

高速道路等利用実態調査結果

(一社) 神奈川県トラック協会
税制金融委員会

○調査目的

近年、神奈川県内では首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」とする。）の開通、横浜環状北線の開通、更には令和2年3月に横浜環状北西線の供用開始が見込まれておりますが、それにより県内トラック輸送の物流にも大きな変革が見込まれることから、各種割引制度等の実態について把握することで今後の要望活動等に活用することを目的に昨年度に引続き本調査を実施した（調査票は別添の通り）

当該調査は、会員事業者 **2,182社**（令和元年10月現在）の内、**730社**からの回答を基に実施した。掛かる調査結果（**回答率33%**）は次の通りである。

なお、**調査期間は、令和元年10月1日から10月15日**とした。

1. 圏央道の利用状況について

圏央道の利用状況について調査した結果、利用率が全体の**82%**との回答であった。

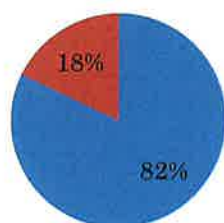
（図表1参照）

また、昨年度調査結果と比較すると、圏央道の利用状況は、ほぼ横這いと推定される。

（参考1参照）

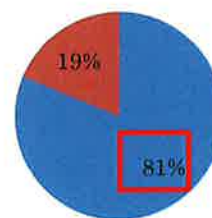
図表1 圏央道の利用状況

■ 利用している ■ 利用していない



参考1 圏央道の利用状況（平成30年度）

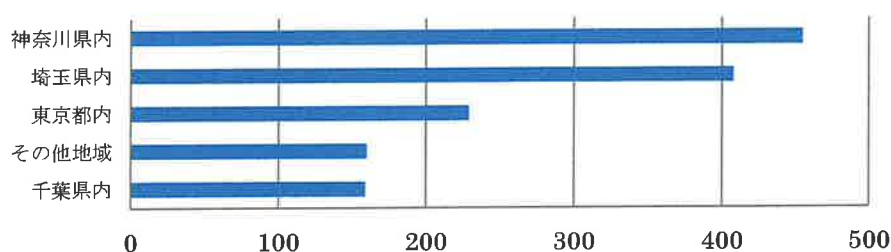
■ 利用している ■ 利用していない



2. 設問1で「利用している」との回答者に対しての圏央道を利用する際の終点について

設問1において「利用している」と回答した者に対し、圏央道を利用する際の終点について調査した所、「神奈川県内」が最も多く455件、次いで「埼玉県内」が408件、「東京都内」が251件、「茨城県内」が229件、「千葉県内」が159件の順であった。なお、「その他」については、圏央道を経由して他の高速国道を利用し終点としたものと推定される。

図表2 圏央道利用に際する終点 N=1411（複数回答）



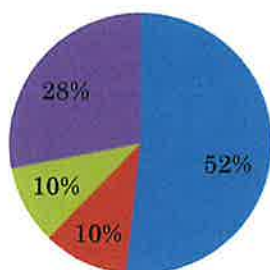
3. 設問1で「利用している」との回答者に対して、都心部を迂回した圏央道の利用状況について

設問1で「利用している」との回答者に対して、平成28年4月より起終点を基本とした継ぎ目のない料金を実現（原則、起終点が同一であれば同一料金）したことに伴い、都心部を迂回して圏央道をどの程度利用しているのか調査した結果、**圏央道を「利用するようになった」との回答が52%**、「何とも言えない」が28%、「利用していない」が10%、依然として「首都高速を利用している」が10%であるとの回答であった。（図表3参照）

また、平成30年度調査結果（参考2）と比較すると、都心部の迂回に伴う圏央道の利用は4ポイントの増加傾向であったものの、都心部を迂回せずに首都高速道路を利用する割合は、ほぼ横這いであった。

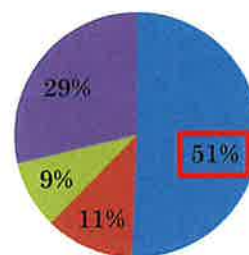
図表3 都心部を迂回しての圏央道の利用状況

■ 利用するようになった ■ 利用していない
■ 首都高速を利用している ■ 何とも言えない



参考2 都心部を迂回しての圏央道の利用状況（平成30年度）

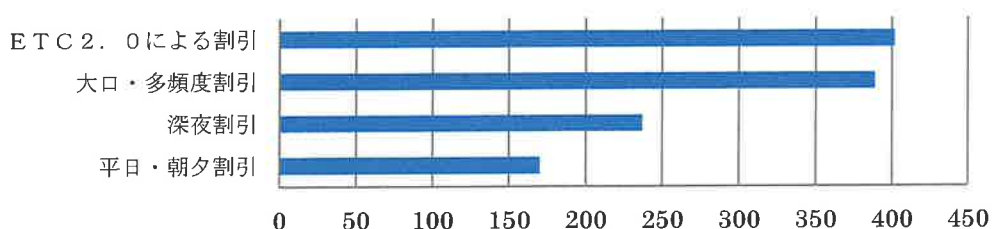
■ 利用するようになった ■ 利用していない
■ 首都高速を利用している ■ 何とも言えない



4. ネクスコの各種割引制度利用状況について

中日本高速道路㈱、東日本高速道路㈱等のネクスコ各社が行っている各種割引制度の利用実態について調査した所、「ETC2.0による割引（圏央道・新湘南バイパス2割引）」が402件（アンケート回答者730件に対する利用率55%）、次いで「大口・多頻度割引」が389件（利用率53%）、「深夜割引」が237件（利用率32%）、「平日・朝夕割引」が170件（利用率23%）との結果であった。総じて、大口・多頻度割引及びETC2.0による割引を半数以上の会員事業者が利用している結果であった。一方で、平日・朝夕割引が昨年度では利用率が33%であったものの、23%と大幅に減少する結果であった。

図表4 ネクスコ利用に際する割引制度 N=1198（複数回答）



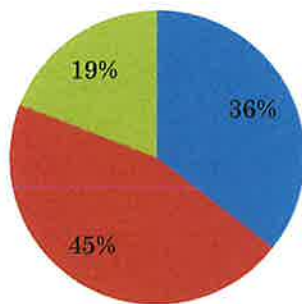
5. 今後、開通が予定される横浜湘南道路の利用見込について

今後、開通が予定されている横浜湘南道路（栄 IC・JCT～藤沢 IC）の利用見込について調査した所、回答した会員事業者の内 **36%**が「利用見込である」との回答であり、「どちらともいえない」との回答が 45%、「利用は考えていない」との回答が 19%であった。（図表 5 参照）

また、平成 30 年度調査結果（参考 3）と比較すると、横浜湘南道路の利用見込みは、ほぼ横這いであった。

図表5 横浜湘南道路の利用見込

■ 利用見込である ■ どちらともいえない
■ 利用は考えていない



参考3 横浜湘南道路の利用見込
(平成30年度)

■ 利用見込である ■ どちらともいえない
■ 利用は考えていない



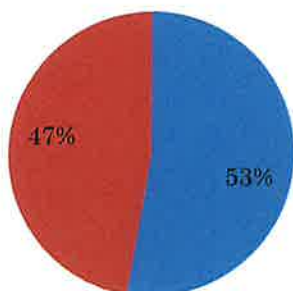
6. 平成 29 年 3 月に開通した横浜環状北線（生麦 JCT～港北 JCT）の利用について

平成 29 年 3 月から共用開始となった横浜環状北線（生麦 JCT～港北 JCT）の利用実態について調査した所、回答した会員事業者の内、**53%**が「利用している」との回答であった。（図表 6 参照）

また、平成 30 年度の調査結果と比較すると、**横浜環状北線の利用状況は 5 ポイント増加している**ことが分かる。（参考 3 参照）

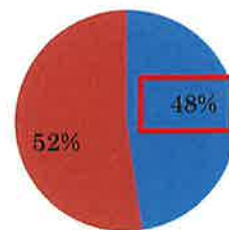
図表6 横浜環状北線の利用状況

■ 利用している ■ 利用していない



参考4 横浜環状北線の利用状況
(平成30年度)

■ 利用している ■ 利用していない



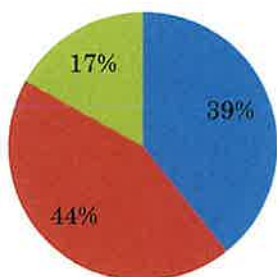
7. 令和2年に開通が予定される横浜環状北西線の利用について

令和2年3月に開通が予定されている横浜環状北西線（港北JCT～青葉JCT）の利用見込について調査した所、回答した会員事業者の内 **39%が「利用見込である」**との回答であり、「どちらともいえない」との回答が44%、「利用は考えていない」との回答が17%であった。（図表7参照）

また、平成30年度の調査結果と比較すると、**横浜環状北西線の「利用見込である」が1%増加し、「どちらともいえない」が2%増加するとともに、「利用は考えていない」が3%減少した**。当該環状線は、保土ヶ谷バイパスとしての代替機能を有し、横浜港から東名高速道路の時間短縮も既往の経過時間と比較して40分の短縮効果が見込まれていることから、その機能性が期待されていることが想定される。（参考5参照）

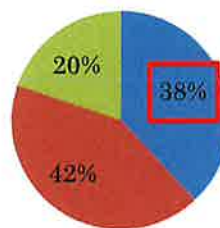
図表7 横浜環状北西線の利用見込

■ 利用見込である ■ どちらともいえない
■ 利用は考えていない



参考5 横浜環状北西線の利用見込
(平成30年度)

■ 利用見込である ■ どちらともいえない
■ 利用は考えていない



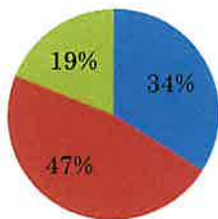
8. 今後、開通が予定される横浜環状南線の利用について

今後、開通が予定されている横浜環状南線（釜利谷JCT～戸塚IC）の利用見込について調査した所、回答した会員事業者の内 **34%が「利用見込である」**との回答であり、「どちらともいえない」との回答が47%、「利用は考えていない」との回答が19%であった。

（図表8参照）

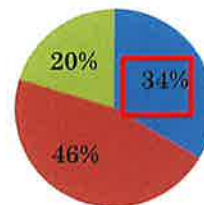
図表8 横浜環状南線の利用見込

■ 利用見込である ■ どちらともいえない
■ 利用は考えていない



参考6 横浜環状南線の利用見込
(平成30年度)

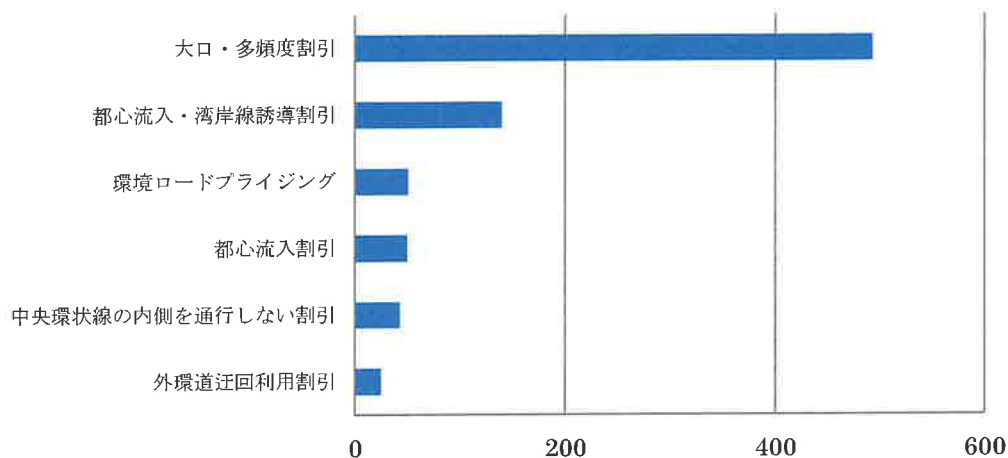
■ 利用見込である ■ どちらともいえない
■ 利用は考えていない



9. 首都高速道路(株)における各種割引制度の利用実態について

首都高速道路(株)が行っている各種割引制度の利用実態について調査した所、「大口・多頻度割引」が493社（回答者730社に対しての利用率68%）、次いで「都心流入・湾岸線誘導割引」が140社（利用率19%）、「環境ロードプライジング割引」が51社（利用率7%）、「都心流入割引」が50社（利用率7%）との結果であった。（図表9参照）

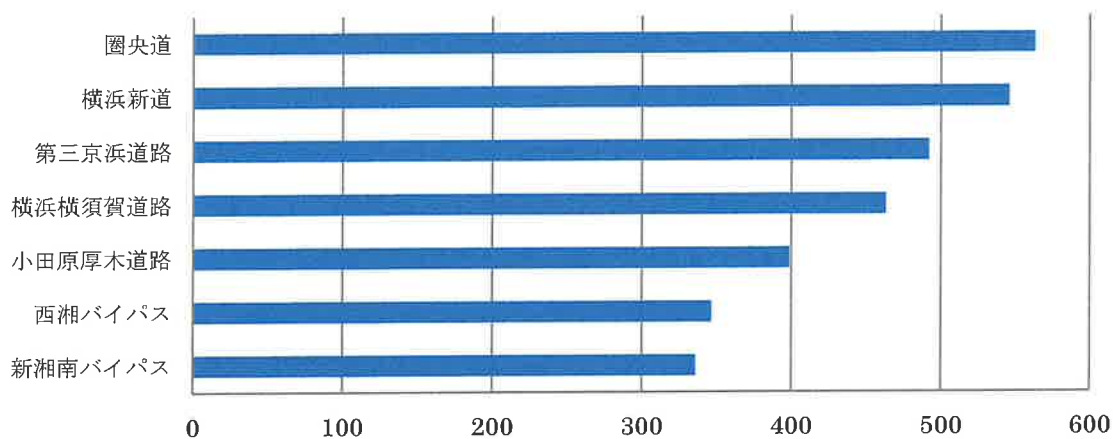
図表9 首都高速道路に際する割引制度 N=802（複数回答）



10. 神奈川県内の一般有料道路の利用実態について

神奈川県内の一般有料道路の利用実態について調査した所、「圏央道」が563社（回答者730社に対しての利用率77%）、次いで「横浜新道」が546社（利用率75%）、「第三京浜道路」が492社（利用率67%）、「横浜横須賀道路」が463社（利用率63%）、「小田原厚木道路」が399社（利用率55%）、「西湘バイパス」が424社（利用率48%）、「新湘南バイパス」が336社（利用率46%）との結果であった。（図表10参照）

図表10 利用している一般有料道路 N=3146（複数回答）



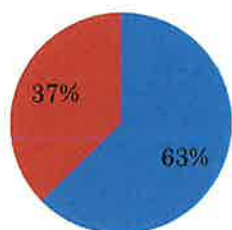
1.1. 県内の一般有料道路（圏央道・新湘南バイパス）では、ETC2.0 車載器を装着することでの大口・多頻度割引の利用の有無について

県内の一般有料道路（圏央道・新湘南バイパス）では、ETC2.0 車載器を装着することで、大口・多頻度割引の利用が可能となるが、その際の実制度の利用の有無について調査した所、回答した事業者の内 **63%**が「利用している」との回答であり、逆に「利用していない」との回答が 37%であった。（図表 11 参照）

これにより、平成 30 年度の調査結果と比較すると、一般有料道路の大口・多頻度割引の利用状況が 5 ポイント増加している。昨年度調査結果から見て、圏央道の利用率が 73%から 77%（図表 10 参照）へ増加しており、その影響を多分に受けているものと想定される。

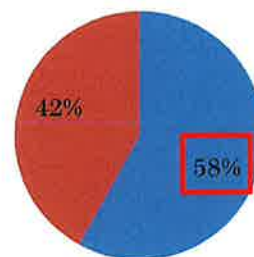
図表11 一般有料道路の大口・多頻度割引の利用

■ 利用している ■ 利用していない



参考7 一般有料道路の大口・多頻度割引の利用（平成30年度）

■ 利用している ■ 利用していない

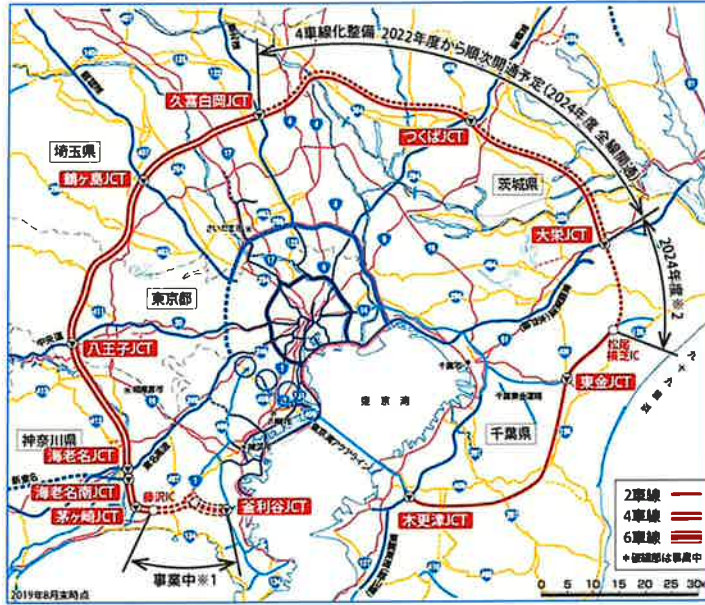


<自由意見>

- ・ 高速道路通行料金の値下げを求めたい。
- ・ 通勤割引（平日朝夕割引）の対象時間帯の拡充及び対象時間帯以外の割引の創設
- ・ 経費や労働時間、SA・PAの集中混雑等の改善を踏まえ、朝の時間帯における保土ヶ谷 BP 及び東名高速道路上り線の渋滞緩和策の検討
- ・ 自然災害時等の通行止めの際し、通行止め解除の時刻情報等の予告をされたい。
- ・ 圏央道の開通により、都内や東名高速道路の渋滞緩和に繋がっている。
- ・ 西湘 BP 下り線 西湘二宮 IC 出口を創設されたい。
- ・ ETC2.0 車載器搭載におけるメリットの拡充を検討されたい。
- ・ 圏央道の早期全線開通を求めたい。
- ・ 営業車特別割引の創設を検討されたい。
- ・ 圏央道における追越し車線の整備をされたい。
- ・ 東京外環道の早期整備を求めたい。

<参考>

図表 12—圏央道計画図 (国土交通省関東地方整備局 HP より抜粋)



図表 13—横浜環状道路計画図 (横浜市道路局横浜環状道路調整課 HP より抜粋)

