

2025年10月29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

高速道路の深夜割引見直しに向けたシステム整備の状況について

NEXCO 東日本、NEXCO 中日本、NEXCO 西日本は、令和7年4月6日に NEXCO 中日本管内で広域的な ETC システム障害が発生し、深夜割引見直しに向けたシステム整備を一時中断しておりましたが、広域的な ETC システム障害発生時の危機管理検討委員会（委員長：中村英樹 名古屋大学大学院 環境学研究科 教授）での議論を経て、システム整備を再開しており、現在は、走行履歴情報の作成及び還元額計算用機器へ連携する機能の構築を慎重に実施しているところです。

深夜割引見直しの運用開始時期については、システム整備の進捗状況を踏まえて、改めてお知らせさせていただきますが、令和8年度以降となります。

データ連携機能の構築完了後、引き続き、走行履歴情報をもとに、深夜割引適用時間帯の走行距離に応じた還元額が正しく算出されるよう、一連のシステムの動作確認及び検証作業を慎重に行ってまいります。

<添付資料> 「深夜割引見直しの概要とシステム整備状況について」

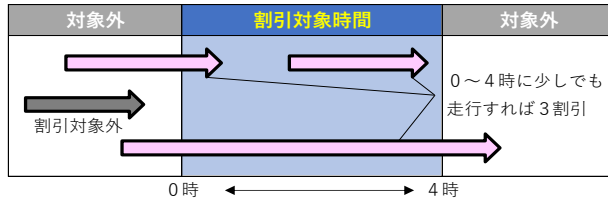
以 上

深夜割引の見直しについて

【割引の目的】 一般道の沿道環境を改善するため、交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進

＜現行の割引＞

0時から4時の間に高速道路を通行するETC車の料金を3割引



【課題】

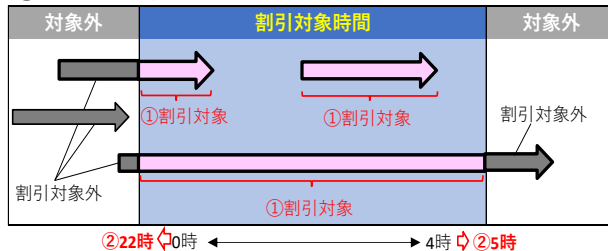
- ① 割引適用待ち車両の滞留が発生
- ② 運転者等の労働環境の悪化

右図：東京本線料金所前の滞留状況
(R2.12.23 (水) 23:58撮影)

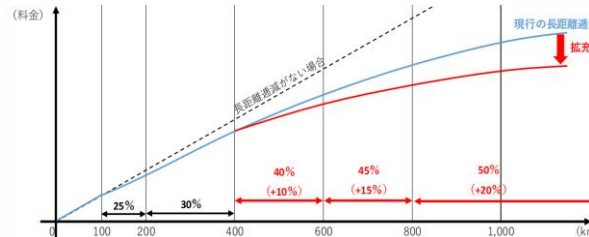


＜見直しのポイント（R5.1.20発表）＞

- ① 割引対象時間帯の走行分のみ3割引
- ② 割引対象時間帯を22時から翌5時に拡大



③ 見直しにあわせて400km超の長距離通減制を拡充

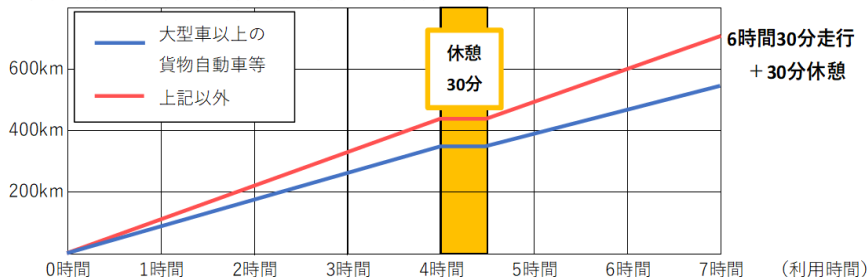


割引見直し運用開始後の
激変緩和措置（5年程度）

＜無謀な運転の抑止策（R5.11.7～11.20 意見募集実施）＞

割引対象距離を増大させることを目的とした「速度超過」などの無謀な運転を抑止し、引き続き安全・安心に高速道路をご利用いただくために、割引対象距離への上限を設定

（上限距離） 深夜割引の対象となる距離のイメージ



22時から翌5時における 高速道路の利用時間（休憩含む）（※1）	深夜割引の対象となる距離の上限（※2）
4時間以内	利用時間 × （上限距離）
4時間～4時間30分	4時間 × （上限距離）
4時間30分～7時間	（利用時間 - 30分） × （上限距離）

無休憩運転の抑制のため、
最大30分の休憩を加味

※1 利用時間：22時から翌5時における高速道路の利用時間（休憩含む）

※2 上限距離：利用時間1時間あたり、大型車以上の貨物自動車等は90km（※）、それ以外の車両は105kmで設定

※道路交通法の施行令改正に伴い、上限距離の見直しを行っています

（注）上限距離設定は、**速度超過等の無謀な運転を容認するものではありません。**

深夜割引の見直しに関するシステム整備状況

お客さま



④後日還元



①高速道路を利用



データ連携機能構築完了後
動作確認・検証を実施（予定）※3

走行記録を把握するシステム

【主な機能】

- ・料金所のETCレーン及び本線上に設置するETC無線通信専用アンテナを用いて、お客さまの走行記録（通過地点・通過時刻等）を取得

料金所：ETCレーン

本線：ETC無線通信専用アンテナ

走行記録
(通過地点・通過時刻等)



走行記録
(通過地点・通過時刻等)



②走行記録の把握

還元額を計算するシステム

【主な機能】

- ・取得したお客さまの走行記録を集約して、高速道路のご利用全体の走行履歴情報（走行経路・走行時間等）を作成し、深夜割引適用時間帯の走行距離に応じた割引相当分の還元額を計算

還元額計算結果の出力



計算結果
出力



データ連携機能※1構築作業中

走行履歴情報の作成



データ破損等検出
機能追加実装作業中※2

③走行履歴情報の作成・還元額の計算

⇒深夜割引の運用開始時期については、作業の進捗状況を踏まえて、改めてお知らせさせていただきますが、令和8年度以降となります。

※1...地点ごとの走行記録を繋ぎ合わせて走行履歴情報を作成し、還元額計算用機器に送付する一連の機能

※2...ETCシステム障害の発生を受けて、ETCシステムの更なる信頼性向上に向け、新たに追加となった作業

※3...ETCシステム障害の発生を踏まえ、動作確認・検証について十分な時間を確保し、慎重に確認することで、信頼性の確保を行う必要がある

【参考】令和7年4月6日 ETCシステム障害の発生原因

- ① 「ETC料金の課金データ」は、既存のシステムを活用して送信（左図）。
 - ② 「ETCカードの取り扱い是非を判定するためのデータ」は、深夜割引の見直しに向け構築中のシステムを活用して配信しており、ETCシステム障害は広域管理システムから地域管理システムへ配信する際に、データが破損したため発生（右図）。
 - ③ これにより、一部のお客さま車両を通行不可と誤って判定してしまい、ETCレーンで発進制御バーが開閉しない状態となったもの。
- 今回の原因は、ETCカードの判定データ部分に他の情報データ(宛先データ)が書き込まれ破損したものである。これは、送信済みの前回宛先データを消去する機能がなく、この宛先データが蓄積し、ETCカードの判定データを侵食して、データ破損を引き起こしてしまったものである。
 - データ破損のメカニズムを実証すべく、工場にて再現試験を行った結果、同一の破損状況の出現が確認できたことから、これを原因と確定した。

