

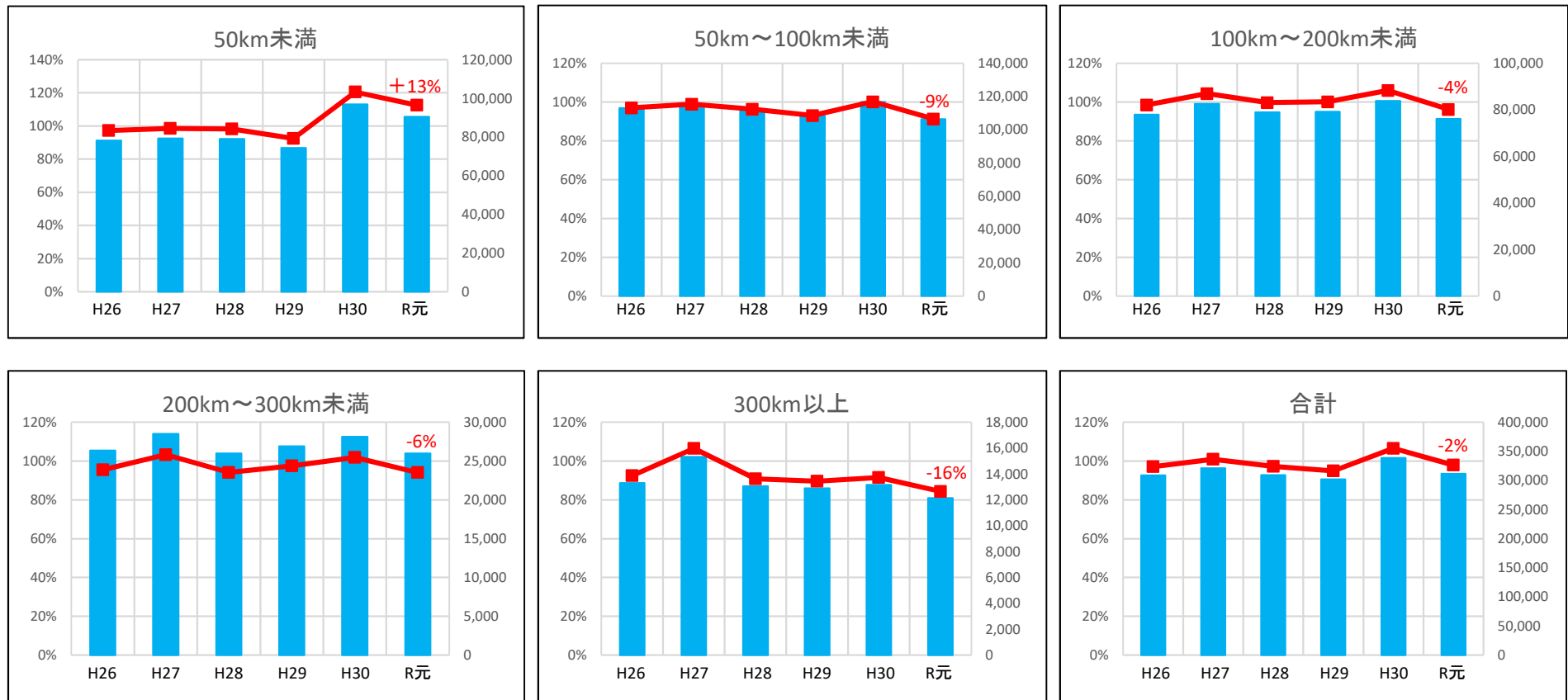
これまでの料金見直しの評価 (参考資料)

休日割引の評価(三大都市圏を起点とする利用台数)

○H26.4料金割引見直しの前後で、三大都市圏を起点とする高速道路の利用台数は横ばいとなっている。

○三大都市圏から地方圏への距離帯別交通量(休日・普通車以下)

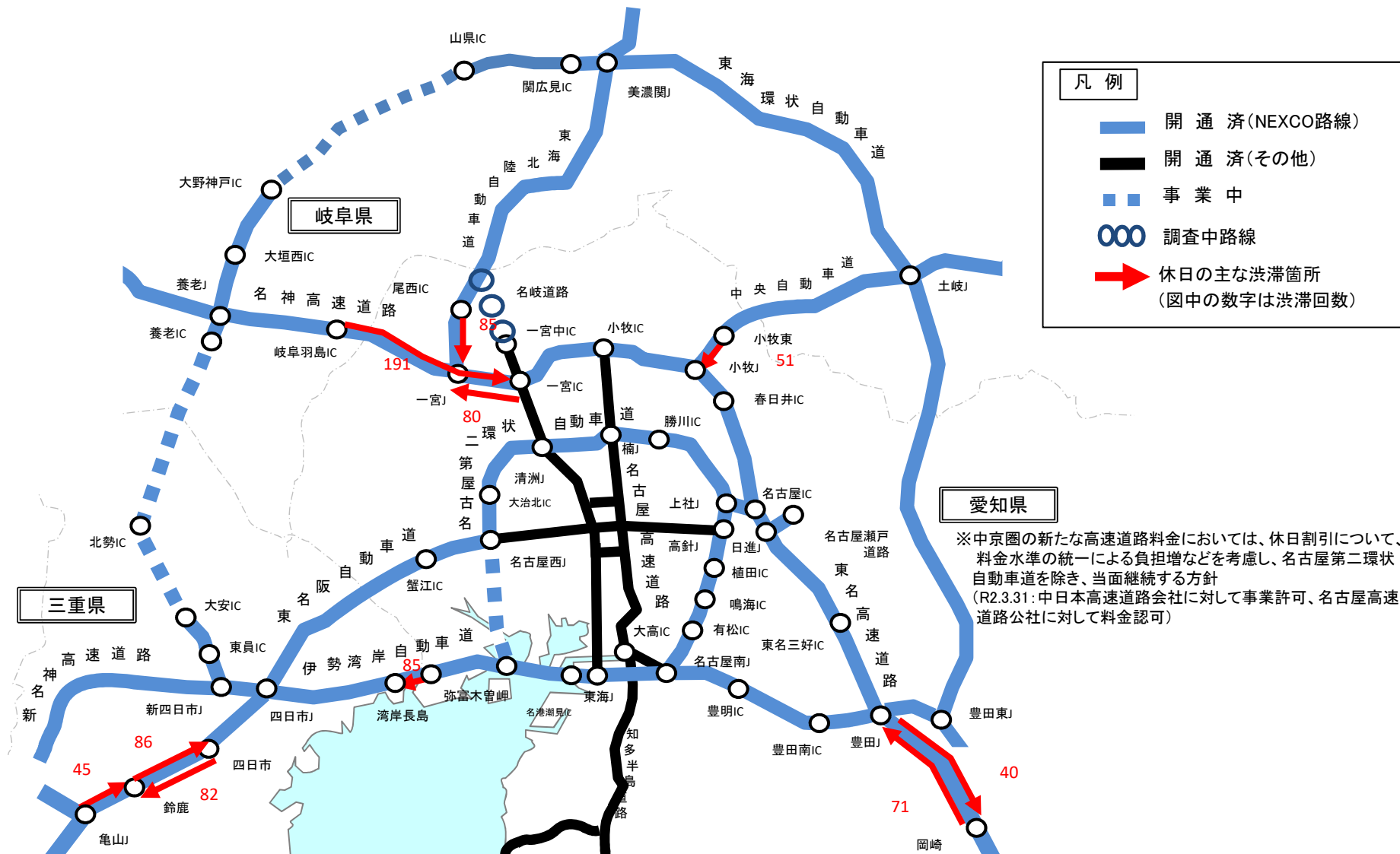
■: 利用台数[台/日](右軸) ■: 対H25比[%](左軸)



※三大都市圏内のICから流入し、地方圏のICから流出した台数を集計
 ・三大都市圏とは、首都圏(千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県)、
 中京圏(岐阜県、愛知県、三重県)、近畿圏(京都府、大阪府、兵庫県)
 ・地方圏とは、その他の県(北海道と沖縄県は除く)
 ※ 利用者台数は各年9~11月休日・普通車・軽自動車のIC流入台数を集計
 ETC利用車、非ETC利用車含む総交通量

休日割引に関する課題（休日における混雑状況・中京圏）

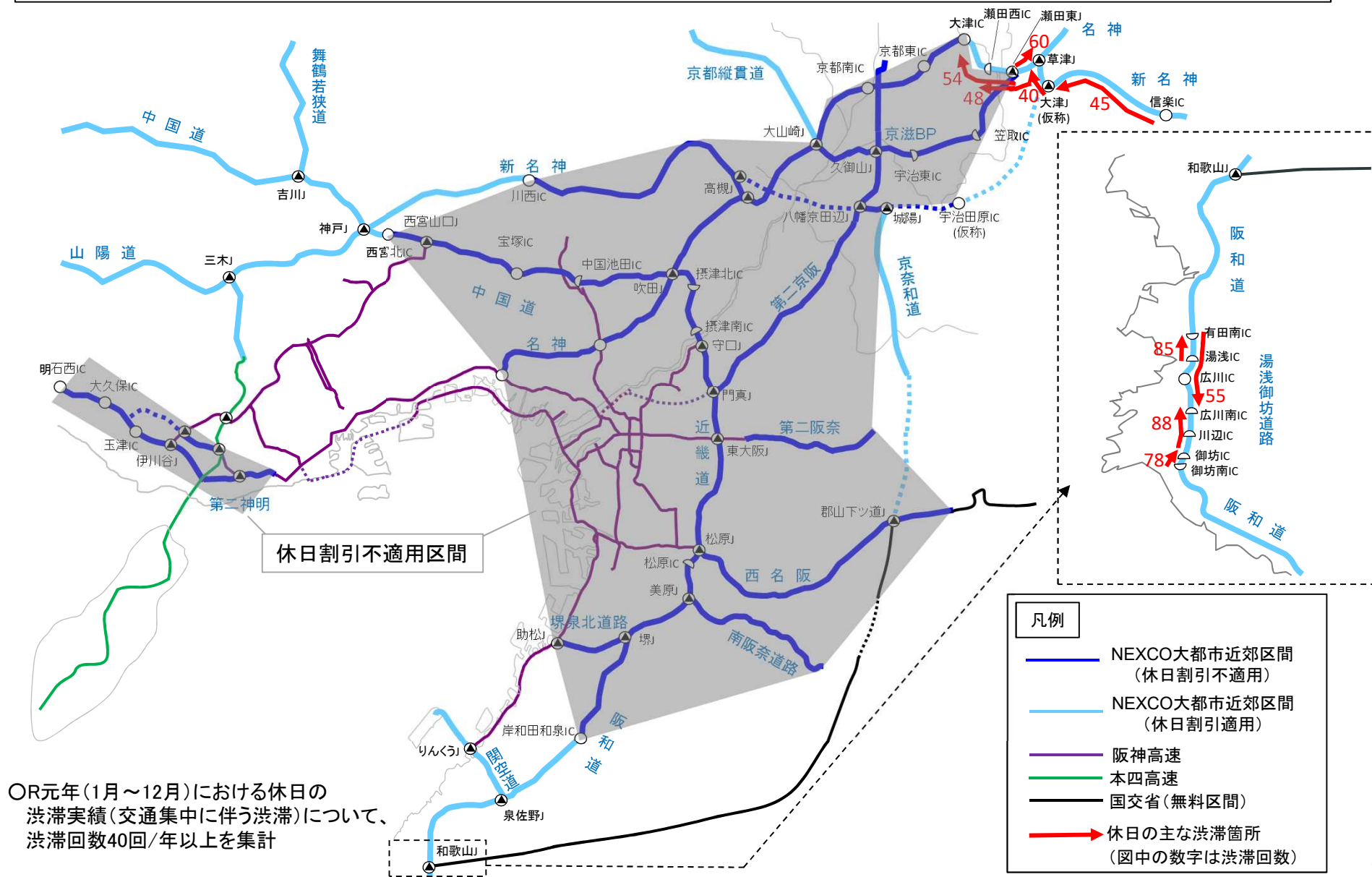
○休日割引適用の大都市圏(中京圏)において、名神高速の一宮IC・一宮JCT付近、東名高速の豊岡JCT・岡崎IC付近、東名阪道の四日市IC・鈴鹿IC付近を中心に、高速道路が渋滞している。



○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（休日における混雑状況・近畿圏）

○休日割引適用の大都市圏(近畿圏)において、湯浅御坊道路の有田南IC・広川南IC、名神高速の草津JCT・大津IC、新名神高速の大津JCT(仮称)を中心に、高速道路が渋滞している。

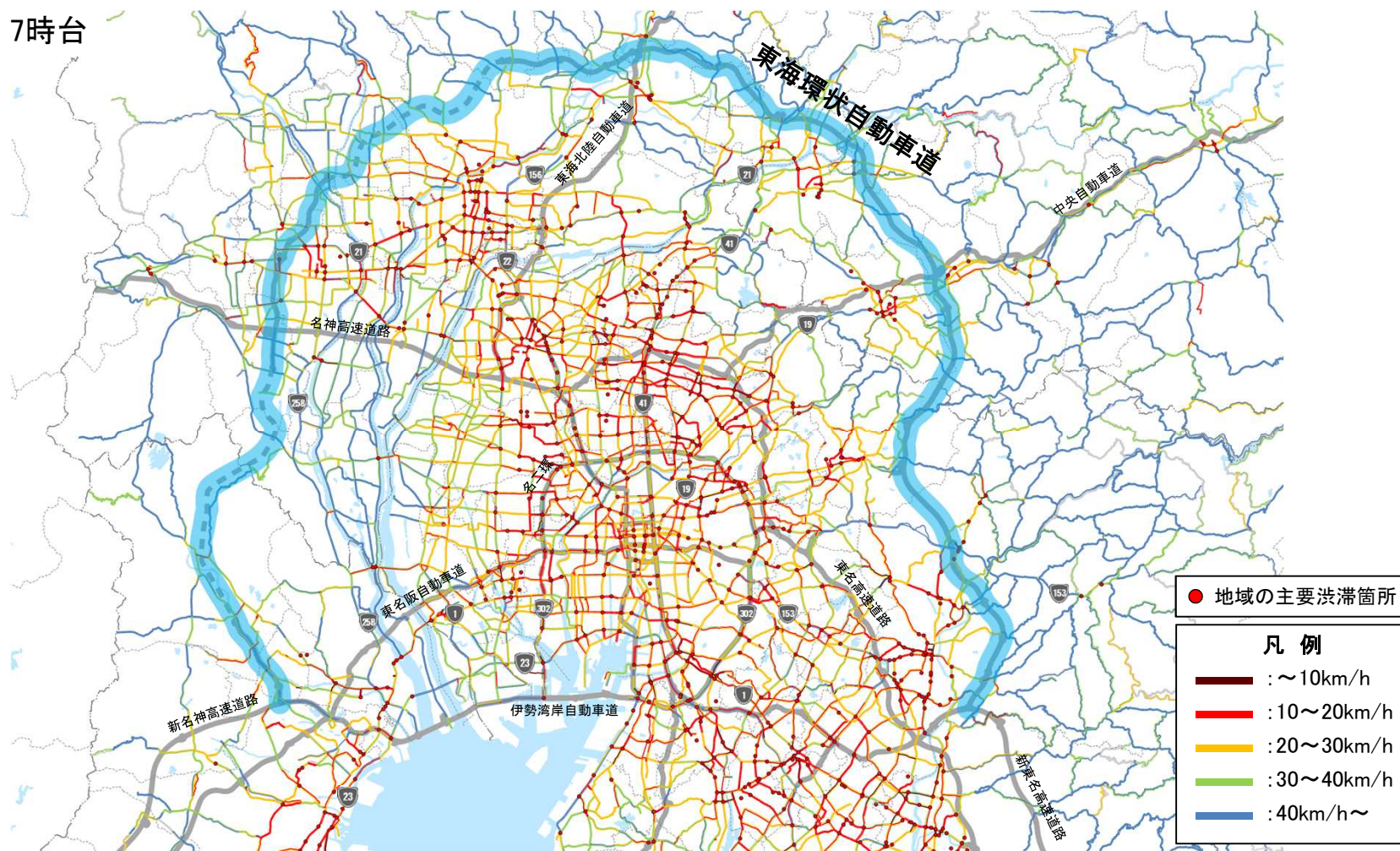


通勤時間帯における一般道の渋滞(中京圏)

○中京圏の一般道路では、通勤時間帯において、名古屋市付近中心に東海環状自動車道内側のエリアで20km/h未満の渋滞が発生している。

・中京圏(一般道)

平日 7時台



ETC2.0データ(R元.10月平日 7時台)

通勤時間帯における一般道の渋滞(中京圏)

○中京圏の一般道路では、通勤時間帯において、名古屋市付近中心に東海環状自動車道内側のエリアで20km/h未満の渋滞が発生している。

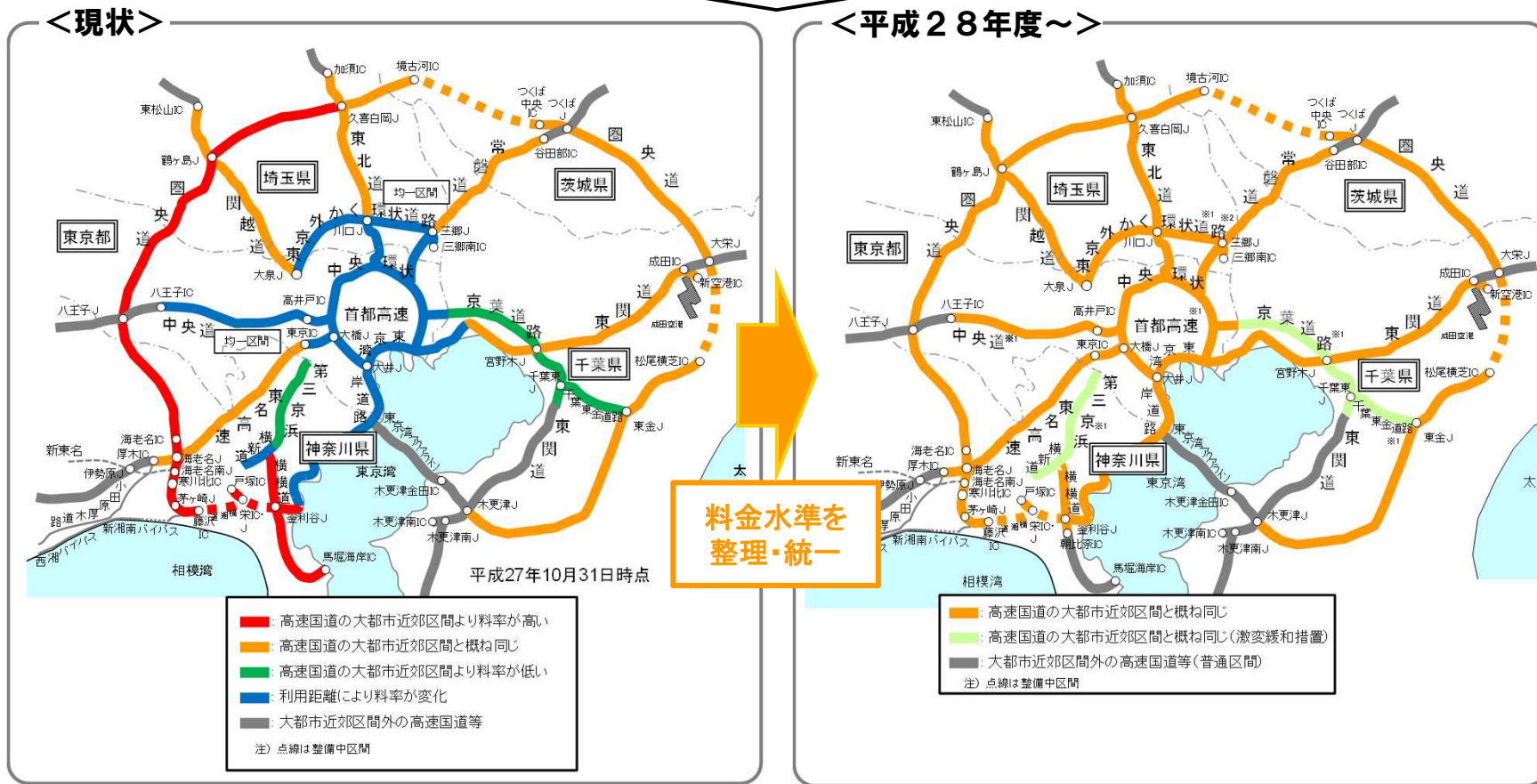
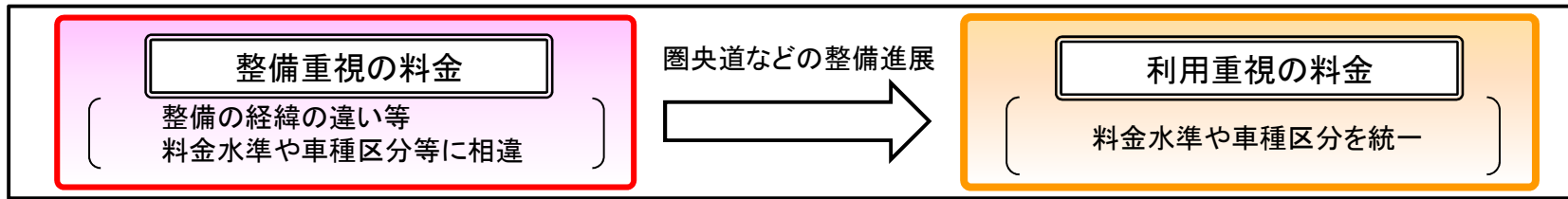
・中京圏(一般道)

平日 17時台



ETC2.0データ(R元.10月平日 17時台)

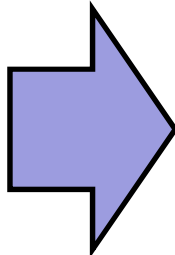
首都圏内の料金水準の整理・統一（H28.4～）



※1 上限料金を設定するなどの激変緩和措置を実施

※2 埼玉外環については、圏央道の概成(境古河～つくば中央の開通時)に合わせて、新たな料金を導入

首都圏内の車種区分の整理・統一（H28.4～）

	2車種	3車種	5車種		5車種	
軽自動車等	1.0	1.0	0.8	5車種区分に整理・統一※ 	0.8	
普通車			1.0		1.0	1.0
中型車			1.2		1.2	1.2
大型車	2.0	1.5	1.65		1.65	
特大車		3.5 ^{注1}	2.75		2.75	
(参考) 対象路線	首都高速	京葉道路 千葉東金道路 新湘南バイパス	その他		全路線	

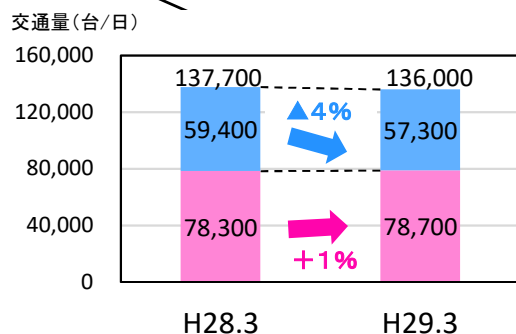
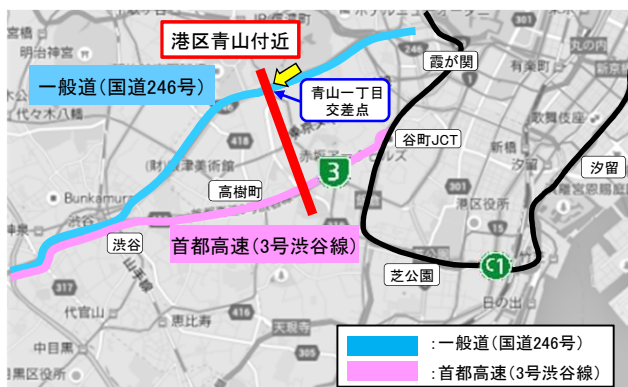
注1) 新湘南バイパスについては3.8

※首都高速について段階的に実施することとし、
中型車1.07、特大車2.14とする(R2年度まで)

首都高速に並行する一般道の交通状況

- 首都高速の交通量が増加しているのに対し、並行する一般道は約1～4%減少。
- これは首都高速の短距離利用の増加が一因であると想定される。

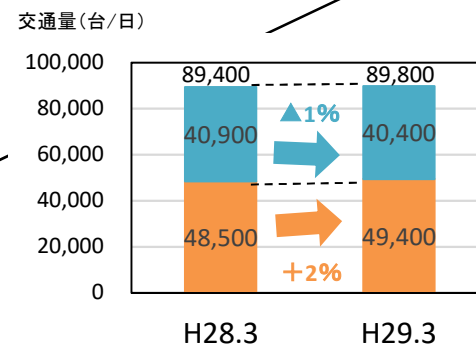
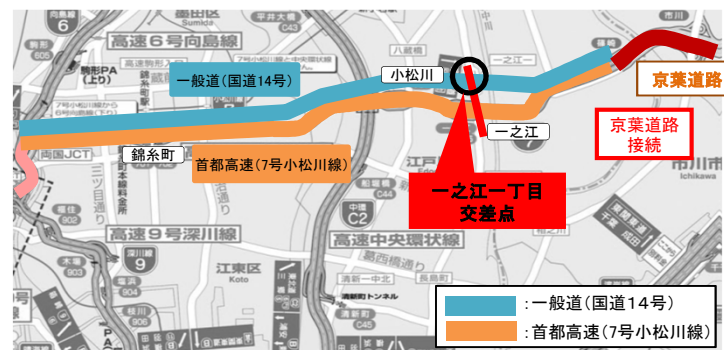
<3号渋谷線/国道246号>



※ H28.3について、首都高速は3月の平日平均交通量、一般道は交通量調査日(H28.3.2(水))における断面交通量

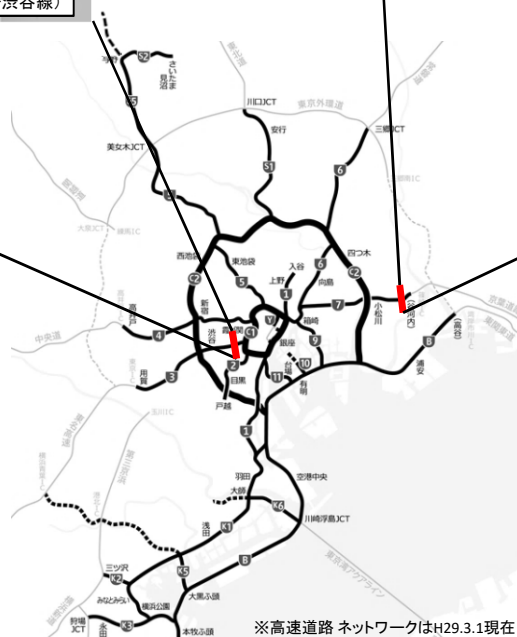
※ H29.3について、首都高速はH29.3.1～3.17の平日平均交通量、一般道は交通量調査日(H29.3.1(水))における断面交通量

<7号小松川線/国道14号>



※ H28.3について、首都高速、一般道ともに交通量調査日(H28.3.2(水))における断面交通量

※ H29.3について、首都高速、一般道ともに交通量調査日(H29.3.1(水))における断面交通量



※高速道路ネットワークはH29.3.1現在

首都高速の主な料金割引

(H29.2～)

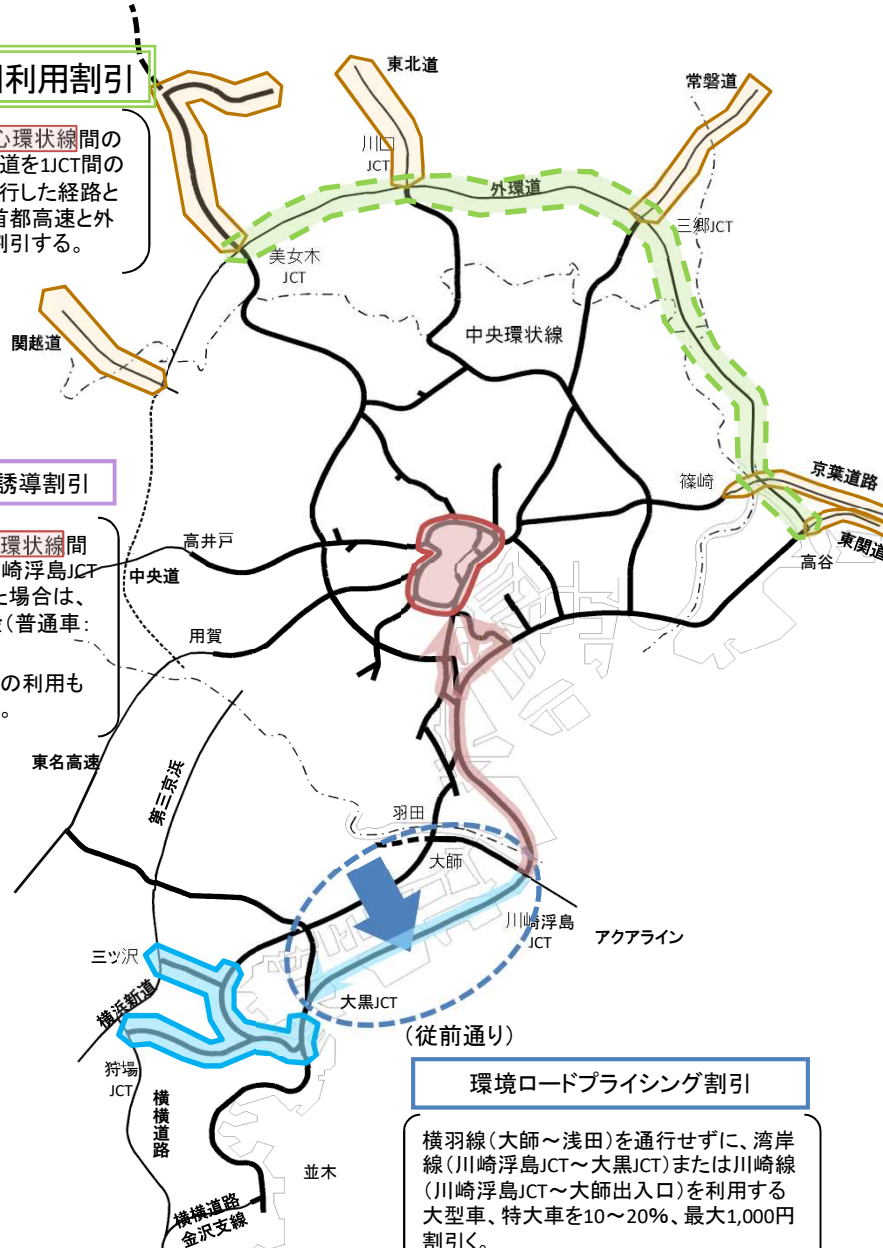
②外環道迂回利用割引

放射高速道路⇄都心環状線間の利用において、外環道をJCT間のみ迂回した場合、直行した経路と同じ料金となるよう首都高速と外環道の通行料金を割引する。

(H28.4～)※1

都心流入・湾岸線誘導割引

横浜都心部等⇄都心環状線間の利用で、湾岸線(川崎浮島JCT～大黒JCT)を経由した場合は、H28.3までの上限料金(普通車:950円)とする。
対象経路上の出入口の利用も上記上限料金が適用。



環境ロードプライシング割引

横羽線(大師～浅田)を通行せずに、湾岸線(川崎浮島JCT～大黒JCT)または川崎線(川崎浮島JCT～大師出入口)を利用する大型車、特大車を10～20%、最大1,000円割引く。

都心流入割引 (H28.4～)※1

放射道路端末部⇄都心環状線間の利用は、端末部から最も近い都心環状線の出入口までの料金、あるいは、H28.3までの上限料金(普通車:950円)の低い方を上限とする。



(H28.4～)※2

①物流事業者向け割引(大口・多頻度割引)の拡充

- ※2
- 車両単位割引(多頻度割引)
H24.1より最大12%→最大20%に拡充。その後、H28.4より最大25%(中央環状線内側を経由しない場合)に拡充。
- 契約単位割引(大口割引)
H24.1より5%→10%に拡充。

(注)ETCコーポレートカードによる利用が対象

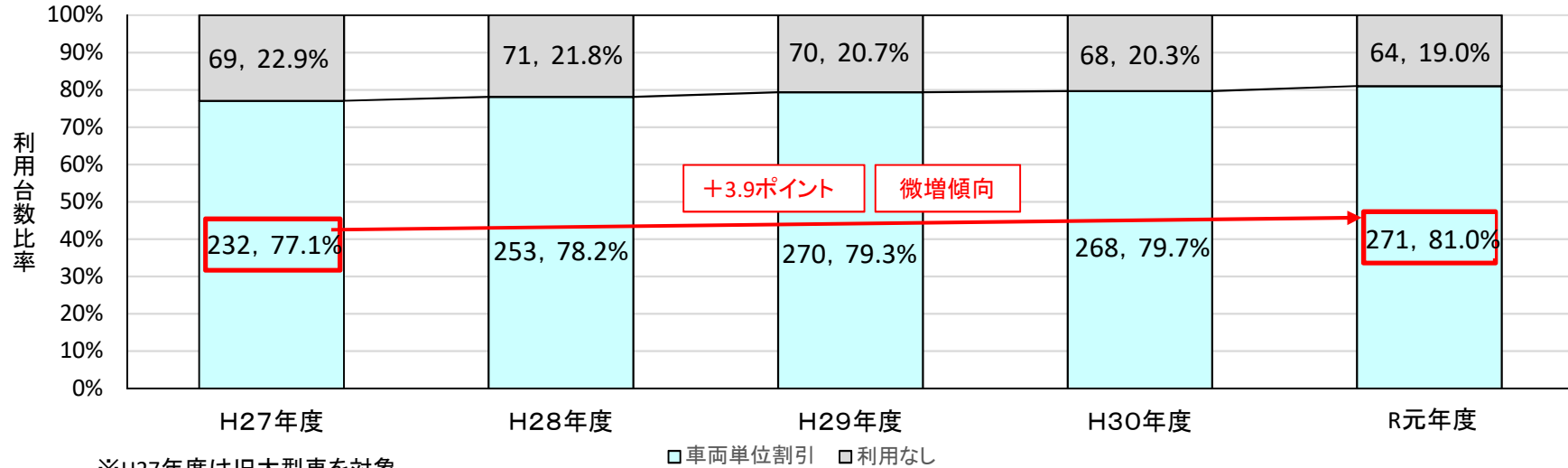
※1 激変緩和措置

首都高速の大口・多頻度割引の拡充の評価

○ H27年度と比較して、大型車以上の車両単位割引の利用台数は微増傾向(+3.9%増)にあり、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。

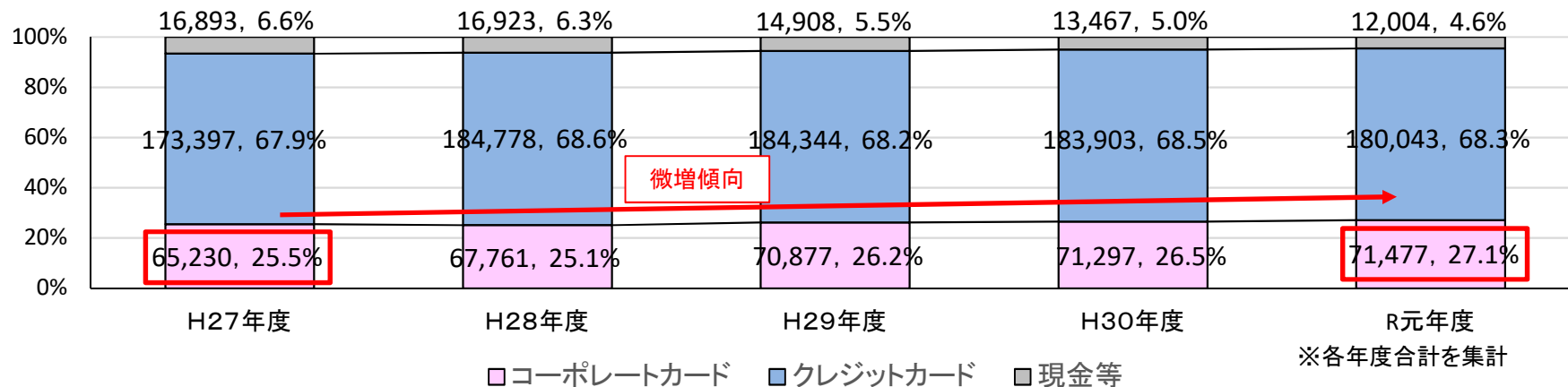
○大型車以上の車両単位割引の利用状況

単位：(利用台数[万台]，利用台数比率)



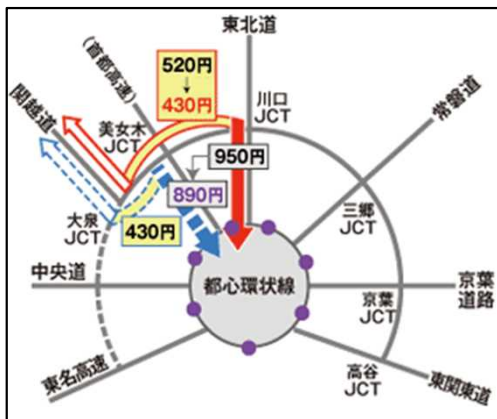
○コーポレートカード収入割合

単位：(収入[百万円]，収入比率)

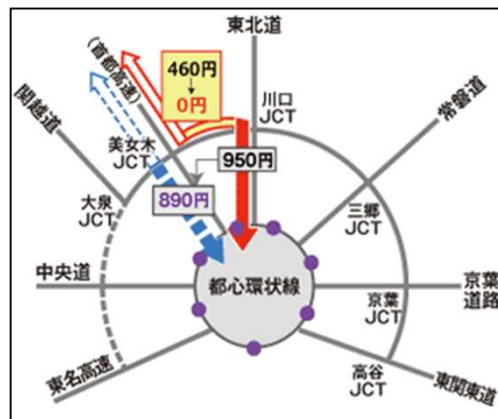


外環道迂回利用割引の適用実績 (R元年11月平均)

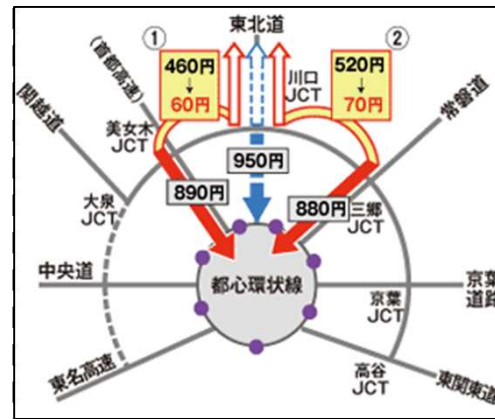
【関越道】



【首都高速(大宮線)】



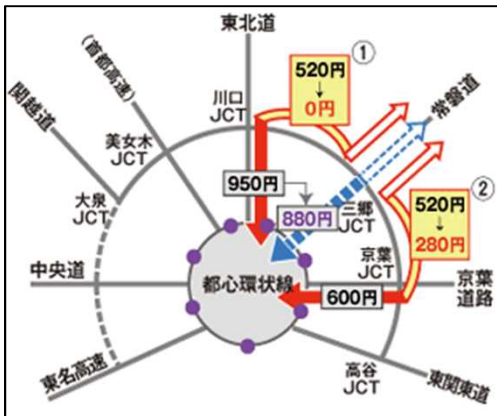
【東北道】



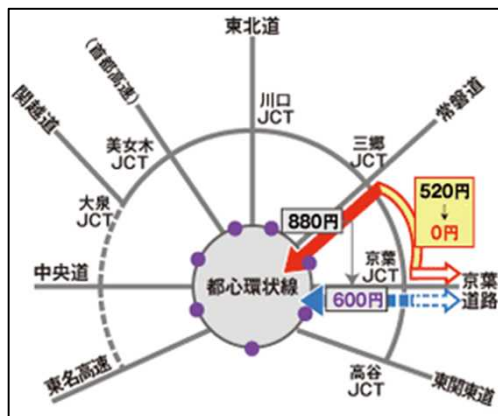
迂回台数30台/日(直行台数4,921台/日)※

迂回台数16台/日 (直行台数2,583台/日)※

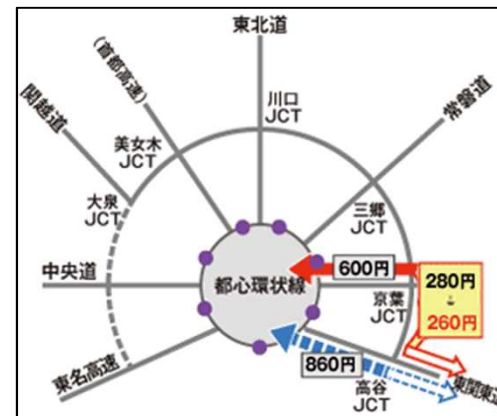
【常磐道】



【京葉道路】



【東関東道】



【凡例】

- 直行経路 迂回走行
- 外環道のETC通行料金
 - 外環道迂回利用割引後料金
 - 首都高速の都心流入割引後料金
 - 首都高速の割引後料金
- ※いずれも普通車で日中(4時~24時)に走行した場合の料金

迂回台数75台/日
(直行台数5,195台/日)※

迂回台数2台/日
(直行台数6,585台/日)※

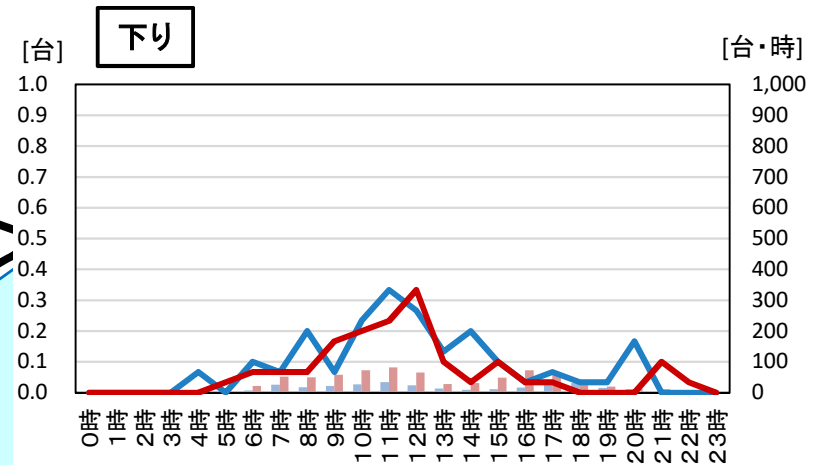
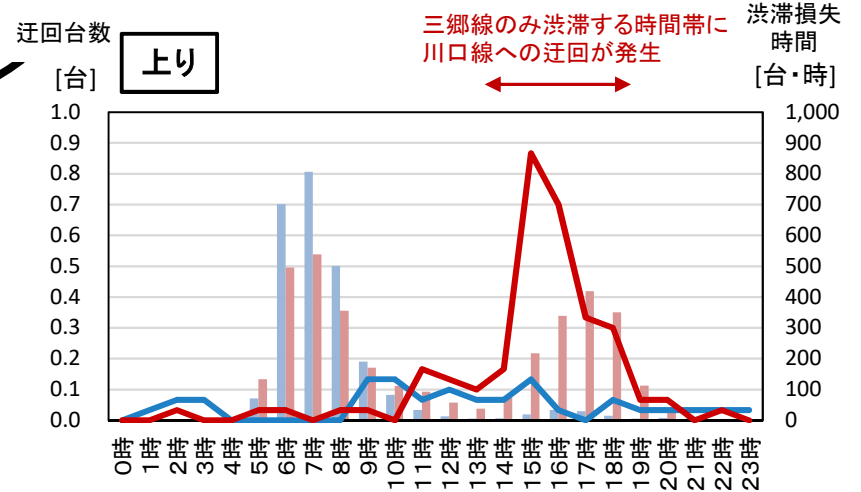
迂回台数89台/日
(直行台数6,611台/日)※

迂回台数
計212台/日

※美女木JCT/大宮線・新都心線川口JCT/三郷JCT/京葉道接続部/高谷JCTと都心環状線を発着した台数であり、割引対象外となる外環出入口発着や他放射路線からの迂回車両が含まれる。

外環道迂回利用割引の利用状況(時間帯別)

- 上り方向においては、三郷線・川口線の両路線が渋滞する6～8時は迂回台数が少ないが、三郷線のみ渋滞する15～18時において、三郷線→川口線への迂回が発生。
- 下り方向においては、上りに比べ渋滞状況が軽微であることから、迂回は少ない。



■ 渋滞損失時間 川口線 ■ 渋滞損失時間 三郷線
— 迂回台数川口線→三郷線 — 迂回台数三郷線→川口線

※R元.11の全日平均値
 迂回台数: 営業データから外環迂回利用割引適用台数を抽出。迂回時間は首都高流入時間により算出。
 渋滞損失時間: トラカンデータより算出