

高速道路(NEXCO)の料金割引案について

国土交通省 道路局
平成25年11月29日

< 目 次 >

<u>1. 料金割引の経緯</u>	2
<u>2. 見直しの方針と大臣要請</u>	7
<u>3. NEXCOの料金割引案について</u>	9
<u>4. 今後の方向性（案）</u>	21

1. 料金割引の経緯

- 高速道路(NEXCO)における現在の料金割引は、平成17年の道路公団民営化 前後に導入した制度と、平成20年のリーマンショックなどによる景気低迷に対する緊急経済対策として導入した制度で構成されている。
- このうち、後者の緊急経済対策実施のために確保している財源が平成25年度末で終了するため、料金割引を縮小せざるを得ない状況となっている。

NEXCOの料金割引の経緯

民 営 化
(H17.10)

新直轄の導入やコスト縮減などで会社割引をスタート
(深夜3割引 (H16.11~) 通勤5割引 (H17.1~))

----- H20.9 リーマンショック -----

緊急経済対策

H20.10~ 深夜5割引等の拡充 (緊急総合対策: 10年間 (H29年度末迄))

H21.3~ 休日上限1,000円導入 (生活対策: 2年間 (H22年度末迄))

----- 政 権 交 代 -----

見直し

地域活性化などの
一定の効果

H23.2 料金割引計画を見直し
休日上限1,000円継続 (H25年度末迄)

----- H23.3 東日本大震災 -----

H23.6 休日上限1,000円等廃止

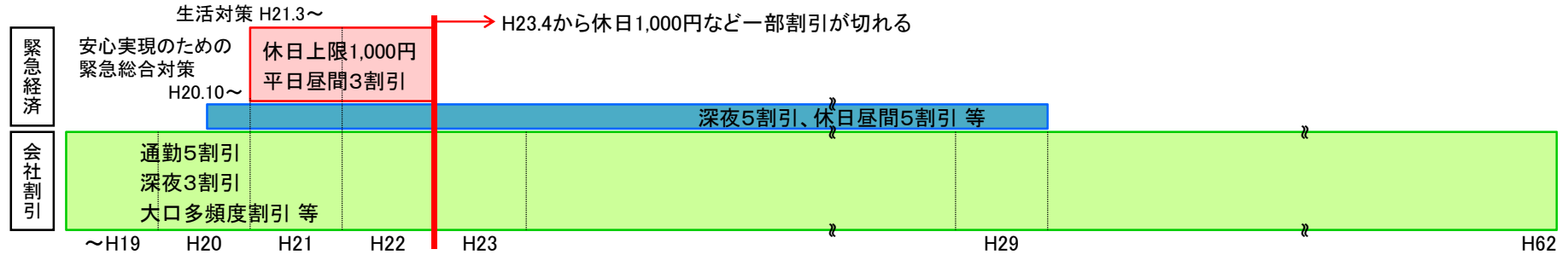
----- 政 権 交 代 -----

----- H25年度末 緊急経済対策による割引期限 -----

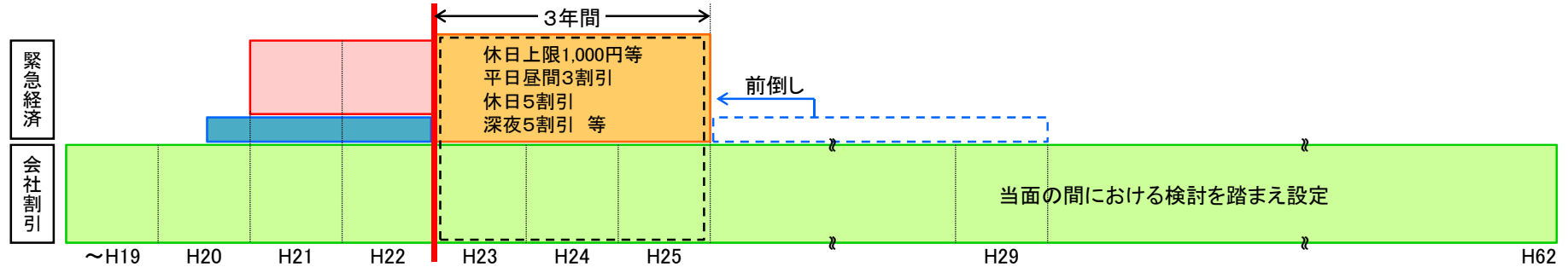
現行許可上は
料金割引が縮小となる

料金割引の見直しと緊急経済対策 [NEXCO]

① 従前の料金割引の計画 (H20.10～H29年度末 深夜5割引等、H21.3～H22年度末 休日上限1,000円等)

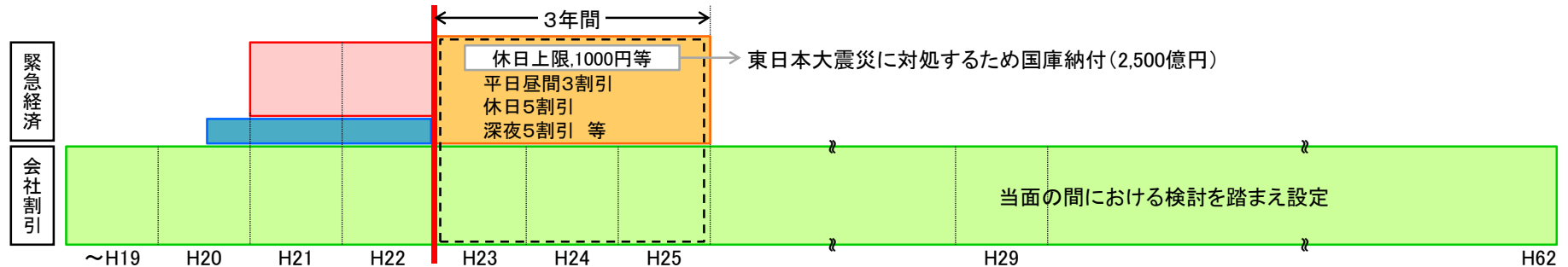


② H23.2 料金割引計画の見直し (休日上限1,000円継続)

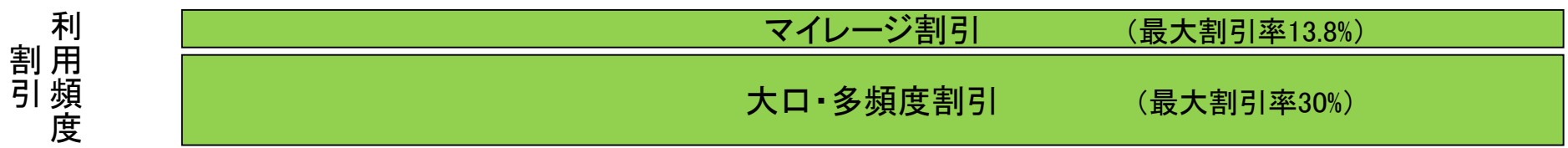
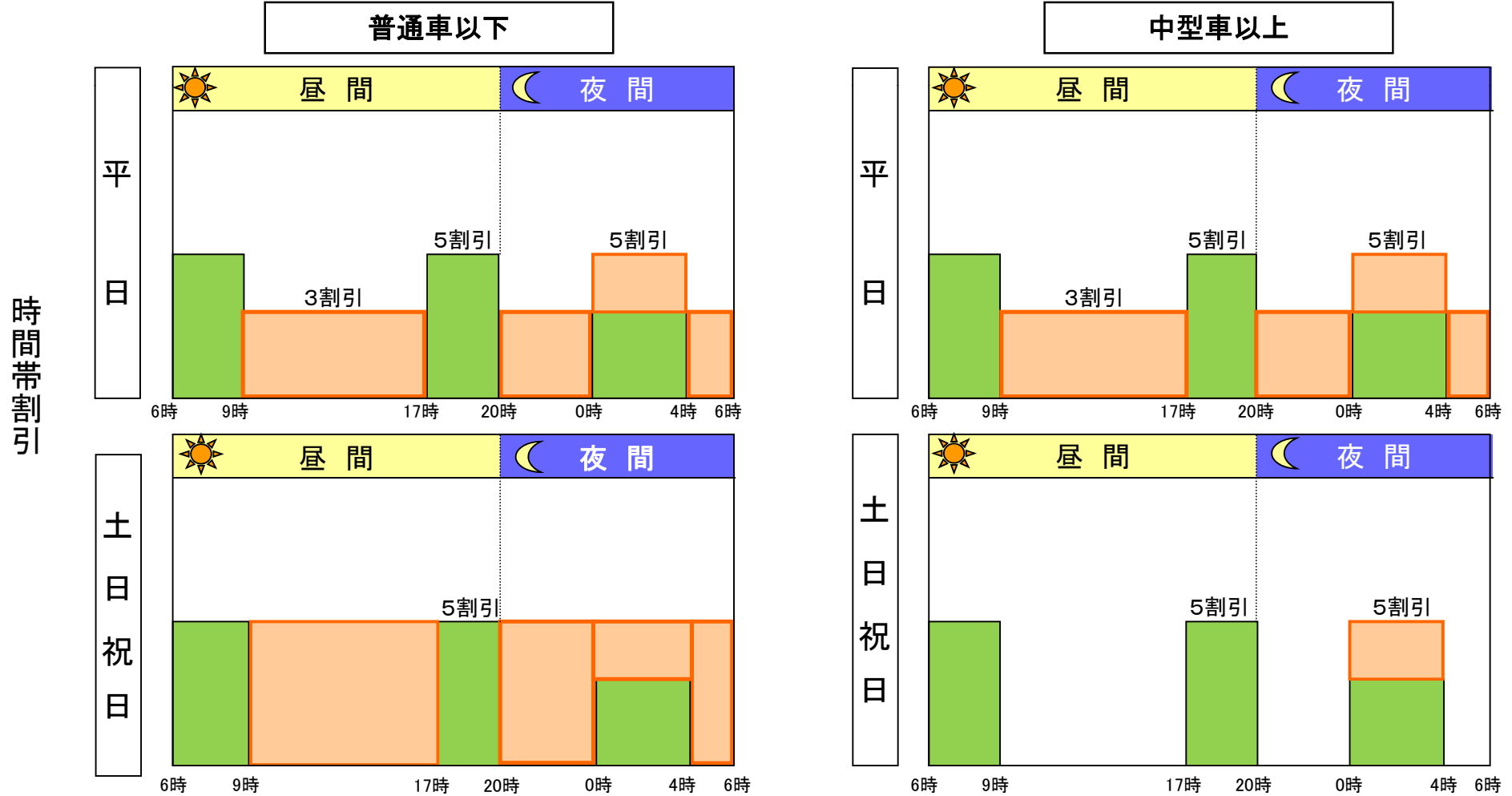


《H23.3 東日本大震災》

③ H23.6 休日上限1,000円等廃止



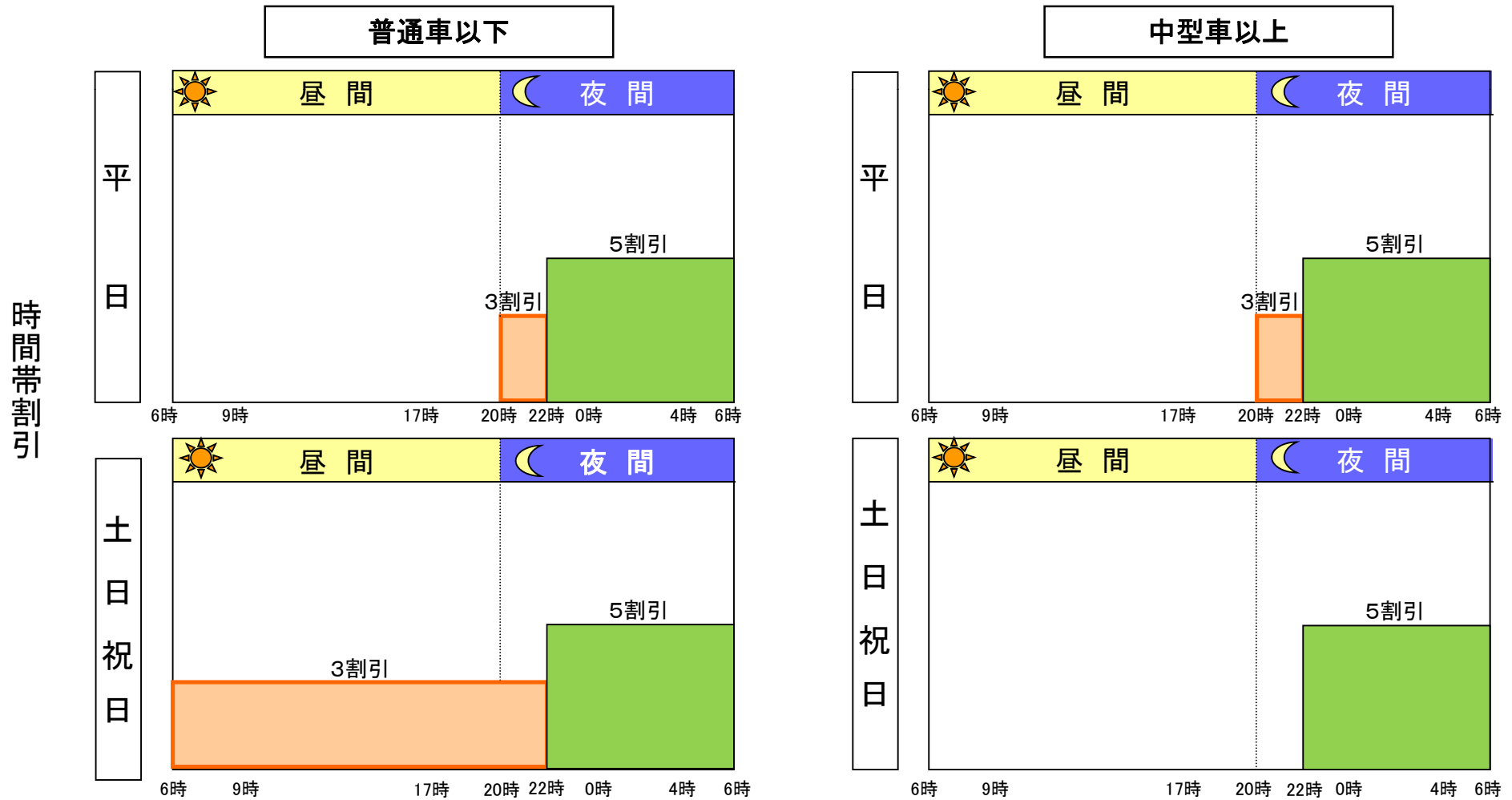
現行の料金割引と財源（地方部）



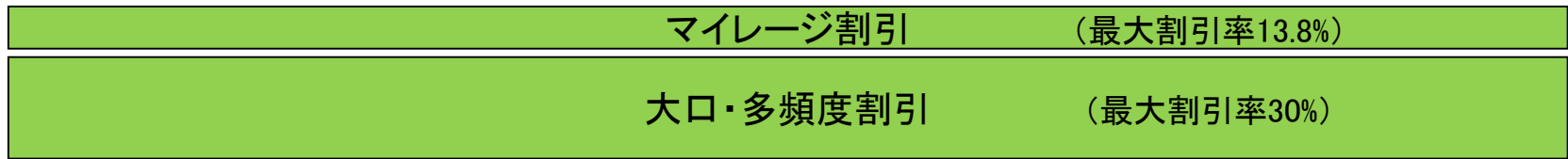
: 民間化時に導入した割引 (H16.11※~)
 : 緊急経済対策による割引 (H20.10※~H26.3)

※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）



利用頻度割引



: 民営化時に導入した割引 (H16.11*~)

: 緊急経済対策による割引 (H20.10*~H26.3)

※割引時間帯毎に順次導入

2. 見直しの方針と大臣要請

- これまでにいろいろな料金割引を導入したため、利用者からは、「複雑で分かりにくい」との指摘があるほか、路線・区間によっては、平日の全ての時間帯で割引が行われているため、割引効果が低くなり、利用者も値下げを実感しにくくなっており、割引の縮小と合わせて、割引メニューを分かりやすく再編する必要性が生じている。

見直しの方針と大臣要請

① 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申(H25. 6. 25) (概要)

<今後の料金割引のあり方>

- ・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

<料金割引の規模>

- ・民営化時の新直轄方針の導入や建設・管理コストの縮減などによる債務の軽減の範囲内を基本として見直すことはやむを得ない
- ・この範囲を超える規模の料金割引を政策的に追加するのであれば、具体的な財源措置を併せて検討することが必要

(参考) 料金割引メニュー毎の評価

通勤割引

通勤時間帯に利用する全ての車が対象であり、通勤目的利用に特化が必要

深夜割引

3割引は効果があったが、拡充分には効果が無く、見直しが必要

平日3割引

効果が十分見られないので見直しが必要

休日割引

効果もあったが渋滞も発生。割引率を縮小しつつ地方部で継続を検討

マイレージ割引

他の交通機関の割引状況や利用状況も踏まえ、見直しが必要

大口・多頻度割引

継続すべきであるが、他の割引との重複適用状況の確認・整理が必要

② 大臣要請(H25. 11. 21)

- ・高速道路会社に対して「2つの努力」を要請

① 高速道路会社が実施している既存の料金割引メニューにも例外なく踏み込んで見直す努力

② 経営努力の最大限の反映

3. NEXCOの料金割引案について

新たな料金割引の考え方

○ 基本的考え方

国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、

- ・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となるよう見直し
- ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

○ 具体的な内容

生活対策

- ・並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の通勤割引を通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とする割引に見直して継続
- ・高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、マイレージ割引について、最大割引率を9.1%に見直して継続

観光振興

- ・観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の休日割引について、割引率を3割として継続

物流対策

- ・主に業務目的で高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、大口・多頻度割引について、最大割引率を4割として継続

環境対策

- ・一般道路の沿道環境を改善するため、深夜割引について割引率を3割として継続

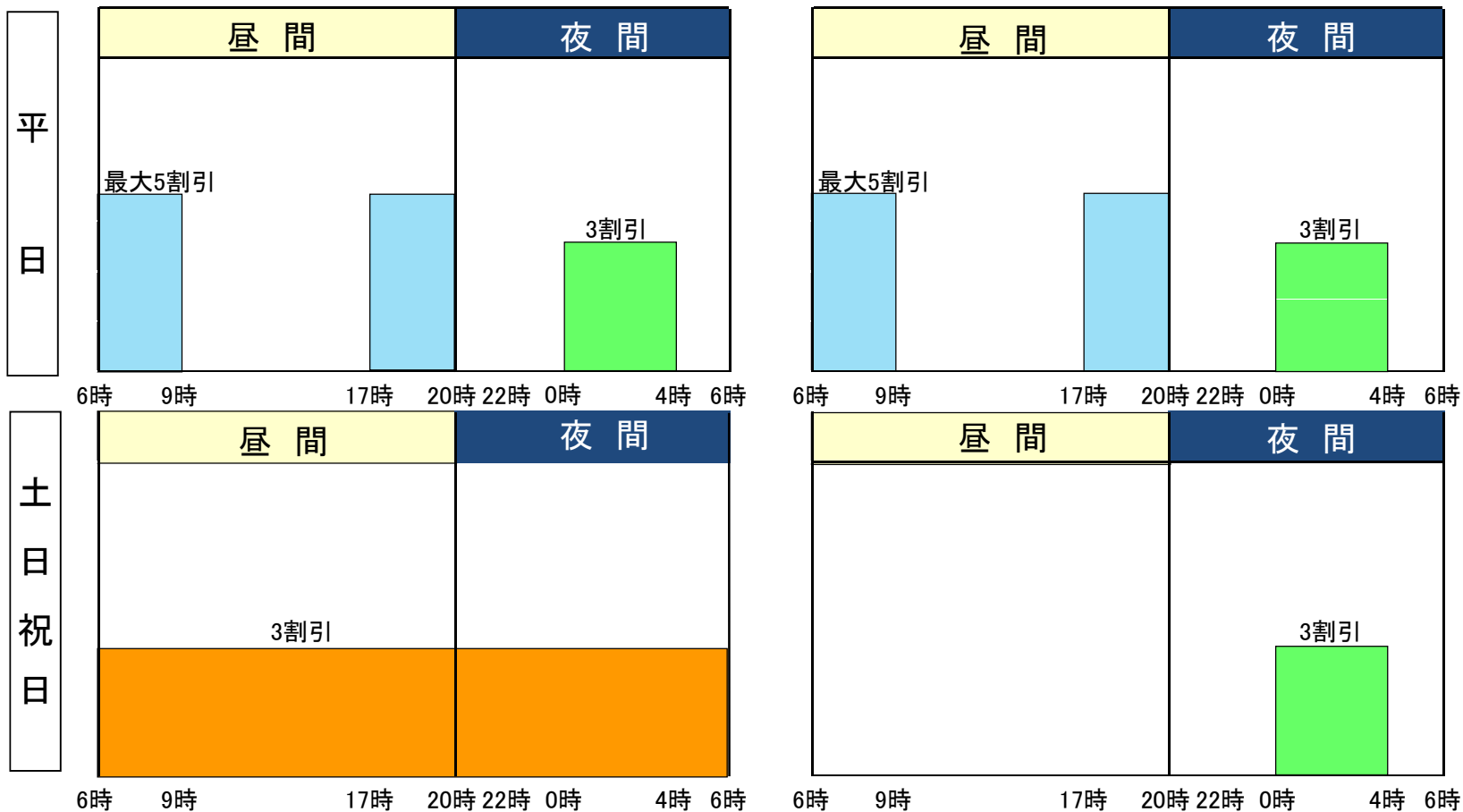
新たな料金割引(案)

地方部

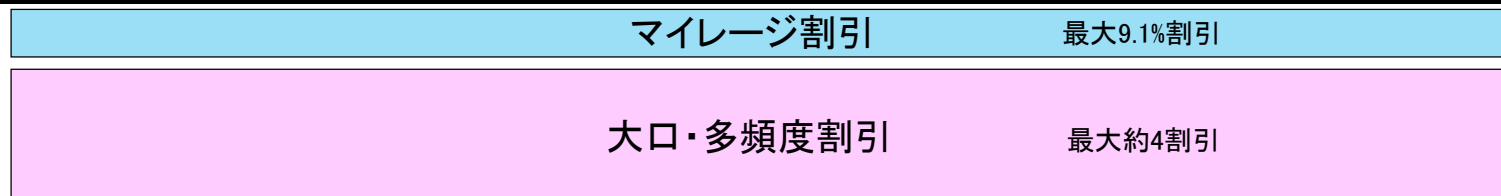
小型(普通車以下)

大型(中型車以上)

時間帯割引



利用頻度割引



新たな料金割引(案)

大都市部

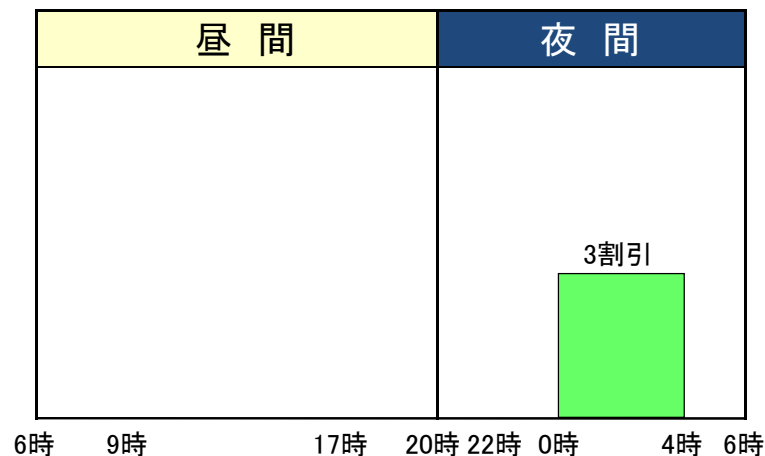
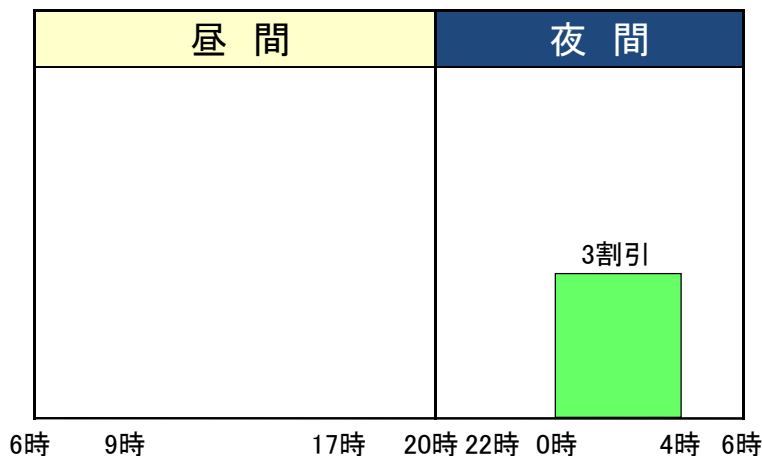
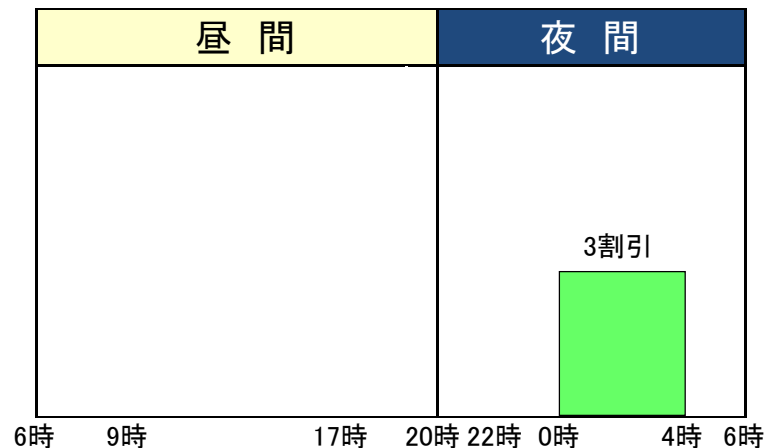
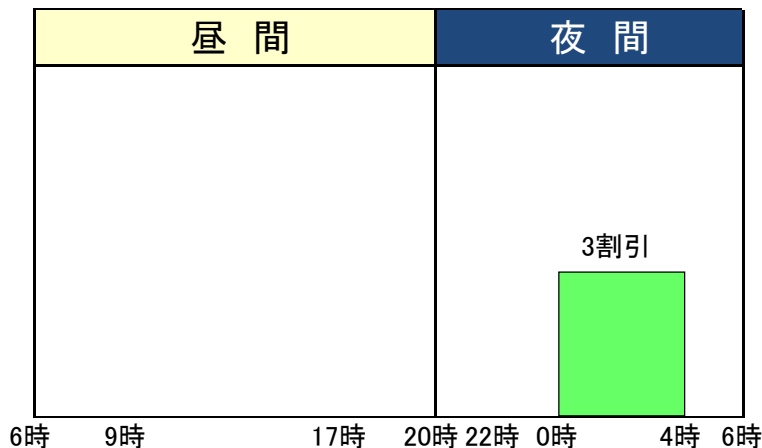
小型(普通車以下)

大型(中型車以上)

時間帯割引

平日

土日祝日



利用頻度割引

マイレージ割引

最大9.1%割引

大口・多頻度割引

最大約4割引

都市間高速道路料金割引検討会

検討会名 都市間高速道路料金割引検討会

委員名簿

委員長	杉山 雅洋	早稲田大学名誉教授
委員	赤羽 弘和	千葉工業大学工学部建築都市環境学科教授
	家田 仁	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授
	石田 東生	筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
	太田 和博	専修大学商学部教授
	竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部教授
	橘 洋介	八戸学院大学ビジネス学部専任講師
	田邊 勝巳	慶應義塾大学商学部准教授
	中村 文彦	横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授
	根本 敏則	一橋大学大学院商学研究科教授

(敬称略、五十音順)

新たな料金割引の内容(案)

生活対策

1) 平日朝夕割引

■ 主な目的

高速道路と並行する一般道路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、地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕(6時～9時、17時～20時)の時間帯に、料金所を通過する全車種(最大100km走行分まで)

※ETCクレジットカード又はETCパーソナルカード利用者のうち、事前登録した者に限る

② 割引率

最大5割引(月当り利用回数などの要件を満たした場合、後日割引相当分を還元)

■ 設定理由

- ・朝の通勤時間帯に多くの区間で高速道路へ交通が転換 ⇒ 割引を継続
- ・土日祝日の朝夕時間帯に渋滞が多く発生 ⇒ 平日のみ対象
- ・通過する車両全てに割引適用 ⇒ 月当り利用回数などの要件を設定(効果の最大化)

新たな料金割引の内容(案)

生活対策

2) マイレージ割引

■ 主な目的

高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減するとともに、多頻度利用者の定着化を図り、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通行する全車種

※ETCクレジットカード又はETCパーソナルカード利用者のうち、事前登録した者に限る

② 最大割引率

利用額	還元額	割引率
<u>5万円</u>	<u>5千円</u>	<u>9.1%</u>
(現制度:5万円)	8千円	13.8%

■ 設定理由

- ・軽自動車等・普通車に主に活用されている制度 ⇒ 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
(11枚つづり回数券並の割引率)

新たな料金割引の内容(案)

観光振興

3) 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通行する軽自動車等及び普通車

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 ⇒ 地方部で継続
- ・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

新たな料金割引の内容(案)

4) 大口・多頻度割引

物流対策

■ 主な目的

主に業務目的で高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するとともに、多頻度利用者の定着化を図り、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通行する全車種

※ETCコーポレートカード利用者に限る

② 最大割引率

最大約40% (車両単位割引率: 約30% + 契約単位割引率: 10%)

(現制度: 最大約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 ⇒ 継続
- ・中型車以上に対する時間帯割引の縮小によるコスト等への影響に配慮 ⇒ 最大割引率の増

新たな料金割引の内容(案)

環境対策

5) 深夜割引

■ 主な目的

一般道路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

■ 新たな割引概要

① 割引対象

ETCシステムにより、深夜(0時~4時)に、高速道路を通行する全車種

② 割引率

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

新たな料金割引(案)の例(普通車)

①仙台宮城IC～福島飯坂IC [67.5km、定価1,900円]

	現行料金	現行許可上の料金(4月以降)	新たな料金 ^(※1)
通勤時間帯	950円 (5割引)	950円 (5割引) → 950円 ^(※2) (最大5割引)	
深夜	950円 (5割引)	1,350円 (3割引) → 1,350円 (3割引)	
休日	950円 (5割引)	1,900円 (割引なし) → 1,350円 (3割引)	

②東京IC～厚木IC [35.0km、定価1,250円]

	現行料金	現行許可上の料金(4月以降)	新たな料金 ^(※1)
通勤時間帯	1,250円 (割引なし)	1,250円 (割引なし) → 1,250円 (割引なし)	
深夜	650円 (5割引)	650円 (5割引) → 900円 (3割引)	
休日	900円 (3割引)	1,250円 (割引なし) → 1,250円 (割引なし)	

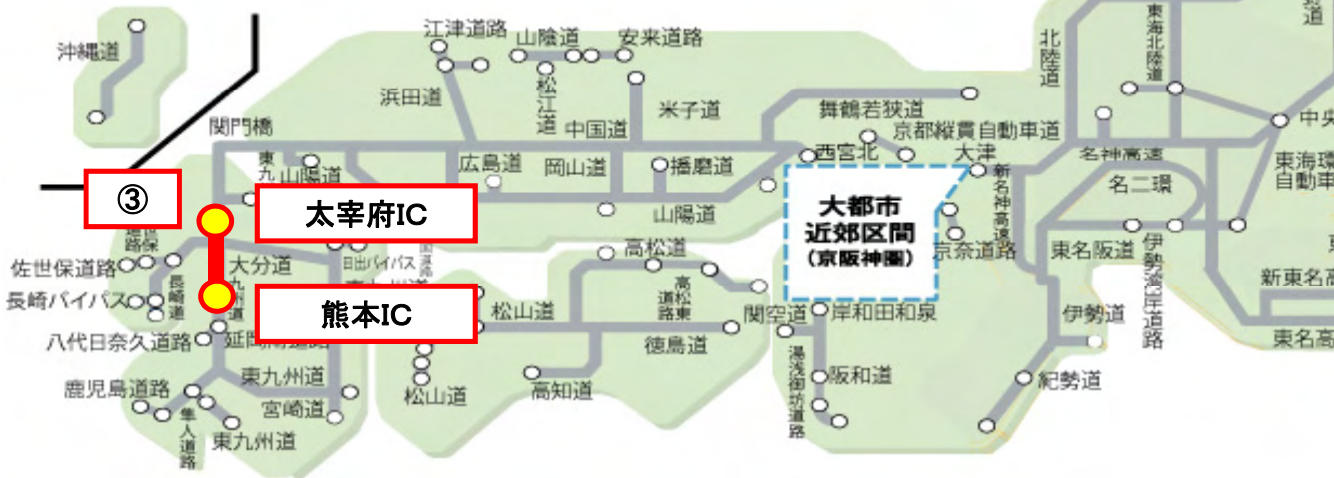
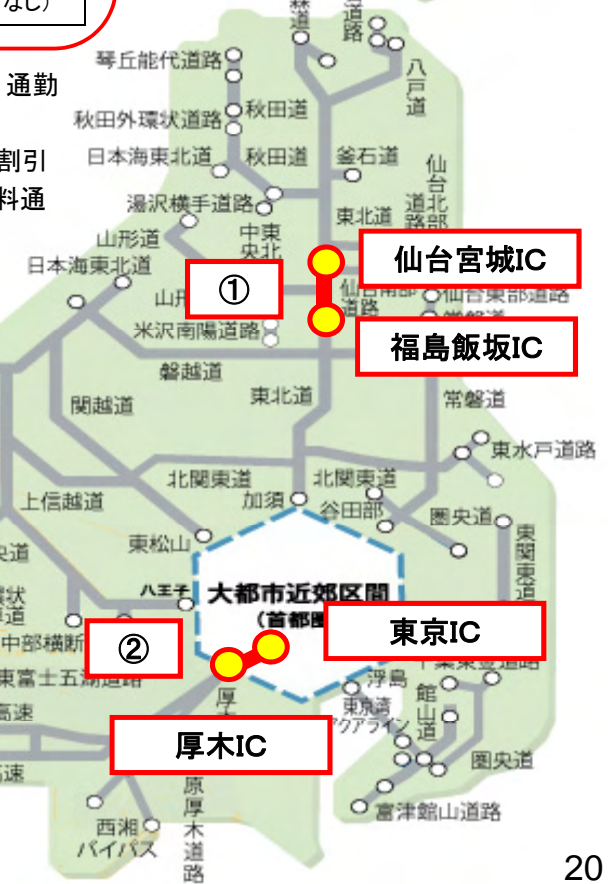
③太宰府IC～熊本IC [91.2km、定価2,500円]

	現行料金	現行許可上の料金(4月以降)	新たな料金 ^(※1)
通勤時間帯	1,250円 (5割引)	1,250円 (5割引) → 1,250円 ^(※2) (最大5割引)	
深夜	1,250円 (5割引)	1,750円 (3割引) → 1,750円 (3割引)	
休日	1,250円 (5割引)	2,500円 (割引なし) → 1,750円 (3割引)	

(※1)新たな料金の定価を現行料金と同額と仮定して、通勤時間帯料金、深夜料金、休日料金を計算。

(※2)月当たり利用回数の要件を満たした場合の最大割引率を適用後の料金を記載(割引相当額を後日無料通行分で還元)

(注)消費税5%の場合の料金



4. 今後の方向性（案）

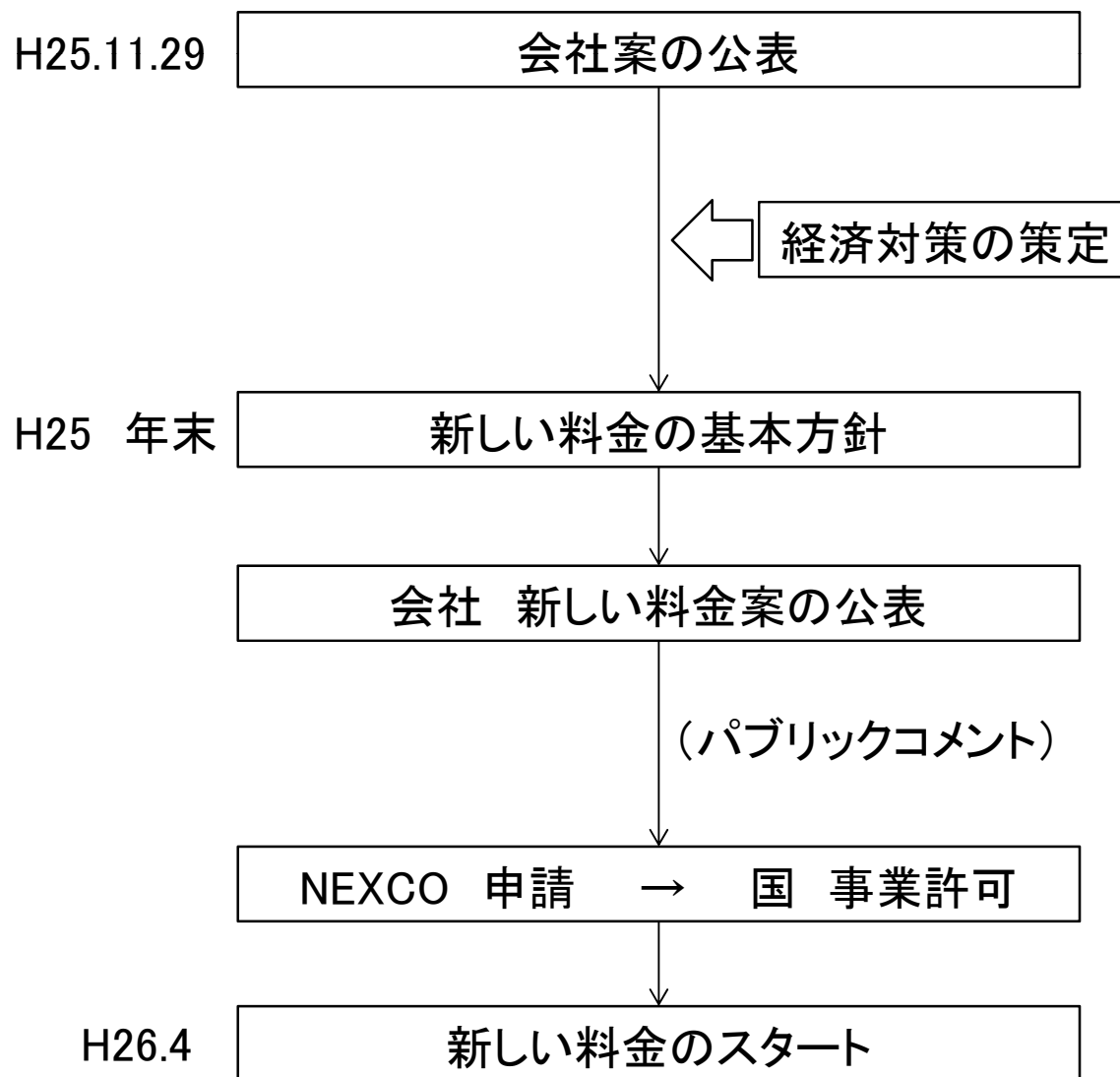
- 今後の料金割引については、基本的考え方に基づき、以下のスケジュールで検討を進める。

（参考） 基本的考え方（再掲）

国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、

- ・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となるよう見直し
- ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

NEXCO料金割引 今後のスケジュール



※消費税増税分についても適切に転嫁