

混雑等に応じた柔軟な料金について

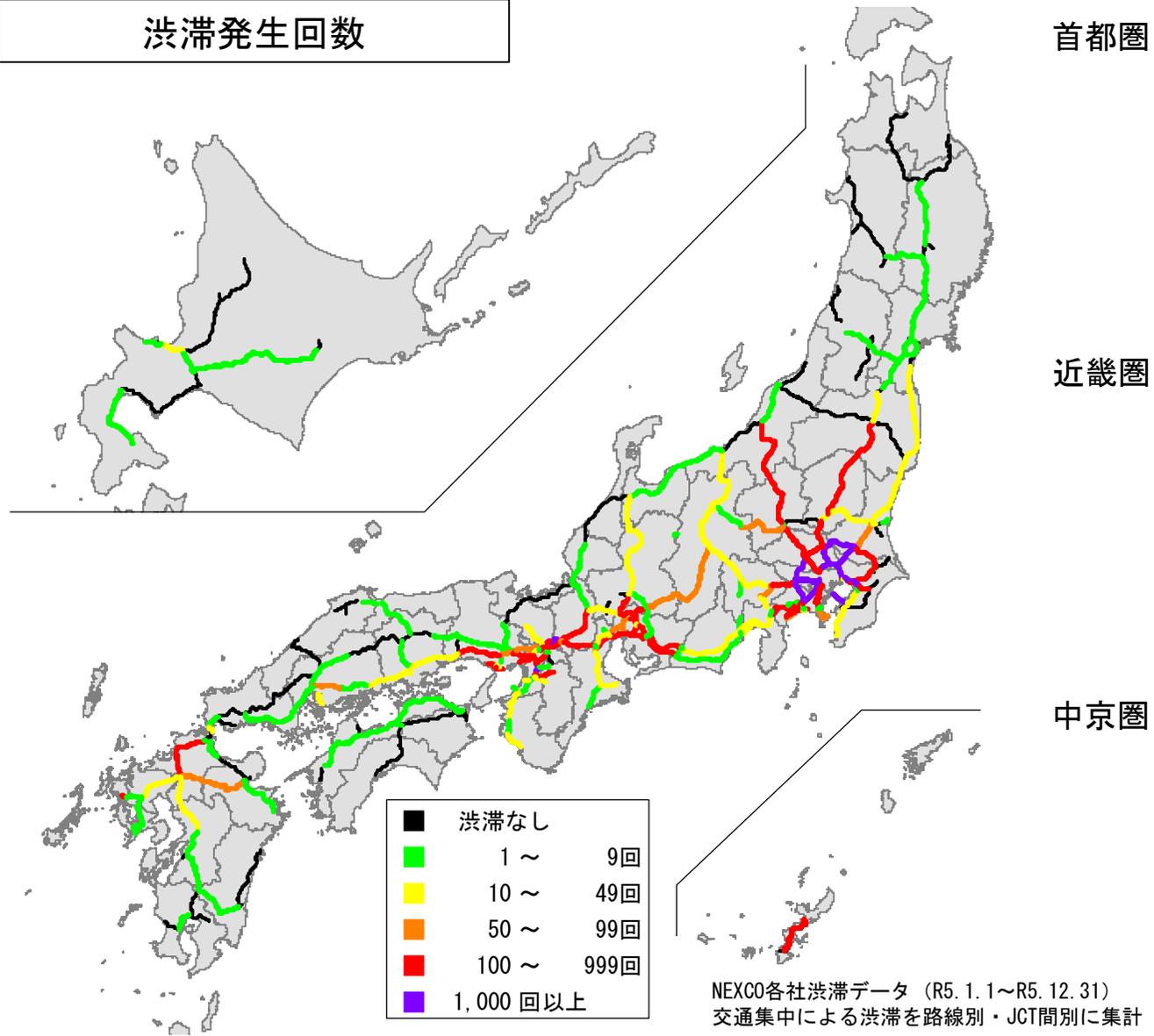
1. 高速道路における混雑の状況
2. 観光需要の平準化に向けた料金割引の見直し
3. 東京湾アクアラインにおける料金施策について
4. 混雑緩和等を目的とした料金施策の先行事例
5. 今後の進め方

1. 高速道路における混雑の状況

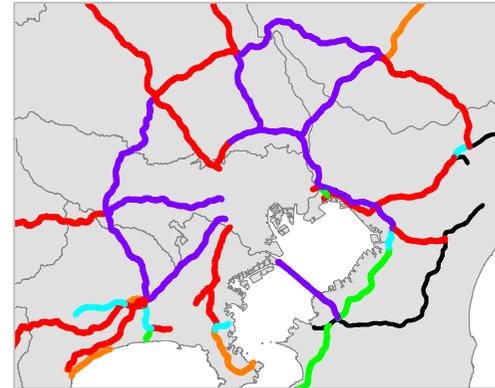
高速道路における混雑の状況

○ 3大都市圏や主要な都市間を結ぶ路線などを中心に、全国各地で渋滞が発生。

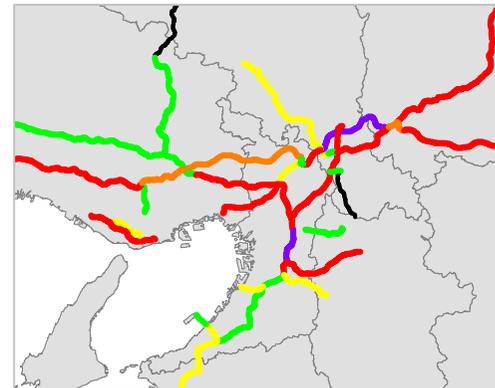
渋滞発生回数



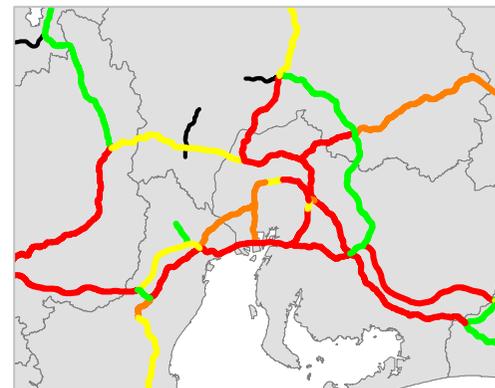
首都圏



近畿圏



中京圏

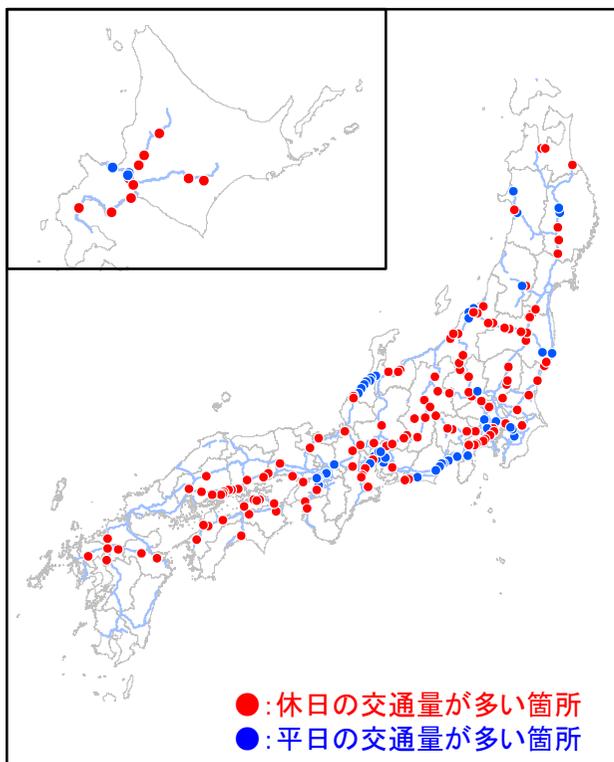


高速道路の利用状況(車種別の平日交通量比較)

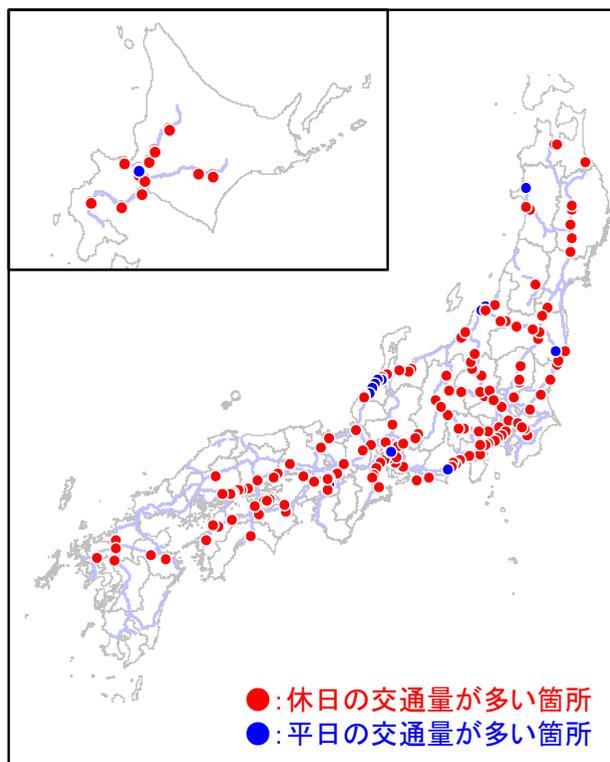
○ 全国のほとんどの箇所では、小型車は、休日の交通量が平日の交通量より多くなっている一方で、大型車は、平日の交通量が休日の交通量を上回っており、利用状況に差が見られる。

○ R5年11月の高速道路における交通量 ※断面交通量(トラフィックカウンターによる計測)

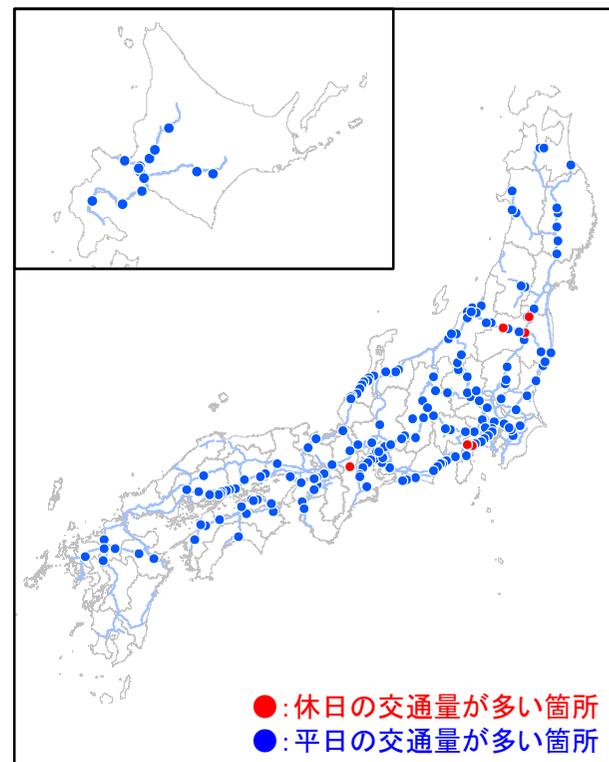
全車種



小型車



大型車

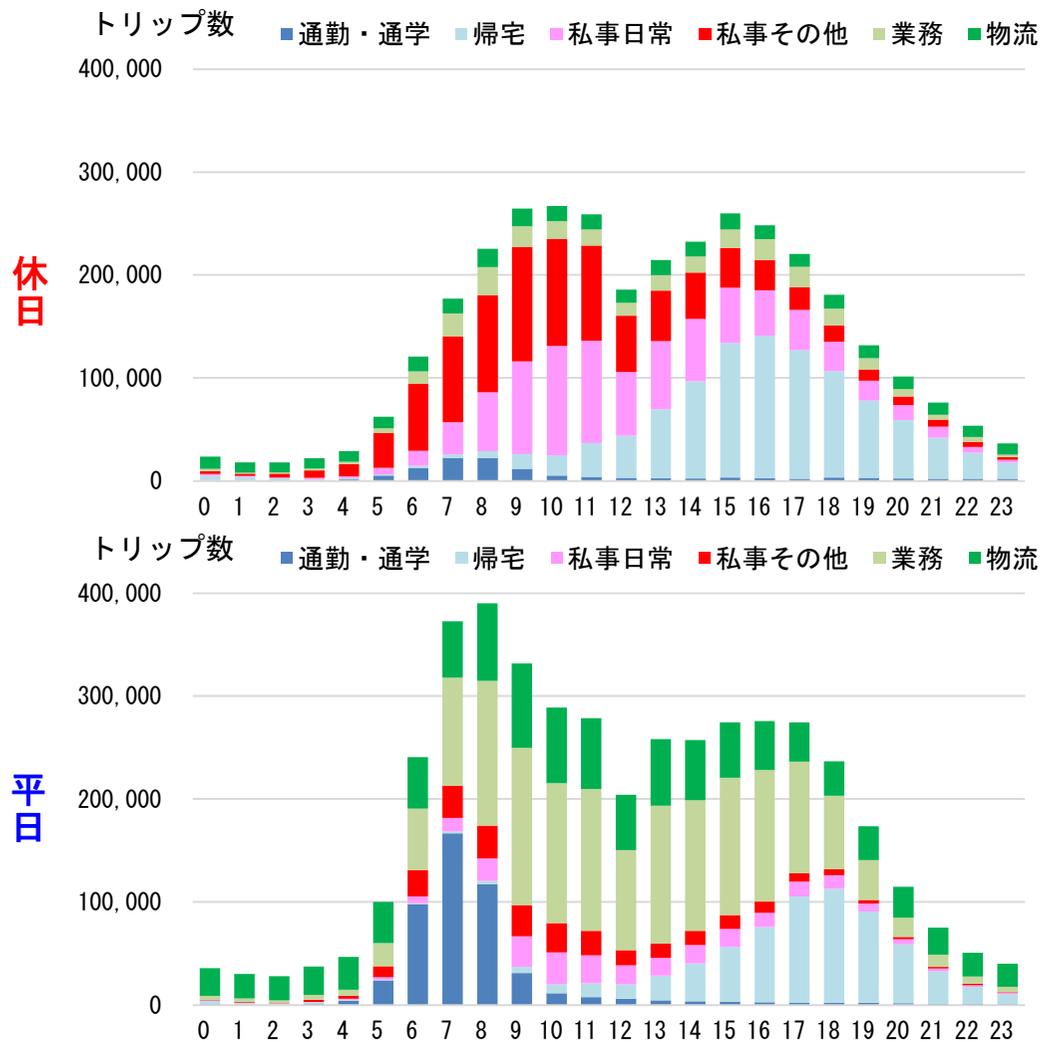


高速道路の利用状況(利用目的別)

- 休日のトリップ目的は、買い物や観光などの私事利用が主たる利用目的となっている。
- 平日のトリップ目的は、業務や通勤・通学などの他律的な利用目的が多くなっている。

○利用目的別トリップ数（平休別、時間帯別）

※利用目的の区分について



利用目的	OD調査での目的区分
通勤	出勤
通学	登校
私事 (日常)	家事・買物
	食事・社交・娯楽（日常生活圏内）
	送迎
	その他私用（通院・習い事など）
私事 (その他)	観光・行楽・レジャー（日常生活圏外）
	体験型レジャー（遊園地・ドライブ・釣り・写真等）
	観光（名所・旧跡、催し物等を見る）
	保養（温泉、家族・知人との交流等）
	スポーツ
	その他観光
業務	荷物／貨物の運搬を伴わない業務
	荷物／貨物の運搬を伴う業務
	貨物は運んだが、降さなかった
	貨物を降ろした
	貨物を降ろした際に他の付帯業務を行った（商活動・組立調整・検品・棚入れ等）
	帰社
帰宅	帰宅
不明	不明

利用目的	OD調査での車種区分
業務	乗用車（軽乗用車、乗用車）
	バス（バス）
物流	貨物車（軽貨物車、小型貨物車、貨物車、普通貨物車、特種車）

※R3センサス 自動車起終点調査より、高速道路を利用した全トリップを集計
 ※利用目的の分類は右表のとおり

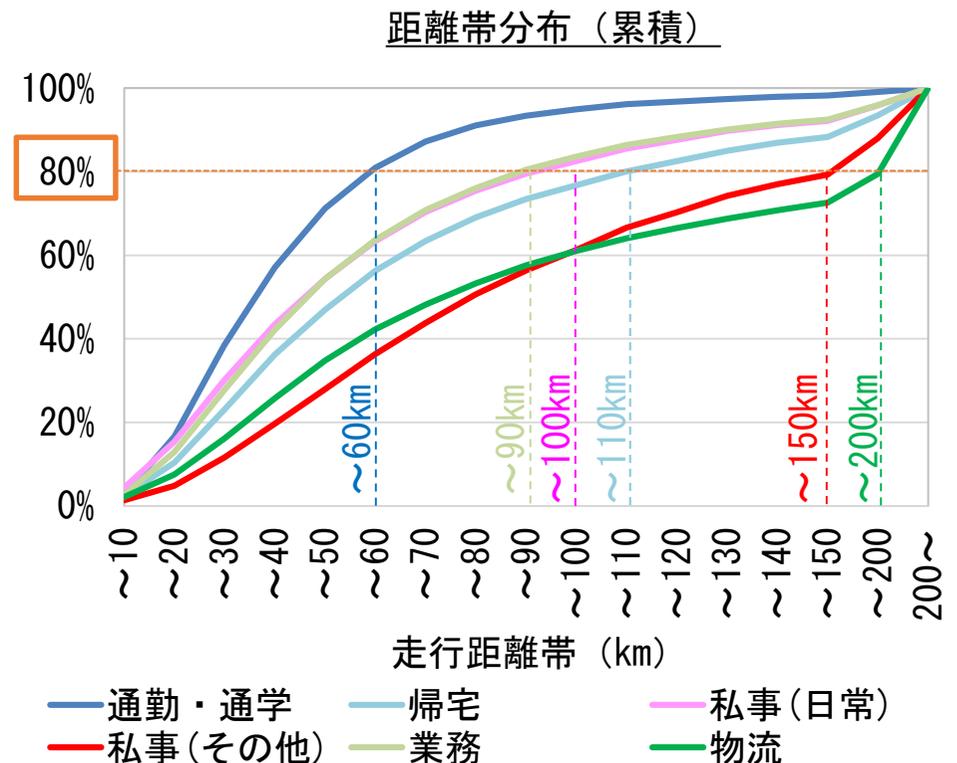
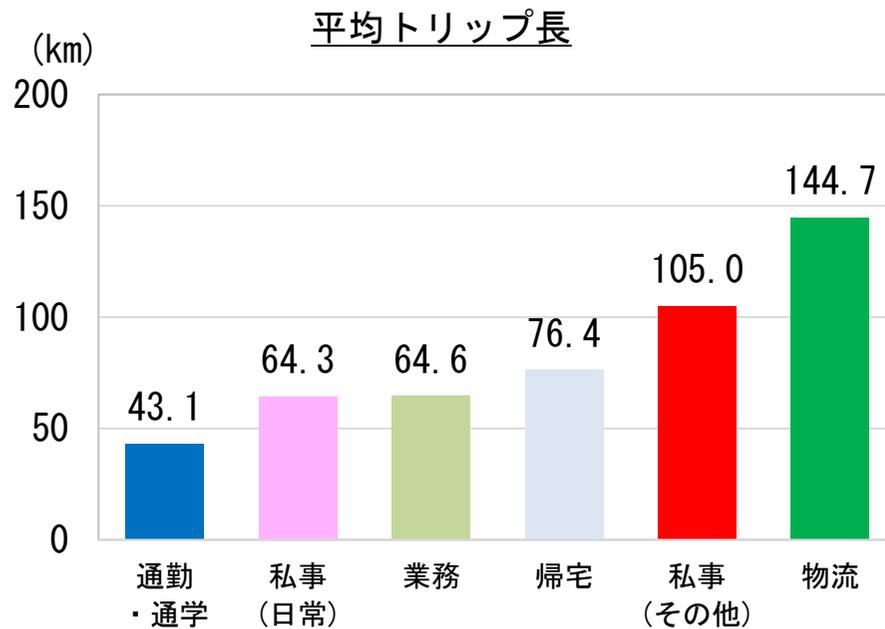
高速道路利用者の利用目的別トリップ長

○ 高速道路利用者の利用目的別のトリップ長には、差が見られる。

- ・通勤・通学利用 (60km未満) : 短距離利用
- ・業務利用 (90km未満) :
- ・帰宅利用 (110km未満) : } 短距離～中距離利用
- ・私事利用[日常] (100km未満) :
- ・私事利用[その他] (150km未満) : 長距離利用
- ・物流利用 (200km未満) : 超長距離利用

注:(カッコ内は80パーセントタイル値)

<利用目的別トリップ長 (R3) >

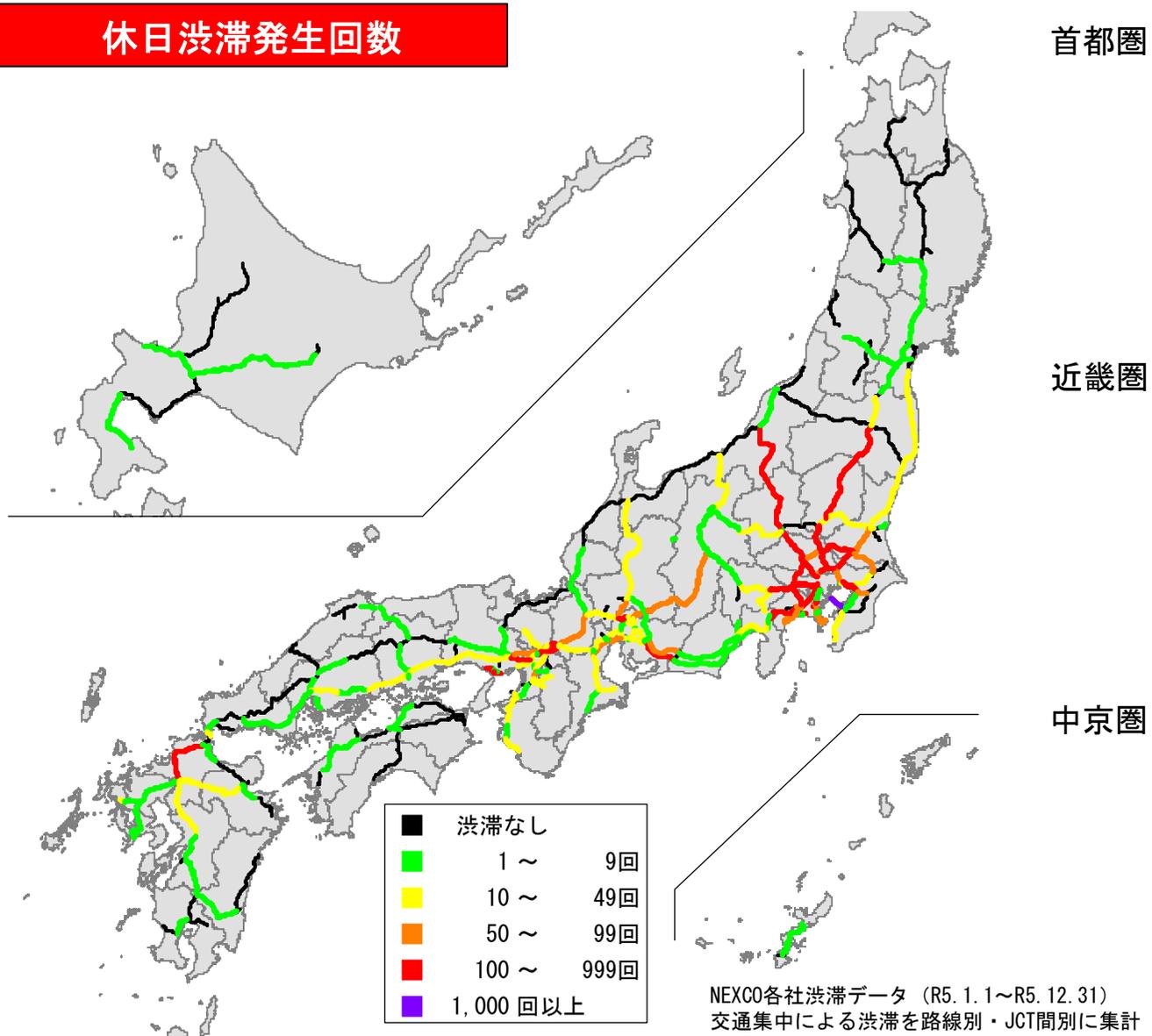


※高速道路利用を含む交通のトリップ長を利用目的別に集計
 ※R3自動車起終点調査より集計

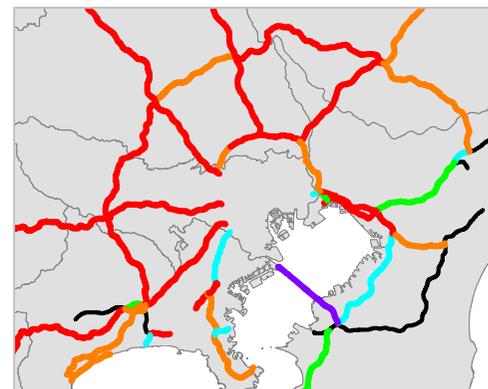
高速道路における混雑の状況(休日)

○ 休日においては、大都市圏と主要都市を結ぶ路線などにおいて、渋滞の発生が顕著。

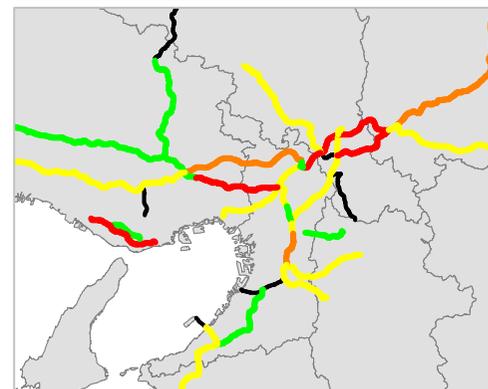
休日渋滞発生回数



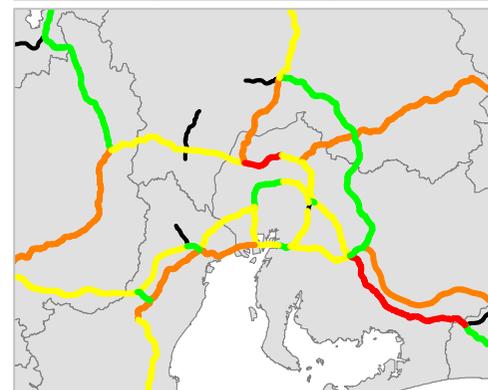
首都圏



近畿圏



中京圏



高速道路における混雑の状況(休日:時間偏在)

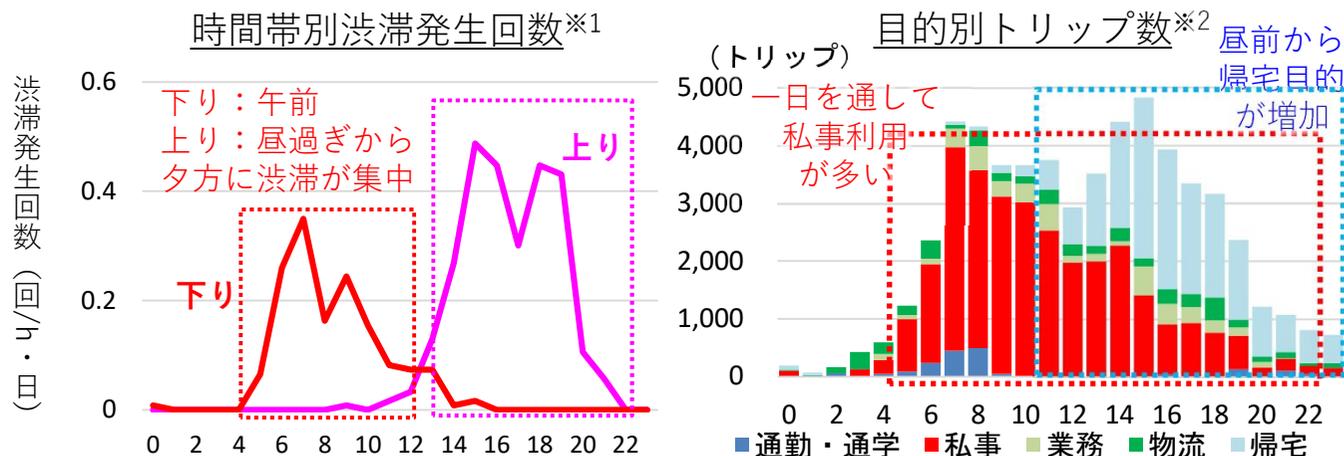
- 休日は、大都市圏と主要都市を結ぶ路線などにおいて、私事や帰宅利用の過度な偏在により、渋滞が発生。
- 首都圏の一部路線では、一定量の業務利用も存在し、慢性的な渋滞が発生。

○混雑時間が偏在する路線 (主に大都市圏と主要都市を結ぶ路線)

≪ 路線の例 ≫

- ・ 東京湾アクアライン
- ・ 京葉道路
- ・ 中央道 (八王子～大月)
- ・ 西湘バイパス
- ・ 京滋バイパス、近畿道 など

路線例：関越自動車道 (鶴ヶ島JCT～藤岡JCT)

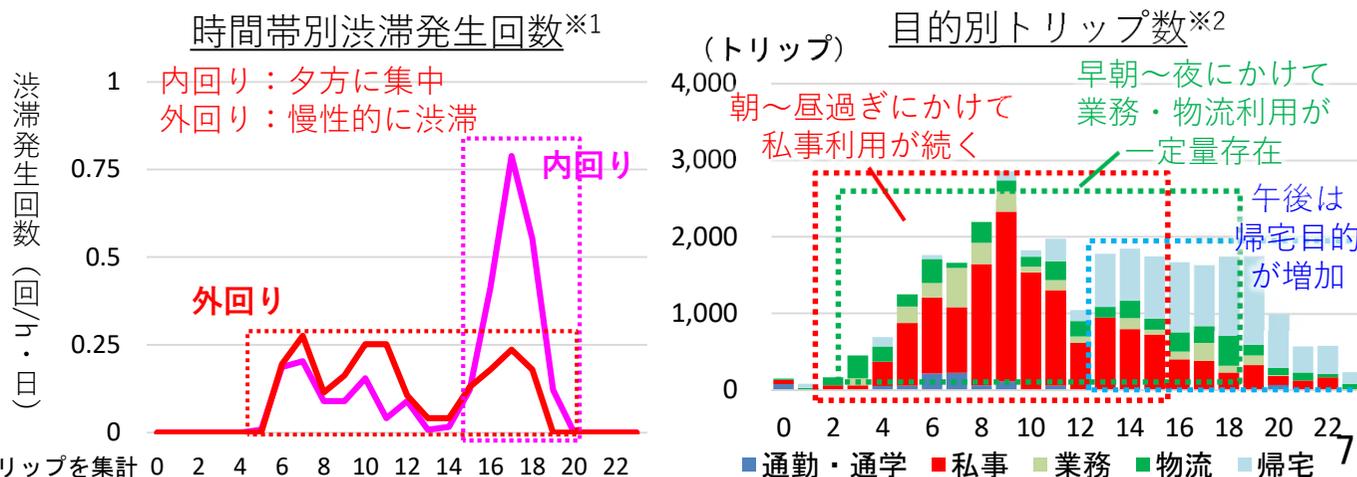


○混雑時間の偏在が無い路線 (首都圏の一部路線)

≪ 路線の例 ≫

- ・ 外環道外回り
- ・ 中央道下り線 (高井戸～八王子) など

路線例：東京外環自動車道 (川口JCT～三郷JCT)



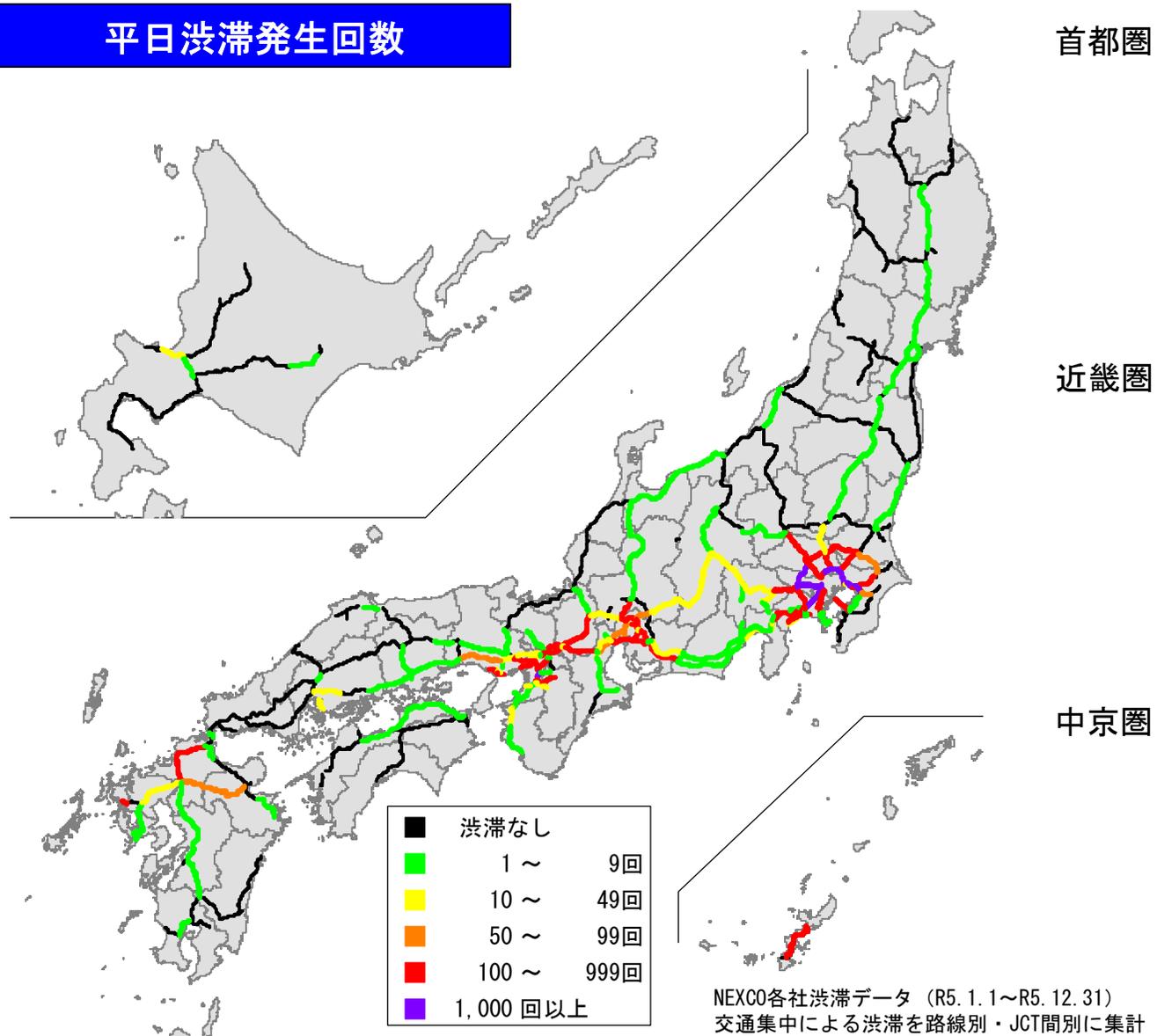
※1: NEXCO各社渋滞データ (R5. 1. 1～R5. 12. 31) 交通集中による渋滞を集計

※2: R3 自動車起終点調査から区間内のIC利用トリップを集計

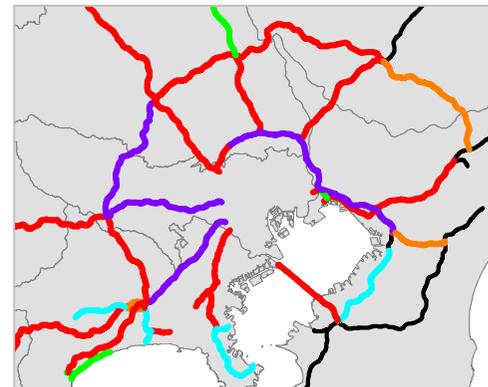
高速道路における混雑の状況(平日)

○ 平日においては、特に三大都市圏やその周辺(環状道路含む)において、渋滞の発生が顕著。

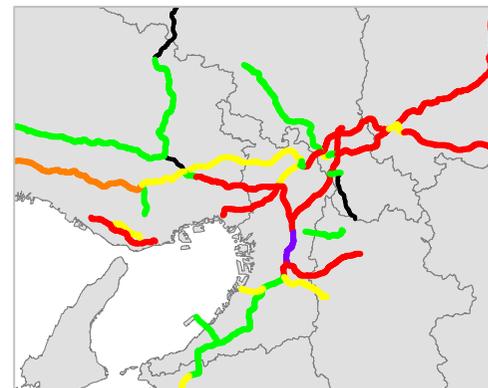
平日渋滞発生回数



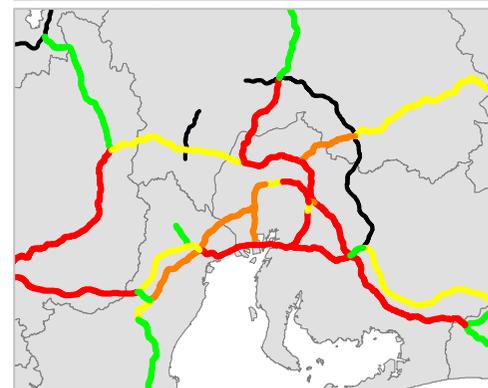
首都圏



近畿圏



中京圏



高速道路における混雑の状況(平日:時間偏在)

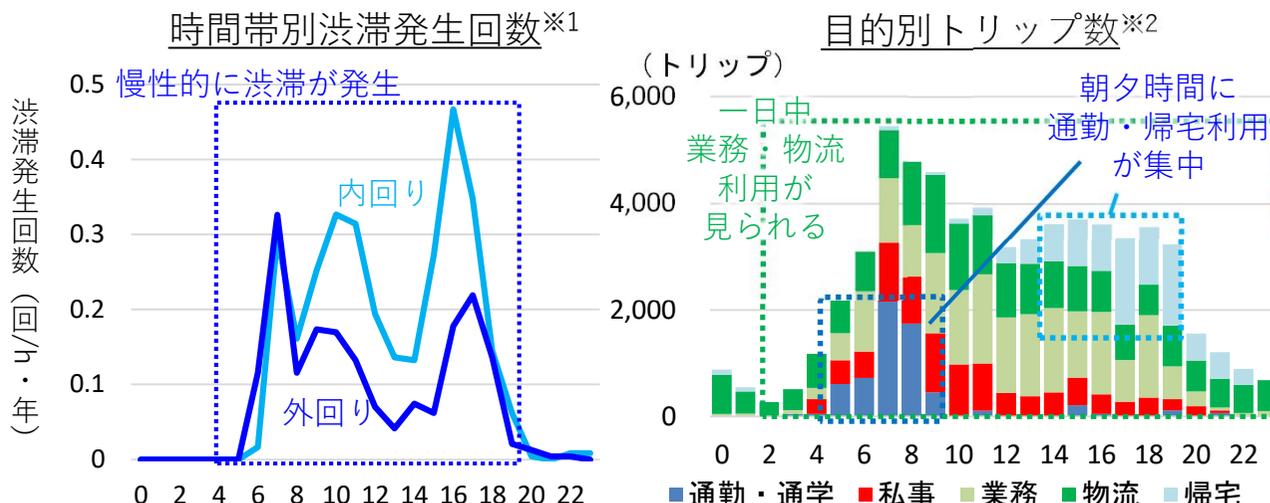
- 平日は、三大都市圏を中心に、日中の業務・物流利用により、慢性的な渋滞が発生。
- 地方部においても、朝夕時間に通勤・帰宅利用が集中し、渋滞が発生

○混雑時間の偏在が無い路線 (主に三大都市圏)

≪ 路線の例 ≫

- ・ 外環道、圏央道
- ・ 東名、中央、関越 (圏央道内側)
- ・ 東京湾アクアライン
- ・ 名神高速 (小牧～米原)
- ・ 中国道 (吹田～西宮山口)
- ・ 第二神明道路 など

路線例：圏央道 (八王子JCT～鶴ヶ島JCT)

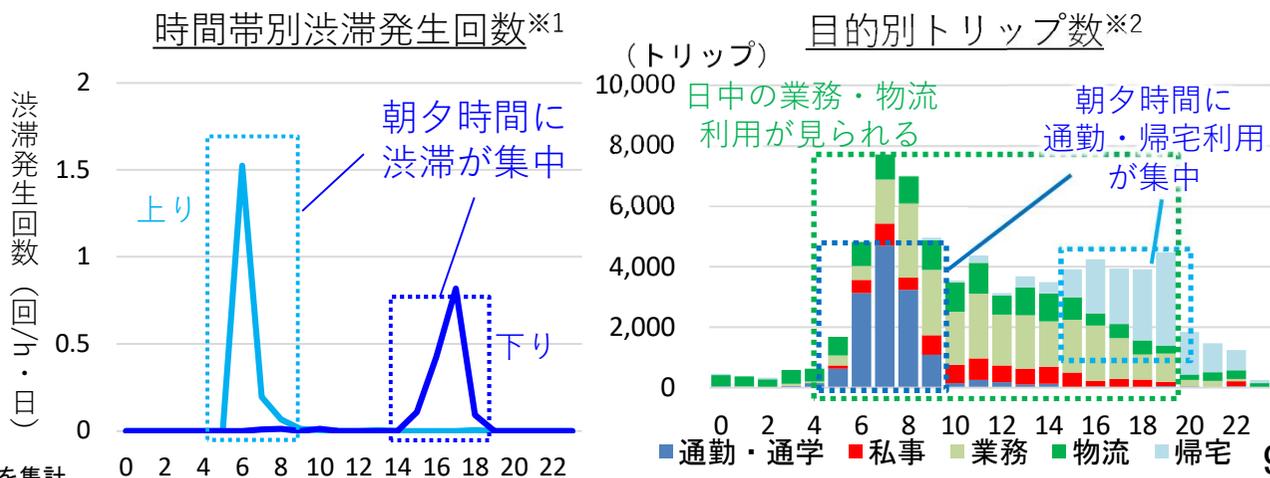


○混雑時間が朝夕に偏在する路線 (主に地方部)

≪ 路線の例 ≫

- ・ 第三京浜、横浜新道
- ・ 名二環、東名高速 (豊田付近)
- ・ 近畿道、阪和道
- ・ 山陽道 (広島付近)
- ・ 佐世保道路
- ・ 沖縄自動車道 など

路線例：東名高速道路 (豊田JCT～小牧JCT)



※1: NEXCO各社渋滞データ (R5. 1. 1～R5. 12. 31) 交通集中による渋滞を集計

※2: R3 自動車起終点調査から区内のIC利用トリップを集計

高速道路における混雑の状況(休日:特定時期)

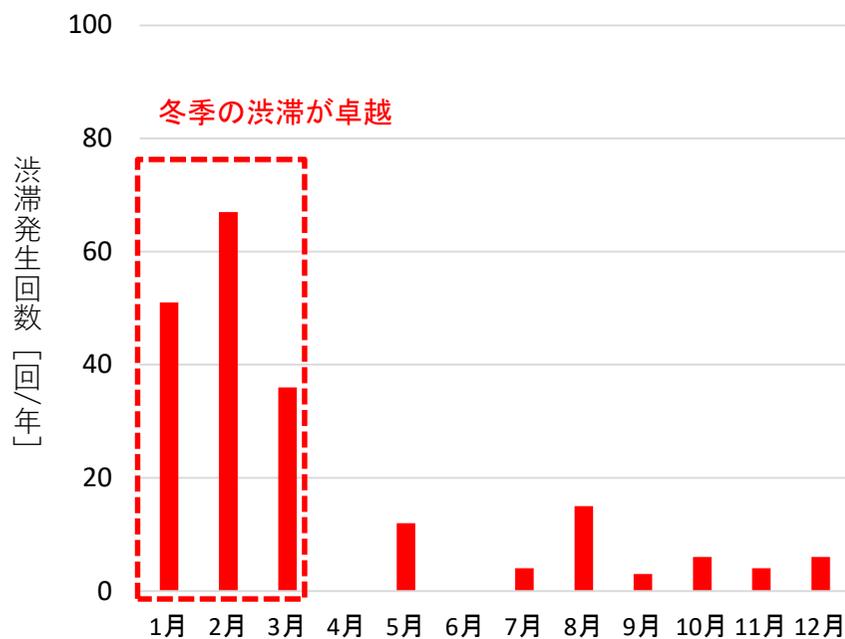
○主に観光利用の交通集中による渋滞のうち、一部の路線や区間では、冬季や夏季などの特定時期において、観光需要が増加し、渋滞が顕著にみられる

○特定時期に混雑が集中

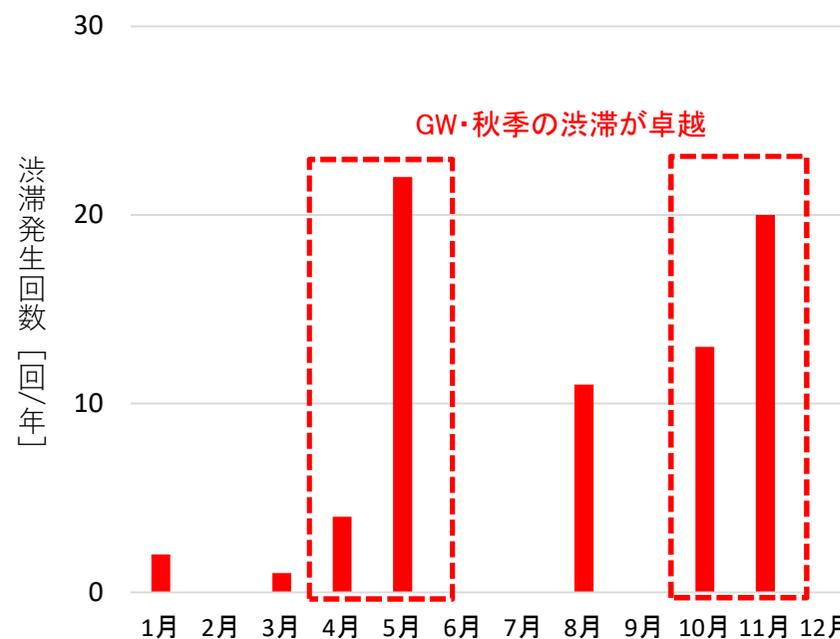
(特定時期に混雑が集中する路線の例)

- ・ 関越道 (高崎～長岡) : 冬季
- ・ 東北道、上信越道 : 夏季 (避暑)
- ・ 常磐道 (つくば～友部) : GW、秋季 など

関越道 (高崎～長岡)



常磐道 (つくば～友部)



2. 観光需要の平準化に向けた料金割引の見直し

観光需要の平準化に向けた料金割引の見直し(休日割引・周遊パス)

- 更なる観光需要の平準化に向けて、自治体等との連携を強化し、周遊パスの企画・販売を促進
- 現在、休日割引の対象からGW・お盆・年末年始を除外しており、令和6年度からはシルバーウィークも除外
- 令和7年度以降、3連休等を適用除外日に追加する等、休日と平日のバランスの見直しを引き続き検討

○オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ (R5.10.18 観光立国推進閣僚会議)

休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引見直し

- ・ 高速道路会社が、地域の事業者や観光団体等とも連携し、平日の高速道路の周遊パスの割引率を拡充。
- ・ 高速道路の料金割引の適用条件や運用方法を見直し。

○周遊パスの企画・販売促進の状況

・平日利用の割引率拡充(マイレージポイント付与により1割拡充)

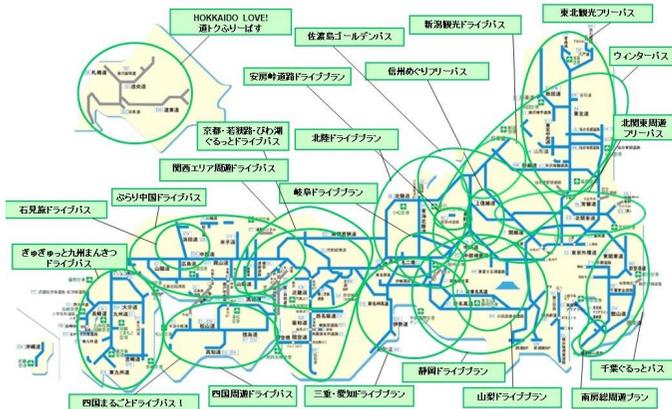
ご利用例: 信州めぐりフリーパス
(ETC車・普通車:2日間)



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2.5倍に増加**するとともに、**利用件数全体も増加**。

拡充前 (H31.4.1~R1.9.30実績)		拡充後 (R6.4.1~R6.9.30実績)	
利用件数 全体	うち 平日のみ 利用	利用件数 全体	うち 平日のみ 利用
303,790件	62,709件	410,875件 (1.35倍)	159,411件 (2.54倍)

・実施エリア、コース数の充実



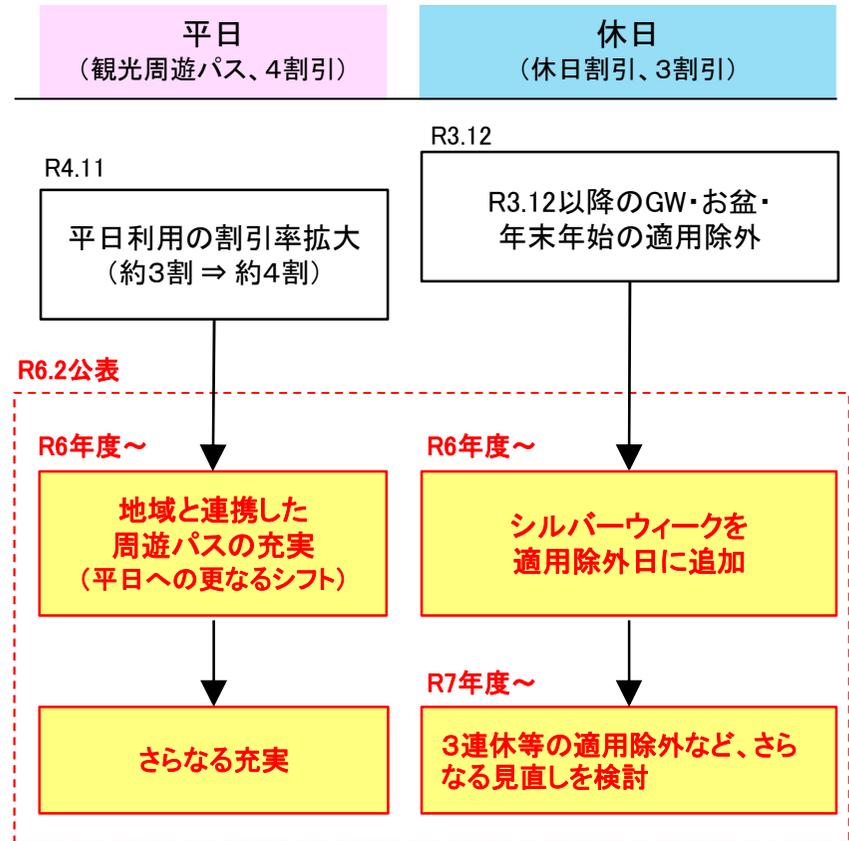
販売コース数※

R4 時点	155 コース
R5 時点	166 コース
R6 時点	211 コース

+11
+45

※周遊エリア・発着地別
※一定のエリアごとにプランを造成、各プラン内でより細かにコースを設定

○見直しの方針



観光需要の平準化に向けた料金割引の見直し(周遊パスにおける地域連携の推進)

○周遊パスの企画・販売促進にあたっては、令和3年8月の中間答申も踏まえつつ、沿線の観光関係事業者等と連携した周遊パス(セットプラン)の拡充やより多くの地域事業者との連携に取り組んでいる。

○地域と連携した周遊パスの拡充状況、事例

	H31時点	R6時点
販売コース数	97	133
提携商品数※	351	1,083

※事業者と提携した商品数の拡充にあたっては、新たな事業者との提携による商品の造成に取り組んでいる

・北陸ドライブプラン

北陸新幹線 福井・敦賀開業を契機として、新幹線で福井県を訪れた観光客をターゲットに、従来からある北陸ドライブプラン内に、「福井県内周遊コース」をR6年7月から追加。

若狭路エリアの道の駅や博物館などのお買物やお食事などにご利用できるお買物券とのセット商品となっており、地域振興を図っている。



出典: 福井県HP



・石見旅ドライブパス

高速道路会社と島根県西部高速道路利用促進協議会が連携し、「石見の神楽在月」(9~11月)の期間に合わせた「石見旅ドライブパス」をR5年7月から販売開始。

現在は通年で販売しており、石見旅をSNSでPRされた方へ石見地域の特産品等を進呈するキャンペーンなども実施中。



出典: しまね観光ナビ



・佐渡島ゴールデンパス

「佐渡島の金山」の世界遺産登録に向け、佐渡市・佐渡汽船(株)・高速道路会社が連携し、「佐渡島ゴールデンパス」をR5年6月から販売開始。

島へ渡るためのフェリー利用とのセット商品となっており、佐渡島への観光客増及び高速道路の利用促進を図っている。



出典: 佐渡島の金山 新潟県特設サイト



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1.2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(R5)＞

	連休 (3連休以上)	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)	1.44 (42,400) <small>(休日割引 適用除外)</small>	1.00 (29,300)
シルバーウィーク	1.29 (37,900)	1.12 (33,000)
上記以外の3連休	1.18 (34,800)	1.00 (29,400)

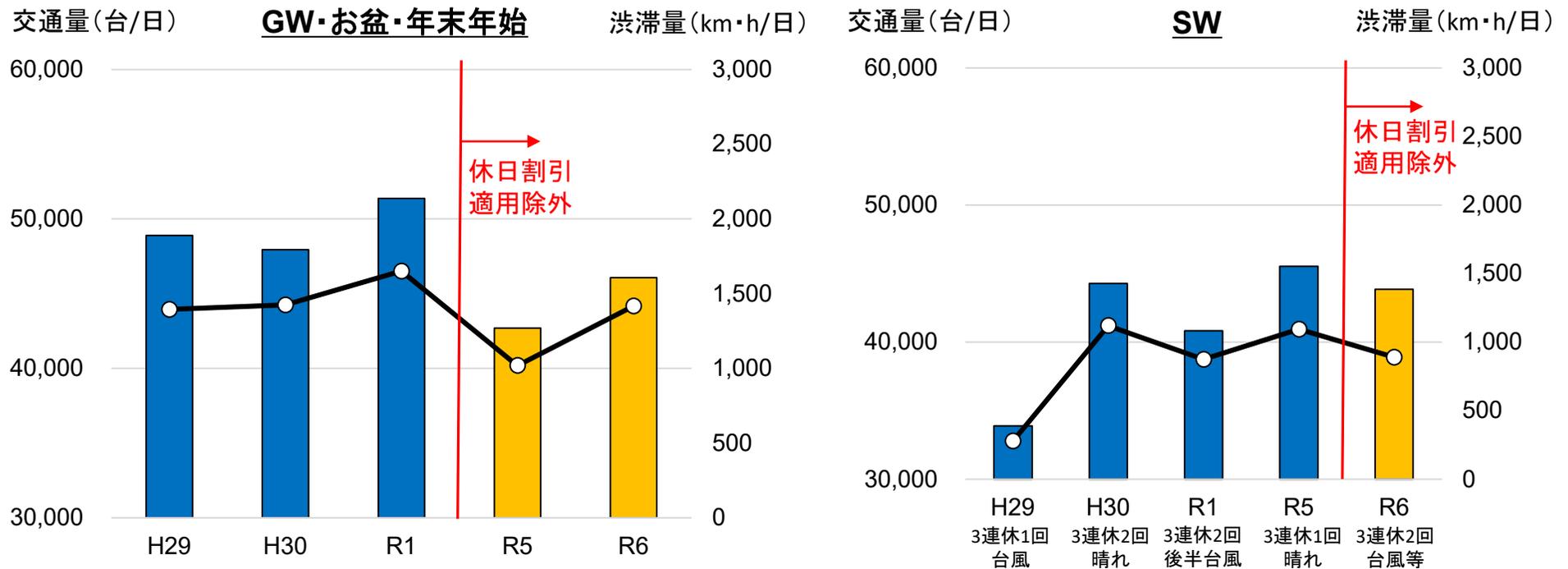
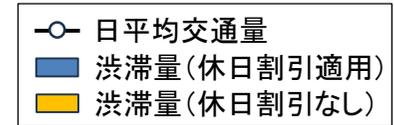
※上段は、交通混雑期及びシルバーウィーク以外の3連休の翌週休日交通量を1とした場合の倍率
 下段は、日あたり平均交通量(台/日)であり、トラカンによる計測により算出
 ※交通混雑期については、R3年度の年末年始以降、休日割引の適用を除外
 ※全国の代表的な36断面で平均交通量を算出(大都市近郊区間(大山崎JCT～高槻JCT)および本四高速の断面を除く)
 ※交通混雑期:(連休)[年末年始]R4.12.31、R5.1.1～3[ゴールデンウィーク]R5.5.3～7、[お盆]R5.8.11～13
 (後休日)[年末年始] R5.1.14～15、[ゴールデンウィーク] R5.5.13～14、[お盆]R5.8.19～20
 シルバーウィーク:(3連休)R5.9.16～18(後休日)R5.9.23～24
 交通混雑期以外:(3連休)R5.1.7～9、R5.7.15～17、R5.10.7～9、R5.11.3～5
 (後休日)R5.1.14～15、R5.7.22～23、R5.10.14～15、R5.11.11～12

休日割引適用除外前後の比較

- GW・お盆・年末年始においては、休日割引適用除外による渋滞量の減少傾向がみられる。
- SWにおいては、適用除外後に渋滞量が微減。

<休日割引適用除外前後における渋滞状況の比較(H29、H30、R1、R5、R6※)>

※新型コロナウイルスによる影響を踏まえ、R2～R4は比較対象外とした



⇒ 令和7年度以降、3連休等の適用除外など、さらなる見直しを検討

○交通量はNEXCO3社管内の代表37断面を集計

○渋滞量はNEXCO3社管内で発生した交通集中を要因とする渋滞を対象に集計

○集計対象日は以下のとおり

(GW)H29.4.28-5.7、H30.4.27-5.6、H31.4.26-R1.5.6、R5.4.28-5.7、R6.4.26-5.6 (年末年始)H29.12.28-H30.1.4、H30.12.28-H31.1.6、R1.12.27-R2.1.5、R5.12.28-R6.1.4

(お盆)H29.8.5-16、H30.8.8-19、R1.8.8-18、R5.8.9-16、R6.8.10-20 (SW)H29.9.16-9.18、H30.9.15-17、H30.9.22-24、R1.9.14-16、R1.9.21-23、R5.9.16-18、R6.9.14-16、R6.9.21-23

3. 東京湾アクアラインにおける料金施策について

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験：現在の実験概要

○東京湾アクアライン(上り線)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7年3月31日までの土日・祝日に社会実験として実施

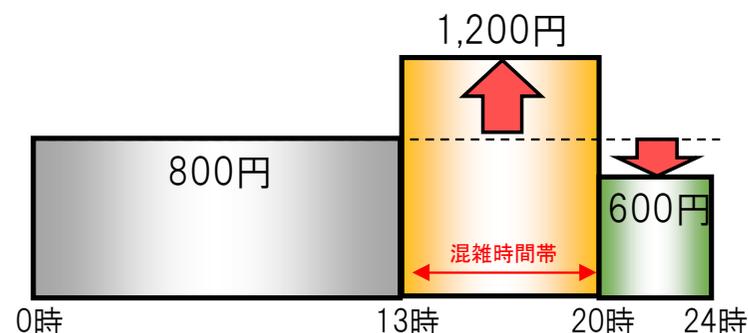
<社会実験概要>

- 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7年3月31日（月）の土日・祝日
（1月2日、1月3日、振替休日を含む）
- 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)	
	0～24時	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	

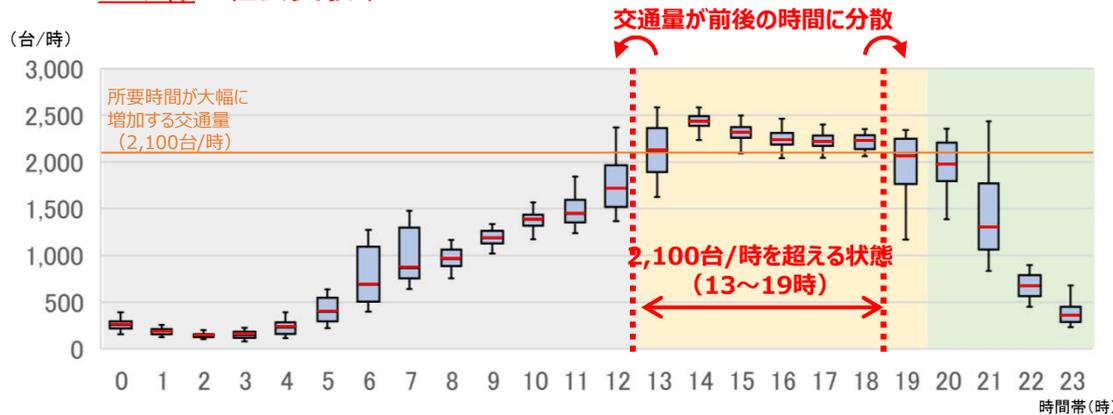
東京湾アクアライン時間変動料金社会実験：1年間の実験結果

- アクアライン上り線(木更津⇒川崎方面)では、交通量が伸びているものの、13時～19時の交通が前後の時間に分散し、**最大所要時間が減少**するなど、混雑の緩和に一定の効果が確認されたところであるが、**依然として13時～19時に交通が集中**。
- 季節変動による交通需要の変化もあるものの、**交通分散の効果が鈍化**している。
- 実験の対象外である下り線(川崎⇒木更津方面)では、土日・祝日の**5時～7時に交通が集中**。

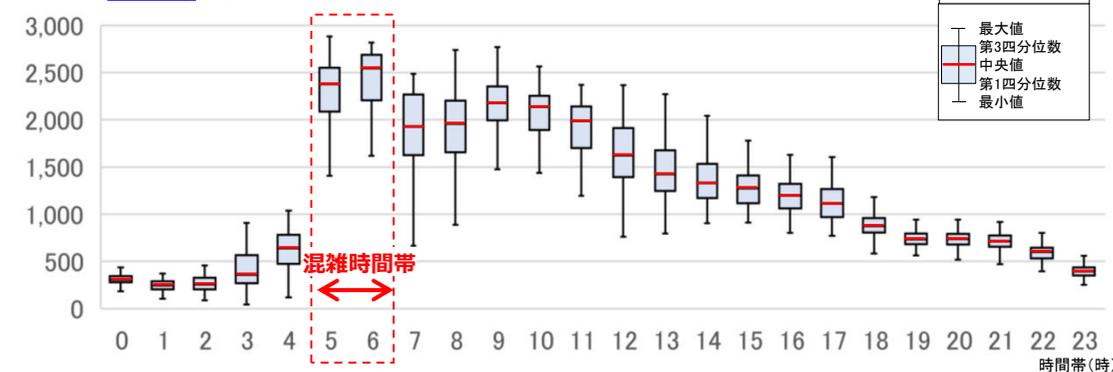
➡ **<課題①> 依然として上り線の13時～19時に交通の集中が残っている状況。下り線も交通集中が発生。1年間を通して、交通分散の効果の鈍化が見られる。**

<時間帯別交通量>

上り線：社会実験中 集計日：R5.7.22～R6.7.15

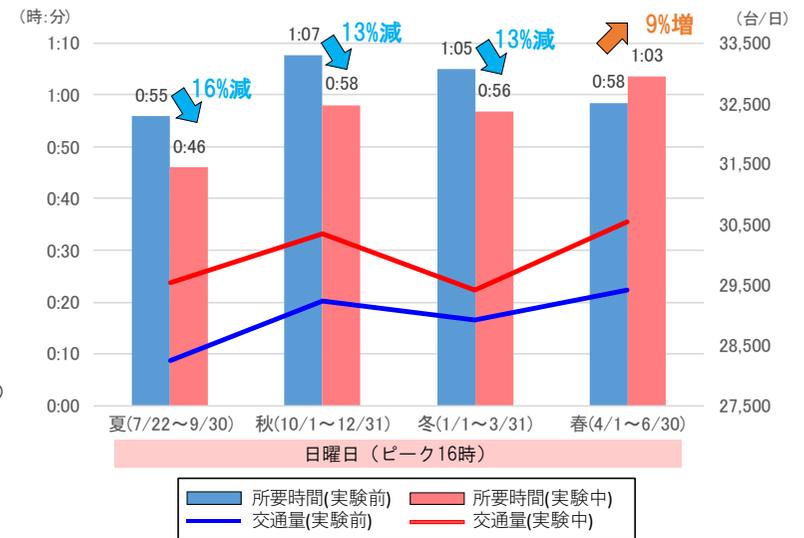


下り線：実験対象外 集計日：令和5年度 休日



<季節別最大所要時間(上り線)>

集計日：R5.7.22～R6.6.30



※最大所要時間は、時間帯別所要時間の平均実績値の日ピーク時間

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験：1年間の実験結果

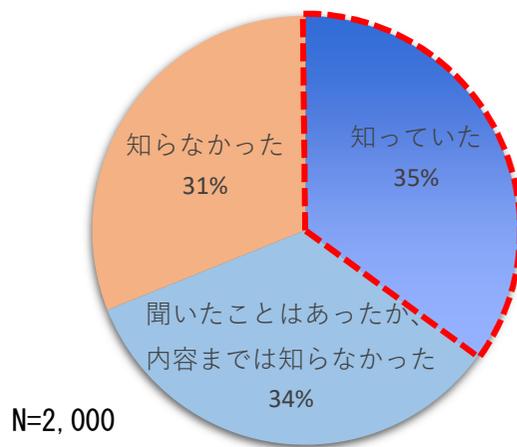
- アクアラインを利用して南房総地域を訪れた千葉県外在住者の認知度は69%、時間帯別料金の設定など具体的な実験内容まで認知している方は35%。
- 具体的な実験内容を認知している方のうち、42%は通行時間帯やルートの行動を変更しており、目的地に長く滞在するなどして通行時間帯を遅くに変更した方は19%であった。
- 具体的な認知度の向上や行動変容を促進する対策を進める必要。



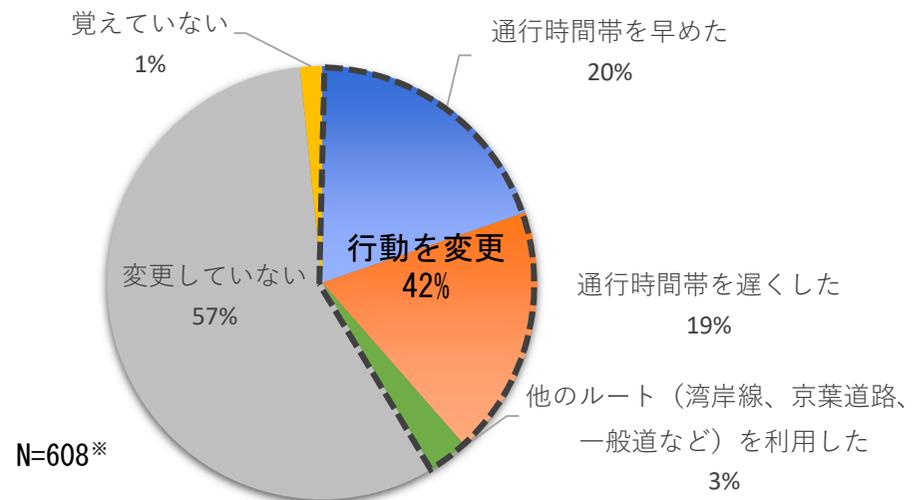
<課題②-1> 実験内容の認知度が低い状況

<課題②-2> 認知していただいた方の行動変容をさらに進める必要

■ 社会実験の認知度



■ 社会実験による行動変容



*アクアライン（上り線）利用者の内、社会実験の具体的な内容を「知っていた」と回答したサンプル数

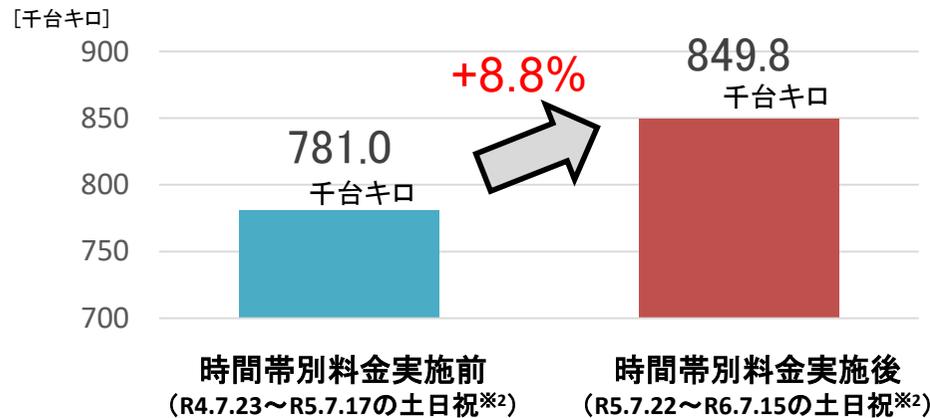
出典) 南房総地域訪問者へのWEBアンケート調査 (R6.8月上旬調査)

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験：1年間の実験結果

- 既存の実験評価では、直接的な交通分散効果の評価にとどまっていたが、道路ストックの有効活用の観点から、新たに、高速道路の総走行台キロ・交通集中渋滞の総渋滞損失時間を分析。
- 房総エリアの高速道路の総走行台キロは増加している一方で、アクアラインの渋滞損失時間は減少しており、時間帯別料金が道路ストックの有効活用に寄与していることを確認。

■総走行台キロ

アクアライン(上り線)利用者の同日内における房総エリア内※1の高速道路の走行台キロの合計(日平均)



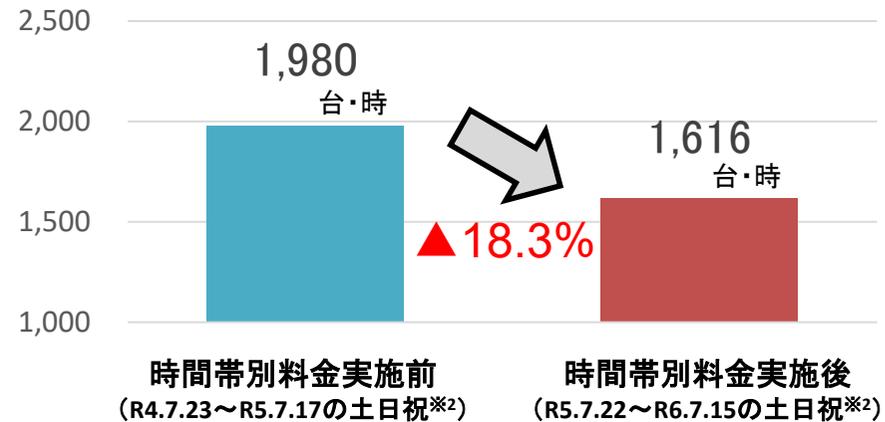
【参考】NEXCO東日本が管理する高速自動車国道の走行台キロの合計(日平均)

時間帯別料金実施前 (R4.7.23~R5.7.17の土日祝※2)	時間帯別料金実施後 (R5.7.22~R6.7.15の土日祝※2)
71.0百万台キロ	73.1百万台キロ (+3.0%)

※1京葉道路(宮野木J—蘇我)、圏央道(木更津J—松尾横芝)、千葉東金道路、館山道、富津館山道、東京湾アクアライン連絡道
 ※2但し、交通混雑期(GW、お盆、年末年始)を除く

■総渋滞損失時間

アクアライン(上り線)の交通集中渋滞の渋滞損失時間※3(日平均)



【参考】NEXCO東日本が管理する高速道路の交通集中渋滞の総渋滞損失時間※3(日平均)

時間帯別料金実施前 (R4.7.23~R5.7.17の土日祝※2)	時間帯別料金実施後 (R5.7.22~R6.7.15の土日祝※2)
21,724台・時	21,899台・時 (+0.8%)

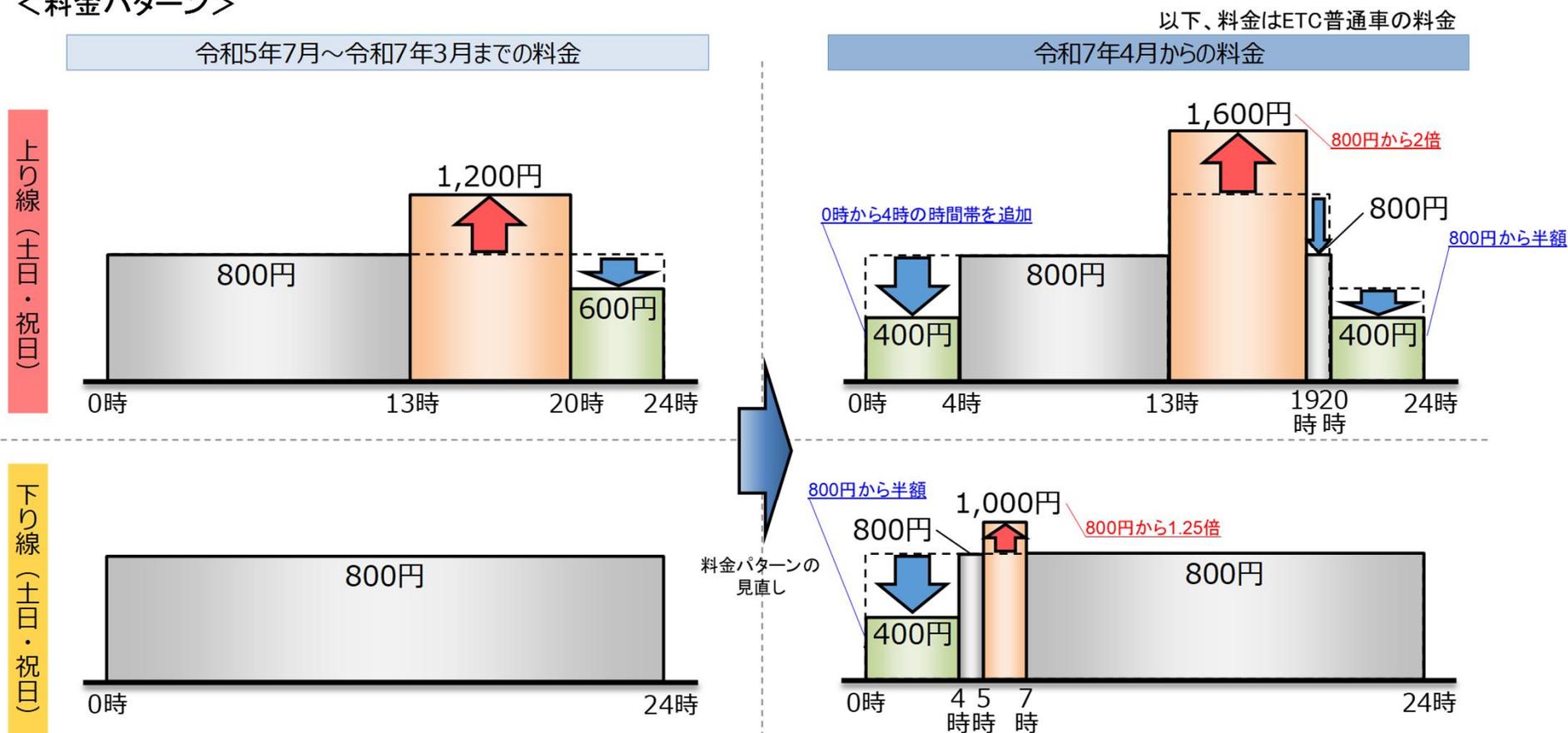
※3速報値を含む
 渋滞損失時間:(渋滞時の通過時間-非渋滞時の通過時間)×通過台数で示す推定値

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験：＜課題①＞新たな料金体系の設定

＜課題①＞ 依然として交通集中が残っている

- 上り線については、これまで以上に混雑時間帯から非混雑時間帯への交通転換を図るため、**より料金差をつけた料金設定に変更**
- 下り線についても、朝方（5時～7時）の交通集中する時間帯からの交通転換を図るため、**時間帯別料金を新たに試行**

＜料金パターン＞



※料金が急激に変わる時間帯（上り：19～20時、下り：4～5時）においては、緩衝となる料金帯を設定

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験：＜課題②－1＞認知度の向上策例

＜課題②－1＞ ドライバーの認知度が低い

○高速道路料金や渋滞の情報収集媒体は、高速道路会社や道路交通情報のHPが最も多い。

⇒引き続き、**料金検索やSNS(NEXCO東日本LINE通知等)による広報を実施**

⇒新たな取り組みとして、**通行料金や渋滞情報のWEB検索者に対する広報(リスティング広告)**を実施するとともに、**道路交通情報HPに社会実験に関するWEB広告バナー(ディスプレイ広告)**を掲載

現在の取り組み

■ドラぷら料金検索

出典) ドラぷらHPより(NEXCO東日本)

■LINE通知

NEXCO東日本

千葉県

新たな取り組み (R6.11～)

■WEB広告の画面イメージ (リスティング広告)

検索結果：千葉県木更津市

スポンサー

pref.chiba.lg.jp
https://www.pref.chiba.lg.jp

【千葉県】アクアライン | 時間帯で料金が変わります

混雑の緩和を図るため、土日・祝日のアクアライン上り線(木更津～川崎方面)において、特定の時間帯の割引を変動させるETC時間帯別料金の社会実験を実施しています。

■WEB広告の画面イメージ (ディスプレイ広告)

SEARCH 道路情報

アクアライン上り 土・日・祝 600円

0時～13時 800円

13時～20時 1,200円

20時～24時 600円

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験：＜課題②－2＞行動変容の促進策

＜課題②－2＞ 行動変容の推進

- 千葉内房ドライブマップ・スタンプラリーによる社会実験の広報も有効的であり、スポットや期間を前回から拡大して、スタンプラリーが実施されていることから、引き続き連携していく。
- 館山市内の夕方以降の営業施設情報一覧による情報提供や、鴨川市や南房総市内の夕方以降の時間帯に実施されている、ナイトタイムイベントなどと連携していく。
- 地域の取り組みと連携し、双方で情報発信するなど、行動変容を促す取組を強化していく。

引き続き連携



千葉県君津地域振興事務所
『第2回夜まで楽しむ！ All dayスタンプラリー』
⇒スポットを巡り、スタンプを集めると、素敵なプレゼントに応募可能

千葉県観光協会
『第2回夜まで楽しむ！ All dayスタンプラリー』
開催期間 2024.11.1(金)～2025.1.26(日)

引き続き連携



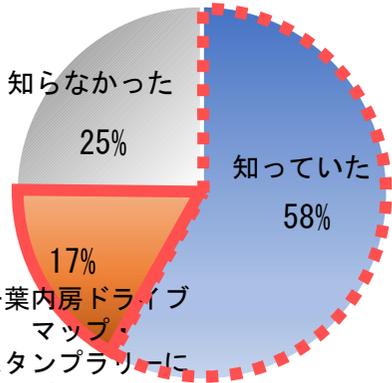
館山市観光協会

新たに連携 (R6.11～)



NPO法人大山千枚田保存会(鴨川市)

スタンプラリー参加者への社会実験認知度調査 (N=379)



知らなかった	25%
知っていた	58%
千葉内房ドライブマップ・スタンプラリーにより知った	17%

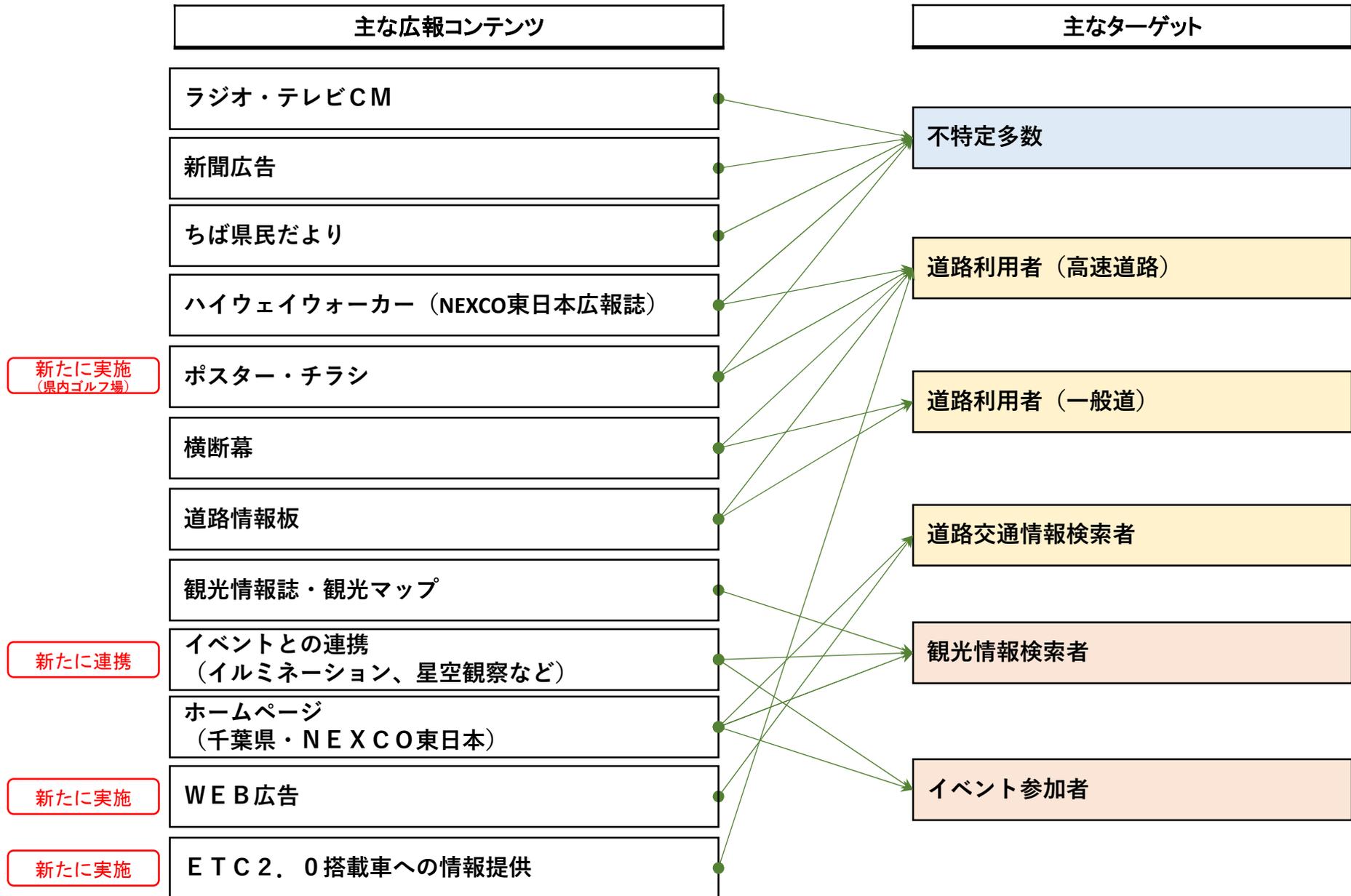
新たに連携 (R6.11～)



野島崎灯台夜間特別開放！
灯台&星空観察会
2024年11月開催モニターツアー 参加者募集中

南房総市観光協会

東京湾アクアライン時間変動料金社会実験: 主な広報コンテンツとターゲット



4. 混雑緩和等を目的とした 料金施策の先行事例

諸外国における混雑緩和等を目的とした料金施策の取組

- シンガポールやスウェーデンなどの事例では、公共交通サービスの改善や社会実験の実施などを経て、変動料金施策を導入している。
- また、ロサンゼルスでは、走行速度を基に5分毎に料金を変更。一方、フランスなどでは、混雑に応じた料金が予め設定されており、利用者は事前に料金を把握することが可能。

事例	アメリカ (カリフォルニア州LA郡)	フランス(パリ郊外)	シンガポール	スウェーデン(ストックホルム)	アメリカ(ニューヨーク市)
施策主体	州(LA郡交通局:METRO)	民間の高速道路会社(SANEF)	国(陸上交通局:LTA)	国(スウェーデン交通局)	州公社(MTA)
概要	ロサンゼルス近郊におけるHOTレーン課金(交通量に応じた変動料金)	パリ郊外の放射高速道路(A1)における路線単位の課金(時間変動料金)	シンガポール都心部におけるコードプライシング(時間変動料金)	ストックホルム都心部におけるコードプライシング(時間変動料金)	マンハッタン都心部でのコードプライシング(時間変動料金)
施策目的・収入用途	目的:時間分散による通勤時の渋滞緩和 用途:METROの収入(内部事業や借入金の返済等)	目的:あらかじめ決められた標準料金に変動幅を設定して交通量を時間分散させパリ郊外の交通流を円滑化(日曜夕方) 用途:高速道路会社の収入	目的:定額制から変動料金に移行して流入抑制・時間分散による都市部の渋滞解消 用途:国の収入	目的:有料化に移行して流入抑制・時間分散による渋滞緩和と生活環境を改善 用途:国の収入(公共交通の改善、市内・近郊の道路整備等)	目的:流入抑制による中心部の渋滞緩和、環境改善、地下鉄等の整備財源確保 用途:公共交通機関の整備
施策導入の経緯	・条件付無料(HOVレーン)→変動料金(HOTレーン) ・アメリカではISTEA法(1991年)により、混雑課金の導入を可能とするプログラムが導入。	・固定料金→変動料金 ・国と高速道路会社のコンセッション契約の中で、収入一定の範囲内であれば、交通需要管理を目的とした変動料金を実施してよいことが規定されている。	・無料→固定料金→変動料金 ・1975年の有料化(定額制)導入時には、P&Rの整備などの代替公共交通手段を整備。 ・1998年に定額制から変動料金制(ERP)に移行。	・無料→変動料金 ・1970年代に政策テーマとして議論開始。 ・公共交通サービスの改善や社会実験を実施した上で、2007年8月から本格実施。	・無料→変動料金 ・2019年に混雑課金の根拠法となる州法が成立 ・2024年6月に州知事が無期限中断を発表したが、同年11月に導入が決定され2025年1月5日から開始。
料金徴収方式	車載器通信(DSRC方式)	車載器通信(DSRC方式) 現金、クレジットカード	車載器通信(DSRC(ERP)) 2025～(予定):GNSS(ERP2.0)	ナンバープレート読み取り(ANPR方式)	・車載器通信(DSRC方式) ・ナンバープレート読み取り(ANPR方式)
料金設定・見直し	・リアルタイムで交通量を計測し、HOTレーン上における走行速度が時速75km/h以上となるように、5分毎に料金が変動。	・料金収入一定の原則に従って、時間定別に変動料金を設定。 ・料金改定は都度行われているが、変動率の±25%は施策導入当時から変わっていない。	・走行速度をモニタリングしており、80%tileが規定速度を保つように、3か月毎に料金を見直し。	・施策開始時(2007年)は、時間帯別に料金を設定、2020年よりシーズンによる料金変動の観点を追加。	・混雑時間帯、非混雑時間帯に応じて料金を設定。 ・2025年の導入以降、2028年、2031年に課金額を引き上げる計画。

アメリカ カリフォルニア州 ロサンゼルス郡における料金施策:レーン課金

○2012年から渋滞緩和のために、パイロットプログラムを用い、HOVレーンに代えてHOTレーンを導入*。

○I-10とI-110の一部区間を対象とした変動料金制を実施。

*HOTレーンによる料金収入は州交通省(METRO)の収入(内部事業や借入金の返済等)

○交通状況に合わせて5分ごとに料金を設定。

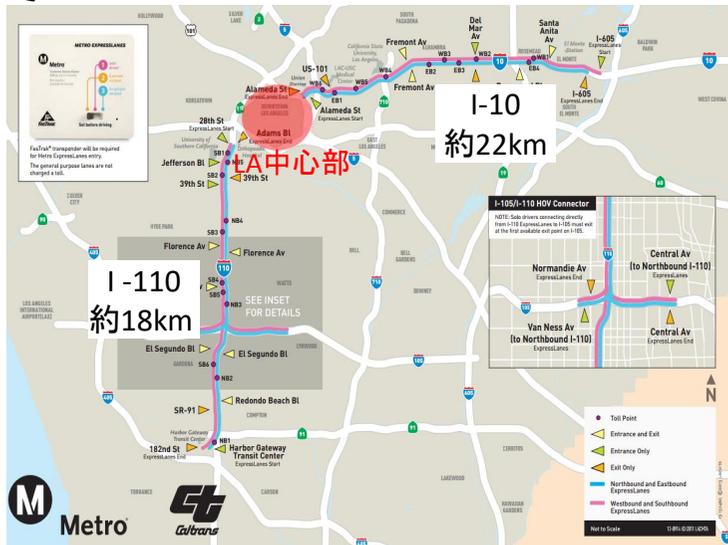
○I-10のある地点ではHOVレーン時と比較して、HOTレーンのピーク時交通量が増加(5817台→7659台)した一方で、平均旅行時間は僅かに減少。
無料車線の旅行時間はHOTレーンの導入前後でほぼ同等。

(ピーク時)

約0.22ドル(約55円)～約1.68ドル(約265円)/km

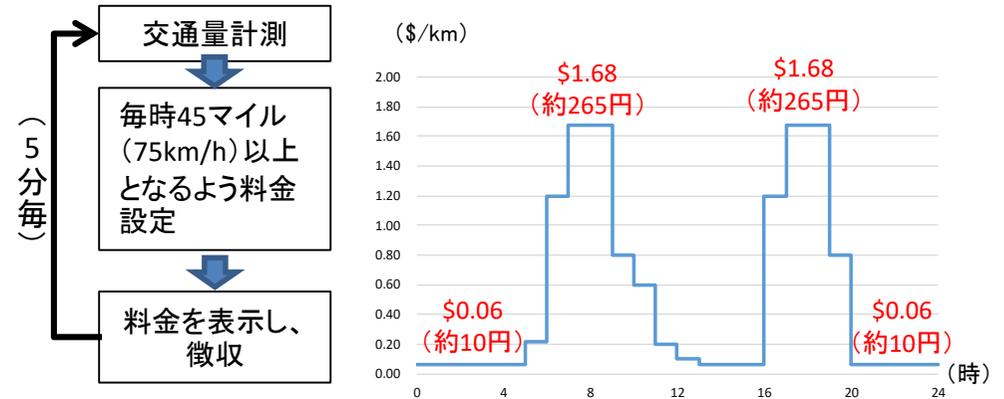
(オフピーク時)

約0.06ドル(約16円)～約1.68ドル(約265円)/km



出典: Metro Expresslanesホームページ

＜料金変動のイメージ＞



＜利用方法＞



※ HOV (High Occupancy vehicle)レーン: 一般車線と区分して設置され、「乗車人数3人以上の車両」など乗車人数の規定に合致した車両のみが通行できる車線

※1マイル=約1.6kmで換算

※円換算は2025年1月9日時点のレート(1ドル=158円)による

出典: ロサンゼルス郡都市圏交通局(METRO)資料 <https://www.metroexpresslanes.net/how-it-works/using-metro-expresslanes/>

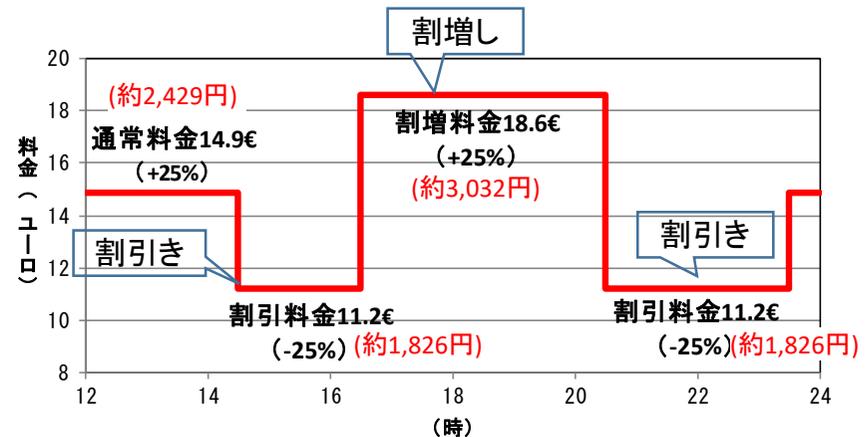
フランス(A1)における料金施策: 路線単位課金

- フランスでは1992年より既存の有料高速道路(A1)の交通流円滑化のため、変動料金制を導入。
- 具体的には、割引と割増を同時に行い、収入に影響を与えない(収入一定の原則)料金調整を実施。ただし、増収となった場合は、高速道路会社の収入となる。
- A1においては、日曜午後に地方からパリに向かう交通の混雑緩和を図るために、当該時間帯に上り方向を利用した車両を対象に割増料金と割引料金を設定。
- インフレ率を考慮し、毎年料金水準を見直し。ただし、変動幅(±25%)は変えていない。
- 対象は車両総重量3.5t以下の車両。
- 料金は、現金・クレジットカード、車載器方式(DSRC)で徴収。
- 導入直後の1992年の日曜日には、割増時間帯の交通量は4%減少、割引時間帯の交通量は7%増加、日平均交通量は変化なし。



*変動料金(割引・割増)はパリ方向への交通にのみ適用。

<料金変動のイメージ>



出典: SANEF社 資料

<https://www.autoroutes.sanef.com/fr/mon-voyage/variation-prix>

*円換算は2025年1月10日時点のレート(1ユーロ=163円)による **28**

シンガポールにおける料金施策:コードンプライシング

- 都心部の渋滞解消のため、1975年から都心部に流入する車両に課金。その際、P&Rなど代替公共交通機関手段を整備。
- 当初はチケットを購入しフロントガラスに貼り付ける定額方式。1998年から現在のERP (Electronic Road Pricing)を導入。2025年以降に新しいシステム(ERP 2.0[※])に移行予定(詳細な時期は未発表)。
- 3か月ごとに料金を見直し。80パーセントの車両の速度が時速 45kmから65kmを保てない場合に、ERP 料金を調整。(一般道においては20-30km/h)

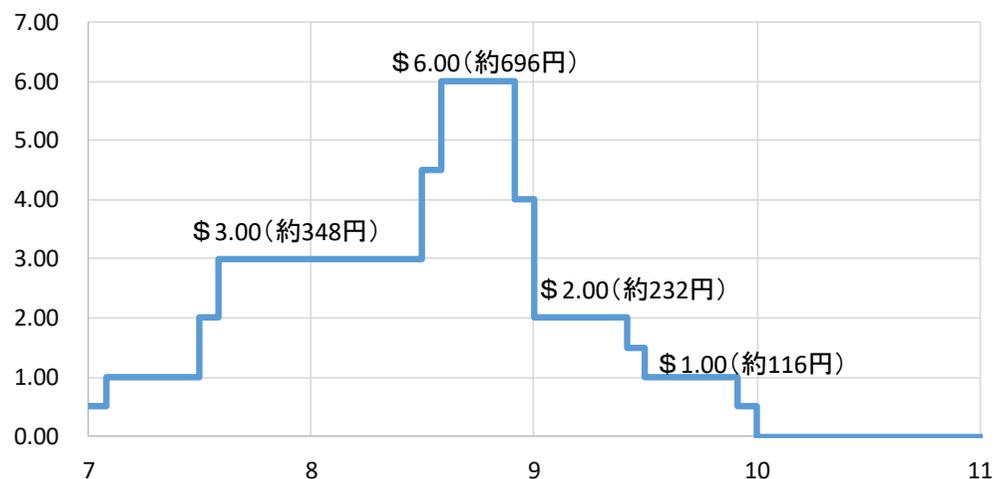
※ERP2.0: 従来のERP(ガントリーと車載器で通信)と異なり、衛星測位システム(GNSS)を用いた位置把握が可能

＜課金ガントリーの配置＞

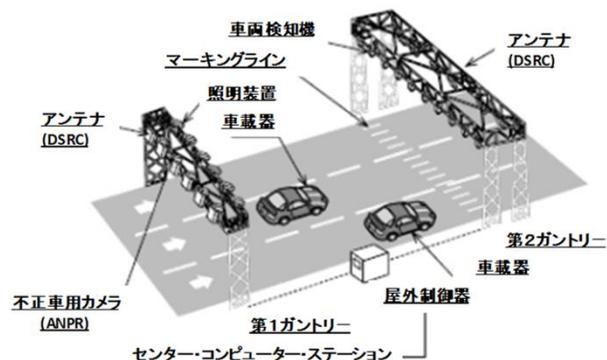


【ガントリーナンバー50(平日)の課金例】
 対象車種: 乗用車、タクシー、軽貨物車
 課金時間帯: 午前7時~10時(それ以外は\$0.0)

課金額(シンガポールドル)



＜課金ポイントの施設＞



・課金額の変動時に、車両がガントリー付近で課金額の変更を待つために滞留するのを防ぐため、前後5分間のバッファ時間を設けている。

出典:

https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/driving/traffic_information/traffic-smart.html

出典: シンガポール陸上交通局 (LTA) 資料

<https://onemotoring.lta.gov.sg/content/onemotoring/home/driving/ERP/ERP.html>

円換算は2025年1月10日時点の為替レート: 約116円/SGDによる

スウェーデン スtockホルムにおける料金施策:コードンプライシング

- ストックホルムでは、都心部の混雑緩和と生活環境改善(排出ガス削減、住環境改善)のため、1970年代から混雑課金が政策テーマとして議論され、公共交通サービスの改善や社会実験を実施の上、2007年8月からコードンプライシングを開始。
- 交通渋滞が減少したことで、バス・路面電車利用者が増加、また、課金エリアにおけるCO₂、NOx、PMの排出量が減少。

■概要

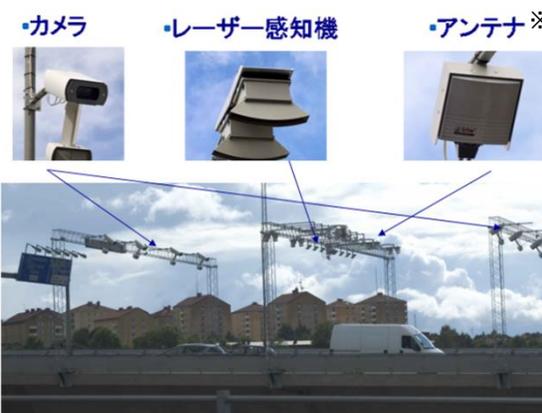
課金タイプ	コードン課金	対象地域	中心部(35km ²)
課金時間帯	平日6:00~18:29(土日、祝日、7月は無料)		
課金対象車両	<ul style="list-style-type: none"> ・エリアに流入・流出する車両 ・緊急車両、外交官車両、自動二輪車、バス、ハイブリッド車等は免除 		
課金方法	・ナンバープレートを自動で読み取るシステム(ANPR)		
課金額	<ul style="list-style-type: none"> ・シーズンと時間帯により料金を差別化(シーズンによる変動は2020年より実施) ・ピークシーズン(3月1日~夏至、8月15日~11月30日): 11、15、20、30、45クローナ/回(154、210、280、420、630円/回)、1日の上限135クローナ(1,890円) ・オフピークシーズン(ピークシーズン以外): 11、15、25、35クローナ/回(154、210、350、490円)、1日の上限105クローナ(1,470円) 		
収入の用途	公共交通の整備、ストックホルム市内および郊外の道路整備		
罰金等	滞納の場合500クローナ(7,000円)の追加課税。さらに、30日以内に支払われない場合、手数料600クローナ(8,400円)の手数料を上乗せして請求。		

■課金エリア



■課金ポイントの施設

※円換算は2025年1月10日時点のレート(1クローナ=14円)による



※当初はANPR方式と車載器方式(DSCR)が併用されていたが、現在はANPR方式のみで課金されており、アンテナは稼働していない。

出典:スウェーデン道路庁資料

ニューヨーク市における料金施策:コードンプライシング

- 都心部の渋滞緩和、環境改善、地下鉄等の整備財源確保のため、2018年1月に混雑課金を含む混雑緩和策が発表、2019年4月に混雑課金の根拠法となる州法が成立。
- 2024年6月末に導入予定だったが、2024年6月6日、ニューヨーク州知事が無期限中断を発表。
- その後、11月14日に州知事が導入を発表し、2025年1月5日より開始。

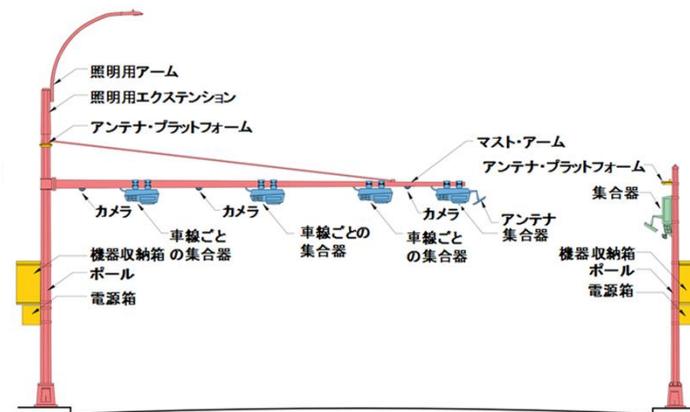
■ロードプライシングの概要

課金タイプ	コードン課金	対象地域	マンハッタンの中心ビジネス街(CBD、約23km ²)
混雑時間帯	(平日)5時~21時、(週末)9時~21時 ※その他時間は非混雑時間帯として扱われる		
課金対象車両	<ul style="list-style-type: none"> ・エリアに流入する車両、流出する車両(流出が記録された日に流入の記録がないものに限る)、課金は1日1回のみ ・緊急車両、身体障がい者用車両、タクシー、路線バス等は免除 		
課金方法	<ul style="list-style-type: none"> ・E-ZPass(車載タグを用いたETC)、ナンバープレートを自動で読み取るシステム(ANPR)を利用 		
課金額	(混雑時間帯)\$9、(非混雑時間帯)\$2.25 ※乗用車、E-Zpass利用の場合の料金(E-ZPass非利用者は50%割増) ※混雑時間帯の課金額は2028年に\$12、2031年に\$15へ引き上げられる予定		
収入の用途	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の整備 		

■課金エリア



■課金ポイントの施設



■車種別の課金額 (2025-2027年の間)

	混雑時間帯	非混雑時間帯
乗用車等	\$9 (1,422円)	\$2.25 (336円)
二輪車	\$4.50 (711円)	\$1.05 (166円)
トラック・バス	\$14.40- \$21.60 (2,275~ 3,413円)	\$3.60- \$5.40 (569~853円)

出典:

“CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) TOLLING PROGRAM Final Environmental Assessment” ニューヨーク都市圏交通公社(MTA)<https://congestionreliefzone.mta.info/tolling>

※円換算は2025年1月10日時点のレート(1ドル=158円)による

大阪・関西万博P&R駐車場におけるダイナミックプライシングの導入

○ 大阪・関西万博では、来場者需要の平準化を図ることにより、道路交通への影響を低減するため、万博P&R駐車場において、阪神高速道路等とも連携して、混雑状況等に応じたダイナミックプライシングの導入。

■万博P&R駐車場の利用料金(概要)

- 万博会場への来場は、原則、公共交通機関を利用することとし、自家用車等は、3か所の万博P&R駐車場を利用(事前予約制)。
- 来場者需要は、開催期間の終盤、全期間を通じて午前中の早い時間帯に集中し、阪神高速中心部や万博会場周辺で混雑する見込み。
- 利用料金(駐車場・シャトルバス利用)は、利用料金を変動させることにより交通課題への対応を行う(ダイナミックプライシング)。
 - ① 来場時期の平準化…繁忙期料金引き上げ、閑散期料金引き下げ
 - ② 周辺道路の混雑時間帯の来場抑制…混雑時間帯料金引き上げ
 - ③ 阪神高速中心部の渋滞への影響低減…迂回利用者料金引き下げ
 - ④ 万博P&R駐車場の分散利用…会場から遠い尼崎/堺P&R駐車場の料金引き下げ
 - ⑤ 阪神高速指定出口利用による会場及び万博P&R駐車場周辺道路の影響低減…一般道で来場の場合は料金を別途加算



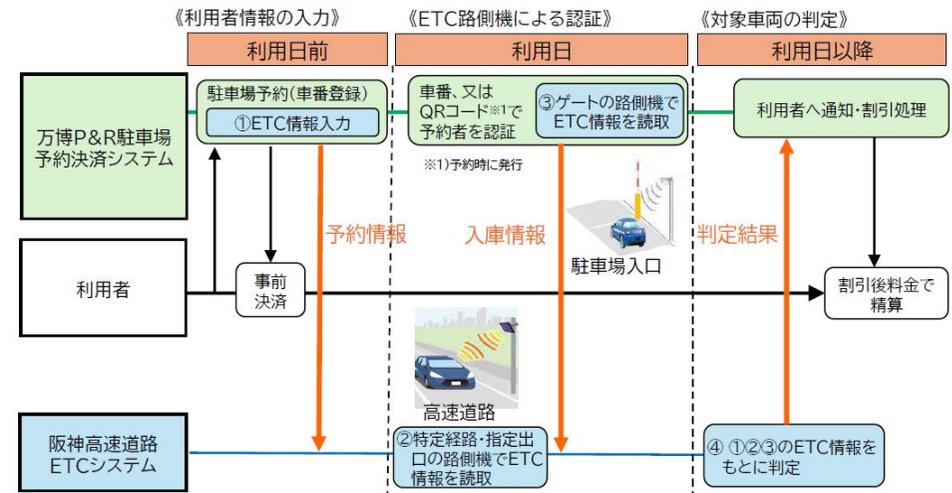
■万博P&R利用料金(ダイナミックプライシング)の設定

舞洲P&R		尼崎・堺P&R	
基本料金 5,500円 (乗車人数によらず、一台当たりの料金)	6,500円		
②混雑時間帯※1 +500円		②混雑時間帯 +500円	
①繁忙期※2 +500円		①繁忙期 +500円	
①閑散期※2 ▲500円		①閑散期 ▲500円	
③阪高中心部迂回※3 ▲500円		③阪高中心部迂回(堺) ▲500円	
④駐車分散 ▲500円	4,500円		

※4: 基本料金は、P&R駐車場とP&Rシャトルバスの利用を合わせた料金

※1: 8~10時台のP&R駐車場・シャトルバスを予約した車両に適用
 ※2: 期間設定(平日:閑散期[4~5月,7月~お盆]、通常期[6月,お盆~9月]、繁忙期[10月]休日:通常期[4~5月,GW以外]、繁忙期[6~10月,GW,お盆])
 ※3: 阪高大和川線を利用(三宅西本線料金所のチェックポイントを通過)した車両に適用
 ※4: 変動の上げ幅は、東京オリンピック首都高ロードプライシングの設定+1,000円を参考
 ※5: 阪高指定出口を利用しない場合(一般道で来場)は、上記に1,000円を加算した料金を徴収
 ※6: 障がい者等の利用料金は一般利用の半額とし、※5の加算料金は徴収しない

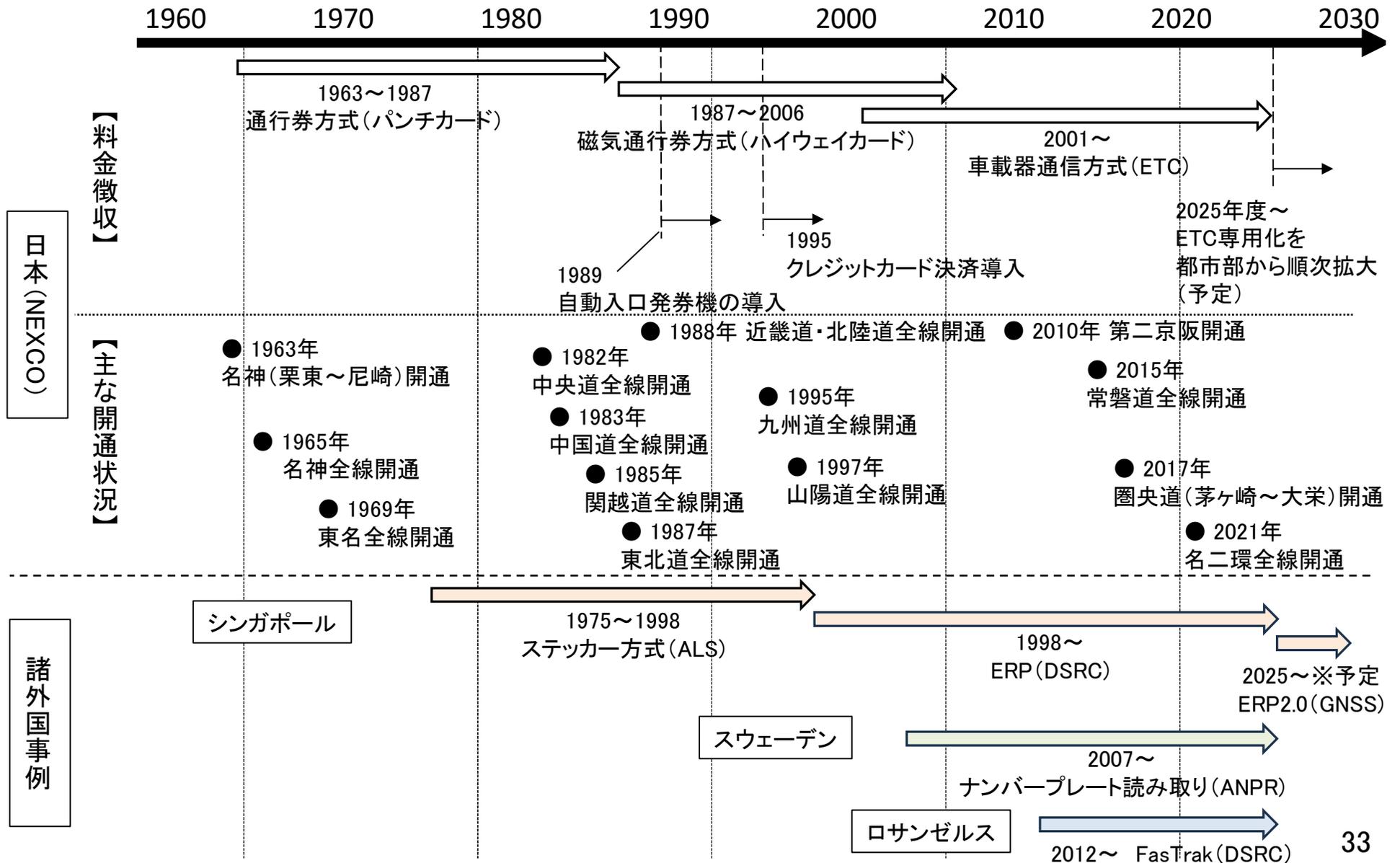
■ETC情報を活用した阪神高速の利用判定(特定経路・出口)の仕組み



(資料)「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(アクションプラン)第5版(最終版)」2025年日本国際博覧会来場者輸送対協賛会(2024年12月)、「万博P & R 利用料金」におけるダイナミックプライシング導入について~万博P&R駐車場の利用の手引き~」改訂第2版(2024.10.13)より作成

有料道路における料金徴収方法の変遷

- 日本における有料道路利用料の徴収方法は、過去の経緯を踏まえてETC(DSRC方式)が現在の主流である。
- 海外においては、カメラの画像認識(ANPR方式)やGNSS通信を活用した課金技術も展開してきている。



混雑緩和等を目的とした料金施策の主な先行事例(対策手法)

- 混雑緩和等を目的とした料金施策は、東京湾アクアラインのように「特定路線のみを対象とするもの」に加え、「特定レーンを対象とするもの」、「エリアを対象とするもの」などがあり、事前に価格設定している事例が多い。
- また、料金施策だけではなく、TDMと組み合わせた混雑緩和の取組も行われている。

	レーン	特定路線	エリア
事前に 価格設定	—	【道路課金】 ○時間変動料金(路線単位) ・フランスA1 ・東京湾アクアライン	【道路課金】 ○時間変動料金(ネットワーク単位) ・東京オリンピック、パラリンピック ○エリア課金 ・ロンドン ○コードン課金 ・シンガポール(3か月単位で見直し) ・ストックホルム、ニューヨーク ○利用に応じたポイント還元 ・周遊パス(平日ポイント拡充など) 【道路外施設等との連携】 ○高速道路と駐車場の連携 ・大阪・関西万博2025
【交通需要マネジメント(TDM)】 ・時差通勤、平休バランスの平準化、オーバーツーリズム対策など			
即時に 価格設定	【道路課金】 ○HOTレーン ・米国カリフォルニア州 オレンジ郡、 ロサンゼルス郡 ○HOVレーン	—	—

5. 今後の進め方

混雑等に応じた柔軟な料金に関する今後の進め方(案)

令和7年
1月15日
(本日)

国土幹線道路部会

- ・ 高速道路会社における取組(ヒアリング)
- ・ 高速道路の混雑状況や、混雑等に応じた料金施策の先行事例
- ・ 混雑等に応じた柔軟な料金体系に向けた論点整理

国土幹線道路部会

○混雑等に応じた柔軟な料金体系に向けた当面の実施方針

※地域における具体的な調整

〔料金システムの改修、
利用者への周知などの対応〕

令和7年度
以降

モデル実施箇所での試行実施

試行結果の分析・とりまとめ

混雑に応じた柔軟な料金体系の本格的実施