

料金水準・料金割引について

令和2年11月27日

東日本高速道路株式会社

中日本高速道路株式会社

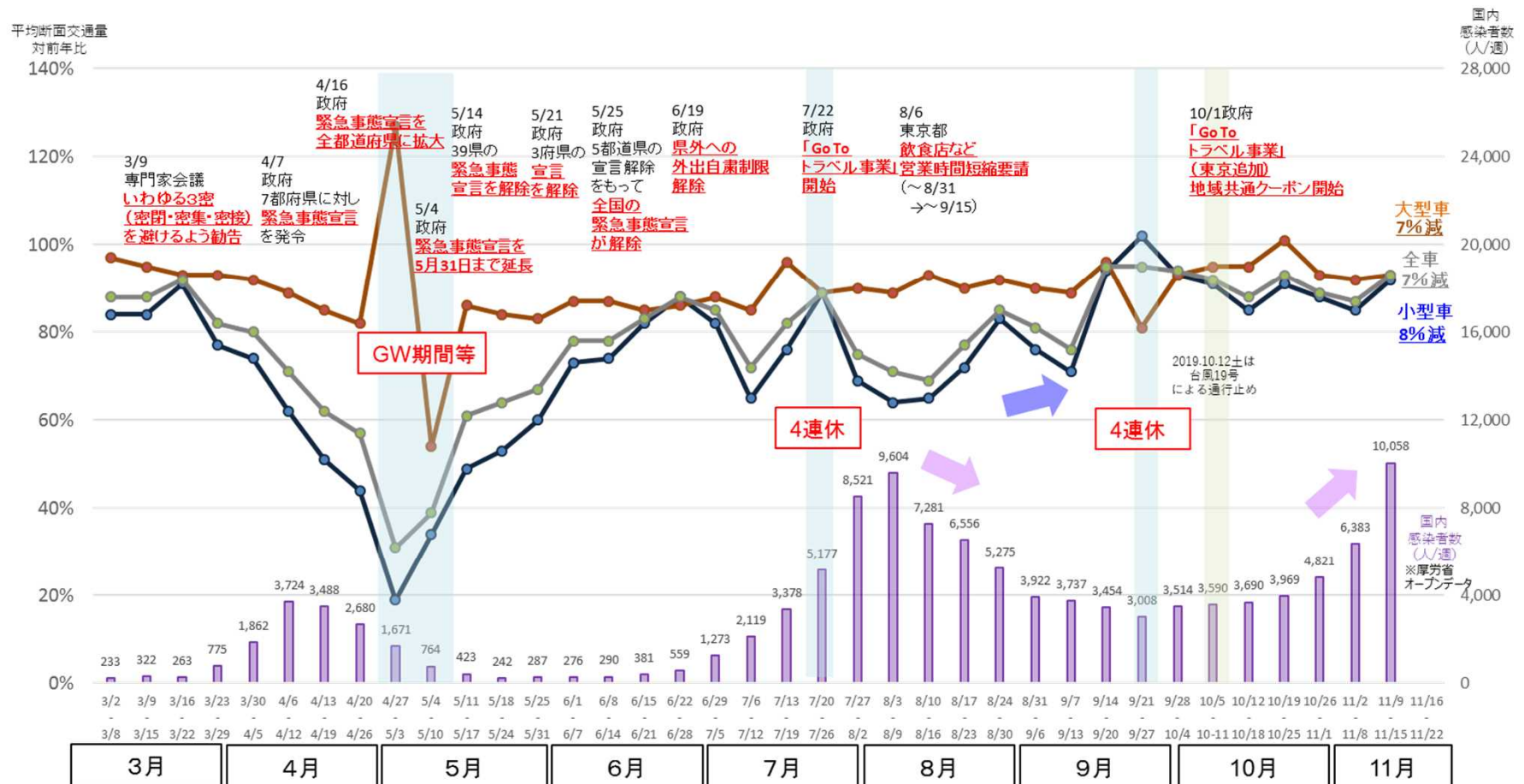
西日本高速道路株式会社

1. 交通動向など
2. 料金水準について
3. 料金割引について
4. その他

1. 交通動向など



- 交通量は、新型コロナウイルスの影響により、前年に比べ最大3割(全車)近くまで減少し、直近は9割程度まで回復しているが、今後も注視が必要。
- ・小型車は、感染者数の推移に影響を受けると想定されるため、今後も注視が必要。
- ・大型車は、4月に8割程度まで下がるものの、その後緩やかに回復。



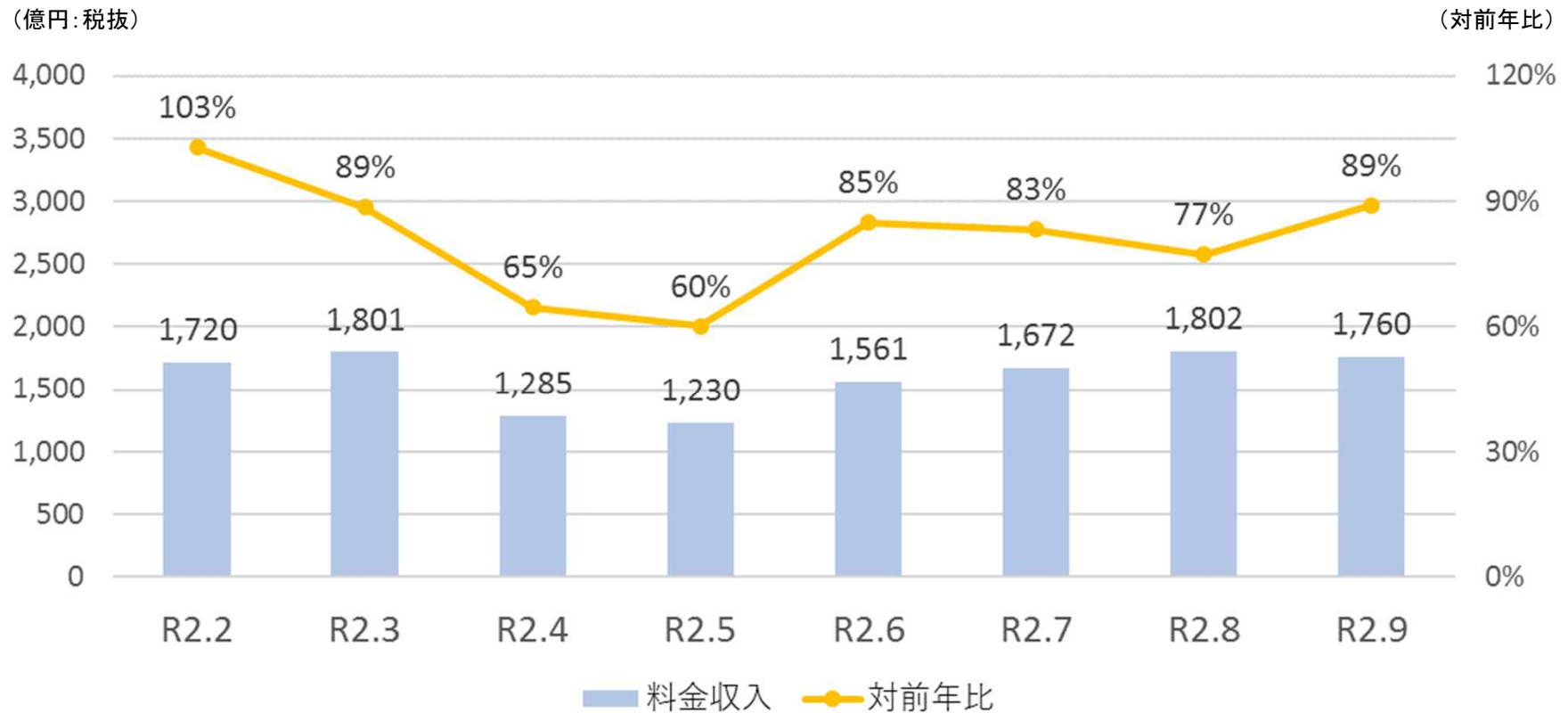
※断面交通量は、NEXCO 3社の代表40断面におけるトラカンデータ速報値

1. 交通動向など



○料金収入は、新型コロナウイルスの影響により対前年度比で最大6割程度まで減少し、その後は約8～9割程度を推移しており、引き続き注視が必要。

〔新型コロナウイルスの料金収入への影響〕

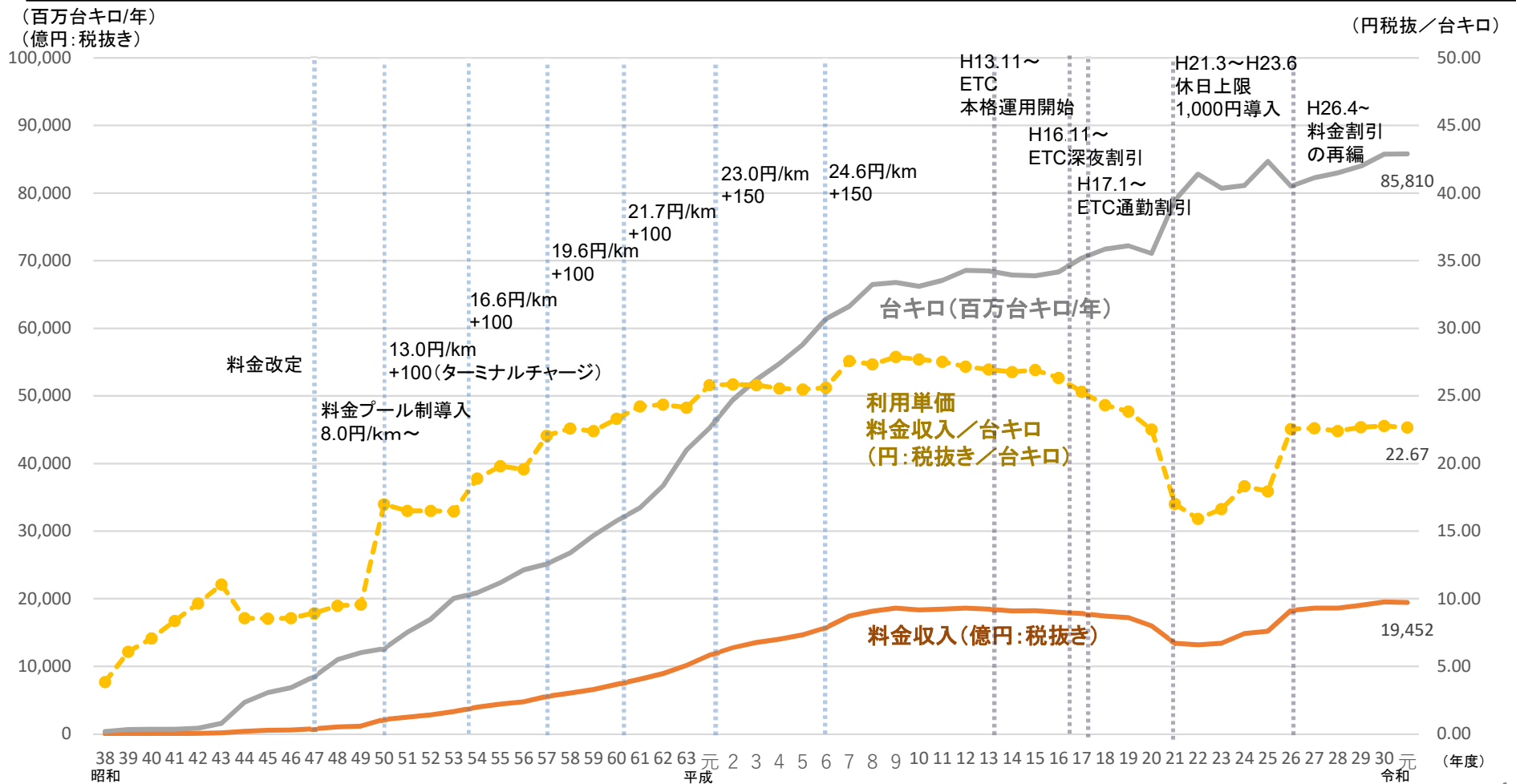


※料金収入はNEXCO3社の合算値

1. 交通動向など



- 台キロは、平成21年の休日上限1,000円導入以降、増加傾向が続いている。
- 料金収入は、平成21年頃から下降し、平成26年の料金割引再編以降に台キロと同様に増加している。
- 利用単価(料金収入／台キロ)は、平成26年以降横ばいが続いている。

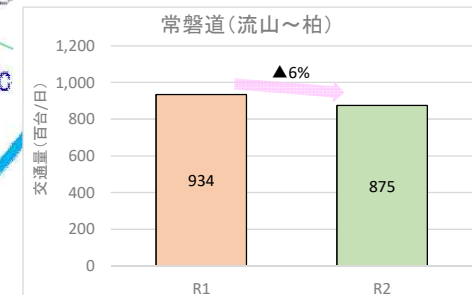
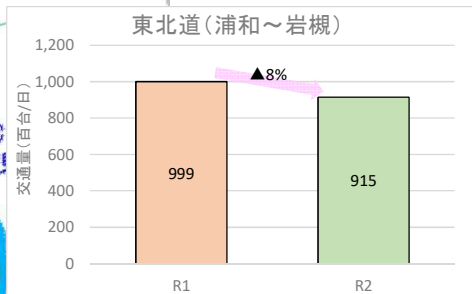
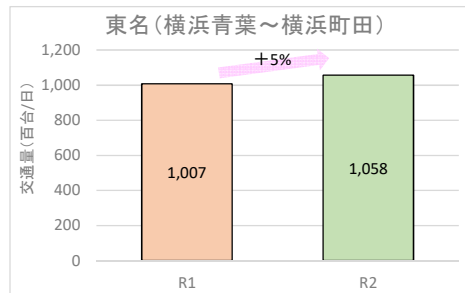
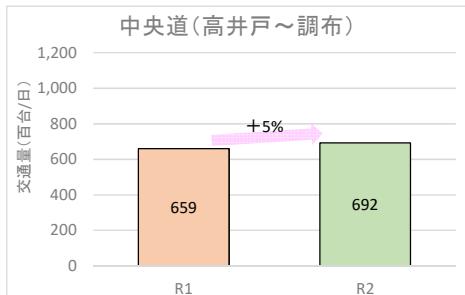
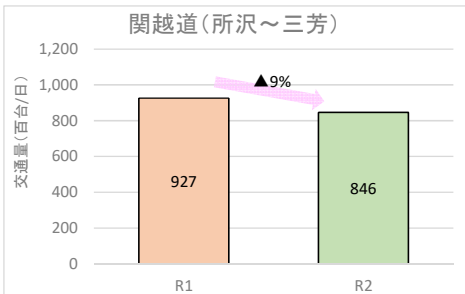


※集計対象は高速道路のみ(一般有料道路除く)

1. 交通動向など

- 首都圏の交通量は、令和2年9月には対前年比概ね9割を超えるまで回復。
- 休日を中心に東名、東京湾アクアラインなどで渋滞が発生。

日平均交通量及び渋滞回数(R2.9)



※交通量はR2.9のトラカンデータより集計

※渋滞は時速40km以下で低速走行あるいは停止・発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態
 (東京湾アクアライン・京葉道路・横浜新道)
 時速25km以下で低速走行あるいは停止・発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態
 (東京外環自動車道)
 時速20km以下で低速走行あるいは停止・発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

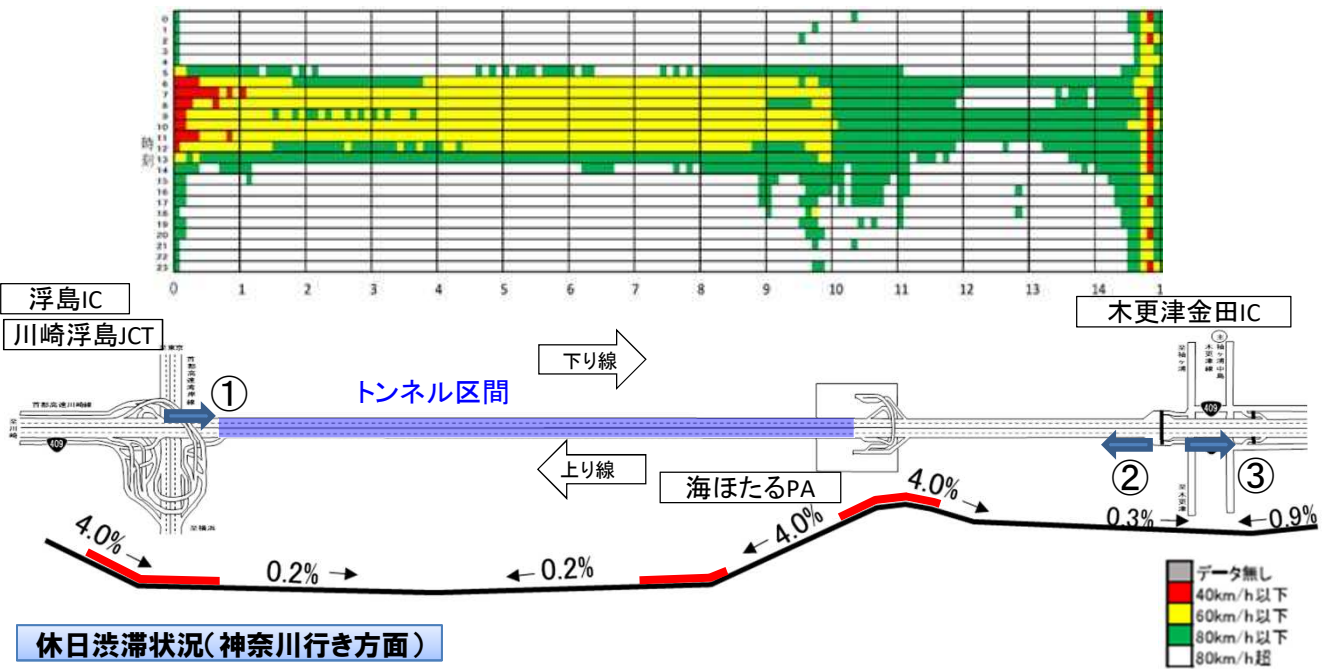
凡例
 ■ NEXCO大都市近郊区間
 ■ NEXCO普通区間
 ■ 首都高速
 ■ アクアライン

○ R2.9における渋滞状況について圏央道内側の交通集中による渋滞回数が30回/月以上の箇所を集計
 ○ 始ICごとに交通集中による渋滞回数が最も多い区間(～終IC)を图中に矢印で示している
 ○ 数字は渋滞先頭があるIC区間における渋滞回数を示す

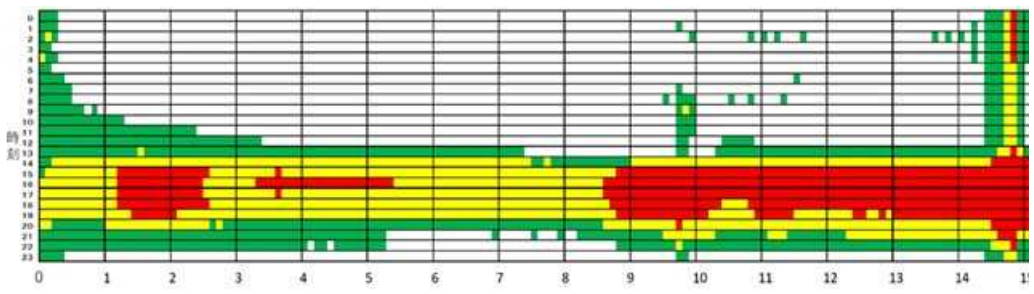
1. 交通動向など

○ 東京湾アクアラインにおいては、休日を中心に、千葉行き方面(川崎浮島JCT→木更津金田IC)は主に午前、神奈川行き方面(木更津金田IC→川崎浮島JCT)は主に午後に渋滞が発生。

休日渋滞状況(千葉行き方面)



休日渋滞状況(神奈川行き方面)



※休日: 土日・祝日、混雑期: GW、お盆、年末年始
 ※データ: ETC2.0プローブデータ(H31.1.1~R1.12.31 休日)

2. 料金水準について



NEXCOの料金水準・割引の経緯

民営化に向けた
基本的枠組み
(H15.12)

<民営化までに実現すべき措置>

ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により平均1割程度の料金引き下げを行う。

<民営化後の料金>

会社は設立の段階で、上記の料金水準をそのまま引き継ぎ、貸付料の確実な支払いに支障を与えない範囲において、更なる弾力的な料金設定を行う。

H16.11～ 深夜3割引
H17.1～ 通勤5割引

民 営 化 (H17.10)

----- H20.9 リーマンショック -----

緊急経済対策

H20.10～ 深夜5割引等の拡充
H21.3～ 休日上限1,000円導入 } 高速道路利便増進事業

----- H23.3 東日本大震災 -----

H23.6 休日上限1,000円等廃止

利用重視の料金
への見直し
(料金水準や
車種区分を統一)

H26.4～ 料金割引の再編 (高速道路利便増進事業による割引終了)
3つの料金水準の導入(料金引き下げはETC車に限定し、当面10年間)

H28.4～ 首都圏の新たな高速道路料金の導入

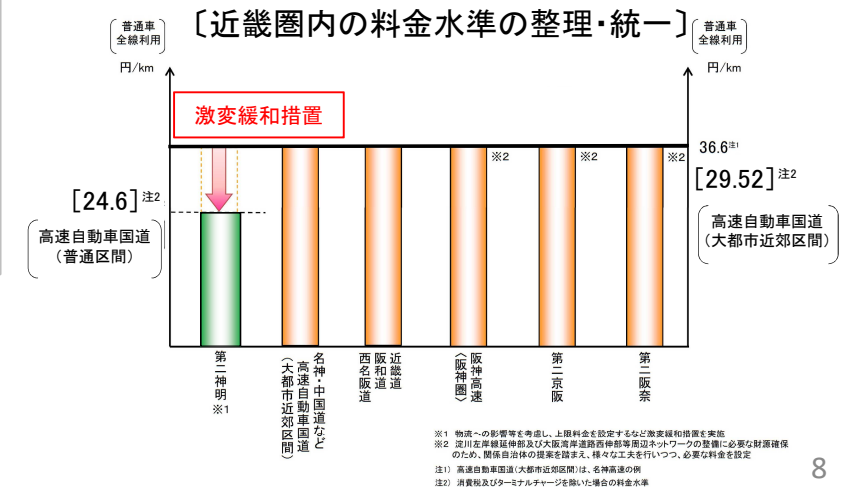
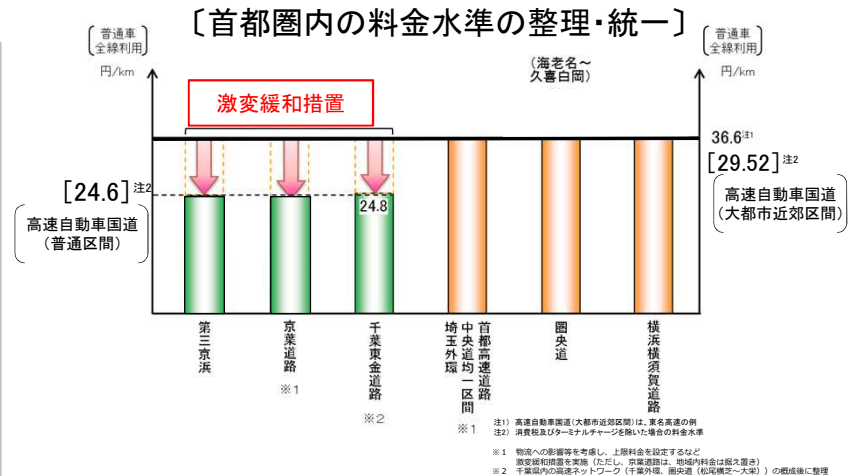
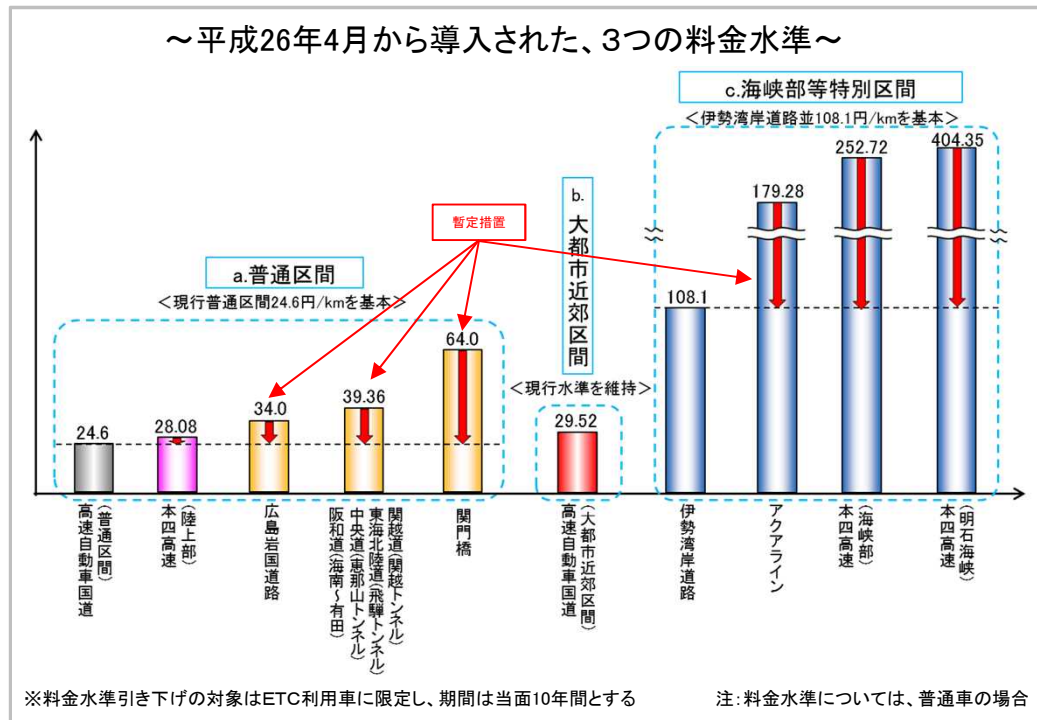
H29.6～ 近畿圏の新たな高速道路料金の導入

※ 中京圏の新たな高速道路料金は、名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛島JCT(仮称)間)の
開通に合わせて移行

2. 料金水準について

- 平成26年4月より導入した、3つの料金水準の考え方については維持。
 - 機動的な料金施策の実施に向け、料金水準の整理・統一の検討が必要。
 - ・ 3つの料金水準への統一に向けて検討。（一般有料道路も含めた料金水準・車種区分等の整理・統一）
 - ・ 首都圏・近畿圏シームレス等の激変緩和措置（料金水準、上限・下限料金）への対応を検討。
- ※長期的な視点から償還への影響などを踏まえ、慎重な検討が必要。

〔料金水準の整理・統一〕



- ※ 上記のほか、東富士五湖道路・旧高松東道路(高松東～津田東)等、個別に設定された料金水準等となっている路線が多数存在。
- ※ 長距離通減、ターミナルチャージ(TC)や料金割引等の取扱いについても、差異が存在。

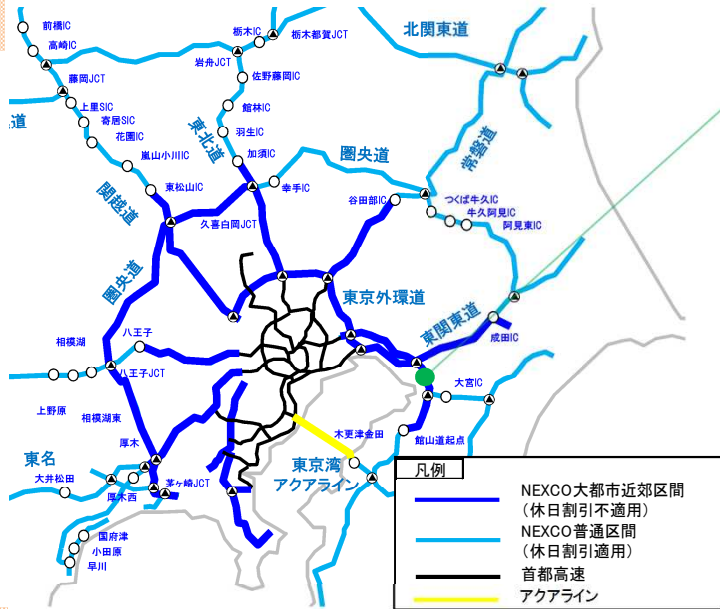
2. 料金水準について



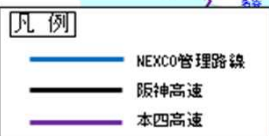
○機動的な料金施策および激変緩和措置への対応の検討にあたって留意すべき事項(激変緩和措置路線の状況)

激変緩和措置の対象路線における交通量・渋滞発生状況

首都圏

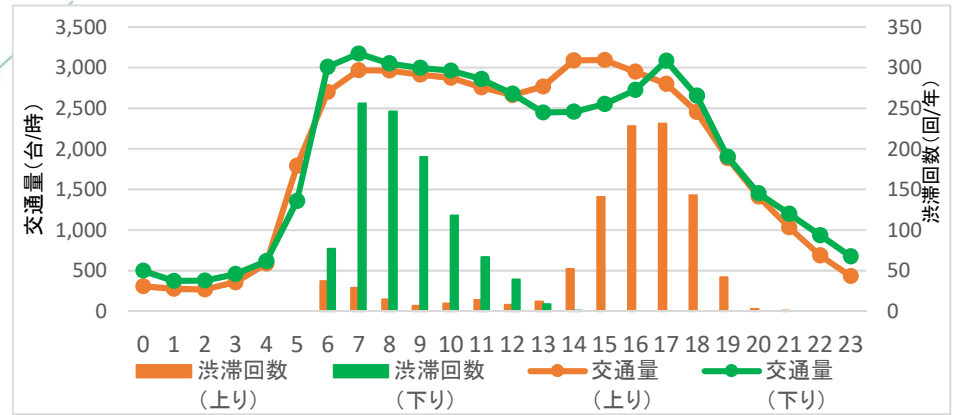


近畿圏

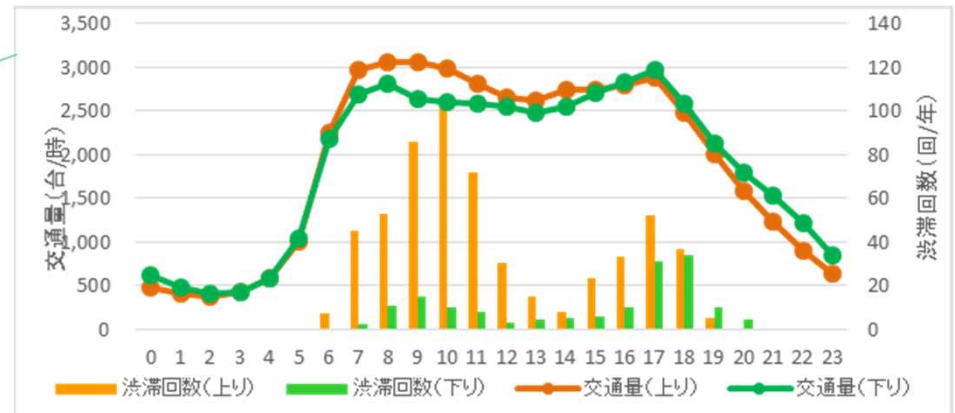


※R1年の交通量(トラカン)、渋滞状況を集計
 ※渋滞回数は当該区間に渋滞先頭がある回数を集計

京葉道(穴川～貝塚)



第二神明(伊川谷～玉津)



※路線ごとに以下の渋滞を集計
 (京葉道路)
 時速25km以下で低速走行あるいは停止・発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態
 (第二神明)
 時速40km以下で低速走行あるいは停止・発進を繰り返す車列が、1km以上かつ15分以上継続した状態

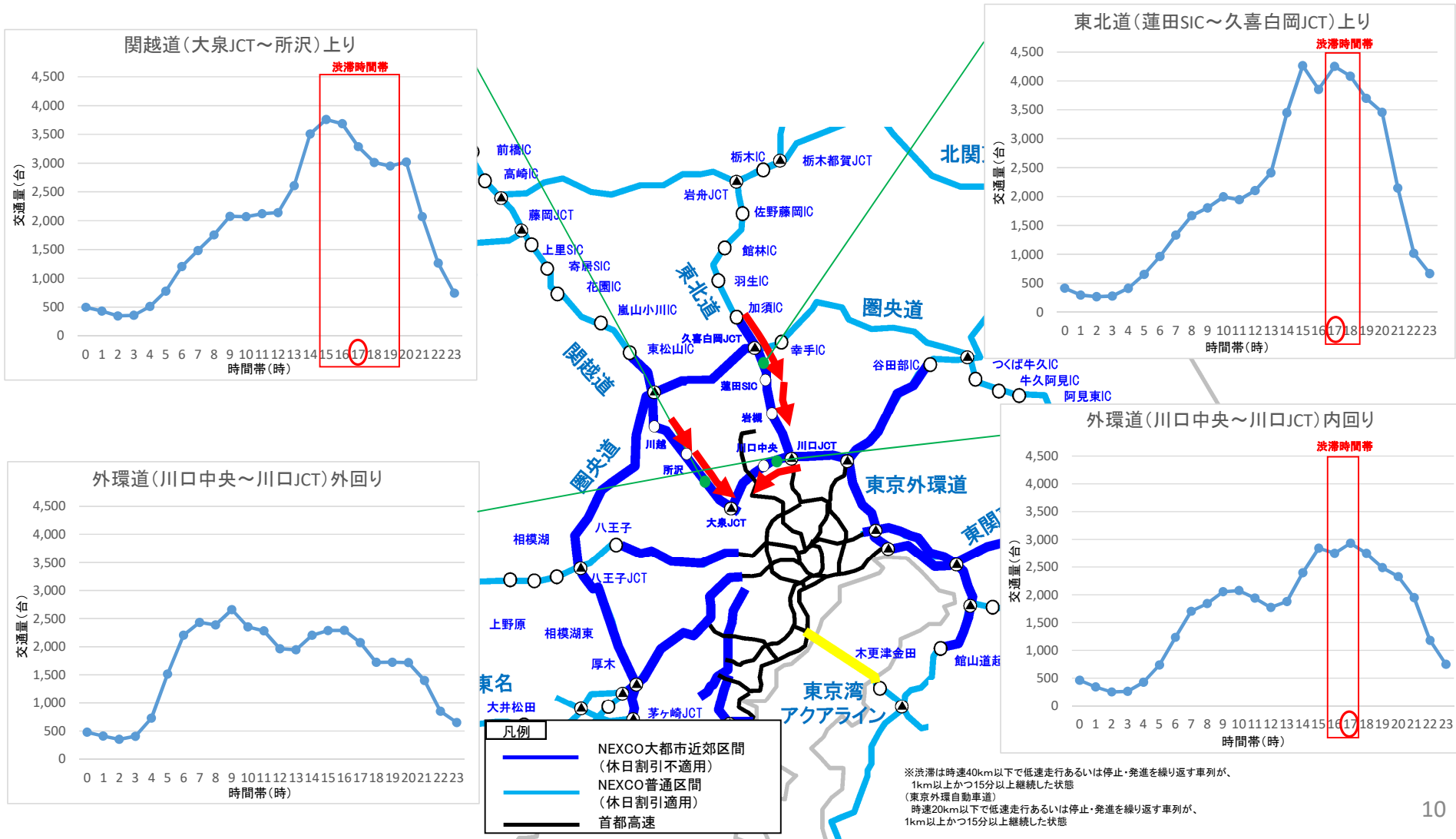
2. 料金水準について



○機動的な料金施策および激変緩和措置への対応の検討にあたって留意すべき事項(両ルートとも渋滞する場合)

首都圏における複数路線での同時刻の渋滞発生状況

≪関越道(上り)、東北道(上り)、外環道(内回り)において同時刻で渋滞が発生した事例(R1.11.17(日))≫



3. 料金割引について

【深夜割引】



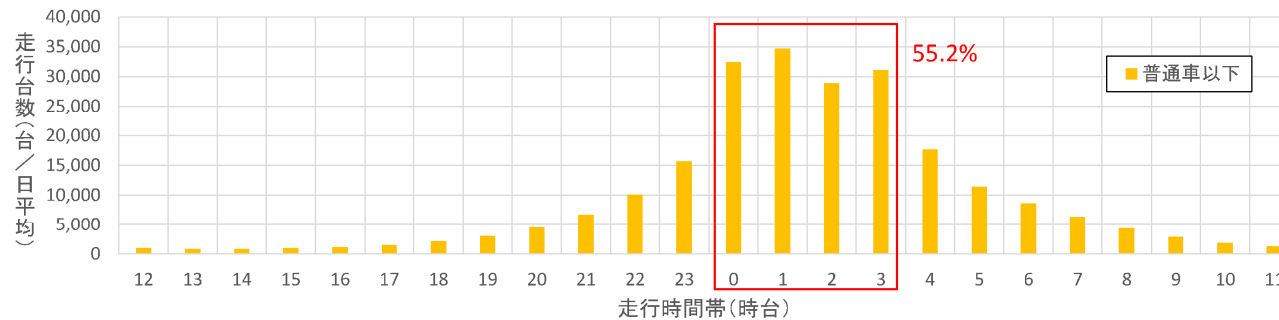
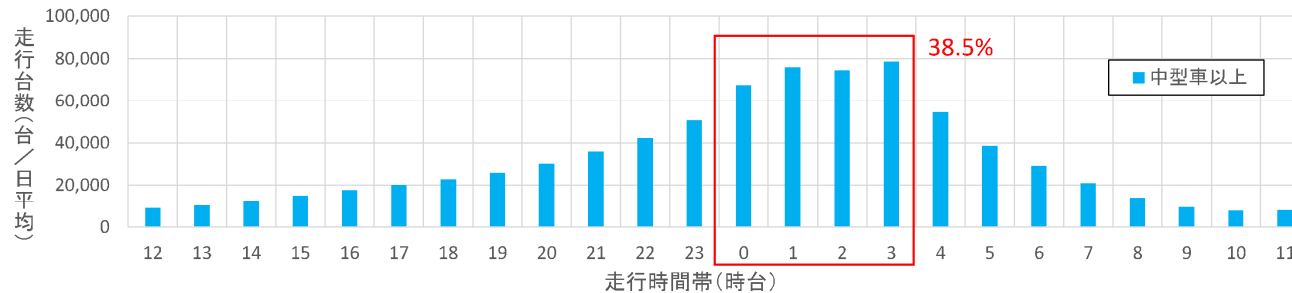
【深夜割引】

〔目的〕(環境対策)一般道路の沿道環境を改善するために、深夜に利用する車を対象に割引

【課題】

○深夜割引適用走行車両のうち、中型車以上においては深夜時間帯の走行分が約4割となっている。
残り6割は深夜時間帯以外の走行分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

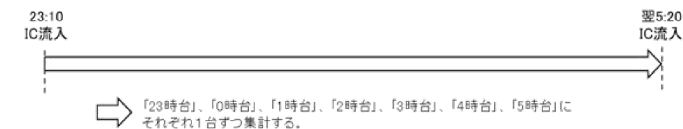


(単位: 台/日平均)

	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



【検討の方向性】 深夜時間帯の走行にのみ割引が適用されるよう、適用条件の見直しに向けた検討。

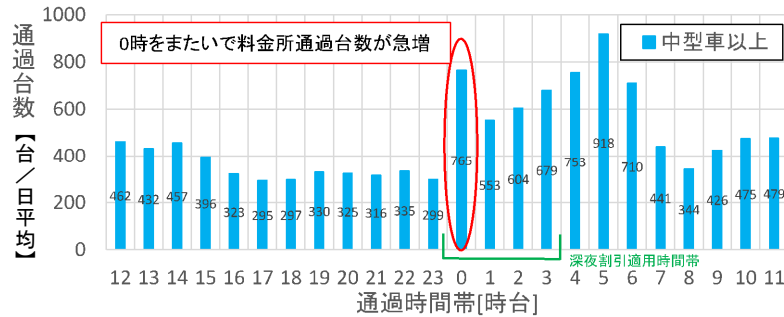
3. 料金割引について 【深夜割引】



【課題】

○中型車以上について、深夜割引適用を目的とした本線料金所やSA・PAでの滞留が見られる。

○東京本線料金所の通過台数(R元年度実績)



○東京本線料金所前の滞留状況 (R2.9.17(木)撮影)

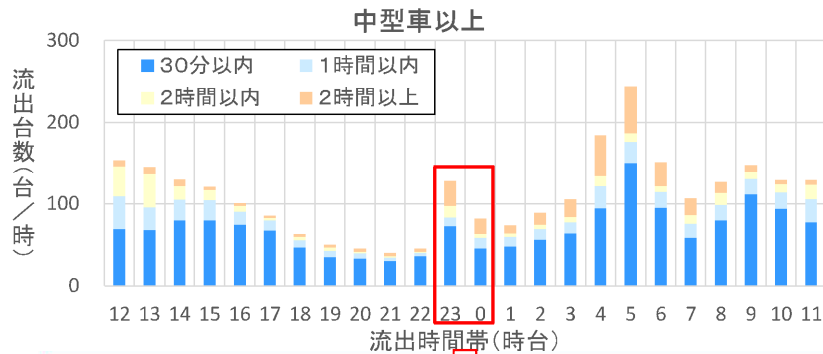


走行車線に停車

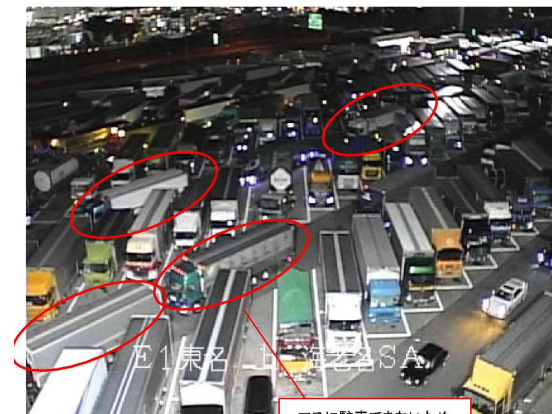


※海老名SAから東京料金所まで25km

○海老名SA(上)の流出台数(R元年度実績)



○海老名SA(上)の駐車場の状況 (R2.9.17(木)撮影) (23:30)



マスに駐車できないため 通路に駐車している

【検討の方向性】 本線料金所やSA・PAでの滞留を防ぐような対策を実施するとともに、割引適用条件見直しに向けた検討。

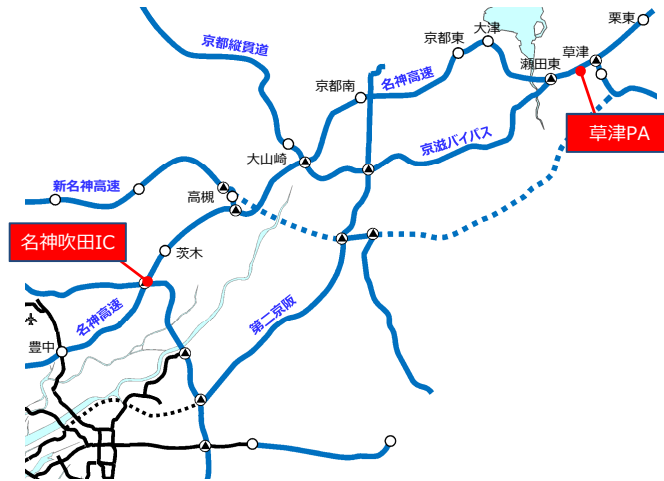
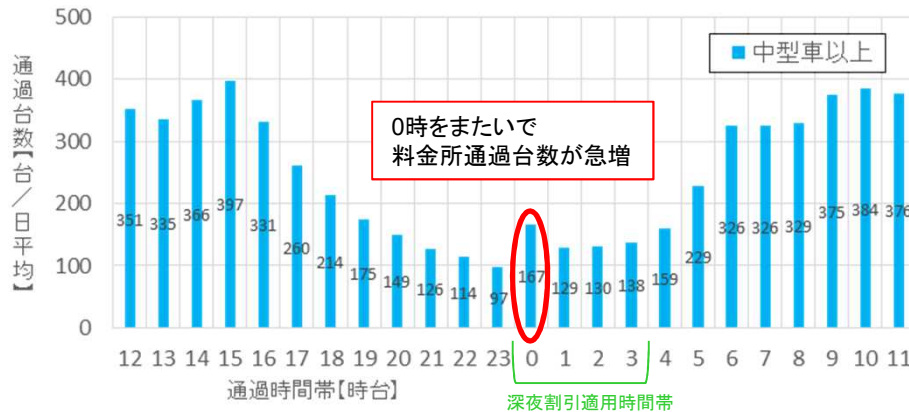
3. 料金割引について 【深夜割引】



【課題】

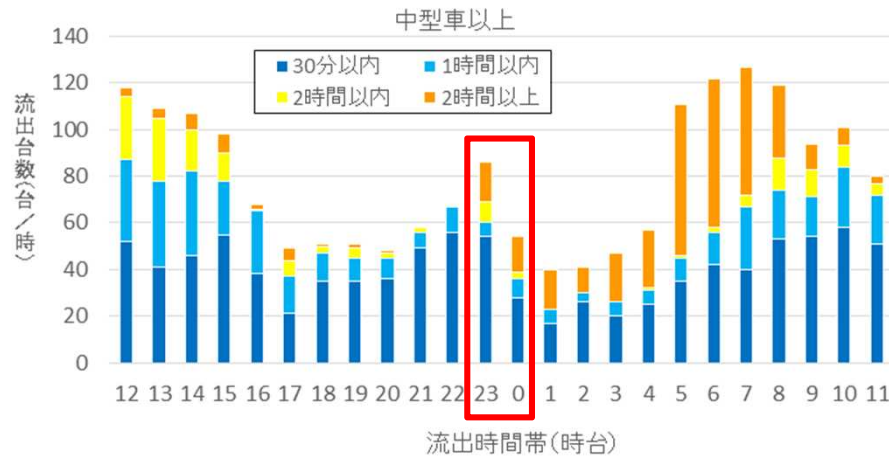
○中型車以上について、深夜割引適用を目的とした本線料金所やSA・PAでの滞留が見られる。

○名神吹田IC(名神→近畿道・出口)の通過台数(R元年度実績)



※草津PAから名神吹田ICまで50km

○草津PA(下)の流出台数(R2.10.8(木)の状況)



○草津PA(下)の駐車場の状況 (R2.10.12(月)23時台撮影)



【検討の方向性】 本線料金所やSA・PAでの滞留を防ぐような対策を実施するとともに、割引適用条件見直しに向けた検討。

3. 料金割引について 【平日朝夕割引】



【平日朝夕割引】

〔目的〕(生活対策)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

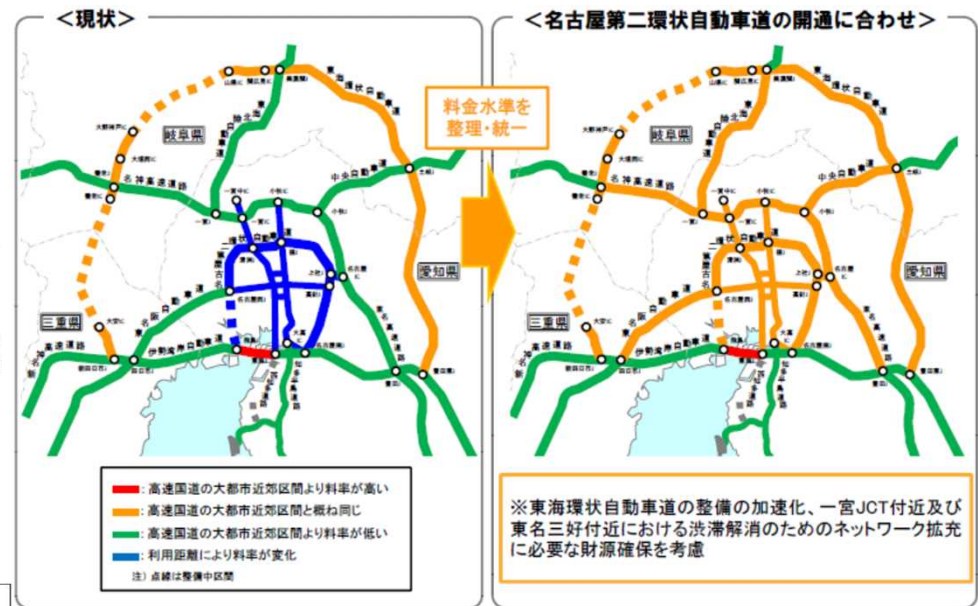
【課題】

- 主に中京圏において平日朝夕割引適用時間帯において高速道路に渋滞が発生。
- 中京圏の新たな高速道路料金の導入、渋滞対策後の交通動向の変化に注視が必要。
- 新型コロナウイルスによる交通動向への影響(通勤等の生活様式の変化)を注視しての判断が必要。

〔中京圏の渋滞状況(平日朝夕時間帯)〕



〔中京圏の新たな高速道路料金(料金水準の整理・統一)〕



【検討の方向性】

中京圏の新たな高速道路料金の導入や渋滞対策、新型コロナウイルスの影響を踏まえ、交通動向(高速道路・一般道路)を注視し、必要に応じて見直しを検討。

3. 料金割引について 【休日割引】



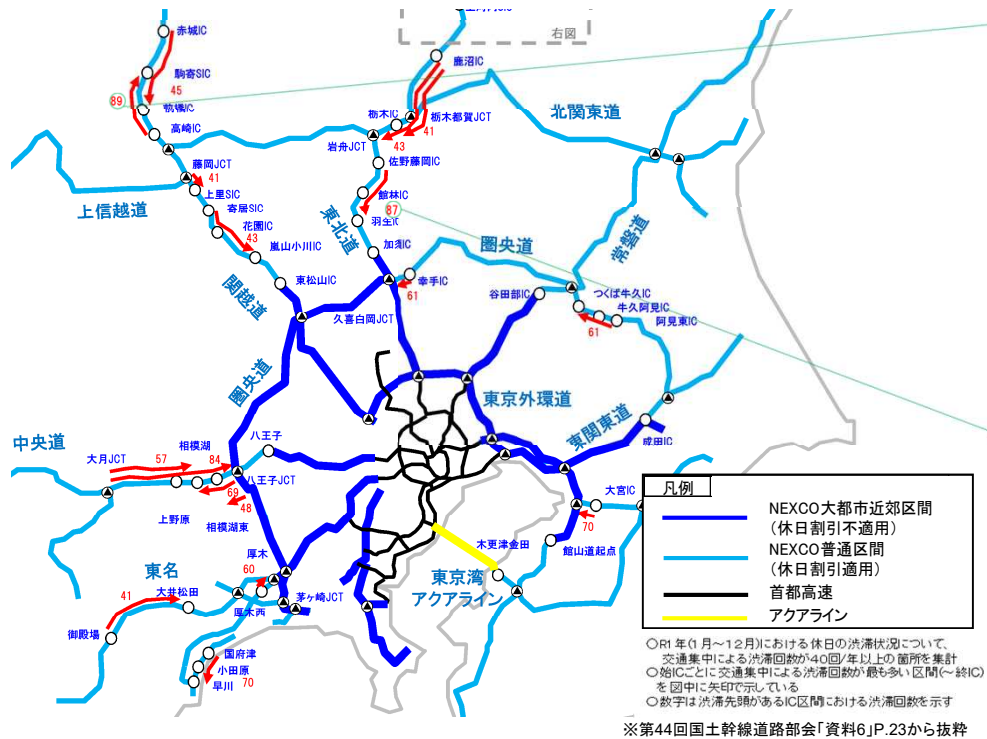
【休日割引】

〔目的〕(観光振興)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

【課題】○休日の都市部を中心に、下り線は主に午前、上り線は主に午後に渋滞が発生。

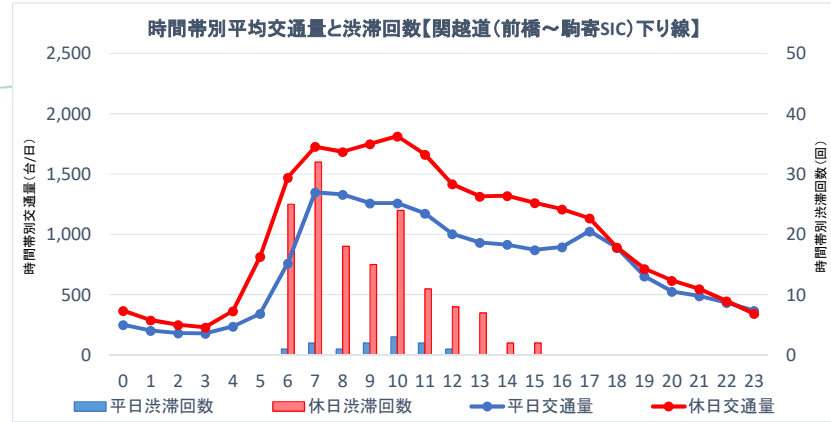
○休日の普通車以下の観光関連トリップは5割程度※であり、それ以外の車両にも割引が適用。

休日における時間帯別交通量・渋滞回数

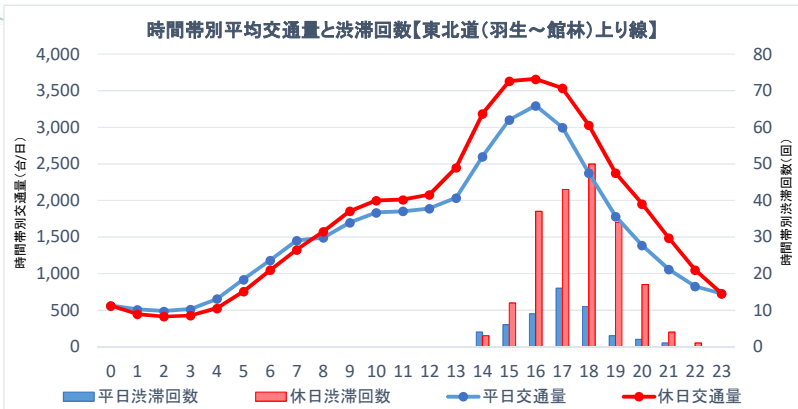


関越道(前橋IC～駒寄SIC)下り線

※H27センサスデータ



東北道(羽生IC～館林IC)上り線



※令和元年の渋滞実績、交通量を集計

【検討の方向性】

渋滞の低減を図りつつ、地域活性化を図るための観光等が利用目的となる割引への見直しを検討。

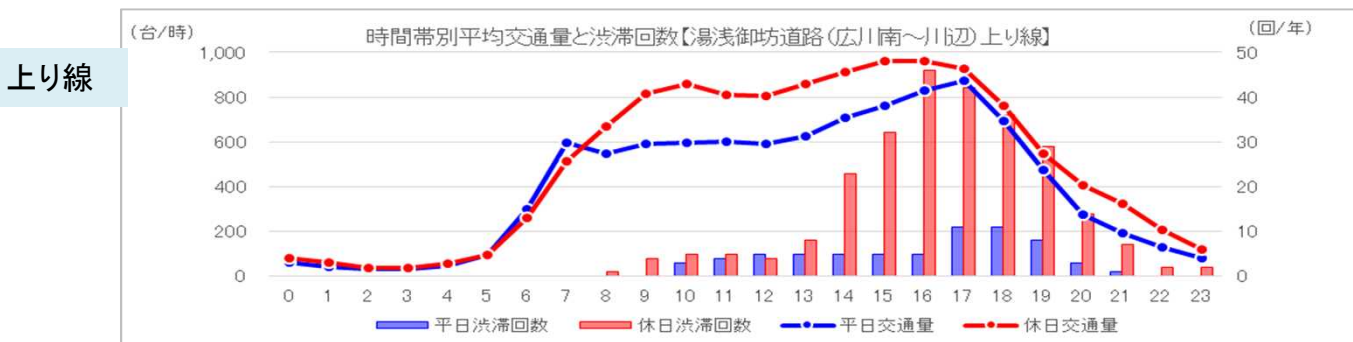
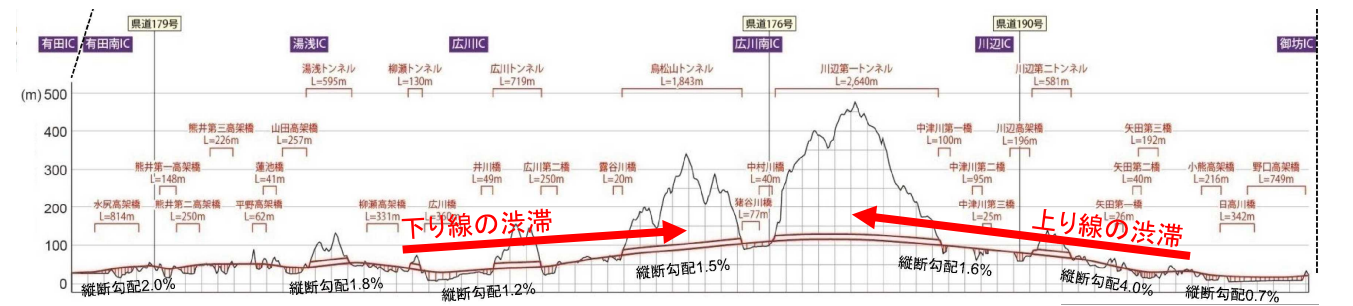
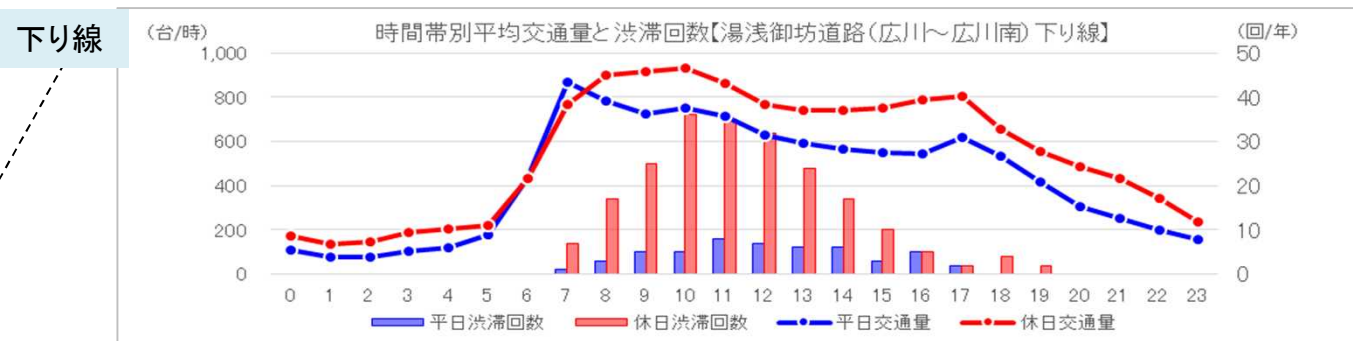
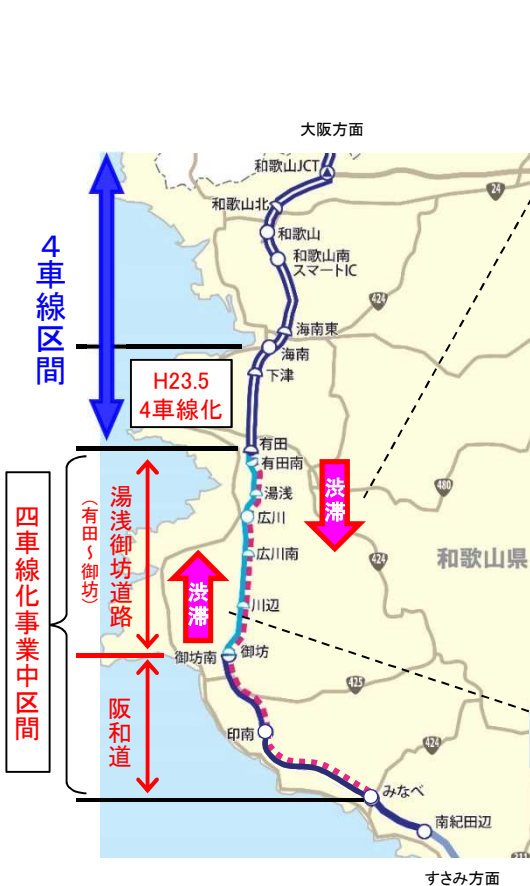
3. 料金割引について 【休日割引】



【課題】

○休日割引が適用されている一部暫定二車線区間においても、休日に交通が集中し渋滞が発生。

≪阪和道(湯浅御坊道路)では南紀田辺向き方面は主に午前、大阪向き方面は午後に激しい渋滞が発生≫



【検討の方向性】

暫定二車線区間においては、交通状況を踏まえた上で、渋滞の低減にも資する割引への見直しを検討するとともに、四車線化事業による交通容量の確保を検討・実施。

3. 料金割引について

【大口・多頻度割引】・【マイレージ割引】



【大口・多頻度割引】

【目的】(物流対策)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

【課題】

○契約単位割引は、一定額以上の利用総額に対して適用される割引であり、コロナ影響等外的要因により利用総額が減少するにも関わらず、支払額が増加するケースが発生。

高速国道の割引率

●車両単位割引の割引率

5,000円を超え、10,000円までの部分	10%(※20%)
10,000円を超え、30,000円までの部分	20%(※30%)
30,000円を超える部分	30%(※40%)

※()内は、ETC2.0を使用する事業用車両に適用される割引率(令和3年3月末まで)

●契約単位割引の割引率

契約者の1ヶ月の利用額の合計が500万円を超えかつ契約者の1台あたりの1ヶ月の平均利用額が30,000円を超える場合	10%
--	-----

利用総額が減少し、契約単位割引の適用の有無により支払額が増加する例

		R1.12			→	R2.4		
		利用総額	割引適用	支払額		利用総額	割引適用	支払額
A社	契約単位利用額	2,000万円	○	10%割引	利用総額減少 ・ 支払額増加	1,900万円	○	1,900万円
	1台あたり平均利用額	3.1万円	○			2.9万円	×	
B社	契約単位利用額	520万円	○	10%割引	490万円	×	490万円	
	1台あたり平均利用額	3.2万円	○		3.0万円	○		

※支払額は、契約単位割引のみを考慮

【検討の方向性】

契約単位割引はコロナ影響等外的要因に左右され、契約者にとって不安定な割引であるため、より利用額に応じた割引となるよう検討が必要。

【マイレージ割引】

【目的】(生活対策)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

【検討の方向性】マイレージ割引は幅広く利用されており、利用する機会が多い車の負担軽減に一定程度寄与しているため、継続を基本としつつ社会的課題を解決するような取り組みとの連動等活用方法を検討。(環境施策など)

【料金制度の見直しにあたって】

○今後の料金制度の見直しにあたっては、影響を受ける利用者の行動変容を分析する評価方法の検討が必要。

4. その他

【関門トンネル（維持管理有料道路）】

NEXCO

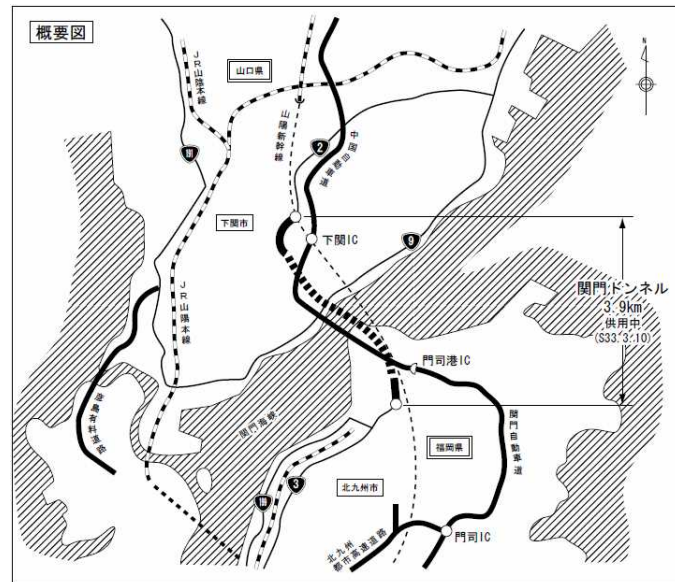
【路線概要】

道路名 一般国道2号 関門トンネル
延長 3.9km（うちトンネル部分3.5km）
経緯 S31.4 建設大臣より日本道路公団へ工事を引継ぐ
S33.3 供用開始
S48.11 特措法第5条(当時)の許可により管理有料に移行

料金の徴収期間 H17.10.1 から **R7.9.30まで**
※「会社の成立の日から起算して20年を超えない期間」
(日本道路公団等の民営化に伴う経過措置及び関係政令の整備等に関する政令第5条第2項)

○ リフレッシュ工事の状況

湧水の影響や増加する交通量に対応するため、およそ10年ごとに定期的な補修や換気・照明設備の更新を実施。



舗装補修



換気設備の更新



天井板の撤去・設置

【検討の方向性】 料金徴収期間以降の取扱いについて、今後検討が必要。

4. その他

【原発事故の警戒区域等に居住されていた方等を対象とした無料措置】



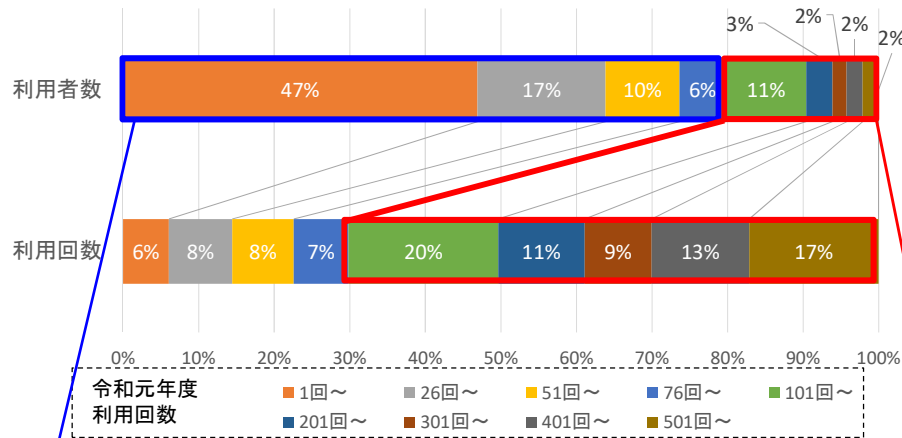
【無料措置の概要】

- 根拠法令: 料金を徴収しない車両を定める告示(平成17年9月30日国土交通省告示第1065号)
- 目的: 原発事故により政府として避難を指示又は勧奨している区域等にお住まいであった避難者が生活の再建に向けた一時帰宅等のため使用する車両を対象に実施(平成24年4月1日より実施)
- 対象者: 東日本大震災発生時に国が定める原発事故の警戒区域等に居住されていた方・居住地が特定避難勧奨地点の設定を受けた方で、ふるさと帰還通行カードの申込を行い、当社からカードの貸与を受けた方
- 対象車種: 全車種
- 措置内容: 対象IC※を入口または出口として取り扱う通行料金が無料(※福島県内のIC等、計37IC)
- 実施期間: 平成24年4月1日から令和3年3月31日まで

【無料措置の実施状況】

平成24年4月1日から上記目的のため高速道路料金の無料措置を開始し、令和元年度は年間約5百万回(約14千回/日)のご利用があり、約90億円の無料措置を実施し、生活再建に向けた一時帰宅等のために使用する車両を支援
ふるさと帰還通行カードの発行者は、令和元年度末時点で約93,000名で、うち約71,000名が1回以上無料措置を利用

■ 利用者数と利用回数の割合 (令和元年度)



無料措置の利用者のうち、約8割の方が年間利用回数が100回以下

無料措置の利用者のうち、約2割の年間101回以上の利用者が、全体の利用回数の約7割を占めている状況

(参考) 年間利用回数の多い利用例

福島県内の特定IC間を頻繁に利用し、計1,971回の無料措置を利用

区間	回数
相馬～浪江	528
浪江～相馬	433
相馬～南相馬	323
南相馬～相馬	263
南相馬～浪江	89
南相馬～新地	80
浪江～南相馬	80
浪江～新地	73
その他	102
計	1,971