

新たな高速道路料金に関する基本方針

- 1 . 新たな高速道路料金に関する基本方針について
 - 1) ポイント
 - 2) 3つの料金水準
 - 3) 料金割引 (N E X C O、本四)
 - 4) 大都市圏の料金

- 2 . 今後のスケジュール

国土交通省 道路局
平成25年12月20日

1 . . 新たな高速道路料金に関する基本方針

1) ポイント

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

これに先立ち

緊急経済対策の終了に伴う料金割引全体の再編

- ・効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
 - ・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
- 「好循環実現のための経済対策」(平成25年12月5日閣議決定)に基づき、一定の期間、激変緩和措置

3つの料金水準 (P4～P6)

ETC車に限定

< 普通区間 >

- ・24.6円/kmを基本
- ・割高6区間(恵那山トンネルなど)、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 (P13～P16)

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 >

- ・平成27年度まで現行料金を維持

< 阪神高速 >

- ・平成28年度まで現行料金を維持

料金割引(NEXCO、本四) (P7～P12)

ETC車に限定

< NEXCO >

生活対策

- ・通勤割引 : 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(H27.3末まで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

< 本四高速 >

- ・現在の割引後料金を上回る区間 : 現在の割引後料金を維持(平日の通勤時間帯に多頻度利用する車と土日祝日に利用する車を対象)

< 「整備重視」の料金から「利用重視」の料金へ >

目指すべき方向性

公正妥当な料金の実現と低減への努力 / 安定的でシンプルな枠組みの構築 など

新しい料金水準の導入

・対距離制を基本として、料金の低減への努力を図りつつ、以下の3つの料金水準に整理

普通区間(現行水準)

大都市近郊区間(現行水準)

海峡部等特別区間(他の区間と大きな料金差とならない水準)

・全国の高速道路の利用者負担で賄うことを基本に、定期的な償還計画の見直しの中で対応することを検討

< 機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方 >

目指すべき方向性

管理主体を超えたシームレスな料金体系 / 都心通過交通の抑制 / 非常時におけるネットワークの有効活用

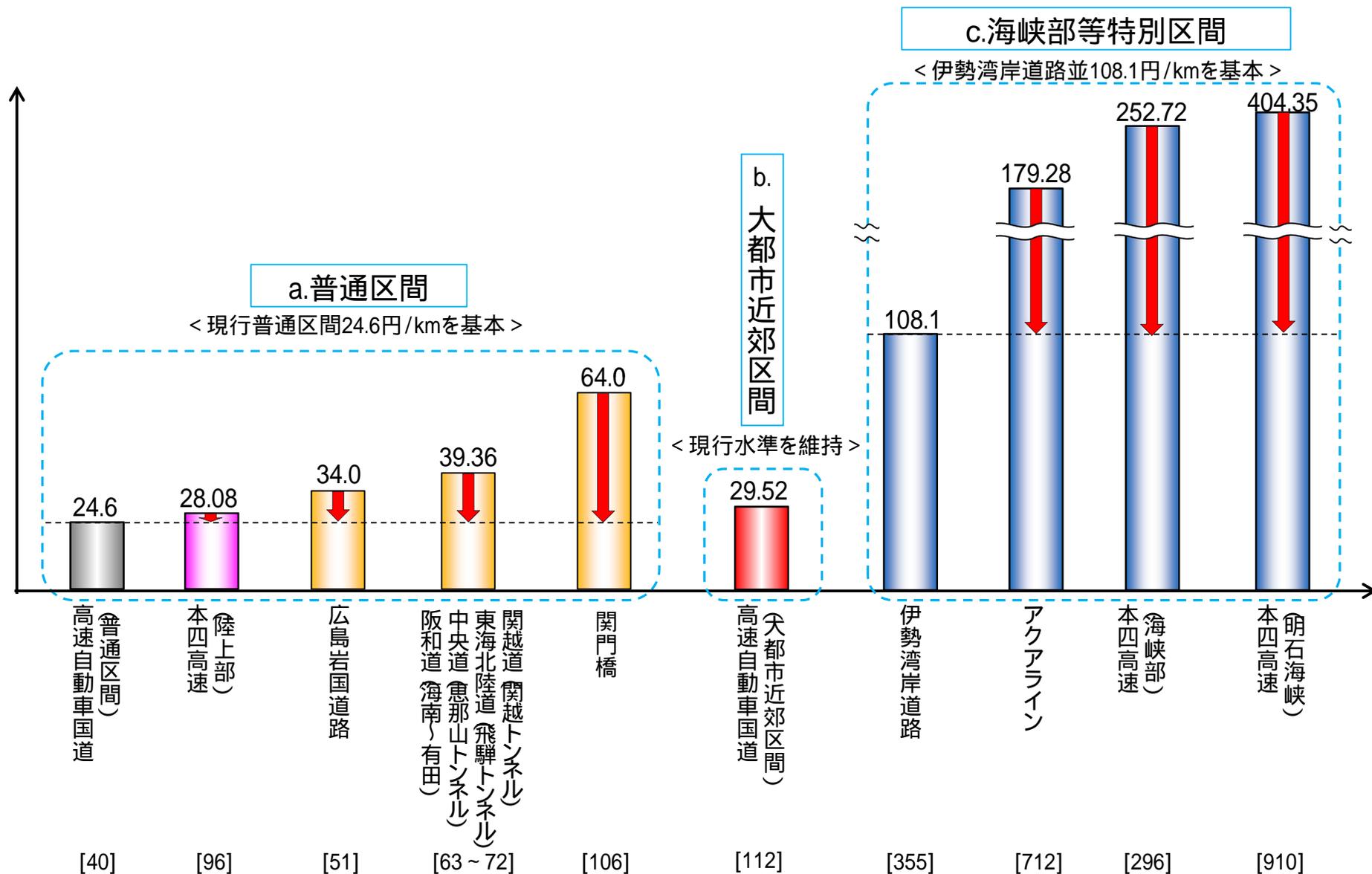
当面取り組むべき施策

- ・各ルート料金に差を設け、環状道路へ交通を転換するなど、都心通過交通を抑制する料金体系の構築
- ・高速道路会社などが連携して、非常時を含め交通をマネジメントするために必要な枠組みの構築
- ・交通流動を最適化するためのICT開発の積極的な推進

1 . . 新たな高速道路料金に関する基本方針

2) 3つの料金水準

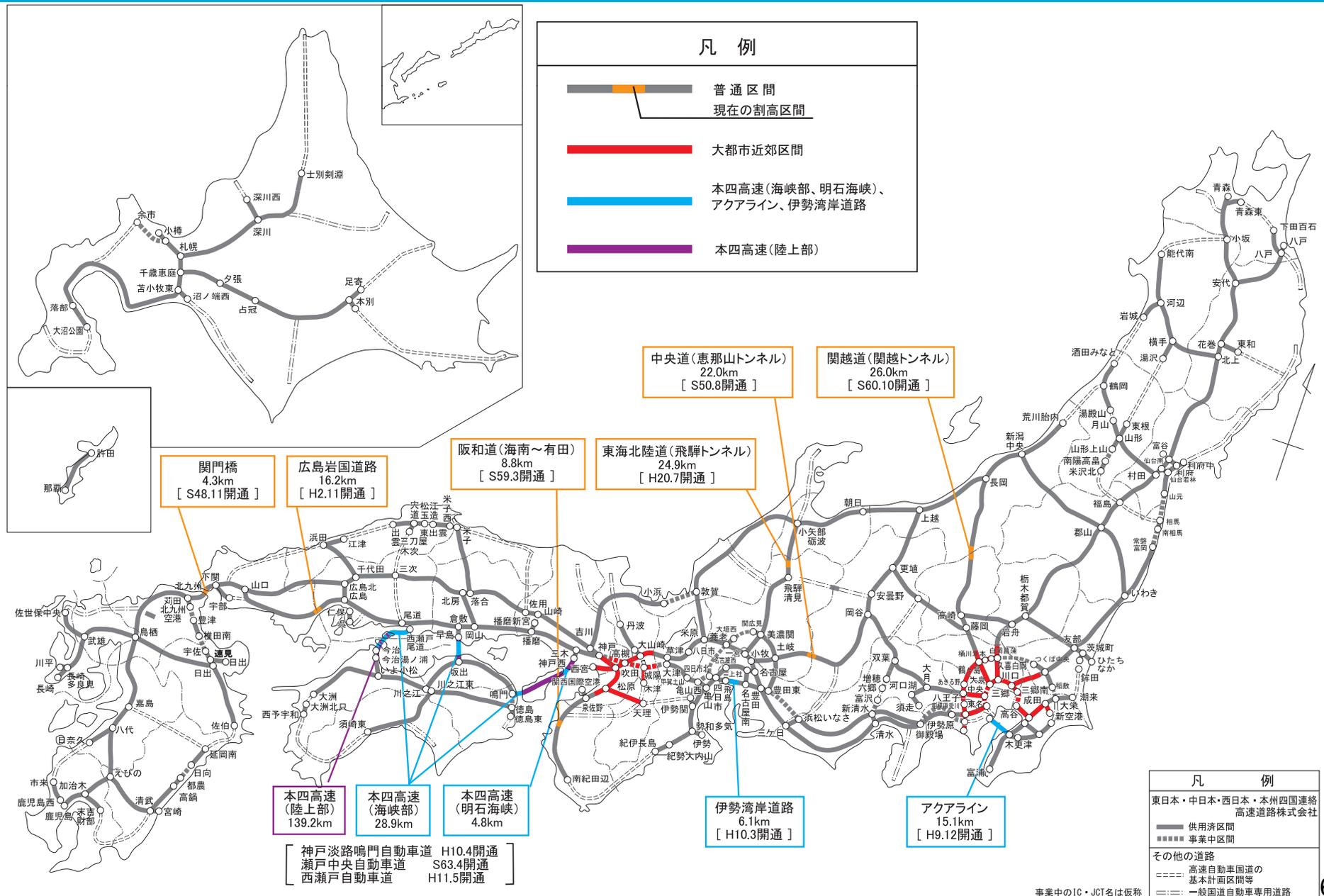
3つの料金水準の導入 ~ 「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換 ~



3つの料金水準の導入の対象はETC車に限定

[]: キロ当たり建設コスト(建設費をGDPデフレーターによりH21価格に換算した値)(億円/km)
 注: 料金水準については、普通車の場合

(参考) 割高な料金水準となっている区間の位置図(現況)



1 . . 新たな高速道路料金に関する基本方針

3) 料金割引 (NEXCO、本四)

料金割引の見直し [NEXCO]

< 基本的考え方 >

国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、

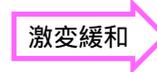
- ・実施目的を明確にした上で、効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
- ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

< 具体的な内容 >

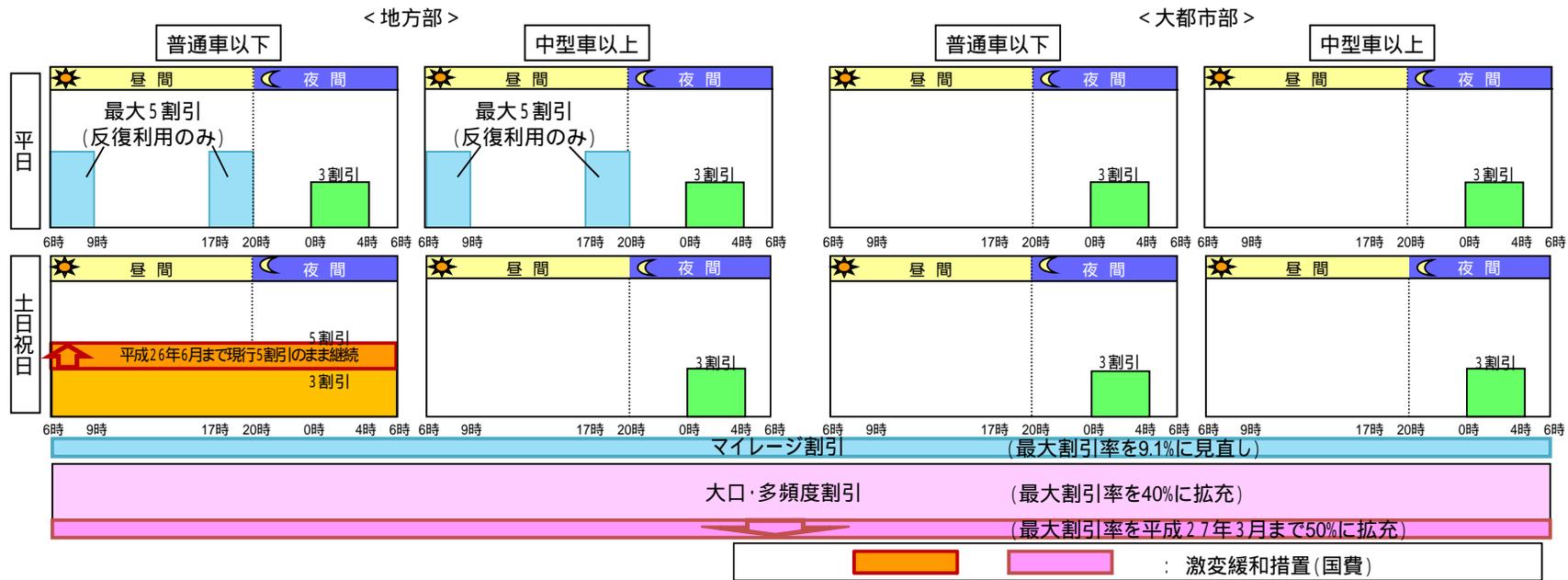
- 生活対策**
 - ・並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の通勤割引を、通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とする割引に見直して継続
 - ・高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、マイレージ割引について、最大割引率を9.1%に見直して継続
- 観光振興**
 - ・観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の休日割引について、割引率を3割として継続
- 物流対策**
 - ・主に業務目的で高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、大口・多頻度割引について、最大割引率を40%として継続
- 環境対策**
 - ・一般道路の沿道環境を改善するため、深夜割引について割引率を3割として継続



・地方部の休日割引の割引率を平成26年6月末まで現行5割引のまま継続



・大口・多頻度割引の最大割引率を平成27年3月末まで40%から50%に拡充



新たな料金割引の例(普通車) [NEXCO]

仙台宮城IC ~ 福島飯坂IC [67.5km、定価1,900円]

	現行料金	現行許可上の料金(4月以降)	新たな料金 ⁽¹⁾
通勤時間帯 (平日6-9, 17-20)	950円 (5割引)	950円 (5割引)	950円 ⁽²⁾ (最大5割引)
深夜 (全日0-4時)	950円 (5割引)	1,350円 (3割引)	1,350円 (3割引)
休日 (土日祝日 終日)	950円 (5割引)	1,900円 (割引なし)	1,350円 (3割引) 950円 ⁽³⁾ (5割引)

太宰府IC ~ 熊本IC [91.2km、定価2,500円]

	現行料金	現行許可上の料金(4月以降)	新たな料金 ⁽¹⁾
通勤時間帯 (平日6-9, 17-20)	1,250円 (5割引)	1,250円 (5割引)	1,250円 ⁽²⁾ (最大5割引)
深夜 (全日0-4時)	1,250円 (5割引)	1,750円 (3割引)	1,750円 (3割引)
休日 (土日祝日 終日)	1,250円 (5割引)	2,500円 (割引なし)	1,750円 (3割引) 1,250円 ⁽³⁾ (5割引)

東京IC ~ 厚木IC [35.0km、定価1,250円]

	現行料金	現行許可上の料金(4月以降)	新たな料金 ⁽¹⁾
通勤時間帯 (平日6-9, 17-20)	1,250円 (割引なし)	1,250円 (割引なし)	1,250円 (割引なし)
深夜 (全日0-4時)	650円 (5割引)	650円 (5割引)	900円 (3割引)
休日 (土日祝日 終日)	900円 (3割引)	1,250円 (割引なし)	1,250円 (割引なし)

- (1) 新たな料金の定価を現行料金と同額と仮定して、通勤時間帯料金、深夜料金、休日料金を計算
 - (2) 月当たり利用回数の要件を満たした場合の最大割引率を適用後の料金を記載(割引相当額を後日無料通行分で還元)
 - (3) 現行5割引の場合の料金(休日割引: 激変緩和措置として、平成26年6月末まで現行5割引を継続)
- (注) 消費税5%の場合の料金



本四高速の新たな料金(ルート別)

料金は全線通行の普通車の例

	現行				新たな料金(H26.4.1～) (ETC車)		
	定価	割引 (ETC車)			定価	割引	
		平日通勤 平日深夜	土日祝日 終日	その他		平日通勤 (反復利用のみ)	土日祝日 終日
神戸淡路鳴門 自動車道	5,450円	2,725円	2,550円	3,815円	3,200円	2,725円	2,550円
瀬戸中央 自動車道	4,100円	2,050円	1,900円	2,870円	2,200円	2,050円	1,900円
西瀬戸 自動車道	4,700円	2,350円	2,200円	3,290円	2,800円	2,350円	2,200円

注)消費税5%の場合の料金

(参考) 料金割引の経緯 [NEXCO]

民営化 (H17.10)

新直轄の導入やコスト縮減などで会社割引をスタート (深夜3割引 (H16.11 ~) 通勤5割引 (H17.1 ~))

----- H20.9 リーマンショック -----

緊急経済対策

H20.10 ~ 深夜5割引等の拡充

(緊急総合対策: 10年間(H29年度末迄))

H21.3 ~ 休日上限1,000円導入

(生活対策: 2年間(H22年度末迄))

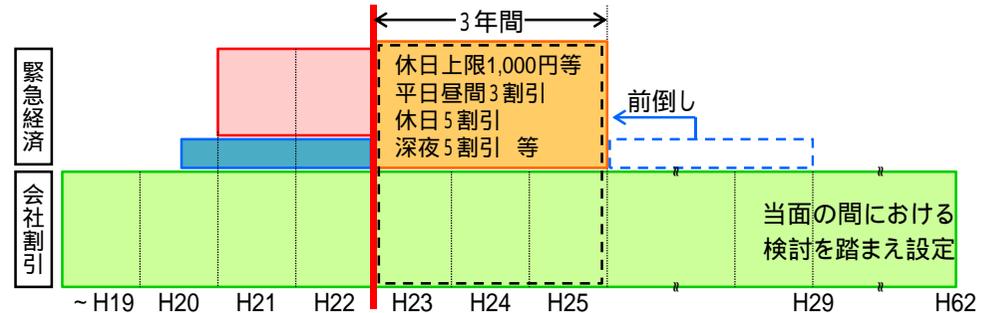
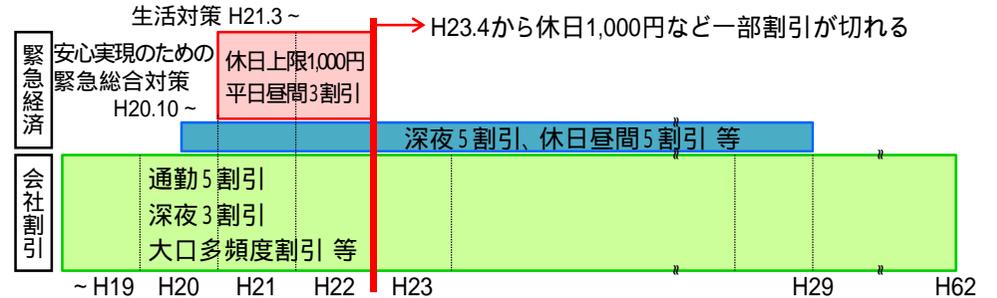
見直し

----- (政権交代) -----

H23.2 料金割引計画を見直し

休日上限1,000円継続 (H25年度末迄)

地域活性化などの一定の効果



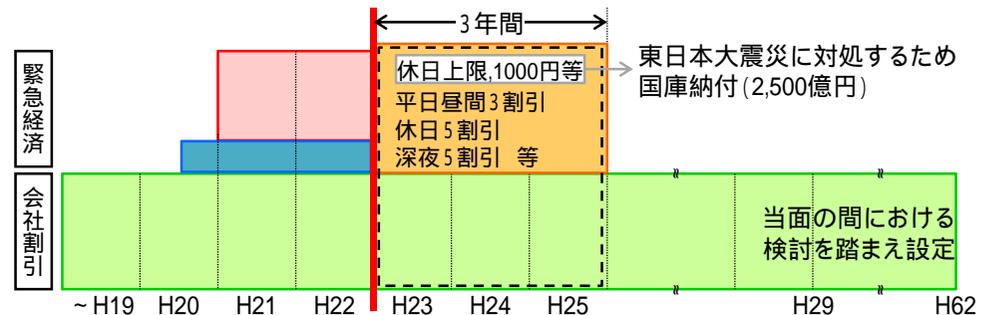
----- H23.3 東日本大震災 -----

H23.6 休日上限1,000円等廃止

----- (政権交代) -----

H25年度末 緊急経済対策による割引期限

⇒ 現行許可上は料金割引が縮小となる



(参考)見直しの方針と大臣要請 [NEXCO]

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申(H25.6.25) (概要)

< 今後の料金割引のあり方 >

- ・割引が認識・実感されておらず、効果の発現が不十分
- ・目的の異なる割引を並行して導入、本来の効果が低減
- ・時間帯割引と大口・多頻度割引などが重複して適用



- ・利用者の行動変化を引き出す割引に限定
- ・料金割引の効果の発現の観点からの検討が必要
- ・各割引相互間の関係について整理する必要

< 料金割引の規模 >

- ・民営化時の新直轄方針の導入や建設・管理コストの縮減などによる債務の軽減の範囲内を基本として見直すことはやむを得ない
- ・この範囲を超える規模の料金割引を政策的に追加するのであれば、具体的な財源措置を併せて検討することが必要

(参考) 料金割引メニュー毎の評価

通勤割引

通勤時間帯に利用する全ての車が対象であり、通勤目的利用に特化が必要

休日割引

効果もあったが渋滞も発生。割引率を縮小しつつ地方部で継続を検討

深夜割引

3割引は効果があったが、拡充分には効果が無く、見直しが必要

マイレージ割引

他の交通機関の割引状況や利用状況も踏まえ、見直しが必要

平日3割引

効果が十分見られないので見直しが必要

大口・多頻度割引

継続すべきであるが、他の割引との重複適用状況の確認・整理が必要

大臣要請(H25.11.21)

- ・高速道路会社に対して「2つの努力」を要請

高速道路会社が実施している既存の料金割引メニューにも例外なく踏み込んで見直す努力
経営努力の最大限の反映

1 . . 新たな高速道路料金に関する基本方針

4) 大都市圏の料金

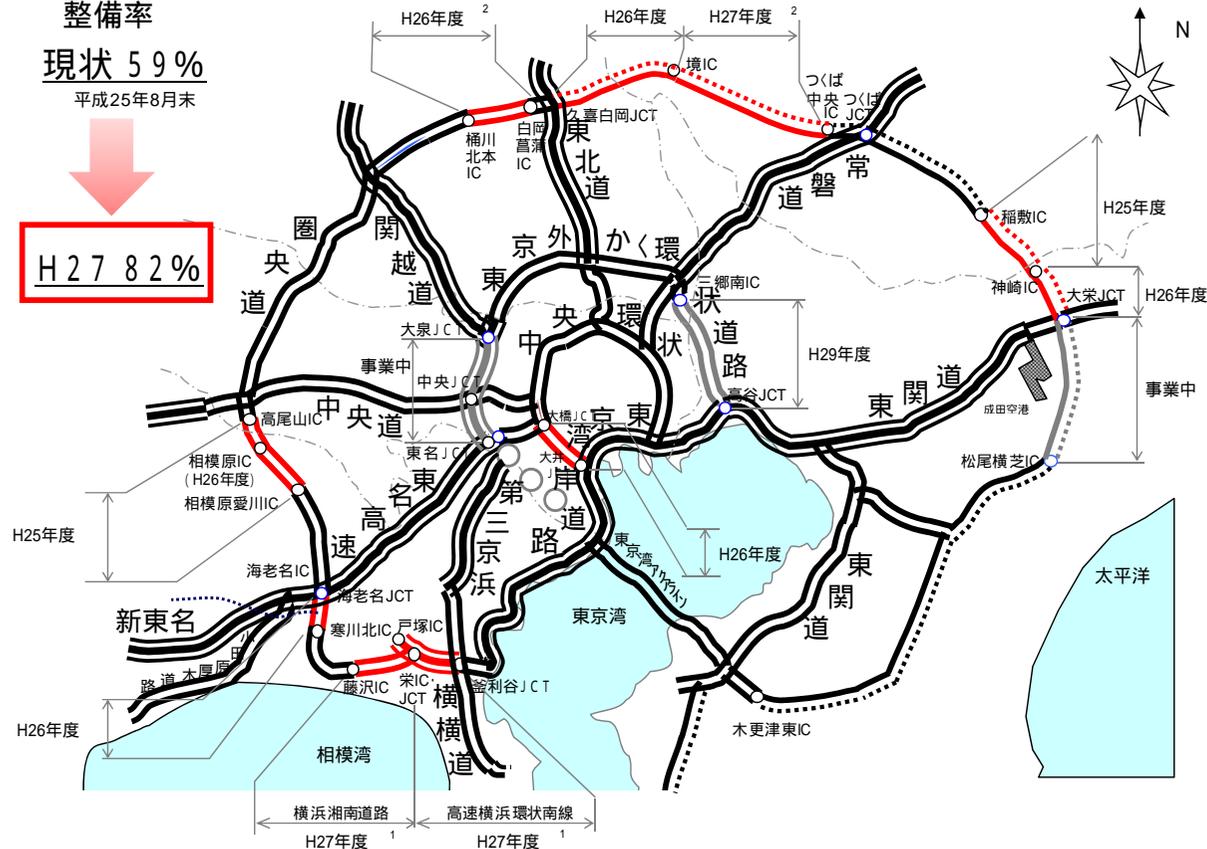
平成27年度までに概成する首都圏3環状道路

首都圏3環状道路
整備率

現状 5.9%

平成25年8月末

H27 82%



凡 例			
	開通済区間 (平成25年6月14日時点)		暫定2車線
	H27年度までに開通		4車線
	事業中(H28年度以降)		6車線
	調査中		

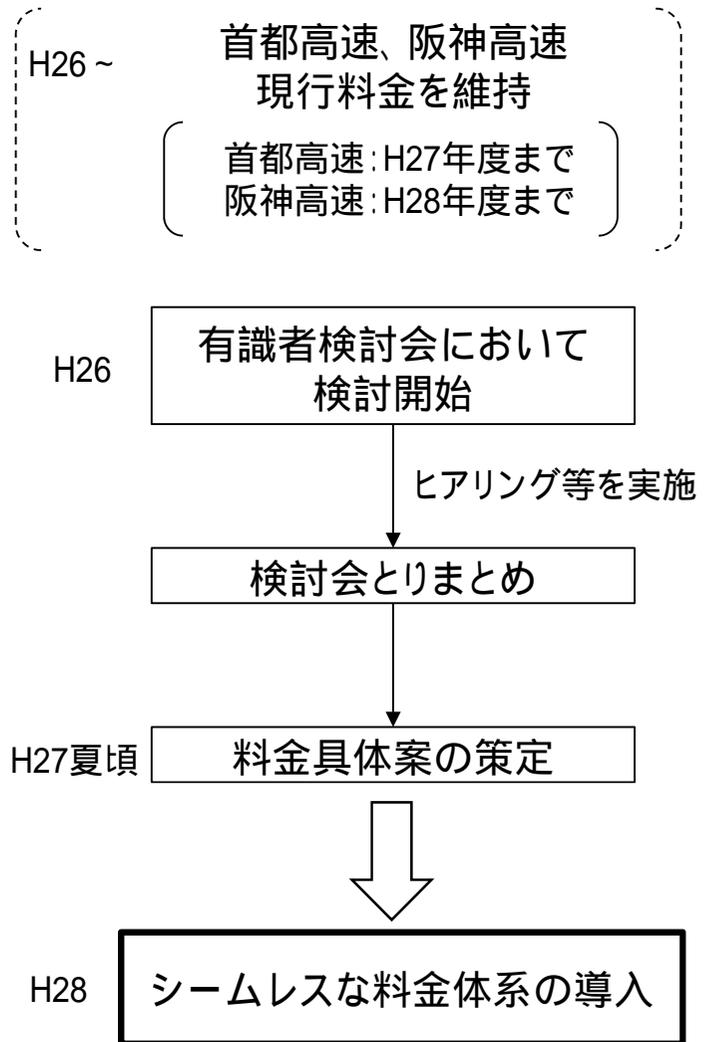
注1: 東北道～木更津東IC間は、暫定2車線
注2: 未開通区間のIC・JCT名は仮称(海老名南JCT、相模原ICを除く)

注3: 1区間の開通時期については検討が必要

注4: 2区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合

暫定2車線の未完成車線の施工時期は未定

< 料金体系の見直し検討 >



都心環状線と各路線の速度が含まれた1車線1時間あたりの走行台数

規格の高い道路の交通分担割合を上げる 規格の高い道路ネットワークの稼働率を最適化する

【首都圏の環状道路における時間帯別1車線1時間あたりの走行台数】 (台/h・車線)

自動車専用道路

	朝 (7時台～10時台)	昼間 (11時台～14時台)	夕方 (15時台～18時台)	夜 (19時台～22時台)	(参考) 平均旅行速度 (7時台～18時台)
都心環状線	1,594	1,439	1,442	1,016	42.4
中央環状線	1,508	1,454	1,475	912	48.9
外環道	1,394	1,134	1,279	656	69.1
圏央道	513	421	514	221	74.0

一般道

環状7号線	725	706	700	424	24.6
環状8号線	539	515	523	403	20.5

交通量は、平成22年時点で開通済の道路を対象に、H22センサス車線あたり平均乗用車換算交通量(pcu/時・車線)で算出。ただし、環状7号線及び環状8号線については、交通量推定区間は除く。
環状7号線及び環状8号線の夜(19時台～22時台)については、24時間観測地点のみの平均で算出。

	自動車専用道路	一般道
渋滞	1,400台/時・車線以上	700台/時・車線以上
混雑	1,000～1,400台/時・車線	500～700台/時・車線
余裕有り	1,000台/時・車線未満	500台/時・車線未満

シームレスな料金体系による高速道路の効率的な利用のイメージ

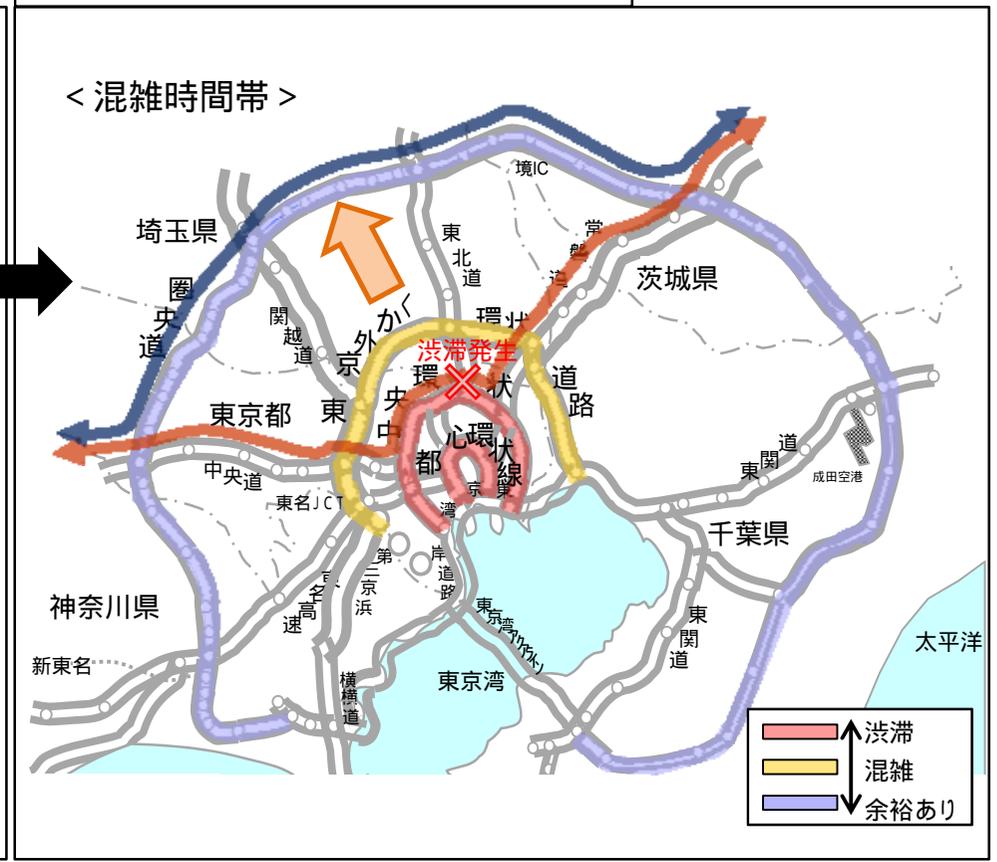
交通需要マネジメント(TDM)を実践するベースとして、均一料金区間などに起因する経路による料金差を排除し、料金体系をシームレスなものに整理

その際、混雑時間帯において、ITを利用した情報提供や、渋滞している経路の料金割増、容量に余裕のある経路の料金割引などにより、「世界一効率的な利用」を実現

現行の料金体系

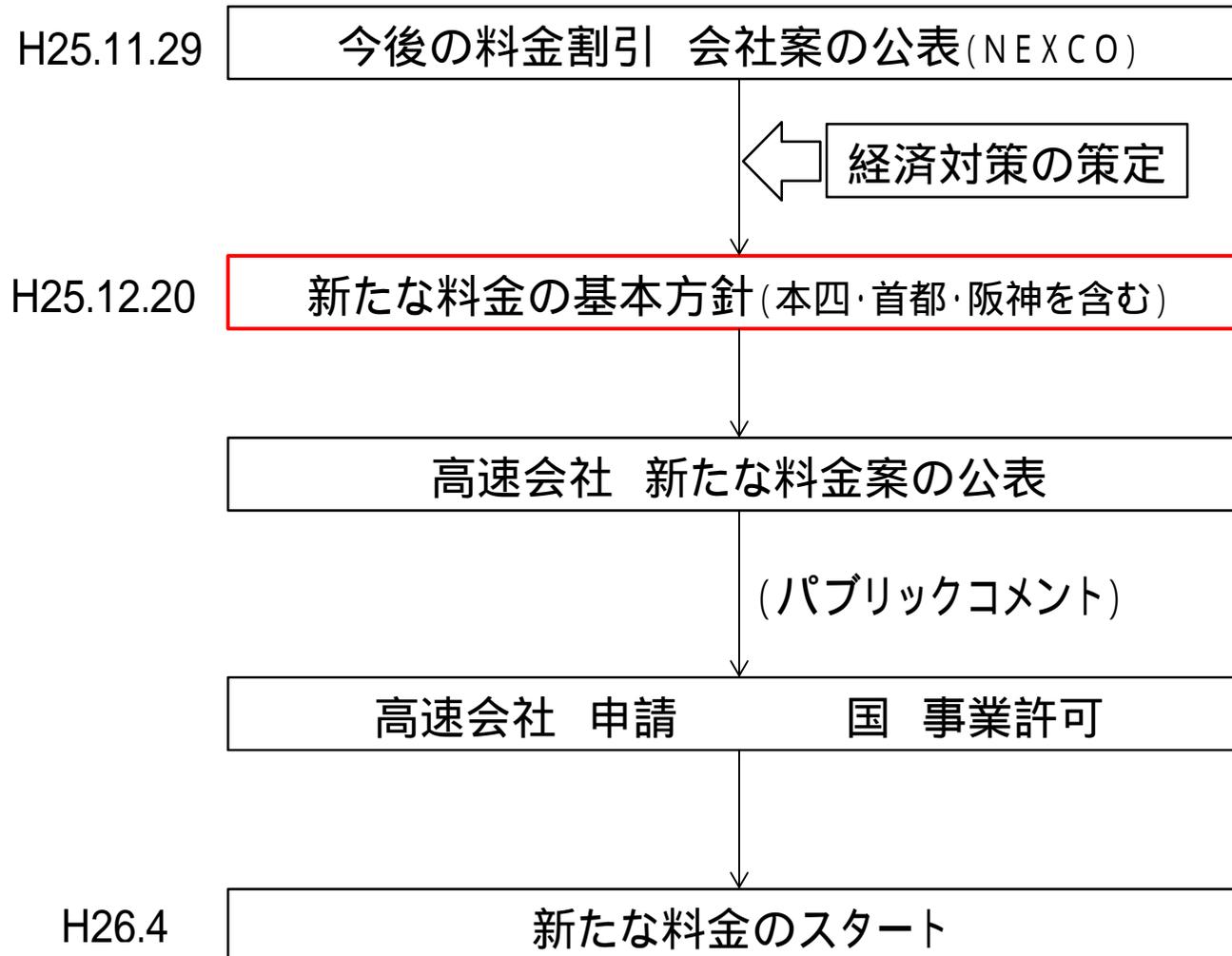


交通需要マネジメント(TDM)のイメージ



2. 今後のスケジュール

新たな高速道路料金 今後のスケジュール



消費税増税分についても適切に転嫁