

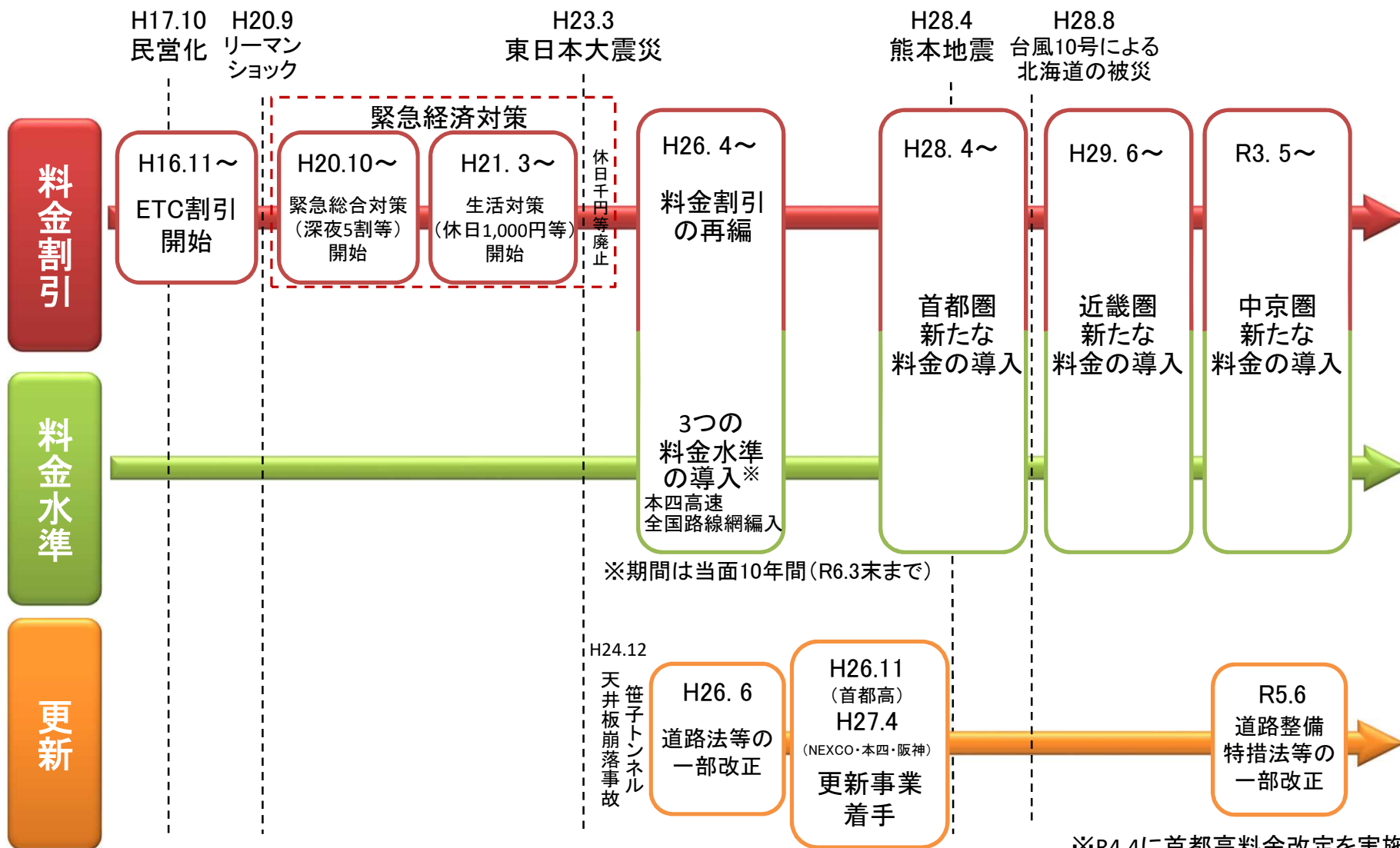
高速道路料金について

料金水準の見直しについて

料金制度の経緯

○平成26年4月より3つの料金水準を導入し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ移行

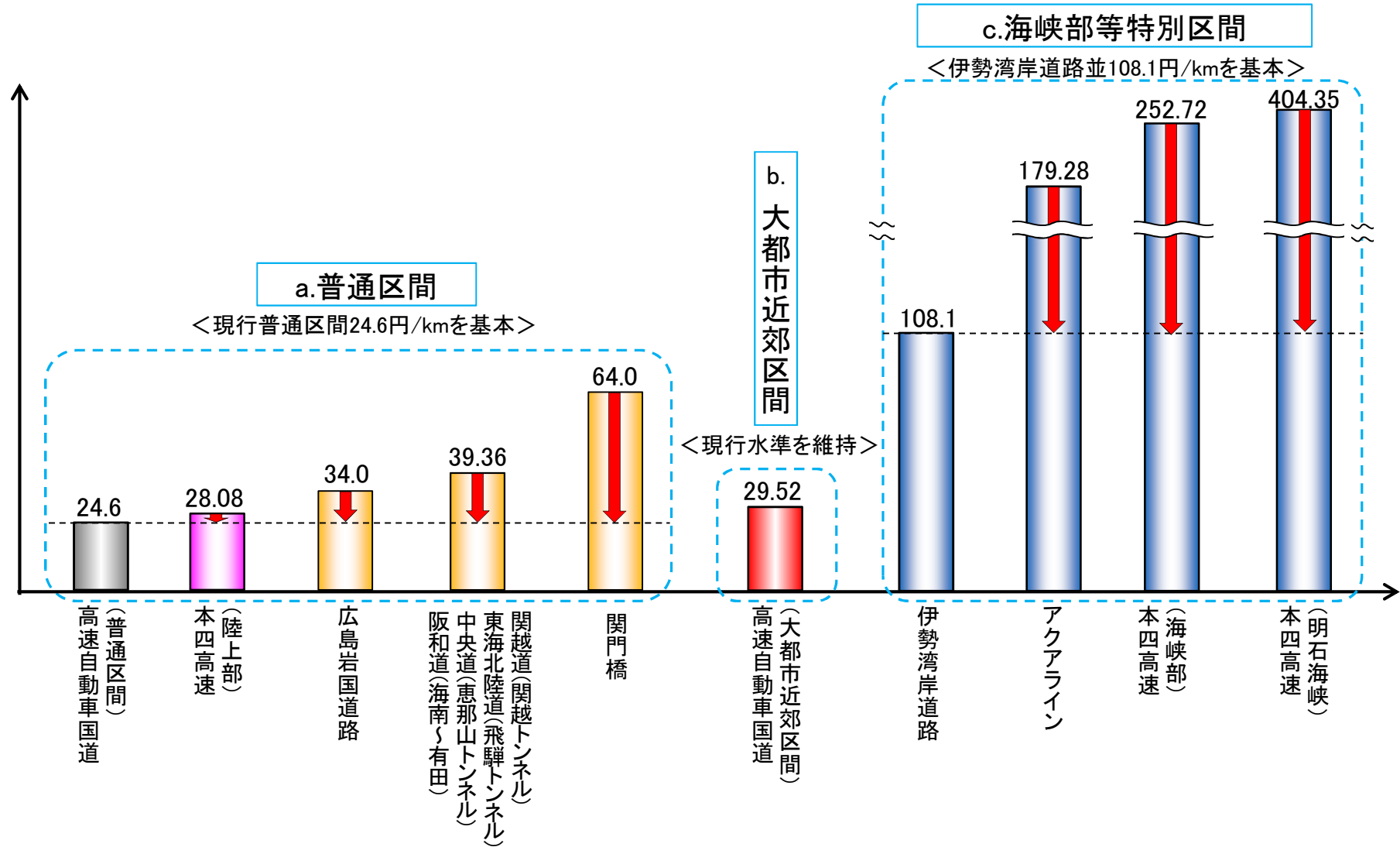
○首都圏・近畿圏・中京圏においても、高速道路を賢く使うため、新たな料金体系を導入



※R4.4に首都高料金改定を実施 2

3つの料金水準の導入（平成26年4月～）

○ 平成26年4月より3つの料金水準を導入し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ移行

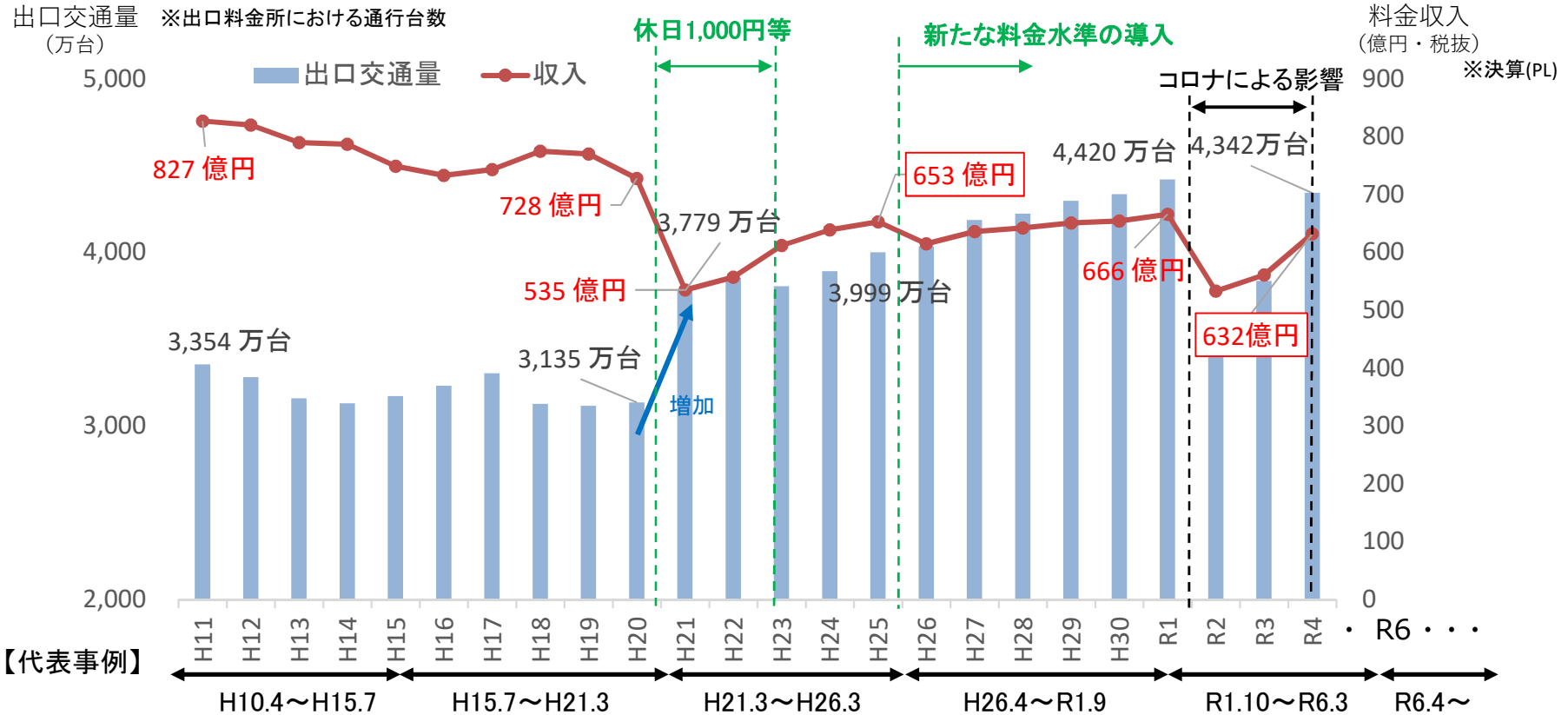


※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定し、期間は当面10年間(H26.4～R6.3末)とする

注: ターミナルチャージの有無にかかわらず、「(普通車の全線料金-150円)/全線延長」で料率を算出

本四高速の交通量と料金収入の変化

- 利便増進計画による割引(休日上限1,000円等)により平成21年より交通量が大幅に増加。
平成26年4月以降の新たな料金水準の導入後も徐々に増加しており、令和4年度の出口交通量は4,342万台。
- 交通量は大幅に増加しているが、令和4年度の料金収入は平成25年度とほぼ同等。

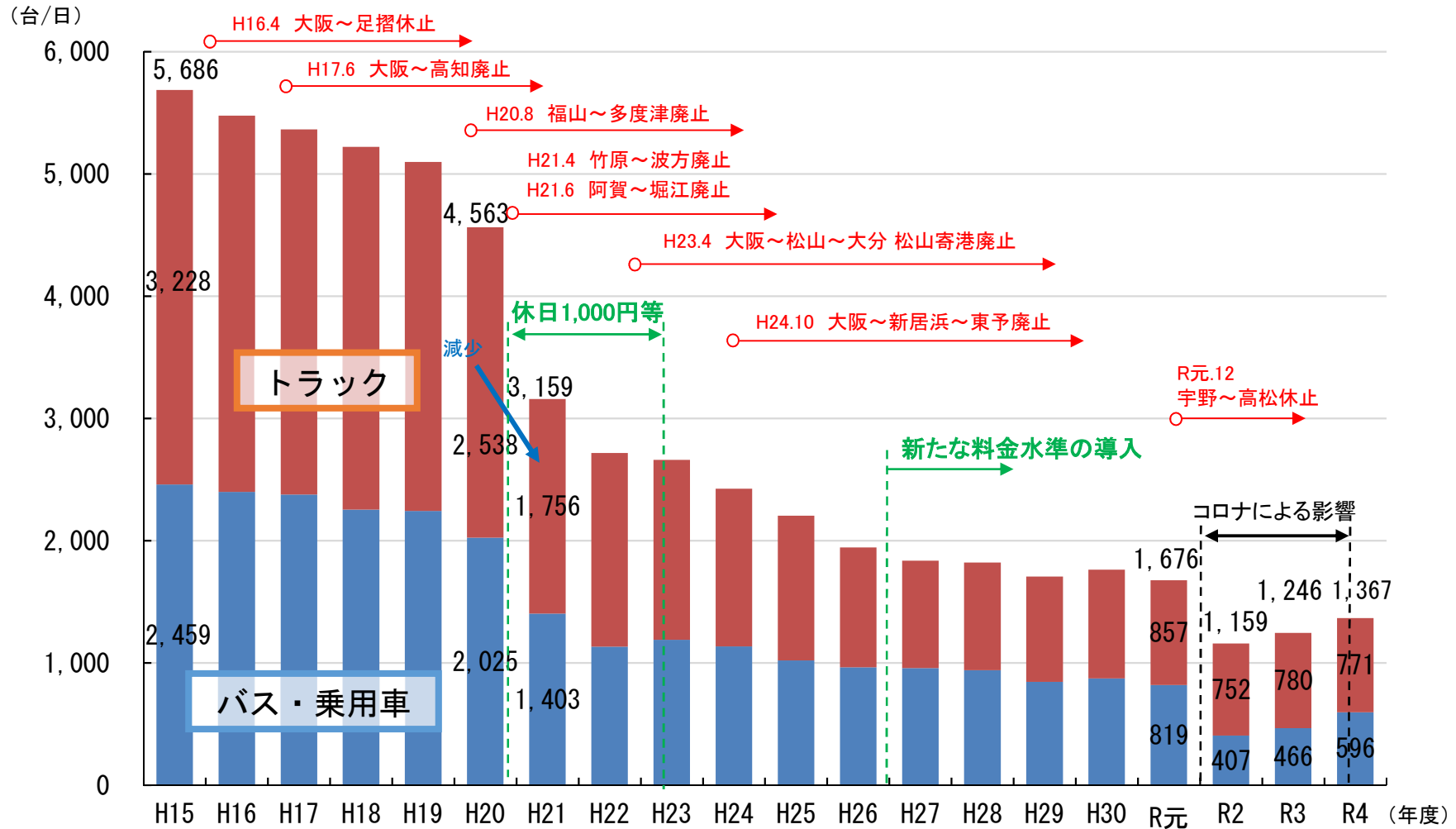


神戸淡路鳴門自動車道普通車料金	【代表事例】						
		H10.4~H15.7	H15.7~H21.3	H21.3~H26.3	H26.4~R1.9	R1.10~R6.3	R6.4~
	平日 ETC	6,050円	5,150円	2,725円、3,815円※ ※時間帯により割引率が異なる	3,280円	3,340円(消費税8⇒10%)	5,710円
休日 ETC	6,050円	5,150円	1,000円~2,725円	2,620円	2,670円(消費税8⇒10%)	5,710円	
全日現金	6,050円	5,450円	5,450円	5,610円(消費税5⇒8%)	5,710円(消費税8⇒10%)	5,710円	

(R6.4~の金額は、R5.3事業許可における料金設定)

本四間フェリー航走台数

- 本四間のフェリー航走台数は、本四間の高速道路料金の引下げにより大きく減少。
- H26年の料金見直し以降は横ばい。



(出典)「四国における運輸の動き」(四国運輸局)

関越トンネル・関門橋等の交通量の変化

○H26.4見直し時に料金水準を普通区間水準まで引き下げた各路線について、料金水準に変更がなかった路線と比較して交通量の増加が大きい

< H26.4に料金水準が引き下げられた路線 >

路線	断面交通量[台/日]			変化率		補足
	H19	R元	R4	R元/H19	R4/H19	
広島岩国道路	29,187	37,484	34,381	1.28	1.21	
阪和道 (海南～有田)	26,804	35,784	34,958	1.34	1.30	
中央道 (恵那山トンネル)	26,435	24,364	21,467	0.92	0.81	H24.4～ 新東名が順次供用 H26.6 中央道-東名が接続 等、 他の路線への転換の影響による減
関越道 (関越トンネル)	15,118	17,008	15,275	1.13	1.01	
関門橋	31,263	39,219	36,919	1.16	1.18	

(参考) < H26.4に料金水準が変更されなかった路線 >

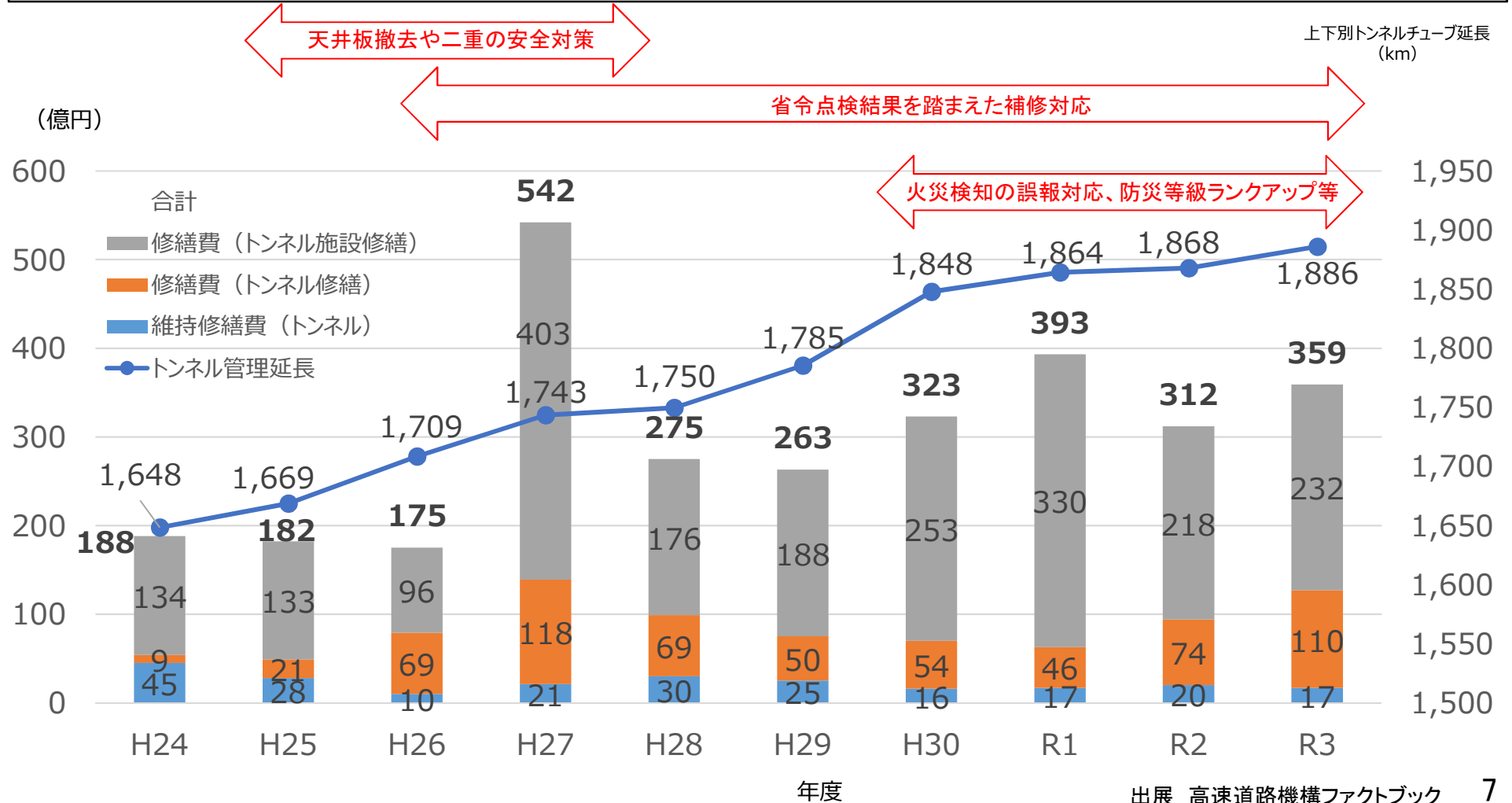
高速自動車国道 (普通区間:24.6円/km)	25,593	24,899	22,810	1.06	0.97	令和元年3月以降、新型コロナウイルス感染症の影響により、交通量が減
----------------------------	--------	--------	--------	------	------	-----------------------------------

※東海北陸道(飛驒トンネル)もH26.4に料金水準が変更となったが、H20.8に開通したため比較対象から除外

※断面交通量の集計期間: H19(H19.4～H20.3), R元(H31.4～R2.3), R4(R4.3～R5.3)

トンネルの管理コスト

- 平成25年度以降、笹子トンネル天井板崩落事故を受けた天井板撤去や二重の安全対策、省令点検結果を踏まえた補修対応等により、管理コストは増加
- 火災検知の誤報対応、防災等級ランクアップ、非常用設備設置基準見直し対応等により、施設修繕の事業費も増加
- 新規開通や4車線化に伴い、トンネル管理延長が増加しており、管理コストも増加



首都高速の料金改定(R4.4)後の 交通状況

首都圏内の料金水準の整理・統一

平成24年1月1日

首都高速道路における距離別料金導入

平成27年3月7日

中央環状線おおい（大井JCT～おおはし大橋JCT）の開通

平成28年4月1日

首都圏の新たな高速道路料金

平成29年3月18日

横浜北線なまむぎ（生麦JCT～よこはまこうほく横浜港北JCT）の開通

平成30年6月2日

東京外かく環状道路みさとみなみ（三郷南IC～こうや高谷JCT）の開通

令和2年3月22日

横浜北西線よこはまこうほく（横浜港北JCT～よこはまあおば横浜青葉JCT）の開通

令和4年4月1日

首都圏の新たな高速道路料金※

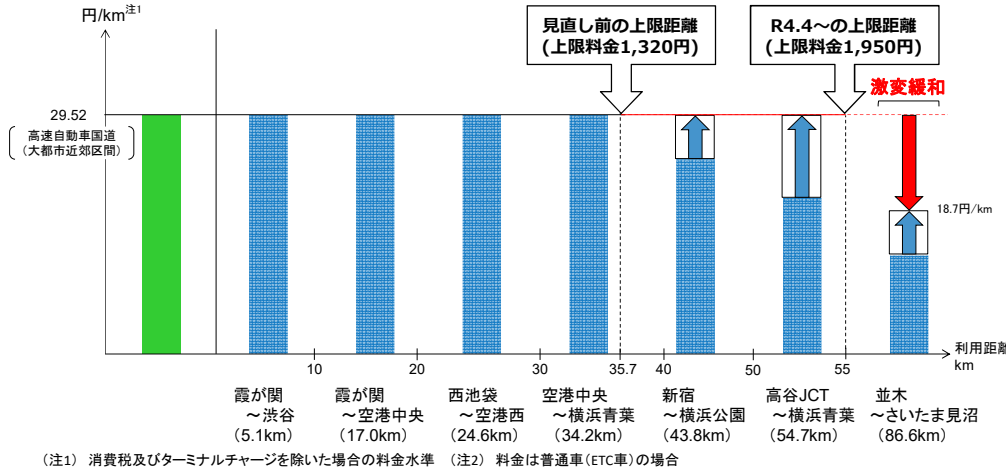
※首都高速道路における料金水準の更なる整理・統一、大口・多頻度割引の更なる拡充、深夜割引の導入等

首都圏の新たな高速道路料金（令和4年4月より導入）

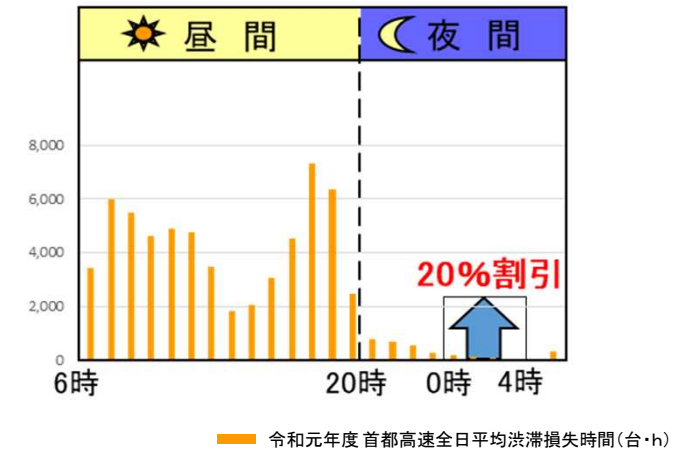
- 首都高速において、料金体系の整理・統一を更に進めるため、①新たな上限料金を設定。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、②大口・多頻度割引の拡充や③深夜割引の導入を実施。
- H30.6の千葉外環の開通を踏まえ、外環利用が料金の面で不利にならないよう、起終点間の最短距離を基本に料金を決定し、④千葉外環迂回利用割引を導入。

①新たな上限料金

【首都高速における料金水準】

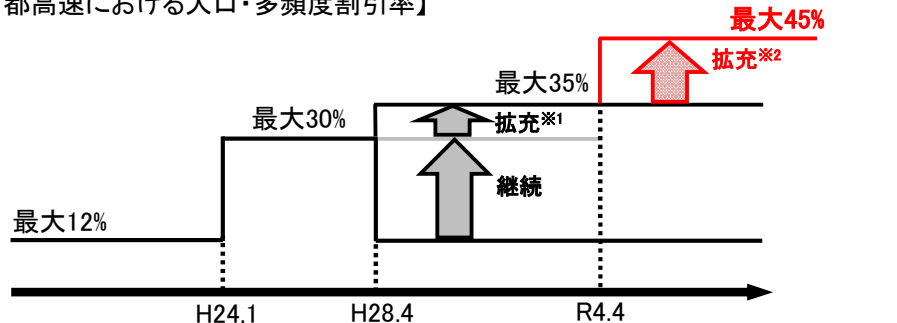


③深夜割引の導入

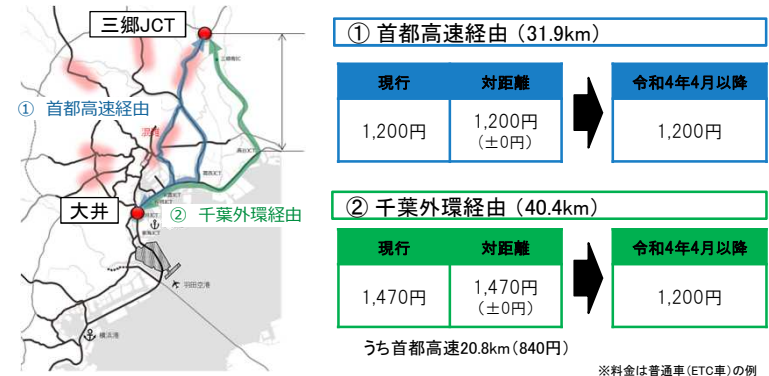


②大口・多頻度割引の拡充

【首都高速における大口・多頻度割引率】

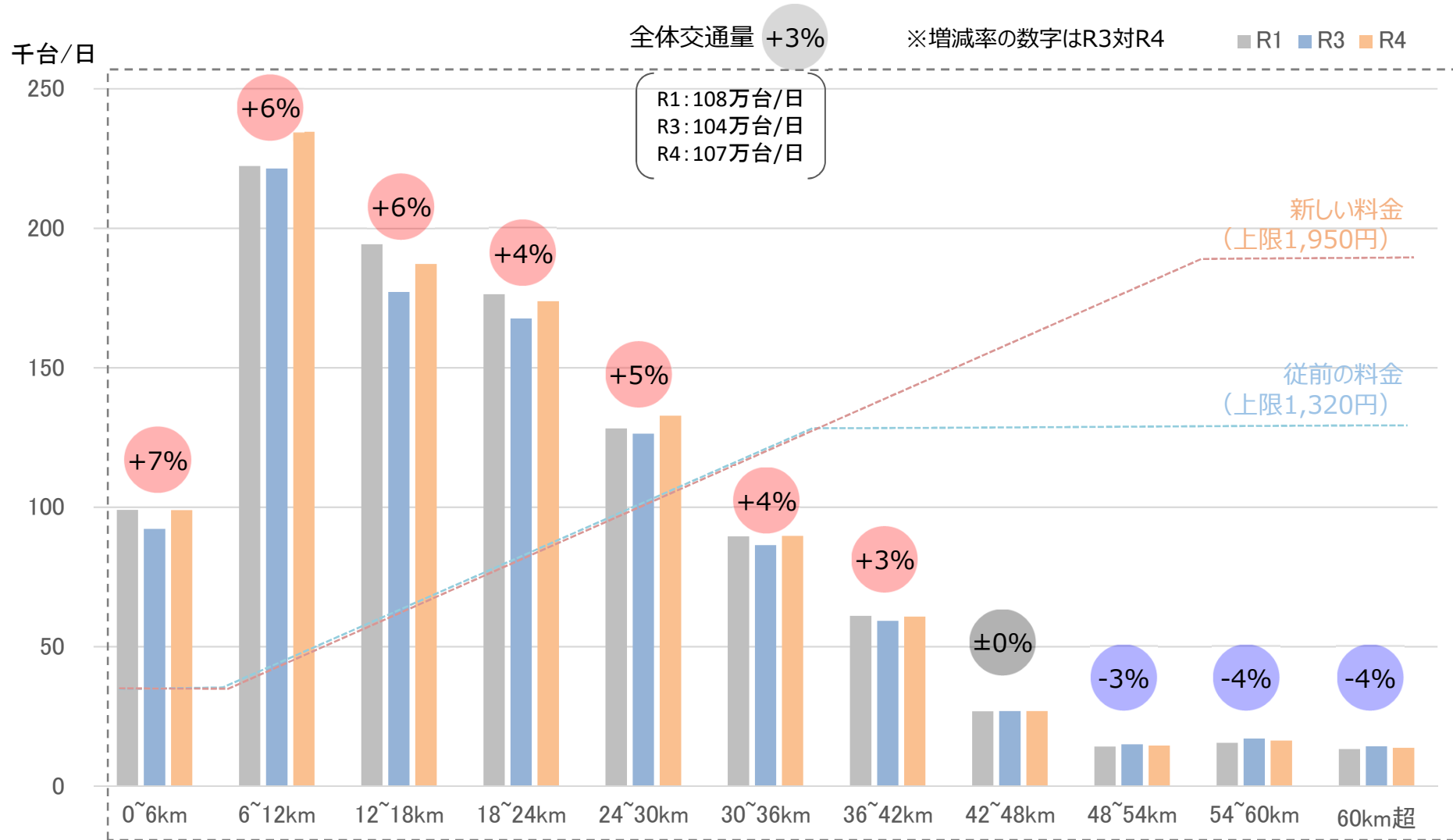


④千葉外環迂回利用割引



首都高速の距離帯別交通量

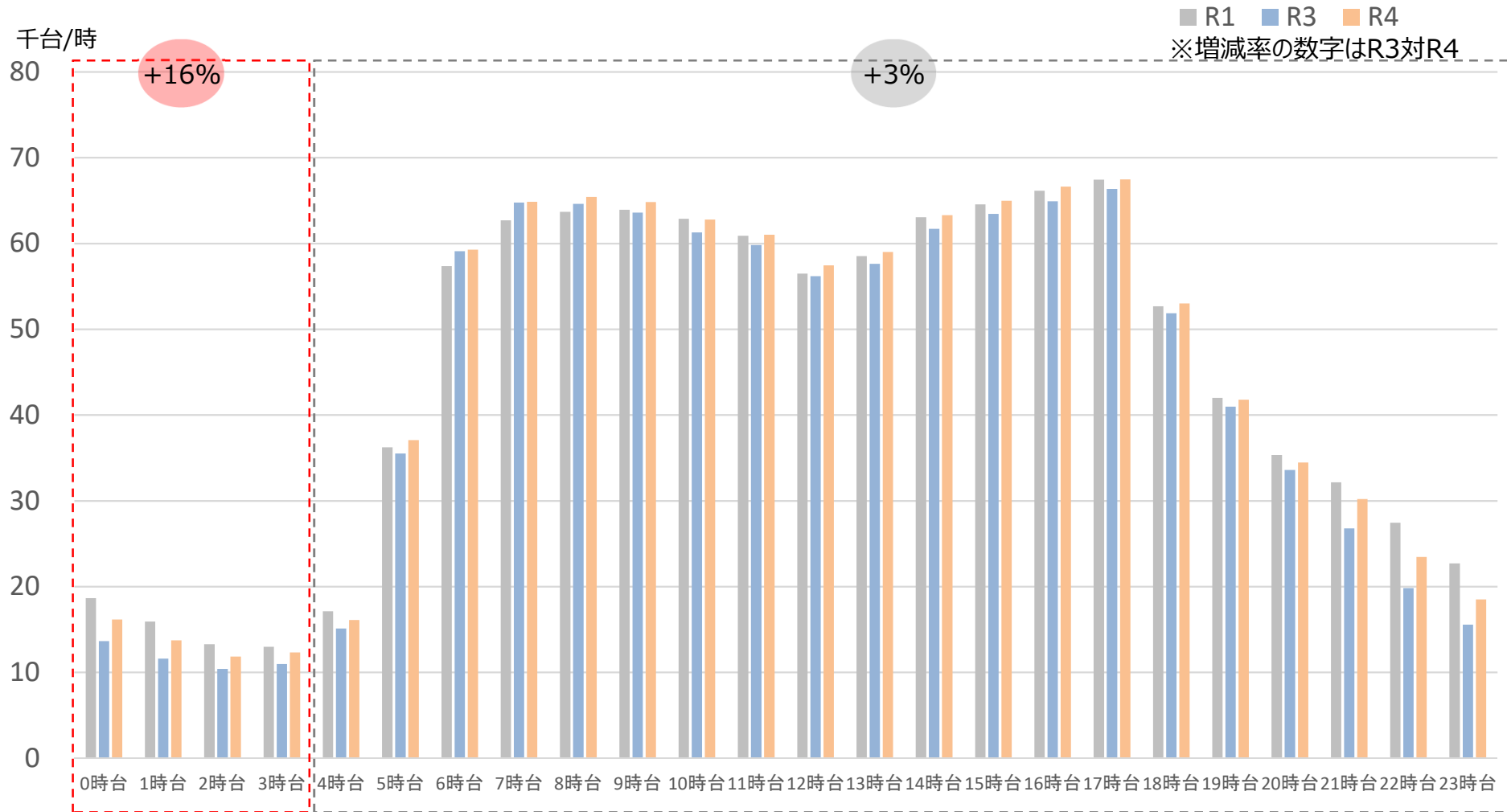
- R4.4.1から、首都高速の上限料金を、1320円(35.7km以上)から1950円(55km以上)^{*}に見直し。 ^{*}普通車の場合
- 前年度（R3年度）比で、42km未満の利用は増加傾向、48km以上の利用は減少傾向。



※各年度の特異日（大型連休前日、休日に挟まれた平日、GW・お盆期間・年末年始の平日、オリパラ期間の平日(首都高速の場合)）を除く平日平均
 ※ETCデータによる集計

首都高速の時間帯別交通量

- R4.4.1から、深夜割引を導入（首都高速において深夜0時～4時の料金を20%割引）。
- 全体的に交通量は前年度（R3年度）に比べて増加傾向だが、深夜割引対象の0時～4時の交通量は、大きく増加。

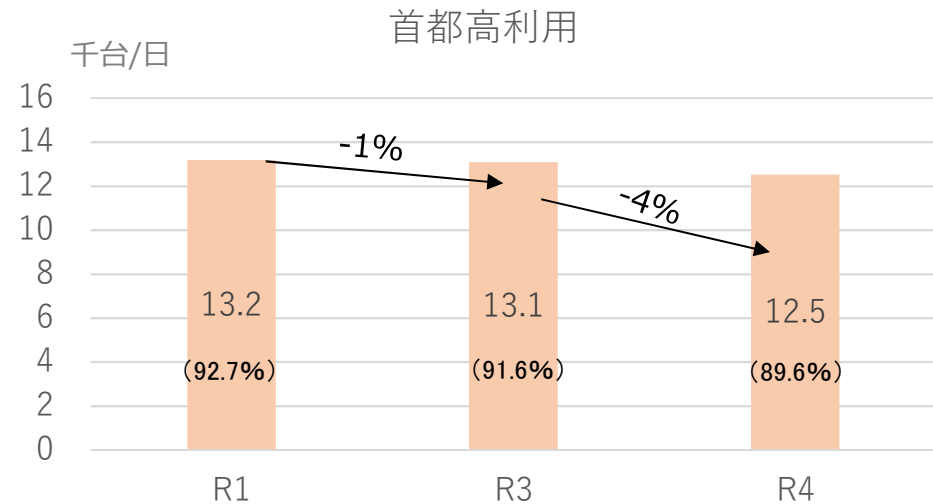
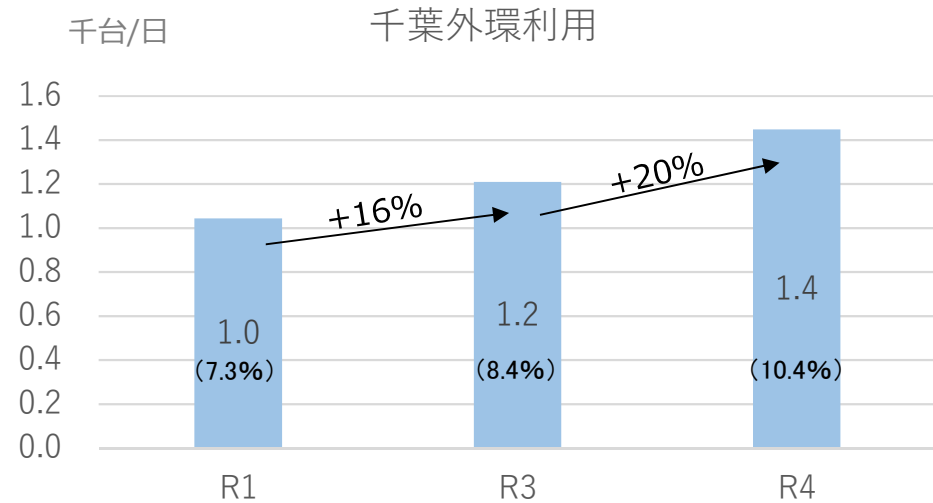
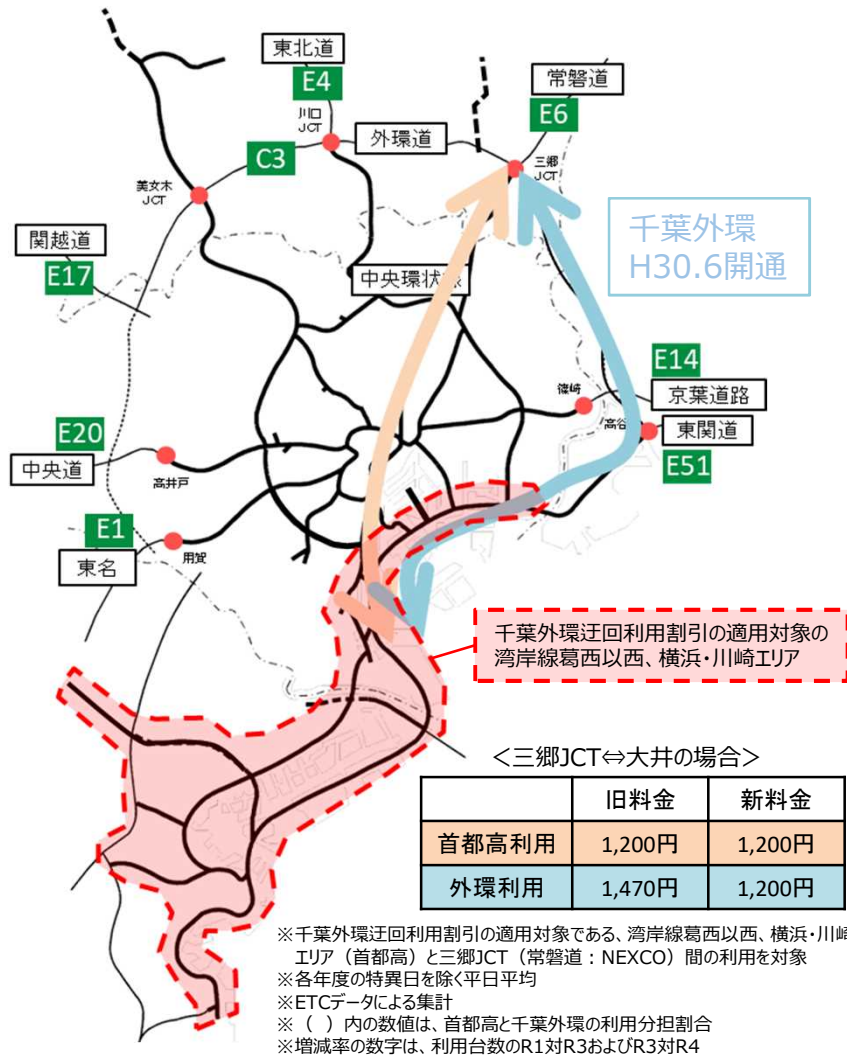


深夜割引対象時間

※各年度の特異日（大型連休前日、休日に挟まれた平日、GW・お盆期間・年末年始の平日、オリパラ期間の平日(首都高速の場合)）を除く平日平均
※車両感知器データによる集計（入口に設置されている車両感知器にて入口を通過した時間ごとの車両台数を集計）

首都高速と千葉外環の利用分担

- R4.4.1から、首都高速の湾岸線または横浜・川崎エリアを発着し、三郷JCTを通過してNEXCOの常磐道を利用するETC車が、千葉外環を迂回利用する場合、直行利用と同じ通行料金となるよう、千葉外環料金を割引。
- 千葉外環の利用分担率が増加、首都高（都心通過）の利用分担率が減少。



近畿圏料金改定(H29.6)後の交通状況

近畿圏内の料金水準の整理・統一

平成24年1月1日

阪神高速道路における距離別料金導入

平成29年6月3日

近畿圏の新たな高速道路料金

平成29年12月10日

新名神高速道路たかつき（高槻JCT～かわにし川西IC）の開通

平成30年3月18日

新名神高速道路かわにし（川西IC～こうべ神戸JCT）の開通

平成30年4月1日

さかいせんぼく堺泉北有料道路、みなみはんな南阪奈有料道路の移管・料金変更

平成31年4月1日

しんめい第二神明道路の料金変更

阪神高速8号京都線、はんな第二阪奈有料道路の移管・料金変更

令和2年3月29日

やまとがわ阪神高速大和川線の開通

近畿圏内の料金水準の整理・統一

<H29.6.2>



- : 高速国道の大都市近郊区間より高い
- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
- : 利用距離により料率に変化
- : 大都市近郊区間外的高速国道等
- : 均一区間 (点線は整備中区間)

<現在>

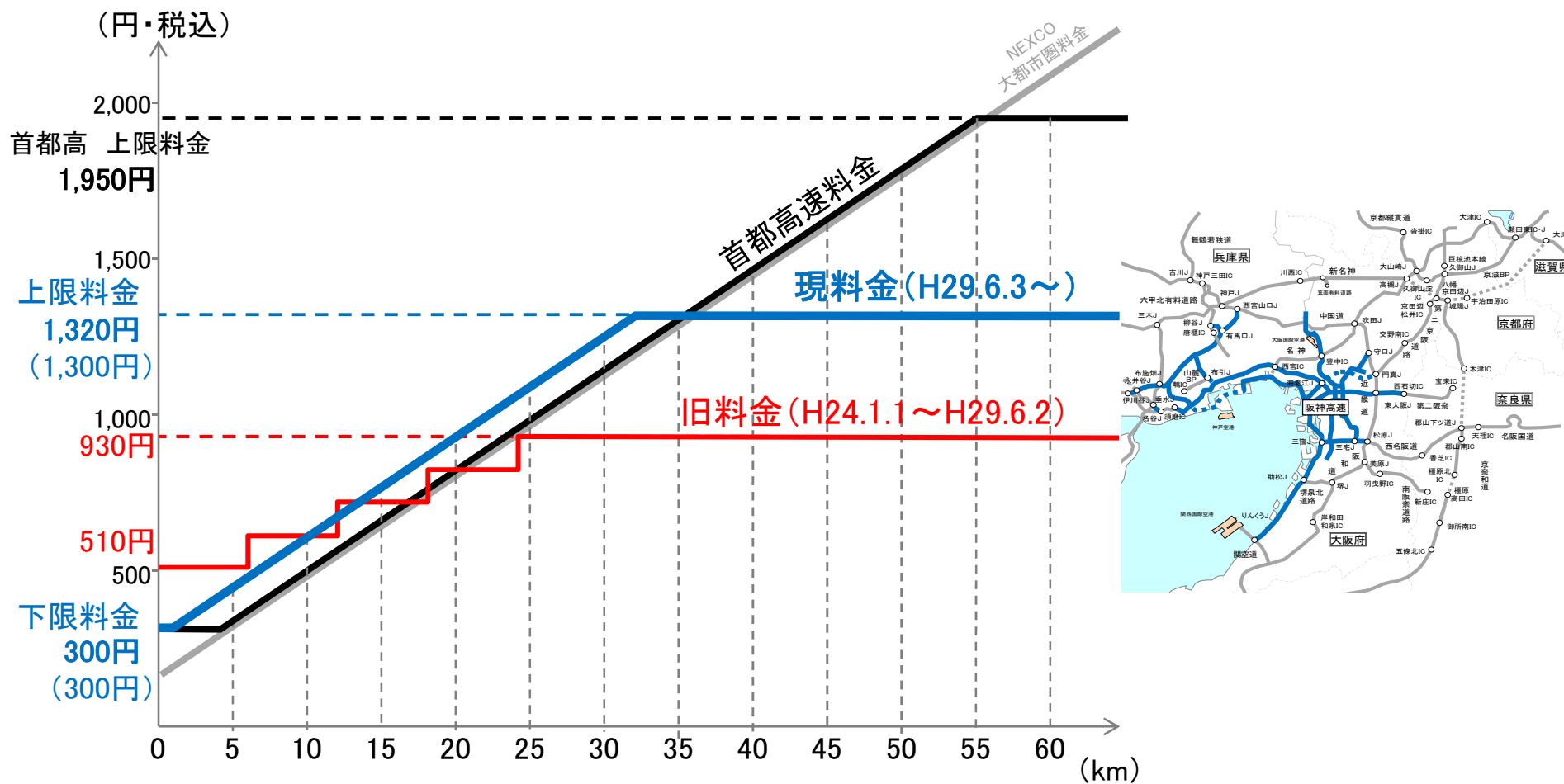


料金水準を整理・統一

- : 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
※堺泉北道路等では激変緩和措置を実施
- : 大都市近郊区間外的高速国道等 (点線は整備中区間)

阪神高速道路における対距離料金の導入

- 高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とした対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、上限料金(1,320円)及び下限料金(300円)を設定。



※料金は普通車(ETC車)の例

※旧料金は消費税率8%

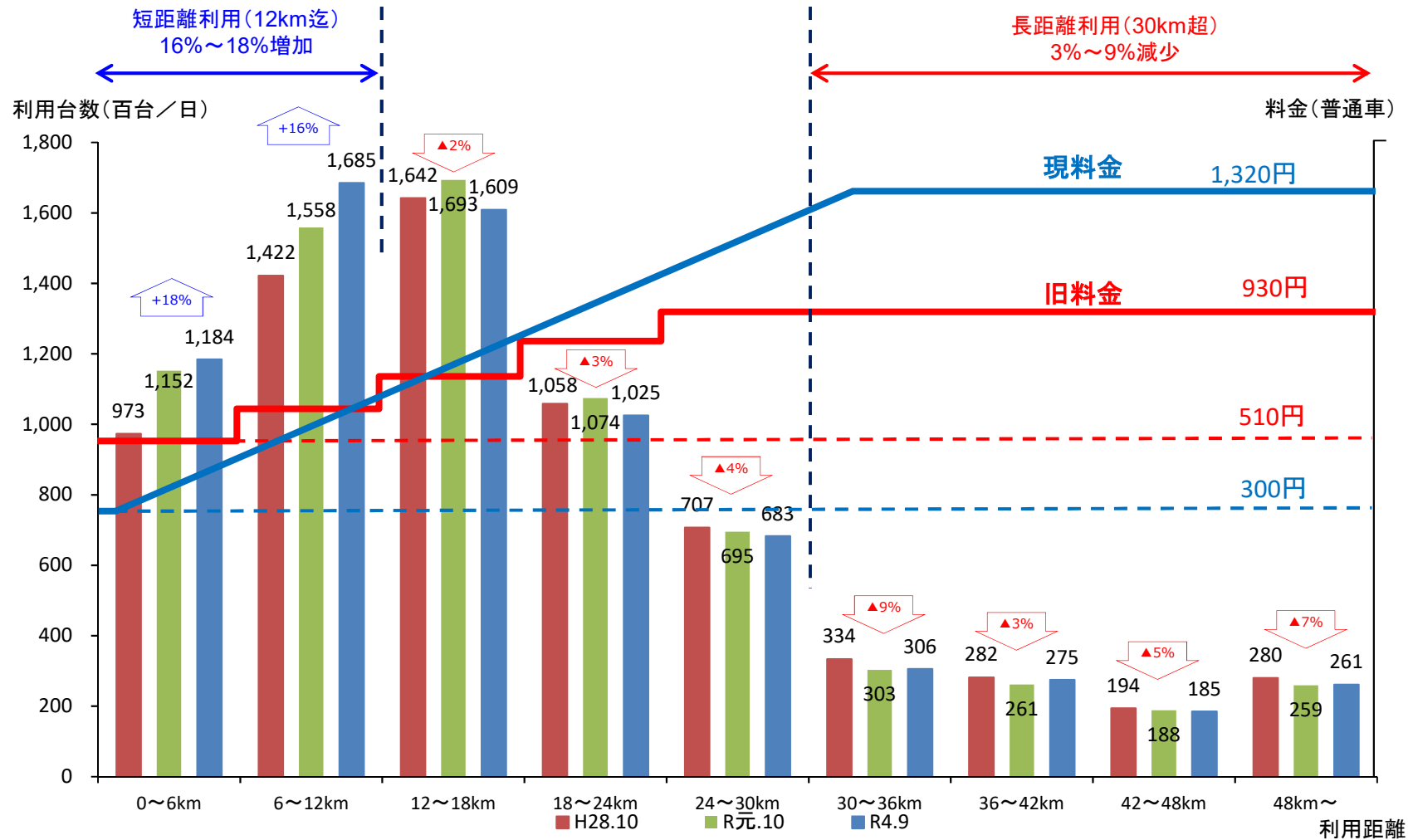
※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)

下段()は消費税率8%(H29.6-R元.9までの料金)

阪神高速道路の利用の変化

○ 短距離利用(12km迄)は16~18%増加、長距離利用(30km~)は3~9%減少。

○ 阪神高速の距離帯別利用台数



※ETCデータによる集計

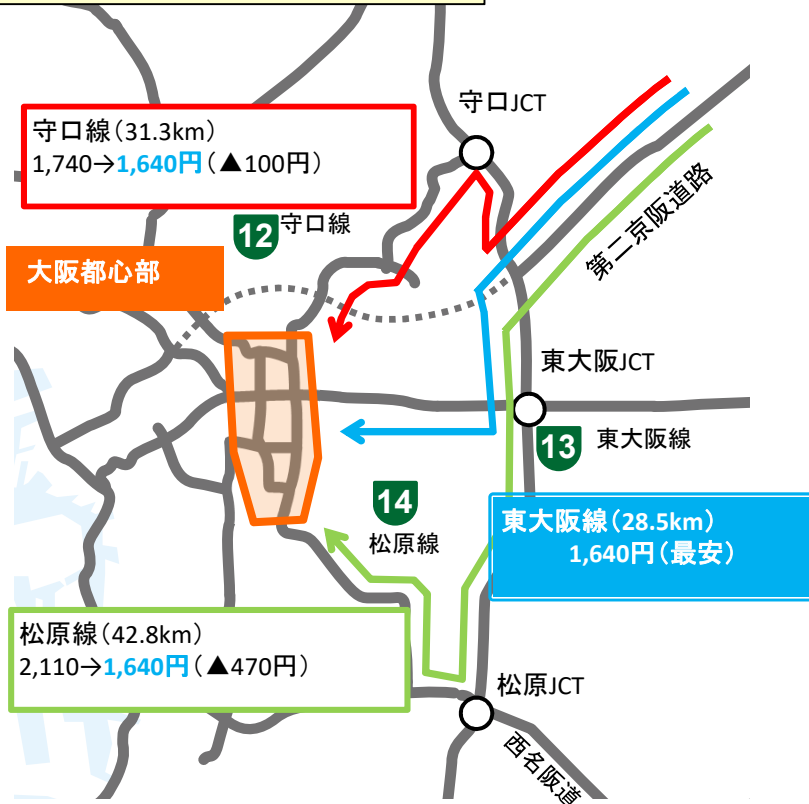
※H28年度10月、R元年度10月、R4年度9月の平日平均を比較(増減率はH28年度とR4年度の比較)

※料金は普通車(ETC車)の例

起終点を基本とした継ぎ目のない料金の評価

- 第二京阪～大阪都心部では、継ぎ目のない料金体系の導入後、守口線経由の分担率が増加。
- 東大阪線より守口線の所要時間が短くなる混雑時間帯では守口線経由の分担率が上昇する傾向。

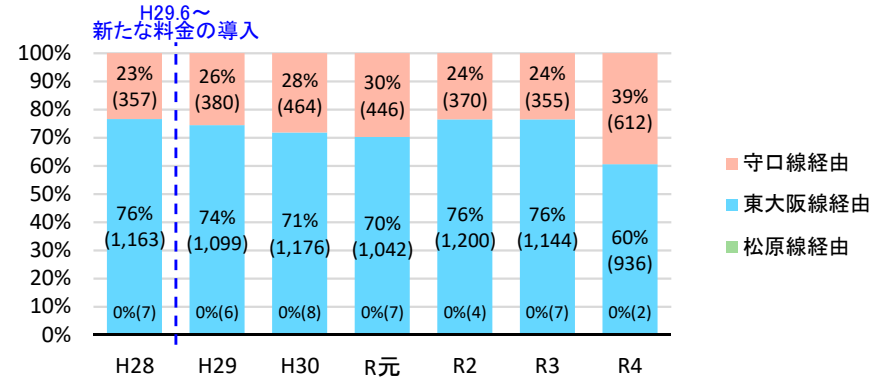
大阪都心部～放射高速道路で、阪神高速の守口線、東大阪線、松原線のどのルートを選択しても、起終点間の最安料金と同一



※第二京阪 (枚方学研) ⇒ 大阪都心部の距離・料金
※料金は普通車(ETC車)の例
※消費税率10%(R元.10以降の料金)

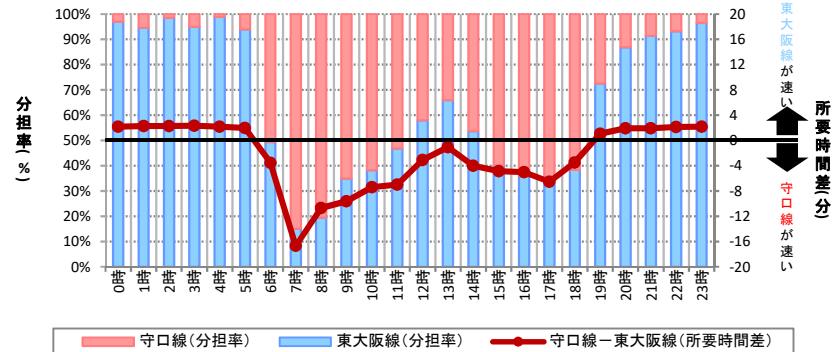
○大阪都心発着交通の経路分担率

＜第二京阪～大阪都心部のルート分担率＞



単位: 交通量比率 (括弧内は交通量[台/日])
※ H28～R2年度は10月、R3～R4年度は9月の平日平均を比較
※ R4の「松原線経由」は一般道乗継(三宅西～喜連瓜破・駒川)を含む

＜第二京阪→大阪都心部の時間帯別分担率・所要時間＞



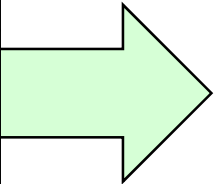
※集計期間は令和4年度9月の全日平均
※分担率はETCログデータ、所要時間はETC2.0による集計
※所要時間は、第二京阪道路・枚方学研⇒1号環状線・道頓堀を対象

近畿圏内の車種区分の整理・統一

【阪神高速の車種区分】

2車種 S39.6~		5車種(暫定) H29.6~		5車種 R4.4~	
普通車	1.0	軽自動車等	0.8	軽自動車等	0.8
		普通車	1.0	普通車	1.0
大型車	2.0	中型車	1.07	中型車	1.2
		大型車	1.65	大型車	1.65
		特大車	2.14	特大車	2.75

5車種区分に整理・統一※



※南阪奈道路、堺泉北道路は3車種から5車種に整理、統一
 ※近畿道、阪和道、西名阪道は4車種から5車種に整理、統一

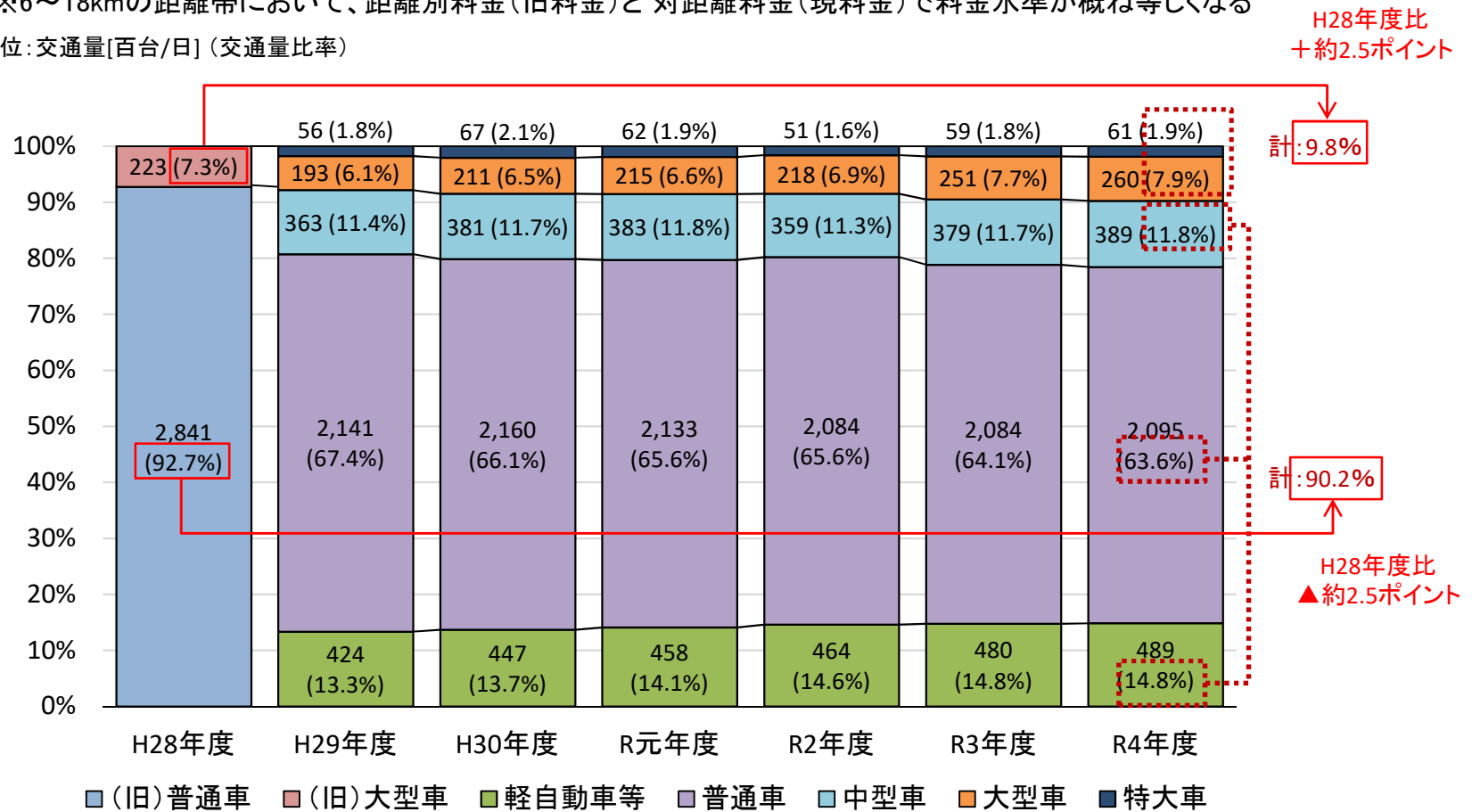
近畿圏内の車種区分の整理・統一の評価

○ 阪神高速の車種構成比について、旧普通車・大型車の割合は概ね変動なし。

阪神高速(利用距離:6~18km)の車種間比較

※6~18kmの距離帯において、距離別料金(旧料金)と対距離料金(現料金)で料金水準が概ね等しくなる

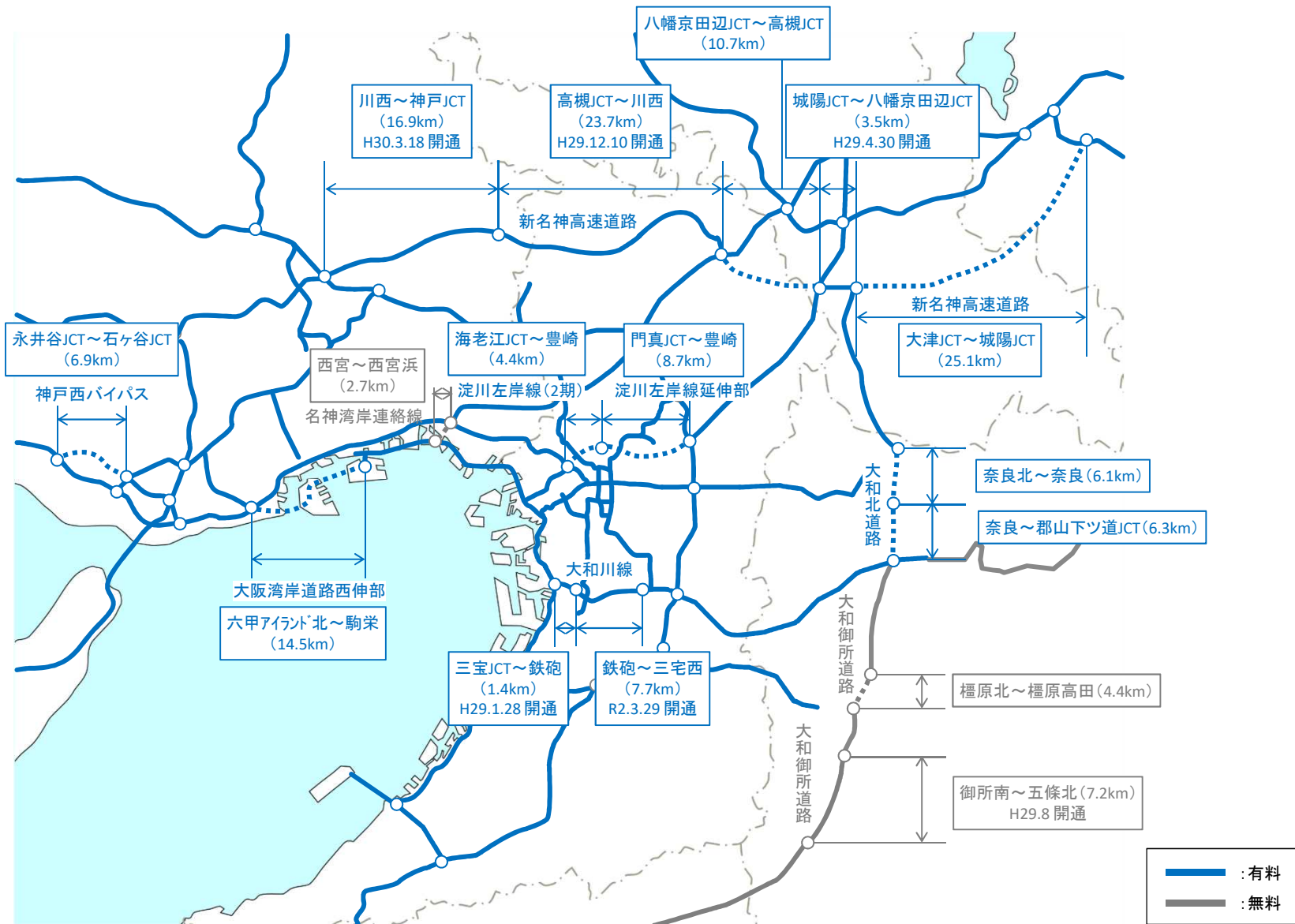
単位:交通量[百台/日](交通量比率)



※ETCデータによる集計
 ※H28年~R2年度は10月、R3年~R4年度は9月の平日平均を比較

近畿圏の交通状況の課題

近畿圏の道路ネットワークの整備状況

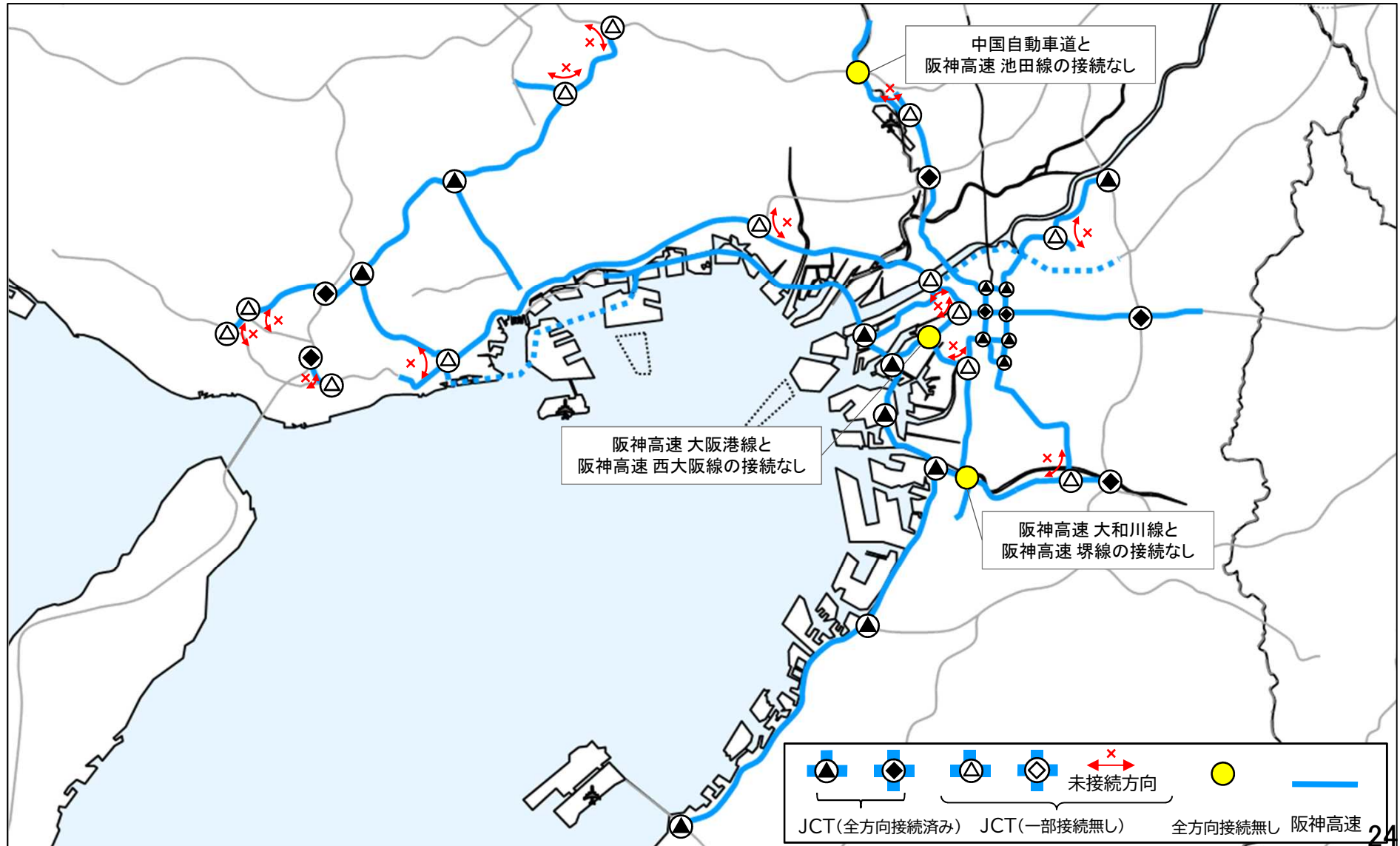


※ 開通区間はH29以降を対象

※ IC・JCT名称は仮称

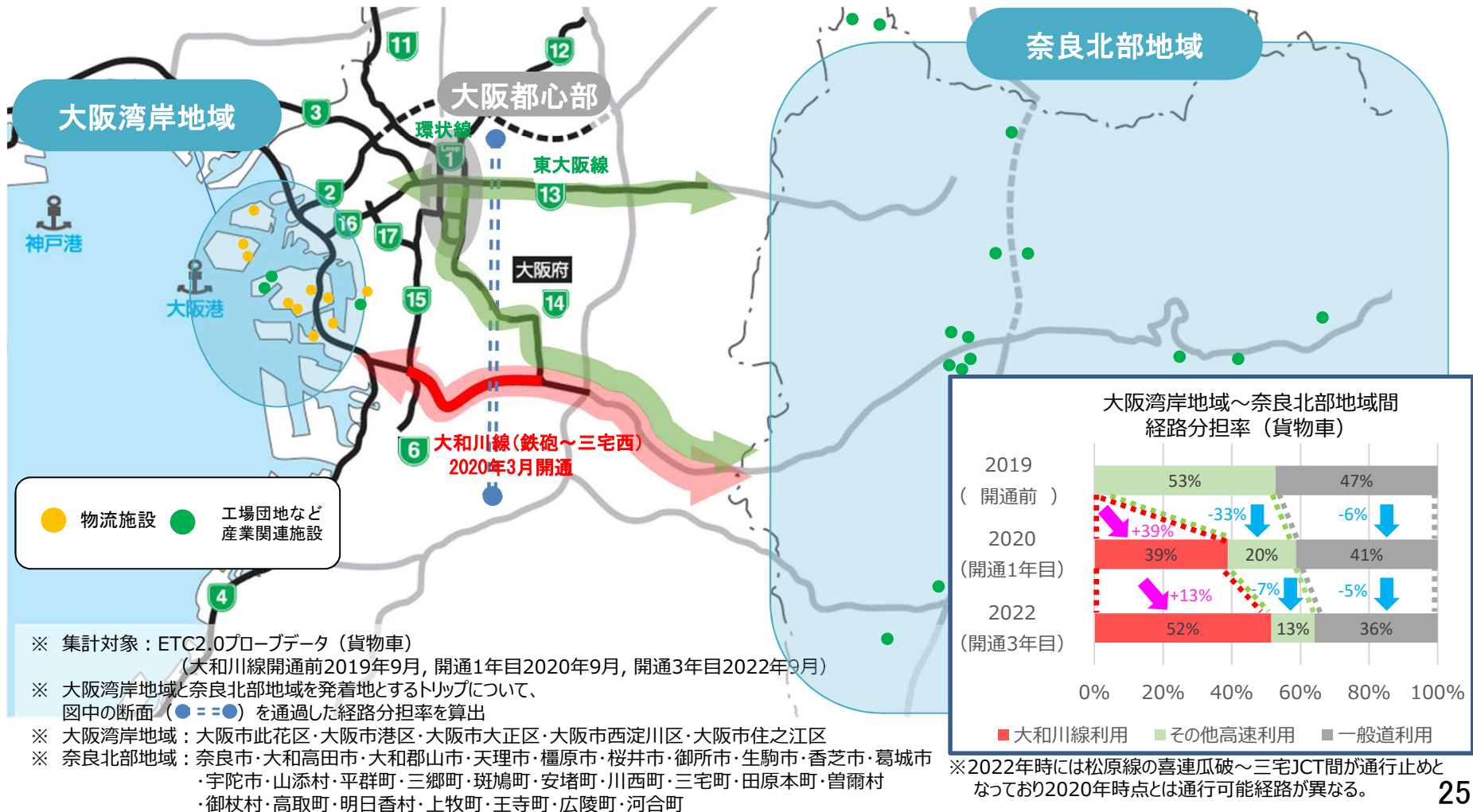
阪神高速道路の路線網

○ 阪神高速道路において、交差する路線でJCT接続されていない箇所が存在。



大和川線開通による効果～経路転換～

- 1号環状線や13号東大阪線等の都心部は交通集中による渋滞が発生している
- 大和川線の全線開通（2020年3月）により、都心部通過を避けた経路転換が可能となった
- 大阪湾岸地域と奈良北部地域間の貨物車利用のうち、6号大和川線利用は2022年時点で約5割を占めており、広域利用における都心部通過利用からの経路転換が窺える



近畿圏の渋滞状況

○ 近畿圏の高速道路においては、新名神や阪神高速大和川線の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生。



都心通過交通の状況(大阪)

○ 阪神高速の上限料金などの影響により、都心経由の方が都心を迂回するより安い場合が存在。



4号湾岸線 助松⇨名神 茨木IC

	利用距離	所要時間	分担率	料金
都心経由	50.3km	57分	93%	1,900円
大和川線経由	52.7km	52分	7%	2,020円

※所要時間はR4年度9月平日昼間のETCデータより算出
 ※分担率は助松以南⇨茨木以東を対象にR4年度9月平日のETCデータより算出



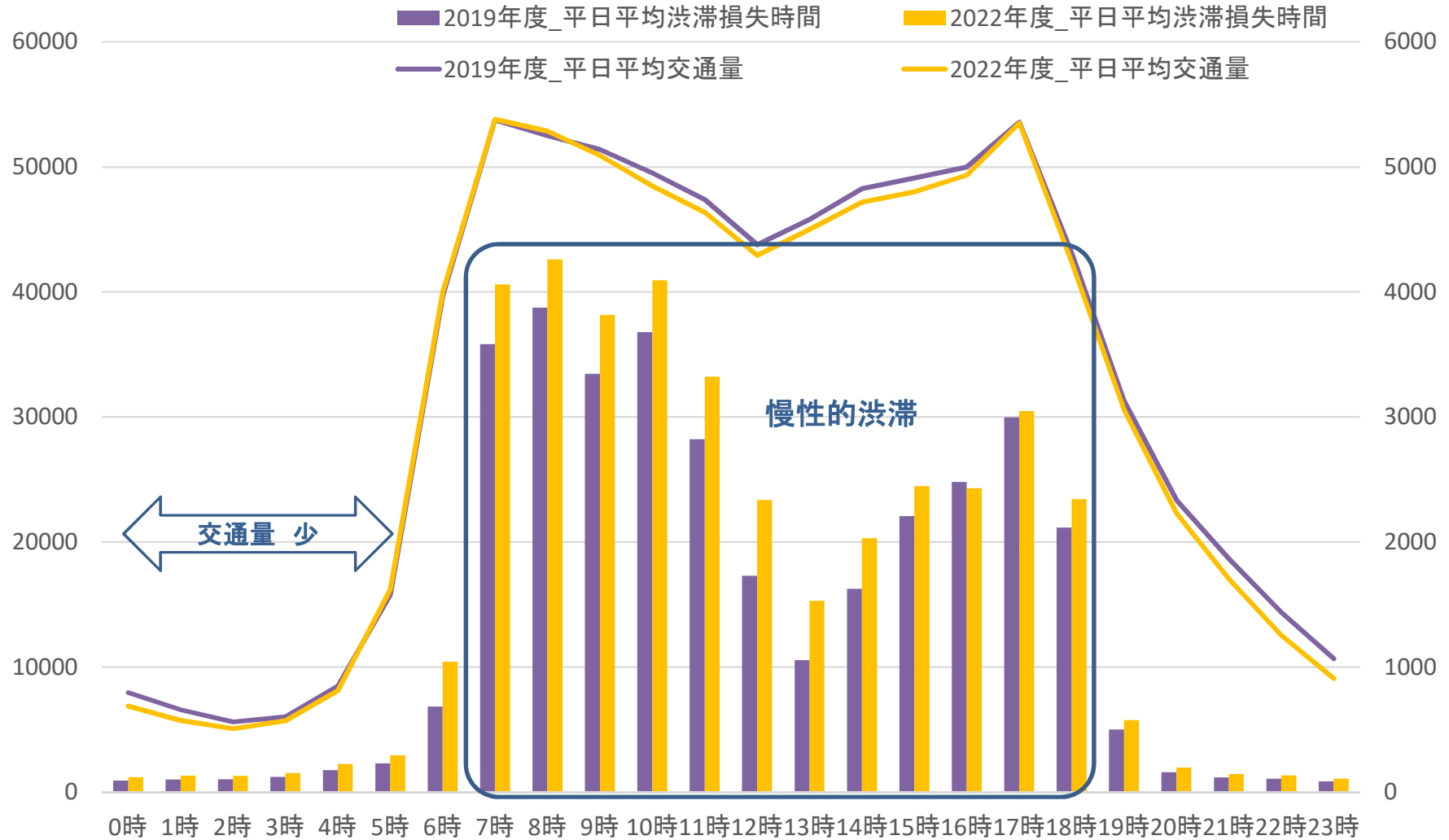
4号湾岸線 助松⇨13号東大阪線 中野

	利用距離	所要時間	分担率	料金
都心経由	36.4km	45分	93%	1,320円
大和川線経由	33.5km	31分	7%	1,800円

※所要時間はR4年度9月平日昼間のETCデータより算出
 ※分担率は助松以南⇨中野以東を対象にR4年度9月平日のETCデータより算出

阪神高速道路の渋滞状況

○ 時間帯による交通量や渋滞状況に偏りが存在。



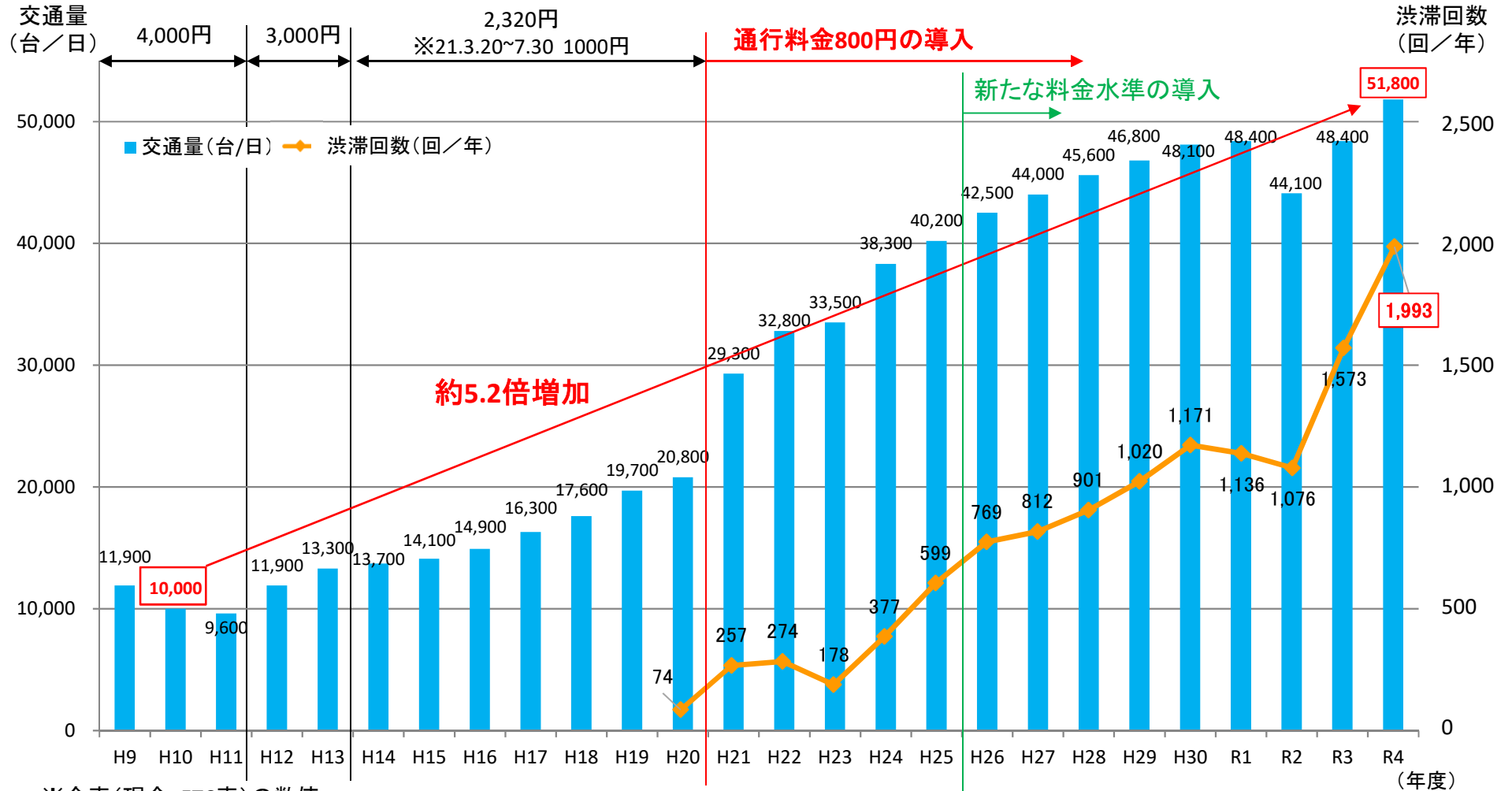
※ 渋滞損失時間(台・h) = (区間所要時間(h) - 規制速度走行時の区間所要時間(h)) × 区間交通量(台) 阪神高速道路(株)調べ

アクアラインの通行料金について

東京湾アクアライン 交通量と収入等の実績

○交通量は年々増加し、開通当初から約5.2倍に増加(H10⇒R4)

○交通量の増加に伴って渋滞回数が年々増加しており、R4は1,993回の渋滞が発生



※全車(現金・ETC車)の数値

※渋滞回数(暦年): 上下線の渋滞回数(渋滞: 時速25km以下で低速走行あるいは停止発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態)

東京湾アクアライン 休日の渋滞発生状況

○東京湾アクアラインにおいては、特に休日の午前の下り線(川崎→木更津方面)、午後の上り線(木更津→川崎方面)にて、最大渋滞長が20km以上となるような激しい渋滞が発生

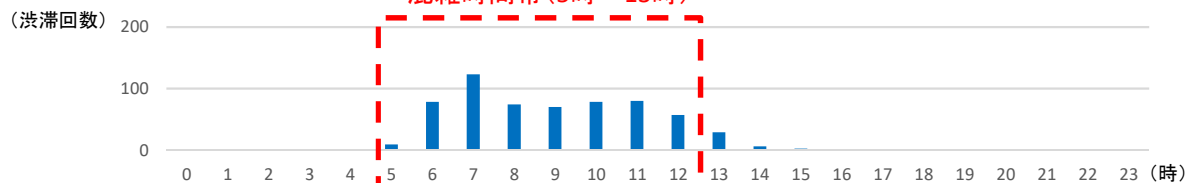
<R元年の渋滞発生状況(上下計)>

休日 発生頻度87% = $\frac{\text{渋滞発生 105日}}{\text{休日日数 121日}}$

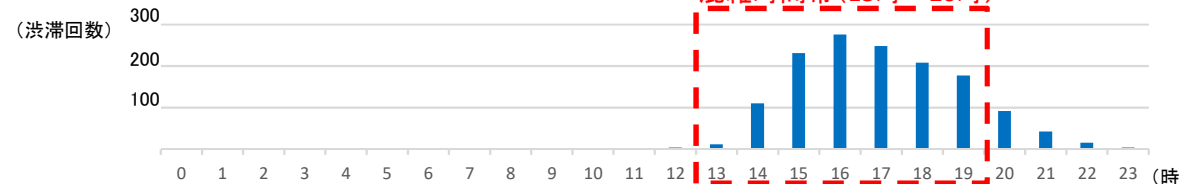
平日 発生頻度20% = $\frac{\text{渋滞発生 49日}}{\text{平日日数 244日}}$

<R元年の休日渋滞状況>

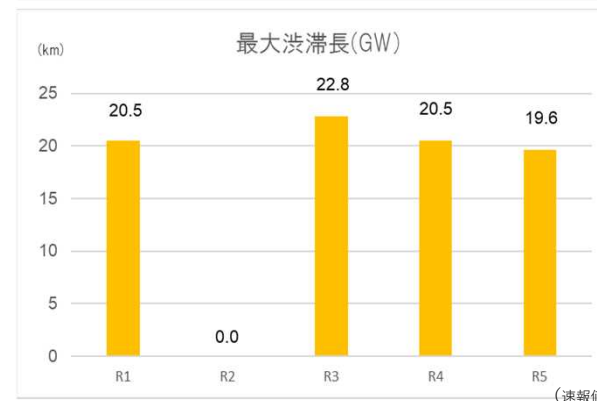
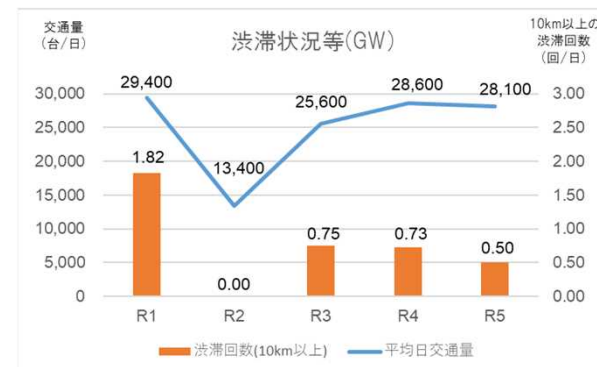
下り線(川崎→木更津方面)



上り線(木更津→川崎方面)



<R1~R5 GWの交通状況> ※上り線(木更津→川崎方面)

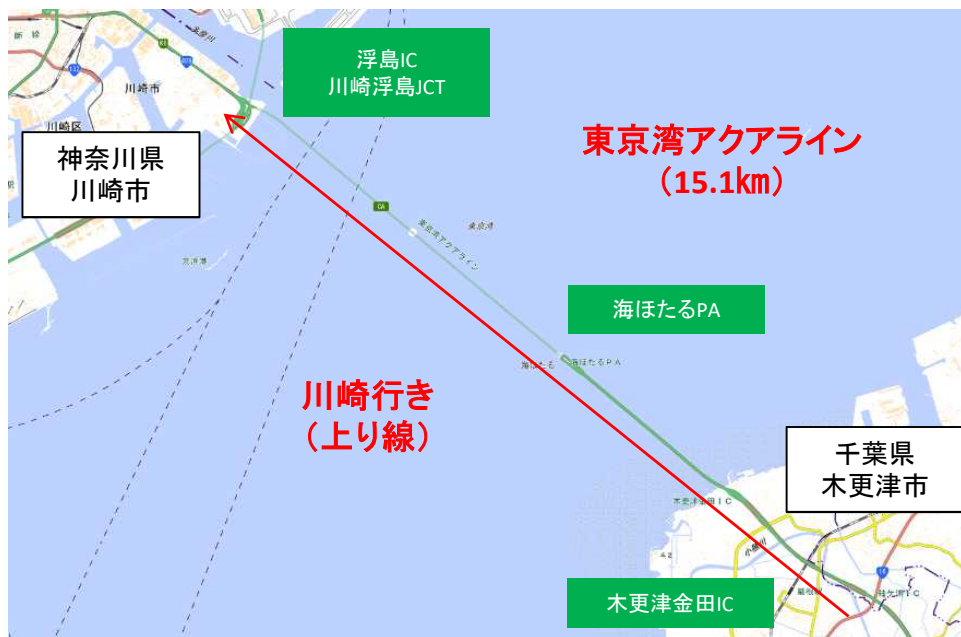


東京湾アクアラインの休日渋滞対策（ロードプライシング社会実験）について

○東京湾アクアラインにおいて、休日に激しい渋滞が発生していることから、混雑状況に応じた料金、いわゆるロードプライシングを、令和5年7月22日から令和6年3月31日までの休日（土日・祝日）に社会実験として実施

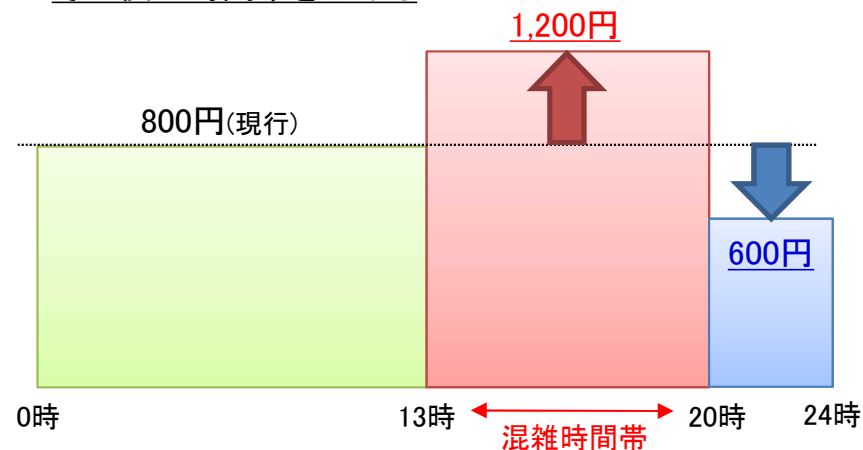
<社会実験概要>

- 対象区間：アクアライン 浮島IC～木更津金田IC
上り線（木更津→川崎方面）
- 対象期間：令和5年7月22日（土）
～令和6年3月31日（日）の土日・祝日
（1月2日、1月3日、2月12日を含む）
- 対象車両：ETC車（全車種）



<料金パターン>

- ・交通分散を図るため、休日混雑時間帯を上げて、その後の時間帯を下げる



<ETC時間帯別料金>

	平日	土日・祝日			
		上り線 (木更津→川崎)		下り線 (川崎→木更津)	
	上り線・下り線	0～13時	13～20時	20～24時	0～24時
軽自動車等	640円	640円	960円	480円	640円
普通車	800円	800円	1,200円	600円	800円
中型車	960円	960円	1,440円	720円	960円
大型車	1,320円	1,320円	1,980円	990円	1,320円
特大車	2,200円	2,200円	3,300円	1,650円	2,200円