

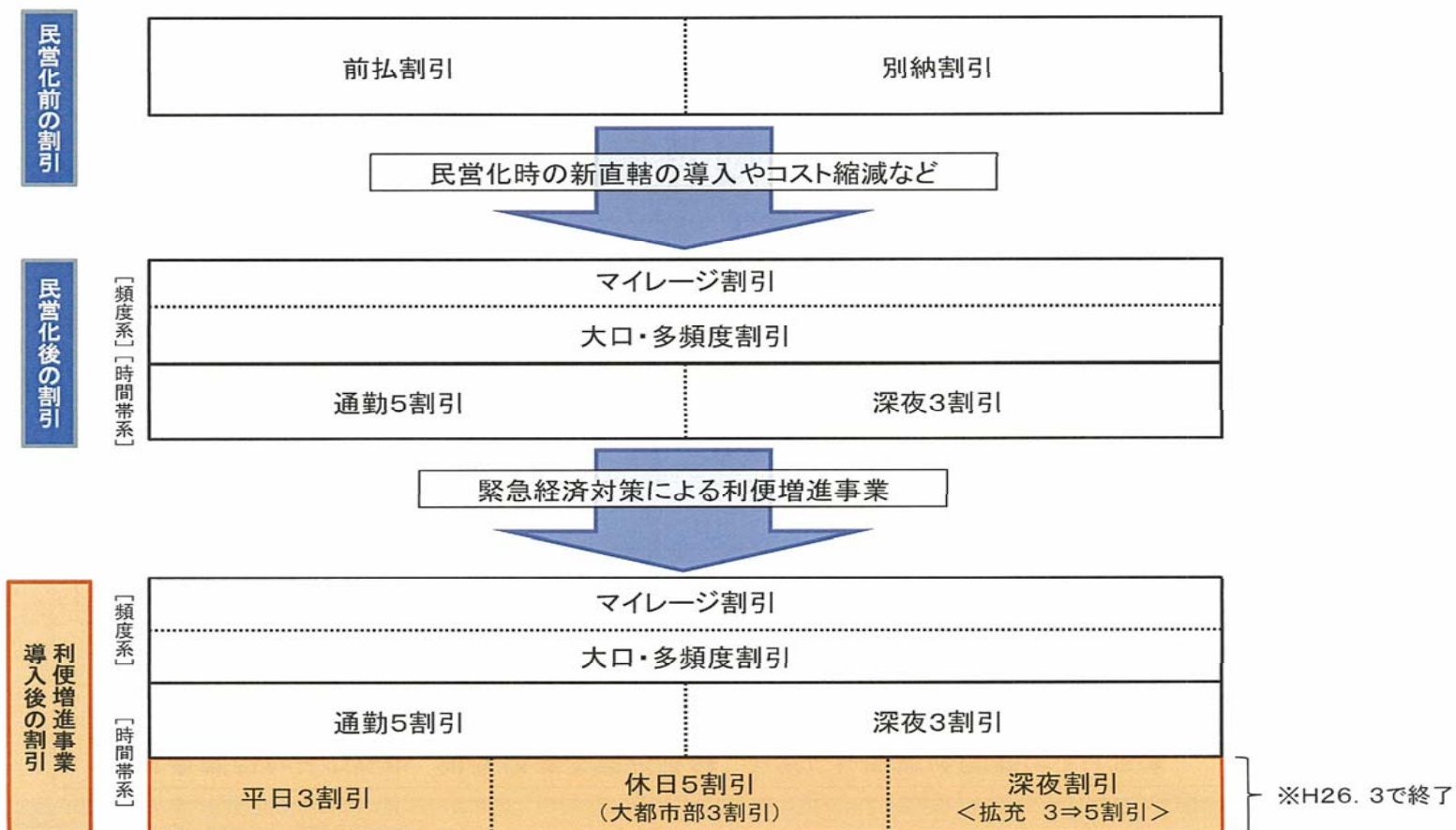
第1回 都市間高速道路料金割引検討会

1. 料金割引の経緯と現状

料金割引の経緯

平成15年から大都市の沿道環境対策や地方都市の通勤混雑緩和などのための料金割引が社会実験として実施され、その効果が確認されたことを踏まえ、その後の平成17年までの民営化の過程で、新直轄方式の導入や建設・管理コストの縮減などによる債務の軽減を利用者に還元する観点から、料金割引が導入された。

また、平成20年度には、緊急経済対策のため、国費による利便増進事業により料金割引が追加導入されたが、これは期間を限定して導入されたものであり、特に高速自動車国道等での利便増進事業については平成25年度末に財源がなくなる見込みのため、その後の対応についての検討が求められている。



※H21.3～H23.6まで休日1,000円割引を実施

利便増進事業の仕組み

- ① 料金割引などのため、機構債務を国が承継。承継した債務は国費により返済
- ② 残りの軽くなった債務は、引下げされた料金で、承継前と同じ45年間で返済

機構

債務 約40兆円※ (45年で返済)

※H21.3時点の未償還残高

H20.8

安心実現のための緊急総合対策※

H20.10

生活対策

料金など
2.5兆円

料金
0.5兆円

約37兆円 (45年で返済)

承継

国

国債整理基金

一般会計

国費

H20: 1,386億円(当初)
5,000億円(補正)
H21: 2,045億円(当初)
...

貸付料

高速会社

料金割引

料金収入

H20

H21

H22

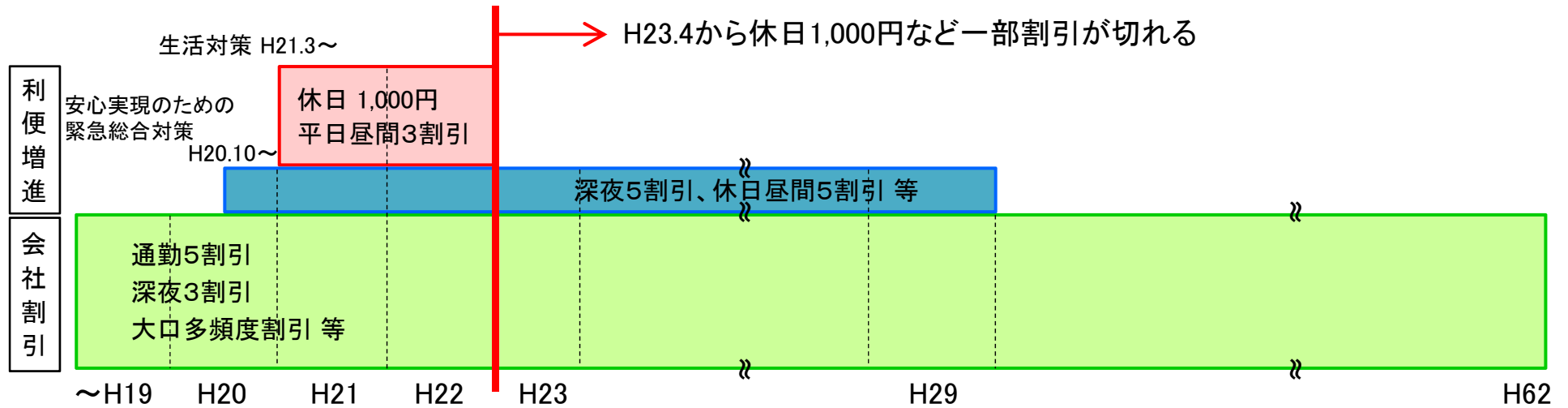
...

...

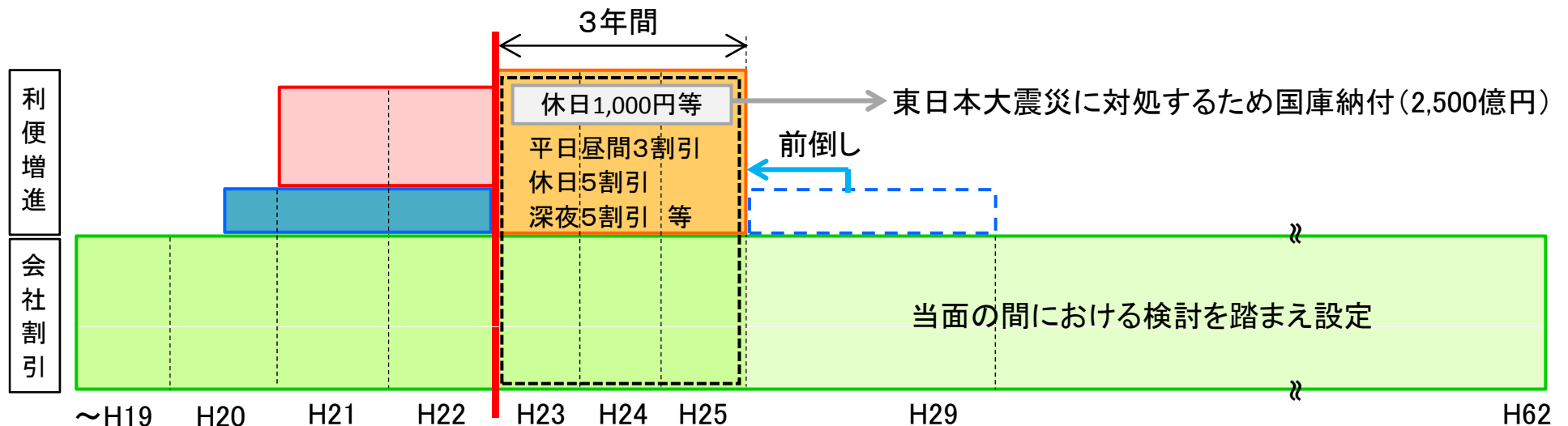
※H19.12 政府与党合意による

料金割引の見直しと利便増進計画

① H22年度までの利便増進割引の計画



② H23年度以降の利便増進割引の計画

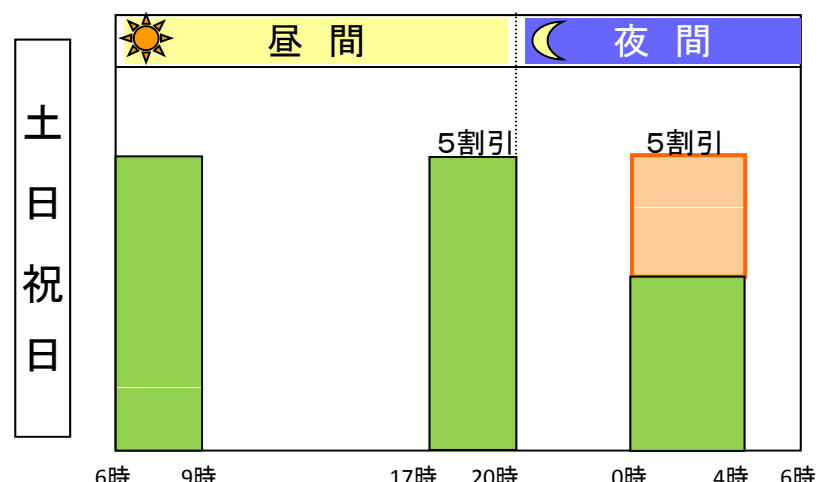
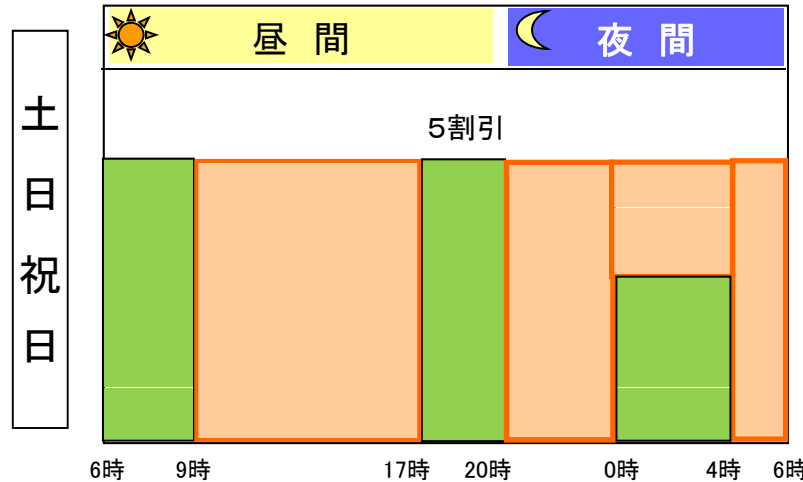
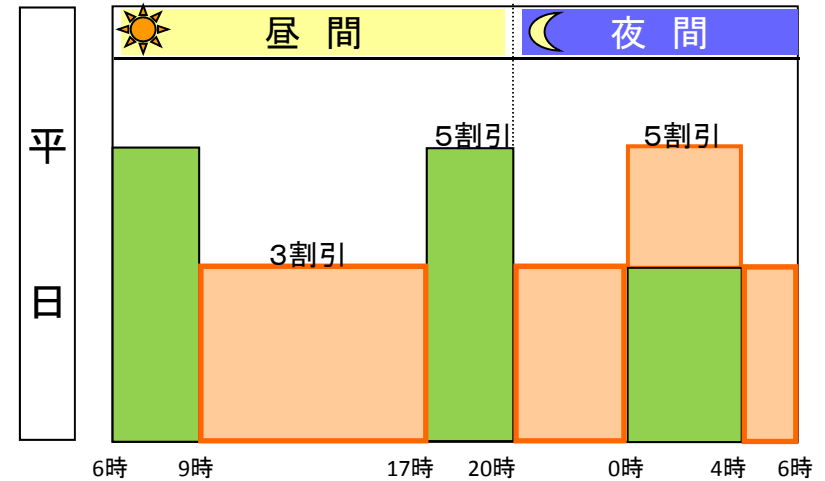
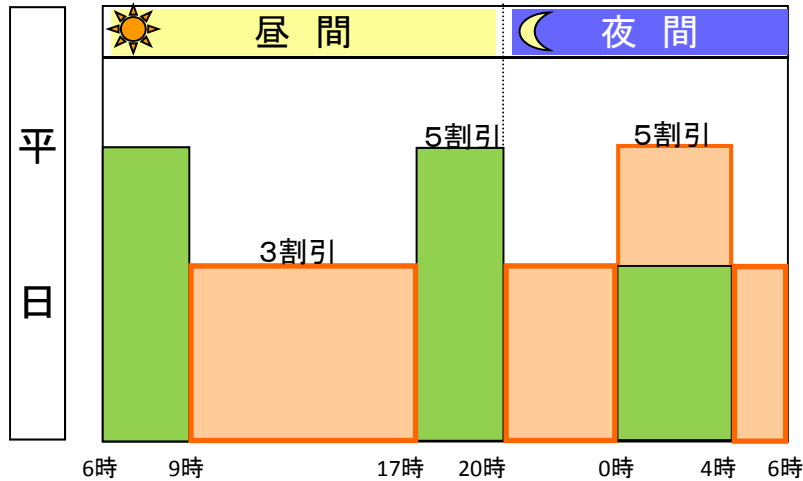


現行の料金割引と財源(地方部)

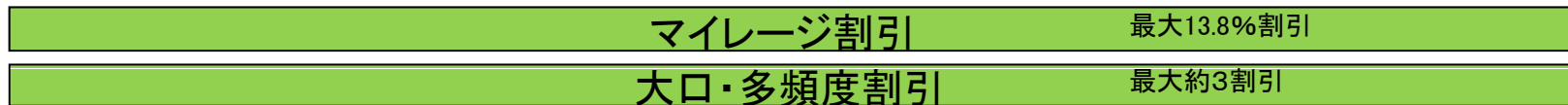
普通車以下

中型車以上

時間帯割引



利用頻度割引



■ : 民営化時に導入した割引 (H16.11*~)
■ : 利便増進事業による割引 (H20.10*~H26.3)

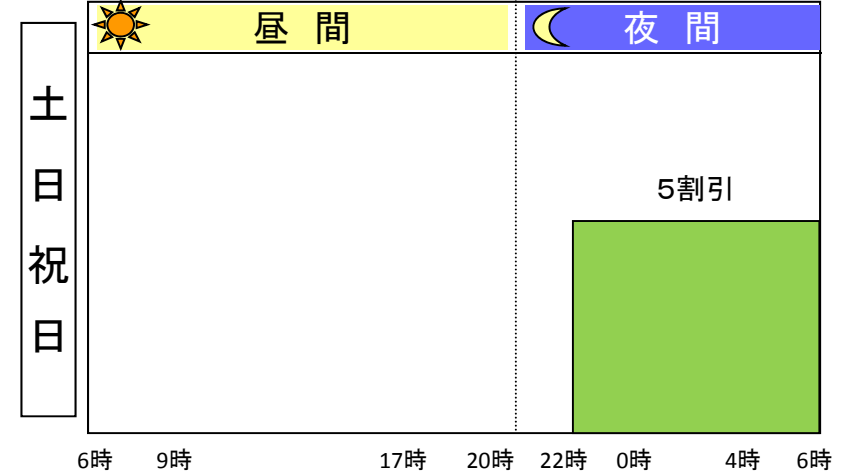
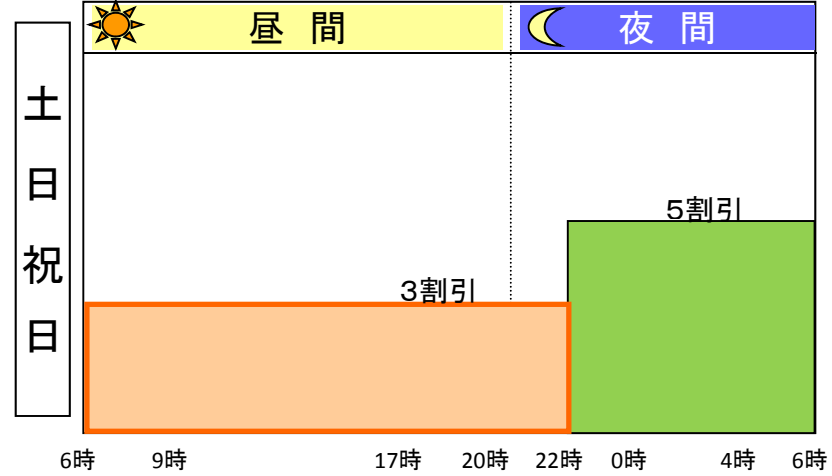
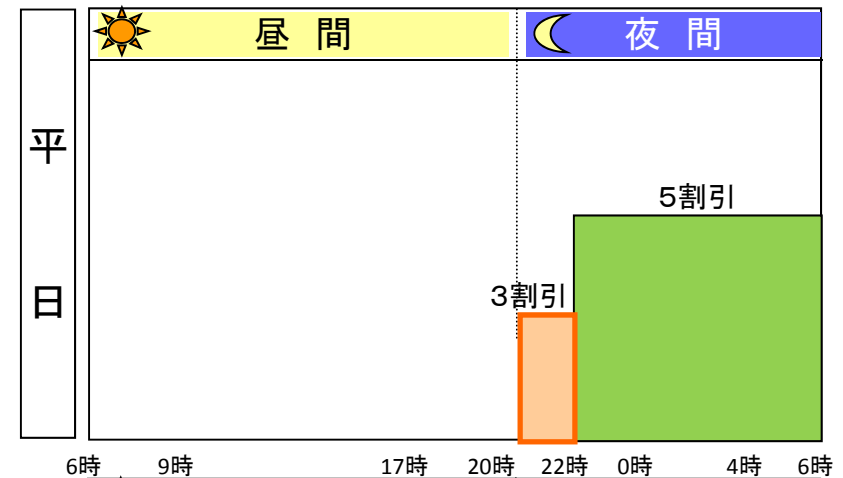
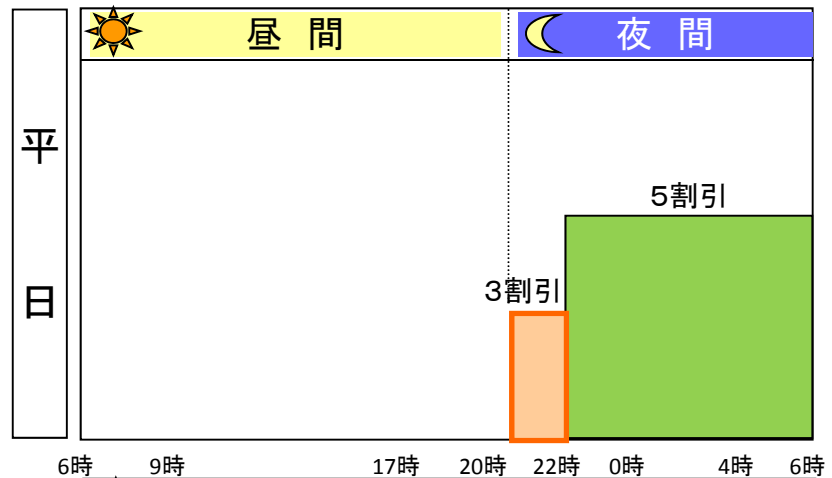
※割引時間帯毎に順次導入

現行の料金割引と財源(大都市部)

普通車以下

中型車以上

時間帯割引



利用頻度割引



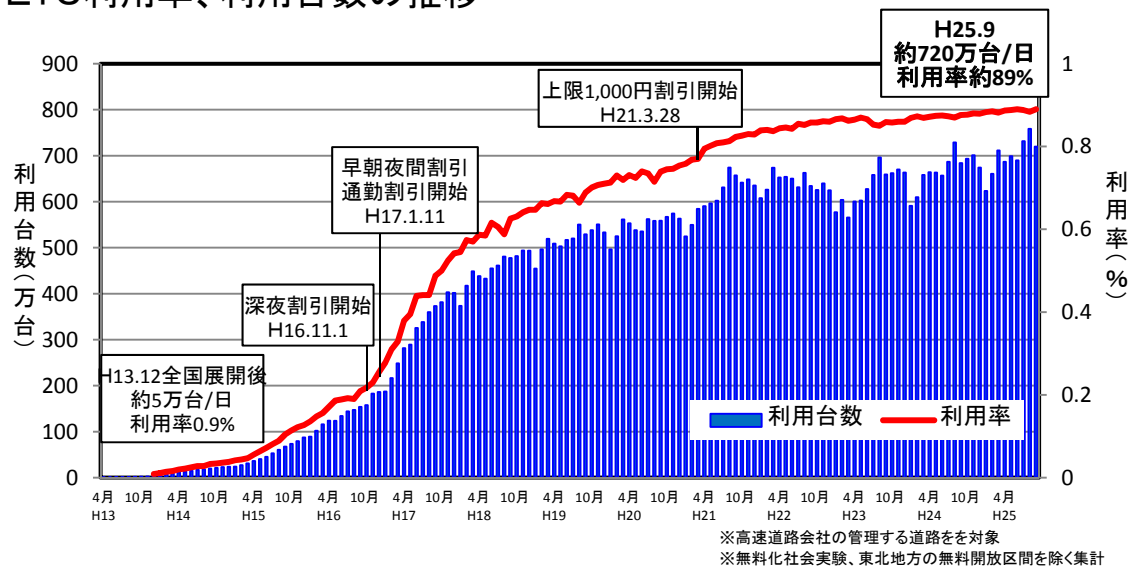
■ : 民営化時に導入した割引 (H16.11※~)
■ : 利便増進事業による割引 (H20.10※~H26.3)

※割引時間帯毎に順次導入

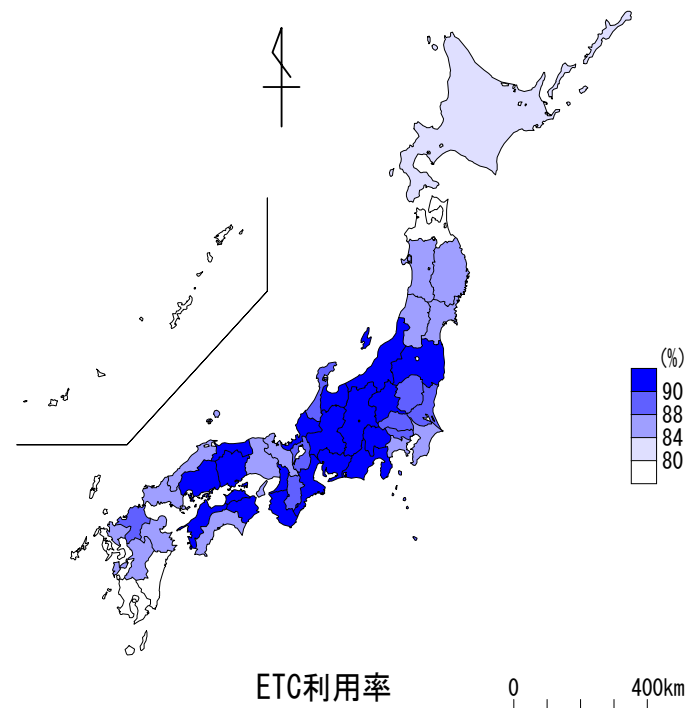
ETCの普及状況・利用状況

- ・ETC利用率: 約89%、利用台数: 約720万台/日 (H25.9)
- ・地域別では、大都市部とそれを結ぶエリアにおいて利用率が高い。
- ・車種別では、大型車において利用率が高い。

○ETC利用率、利用台数の推移



○都道府県別ETC利用率(H25.9)【NEXCO3社】



○車種別ETC利用率(H25.9)【NEXCO3社】

車種	ETC利用率
軽	70.7%
普通	89.6%
中型	91.8%
大型	98.0%
特大	96.5%

○ETC普及率

セットアップ台数	4,318万台
自動車保有台数	8,010万台
ETC普及率	54%

- ※ETC普及率
自動車保有台数に占めるセットアップ台数の割合
- ※セットアップ台数
新規セットアップ台数のH25.8までの累計
- ※自動車保有台数: H25.8末時点
(国土交通省自動車局調べ)

第1回 都市間高速道路料金割引検討会

2. 料金割引の評価と今後の方向性

料金割引の評価と今後の方向性

国土幹線道路部会において、今後の料金割引の方向性を検討するため、これまで実施してきた料金割引について、料金割引ごとに各種データを収集・分析し、導入の効果・影響を確認した上で、以下のとおり評価が取りまとめられた。

①通勤割引、深夜割引

民営化時に導入した料金割引のうち、通勤割引については、区間により効果の程度は異なるものの、約半数の区間で並行一般道路の渋滞解消の効果が確認されたが、通勤者を対象として想定した制度にもかかわらず、通勤時間帯に高速道路を通過する車両全てに料金割引が適用されている。このため、政策目的の継続を基本としつつも、効果の最大化を考慮し、割引内容・手法（対象、曜日など）を見直すことも必要である。

また、深夜割引では、民営化時に導入した3割引については、並行一般道路から高速道路への交通の転換により沿道環境の改善に効果があったと考えられる一方で、4割引・5割引への拡充では、並行一般道路から高速道路への交通の転換が見られていない。このため、3割引については継続を基本とすべきであるが、拡充分については、さらに効果を見極めた上で見直すことも必要である。

②平日昼間割引、平日夜間割引、休日特別割引（大都市部3割引）

利便増進事業として導入した平日3割引については、中型車以上であっても約3~4割の区間以外では並行一般道路から高速道路への交通の転換は見られておらず、さらに効果を見極めた上で割引内容を見直すことも必要である。

休日5割引（大都市部3割引）については、地域活性化に一定の効果が見られたものの、高速道路での渋滞の増加といった課題も生じた。このため、割引率の縮小などの工夫を行いつつ、渋滞が顕著とならない地方部において料金割引を継続することも今後検討すべきである。

③マイレージ割引、大口・多頻度割引

多頻度利用者の利用促進のための料金割引のうちマイレージ割引については、偽造問題により廃止したハイウェイカードの代替措置であるが、他の交通機関では、同種の料金割引を廃止している例もある。このため、利用状況をモニタリングした上で割引内容を見直すことも必要である。

大口・多頻度割引については、中型車以上のうち6割以上が利用するとともに、かつての別納割引において発生した悪質行為を防止する割引方法となっていることから、基本的に継続すべきであるが、他の料金割引との重複適用状況を確認し、料金相互間の関係を整理することも必要である。

第1回 都市間高速道路料金割引検討会

3. 新たな料金割引（案）の概要

新たな料金割引の検討

新たな料金割引の検討にあたっては、国土幹線道路部会中間答申における今後の料金割引のあり方（『現行の割引評価と対応』、『料金割引再編の観点等』、『料金割引の規模』）を基本としつつ、会社において把握する各種データ分析等を加え、具体的な内容を整理するものとする。

今後の料金割引のあり方

<現行の割引評価と対応>

- ・割引が認識・実感されておらず、効果の発現が不十分
- ・目的の異なる割引を並行して導入、本来の効果が低減
- ・時間帯割引と大口・多頻度割引などが重複して適用



利用者の行動変化を引き出す割引に限定
料金割引の効果の発現の観点からの検討が必要
各割引相互間の関係について整理する必要

<料金割引再編の観点等>

- ・P D C Aサイクルの導入による適切な実施
- ・一般道路の渋滞緩和などの政策課題との関係を整理しつつ、実施内容を検討
- ・経営の安定のための利用促進の割引は、高速道路会社が特に主体性を持って検討

<料金割引の規模>

- ・民営化時の新直轄方式の導入や建設・管理コストの縮減などの範囲内を基本
- ・この範囲を超えるような規模の料金割引を政策的に実施するのであれば、財源措置とあわせて検討

新たな料金割引の概要(案)

- 実施目的を明確にした上で、効果が高く重複や無駄のない割引内容となるように見直し。
- 時間帯割引と利用頻度による割引の2種類を設定

主に一般利用者向け

主に事業者向け

時間帯割引

休日割引

- 地域活性化を図る(地方部)
- ・土日祝の軽・普通車を終日3割引き

深夜割引

- 一般道の沿道環境を改善
- ・夜間時間帯を3割引き

平日朝夕割引(通勤割引)

- 平日朝夕の一般道路の混雑緩和(大都市部除く)
- ・月当り利用回数に応じた割引率を設定。

利用頻度割引

マイレージ割引

- 多頻度利用者(小口)の定着化
- ・累計利用実績に応じた割引率を設定

大口・多頻度割引

- 多頻度利用者(大口)の定着化
- ・月当り利用実績に応じた割引率を設定

1) 深夜割引

■ 主な目的

一般道路の沿道環境を改善するため、高速道路の夜間利用を促進

■ 新たな割引概要

① 割引対象

ETCシステムにより、0～4時の間に、高速道路を走行した全車種を対象

② 割引率

利用区間の料金額を3割引

■ 設定理由

- ・4割、5割引への拡充では、交通の転換が見られていない ⇒ 導入しない
- ・3割引について、沿道環境の改善に効果があった。 ⇒ 3割引で継続

2) 休日割引

■ 主な目的

観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、高速道路の有効活用を促進

■ 新たな割引概要

① 割引対象

ETCシステムにより、土日祝日に地方部の高速道路を走行した軽自動車及び普通自動車を対象

② 割引率

利用区間の料金額を3割引

■ 設定理由

- ・大都市部では土曜の午前や日曜の夕方に渋滞が大きく増加 ⇒ 導入しない(大都市部)
- ・地域活性化に一定の効果が見られた ⇒ 割引を継続
- ・地方部における渋滞の発生を抑制 ⇒ 割引率を縮小して実施

3) 平日朝夕割引 (通勤割引)

■ 主な目的

高速道路と並行する一般道における通勤時間帯の混雑緩和のため、交通容量に余裕のある高速道路の利用を促進

■ 新たな割引概要

① 割引対象

ETCシステムにより、平日の朝夕3時間(6時～9時、17時～20時)の間に、大都市近郊区間を除く高速道路を利用した全車種の100km走行分までを対象

② 割引率

月当り利用回数に応じて最大5割引(無料走行分還元)

■ 設定理由

- ・朝の通勤時間帯に約半数の区間で高速道路へ交通が転換 ⇒ 割引を継続
- ・土日祝の朝夕時間帯で渋滞が多く発生 ⇒ 平日のみ対象
- ・通過する車両全てに割引適用 ⇒ 月当り利用回数に応じた割引設定(効果の最大化)

4) マイレージ割引

■ 主な目的

多頻度利用者(小口)の定着化を図り、経営の安定化を図る

■ 新たな割引概要

① 割引対象

ETCシステムにより高速道路を走行した全車種を対象

② 最大割引率

利用額(交換単位)	還元額	割引率
<u>5万円(500ポイント)</u>	<u>5千円</u>	<u>9.1%</u>
(現制度:5万円(1,000ポイント))	8千円	13.8%

■ 設定理由

- ・軽・普通車に主に活用されている制度 ⇒ 一般利用者向けの割引として継続
- ・ハイウェイカードの代替措置 ⇒ 他公共交通機関を参考に割引率を変更

5) 大口・多頻度割引

■ 主な目的

多頻度利用者(大口)の定着化を図り、経営の安定化を図る

■ 新たな割引概要

① 割引対象

ETCシステムにより高速道路を走行した全車種を対象

② 最大割引率

約40% (車両単位割引率: 約30% + 契約単位割引率: 10%)

(現制度: 約30% (車両単位割引率: 約20% + 契約単位割引率: 10%))

■ 設定理由

- ・ 中型車以上が主に活用している制度 ⇒ 物流事業者等への割引として継続
- ・ 重複適用による通勤時間帯への交通集中の懸念 ⇒ 通勤割引との重複を解消
- ・ 重複解消に伴う割引率減少による物流コスト等への影響に配慮 ⇒ 最大割引率の増

新たな料金割引(案)

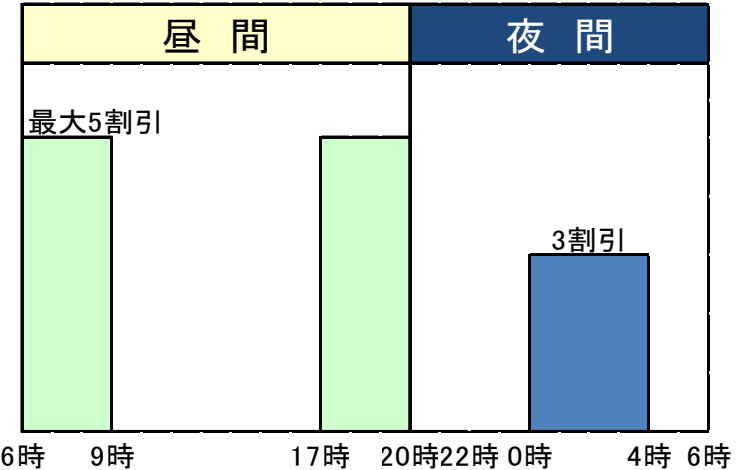
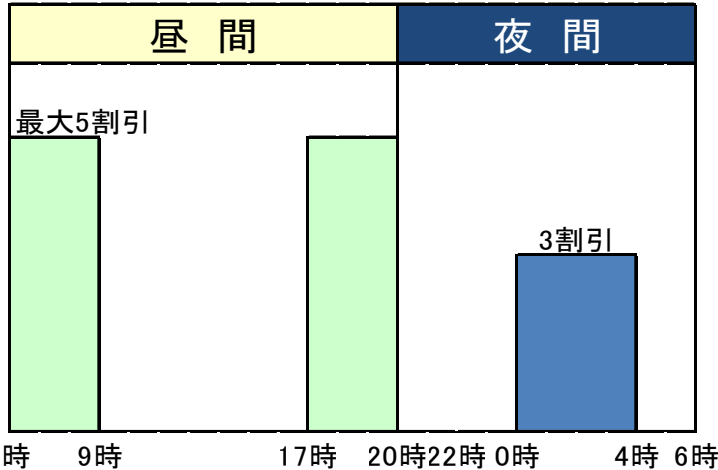
地方部

小型(普通車以下)

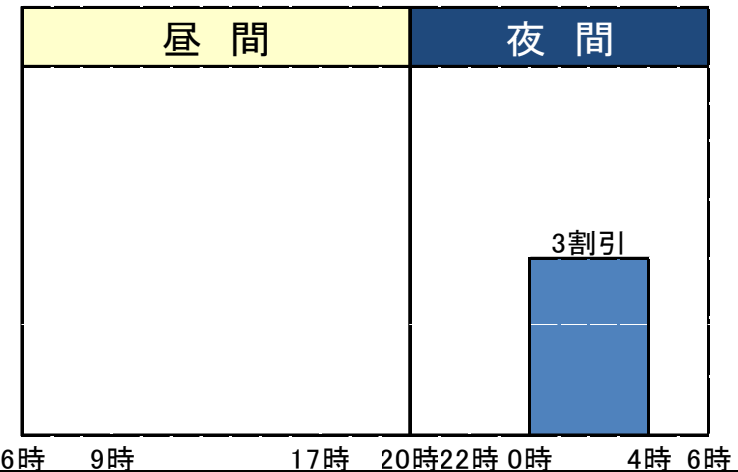
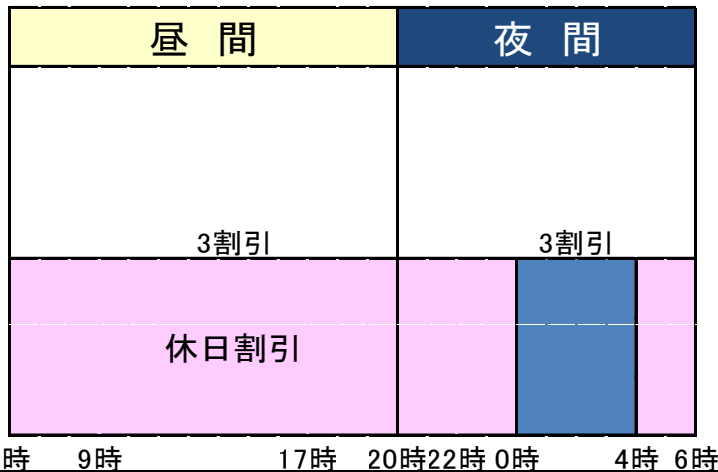
大型(中型車以上)

時間帯割引

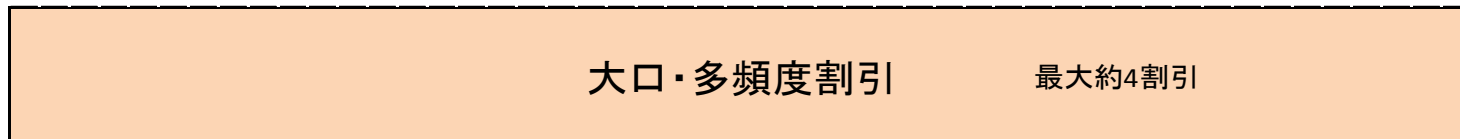
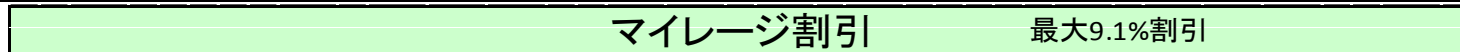
平日



土日祝日



利用頻度割引



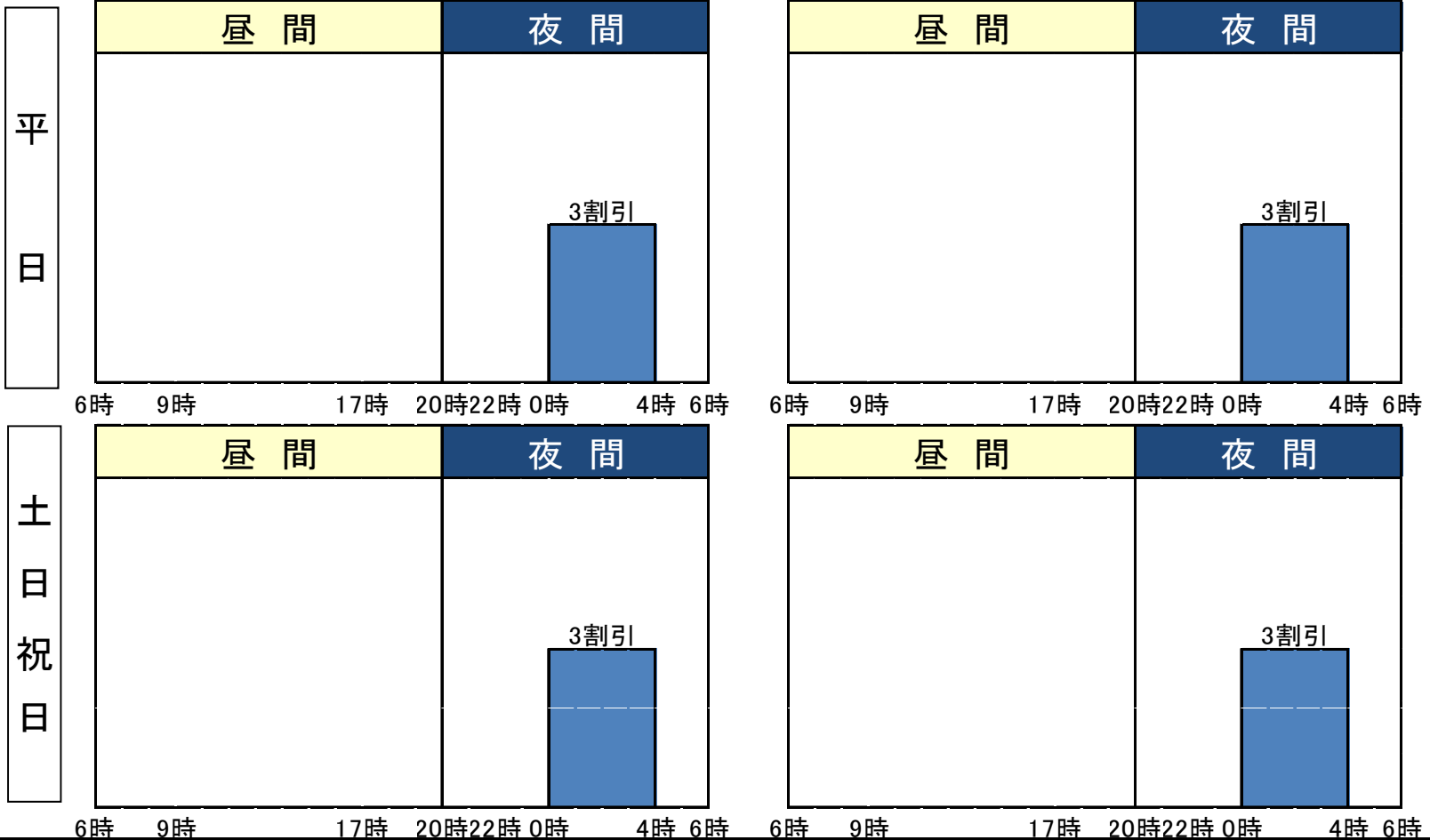
新たな料金割引(案)

大都市部

小型(普通車以下)

大型(中型車以上)

時間帯割引



利用頻度割引

