

料金割引による高速自動車国道の利用促進

ETC利用者を対象とした高速自動車国道の料金割引については、平成16年11月1日より「深夜割引」を、平成17年1月11日より「早朝夜間割引」「通勤割引」を、平成17年4月1日より「マイレージ割引」「大口多頻度割引」を本格実施。

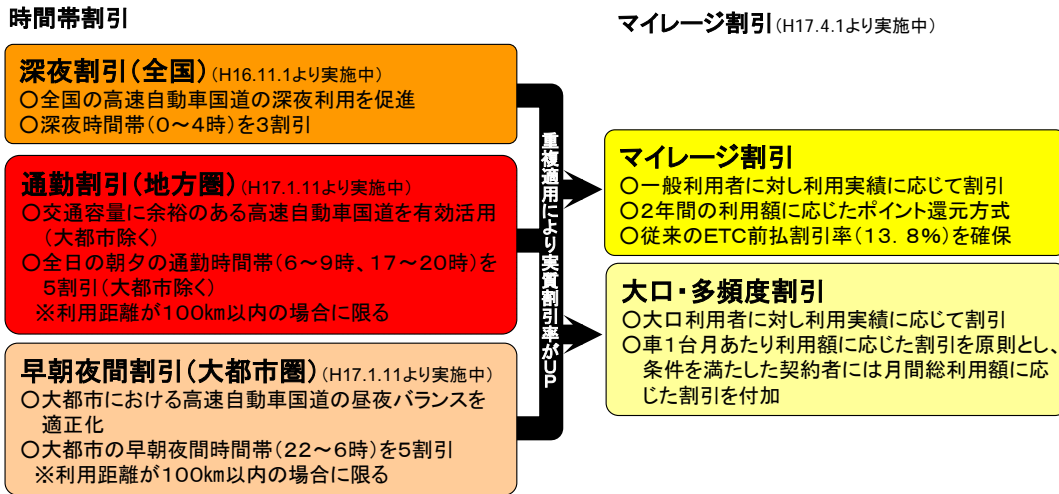


図 10-7 高速自動車国道の料金割引内容

(高速自動車国道の料金割引効果)

料金割引の対象となる交通量は、1日の交通量425万台のうち約11%(ETC利用車の約33%)にあたる約47万台。

料金施策により、以下のように高速自動車国道の利用時間帯や一般道路との交通量分担率に変化が生じているが、一般道路における渋滞や騒音の緩和等の効果は明確に確認できていない。今後、高速自動車国道の有効利用により、渋滞や騒音の緩和等の効果を上げるため、ETC利用率の向上を図るとともに、具体的な状況をフォローアップし、必要に応じて改善策を検討。

高速自動車国道の利用時間帯の分散化

【深夜割引】

- ・データを取得できた30路線中、効果発現区間の割合が90%超の路線は23路線。

【通勤割引】

- ・通勤割引対象539区間中、効果発現区間は483区間。特に朝方に高い効果。

【早朝夜間割引】

- ・大都市近郊の12路線中、効果発現区間の割合が90%超の路線は7路線。

高速自動車国道と並行する一般国道の交通量分担率の低下

高速自動車国道と一般国道が並行する142区間のうち、深夜割引時間帯では85%の区間、早朝夜間割引時間帯では83%の区間、通勤割引時間帯では80%の区間において、一般国道の交通量分担率が低下。(H17.3交通量の前年比較)。

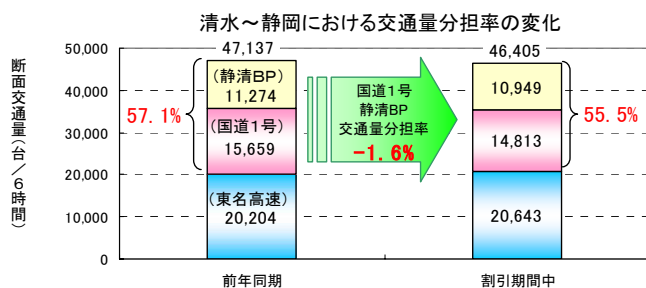


表 10-2 料金割引の利用車数

	日交通量	ETC車交通量	深夜	通勤	早朝夜間
H17.3(割引後)	425万台	143万台	7.5万台(1.8%)	29.1万台(6.8%)	9.9万台(2.3%)

(参考)前年同月(H16.3)の日交通量は約420万台 ※数値は今後精査して変更になることがある

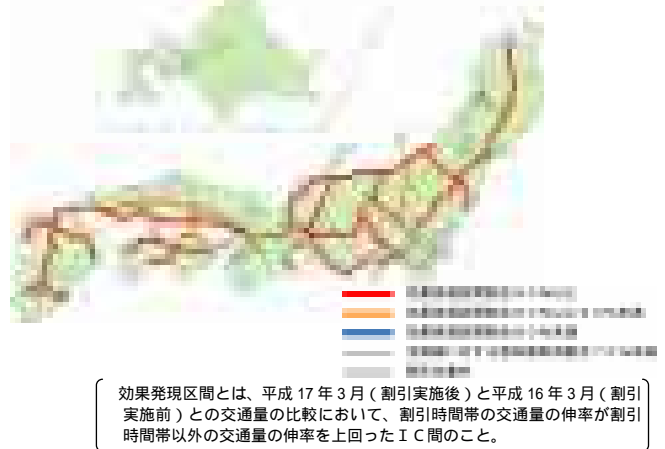


図 10-8 路線別の深夜割引効果発現区間割合



図 10-9 高速自動車国道と一般国道の交通量分担率の変化 (静岡市内の東名高速と国道1号の例)

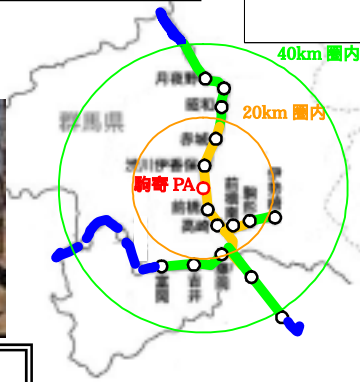
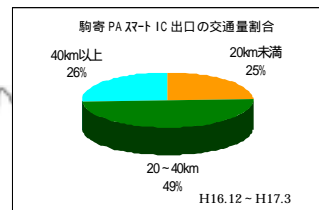
(3) 業績計画 (今後の取組み)

より日常的に、短距離交通も高速自動車国道を利用しやすい環境を整備
追加インターチェンジの設置に向けた施策展開

平成 16 年度より高速自動車国道の SA・PA に接続するスマート IC (ETC 専用 IC) の社会実験を実施中 (平成 16 年度に全国 15 箇所にて実験開始)。平成 17 年度は管理コストの縮減、有料道路の採算性に与える影響等、社会実験で確認された課題をふまえ、スマート IC の本格展開へ向けた検討を実施。



駒寄 PA スマート IC の利用交通量は 900 台/日 (H17.3 末)。駒寄 PA スマート IC を出口とする交通量のうち 74% が、40km 未満の近距離利用であり、特に朝夕の通勤目的の利用が多い。



関越自動車道駒寄 PA (群馬県) における社会実験の状況

図 10-10 SA・PA に接続するスマート IC の社会実験

都市高速道路への対距離料金制の導入へ向けた検討

都市高速道路においては、ネットワークの拡大により利用距離にばらつきが生じ、均一料金制による利用者間の不公平感が拡大してきたことなどから、平成 20 年度を目標に対距離料金制への移行に向けた検討を実施。

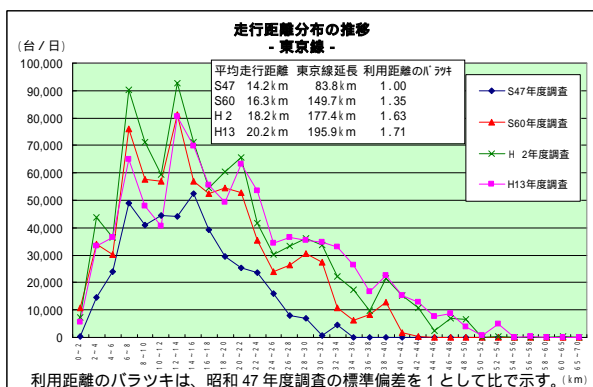


図 10-11 首都高速道路の走行距離分布の推移 (東京線)

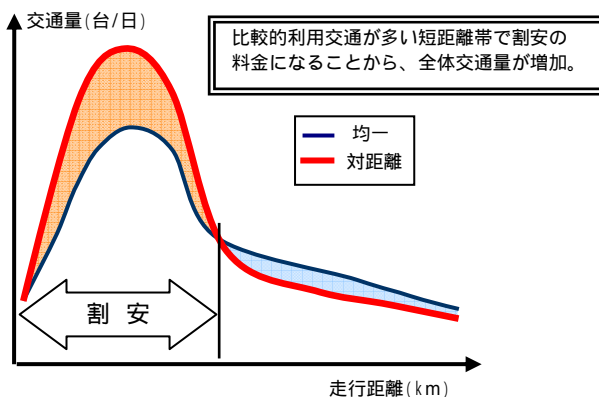


図 10-12 対距離料金制導入による交通量の変化

【関連する平成 17 年度の主な施策】

- 「マイレージ割引」、「大口・多頻度割引」を実施 (平成 17 年 4 月 ~)。
- サービスエリア・パーキングエリアに接続するスマート IC の社会実験の拡充 (継続)。
- 規格の高い道路のネットワークの効果的・効率的な整備 (今年度供用予定: 京奈和自動車、福岡高速 5 号線等)