

# 今後の料金割引のあり方について

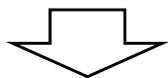
### 3. 料金制度のあり方

# 今後の料金割引のあり方

#### <論点整理> (第6回部会(H25.3.22)に提示したもの)

・これまで実施した料金割引(時間帯割引、休日上限1000円など)の導入効果について、どのように評価するか。

・財源確保が難しい中で、今後の料金割引の実施にあたり、公益上や会社の経営上の観点など、重視すべき点は何か。



・これまでの割引の評価結果などを踏まえ、現行の割引の扱いも含め、今後の割引内容、期間などどのようなものにすべきか。

・割引の実施にあたり、PDCAサイクルの導入など、留意すべき点は何か。

・料金割引の実施のために必要となる負担については、誰(利用者、国民など)に求めるべきか。その際、現行の償還制度はどうすべきか。

#### <国土幹線道路部会における主な意見>

・メディアは料金が安いという言葉に飛びつきやすい。政策展開する場合、プラス面、マイナス面を提示する必要がある。

・現行の割引制度を継続すべきであり、終日基本料金の半額化も検討すべき。(全日本トラック協会)

・本四高速の全国共通料金制が避けられないのであれば、せめて税金を投入して実施されている各種割引制度は廃止・縮小してほしい。  
(日本旅客船協会)

・利便増進事業による料金割引の評価にあたっては、国民の税負担により割引く価値があったのかを問うべき。

・地域の開発効果のある割引の原資は基本的に地方が負担すべき。

・過去の料金割引では、シミュレーションを含むアセスメント、実施後の検証などを慎重に行ったように、具体的な目標を掲げ、その目標に対応した検証を行うことが必要。

・公正妥当主義について考える場合、トレードオフがあることを明確に打ち出すことが必要。年間4600億円の割引を止めれば、償還満了が前倒しされる。

・割引の拡充等については、国費投入、償還期間の延長・金利差の活用、用地費相当額の除外により行うべき。  
(全日本トラック協会)

・割引の拡充等については、高速会社のコスト削減努力のほか、用地費相当債務や出資金の返済対象からの除外により行うべきであり、償還期間延長によらない方法を追求すべき。(日本商工会議所)

#### <これまでの議論での方向性(案)>

・効果を十分に確認できない安易な割引は慎むべき。他方、割引継続を望む声に対しても一定の配慮が必要がある。

・料金水準を下げた上で、さらに料金割引を導入する場合には、最終的な利用者の負担の水準を考慮すべき。

・一般道路の渋滞緩和や沿道環境改善など、政策課題との関係を整理しつつ割引のあり方を検討すべき。

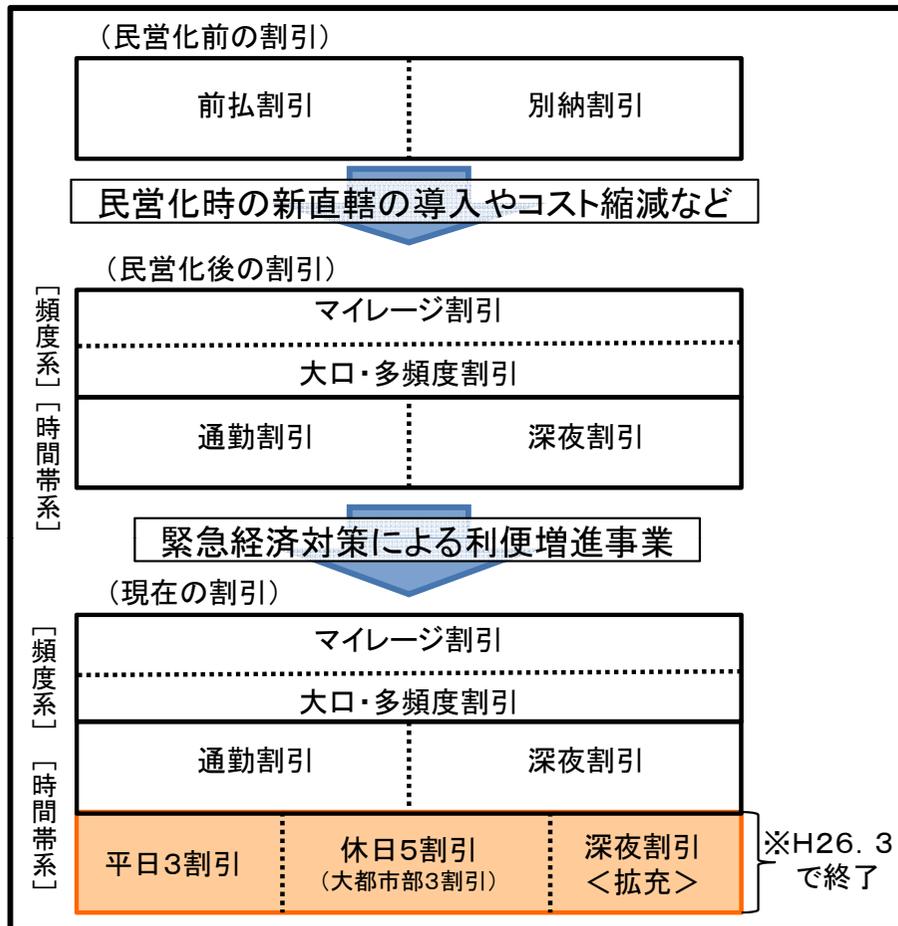
・経営の安定のため利用を促進する割引については会社が特に主体性を持って検討を進めるべき。

・また、全国的な割引に加え、地域において独自に取り組む割引については、地方に協力を求めるべき。

・割引は、期間を区切って行うこととして、PDCAサイクルを導入し、当初予測した効果が還元しているかを定期的に評価した上で、継続・廃止を検討すべき。

# 今後の料金割引のあり方（案）

## <これまでの料金割引>



## <評価と今後の方向性(案)>

- 平日の全時間帯が3割引以上の割引となってしまうことや、深夜割引の拡充により平日3割引による料金所での滞留解消効果が打ち消されていることなど、目的の異なる割引を並べて導入していることにより、本来の効果が大きく低減している。  
⇒[料金割引のあり方の観点からの検討が必要]
- 時間帯割引とマイレージ割引または大口・多頻度割引が重複して適用されている。  
⇒[各割引相互間の関係について整理する必要]

## <今後の料金割引のあり方(案)>

### ①PDCAサイクルの導入による適切な実施

- 割引は、期間を区切って行うこととして、PDCAサイクルを導入し、当初予測した効果が還元しているかを定期的に評価した上で、継続・廃止を検討すべき。

### ②料金割引の再編の観点

- 一般道路の渋滞緩和や沿道環境改善など、政策課題との関係を整理しつつ割引のあり方を検討すべき。
- 物流や通勤利用などの多頻度利用の優遇による経営の安定のための利用促進の割引は会社が特に主体性を持って検討すべき。
- 時間帯割引と頻度系割引の関係を整理すべき。
- 地域において独自に取り組む割引は地方に協力を求めるべき。

### ③割引の規模

#### <これまで当部会で頂いた意見>

「現在の割引を継続・拡大すべき」

(全日本トラック協会、JAFなど)

「現在の割引を廃止・縮小すべき」

(JR貨物、日本旅客船協会・日本長距離フェリー協会など)

- 民営化時の新直轄の導入やコスト縮減などの範囲内を基本として見直すべき。

- 上記範囲を超えるような規模の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することが必要。

# 料金割引の評価と今後の方向性（案）

## 全体の方向性

- 平日の全時間帯が3割以上の割引となってしまうことや、深夜割引の拡充により平日3割引による料金所での滞留解消効果が打ち消されていることなど、目的の異なる割引を並べて導入していることにより、本来の効果が大きく低減している。
- 時間帯割引とマイレージ割引または大口・多頻度割引が重複して適用されている。



料金割引のあり方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

## 1. 通勤割引

- 通勤割引については、区間により並行一般道路の渋滞解消の効果の程度は異なるものの、約半数の区間で効果が確認された。
- 通勤者を対象としているが、通勤時間帯に高速道路を通過する車両全てに割引が適用されている。



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

## 2. 深夜割引

- 深夜割引のうち、最初に導入した3割引については、普通車以下で約5割、中型車以上では約7割の区間で並行一般道路から高速道路へ交通が転換しているため、沿道環境の改善に効果があったと考えられる。
- その後、4割引・5割引に拡充した際には、高速への転換が見られていない。



3割引については、継続を基本とすべき。ただし、拡充分については、効果を見極めた上で見直すことも必要

## 3. 平日3割引

- 平日3割引については、普通車以下も対象としたことにより、多くの貨物車両以外の車が割引対象となり、交通政策としての目的が不明確になっている。
- また、中型車以上についても、約3~4割の区間でしか並行一般道路から高速道路への交通の転換は見られていない。



効果を見極めた上で割引内容を見直すことも必要

## 4. 休日5割引(大都市部3割引)

- 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。



渋滞が顕著とならない地方部において割引を継続することも今後検討

## 5. マイレージ割引

- マイレージ割引については、普通車以下の4割以下しか利用していない。
- 他の交通機関では、同種の割引を廃止している例もある。



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

## 6. 大口・多頻度割引

- 大口・多頻度割引については、中型車以上の6割以上が利用している。
- かつての別納割引において発生した悪質行為はみられない。



基本的に継続すべきであるが、他の割引との重複適用の状況を確認し、整理することも必要

# 今後の料金割引のあり方(案)

## <これまでの料金割引>

| 種別   | 料金割引                  | 主な目的  | 利用促進   | 所要額(概数)                      |
|------|-----------------------|---|--------|------------------------------|
| 時間帯系 | 通勤割引                  | ・一般道における通勤時間帯の混雑の解消   |        | 約2,500億円/年                   |
|      | 深夜割引                  | ・一般道路の沿道環境を改善   |        | 約1,000億円/年<br>約 500億円/年(拡充分) |
|      | 平日3割引<br>(昼間)<br>(夜間) | ・主に昼間に行われる短距離輸送(小口)を支援<br>・深夜割引(0時~4時)の適用待ちの車両による料金所での滞留の解消 |        | 約1,000億円/年                   |
|      | 休日5割引                 | ・観光需要を喚起し、地域活性化を図る  | 注)     | 約1,000億円/年                   |
| 頻度系  | マイレージ割引               | ・多頻度利用者(小口:通勤利用など)の利用促進<br>(前身となるハイウェイカードは偽造問題により廃止)        | ↑<br>↓ | 約1,000億円/年                   |
|      | 大口・多頻度割引              | ・多頻度利用者(大口:物流など)の利用促進                                       |        | 約1,500億円/年                   |

## <今後の料金割引のあり方(案)>

- 料金割引の評価(PDCAサイクルの導入による適切な実施)
- 一般道路の渋滞緩和や沿道環境改善など、政策課題との関係を整理しつつ割引のあり方を検討すべき。
- 物流や通勤利用などの多頻度利用の優遇による経営の安定のための利用促進の割引は会社が特に主体性を持って検討すべき。
- 時間帯割引と頻度系割引の関係を整理すべき。
- 地域において独自に取り組む割引は地方に協力を求めるべき。

注) 観光振興については、特定地域の需要喚起は高速道路の経営の安定にもつながる

# 高速道路会社が行う企画割引

○ 民営化会社のノウハウを活かし、多様で弾力的な割引を、貸付料の支払いに支障のない範囲で実施

## 事例1：にいがた観光周遊パス(NEXCO東日本)



### 【目的】

新潟県・観光協会と連携し、観光促進や高速道路の利用促進を図るため、首都圏等からの往復割引と周遊エリア内(新潟県内)の乗り放題割引(最大3日間)を実施(周遊エリア内の乗り放題割引のみも実施)

### 【内容】

|    |   |
|----|---|
| 期間 | 平成21年5月13日～7月31日  |
| 料金 | (首都圏往復+周遊エリア内乗り放題利用の場合)<br>普通車 : 8,000円(2日間)、9,000円(3日間)<br>軽自動車等 : 6,500円(2日間)、7,500円(3日間) |

### 【実施結果】

|      |   |
|------|---|
| 利用台数 | 1,645台(↑610台※)                                      |
|      | 〔首都圏を発着し新潟を周遊 278台(↑103台※)<br>新潟を周遊 1,367台(↑507台※)〕 |

※企画割引による誘発台数(試算)

## 事例2：フライトせとうちレンタカープラン(本四高速)



### 【目的】

旅行代理店と連携し、観光促進と本四高速の利用促進を図るため、関西・中国・四国への航空運賃(東京・北海道・東北・沖縄発)+宿泊+空港レンタカー利用のセット申込者へ本四高速の片道料金の割引(有効期間3日間)を実施

### 【内容】

|    |  |
|----|--|
| 期間 | 平成21年7月1日～平成22年3月31日   |
| 料金 | ETC車 : 5割引(土日祝日は上限1,000円)<br>現金車 : 3,500円[神戸淡路鳴門自動車道]<br>2,500円[瀬戸中央自動車道]<br>3,300円[西瀬戸自動車道] } 約3割引<br>(クーポン券) |

### 【実施結果】

|      |  |
|------|--|
| 利用台数 | 250台(↑130台※)   |
|      | 〔本州側から四国側へ移動 140台(↑73台※)<br>四国側から本州側へ移動 110台(↑57台※)〕 |

※企画割引による誘発台数(試算)

# 諸外国における料金割引事例

|                  | 概要  | 割引対象 |
|------------------|---|------|
| フランス有料高速道路の頻度割引等 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ フランスでは利用頻度や金額、季節や環境(排出基準)等により、様々なETC割引サービスを提供。</li> <li>○ 普通車は利用頻度、大型車は月間の利用金額に応じて割引している事例が多い。</li> </ul>                | ETC車 |
| ニューヨーク州の通勤割引     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ NY State Thruwayにおいては、ETC(E-Z Pass)の利用者には5%の割引がなされている。</li> <li>○ また主に通勤客を対象とした多頻度割引、低燃費車両を対象とした割引プランも提供している。</li> </ul> | ETC車 |
| 韓国の通勤割引・深夜割引     | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 韓国は、乗用車、ワゴン車、軽貨物車を対象に通勤割引を導入している。</li> <li>○ 大型貨物車に対しては、深夜割引を導入している。</li> </ul>  | ETC車 |

## 《手続きの例(フランスSANEF社の例)》

### ○定期割引

- ・地方公共団体が減収分の一部を補填



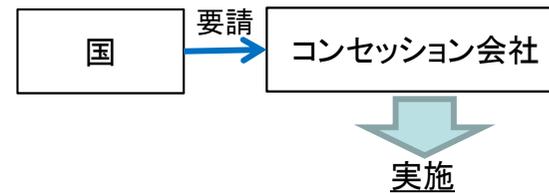
#### 【実施内容】

| 利用回数  | 割引率   |
|-------|-------|
| 1~44回 | 50%割引 |
| 45回以上 | 通常料金  |

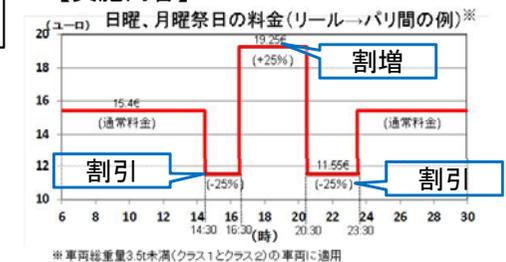
※6ヶ月間で最低200回の通行必要

### ○料金調整施策

- ・国からの要請により、料金調整を実施  
(割引と割増を同時に行い、収入に影響を与えない)



#### 【実施内容】



(参考:コンセッション契約における規定(SANEF社の例))

#### 第25条 通行料金

- ・コンセッション会社は(中略)国から要請される通行料金の空間的かつ時間的な変動政策を施行することを約束する。
- ・こうした料金変動政策は(中略)公共の利益に基づく考察を経て正当化されるものでなければならない。
- ・変動料金政策は、(中略)コンセッション会社の会計に利益も損失も生じることがあってはならない。

#### 第28条 通行料金の徴収

- ・平等であれば、定期利用券の販売を妨げるものではない。

# フランス有料高速道路の頻度割引等

- フランスでは利用頻度や金額、季節や環境(排出基準)等により、様々なETC割引サービスを提供。
- 普通車は利用頻度、大型車は月間の利用金額に応じて割引している事例が多い。

## 仏有料高速道路網



ミヨ一橋

- コフィルート社
- ASF社
- ESCOTA社
- APRR社
- その他

## 利用頻度(ETC)

普通車、軽貨物(クラス1,2)

### ◆コフィルート社

| 利用回数   | 割引率*                 |
|--------|----------------------|
| ~9回    | 0%                   |
| 10~14回 | 20%                  |
| 15~24回 | 30%                  |
| 25~44回 | 40%                  |
| 45回以上  | 通常料金<br>(44回分は40%割引) |

### ◆SANEF社

| 利用回数  | 割引率   |
|-------|-------|
| 1~44回 | 50%割引 |
| 45回以上 | 通常料金  |

※6ヶ月間で最低200回の通行必要

## 利用金額(ETC)

大型貨物(クラス3,4)

| 利用金額    | 割引率 |
|---------|-----|
| 60~100€ | 8%  |
| 100€以上  | 13% |

## 季節 ミヨ一橋 (ETC不要)

|          | クラス  |       |       |       |
|----------|------|-------|-------|-------|
|          | 1    | 2     | 3     | 4     |
| 7/1-8/31 | 8.6€ | 12.8€ | 23.5€ | 31.2€ |
| 9/1-6/30 | 6.7€ | 10.1€ | 23.5€ | 31.2€ |

| 車種 | 1   | 2           | 3          | 4               |
|----|-----|-------------|------------|-----------------|
|    | 普通車 | 軽貨物 (<3.5t) | 大型 (≥3.5t) | 大型 (≥3.5t, ≥3軸) |

## 環境 モンブラントンネル (ETC不要)

|             | クラス   |       |        |        |
|-------------|-------|-------|--------|--------|
|             | 1     | 2     | 3      | 4      |
| Euro* 0,1,2 | 38.9€ | 51.5€ | 149.5€ | 300.5€ |
| Euro* 3,4,5 |       |       | 141.3€ | 284.0€ |

\*Euro(0~5): EUの排出ガス基準。数字が大きいほど環境性能が良い。



# 韓国の通勤割引・深夜割引

- 韓国は、乗用車、ワゴン車、軽貨物車を対象に通勤割引を導入している。
- 大型貨物車に対しては、深夜割引を導入している。

## ◆韓国の高速道路網



## ◆通勤割引

|      |   |                           |
|------|---|---------------------------|
| 適用区間 | 韓国道路公社の高速道路料金所間の距離が20km未満の区間(民間資本導入路線は除く)   |                           |
| 対象車両 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・1～3種</li> <li>・乗用車、バン</li> <li>・10トン未満の2軸貨物車</li> </ul> |                           |
| 割引方法 | ETC   |                           |
| 割引内容 | 50%   | 午前5:00～7:00、午後20:00～22:00 |
|      | 20%   | 午前7:00～9:00、午後18:00～20:00 |

## ◆深夜割引(貨物車)

|      |                                   |
|------|-----------------------------------|
| 適用区間 | 韓国道路公社管理高速道路<br>※仁川大橋、仁川空港高速道路を除く |
| 対象車両 | ・4～5種                             |
| 割引方法 | ETC                               |
| 割引内容 | 23:00～5:00の間、50%割引                |

## ◆車種区分

| 車種 | 定義   |
|----|--|
| 1種 | 2軸、タイヤ幅279.4mm以下(乗用車等)                     |
| 2種 | 2軸、タイヤ幅279.4mm超、トレッド1,800mm以下(ワゴン車等)       |
| 3種 | 2軸、タイヤ幅279.4mm超、トレッド1,800mm超(5.5～10tの貨物車等) |
| 4種 | 3軸(10～30tの貨物車)                             |
| 5種 | 4軸の特殊貨物車(20t以上の貨物車)                        |