

## 第2回 今後の有料道路のあり方研究会

高速自動車国道の料金割引に関するパブリックコメント等の結果  
(参考資料)

# 高速自動車国道の料金割引をとりまく背景・経緯

## 料金水準に係る政府・与党申し合わせ（平成15年12月22日） - 「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」 -

### ア) 民営化までに実現すべき措置

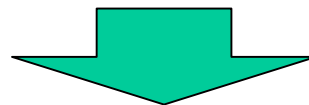
ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う。

高速国道の料金については、平均1割程度の引き下げに加え、「別納割引」の廃止を踏まえ、更なる料金の引き下げを実施する。具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を行う。

### イ) 民営化後の料金

会社は設立の段階でア)の料金水準をそのまま引き継ぐものとし、その上で、貸付料の確実な支払いに支障を与えない範囲において、更なる弾力的な料金設定を行う。

首都高速及び阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方に基つき、対距離料金制への移行を図る。



多様で弾力的な料金設定へ

## 高速自動車国道の料金割引に向けたスケジュール

|       |  |
|-------|--|
| 8月26日 | 第1回「今後の有料道路のあり方研究会」                    |
| 8月27日 | } パブリックコメントの実施                         |
| ~     |  |
| 9月10日 |  |
| 9月16日 | 第2回「今後の有料道路のあり方研究会」                    |
| 9月下旬  | 高速自動車国道の料金割引の料金申請・認可<br>(日本道路公団 国土交通省) |
| 秋目途   | 一部割引実施                                 |
| 来春    | 全ての割引メニューを実施                           |

# 別納割引制度

## 別納割引制度の概要

### 割引制度導入の背景と理由

昭和38年に通行料金の路線バス及び路線トラックを対象とする後納制度(割引なし)を導入し、昭和41年から大量利用の促進、大口利用者の定着化を図る目的で割引を付加し、昭和44年から対象を事業協同組合に拡大。

### 制度の概要

高速道路の通行料金の合計支払額が月平均1万円を超える利用者に対して、その利用額に応じて下表のとおり割引を行っている。

割引区分表

| 月 額 利 用 額    |   |         |   | 割引率 |
|--------------|---|---------|---|-----|
| 1.4 万円を超え    | 7 | 万円までの部分 |   | 5%  |
| 7            | " | 70      | " | 10% |
| 70           | " | 140     | " | 15% |
| 140          | " | 280     | " | 20% |
| 280          | " | 700     | " | 25% |
| 700 万円を超える部分 |   |         |   | 30% |

### 別納割引による高速道路料金収入の推移

(単位:億円)

|        | 料金収入   | うち別納収入 |       | 割引額   |       |
|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
|        |        |        | シェア   |       | 平均割引率 |
| 平成11年度 | 18,467 | 5,595  | 30.3% | 2,141 | 27.7% |
| 平成12年度 | 18,623 | 5,809  | 31.2% | 2,250 | 27.9% |
| 平成13年度 | 18,462 | 5,695  | 30.8% | 2,211 | 28.0% |
| 平成14年度 | 18,176 | 5,741  | 31.6% | 2,248 | 28.1% |
| 平成15年度 | 18,239 | 6,046  | 33.1% | 2,394 | 28.4% |

## 別納割引制度の問題点

### 別納制度への批判( 民営化推進委員会・新聞報道・国会)

割引率が一般利用者に比して著しくアンバランスである(最大3割引)

制度の仕組みが、以下の悪質行為を誘発する

・一括割引 / 一括請求方式 「サヤ抜き」による蓄財(身内企業への出資・脱税・政治献金)

新聞報道 28回・17組合(五大紙)

・小口利用の集合化により高い割引を受けることが可能 割引目的の組合の設立

異業種組合(利用者数の約1割)が、カード全体の約75%・割引額の約50%を占めている。

・カードの使い回しが可能 組合員外利用・登録外車両の利用(不正な割引)

71組合に割引相当額(総額25億円)の返還請求(現在請求中)

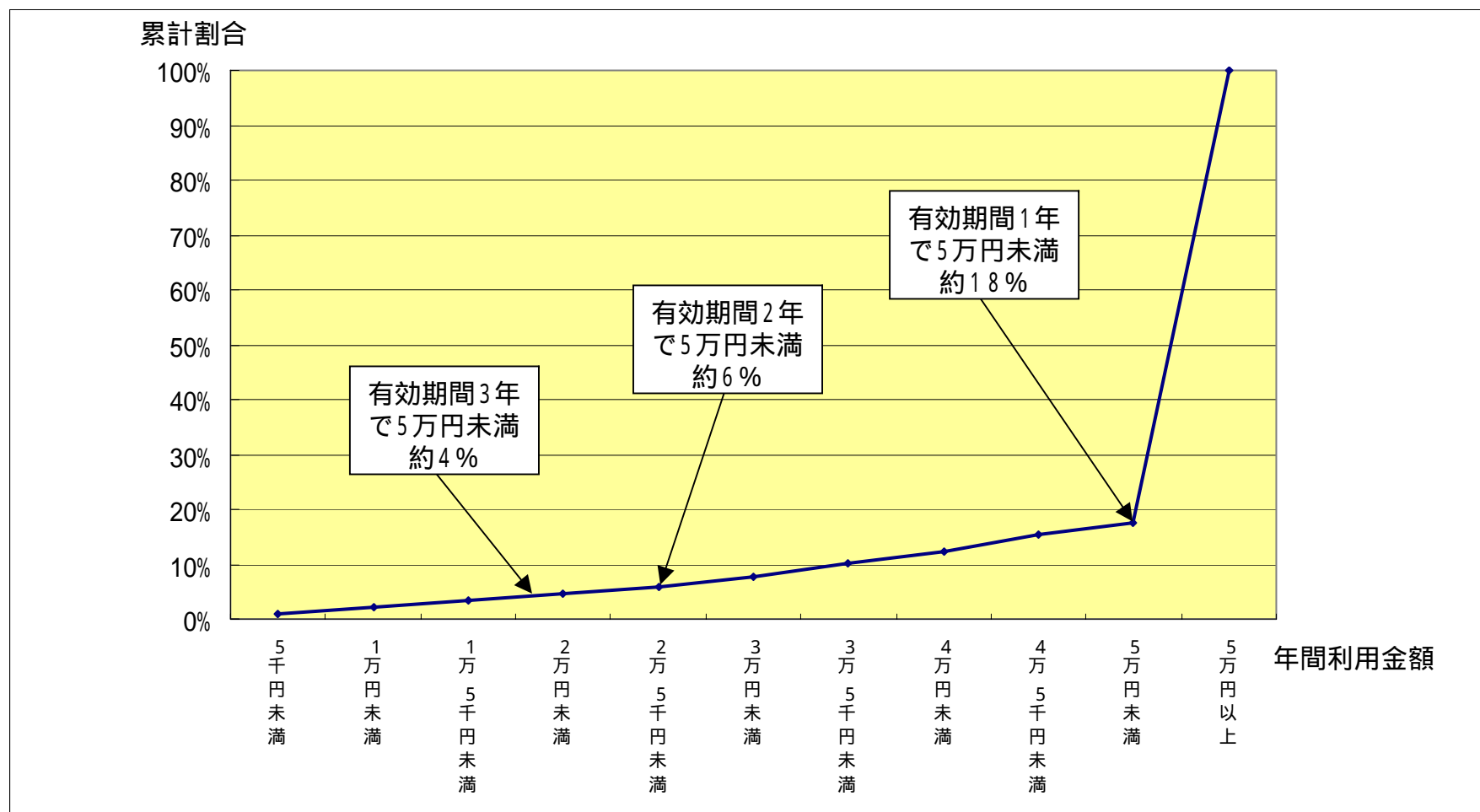
### 大臣指示(平成15年9月19日)

現行の別納制度を廃止する。(既契約者は現行の契約期間(16年度末)まで契約を継続)

ETCを前提とした大口・多頻度利用者向け制度を16年度を目途に創設する。

## ETC前払い割引を利用している方の利用状況

ETC前払い割引を利用している方のうち、2年間の利用金額が5万円に達しない方の割合は約6%  
仮に、有効期間を3年間に延長させたとしても、利用金額が5万円に達する方の増加はわずか



JH調査(H15前払い割引利用者  
から1,000件抽出)による

## 他企業における大口割引の事例

他企業における大口割引率は、概ね10～30%

新制度は、20%の最高割引率を前提とすることから、他企業における大口割引率とのバランスを考えると、ボーナスポイントの最大割引率は10%とすることが妥当

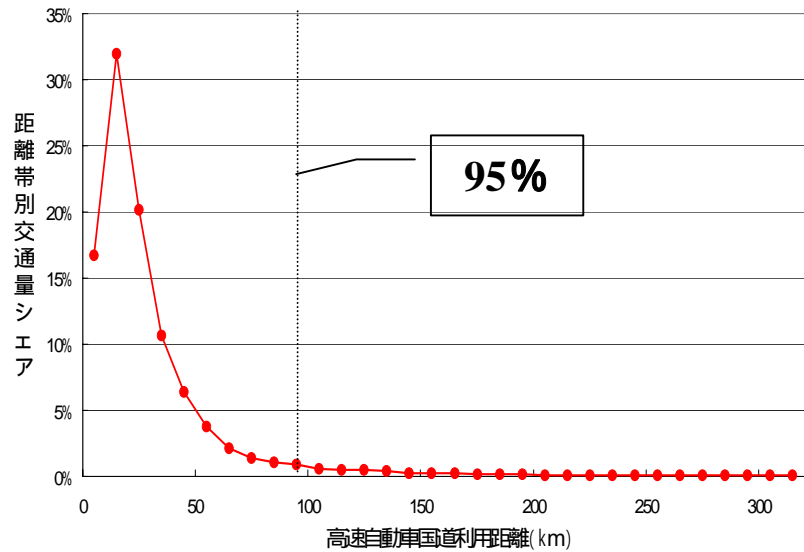
### 参考：他企業における大口割引率

| 企業(サービス)      | 大口割引の例   |
|---------------|--|
| クロネコヤマト(宅急便)  | 同一の者が1回に複数利用する場合<br>11～50個:10%、501個以上:30%  |
| 日本郵政公社(ゆうパック) | 同一の者が1回に複数利用する場合<br>10～49個:20%、500個以上:30%  |
| 東京急行電鉄(運賃)    | 同一行程を25人以上で乗車する場合<br>25人以上(普通):10%、300人以上(学生):30%  |
| JR東日本(運賃)     | 同一行程を8人以上で乗車する場合<br>普通(閑散期):10%、学生(中学生以上):50%  |
| KDDI(携帯通話料)   | 会社等の同一名義で複数の回線を利用する場合<br>2～4回線:10%、1,000回線以上:22%<br>会社等の同一名義の回線を1グループとし定額料を支払う場合<br>20万円未満:15%、500万円以上:28% |
| NTTドコモ(携帯通話料) | 月々の通話料の合計額が一定額以上の場合<br>5千円以上1万円未満:5%、10万円以上:20%  |
| 商船三井(フェリー運賃)  | 15名以上で利用する場合:10%   |

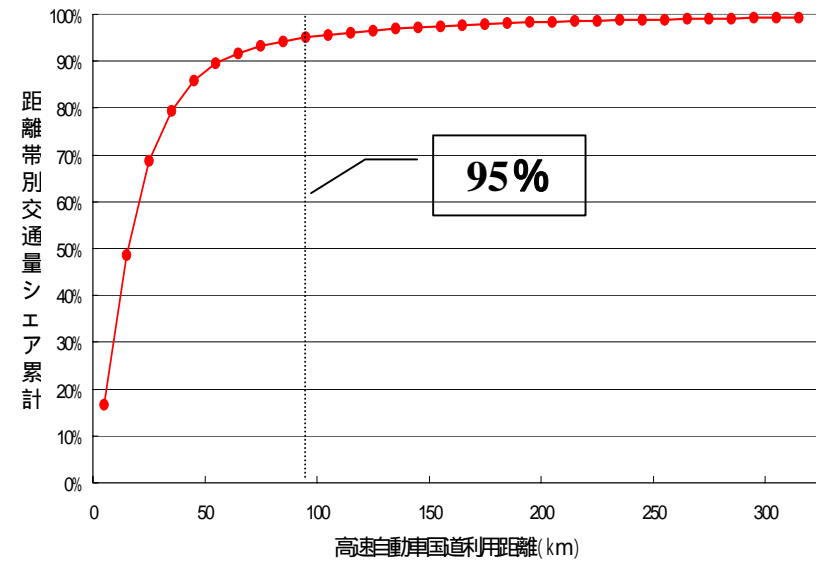
# 通勤目的の高速自動車国道利用距離

通勤目的の約95%の方が、100km以内の利用

分布図



累計図



H11道路交通センサス(平日)より、通勤目的(出勤, 登校, 観光等以外の帰宅)の交通量を高速自動車国道利用距離帯毎に集計



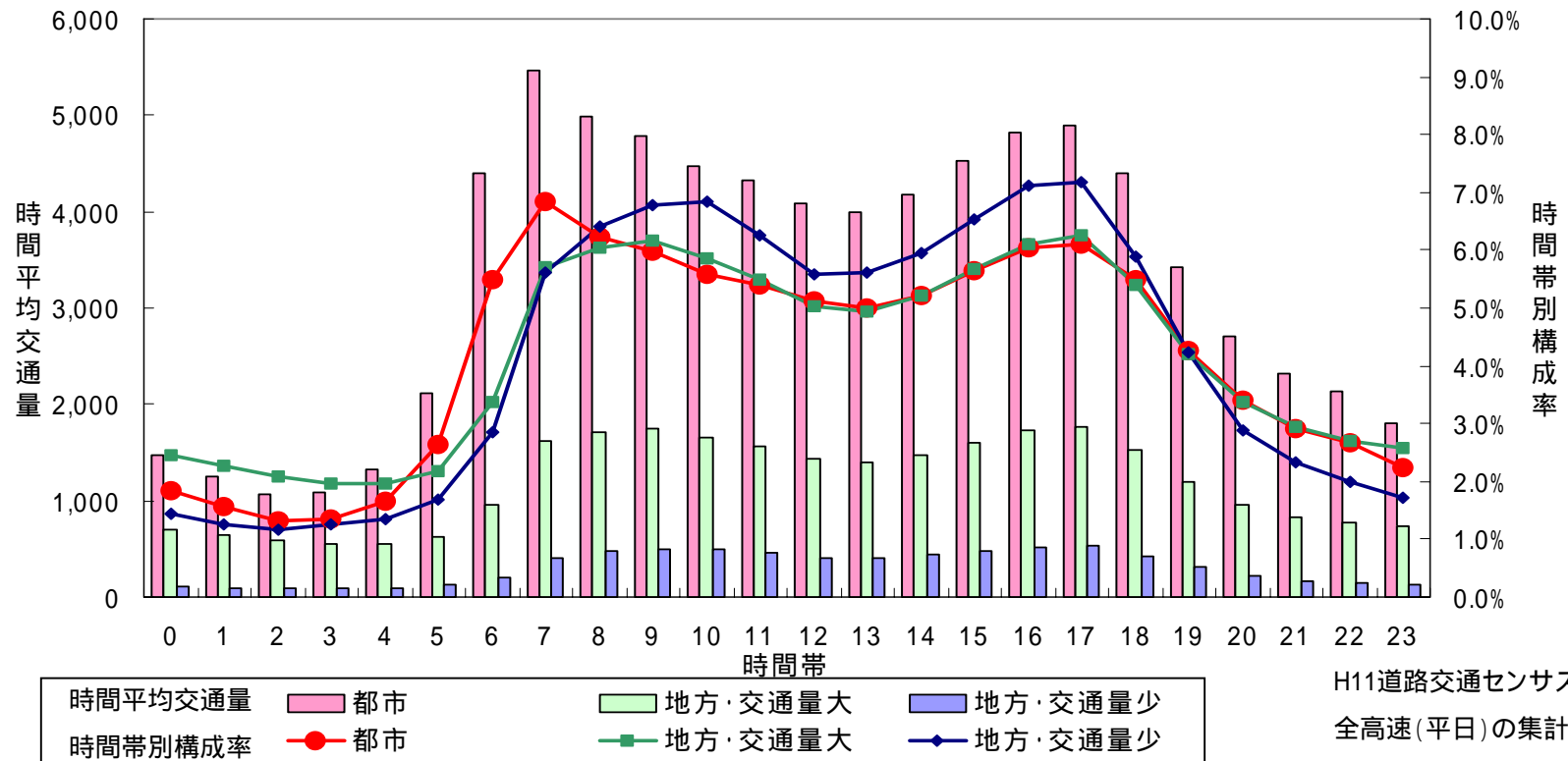
## 鉄道の通勤定期の割引率

|               | 割引率      |                            |
|---------------|----------|----------------------------|
|               | 30日換算の時  | 22日換算の時<br>(通常の1月当たりの勤務日数) |
| JR            | 約50%     | 約30%                       |
| 私鉄(東急)        | 上限 38.8% | 上限 約16.5%                  |
| 私鉄(阪急)        | 上限 38.1% | 上限 約15.6%                  |
| 高速道路の<br>通勤割引 | 50%      | 50%                        |

高速道路の通勤割引は、1回の利用額を50%としているため、30日の利用でも22日の利用でも割引率は50%となる。

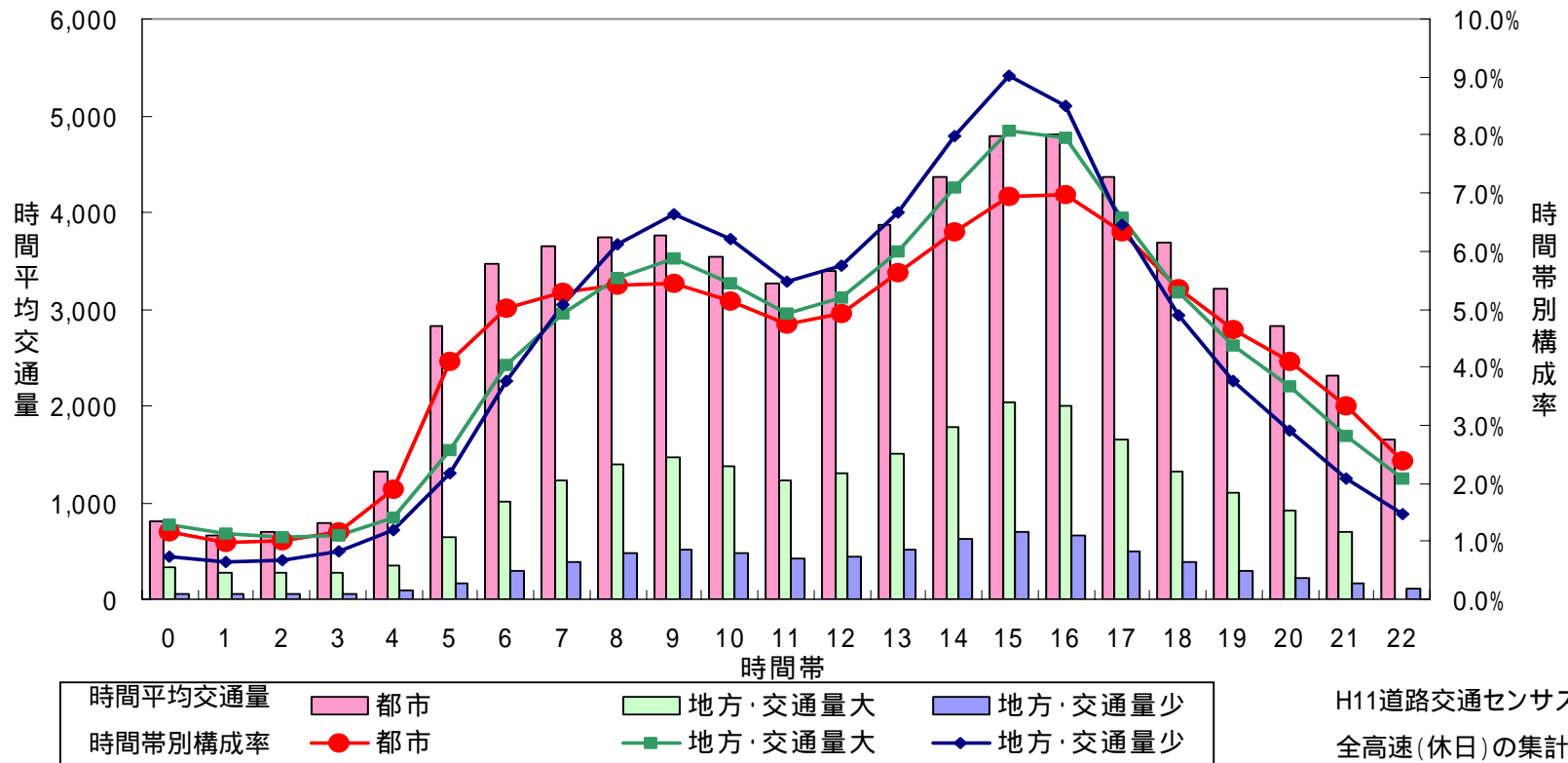
# 平日時間帯別交通量の分析

地方部・都市部ともに、朝夕の時間帯のピークがあるが、都市部は朝のピークの発生が早い  
 地方部・都市部ともに、夜間利用が少ない



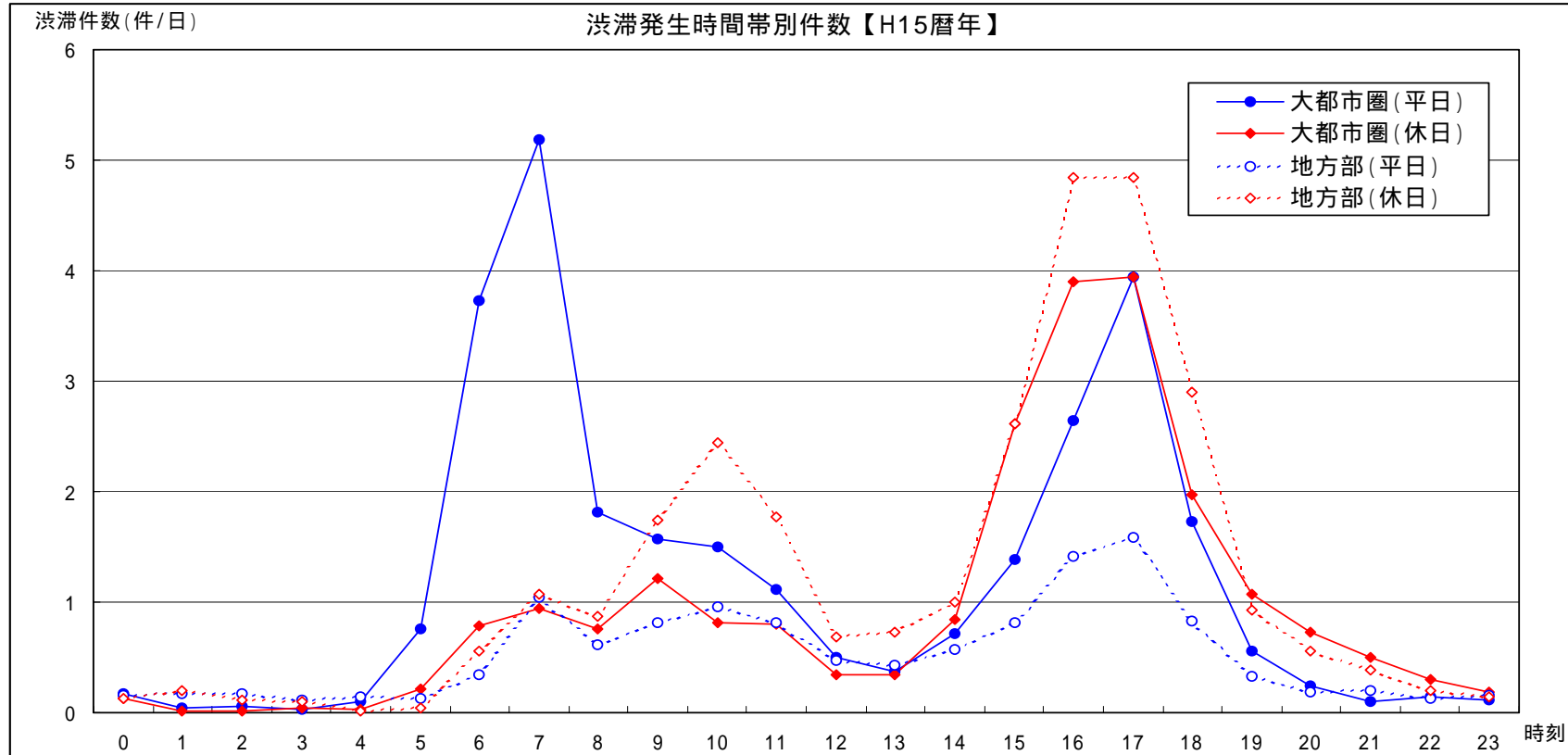
# 休日時間帯別交通量の分析

休日の朝ピークは小さく、夕方のピークが顕著に発生  
 休日も平日同様に夜間利用は少ない



# 高速自動車国道における渋滞の発生時間

平日は朝・夕に渋滞が集中。休日は大都市圏・地方部とも大きな変化無し。



大都市圏区間:東名(東京～厚木)、東北道(川口～加須)、常磐道(三郷～谷田部)、東関東道(市川～成田)、新空港道(全線)、関越道(練馬～東松山)、中央道(高井戸～八王子)、東京外環道(全線)、道央道(札幌西～札幌JCT)、道央道(札幌JCT～札幌南)、東名阪道(名古屋～名古屋西)、西名阪道(全線)、近畿道(全線)、阪和道(松原～岸和田和泉)【L = 463 km】

地方部区間:上記以外【L = 6,824 km】

渋滞の定義:時速40km以下で低走行あるいは停止・発進を繰り返す車列が1km以上かつ15分以上継続した場合(事故及び工事渋滞を除く)

休日とは日・祝日と年末年始(71日間)

# 国内外の有料道路の割引制度の代表例

| 分類              | 日本（高速自動車国道）  | フランス   | イタリア  | アメリカ  |
|-----------------|--|--|---|---|
| 利用量に応じた割引制度     | 一般利用者向けマイレージ(ETC車)<br>最大13.8%割引<br>新たな大口利用者対象割引(ETC車)<br>利用額に応じて割引(最大20%割引)<br>利用総額500万円超で10%割引  | 多頻度定額料金(ETC乗用車)<br>21回～60回までは、20回分の料金で定額(最大66%割引)<br>21回未満と60回超については、通常料金<br>(A14のパリ～ポワシー間)                                  |   | 多頻度定額料金(ETC車)<br>その月の利用回数が40回以上の場合は、翌月の初めに利用料金の10%が、利用者のETC口座に払い戻される。<br>(フロリダ州のアリゲータイ) |
| 利用時間帯や曜日による割引制度 | (地方)通勤割引(ETC車)<br>6:00～9:00、17:00～20:00にICを通過する車両は50%割引<br>総利用距離が100km以内<br>(大都市)早朝深夜割引(ETC車)<br>22:00～6:00にICを通過する車両は50%割引<br>総利用距離が100km以内<br>夜間割引(ETC車)<br>0:00～4:00に高速自動車国道を走行する車両は30%割引 | オフピーク割引(乗用車)<br>混雑時間帯は25%割増(16:30-20:30)<br>非混雑時間帯は25%割引(14:30～16:30, 20:30～23:30)<br>(A1のルール パリ、日曜日の上り方向のみ)                 | 通勤割引(ETC車)<br>通勤利用者は25%割引<br>テレパス登録時に、通勤時に利用する入口出口を指定する。<br>(A51、A52(ミラノ環状線)) | 週末定額割引(全車両)<br>普通車の場合€40、3軸以上の車の場合€80が割引(約20%割引に相当)<br>(バージニア州のダグラスグリーンウェイ)             |
| その他の割引制度        | 障害者割引 50%割引<br>路線バス割引 30%割引<br>ハイウェイカット 最大20%割引<br>環境ロードプライシング(ETC大型車)<br>(注1)<br>最大50%割引  | 住民割引(ETC乗用車)<br>オレオン市都市圏コミュニティ共同体の住民は80%割引<br>1日に2回まで、1ヶ月に44回まで<br>一括払い乗り放題(ETC乗用車)<br>ツール市近辺の料金所を無制限に通過可能<br>月別、四半期別、年別一括料金 |   | 多乗員車割引(ETC車)<br>3人以上乗車で\$1<br>(最大75%割引)<br>(ニューヨーク・ニュージャージー港湾管理局)                       |

(注1) この割引制度のみ、首都高速道路、阪神高速道路の事例