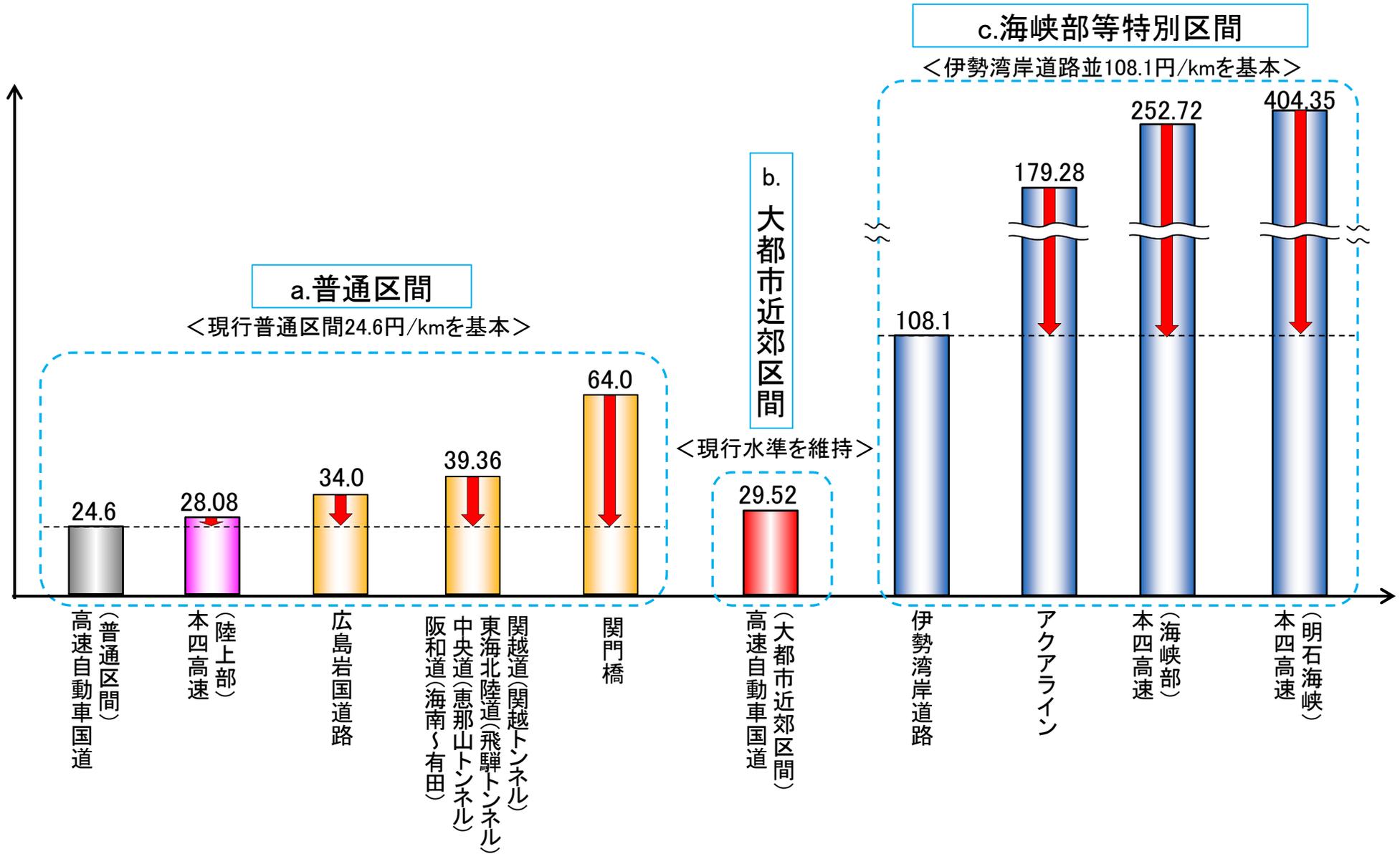


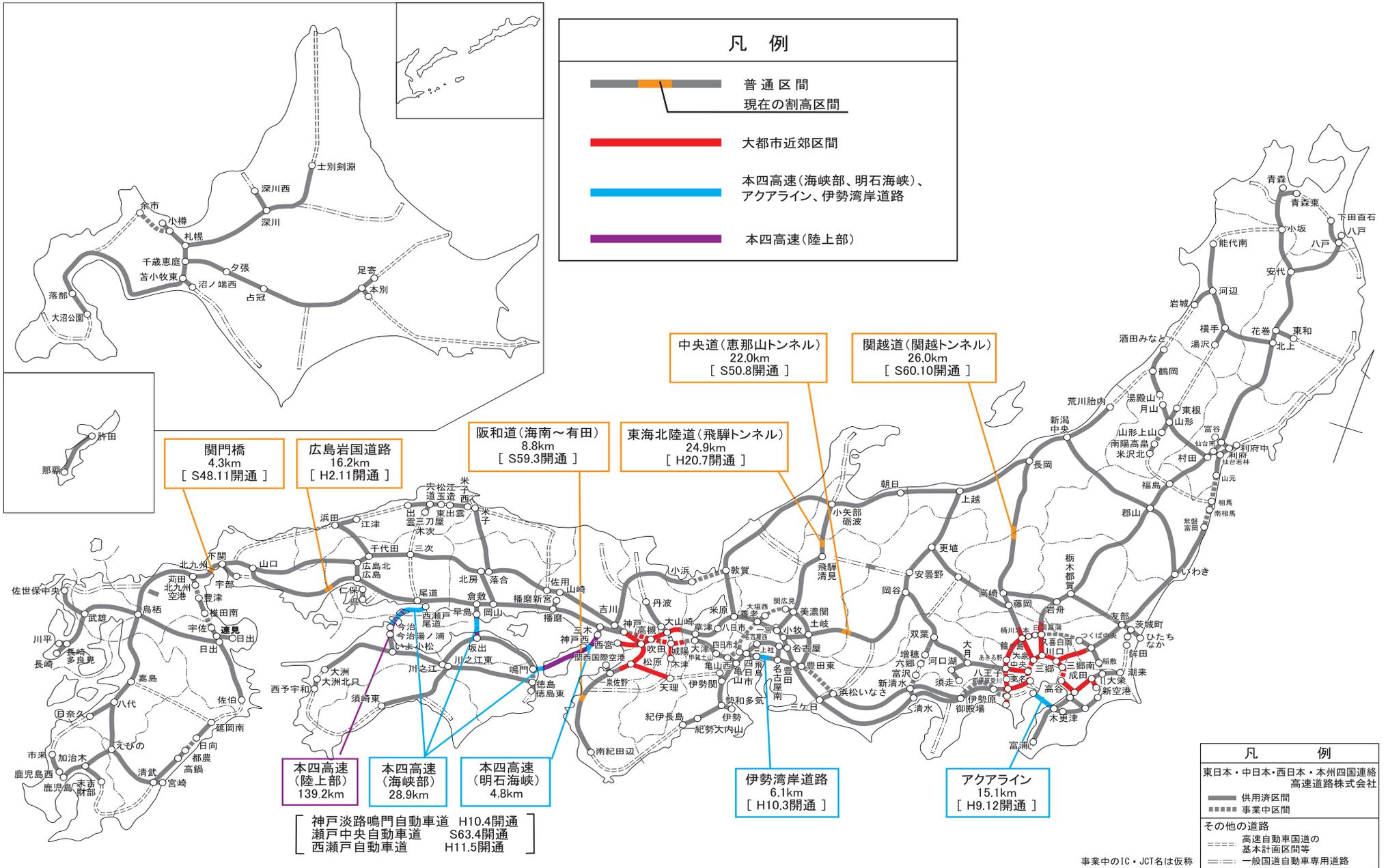
# 3つの料金水準の導入 ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換～



※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

# (参考)割高な料金水準となっている区間の位置図〔現況〕



# 料金割引について [NEXCO]

## <基本的考え方>

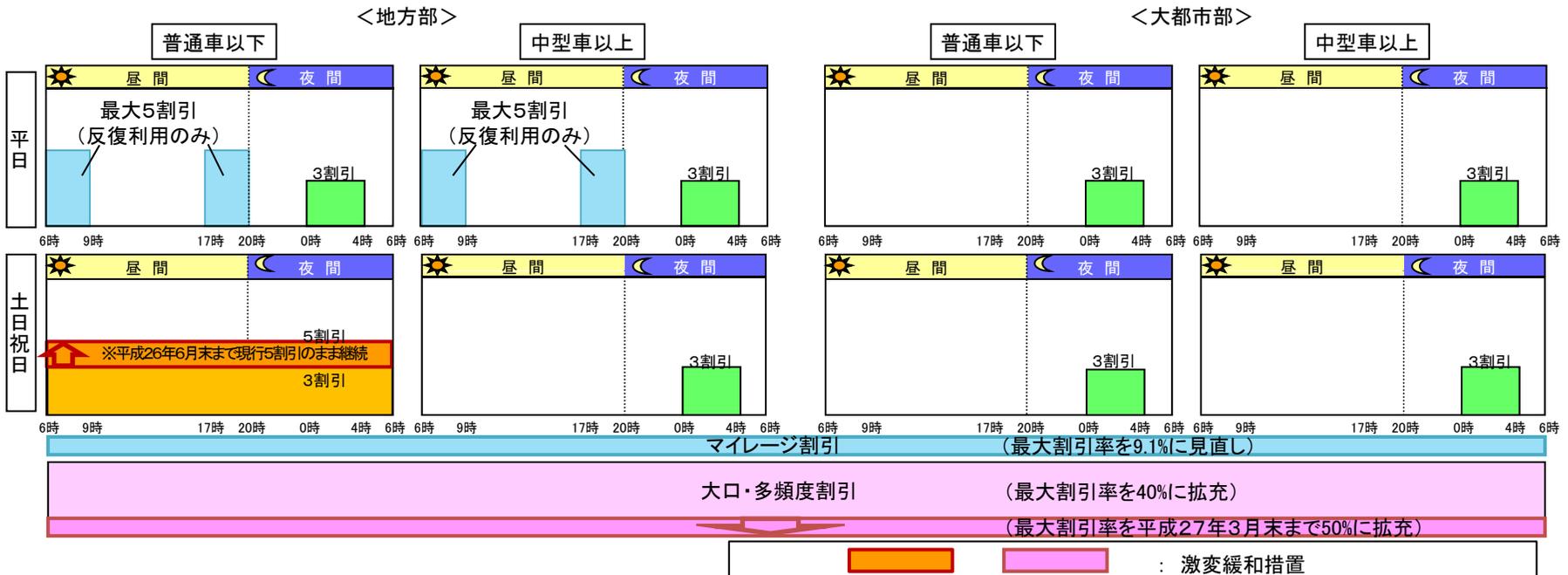
- 国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、
  - ・実施目的を明確にした上で、効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
  - ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

## <具体的な内容>

生活対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	
観光振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	激変緩和
物流対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	激変緩和
環境対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	

・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



# 料金割引について [本四高速]

## <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

・平日の通勤時間帯に多頻度利用する普通車以下の車両を対象とし、現在の通勤割引後料金を上回る区間については、現在の割引後料金を維持  
 ・本四高速を利用する機会の多い車両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%に見直し継続

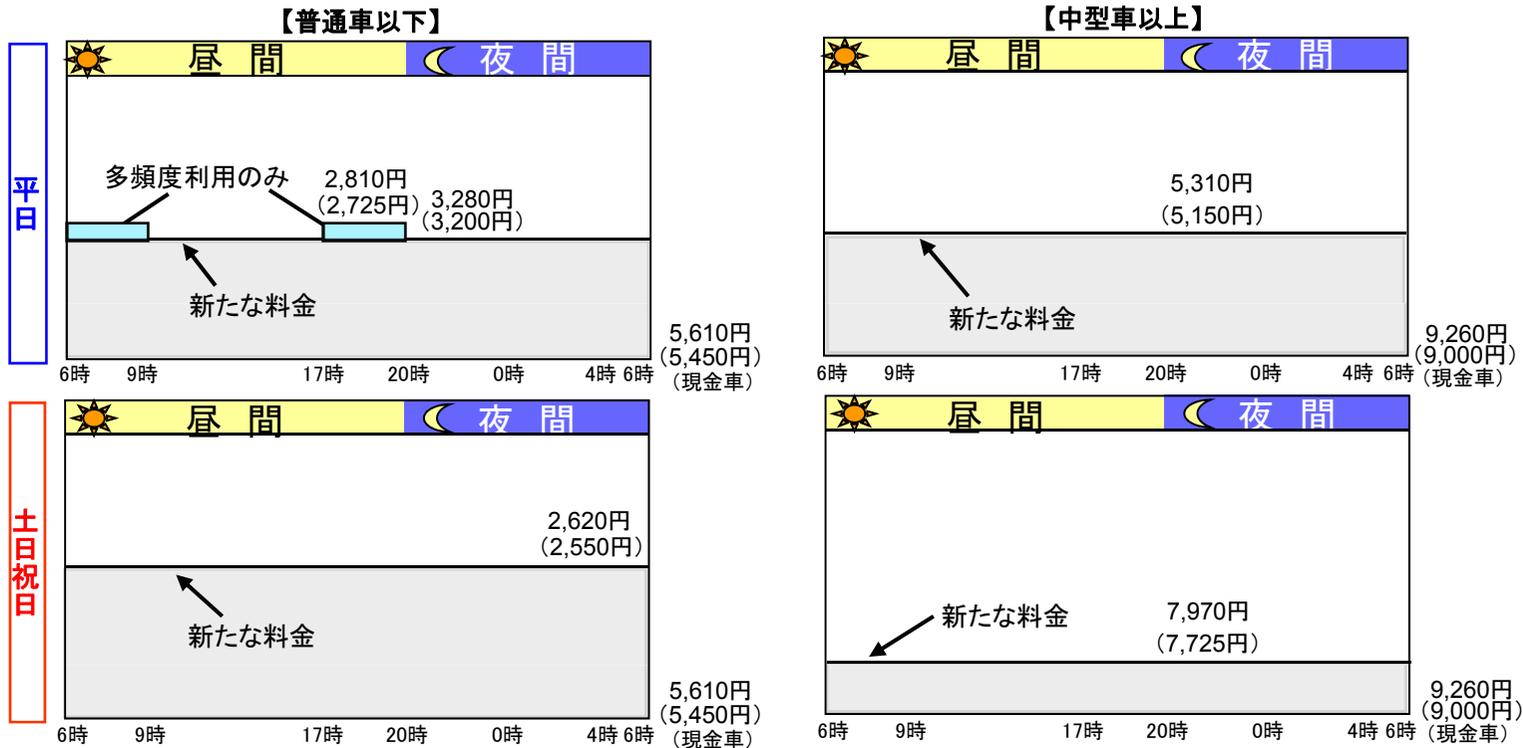
### 観光振興

・観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、休日割引について、現在の休日終日割引後料金を上回る区間については、現在の割引後料金を維持

### 物流対策

・主に業務目的で本四高速を利用する機会の多い車の負担を軽減するため、大口・多頻度割引(車両単位の割引のみ)について、現行の最大割引率13.8%を継続

## <新たな料金の例 - 神戸淡路鳴門自動車道全線通行の普通車(ETC利用)の場合 - >

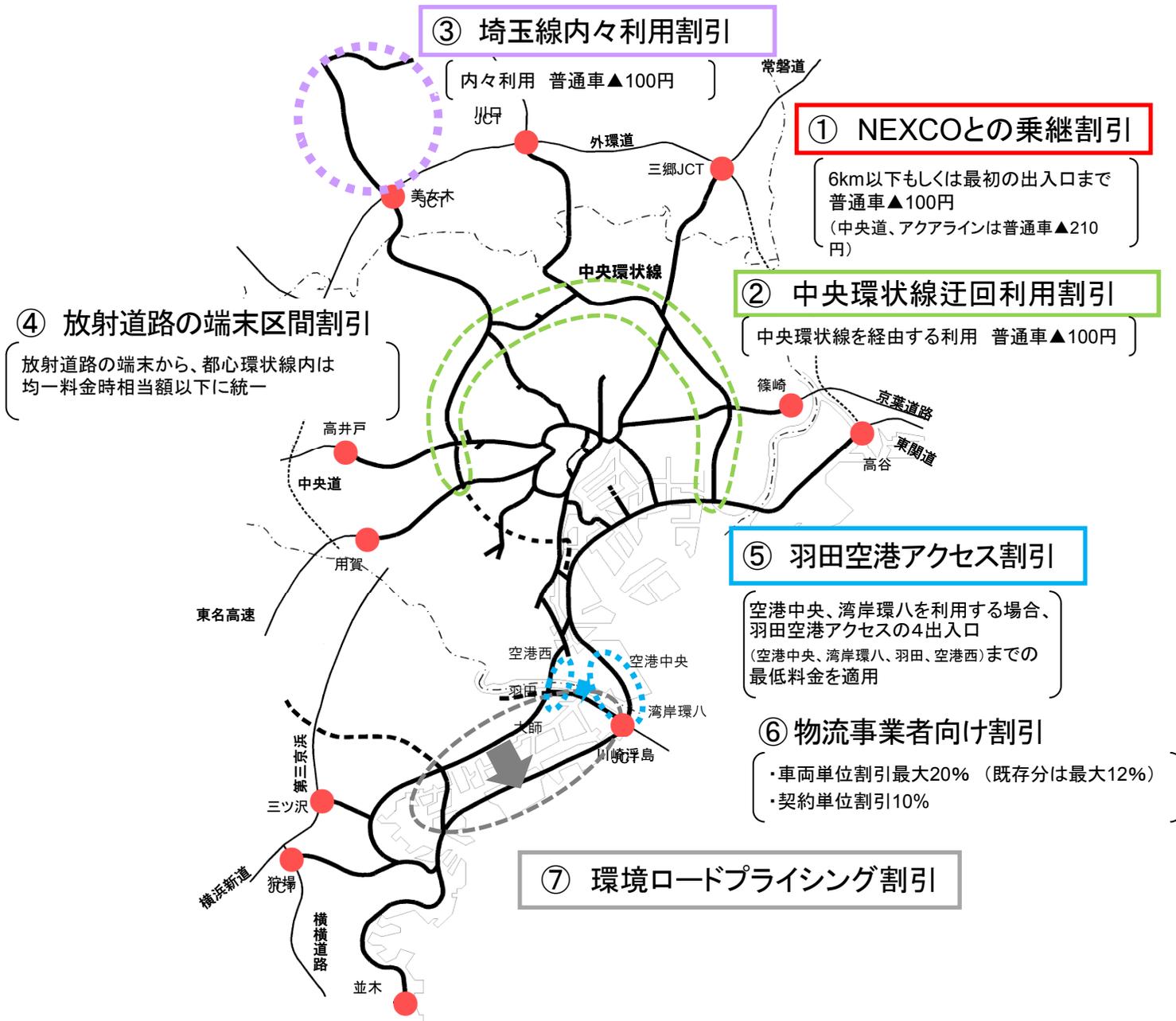


マイレージ割引 (最大割引率を9.1%に見直し)

大口・多頻度割引(車両単位の割引のみ) (現行継続:最大割引率13.8%)

<( )内:消費税5%の場合>

# 料金割引について [首都高速]



# 料金割引について [阪神高速]

## 《阪神圏》

### ① NEXCO・本四との乗継割引

阪神高速の利用距離が6km以下の出入口まで  
普通車▲100円

### ② 西線内々利用割引

6km超の内々利用に適用  
普通車 ▲100円～▲110円

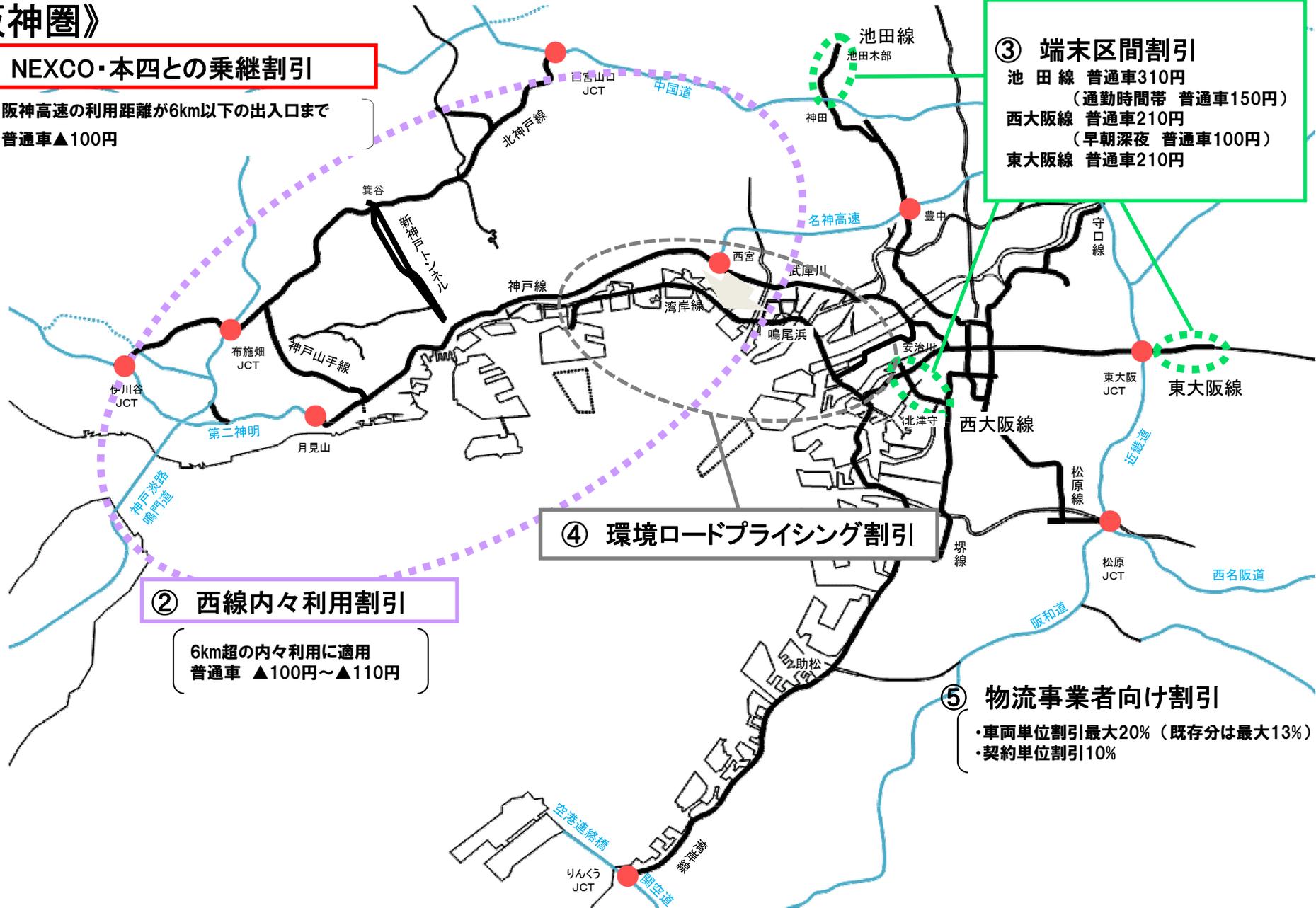
### ③ 端末区間割引

池田線 普通車310円  
(通勤時間帯 普通車150円)  
西大阪線 普通車210円  
(早期深夜 普通車100円)  
東大阪線 普通車210円

### ④ 環境ロードプライシング割引

### ⑤ 物流事業者向け割引

・車両単位割引最大20% (既存分は最大13%)  
・契約単位割引10%



## 消費税の転嫁方法について

高速道路料金における消費税の転嫁の方法に関する基本的な考え方(平成26年1月22日国土交通省道路局)

平成26年4月1日から消費税率(地方消費税を含む)が8%となる。このため、高速道路料金における消費税率引上げに伴う料金への転嫁にあたっては、平成25年8月1日の物価担当官会議申合せに基づき、原則下記により適切に対応することとする。

### 記

- (1) 消費税率の引上げに伴い、高速道路会社の改定申請がなされる場合には、消費税率が8%となるよう料金に円滑かつ適正に転嫁することを基本として対処する。
- (2) 端数処理については、現在のETCの普及状況を踏まえ、10円単位、4捨5入とする等、端数処理の単位を見直した上で、合理的かつ明確な方法により行う。また、現行の料金体系を踏まえつつ、事業全体として108/105以内の増収となるよう調整することとし、これを前提として、個別の区間の料金の改定率に差を設けようとするときは、利用者の負担の公平や利便性等の観点から、合理的な限度を超えない範囲で調整する。
- (3) 消費税率引上げに伴う税負担の転嫁にあたっては、高速道路会社において利用者に対する周知を徹底する。

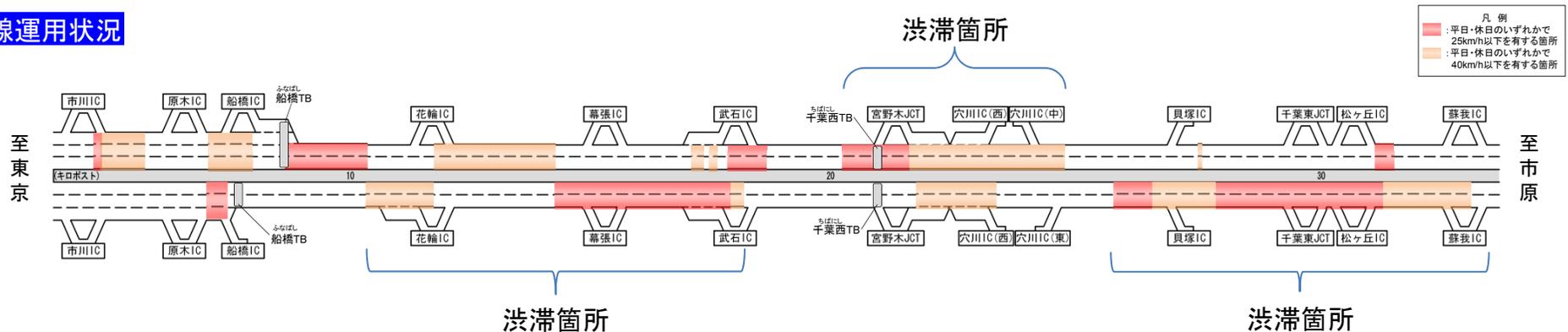
# 京葉道路の渋滞対策

京葉道路では、交通容量不足などの要因により、以下の渋滞が発生している。

- ・上り(東京方面)： 花輪IC先、幕張IC先及び貝塚IC先を先頭に速度低下による渋滞
- ・下り(市原方面)： 穴川IC先を先頭に速度低下による渋滞

これらを軽減するために、京葉道路の料金を変更して渋滞対策を実施する。

## ■車線運用状況



## 対策内容

- IC加減速車線の延伸、付加車線の設置
    - ・早期に一定の対策効果(分合流部の速度低下は抑制されるが、効果は限定的)
  - 種級変更による車線追加
    - ・交通容量の拡大が可能。用地交渉等に一定の期間が必要
- ※ 今後、詳細な検討と併せ、警察等の関係機関と調整・協議を進める。

上記対策を実施するために、消費税8%を転嫁する分を含め、京葉道路の料金を変更する。

## 普通車の場合

1区間	100円→130円
2区間	200円→250円
全線(6区間)	600円→750円