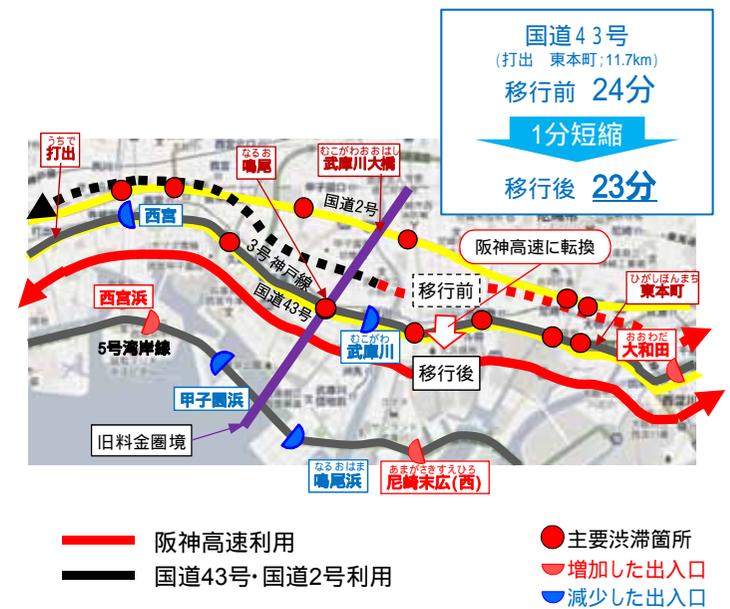
[移行前] 700円 + 500円 = 1,200円
↓ (阪神東線) (阪神西線)
[移行後] 900円

【分担率の変化】



国道43号: 鳴尾交差点 東側
国道2号: 武庫川大橋 断面

【交通状況の変化】



【出典】高速道路は車両感知器データ(平日(月~金)平均)により集計
一般道は実測調査結果(東西に直進する交通量)により集計
[移行前(H23): 11月9日(7:00~19:00)]
[移行後(H24): 7月18日(7:00~19:00)]
一般道の所要時間は午後5時台で比較

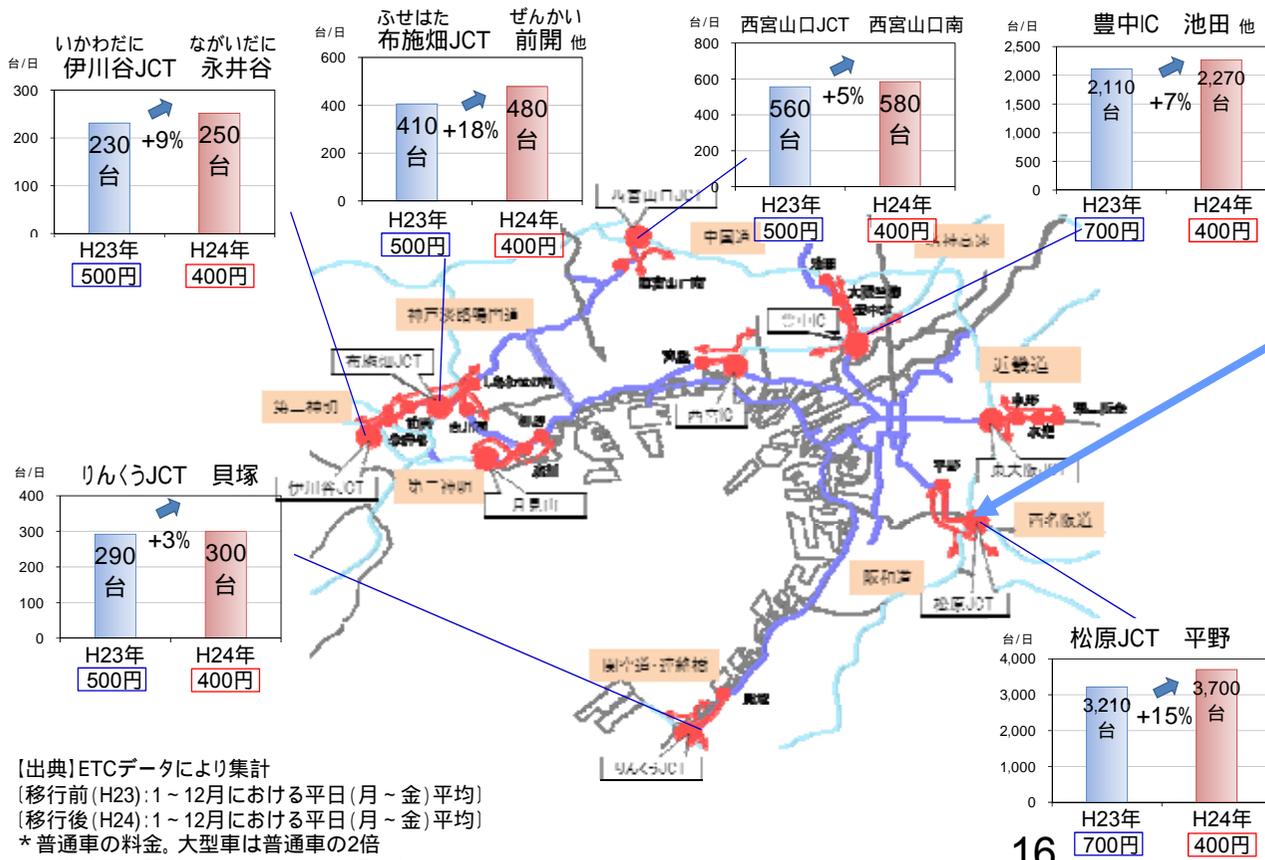
乗継割引による交通の変化

[阪神高速]

- ・対距離制移行時に、NEXCO・本四高速と阪神高速を乗り継ぐ交通のうち、阪神高速の短区間の乗り継ぎ利用（阪神高速利用6km以下または最初の出入口まで）について割引を導入
- ・割引によりNEXCO・本四高速と阪神高速を乗り継ぐ際の割高感が軽減された結果、乗り継ぎ利用する交通が増加
- ・14号松原線では、割引による阪神高速への転換により、並行する国道25号の混雑が緩和

会社間乗り継ぎ交通量の変化

阪神高速とNEXCO・本四高速との連続利用のうち
阪神高速利用が6km以下について、100円割引



国道25号の交通状況の変化 (14号松原線)



【出典】ETCデータにより集計
 【移行前(H23):1~12月における平日(月~金)平均】
 【移行後(H24):1~12月における平日(月~金)平均】
 * 普通車の料金。大型車は普通車の2倍
 端数処理の関係で計算が合わない場合がある

【出典】高速道路は車両感知器データ(平日(月~金)平均)により集計
 一般道は実測調査結果(市内方向に向かう交通量)により集計
 【移行前:平成23年11月9日 移行後:平成24年7月18日】
 一般道の所要時間は上記調査日の民間プローブデータにより集計

(参考) 環境ロードプライシング割引に関する交通の変化

[阪神高速]

- ・環境ロードプライシングについては移行前と同等の割引を維持
- ・料金圏撤廃により、環境ロードプライシング対象区間でも料金が低減し、国道43号の大型車が阪神高速に転換

環境ロードプライシング割引の料金例(ETC利用の大型車を対象)

| | | |
|--|--------------------------|---------------------|
| 【環境ロードプライシング】5号湾岸線(住吉浜 ~ 天保山) すみよしはま てんぼうざん | 移行前: 1,540円 ₁ | 移行後: 1,120円 (30%割引) |
| 【参考】3号神戸線(魚崎 ~ 中之島西) うおざき なかのしまにし | 移行前: 2,400円 ₂ | 移行後: 1,600円 |

- 1 阪神西線料金(1,000円) + 阪神東線料金(1,400円)
- 湾岸線連続利用割引(200円)
- 環境ロードプライシング割引(660円(30%))
- 2 阪神西線料金(1,000円) + 阪神東線料金(1,400円)



【対象データ】
 阪神高速：ETCセンサス大型車通行実績
 国道43号：実測値(近畿地方整備局)
 調査日：移行前 H23.11.9 移行後 H24.7.18
 料金普通車のセンサス大型車で
 環境ロードプライシング適用外の台数を含む

阪神高速と一般道の分担率(大型車を対象)

| ニ崎西宮断面 | | |
|----------------------------|------------------|------------------|
| 国道43号 | 3号神戸線 | 5号湾岸線 |
| H23.11 27% 12,700台/日 | 25% 11,800台/日 | 49% 23,400台/日 |
| H24.7 ↓ 4% | ↓ +0% | ↓ +3% |
| 23% 11,500台/日 | 25% 12,600台/日 | 52% 26,500台/日 |

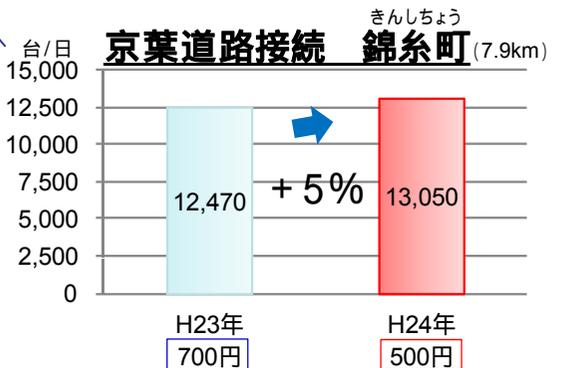
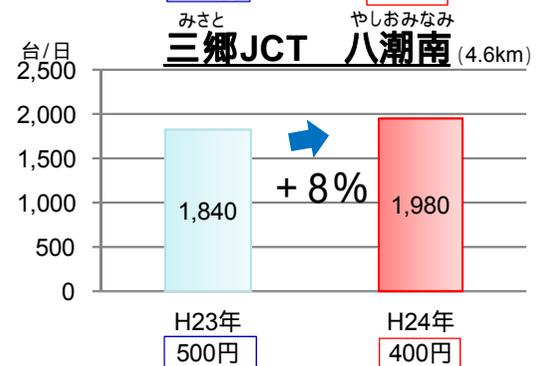
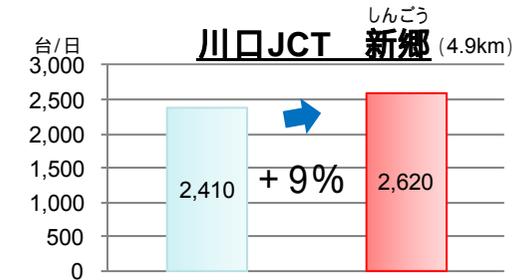
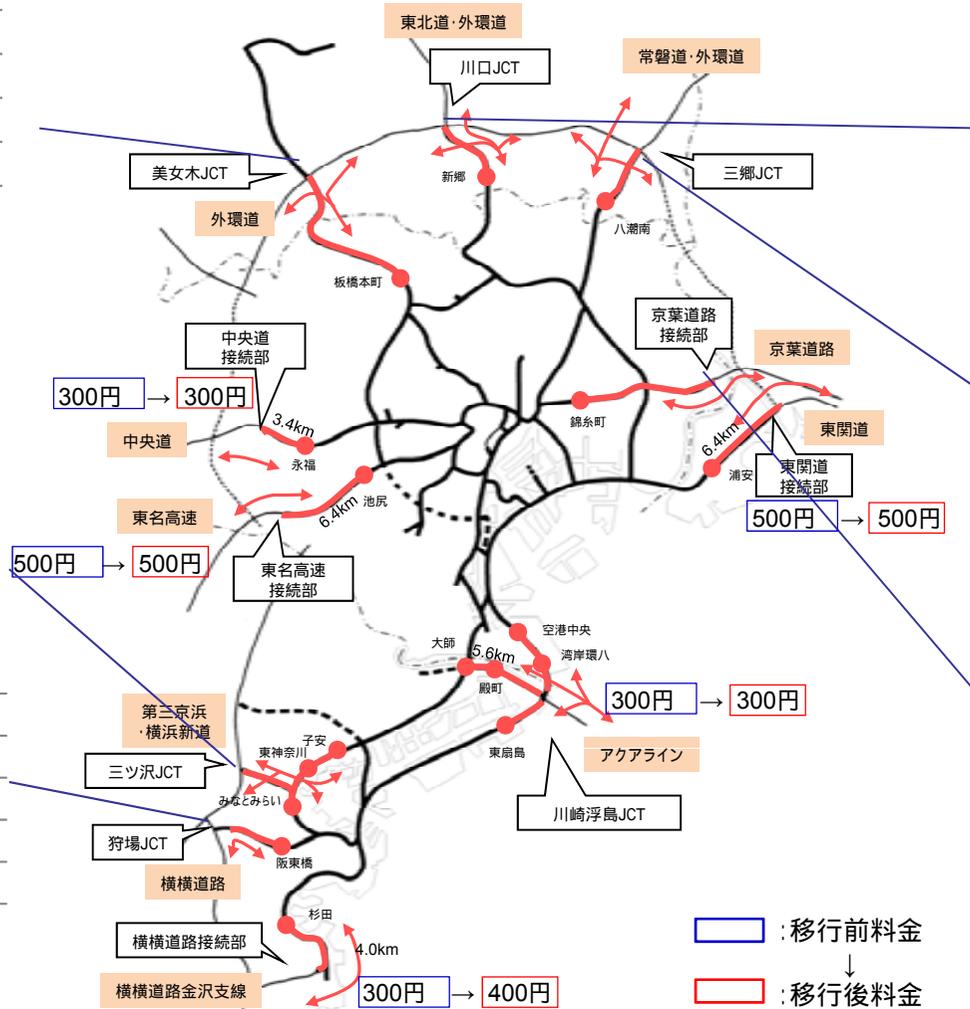
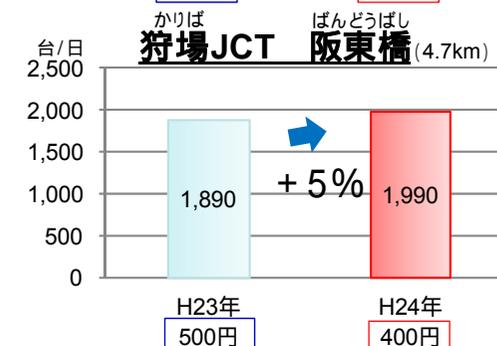
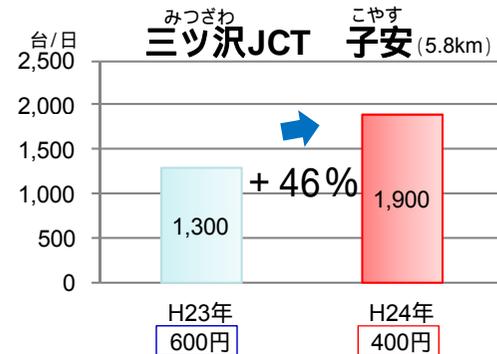
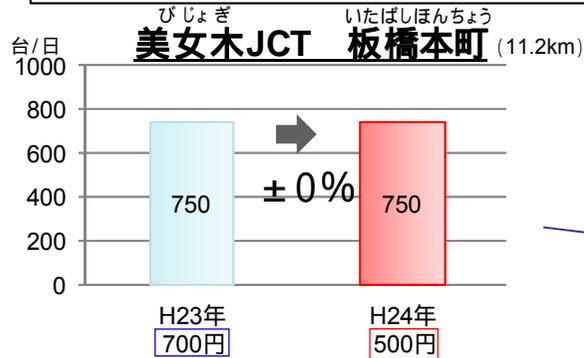
| ニ崎大阪断面 | | |
|----------------------------|------------------|------------------|
| 国道43号 | 3号神戸線 | 5号湾岸線 |
| H23.11 37% 20,100台/日 | 19% 10,200台/日 | 44% 23,800台/日 |
| H24.7 ↓ 3% | ↓ +1% | ↓ +2% |
| 34% 19,500台/日 | 20% 11,400台/日 | 46% 26,600台/日 |

參考資料

(参考) 会社間乗り継ぎ交通量の変化

[首都高速]

首都高速とNEXCOとの連続利用のうち首都高速利用が6km以下または直近の出入口について、100円割引
中央道・アクアラインは、200円割引



【出典】ETCデータにより集計
[移行前(H23):1,2月および6~12月平日(月~金)平均]
[移行後(H24):1,2月および6~12月平日(月~金)平均]

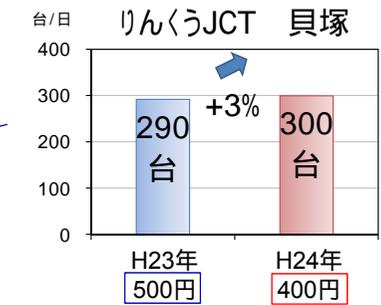
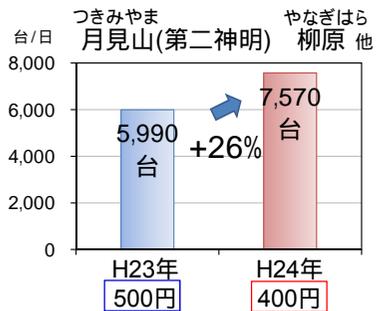
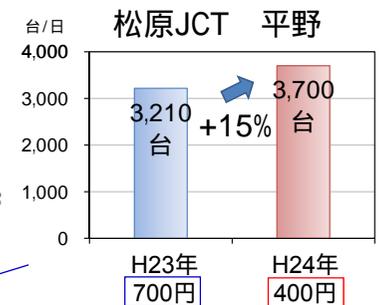
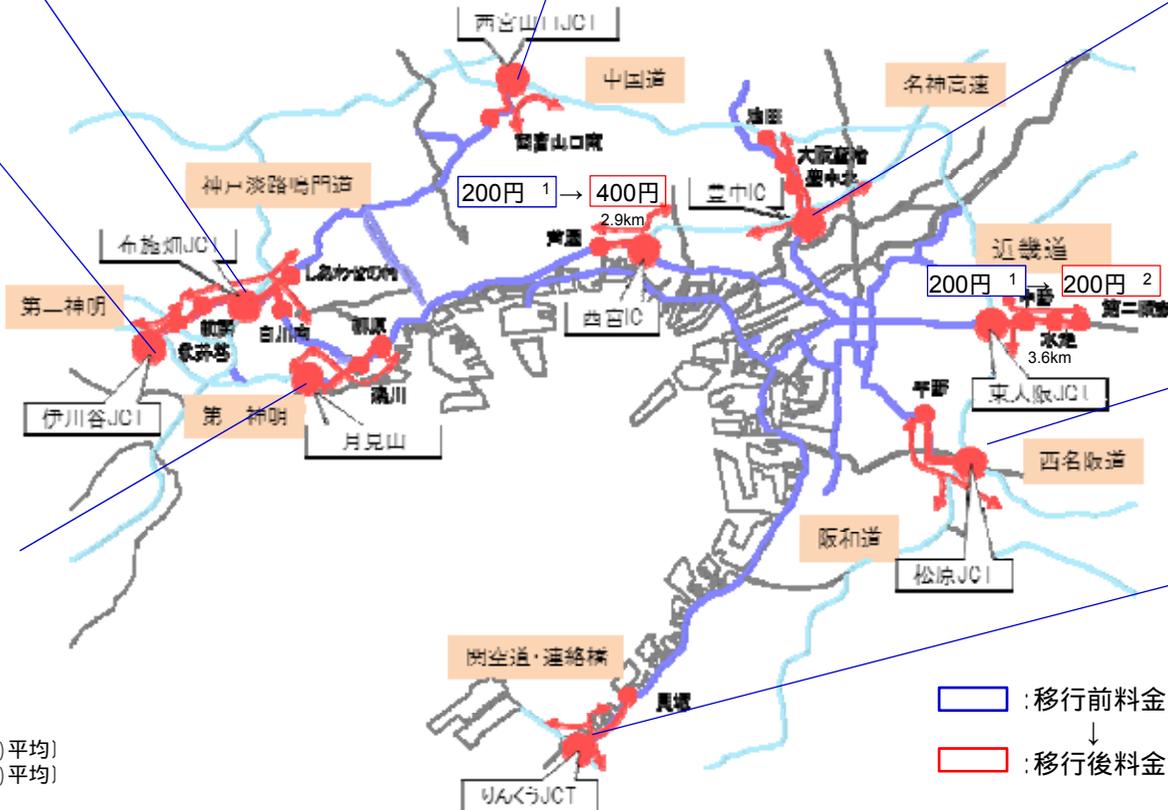
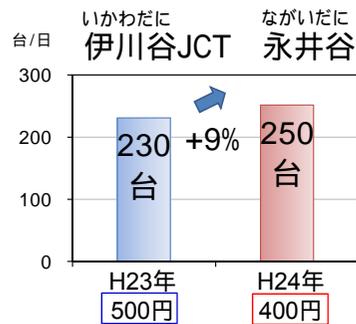
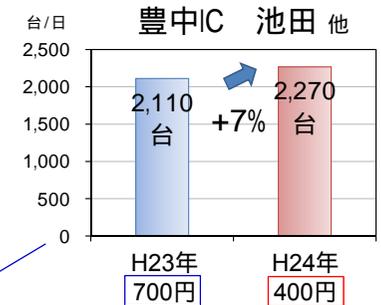
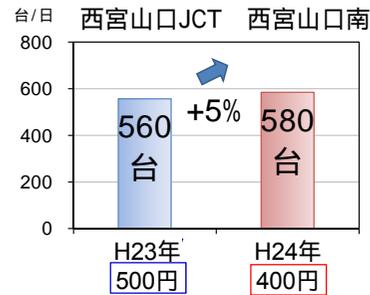
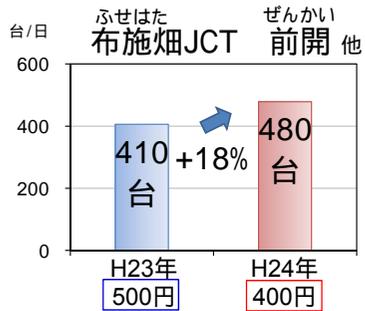
特定料金(対距離制移行に伴い廃止)
注) 対距離制移行前の料金に比べて値下がりとなっている区間について表示

□ : 移行前料金
↓
□ : 移行後料金

(参考) 会社間乗り継ぎ交通量の変化

[阪神高速]

阪神高速とNEXCO・本四高速との連続利用のうち阪神高速利用が6km以下について、100円割引



【出典】ETCデータにより集計
 (移行前(H23):1~12月における平日(月~金)平均)
 (移行後(H24):1~12月における平日(月~金)平均)
 1 特定料金(対距離制移行に伴い廃止)
 2 端末区間割引料金

注) 対距離制移行前の料金に比べて値下がりとなっている区間について表示
 端数処理の関係で計算が合わない場合がある

■ : 移行前料金
 ↓
 ■ : 移行後料金