

# これまでの経緯について

---

1. これまでの経緯 1) 中間答申と対応状況

## 国土幹線道路部会中間答申(平成25年6月25日)と対応状況

中間答申	対応状況
<p><b>1. 高速道路政策の展望</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 重層的な連携による活力ある国土づくり</li> <li>● 国土全体が効率よく機能するようなマネジメントの実施</li> </ul>	<p>→ 「新たな国土構造を支える道路交通のあり方」として、道路を賢く使う観点から更に議論を深める</p>
<p><b>2. 維持管理・更新への取り組み</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 更新計画の策定と定期的な見直しの実施</li> <li>● 更新事業と他事業との連携に関連する制度見直し検討</li> <li>● 更新負担のあり方として、料金徴収期間の延長を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 更新計画(概略)の公表(H25.12~H26.1)</li> <li>→ 本日、首都高速会社より更新計画を説明</li> <li>● 道路法等の改正(H26.5.28)</li> </ul>
<p><b>3. 料金制度のあり方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 料金低減を図りつつ、3つの料金水準に整理</li> <li>● 行動変化を引き出す割引に限定し、割引相互の関係についても整理した上で、料金割引を再編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 料金水準については、「普通区間」「大都市近郊区間」「海峡部等特別区間」に整理(H26.4~)</li> <li>● 料金割引については、目的を明確化し、高速道路の利用機会が多い車に配慮(H26.4~)</li> </ul>
<p><b>4. 大都市圏の料金体系のあり方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 管理主体を超えたシームレスな料金体系を目指す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 従前の割引を継続(H26.4~)</li> <li>→ シームレスな料金体系の導入に向けて、今後検討(首都圏:平成28年度、阪神圏:平成29年度に導入)</li> </ul>

1. これまでの経緯 2) 道路法等の改正

## 道路法等を一部を改正する法律の概要①

### ○ 高速道路の計画的な更新の実施

#### ① 計画的な更新を行う枠組みの構築

- ・ 高速道路機構・高速道路会社間の協定と、高速道路機構の業務実施計画に、更新事業を明記(国土交通大臣が業務実施計画を認可)【高速道路機構法】

#### ② 更新需要に対応した新たな料金徴収年限の設定(世代間の負担の平準化)

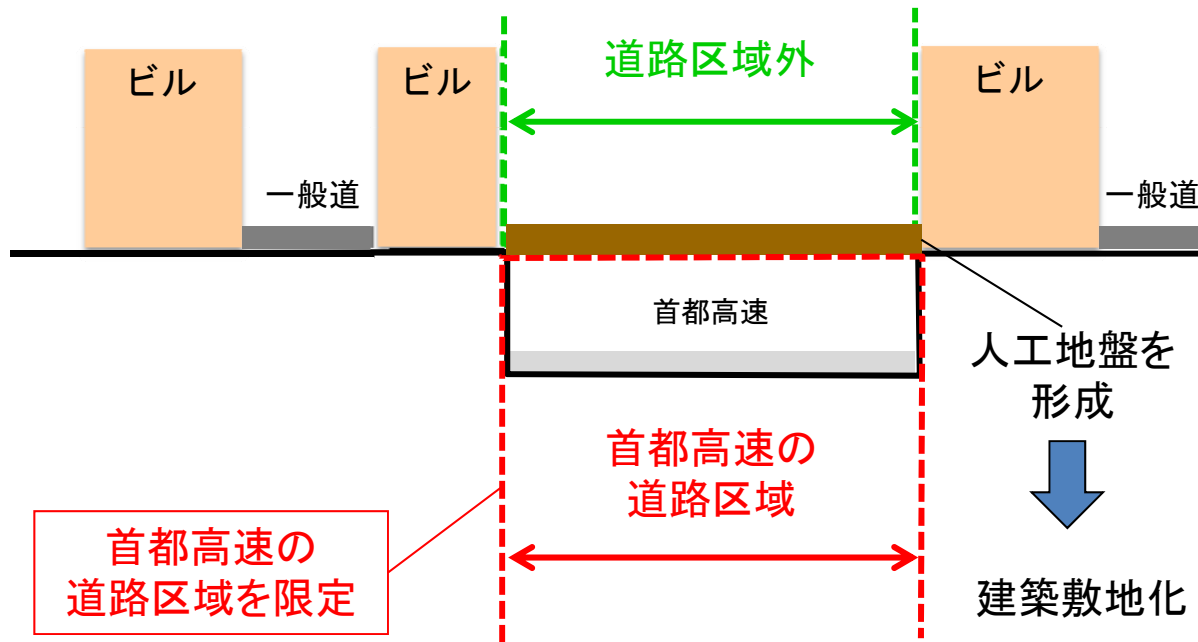
【道路整備特措法】



大規模更新等の概算事業費	首都高速	約6,300億円	→ 今回説明
	NEXCO	約30,200億円	
	阪神高速	約3,700億円	

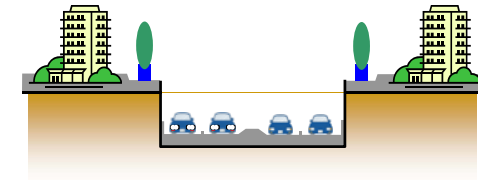
## 道路法等を一部を改正する法律の概要②

### ○ 高速道路の活用による維持更新負担の軽減と地域活性化



※道路区域は、原則、道路の上下にわたっている  
※道路区域を立体的に限定する制度は、新設・改築に限定されていた  
(都市部における円滑な道路整備のため、平成元年に創設された制度)

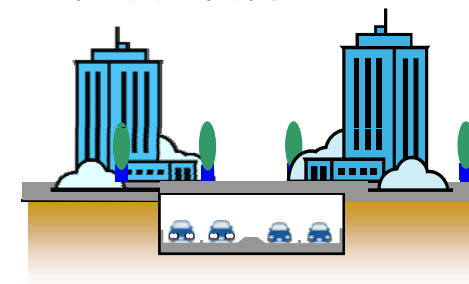
#### 首都高速・築地川区間における 上部空間の活用イメージ



※高速道路機構が土地の所有権を有している掘割区間



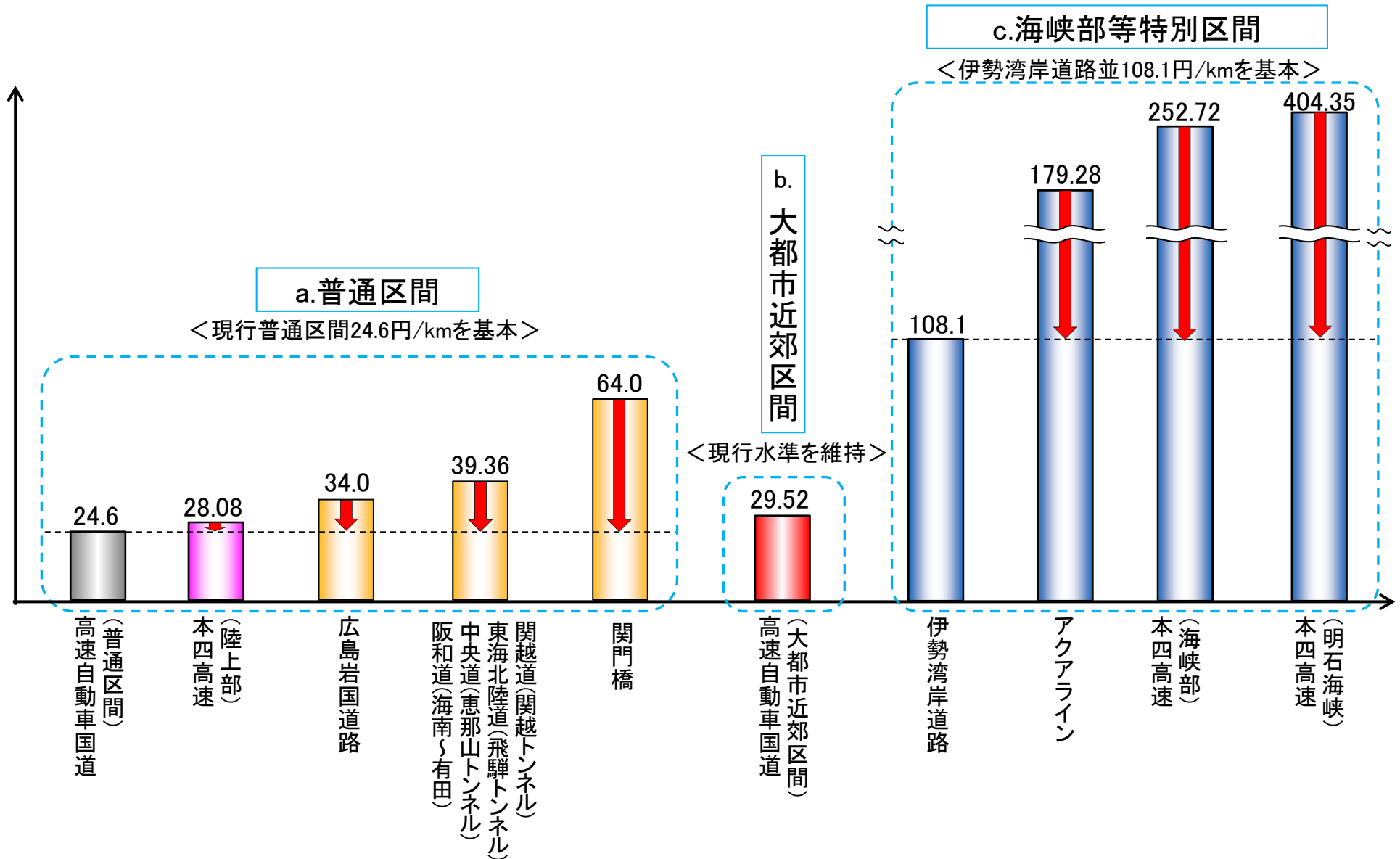
(上部空間の高度利用イメージ)



※現況の首都高速都心環状線の土地利用状況から想定されるケース

1. これまでの経緯 3)平成26年4月以降の料金体系

**3つの料金水準の導入** ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換～



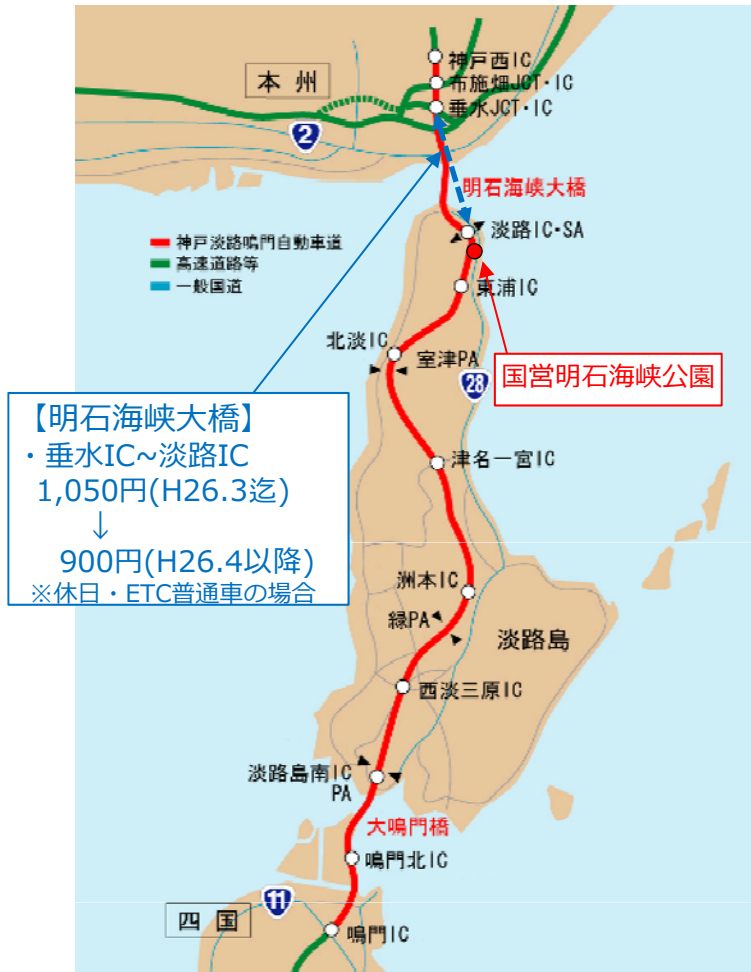
※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定し、期間は当面10年間とする

注: 料金水準については、普通車の場合

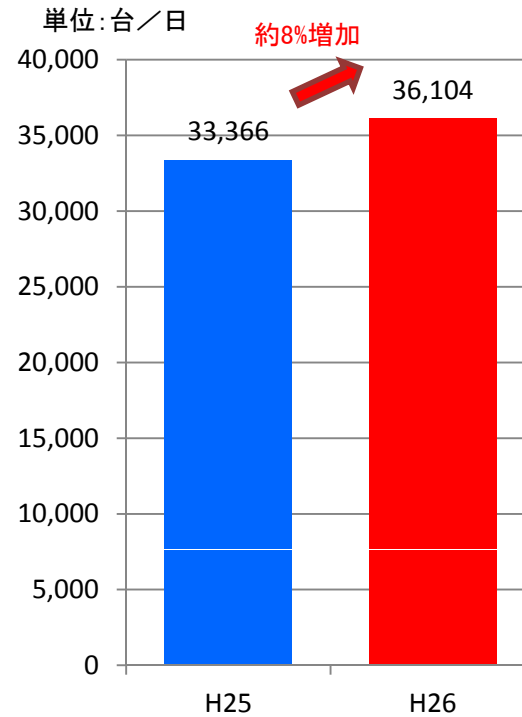
# 1. これまでの経緯 3)平成26年4月以降の料金体系

## 料金水準変更による影響 [本四高速]①

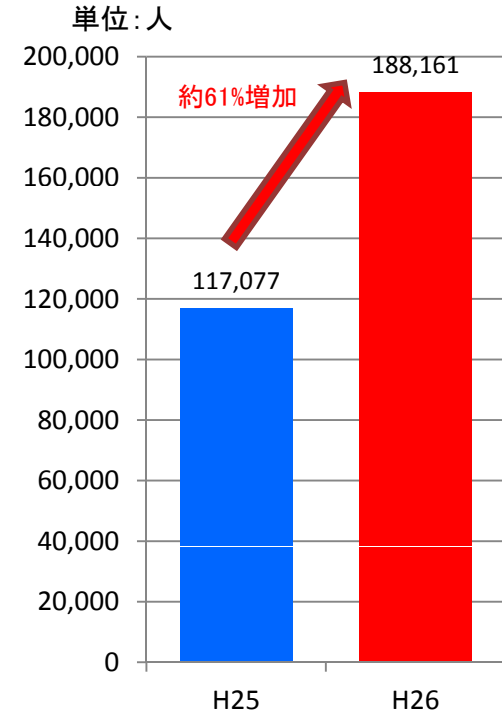
- ・利用重視の料金とすることで、明石海峡大橋の料金は1,050円 → 900円(休日・ETC普通車)に低減。
- ・その結果、明石海峡大橋区間(垂水IC～淡路IC)の、5月までの交通量は、対前年度比約8%の増加。
- ・淡路島内の観光施設において、国営明石海峡公園の5月までの入園者数が対前年度比約61%の増加。



<明石海峡大橋断面の4,5月の日平均交通量>



<国営明石海峡公園の4,5月入園者数>



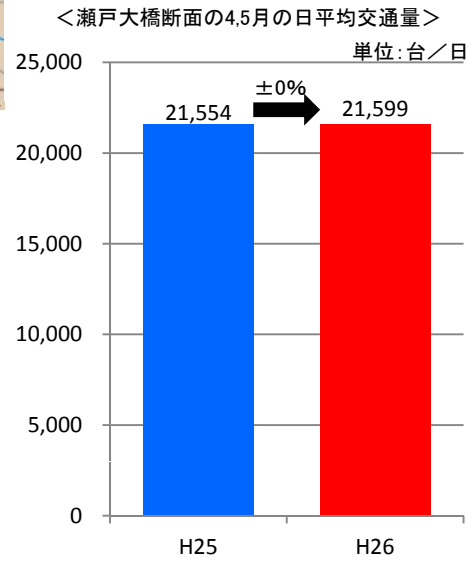
1. これまでの経緯 3)平成26年4月以降の料金体系

## 料金水準変更による影響 [本四高速]②

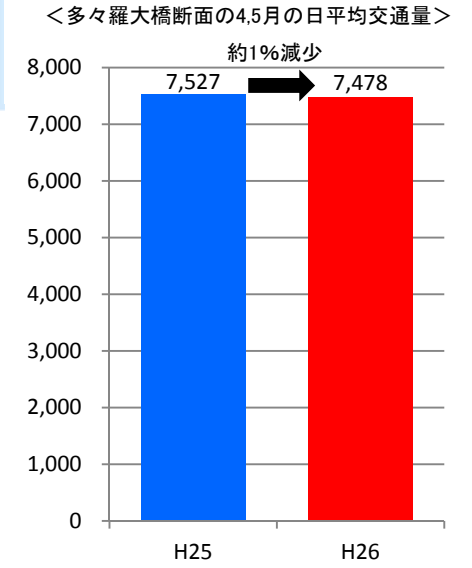
・瀬戸中央自動車道及び西瀬戸自動車道の日平均断面交通量は、前年度と同程度。



【瀬戸大橋区間】  
 ・児島IC～坂出北IC  
 1,600円  
 (H26.3迄)  
 ↓  
 1,650円  
 (H26.4以降)  
 ※休日・ETC普通車の場合



【多々羅大橋区間】  
 ・生口島南IC～大三島IC  
 400円  
 (H26.3迄)  
 ↓  
 410円  
 (H26.4以降)  
 ※休日・ETC普通車の場合



# 1. これまでの経緯 3)平成26年4月以降の料金体系

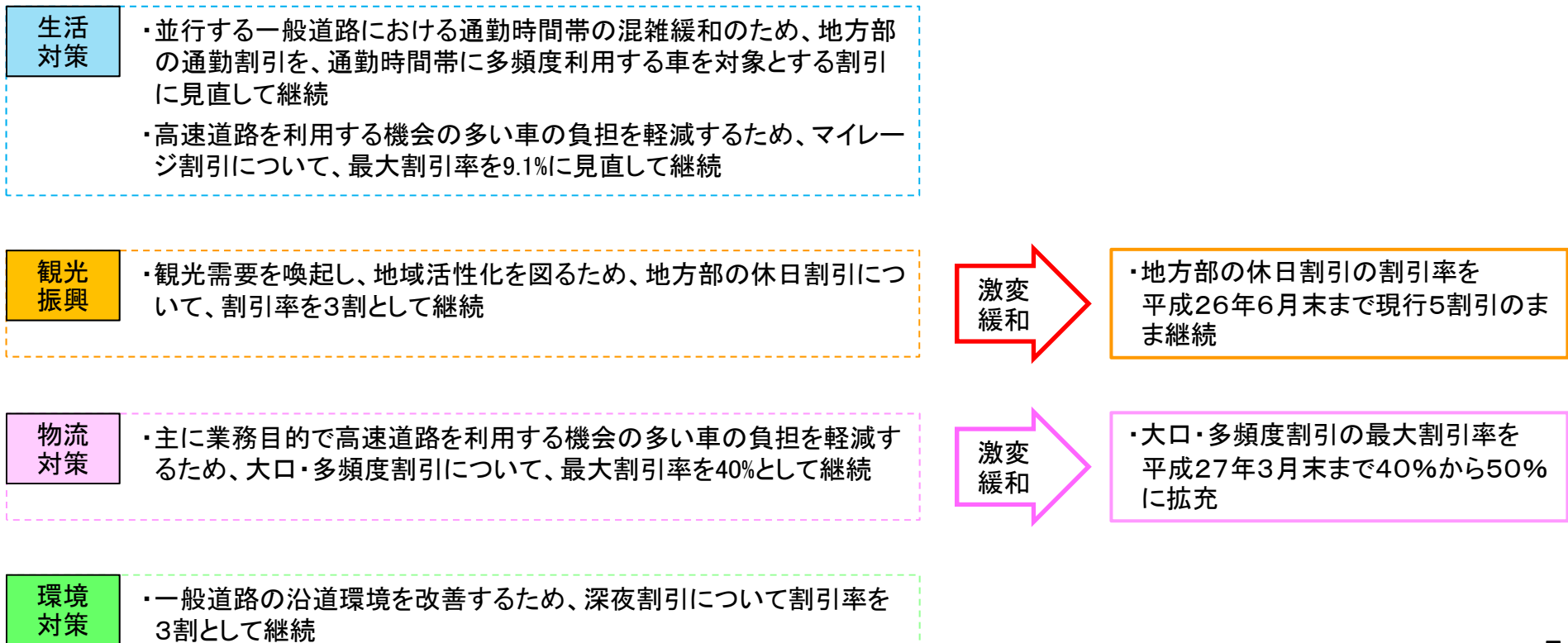
## 料金割引の再編 [NEXCO] ①

### <基本的考え方>

○国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、

- ・実施目的を明確にした上で、効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
- ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

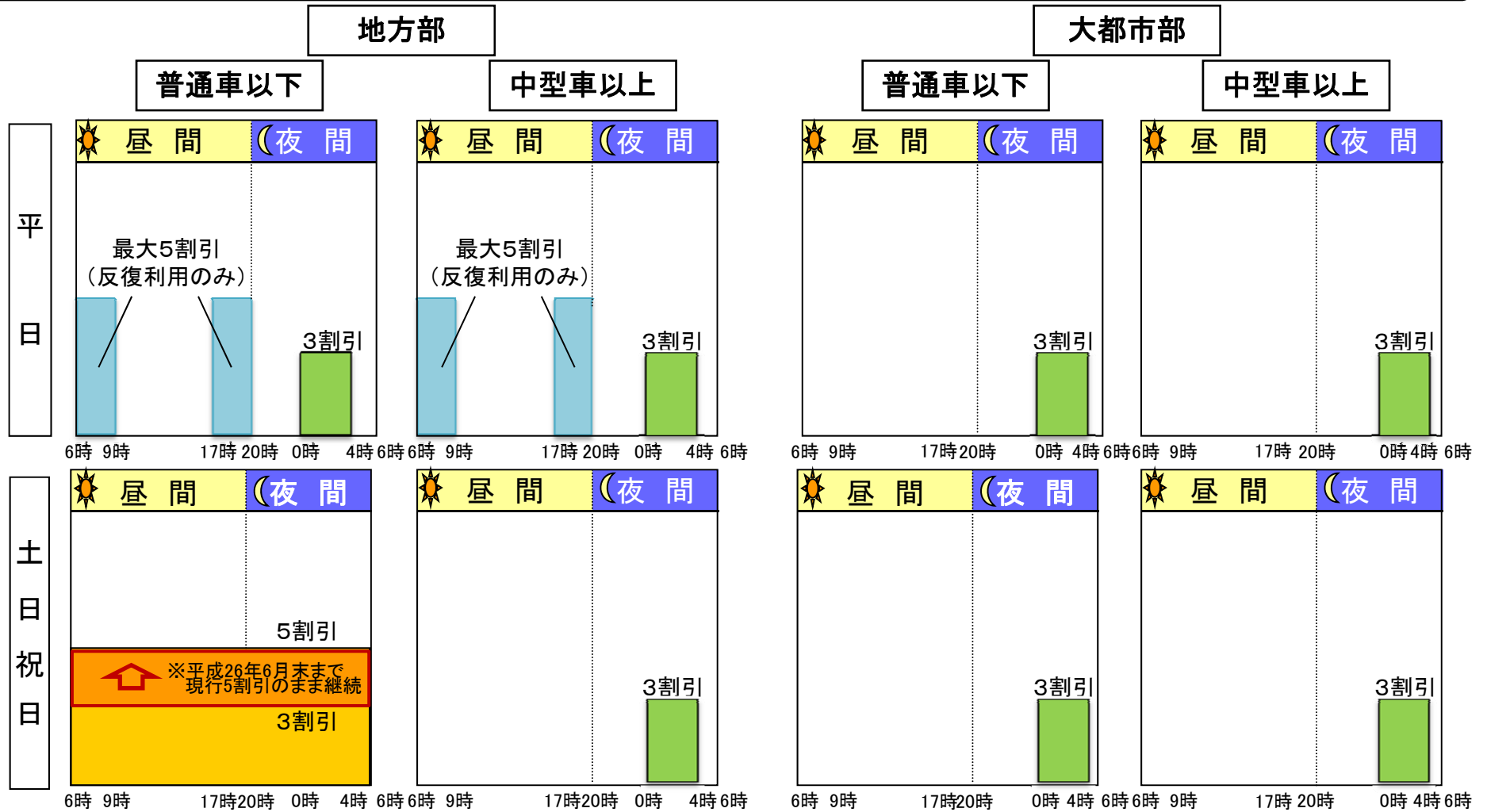
### <具体的な内容>





1. これまでの経緯 3)平成26年4月以降の料金体系

# 料金割引の再編 [NEXCO] ②



マイレージ割引 (最大割引率を9.1%に見直し)

大口・多頻度割引 (最大割引率を40%に拡充)

↓ (最大割引率を平成27年3月末まで50%に拡充)

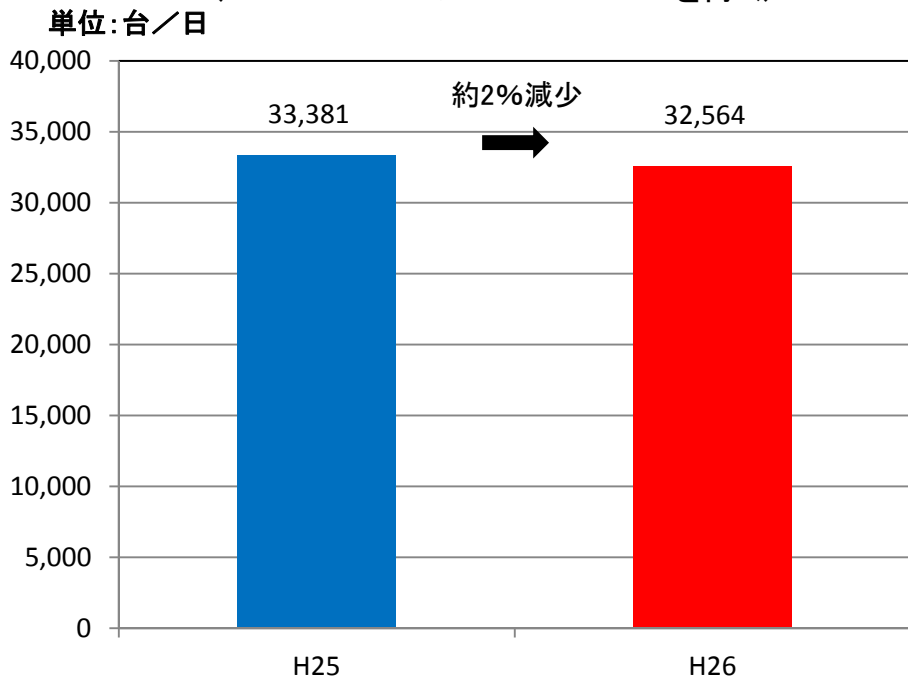
激変緩和措置(国費)

# 1. これまでの経緯 3)平成26年4月以降の料金体系

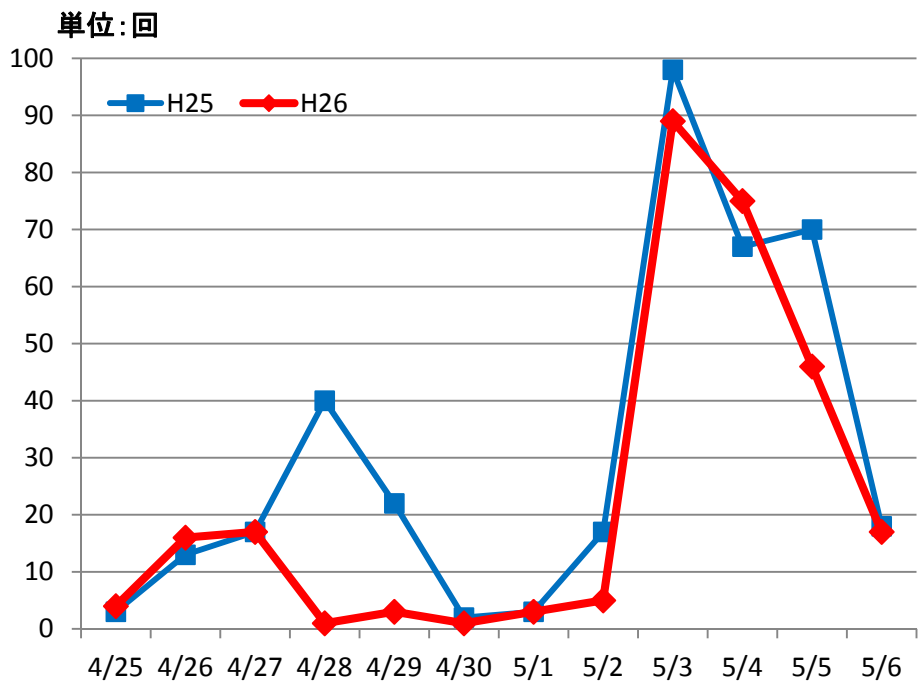
## 料金割引再編後の交通状況 [NEXCO]

- ・割引の目的を明確化し、効果の高いものとなるよう再編した結果、割引を縮小した上、消費税を転嫁したにもかかわらず、交通量の減は2%にとどまった。
- ・加えて、平成26年のゴールデンウィーク前半は、飛び石連休及び4月28日、29日の悪天候の影響もあり、渋滞回数が減少しているが、後半は昨年度と同等の渋滞が発生。

<料金割引再編後の交通量※1>  
(H26.4.25~5.6/H25.4.26~5.7を除く)



<ゴールデンウィークの渋滞推移※2>



	4/25	4/26	4/27	4/28	4/29	4/30	5/1	5/2	5/3	5/4	5/5	5/6
H25	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月
H26	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火

※1 NEXCO管理区間のうち、代表断面(24断面)それぞれの断面交通量の平均

※2 NEXCO管理区間における10km以上の渋滞回数

1. これまでの経緯 3)平成26年4月以降の料金体系

# 首都高速の主な料金割引

○ 以下の割引について、平成27年度末まで継続

### ③ 埼玉線内々利用割引

〔内々利用 ▲100円〕

### ② 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〕

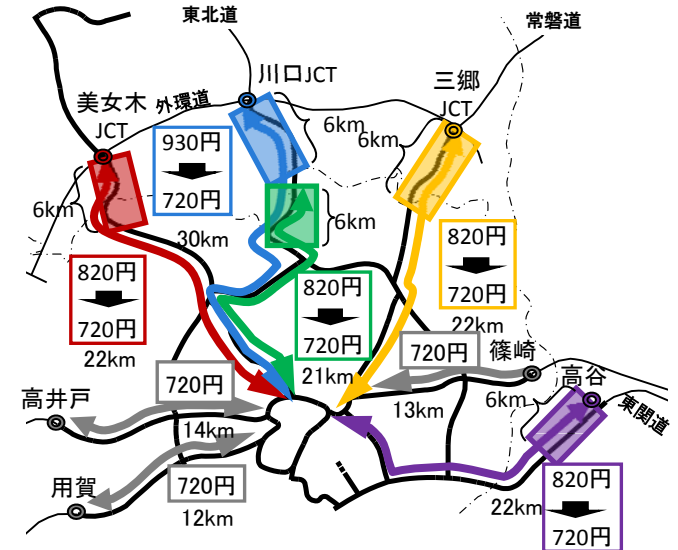
### ① NEXCOとの乗継割引

〔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▲210円)〕

### ④ 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時相当額以下に統一〕

#### (主な割引例)



### ⑤ 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〕

### ⑦ 環境ロードプライシング割引

〔平成28年度以降も継続〕

### ⑥ 物流事業者向け割引(大口・多頻度割引)

〔車両単位割引: 最大20%割引  
契約単位割引: 10%割引〕 \*平成28年度以降も一部継続

※障がい者割引、路線バス割引は継続  
※普通車の料金

1. これまでの経緯 3)平成26年4月以降の料金体系

## 阪神高速の主な料金割引

○ 以下の割引について、平成28年度末まで継続

### 《阪神圏》

#### ① NEXCO・本四との乗継割引

阪神高速の利用距離が6km以下の出入口まで  
普通車▲100円

#### ② 西線内々利用割引

6km超の内々利用に適用  
普通車 ▲100円～▲110円

#### ④ 環境ロードプライシング割引

\*平成29年度以降も継続

#### ③ 端末区間割引

池田線 普通車310円  
(通勤時間帯 普通車150円)  
西大阪線 普通車210円  
(早朝深夜 普通車100円)  
東大阪線 普通車210円

#### ⑤ 物流事業者向け割引 (大口・多頻度割引)

・車両単位割引最大20%割引  
・契約単位割引10%割引  
\*平成29年度以降も一部継続

※障がい者割引、路線バス割引は継続  
※普通車の料金