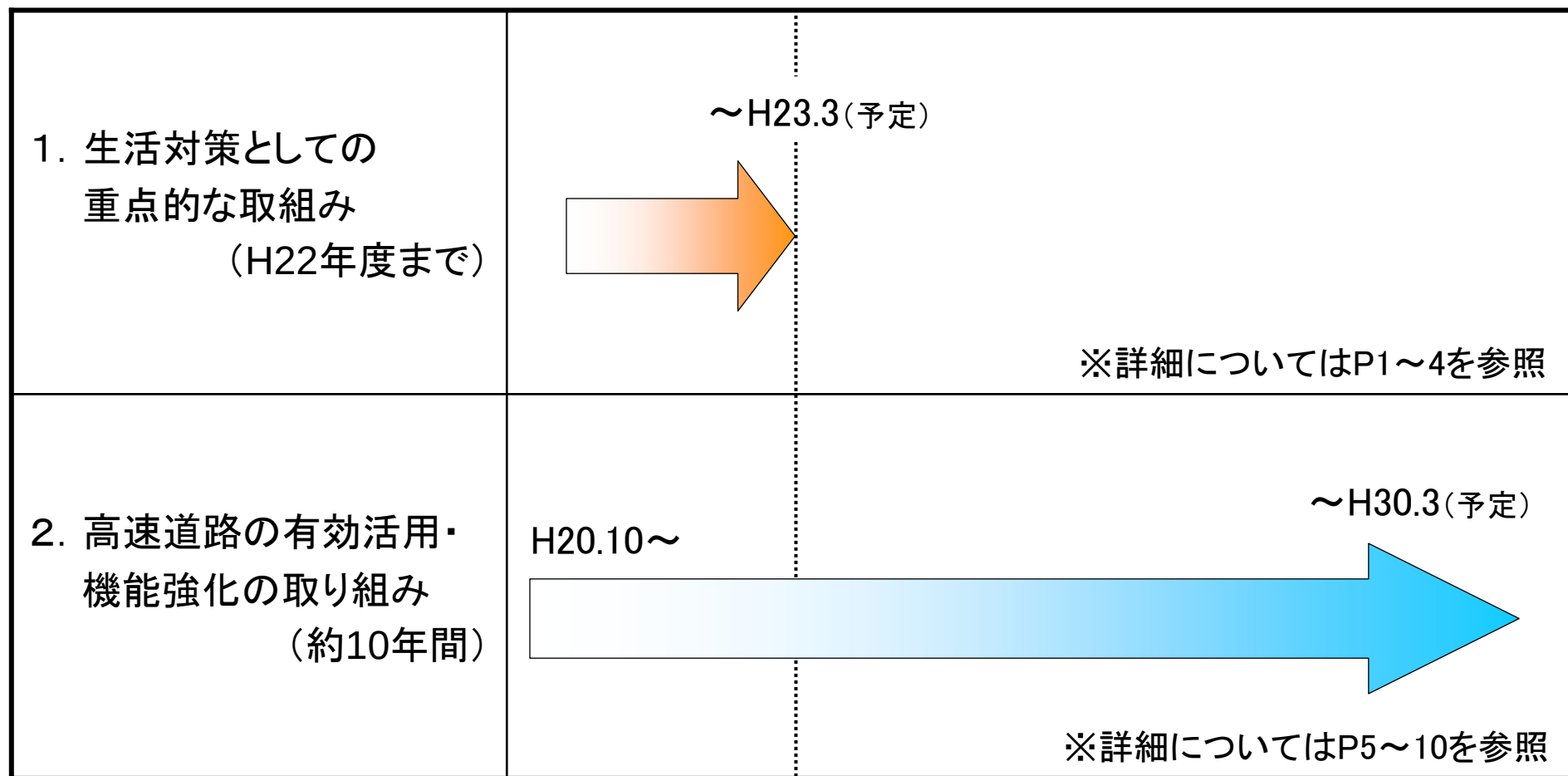


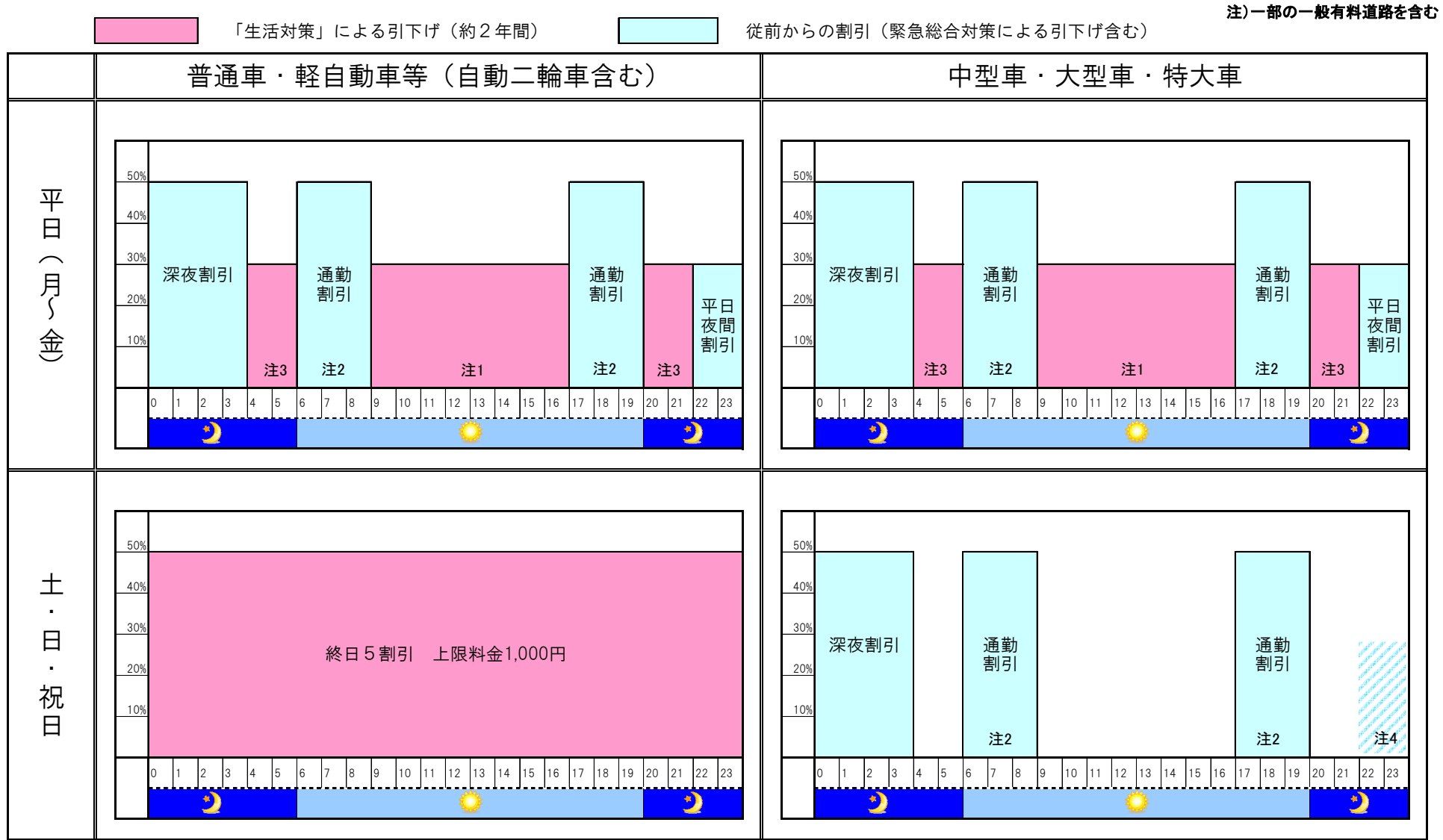
高速道路の有効活用・機能強化に関する計画(案)

高速道路の有効活用・機能強化の進め方



各施策導入後も、継続的に交通状況や減収額及び利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の見直し等を行い、効果的に運用します。

1-1. 地方部の高速自動車国道等^{注)}の料金引下げ【生活対策期間中の重点引下げ】(～H22年度)



注1 平日9時～17時の昼間割引については、100kmを超えて利用する場合は100km分が3割引となります。

注2 通勤割引については、100kmを超えて利用する場合は100km分が5割引となります（約2年間）。

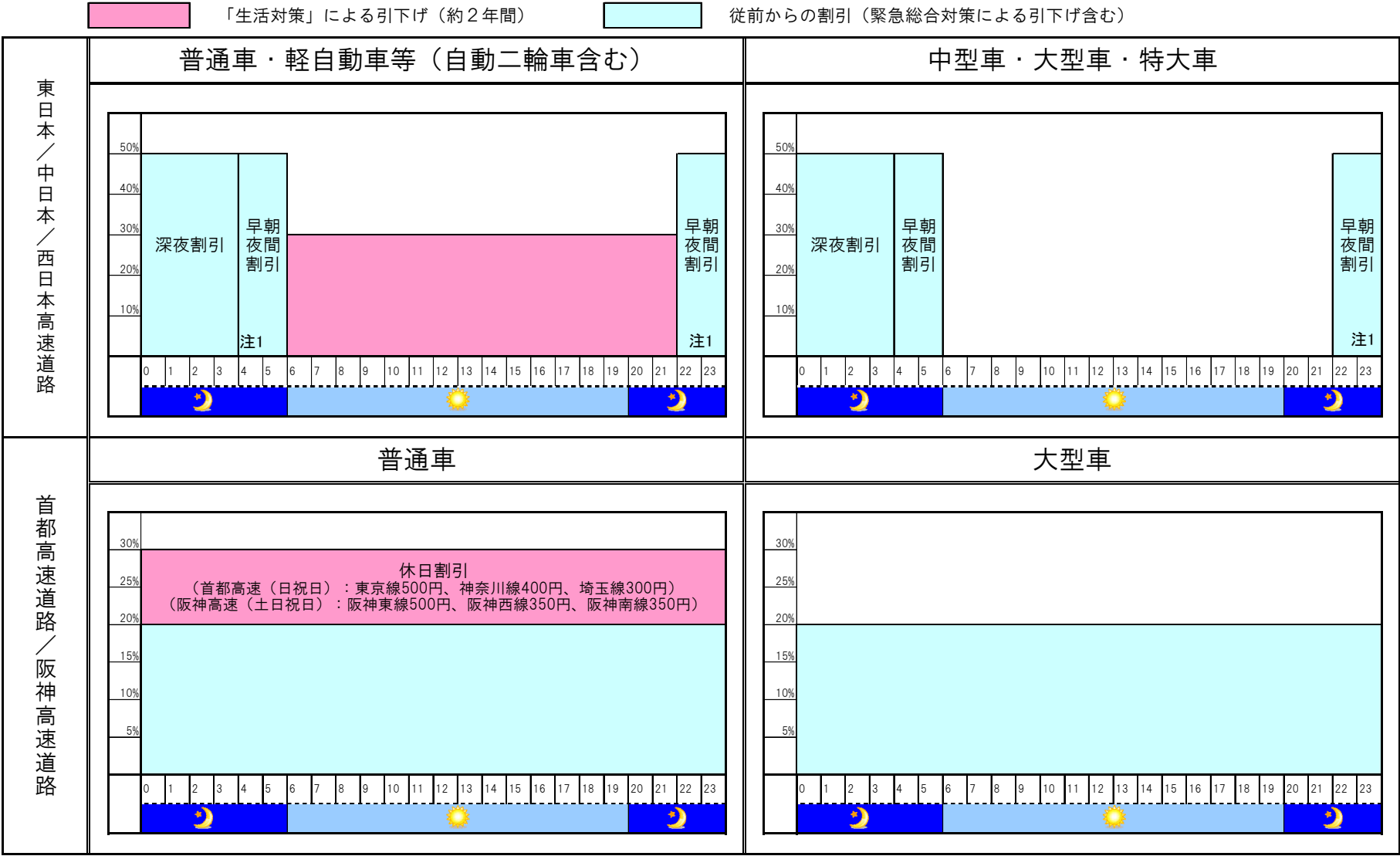
注3 平日夜間割引は4時～6時及び20時～0時に拡大されます。また、大都市近郊区間の高速自動車国道等にも適用されます。（一部の一般有料道路を含む）

注4 現在社会実験にて東名、東名阪、伊勢湾岸道、名神、京滋バイパス、第二京阪、中国道の一部のICの流出時に適用されています。

※ 亀山IC（東名阪道路）流出においては、0時以降の割引と同様の割引が前日の23時から適用されます。 ※ 東京湾アクアラインでは、普通車以下限定で休日終日別途1回1,000円が適用されます。

1-2. 大都市圏の休日の高速道路料金引下げ【生活対策期間中の重点引下げ】（～H22年度）

注) 東日本、中日本、西日本高速道路は一部の一般有料道路を含む



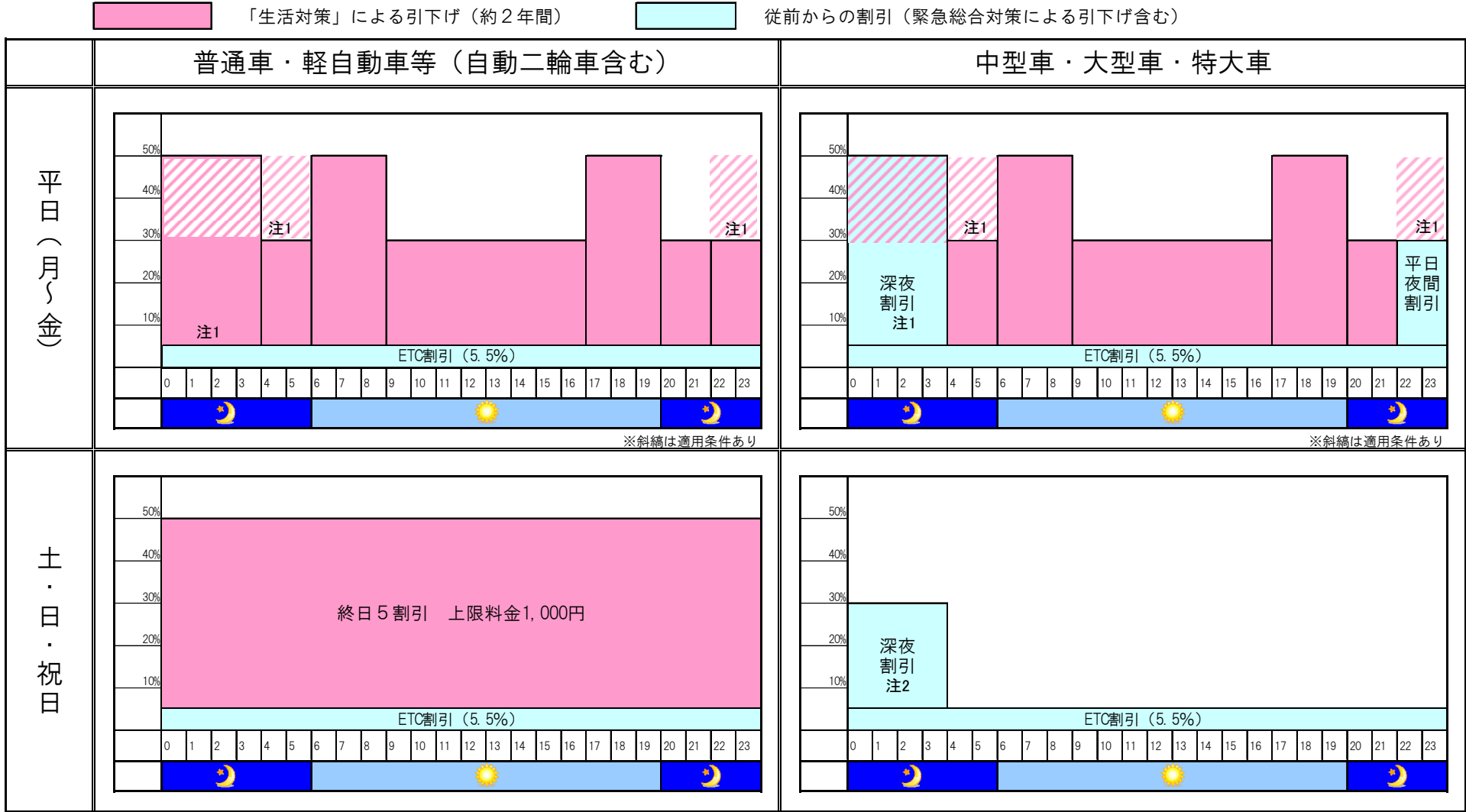
注1 早朝夜間割引について、普通車・軽自動車等に限って100kmの距離制限なく大都市近郊区間走行分に5割引が適用されます（約2年間）。

※ 大都市圏と地方部区間を連続して利用した場合、それぞれの割引後の料金が加算されます。

※ 東京料金所（東名）流出においては、0時以降の割引と同様の割引が前日の23時から適用されます。

※ 大都市近郊区間にある横浜横須賀道路及び新湘南バイパスには、普通車以下限定で休日終日5割引が適用されます。

1-3. 本州四国連絡道路の料金引下げ【生活対策期間中の重点引下げ】（～H22年度）



○ 神戸淡路鳴門自動車道については、夜間淡路島内区間の並行する国道への転換を防止し環境保全を図る観点から、

- ・注1) 平日0時～6時及び22時～0時に本州四国間直通利用または本州or四国～淡路島を利用する場合の淡路島内区間を5%引きとします。
本州四国間を直通利用しない場合、淡路島外区間（明石海峡大橋と大鳴門橋を含む）は3%引きとします。
- ・注2) 休日0時～4時に 本州四国間直通利用または本州or四国～淡路島を利用する場合の淡路島内区間を3%引きとします（中型車以上）。なお、本州四国間を直通利用しない場合、淡路島外区間（明石海峡大橋と大鳴門橋を含む）は割引が適用されません。

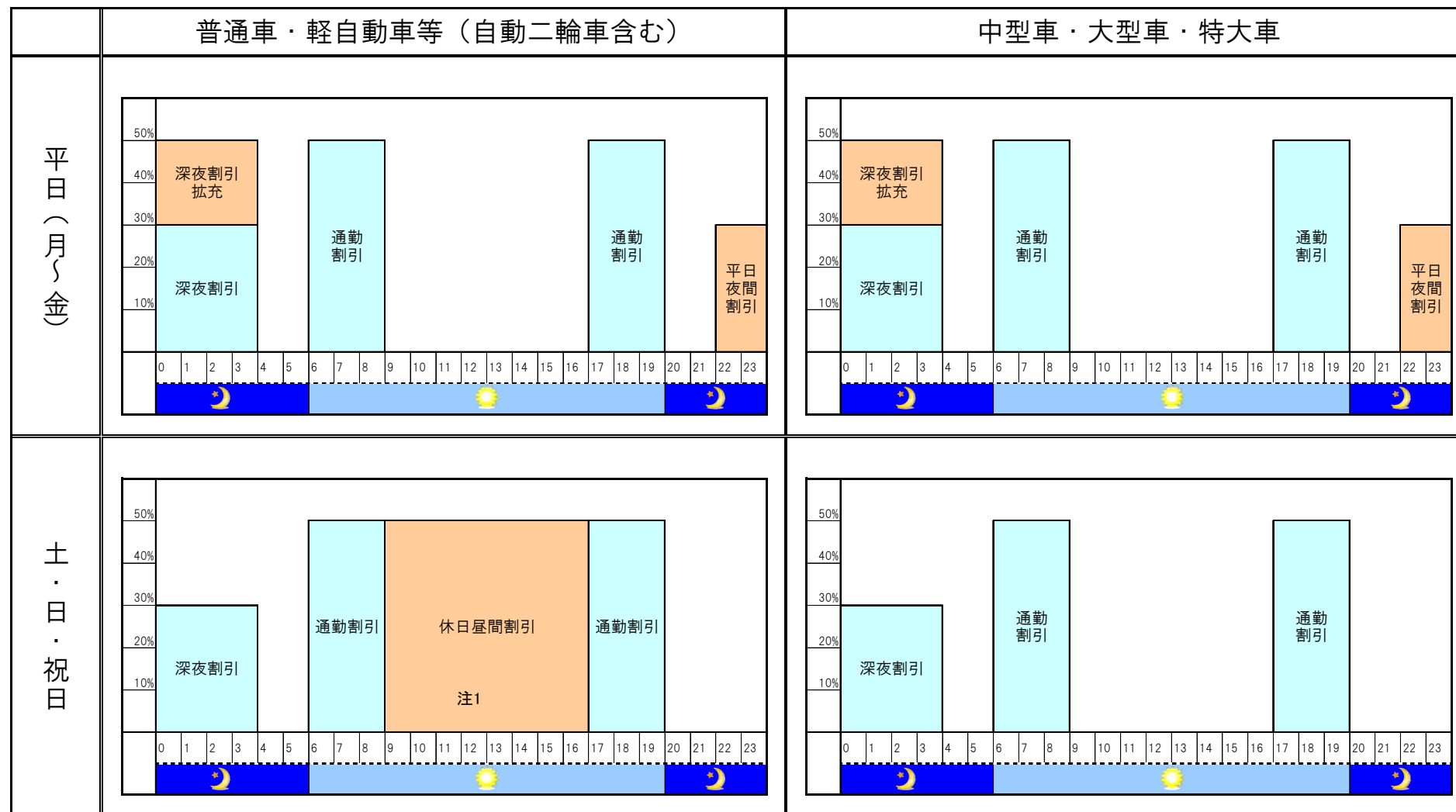
※西瀬戸自動車道は生口島北IC～生口島南IC間または大島北IC～大島南IC間を通して走行する毎に定額を割引します。（時間帯割引とは重複して適用しません。）

2-1. 地方部の高速自動車国道等^{注)}の料金引下げ【安心実現のための緊急総合対策の効果的な運用】

注)一部の一般有料道路を含む

平成22年度までは「生活対策」が適用されます。

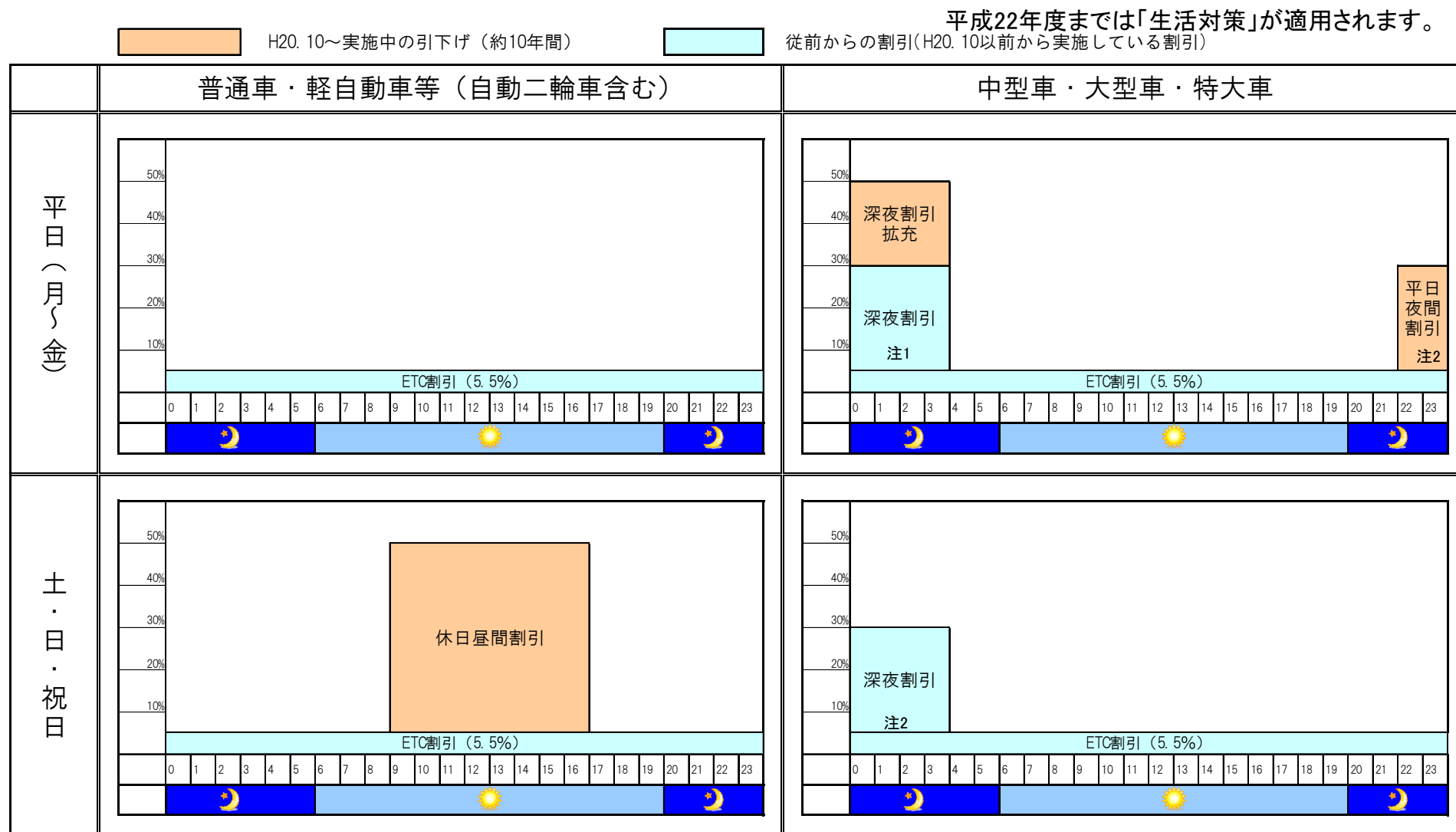
H20.10～実施中の引下げ（約10年間）
 従前からの割引（H20.10以前から実施している割引）



注1 休日昼間割引は、普通車・軽自動車等に限る、5割引（100km制限）が適用されます。（1日2回まで）

※「H20.10～実施中の引下げ」とは、「安心実現のための緊急総合対策」により実施中の割引（一部平成20年9月16日より前倒して実施）。

2-2. 本州四国連絡道路の料金引下げ【安心実現のための緊急総合対策の効果的な運用】



- 神戸淡路鳴門自動車道については、夜間淡路島内区間の並行する国道への転換を防止し環境安全を図る観点から、
- ・注1）平日0時～4時に本州四国間直通利用または本州or四国～淡路島を利用する場合の淡路島内区間を5割引とします。なお、本州四国間を直通利用しない場合、淡路島外区間（明石海峡大橋と大鳴門橋を含む）を3割引とします。
 - ・注2）平日22時～0時及び休日0時～4時に 本州四国間直通利用または本州or四国～淡路島を利用する場合の淡路島内区間を3割引とします。なお、本州四国間を直通利用しない場合、淡路島外区間（明石海峡大橋と大鳴門橋を含む）は割引が適用されません。
- ※西瀬戸自動車道は生口島北IC～生口島南IC間または大島北IC～大島南IC間を通して走行する毎に定額を割引します。（時間帯割引とは重複して適用しません。）
- ※「H20.10～実施中の引下げ」とは、「安心実現のための緊急総合対策」により実施中の割引（一部平成20年9月16日より前倒して実施）。

2-3. 大都市圏の料金施策【首都圏】

① 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

- ー 圏央道全線・連続利用割引: 全線利用3割引、連続利用▲¥150～▲¥300

※全線利用とは放射高速道路(東北道、関越道、中央道などの放射方向高速道路)～圏央道～放射高速道路利用が対象。

※連続利用とは放射高速道路の圏央道内側IC(外側1ICを含む)～圏央道内利用が対象。

※①④⑥については時間帯割引とは重複して適用しません。

※②の休日昼間割引以外、全車種が対象になります。

② 東京湾アクアライン

- ー 通勤割引(6時～9時、17時～20時)、休日昼間割引(9時～17時: 対象普通車以下): 普通車¥3,000→¥1,500

※H21～H22は、休日特別割引(普通車以下)が適用(¥3,000→¥1,000) ※休日は、土曜、日曜、祝日。

③ 首都高速中央環状線

- ー う回利用割引(H23～): 普通車▲¥100 大型車▲¥200

※都心をう回して中央環状線を利用した場合【出発地が放射線(上り)入口であり、目的地が放射線(下り)出口の場合、かつ、中央環状線経由利用距離>都心環状線経由利用距離】に適用。

④ 東京外環

- ー 外環道3線連続利用割引(H23～): 5割引 ※関越道～外かん～首都高速(美女木JCT)の連続利用

⑤ 放射高速道路 ⇄ 首都高速 連続利用

- ー 会社間連続利用割引(H23～): 普通車▲¥100 大型車▲¥200

※国幹道等と首都高速(都心環状線の手前まで)を連続利用した場合に適用。※横浜横須賀道路の金沢支線のみH21より適用。

⑥ 中央自動車道

- ー 中央道均一区間短距離割引(H23～): 短距離の利用について、対距離料金並みの料金に割引。

⑦ 首都高速道路

- ー 曜日別時間帯割引: 夜間2割引(平日0時～6時、22時～24時)、日祝2割引 ※平日は月～土。

- ー 物流事業者向けの割引(大口5%)

- ー 「生活対策」における重点的な引下げの後に、平成19年9月に公表した料金案^注を基本に、上限料金を抑えつつ対距離料金制度を検討

(その際、段階的な対距離料金、事業者向け割引(大口多頻度)の拡充を検討) 注)東京線は下限400円上限1,200円とする対距離料金。

2-4. 大都市圏の料金施策【京阪神圏】

※全車種が対象になります。

① 第二京阪道路

- 第二京阪道路全線利用割引: 第二京阪道路の全線を連続利用した場合、名神等を経由する料金を勘案した割引きを行う。
※普通車の場合 巨棕池IC～門真JCT: ▲¥250、阪神高速京都線～門真JCT: ▲¥350、栗東IC～門真JCT: ▲¥500 など

② 近畿自動車道、阪和自動車道

- 近畿道3線連続利用割引: 第二京阪道路⇄近畿道(門真JCT～東大阪JCT)⇄阪神高速東大阪線を連続利用する場合、近畿道を5割引 ※普通車の場合 ▲¥250
- 阪和道連続利用割引: 南阪奈有料(大阪府公社)⇄阪和道(美原JCT～松原JCT)⇄阪神高速又は近畿道又は西名阪道を連続利用する場合、阪和道を5割引 ※普通車の場合 ▲¥250

③ 阪神高速湾岸線

- 湾岸線連続利用割引: ▲¥100～ ※普通車の料金。大型車は2倍。※料金圏界を1回通過する度に割引く金額。※対距離料金制度に併せて拡充を検討。

④ 阪神高速北神戸線・神戸線

- 新神戸トンネル連続利用割引: ▲¥300～ ※普通車の料金。大型車は2倍。
※新神戸トンネルと阪神高速北神戸線・神戸線との連続利用について割引。※阪神高速の対距離料金制度に併せて引下げ幅の拡充、ネットワーク化を検討。

⑤ 放射高速道路⇄阪神高速連続利用 — 会社間連続利用割引(H23～): 普通車 ▲¥100 大型車 ▲¥200

※国幹道等と阪神高速を連続利用し、阪神高速の利用が一定の距離(混雑区間、特定料金区間を除く)までの場合に適用。

⑥ 阪神高速京都線

- 通勤時間帯割引(平日6時～9時、17時～20時): (H21～H22)¥250 (H23～H29)¥300(山科～鴨川東は¥250)
- 土日祝日割引(0時～24時): (H21～H22)¥250 (H23～H29)¥300(山科～鴨川東は¥250)
※普通車の料金。大型車は2倍。 ※平日は、月～金。

⑦ 阪神高速道路(阪神東線・阪神西線・阪神南線)

- 曜日別時間帯割引: 夜間2割引(平日0時～6時、22時～24時)、土日祝日2割引(0時～24時)
- 物流事業者向けの割引(大口5%)※京都線の利用分も含む。
- 「生活対策」における重点的な引下げの後に、平成19年9月に公表した料金案^注を基本に、上限料金を抑えつつ対距離料金制度を検討(その際、段階的な対距離料金、事業者向け割引(大口多頻度)の拡充を検討) 注) 阪神東線は下限400円上限1,200円とする対距離料金

2-5. 一般有料道路、特別料金区間等の料金引下げ

※全車種が対象になります。

I 一般有料道路の料金引下げ

時間帯割引を導入していない一般有料道路に時間帯割引を導入します。

※地方部の一般有料道路は、通勤割引、深夜割引、都市部の一般有料道路は早朝夜間割引を導入します。

※ただし、第三京浜道路、第二神明道路等一部の道路は高速国道の料金水準の約半分程度であり、渋滞が生じているため対象としません。

II 特別料金区間等の料金引下げ

※時間帯割引と重複して適用しません。

特別区間割引として、割引のない時間帯にも割引を導入します。(当該区間部分の料率を3割引)

(1) 高速自動車国道 特別料金区間

①恵那山トンネル、②関越トンネル、③飛騨トンネル、④関門橋、⑤阪和自動車道(海南IC～有田IC)

(2) 一般有料道路

①伊勢湾岸道路、②広島岩国道路

III その他

※時間帯割引と重複して適用しません。

① 東名阪道3路線連続利用

名古屋ICと高針JCTを經由し東名道、東名阪道(均一料金制区間)、名古屋高速の3路線を連続利用の場合は東名阪道均一区間料金を終日5割引

② 東海環状道路連続利用

国幹道の東海環状道内側IC(外側1ICを含む)～東海環状内利用を▲¥150

③ 西瀬戸自動車道(しまなみ海道)連続利用

特定区間(生口島北IC～生口島南IC間または大島北IC～大島南IC間)を通して走行する毎に定額を割引

中型車以下:▲¥100円/区間、大型車:▲¥150/区間、特大車▲¥250/区間

2-6. スマートインターチェンジの整備

● 高速道路の課題

日本の高速道路のインターチェンジ間隔は欧米諸国の2倍程度となっており、「高速道路の利用勝手の悪さの一因となっている」との指摘がなされています。（社会資本整備審議会道路分科会第1回有料道路部会 平成18年12月）

● スマートインターチェンジとは

これらの課題を改善し、高速道路の利便性向上を通じて、地域活性化等に寄与するために整備する、簡易な構造によるETC専用のインターチェンジです。

● 整備目標

将来的に高速道路の平均インターチェンジ間隔を欧米並み（約5km）に改善することを念頭にしつつ、当面、

- ・人口・産業等が集積する平地部
- ・高速道路が通過するものの、インターチェンジのない市町村

等への整備に重点を置き、概ね200箇所以上の整備を目指します。

（参考）

スマートインターチェンジ事業は、概ね以下の手続き※で整備が進められます。

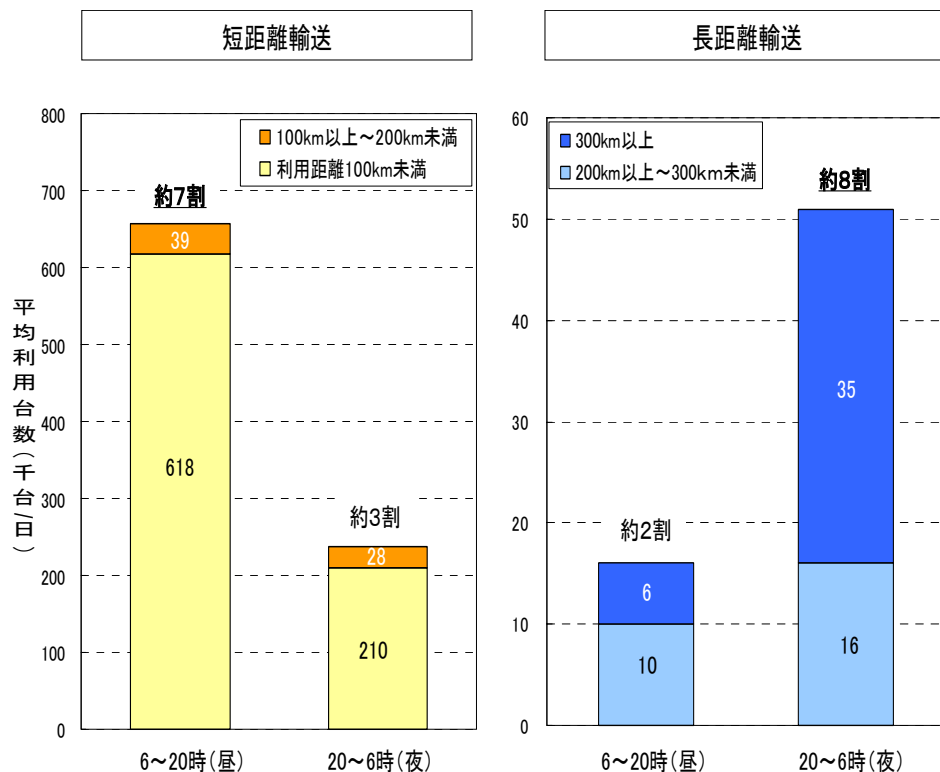
- ①土地利用や産業政策等に係る広域的な検討
- ②地方公共団体を主体とした地区協議会での個別箇所毎の 検討
- ③地方公共団体が会社・機構に 実施計画書を提出
- ④会社・機構が毎年度整備箇所にかかる年度計画をとりまとめ、国がこれに同意
- ⑤整備開始～完成・供用

※ 手続きの詳細については、別途、国土交通省により策定される制度要綱において示されます。

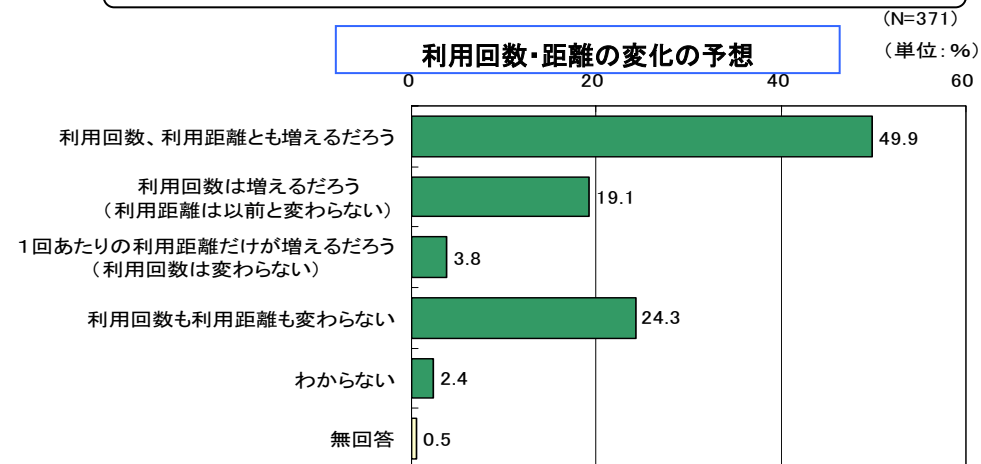
【参考1】【生活対策】 物流の効率化の観点からの料金引下げについて（平日の3割引）

- 高速道路を使った物流は、昼間は短距離輸送、夜間は長距離輸送が多く行われています。このため、今回は、地方の中小物流業者の短距離輸送についても割引を導入して、地方における物流コストを引下げ、地域産業の活性化を行います。
- この割引についての事前アンケートでは、多くの物流事業者の方が、高速道路の利用が増える」と回答しており、経費の節減やドライバーの方の負担軽減も期待されます。

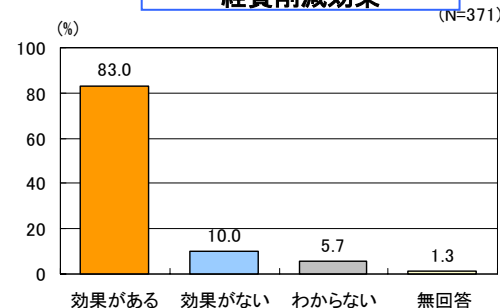
トラックの距離別の高速道路利用状況



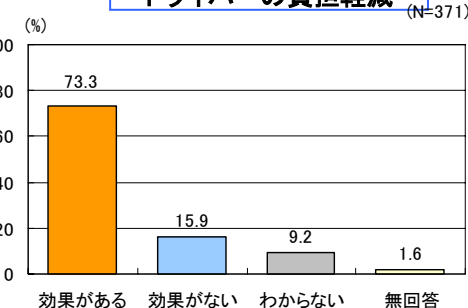
物流事業者の高速道路利用の変化についてアンケート



経費削減効果



ドライバーの負担軽減



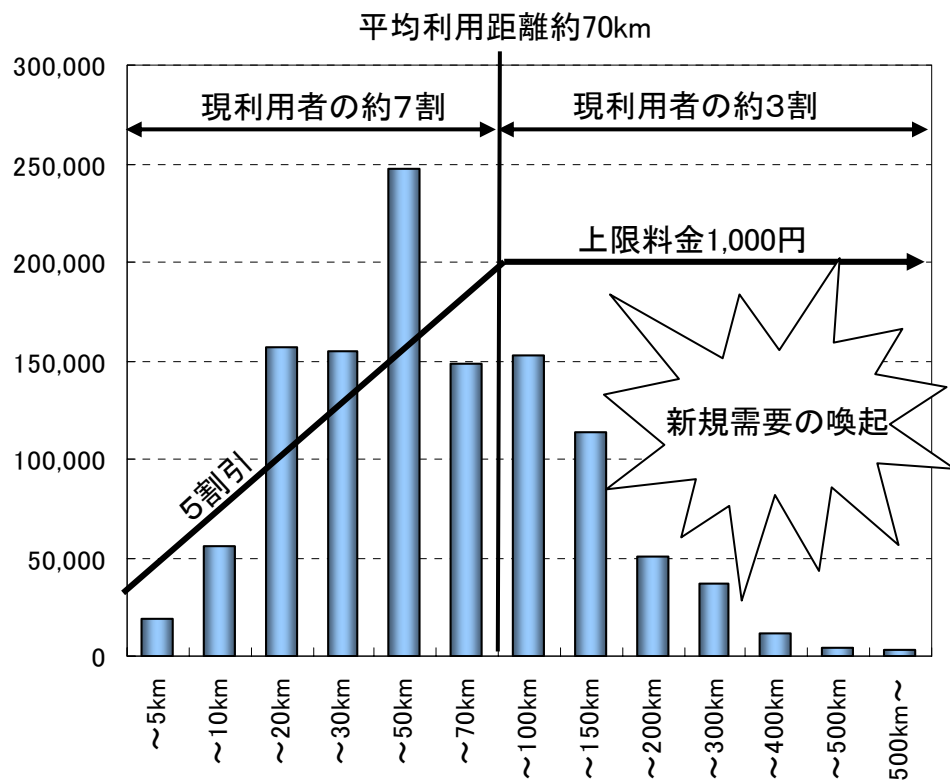
※H19.10ETCデータ(対距離区間)

出典:平成20年12月実施 全日本トラック協会アンケート

【参考2】【生活対策】地域活性化の観点からの料金引下げについて（土日祝日の上限1,000円）

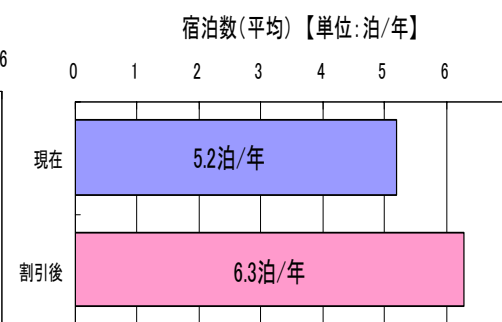
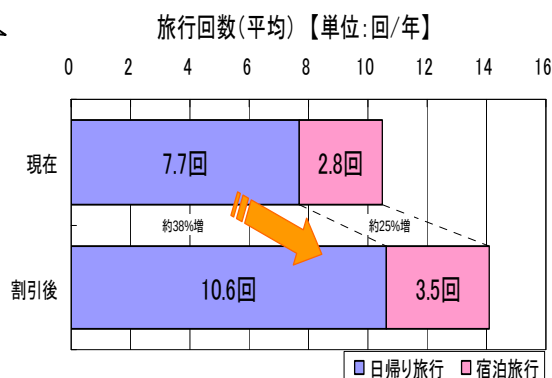
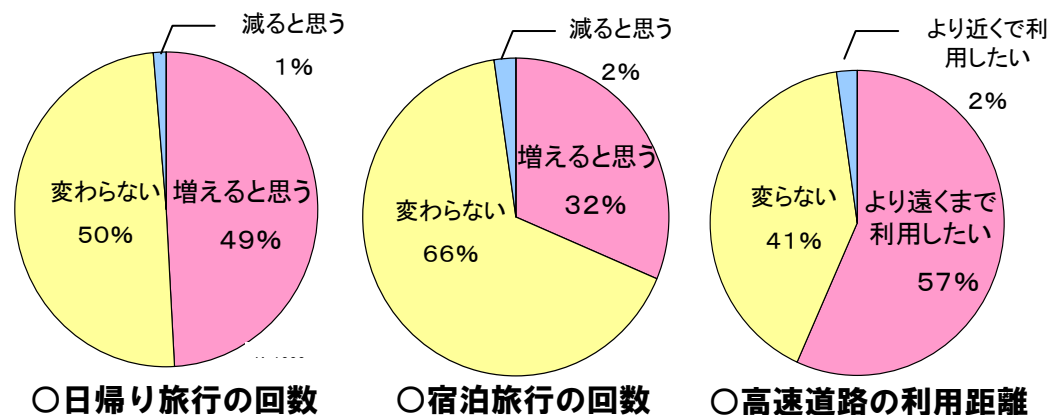
- 観光目的で休日に高速道路を利用される方で、平均利用距離が約70km以上の利用は約3割。
高速道路料金は70km利用、5割引で1,000円になることや、わかり易さの観点から、1,000円を上限とすることで、長距離利用の新たな需要を喚起して、地域の観光振興など活性化を行います。
- この割引についての事前アンケートでは、多くの方が遠くまで利用したいと回答しており、日帰り旅行や宿泊旅行の回数の増加が期待されます。

休日の観光目的の高速道路交通分布



高速道路利用の変化についてアンケート（地方部上限1,000円）

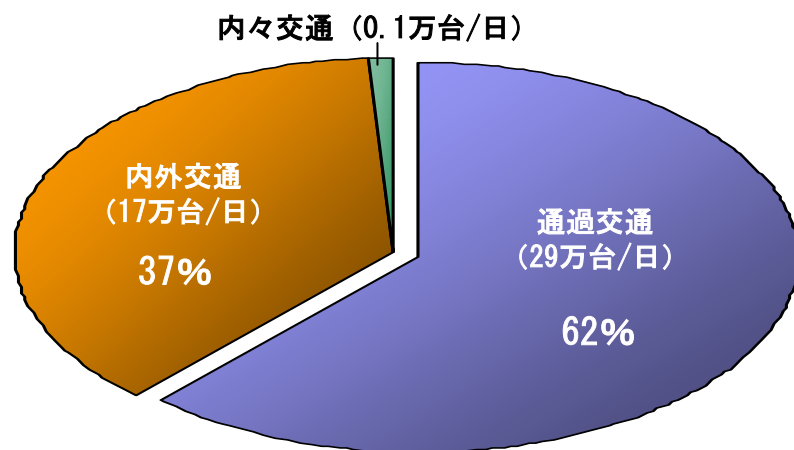
出典：平成20年11月実施 インターネットアンケート



【参考3】【高速道路の有効活用・機能強化】 大都市圏の料金体系

- 大都市圏では、通過交通を含め都心部に交通が集中し、慢性的な渋滞が発生しており、その分散が不可欠となっています。
- また、高速国道、都市高速、一般有料道路など複数の事業者や道路が混在しており、料金体系が輻輳しています。

首都高都心環状線は、利用交通の約6割が通過交通



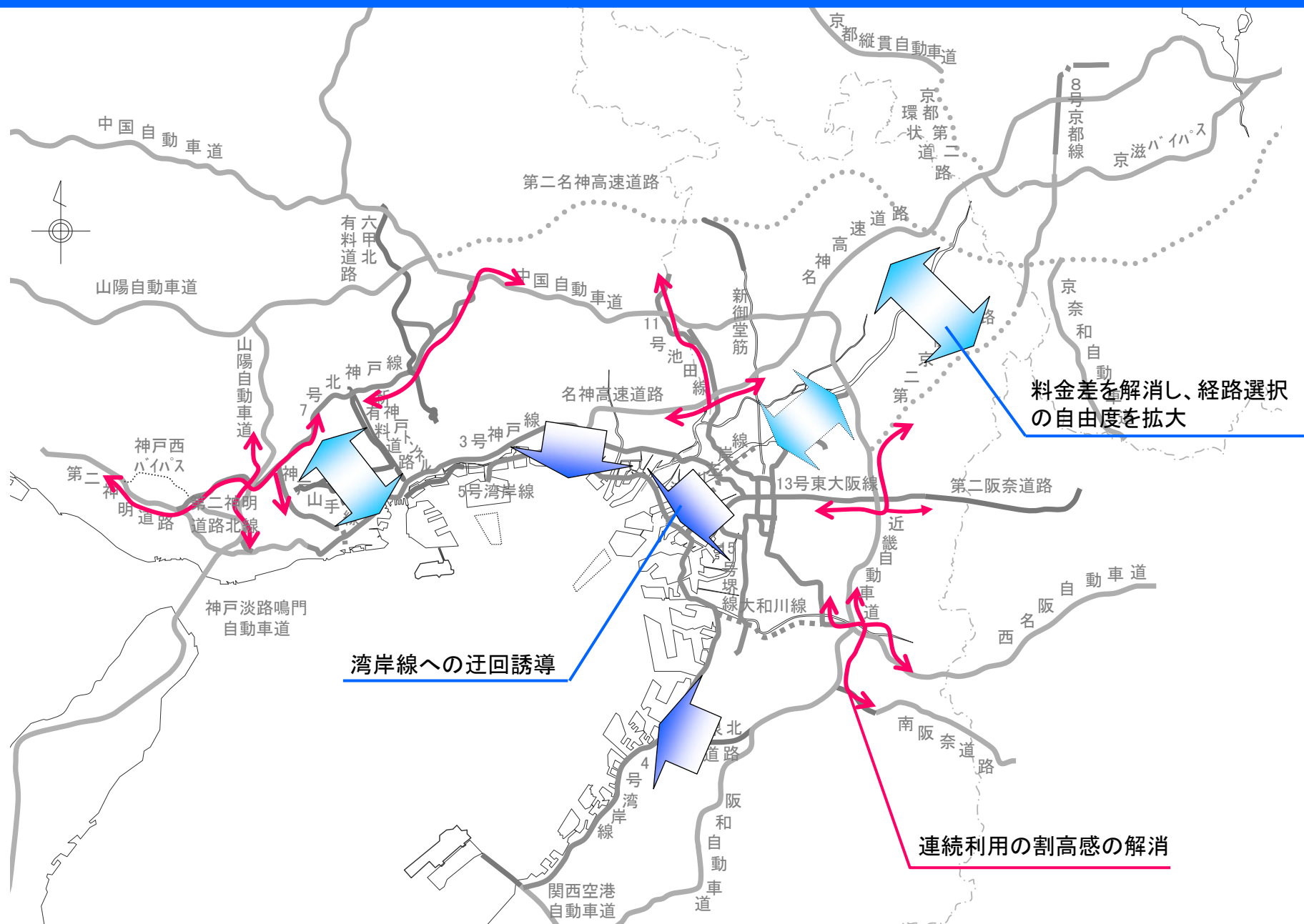
出典: 首都高速道路交通起終点調査(H13年度)



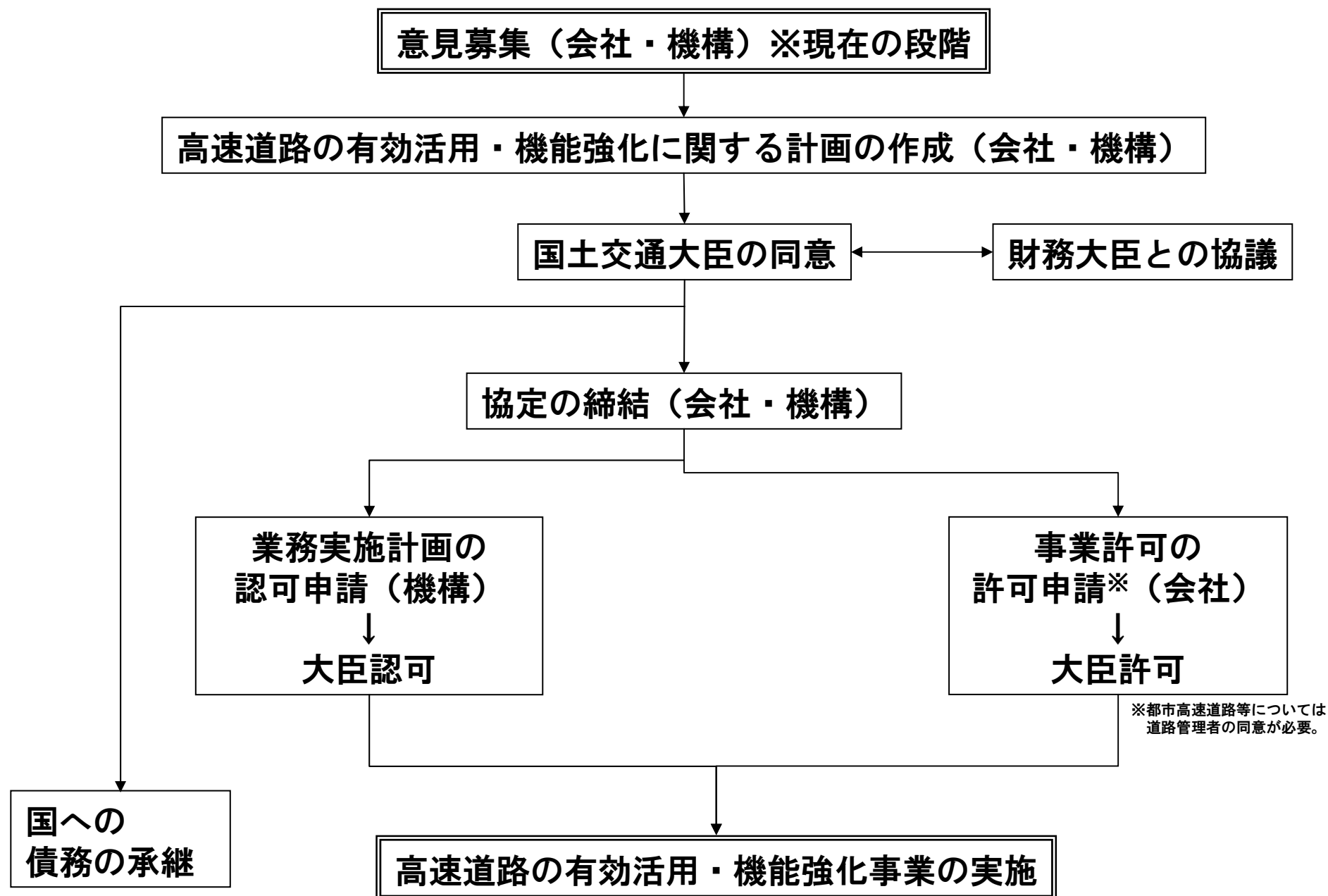
出典: 首都高速資料(H17年度)

- (1) 環状道路の整備等により利用者の経路選択の自由度を拡大するとともに、料金差に起因する道路交通上非効率な経路選択を回避するため同一発着同一料金とすることを基本とし、更には、都心通過交通の抑制のため、環状道路への誘導料金を導入します。
- (2) また、複雑な料金体系になっていることによる割高感の緩和や、会社間の連続利用を促進する料金を導入します。

〔参考5〕 京阪神圏の料金施策について



〔参考6〕 今後の手続きの流れについて



注）各種割引の開始は所要の手続きやETCシステム等の準備が整い次第となります