

これまでの料金見直しの評価

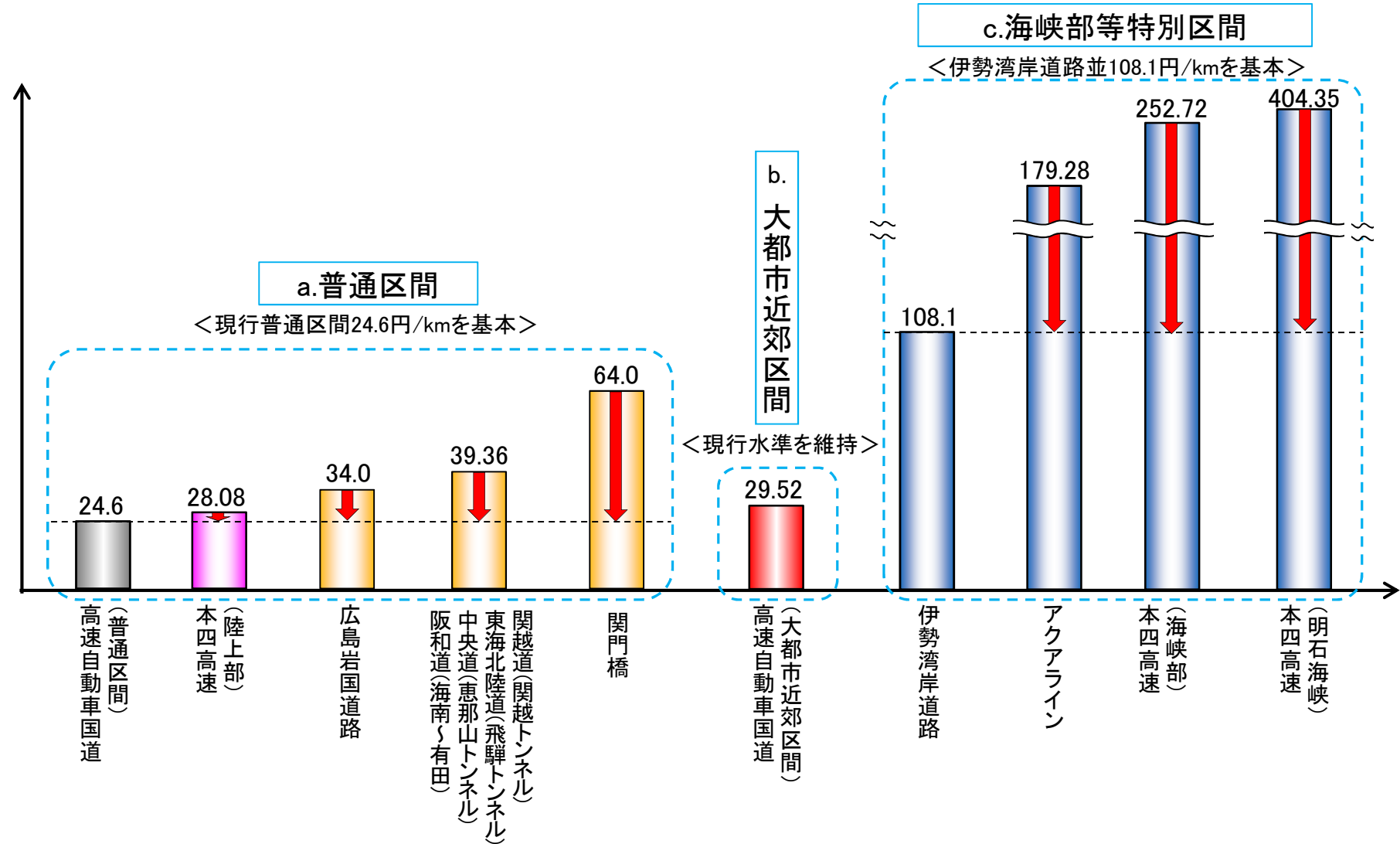
1. 全国料金の見直し(H26)の評価
2. 首都圏料金の見直し(H28)の評価

1. 全国料金の見直し(H26)の評価

1-1. 料金水準の見直し

全国料金の見直し（平成26年～）

○ 平成26年4月より3つの料金水準を導入し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ移行。

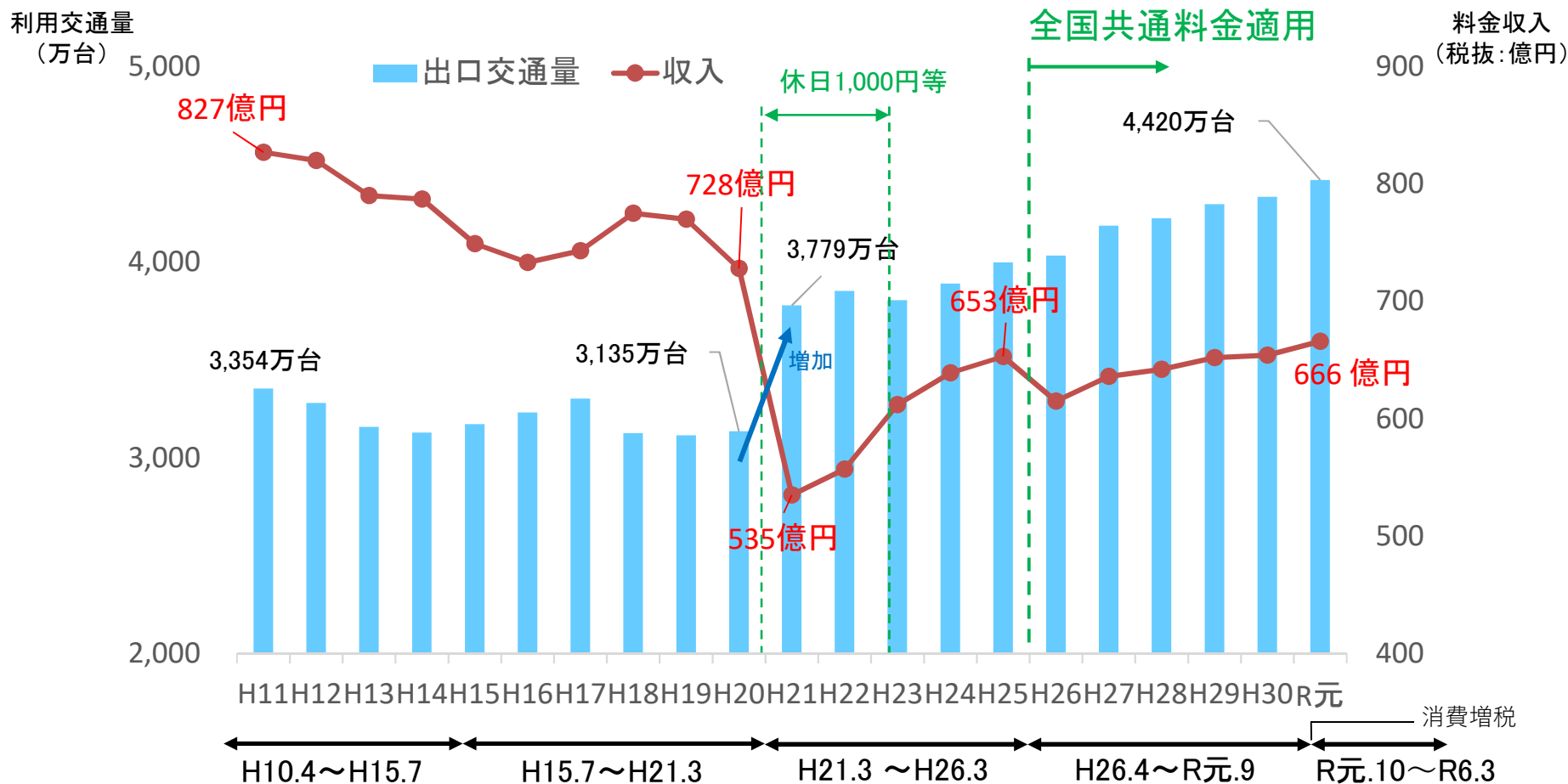


※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定し、期間は当面10年間とする

注: 料金水準については、普通車の場合

本四高速の交通量の変化

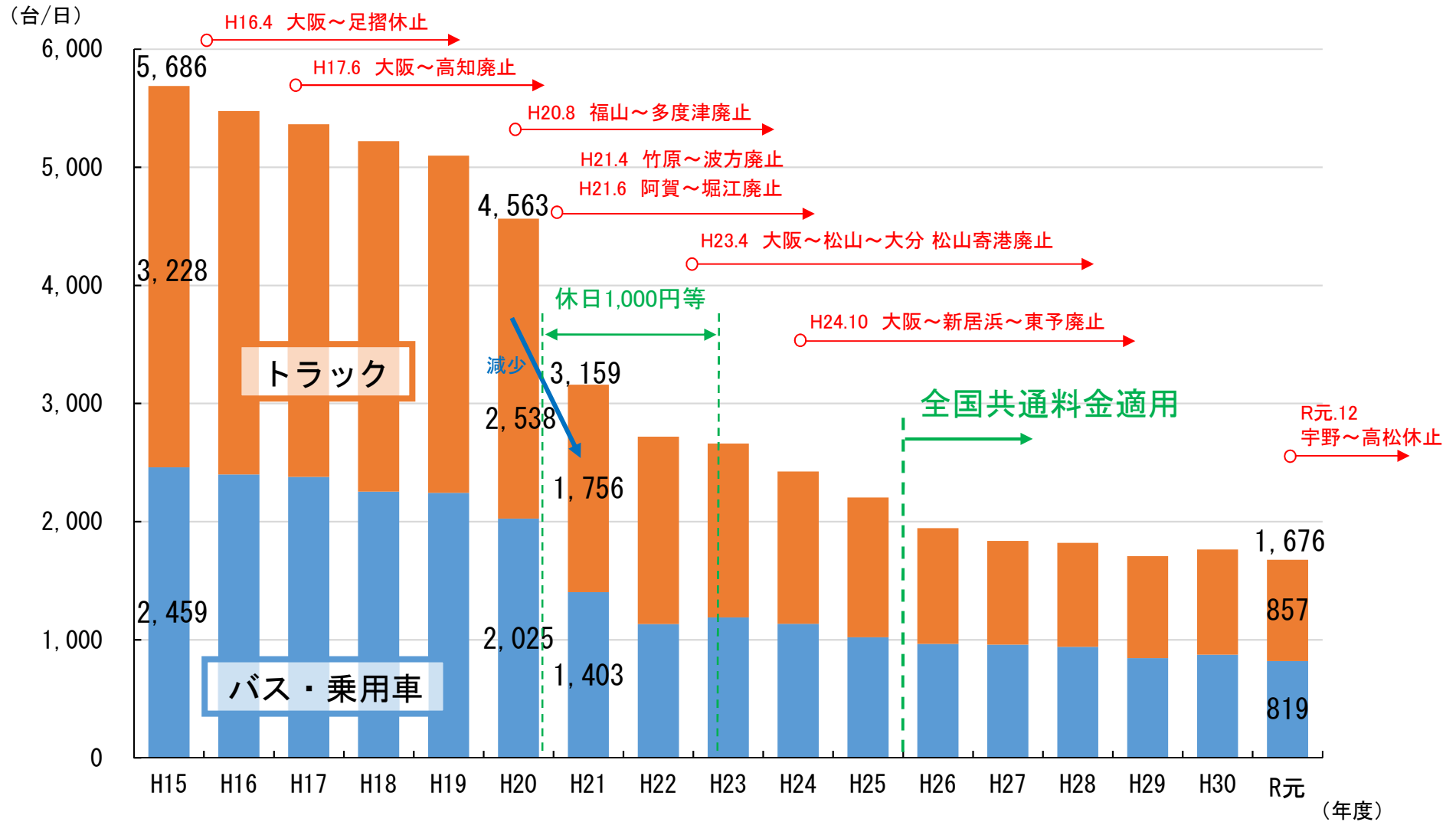
○ 利便増進事業による割引(休日上限1,000円等)により、平成21年より交通量が大幅に増加。
 平成26年4月以降の全国共通料金適用後も徐々に増加しており、令和元年度の出口交通量は4,420万台。
 ○ 交通量は大幅に増加しているが、令和元年度の料金収入は平成25年度とほぼ同等。



西瀬戸自動車道普通車料金	平日 ETC	H10.4~H15.7	H15.7~H21.3	H21.3~H26.3	H26.4~R元.9	R元.10~R6.3
	休日 ETC	5,250円	4,440円	2,350円、3,290円※ ※時間帯により割引率が異なる	2,890円	2,950円
	5,250円	4,440円	1,000円~2,350円	2,260円	2,310円	

本四間フェリー航走台数

○本四間のフェリー航走台数は、本四間の高速道路料金の引き下げにより大きく減少。
 ○平成26年の料金見直し以降は横ばいとなっている。



(出典)「四国における運輸の動き」(四国運輸局)

関門橋・関越トンネル等の交通量の変化

○H26.4見直し時に料金水準を普通区間水準まで引き下げた各路線について、交通量は増加傾向。

<料金水準が変更となった路線>

路線	断面交通量 [台/日]		変化率 (R元/H25)	高速自動車国道の 変化率(R元/H25) との比較※ ¹	備考	(並行一般道)		
	H25	R元				断面交通量 [台/日]	変化率 (R元/H25)	H25
広島岩国道路	36,097	37,484	1.04	1.08		並行一般道に トラカンデータなし		
阪和道(海南～有田)	35,401	35,784	1.01	1.05		26,575	23,393	0.88
中央道(恵那山トンネル)	28,654	24,364	0.85	0.88	※ ²	44,059	42,717	0.97
東海北陸道(飛騨トンネル)	7,874	8,363	1.06	1.10		6,079	5,701	0.94
関越道(関越トンネル)	17,016	17,008	1.00	1.04		1,848	1,693	0.92
関門橋	38,845	39,219	1.01	1.05		28,290	26,974	0.95

※¹: 当該路線のR元/H25値を、高速自動車国道(普通区間)のR元/H25値で割った値

※²: 新東名高速がH24.4より順次供用

H26.6圏央道(相模原愛川-高尾山)開通により、中央道-東名が接続

(参考)

<高速自動車国道(普通区間:24.6円/km)>(H26.4で変更なし)

平均断面交通量[台/日]		変化率 (R元/H25)	備考
H25	R元		
25,852	24,899	0.96	R元年度末は新型コロナウイルス 感染症の影響により交通量減

1-2. 料金割引

H26.4料金割引の見直しについて

<基本的な考え方>

○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

生活対策

<平日朝夕割引>

- ・並行する一般道における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の高速道路を通勤時間帯に多頻度利用する車を対象に割引

<マイレージ割引>

- ・高速道路を利用する機会が多い車の負担軽減のため、ETCシステムによる利用実績に応じて還元

観光振興

<休日割引>

- ・観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の高速道路を利用する車を対象に割引

物流対策

<大口・多頻度割引>

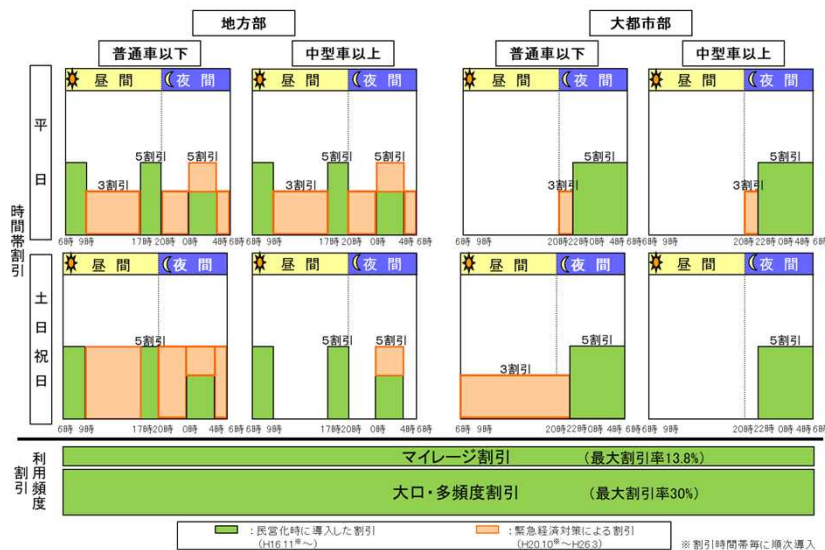
- ・主に業務目的で高速道路を利用する機会が多い車の負担軽減のため、利用実績に応じて還元

環境対策

<深夜割引>

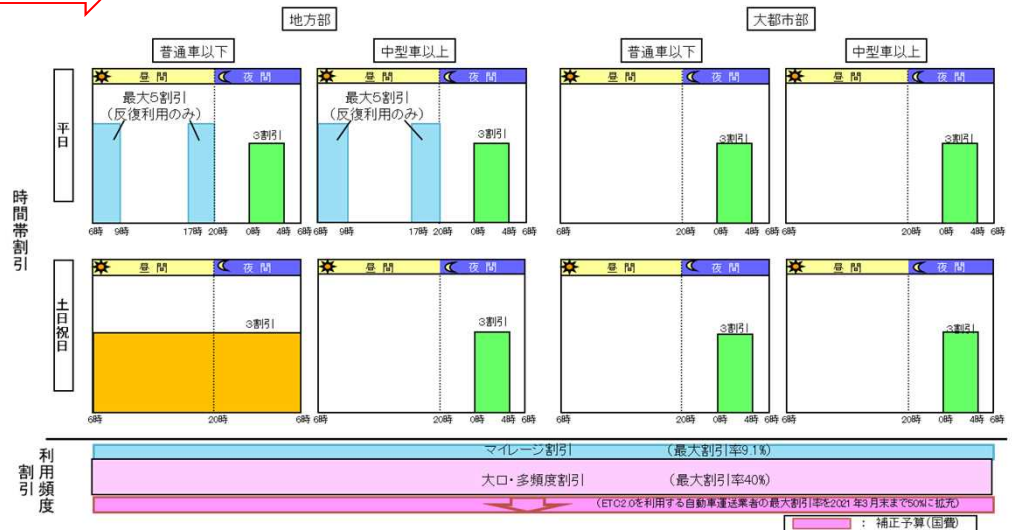
- ・一般道の沿道環境を改善するため、深夜に利用する車を対象に割引

<H25年度以前の内容>



見直し

<H26年度以降の内容>

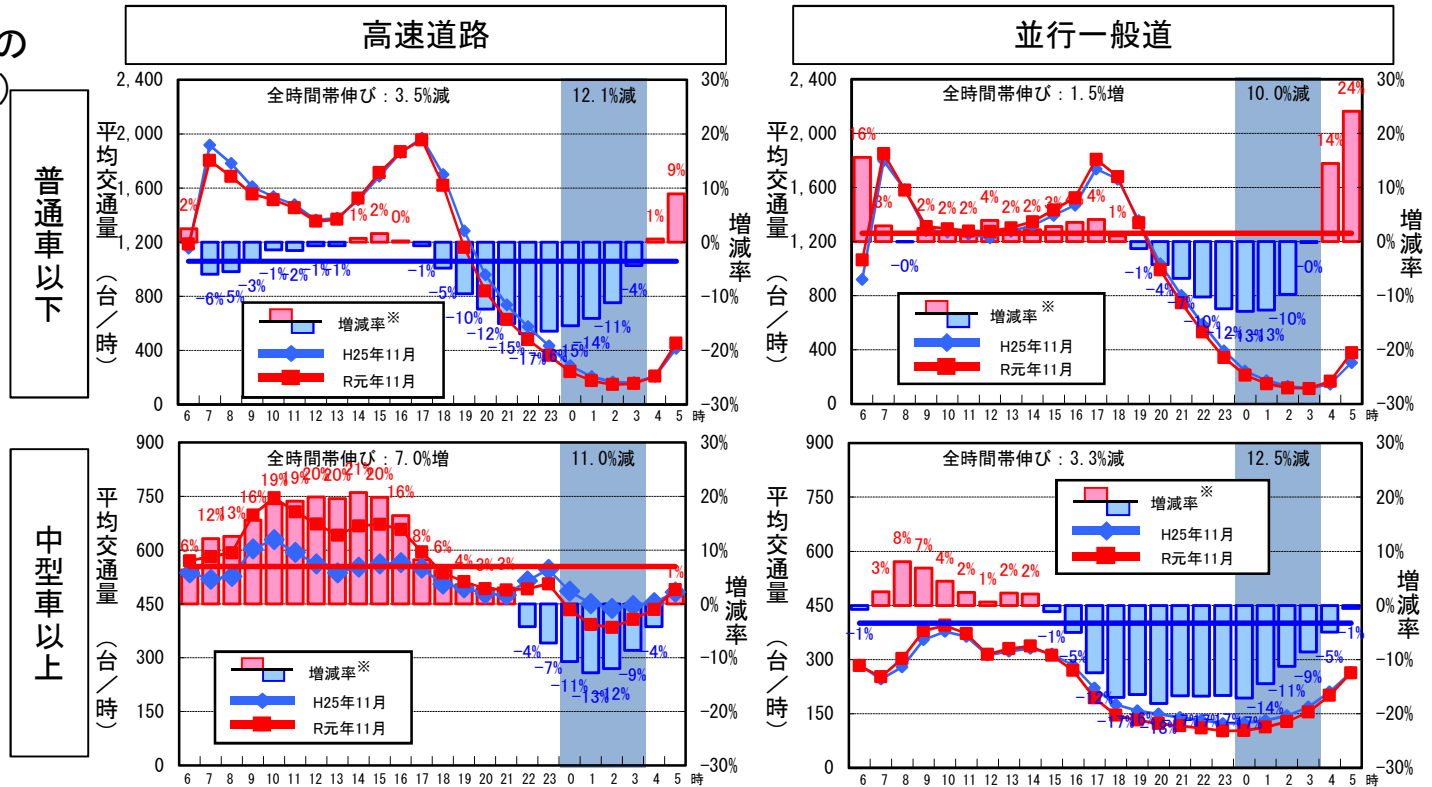


①深夜割引

深夜割引の評価(並行一般道の環境)

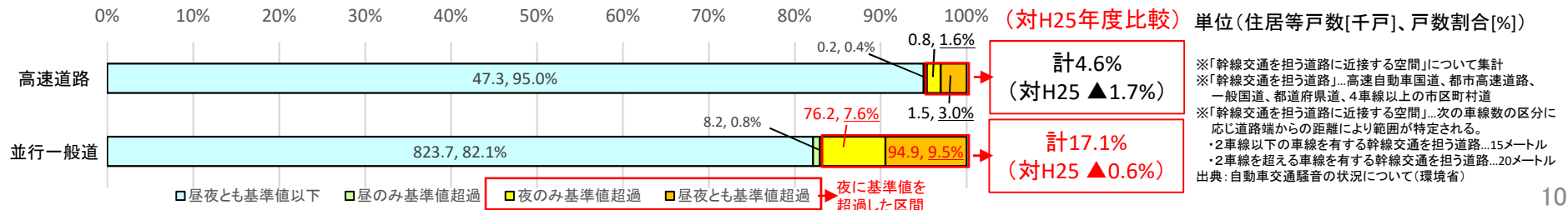
○H26.4料金割引見直しの前後で、深夜割引適用時間帯における高速道路の交通量は減少し、それと同等程度並行一般道の交通量も減少した。特に中型車以上について、並行一般道においてH25年からの交通量の減少率が大きい。
 ○また、夜間における並行一般道環境は、交通量減の影響もあり改善している。

○高速道路と並行する一般道の交通量変化(H25.11/R元.11)



・トラカンデータより、高速道路および並行一般道について全国152カ所を集計
 ・H25年11月はH25.11.1~H25.11.30を集計、R元年11月はR元.11.1~R元.11.30を集計
 ※増減率は、R元年値のH25年値からの増減率

○高速道路と並行する一般道の騒音環境(H30年度データ)

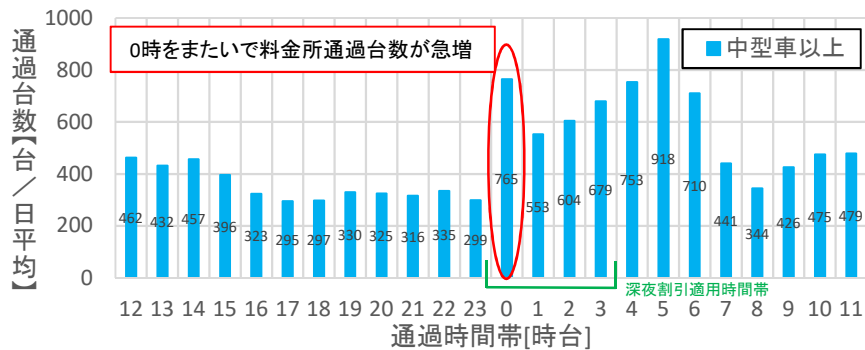
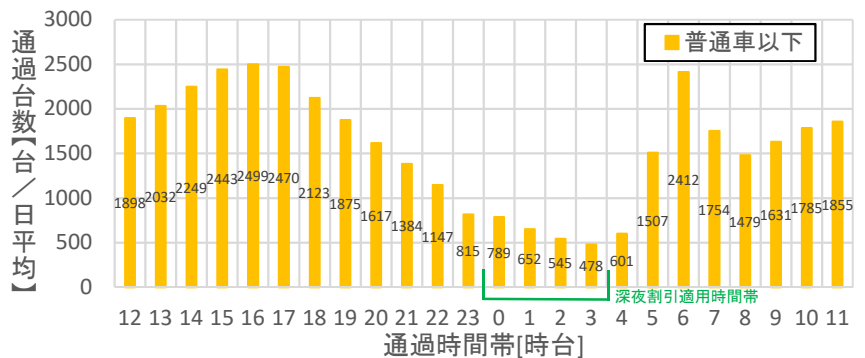


深夜割引に関する課題①（本線料金所前の滞留）

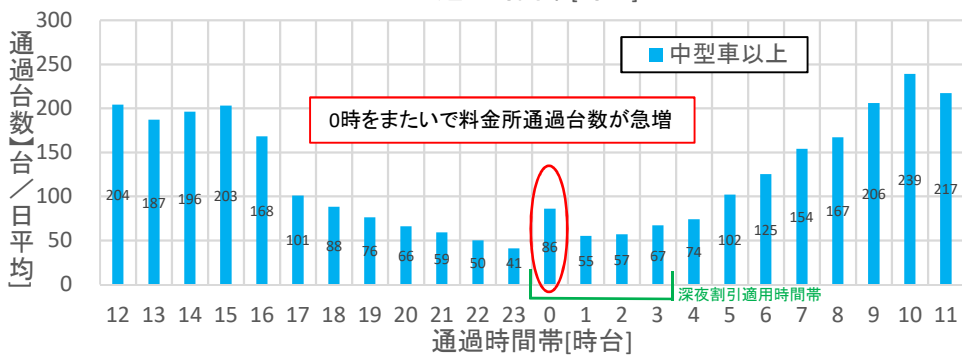
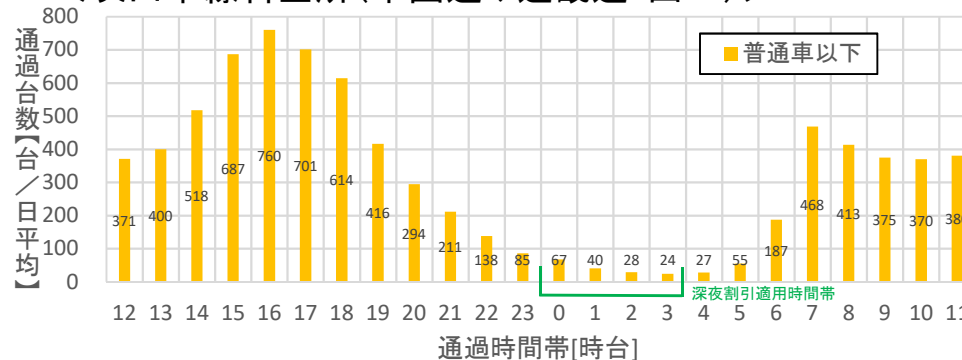
○中型車以上について、0時前に深夜割引適用待ちの車両が滞留し、車線を閉塞。

○料金所通過台数(R元年度実績)

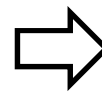
＜東京本線料金所(東名・出口)＞



＜吹田本線料金所(中国道→近畿道・出口)＞



○東京本線料金所前の滞留状況 (R2.9.17(木)撮影)

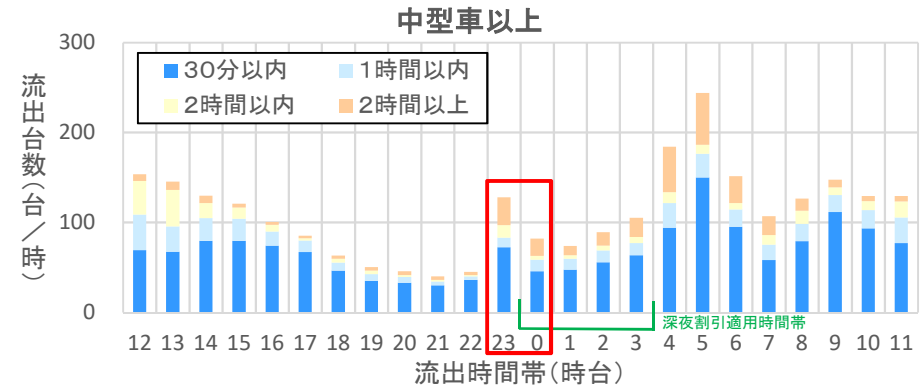
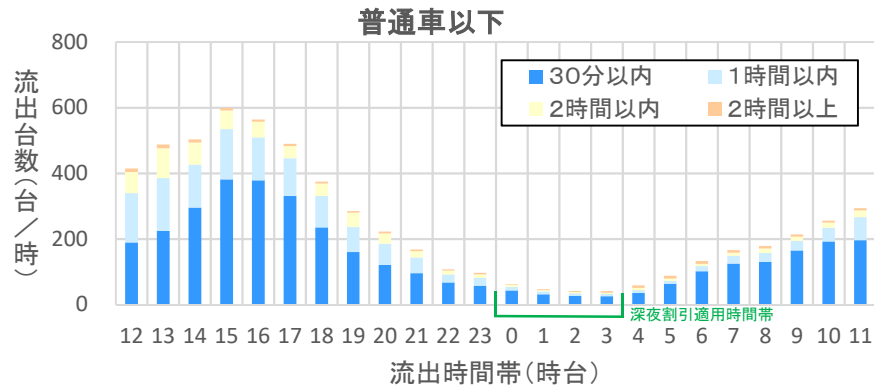


深夜割引に関する課題②（本線料金所付近のSA/PAでの滞留）

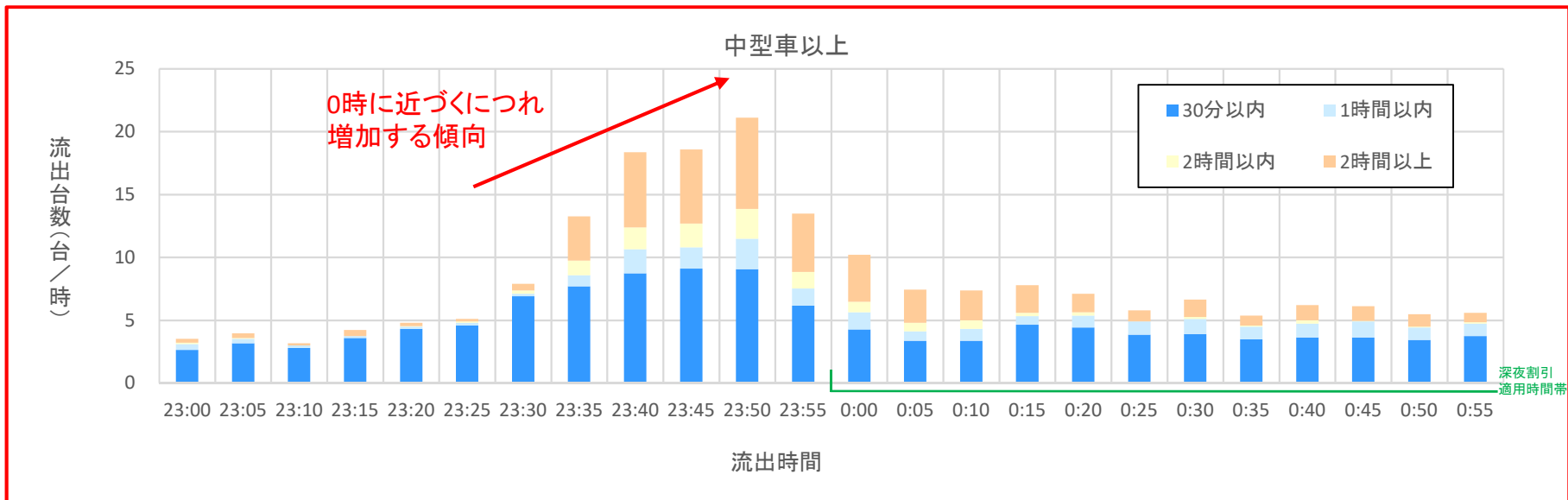
○中型車以上について、深夜割引適用待ちの車両が本線料金所付近のSA・PAに滞留。

<海老名SA(上)の例>

○時間帯別流出台数(R元.6実績)



↓ 5分ごと集計



深夜割引に関する課題②（本線料金所付近のSA/PAでの滞留）

○物流車両について、深夜割引適用待ちの車両が23時過ぎ頃からSA/PAに滞留。

<海老名SA(上)の例>

○SA内駐車状況 (R2.10.22(木)撮影)

(23:00)

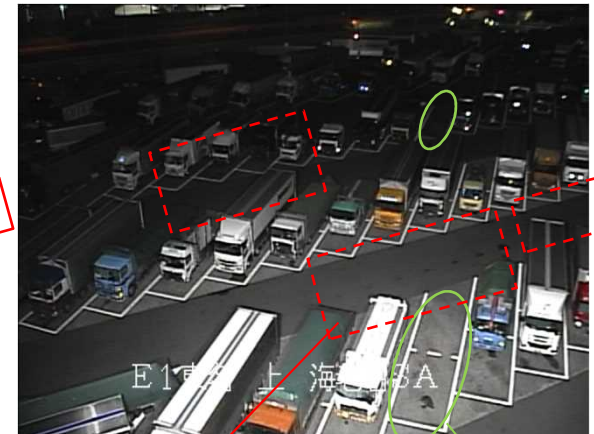


(23:30)



まさに駐車できないため
通路に駐車している

(24:00)



0時に近づくと左記車両が流出する

駐車する車両も流出する

○SA出口ランプ状況 (R2.10.22(木)撮影)

(23:15)



SA出口ランプ上に
駐車車両が見られる

(23:45)



0時に近づくと流出車両が増加する

車線に駐車する車両を避けて
走行する必要

(24:30)

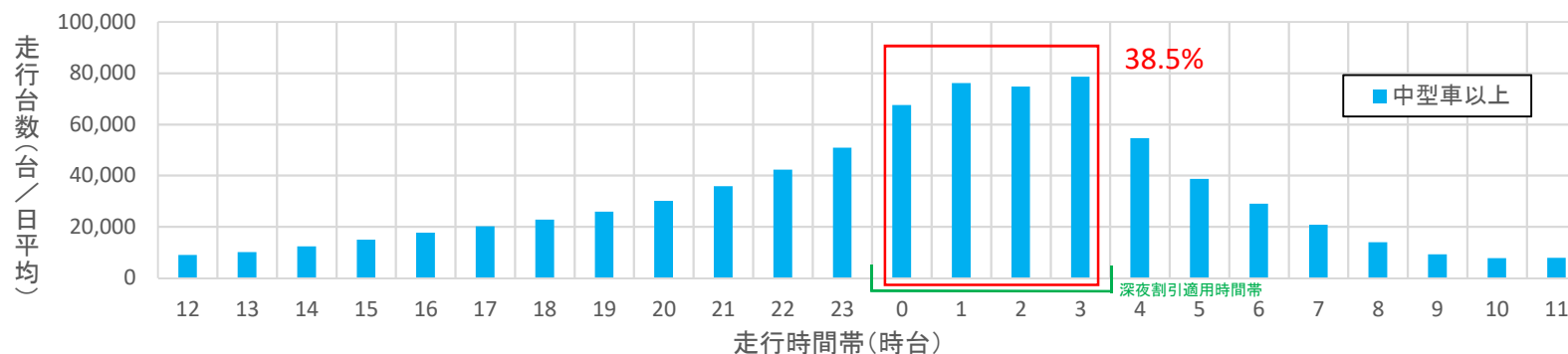
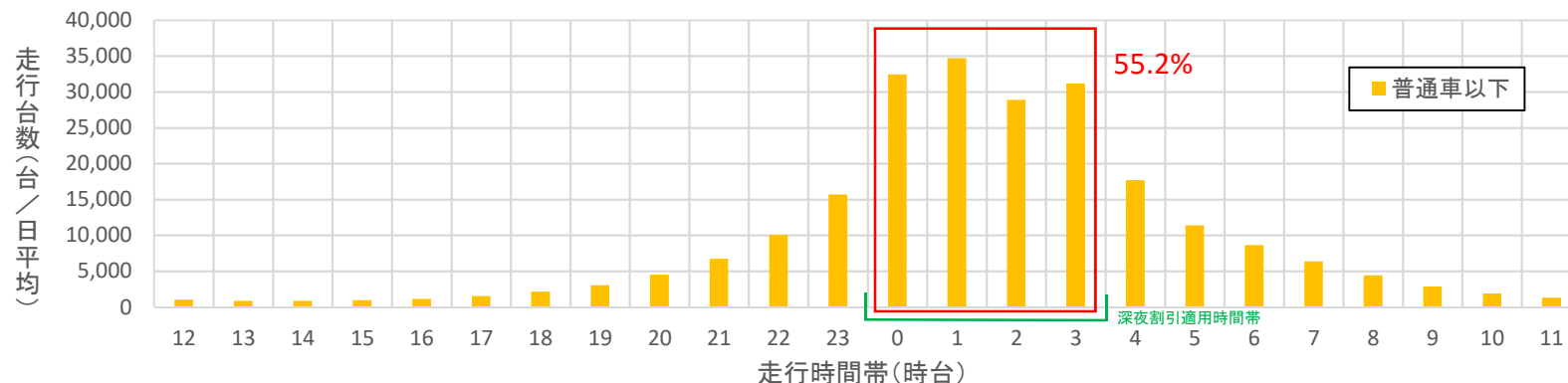


0時を超えるとSAからの
流出車両は減少する

深夜割引に関する課題③（深夜時間帯以外の走行への適用）

○深夜割引適用車両の走行時間帯について、深夜時間帯の走行分が約4割となっており、残り6割は深夜時間帯以外の走行への適用となっている。

○深夜割引適用車両の時間帯ごと走行台数

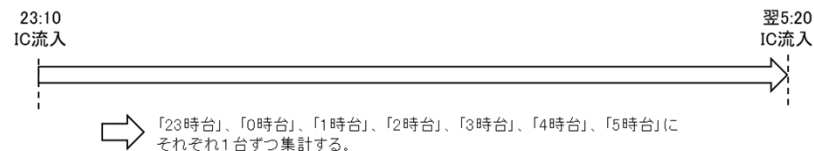


(単位: 台/日平均)

	①全時間帯	②0~4時走行	割合(②/①)
普通車以下	230,505	127,166	55.2%
中型車以上	770,910	296,975	38.5%
全車種	1,001,415	424,141	42.4%

・R元.11月における深夜割引適用車両(NEXCO管内)について、深夜時間帯(0~4時)以外における、時間帯ごと走行台数を集計

(例) 23:10IC流入~翌5:20IC流出の場合



②平日朝夕割引

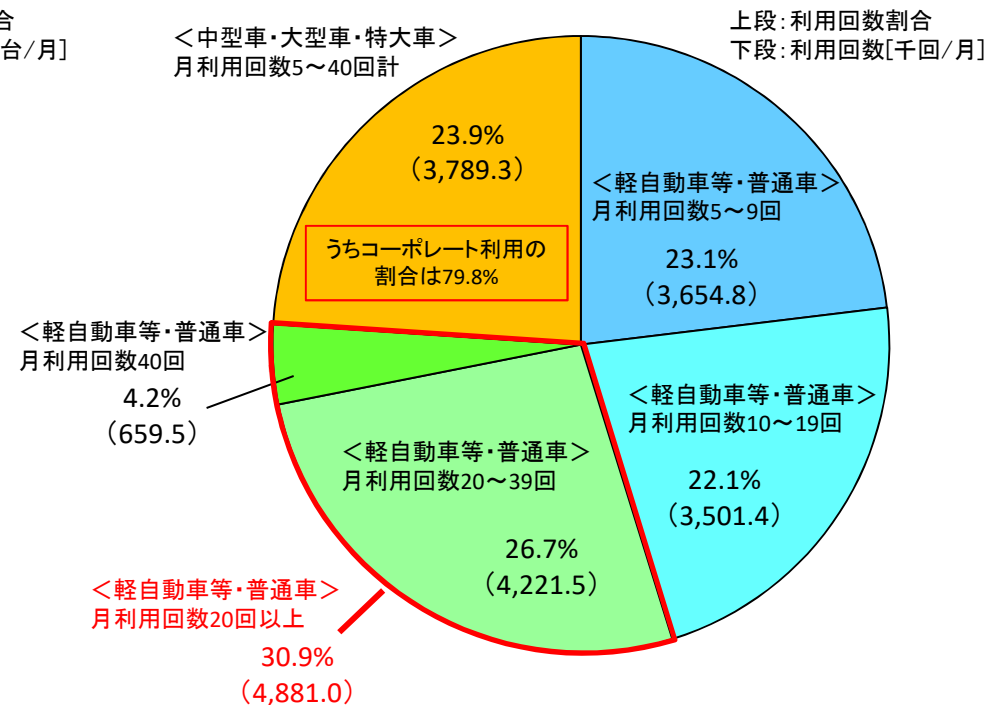
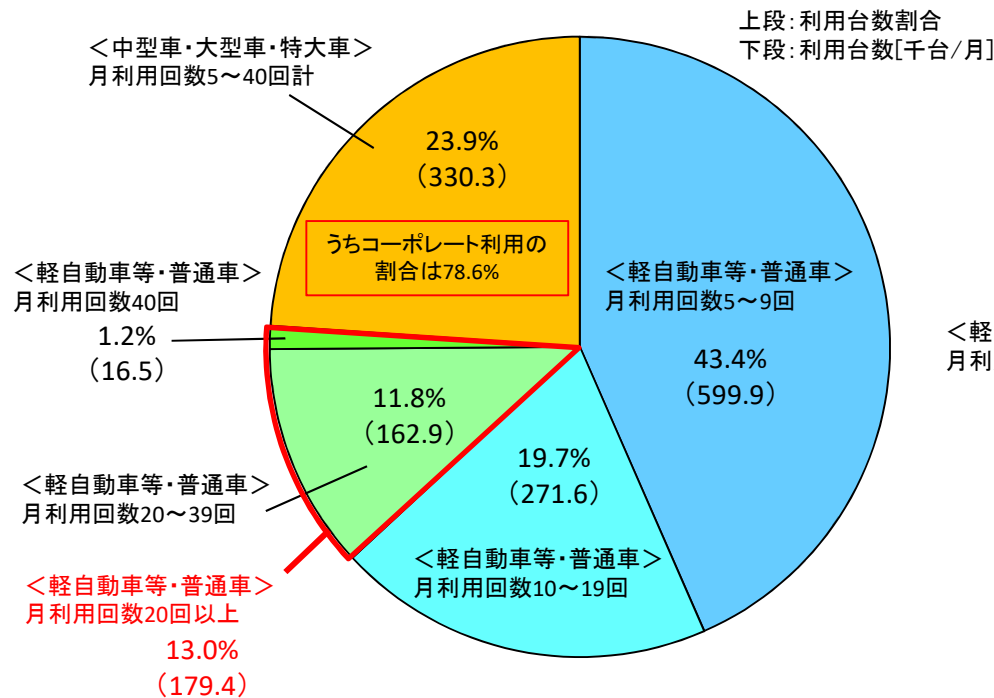
平日朝夕割引の評価(車種・利用回数別割合)

○月20回以上(軽自動車等・普通車)の利用割合は、平日朝夕割引適用車両(月5回以上利用)のうち、利用台数ベースで13%、利用回数ベースで31%にとどまっており、通勤目的トリップの高速道路への転換に対する効果は限定的である。

○なお、中型車以上の平日朝夕割引適用車両のうち、約8割が、大口・多頻度割引※の対象となるETCコーポレートカードを利用。(※平日朝夕割引と大口・多頻度割引は重複適用しない)

○割引適用車両における車種・利用回数別割合
(利用台数ベース)

○割引適用車両における車種・利用回数別割合
(利用回数ベース)

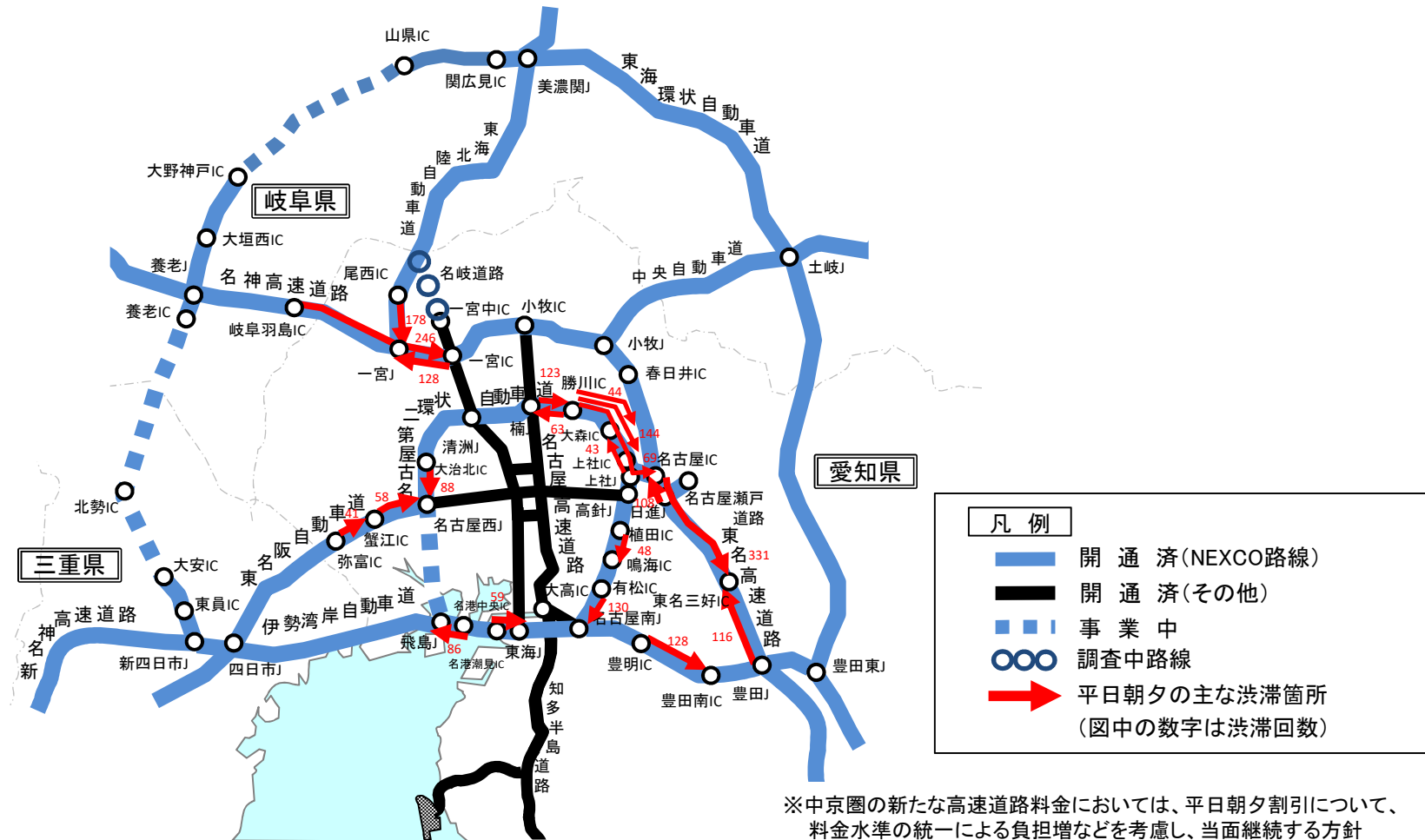


・H31年4月のETCデータより分析
 ・H31年4月における利用上限回数は40回(平日20日・往復)
 ・車両1台につき利用カードは1枚として整理
 ※月利用回数5回以上で平日朝夕割引が適用

平日朝夕割引に関する課題(通勤時間帯における高速道路の渋滞)

○平日朝夕割引適用の大都市圏(中京圏)において、名神高速の一宮IC・一宮JCT付近、東名高速の東名三好IC付近、名古屋第二環状の名古屋IC付近を中心に、高速道路も渋滞している。

・中京圏



※中京圏の新たな高速道路料金においては、平日朝夕割引について、料金水準の統一による負担増などを考慮し、当面継続する方針 (R2.3.31: 中日本高速道路会社に対して事業許可、名古屋高速道路公社に対して料金認可)

(中京圏以外の主な渋滞発生箇所)

- ・首都圏 圏央道(下)幸手IC先頭:92回、圏央道(上)久喜白岡JCT先頭:54回
- ・仙台都市圏 仙台南部道路(上)今泉IC先頭:10回、北九州・福岡大都市圏 九州道(上)太宰府IC先頭:79回

○R元年(1月~12月)における平日朝夕の渋滞実績(交通集中に伴う渋滞)について、渋滞回数40回/年以上を集計

○渋滞発生時間が、平日朝夕割引適用時間帯(6時~8時59分および17時~19時59分)のものについて整理

(参考)社会・生活様式の変化①(勤務形態の多様化)

- 新型コロナウイルス感染症対策として、時差出勤や自宅での勤務(テレワーク)などの柔軟な働き方が広がっている。
- それらの働き方は、緊急事態宣言解除後も継続的に実施されている。

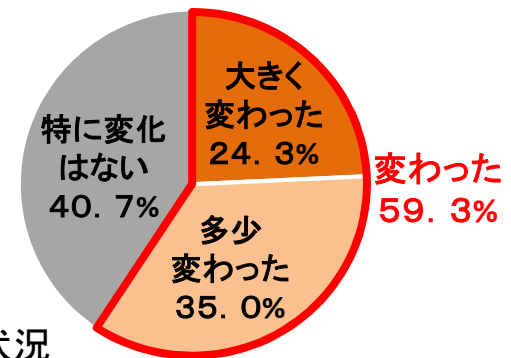
経済財政運営と改革の基本方針2020
 ~危機の克服、そして新しい未来へ~
 令和2年7月17日 閣議決定

第3章「新たな日常」の実現 (3)新しい働き方・暮らし方 ①働き方改革

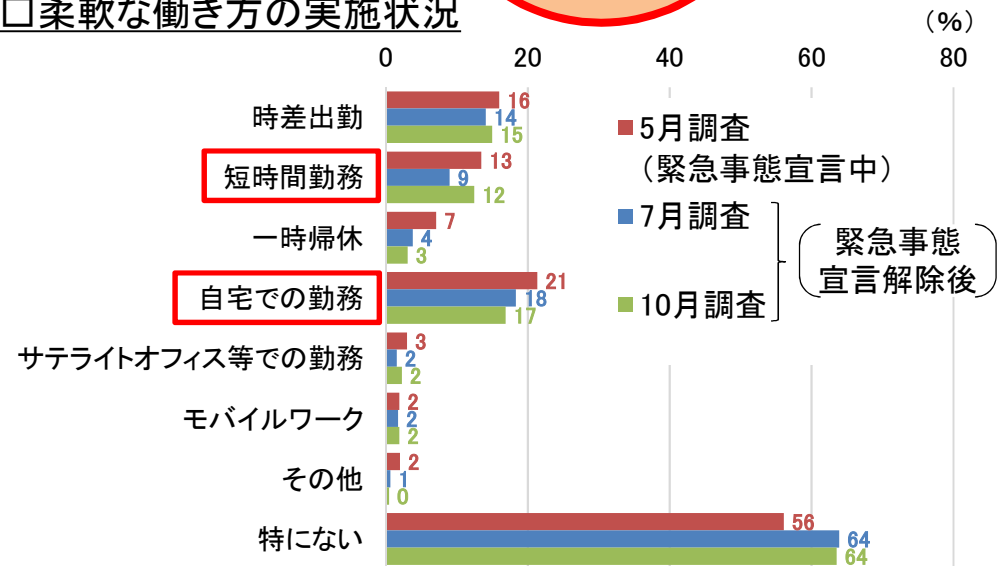
働き方改革関連法の着実な施行を労働関係法令の適正な運用を図りつつ取り組むとともに、**感染症への対応として広まったテレワーク等がもたらした、新たな働き方やワーク・ライフ・バランスの取組の流れを後戻りさせることなく最大限活かし、従業員のやりがいを高めるためのフェーズⅡの働き方改革に向けて取組を加速させる。**労働時間の管理方法のルール整備を通じた兼業・副業の促進など複線的な働き方や、育児や介護など一人一人の事情に応じた、**多様で柔軟な働き方を労働者が自由に選択できるような環境を整備し、RPAの活用を含む更なる生産性向上に向けた好循環を作り出す。**あわせて、不本意非正規雇用の解消を図る。

テレワークの定着・加速を図るため、新たなKPIを策定するとともに、中小企業への導入に向けて、専門家による無料相談対応や全国的な導入支援体制の構築など各種支援策を推進する。さらに、事業場外みなし労働時間制度の適用要件に関する通知内容の明確化や関係ガイドラインの見直しなど、**実態を踏まえた就業ルールの整備に取り組む。**

□働き方の変化 5月調査 (緊急事態宣言中)



□柔軟な働き方の実施状況



公益財団法人日本生産性本部
 「新型コロナウイルス感染症が組織で働く人の意識に及ぼす影響を調査」を用いて国土交通省が集計
 対象者: 20歳以上の日本の雇用者(就業者から自営業者、家族従業者等を除く)1,100名
 5月調査: 政府による緊急事態宣言の発出から約1か月後の5月11日(月)~13日(水)
 7月調査: 7月6日(月)~7日(火) ※緊急事態宣言解除後
 10月調査: 10月5日(月)~7日(水)

(参考)社会・生活様式の変化②(勤務形態の多様化)

○新型コロナウイルスの感染予防対策として、週休3日制や、コアタイムのないフレックスタイム制等を導入する企業もみられる。

新型コロナウイルス感染症と両立する経済活動の再加速に向けて
2020年7月16日
一般社団法人日本経済団体連合会
新型コロナウイルス会議

2. 感染症拡大に対する経団連のこれまでの取り組み

③ 感染予防対策ガイドラインの策定

政府が「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」において、事業者に感染防止ガイドラインの自主的策定を求めたことを受け、5月14日、オフィスおよび製造事業場において業種横断的に対応すべき事項を取りまとめた「**新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン**」を策定・公表した。同ガイドラインは、緊急事態宣言が順次解除されるにしたがい、「**ウィズコロナ**」時代に経済活動を再開していくうえでの指針として活用されている。

オフィスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン
2020年5月14日
一般社団法人日本経済団体連合会

3. 講じるべき具体的な対策

(3) 通勤

- ・テレワーク(在宅やサテライトオフィスでの勤務)、時差出勤、ローテーション勤務(就労日や時間帯を複数に分けた勤務)、変形労働時間制、週休3日制など、**様々な勤務形態の検討を通じ、通勤頻度を減らし、公共交通機関の混雑緩和を図る。**
- ・自家用車など公共交通機関を使わずに通勤できる従業員には、道路事情や駐車場の整備状況を踏まえ、通勤災害の防止に留意しつつこれを承認することが考えられる。

株式会社東芝(ニュースリリース2020年05月07日より抜粋)
週休3日制やコア無しフレックスタイム制等、接触機会を削減する施策の導入を検討・実施

- ・在宅勤務が可能な業務に従事する従業員は原則として在宅勤務を行うことを継続
- ・出社しなければならない業務に従事する従業員に対しては、週休3日制(変形労働時間制)やコア無しフレックスタイム制等の接触機会を削減する勤務制度の導入について検討・実施

カルビー株式会社(ニュースリリース2020年06月25日より抜粋)
新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえたニューノーマルの働き方「CalbeeNewWorkstyle」を、2020年7月1日(水)から、オフィス勤務者約800人を対象に適用

- ・**オフィス勤務者は、出社勤務ではなく、モバイルワークを原則**
- ・**フレックス勤務のコアタイムを廃止**
- ・**結果的に30%前後の出勤率を目安とする**

株式会社ドワンゴ(ニュースリリース2020年06月29日より抜粋)
在宅勤務制度を7月1日より本格導入、恒久化へ対象者へ毎月2万円の手当を支給決定

- ・今後、対象となる従業員は在宅勤務を基本とし、必要に応じて出社する勤務形態

富士通株式会社(ニュースリリース2020年07月06日より抜粋)
ニューノーマルにおける新たな働き方「WorkLifeShift」を推進
・**国内グループ従業員の勤務形態はテレワーク勤務を基本**
・**コアタイムのないフレックス勤務の国内グループ全従業員への適用拡大**

ヤフー株式会社(ニュースリリース2020年07月15日より抜粋)
2020年10月1日より、時間と場所に捉われない新しい働き方へと移行
・**新しい働き方では、リモートワークの回数制限およびフレックスタイム勤務のコアタイムを廃止します。**

(参考)社会・生活様式の変化③(JRにおける柔軟な運賃)

○JR東日本・西日本は、時間帯等により変動する柔軟な運賃の導入を検討している。

JR東日本における運賃及び料金の引き上げについての考え方

ピークの見直しという観点で運賃・料金の検討を行っている。ピークを下げることによって、ピークに合わせていた要員や車両等のアセットに係るコストを下げることを検討している。まずは、来年春にJREポイントを活用したオフピーク利用者への還元をしていく。その次のステップとして、通常の定期券に加えてオフピーク定期券を設定することを検討している。オフピーク定期券は割安に、その分通常の定期券は若干値上げを行うがトータルではニュートラル、運賃値上げではないということで、早期に実現できるよう国交省と協議していく。また、現在の運賃制度は国鉄時代の複雑な制度を引き継いでおり、よりシンプルでお客さまにもわかりやすい制度にしていきたいと考えている。これはシステム化を進めていく上でも効果があると考えている。いずれにしても、単純に運賃を値上げするというよりも、運賃をより柔軟な形にしていきたいという考え方をベースに進めていく。

出典：JR東日本 2021年3月期業績に関する説明会 主なQ&A
2020年9月17日

JR西日本における時間帯別運賃の考え方や検討状況

運賃は、総括原価方式の下での上限価格制により、上限の変更には認可が必要である。従って、今の仕組みでは運賃の上げ下げは簡単にできる話ではない。今後、こういった形でできるのか、他社様等ともご相談させていただきながら、様々な検討を進めていきたい。検討にあたっては、時間帯のみならず、例えばお盆や年末年始等の多客期とそれ以外の閑散期における料金のあり方なども含めて勉強していく。

出典：JR西日本 2021年3月期第1四半期決算Web会議 主なQ&A
2020年7月31日

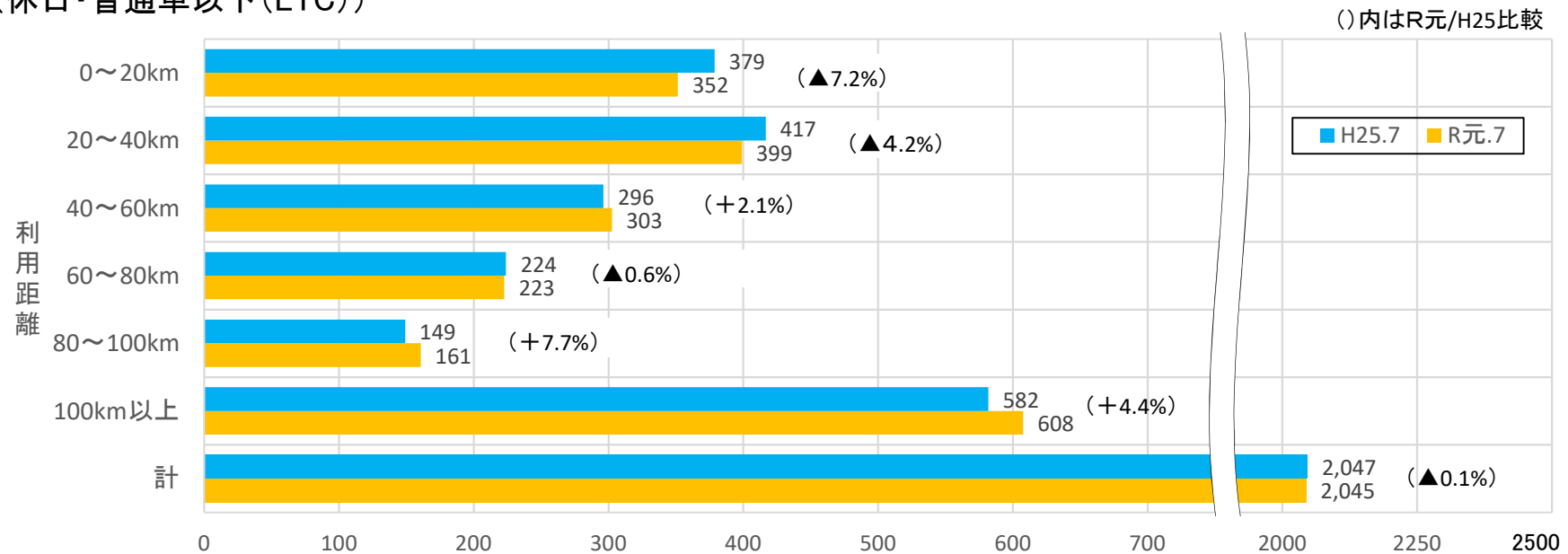
③休日割引

休日割引の評価(利用台数)

○H26.4料金割引見直しの前後で、休日の普通車以下の地方部における利用台数について、短距離トリップが減少したが、長距離トリップが増加している。
 なお、合計利用台数は同等程度となった。
 ○また、平均トリップ長は増加している。

【距離別利用台数(地方部)】

(休日・普通車以下(ETC))



※地方部を利用し、休日に入口料金所または出口料金所を通過する、軽自動車等または普通車について集計
 ※車両1台につき利用カードは1枚として、カード枚数を集計

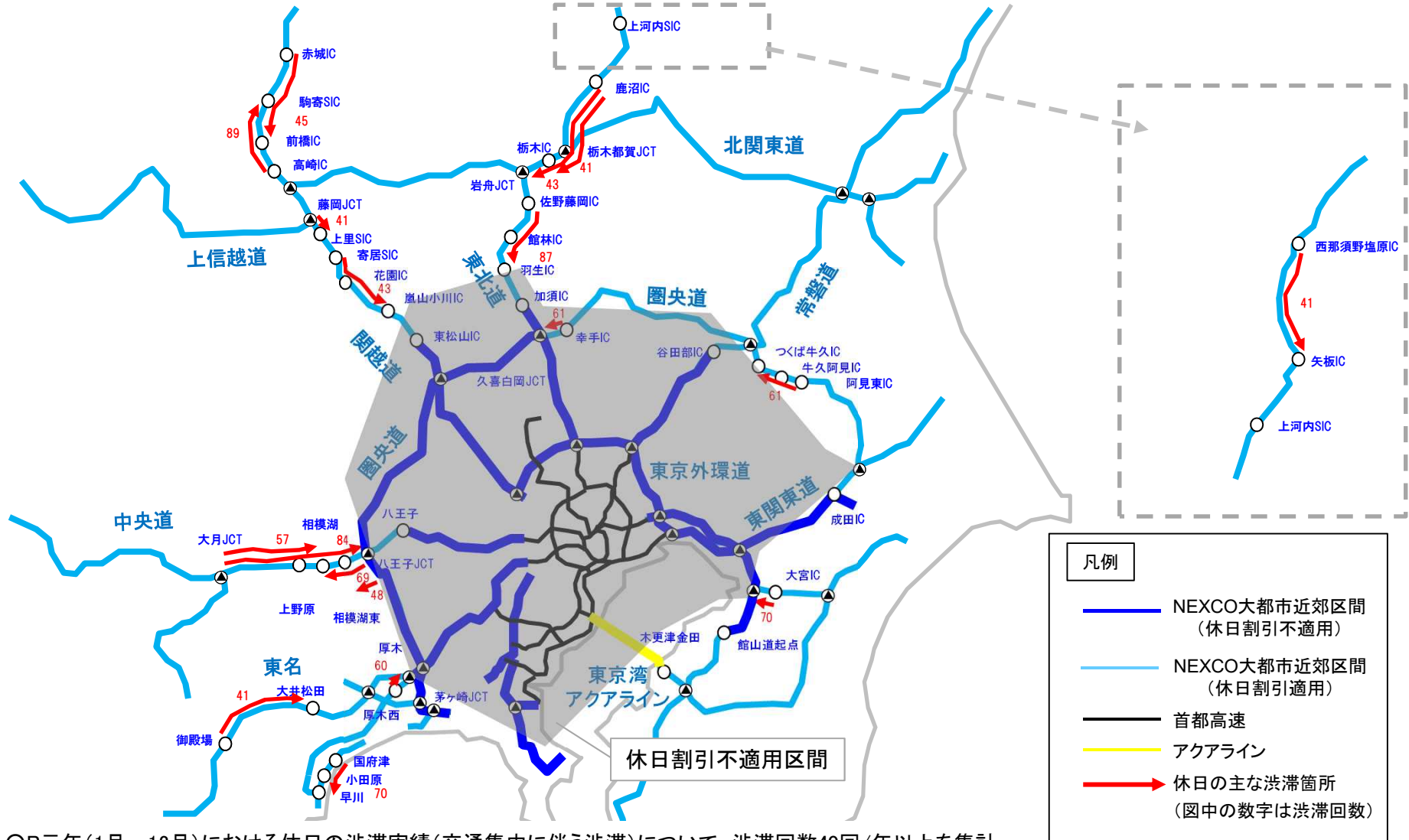
【平均トリップ長(地方部)】

(単位: km)

H25.7	R元.7	R元/H25比較
84	88	+5%

休日割引に関する課題①（休日における混雑状況・首都圏）

- 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いる。
- この他、中京圏、近畿圏においても同様の渋滞が発生している。

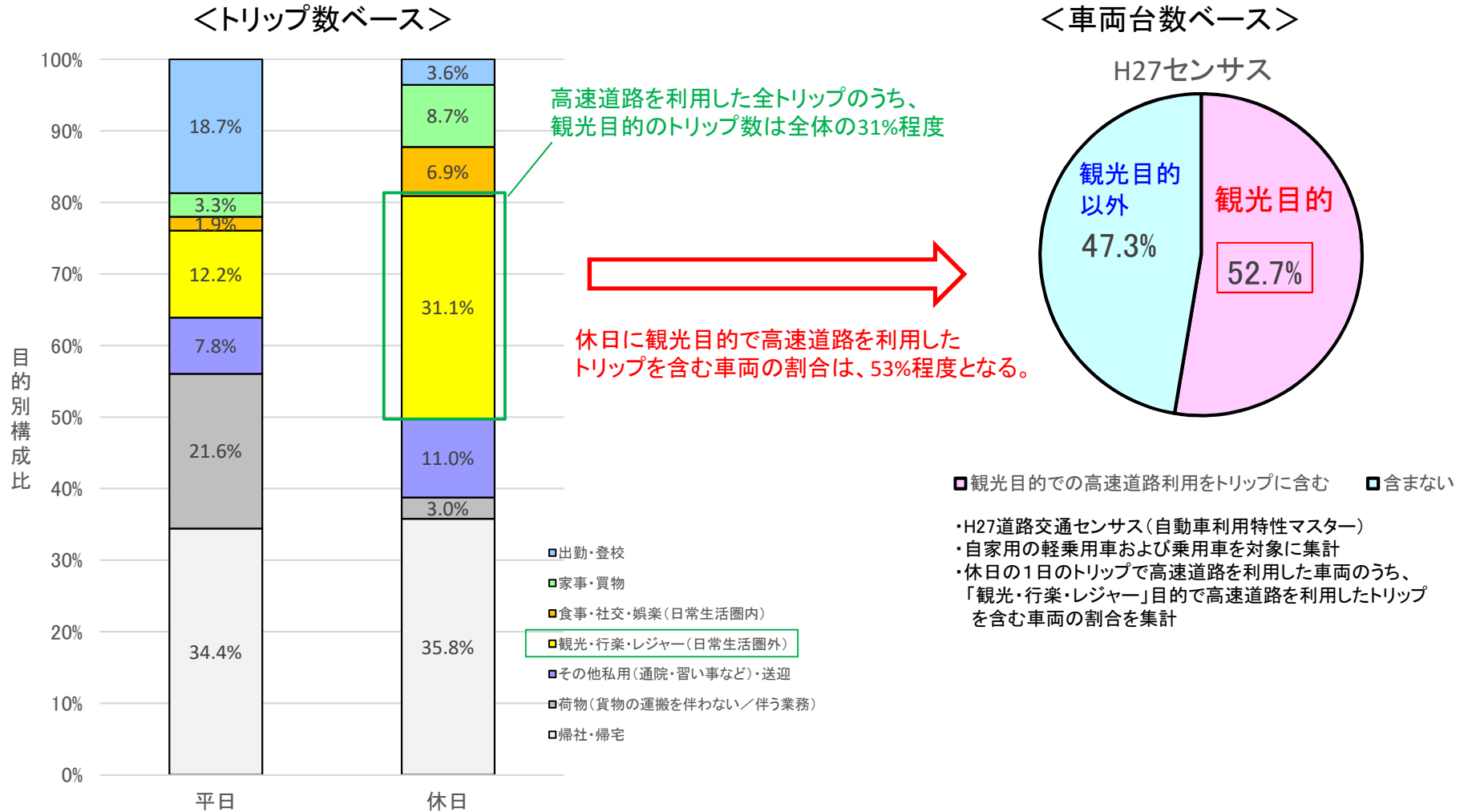


○R元年(1月～12月)における休日の渋滞実績(交通集中に伴う渋滞)について、渋滞回数40回/年以上を集計

休日割引に関する課題②（休日における目的別トリップ）

- ・休日における普通車以下の観光関連トリップの割合は、5割程度に留まっているが、全てのトリップに休日割引が適用されている。

○休日に高速道路を利用したトリップの目的別集計（H27センサス・普通車以下）

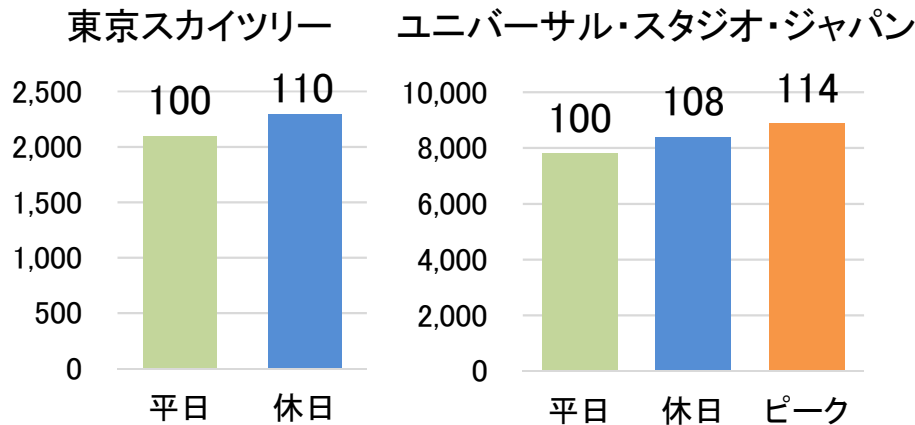


- ・H27道路交通センサス(自動車利用特性マスター)
- ・自家用の軽乗用車および乗用車を対象に集計
- ・休日に高速道路を利用したトリップの目的別構成比を集計

(参考)観光施設や公共交通機関等における休日等料金

○観光施設や公共交通機関等では、土日を含めたピーク期間は割高の料金を設定。

観光施設



※ 天望デッキ 当日券 大人料金 ※ 1デイ・スタジオ・パス 大人料金

新幹線

- ・閑散期の指定席特急料金は、通常期の200円引き
- ・繁忙期は、通常期の200円増し

例)東京～新大阪
(のぞみ、指定席、片道)
閑散期: 14,520円(▲200円)
通常期: 14,720円(±0円)
繁忙期: 14,920円(+200円)

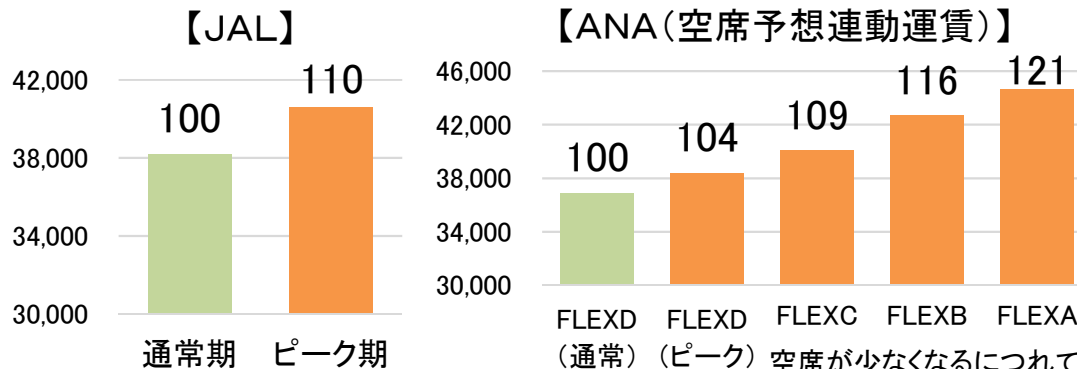
2020年 12月

月	火	水	木	金	土	日
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

閑散期
通常期
繁忙期

航空機

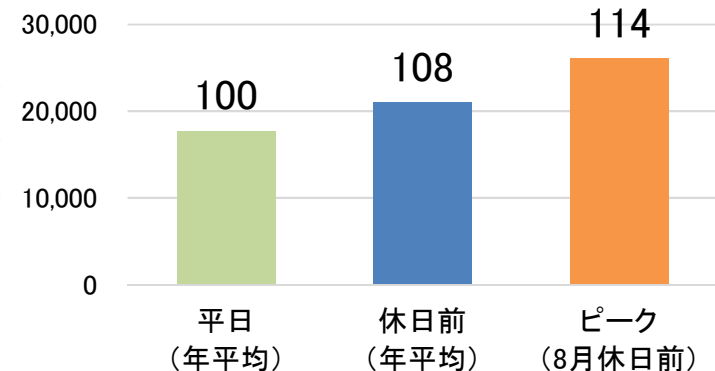
東京(羽田)-札幌(新千歳)大人普通運賃(空港使用料を除く)



空席が少なくなるにつれて
D⇒C⇒B⇒Aと変動

宿泊料金

和室, 1泊2食付き(税・サービス料込み)



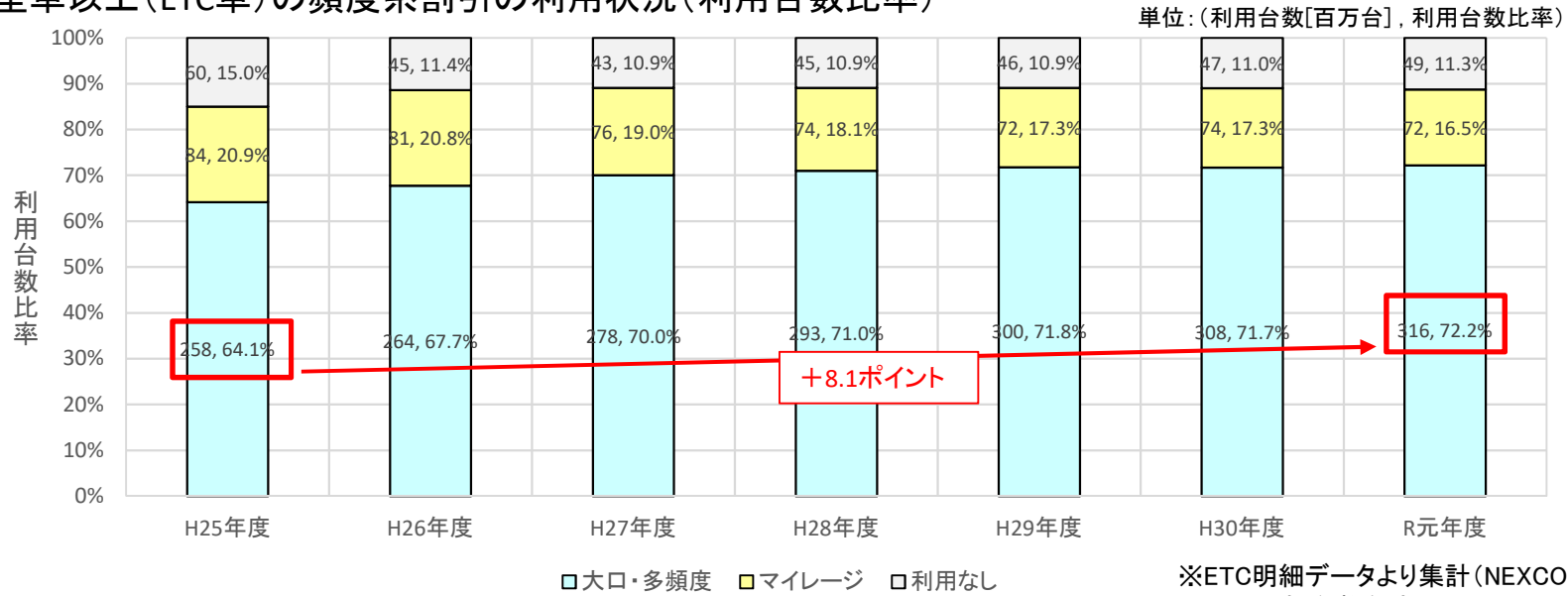
※総務省統計局 小売物価統計調査(動向編) 宿泊料調査

④大口・多頻度割引

大口・多頻度割引の評価(利用状況)

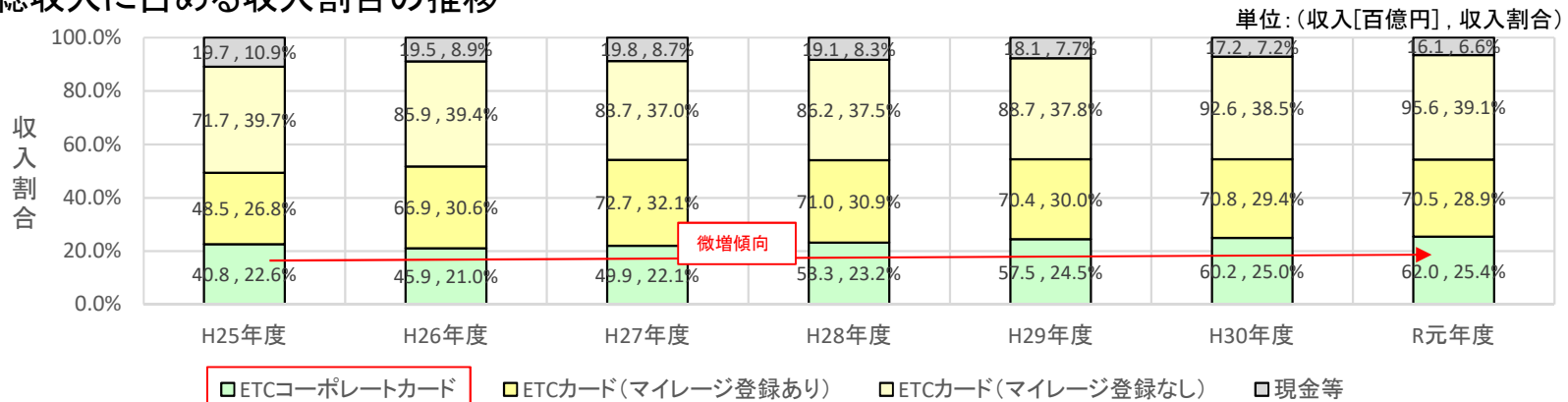
- H25年度と比較して、大口・多頻度割引の利用台数割合は微増傾向(+8.1ポイント)。
- ETCコーポレートカードからの収入割合も同様の傾向を示している。

○中型車以上(ETC車)の頻度系割引の利用状況(利用台数比率)



※ETC明細データより集計(NEXCO3社)
※出口取扱台数を計上

○総収入に占める収入割合の推移



※料金収入の額は営業データより算出

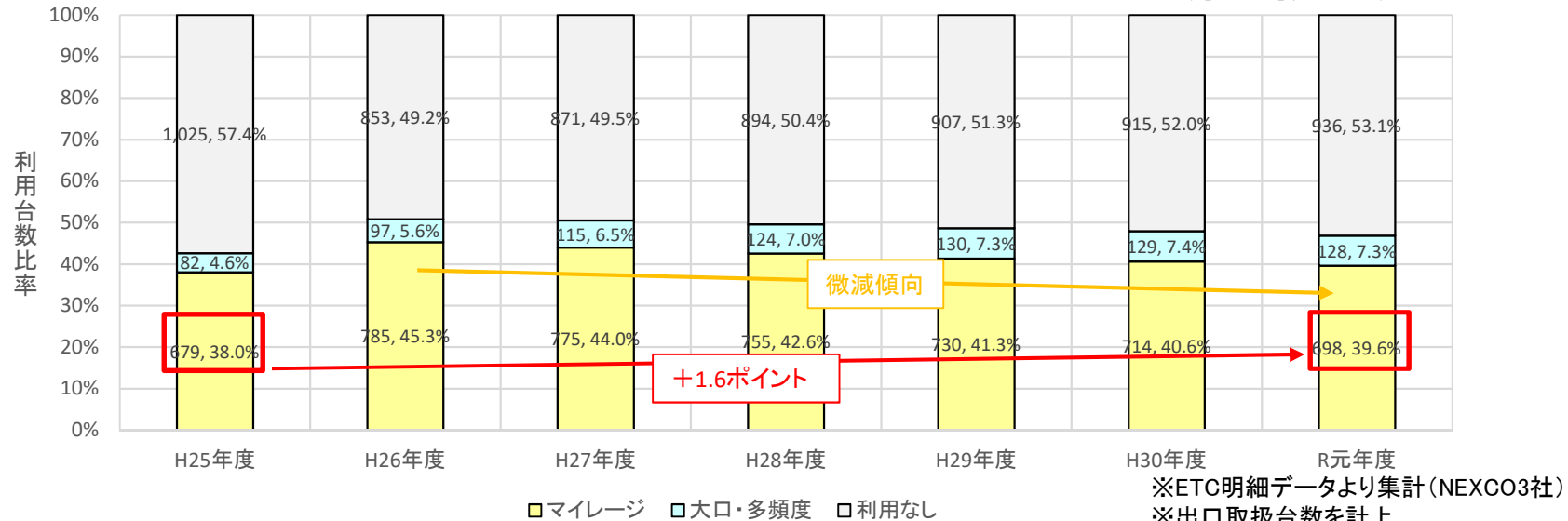
⑤マイレージ割引

マイレージ割引の評価(利用状況)

- H25年度と比較して、マイレージ割引の利用台数割合は微増している(+1.6ポイント)が、ここ数年は減少傾向にある。
- ETCカード(マイレージ登録あり)からの収入割合も同様の傾向を示している。

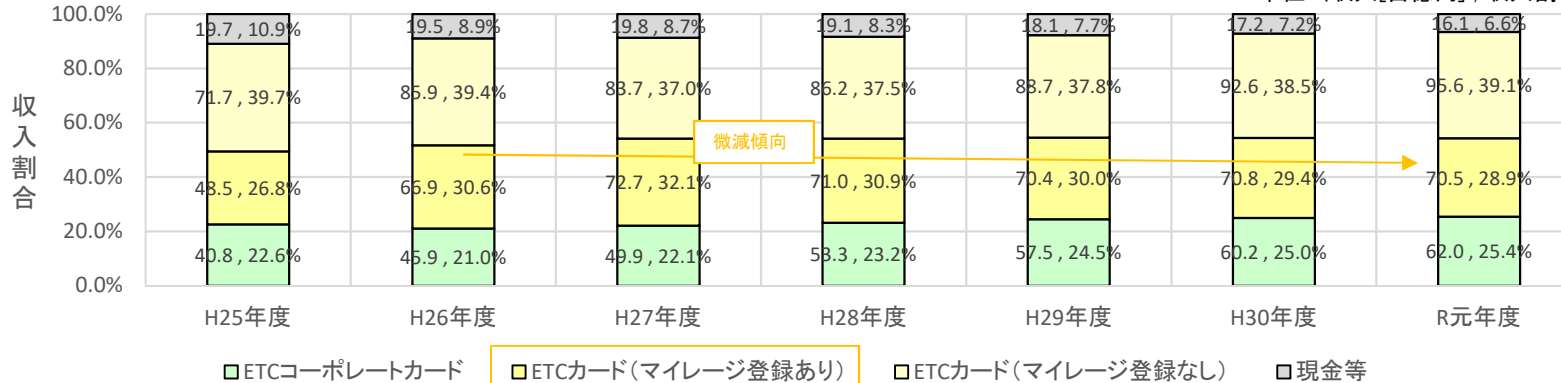
○普通車以下(ETC車)の頻度系割引の利用状況(利用台数割合)

単位: (利用台数[百万台], 利用台数比率)



○総収入に占める収入割合の推移

単位: (収入[百億円], 収入割合)

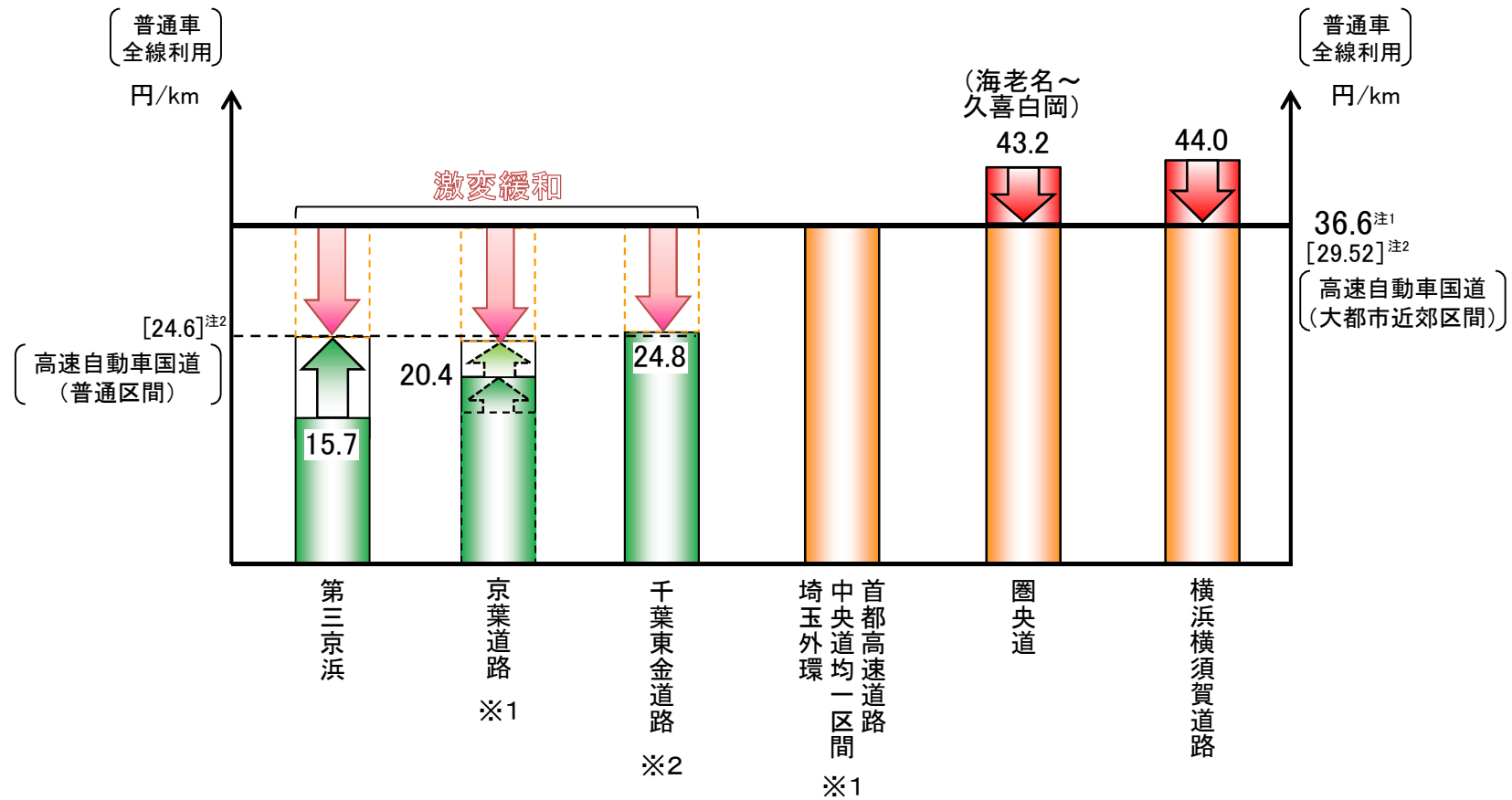


※料金収入の額は営業データより算出

2. 首都圏料金の見直し(H28)の評価

2-1. 料金水準の見直し

首都圏内の料金水準の整理・統一



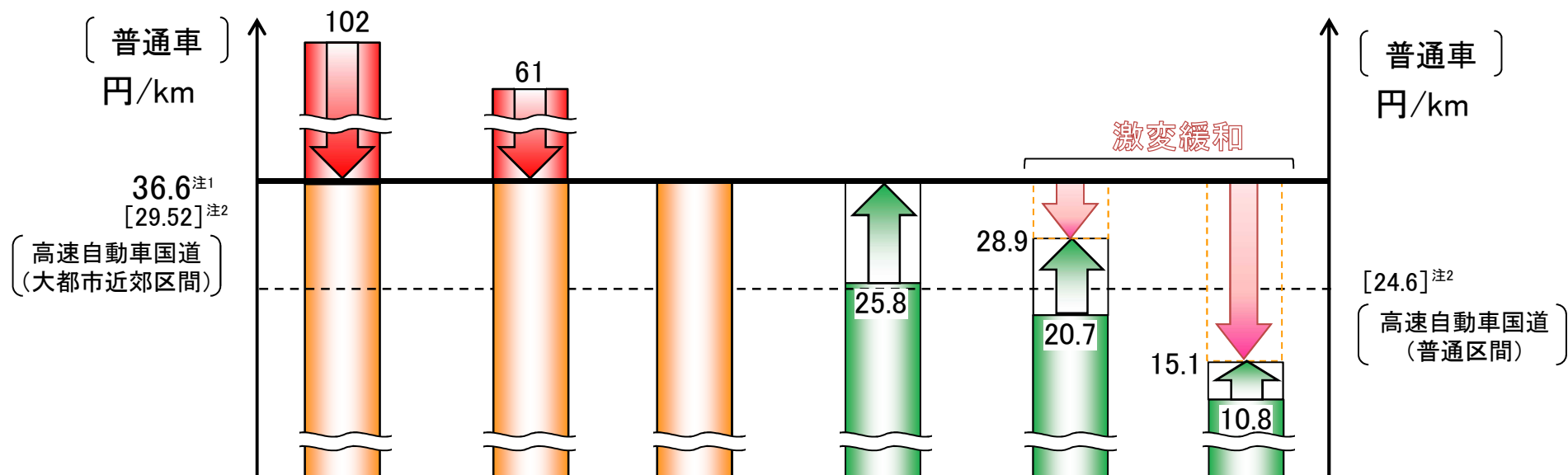
※1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど激変緩和措置を実施
(ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き)

※2 千葉県内の高速ネットワーク(千葉外環、圏央道(松尾横芝～大栄))の概成後に整理

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例

注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

①首都高速の料金について



利用距離	5km	10km	24km	36km	45km	86km
旧料金	510円	610円	930円	930円	930円	930円
対距離	320円	480円	930円	1,310円	1,600円	2,900円
現料金	330円 (320円)	490円 (480円)	940円 (930円)	1,320円 (1,300円)	1,320円 (1,300円)	1,320円 (1,300円)
区間例	渋谷 ～霞が関 (5.1km)	永福 ～霞が関 (11.0km)	西池袋 ～空港西 (24.6km)	美女木JCT ～京葉道路 (36.3km)	美女木JCT ～東関東道 (44.5km)	並木～ さいたま見沼 (86.6km)

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例

注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

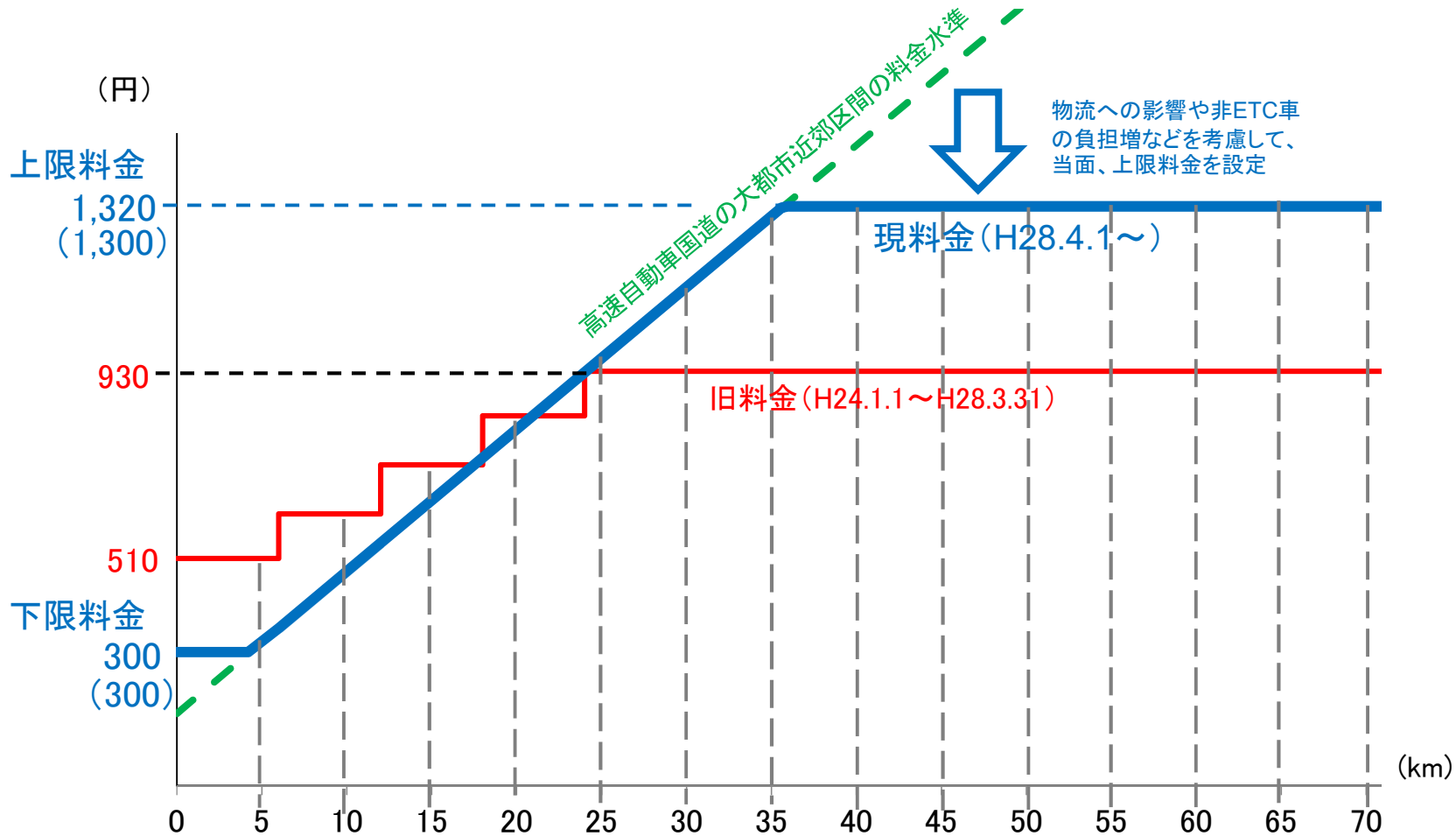
注3) 下限料金を普通車の場合300円に設定

※旧料金、対距離は消費税率8%

※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)

下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金) 33

① 首都高速における対距離料金の導入



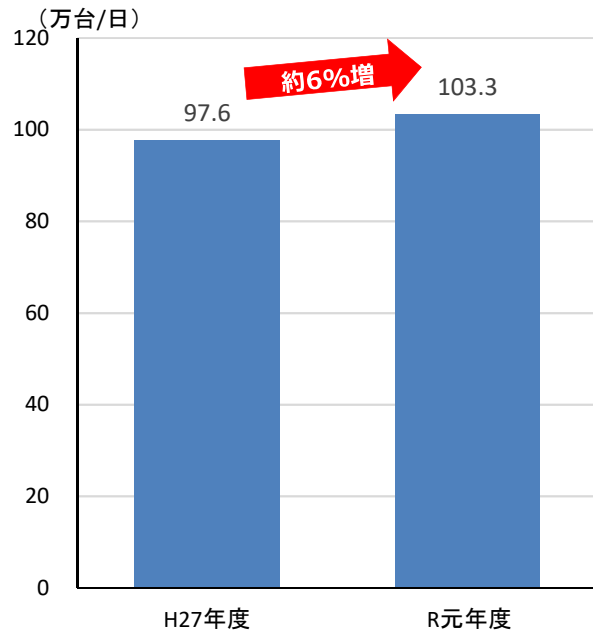
(注) 普通車(ETC車)の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)

①首都高速の利用の変化

○ 首都高速全体の利用台数は約6%増加(特に、短距離利用が増加に寄与)。

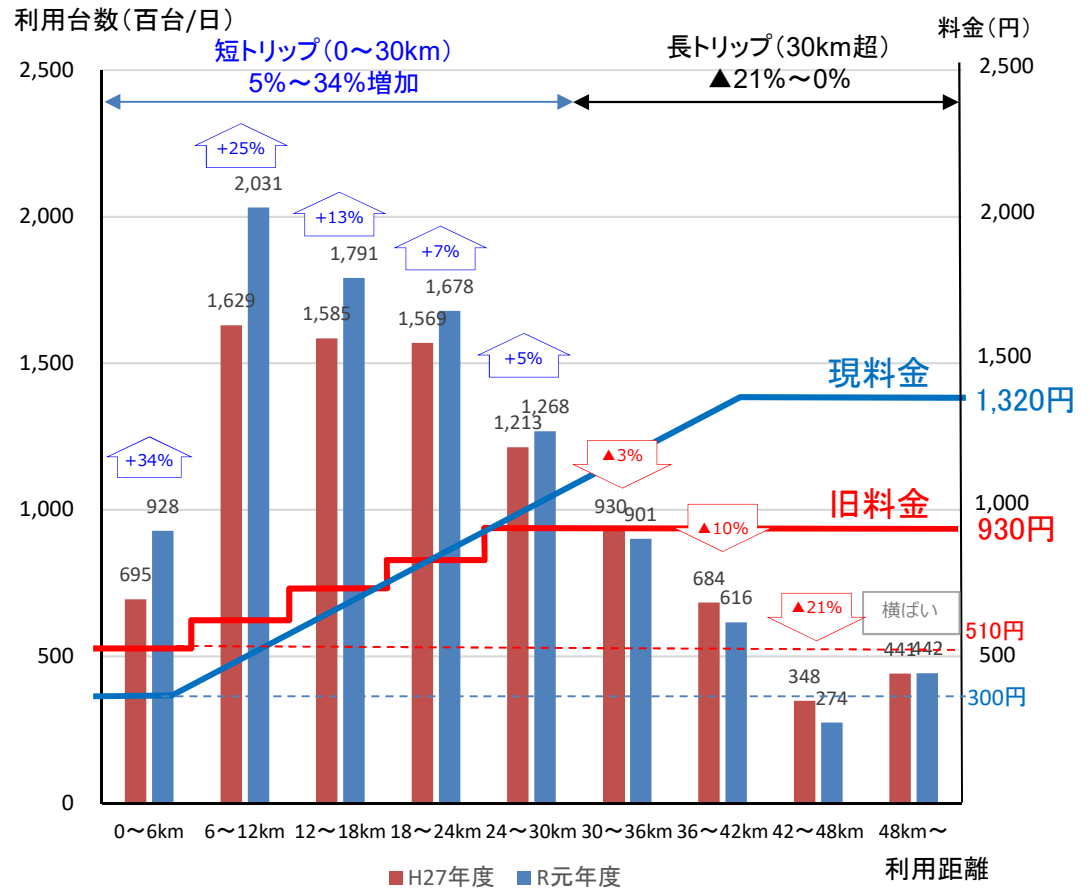
○首都高速の利用台数

全線



※利用台数は、営業データ、ETCデータによる集計
 ※各年度11月の全日平均を比較

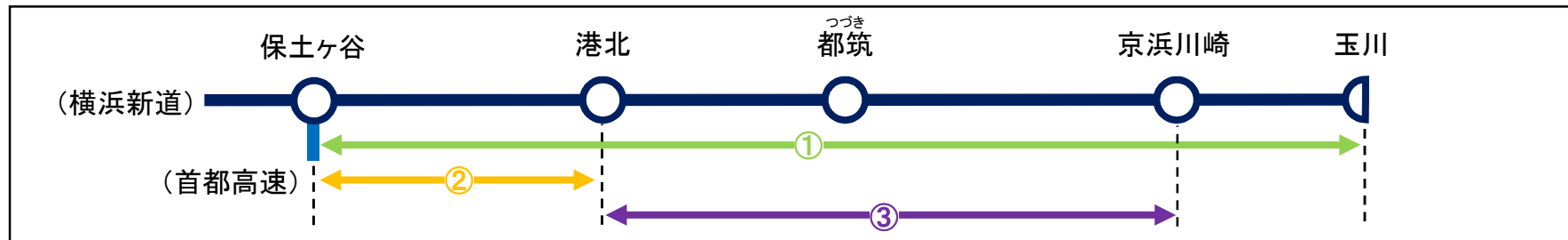
○首都高速の距離帯別利用台数



※ETCデータによる集計
 ※各年度11月の全日平均を比較
 ※料金は普通車(ETC車)の例

② 第三京浜の料金の見直し

- 高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本としつつ、当面、激変緩和措置として高速自動車国道の普通区間を目安に、全線を利用した場合の料金を390円とした。
- 他区間や他車種の料金は、普通車の全線料金をもとに距離・車種間比率に応じて設定。



① 保土ヶ谷⇄玉川(16.4km)

旧料金	対距離	現料金
260円	680円 (+420円)	390円 (390円)

② 保土ヶ谷⇄港北(5.6km)

旧料金	対距離	現料金
100円	340円 (+240円)	130円 (130円)

③ 港北⇄京浜川崎(8.6km)

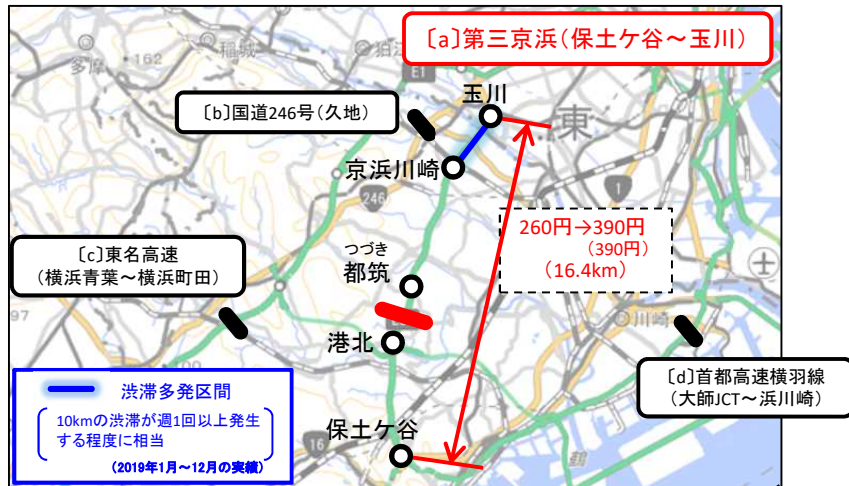
旧料金	対距離	現料金
160円	440円 (+280円)	210円 (200円)

※料金は普通車の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)

② 第三京浜の料金の見直しの評価

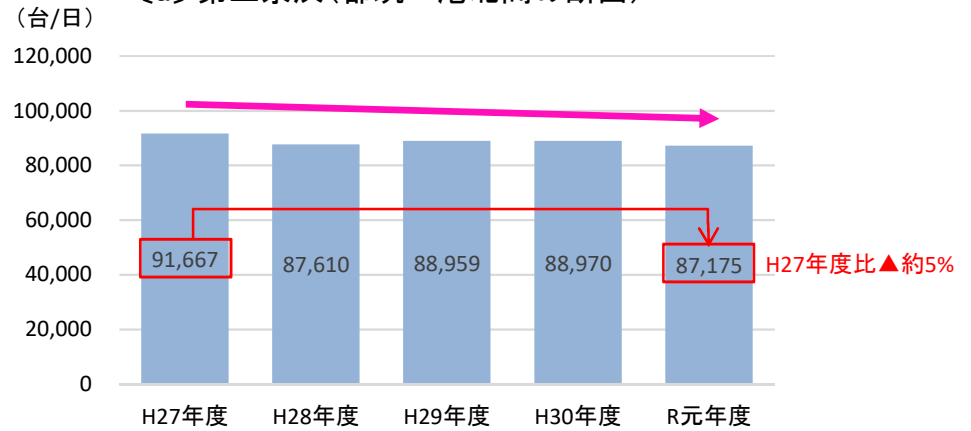
- 第三京浜において、料金水準を引き上げた後、交通量はR元年度までに約5%減少。この減少幅は、並行する国道246号や首都高速横羽線と同程度に留まっている。

○ 玉川～京浜川崎付近において渋滞が多発

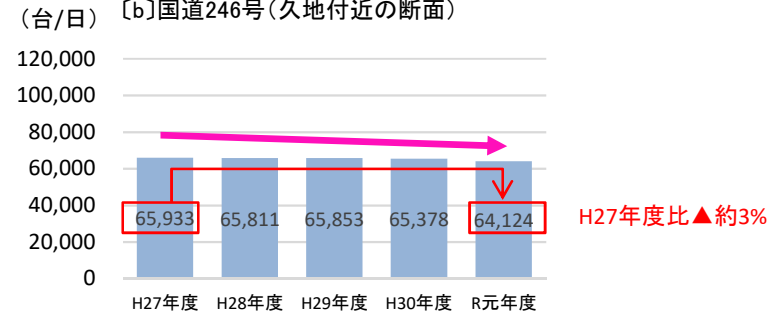


※料金は普通車の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)

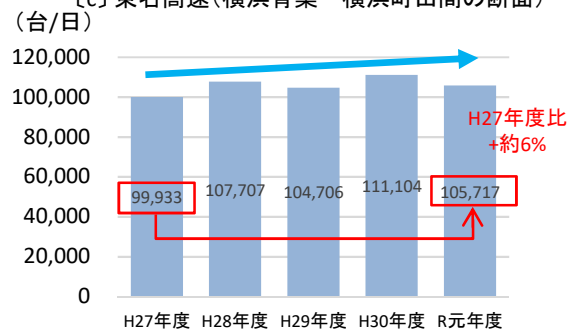
[a] 第三京浜(都筑～港北間の断面)



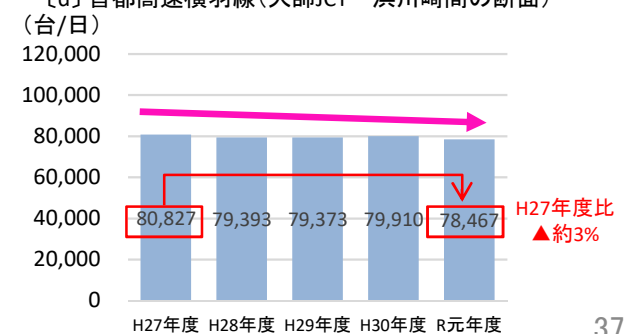
[b] 国道246号(久地付近の断面)



[c] 東名高速(横浜青葉～横浜町田間の断面)

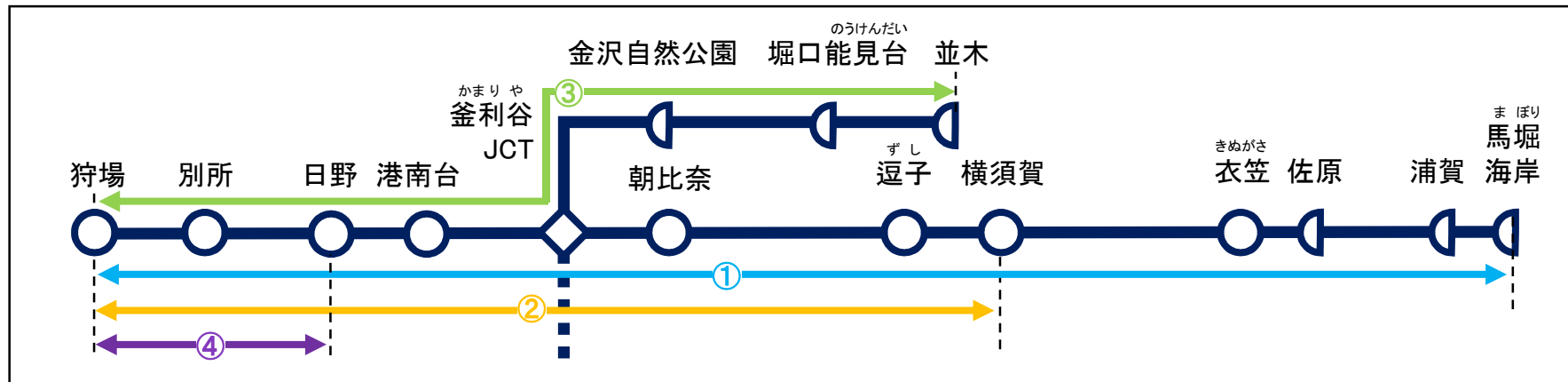


[d] 首都高速横羽線(大師JCT～浜川崎間の断面)



③横浜横須賀道路の料金の見直し

- 狩場～朝比奈間を高速自動車国道の大都市近郊区間、朝比奈～^{まぼり}馬堀海岸間を普通区間の料金水準としつつ、深夜割引・休日割引の財源を活用して、朝比奈～^{まぼり}馬堀海岸間の料金水準を引下げ、全線を利用した場合の料金を950円とした。
- 他区間や他車種の料金は、狩場～朝比奈・朝比奈～^{まぼり}馬堀海岸間の料金水準、車種間比率に応じて設定。



① 狩場⇄^{まぼり}馬堀海岸 (32.8km)

旧料金	対距離	現料金
1,440円	1,100円 (▲340円)	970円 (950円)

② 狩場⇄横須賀 (21.3km)

旧料金	対距離	現料金
930円	800円 (▲130円)	750円 (740円)

③ 狩場⇄並木 (16.2km)

旧料金	対距離	現料金
820円	680円 (▲140円)	690円 (680円)

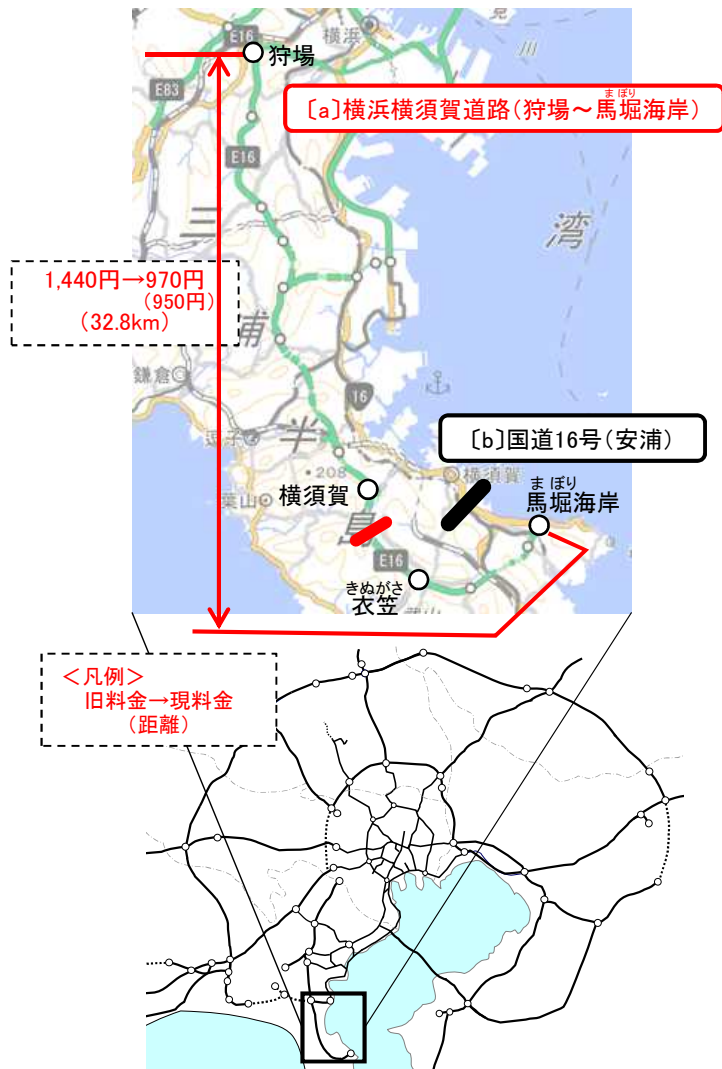
④ 狩場⇄日野 (7.7km)

現行	対距離	現料金
360円	410円 (+50円)	360円 (360円)

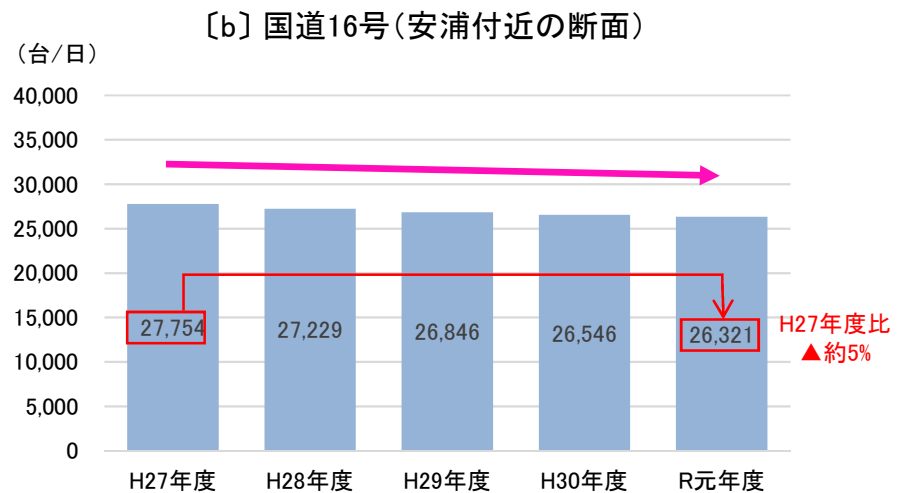
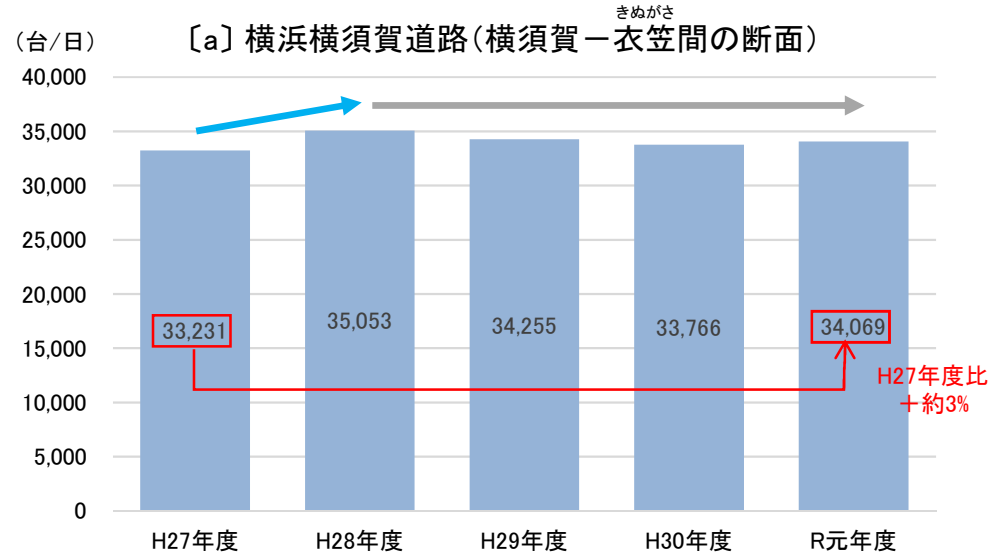
※従前の料金よりも高額となる区間については、当面、激変緩和措置として従前の料金に据置き
 ※料金は普通車の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)

③横浜横須賀道路の料金の見直しの評価

- 横浜横須賀道路において、料金水準の引き下げの結果、交通量はR元年度までに約3%増加。
- 一方、並行する国道16号において、交通量は減少傾向。



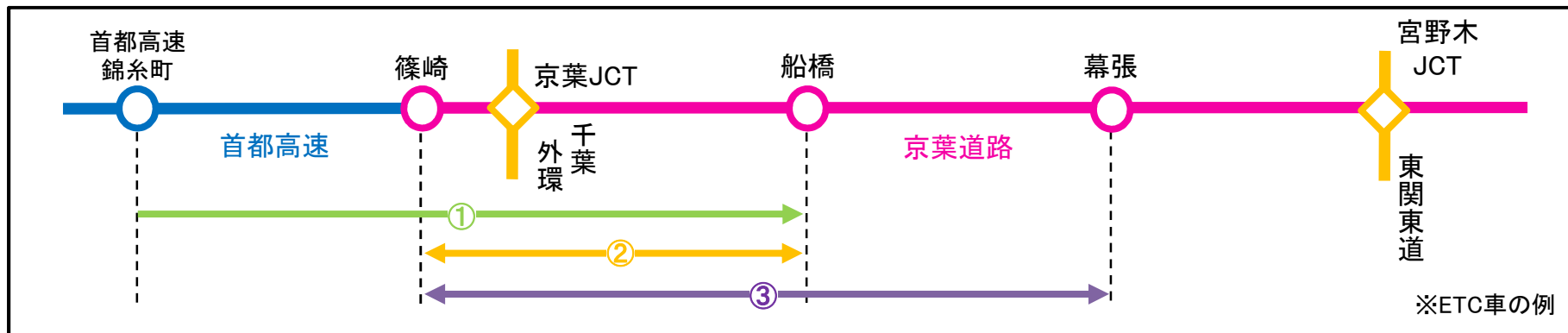
※料金は普通車の例
 ※旧料金、対距離は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)



※各年度11月の全日平均を比較
 ※トラカンデータによる集計

④京葉道路の料金の見直し

- 高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とした。ただし、当面、激変緩和措置として高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定することとした。
- 地域内利用の場合は、ETC車を対象に、当面、旧料金に据置く。
- 各区間における他車種の料金は、普通車の料金をもとに、車種間比率に応じて設定。



車種別料金例（篠崎～船橋）

単位：円

① 錦糸町→船橋 (首都高速との連続利用)		② 篠崎⇄船橋 (地域内利用)		③ 篠崎⇄幕張 (地域内利用)	
旧料金 (ETC)	旧料金 (非ETC)	旧料金 (ETC)	旧料金 (非ETC)	旧料金 (ETC)	旧料金 (非ETC)
640円	740円	130円	130円	250円	250円
↓	↓	↓	↓	↓	↓
現料金 (ETC)	現料金 (非ETC)	現料金 (ETC)	現料金 (非ETC)	現料金 (ETC)	現料金 (非ETC)
650円 (640円)	650円 (640円)	130円 (130円)	230円 (230円)	250円 (250円)	360円 (350円)

	旧料金 (全車)	現料金	
		ETC(右記除く) ・非ETC	ETC (地域内利用)
軽	130	180 (180)	100 (100)
普	130	230 (230)	130 (130)
中	130	280 (270)	150 (150)
大	190	380 (370)	210 (210)
特大	440	630 (620)	350 (340)

※地域内利用とは、京葉道路内のインターチェンジ間の利用、または東関東道・千葉東金道路・館山道・外環道との利用を言う。京葉道路と首都高速を連続して利用する場合は、地域内利用には該当しない。

※料金は普通車の例

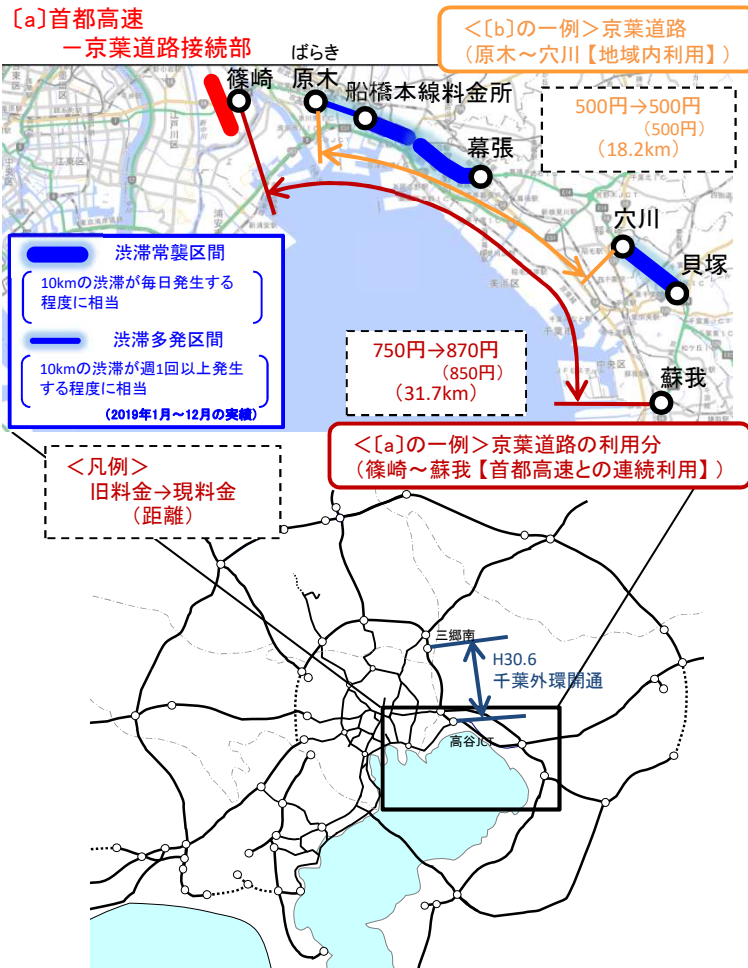
※旧料金、対距離は消費税率8%

※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)

下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)

④京葉道路の料金の見直しの評価

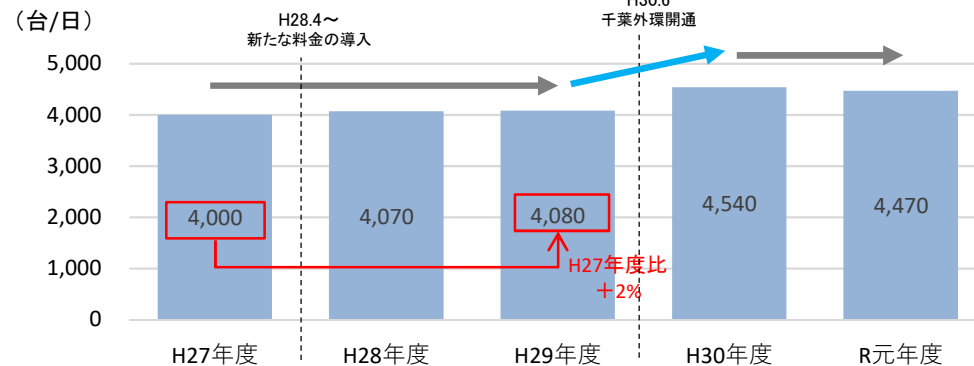
- 首都高速との連続利用において、京葉道路の料金水準は高速自動車国道の普通区間並みとなったが、交通量(首都高速-京葉道路接続部)は概ね変動なし。
- 京葉道路の地域内利用は料金水準が据置かれており、船橋本線料金所～穴川間における地域内利用の交通量は概ね変動なし。



※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)

[a] 首都高速-京葉道路接続部の交通量

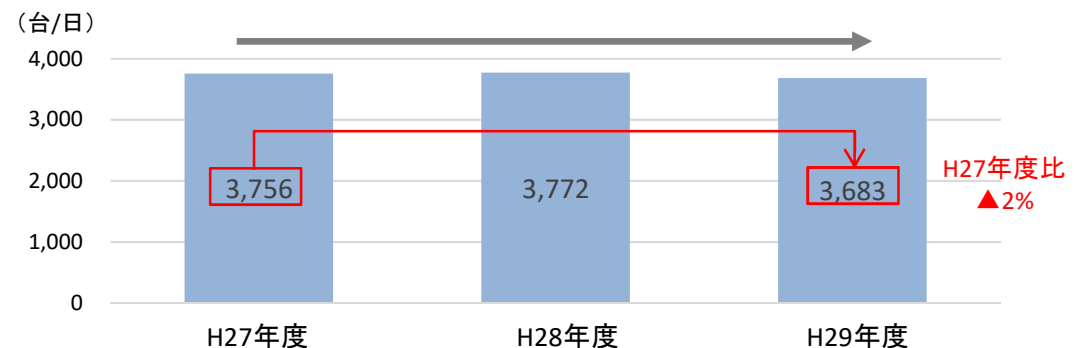
(首都高速の利用距離が18～22km(距離別料金(旧料金)と対距離料金(現料金)で料金水準が概ね等しくなる距離帯)である交通のみ)



※ETCデータより集計(両方向) ※各年度11月の全日平均を比較
 ※京葉道路との接続部から18～22kmにある首都高速の出入口を発着する交通のみを抽出
 ※都心流入割引適用車を除く

[b] 船橋本線料金所～穴川間【地域内利用】のOD交通量

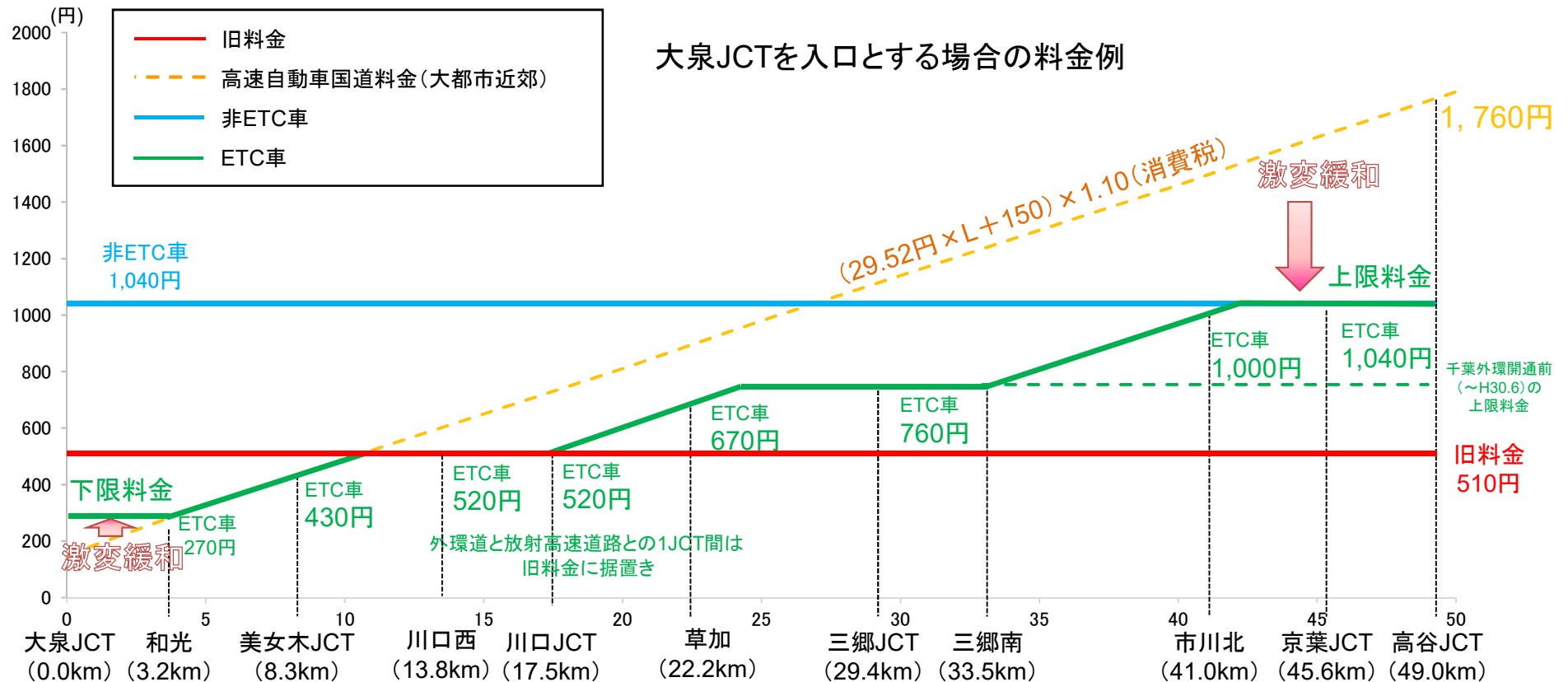
(首都高速を連続利用していない交通のみ)



※ETCデータより集計(両方向) ※各年度11月の全日平均を比較
 ※船橋本線料金所は、篠崎・京葉市川・原木・船橋の発着の合計

⑤外環道の料金の見直し

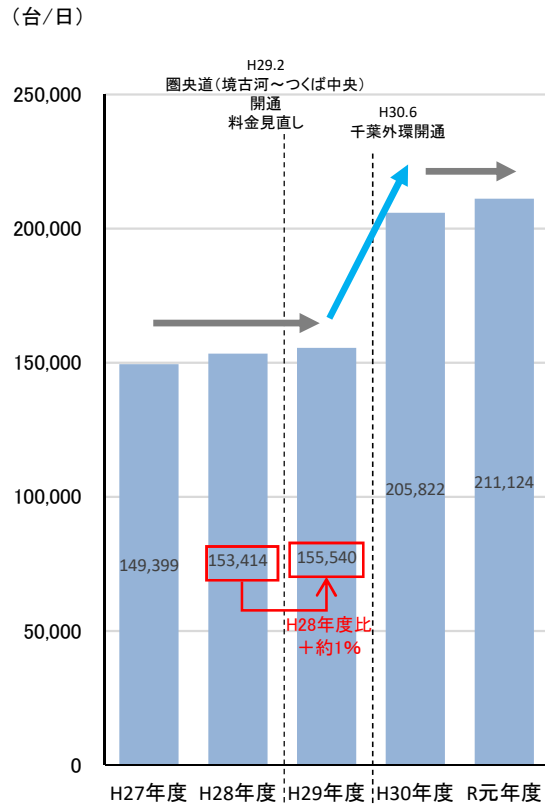
- ETC車については、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とし、対距離制とした。ただし、激変緩和措置として当面の間は上限料金及び下限料金を設定。
- 外環道と放射高速道路との1JCT間(関越(大泉JCT)～東北道(川口JCT)等)の利用について、ETC車を対象に、激変緩和措置として旧料金に据置き。
- 非ETC車については、均一料金制を継続し、ETC車の最大料金を適用。ただし、和光・和光北→大泉JCT等の、端末方向への短距離利用については、別途料金を設定。
- 外環道の料金は、他の道路とは別に計算する(利用1回あたりの固定額(ターミナルチャージ)を別途課す)。



⑤外環道の料金の見直しの評価

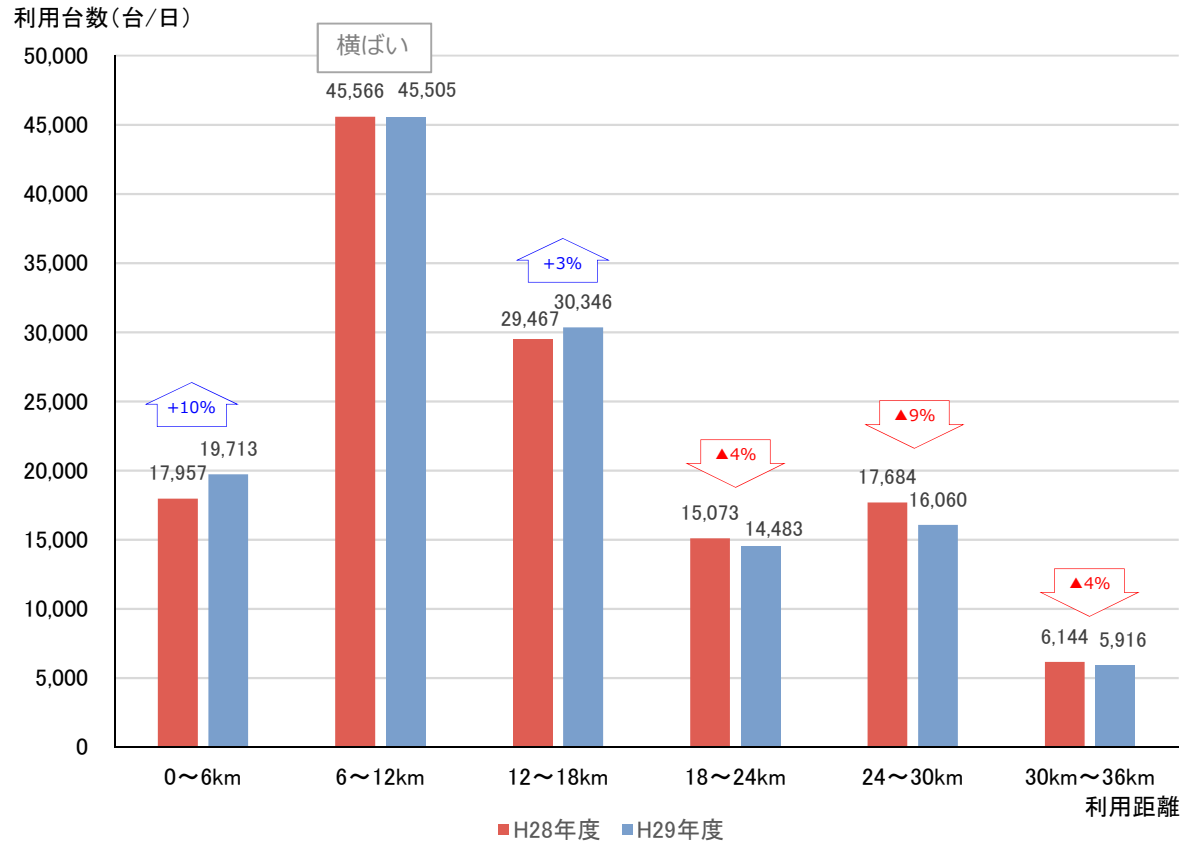
- 料金見直し前後で、外環道全体の利用台数は概ね変動なし。
- 距離帯別の利用台数について、料金が引き下げられた短距離利用は増加。一方、料金が引き上げられた長距離利用は減少。

○外環道の利用台数



※NEXCO東日本のホームページより
 ※各年度11月の全日平均を比較

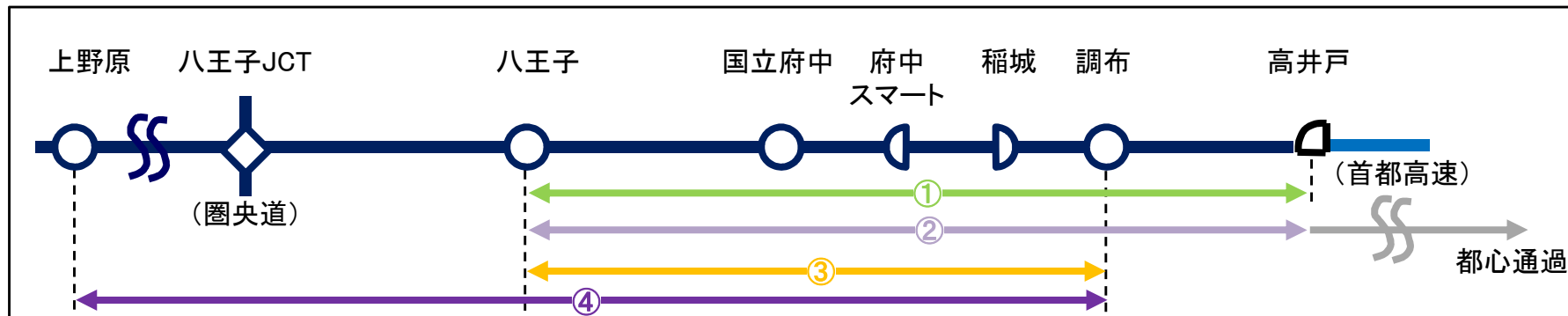
○外環道の距離帯別利用台数



※ETCデータより集計(外環道の全ICペア間)
 ※各年度1月の全日平均を比較
 ※H28年度1月は個別ICでの集計を開始した1/11以降の期間で集計
 ※H29年度はH28年度と時期を合わせるため1/11以降の集計としたほか、大雪の日(1/22-25)を除外

⑥中央道(高井戸～八王子)の料金の見直し

- 高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準とし、均一料金制から対距離制へ移行した。ただし、都心を発着する交通については、ETC車を対象に、当面、激変緩和措置として旧料金(620円)を上限料金とした。
- 上記にかかわらず、高井戸～八王子の区間では、非ETC車はETC車の最大料金(980円)とした。
- 他車種の料金は、普通車の料金をもとに車種間比率に応じて設定。



① 八王子⇄高井戸 (25.8km)

旧料金	対距離	現料金 (ETC)	現料金 (非ETC)
620円	980円 (+360円)	630円 (620円)	1,000円 (980円)

③ 八王子⇄調布 (18.1km)

旧料金	対距離	現料金 (ETC)	現料金 (非ETC)
620円	740円 (+120円)	630円 (620円)	1,000円 (980円)

② 八王子⇄高井戸 (25.8km)都心通過(注1)

旧料金	対距離	現料金 (ETC) (都心通過)	現料金 (非ETC) (都心通過)
620円	980円 (+360円)	1,000円 (980円)	1,000円 (980円)

④ 上野原⇄調布 (42.6km)

旧料金	対距離	現料金 (ETC)	現料金 (非ETC)
1,430円	1,390円 (▲40円)	1,420円 (1,390円)	1,830円 (1,790円)

(注) 都心通過とは、中央道を利用し、首都高速道路や外環道を経由して、東北道など放射高速道路を利用することをいう。なお、中央道、首都高速道路または外環道内で一定時間内に乗り直して、放射高速道路を利用した場合も、都心通過したものとみなす。

※料金は普通車の例

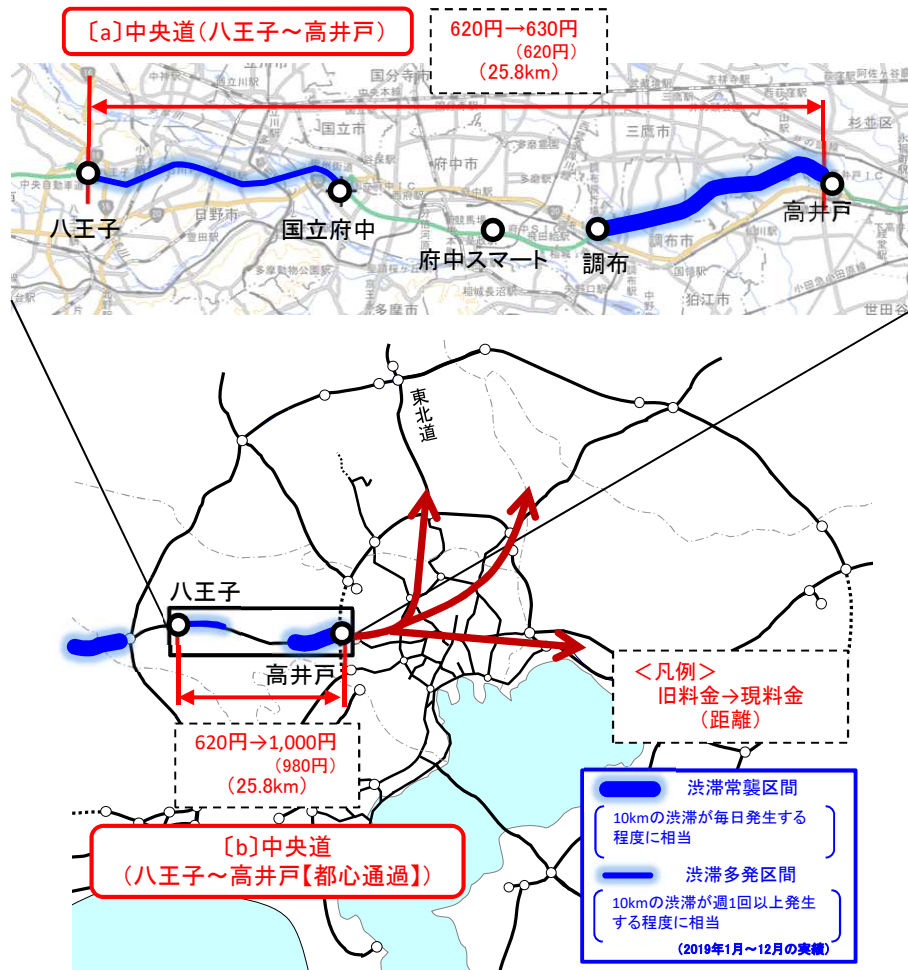
※旧料金、対距離は消費税率8%

※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)

下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)

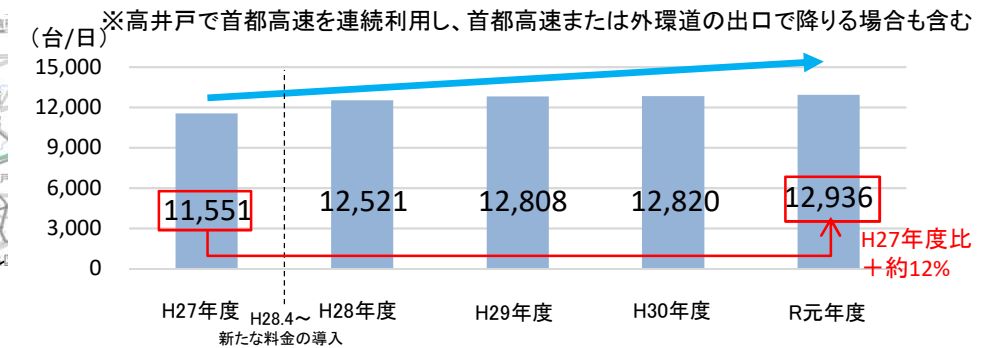
⑥中央道の料金の見直しの評価

- 八王子～高井戸間のETC利用において、料金水準は変わらないが、交通量はR元年度までに約12%増加。
- 都心を通る八王子～高井戸間の利用において、料金水準が引き上げられた結果、交通量は減少傾向となっており、R元年度までに約30%減少。一部交通が圏央道経由へ転換したものと考えられる。

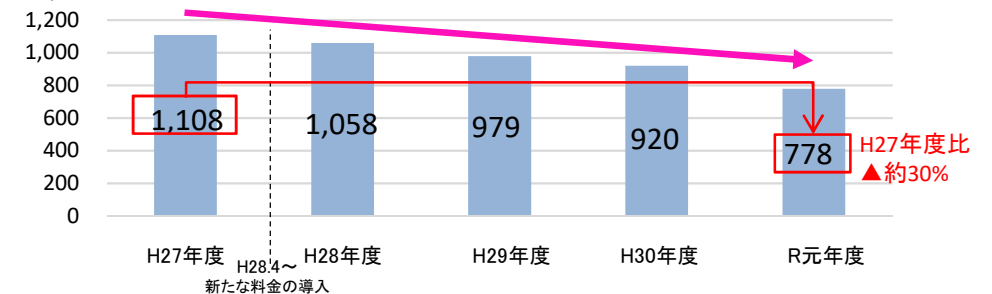


※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段は()消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)

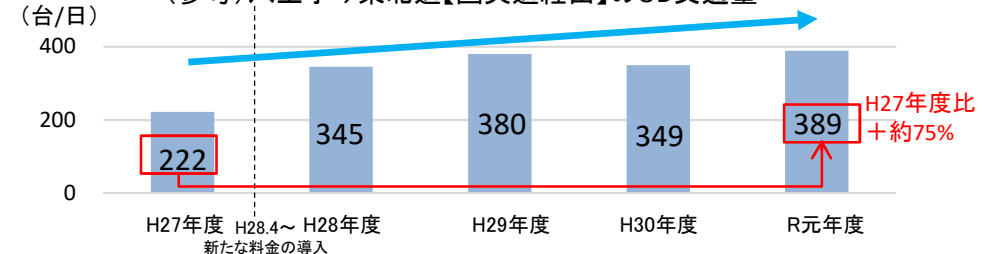
[a] 八王子→高井戸・調布・府中スマート・国立府中のOD交通量計



[b] 八王子→高井戸【都心通過】のOD交通量



(参考) 八王子→東北道【圏央道経由】のOD交通量



※ETCデータより集計(片方向) ※各年度11月の全日平均を比較

⑦ 圏央道の料金の見直し

- 割高であった西側区間を含めて、高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準に引き下げた。
- 他の道路と連続利用する場合、利用1回あたりの固定額(ターミナルチャージ)は他の道路と併せて1回分とした。
- 更に、環状道路としての機能を有効に活用するため、ETC2.0搭載車を対象とした料金割引を追加。
 - (1) 圏央道の料金水準を約2割引(普通区間水準の24.6円/km)とする。
 - (2) 圏央道利用分を大口・多頻度割引の「割引対象一般有料道路」の範囲に加える。



※旧料金よりも高額となる区間については、当面、激変緩和措置として旧料金に据置き(松尾横芝～東金間の車種区分・車種間比率変更による料金の変更を除く)。

※料金は普通車の例

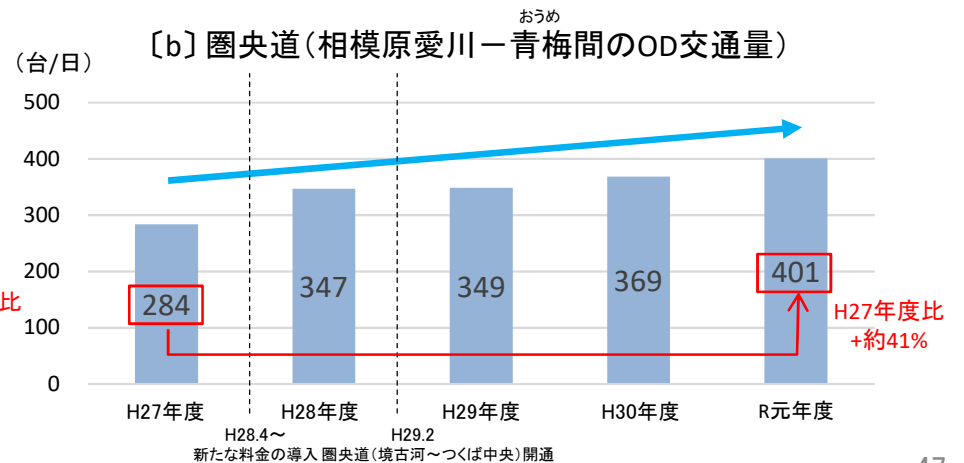
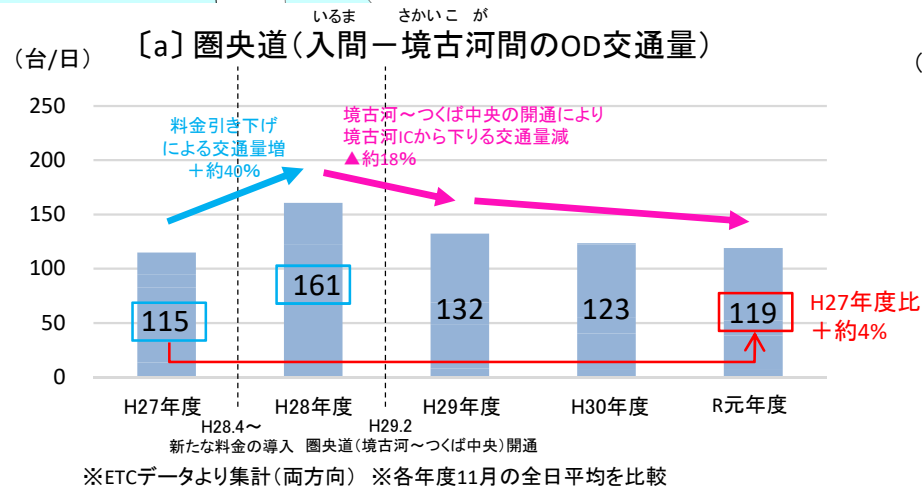
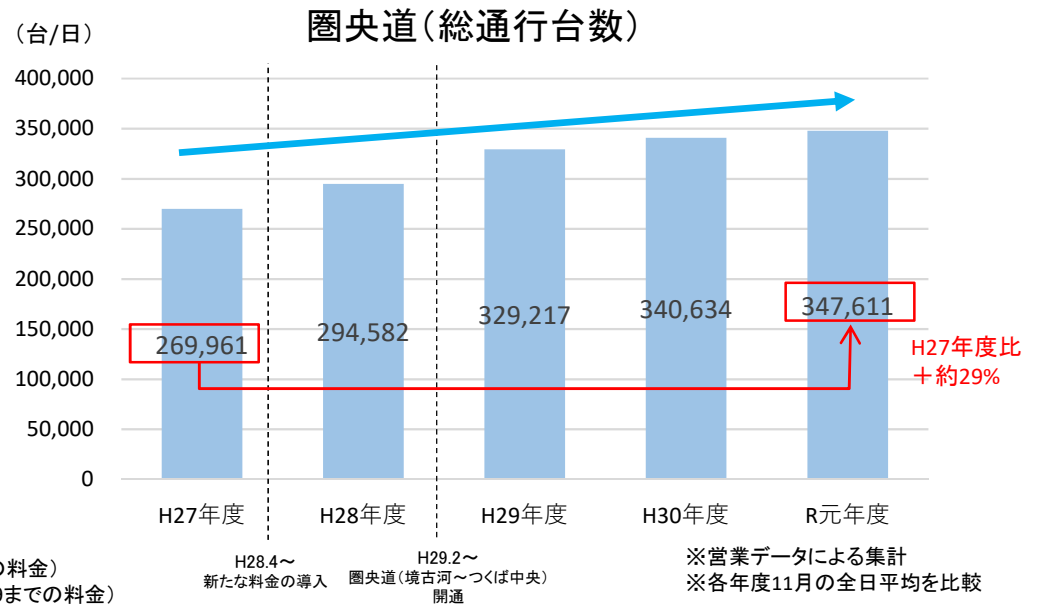
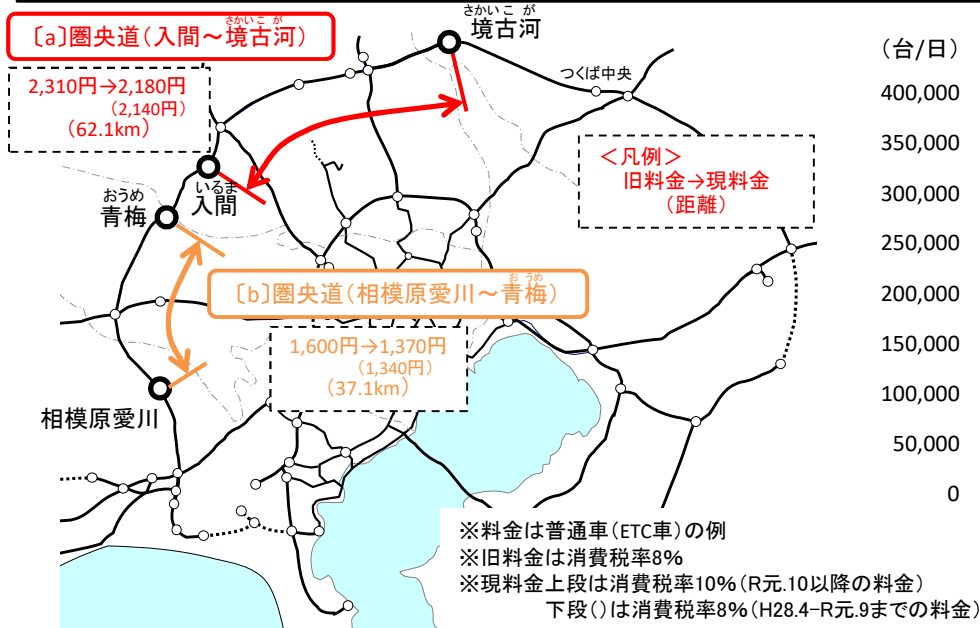
※旧料金、対距離は消費税率8%

※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)

下段()は消費税率8%(H28.4-R元.9までの料金)

⑦圏央道の料金の見直しの評価

- 料金水準の引き下げとネットワークの進展(H29年に境古河^{さかいこが}一つば中央が開通し、神奈川県から千葉県まで開通)により、圏央道の通行台数はH27年度以降増加し続け、R元年度までに約3割増加。
- 入間^{いるま}—境古河^{さかいこが}間では、料金引き下げにより、OD交通量は増加(H27年度→H28年度に約4割増)。
- 同様に、相模原愛川^{あさひがは}—青梅^{おうめ}間では、料金引き下げにより、OD交通量はR元年度までに約4割増加。



⑧首都圏内の車種区分の整理・統一

【首都高速の車種区分】

2車種 S37.12～		5車種区分に 整理・統一※	5車種(暫定) H28.4～		→	5車種 R3.4～(予定)	
普通車	1.0		軽自動車等	0.8		軽自動車等	0.8
		普通車	1.0	普通車	1.0		
		中型車	1.07	中型車	1.2		
大型車	2.0	大型車	1.65	大型車	1.65		
		特大車	2.14	特大車	2.75		

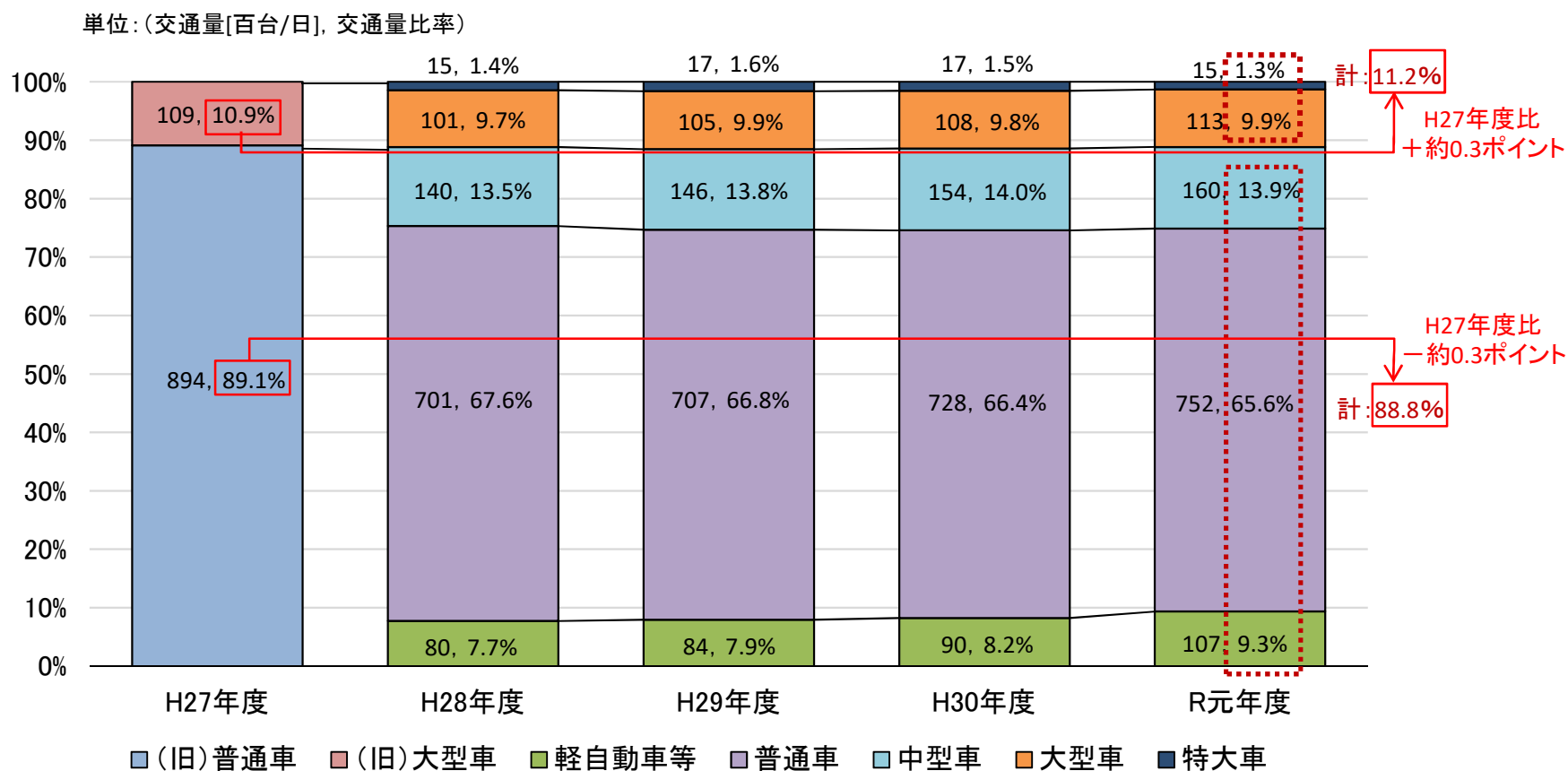
※ 京葉道路、千葉東金道路、新湘南バイパスについて、3車種から5車種に整理、統一

⑧車種区分の整理・統一の評価

- 首都高速の車種毎の交通について、車種区分の整理の結果、旧大型車区分(大型車+特大車)の交通の割合は概ね変動なし。

首都高速(利用距離:18~22km)の車種間比較

※18~22kmの距離帯において、距離別料金(旧料金)と対距離料金(現料金)で料金水準が概ね等しくなる



※各年度の全日平均を比較

※R元年度は新型コロナウイルス感染症の影響が含まれる

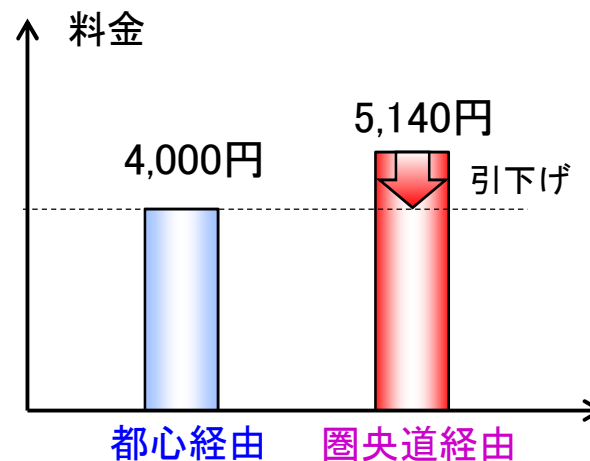
2-2. シームレスな料金体系

起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

- 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、圏央道の利用が料金の面において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。
 （圏央道経由の料金 > 都心経由の料金 : 圏央道経由の料金を引下げ）
- 都心経由の方が高い場合には、都心経由の料金は引下げない。



厚木→桜土浦



※消費税率10%

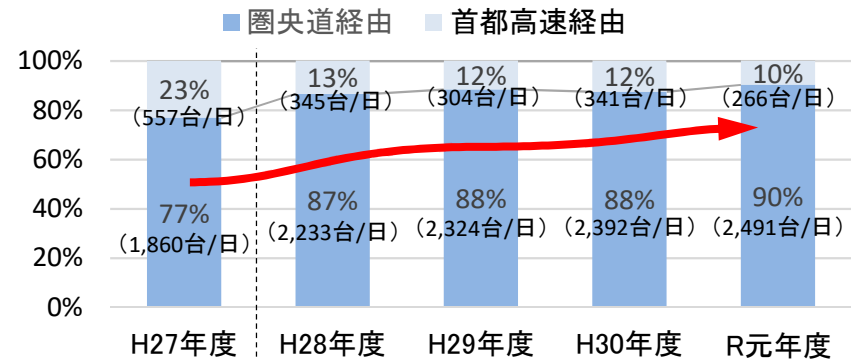
新たな料金導入により、圏央道を賢く利用

- 東名⇄東北道間では、新たな料金の導入後、圏央道利用の割合が約9割まで増加。
- 圏央道利用の所要時間は、夜間において首都高速利用と概ね同じだが、昼間において首都高速利用より短くなっており、圏央道利用を選択する割合の増加に寄与。



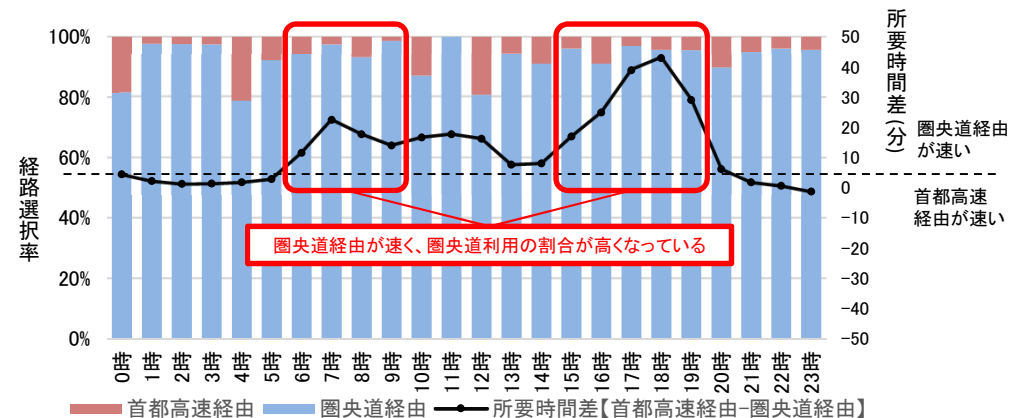
※「距離」「所要時間」「料金(ETC料金)」はNEXCO東日本ホームページより
 ※料金は普通車(ETC車)の例

○圏央道の外側を発着する交通の経路選択<東名⇄東北道>



※ETCデータより集計(両方向) ※各年度11月の全日平均を比較

○経路選択と所要時間差<東名⇄東北道>



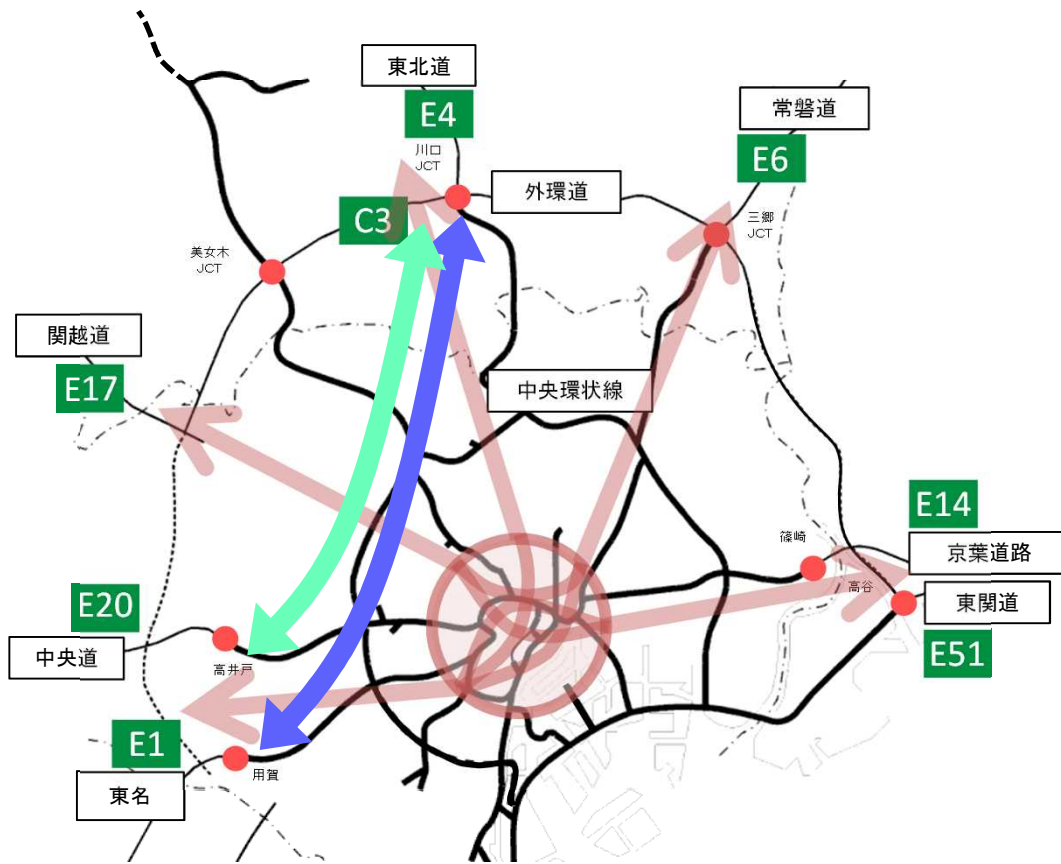
※ETCデータ(R元.11の平日平均)から経路選択率を算出

※トラカンデーデータ(R元.11の平日平均)から海老名JCT~久喜白岡JCTの所要時間を算出

首都圏の都心通過交通が減少

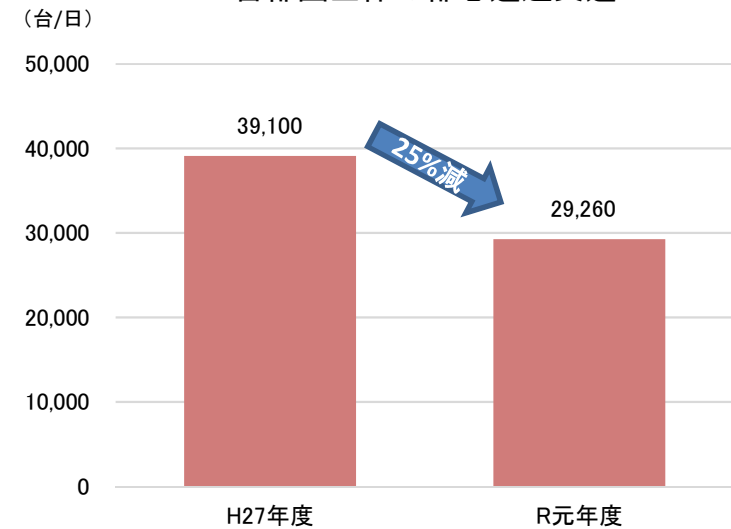
- ネットワーク整備と相まって、首都圏全体で都心通過交通は約2割減少(25%減少)。
- 東名⇄東北道間の都心通過交通は約1割減少(14%減少)、中央道⇄東北道間の都心通過交通も約1割減少(12%減少)するなど、都心の交通環境の改善に寄与。

○首都圏の都心を通過する主な交通の状況

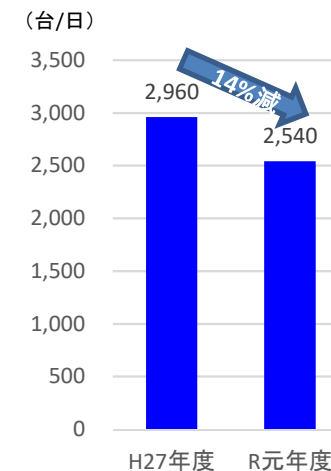


※ETCデータより集計(両方向)
 ※各年度11月の全日平均を比較
 ※都心通過とは、東名高速や東北自動車道等の国土開発幹線自動車道である放射高速道路間の往來のうち、首都高速を經由・通過する利用のこと

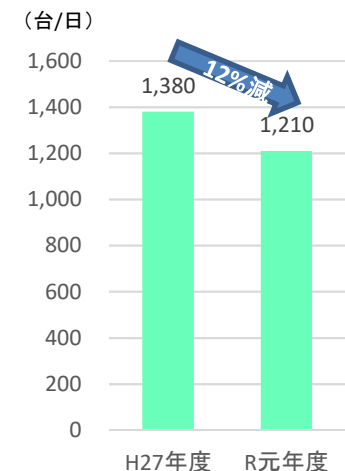
首都圏全体の都心通過交通



うち東名⇄東北道の都心通過交通



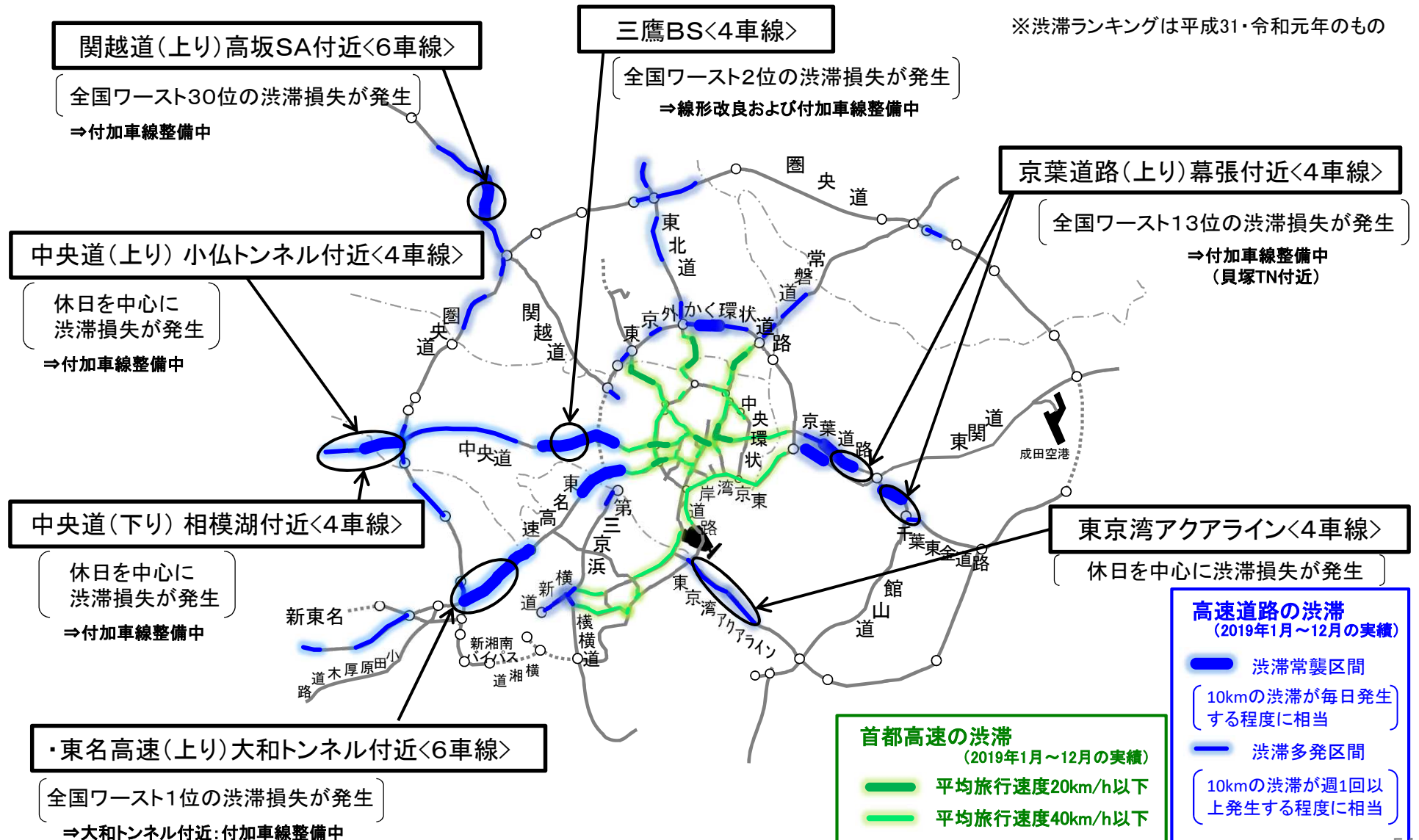
うち中央道⇄東北道の都心通過交通



首都圏の渋滞状況

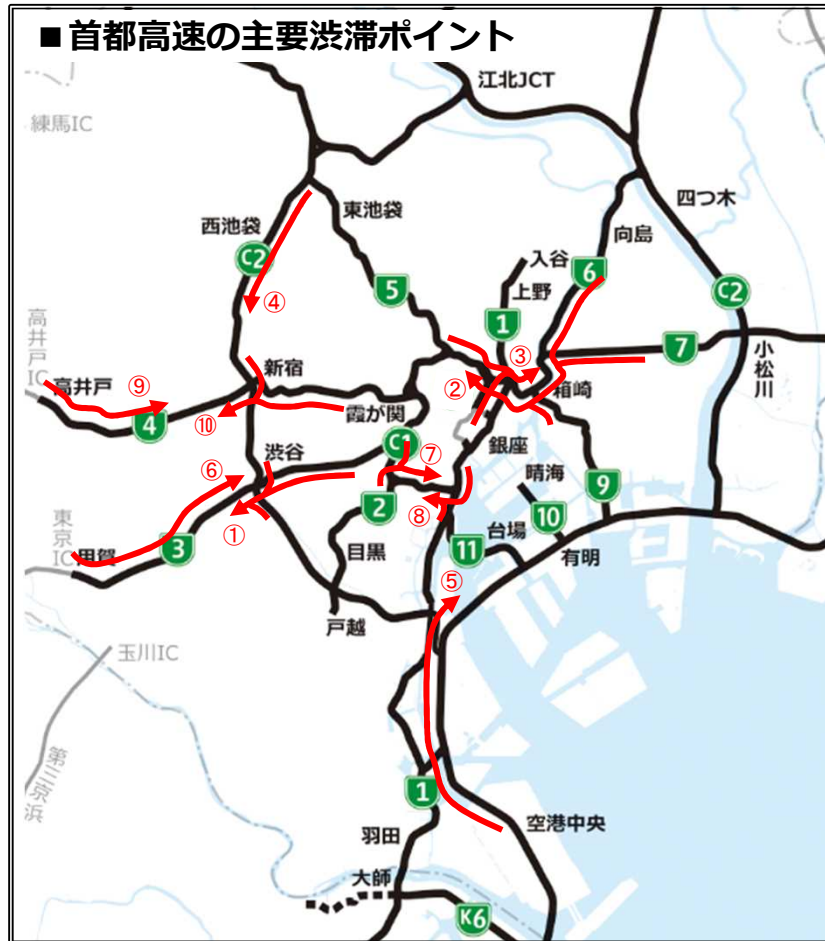
○ 首都圏の高速道路においては、圏央道の開通などネットワーク形成が進捗する一方で、依然として、交通集中による渋滞が発生。

※渋滞ランキングは平成31・令和元年のもの



首都高速の渋滞状況

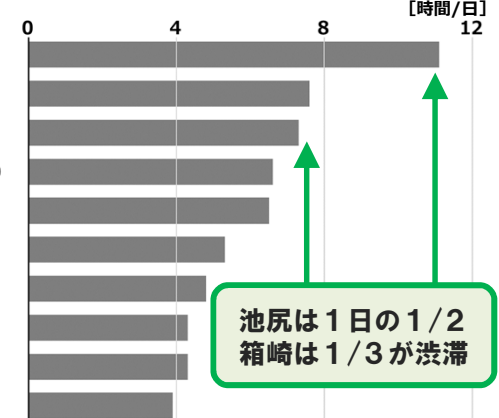
○ 首都高速においては、都内を中心に、依然として慢性的な渋滞が発生。



出典：第3回首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会資料

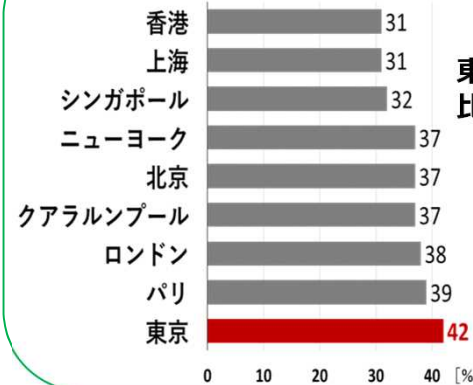
■ 首都高速の渋滞発生時間ランキング (H30年度平日1日当たり)

- ①池尻付近 (3号下り)
- ②箱崎JCT付近 (上り)
- ③箱崎JCT付近 (下り)
- ④中野長者橋付近 (中環内回)
- ⑤東京港トンネル (東行)
- ⑥大橋JCT付近 (3号上り)
- ⑦芝公園付近 (都環内回)
- ⑧浜崎橋JCT付近 (都環外回)
- ⑨永福付近 (4号上り)
- ⑩西新宿JCT付近 (4号下り)



※渋滞 (速度20km/h以下) 発生時間を集計 首都高速道路(株)調べ

<参考> 世界の大都市との渋滞状況の比較



東京は世界の大都市と比較して低いランク

出典：TOMTOM Traffic Index 2019

数字：渋滞損失時間 / 渋滞がない状態の移動時間 (%)

首都高速の時間帯別の交通量と渋滞損失時間

○ 時間帯による交通量や渋滞状況に偏りが存在。

