

道路関係四公団の民営化後の 新しい課題に対応した有料道路事業のあり方

- 中間答申 -

参考資料

平成19年11月30日

社会資本整備審議会

目 次

1 有料道路の経緯と現状

- ・道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方について（諮問）・・・・・・・・・・ 1
- ・道路特定財源の見直しに関する具体策・・・・・・・・ 2
- ・有料道路制度の沿革・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- ・道路関係四公団の民営化（平成17年10月～）・・・・ 4
- ・各高速道路株式会社の事業範囲・・・・・・・・・・ 5
- ・高速自動車国道の割引・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- ・有料道路の整備の現況・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- ・料金設定の基本的考え方・・・・・・・・・・・・・・ 9
- ・料金決定の流れ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- ・E T Cの利用状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

- ・一般道路を含めたネットワーク全体における道路交通に関する課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
- ・料金に関する課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
- ・高速道路ストックの機能強化に関する課題・・・・・・ 17

3 高速道路ネットワークの有効活用のあり方

- ・高速道路ネットワークの有効活用のあり方・・・・・・ 19

4 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

- ・交通誘導のための料金・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
- ・都市部の深刻な渋滞の解消に向けた料金社会実験・・ 23
- ・地域の活性化支援（地域が抱える慢性的な渋滞の解消等）に向けた料金社会実験・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24

- ・物流の効率化（物流コストの引き下げ）に向けた料金社会実験・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
- ・料金社会実験の事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 26
- ・料金社会実験による費用対効果（H15～H18年度）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
- ・時間帯割引による走行台数の変化・・・・・・・・・・ 30
- ・高速道路に並行する一般道交通量分担率の変化・・・・ 31
- ・大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- ・首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33

5 高速道路ストックの機能強化のあり方

- ・高速道路ストックの機能強化のあり方・・・・・・・・・・ 35

6 今後のE T C活用の方向性等に関する考え方

- ・E T C普及促進策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
- ・海外のE T Cの事例・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 39
- ・不正通行対策の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40
- ・将来のリスクへの対応・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 41
- ・変動貸付料制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42

7 中間とりまとめに関する意見募集

- ・中間とりまとめ意見募集結果・・・・・・・・・・・・・・ 43

1 有料道路の経緯と現状

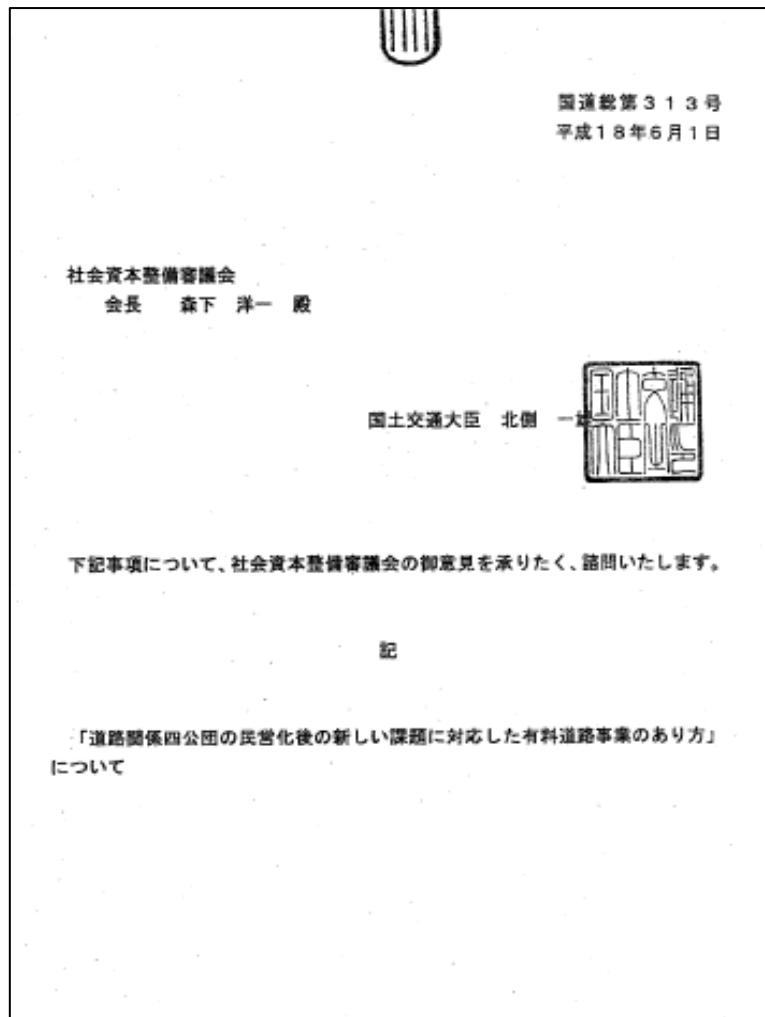
道路関係四公団の民営化後の新しい課題に対応した有料道路事業のあり方について(諮問)

< 諮問理由 >

有料道路事業については、道路関係四公団の民営化関連法に基づき、新たに設立された6つの民営化会社と日本高速道路・債務返済機構により高速道路の建設・管理や債務返済等が行われる仕組みが構築され、本年4月から本格的な民営化がスタートしたところである。

しかしながら、引き続き、より公平性の観点に立った料金体系への移行、ETCの全面的な普及促進、高速道路の利便性の向上、更には高速道路の適切な管理水準の確保など、有料道路事業には解決すべき課題がいまだ残されている状況にある。

以上のような認識を踏まえ、これまでの有料道路の経済・社会・国民生活に果たしてきた役割や諸課題などを真摯に評価した上で、今後の有料道路事業のあり方について、柔軟かつ大胆な発想をもって、そのあり方を幅広く検討することが必要である。



道路特定財源の見直しに関する具体策

平成18年12月8日
閣議決定

我が国の競争力、成長力の確保や地域の活性化のため必要な道路整備を計画的に進めることは、引き続き、重要な課題である。他方、我が国財政は極めて厳しい状況にあり、国民負担の最小化のため、歳出削減を徹底し、ゼロベースで見直すことが必要となっている。

このため、昨年末の政府与党合意、行革推進法等に基づく道路特定財源の見直しについては、以下に定めるところにより行うものとする。

1. 道路整備に対するニーズを踏まえ、その必要性を具体的に精査し、引き続き、重点化、効率化を進めつつ、真に必要な道路整備は計画的に進めることとし、19年中に、今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画を作成する。
特に、地域間格差への対応や生活者重視の視点を踏まえつつ、地方の活性化や自立に必要な地域の基幹道路の整備や渋滞解消のためのバイパス整備、高速道路や高次医療施設への広域的アクセスの強化など、地域の自主性にも配慮しながら、適切に措置する。
2. 20年度以降も、厳しい財政事情の下、環境面への影響にも配慮し、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。
3. 一般財源化を前提とした国の道路特定財源全体の見直しについては、税率を維持しながら、納税者の理解を得ることとの整合性を保ち、
 税込の全額を、毎年度の予算で道路整備に充てることを義務付けている現在の仕組みはこれを改めることとし、20年の通常国会において所要の法改正を行う。
また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税込は一般財源とする。
4. なお、以上の見直しと併せて、我が国の成長力や地域経済の強化、安全安心の確保など国民が改革の成果を実感できる政策課題に重点的に取り組む。その一環として、国民の要望の強い高速道路料金の引下げなどによる既存高速ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとし、20年の通常国会において、所要の法案を提出する。

1 有料道路の経緯と現状

有料道路制度の沿革

わが国の有料道路制度は、財政上の制約から遅れていた道路整備の促進を目的にスタートし、道路整備特別措置法等による制度により、着実な整備や社会経済の発展に大きく貢献してきたが、一方的な国の命令制度のもと、各公団のコスト削減努力が不十分との批判も生じた。

道路整備の著しい遅れ

- 昭和31年 ワトキンス調査団報告書 -
「日本の道路は信じ難い程悪い。工業国にしてこれ程完全にその道路網を無視してきた国は他にない。」

昭和27年 道路法制定(全面改正)

道路管理者のみが都道府県道、市町村道に限り
建設大臣の許可を得て有料の橋又は渡船施設の
設置が可能。

道路整備特別措置法制定

有料制度の対象を拡大し、道路法上の道路に関する
全面的な有料道路制度の採用。

(事業主体:道路管理者である国及び都道府県又は市)

昭和31年 道路整備特別措置法制定(全面改正)

日本道路公団法制定(日本道路公団設立)

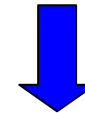
国が直轄で施行していた有料道路方式の廃止。
公団による有料道路方式の採用

昭和34年 首都高速道路公団法制定(首都高速道路公団設立)

昭和37年 阪神高速道路公団法制定(阪神高速道路公団設立)

昭和45年 本州四国連絡橋公団法制定(本州四国連絡橋公団設立)

地方道路公社法制定(逐次公社設立)



公団方式に対する様々な批判

(償還期間先送り、国からの施行命令方式、高コスト体質など)

平成16年 道路関係四公団民営化関連4法制定

平成17年 道路関係四公団廃止

(独)日本高速道路保有・債務返済機構設立

6高速道路株式会社設立

1 有料道路の経緯と現状

道路関係四公団の民営化(平成17年10月～)

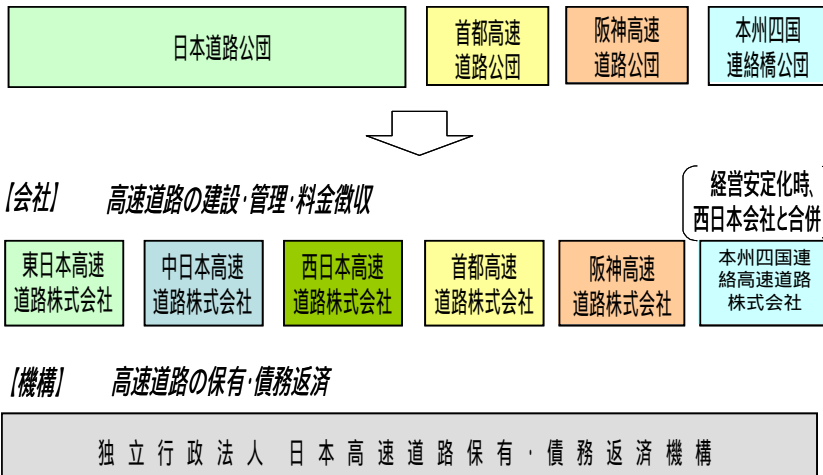
民営化の目的

約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
 会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担による真に必要な道路を建設
 民間ノウハウの発揮による多様で弾力的な料金設定やサービスの提供

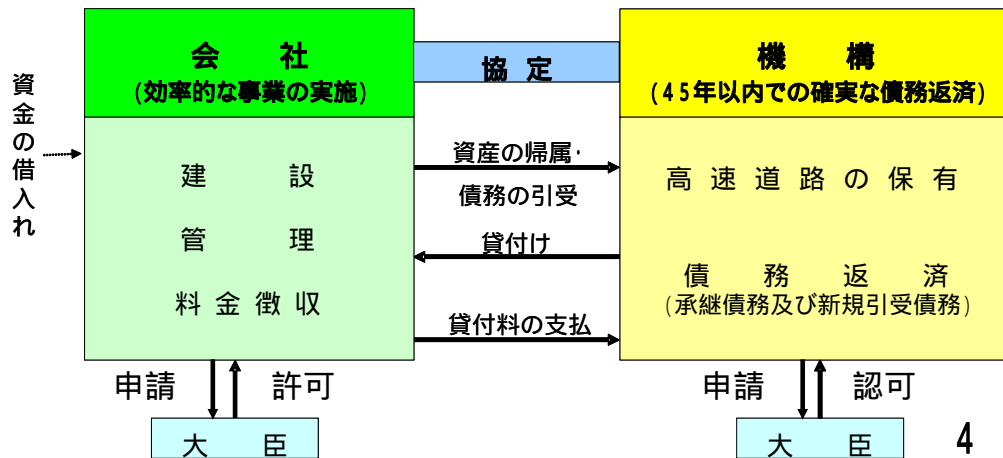
民営化の基本的枠組み

道路の建設・管理・料金徴収等を行う会社と、道路資産の保有と債務返済を行う機構を設立
 道路公団は3社に分割
 債務を民営化後45年以内に返済し、無料開放
 有料道路として行う高速自動車国道の残事業費を20兆円から10.5兆円に縮減、管理コストを3割縮減
 高速自動車国道料金を平均1割程度引き下げ
 会社の自主性を尊重した新規建設(事業中区間の協議制、新規区間の申請主義)

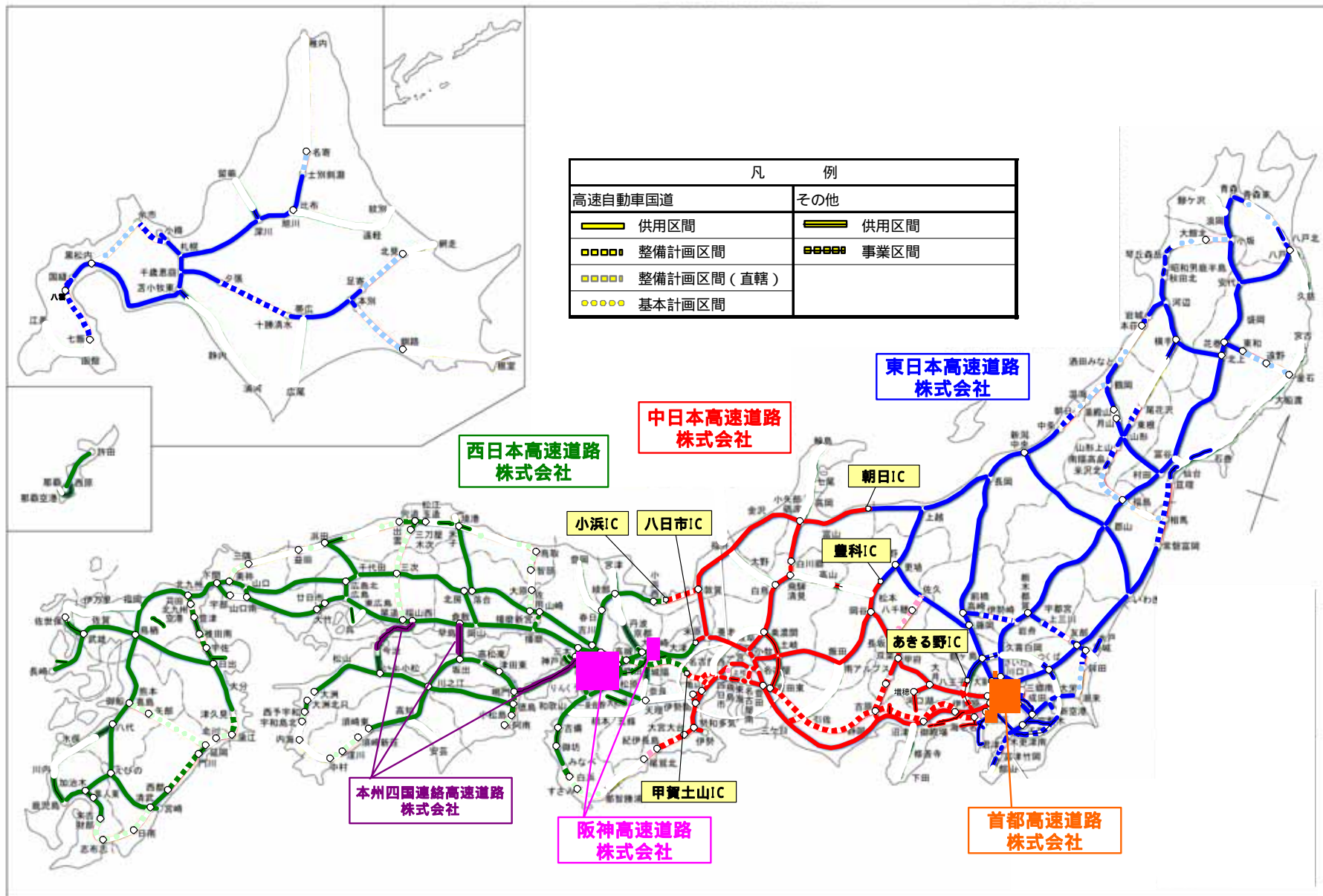
【民営化の概要】



【会社と機構による高速道路事業の実施スキーム】



各高速道路株式会社の事業範囲



高速自動車国道の割引

高速国道の料金については、平均1割程度の引き下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金引き下げを実施する。具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を行う。[平成15年12月22日 政府与党申し合わせ]

民営化前の割引

民営化前の割引制度

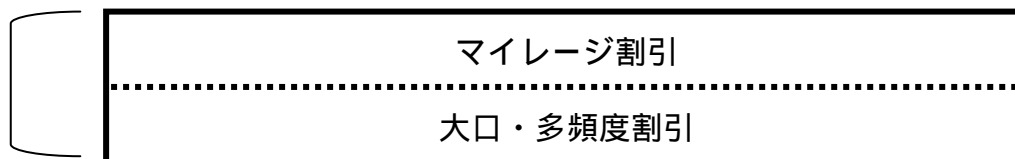


民営化以前の割引額
(約2,800億円)

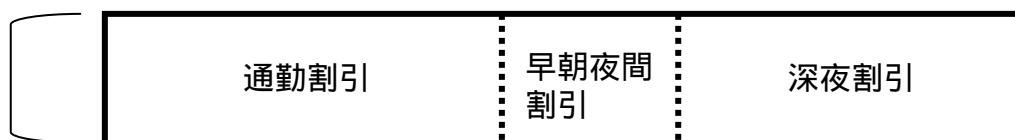
* 高速自動車国道の割引後の料金収入
約1.8兆円/年

民営化後の割引

マイレージ型



時間帯型



H17.4以降の割引額
(約4,600億円)

1 有料道路の経緯と現状

有料道路の整備の現況(1)

事業主体別供用延長と交通量

事業主体	路線網	道路の区分	供用延長		交通量
東日本高速道路株式会社	全国路線網	高速自動車国道	7,431km	8,265km	643万台/日
中日本高速道路株式会社		一般有料道路	835km		
西日本高速道路株式会社	一の路線	一般有料道路	90km	90km	
首都高速道路株式会社	地域路線網	首都高速道路	287km	694km	115万台/日
阪神高速道路株式会社		阪神高速道路	234km		91万台/日
本州四国連絡高速道路株式会社		本州四国連絡高速道路	173km		39万台/日
地方道路公社等	-	指定都市高速道路	174km	1,231km	57万台/日
		一般有料道路	1,056km		151万台/日
合計			10,279km		1,096万台/日

供用延長と走行台キ口

		供用延長	走行台キ口分担率
全道路		1,197,008km	100%
	うち有料道路	10,279km 約 0.9%	約 12%

注1) 全道路の供用延長は「道路統計年報2007」より平成18年4月1日現在値。(ただし、有料道路は平成19年10月1日現在値)

注2) 交通量は平成18年度における年間平均交通量であり、各事業主体調べ。

注3) 走行台キ口分担率は、全道路は平成17年度自動車輸送統計調査、陸運統計要覧より算出、有料道路は平成17年度道路交通センサス値。

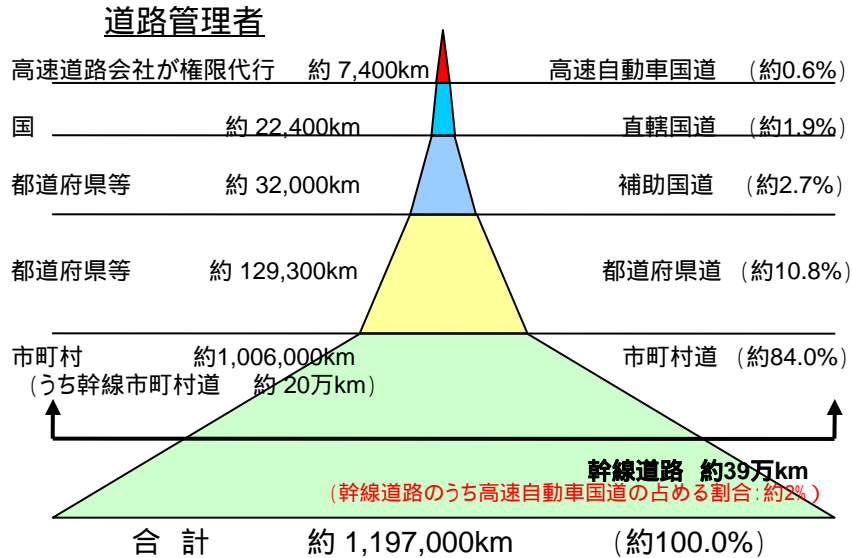
注4) 四捨五入の関係で、各計数の和が合計と一致しないところがある。

1 有料道路の経緯と現状

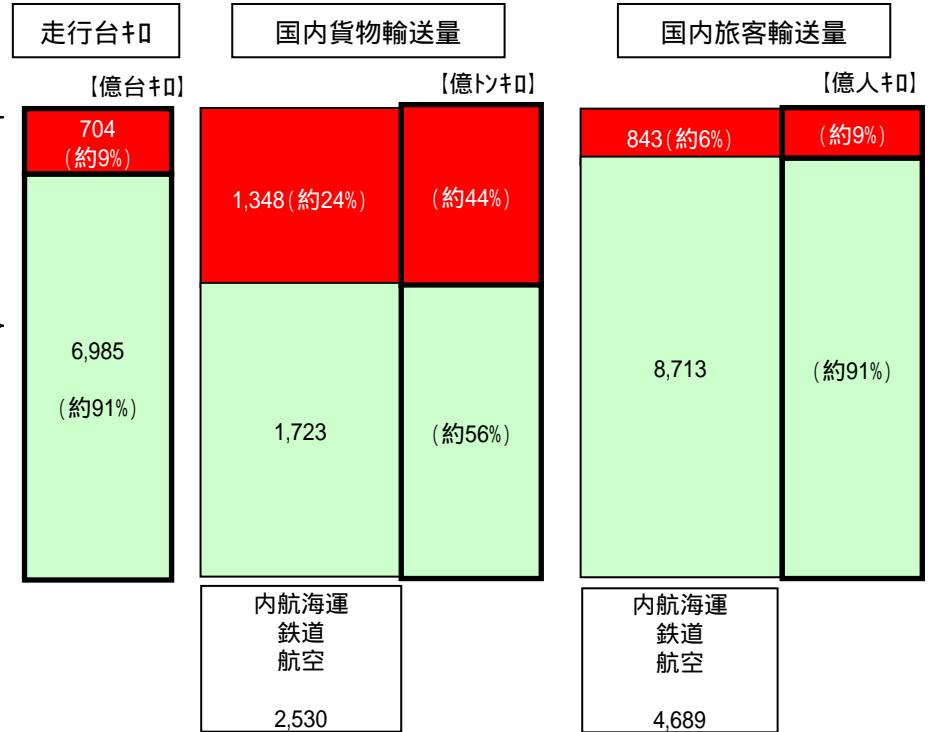
有料道路の整備の現況(2)

高速自動車国道、都市高速道路ともに、貨物輸送において、延長に比して大きな役割を果たしている。

道路の体系と高速自動車国道の役割

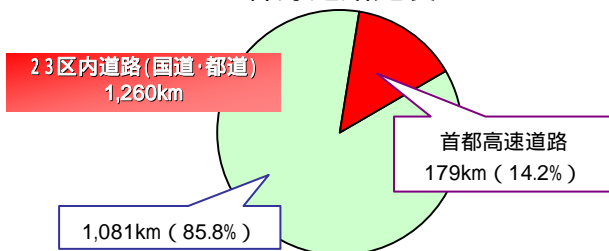


道路延長については「道路統計年報2007」より平成18年4月1日現在。
 走行台キロ分担率は、全道路は「自動車輸送統計調査」、「陸運統計要覧」より、
 うち高速自動車国道は「道路交通センサス」より算出、いずれも平成17年度数値。
 国内貨物輸送量及び国内旅客輸送量について「陸運統計要覧」より、
 うち高速自動車国道は「高速道路便覧2006」より、いずれも平成11年度数値。

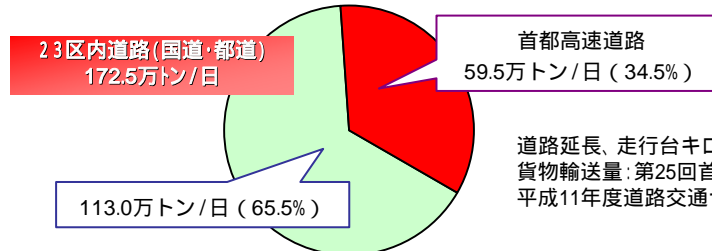


都市高速の役割(首都高速の場合)

幹線道路延長



貨物輸送量



道路延長、走行台キロ: 平成17年度道路交通センサス
 貨物輸送量: 第25回首都高道路交通起終点調査(H14.1)及び
 平成11年度道路交通センサス

料金設定の基本的考え方

道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)(抄)

(料金の額等の基準)

第23条 **料金の額は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。**

償還主義

一 会社が第3条第1項の許可を受けて新設し、若しくは改築し、又は第4条の規定により維持、修繕及び災害復旧を行う高速道路(以下「会社管理高速道路」という。)にあっては、協定の対象となる高速道路(当該高速道路について2以上の会社が協定を締結した場合には、当該協定に対応する高速道路の各部分)ごとに、当該高速道路に係る道路資産(機構法第2条第2項に規定する道路資産をいう。以下同じ。)の貸付料及び会社が行う当該高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用で政令で定めるものを、料金の徴収期間内に償うものであること。

二・三 (略)

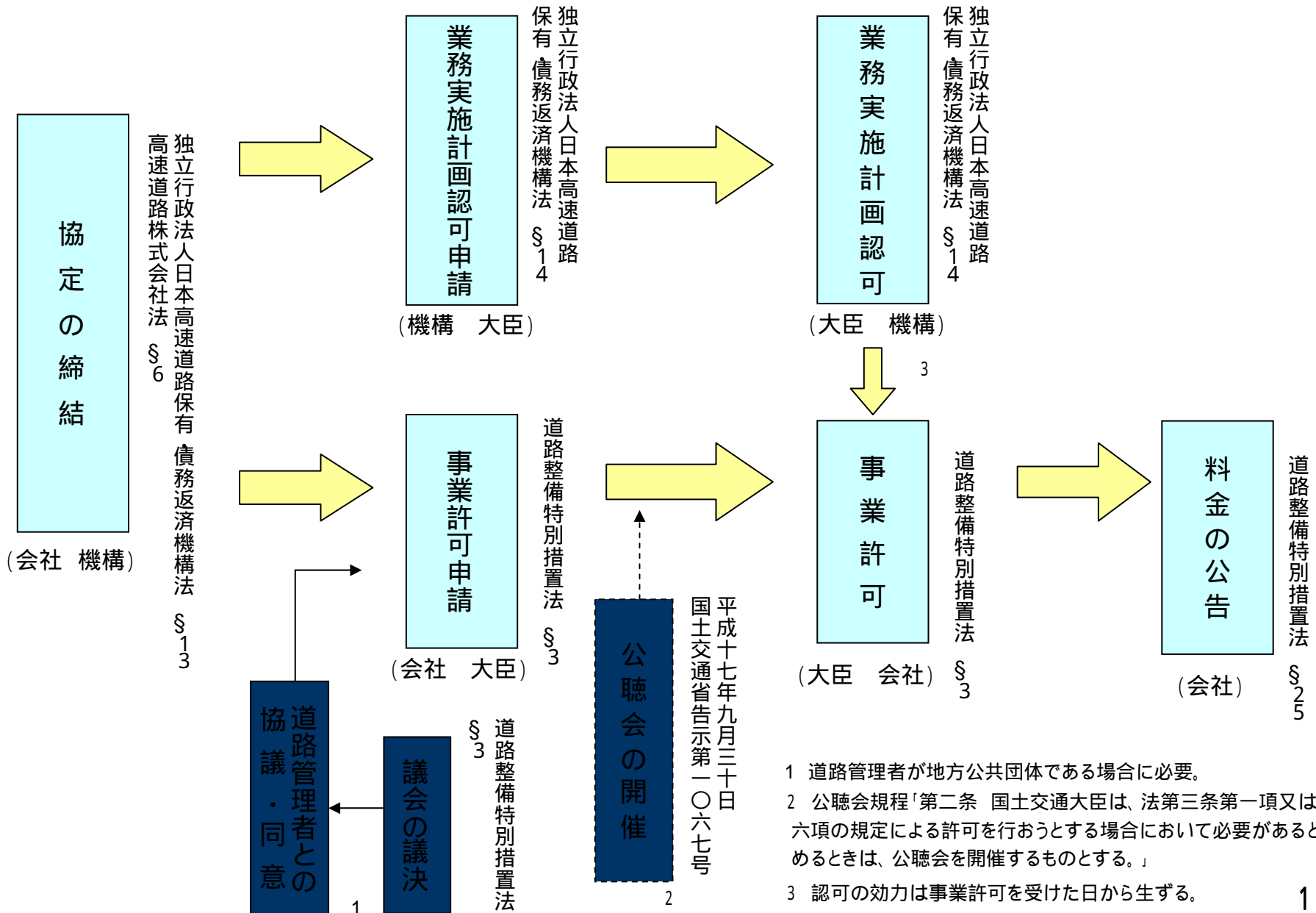
公正妥当主義

四 会社管理高速道路(機構法第13条第2項に規定する全国路線網に属する高速道路及び同条第3項に規定する地域路線網に属する高速道路に限る。)又は指定都市高速道路にあっては、公正妥当なものであること。

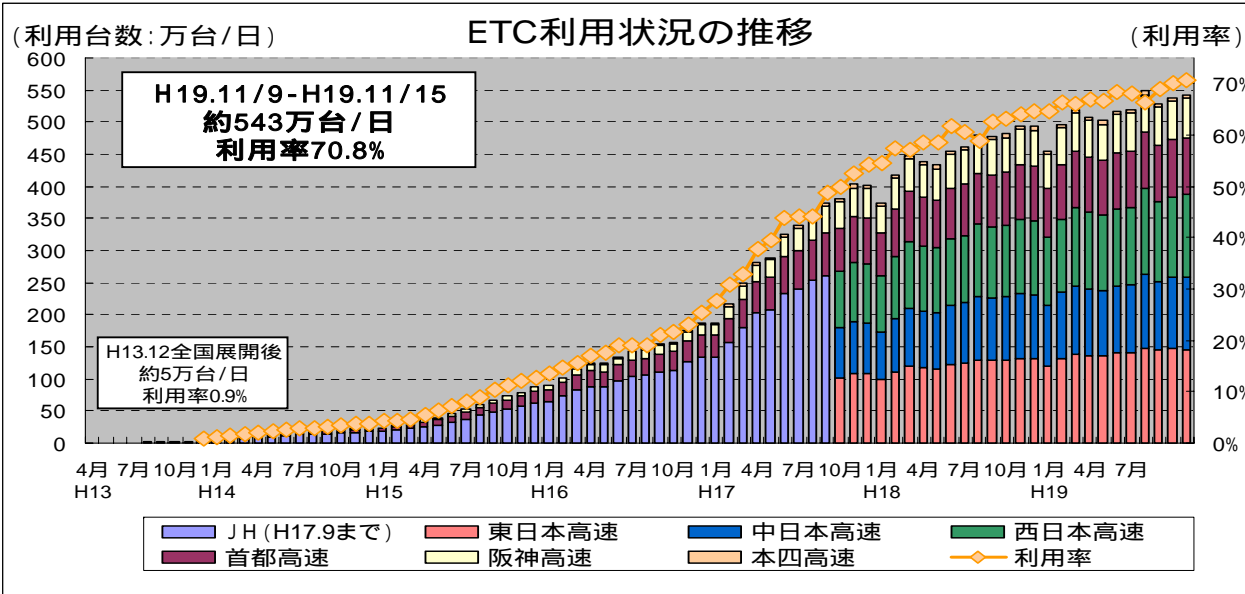
五 (略)

2~4 (略)

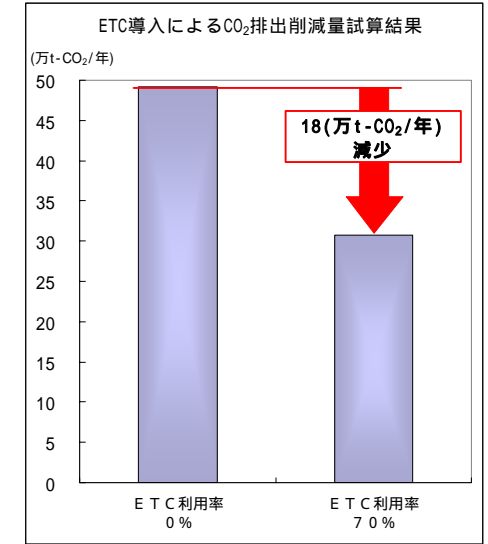
料金決定の流れ



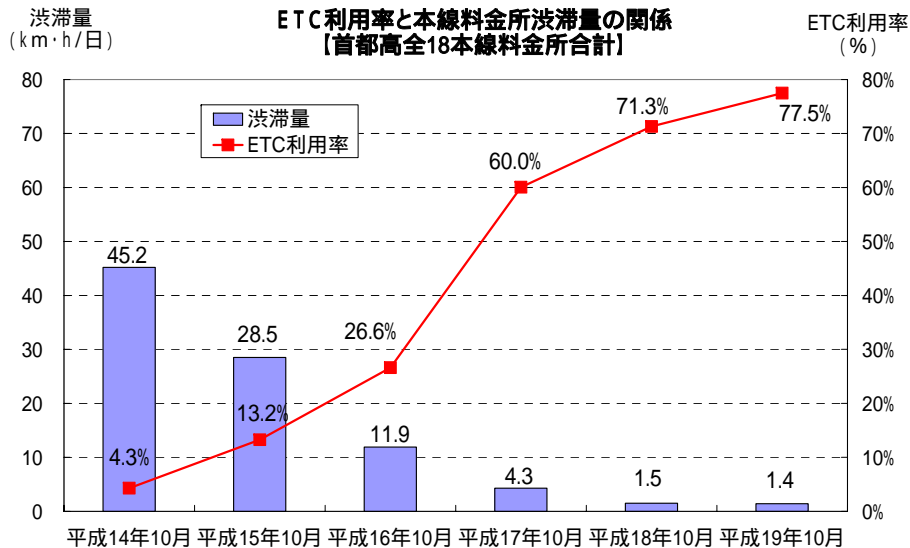
ETCの利用状況



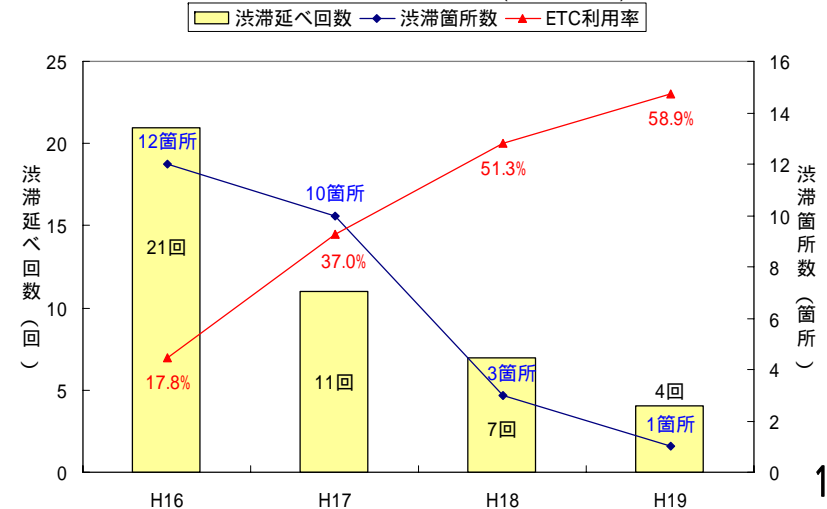
CO₂削減効果 (ETC利用率70%)



(参考) ETC普及率: 22.6% (H19.10月末現在)



全国の高速道路の本線料金所における 5km以上の渋滞発生状況 (お盆期間)



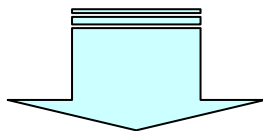
2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

一般道路を含めたネットワーク全体における道路交通に関する課題(1)

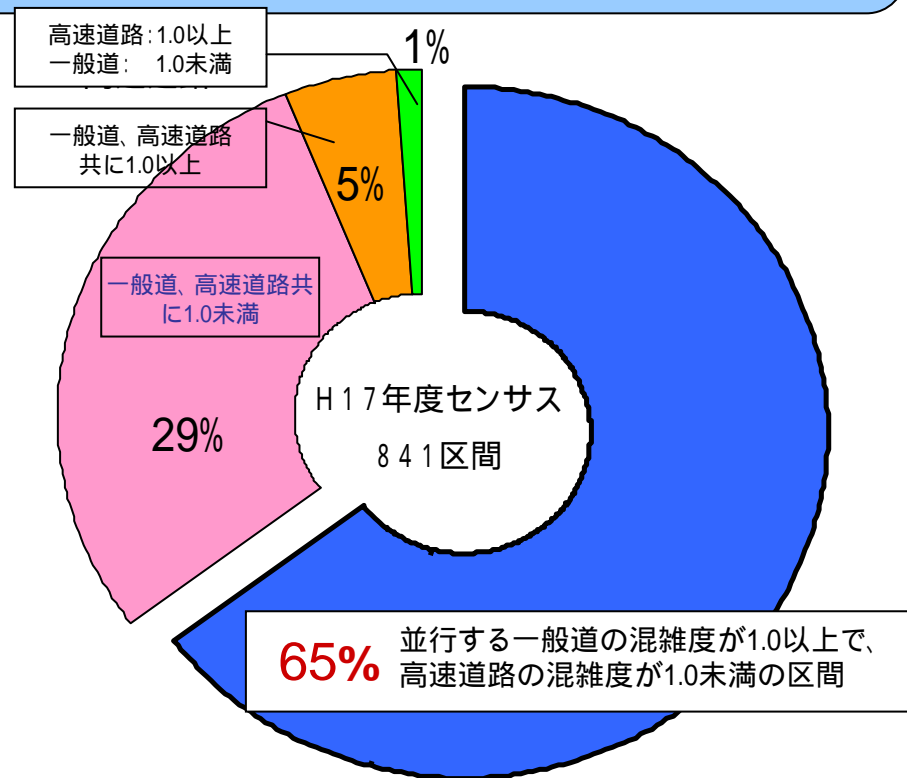
高速道路に並行する一般道路が混雑する一方で、高速道路の交通容量に余裕がある区間が全体の約65%存在。
高速道路の路線でも、曜日や時間帯により交通量に大きな差が生じており、利用状況にばらつきがある。

高速道路に並行する一般道路において、

- ・平日の朝夕の時間帯などで利用が集中し混雑する一方で、高速道路には交通容量に余裕がある区間が多い。
 - ・総じて大型車が昼夜問わず一定交通量走行する路線が多い。
- 高速道路において、休日、特に通勤割引時間帯に交通が集中し、渋滞が発生する区間がある。
大都市圏において、大都市中心部に通過交通を含め交通が集中し、都市内交通が高速道路を効率的に利用できない。



- ・高速道路又は一般道路における走行速度の低下、
 - ・地球環境への負荷の上昇、
 - ・沿道環境の悪化、
 - ・交通事故の増加、
- 等の一因と考えられる。



データ：平成17年度センサス

「並行する一般道」とは高速自動車国道と並行する一般国道若しくは主要地方道を示す

「混雑度」とは、交通量を交通容量で除したもの

・例えば、4車線区間の交通容量は、約4～6万台/日程度

・交通容量は車線数、市街地等の区分、大型車混入率等から算出

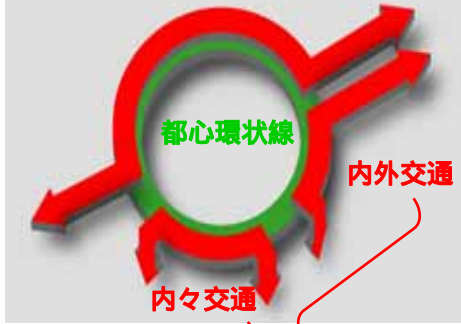
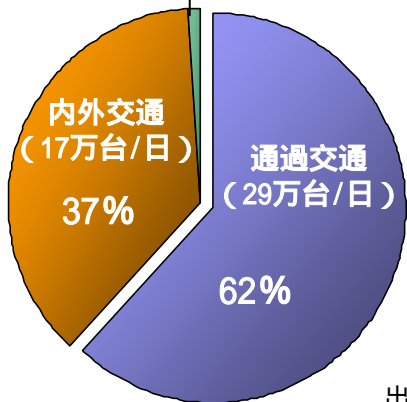
2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

一般道路を含めたネットワーク全体における道路交通に関する課題(2)

首都高都心環状線は、利用交通の約6割が通過交通

内々交通 (0.1万台/日)

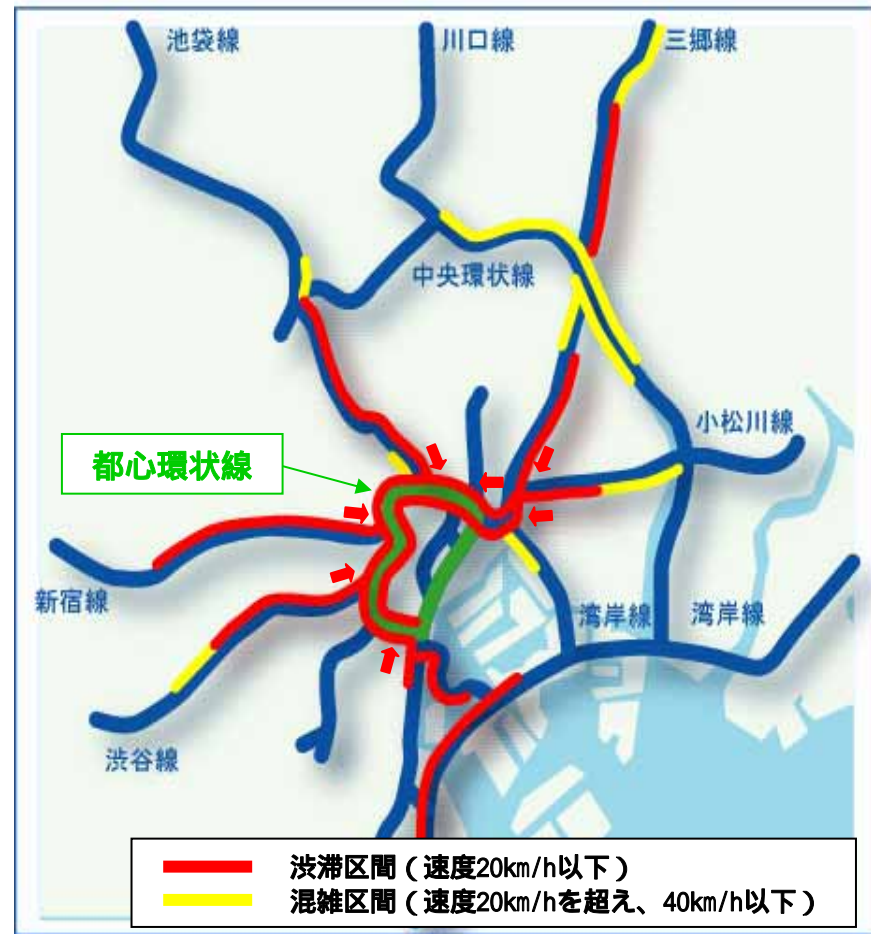
通過交通 (都心環状線に用なし)



(都心環状線沿道に用あり)

出典: 首都高速道路交通起終点調査 (H13年度)

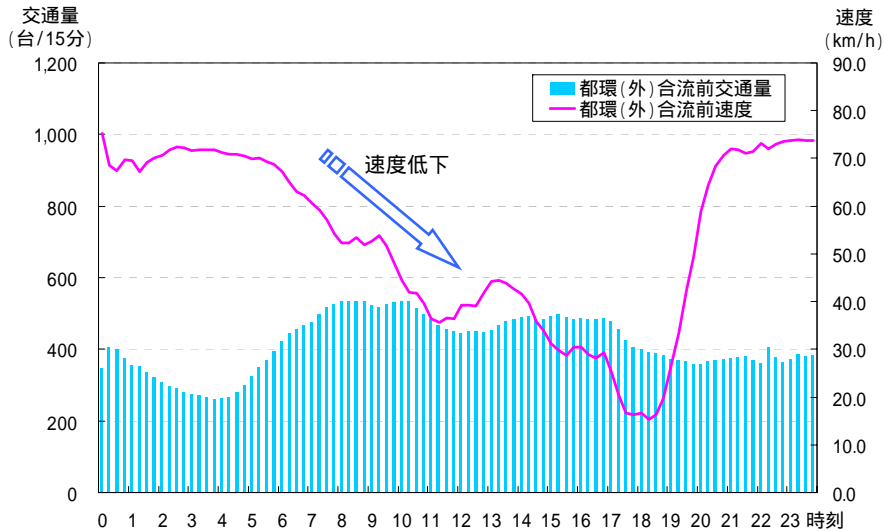
この結果、合流する放射線の上り方向も渋滞



都心環状線の渋滞状況

渋滞状況は、平日朝のピーク時(11時)の渋滞・混雑区間を方向別に表示。

都心環状線では交通が集中し、大幅な速度低下



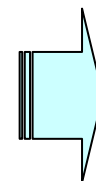
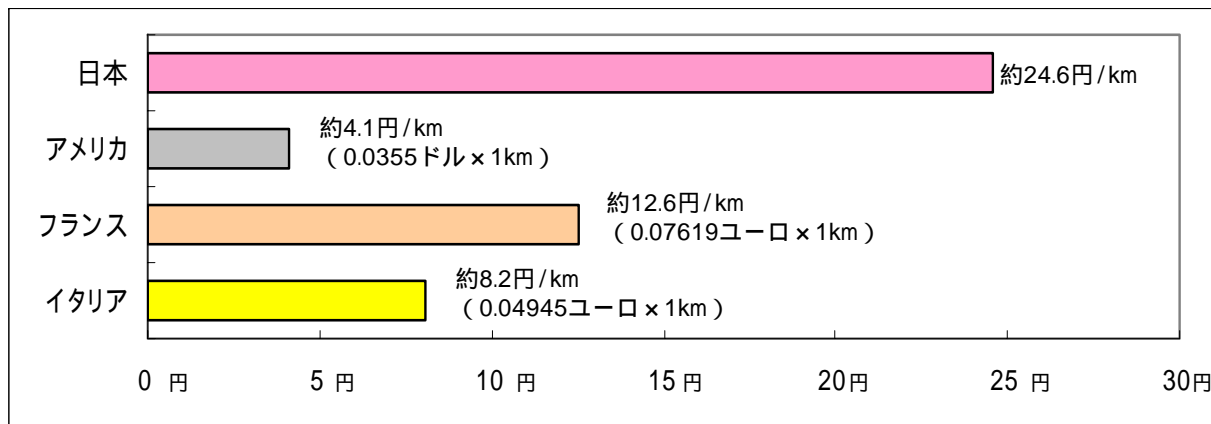
三宅坂JCT手前における都心環状線(外回り)の交通量と速度の関係

出典: 首都高速道路交通起終点調査 (H13年度)

2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

料金に関する課題(1)

1km当たりの日本と諸外国の高速道路料金



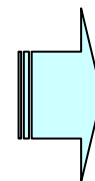
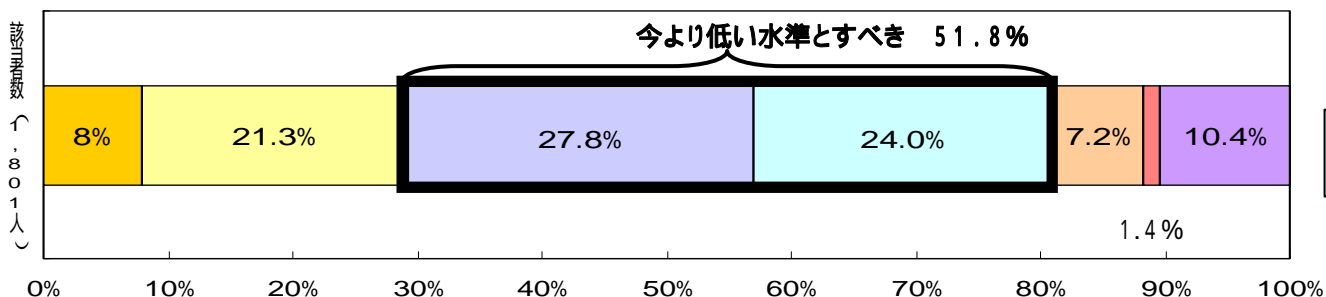
・物流コスト高を招いて国際競争力を低下。

注1) 出典: 高速自動車国道の整備効果及び運営方法等に関する調査検討

注2) 1ドル = 114.57円、1ユーロ = 165.29円で計算(平成19年11月1日現在)

注3) 比較対象事業者: 日本(NEXCO)、アメリカ(ニュージャージーターンパイク)、フランス(コフィレート社)、イタリア(アウトストラデー社)

高速道路の料金水準についてのアンケート



国民の5割以上が、今より低い料金水準とすべきとの意見。

- 適切な料金水準である
- 新たな整備、適正な管理を行うためには、やむを得ない料金水準である
- 高い料金水準なので、管理・サービス水準を下げて、今より低い水準とすべき
- 高い料金水準なので、通行料金の他に新たな財源措置を検討して、今より低い水準とすべき
- 一概に言えない
- その他
- わからない

出典: 内閣府
「道路に関する世論調査」
(平成18年7月調査)

料金に関する課題(2)



【料金体系がまちまち】

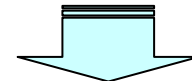
全国的にみれば対距離料金制が基本となっているが、一部で均一料金制が適用

高速自動車国道と一般有料道路での料率の違い

適用される割引の違い 等

【大都市圏ネットワークの料金】

高速自動車国道、都市高速道路、一般有料道路が混在
会社や地方道路公社など、複数の事業主体が存在

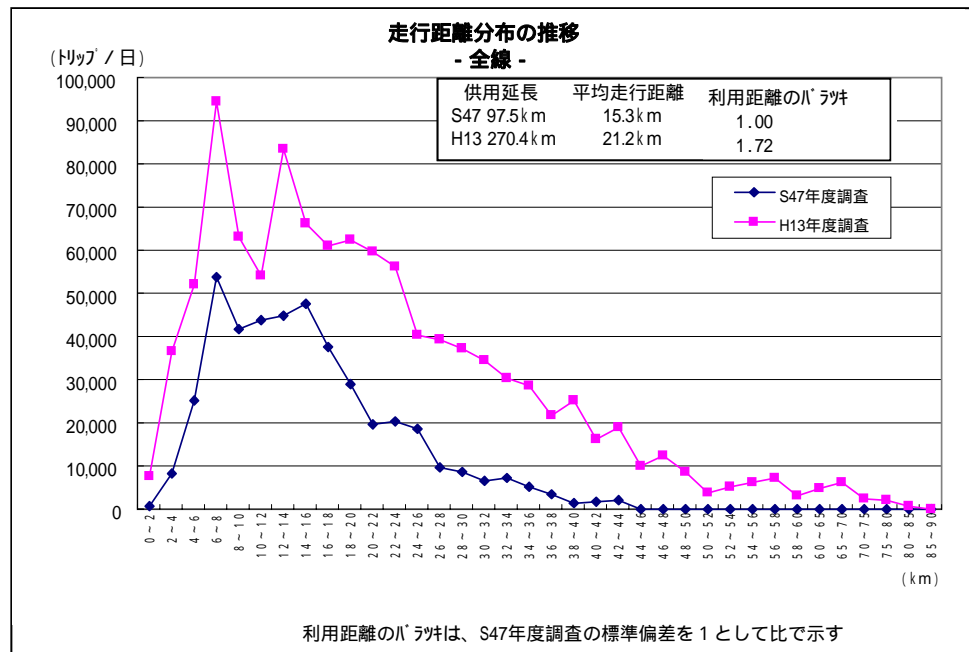
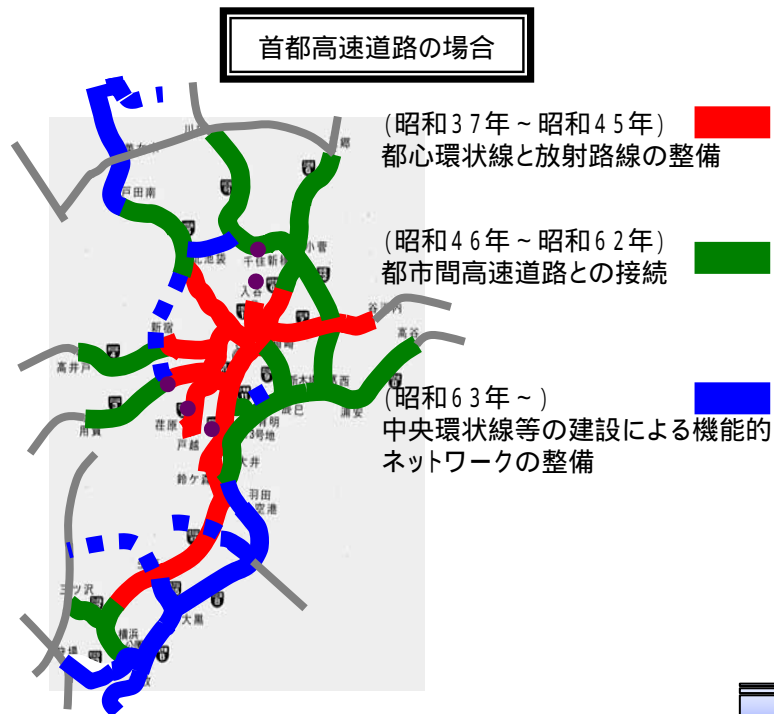


高速道路の連続利用に対する割高感

2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

料金に関する課題(3)

ETC利用率の増加や出口におけるETCの整備状況を踏まえ、平成20年度に対距離制への移行を図る。[平成15年12月22日 政府与党申し合わせ]



不公平感の増大

距離に応じた料金への移行が必要

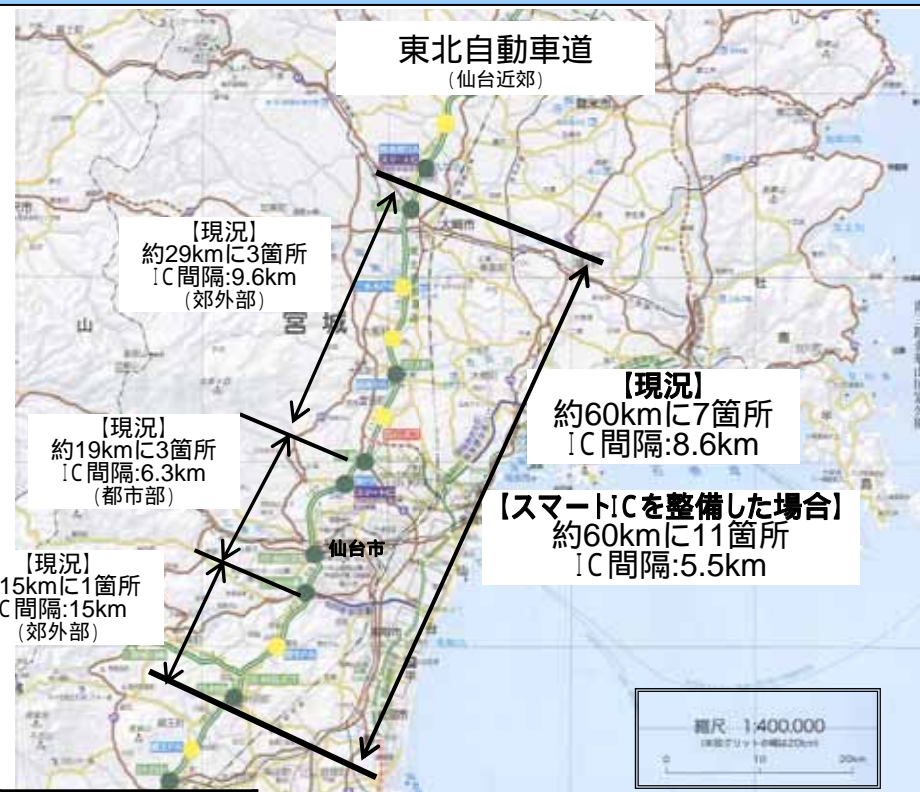
2 高速道路ネットワークの有効活用等に向けた課題

高速道路ストックの機能強化に関する課題(1)

我が国における高速道路のインターチェンジの平均間隔は欧米の約2倍であり、高速道路の利用促進のネックの一つとなっている。



ボストン市	
面積	125.4km ²
人口	59.7万人
人口密度	4,457人 / km ²



仙台市	
面積	788.1km ²
人口	102.8万人
人口密度	1,304人 / km ²

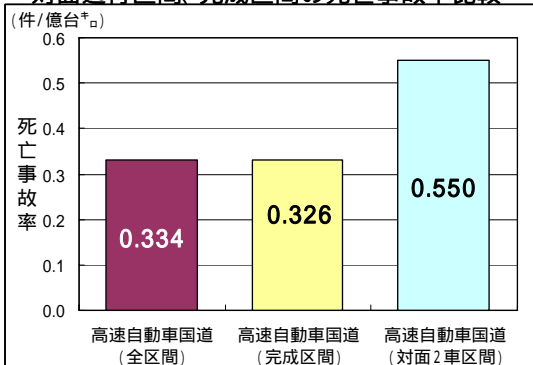
- 既存IC
- 仮想スマートIC(県道等交差部やSA・PAなど)

高速道路ストックの機能強化に関する課題(2)

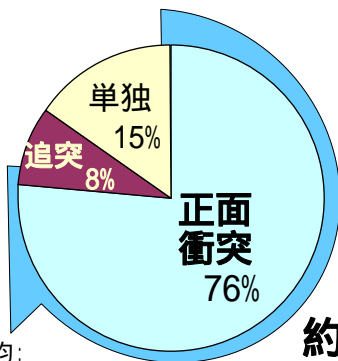
[暫定2車線区間]

高速自動車国道の19年10月現在の供用区間7,431kmのうち、暫定2車線区間は1,612km。(約2割)
 暫定2車線区間では、死亡事故率が4車線以上の区間と比べて、約1.7倍であり、死亡事故原因の約8割が対向車線へのはみ出しによる正面衝突。

対面通行区間、完成区間の死亡事故率比較



対面通行区間の死亡事故の発生原因



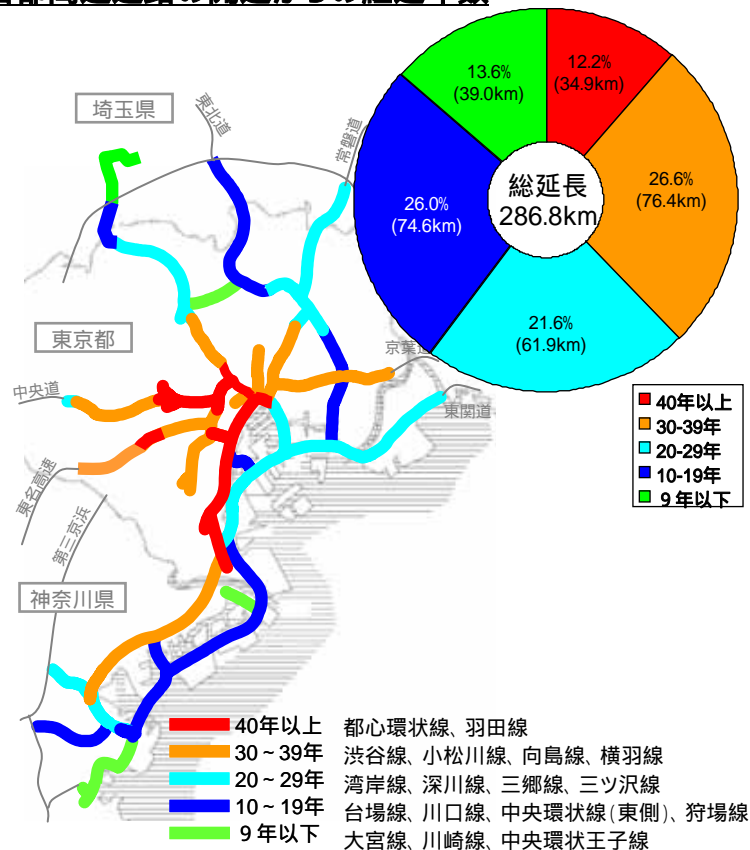
H14~H18の平均:
国土交通省調べ

約8割

[ストックの高齢化]

我が国の高速道路は建設から相当の年数が経過するものも多く、将来、抜本的な補修が必要となる可能性があり、早い段階で損傷が発生しにくくなる対策が求められる。

首都高速道路の開通からの経過年数

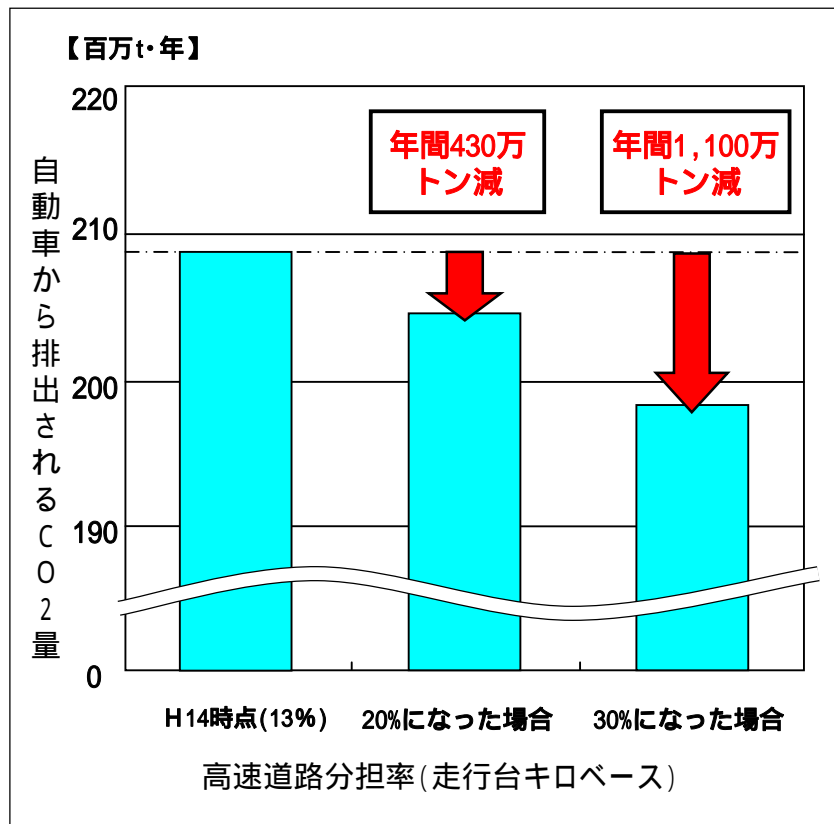


3 高速道路ネットワークの有効活用のあり方

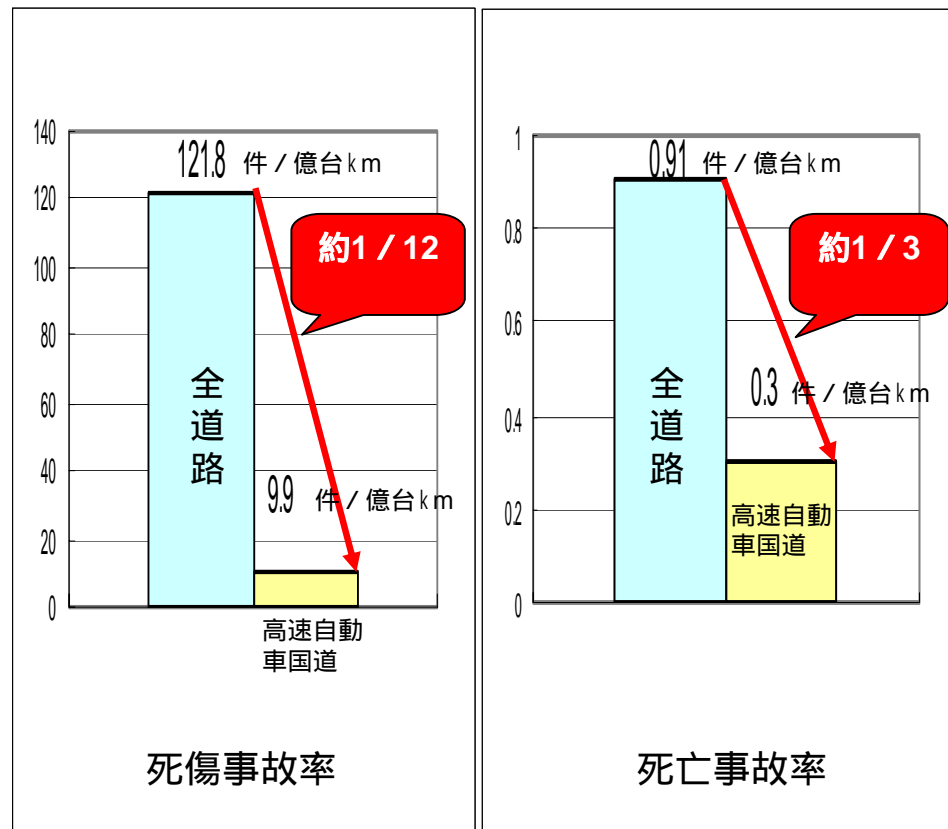
高速道路ネットワークの有効活用のあり方(1)

[環境の改善・安全の確保]

高速道路*を使う割合とCO2排出量



1億走行台キロ当たり事故率



* 高速道路と一般道路の平均旅行速度をもとにCO2排出量を算出したもの。
算出方法: 建設省土木研究所が作成した推計式(1997年)を用いて集計

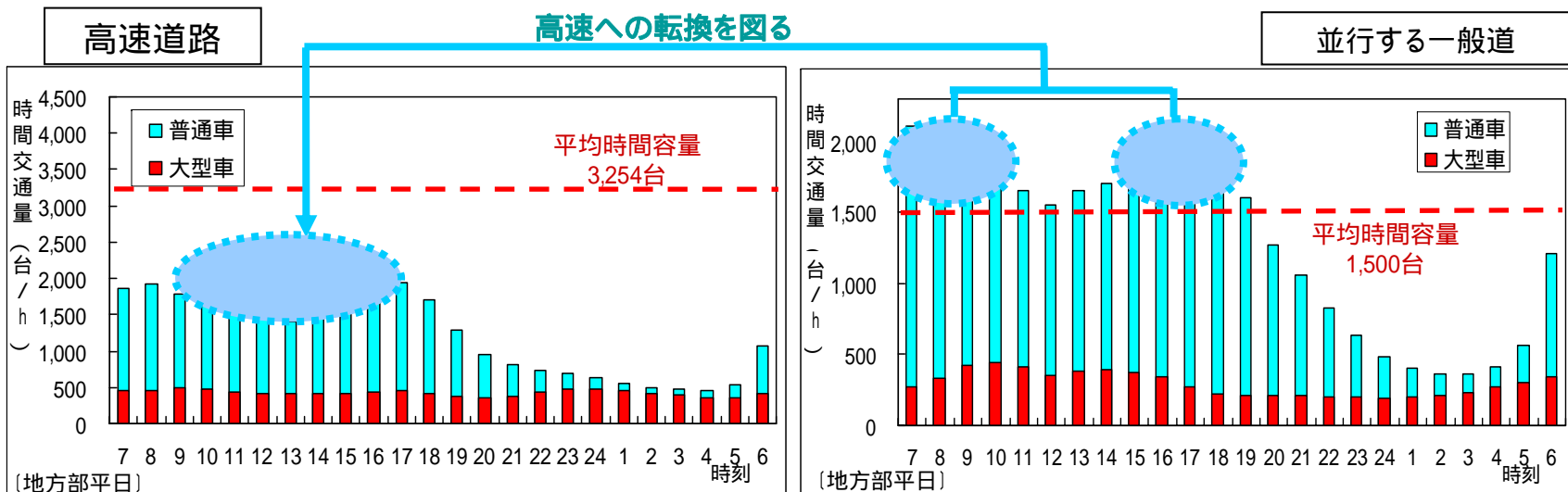
出典: (財)交通事故総合分析センター「交通統計」平成16年版、国土交通省資料

3 高速道路ネットワークの有効活用のあり方

高速道路ネットワークの有効活用のあり方(2)

[地域の活性化]

【一般道路が混雑する時間帯における高速道路への交通誘導】



- 注) 1. 並行する一般道路の24時間観測区間を抽出して集計した。 2. 大型車とはバスと普通貨物車(特殊(種)車を含む)の合計である。
 3. 集計データ: H17センサス時間別データ 4. 分析対象区間: 地方圏434地点

【企画割引の例】

貸付料の支払いに支障のない範囲内で会社が地域や民間企業と連携しながら実施(国土交通大臣への事前届出)

	北海道 ETC夏トクふりーばす	北陸3県ETC週末フリーパス	与島PA Uターン割引
実施会社	東日本会社	中日本会社	本四会社
割引区間	北海道全エリア	名古屋地区 北陸地方(周遊区間)	早島IC~与島PA 坂出IC~与島PA
割引形態	連続する3日間乗り放題	連続する2日間乗り放題	Uターン利用で料金半額
適用期間	H19.6.1~10.1の、金・土・日・月 (ただし、8.10~20(お盆)は全日)	H19.3.16~5.21の金・土・日・月	H19.4.1~5.31 H19.10.1~11.30 H19.7.1~8.31
対象車種	軽自動車等・普通車	軽自動車等・普通車	軽自動車等・普通車
対象車種、販売価格	普通車: 7,000円 軽自動車等: 5,500円 約20%割引	普通車: 8,500円、 軽自動車等: 7,000円 約20%割引	普通車: 1,600円~2,150円、 軽自動車等: 1,250円~1,700円 約50%割引

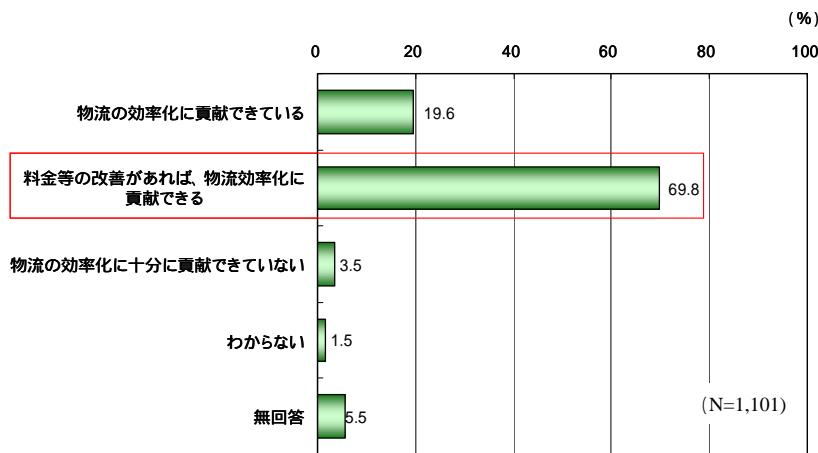
3 高速道路ネットワークの有効活用のあり方

高速道路ネットワークの有効活用のあり方(3)

[物流の効率化]

トラック運送事業者の声

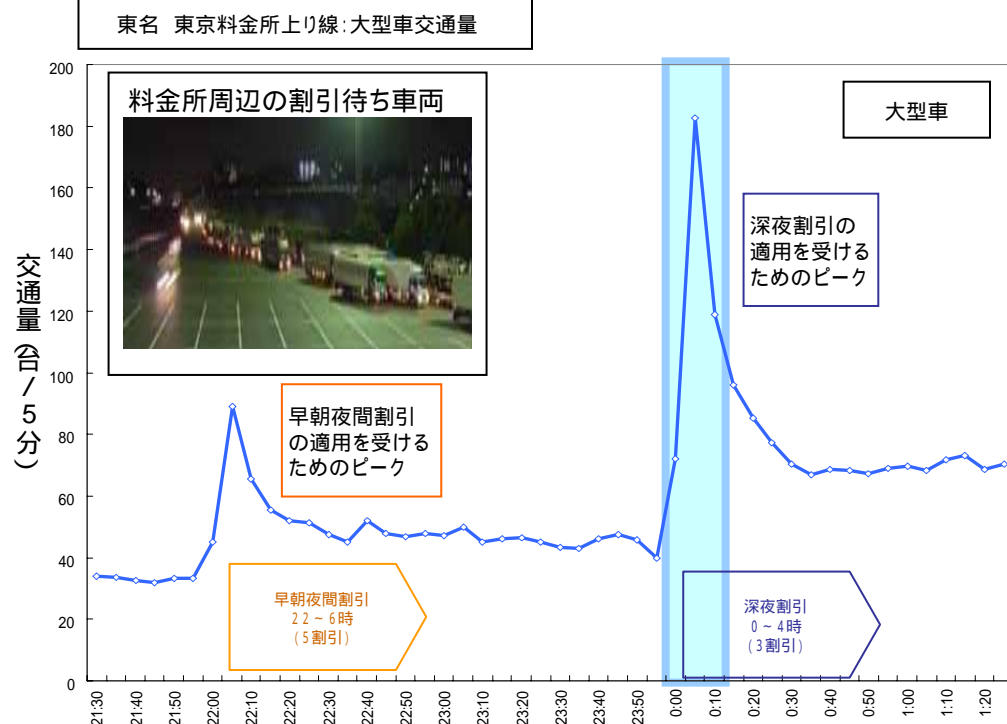
質問: 高速道路は「物流の効率化」(時間短縮、車両繰りの効率化、燃費の向上、物流コストの低減等)に貢献していると思いますか。



出典: (社)全日本トラック協会
「トラック運送事業者の高速道路の利用実態に関するアンケート調査」
(平成19年5月)

料金所周辺における安全性の面での課題

利用距離制限や時間帯などの割引制度の適用条件との関係で、一般道路に一旦降りる車両や深夜の料金所付近で待ち車両が大量に存在

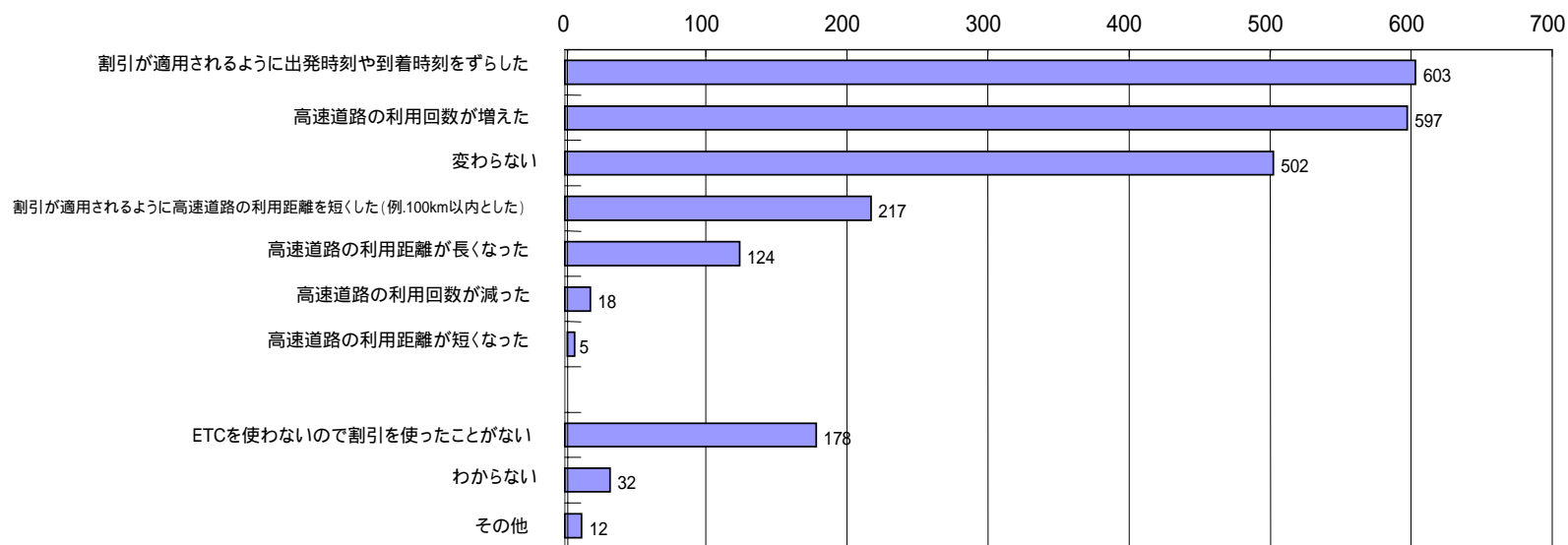


交通誘導のための料金

割引による利用行動の変容

Q: 高速道路料金割引によって、あなたの利用行動は変わりましたか。

- ・「変わらない」の3割と「使ったことがない」「わからない」などの1割を除くと、約6割は何らかの行動変容を伴っていると考えられる。
- ・「(割引が適用される時間を意識して)時間をずらす」「高速道路の利用回数が増えた」との答えは、4割近くにのぼる。



出典: JAF「高速道路料金割引に関するアンケート調査」平成18年10月

n=1,638 / 複数回答

都市部の深刻な渋滞の解消に向けた料金社会実験

■ ネットワークの拡充に伴い、料金の負担格差が増大

- 首都高速・阪神高速は均一料金制である。
その結果、例えば東京料金圏では、利用距離が48km（最長）でも、1km（最短）でも、同じ700円。

■ 単純な対距離制では、長距離利用の方に大きな割高感

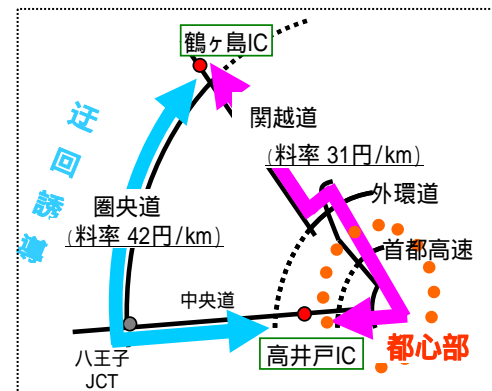
- 平成20年度を目標に距離に応じた料金へ移行。これにより、短距離の方は利用しやすくなるが、長距離の方は割高感から一般道に転換する可能性がある。

■ 渋滞する都心部から、交通を迂回路に誘導

- 都心部の深刻な渋滞を解消するため、都心の通過交通を環状道路に迂回する必要があるが、現行では迂回は距離が長く（または料率が高くなる）。

例) 都内（高井戸IC）～埼玉（鶴ヶ島IC）

圏央道経由料金 2,750円（約77.9km）	>	都心経由料金 2,250円（約70.7km）
----------------------------	---	---------------------------



● 大都市圏の高速道路ネットワークを有効活用するための料金割引の導入に向けた社会実験を実施

平成20年度を目標とする対距離料金制度の導入に向け、利用距離に応じて料金を変える社会実験を首都高速、阪神高速で実施（一部、阪神高速東線等で実施中）

大都市圏の都心部の渋滞を解消するため、環状道路の料金割引社会実験を首都圏の環状道路（圏央道、アクアライン）等で実施



大都市圏の高速道路ネットワークの有効活用

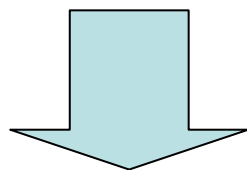
地域の活性化支援(地域が抱える慢性的な渋滞の解消等)に向けた料金社会実験

■ 料金負担により、高速道路に並行する現道では渋滞等が発生

- ・ 高速道路(約8千km)に並行する現道が混雑する一方、高速道路は混雑していない区間は全体の約65%存在。

■ 曜日、時間帯によって高速道路の利用状況に大きな差

- ・ 休日の夕方は、特定の箇所毎週大渋滞が発生し、国民の余暇活動に多大な影響。
例えば、東名高速大和トンネル付近では、ほぼ毎週、平均18kmの渋滞が発生。



● 地方部で国道に並行する高速道路を有効活用し、現道の課題を解消・緩和するための料金割引の導入に向けた社会実験を実施

並行する現道が渋滞等の課題を抱える箇所における地域の高速道路の更なる利活用を図るため、時間帯料金割引の社会実験を実施

特定の休日渋滞ポイントにおける休日の高速道路の利活用のため、時間帯料金割引の社会実験を大和トンネル(東名道)、小仏トンネル(中央道)等で実施



物流の効率化(物流コストの引き下げ)に向けた料金社会実験

- 深夜割引等の導入後も、現道に一旦降りる車両や時間待ち車両が存在し、沿道環境や安全性の面で課題が発生
 - ・ 国内長距離輸送の約5割が、高速道路を22時～4時に利用していることから、物流の効率化を図るため、上記時間帯の一部で深夜割引(0～4時)を導入。
 - ・ しかしながら、割引適用を受けるため、現道に一旦降りる車両や深夜の料金所付近では待ち車両が大量に存在し、現道の沿道環境や料金所周辺の安全面で課題が発生するおそれ。



【国道1号 静岡市八坂付近】



【東名東京料金所の待ち車両】



- 物流の効率化を促進するための料金割引の導入に向けた社会実験を実施

並行する国道等の渋滞解消や沿道環境の改善とともに、高速道路の更なる活用を図るため、夜間に割引料金で利用できる時間を拡大する社会実験を、東名高速道路、名神高速道路等で実施



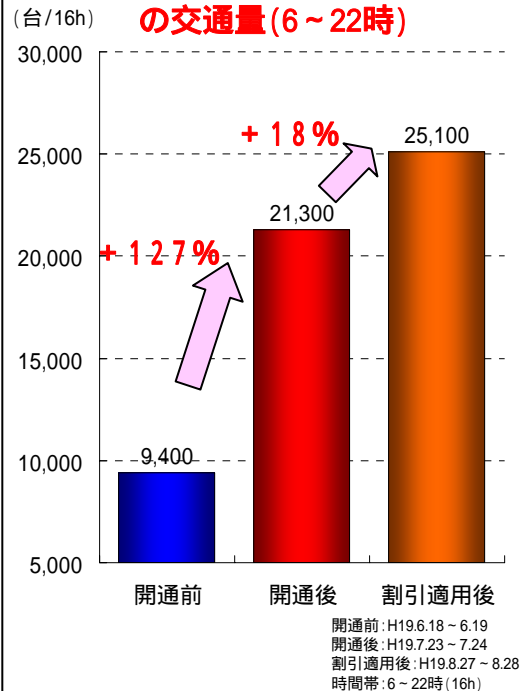
4 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

料金社会実験の事例(1): 都心経由から圏央道経由への迂回誘導

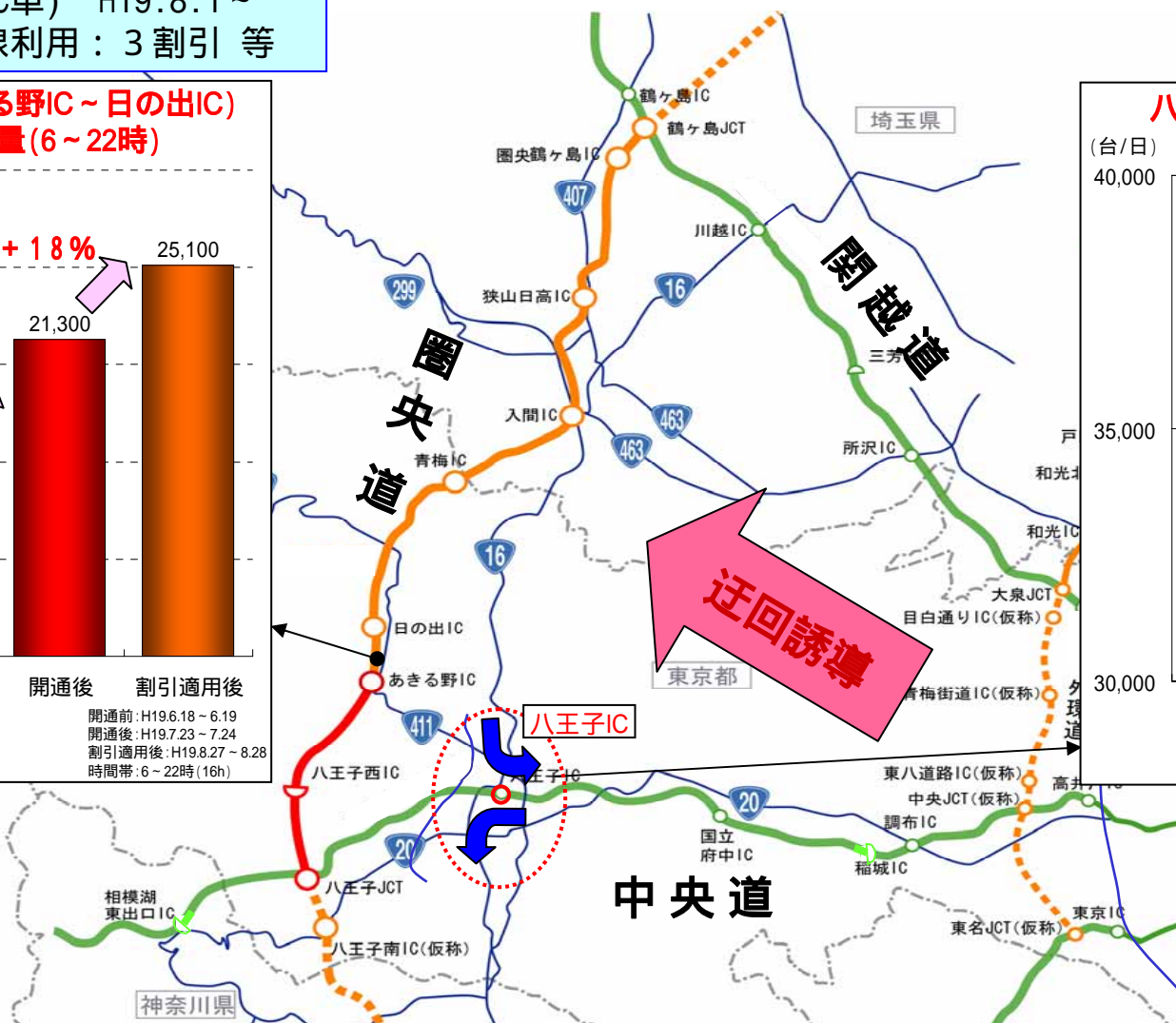
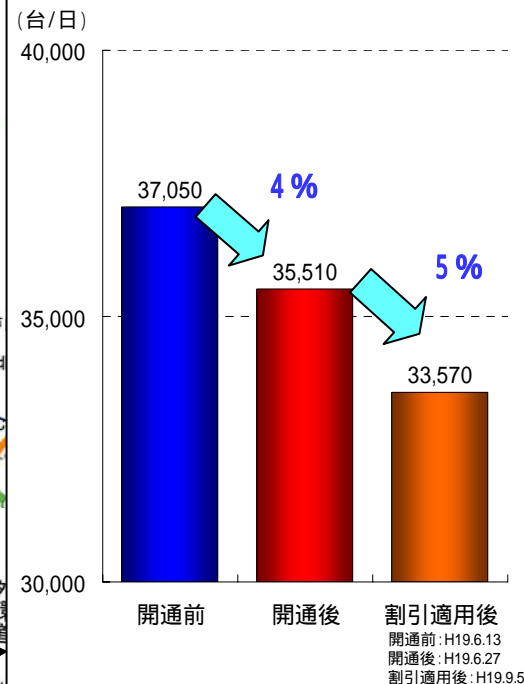
圏央道(あきる野IC~日の出IC)の交通量が約2.1万台から約2.5万台(約18%)に増加、八王子ICの都心方面出入の交通量が減少。

割引概要(ETC車) H19.8.1~
・圏央道全線利用: 3割引等

圏央道(あきる野IC~日の出IC)の交通量(6~22時)



八王子IC出入交通量(都心方面)



4 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

料金社会実験の事例(2): 物流の効率化のための夜間割引の拡充

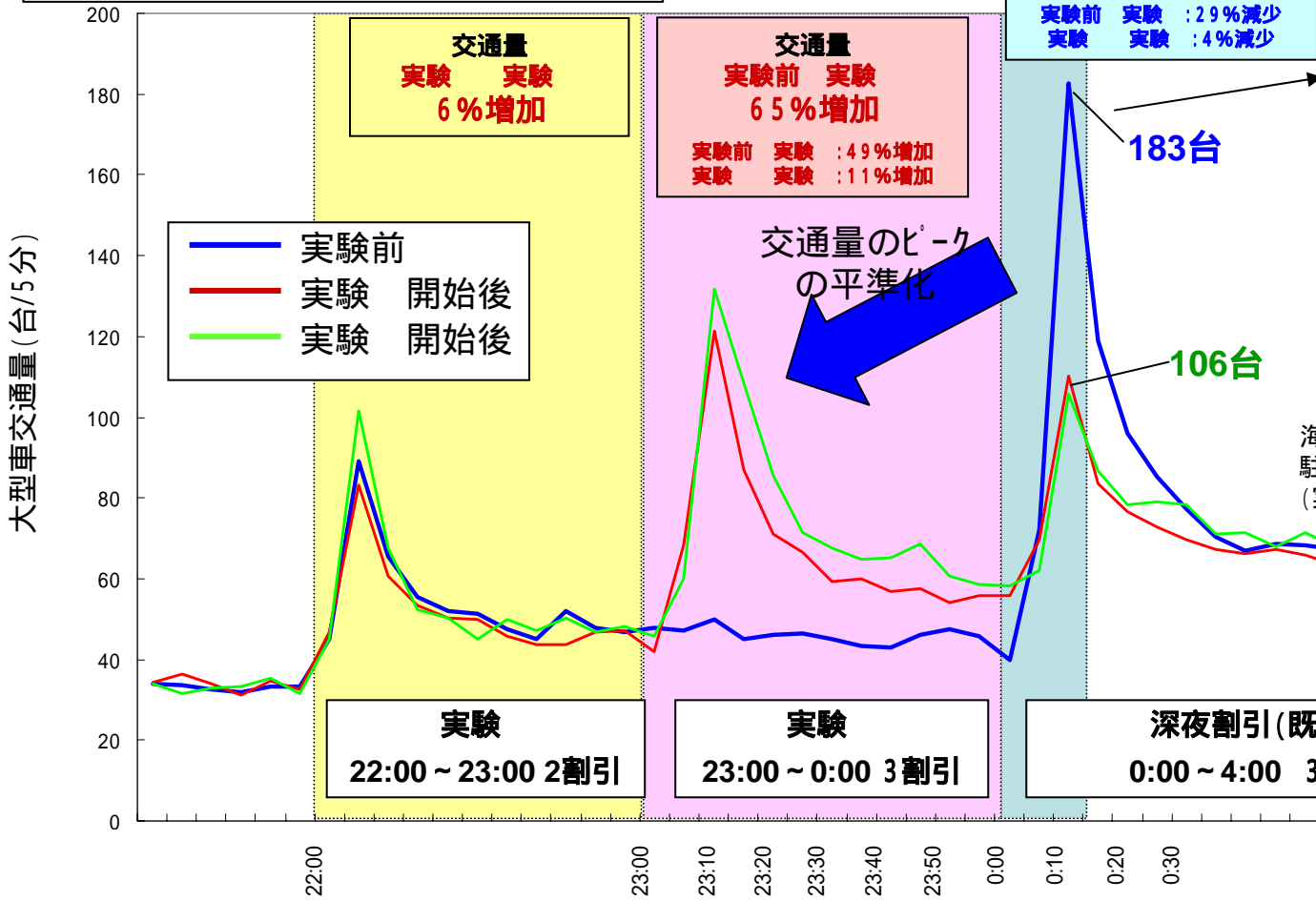
23時～0時の割引開始により、既存のピーク時間帯の大型車交通量が約3割減少し、料金所周辺における割引待ち車両は解消。拡充した割引時間帯の大型車交通量は約5割増加。
 22時～23時の割引開始により、拡充した割引時間帯の大型車交通量は約6%増加。

割引概要 (ETC車)
 実験 23:00～0:00 3割引 (H19.6.24～)
 実験 22:00～23:00 2割引 (H19.8.1～)

料金所周辺の割引待ち車両



東名 東京料金所上り線: 大型車交通量

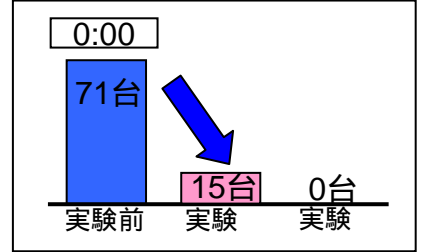


交通量
 実験前 実験 : 32%減少
 実験前 実験 : 29%減少
 実験 実験 : 4%減少

交通量
 実験 実験 : 6%増加

交通量
 実験前 実験 : 65%増加
 実験前 実験 : 49%増加
 実験 実験 : 11%増加

交通量のピークの平準化



海老名SA～東京TB間の路肩等における駐車車両台数を目視により確認 (実験前: 6/20, 実験 : 7/18, 実験 : 8/28)

実験 22:00～23:00 2割引

実験 23:00～0:00 3割引

深夜割引(既存) 0:00～4:00 3割引

実験前: H19.6.4～6.21(月-木)
 実験 : H19.7.11～7.31(月-木)
 実験 : H19.9.18～10.5(月-木)
 祝日を除く

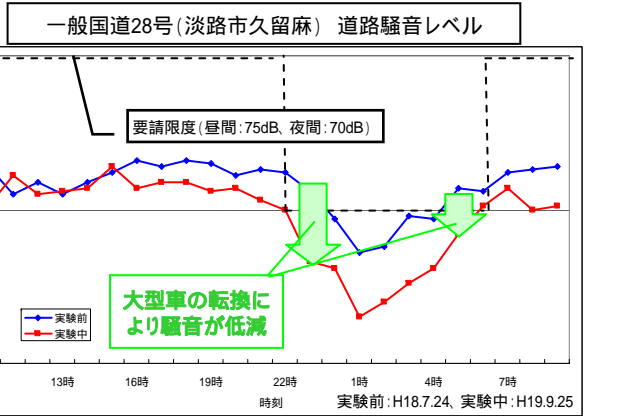
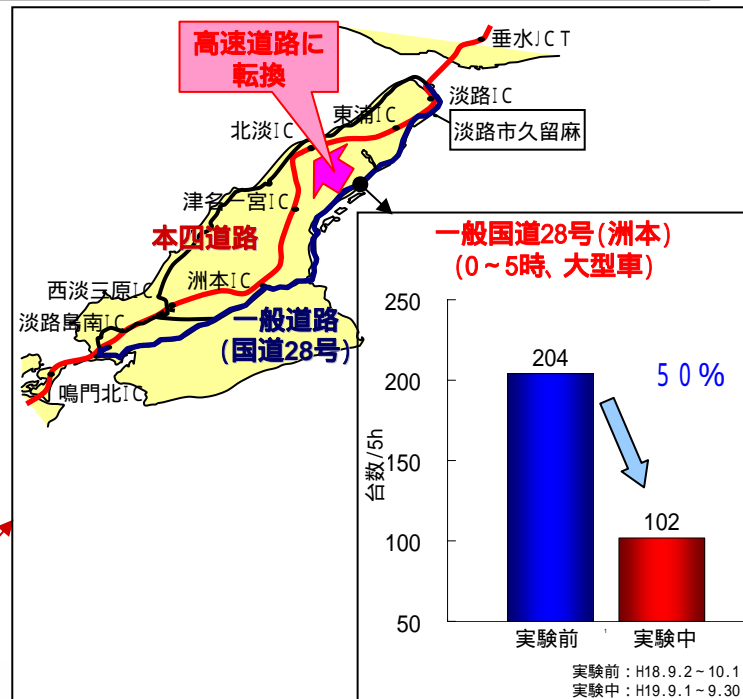
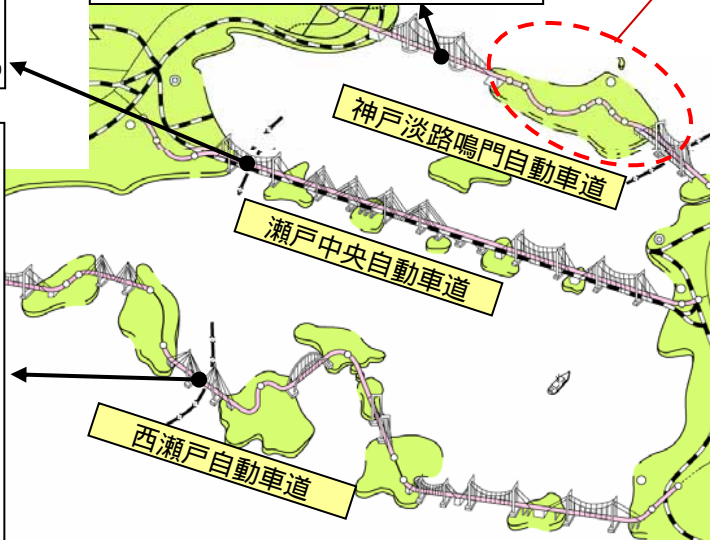
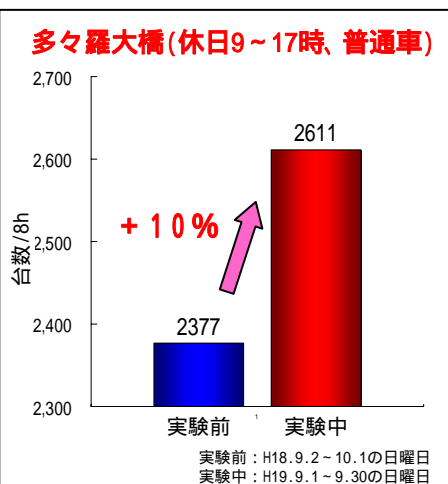
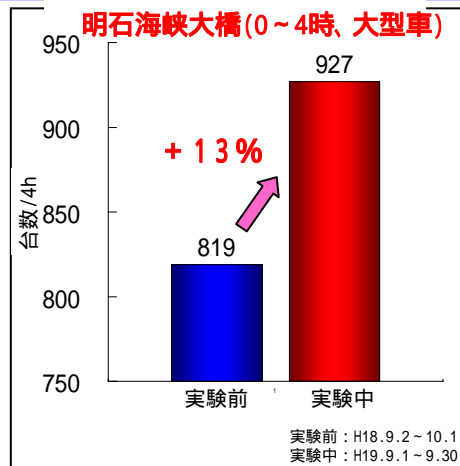
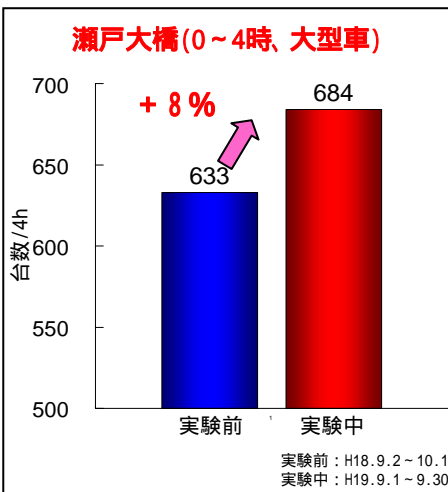
4 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

料金社会実験の事例(3):本四道路における物流の効率化及び観光振興

本四道路は3ルートともに割引対象車種について**約1割増加**。
淡路島で一般道に降りていた大型車も高速道路に転換し、沿道環境を改善。

割引概要(ETC車) H19.8.20~

- ・神戸淡路鳴門自動車道, 瀬戸中央自動車道: 0~4時 3割引(大型)
- ・西瀬戸自動車道: 休日9~17時 2割引(普通)



沿道環境が改善
(淡路島内の夜間騒音が減少)

4 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

料金社会実験による費用対効果(H15～H18年度)

実験箇所	実験内容				渋滞損失改善額	減収額	渋滞損失改善額 / 減収額	純便益
	期間	時間帯	車種	割引率				
北陸道(滑川IC～朝日IC)	3週間	終日	普通車、軽 (ETCは全車)	50%	591(万円/日)	増収 21(万円/日)		612(万円/日)
東北道(矢板IC～白河IC)	3ヶ月	終日	全車	50%	60(万円/日)	増収 48(万円/日)		108(万円/日)
常磐道(日立南太田IC～日立北IC)	1ヶ月	終日	全車	50%	1,500(万円/日)	60(万円/日)	25.0	1,440(万円/日)
道央道(千歳IC～登別室蘭IC)	1ヶ月	終日	全車	50%	748(万円/日)	36(万円/日)	20.8	712(万円/日)
北陸道(長岡IC～米山IC)	4ヶ月	終日	全車	50%	140(万円/日)	8(万円/日)	16.9	132(万円/日)
高松道(善通寺IC～大野原IC)	3ヶ月	終日	全車	50%	217(万円/日)	14(万円/日)	15.8	203(万円/日)
山陽道(志和IC～廿日市IC)	1ヶ月	終日	中型、大型、 特大車	80%	1,589(万円/日)	106(万円/日)	15.0	1,483(万円/日)
東北道(盛岡南IC～滝沢IC)	1ヶ月	終日	全車	50%	122(万円/日)	11(万円/日)	11.5	111(万円/日)
北陸道(丸岡IC～武生IC)	2ヶ月	終日	全車	50%	610(万円/日)	63(万円/日)	9.7	547(万円/日)
北陸道(柿崎IC～糸魚川IC)	2ヶ月	終日	全車	50%	220(万円/日)	30(万円/日)	7.4	190(万円/日)
徳島道(徳島IC～藍住IC)	5週間	終日	全車	50%	69(万円/日)	9(万円/日)	7.3	60(万円/日)
北陸道(富山西IC～朝日IC)	3ヶ月	終日	全車	50%	940(万円/日)	131(万円/日)	7.2	809(万円/日)
山形道(山形上山IC～東根IC等)	4ヶ月	終日	全車	一般車50% ETC車70%	450(万円/日)	62(万円/日)	7.2	388(万円/日)
北陸道(金沢森本IC～加賀IC)	3週間	6～10時、 16～20時	全車	50%	1,000(万円/日)	227(万円/日)	4.4	773(万円/日)
日東道・磐越道(中条IC～新潟中央JCT等)	4ヶ月	終日	全車	50%	1,900(万円/日)	452(万円/日)	4.2	1,448(万円/日)
山陽道(熊毛IC～防府東IC)	2ヶ月	終日	全車	50%	100(万円/日)	28(万円/日)	3.6	72(万円/日)
東北道(本宮IC～国見IC)	3ヶ月	平日7～9時 17～19時	全車	50%	35(万円/日)	12(万円/日)	3.0	24(万円/日)
中央道(大月IC～河口湖IC)	6週間	終日	全車	50%	520(万円/日)	201(万円/日)	2.6	319(万円/日)
青森道・みちのく有料(浪岡IC～青森IC等)	2ヶ月	終日	全車	青森道50% みちのく38%	330(万円/日)	138(万円/日)	2.4	192(万円/日)
福岡高速・夜間早朝(全線)	8ヶ月	22～6時台	ETC車限定	10%	57(万円/日)	24(万円/日)	2.4	33(万円/日)
高知道(南国IC～伊野IC)	3ヶ月	終日	全車	50%	81(万円/日)	41(万円/日)	2.0	40(万円/日)
東関東道(湾岸市川～湾岸習志野IC)	3ヶ月	終日	ETC車限定	50%	185(万円/日)	146(万円/日)	1.3	39(万円/日)

渋滞損失改善額算定基本式 渋滞損失改善額 = 実験前渋滞損失額 - 実験中渋滞損失額

実験前渋滞損失額 = $\sum_{i,j} (\text{実験前旅行時間(分)} - \text{基準旅行時間(分)}) \times \text{実験前交通量} \times \text{時間評価値原単位})$

実験中渋滞損失額 = $\sum_{i,j} (\text{実験中旅行時間(分)} - \text{基準旅行時間(分)}) \times \text{実験中交通量} \times \text{時間評価値原単位})$

i: 計測地点数

j: 割引時間帯数

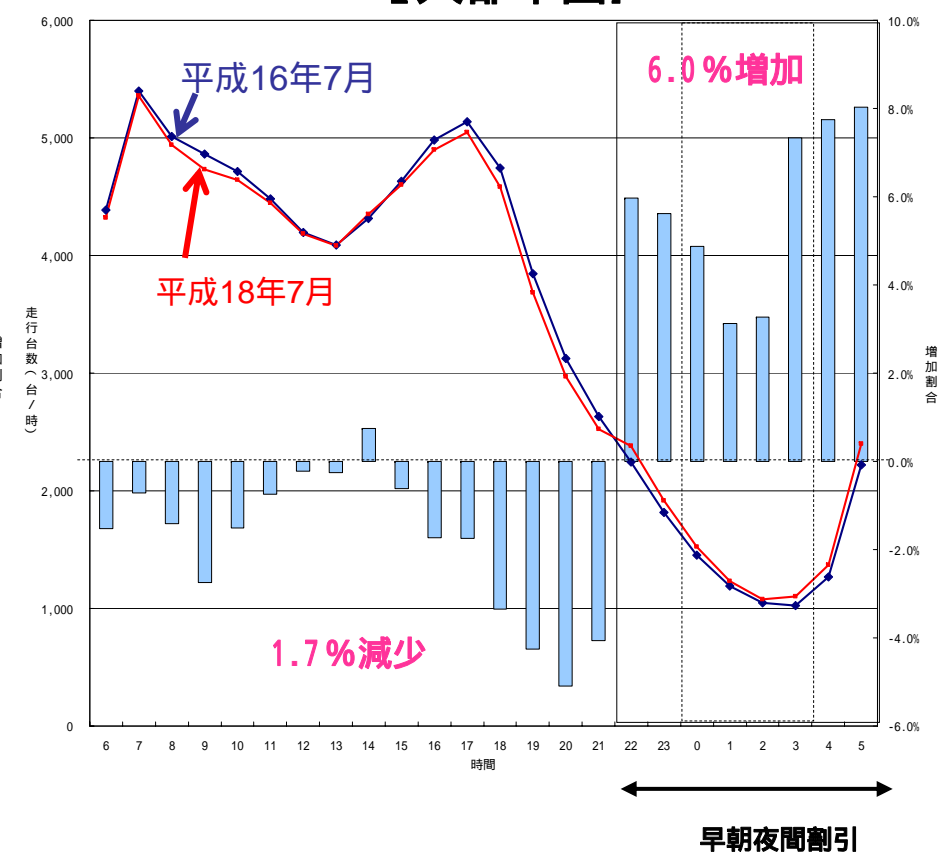
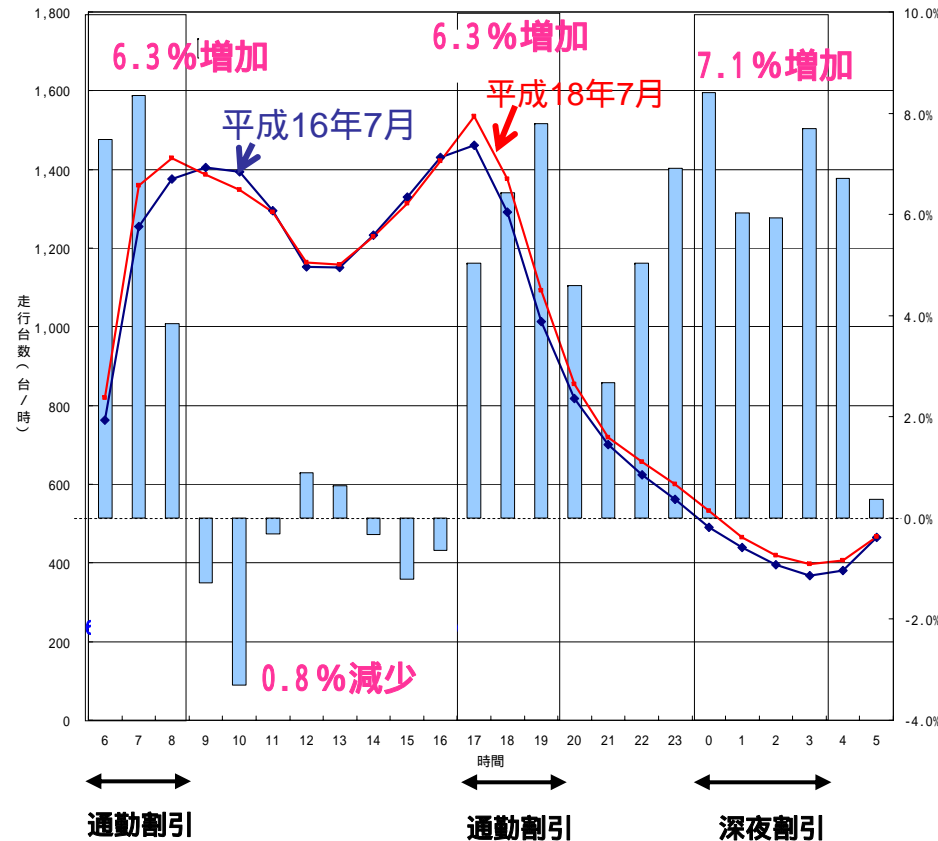
4 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

時間帯割引による走行台数の変化

平成16年11月の時間帯割引導入により全ての割引時間帯で走行台数が増加。

【地方圏】

【大都市圏】



データの計測ができた評価対象区間（平成16年7月：93区間（大都市近郊）、713区間（地方圏）平成18年7月：91区間（大都市近郊）、724区間（地方圏））で計測
 集計データ：高速道路の車両感知器データ 集計期間：平成16年7月（平日）および平成18年7月（平日）（平成18年7月は災害による12時間以上通行止めの有った日を除いて集計）
 平成16年7月は、時間帯割引が無かった時の走行台数データである。
 全時間帯の走行台数の増加割合：時間帯割引導入効果 2.2%増加
 （平成18年7月平均：27,120台/日（815区間平均）、平成16年7月平均：26,536台/日（806区間平均））

高速道路に並行する一般道交通量分担率の変化

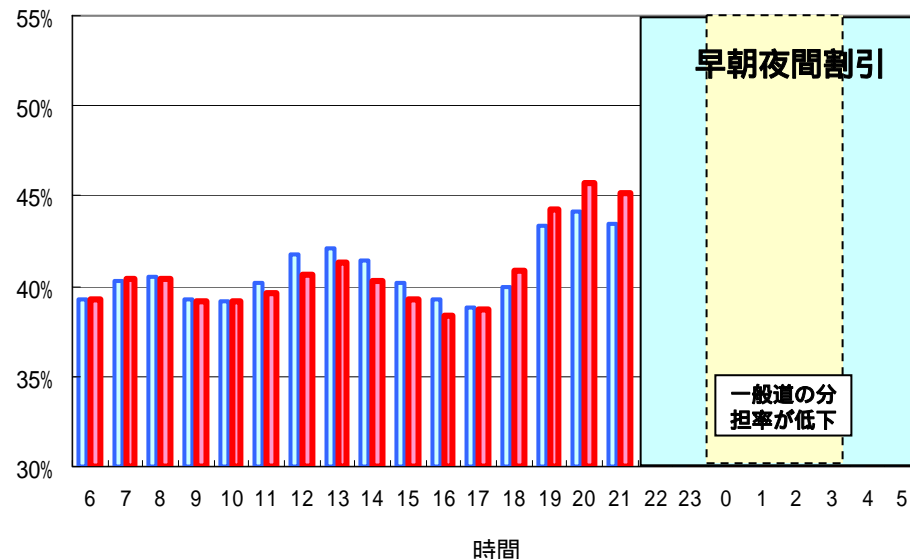
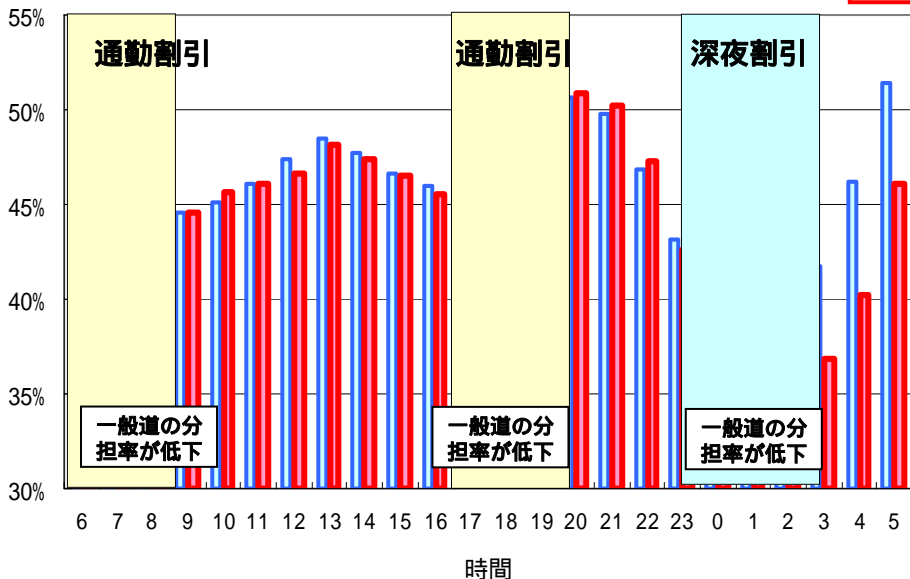
高速道路に並行する一般道交通量分担率は、地方圏および大都市圏ともに、全ての割引時間帯で一般道交通量分担率の減少がみられる。

平成16年7月

平成18年7月

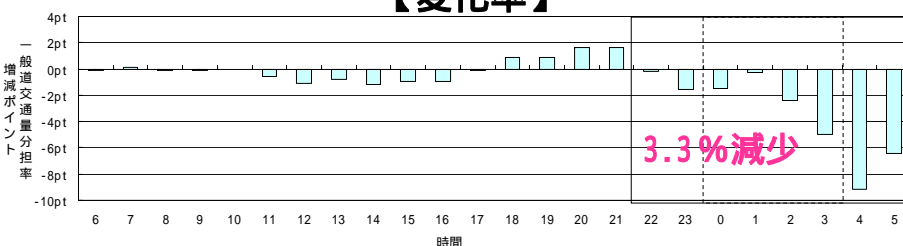
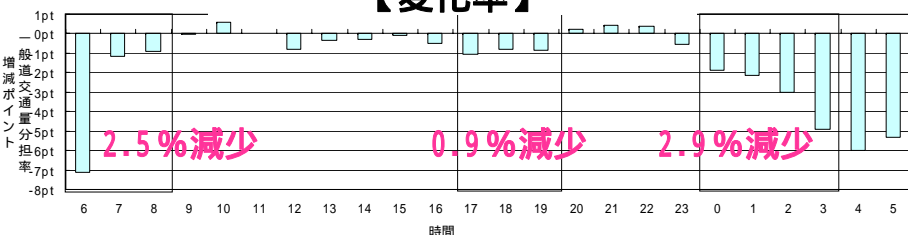
地方圏（割引前と割引後）

大都市圏（割引前と割引後）



【変化率】

【変化率】



データの計測ができた評価対象区間 高速道路 I C 区間数 大都市近郊：6 地方圏：113
 並行する一般道路区間数 大都市近郊：6 地方圏：94

集計データ：高速道路の車両感知器データ 一般道路の車両感知器データ
 集計期間：平成16年7月平日（割引前）および平成18年7月平日（割引中）

複数の高速道路 I C 区間に並行する一般道交通量分担率は、当該高速道路交通量に対する平行一般道路交通量の比率で算出した。

大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方

ネットワーク整備の進捗

放射道路の完成

環状道路の完成

大都市圏ネットワーク

放射道路等

対距離料金制

同一発着同一料金

経路選択の自由度の拡大
(ユーザーが経路を選択)

シームレス化

都市高速

均一料金制

都心部への交通集中

距離に応じた料金

都心部を通過するだけの交通を分散
都市内交通の効率的利用の促進

放射道路等

迂回誘導料金

特定のエリアや路線から交通を迂回誘導し、課題を解消

(環状道路等)




一般道路を含めた大都市圏ネットワークの効用を最大化

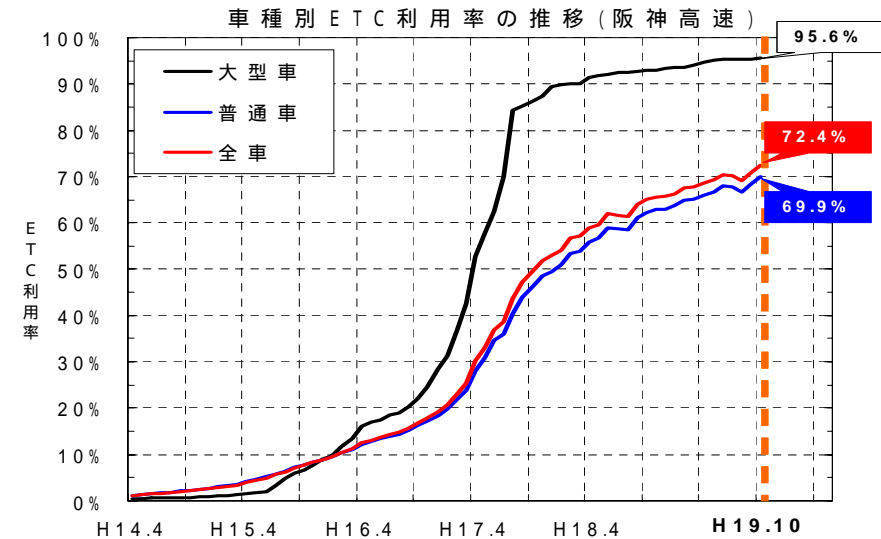
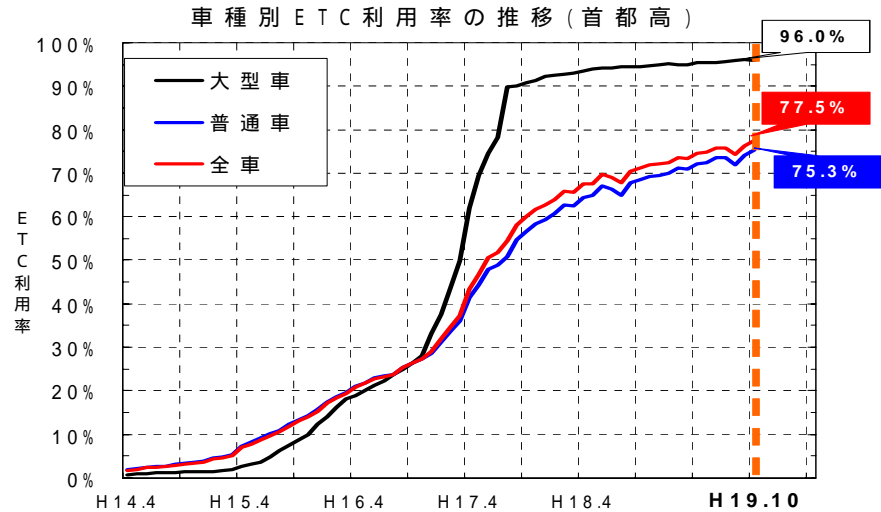
ETC利用率・ETC技術の向上

4 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方(1)

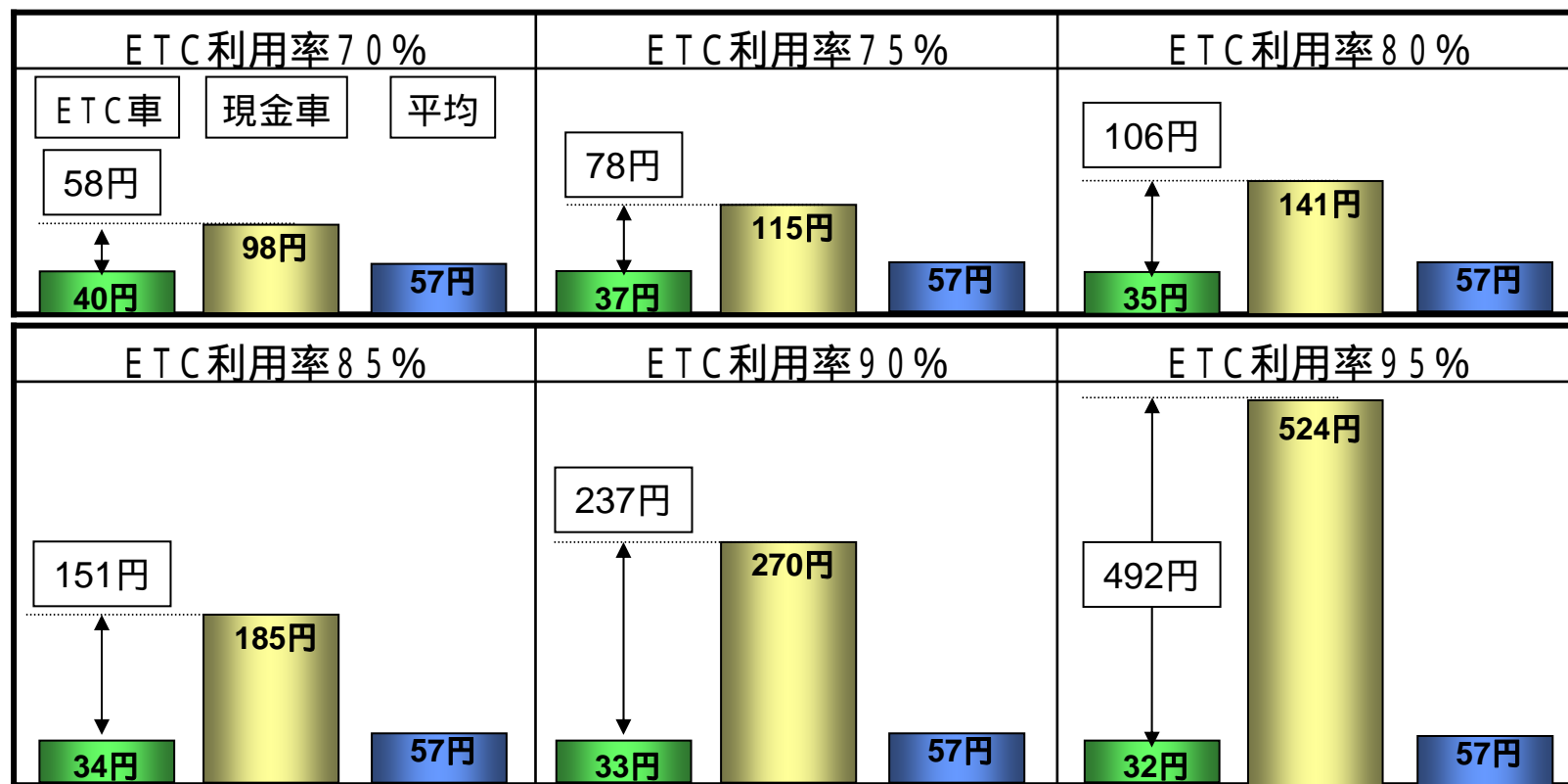
首都高速道路・阪神高速道路
における出入口の料金徴収施設

	入口	出口
ETC車	 ETC	 ETC
現金車	 現金	なし 出口情報(距離)を把握できない。



首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方(2)

ETC車と現金車の1台あたり料金收受コスト差



ETC利用率100%の場合は29円(不正通行やトラブルに対応するための現場での人件費は無いものと想定として算出)

ETC車: ETC収納手数料、ETC運営管理費、施設維持管理費、施設減価償却費等

現金車: 料金收受員業務委託費、施設維持管理費、施設減価償却費等

ETC利用率の増加に伴い、現金車が減少するため、時間あたりの処理台数から必要レーン数を算出

ETC車のコストには、料金所におけるETCトラブルに対応する要員のコストは計上していない。

首都高速道路、阪神高速道路データ(H18)より作成

高速道路ストックの機能強化のあり方(1)

スマートインターチェンジの整備促進



本線接続型



SA・PA接続型

スマートインターチェンジの特徴

- ・費用が少なく、利便性はほぼ通常のインターチェンジ並
(ただし、ETC車のみが利用可能)

< 対比表 >

	通常のIC	スマートIC
建設コスト	30～60億	3～8億
管理コスト	1.2億/年	約0.5億/年

この他に標識設置費用、料金所・監視員待機用建物等の整備費が必要
スマートICについては、SA・PA接続型の事例

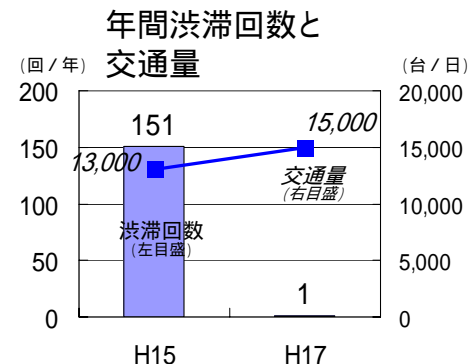
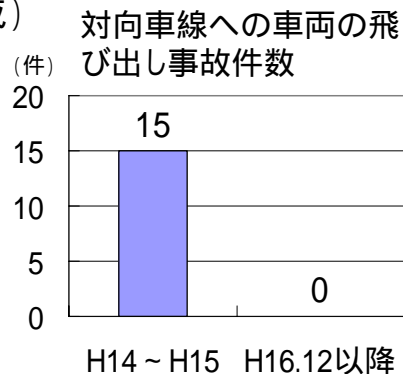
高速道路ストックの機能強化のあり方(2)

4車線化

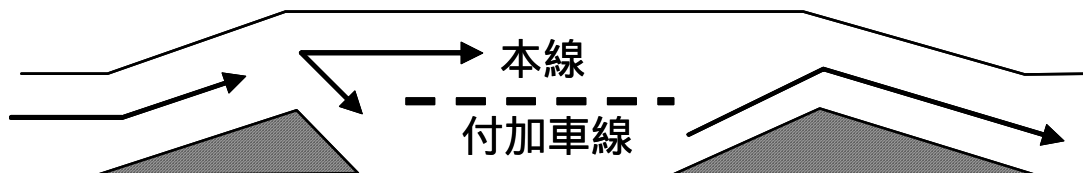
対面通行から完全分離構造になり、走行安全性が格段に向上
交通集中による渋滞もほぼ解消

東海北陸自動車道 美濃IC ~ 瓢ヶ岳PA間の4車線化
(平成16年12月4日完成)

みの ふくべがたけ



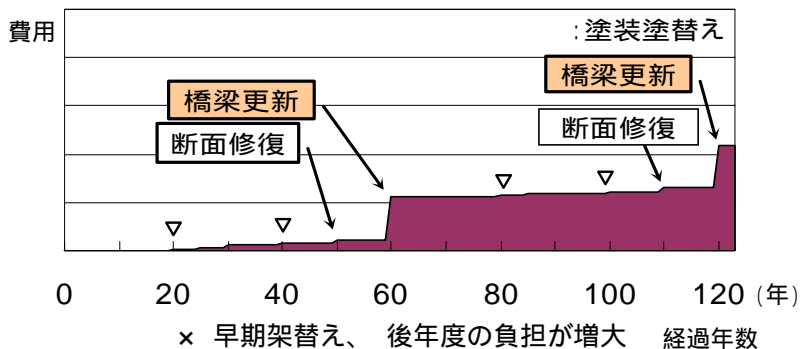
付加車線の設置



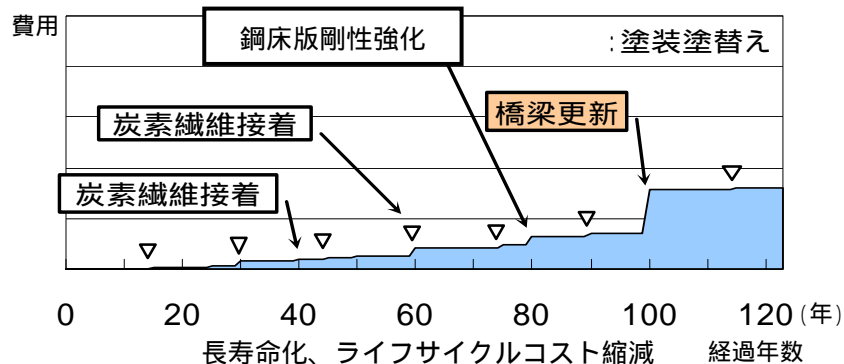
高速道路ストックの機能強化のあり方(3)

予防保全等の促進

事後保全（損傷が深刻化してから対策を実施）



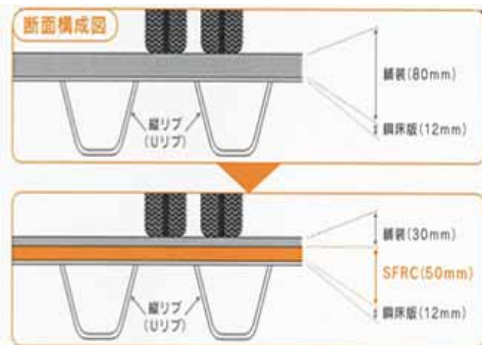
予防保全（損傷が軽微なうちに対策を実施）



予防保全の例

鋼床版剛性強化

（鋼繊維補強コンクリート舗装（SFRC舗装））

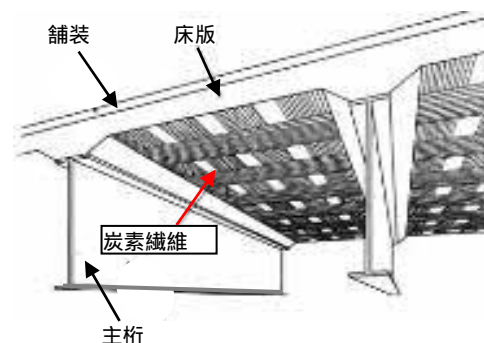


鋼床版の疲労損傷を防ぐため、鋼床版上のアスファルト舗装の一部を変形に強い鋼繊維補強コンクリートに置き換え。

車両の通行に伴う鋼床版の変形を抑制し、鋼床版の疲労寿命を大幅に改善。

炭素繊維接着

（炭素繊維補強工法）



床版下面に炭素繊維シートを張り付ける工法
高速道路上の交通規制は不要

6 今後のETC活用の方向性等に関する考え方

ETC普及促進策

		普及促進策	内 容
アンケートから抽出された課題		ETCリース制度	ETC導入にあたって、2年以上の分割払いの場合に一定額(4輪車;5,250円、2輪車;15,750円)を国費より助成
ETCの購入費用が高額	→	車載器無料 キャンペーン	高速道路会社やカード会社、カー用品店等がETCカードの新規加入者等に対して、ETCリース制度に助成額を上乗せすることにより、ETC車載器無料キャンペーンを実施
		マイレージポイント プレゼント	ETC導入にあたって、高速道路会社がマイレージポイントをプレゼント
取付などの手間が煩雑	→	ワンストップ サービス	ETCカード発行、車載器購入、取付、セットアップを1箇所(1日)のできるサービス。SA、PA、カー用品店、大規模商業施設など全国各地で実施。
クレジットカードを使いたくない	→	パーソナルカード	クレジット契約しない方等を対象に、予め保証金(デポジット)を預託の上、通行料金を金融機関の口座から引き落とす方式のETC専用カード。新規加入者に対し年会費無料キャンペーンを実施。
領収書が必要	→	利用履歴発行 サービス	インターネットや首都圏43箇所、阪神圏23箇所のSA、PAに卓上プリンターでETC利用履歴を発行。
車の買い換えを考えている	→	標準装備化	現在、標準装備7車種、メーカーオプション28車種が設定されており、各社において毎年増加している。 トヨタ:67車種中 標準装備 7車種 メーカーオプション 13車種 日産:42車種中 メーカーオプション 13車種 ダイハツ:25車種中 メーカーオプション 2車種

6 今後のETC活用の方向性等に関する考え方

海外のETCの事例

対象項目	トロント (407ETR)	メルボルン (シティリンク)	シンガポール (ERP)	ニューヨーク (E-ZPass)	イタリア (Telepass)	カリフォルニア州 (SR91,FASTRAK)	ロンドン (シティ)	ドイツ	フランス	ソウル (韓国)		
ETCの概要	ETC導入時期 目的	1997年9月 料金所入へ節約	2000年12月 交通の流れの管理・促進のため	1998年 混雑緩和等を目的としたロードプライシング	1997年 料金所入へ節約	1990年 交通管理の高度化、財政管理の信頼性向上等	1995年12月 混雑緩和、財政健全化のため	2003年2月 ロンドン中心部の渋滞緩和のため	2005年1月 輸送事業の競争適正化、道路コスト適正負担	1987年 (ETC導入) 2000年6月 (Liber-t導入 (ETC規格統一))	2003年	
	ETC義務化有無	義務化 (法令) 大型車 (5t以上)	年間13回以上利用の場合、ETC義務化	義務化 (法令) 全ての車両、二輪車	義務化無	義務化無	高速レーン走行の場合は義務化	-	義務化無	義務化無	義務化無	
	運用主体	CINTRA社	transurban	Land Transport Authority	New York State Thruway Authority	Autostrade	オレンジ郡交通公社 (OCTA)	Transport for London	トルコレクト社	各道路会社	ソウル高速道路株式会社	
	ETC課金対象道路	407ETR 108km	CityLink 22km	7.25km	NewYork State Thruway Authority 約1030km	AUTO-STRADA 約5637.8km	SR91の高速レーン 課金区間16km	内環状道路に囲まれた中心地区内のすべての道路および国道 22km ²	アウトバーン	全国の高速度道路等 計8233.1km	ソウル外郭循環道路	
システム概要	システム概要 (周波数帯 通信方式等)	915MHz アクティブ フリーフロー	5.8GHz パッシブ フリーフロー	2.45GHz パッシブ フリーフロー	915MHz アクティブ	5.8GHz アクティブ	915MHz パッシブ フリーフロー	カメラによるナンバープレート確認のため、車載器なし	GPS / GSM	5.8GHz	5.8GHz、870nm (赤外線)の併用 アクティブ	
	路側機設置箇所	ランプ出入口	本線上	本線上	ランプ出入口	ランプ出入口/本線上	本線上	-	-	ランプ出入口	ランプ出入口	
普及	ETC車載器 普及台数	60万台 (2006年5月末)	120万台 (2006年12月末)	150万台	1,600万台 (E-ZPass全体)	510万台 (2006年6月末)	15万台 (高速レーン利用のみ)	-	54万台 (2006年11月末)	145万台	N.A.	
	ETC利用率	70% (2006年5月末)	90% (2006年12月末)	100%	64.2% (E-ZPass全体)	50.6% (2006年6月末)	100%、3万台 / 日 (高速レーン利用)	-	90% (大型車) (2006年11月末)	40%	N.A.	
料金	ETC	料金体系	対距離	対距離	定額 (変動)	対距離 / 定額	対距離	定額 (変動)	定額	対距離	対距離 / 定額	
		現金	16.25セント/km ¹ オビ-ク割引あり	1.52 - 5.71豪ドル (乗用車)	0 - 3.5シンガポ-ドル (乗用車)	約0.035\$/mile (乗用車)	約0.07ユーロ/km	1.15 - 9.25\$	-	各道路会社毎に割引制度あり	特定時間帯割引あり	
	ETC	料金収受方法 (ETC)	後納制	前納制	前納制	前納制	後納制 / 前納制	前納制	前納制	後納制	後納制	前納制
		現金	+ 3.5CA \$ /回 ¹ + 50CA \$ /回 ²	定額 (24時間passの場合10.9豪ドル)	車載器未搭載の罰金70シンガポ-ドル	+10%	同じ	高速レーン課金のため 通常レーンは無料	課金免除車両-割引車両あり 8£ / 日	約0.09-0.14ユーロ/km	約0.02-0.08ユーロ/km 各社サービスにより異なるが20%程度割高	特定時間帯割引なし
車載器	車載器入手方法	専用口座設定の上、銀行、クレジット、請求書払い	指定口座に事前入金	専用のICカードにチャージ	専用口座設定の上、銀行、クレジット、現金・小切手	銀行、クレジットカードとのひも付け、またはプリペイド	指定口座に事前入金	事前又は当日に入域許可証を購入	口座自動引落、ガソリン・カード支払い、クレジット口座による支払い	月末に指定銀行口座から利用料金引き落とし	各営業所・現金・クレジット、オンライン (専用カードリーダ必要); 口座振込・クレジット。残高不足の場合は料金所 (現金のみ) でもチャージ可能	
		レンタルのみ	レンタルのみ	購入 / 外国籍車両はレンタル可	レンタル / 購入	レンタル / 購入	レンタルのみ	-	レンタルのみ	レンタルのみ	レンタルのみ	
	車載器料金等	web登録、郵送 オマリ州ナンバー-車両のみが対象	電話、オンライン、現地 で手続き、オーストラリア車両登録番号必要	販売車両には装着済で販売している	web登録、郵送、FAX ナンバープレート情報必要	事前に提携会社へ加入 申し込み、外国車両可	web登録、等	-	車両登録後、サービス パートナーが設置	店頭、オンライン、電 話で申し込み可能。 二輪車及び乗用車、 3.5t以下のトラックのみ	店頭、オンライン (郵送) で 申し込み可能。車登録証、 住民登録証が必要。	
		保証金等	2.15 CA \$ / 月 (年額21CA \$)	なし 2.75豪\$/月	152.9シンガポ-ドル\$	なし	3.1ユーロ/3ヶ月 49.9ユーロ	なし	-	なし	20ユーロ/年	2,000ウォン/月 25ヶ月間は賃貸保証金から 引き落とす
不正対策	把握方法	カメラによるナンバープレート 記録	カメラによるナンバープレート 記録	カメラによるナンバープレート 記録	カメラによるナンバープレート 記録	カメラによるナンバープレート 記録	カメラによるナンバープレート 記録	カメラによるナンバープレート 記録	カメラによるナンバープレート 記録、H-ICカード	非公開	カメラによるナンバープレート 記録	
	罰則・請求方法	車両所有者住所への請求書 送付。未払い者には遅延料 金加算。	車両所有者住所への請求書 送付。	車両所有者住所への請求書 送付。罰金10シンガポ-ドル\$ (残高不足、カード未挿入)、70シンガポ-ドル\$ (車載器不搭載)	車両所有者住所への請求書 送付。	車両所有者住所への請求書 送付。'無払い'、'チケット非提示'は、罰金 が科せられる。	車両所有者住所への請求書 送付。	課金不払いの場合、ペナル ティとして超過金を徴収。 (14日以内: 100£ 15 - 28日以内: 100£ それ以降: 150£) 3つ以上のペナルティで 車両撤去等	料金不払い等は最高2万 ユーロの罰金、支払い 証明不携帯等に対しては 最高1万ユーロの罰金	未払いの場合、18%分の 罰金が追加請求される。	発覚措置及び車両の差し 押さえが行われ、各種の 割引が利用できない。 常習違反者にはHi-pass の利用禁止及び車載器の 回収措置。	
備考	*1小型車1-2ヶ月、*2大型 車、100円/CA \$	90円/豪\$	80円/シンガポ-ドル\$	120円/\$	150円/ユーロ	120円/\$	240円/£	150円/ユーロ	150円/ユーロ	0.13円/ウォン		

不正通行対策の強化

高速道路6会社が管理する道路での不正通行件数は平成14年度の40万件から平成18年度96万件に増加。

不正通行の形態・手口

強行突破等

- ・開閉バーを押し開けて通行し、料金の支払いを免れる。
- ・前を走るETC車に接近して走行し、開閉バーが閉じる前に通行することにより、通行料金の支払いを免れる。
- ・ETCカード未挿入、カードの有効期限切れ、ETC収受機械の通信異常により課金が出来ないまま通行する。等

不払い宣言

- ・「無料通行宣言書」を料金収受員に手渡し、通行料金を支払わずに通行する。

その他



不正通行への対応策

- 高性能ビデオカメラの試行又は設置
- 開閉バーの試行又は設置
- ETCお知らせアンテナの増設等
- ポスター、チラシ等による不正通行防止の啓発
- 未納料金の回収
- 組織(体制)づくり
- 警察等関係機関との連携強化
- 道路整備特別措置法の罰則等の活用

<参考> 道路整備特別措置法(抄)

(料金徴収の対象等)

第二十四条

3 会社等又は有料道路管理者は、この法律の規定により料金を徴収することができる道路について、料金の徴収を確実にを行うため、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認可を受けて、料金の徴収施設及びその付近における車両の一時停止その他の車両の通行方法を定めることができる。この場合において、第一項本文の規定により料金を徴収の車両は、当該通行方法に従って、道路を通行しなければならない。

(割増金)

第二十六条 会社等は、料金を不法に免れた者から、その免れた額のほか、その免れた額の二倍に相当する額を割増金として徴収することができる。

(罰則)

第五十八条 第二十四条第三項後段の規定に違反して道路を通行した自動車その他の車両の運転者は、三十万以下の罰金に処する。



ETCお知らせアンテナ

通過するETC車両との無線通信によりETCカードの状態について判定を行い、カードの挿し忘れや差込不足、接触不良などを発見した場合、その車載器に対してETCレーンを利用できない旨をお知らせ

開閉バー
(一般レーン)



将来のリスクへの対応

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法 < 抜粋 >

第12条 機構は、第4条の目的を達成するため、次の業務を行う。

一～四 (略)

五 国から交付された補助金を財源として、会社に対し、高速道路の災害復旧に要する費用に充てる資金の一部を無利子で貸し付けること。

(以下略)

第25条 政府は、予算の範囲内において、機構に対して、第12条第1項第5号の業務に要する経費を補助することができる。

(以下略)

民営化関連法案に対する衆議院附帯決議(平成16年4月23日) < 抜粋 >

金利の大幅な上昇など大きな経済変動等があった場合には、適時適切に債務返済計画を再検討し、45年以内の債務返済が可能となるよう財務上の措置も含め必要な措置を検討すること。

民営化関連法案に対する参議院附帯決議(平成16年6月1日) < 抜粋 >

道路資産が本来道路管理者に良好な状態で移管されるよう、道路の適時適切な修繕に努め、その安全性及び耐久性を確保すること。

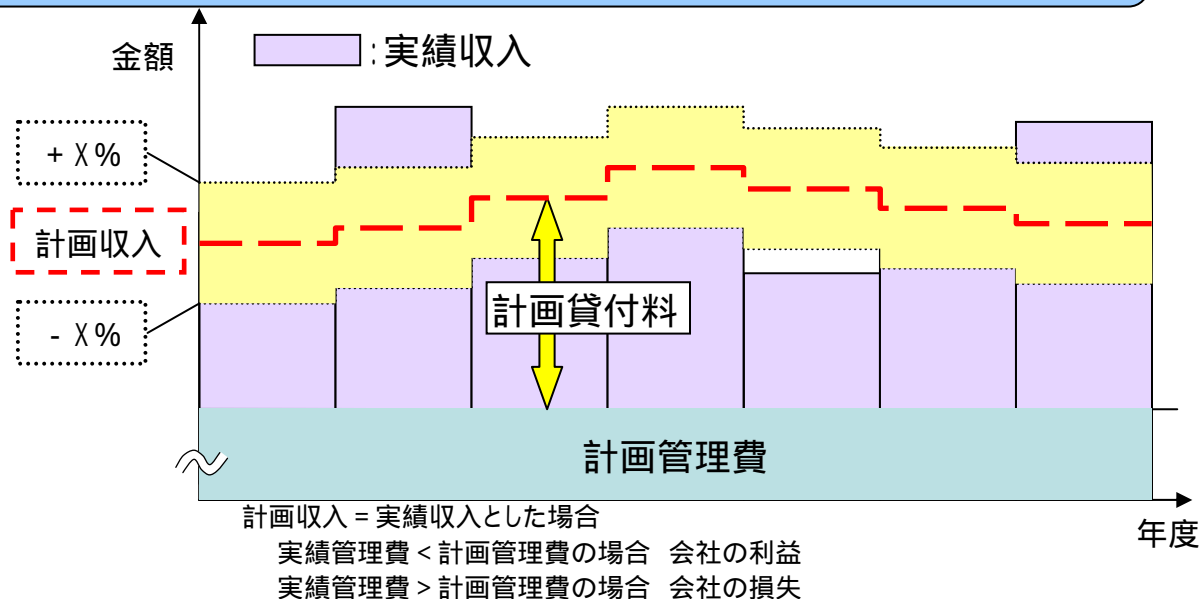
変動貸付料制度

各年度の貸付料の額は(計画収入 - 計画管理費)で設定。
 変動貸付料制度により会社の経営の不安定化を回避し、償還確実性を向上させる。

実績収入が計画収入の

- ・ + X%を上回った場合には、貸付料を増額。
- ・ - X%を下回った場合には、貸付料を減額。

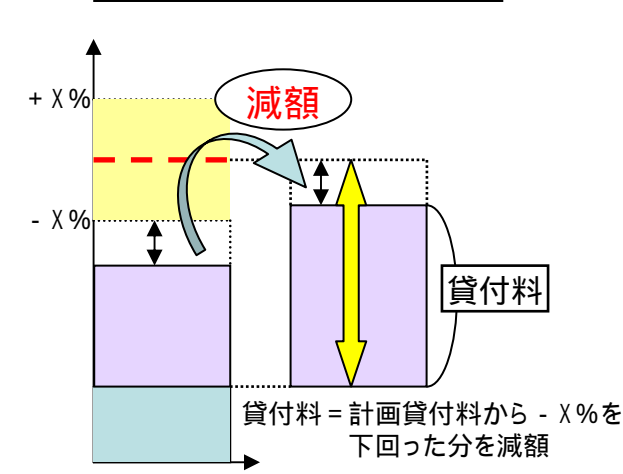
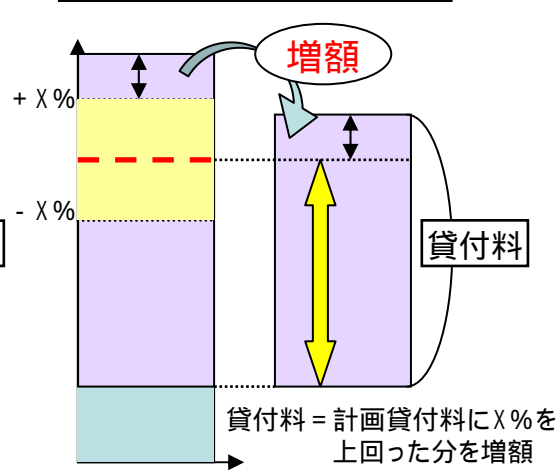
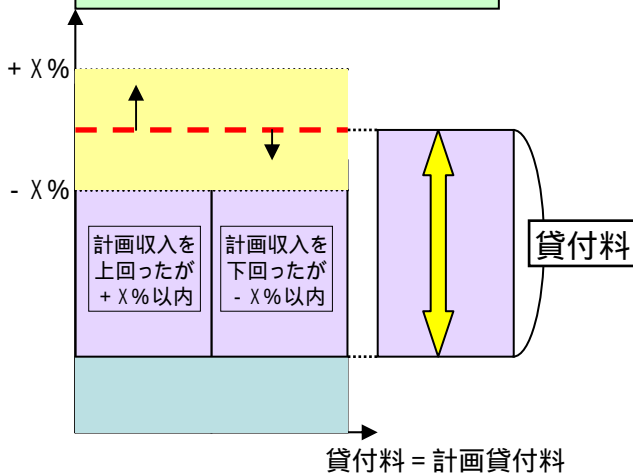
・ 現在は協定において、全国路線網・地域路線網1%、一の路線1%～4%で設定。



実績収入が計画収入の
± X%に収まった場合

実績収入が計画収入の
+ X%を上回った場合

実績収入が計画収入の
- X%を下回った場合



7 中間とりまとめに関する意見募集

「新たな課題に対応した今後の有料道路のあり方について [中間とりまとめ] 」 (8月31日公表) に関する意見募集

実施期間及び方法

実施期間：平成19年9月3日(月)～9月18日(火)

実施方法：インターネットによるアンケート形式

質問項目

(1) 回答者属性(居住地、性・年齢、運転頻度、高速道路利用頻度 等)

(2) 中間とりまとめに関する自由記入

- ・料金によって交通を誘導し、高速道路ネットワークの有効活用を図ることについて
- ・高速道路をより利用しやすく安全なものにするための施策について
- ・その他意見

回答総数：6,070件

中間とりまとめ意見募集結果 (1 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方)

(質問)

高速道路の料金を引き下げて、一般道路から高速道路へ利用の転換を図るなど、料金によって交通を誘導し、高速道路ネットワークの有効活用を図ることについて、どのように思いますか。(自由回答)

サンプル数：6,070件

無回答：1,744件(28.7%)

回答者数：4,326件(71.3%)

意見数：5,267件

(回答者意見を右記カテゴリーに分割)

【カテゴリー】	【件数】	【割合】
賛同	2,280件	43.0%
反対(条件付き賛同を含む)	751件	14.3%
要望	400件	7.6%
二輪関連	1,436件	27.3%
その他	400件	7.6%

【賛同】

渋滞緩和、環境問題、事故等の安全性の面から有効である(同意見763件)

高速道路の利用促進及び有効活用には有効である(同意見511件)

(上記以外で)料金引下げには賛成である(同意見277件)

7 中間とりまとめに関する意見募集

【反対（条件付き賛同を含む）】

料金の引下げにより高速道路の渋滞や安全性が損なわれる可能性がある（同意見285件）

料金引下げに合わせたICやアクセス道路の整備、代替道路となる環状道路の整備が必要ではないか（同意見112件）

料金引下げによる効果（一般道路からの誘導、安全面、環境面等）は限定的又は無いのではないかと（同意見94件）

高速道路ネットワークを有効活用するためには、路線、地域、車種、時期などを見極め、限定的に行った方が良いのではないかと（同意見73件）

【要望】

高速道路料金は高すぎる。根本的な料金の引下げを望む（同意見124件）

現行の割引制度に加え、時間帯の拡大や距離に応じた割引など様々な割引制度の充実を望む（同意見65件）

【二輪関連】

自動二輪の料金設定を再検討すべき（同意見1,207件）

無条件で搭載が可能な4輪車と異なり自動二輪車では構造上機器の搭載が不可能な場合があり（機会不平等）ETCを利用することにより料金割引を設定することは不公平である（同意見229件）

【その他】

高速道路の無料化に向けて進むべき（同意見149件）

「料金が高いため一般道を利用している」という事実がどの程度存在しているのか具体的なデータが示されないと、これをもってして「料金により交通を誘導する」という実現性は見えてこない

決定した料金について、利用者に対してその根拠が明確に伝わる透明性があることと、利用者からのフィードバックを積極的に受け入れる仕組みが整っていることが前提です

料金引下げも重要ですが、不正通行に関して断固たる対応を望みます。踏み倒した料金以上のコストがかかっても料金の徴収や法的対応を望みます。

7 中間とりまとめに関する意見募集

中間とりまとめ意見募集結果（2 高速道路ストックの機能強化の方向性）

（質問）

高速道路をより利用しやすく安全なものにするための施策について、どのように思いますか。

（自由回答）

サンプル数：6,070件

無回答：2,473件（40.7%）

回答者数：3,597件（59.3%）

意見数：3,877件

（回答者意見を右記カテゴリーに分割）

【カテゴリー】 【件数】 【割合】

賛同 725件 18.7%

条件付き賛同 82件 2.1%

反対 26件 0.7%

その他 3,044件 78.5%

その他

・料金所・ETC改善

・道路交通情報

・高速道路整備

・その他

【スマートインターチェンジ】

スマートICは利便性向上や渋滞緩和にも寄与すると考えられることから、積極的に導入してほしい（同意見169件）

場所さえ知っていれば便利だと思うが、場所が分かりづらく、降りてからの案内も不足している（同意見19件）

利用機会がなく、必要性に乏しいのではないかと。（都市部にSA・PAが無い、設置場所が悪い）（同意見2件）

【交通安全対策】

特に地方部の高速道路の照明は暗すぎる。いくら交通量が少なくても非常に危険である（同意見41件）

安全に関する施策が少なすぎないか。利便性より、まずは安全であることではないか（同意見5件）

【暫定2車線区間の4車線化】

4車線化には賛成である（同意見116件）

暫定2車線区間を全区間4車線化する必要性は低い。一部拡幅や中央分離帯の設置、路側帯の充実により安全性は高まるのではないかと（同意見23件）

7 中間とりまとめに関する意見募集

【渋滞対策】 反対意見なし

高速道路上の渋滞よりも料金所等の出口や合流部での渋滞は非常に危険である（同意見61件）

渋滞は事故の危険性を高める高速道路の渋滞対策は急務である（同意見32件）

【道路交通情報】

高速道路の案内標識は非常に分かりにくい（同意見49件）

ジャンクションなどの分岐に関する情報を増やすとともに、分かりやすくして欲しい（同意見16件）

高速道路上でのリアルタイムな渋滞情報の充実を図るべき（同意見5件）

【料金所・ETC】

料金所のETCレーンの増設（完全ETC化を含む）（同意見24件）

ETCレーンと一般レーンでは自動車の速度差が大きく危険である（ETCレーンの速度規制含む）（同意見15件）

【その他】

最高速度制限の見直しや、車種や速度別のレーン規制（同意見419件）

使いやすく安全に利用できる高速道路とするためには、SA・PAのサービス強化が必要（同意見126件）

高速道路にアクセスする一般道路の整備を推進（料金所付近の混雑解消、利便性向上等）（同意見20件）

環状道路の早期整備（混雑解消、都心流入抑制等）（同意見17件）

道路自体は、償還期間に関係なく、将来世代にも受益をもたらすものであるため、建設から長い年月が経過した高速道路の補修等を計画的、積極的に推進していく必要がある

7 中間とりまとめに関する意見募集

中間とりまとめ意見募集結果（3 その他自由意見）

（質問）

その他、「新たな課題に対応した今後の有料道路のあり方について」（中間とりまとめ）に関して、ご意見がありましたらお書き下さい。

サンプル数	【カテゴリ】	【件数】	【割合】
6,070件	料金（無料化含む）	272件	4.2%
無回答：980件（16.1%）	高速道路整備等	108件	1.7%
回答者数：5,090件（83.9%）	二輪関連	5,829件	89.8%
意見数：6,490件	その他	281件	4.3%
（回答者意見を右記カテゴリに分割）			

【料金】

原則無料化（同意見59件）

全国一律ではなく、地方の実情に応じたきめ細やかな政策が必要

【高速道路整備等】

一般道では移動に不便な地区や、都市部の渋滞緩和策としての新規建設はぜひ積極的に推進していただきたいです（同意見4件）

高速道路の適切な補修を計画的に進めて欲しい（同意見2件）

今後、過疎が進む地域への高速道路の利用による、観光誘致などにも力を入れていただきたい

【二輪関連】

軽自動車と自動二輪の料金が同じなのは納得できない（同意見4,456件）

無条件で搭載が可能な4輪車と異なり自動二輪車では構造上機器の搭載が不可能な場合があり（機会不平等）ETCを利用することにより料金割引を設定することは不公平である（同意見1,373件）

【その他】

道路会社の経営支援ではないことを検証する仕組みが必要である

税金を投入するなら、国民全体で広く負担すべき

高速道路を使いたくなる誘引は、必ずしも料金施策だけとは限らないと考える

より多くの利用者の意見を収集し、反映すべき（同意見38件）