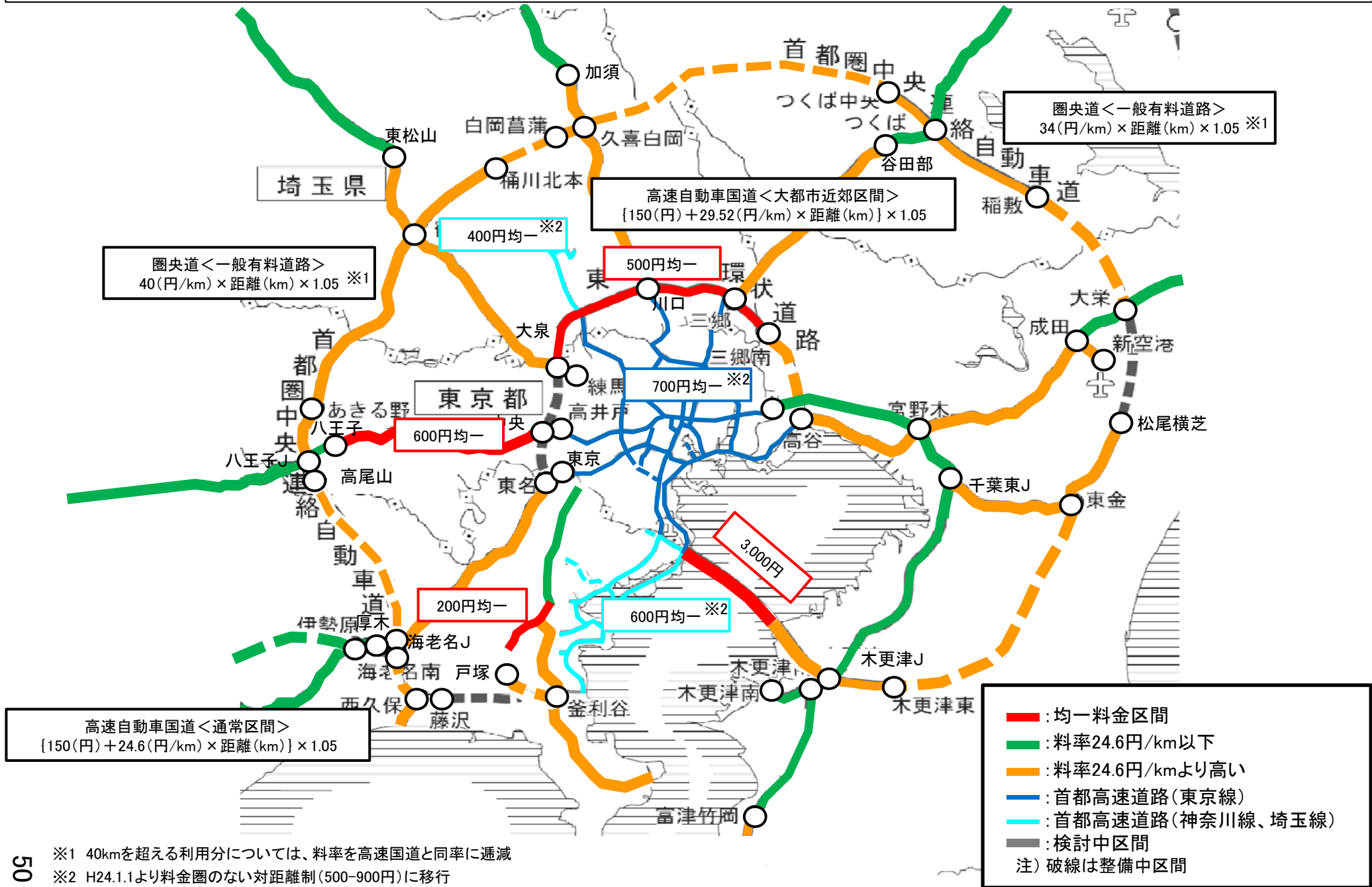


首都圏の料金体系[現行定価料金(普通車)]

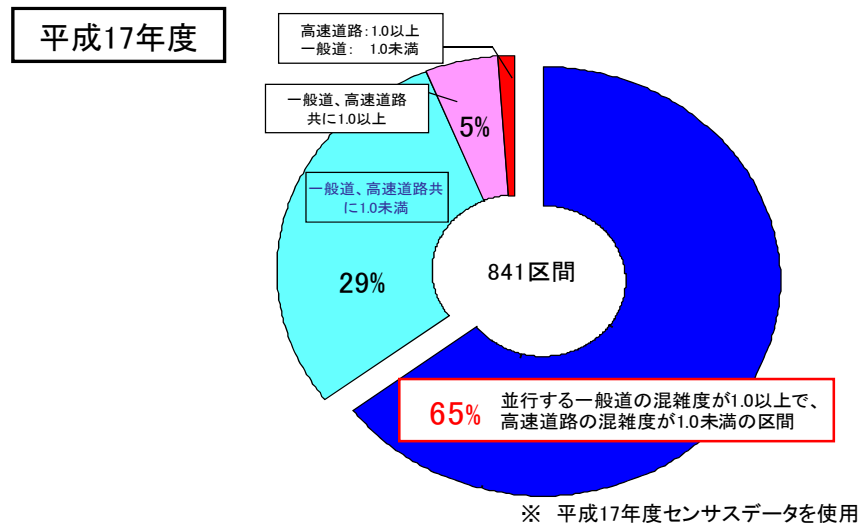
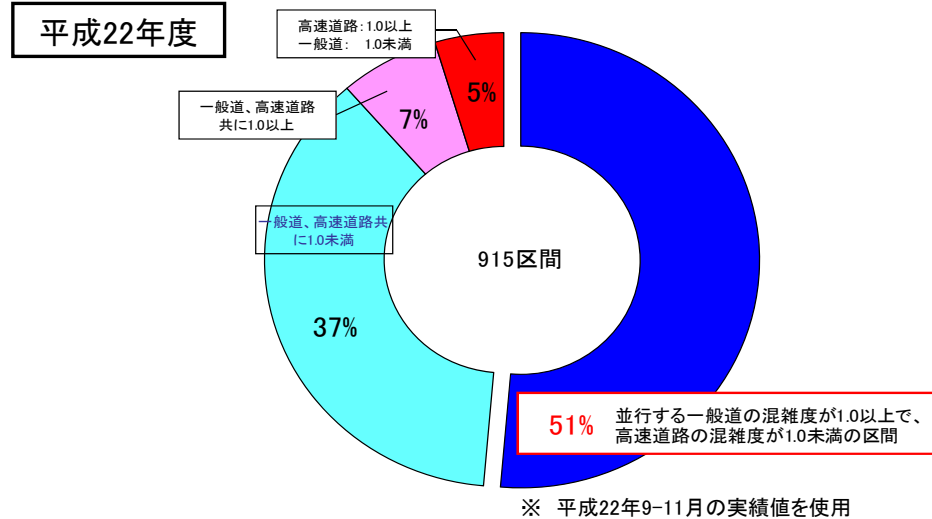


※1 40kmを超える利用分については、料率を高速国道と同率に遡減
 ※2 H24.1.1より料金圏のない対距離制(500-900円)に移行

交通需要管理・観光・物流

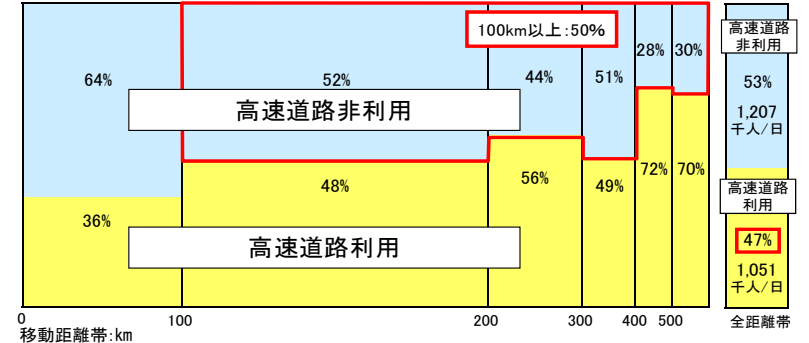
○並行する一般道が混雑する一方で高速道路の交通容量に余裕がある区間が全体の約5割を占めている。(H17は65%)

○高速道路と並行する一般道の混雑度



○観光目的交通の約5割が高速道路利用。ただし、100km以上の利用でも約5割が高速道路を利用していない。

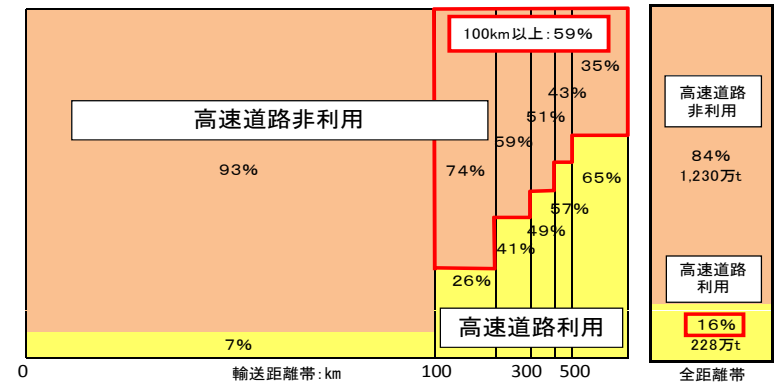
○距離帯別の高速道路利用割合(観光目的の旅客数)



注1) 国土交通省政策統括官「第4回(2005年)全国幹線旅客純流動調査『幹線旅客流動の実態』」より、旅行目的別・距離帯別高速道路利用率(2005年秋期1日(平日・休日))をもとに作成
注2) 高速道路利用・非利用は、乗用車等における利用経路のうち、IC利用の有無で区分

○貨物輸送の16%が高速道路を利用。ただし、100km以上の利用でも約6割が高速道路を利用していない。

○距離帯別の高速道路利用割合(貨物) ※トンベース

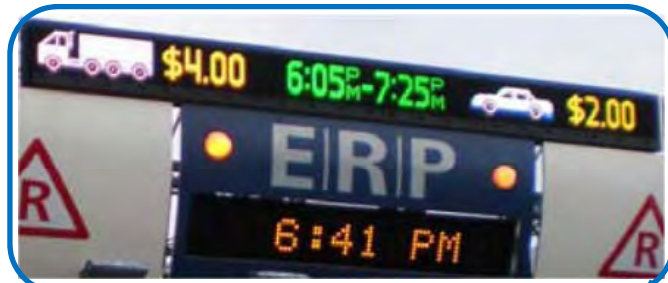


注1) 国土交通省「第8回(2005年)全国貨物純流動調査(物流センサス)『3日間流動調査』」をもとに作成
注2) 複数の輸送機関を利用している場合、最も輸送距離の長いものを代表輸送機関と位置付け
注3) 高速道路利用・非利用は、自動車における輸送経路ごとの高速道路利用の有無で区分

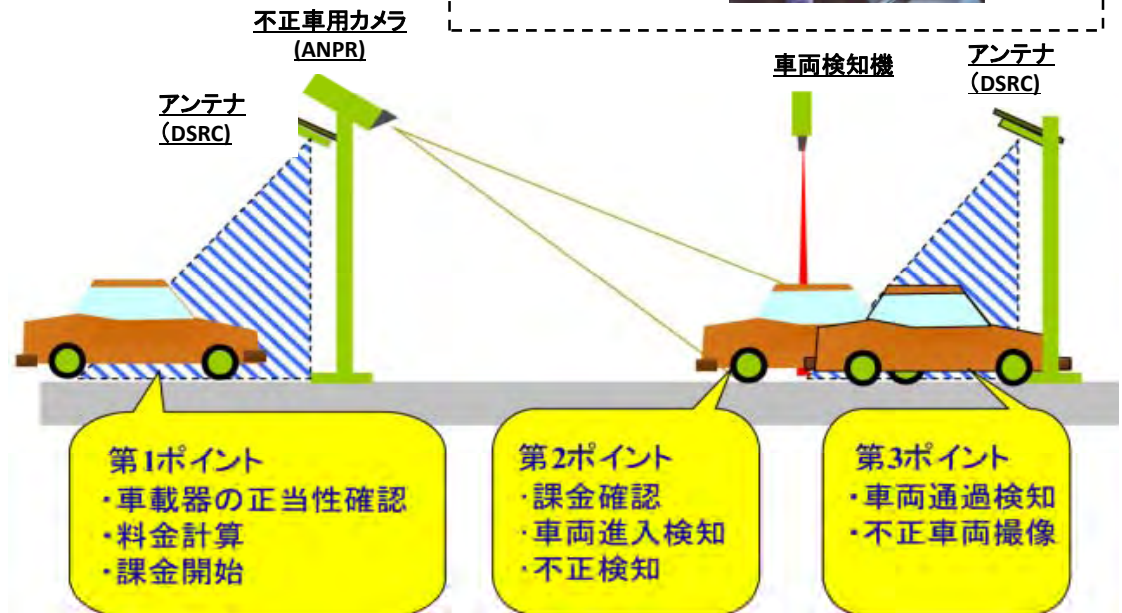
注1) 「並行する一般道」とは高速自動車国道と並行する一般国道若しくは主要地方道を示す
注2) 「混雑度」とは、交通量を交通容量で除したもの

シンガポールにおけるロードプライシング

- シンガポールでは、都心部の渋滞を解消するため、都心部への流入車両に課金を行い、交通需要を管理するロードプライシングを1975年から実施。
- 当初はチケットを購入してフロントガラスに貼り付ける方式としていたが、1998年から無線通信により電子課金を行うERP(Electric Road Pricing)方式を導入。
- あらかじめ金額をチャージしておいたICカードを車載器に挿入し、路側器(ガントリー)を通過時に無線通信で料金を引き落とし。



■ICカード:前払方式



シンガポールのロードプライシングの料金例

○渋滞状況に応じて、3ヶ月毎に料金の見直しを実施。

例: ガントリーナンバー2

(Bugis-Marina Centre(Nicoll Highway))

対象車種: 乗用車、タクシー、軽貨物車

期間: 2010年8月~2011年10月(平日)

午前(平日)

時間帯	料金 (シンガポールドル)
7:30-8:00	0.5ドル
8:00-8:05	1.5ドル
8:05-9:00	2.5ドル
9:00-9:25	2.0ドル
9:25-9:30	1.5ドル
9:30-9:55	1.0ドル
9:55-10:00	0.5ドル

午後(平日)

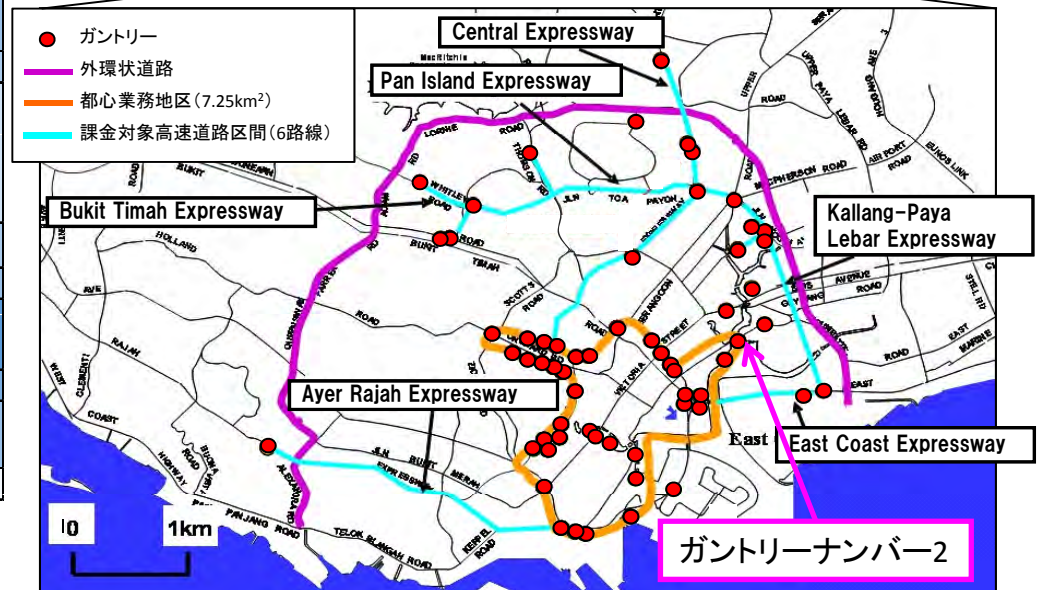
時間帯	料金 (シンガポールドル)
12:00-12:05	0.5ドル
12:05-14:00	1.0ドル
14:00-14:05	1.5ドル
14:05-14:55	2.0ドル
14:55-15:00	1.5ドル
15:00-17:30	1.0ドル
17:30-18:00	1.5ドル
18:00-18:05	2.0ドル
18:05-18:55	3.0ドル
18:55-19:00	2.5ドル
19:00-19:55	2.0ドル
19:55-20:00	0.5ドル

(参考)円換算

シンガポールドル	日本円
0.5ドル	32円
1.0ドル	63円
1.5ドル	95円
2.0ドル	126円
2.5ドル	158円
3.0ドル	189円

※円換算は2011年8月時点のレート:63円/シンガポールドルによる

シンガポール全域



出典: SINGAPORE LTA HPをもとに作成

3. 公共交通への影響

平成23年6月28日
第6回高速道路のあり方検討有識者委員会
JR東日本提出資料(抜粋)

鉄道から自動車利用への転換

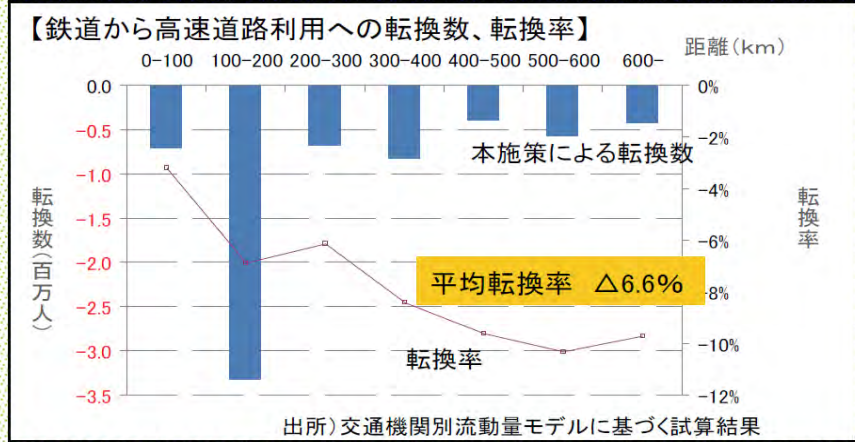
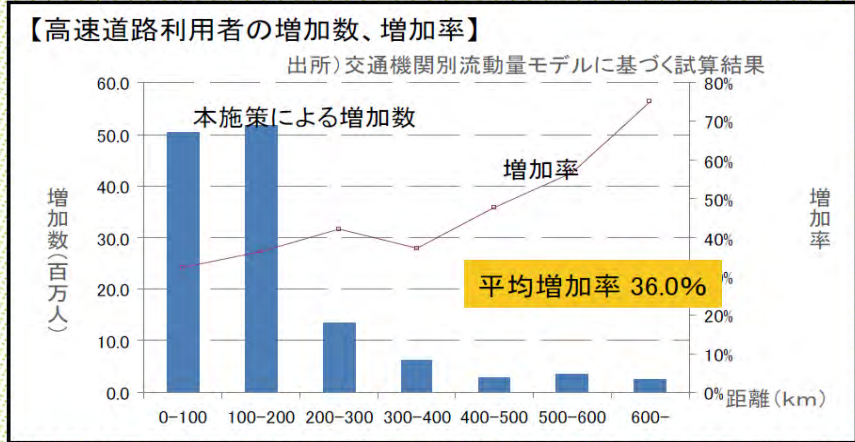
	土日祝日上限1,000円 (2009年3月～2011年6月)	無料化社会実験 当社エリア14路線17区間 (2010年6月～2011年6月)
対象	ETC搭載車のみ	全車対象
推計方法	Webアンケート + 交通機関別流動量モデル	Webアンケート
鉄道利用者数 (中長距離利用者) の減少率※	全国 $\Delta 2.1\%$ (土日祝日の利用ベースで $\Delta 6.6\%$)	—
	当社エリア $\Delta 1.8\%$ (土日祝日の利用ベースで $\Delta 5.9\%$)	当社内対象エリア $\Delta 6\%$ 程度

※首都圏及び京阪神圏内流動を除く
※「無料化社会実験」の減少率には、
対象エリアの近距離利用も考慮

JR旅客6社の影響額 約250億円
※当社の影響額 約90億円

当社の影響額 10億円弱

土日祝日上限1,000円の影響



1. 民営化の趣旨とその成果

(3) 民間ノウハウの発揮による多様なサービスの提供①

深夜割引などの時間帯割引、大口・多頻度割引やマイレージサービス等を実施。また、NEXCO各社の経営判断により企画割引などの独自割引を実施。

ETC割引の種類

深夜割引
深夜割引 (拡充)
30~50%OFF
午前0時~4時
30%OFF

早朝深夜割引
早朝深夜割引
50%OFF
22時~翌6時
50%OFF

通勤割引
通勤割引
最大100km以内
50%OFF
朝 午前6時~9時
夕 午後5時~8時
100km以内のご利用 →
50%OFF

マイレージ・大口多頻度
ETC
マイレージ
サービス
100km以内
50%OFF



- ETCをご利用のお客さま向け「ドラ割」
- ①商品名
えちごトキめきフリーパス
 - ②対象期間
平成22年9月17日~12月17日
 - ③ご利用料金
9,000円(普通車,3日間パス)
 - ④特典
SAでの食事や新潟県内観光施設等での優待



- 国道23号の橋梁補修補強工事に伴う
伊勢湾岸道の料金割引
- ①対象期間
平成21年10月1日~平成22年4月13日
平成22年10月1日~平成23年3月25日
 - ②割引内容
国道23号 木曾川大橋・揖斐長良大橋の工事車線規制により、国道23号・国道1号の渋滞が発生することから、高速道路を迂回路としてご利用していただくため、並行する伊勢湾岸道 みえ川越IC~飛島IC間の料金を最大5割引

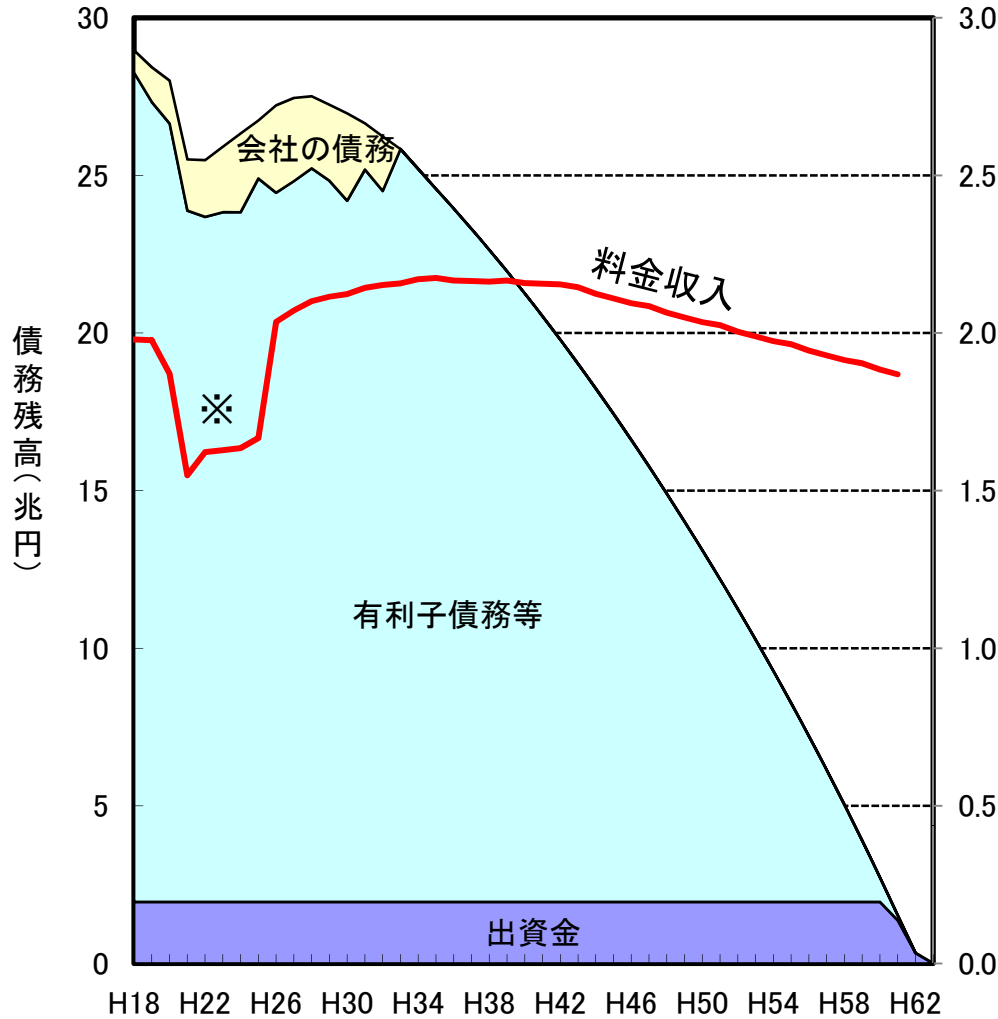


- 大手旅行代理店(JTB)とのタイアップによる新たなドライブ旅行商品として、周遊型料金割引を実現
- ①商品名
ぶらり中国道・山陽道フリーパス
 - ②対象期間
平成20年9月5日~12月8日の金・土・日・月
 - ③概要
中国地区を周遊エリアとした乗り放題割引を導入(JTB企画の旅行商品との特典あり)

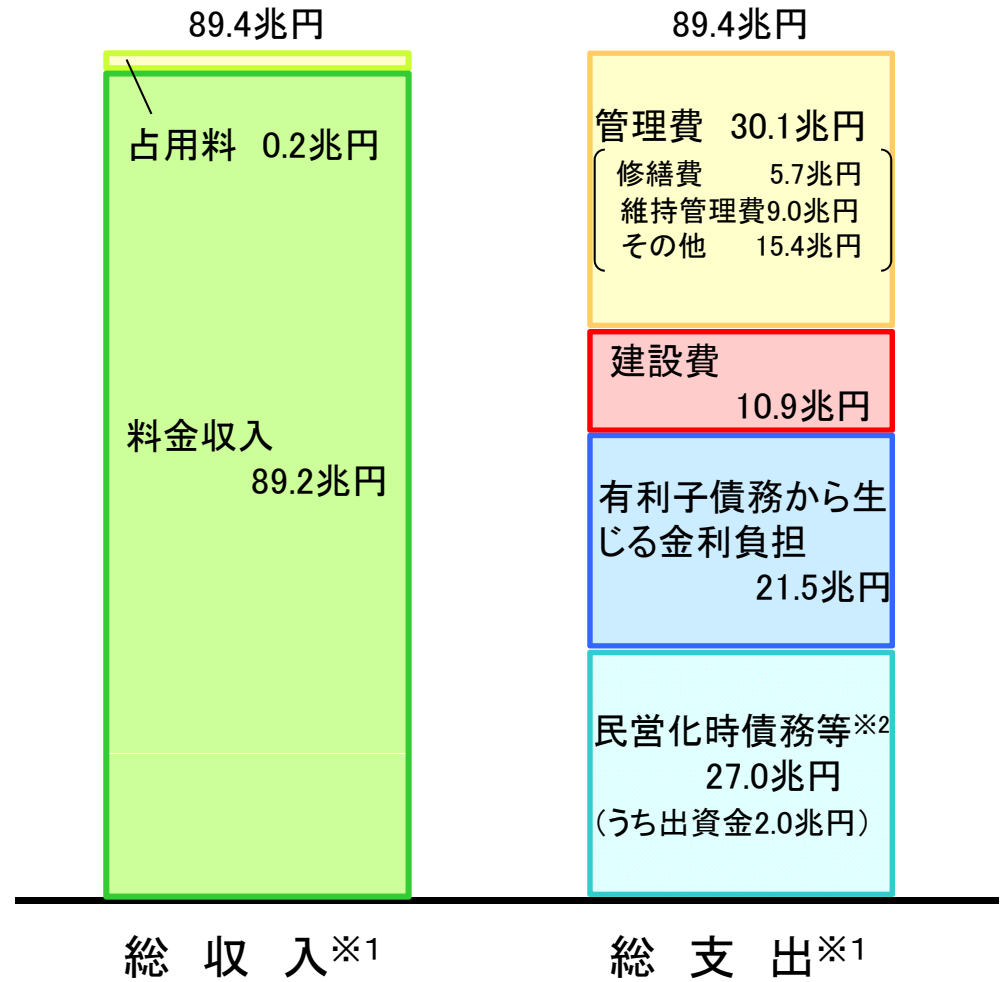
高速道路の償還計画

債務残高の推移【全国路線網(NEXCO3社)】

(注)H23.6の協定に基づき作成



収入と支出のバランス【全国路線網(NEXCO3社)】



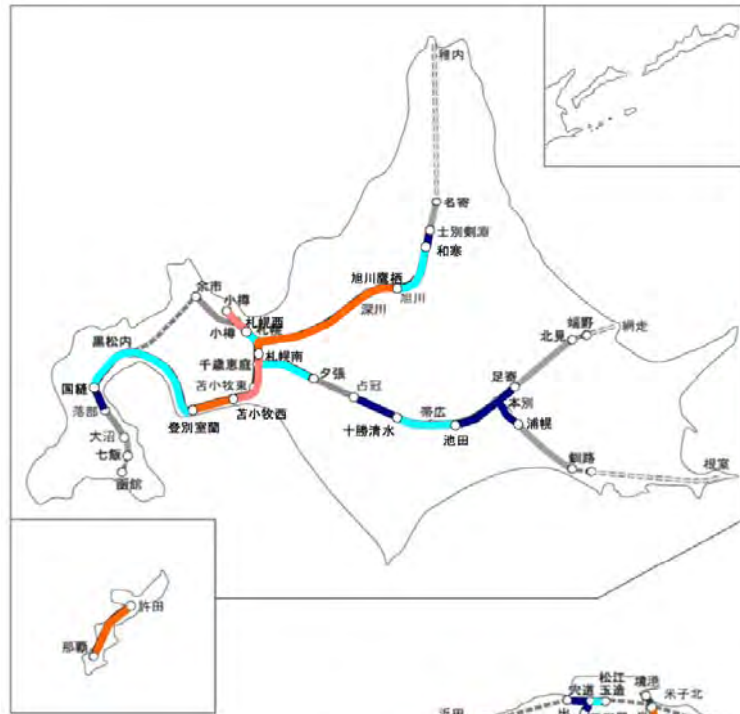
民営化後45年間(H17.10~H62.8)

※利便増進事業による料金収入の減

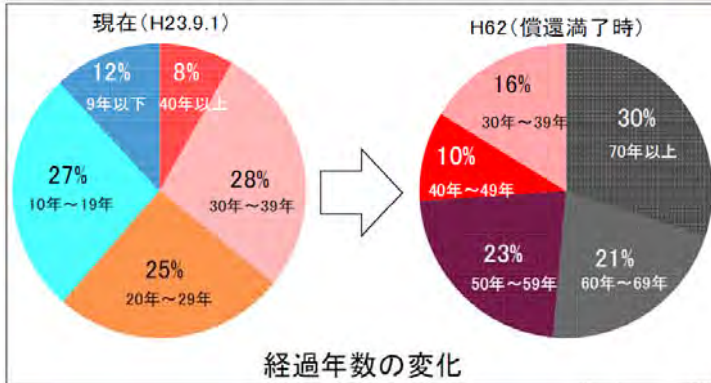
※1 総収入と総支出は、H18~H62の合計値

※2 利便増進事業のための債務カットを反映

高速自動車国道の供用後の経過年数



40年以上 (昭和38年度～昭和45年度供用)	650km (8%)
30年～39年 (昭和46年度～昭和55年度供用)	2,186km (28%)
20年～29年 (昭和56年度～平成2年度供用)	2,018km (25%)
10年～19年 (平成3年度～平成12年度供用)	2,115km (27%)
9年以下 (平成13年度～平成23年9月1日供用)	937km (12%)



凡 例	
—	予定路線
----	基本計画
—	整備計画 9,428km
—	供用区間 (7,906km)
—	社会区間
—	直轄区間
—	事業中区間 (1,522km)
—	社会区間
—	直轄区間

平成23年9月1日現在