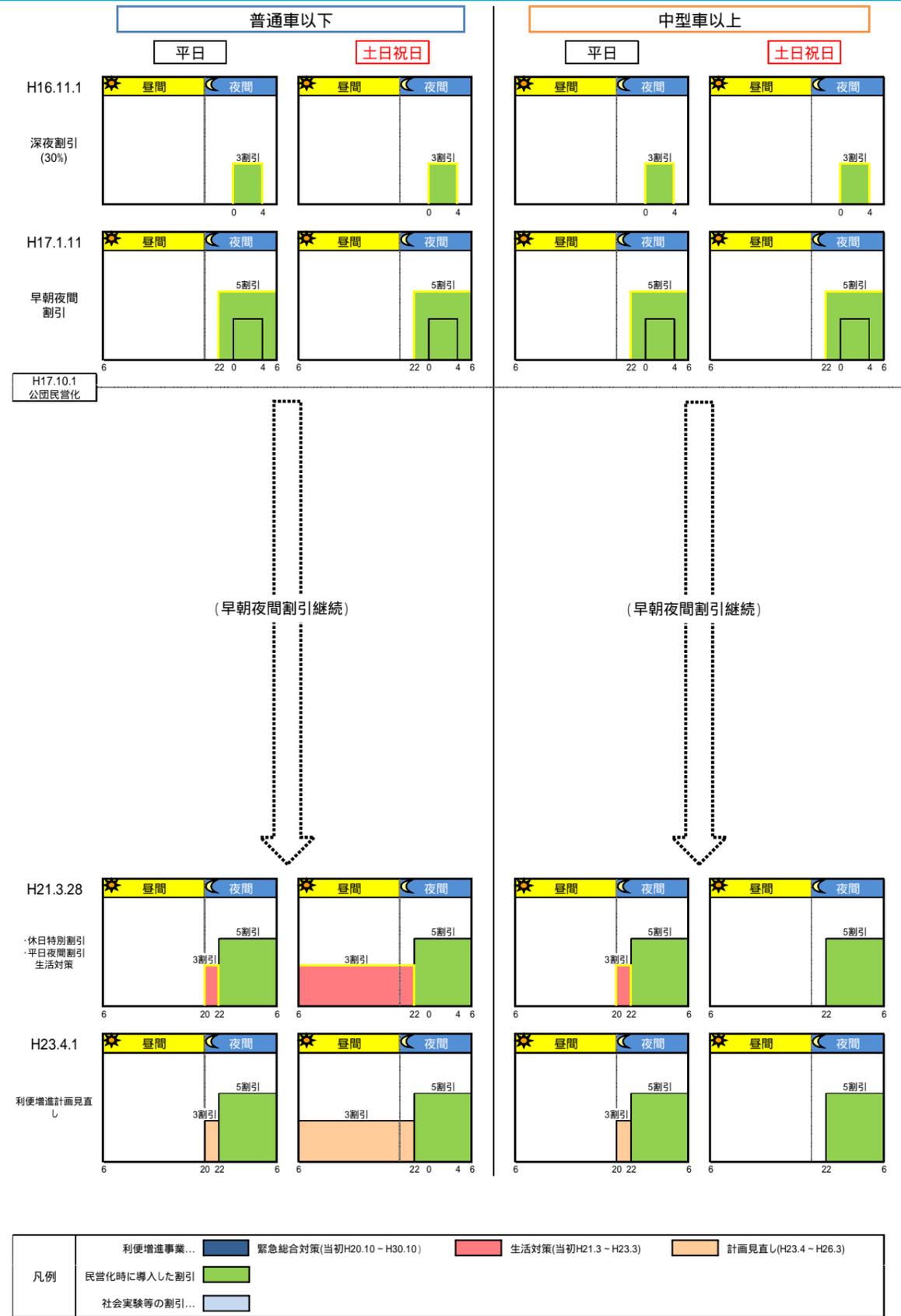
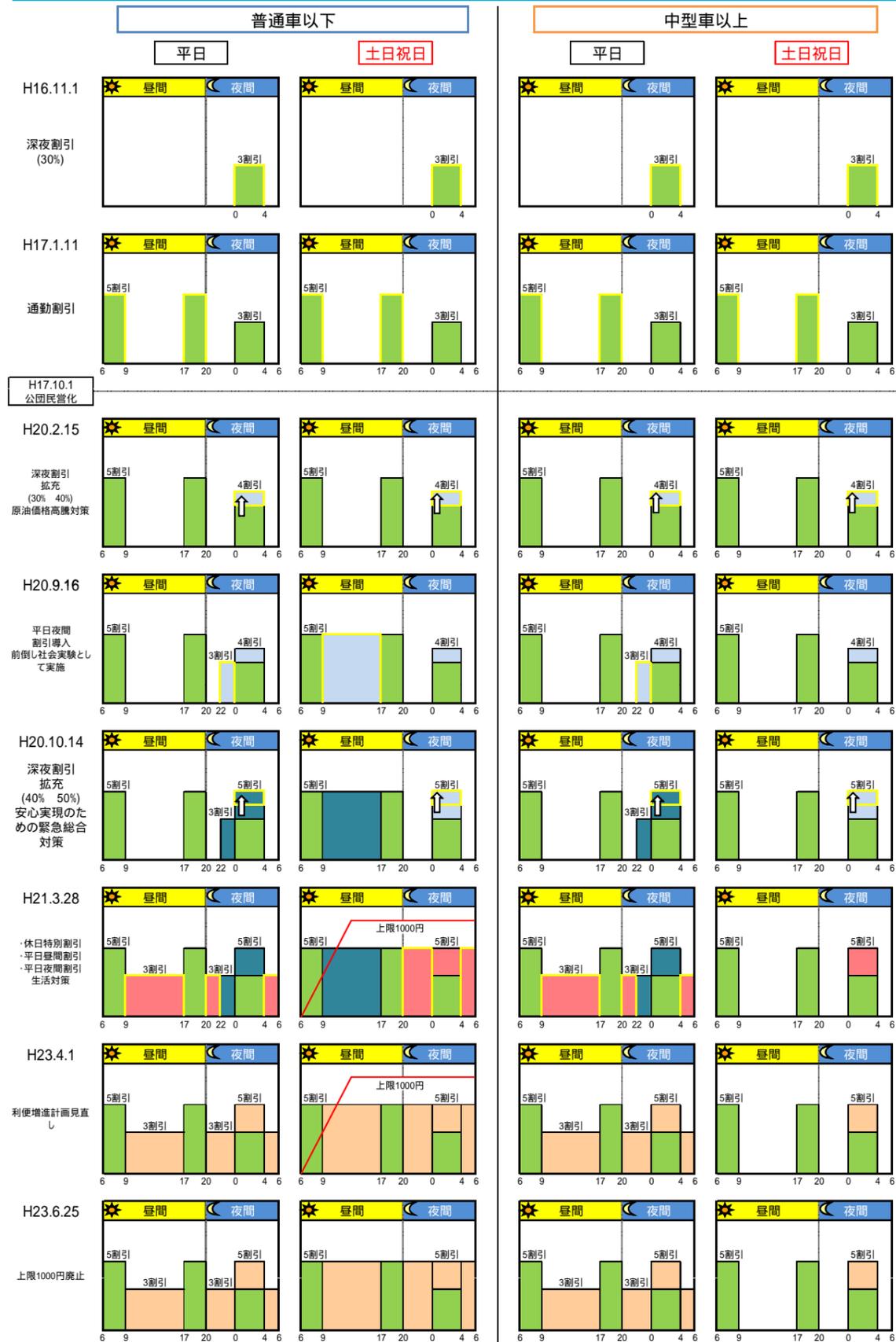


料金割引の評価と総括(案)

時間帯割引の経緯 (NEXCO地方部)

時間帯割引の経緯 (NEXCO大都市部)

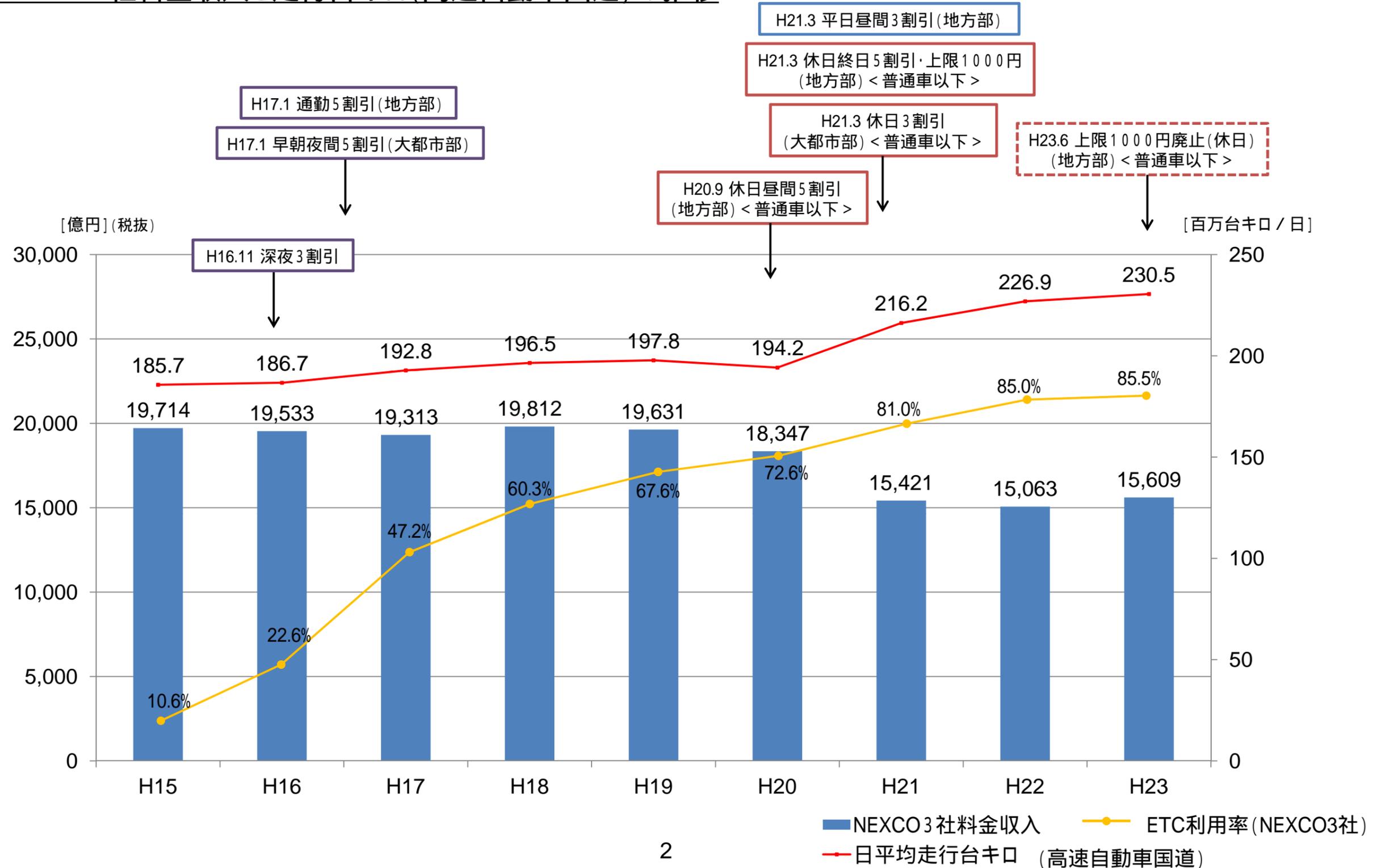


凡例	利便増進事業... (Blue)	緊急総合対策(当初H20.10 - H30.10) (Red)	生活対策(当初H21.3 - H23.3) (Pink)	計画見直し(H23.4 - H26.3) (Light Blue)
	民営化時に導入した割引 (Green)			
	社会実験等の割引... (Light Blue)			

割引と料金収入の関係

- 割引の導入によって高速道路の有効活用が促進される一方、料金収入は減少。

NEXCO 3社料金収入と走行台キロ(高速自動車国道)の推移



実測交通量を用いた無料化社会実験の経済効果の試算 [全50区間] [NEXCO]

無料化社会実験

算出方法

・実験前後の実測交通量を用いて
自動車ユーザーの便益、高速道路会社の収入、政府の収入(税収)
の増減を試算

区間内の代表断面のデータにより算出していることに留意が必要。
便益算出のための速度については、並行一般道路にデータの制約があるため推計値を用いている
ことに留意が必要。
高速道路会社の収入については、並行一般道路のデータの制約から代表日のデータにより算出し
ており、期間全日の交通量から算出した実際の減収補填額とは異なる。

(億円)

番号	路線名	区間名	自動車ユーザーの便益	高速道路会社の収入	政府の収入	便益	番号	路線名	区間名	自動車ユーザーの便益	高速道路会社の収入	政府の収入	便益
1	道央自動車道	土別剣淵～岩見沢	77	-113	14	-22	26	伊勢自動車道	津～伊勢・紀勢大内山	244	-213	12	42
2	深川留萌自動車道	深川西～深川JCT	2	-1	-0	1	27	舞鶴若狭自動車道	小浜西～吉川JCT	6	-24	6	-11
3	道東自動車道	本別・足寄～占冠	43	-22	5	26	28	京都丹波道路	丹波～沓掛	22	-59	5	-32
4	道東自動車道	夕張～千歳恵庭JCT	16	-12	1	4	29	安来道路	米子西～東出雲	5	-16	2	-9
5	日高自動車道	沼ノ端西～苫小牧東	2	-2	0	0	30	山陰自動車道	松江玉造～出雲・三刀屋木次	82	-38	6	50
6	青森自動車道	青森東～青森JCT	10	-8	0	1	31	岡山自動車道	北房JCT～岡山JCT	31	-36	2	-3
7	八戸自動車道	下田百石・八戸～安代JCT	62	-46	3	19	32	江津道路	江津・浜田～千代田JCT	25	-13	4	16
8	秋田外環状道路	八竜～秋田中央	3	-28	5	-20	33	広島呉道路	仁保～呉	37	-17	2	22
9	日本海東北自動車道	河辺JCT～岩城	30	-3	0	27	34	松山自動車道	松山～大洲	38	-40	3	1
10	湯沢横手道路	横手～湯沢	27	-7	1	21	35	松山自動車道	大洲北只～西予宇和	14	-7	0	8
11	東北中央自動車道	東根～山形上山	20	-6	2	16	36	高知自動車道	高知～須崎東	14	-23	3	-6
12	米沢南陽道路	南陽高畠～米沢北	13	-3	1	11	37	八木山バイパス	穂波東～篠栗	-5	-12	1	-17
13	釜石自動車道	東和～花巻JCT	2	-1	0	1	38	椎田道路	築城～椎田	13	-5	1	10
14	山形自動車道	酒田みなと～湯殿山	31	-12	4	23	39	日出バイパス	宇佐～日出	19	-10	0	9
15	山形自動車道	月山～山形北	23	-18	2	7	40	東九州自動車道	大分米良～佐伯	18	-22	2	-3
16	日本海東北自動車道	荒川胎内～新潟中央JCT	39	-32	7	14	41	延岡南道路	延岡南～門川	12	-2	0	11
17	東水戸道路	ひたちなか～水戸南	13	-8	1	6	42	東九州自動車道	西都～清武JCT	8	-5	1	4
18	八王子バイパス	打越～相原	29	-12	0	18	43	隼人道路	末吉財部～加治木	19	-29	3	-8
19	新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	-11	-13	1	-22	44	大分自動車道	日出JCT～速見	7	-4	-0	3
20	西湘バイパス	西湘二宮～箱根口・石橋	3	-31	2	-27	45	大分自動車道	大分～大分米良	43	-12	0	31
21	箱根新道	山崎～箱根峠	8	-8	0	0	46	武雄佐世保道路	武雄JCT～佐世保中央	16	-23	2	-6
22	中央自動車道	大月JCT～須走	67	-47	2	22	47	長崎バイパス	古賀市布～川平	54	-48	1	6
23	中部横断自動車道	双葉JCT～増穂	5	-2	1	3	48	八代日奈久道路	八代JCT～日奈久	8	-4	0	4
24	西富士道路	西富士～富士	31	-13	1	19	49	鹿児島道路	市来～鹿児島西	20	-17	1	4
25	安房峠道路	中ノ湯～平湯	1	-1	0	0	50	沖縄自動車道	許田～那覇	149	-106	6	49

無料化社会実験の総括[事例:米沢南陽道路]

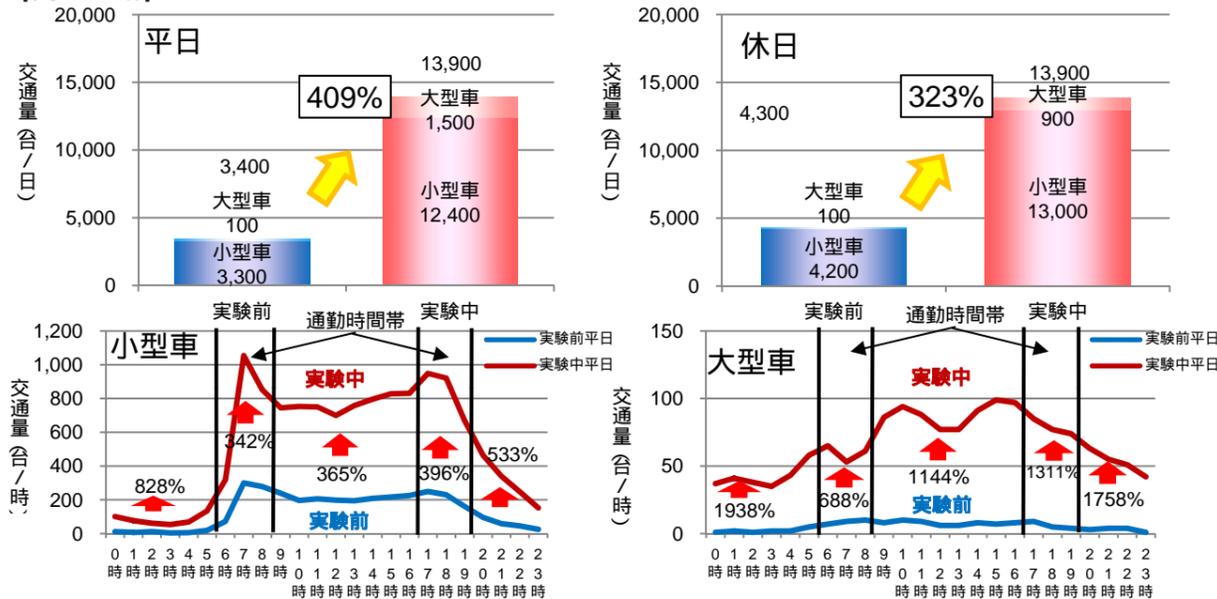
位置図



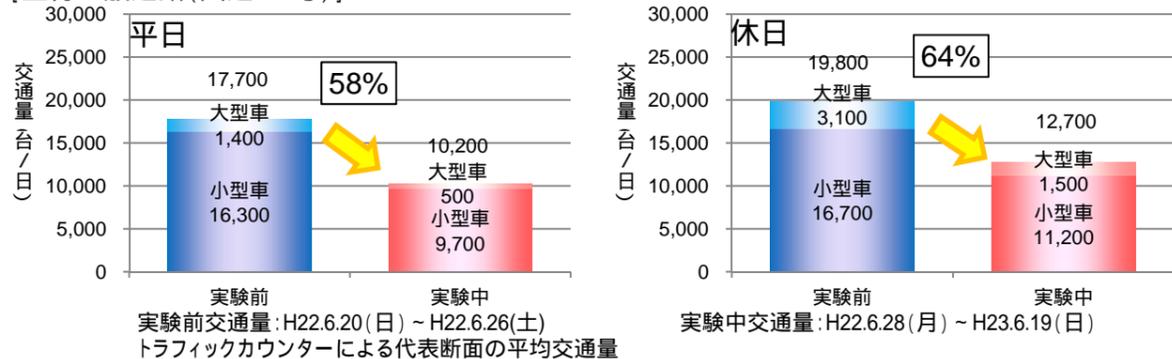
交通量の変化

- ・実験中の平日の交通量は約4倍に増加
- ・並行する国道13号の平日の交通量は高速道路への転換により約4割減少

[高速道路]



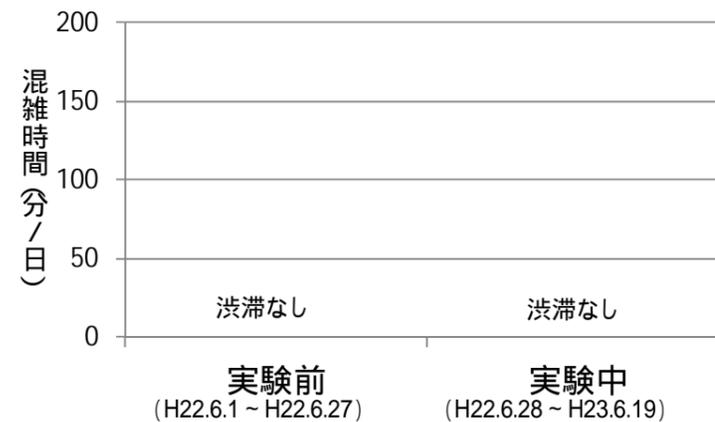
[並行一般道路(国道13号)]



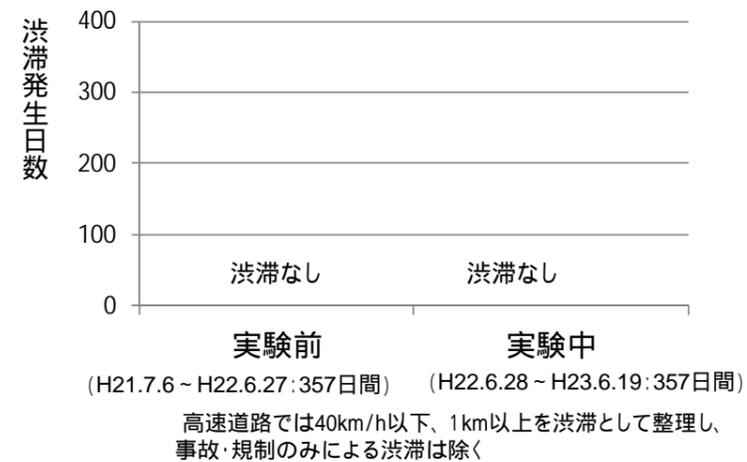
渋滞状況の変化

- ・実験期間中において並行する国道13号では、渋滞はほとんど発生していない
- ・実験期間中において高速道路本線上では、渋滞はほとんど発生していない

[並行一般道路(国道13号)]



[高速道路]



便益(実測交通量を用いて算出)

11億円/年

無料化社会実験の総括[事例:山形自動車道]

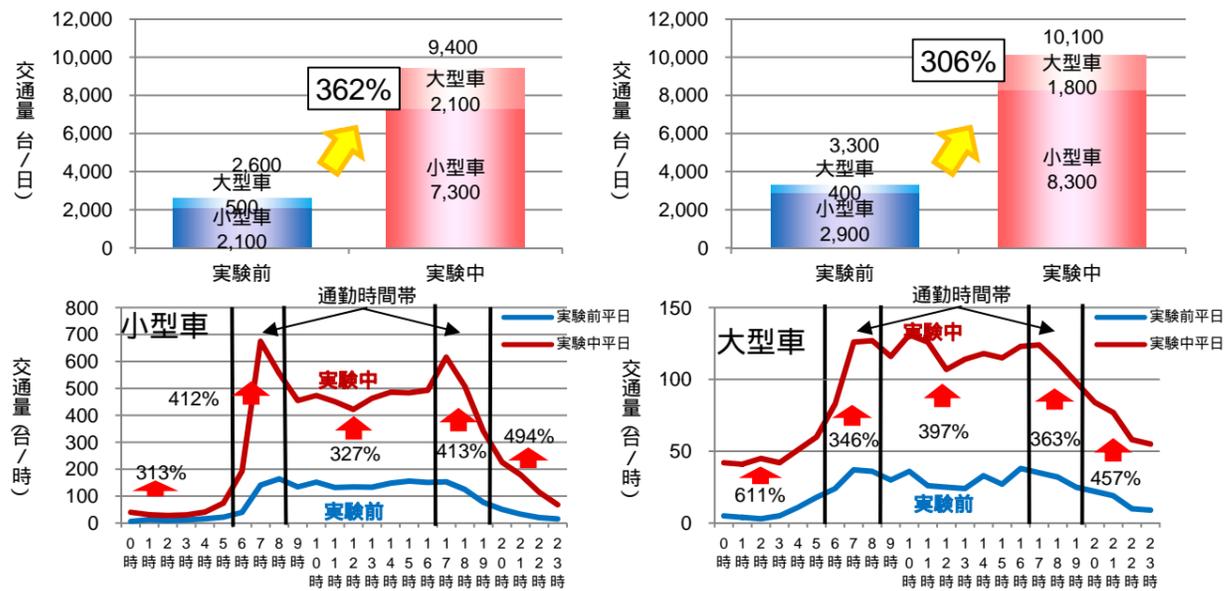
位置図



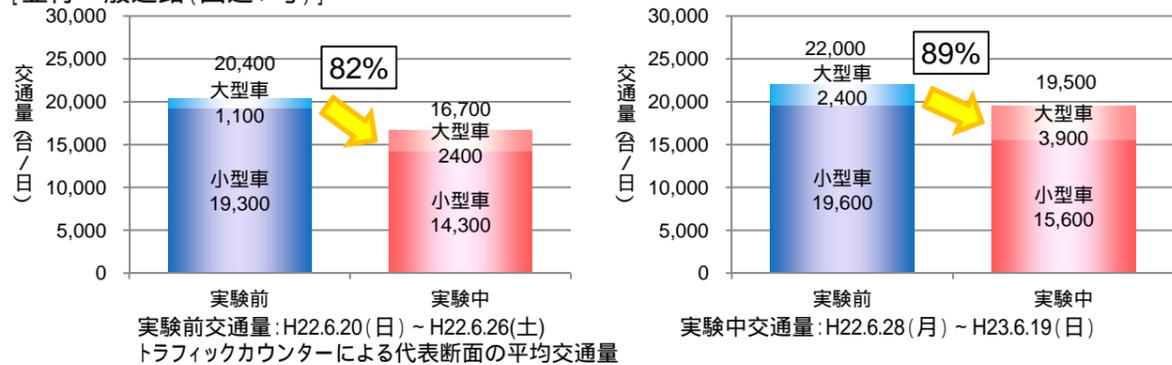
交通量の変化

- ・実験中の平日の交通量は3倍以上の増加
- ・並行する国道7号の平日の交通量は高速道路への転換により約2割減少

[高速道路]



[並行一般道路(国道7号)]



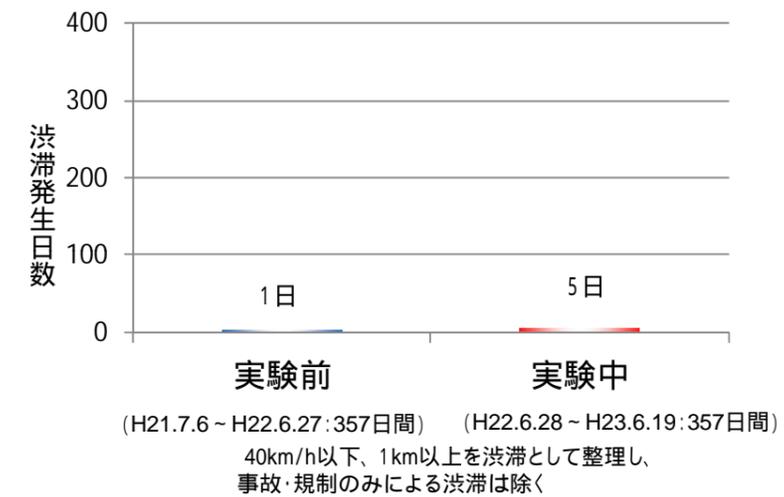
渋滞状況の変化

- ・実験期間中において並行する国道7号では、渋滞はほとんど発生していない
- ・実験期間中において高速道路本線上では、渋滞はほとんど発生していない

[並行一般道路(国道7号)]



[高速道路]



便益(実測交通量を用いて算出)

23億円/年

無料化社会実験の総括[事例:八王子バイパス]

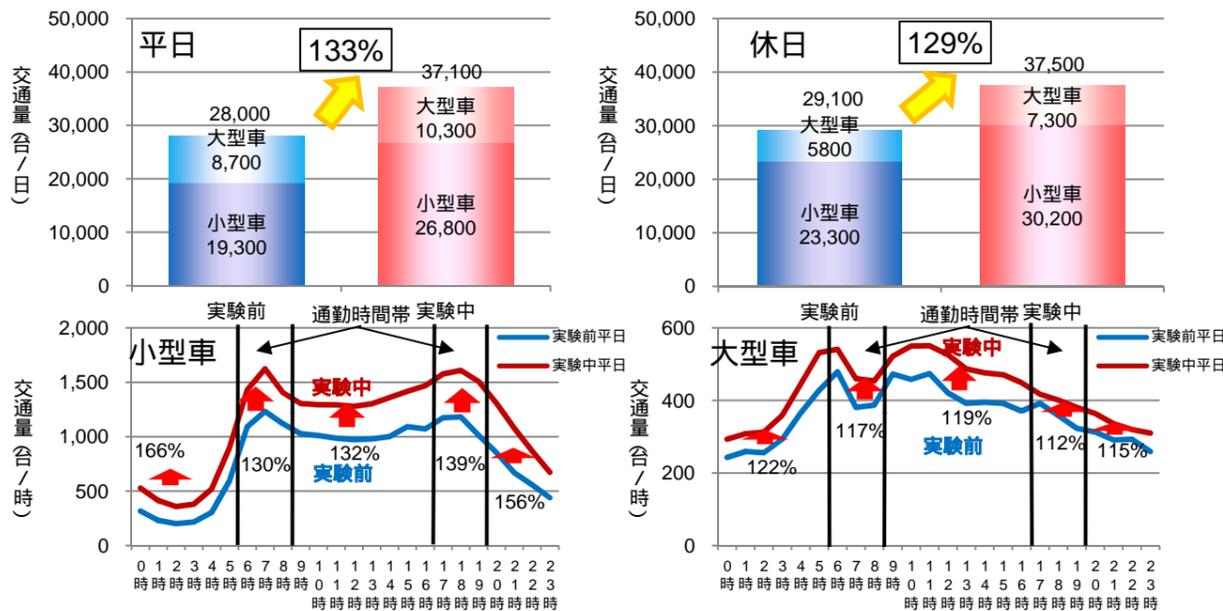
位置図



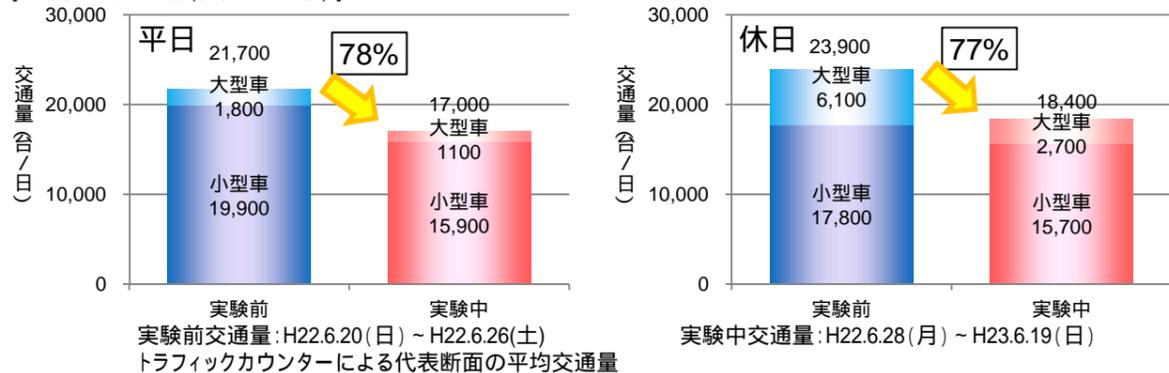
交通量の変化

- ・実験中の平日の交通量は1.3倍に増加
- ・並行する国道16号の平日の交通量は高速道路への転換により約2割減少

[高速道路]



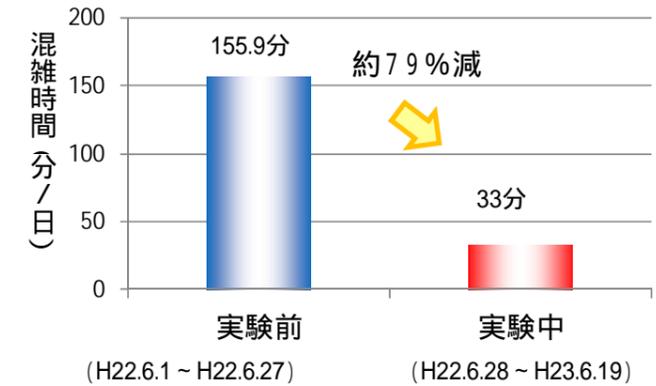
[並行一般道路(国道16号)]



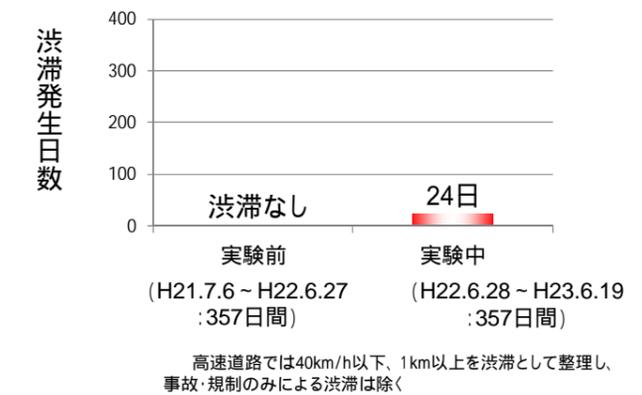
渋滞状況の変化

- ・並行する国道16号では、実験中の混雑時間が約8割減少
- ・実験期間中において高速道路本線上では、渋滞はほとんど発生していない

[並行一般道路(国道16号)]



[高速道路]



便益(実測交通量を用いて算出)

18億円/年

無料化社会実験の総括[事例:山陰自動車道]

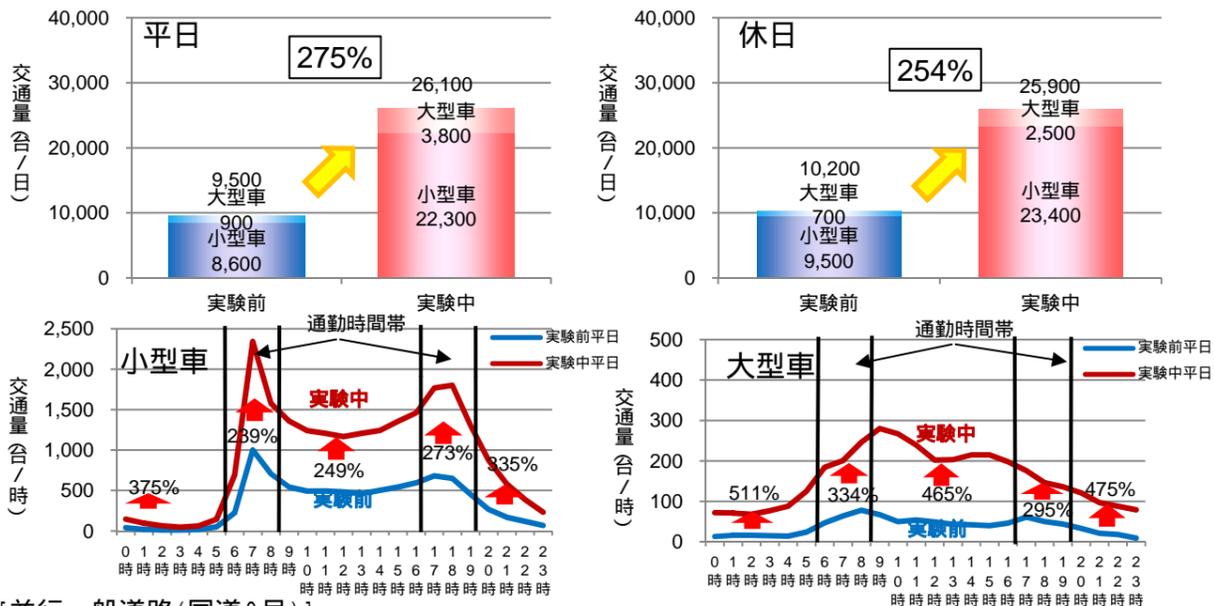
位置図



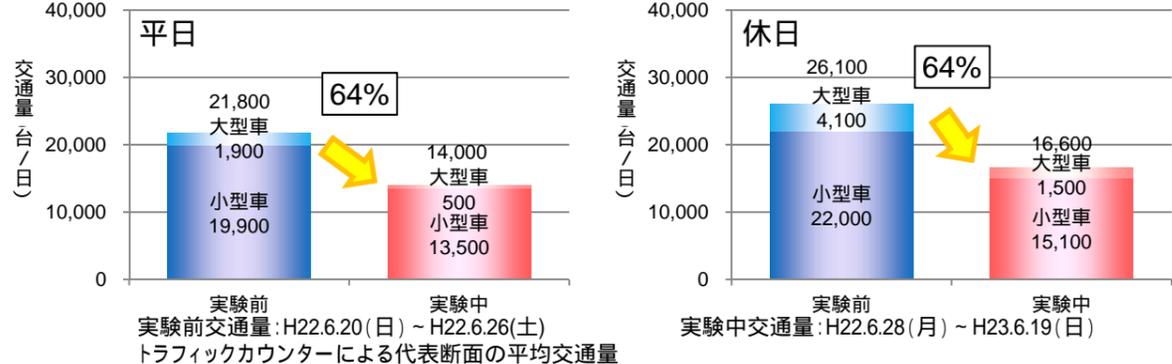
交通量の変化

- ・実験中における山陰自動車道(宍道~松江玉造IC間)の平日の交通量は約3倍に増加
- ・並行する一般国道9号の平日の交通量は高速道路への転換により約4割減少

[高速道路]



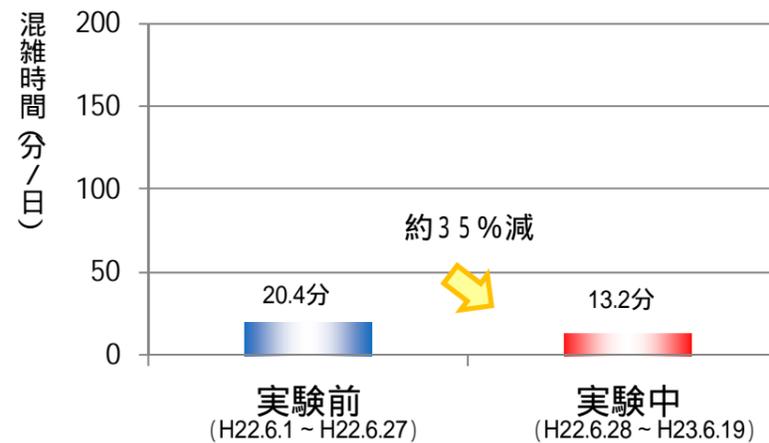
[並行一般道路(国道9号)]



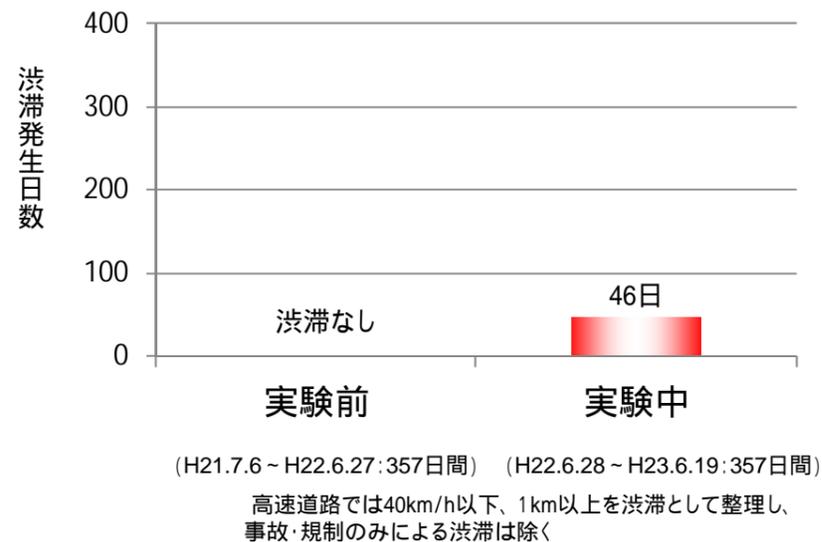
渋滞状況の変化

- ・並行する国道9号では、実験中の混雑時間が約4割減少
- ・実験期間中において高速道路本線上では、渋滞はほとんど発生していない

[並行一般道路(国道9号)]



[高速道路]



便益(実測交通量を用いて算出)

50億円/年

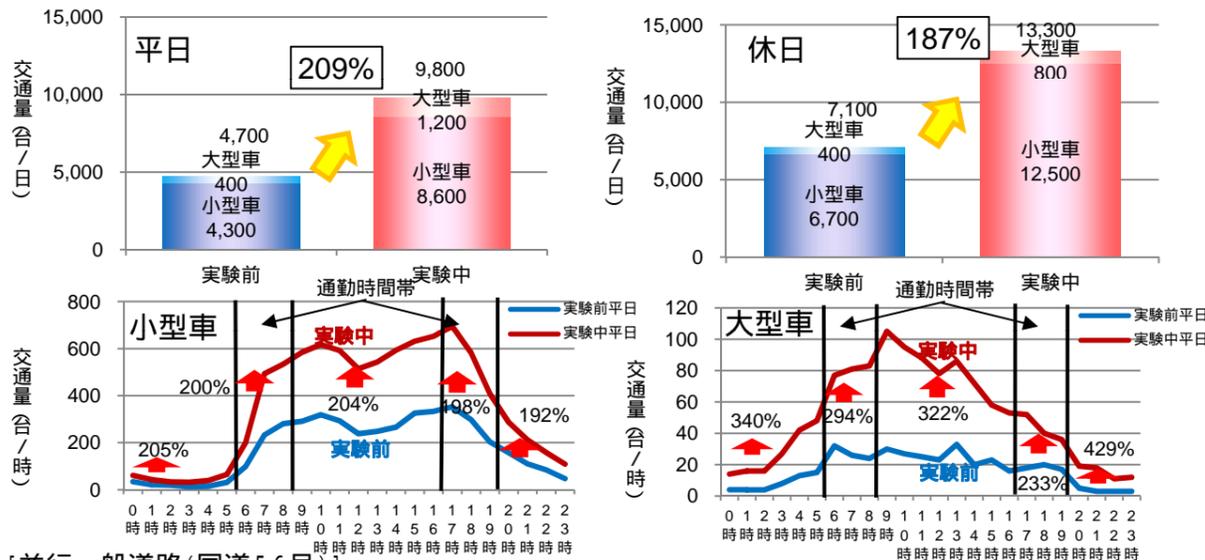
無料化社会実験の総括[事例:松山自動車道]



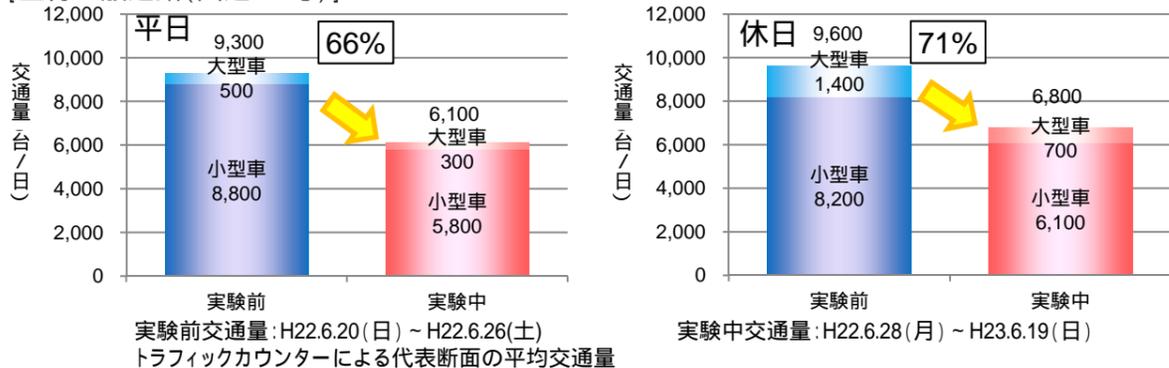
交通量の変化

- ・実験中の平日の交通量は2倍に増加
- ・並行する国道56号の平日の交通量は高速道路への転換により約3割減少

[高速道路]



[並行一般道路(国道56号)]



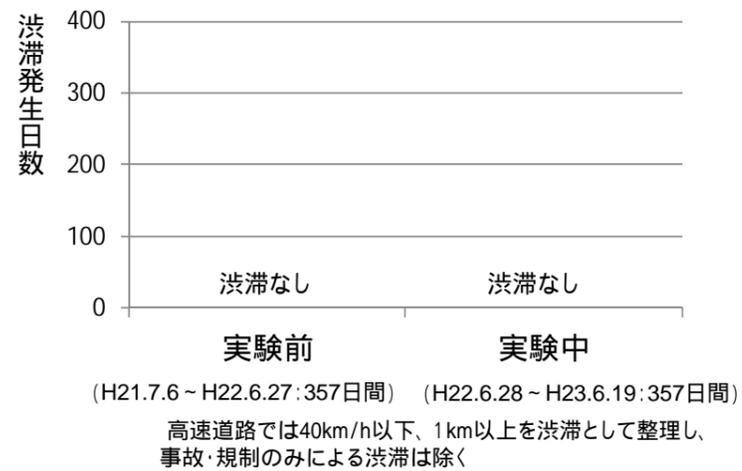
渋滞状況の変化

- ・実験期間中において並行する国道56号では、渋滞はほとんど発生していない
- ・実験期間中において高速道路本線上では、渋滞はほとんど発生していない

[並行一般道路(国道56号)]



[高速道路]



便益(実測交通量を用いて算出)

8億円/年

- 平成25年3月22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

第5回国土幹線道路部会 高速道路会社ヒアリング時の 寺島部会長からの意見照会に対する回答

無料化社会実験に対する評価総括について

無料化社会実験においては、高速道路の交通量が増加するとともに並行する一般道では交通量や混雑時間が減少するなど、高速道路が有効に活用された区間もあったものと認識。

しかしながら、実験中の高速道路においては、交通集中による渋滞や死傷事故の増加に加え、高速道路に不慣れな方の利用が増加したことに伴い、路上障害物や故障車の処理件数が増加するなど、管理負担の増大という課題も発生。

無料化により維持・管理上の課題も生じたことから、大規模更新などにより一層財源の確保が厳しくなる現状においては、将来の維持更新を含めて受益者負担による有料道路制度を最大限活用することを基本とすべきものと思料。