



**第30回
名古屋高速道路公社
料金問題調査会**

平成17年10月25日

目次

利用交通量の現状等

料金制度の現状等(回数券、ETC等)

新たな料金施策の考え方

利用交通量の現状等

(1) H17年度上半期交通量

H17年度上半期交通量は、前年より名古屋線で約7%増加
愛知万博開催(H17.3.25～9.25)等により交通量が増加と想定。

H17年度上半期交通量(4～9月分) (台/日)

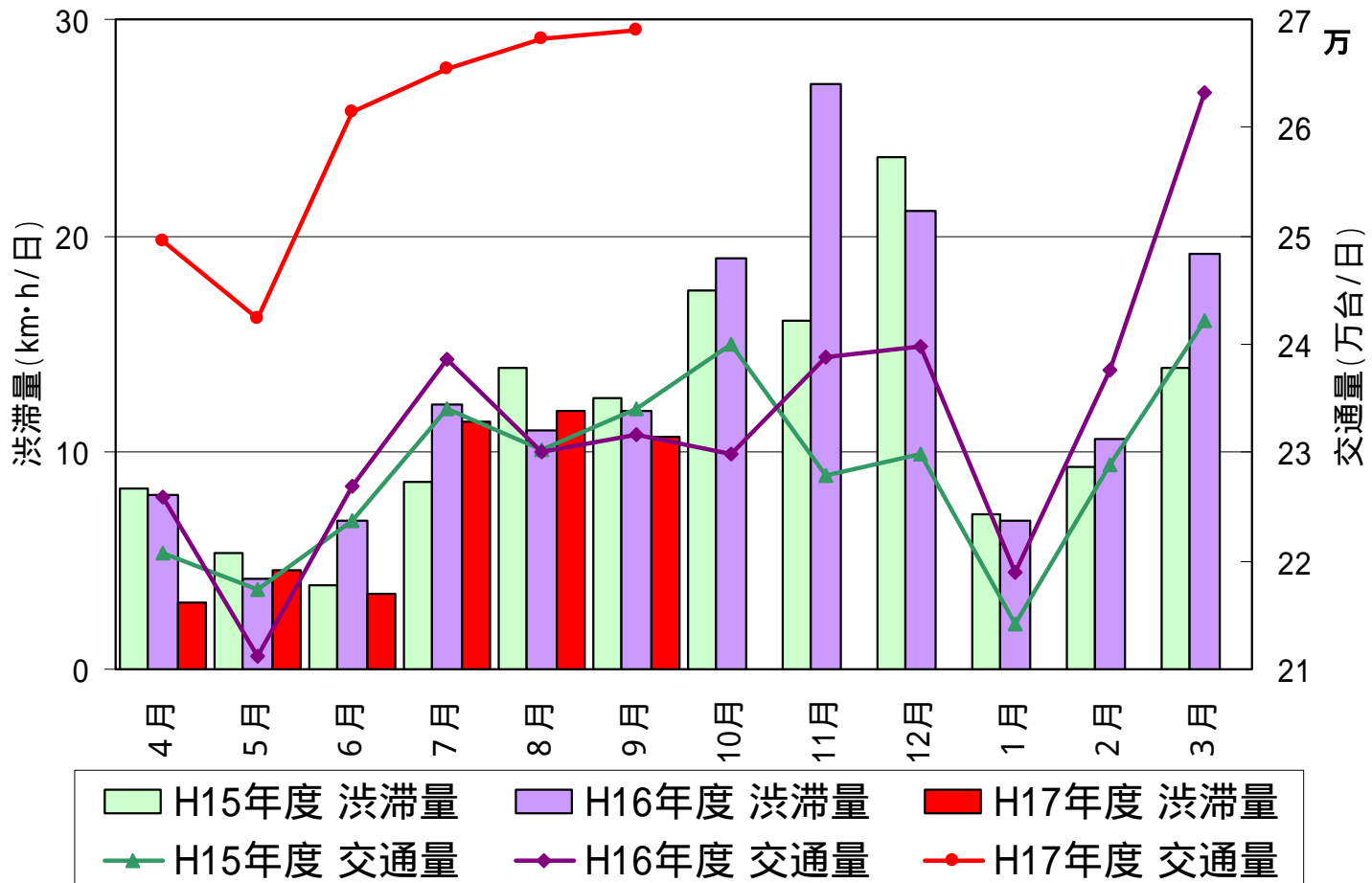
	H17年度 (4～9月)	H16年度 (4～9月)	増減	比率 (H17/H16)
名古屋線	186,500	174,200	12,300	1.07
小牧線	51,500	53,200	1,700	0.97
一宮線	21,300	-	21,300	-
合計	259,300	227,400	31,900	1.14

交通量は4月～9月の日平均値

一宮線H17年2月11日供用

(2) 交通量と渋滞量

7～9月は交通量増加により、渋滞が前年と同程度発生

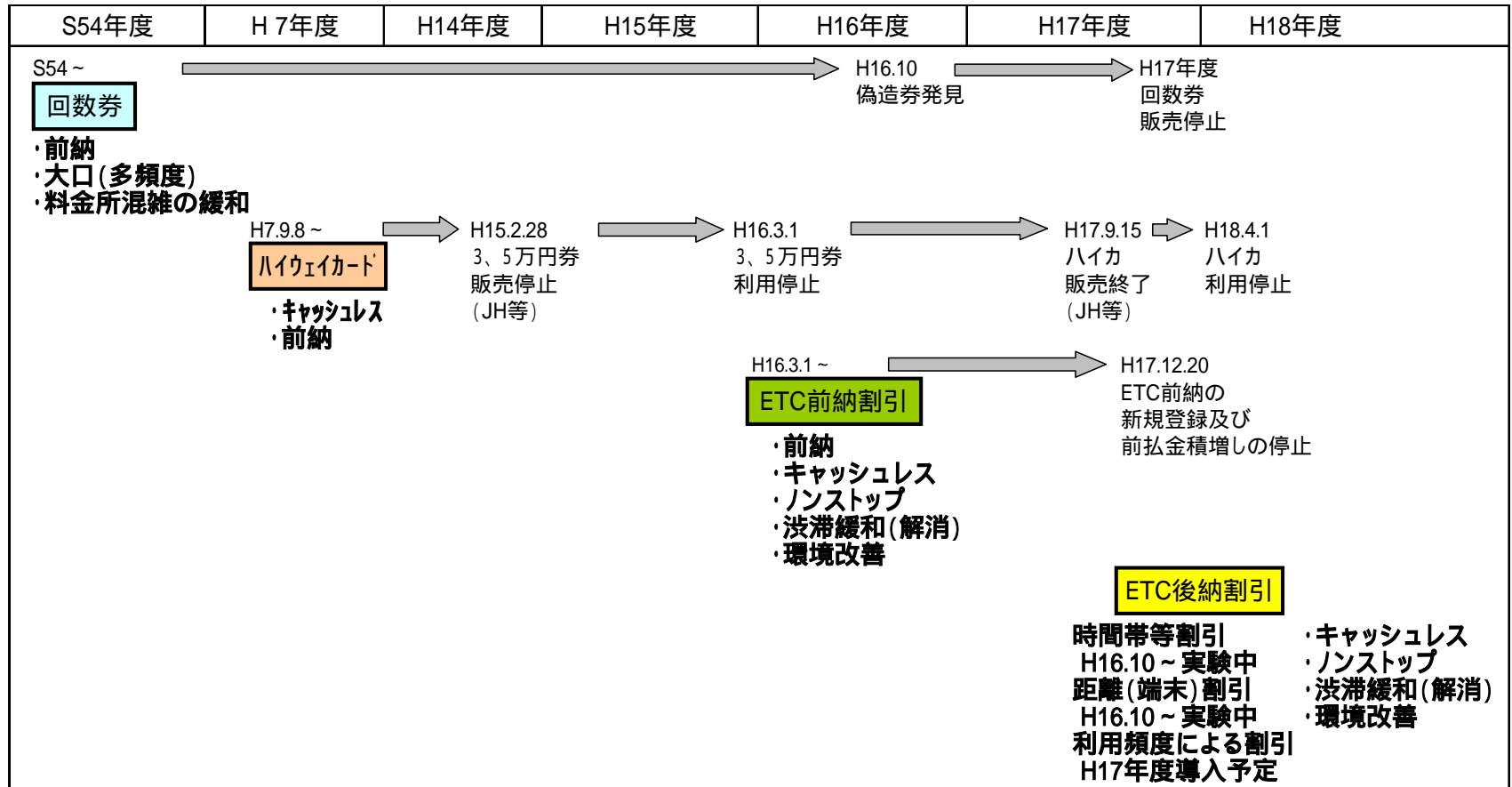


星崎料金所拡幅: H16.12.1
一宮線開通: H17.2.11

H17計画交通量 : 246,500台 / 日
H16実績交通量 : 232,700台 / 日

料金制度の現状等(回数券、ETC等)

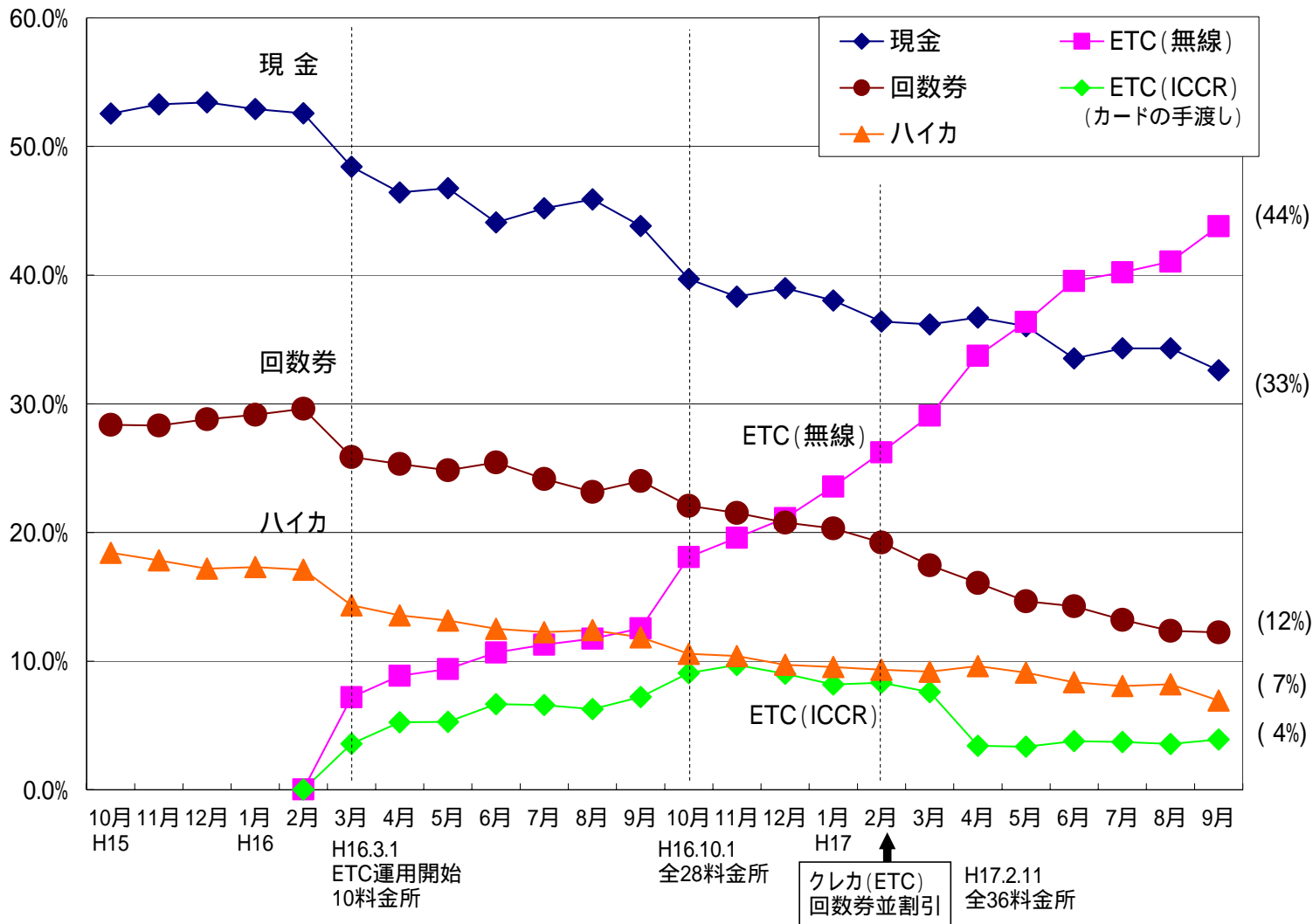
名古屋高速道路における料金割引制度の経緯



回数券、ハイカ、ETC前納停止に伴う新しいETC割引の導入が必要

支払形態の変動(名古屋高速道路)

ETCが導入後 1年余りで最大の支払い手段に成長



ETC運用開始後の利用率

名古屋高速利用の約半数がETC (ICCR含み) で料金支払い

料金支払い内訳 (9月24日(土) ~ 9月30日(金))

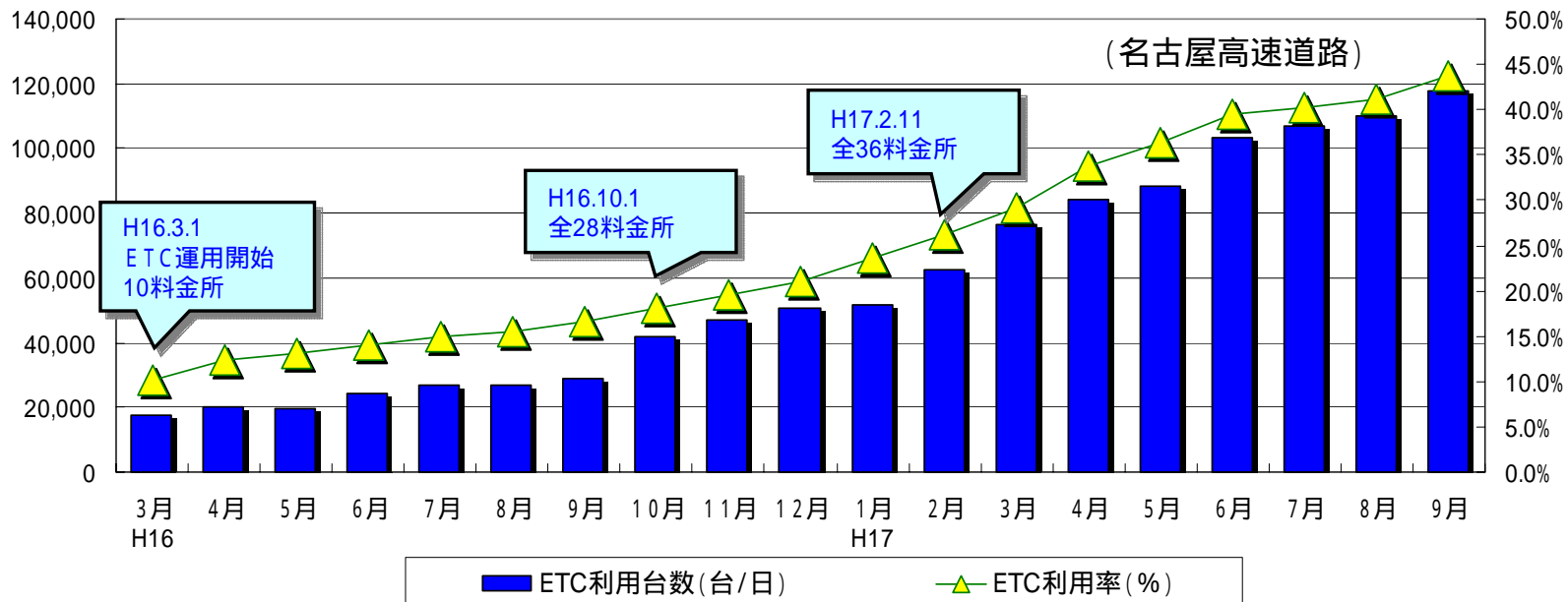
	利用形態					計
	ETC	ICCR	回数券	ハイカ	現金等	
利用台数	851,126	77,176	235,828	113,095	637,499	1,914,724
利用率	44.5%	4.0%	12.3%	5.9%	33.3%	100.0%

ETC : ETCカードを車載器に挿入し、無線通信により通行した車

ICCR : ETCカードを料金所係員に手渡しすることにより通行した車

(利用台数: 台/日)

(利用率)



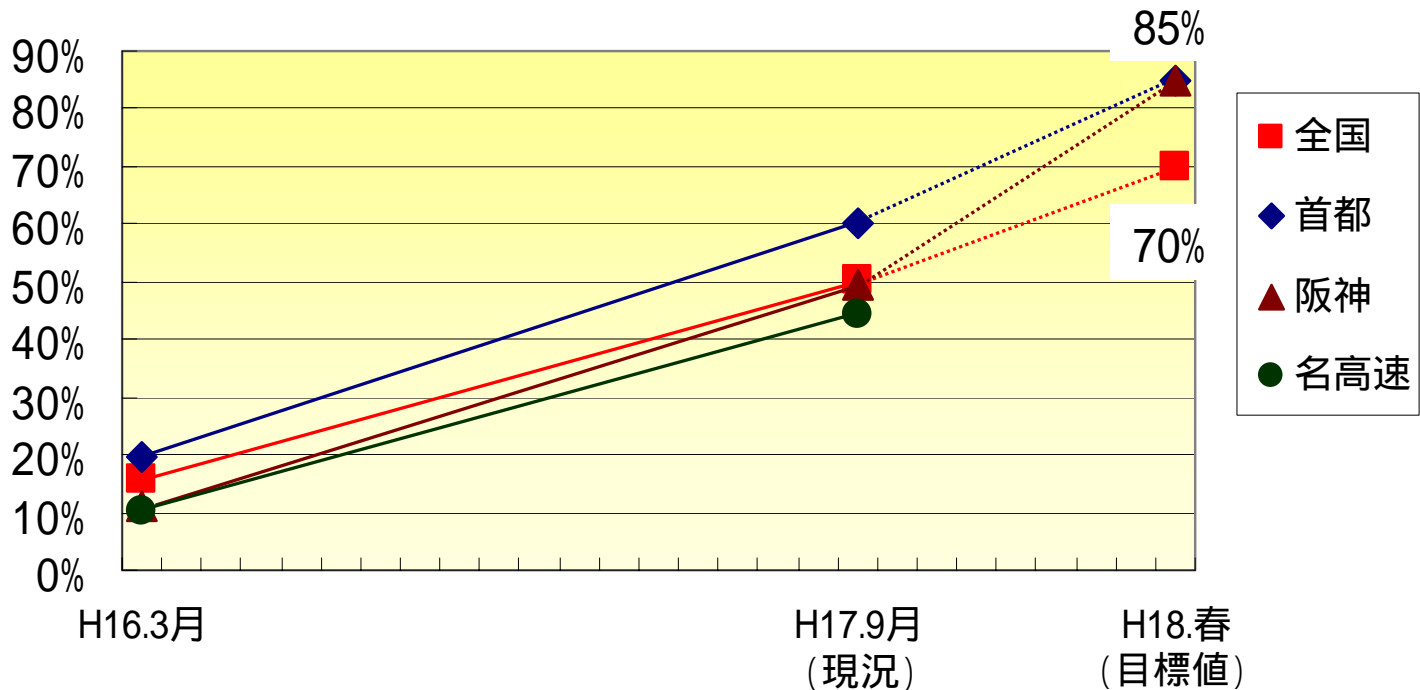
ETC利用率の推移

全国平均のETC利用率は、50%を突破

ETC利用率(平成17年9月30日～10月6日平均)

	東日本高速	中日本高速	西日本高速	首都高速	阪神高速	本四高速	全 国
ETC利用台数	約 1,019,100 台/日	約 764,600 台/日	約 866,100 台/日	約 696,200 台/日	約 417,700 台/日	約 43,400 台/日	約 3,807,100 台/日
(通行総台数)	約 2,109,800 台/日	約 1,431,200 台/日	約 1,953,400 台/日	約 1,155,900 台/日	約 844,300 台/日	約 82,900 台/日	約 7,577,400 台/日
ETC利用率(%)	48.3%	53.4%	44.3%	60.2%	49.5%	52.4%	50.2%

出典:国土交通省道路局ホームページ



割引実績と後納割引への移行イメージ

- ・最も割引の大きいETC前納と回数券等への配慮が必要
- ・少頻度利用者、現在割引の無い利用者への割引方法の検討が必要

前払者に対する割引

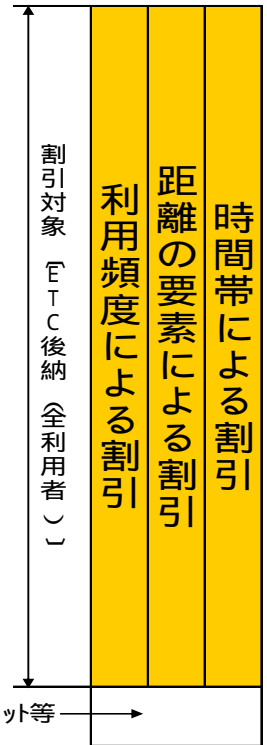
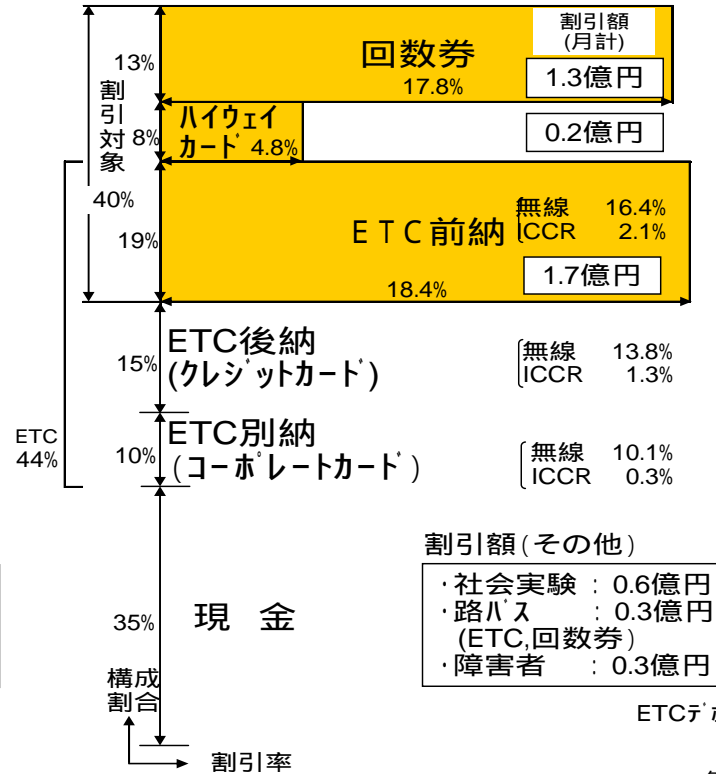
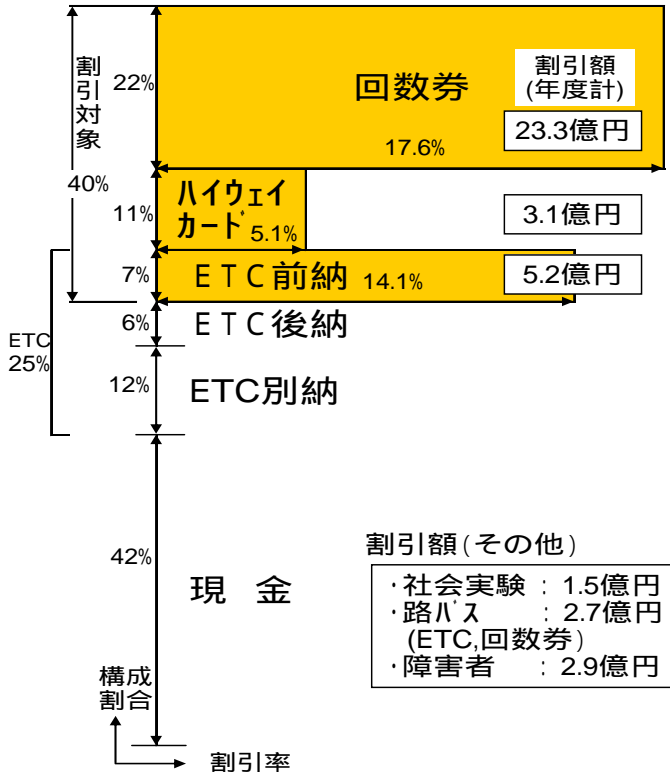
(割引はETCに限定)

後納(全利用者)に対する割引

H16年度

H17.7月

将来



H17.7月 約4.4億円

年間割引額へ換算 (H16年度交通量比)

H16年度 約3.9億円 (約7%)

H17年度 (予測) 約5.0億円 (約8%)

ETC利用による社会実験

名古屋高速

< 端末特定区間割引 >
30%割引で実験継続

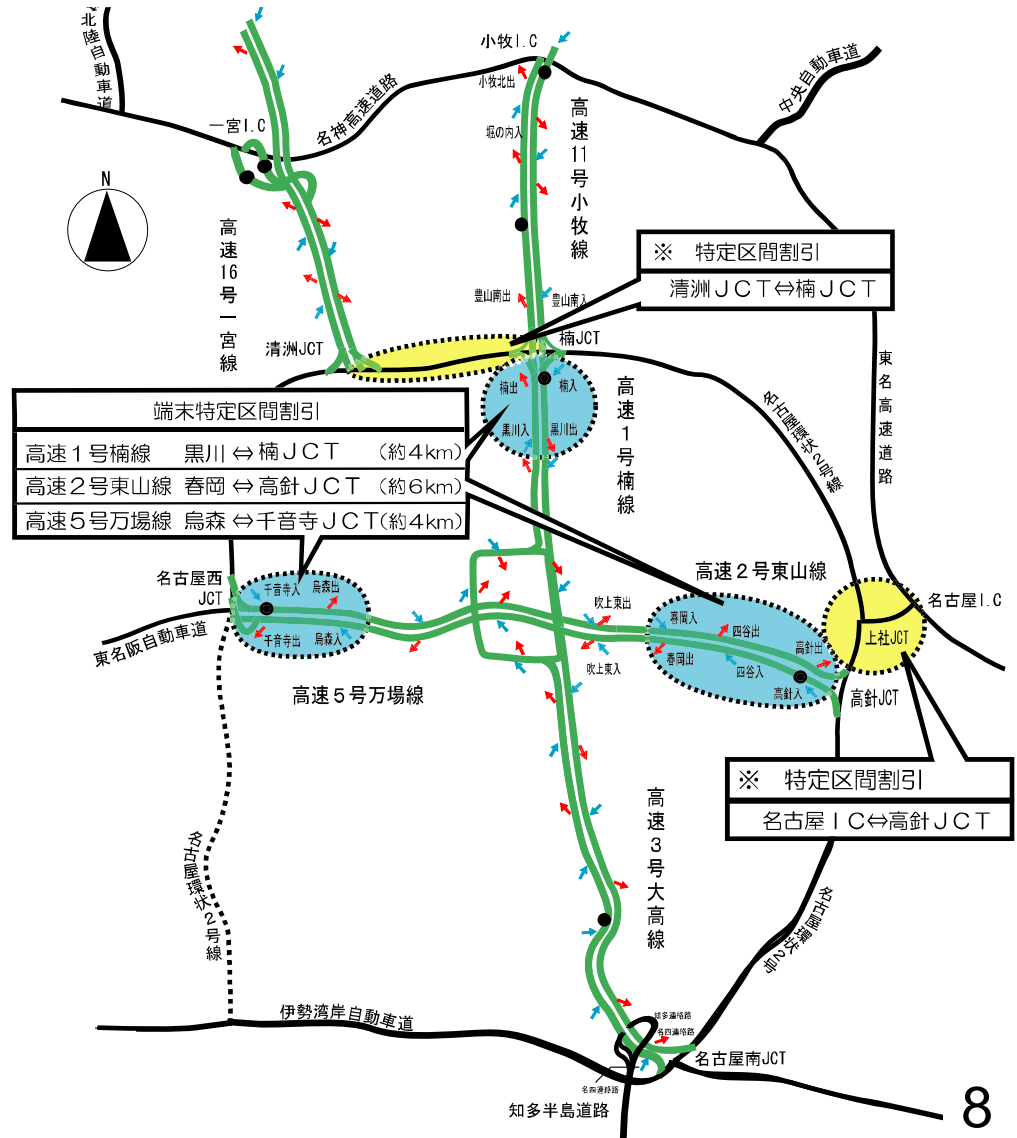
< 夜間割引 >
一部割引率を変更し、実験継続

〔 名高速全線 〕
22時～24時 … 10%割引
0時～6時 … 20%割引

実験開始時期
平成16年10月15日～

東名阪

< 特定区間割引 >
実験を一旦終了し、実験の
検証及びシステム調整後、
実験を再開予定



夜間割引・・・社会実験継続中

早朝ラッシュ時の混雑緩和に向け、5時～6時の割引率を10% 20%に変更(9月26日～)し、社会実験継続。

【実施区間】

名古屋高速道路全線

【割引率】

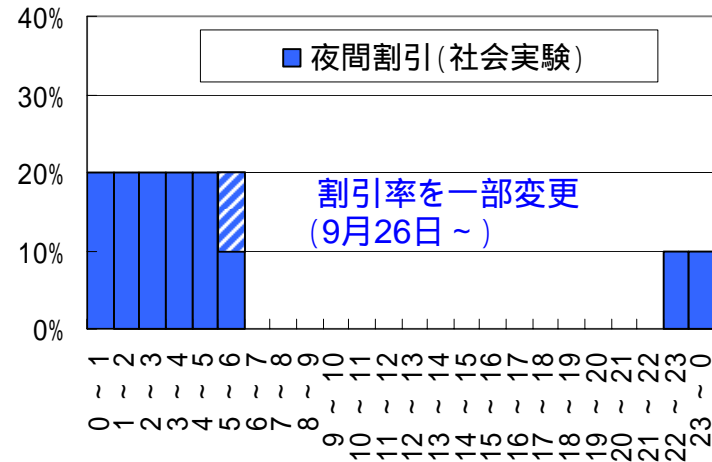
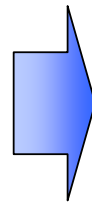
一部割引率を変更し、実験継続中

(22時～24時 … 10%割引)
 (0時～6時 … 20%割引)

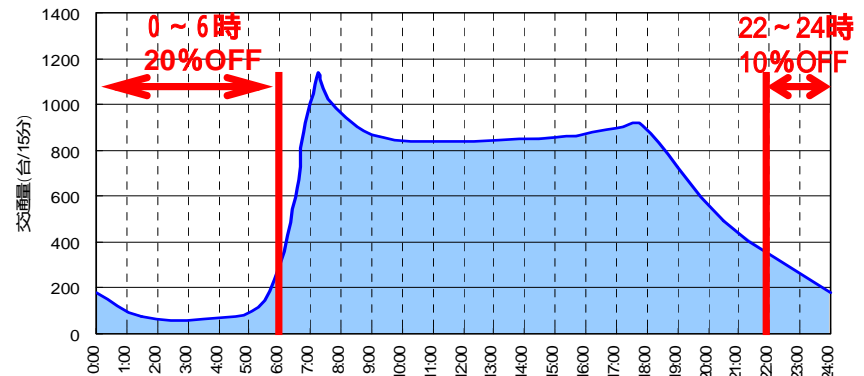
5時～6時

～9月25日 : 10%割引

9月26日～ : 20%割引



社会実験割引時間帯交通量



東新町出口 - 東新町入口 (H17.8.5)

新たな料金施策の考え方

(1) ETCの役割整理等

料金所渋滞の緩和

ノンストップ料金徴収、現金等不要

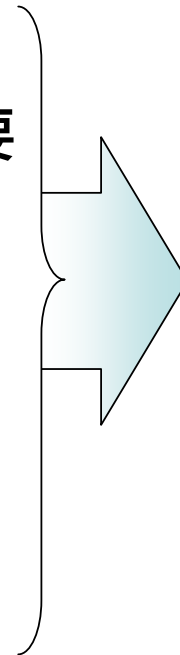
多様な料金制

・時間帯等

・利用距離等

・利用頻度等

に応じた料金制度



- ・渋滞緩和
- ・環境改善
- ・不公平感の是正

新たなETC料金施策に対する意見と検討方向

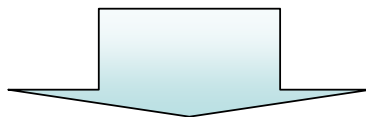
[考え方のポイント]

利用頻度に応じた割引は、高頻度利用者だけの優遇とならない様にする事が必要。

回数券の代替として、利用頻度の割引だけでなく、距離、時間帯の割引をうまく利用して、総合的に説明できる事が必要。

低頻度利用者サービスの割引を検討することが必要。

時間帯及び距離の要素(端末等)の割引は、名古屋高速道路の交通課題(渋滞問題)解決、及び利用者サービスの観点での検討が必要。

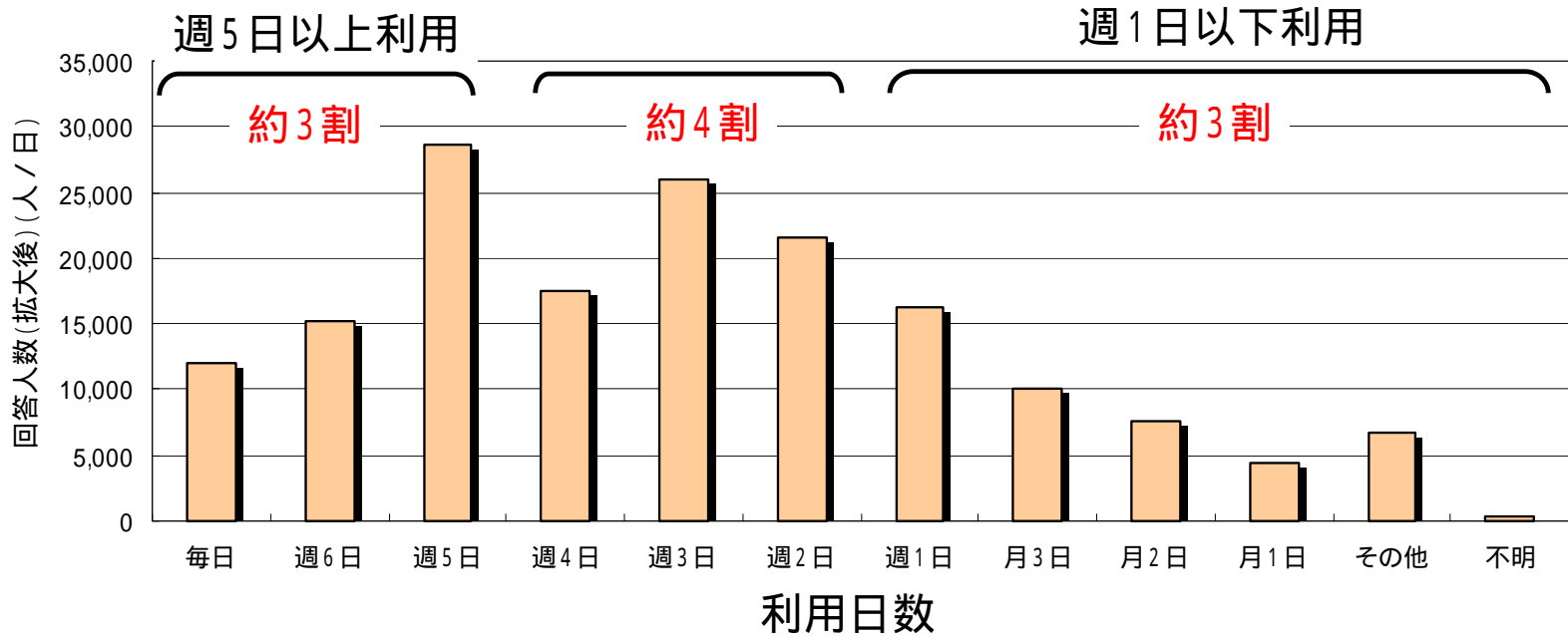


[検討方向]

利用頻度、距離、時間帯等の割引を総合的に検討していく。

名古屋高速道路利用頻度別交通量

高頻度利用者への割引と同時に
低頻度利用者に対し、他の割引手法での配慮が必要

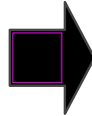


利用日数	毎日	週6日	週5日	週4日	週3日	週2日	週1日	月3日	月2日	月1日	その他	不明	合計
回答人数(拡大後)(台/日)	12,015	15,244	28,584	17,441	25,938	21,615	16,208	10,028	7,560	4,472	6,668	287	166,060
構成比率	7%	9%	17%	10%	16%	13%	10%	6%	5%	3%	4%	0%	100%

利用頻度に応じた割引

従来の割引廃止の経過

- 回数券 販売停止 利用停止
- 東・中・西高速...H17.3末、H17.8末
- 首都・阪神 ...H17.1末、H17.7末
- ハイカ ...H17.9.15、H18.3末
- ETC前納割引...H17.12.20、-

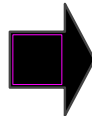


新割引（クレジットカード）

- 東・中・西高速...マイレージサービス開始 H17.4~
ハイカ・ETC前納並み(約14%)割引(有効期間2年)
- 阪神高速...阪神高速マイレージサービス(東・中・西高速共通)H17.10~
月毎の利用頻度に応じて加算
(最大利用金額区分に対して13%付与)
- 首都高速...お得意様割引開始 H17.10~
独自の割引制導入、前々月の利用金額に応じて、当月の割引率を設定。(最大利用金額区分の場合8%割引)

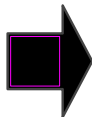
新割引（コーポレートカード）

- 東・中・西高速...大口・多頻度割引開始 H17.4~
契約者単位割引+月毎の利用額に応じた割引
(最高利用金額区分割引率30%)
- 阪神高速...阪神高速多頻度割引開始 H17.4~
月毎の利用金額に応じた割引
(最大利用金額区分に対して13%割引)
- 首都高速...お得意様割引開始 H17.4~
月毎の利用金額に応じた割引
(最大利用金額区分に対して12%割引)



名高速の検討状況

- ハイカ、ETC前納割引は公団での廃止に併せて(自動的に)販売・利用停止。
- 回数券は利用頻度に応じた割引導入後販売停止



・クレジットカード

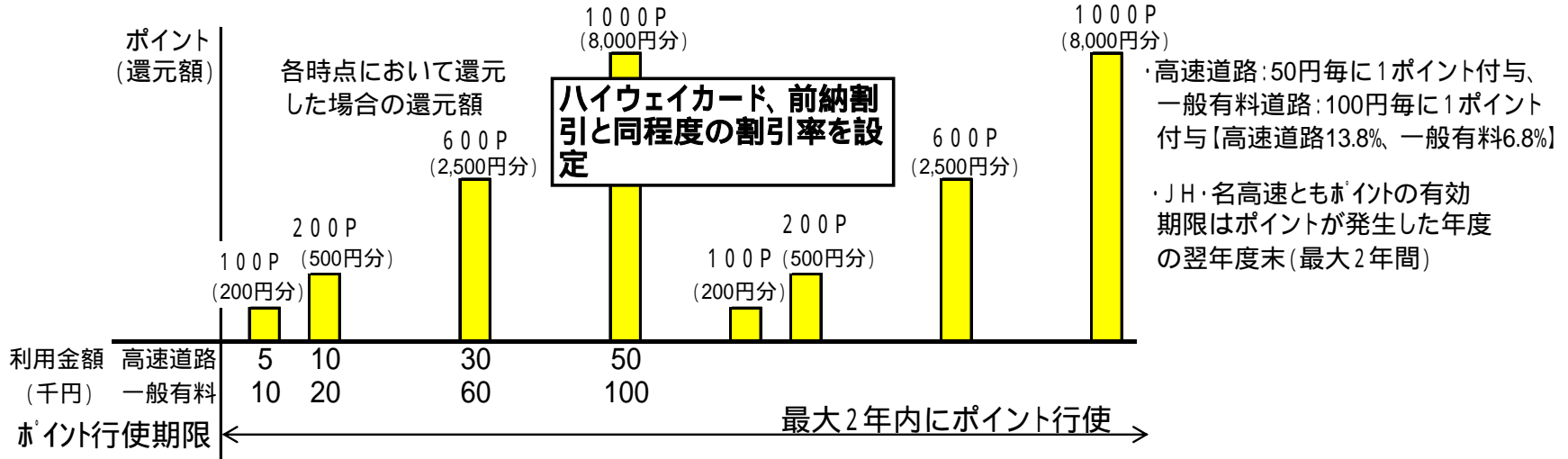
現在、東・中・西高速のETC料金システムと連携している事、ポイント還元利用料金の共通利用等を考慮し、マイレージサービスに参加の方針

・コーポレートカード

随時精算が必要な為、阪神・首都と同じ月毎の利用金額に応じた割引方式を採用の方針

利用頻度に応じた割引の割引設定イメージ（クレジットカード）

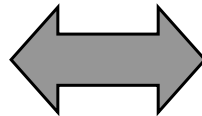
JH(東、中、西日本高速): ETCマイレージサービス



名古屋高速道路公社の割引設定の方向性

JH(東、中、西日本高速)

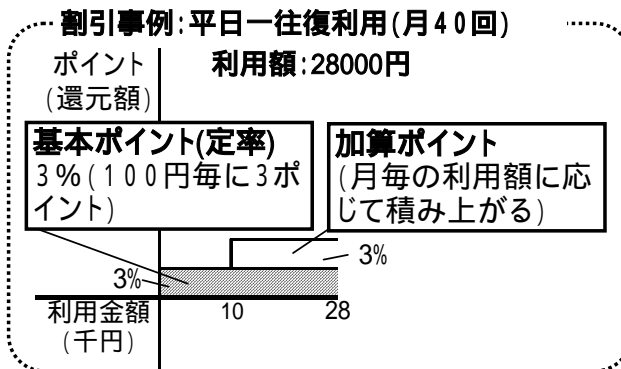
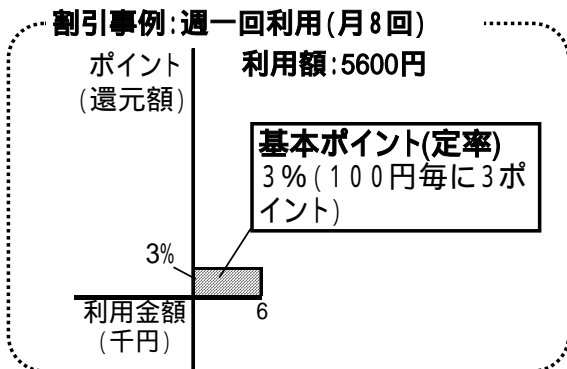
2年間の利用で概ねハイウェイカード、ETC前納割引と同程度の割引(利用頻度の反映:小)



名古屋高速道路公社

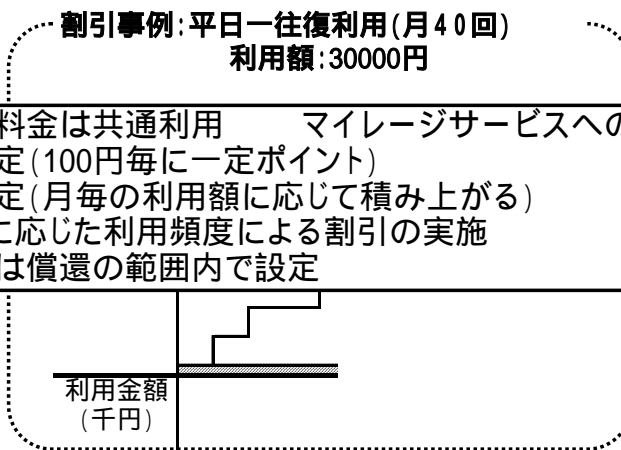
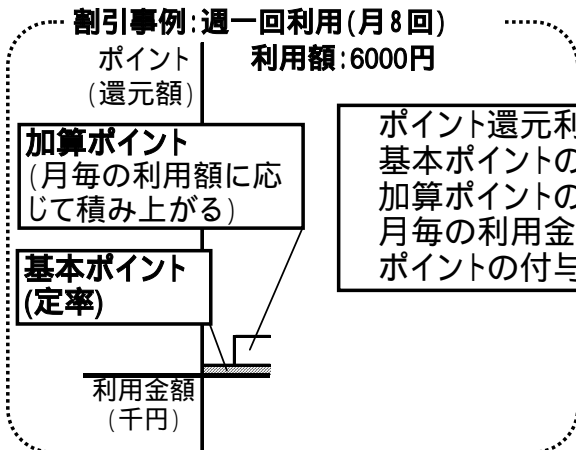
頻度割引とするため、月毎の利用金額に応じた割引設定
前納から後納へ移行し、割引対象者が増加するため、ハイウェイカード、ETC前納割引の割引率とは変更が必要

阪神高速道路株式会社: 阪神高速マイレージサービス



- ・多頻度のお客様は月毎に加算ポイントが積み上がる
- ・ポイント毎の還元率は一定でポイント発生翌年度未まで随時還元できる
 (最低還元: 500ptを超えると以降100ポイント=100円)
- ・自動還元は1,000ポイント毎

名古屋高速道路公社の割引の概要



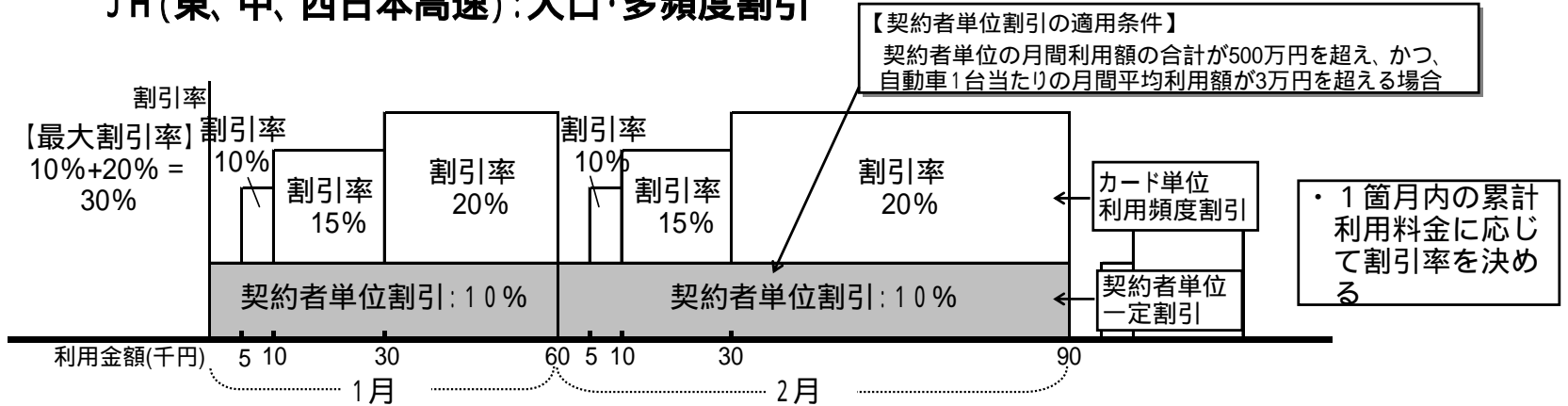
ポイント還元利用料金は共通利用 マイレージサービスへの参加
 基本ポイントの設定(100円毎に一定ポイント)
 加算ポイントの設定(月毎の利用額に応じて積み上がる)
 月毎の利用金額に応じた利用頻度による割引の実施
 ポイントの付与率は償還の範囲内で設定

阪神高速道路と同様の方式

ポイント一定額に対して自動還元検討

利用頻度に応じた割引の割引設定イメージ（コーポレートカード）

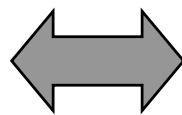
JH(東、中、西日本高速):大口・多頻度割引



名古屋高速道路公社の割引設定の方向性

JH(東、中、西日本高速)

割引制（月毎に割引いて請求）
契約者単位の大口割引と月毎（カード単位）の頻度割引を組み合わせ合わせて割引を実施

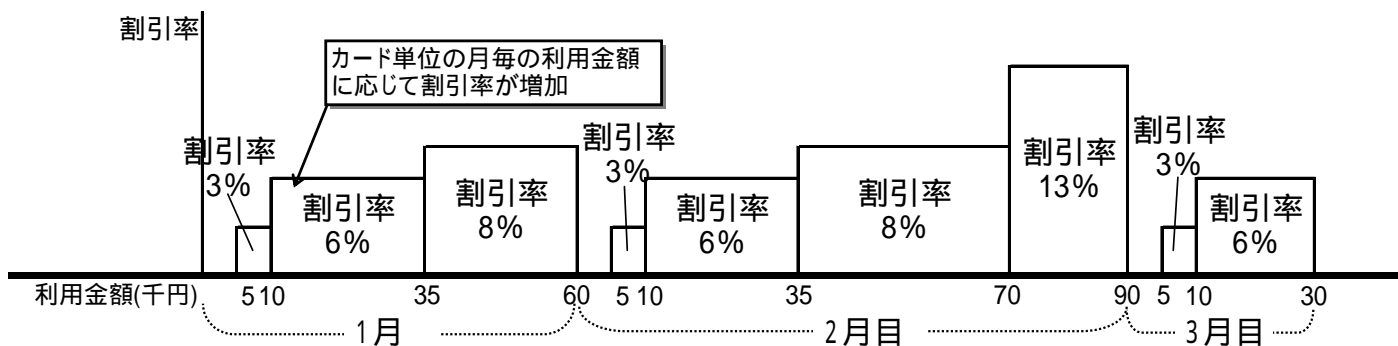


名古屋高速道路公社

割引制（月毎に割引いて請求）
月毎（カード単位）の利用頻度に応じた割引実施の方向

現行の回数券、ETC前納割引などの代替割引となることから、契約者単位の割引は行わない

阪神高速道路株式会社: 阪神高速多頻度割引



名古屋高速道路公社の割引の概要



・1箇月内の累計利用料金に応じて利用割引率を決める

距離の要素の割引

端末特定区間割引

【目的】

- ・料金の不公平感の是正
- ・施設の有効活用
- ・混雑の緩和

【実施区間】

社会実験実施中区間

- 1号楠線 黒川～楠JCT
- 2号東山線 春岡～高針JCT
- 5号万場線 烏森～千音寺JCT

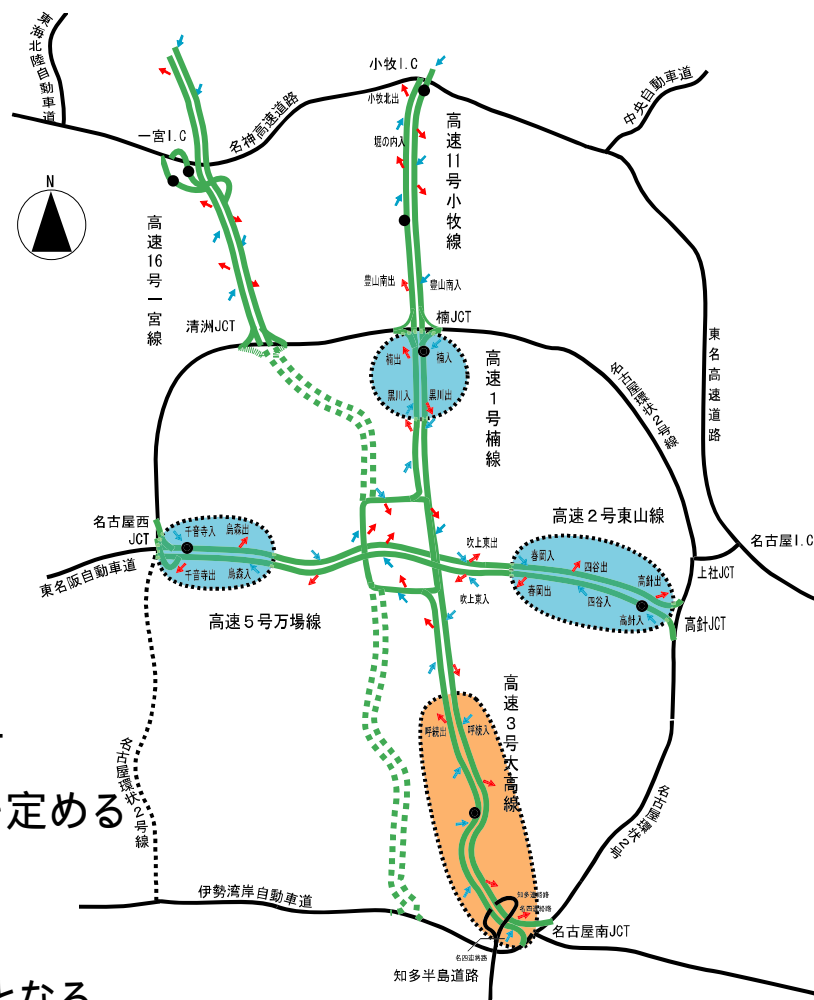
新規区間

- 3号大高線 呼続～大高・名古屋南JCT

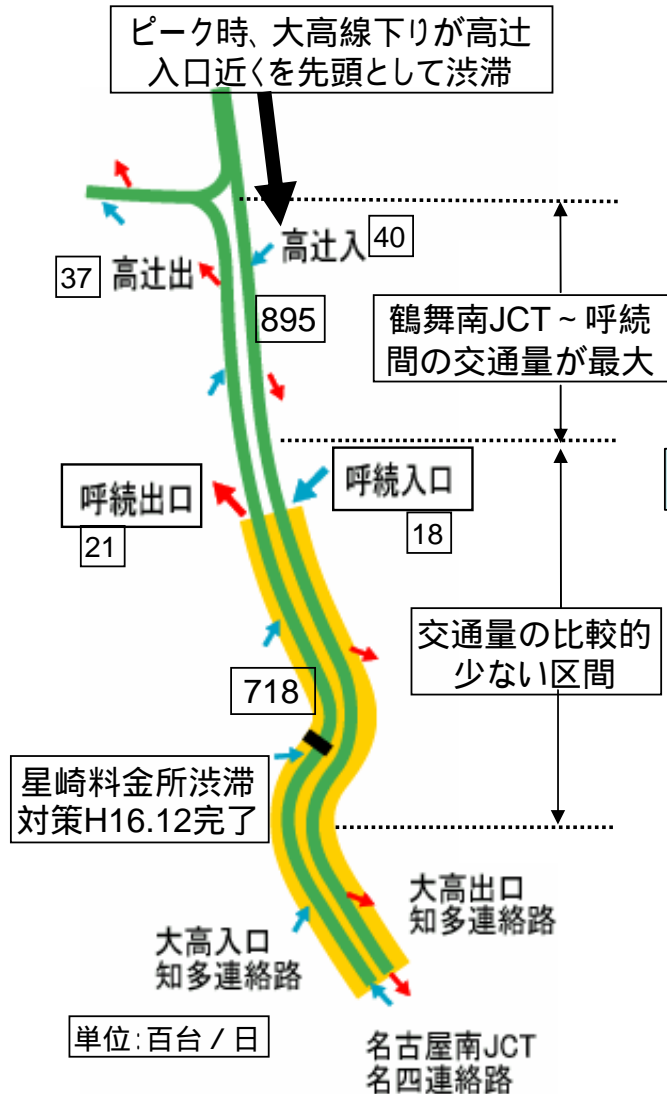
施工中区間については、開通時に料金を定める

【料金割引】

- ・料金割引として設定する
- ・他のETC割引施策が重ね合わせの対象となる
- ・公社公団の料金は、これまで50円単位の設定であり、端末特定区間も50円単位の料金割引として設定する方向。



端末区間割引 (大高線・名古屋南～呼続)



名古屋南～呼続間端末割引

< 割引による効果 >

- ・都心環状線、大高線下りの渋滞緩和 (高辻入口よりの合流交通量減少)
- ・上り方向の交通量最大区間の交通量減 (渋滞緩和)
- ・端末区間利用促進

利用時間帯(曜日)に応じた割引

各高速道路(株)の実施状況

東・中・西
日本高速

深夜割引

0時 ~ 4時 30%

H16.11.1 ~

通勤割引

6時 ~ 9時 50%
17時 ~ 20時

H17.1.11 ~

首都高速

平日夜間割引

平日(土曜日含む)
0時 ~ 6時 20%
22時 ~ 24時

H17.10.1 ~ 上記内容で実施中
H15.11.28 ~ 社会実験実施

平日オビーク割引

平日(土曜日含む)
11時 ~ 15時 10%
18時 ~ 22時

H17.10.1 ~

日曜祝日割引

日曜日及び祝日
0時 ~ 24時 20%

H17.10.1 ~

阪神高速

平日時間帯割引

平日

(東・南線)	0時 ~ 7時, 11時 ~ 16時, 19時 ~ 24時	10%
(西線)	0時 ~ 7時, 19時 ~ 24時	5%
	11時 ~ 16時	10%

H17.10.1 ~

土曜・休日割引

土・日曜日及び祝日
0時 ~ 24時 20%
同上 10%

H17.10.1 ~

名高速検討状況等

・夜間割引 H16.10.14 ~ 社会実験継続中
0時 ~ 6時: 20%引 22時 ~ 24時: 10%引

・休日割引 回数券、ハイカ、前納割引廃止に伴う、利用頻度に応じた割引導入に併せて、少頻度利用者へのサービス確保のために導入検討

首都高速、阪神高速では
平日ピーク時のキャンペーン割引実施中
(H17.10.1 ~ H18.3.31 3%割引)

利用の曜日・時間帯に応じた割引

日曜(祝日)割引

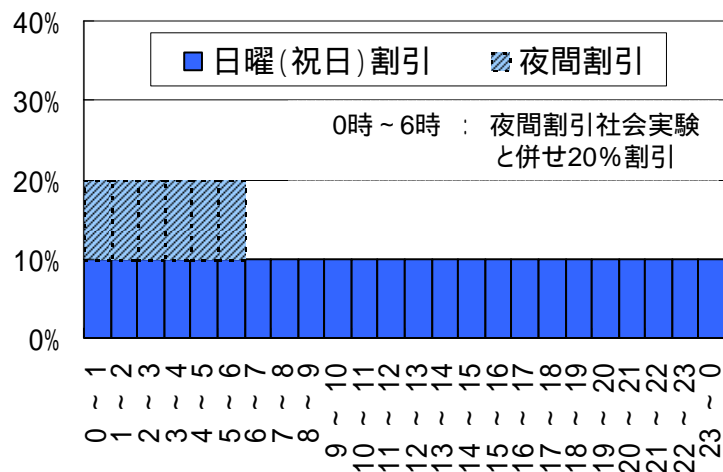
低頻度利用のお客様への割引サービス、施設の有効活用等を目的として日曜(祝日)割引実施を検討

【実施区間】

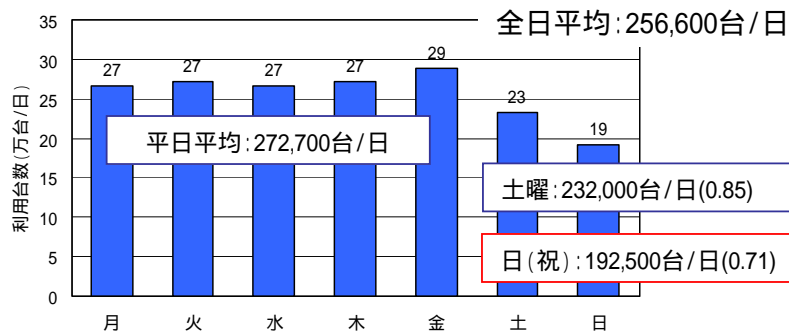
名古屋高速道路全線を検討

【割引率】

日曜(祝日)の0時~24時 10%割引



名古屋高速道路は日曜(祝日)利用が最も少ない。(平日利用の約7割)



他の割引等と重ね合わせができる

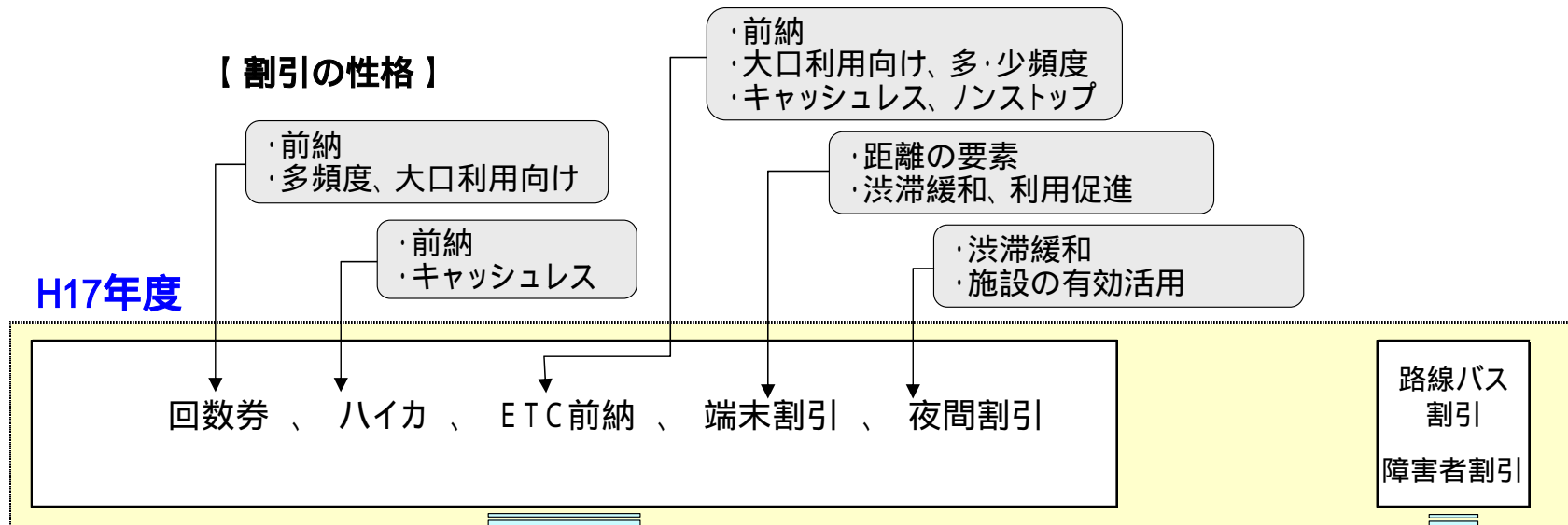
- ・端末特定区間割引
- ・利用頻度に応じた割引

注)

- ・交通量はH17年6月平均
- ・土、日の()内の数字は、平日平均に対する比率
- ・利用台数は、車両感知器による(0~24h)

新たな料金施策による割引イメージ(案)

(H17.7月割引額をベースとした検討)

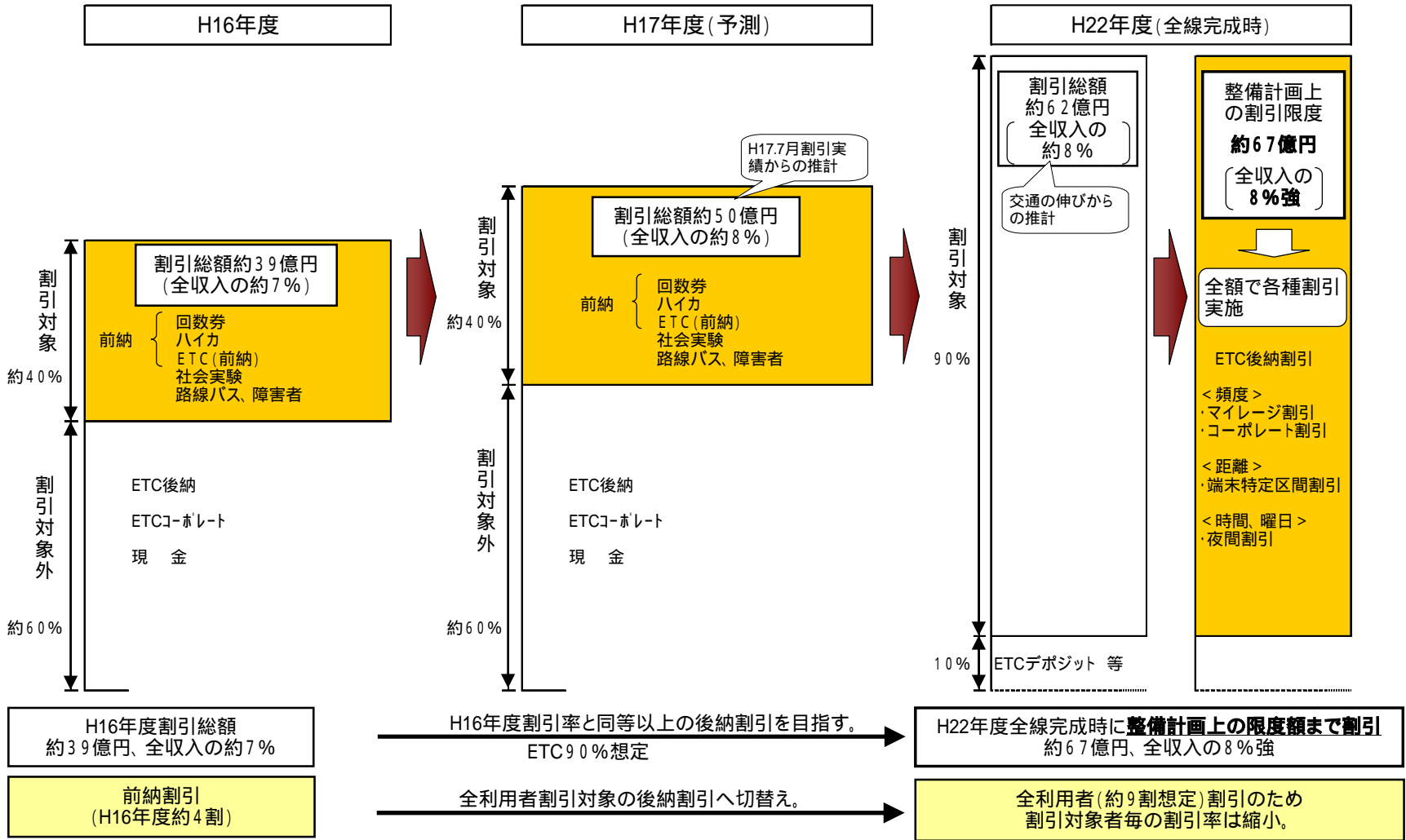


新たなETC料金施策による割引(案)

利用頻度に応じた割引		距離の要素の割引	利用の日時間帯に応じた割引		路線バス割引 障害者割引
マイレージ割引	コーポレート割引	端末特定 区間割引 3箇所 (実験中) (新規)	夜間割引 (実験中)	日曜(祝日) 割引	

割引総額の考え方

ETC後納割引への移行に際し、整備計画上の限度までの割引を設定



道路の使い方により、多様な割引が適用できる。

- ・多頻度利用者: マイレージ、コーポレート割引が効果的
- ・少頻度利用者: 時間帯、曜日割引、端末割引が利用可能

時間帯、端末割引は渋滞緩和、環境改善、施設有効活用にも効果