

高速道路の料金水準について

令和5年10月24日

東日本高速道路株式会社

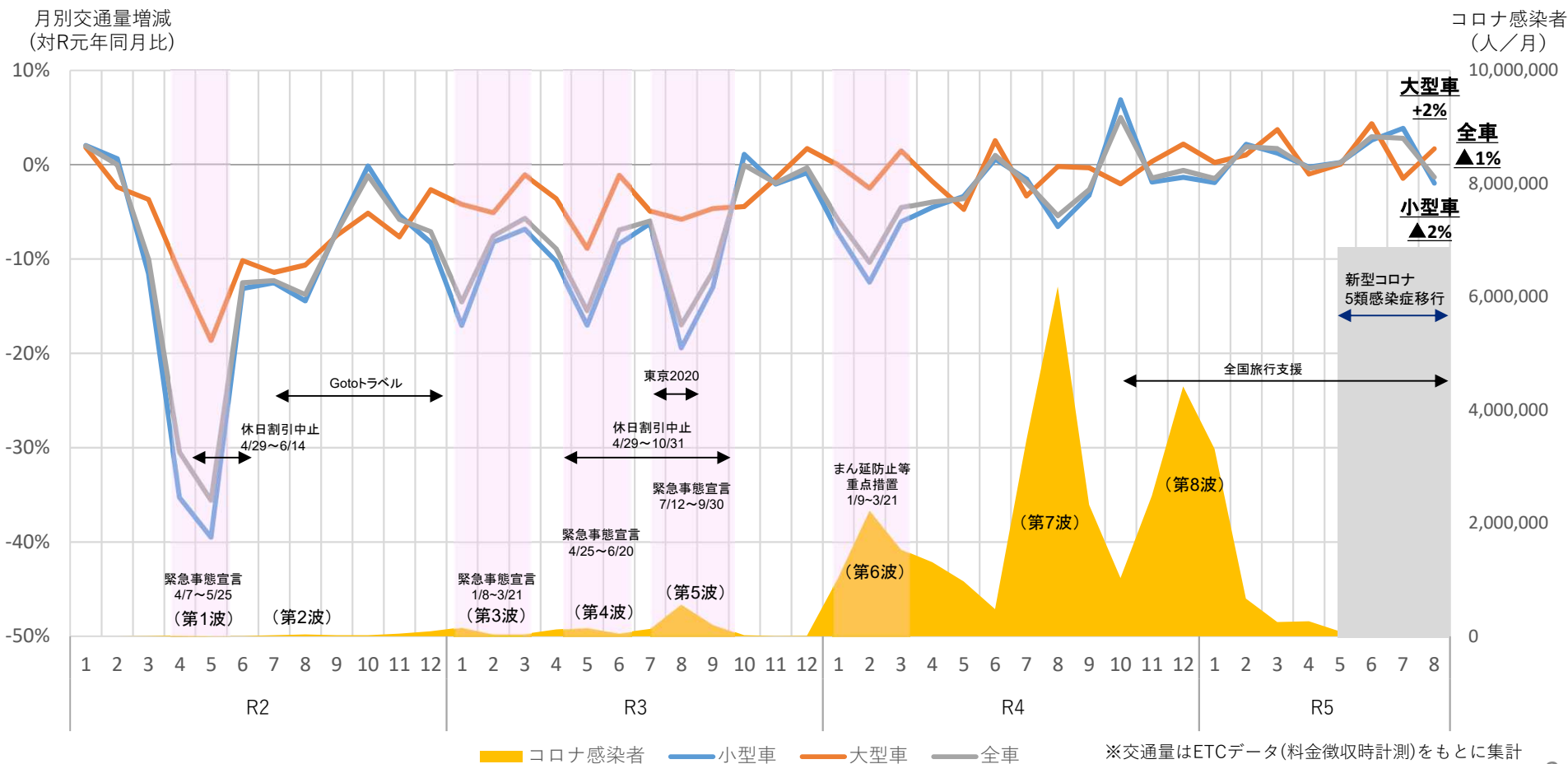
中日本高速道路株式会社

西日本高速道路株式会社

1. 交通動向と料金の経緯
2. 3つの料金水準
3. 長大トンネル・長大橋などの維持管理
4. まとめ

1. 交通動向と料金の経緯

- 全車交通量は、令和2年以降、新型コロナウイルスの影響により令和元年と比べ最大4割程度減少したが、直近では概ね感染拡大前の水準まで回復しつつある状況。
- 小型車は、緊急事態宣言の期間は出控えにより交通量が減少。
- 大型車は、感染拡大の影響はあるものの令和2年6月以降は緊急事態宣言に関わらず概ね1割未満の減少で推移。

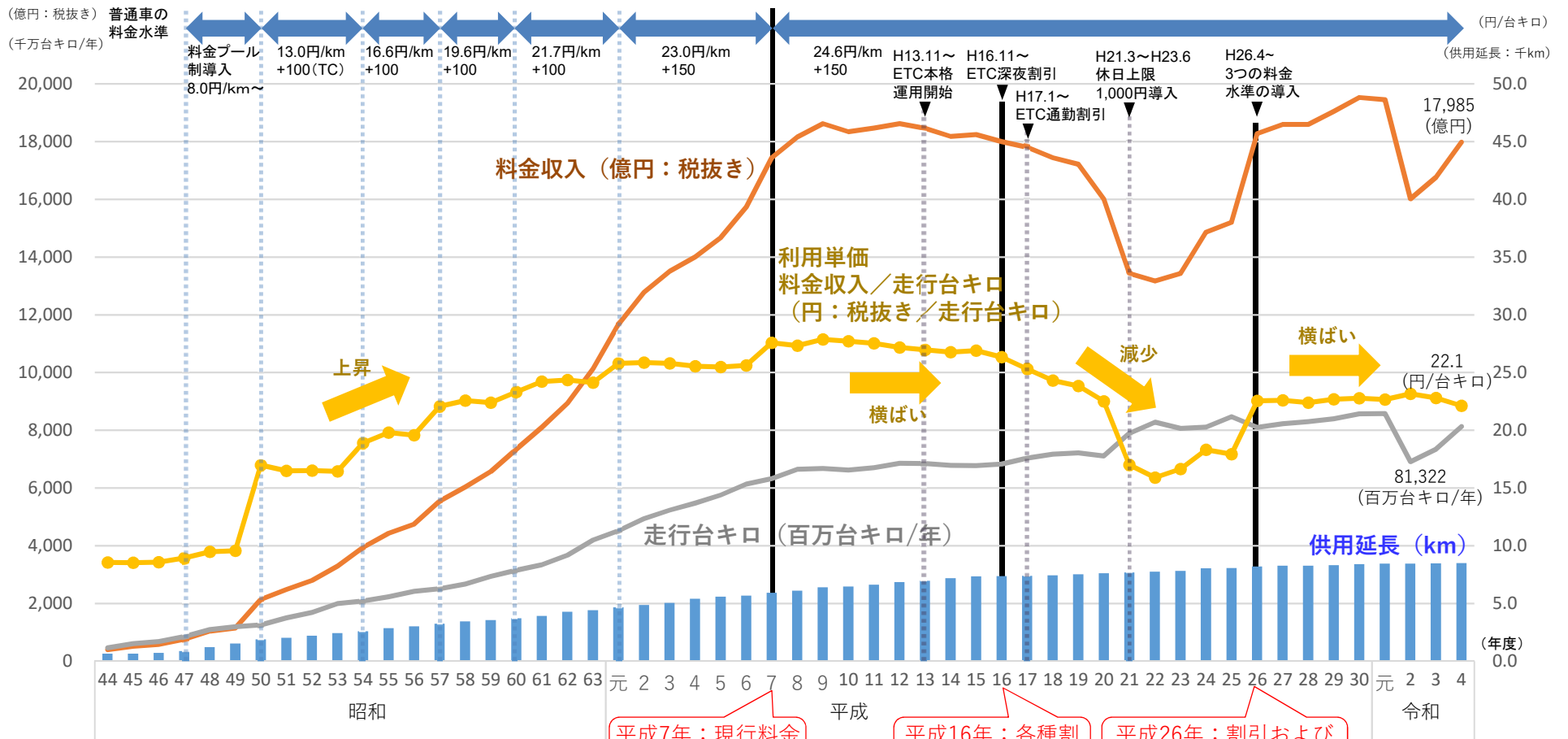


※交通量はETCデータ(料金徴収時計測)をもとに集計
 ※コロナ感染者数はR5/5/8以降データ無し

1. 交通動向と料金の経緯



- 走行台キロは、ネットワーク整備の進展等により増加傾向が続いていた。その後、感染拡大の影響で令和2年は減少したが、直近は回復傾向。
- 利用単価は、平成7年の現行料金水準になるまでの間は上昇傾向となっており、平成7年以降はおおむね横ばい。その後、平成16年からの各種割引施策により減少傾向となり、平成26年の割引および料金水準の見直しによりそれ以降はおおむね横ばい。



※集計対象は高速道路のみ（一般有料道路除く）
 ※グラフの集計値は全車種の総合計

平成7年：現行料金水準の導入

平成16年：各種割引の導入

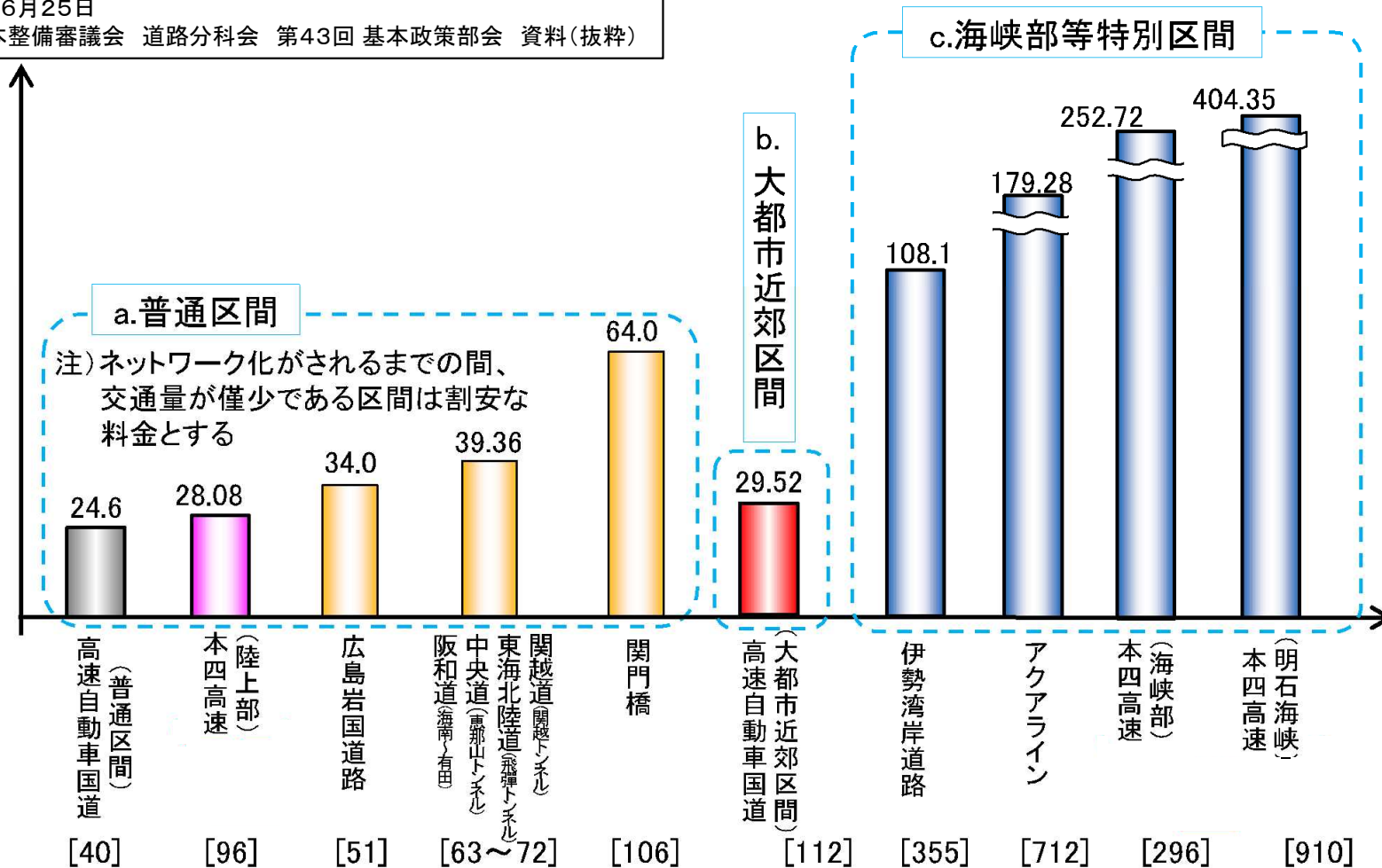
平成26年：割引および料金水準の見直し

2. 3つの料金水準

NEXCO

○平成26年3月以前の長大トンネル等や大都市近郊区間、海峡部における料金水準については、建設費や提供される便益により、他区間に比べて高い「整備重視の料金」となっており、利用者にとってシンプルになっていない、という課題。

平成25年6月25日
社会資本整備審議会 道路分科会 第43回 基本政策部会 資料(抜粋)



[]: キロ当たり建設コスト(建設費をGDPデフレーターによりH21価格に換算した値)(億円/km)

2. 3つの料金水準



平成25年6月25日 国土幹線道路部会 中間答申(抜粋)

4. 料金制度のあり方

(2) 利用重視の料金体系の実現

2) 新しい料金水準の導入

②新しい料金水準「利用重視の料金」へ

- a. 普通区間に挟まれ、並行する一般道路等の代替道路のある長大トンネル等について、これまでには建設費や便益から、他に比して高い料金水準としてきたところであるが、有効活用などの観点から、今後は普通区間と料金水準差を設けない。なお、現在、普通区間より割安な料金水準となっている区間については、普通区間と同じ料金水準を指向すべきであるが、料金値上げに伴う影響などを十分に精査し、慎重に検討を進めるべきである。
(普通区間)
- b. 大都市近郊に位置する区間についても、本来であれば、これまでの建設費や便益を理由とした他との料金水準差は解消すべきであるが、一方で、料金水準の引下げが交通渋滞を引き起こす区間であると考えられることから、現行と同様に、普通区間より割高な料金水準を維持する。
(大都市近郊区間)
- c. 本四高速や東京湾アクアライン、伊勢湾岸道路については、長大橋梁やトンネル等により多額の建設費を要したことに加え、当該海峡等を短時間で横断できるという特別な便益を提供していることから、料金水準を他に比して高く設定することは妥当ではあるが、今後は、有効活用の観点から、普通区間等に比して大きな差とならない料金水準とする。具体的な水準については、当該海峡等を横断するフェリーの運賃などと比較することにより定めるべきである。
(海峡部等特別区間)

3) 実現に向けた取組

新たな料金水準の導入は、できる限り安定的なものとするよう努力しつつ、今後予定される定期的な償還計画の見直しの中で対応することを検討すべきである。

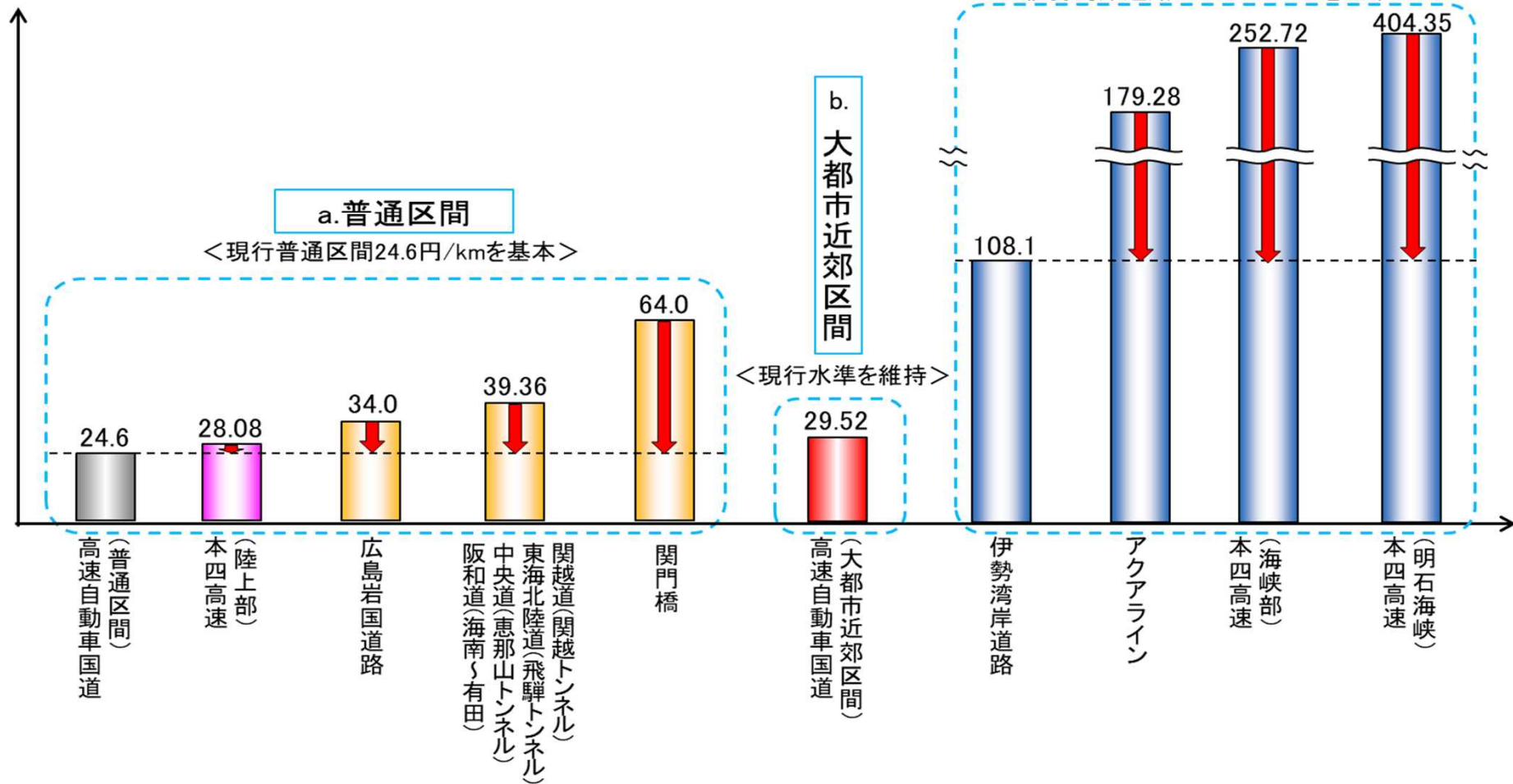
2. 3つの料金水準

NEXCO

○「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ移行。（平成26年4月～令和6年3月末まで）

令和5年7月4日

社会資本整備審議会 道路分科会 第56回 国土幹線道路部会 資料(抜粋)



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

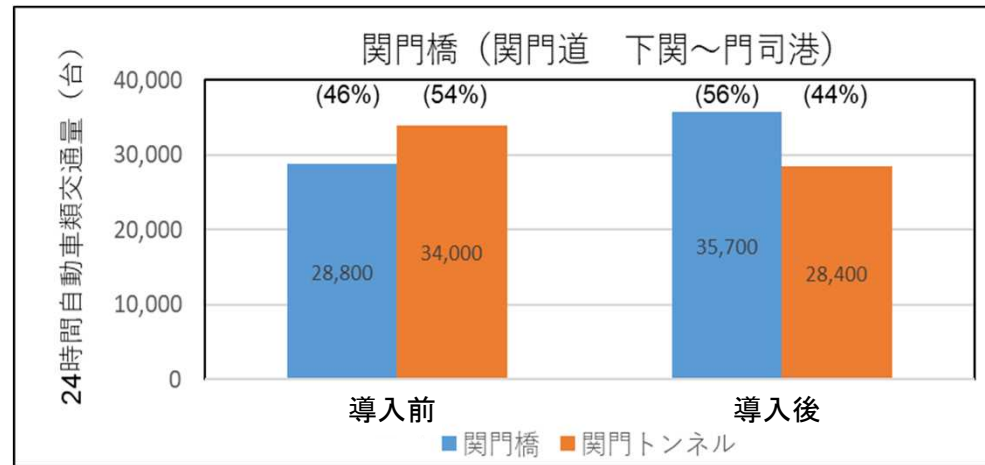
注：ターミナルチャージの有無にかかわらず、「普通車の全線料金-150円」/全線延長」で料率を算出

2. 3つの料金水準

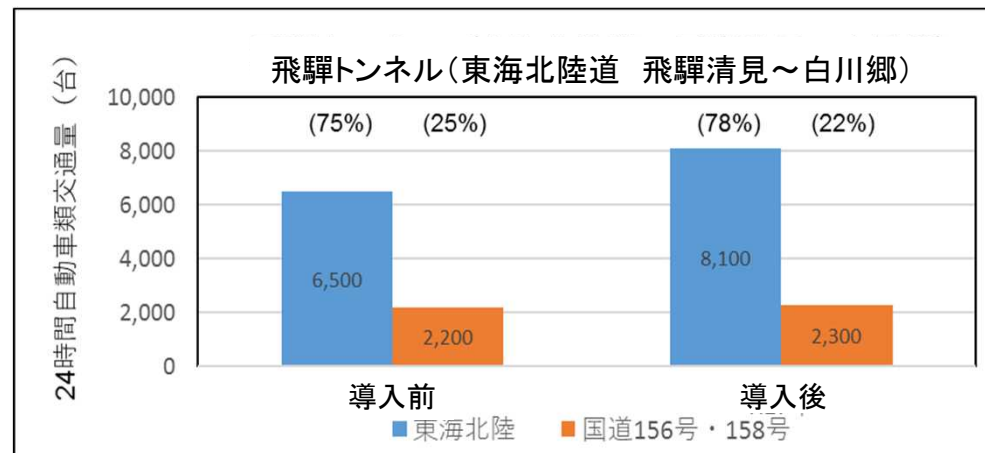


- 料金水準を引き下げた区間の交通量は、導入前と導入後を比較すると堅調に増加。
- 関門橋については、並行する一般国道2号（関門トンネル）と比べて利用割合が増加。

【関門橋】



【飛驒トンネル】



(地図は国土地理院HPより引用したものをNEXCOにて加工)

※ 関門橋 導入前：H17 導入後：H27
 飛驒トンネル 導入前：H22 導入後：H27

(全国道路・街路交通情勢調査より)

3. 長大トンネル・長大橋などの維持管理



- 長大トンネル、長大橋などの維持管理は、点検箇所が膨大であり点検が困難な箇所も多い。
- また、厳しい環境などに起因する損傷・劣化も多いことから、多大な労力と費用を要する。

● 長大トンネル <関越トンネル 延長：11,055m> <飛騨トンネル 延長：10,710m> <恵那山トンネル 延長：8,489m>

<点検箇所が多い>

- ・排煙整備や水噴霧設備などの短いトンネルにはない設備が多い

<点検が困難>

- ・ジェットファンなど設備上部の点検にはトンネル点検車などの特殊車両を用いて点検

<厳しい環境による損傷>

- ・地山からの土圧の影響が大きく、覆工のひび割れによる漏水等により損傷・変状が発生し、補修等を実施



● 長大橋 <関門橋 延長：1,068m 吊橋構造>

<点検箇所が多い>

- ・吊橋構造であり主塔・メインケーブル・補剛トラス等の多くの部材により構成

<点検が困難>

- ・主塔やケーブル、床版などは、移動足場車やロープアクセス等を用いて点検

<厳しい環境による損傷>

- ・海岸部に位置しており、飛来塩による厳しい腐食環境による腐食等の損傷が発生、定期的に補修等実施



● 海峡部 <東京湾アクアライン 延長：15.1km>

<点検箇所が多い>

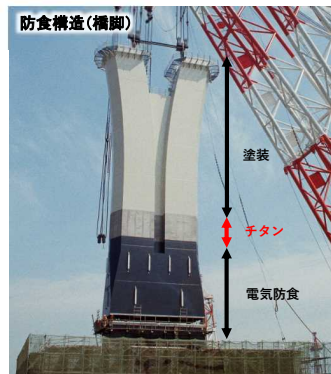
- ・橋梁部は水中構造物や橋脚の防食構造などあり、トンネル部は排煙設備等の設備が多い

<点検が困難>

- ・橋梁点検車を用いた点検の他、船舶からの海上点検、潜水士による水中構造物の点検など海峡部特有の点検を実施

<厳しい環境による損傷>

- ・飛沫帯・干満帯など厳しい腐食環境による腐食等の損傷が発生、定期的に補修等実施、海上での補修となるため、常設足場などを用いて補修

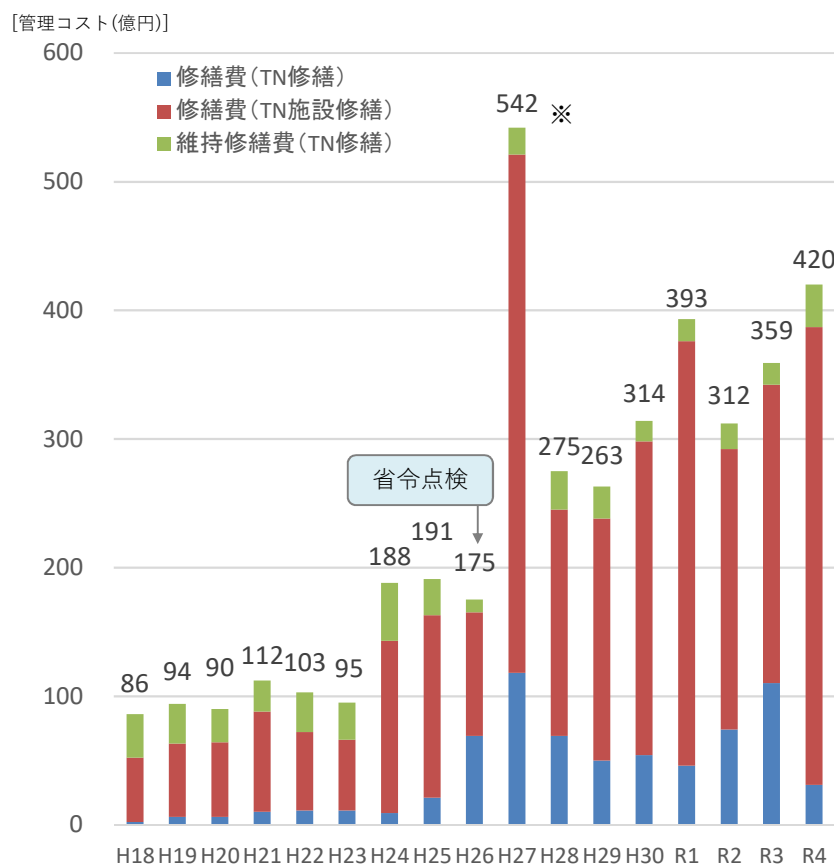


3. 長大トンネル・長大橋などの維持管理



- トンネルの管理コストは、経過年数とともに年々増加傾向。
- 道路の供用後30年経過延長の増加とともに補修数が増加しており、今後も継続的に設備更新などの維持管理費用が必要。

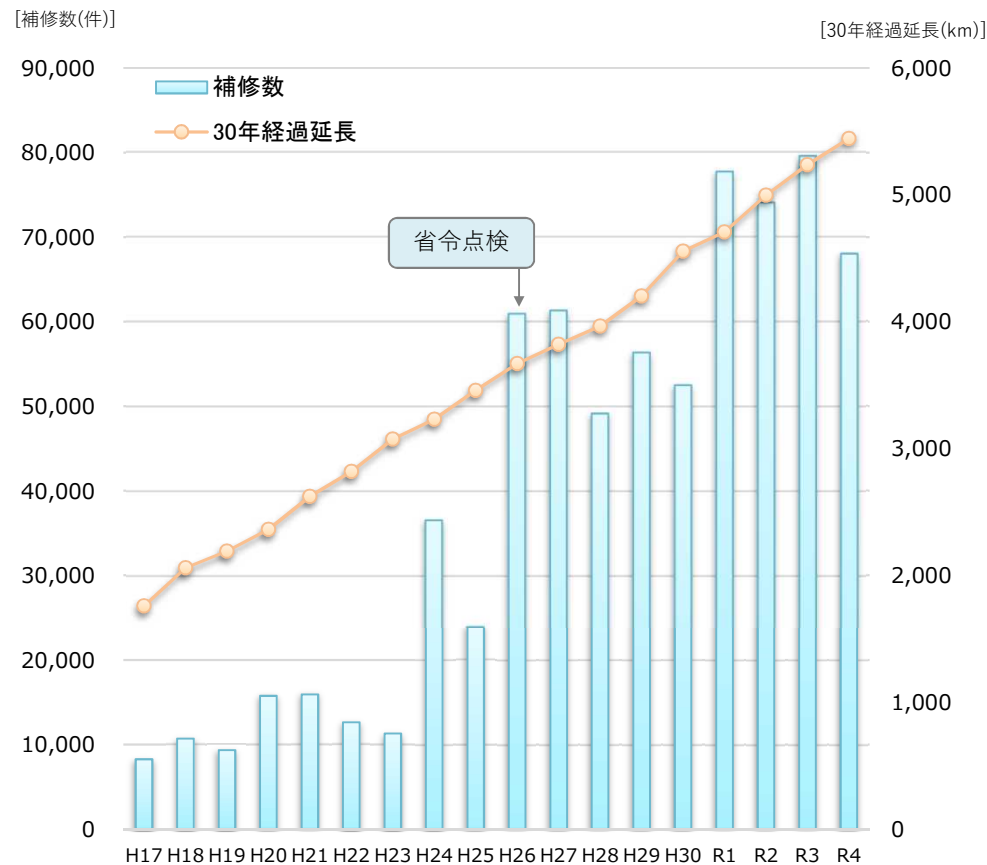
<トンネルの管理コストの推移>



出典：高速道路機構ファクトブック

※ 平成24年の笹子TN天井版崩落事故を踏まえた安全対策を集中的に実施

<道路の供用後30年経過延長と補修数の推移>



4. まとめ



- 平成26年4月から10年間導入した「利用重視の料金」について、料金水準を引き下げた区間では、並行する一般国道と比べて高速道路の利用割合が増加傾向であるなど、高速道路が有効活用されていることを確認。
- 上記を踏まえ、「3つの料金水準」については当面継続することが妥当。
- 一方で、長大トンネルや長大橋などの維持管理には、今後、更に費用がかかることから、安定的な財源の確保が必要であり、その財源確保は利用者による負担を基本。
- 今後、高速道路の利用状況や経済状況を勘案し、定期的な償還計画の見直しの中で、必要に応じて料金水準について検討していく必要。