

高速道路料金について

1. 新たな料金基本方針等の報告(全国、近畿圏)
2. 料金施策等による渋滞対策の取り組み

1. 新たな料金基本方針等の報告(全国、近畿圏)

これまでの経緯と今後のスケジュール（案）

<全国料金>

H26.4.1(火)

3つの料金水準の導入

当面10年間

R5.12.22(金)

料金の基本方針(国)

R6.3月末が期限

R6.3: 事業許可(国→高速会社)

R6.4以降も3つの料金水準を継続
料金割引について必要な見直しを実施

<近畿圏料金>

H24.1.1(日)

料金圏を撤廃した対距離制(500~900円)を導入

H29.6.3(土)

料金改定(300~1,300円)

近畿圏の交通課題等を踏まえ検討

R5.12.22(金)

料金の具体方針(国)・具体案(阪神高速等)

12/22(金)~1/5(金)
パブリックコメント

2~3月 地方議会
(大阪府・大阪市・堺市・兵庫県・神戸市)

R6.6: 新料金開始

【参考】令和3年8月4日 国土幹線道路部会中間答申（抜粋）

4. 速やかに実現すべき料金制度のあり方

(1) 全国料金

平成26年4月より新たに導入された利用重視の料金のうち、3つの料金水準への整理については、料金水準を引き下げた区間において、概ね交通量は順調に増加している。また、本州・四国間のフェリーを使用した自動車航走台数は横ばいとなっており、本四高速の料金水準の引き下げによる影響は確認されていない。引き続き、引き下げによる影響を検証しつつ、令和5年度末となっている現行料金水準の期限を見据えて、議論を継続する必要がある。

一方、再編された料金割引については、割引の目的に沿って一定の効果が発現しているものの、政策課題を解決するためには更に効果的な割引とする必要があること、また、割引により別の課題が生じていることなどから、社会状況の変化等も踏まえつつ、他の交通機関への影響も考慮した上で、割引の内容を見直す必要がある。

(2) 大都市圏料金

2) 料金の賢い3原則に沿った料金体系の進化

① 料金体系の整理・統一（公平な料金体系）

引き続き、料金体系の整理・統一を進め、路線によらず、利用距離に料金が比例する対距離料金の導入を推進すべきである。

具体的には、現在、首都高速や阪神高速において激変緩和措置として導入されている上限料金により、渋滞箇所を通過する料金が割安となるケースも存在している。また、上限料金を超える距離の利用に対して料金が課されないことにより、道路への損傷度合いと費用負担のバランスが崩れ、原因者負担の原則にも合致しないこととなる。こうした状況を踏まえ、大都市圏の高速道路の慢性的な渋滞の解消等に向けて、上限料金については、順次見直し、完全な対距離料金への移行を進めるべきである。ただし、コロナ禍において再認識された物流の重要性も踏まえ、関係事業者が活動しやすい環境を整えることも重要である。

現在、この趣旨に沿って、首都高速においては、令和4年度からの料金見直しに向けて手続きが行われているところであるが、阪神高速等についても、道路ネットワークをより賢く使うための見直しを検討すべきである。このほか、現在の料金体系に移行する際に、様々な路線に導入されている激変緩和措置については、地域の意見等に配慮しつつ、激変緩和という役割を踏まえて継続的にその見直しを検討すべきである。

新たな高速道路料金に関する基本方針のポイント

○「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換

- ・建設の経緯の違い等による区間毎の料金差を是正し、3つの料金水準へ整理
- ・大都市圏の料金については、「世界一効率的な利用」を実現するシームレスな料金体系の構築を目指す

○ 料金割引全体の再編の基本的な考え方

- ① 効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
- ② 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

3つの料金水準(H26.4～)

※ETC車に限定

<普通区間>

- ・24.6円/kmを基本
- ・割高6区間(恵那山トンネル等)、本四高速(陸上部)も同様

<大都市近郊区間>

- ・現行の29.52円/kmを維持

<海峡部等特別区間>

- ・伊勢湾岸道路、アクアライン、本四高速(海峡部):108.1円/km

大都市圏の料金

環状道路の整備に合わせ、シームレスな料金体系を導入すべく検討

<首都高速>

H28.4～ 新料金の導入

<阪神高速>

H29.6～ 新料金の導入

料金割引の再編(H26.4～)

※ETC車に限定

<NEXCO>

生活対策

平日朝夕割引 : 通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とする割引に見直し
 マイレージ割引 : 最大割引率9.1%に見直し

観光振興

休日割引 : 割引率を3割として継続(H26.6末まで5割継続)

物流対策

大口・多頻度割引 : 最大割引率40%に拡充(補正予算も活用し50%に拡充)

環境対策

深夜割引 : 割引率を3割として継続

アクアライン

アクアライン割引 : 当分の間、千葉県による費用負担を前提に終日800円を継続

R6.4以降の対応

償還に与える影響も踏まえつつ、3つの料金水準を継続

※高速道路の進化・改良に関する継続的な投資や、資材・労務単価の変動、維持管理費の上昇なども踏まえ、社会・経済に与える影響を考慮しつつ、料金水準のあり方について引き続き検討

引き続き料金の見直しを進める

R3.3 首都圏の新たな高速道路料金について

R5.12 近畿圏の新たな高速道路料金について

国土幹線道路部会の中間答申(R3.8.4)

今後の見直しの方針

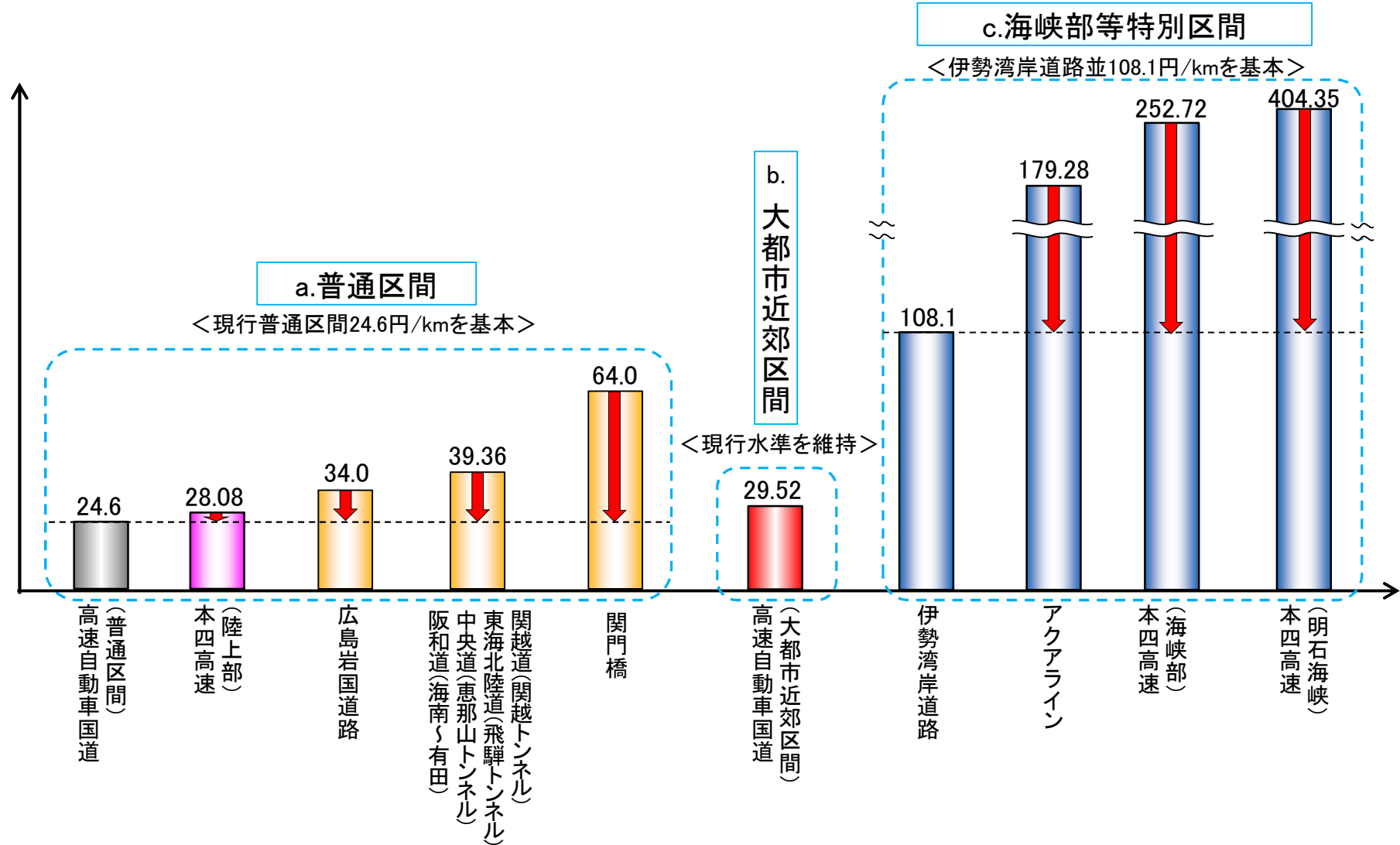
より政策課題の解決に寄与するよう、他の交通機関への影響も考慮した上で、高速道路の料金割引の見直しを進める

(例)

- ・働き方の多様化を踏まえた平日朝夕割引の見直し
- ・深夜割引の適用時間帯の走行分のみを割引の対象とする見直し
- ・平日と休日の割引のバランスの見直し
- ・時間変動料金の導入の拡大に向けた検討

3つの料金水準

○ 平成26年4月に導入した3つの料金水準について、償還に与える影響も踏まえつつ、継続する



※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定

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」で料金水準を算出

平日朝夕割引の見直し

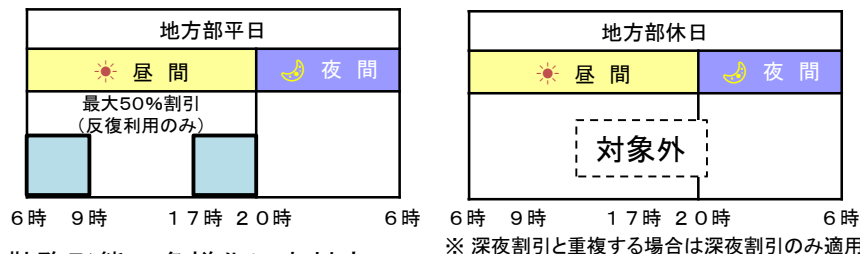
【割引の目的】 高速道路に並行する一般道における通勤時間帯の混雑の解消のため、交通容量に余裕のある高速道路の利用を促進

<現行の割引>

【概要】 ETCを利用した平日の6時～9時、17時～20時の間に料金所を通過した走行に対して、毎月の利用回数に応じて最大50%割引

(対象) 全車種(コーポレートカード含む)、1日2回まで(朝夕1回ずつ)、1回の利用につき最大100km分まで、地方部のみ

(割引率) 月5～9回:30% 10回以上:50%



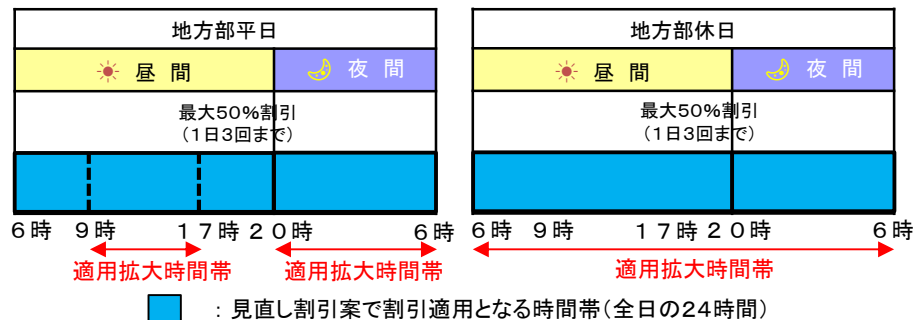
- 【課題】 ① 対象時間が平日の6～9時、17時～20時に限定されており、勤務形態の多様化に未対応
② 一部の高速道路において、通勤時間帯に混雑が発生

<見直しの方向性>

- ① 適用時間帯に関する条件を見直すなど、多様化する勤務形態への対応
- ② 通勤時間帯に混雑している高速道路においては、前後時間帯への分散を図るなどの工夫

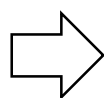
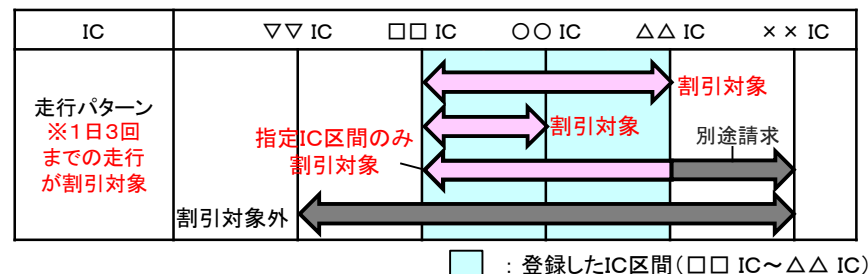
<見直し(フリータイム通勤パス割引)の概要>

(1) 適用時間帯を全日・24時間に拡大



(2) 利用者が登録したIC間を最大50%引(月10往復以上利用の場合)

- ・登録したIC間20回相当分の支払に使えるパスを、10回分の料金で事前購入
- ・20回相当分の料金までは定額(最大50%引)、以降は50%引の料金を別途請求



- ・並行一般道路の渋滞状況等を踏まえ、令和5年4月から石川県の一部区間で試行開始、7月から石川県全域に拡大
- ・この見直しについて、更なる検証のため、令和6年4月から複数エリアに拡大し、今後、割引による効果を検証の上、**現行の平日朝夕割引にかえて本格展開することを目指す**(令和8年度目処)

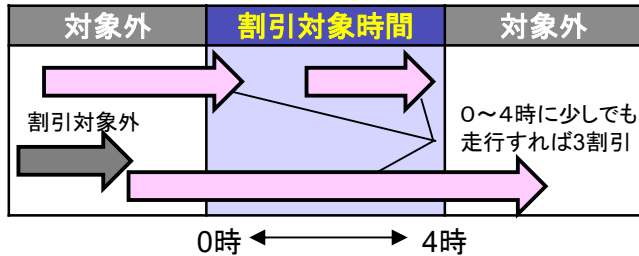
深夜割引の見直し

【割引の目的】 一般道路の沿道環境を改善するため、交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進

<現行の割引>

【概要】

ETCを利用して0時から4時の間に高速道路を通行する車両の料金を3割引



【課題】

① 本線料金所において、割引適用待ちの車両が滞留し、走行車線を閉塞

〔0時から4時に少しでも走行すれば、適用時間外の走行分も含めた全走行分に割引が適用〕

② 運転者等の労働環境の悪化



【東京本線料金所前の滞留状況】
(R2.12.23(水)23:58撮影)

<見直しの方向性>

- ① 深夜割引の対象時間帯の走行分のみを対象
- ② 割引対象時間帯を拡充



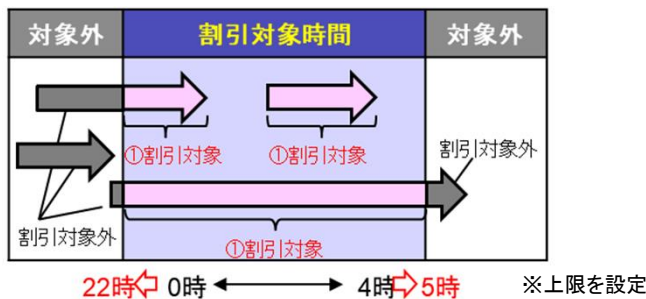
【課題】 割引対象時間帯に走行しきれない長距離利用者の負担が増加

③ 長距離逓減を拡充

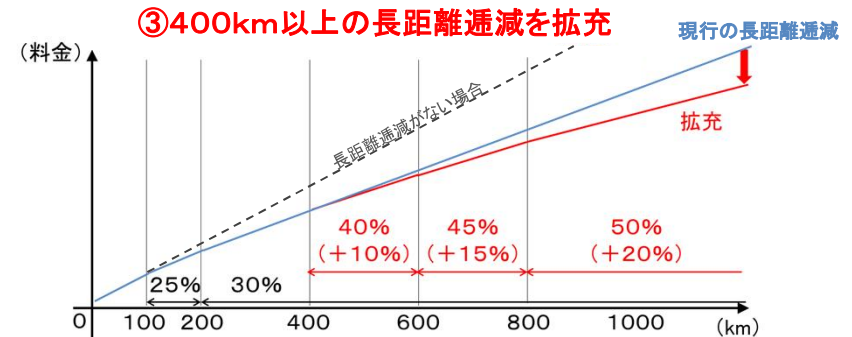
〔現行：100kmを超え200km以内の利用分について25%、200kmを超える利用分について30%の割引〕

<見直しのポイント(令和6年度中に実施)>

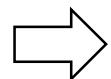
- ① 割引対象時間帯の走行分※のみ3割引
- ② 割引対象時間帯の拡充(22-5時)



+



※このほか、1,000km以上の利用者等に対する激変緩和措置を実施(見直しから5年程度)

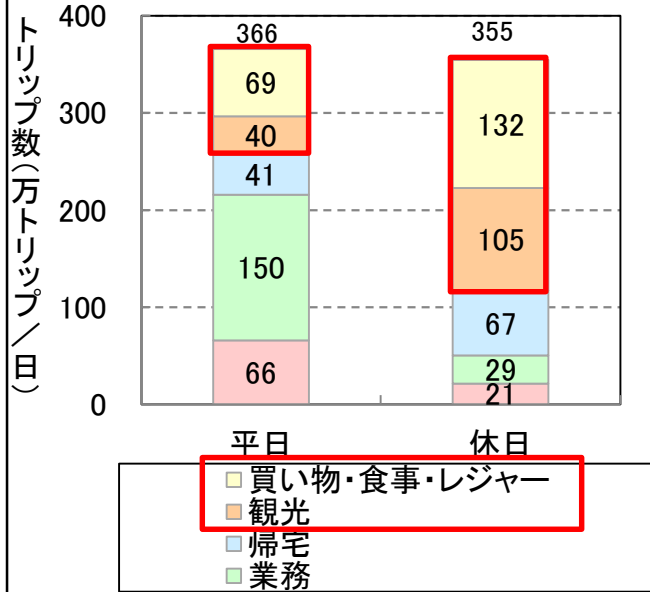


深夜割引の見直しにあわせて、SA・PA等の利用者環境の整備に取り組みながら、利用者の行動変容を検証

休日割引の概要

割引の目的

- **観光需要を喚起し、地域活性化を図る**ため、高速道路の有効活用を促進

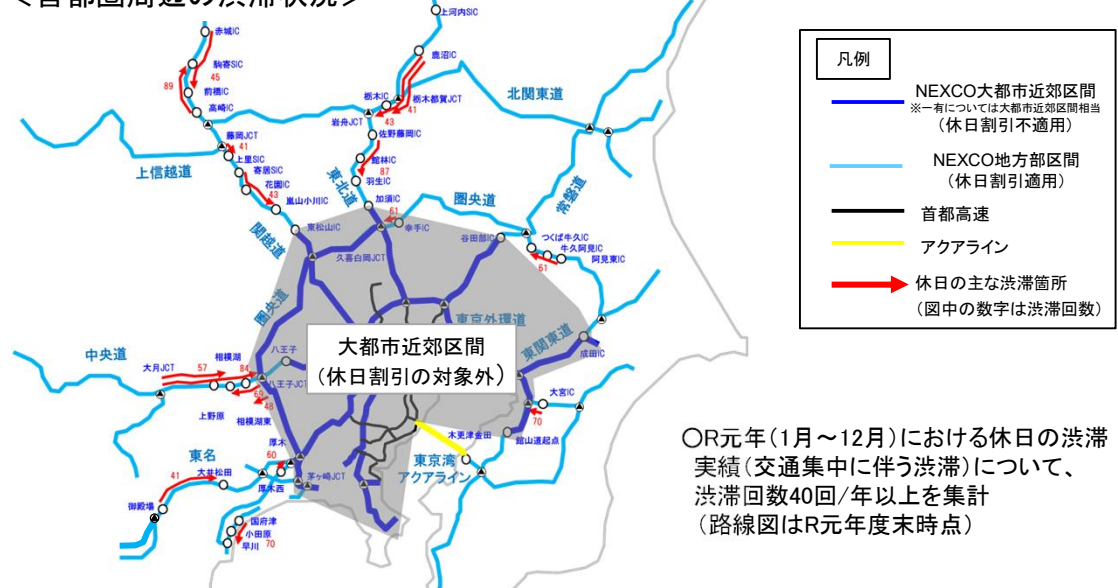


※ H17センサスデータ

割引の課題

- 休日割引適用の大都市圏(首都圏)において、中央道、東北道、東名高速等の放射高速道路の上り方向を中心に、高速道路が渋滞しており、中京圏、近畿圏においても同様の渋滞が発生
- 休日に集中する観光需要の平準化のため、他の交通機関等では休日に割高な料金を設定

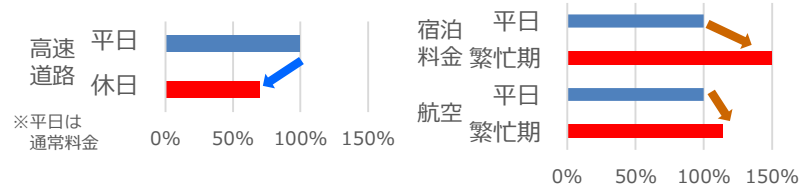
<首都圏周辺の渋滞状況>



割引の概要

- 土日祝日に地方部の高速道路を通行する軽自動車等及び普通車を対象に3割引
- 繁忙期等の交通の集中が見込まれる時期などにおいて、渋滞の激化を避けるため、GW・お盆・年末年始における休日割引の適用を除外(令和3年度の年末年始以降)

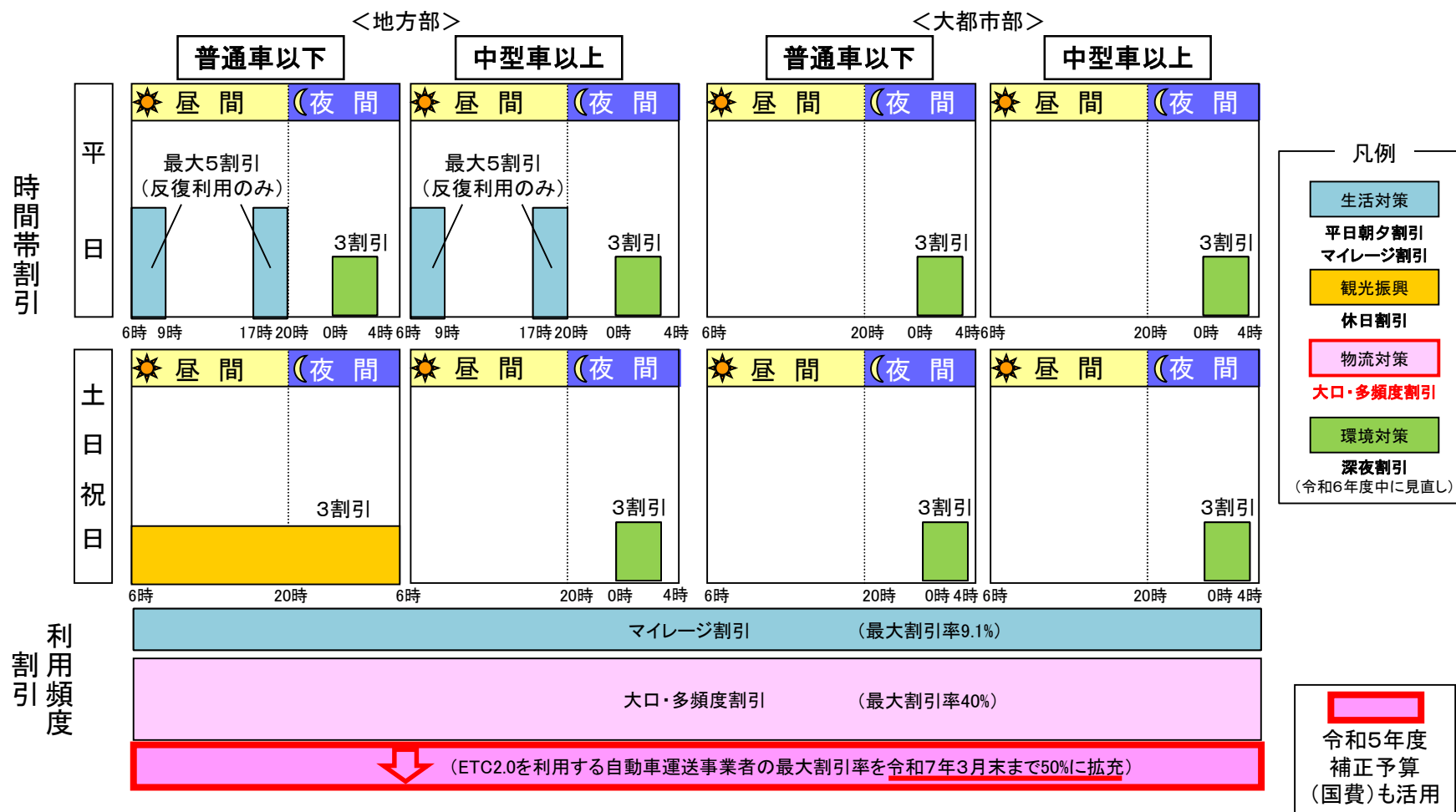
<平日と休日・繁忙期料金のバランス>



➡ 観光需要の平準化のため、平日と休日の割引のバランスの見直しに向けて、引き続き検討を行う

高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長

○平常時、災害時問わず物流機能を担う運送業者に対し、自動車運送事業者の高速道路の利用促進による労働生産性向上のため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（令和7年3月末まで）。



近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）の概要

料金の賢い3原則（高速道路を賢く使う上で共通の理念）

① 利用度合いに応じた公平な料金体系

② 管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

③ 交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

特に、近畿圏は「必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理との両立」、「管理主体の整理」に特段の対応が必要

平成29年度からの具体方針

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

- 料金水準を現行の高速自動車国道の大都市近郊区間を基本とする対距離制を導入し、車種区分を5車種区分に統一。
- 阪神高速については、関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線延伸部及び大阪湾岸道路西伸部の整備に必要な財源確保の観点から、有料道路事業について、事業費の概ね5割を確保するために、様々な工夫を行いつつ、必要な料金を設定。

(2) 管理主体の統一も含めた継ぎ目のない料金の実現

- 高速道路会社と一体的なネットワークを形成している路線で、地方道路公社等の管理となっている区間は、合理的・効率的な管理を行う観点から、地方の意向を踏まえ、高速道路会社で一元的に管理。
- 大阪及び神戸都心部への流入に関して、交通分散の観点から、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定。

令和6年度からの具体方針

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

- 阪神高速において、料金体系の整理・統一を更に進める。
 - ・対距離制を基本とした公平な料金体系の更なる前進に向け、新たな上限料金を設定。
 - ・料金割引についても整理・統一を図る観点等から、大口・多頻度割引の拡充や深夜割引の導入を実施。
- 関係自治体の提案を踏まえ、淀川左岸線(2期)や名神湾岸連絡線の整備に必要な財源確保を検討。

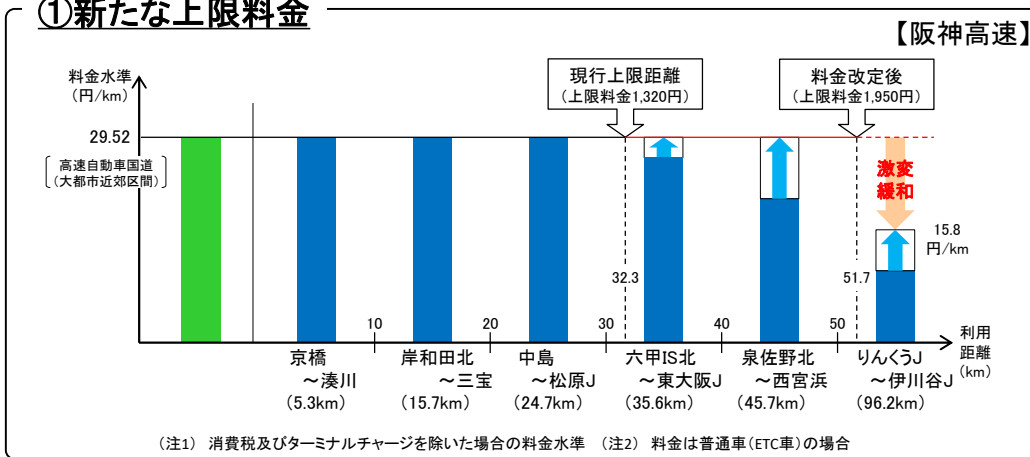
(2) 起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- ネットワークの開通状況を踏まえ、道路交通や環境等についての都心部の政策的な課題を考慮し、大阪及び神戸都心部を避けて通行する利用が料金面で不利にならないよう、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定。

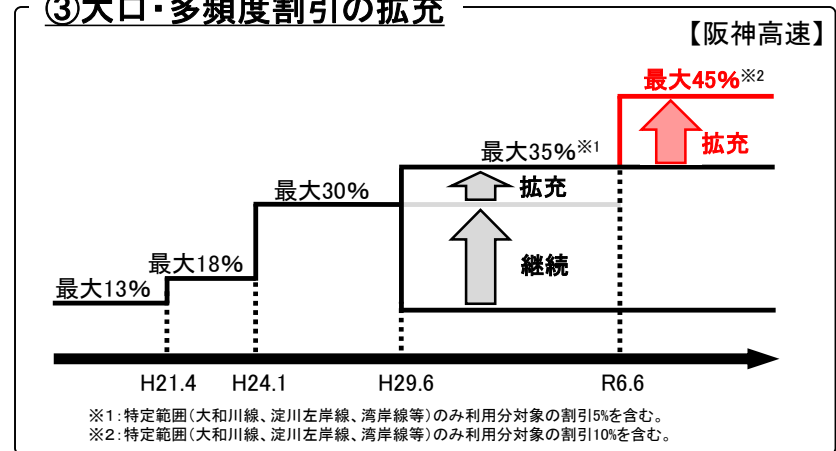
近畿圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）の改定概要（R5.12.22公表）

- 阪神高速において、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。
- 経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定する②都心迂回割引を導入。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、③大口・多頻度割引の拡充や④深夜割引の導入を実施。

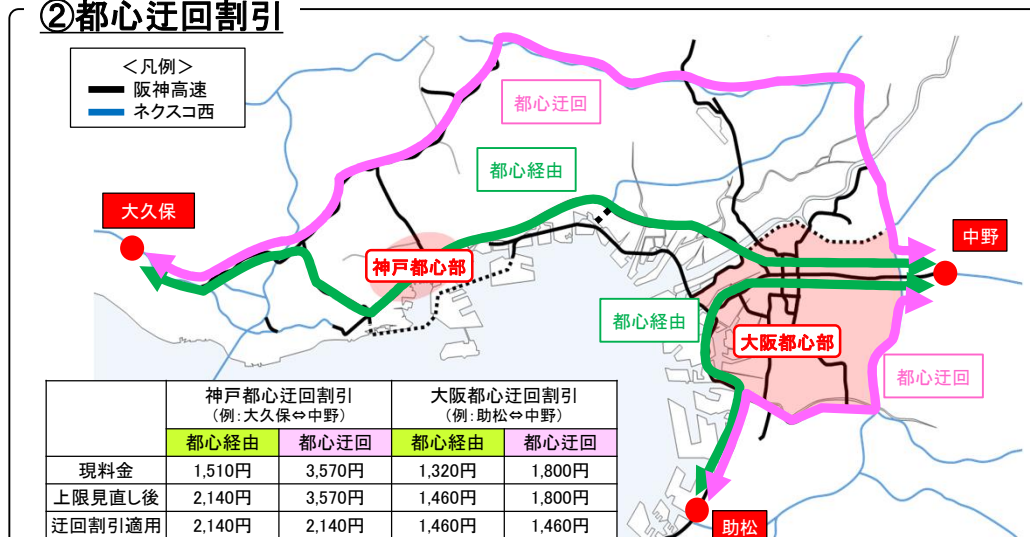
①新たな上限料金



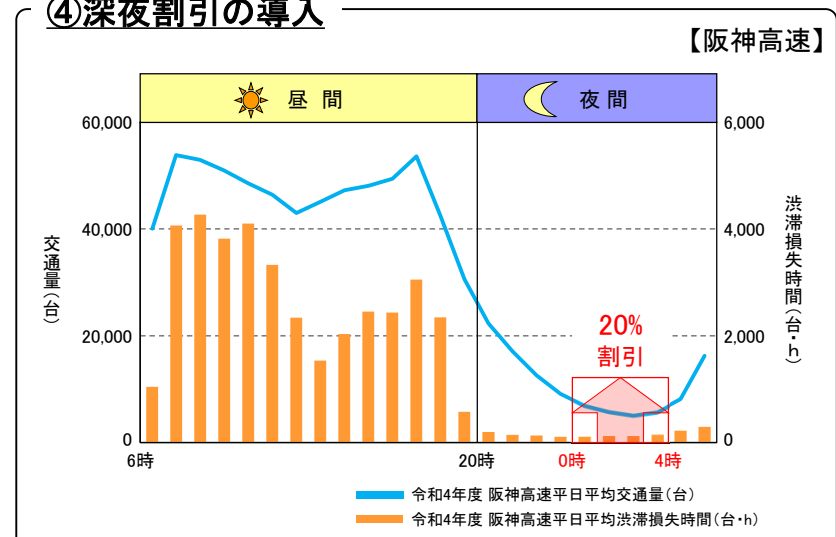
③大口・多頻度割引の拡充



②都心迂回割引



④深夜割引の導入

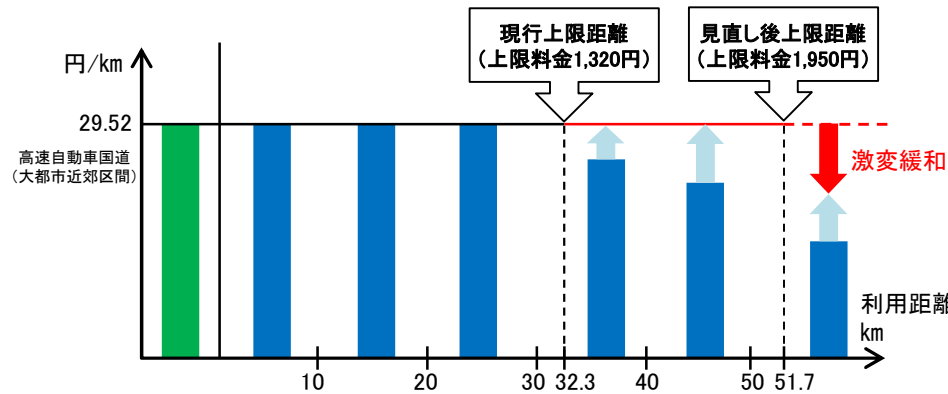


※上記のほか、神戸都心流入割引の拡充、大和川線・堺線乗継割引の導入、関西国際空港方面割引の導入を実施。また、新たな高速道路料金については、地方議会の議決など必要な手続きを実施したうえでR6.6に導入予定。

阪神高速の上限料金改定について（案）

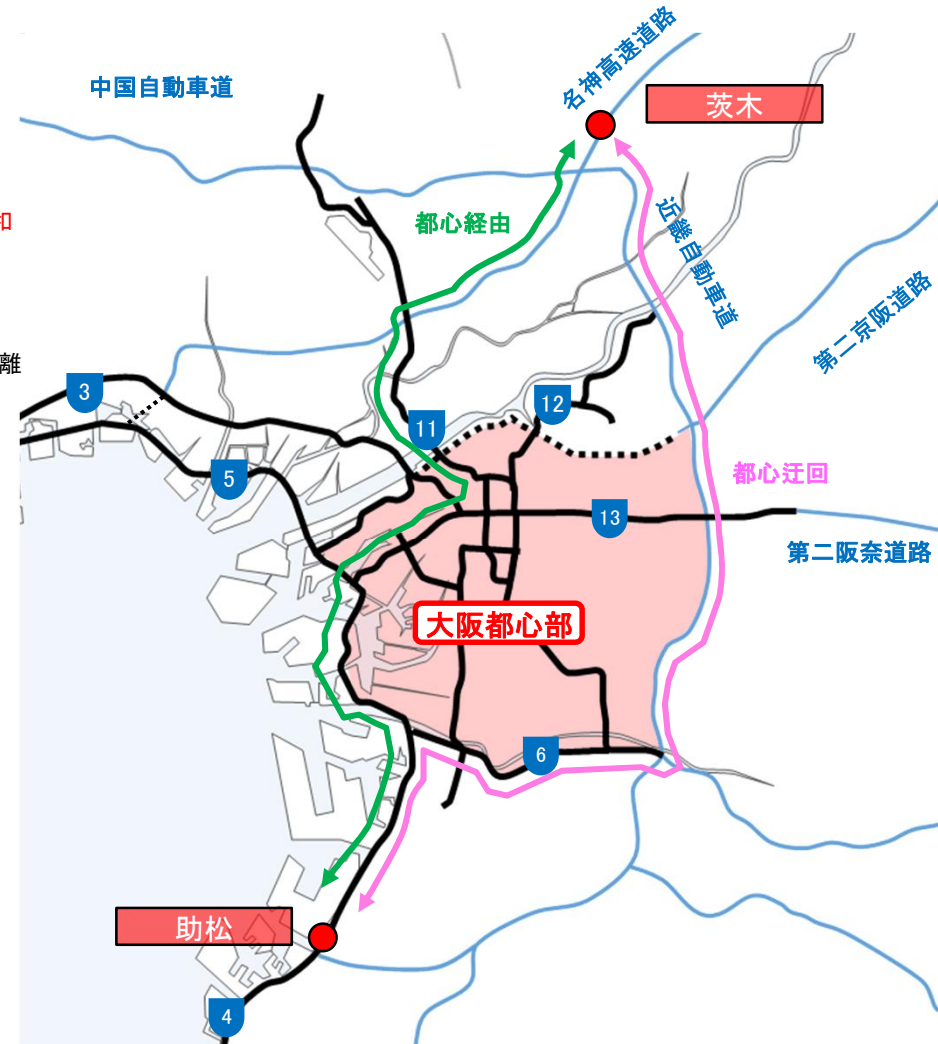
- 上限料金の設定により都心通過交通の料金が低く抑えられ、所要時間を要するにもかかわらず、都心部に交通が集中している状況。
- 上限料金の改定によって、対距離制を基本とした公平な料金体系が前進するとともに、都心経由経路から都心迂回経路への交通転換を促進。

■ 上限料金の改定内容（普通車ETCの場合）



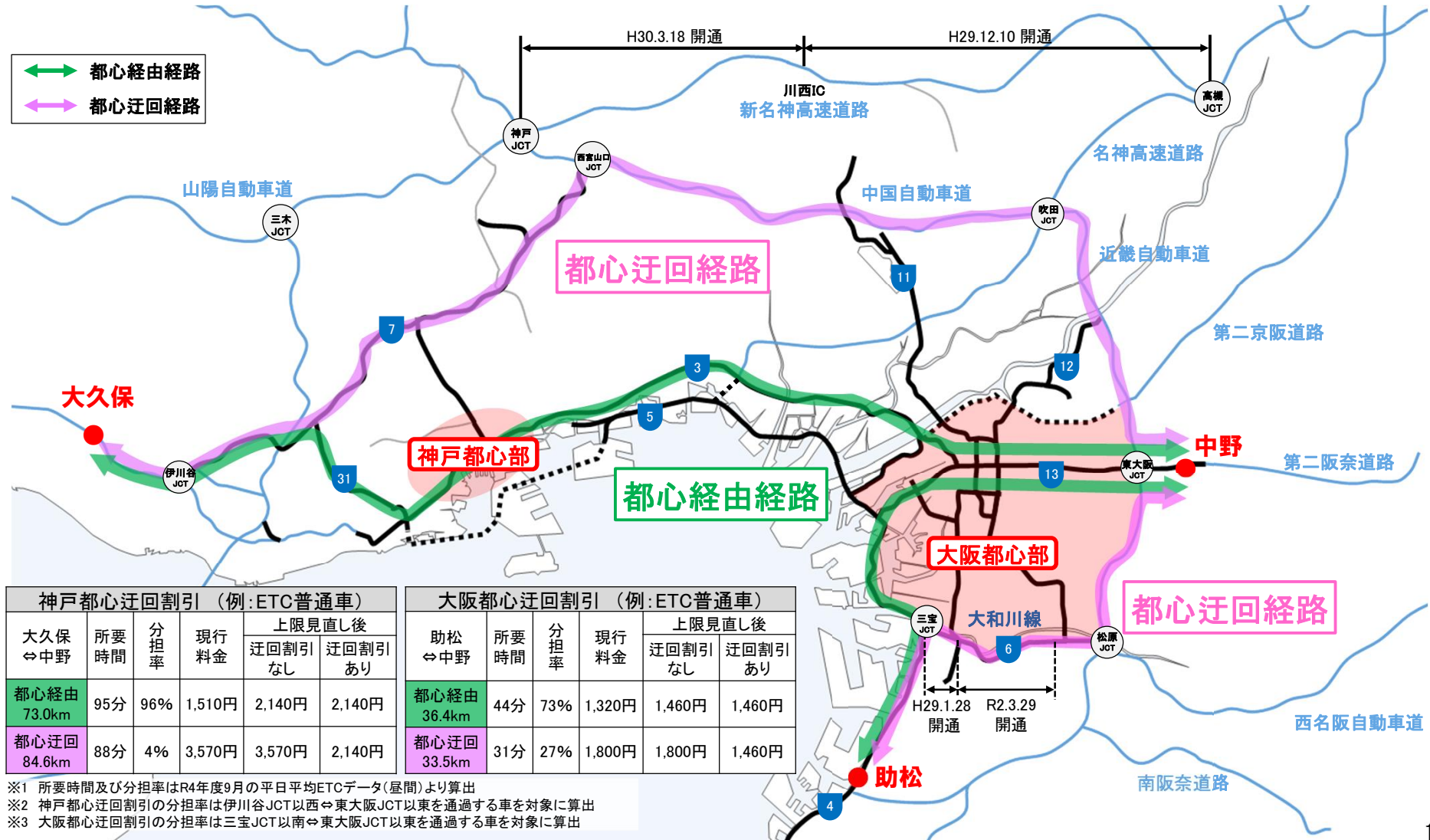
	都心経由	都心迂回
利用距離	50.3km 阪高：37.5km、N西：12.8km	52.7km 阪高：22.0km、N西：30.7km
所要時間	55分	51分
分担率	75%	25%
現在の料金	1,900円 阪高：1,320円、N西：580円	2,020円 阪高：990円、N西：1,030円
上限料金改定後	2,070円 阪高：1,490円、N西：580円	2,020円 阪高：990円、N西：1,030円

※1 所要時間及び分担率はR4年度9月の平日平均ETCデータ(昼間)より算出
 ※2 分担率は三宝JCT以南⇨吹田JCT以遠を通過する車を対象に算出



大阪・神戸都心迂回割引について（案）

○ 新名神高速道路開通に伴う中国道の渋滞緩和や大和川線全線開通により、新たなネットワークの更なる活用が可能となったことから、都心迂回経路の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する都心迂回割引を導入。



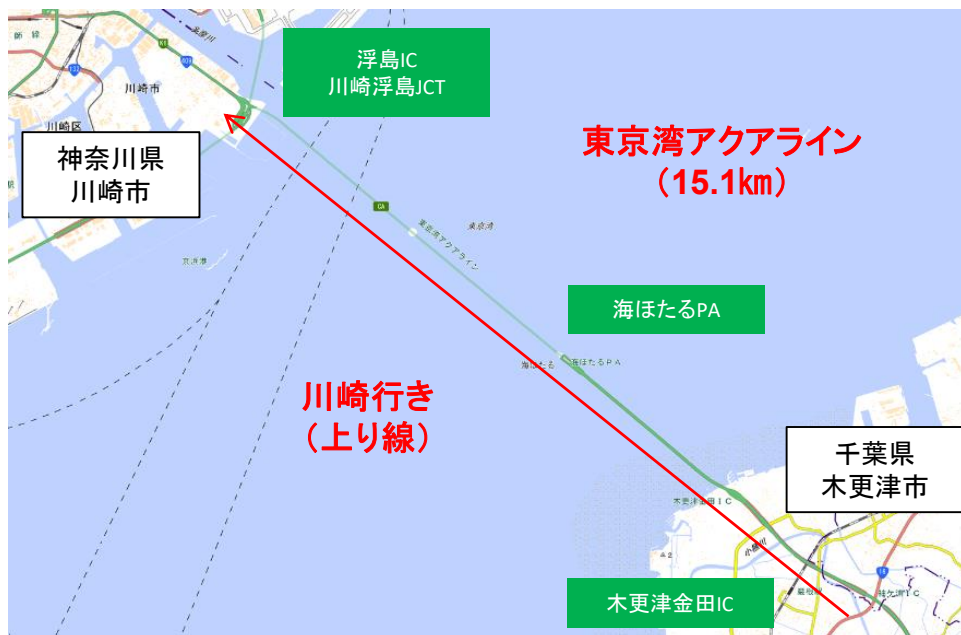
2. 料金施策等による渋滞対策の取組み

東京湾アクアライン（上り線）時間変動料金社会実験について

○東京湾アクアラインにおいて、休日に激しい混雑が発生していたことから、ETC時間帯別料金、いわゆる時間変動料金を、令和5年7月22日から令和6年3月31日までの土日・祝日に社会実験として実施

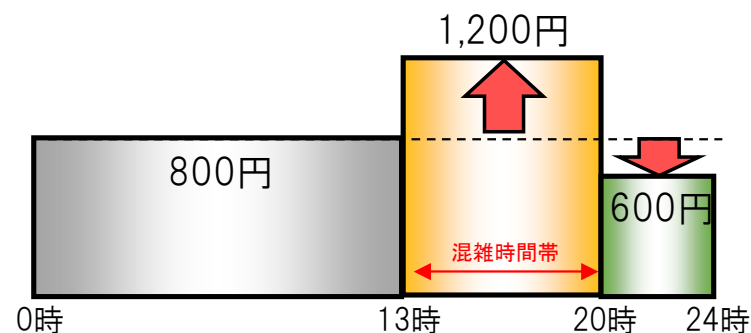
<社会実験概要>

- 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>

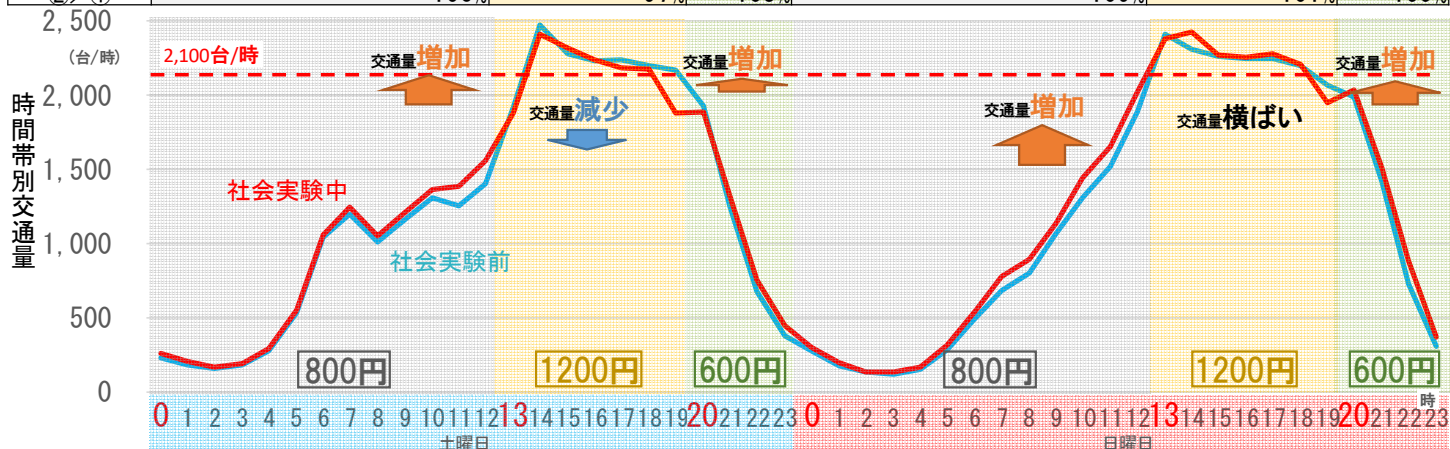
	平日	土日・祝日			
		上り線・下り線	上り線 (木更津→川崎)		下り線 (川崎→木更津)
			0～13時	13～20時	20～24時
軽自動車等	640円	640円	960円	480円	640円
普通車	800円	800円	1,200円	600円	800円
中型車	960円	960円	1,440円	720円	960円
大型車	1,320円	1,320円	1,980円	990円	1,320円
特大車	2,200円	2,200円	3,300円	1,650円	2,200円

時間変動料金社会実験：交通状況

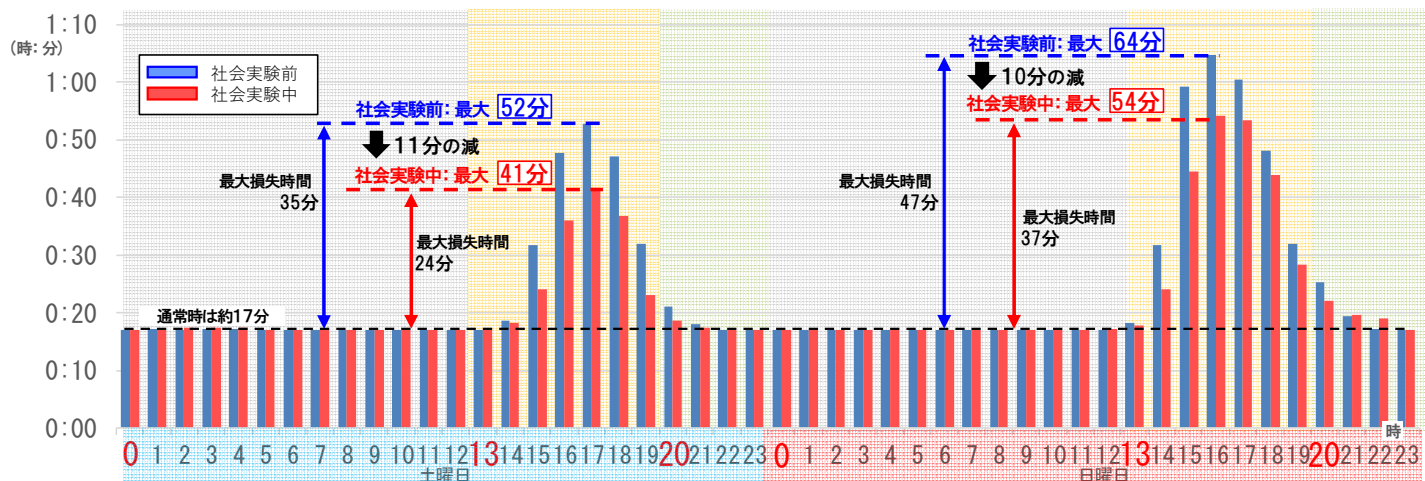
- 13時～20時の交通量が減少し前後に分散、全体交通量は増加しているが、渋滞による最大損失時間は減少
- 午前中の交通量の内訳を見ると、実験前後で千葉県の車両の割合が増加
- 2ヶ月後時点からは、交通需要の平準化に伴う渋滞緩和効果が鈍化しており、引き続き季節変動を含めた要因分析が必要

■時間帯別平均交通量（上り線 海ほたるPA～川崎浮島JCT間）（7月22日～12月3日までのデータによる速報）

①実験前[台]	9,900	15,500	4,200	8,900	15,700	4,400
②実験中[台]	10,500	15,100	4,400	9,700	15,800	4,800
②/①	106%	97%	105%	109%	101%	109%



■時間帯別通過所要時間（上り線 木更津JCT→川崎浮島JCT）（7月22日～12月3日までのデータによる速報）

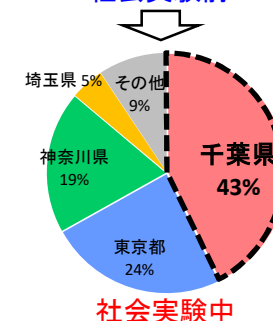
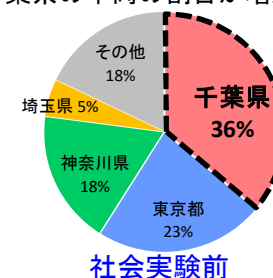


■平均日交通量

社会実験前：29,300台/日
 → 社会実験中：30,100台/日
 (+800台/日 +3%)

■上り線：0～13時通行車両の車籍地の割合

・千葉県の車両の割合が増加



【参考】 前回報告時（2ヶ月データ）
 土曜日通過所要時間（最大損失時間）
 社会実験前：最大 51分（34分）
 → 社会実験中：最大 36分（19分） ↓15分の減

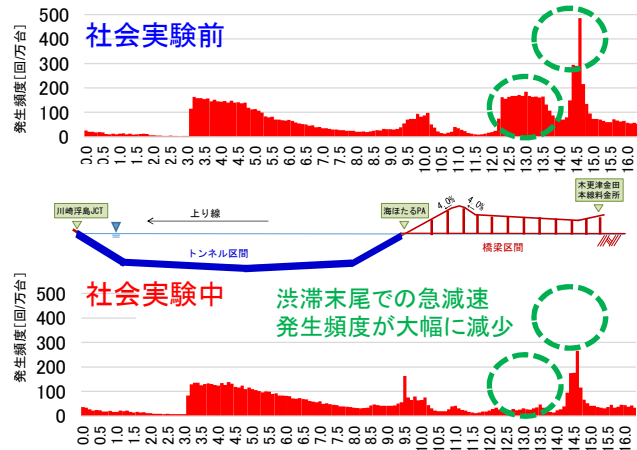
※交通量・所要時間：トラフィックカウンター計測値（NEXCO東日本）
 社会実験前データは、令和4年度の同期間のもの
 以下条件時は集計対象から除外
 ・通行止め及び事故・大雨（20mm/h以上）
 ・横風等による規制発生日
 ・祝日（前年と比較できないことから）

時間変動料金社会実験：交通の安全性・輸送の効率化

- 急減速(急ブレーキ)の回数が大幅減 また、事故発生回数も約4割減し、安全性が向上
- 料金を上げた時間帯の京葉道路への影響は見られず、引下げた時間帯のアクアラインの分担率は増加
- アクアラインを通行する高速路線バスの到着遅延が緩和

■急減速発生頻度 上り線（川崎方向）

12時台～23時台平均

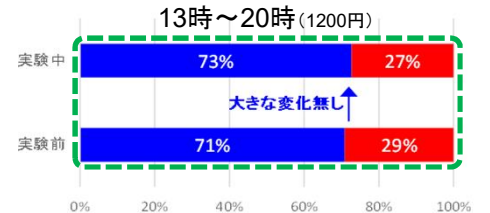
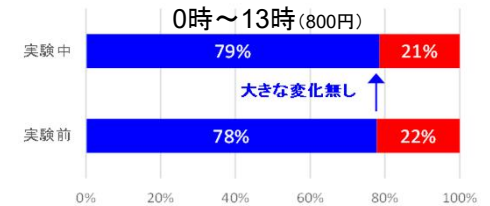


○交通事故件数
(上り線)
社会実験前 65回
↓
社会実験中 38回
▲42%

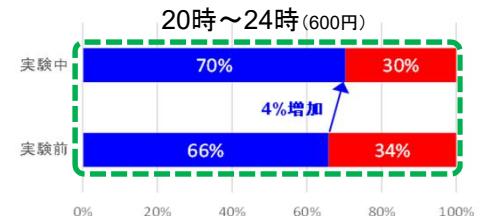
■分担率の変化（アクアライン-京葉道路）



■ A-A' 断面における分担率について



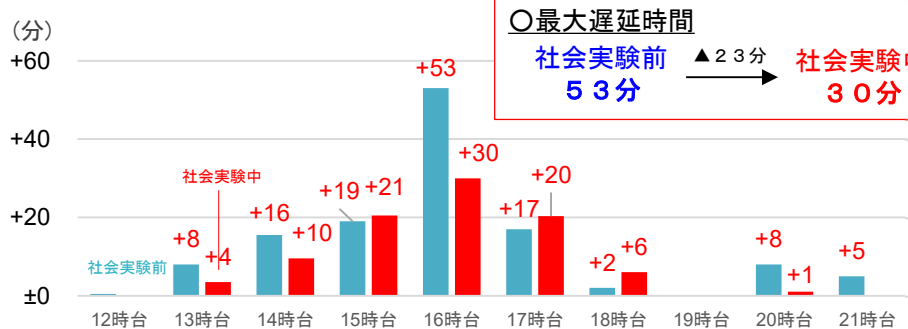
料金を上げた時間帯の、京葉道路への影響は見られない



料金を引下げた時間帯にてアクアラインの分担率が増加

■高速路線バスの時間帯別平均遅延時間

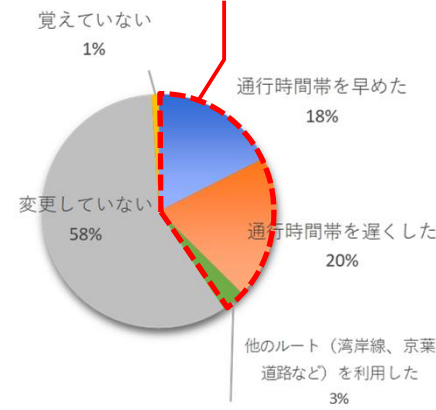
(木更津金田BT・アウトレット発→バスタ東京八重洲)



○最大遅延時間
社会実験前 53分
→
社会実験中 30分
▲23分

■社会実験による行動変容について (実験認知者へのアンケートN=593)

・通行時間の変更はある一方、他路線への移行は少ない



各データ出典（データ取得者）

- ・急減速（加速度）※・経路情報※・車籍地※：ETC2.0プローブデータ（国土交通省）
- ・事故発生回数※：交通事故データ（千葉県警・神奈川県警 高速道路交通警察隊）
- ・アンケート：アクアライン利用者へのWebアンケート（N=2000）（千葉県）
- ・路線運行情報：アクアラインを通行する主なバス会社へのヒアリング（千葉県）
- ・分担率※：時間帯別IC相互交通量（NEXCO東日本）

【入】富津館山道全IC・圏央道市原鶴舞IC～木更津東IC、館山道木更津南IC～富津竹岡IC
【出】アクアライン経由：木更津金田BT、京葉道路経由：千葉西TB、湾岸習志野TB

左記データのうち※については、以下条件時は集計対象から除外
・通行止め及び事故・大雨（20mm/h以上）
・横風等による規制発生日
・祝日（前年と比較できないことから）

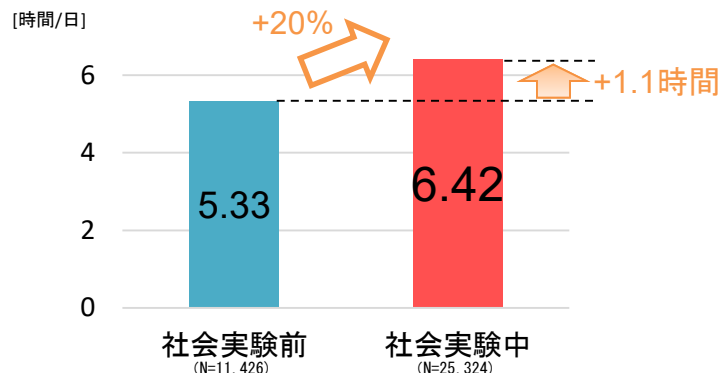
各データの实验中（実験前）対象期間
・ETC2.0プローブ：R5.7.22～R5.11.26（R4.7.23～R4.11.27）
・交通事故データ：R5.7.22～R5.10.26（R4.7.23～R4.10.27）
・路線運行情報：R5.7.22～R5.10.29（R5.5.3～R5.7.16）
・IC相互交通量：R5.7.22～R5.12.3（R4.7.23～R4.12.4）

■ アクアライン経由
■ 京葉道路経由

時間変動料金社会実験：観光への影響

- 社会実験期間中の千葉県外からの来訪者の滞在時間が増加
- 鴨川市の観光施設来訪者の周遊が拡大し、他の観光施設へ立ち寄りする割合が増加
- 夜間の観光施設利用の割引クーポンの配布等、地元観光施設と連携した取組みを展開

■千葉県外からの来訪者の千葉県内滞在時間（位置情報データ）



※データ出典：千葉県観光企画課調べ（令和5年12月）
 集計条件：当日より方面のアクアライン利用がある日帰りの「観光客」の滞在時間
 集計対象：千葉県居住者、千葉県通過者は除外
 定義：アクアライン下り線利用一上り線利用の間の時間を滞在時間と定義

■千葉県外からの来訪者の周遊状況（位置情報データ）

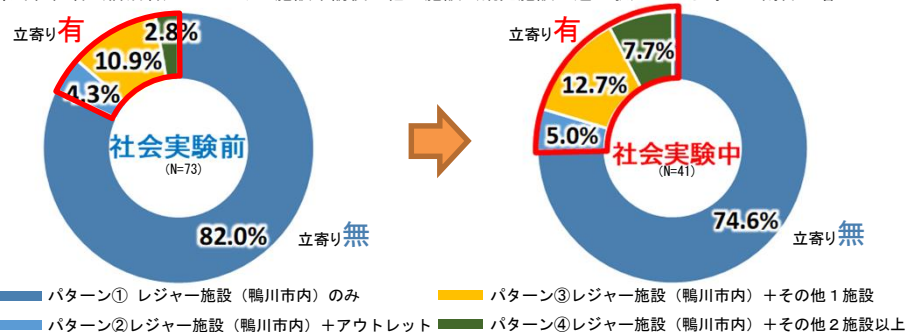
○鴨川市のレジャー施設来訪後の周遊状況の変化

施設出発後、木更津金田本線料金所を20時以降に通過した車両の移動範囲を図示
 移動範囲が拡大していることから、20時以降にアクアラインを利用するための周遊が促進されたと推測



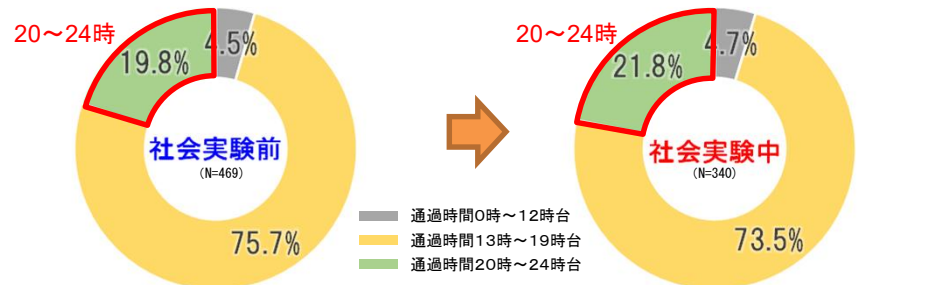
○鴨川市のレジャー施設来訪後の他の観光施設への立ち寄り有無

県外在住者（宿泊者）がレジャー施設来訪後に他の施設（観光施設・道の駅）に立ち寄った割合が増加



○鴨川市のレジャー施設来訪後のアクアライン通過時間

県外在住者のレジャー施設来訪後のアクアライン（木更津金田本線料金所）通過時間の変化を図示



※データ出典：ポイント型トリップデータ（千葉県がAgooopから取得）による分析
 集計対象：【実験前】R4.8月,9月 【実験中】R5.8月,9月 の実験対象日のうち
 観光施設（レジャー施設（鴨川市））に30分以上滞在しているサンプル

■行動変容・滞在時間増に向けた地元観光施設との連携

寄ってこ！そでがうら 第2弾
 アクアラインの料金上がる時間、袖ヶ浦で過ごしませんか？
 たくさんの優待特典がありますよ！
 場所：袖ヶ浦市内の各店舗
 実施期間：2024年10月2日（日）～2024年3月31日（日）
 対象日時：土日・祝の13:00～20:00の間
 対象者：千葉県外または袖ヶ浦市外の方
 ※優待の詳細は観光協会HPをご覧ください
 観光協会HP お問い合わせ先 デジタルマップ
 一般社団法人袖ヶ浦市観光協会
 住所：袖ヶ浦市飯沼市場1-1
 TEL：0439-62-3436
 インスタグラム Facebook

Enjoy館山!
 館山で夜まで楽しもう！
 東武アクアライン1上り線より、毎日のETC時間帯特別料金が実施されています。
 お乗り時間限定で館山を満喫ください！
 18時～19時 20時～21時 22時～23時 24時～1時 2時～3時
 20時～24時 500円
 【東武運賃の通り料金等に該当する場合がございます】
 観光協会HP 0570-024-024 www.03-5308-2424
 館山市観光協会 0479-22-2900
 館山市観光協会 0479-22-2900

夜トク
 18時以降のディーナーがオトク
 300円分プレゼント！
 2024.10.7(土)～11.5(土) 土日祝日限定
 当日18時までにお買い上げの3,000円以上(税込)のレシートを総合案内所に18時以降にご提示いただく、お食事券300円分をプレゼント！
 対象店舗：総合案内所A 対象時間：18:00～20:30

袖ヶ浦市観光協会

館山市観光協会

木更津金田IC付近の商業施設

地域と連携した観光渋滞対策（広島岩国道路の料金割引：廿日市市）

- 広島県廿日市市宮島口地区では、紅葉期等の観光シーズンに国道2号等で渋滞が発生
- 並行する広島岩国道路に通過交通を転換させるため、廿日市市の負担により、料金割引の社会実験を実施
- あわせて、駐車場の整備、パーク&ライドや広報の実施等、渋滞緩和に向けた様々な取り組みを実施

<観光シーズンの状況 (R4)>

国道2号宮島口交差点において、最大で約4kmの速度低下が発生



<交通転換を促進する料金割引>

実施時期: 令和5年11月(休日、10日間)

概要: **広島岩国道路の廿日市IC~大野ICの組み合わせで利用した場合、高速道路料金を5割引**

※割引に要する費用(システム改修含む)は廿日市市が負担

(円)	通常	休日割引後	実験中
普通車	260	180	90
大型車	370	-	190

※普通車以下は休日割引適用後料金を半額

<位置図>



※速度低下区間: 旅行速度が時速20km/hを下回る区間

<試行結果 (速報値)>

- ・ 期間中、広島岩国道路で渋滞は発生していない
(廿日市JCT~大野IC間の区間交通量は約1割増) (R4 42千台/日→47千台/日)
- ・ 国道2号で、速度低下区間が減少(上りで約4km⇒3km)
- ・ 並行する市道において、交通量が減少(約600台/12h)、大野IC方面への交通量が増加(約500台/12h)
- ・ 実験期間中における交通量実施日の来島者数は前年同日と同程度

<渋滞緩和に向けた取り組み例>

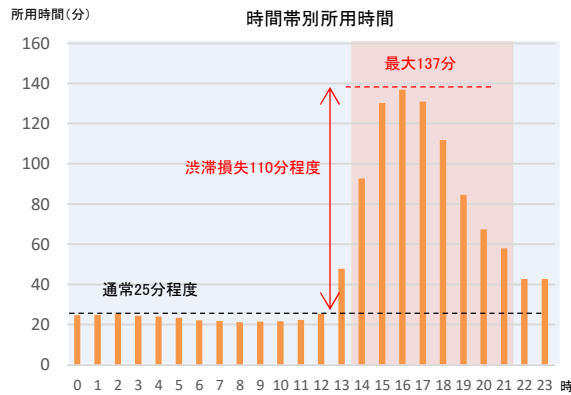
- ・ 駐車場の整備・拡充、フェリー乗り場へのアクセス道路の整備
- ・ 電車・無料シャトルバスを活用したパーク&ライドや高速船・鉄道への転換を推進するための広報の実施

中央道（上り線）の渋滞に対するソフト対策

- 中央道の上り線（大月IC～八王子JCT）において、特に休日午後に交通集中による渋滞が発生。
- 大月ICから八王子JCTの所要時間をAI予測し、ドライバーに提供することにより、渋滞を避けた平準化を促進。
- また、渋滞情報とあわせて観光情報を配信することで、観光地での滞在延長・消費拡大も促進。

＜中央道の交通状況＞

区間：上り 大月IC～八王子JCT
 期間：令和4年10、11月（日曜日）の平均 ※事故発生日を除く



データ出典
 所用時間：ETC2.0プローブデータを基に算出(NEXCO中日本)

＜AIの渋滞予測と周辺施設の情報提供＞

AIによる渋滞予測(N中日本)

予測範囲：中央道(上)大月IC～八王子JCT
 過去2時間の交通データを用いて、将来4時間までの渋滞予測を実施



観光情報の提供(地元観光団体等)

- ・やまなし観光推進機構
- ・ハケ岳ツーリズムマネジメント



携帯アプリの情報提供(芝浦工業大学)

ミッションイベントの例
 ・位置情報の取得 (10P)
 ・現地写真のアップロード (50P)

ポイントの使用例 (抽選により景品獲得)
 ・富士急ハイランドペアチケット (100P)
 ・クオカード5,000円分 (100P)



経路選択すると所要時間の予測が提供

(例) 今すぐ出発 所要3時間30分
 2時間後出発 所要2時間

滞在時間延長のため、周辺スポットや施設情報を提供

⇒渋滞損失時間が
 現地滞在時間に

観光施設にミッションイベントを設定 (ポイント獲得により景品)

⇒観光周遊を促進



帰宅時間を分散し、現地滞在時間を拡大。渋滞緩和を図りつつ、観光消費を促進。

(参考) 平日利用の観光周遊の割引拡充・利便性向上について

- 利用の平準化促進のため、平日のみの利用に対し、平均約3割お得な周遊パスの割引率を約4割に拡充(R4.11～)
- あわせて①実施エリアの充実 ②商品内容の充実 ③申込サイト利便性向上など、周遊パスの魅力向上施策を実施

平日利用の割引率拡充

ご利用例：信州めぐりフリーパス
(ETC車・普通車：2日間)

割引率拡充により、平日拡充開始前の実績と比較して、**平日のみの利用が約2.2倍に増加**するとともに、**利用件数全体も増加**。

周遊イメージ【1泊2日】

平日昼間通常料金
令和4年10月25日現在
合計 8,010円

↓ (約3割お得)

周遊バス販売価格
(普通車)
5,600円

↓ (約4割お得)

周遊バス販売価格の
15%のポイント追加付与
840ポイント追加付与
実質 4,760円*

拡充前		拡充後	
(H31.4.1～R1.10.31実績)		(R5.4.1～R5.10.31実績)	
利用件数	うち	利用件数	うち
全体	平日のみ	全体	平日のみ
381,981件	78,364件	532,003件	171,686件
		(1.39倍)	(2.19倍)

②商品内容の充実

○地域イベントとのタイアップ商品の実施

- ・石見旅ドライブパス (R5. 7販売開始)
「石見の神楽在月」(9～11月)の期間に合わせて「石見旅ドライブパス」を販売 (期間中、地域クーポンを配布)
- ・佐渡島ゴールデンパス (R5. 6販売開始)
世界遺産登録が進む「佐渡島の金山」をターゲットとした「佐渡島ゴールデンパス」を販売 (島へ渡るためのフェリー利用とのセット商品)



出典：しまね観光ナビ

出典：佐渡島の金山
新潟県特設サイト

③申込サイト利便性向上

(1) NEXCO3社の全商品が検索可能な、統一の検索サイトを新設 (R5.3.17～)



(2) NEXCO3社共通の周遊パスの会員登録システムを構築 (R6.1.10～)

【会員登録システム】

【現在】申込みの都度、入力が必要

【施策後】会員情報を自動反映

①実施エリア・プラン数の充実

- 周遊パス未実施のエリアに新たな周遊パス創設により、空白地域を解消
- 各商品内のエリア別プラン数も年々増加 (令和5年度実施エリア)

千葉県エリア (R5.7より販売開始)

R5 新規実施エリア

奈良県・和歌山県エリア (R5.4より販売開始)

(参考) 販売プラン数(周遊エリア・発着地別)

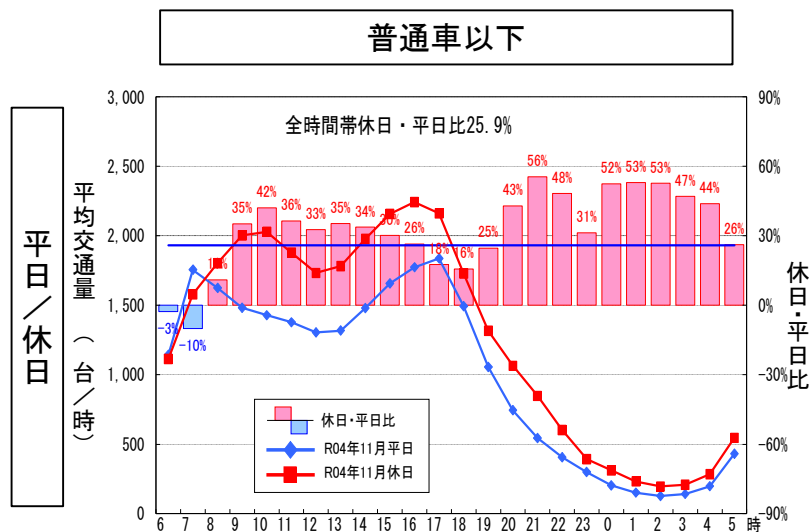
R3	R4	R5
127プラン	155プラン	166プラン
	+28	+11

平日と休日の交通量の状況

○朝ピーク時間帯(6~7時台)を除いた全ての時間帯で休日の交通量が平日を上回っており、全国のほとんどの箇所
で休日の交通量が平日の交通量より多くなっている。

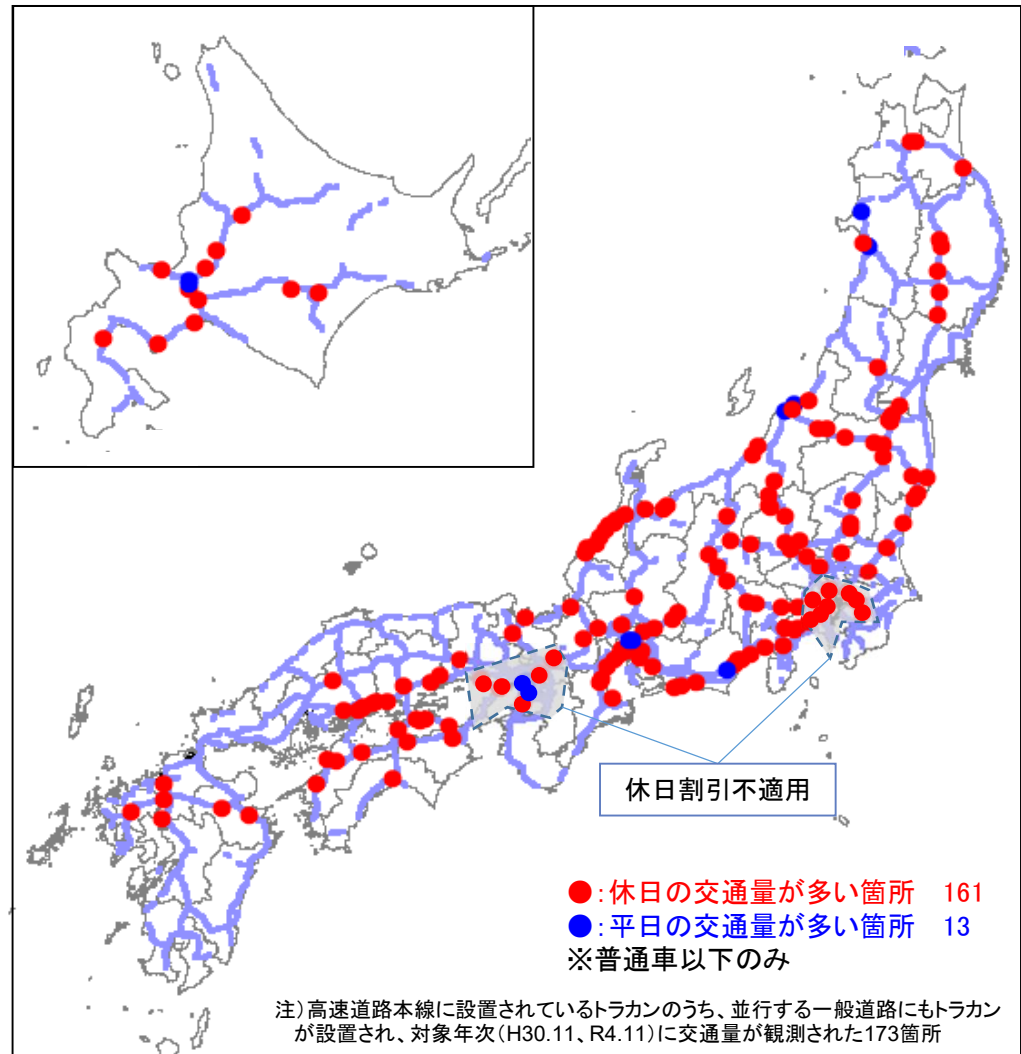
○高速道路の交通量変化

(R4.11 平日/休日)



・トラカンデータより、高速道路について全国173箇所を集計
R4年11月はR4.11.1~R4.11.30の平日・休日を集計

○R4.11の高速道路の交通量(休日/平日)



交通混雑期等の連休と翌週休日(土日)の交通量比較

○交通混雑期等の連休と翌週土日を比較すると、交通混雑期は約1.4倍、シルバーウィークは約1.3倍、それ以外の3連休は約1.1倍の交通量となっている。

<連休中と翌週土日の平均交通量の比較(R4)>

	連休	連休後の土日
交通混雑期 (ゴールデンウィーク ・お盆・年末年始)	1.43 (38,700) <small>(休日割引適用除外)</small>	0.99 (26,700)
シルバーウィーク	1.31 (35,400)	1.16 (31,400)
上記以外の3連休	1.13 (30,700)	1.00 (27,100)

※上段は、交通混雑期及びシルバーウィーク以外の3連休の翌週休日交通量を1とした場合の倍率

下段は、日あたり平均交通量(台/日)であり、速報値(トラカン等による計測)により算出

※交通混雑期については、R3年度の年末年始以降、休日割引の適用を除外

※全国の代表的な36断面で平均交通量を算出(大都市近郊区間(大山崎JCT~高槻JCT)および本四高速の断面を除く)

※交通混雑期:(連休)[年末年始]R4.1.1~3、[ゴールデンウィーク]R4.4.29~5.8(中日の平日を除く)、[お盆]R4.8.11、R4.8.13~14

(後休日)[年末年始]R4.1.15~16、[ゴールデンウィーク]R4.5.14~15、[お盆]R4.8.20~21

シルバーウィーク:(3連休)R4.9.23~25(R4.9.17~19は台風のため除く)(後休日)R4.10.1~2

交通混雑期以外:(3連休)R4.1.8~10、R4.2.11~13、R4.3.19~21、R4.7.16~18、R4.10.8~10(後休日)R4.1.15~16、R4.2.19~20、R4.3.26~27、R4.7.23~24、R4.10.15~16

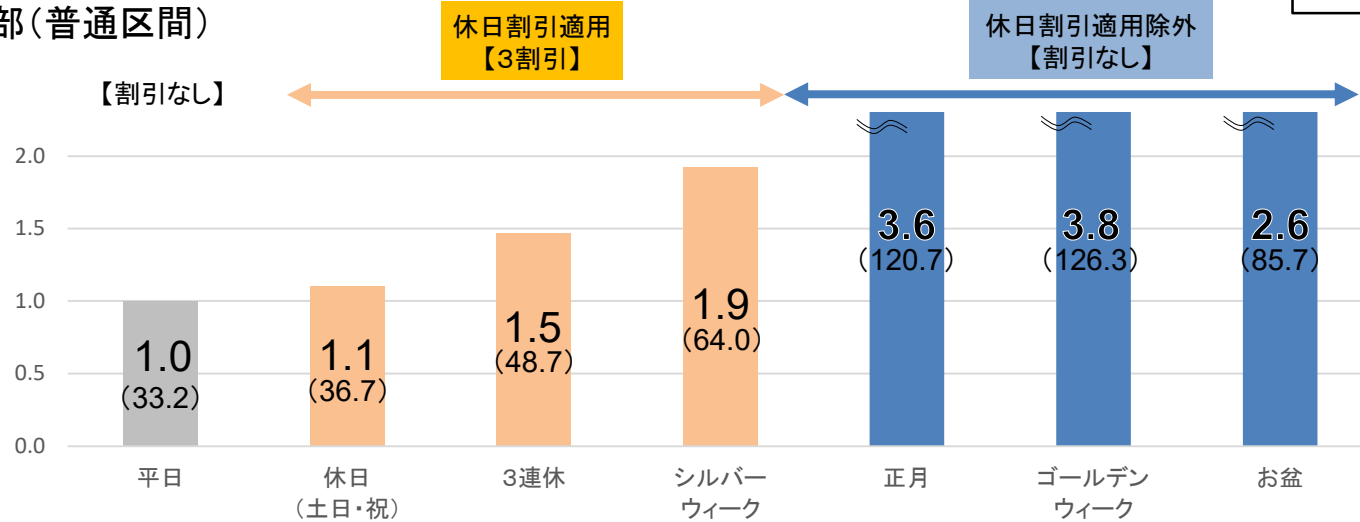
平日と休日の渋滞状況の比較

○休日割引が適用されている地方部においては、平日と比較して、3連休や繁忙期の渋滞発生回数が多い。

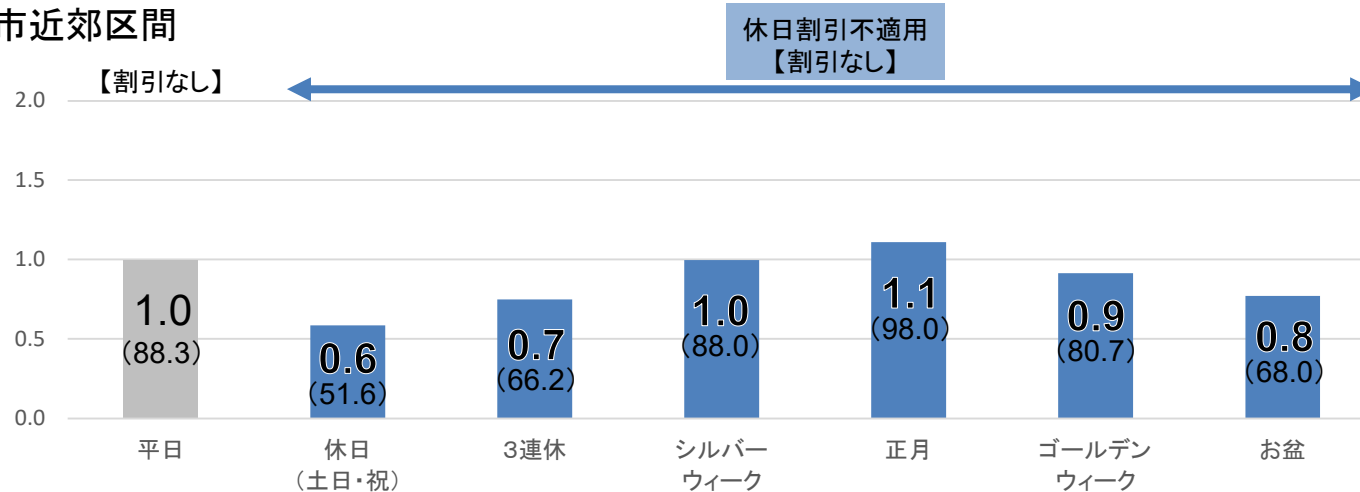
<平日・休日別の日平均渋滞発生回数の比較(R4)>

上段：平日を1とした場合の比率
(下段):発生回数(回/日)

○地方部(普通区間)



○大都市近郊区間



※R4.1.1からR4.12.31に交通集中を原因として発生した1km以上の渋滞を集計(地方部・大都市近郊区間の区分は渋滞の起点により判断)
 ※休日:土曜・日曜・祝日(ただし、年末年始、ゴールデンウィーク、お盆、シルバーウィーク、3連休を除く)
 ※正月:R4.1.1~3、ゴールデンウィーク:R4.4.29~5.8(中日の平日を除く)、お盆:R4.8.13~16、シルバーウィーク:R4.9.23~25(R4.9.17~19は台風のため除く)
 ※3連休:R4.1.8~10、R4.2.11~13、R4.3.19~21、R4.7.16~18、R4.10.8~10
 ※地方部においては平日の朝夕(6時~9時、17時~20時)の利用回数に応じて割引あり