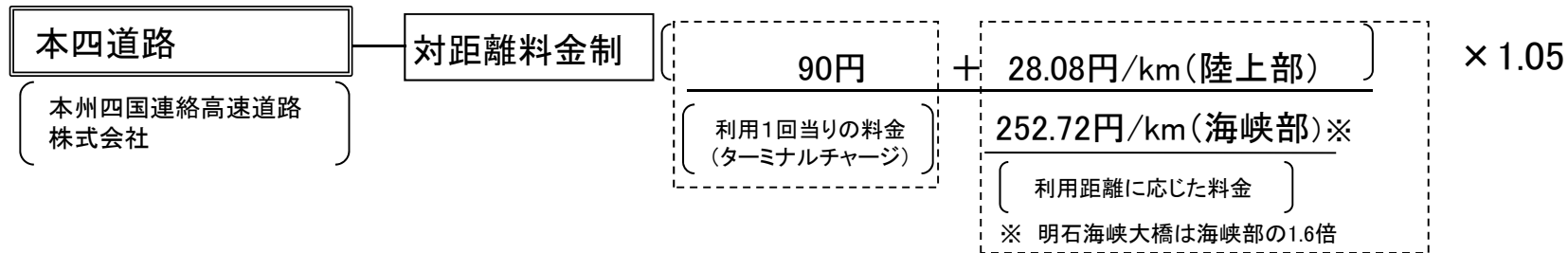
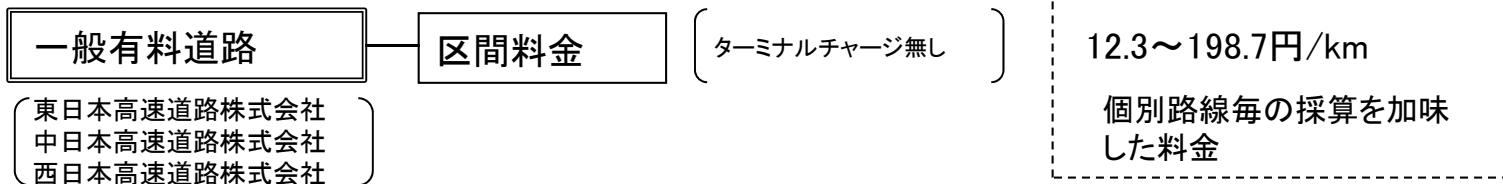
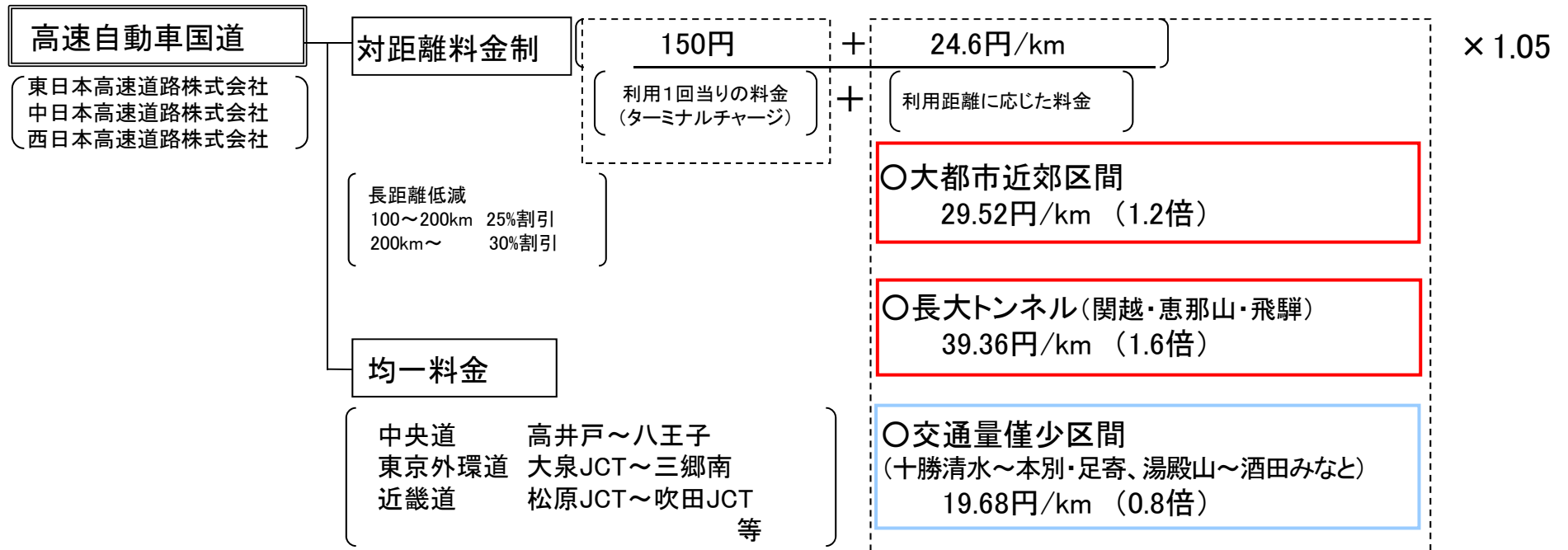


高速道路の基礎的な料金体系



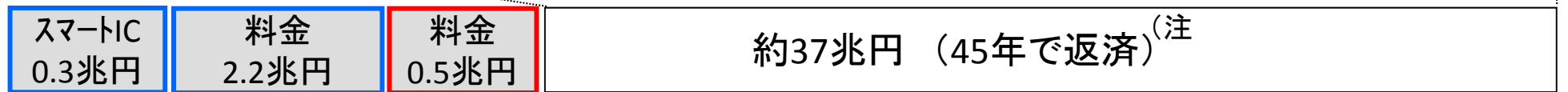
利便増進事業の仕組み

- ① 料金割引、スマートIC整備のため、機構債務を国が承継。承継した債務は国費により返済
- ② 残りの軽くなった債務は、引下げされた料金で、承継前と同じ45年間で返済

機構

債務 約40兆円 (45年で返済)

H19.12 政府与党合意 H20.10 生活対策



承継

国

国債整理基金

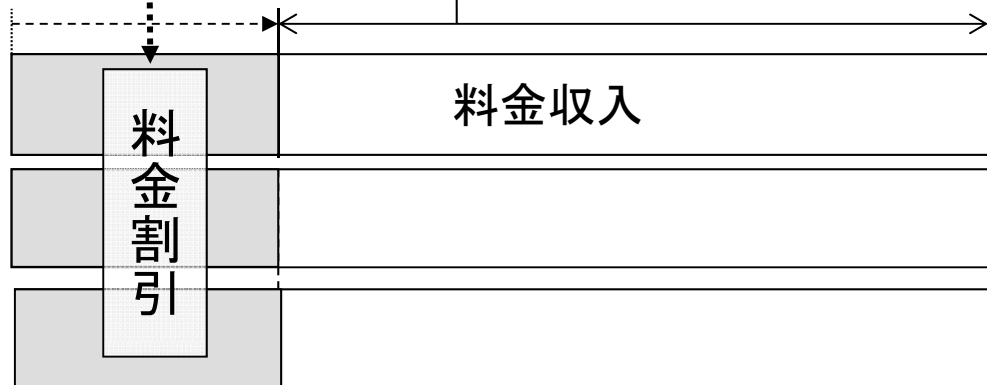
一般会計

国費

H20: 1,386億円(当初)
5,000億円(補正)
H21: 2,045億円(当初)
...

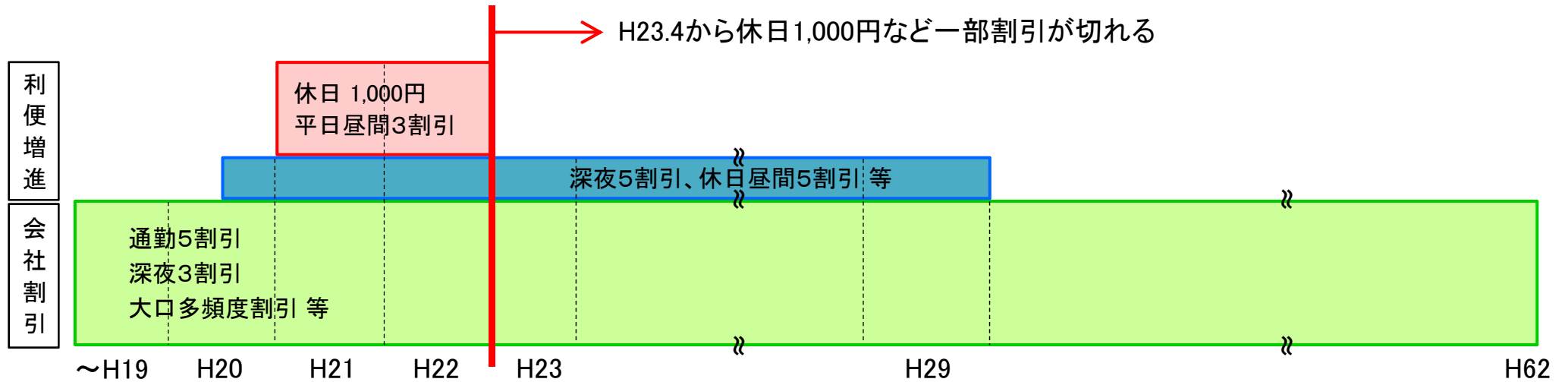
貸付料

高速会社

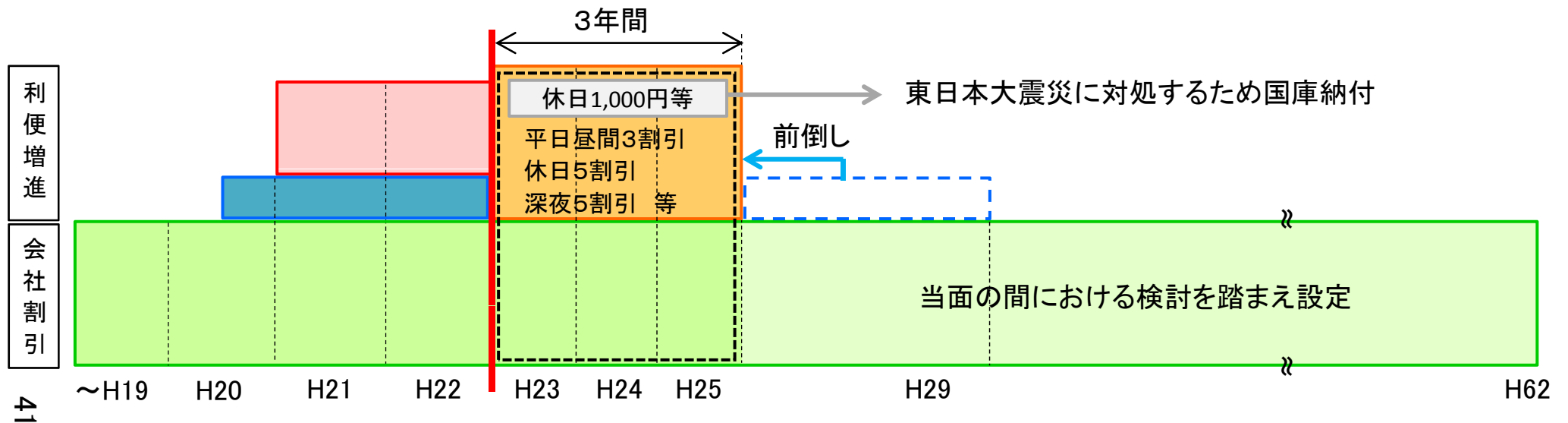


料金割引の見直しと利便増進計画 [NEXCOの例]

① 従前の料金割引の計画



② 料金割引計画の見直し → 休日1,000円は廃止、平日2,000円は導入せず



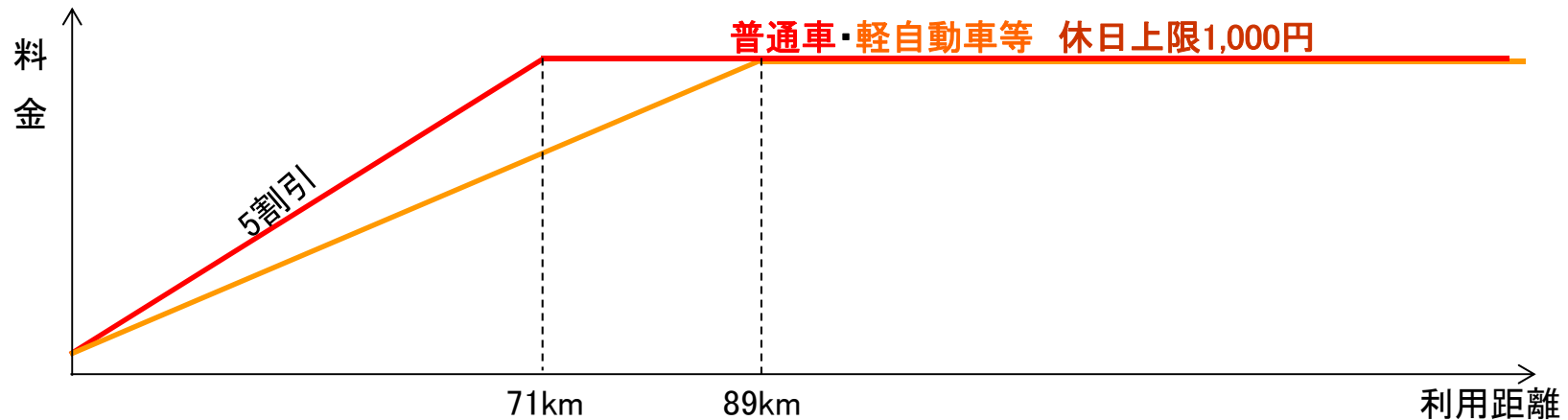
休日1,000円の概要

休日1,000円の導入経緯
平成21年3月より、「生活対策」として休日上限1,000円を導入

休日1,000円の適用

(1)実施期間	平成21年3月28日(土) ^{※1} ～平成23年6月19日(日)
(2)適用日時	土日祝日 ^{※2} 0時～24時
(3)対象路線	①NEXCOの管理する地方部 ^{※3} の路線 ②本四高速 ^{※4}
(4)対象車種	普通車、軽自動車、自動二輪 [ETC車に限る]
(5)適用距離	普通車 71km以上(71km未満は5割引適用で1,000円未満) 軽自動車等 89km以上(89km未満は5割引適用で1,000円未満)

<休日上限1,000円の適用距離>



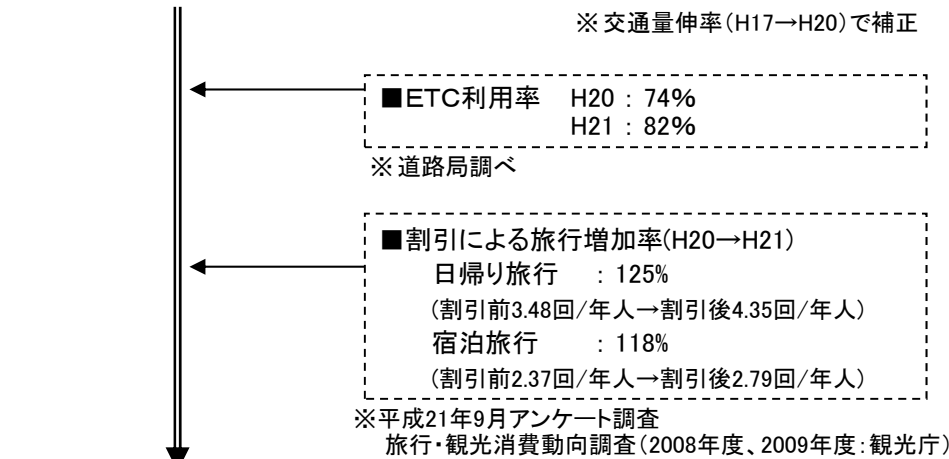
- ※1 本四高速、アクアラインは平成21年3月20日より実施
- ※2 前日かつ翌日が土日祝日となる平日及びH21年度のお盆、年末年始期間中の平日にも適用
- ※3 首都圏、近畿圏の大都市近郊部を除いた区間
- ※4 NEXCOと別料金で上限1,000円

休日1,000円による観光経済効果(試算)

休日1,000円等による観光消費の拡大効果(直接)は約3,600億円、間接効果を含めた経済効果は年間約8,000億円と試算

○観光消費額の増(直接効果)の算出フロー

高速道路の観光目的交通量(休日、普通車以下)(H17センサス)



日帰り旅行、宿泊旅行別の旅行交通量

■ 平均乗車人数(休日、観光目的)
2.214人/台 (H17センサス)

■ 国内旅行における旅行単価

	平成20年度	平成21年度
日帰り旅行	17,600円/人・回	16,395円/人・回
宿泊旅行	61,346円/人・回	56,814円/人・回

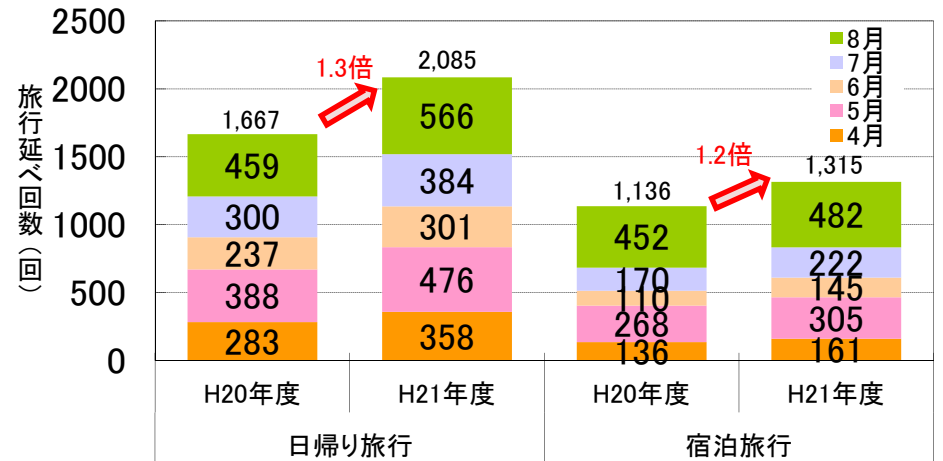
※旅行・観光消費動向調査(2008年度、2009年度:観光庁)

観光消費額の増(H20年度→H21年度)

約 3,600億円/年

○アンケート調査の概要

問 あなたが高速道路を利用して観光・帰省・レジャー等で国内旅行に出かけた回数は昨年と比べて変化しましたか。日帰り、宿泊旅行別にそれぞれ毎月にお答え下さい。



調査期間:平成21年9月4日(金)~8日(火)
調査方法:運転免許保有者かつ、ETC車載器をつけている方(全国)
調査方法:Webリサーチ会社の消費者モニターを対象としたアンケート調査
回収票数:1,087票

○休日1,000円等による観光に関する経済効果

直接効果	3,600億円/年
間接効果	4,400億円/年
合計	8,000億円/年

(参考)割引所要額

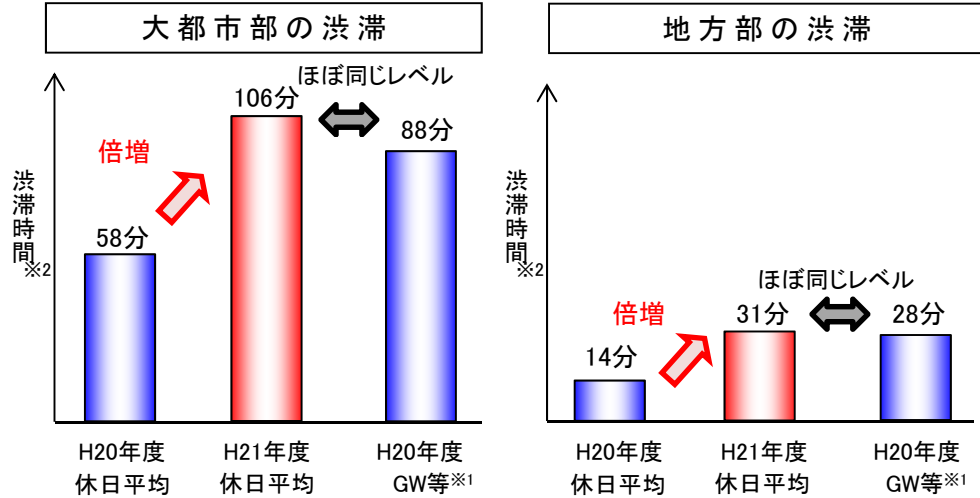
休日1,000円	500億円/年 <small>注</small>
休日5割引	1,000億円/年
合計	1,500億円/年

注) 休日5割引を実施している前提での割引所要額

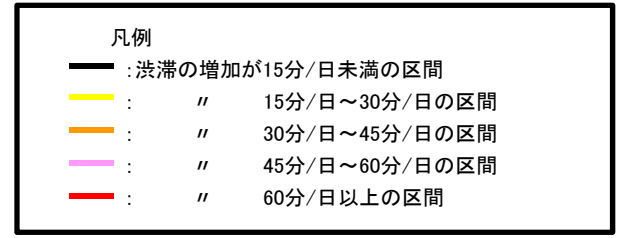
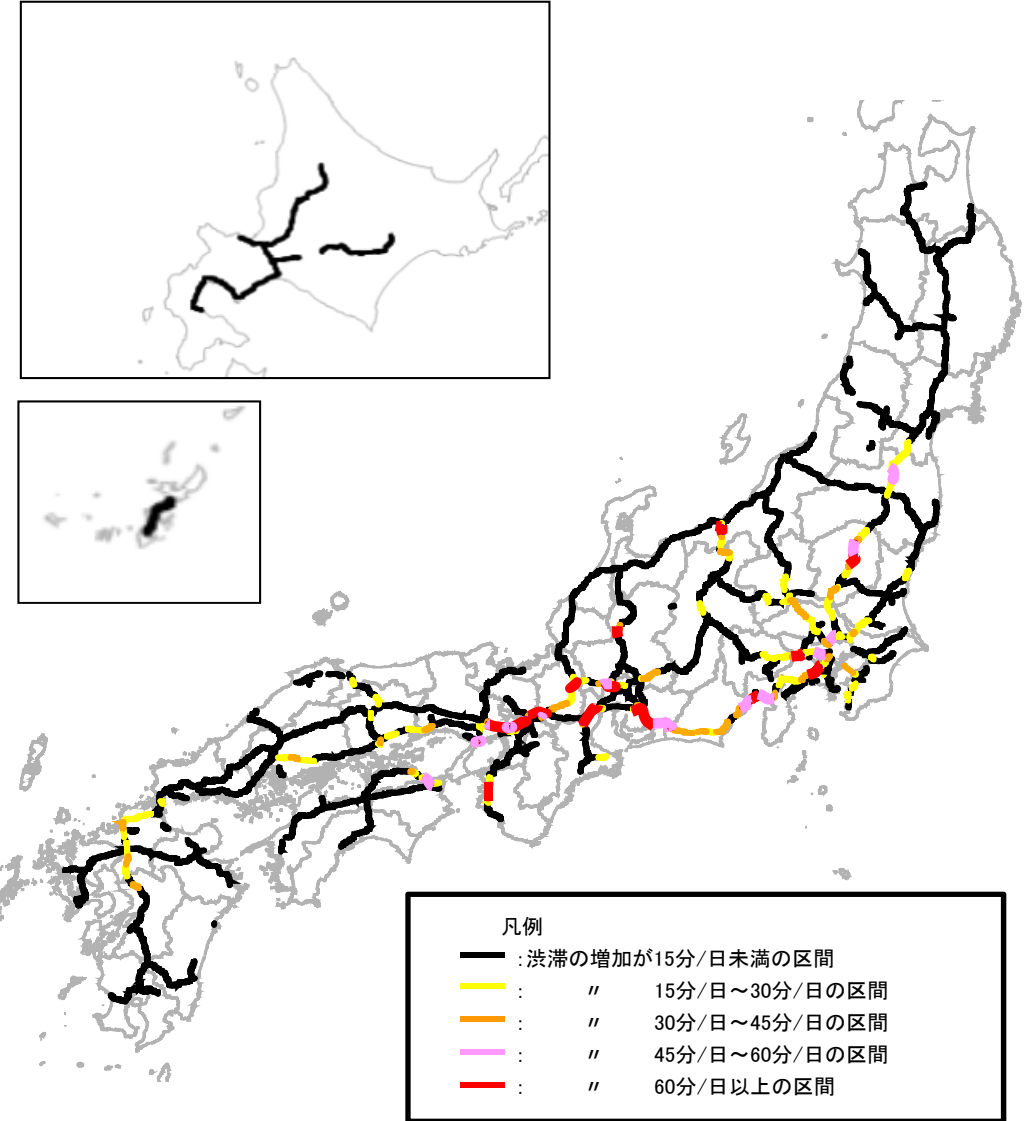
休日1,000円の渋滞の変化

休日1,000円で渋滞は倍増、毎週GW並みの渋滞が発生

○高速道路の渋滞状況の変化(休日)

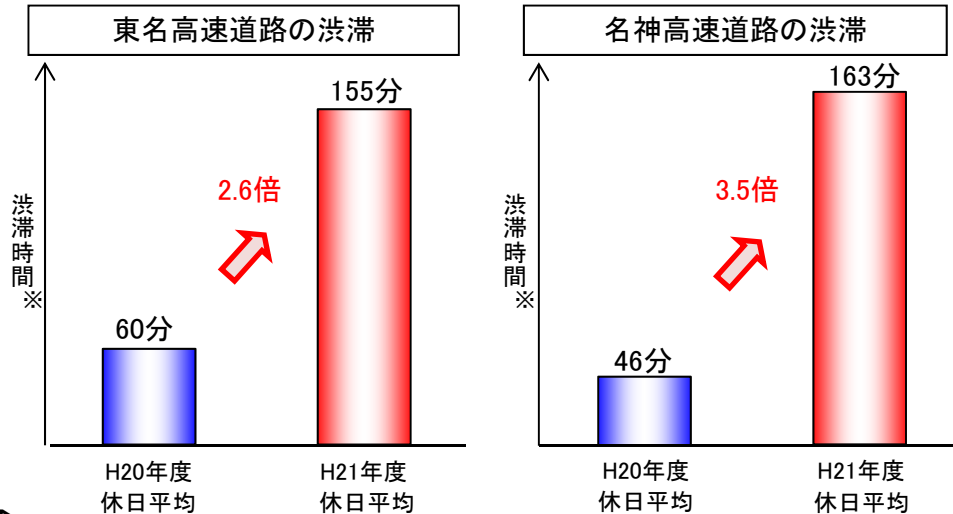


○渋滞時間の増加量(休日、H20年度→H21年度)



※1 GW、お盆、SW、年末年始の繁忙期
 ※2 H20年度とH21年度の高速道路(NEXCO)のVICSデータをIC間単位で集計し、総渋滞時間(40km/h以下となった時間)をIC間数で平均したもの

特に東名、名神では約3倍の渋滞が発生



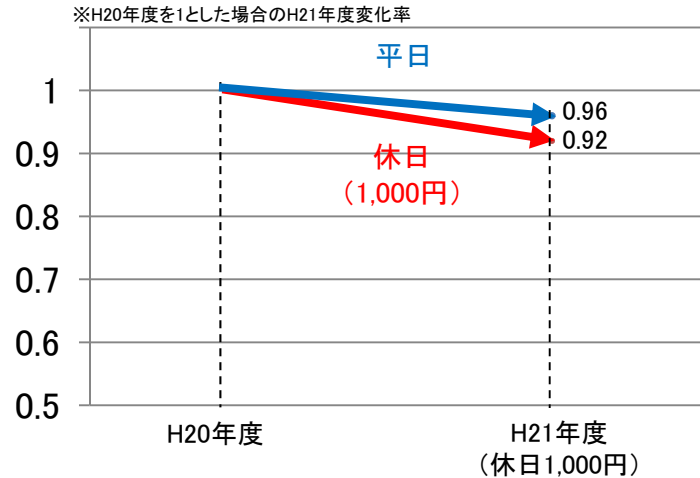
※H20年度とH21年度の高速道路(NEXCO)のVICSデータをIC間単位で集計し、総渋滞時間(40km/h以下となった時間)をIC間数で平均したもの

※ VICSデータより集計
 ※ H21年度は休日特別割引対象日を休日とした

休日1,000円における他の交通機関との関係

○高速バス利用者数の変化(335路線)

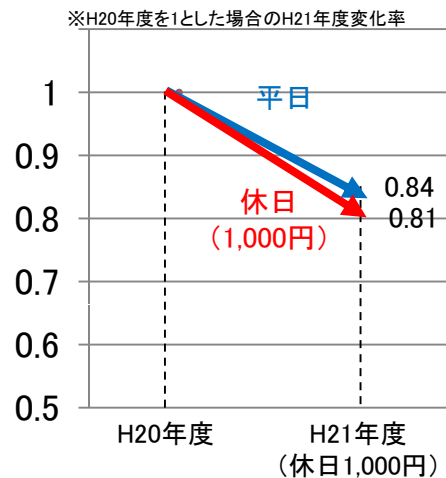
高速バスは休日の減少率が平日よりも大きく、休日1,000円により影響を受けた可能性が考えられる



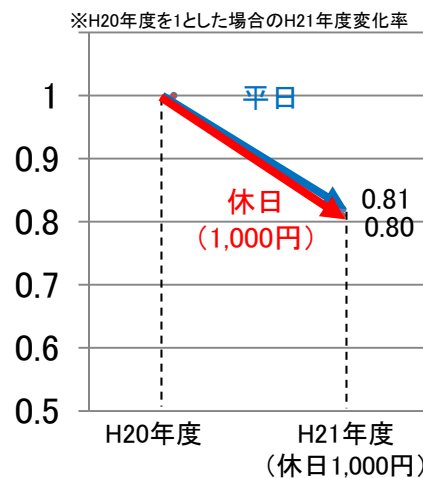
○フェリー(旅客、乗用車)利用者数の変化

フェリーは休日の減少率が平日よりも大きく、休日1,000円により影響を受けた可能性が考えられる

[旅客: 33航路]



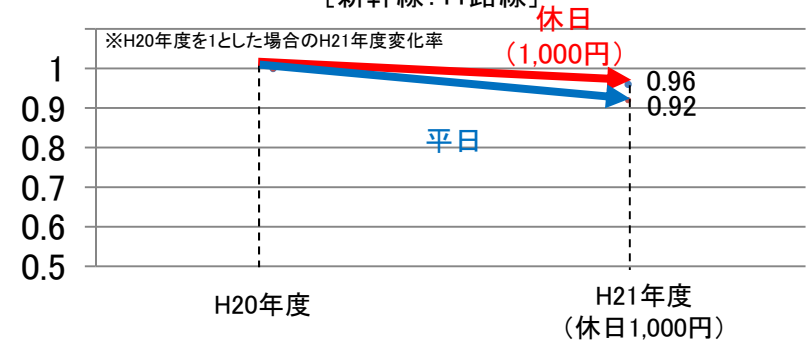
[乗用車: 32航路]



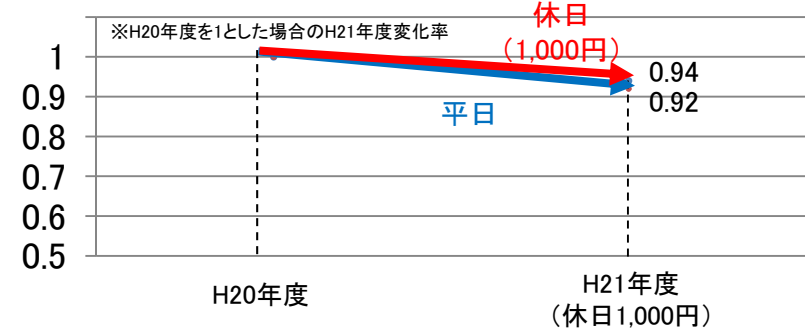
○鉄道利用者数の変化

鉄道については平休日に大きな差はみられない

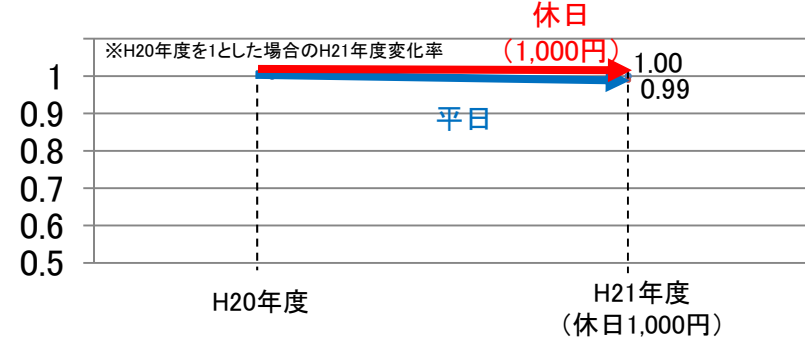
[新幹線: 11路線]



[在来特急: 113路線]



[特急以外: 183路線]



※ 景気動向・気象・休日の配列の違い等の要因(H21年度のシルバーウィークなど)は考慮していない

高速道路無料化社会実験の概要

実験の趣旨

- 全国の高速道路の約2割の区間で無料化社会実験を行い、地域への経済効果、渋滞や環境への影響について把握する

実験内容

(1) 実験期間 平成22年6月28日(月)午前0:00 ~ 平成23年6月20日(月)午前0:00 一時凍結

(2) 対象区間 1,652km^{注)}

【約2割】(首都高、阪高を除く高速道路(有料)全体供用に対する実験区間の比率)

(無料で供用中の高速道路も含めた場合、無料区間は全体の約3割)

注:東九州自動車道 高鍋^{たかなべ}~西都^{さいと}(12km、H22.7.17供用)、東九州自動車道 門川^{かどかわ}~日向^{ひゅうが}(14km、H22.12.4供用)を期間中に対象に追加

(3) 対象車両 全車種(現金利用者を含む)

(4) 予算 H22年度:1,000億円、H23年度:200億円

実験区間選定の考え方

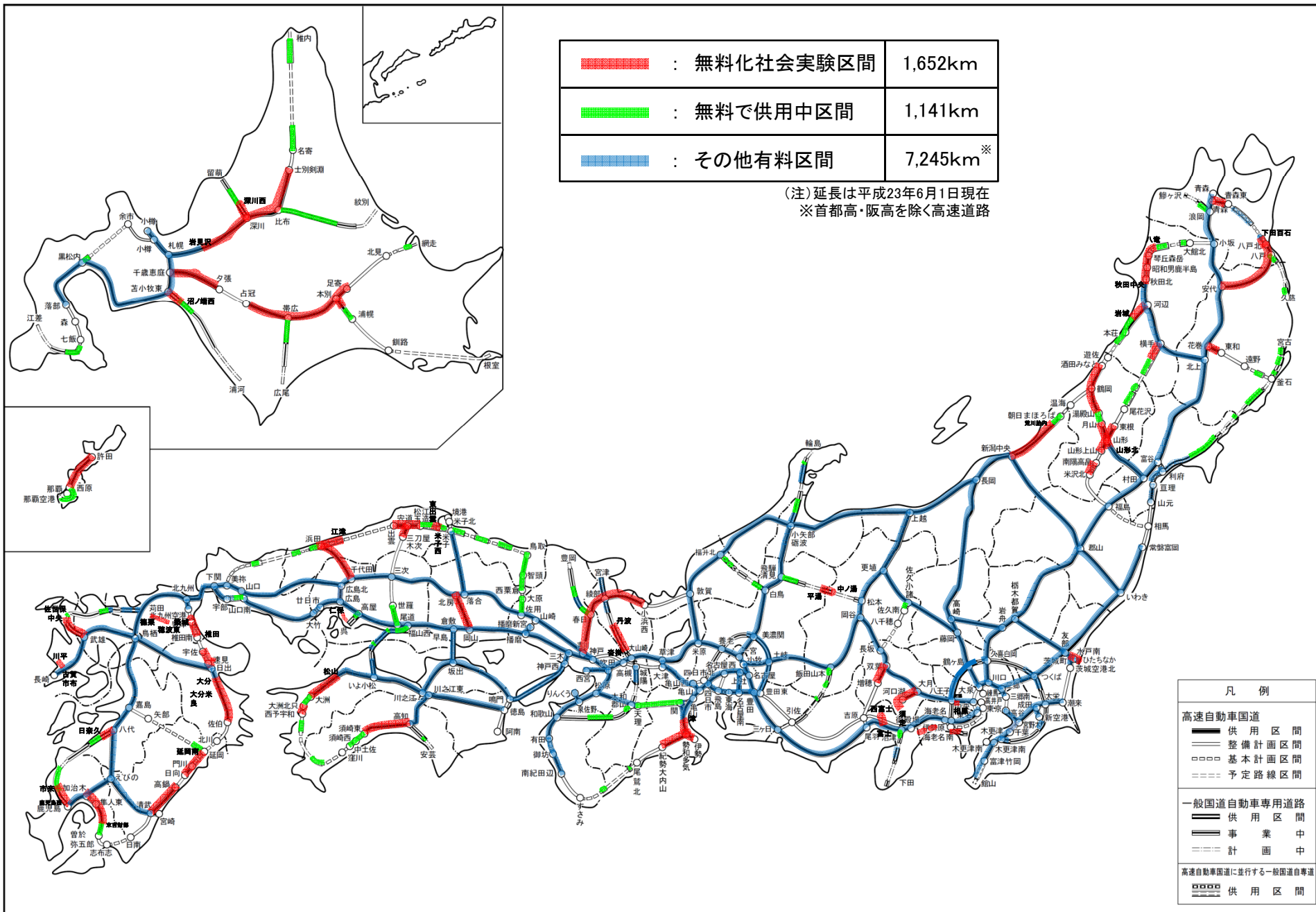
実験は、予算や以下を総合的に勘案して対象区間を選定。

- ① 首都高速、阪神高速道路を除く高速道路
- ② 休日上限1,000円による渋滞発生頻度
- ③ 他の交通機関への影響
- ④ 高速道路ネットワークの状況(有料・無料の連続性など)

以下を除く区間を主な対象として実験を行う。

三大都市圏及び札幌、仙台、広島、福岡の各都市圏内の路線及びこれを相互に連絡する路線、並びにこれと県庁所在地を結ぶ路線

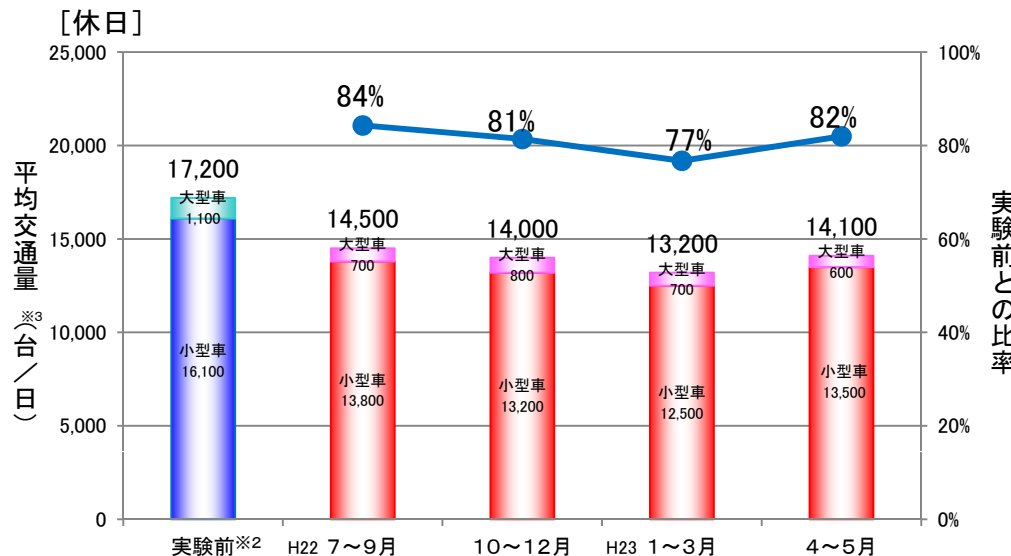
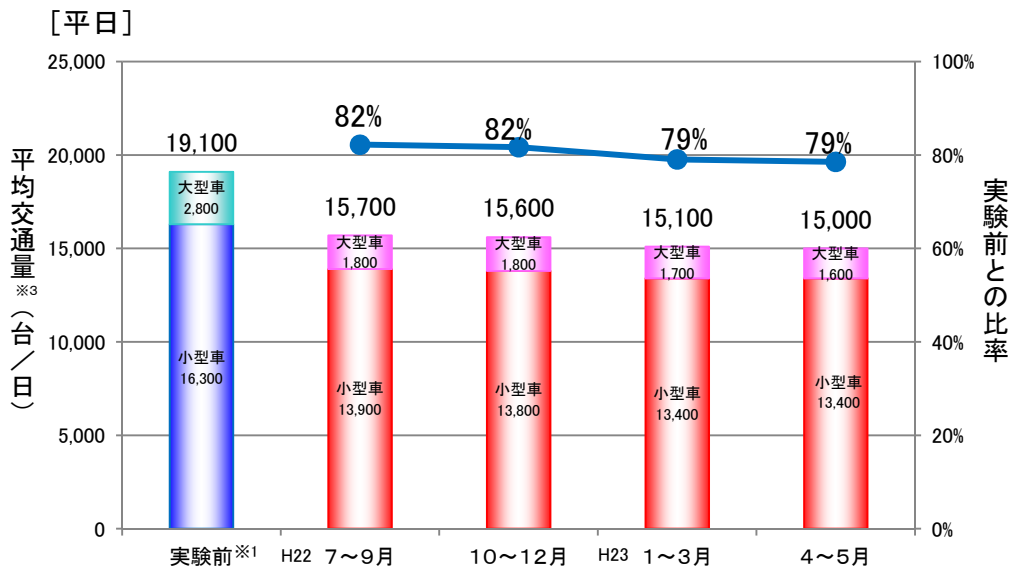
高速道路無料化社会実験対象区間



並行する一般道路の交通状況の変化

実験区間と並行する一般道路の交通量は、高速道路への転換により、約2割減少

○並行一般道(50区間)の交通量の変化



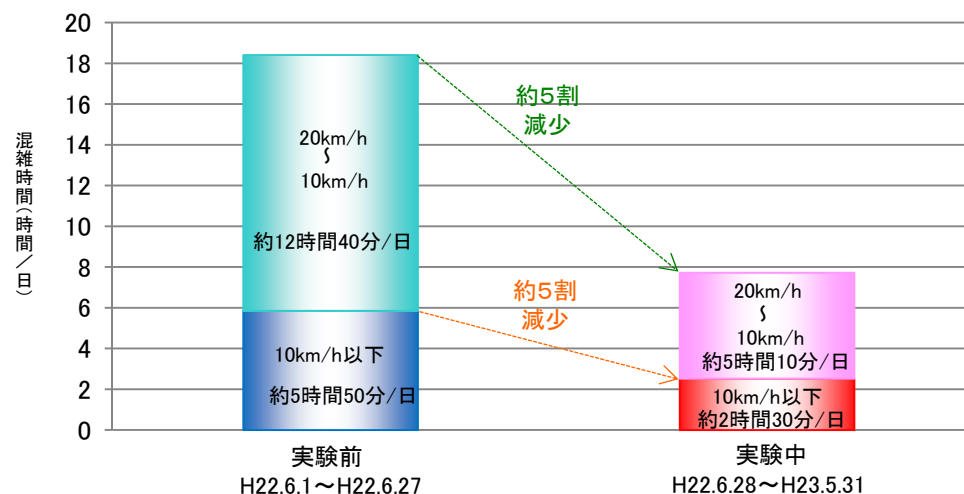
○並行する一般道路の交通量減少率上位5区間

順位	並行一般道	実験代表区間名	①実験前交通量 (台/日)	②実験中交通量 (台/日)	交通量減少率 (②/①)
1	国道112号	山形自動車道(西川~月山)	5,600	1,700	30% (7割減)
2	国道56号	高知自動車道 (土佐Pスマート~須崎東)	11,900	5,500	46% (5割減)
3	国道201号	八木山バイパス(篠栗~筑穂)	12,000	6,200	52% (5割減)
4	国道56号	松山自動車道(伊予~内子五十崎)	8,600	4,600	53% (5割減)
5	国道13号	湯沢横手道路(十文字~横手)	19,200	10,700	56% (4割減)

※ 実験前交通量: H22.6.20~H22.6.26
実験中交通量: H22.6.28~H23.5.31

主要な並行する一般道路では、混雑時間が約5割減少

○速度が20km/h以下の混雑時間の変化 [並行一般道※合計]



※ 代表50断面に並行している区間のうち、VICSデータを測定している区間を抽出

※1 実験前交通量: H22.6.21(月)~25(金)

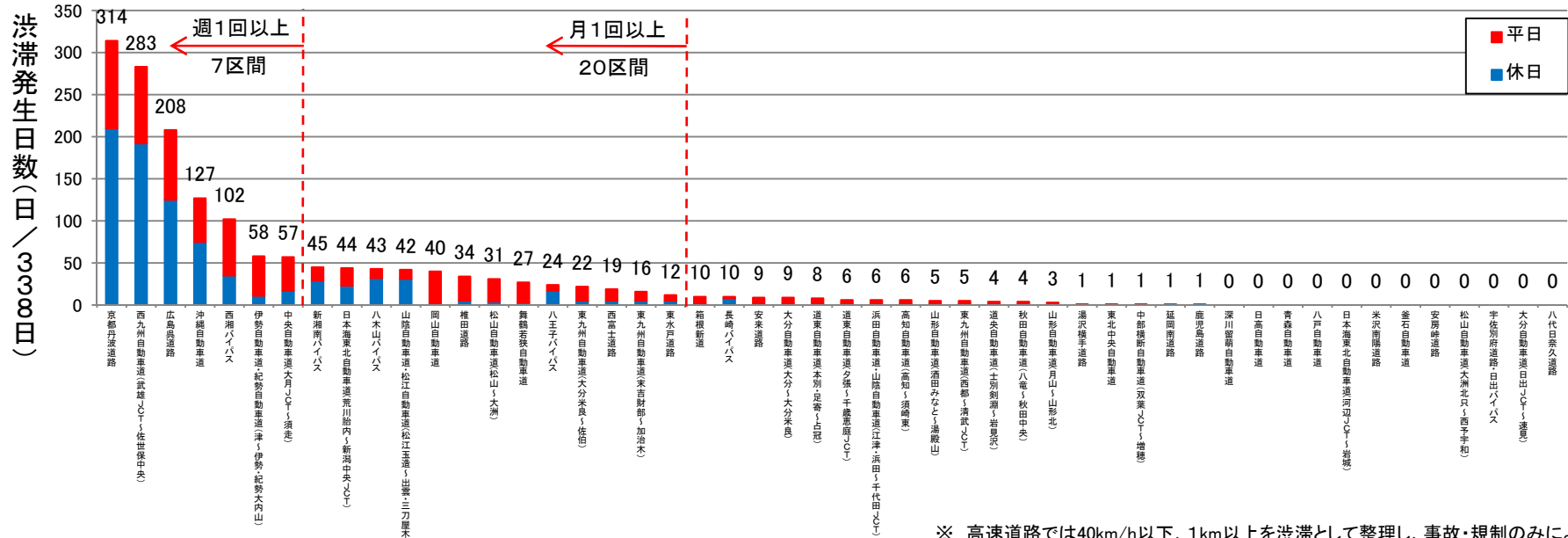
※2 実験前交通量: H22.6.20(日), 26(土)

※3 トラフィックカウンターによる主要な並行一般道(50断面)の平均交通量

高速道路の渋滞状況の変化

高速道路の交通量は大きく増加したが、ほとんどの区間で大きな渋滞は発生していない

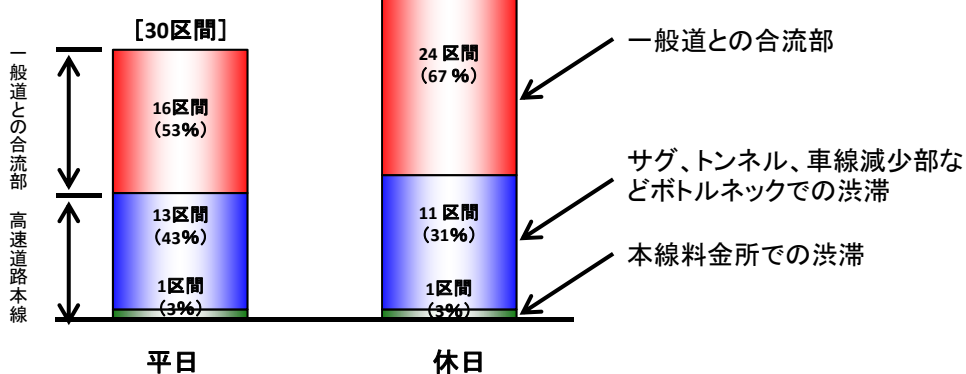
○渋滞発生状況



※ 高速道路では40km/h以下、1km以上を渋滞として整理し、事故・規制のみによる渋滞は除く

渋滞の主な要因は、実験区間末端における一般道路との合流部が約半数以上を占める

○主な渋滞発生要因※



(参考)京都丹波道路 沓掛ICの一般道路との合流部の渋滞状況



※ 実験期間中(H22.6.28～H23.5.31)に渋滞が発生した区間を主要な要因別に整理

高速国道(有料)の償還期間の経緯

料金改定時期	S47.10	S50.4	S54.8	S57.6	S60.10	H1.6	H7.4	H11.4	H13.12	H17.10	
主な改定理由	プール制導入	・新規施行命令区間追加 ・建設費等の上昇		・諸物価の高騰 ・交通需要の低迷	・新規施行命令区間追加 ・建設費等の上昇			特殊法人等整理合理化計画	民営化		
対象延長	3,895km	4,816km	5,415km	5,415km	5,777km	6,410km	7,887km	9,006km	9,342km	9,342km	
普通車料金水準 (ターミナルチャージ)	8.0円/km	13.0円/km (100円)	16.6円/km (100円)	19.6円/km (100円)	21.7円/km (100円)	23.0円/km (150円)	24.6円/km (150円)		24.6円/km (150円)	固定 →	
償還期間	約30年間						40年間 (H4.6～)	45年間 (H11.1～)	50年を上限として短縮を目指す	45年間 (H62迄)	固定 →
	固定 →										固定 →

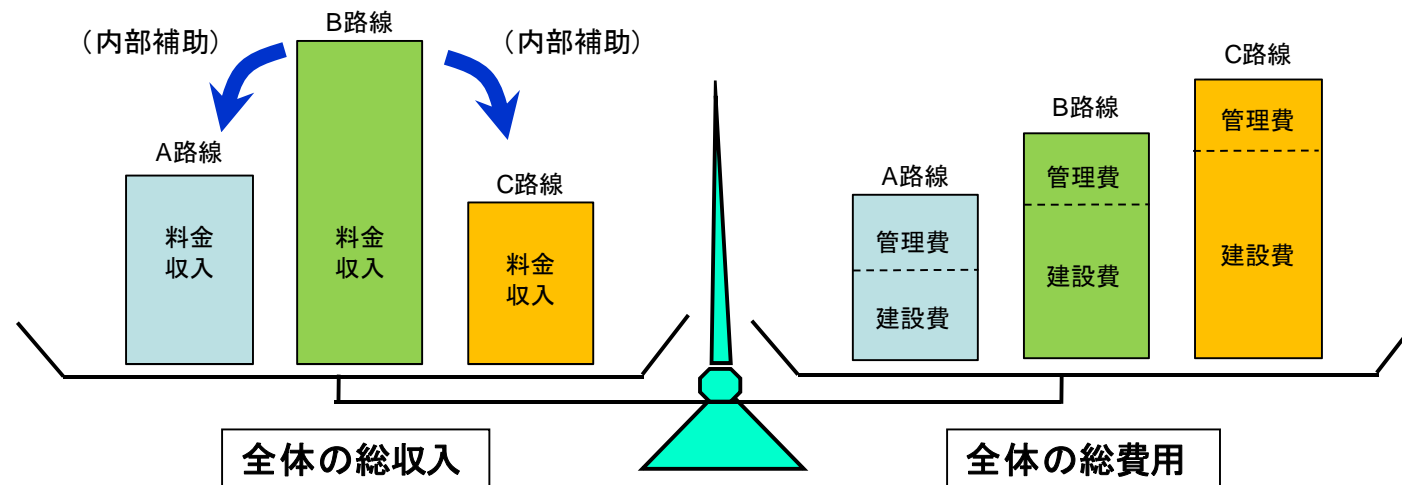
料金プール制

昭和38年に名神高速道路の一部が供用されて以来、昭和47年3月までに、路線別採算性のもとに約3,400kmの整備計画が策定され、東名高速、中央道等の8高速道路約710kmが整備

昭和47年 道路審議会答申

- 1) 高速自動車国道は、本来各路線が連結して全国的な枢要交通網を形成すべきものであって、各路線が必ずしもそれぞれ独立なものと言い難い。
その料金設定は、なるべく一貫性、一体性をもたせることが適当。
- 2) 建設時期に起因する用地費、工事費等の単価の差異によって建設費が影響を受ける状況の下で、事業採択の時間的順序の違いから料金に差が生じることを回避し、併せて借入金の償還を円滑に行う必要があること。
⇒ 路線別採算方式を改め、料金プール制を採用することが有効。

[料金プール制]



グループ・プール制について

今後の有料道路制度のあり方についての中間答申(高速自動車国道について)(抜粋)

平成7年11月
道路審議会

2. 着実な整備と料金水準のあり方

(3) プール制のあり方

- ③ 一方、高速自動車国道のネットワークを、いくつかの路線や地域にグループ化し、グループ毎にプール制を採用すべきではないかとの意見がある。仮にそのようなグループ・プール制を講じた場合、グループによってこれまでの整備状況や今後の追加整備量の違い、あるいは交通量の違い等により料金水準に大きな格差を生じることとなる。このため、一部のグループにおいては大幅な料金改定が必要となり、同一の料金水準にしようとするれば現在に比べて多額の助成が必要となる。このため、グループ・プール制は、現実的な方策としては適切ではないと考えられる。

資料-10 グループ毎にプール制を採用した場合の試算

対象ネットワーク : 11,520km-700km=10,820km
(700kmについては、既着手の一般国道の自動車専用道路で当面高速ネットワークの一部として活用可能と考えられる区間の延長)

路線名等	最終料金水準 ^{注1)}	平成6年度ま ^{注2)}	平成7年度以 ^{注3)}	建設費 合計 [兆円] (シェア)
	最終料金水準 (2005年) 最終料金改定時までの 物価上昇率	での建設費 [兆円] (シェア)	降の建設費 [兆円] (シェア)	

[ケース0 : 全国プール制とした場合]

全国プール	1.30~1.40/1.27	20兆円 (100%)	28兆円 (100%)	48兆円 (100%)
-------	----------------	----------------	----------------	----------------

[ケース1 : 地区別に8分割した場合]

地区	料金水準	平成6年度までの建設費	平成7年度以降の建設費	建設費合計
北海道地区	4.20~4.30/1.27	1.0(5%)	2.1(8%)	3.1(7%)
東北地区	1.30~1.40/1.27	3.9(20%)	2.9(10%)	6.8(14%)
関東地区	1.70~1.80/1.27	4.2(22%)	7.0(25%)	11.2(23%)
東海地区	1.10~1.20/1.27	1.9(10%)	6.5(23%)	8.4(18%)
近畿・北陸地区	1.20~1.30/1.27	2.6(13%)	3.8(13%)	6.4(13%)
中国地区	2.10~2.20/1.27	2.7(14%)	1.9(7%)	4.6(10%)
四国地区	2.80~2.90/1.27	1.2(6%)	1.8(6%)	3.0(6%)
九州地区	1.40~1.50/1.27	1.9(10%)	2.2(8%)	4.1(9%)

注1) 現行料金水準(24.6円/km+150円)を1.00とする。

注2) 平成6年度までの建設費は名目値。

注3) 平成7年度以降の建設費は平成6年度価格。

注4) 物価上昇率2%/年とし、建設費についても同様の上昇を見込んでいる。