

# 新たな高速道路料金について

---

# 国土幹線道路部会 中間答申(平成25年6月25日)のポイント

## <料金制度のあり方>

<目指すべき方向性> 公正妥当な料金の実現と低減への努力／安定的でシンプルな枠組みの構築  
／弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化

### (1)新しい料金水準の導入 ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ～

- ・対距離制を基本として、料金の低減への努力を図りつつ、以下の3つの料金水準に整理

普通区間(現行水準)

大都市近郊区間(現行水準)

海峡部等特別区間(他の区間と大きな料金差とならない水準)

- ・全国の高速道路の利用者負担で賄うことを基本に、定期的な償還計画の見直しの中で対応することを検討

### (2)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>

- ・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
- ・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

#### <料金割引の規模>

## <機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方>

### <目指すべき方向性>

管理主体を超えたシームレスな料金体系／都心通過交通の抑制／非常時におけるネットワークの有効活用

#### (1)当面取り組むべき施策

- ・各ルート料金に差を設け、環状道路へ交通を転換するなど、都心通過交通を抑制する料金体系の構築
- ・高速道路会社などが連携して、非常時を含め交通をマネジメントするために必要な枠組みの構築
- ・交通流動を最適化するためのICT開発の積極的な推進

# 新たな高速道路料金に関する基本方針(平成25年12月20日)のポイント

## ○「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換

- ・建設の経緯の違い等による区間毎の料金差を是正し、3つの料金水準へ整理
- ・大都市圏の料金については、「世界一効率的な利用」を実現するシームレスな料金体系の構築を目指す

これに先立ち

## ○緊急経済対策の終了に伴う料金割引全体の再編

- ・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
- ※「好循環実現のための経済対策」(平成25年12月5日閣議決定)に基づき、一定の期間、激変緩和措置

### 3つの料金水準

※ETC車に限定

#### <普通区間>

- ・24.6円/kmを基本
- ・割高6区間(恵那山トンネルなど)、本四高速(陸上部)も同様

#### <大都市近郊区間>

- ・現行の29.52円/kmを維持

#### <海峡部等特別区間>

- ・伊勢湾岸道路、アクアライン、本四高速(海峡部) : 108.1円/km

### 大都市圏の料金

環状道路の整備に合わせ、シームレスな料金体系を導入すべく検討



#### <首都高速>

- ・平成27年度まで現行料金を維持

#### <阪神高速>

- ・平成28年度まで現行料金を維持

### 料金割引(NEXCO、本四)

※ETC車に限定

#### <NEXCO>

##### 生活対策

- ・通勤割引 : 多頻度利用する車を対象とする割引に見直し
- ・マイレージ割引 : 最大割引率9.1%に見直し

##### 観光振興

- ・休日割引 : 割引率を3割として継続(H26.6末まで5割継続)

##### 物流対策

- ・大口・多頻度割引 : 最大割引率40%に拡充(H27.3末まで50%に拡充)

##### 環境対策

- ・深夜割引 : 割引率を3割として継続

##### アクアライン

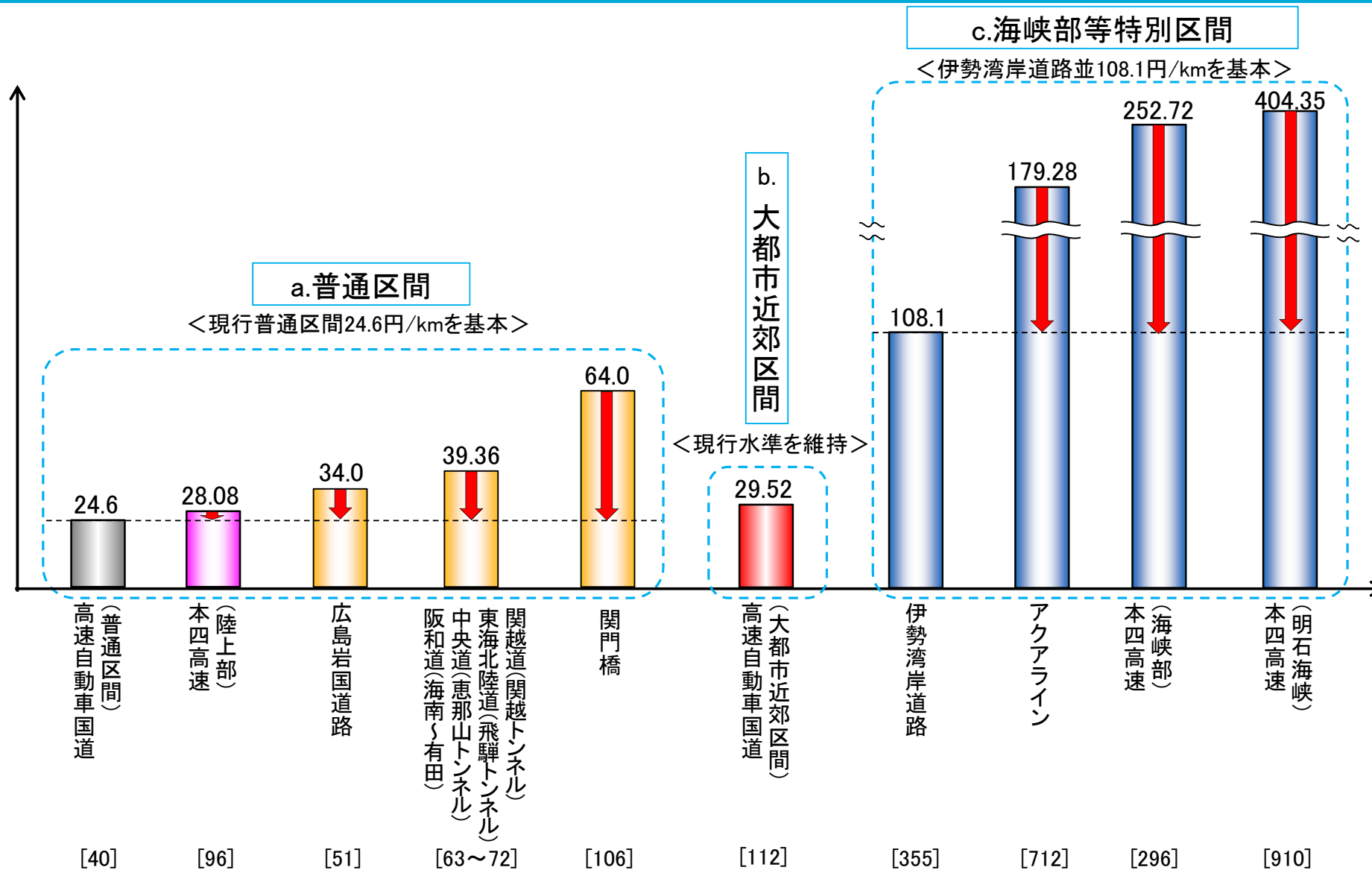
- ・アクアライン割引 : 当分の間、千葉県による費用負担を前提に終日800円を継続

#### <本四高速>

- ・現在の割引後料金を上回る区間: 現在の割引後料金を維持(平日の通勤時間帯に多頻度利用する車と土日祝日に利用する車を対象)

※消費税率8%への引上げに伴い、税負担を円滑かつ適正に転嫁

# 3つの料金水準の導入 ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換～



3つの料金水準の導入の対象はETC車に限定

[ ]: キロ当たり建設コスト(建設費をGDPデフレーターによりH21価格に換算した値)(億円/km)  
 注: 料金水準については、普通車の場合

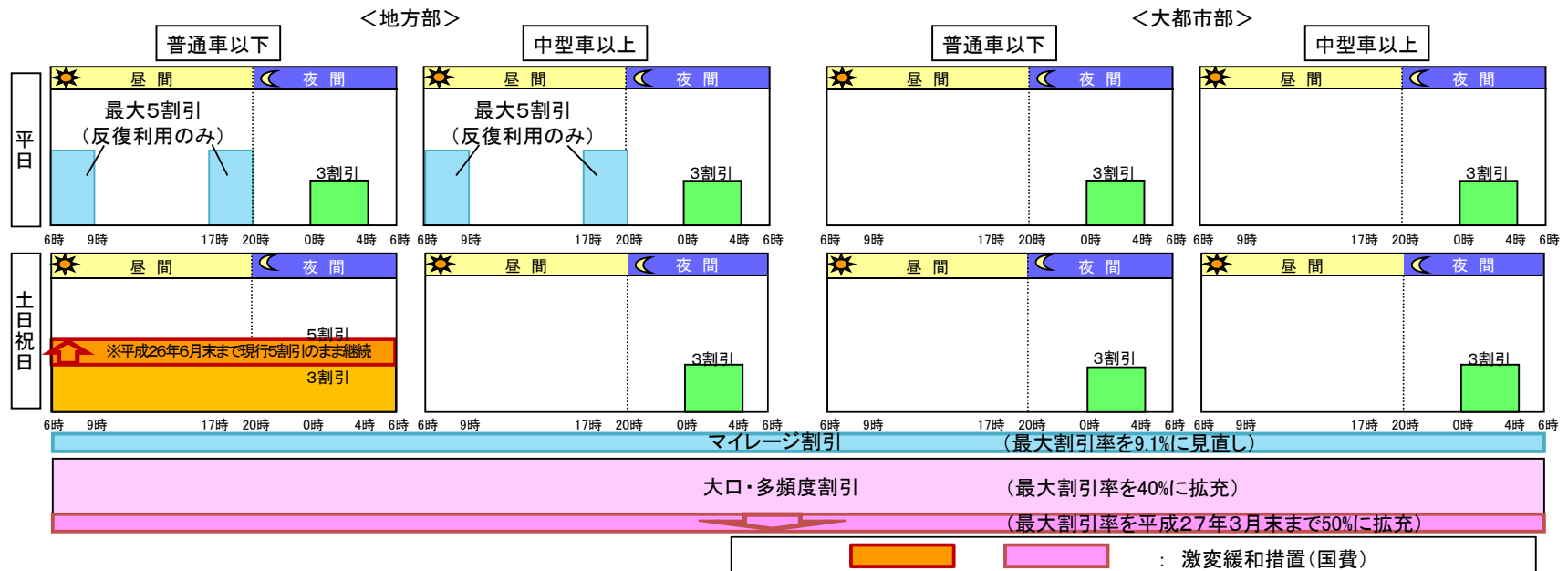
# 料金割引の見直し [NEXCO]

## <基本的考え方>

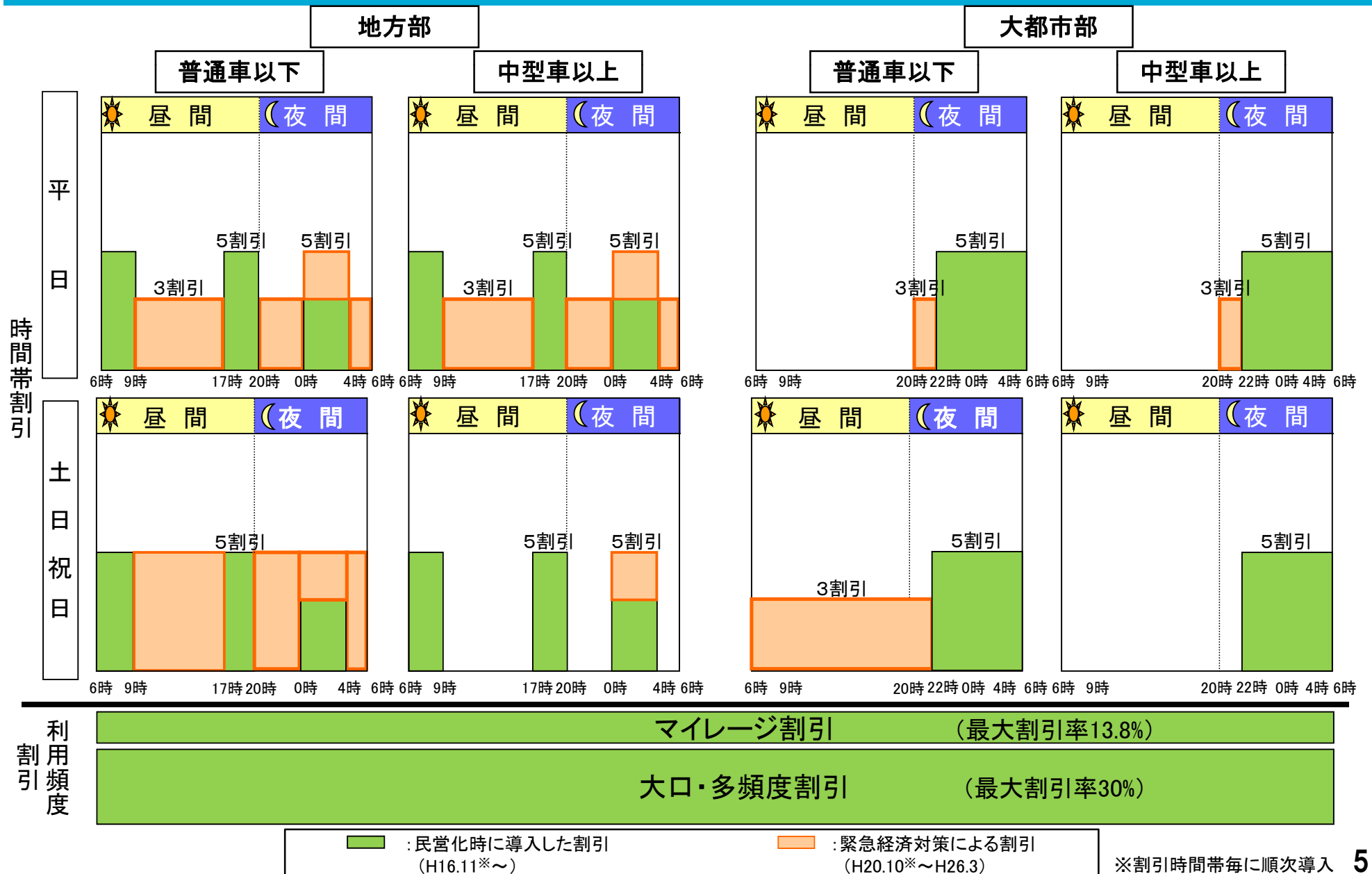
- 国土幹線道路部会の中間答申を踏まえ、
  - ・実施目的を明確にした上で、効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
  - ・生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

## <具体的な内容>

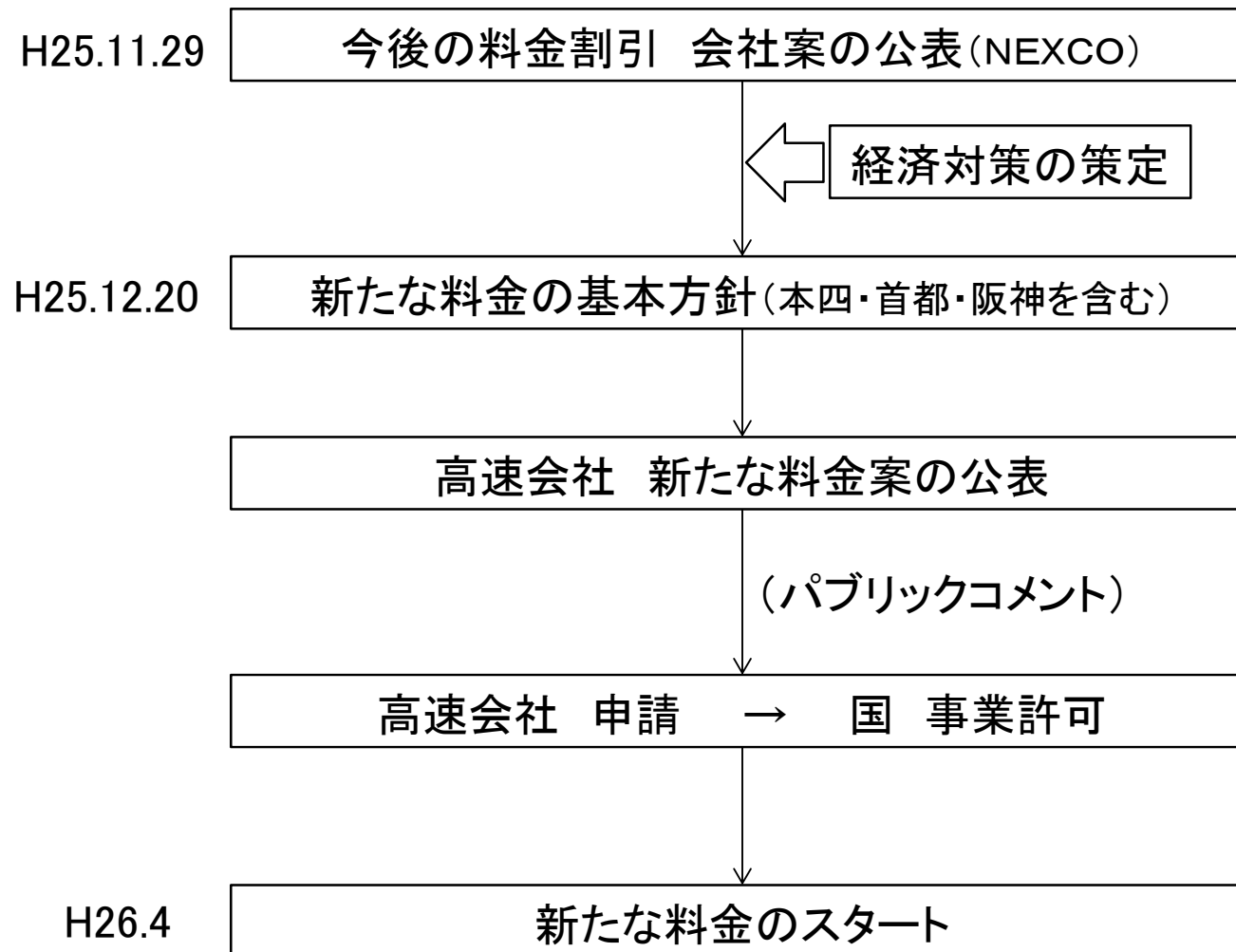
生活対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の通勤割引を、通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とする割引に見直して継続</li> <li>・高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、マイレージ割引について、最大割引率を9.1%に見直して継続</li> </ul>	
観光振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の休日割引について、割引率を3割として継続</li> </ul>	激変緩和 → 地方部の休日割引の割引率を平成26年6月末まで現行5割引のまま継続
物流対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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40%として継続</li> </ul>	激変緩和 → 大口・多頻度割引の最大割引率を平成27年3月末まで40%から50%に拡充
環境対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	



# 現行の料金割引と財源



## 新たな高速道路料金 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