

より「使える」ハイウェイ政策の推進について

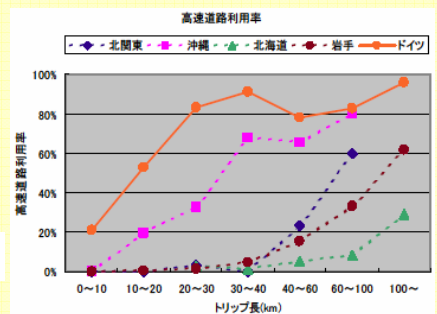
1. 高速道路の利用に関する道路交通の課題
2. 「使える」ハイウェイ推進会議
3. 多様で弾力的な料金施策の取り組み
4. スマートICの推進

1. 高速道路の利用に関する道路交通の課題

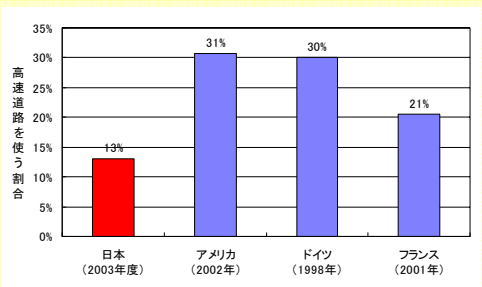
○本来高速道路を走るべき交通が一般道路を走ること
で渋滞、沿道環境、交通安全等に弊害が発生
○わが国では10km程度のトリップ距離の交通はほとん
ど高速道路を利用していない。



中央道に並行する
R19(長野県内)



○欧米諸国の高速道路の利用率は20~30%であるが、
わが国の高速道路の利用率は13%程度と低い



出典) 日本: 国土交通省資料
アメリカ: Highway Statistics 2002
ドイツ: Verkehr In Zahlen, 世界の統計2004
フランス: LES TRANSPORTS EN 2001

日本と欧米諸国の高速道路を使う割合の比較

①ミッシングリンクの存在

- ・利用したくともそもそも近くに高速道路がない
- ・高速道路はあるが繋がっていないため利用しにくい

②長いインターチェンジ間隔の存在

- ・平均IC間隔の国際比較
アメリカ《5km(無料)》、ドイツ《7km(無料)》
イギリス《4km(無料)》、
フランス《10km(有料)・5km(無料)》
日本《10km(有料)》

③有料道路の料金の割高感が大きい路線の存在

- ・1kmあたり平均通行料金の国際比較
アメリカ、ドイツ、イギリス《0円》、
フランス《8円》、日本《24.6円》

2. 「使える」ハイウェイ推進会議

(1) 「使える」ハイウェイ推進会議の概要

①「使える」ハイウェイ推進会議委員(五十音順・敬称略)

青山 佳世	観光立国懇談会委員
家田 仁(座長)	東京大学大学院工学系研究科教授
上村 多恵子	京都経済同友会常任理事
岡部 正彦	日本経団連輸送委員会委員長
櫻井 敬子	学習院大学法学部法学科教授
田村 亨	室蘭工業大学建設システム工学科教授
山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授

②検討経緯

平成16年 7月23日	推進会議設置(第1回推進会議)
平成16年 8月23日	第2回推進会議
平成16年10月5日	第3回推進会議
平成16年12月3日	第4回推進会議
平成17年 2月2日	提言取りまとめ(第5回推進会議)

(2) 提言の概要

① 「使える」ハイウェイが目指すもの

従来のハイウェイ政策のターゲット

[ネットワークを「つくる」]

- ・高速道路に全国各地から概ね1時間以内で到達できるネットワークを「つくる」



今後のハイウェイ政策のターゲット

[ネットワークを「つかう」]

- ・ネットワークの最適利用・機能向上を図ることにより、交通事故の削減、渋滞の緩和、環境との調和、災害時の信頼性向上及び地域の活性化を図る。
- ・高速道路利用者のみならず、一般道路利用者や沿線住民を含めた、社会全体の「公益」の拡大に貢献

② 「使える」ハイウェイにより実現される新たな社会

生活道路の復活

- ・道路の機能分化により歩行者や高齢者・子供にも安全な生活道路が復活
- ・魅力あるまちの空間や観光地の創出

環境と調和のとれた社会

- ・走行速度向上によりCO2排出量を1,100万t削減可能(COP3の削減目標量の約15%に相当)
- ・騒音や大気汚染などの沿道環境が改善

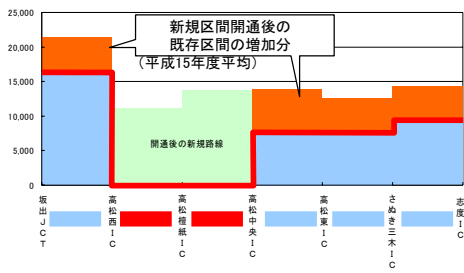
信頼性が高く広域移動が容易な豊かな社会

- ・渋滞がなく、移動の定時性が高い社会の実現
- ・緊急時に信頼性のあるネットワークを確保
- ・広域移動の実現により、人口減少社会における広域定住・地域振興に貢献

③ 「使える」ハイウェイを実現するための主要施策

ミッシングリンクの解消

途切れたネットワークを繋げる
ことにより、高速道路の使い
勝手を向上。



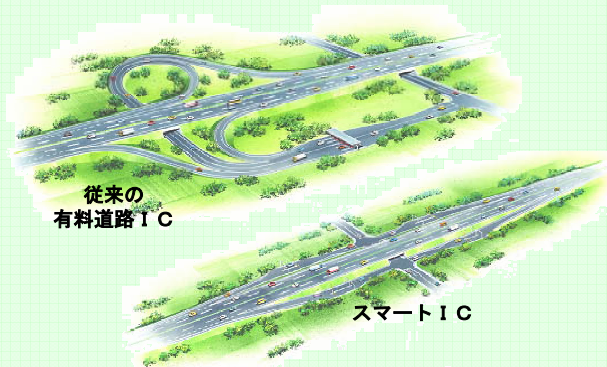
高松自動車道全線開通
による交通量の変化

追加ICの整備

建設・管理コストの削減が可能なス
マートIC(ETC専用のIC)を活用し、追
加ICの整備を促進。



SA・PAに接続する
スマートIC社会実験

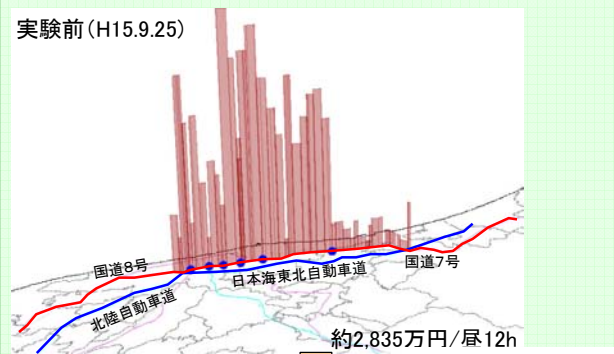


従来の有料道路ICとスマートICのイメージ

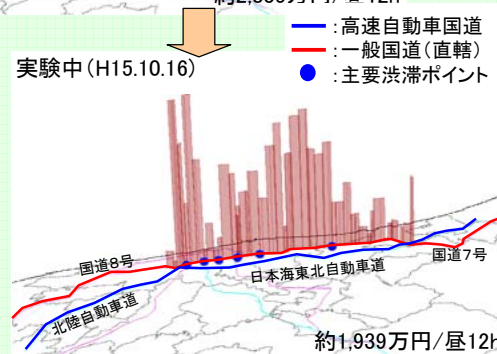
多様で弾力的な料金施策

高速道路の料金の割引により、並行する一般
道路の渋滞が緩和されるとともにCO2も削減

実験前 (H15.9.25)



実験中 (H15.10.16)



・渋滞損失額削減効果

896万円/昼12h(平日)

・CO2削減効果

1.4%/昼12h(平日)

新潟市周辺 日本海東北自動車道(日東道)等に
おける料金社会実験

3. 多様で弾力的な料金施策の取り組み

(1) 料金割引の全体概要

		日本道路公団		首都高速道路 公団	阪神高速道路 公団	本州四国連絡橋 公団
		高速自動車国道	一般有料道路			
マイレージ割引		(平成17年4月1日～、 民営化までの期間はポ イント倍付け)	(平成17年4月1日～、 平成17年度中はポイン ト倍付け)	(平成17年夏頃～)	(平成17年夏頃～)	(平成17年夏頃～)
大口・多頻度 割引		(平成17年4月1日～)	(平成17年4月1日～)			(平成17年4月1日～)
ETC 普及促進割引				(平成17年夏頃まで)	(平成17年夏頃まで)	
時間帯割引等	深夜割引	(平成16年11月1日～) ・午前0時～午前4時 :30%割引		社会実験 ・夜間割引 (平成17年 7月31日まで) 平成17 年夏頃～ 社会実験 を組み合 わせて、 時間帯割 引実施を 検討	社会実験 ・週末割引 (平成17年3 月13日までの 土、日、祝日) ・午前10時～ 午前11時 :10%割引 ・午前11時～ 午後3時 :20%割引 ・午後3時～ 午後4時 :10%割引	平成17 年夏頃～ 社会実験 を組み合 わせて、 時間帯割 引実施を 検討
	早朝夜間 割引	(平成17年1月11日～) ・午後10時～翌朝6時 :50%割引				
	通勤割引	(平成17年1月11日～) ・午前6時～午前9時 ・午後5時～午後8時 :50%割引				
環境ロード プライシング				神奈川線一部区間(湾岸線) 大型車対象:20%割引	阪神西線一部区間(湾岸線) 大型車対象:20%割引	

(2) 高速自動車国道の料金割引の概要

マイレージ割引

(平成17年4月1日より実施中)

マイレージ割引

- 一般利用者に対し利用実績に応じて割引
- 2年間の利用額に応じたポイント還元方式
- 従来のETC前納割引率(13.8%)を確保

大口・多頻度割引

- 大口利用者に対し利用実績に応じて割引
- 車1台月あたり利用額に応じた割引を原則とし、条件を満たした契約者には月間総利用額に応じた割引を付加

重複適用により実質割引率がUP

通勤割引(地方圏)

(平成17年1月11日より実施中)

- 交通容量に余裕のある高速自動車国道を有効活用(大都市除く)
- 全日の朝夕の通勤時間帯(6~9時、17~20時)を5割引(大都市除く)
※利用距離が100km以内の場合に限る

時間帯割引

早朝夜間割引(大都市圏)

(平成17年1月11日より実施中)

- 大都市における高速自動車国道の昼夜バランスを適正化
- 大都市の早朝夜間時間帯(22~6時)を5割引
※利用距離が100km以内の場合に限る

深夜割引(全国)

(平成16年11月1日より実施中)

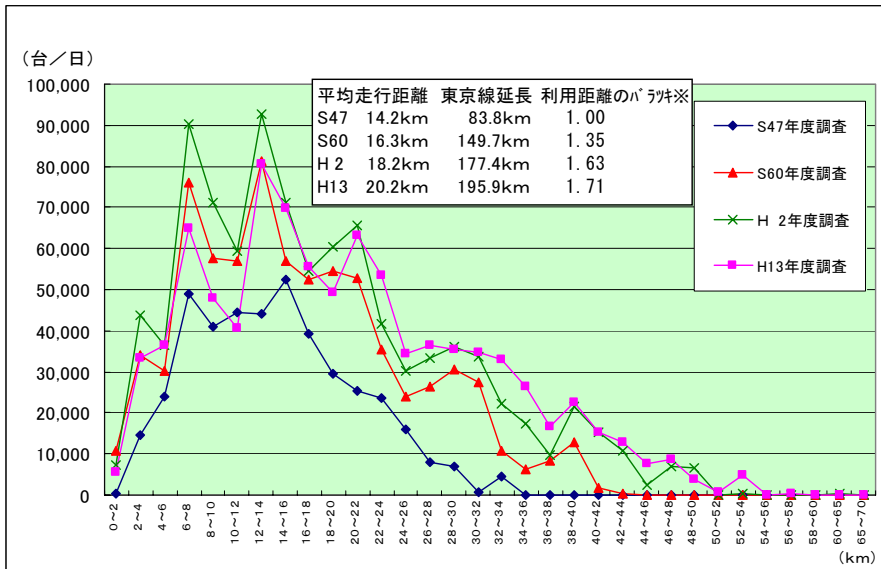
- 全国の高速自動車国道の深夜利用を促進
- 深夜時間帯(0~4時)を3割引

(3) 都市高速道路への対距離料金制の導入

都市高速道路では、均一料金制ではネットワークの拡大により利用距離にばらつきが生じ、利用者間の不公平感が拡大。

➡ 平成20年度を目標に対距離料金制への移行を図る

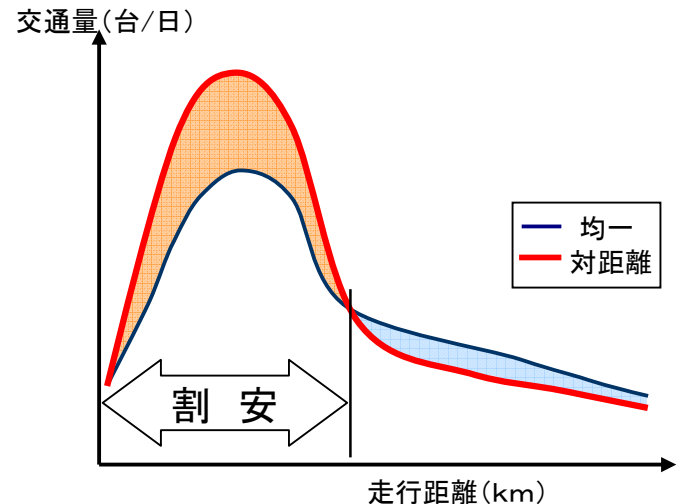
首都高速道路の走行距離分布の推移(東京線)



※利用距離のバラツキは、S47年度調査の標準偏差を1として比で示す

ネットワークの拡大に伴い、利用距離のばらつきが生じ、利用者間の不公平感が拡大

対距離料金制導入による交通量の変化

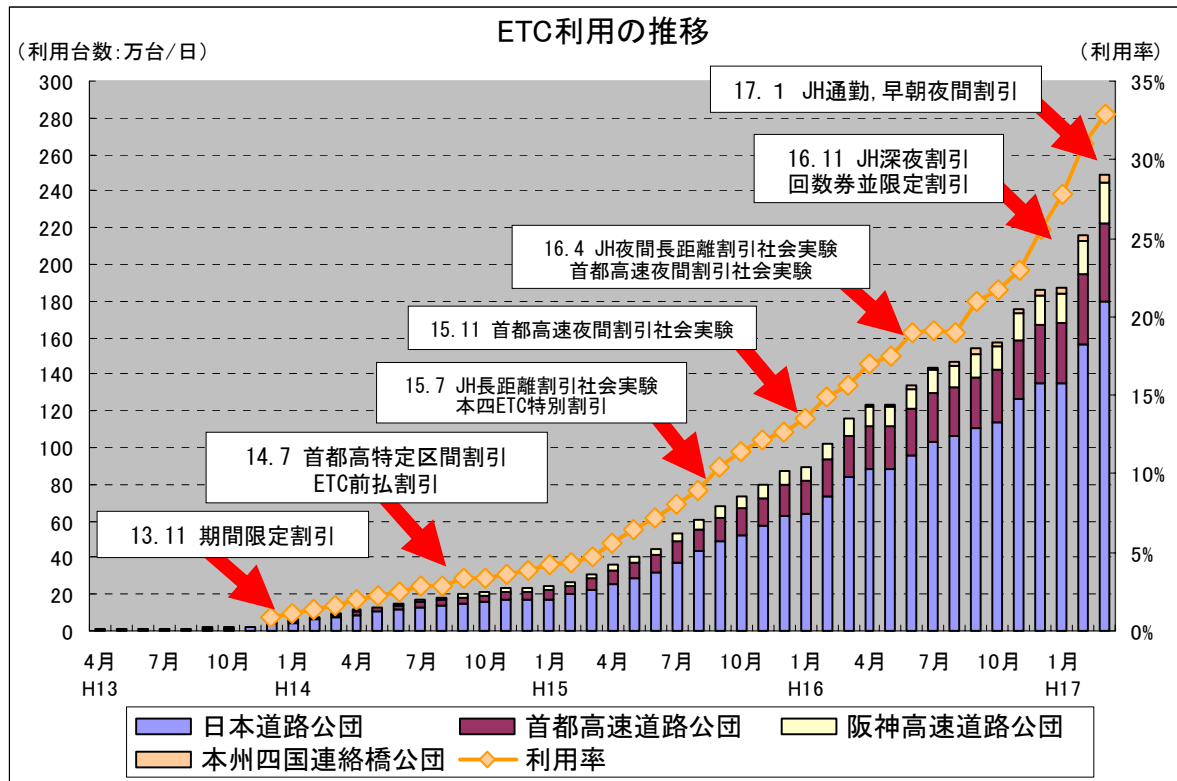


比較的使用交通量の多い短距離帯で割安の料金となることから、全体交通量が増加

(4) ETCの利用率の状況と効果

① ETC利用率

H17年2現在のETC利用率は全国で**33.5%**、首都高速で**38.2%**



ETC利用率(平成17年3月25日-3月31日平均)

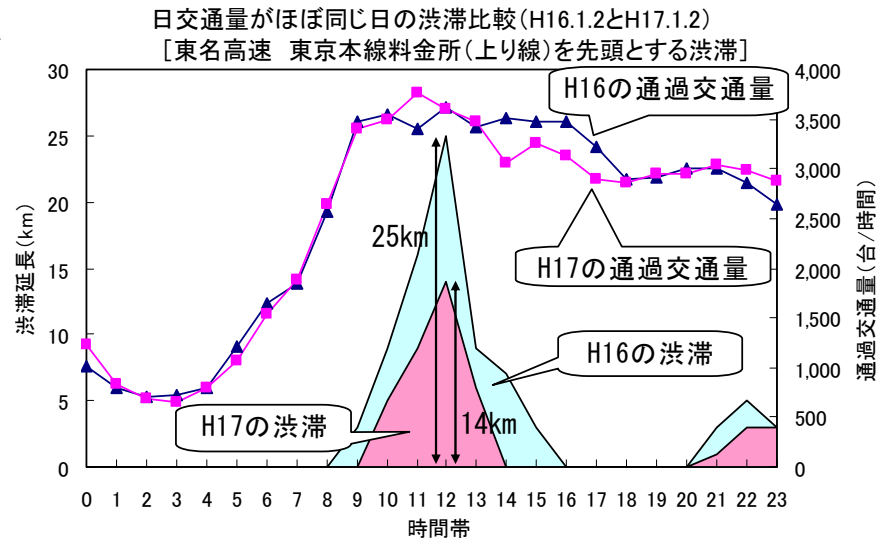
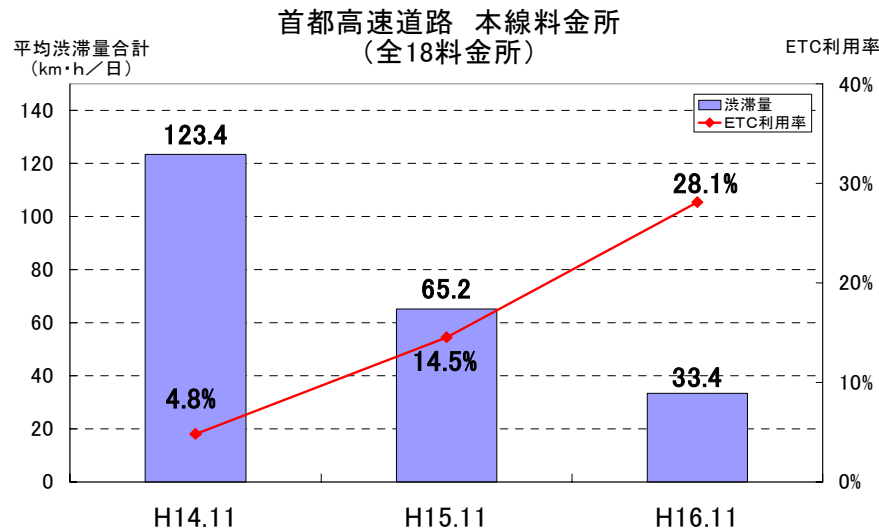
	日本道路公団	首都高速道路公団	阪神高速道路公団	本四連絡橋公団	全国
ETC利用台数	約 1,917,000 台/日	約 460,700 台/日	約 237,100 台/日	約 37,200 台/日	約 2,652,000 台/日
(通行総台数)	約 5,712,700 台/日	約 1,206,100 台/日	約 899,300 台/日	約 98,600 台/日	約 7,916,700 台/日
ETC利用率(%)	33.6%	38.2%	26.4%	37.7%	33.5%

(4) ETCの利用率の状況と効果

② ETCの効果

ETCの普及にともない、

- ・首都高速道路の本線料金所では、渋滞が70%減少。
- ・東名高速東京本線料金所では、年始のピーク時において渋滞が半減。



日当り通過交通量	ETC利用率
H16.1.2 ⇒ 59,800 台/日	(約15%)
H17.1.2 ⇒ 59,100 台/日	(約28%)

4. スマートICの推進

【背景】

○平均IC間隔: 日本約10km ⇔ 高速無料の諸国4~5km

原因: ①料金徴収が必要、②建設費が多額(料金徴収経費を抑制するため施設集約が必要)

○高速が通過する869市町村のうち、

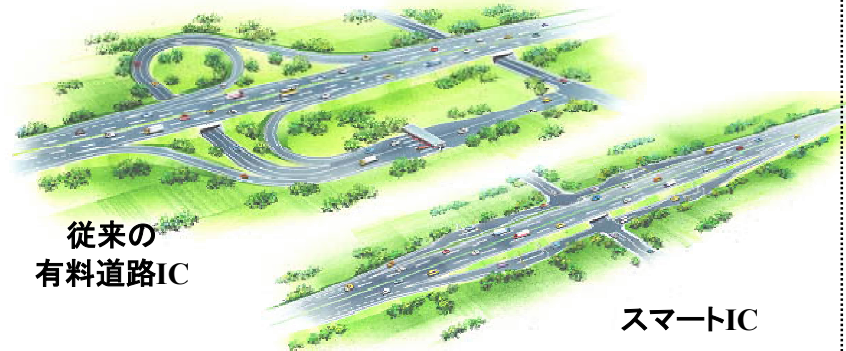
約4割にあたる325市町村はICなし

○高速の有効活用、地域の活力の向上には追加ICの整備が有効

○高速自動車国道が通過する市町村数とIC数【H17.1.1】

通過市町村	869	市町村
うちICのない市町村	325	市町村
うちSA・PAのある市町村	106	市町村

【スマートIC】料金徴収のための集約が不要。
料金收受の人件費が不要。



【H16年度～】

SA・PAに接続するスマートICの社会実験

→現在、全国14箇所の実験中(H17.4.8現在)

【H17年度】

社会実験の拡充

→SA・PA型実験の拡充と本線接続型実験の実施



○4月1日に発生したETCトラブルの概要

①廃止されたETC別納カード利用によるバー接触トラブル

1. トラブルの概要

平成17年3月31日をもって廃止された別納割引用のETCカードについて、4月1日より利用停止としたが、当該カードを使用して走行した多数の車両がETCレーンで開閉バーが開かずに接触（4月1日2,300件（うち事故扱い3件））

○廃止ETC別納カードの内訳

- ・大口・多頻度割引へ継続されていないカード：70万枚
- ・有効期限が切れたカード：80万枚

2. 対応状況

○日本道路公団等による緊急対応

- ①今回行った利用停止のためのカードリストの配信（70万枚）についての一時的解除措置
 - ②SA・PA内の掲示板、トイレ等に緊急告知・各ブースに貼紙
 - ③ハイウェイラジオ、広域情報板の活用
 - ④本線バリア型の料金所に保安員の配置
 - ⑤廃止ETC別納カードの回収
- 等

○国土交通省の対応

- ①日本道路公団等に対し、状況把握と利用者への安全確保及び周知徹底を図るよう指示
 - ②運輸事業者団体等へ周知の依頼
- 等

②ETCシステム障害

廃止ETC別納カードのカードリストを各料金所に電送するに当たり送受信可能な容量を超えて送信したため、一部の料金所において、料金所サーバーが停止したことにより障害が発生

①ETC無線通信による通行不可

発生箇所：9路線（13料金所）⇨4月1日11時30分までに全て復旧

②料金所ブースでETCカードのカードリーダー（車載器によらない利用）による支払い不可

発生箇所：11路線（65料金所）⇨4月1日16時20分までに全て復旧