

論点整理（料金制度関係）

※料金制度に関する論点のうち、安定的な維持管理・更新・機能強化等の需要を踏まえた償還制度の見直しなど、持続可能な高速道路システムに関する論点については、今後、別途、整理する予定。

1. 全国料金

＜料金水準に関する意見＞

- 全国路線網については、1995 年以降料金を引き上げておらず、逆に民営化時の 1 割引き下げにより、利用者の負担は下がっているところ。一方で、今後増加する更新需要等のために利用者の負担を求めていく必要がある。料金に対する利用者の理解を得るためにも、これまでの取組等を整理し、利用者伝えることが重要。
- 低廉な料金設定は、運送事業者として利用者（乗客・荷主等）へのメリットがある一方で、渋滞を引き起こし、結果的に利用者に不利益をもたらす路線・区間があるとの声があることから、高速道路と一般道路の混雑のバランスに配慮した適正な料金設定を検討していくことが必要。

＜料金割引に関する意見＞

（料金割引全般）

- 料金徴収期間の延長などによる負担の増については、利用者は好まないが、しっかりと議論する必要。
- 償還財源の確保の観点からも、料金施策について検討する必要。
- コロナによって高速道路会社に減収が生じており、償還計画に影響が生じている。料金施策を考える際に、この点についても検討する必要がある。
- 整理・統一した料金水準を前提として、個別箇所を渋滞させないための料金割増や割引の枠組みを議論すべき。

（平日朝夕割引）

- 一般道側の通勤渋滞の緩和を目的とした割引ではあるものの、逆に平日朝夕割引時間帯における高速道路に渋滞が発生するといった課題も生じていることから、割引の見直しについて検討する必要。

（休日割引）

- 休日割引について、本来の目的である観光の振興に照らして行うのが筋であり、高速道路利用と宿泊がセットの場合のみ割引くなど、高速道路のみで制度設計するのではなく、観光地などにおける行動と絡めた制度とすべきではないか。
- GW・お盆等の交通混雑期においては、渋滞が多発しているため、休日割引のあり方について検討が必要。加えて、休日の観光関連トリップが 5 割程度にとどまることから、地域活性化を図るための観光を利用目的とする利用者に対しての割引となるよう見直す必要がある。

（大口・多頻度割引）

- 大口・多頻度割引を活用している中型車以上の車両が、実質的に同割引を利用していない普通車とほぼ同じ水準の負担となっていることについて、問題意識を共有すべき。

- 大口・多頻度割引の目的が利用促進ではなく、物流事業者等の支援ということであれば、頻度に関わらず料率を下げるほうが公平ではないか。
- 新型コロナウイルスの影響下においても、トラック運送事業が安定した輸送サービス及び運送環境を確保するため、経済が回復するまでの間、実質 50%以上の割引を実施してほしい。
- 契約単位割引はコロナによる影響等の外的要因に左右されるなど、契約者にとって不安定な割引であるため、より利用額に応じた割引となるよう検討が必要。

(深夜割引)

- 深夜割引を受けるためにトラックが SA/PA や路上で待機するなど、割引により逆にドライバーの負担となる不経済が生じているため、割引を見直すべき。
- 深夜割引の適用を受けるため、SA/PA に車が滞留している。このため、特定の時間から一気に割引を適用するのではなく、徐々に割引率を高くするような形の方が良いのではないか。
- 労働環境改善等に資するため、労働基準法の規定に合わせて深夜割引の時間帯を 22 時～5 時に拡大すべき。
- 深夜割引適用車両のうち、中型車以上においては、割引が適用された走行時間のうち約 6 割が深夜時間帯以外の走行分への適用となっていることから、検討の方向性として、例えば深夜時間帯に走行した距離についてのみ割引が適用されるような適用条件の見直しの検討が必要。
- 深夜割引の適用時間帯に走った分だけを割引対象とすることについて、ETC を搭載していれば実現できるのではないか。技術的な点も含めて、今後、検討を進める必要。

(料金割引の進め方)

- 料金について議論するにあたり、高速道路や一般道をどのような人が使っているのか把握するために、デジタル技術をもっと活用すべきではないか。
- 高速道路だけでなく一般道を含めた道路ネットワーク全体として社会全体の便益を最大化するような施策について検討していく必要がある。
- 利用者の行動変容について、どのように計測・評価するかが重要。料金施策を実施する前に、料金施策の狙いや事後に必要な計測・評価の実施方法を固めておく必要がある。
- バスや鉄道、ホテル等の業界でも導入されているように、繁忙期には割増料金、閑散期には割引料金を設定する等、公共交通・物流に配慮しつつ、時期の繁閑に応じて異なる料金を設定することも検討してはどうか。

<車種区分に関する意見>

- 軽自動車については、性能的には普通車とほとんど変わらないが、ナンバープレートの照合に必要な費用がかかる等の不合理なことも起こっているので、幅広く検討すべき。
- 地方においては、軽自動車を中心に複数の車を所有し、広域を移動しながら家庭と仕事を両立させている世帯もある。軽自動車の車種区分を普通車並みにすることについて議論する場合は、地方経済への影響も考慮しなければいけない。
- 現在の車種別料金については、占有者負担の割合が大きく反映されているが、原因者負担、損傷者負担についての研究も出てきているので、当該負担についても検討してほしい。

＜その他の意見＞

- 料金の議論にあたり、管理コストや自動運転・新技術に対するコスト、都市部と地方部の利用形態の違いなど、様々な観点があることから、料金制度はもう少し複雑でもいいのではないかと。一方、負担について利用者に理解頂くためには、シンプルな方がいいところ、どこあたりで折り合いをつけるのかについて、検討してはどうか。
- 過積載対策として、荷主に対する警告など現在までの取組と効果を整理し、今後、料金施策も含めてどのような対策を実施すべきか、早急に検討すべき。
- トラックドライバーの長時間運転に関する労働環境の改善が必要であるという観点から、長距離逓減割引の見直しについても検討が必要。
- 長距離逓減割引の見直し等により、長距離輸送の負担が軽減される方向での検討をお願いしたい。
- 本四高速の料金割引について、NEXCO 料金割引との乖離を是正するための検討をお願いしたい。
- 原発避難者の無料化措置についても、その目的を超えた部分の利用について、今後、議論をしていくべき。
- 原発無料化措置について、一部利用者に利用回数が偏っていることから、今後、措置の対象も含め、検討が必要。

論点

■料金割引について、より政策的な目的に沿ったものとするために、どのような見直しを実施すべきか。また、そもそもの目的の見直しについて、どのように考えるか。

(参考) 現行の割引の目的と課題 (例)

	目的	課題 (例)
平日朝夕割引	並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和	割引時間帯における高速道路の渋滞
休日割引	観光需要を喚起し、地域活性化を図る	観光関連トリップ以外への適用も多い
大口・多頻度割引	主に業務目的で高速道路を利用する機会の多い車の負担を軽減	契約単位割引はコロナ影響等外的要因に左右され、契約者にとって不安定
深夜割引	一般道路の沿道環境を改善	適用を受けるためにトラックがSA/PAに滞留

■特に、深夜割引については、料金所やSA・PAでの待機問題が生じているところ、速やかに問題を解消するためには、どのように見直すべきか。

■一般道の利用も含めて、料金割引の効果を把握するためには、どのようなデータを分析すべきか。

■車種区分については、どのような観点から、データの分析を行うべきか。

2. 大都市圏料金

<料金全般に関する意見>

- 首都圏料金については、受け入れられつつあるのではないかと。近畿圏では、これを更に押し進めて、道路整備コストの捻出も含め料金を見直しており、これも受け入れられていると思う。今後も、原理・原則を丁寧に説明すれば、料金の見直しを受け入れてもらえるのではないかと。
- 料金について議論するにあたり、高速道路や一般道をどのような人が使っているのか把握するために、デジタル技術をもっと活用すべきではないかと。※再掲
- 高速道路だけでなく一般道を含めた道路ネットワーク全体として社会全体の便益を最大化するような施策について検討していく必要がある。※再掲
- 利用者の行動変容について、どのように計測・評価するかが重要。料金施策を実施する前に、料金施策の狙いや事後に必要な計測・評価の実施方法を固めておく必要がある。※再掲
- 近畿圏の料金見直しの目的の一つは、新たな投資余力を生み出すことであった。増収効果がしっかりあって、整備を進められる状況にまで、料金水準が上がっているのか確認する必要がある。
- 近畿圏においてはネットワークが未完成。今回の資料では大阪近郊に焦点が当たっているが、今後の新名神開通や京都縦貫の移管なども踏まえ、もっと広域的なエリアを対象として継続的な検討が必要。

<料金体系に関する意見>

(料金体系の整理・統一(公平な料金体系))

- 原則、対距離制にするため、首都高速の上限料金を撤廃すべき。
- 機動的な料金を実行するための環境整備が必要。首都高速の上限料金が首都圏の料金全体にゆがみをもたらしており、見直すべき。
- 首都高の上限料金を超える距離の利用は、距離当たり単価が低く、対距離制に反する。また、損傷者負担の原則にも合致しない。同一発着で同程度の利用距離にもかかわらず、経路によって大きな料金差が生じ、本来不要な交通が首都高に流れ込んでいる。
- オリパラのロードプライシングは機動的料金のきっかけになるのではないかと。
- ネットワーク整備の状況を踏まえ、上限料金等の激変緩和措置の見直しも含めて継続的に検討する必要がある。
- 今後の機動的な料金施策の実施に向け、料金水準や車種区分が統一されていない路線、激変緩和措置として上限料金等を設定している路線について、償還への影響などを考慮しつつ、料金水準や車種区分の整理・統一を検討していく必要がある。
- 料金の原則に整合していない京葉道路や第三京浜の激変緩和措置をやめることを答申に記載すべき。
- 激変緩和のための割引は撤廃すべき。首都圏の新たな高速道路料金の導入から5年経過しており、またそれによって混雑が発生しているため、そろそろ激変緩和は終了しても良いのではないかと。
- 渋滞を助長させる経路間の料金差異の解消について検討が必要。
- 阪神高速の上限料金が大阪中心部への流入を招いているのかどうか、検討を深めるべき。

(起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現(シームレスな料金体系))

- 都心経由のルートよりも外環経由のルートの料金が割高なので、まずは同一発着同一料金

を確立する必要がある。

- 都心通過排除が目的なのであれば、同一発着同一料金にこだわる必要はない。料金差をつけることも考えられる。
- 同一起終点・同一料金ではなく、原則、対距離制の中で、混んでいる時間に料金を高く、空いている時間を安くすることを考えるべき。なお、複数の経路がすべて混んでいる場合、料金施策のみでは解決しない。
- 高速道路会社間をまたいで利用する際、本線料金所による、加減速、分合流、事故などを解消し、交通円滑化、利便性向上を図るべく、シームレスで利用しやすい料金体系を実現すべき。
- 高速道路会社間をまたいで利用する際、ターミナルチャージや本線料金所がバリアになっている。今後、ETC 専用化とあわせて、圏央道内側の本線料金所撤廃に向けた取組を進めるべき。
- ターミナルチャージの二重取りを撤廃すると、償還主義のもとでは、1回あたりのターミナルチャージは値上げになる。会社間をまたがない利用者にとっては値上げとなる点に留意が必要。

(混雑状況に応じた料金)

- 柔軟で機動的な料金施策を導入し、渋滞緩和を図ることが必要。そのベースとして、首都高と NEXCO の料金水準、割引制度は極力近い方向とするのが基本。
- 高速道路網の更なる有効活用に向けて、柔軟に料金を設定できる仕組みの構築について検討を進めることが重要。
- 機動的な料金については、効果がある場合とない場合があると思うが、可能なものから積極的に展開すべき。
- オリパラ時の首都高における料金施策のように、戦略的な料金により道路を最大限活用することが、特に大都市においては重要。
- 機動的な料金に関する検討にあたっては、対象路線における渋滞状況等に留意する必要がある。
- 機動的な料金変更について、仮に都内のルートの利用料金を引き上げる場合、都内事業者には恒常的な負担を強いることになるので、これらの事業者に対する配慮が必要。
- 機動的な料金を導入する際には、大型車が一般道など他のルートに転換し、道路の劣化に影響を及ぼす点について検討する必要がある。
- 貨物は料金に敏感だが、一般利用者のうち特に ETC 利用者は、料金が後日引き落とされるため、料金に対する感度が鈍いのではないか。ダイナミックプライシングにより交通量を制御しようとするなら、どれだけの割引がいつどこでやられているのかということを確認に利用者に訴えるスタンスが必要。
- 時間的・空間的に偏在する交通流動を最適化するために混雑状況に応じた料金施策の導入について検討する必要がある。その際、物流や一般道の交通への影響にも配慮する必要がある。

<個別の料金割引に関する意見>

(大口・多頻度割引)

- コロナ禍において物流の重要性が再認識された。安定的な物流を確保するために、高速道路会社間での大口・多頻度割引制度の統一など、物流事業者が活動しやすい環境を整えるべき。
- 生活を支えている物流業界をサポートするために、大口・多頻度割引の充実を図る必要がある。中小事業者への配慮として、大型車の料金(車種間比率)を下げたらいいとの指摘もあるが、首都高とNEXCOの料金体系を同一にしたばかりであり、難しいのではないか。
- 大口・多頻度割引について、NEXCOにおける拡充措置の継続や、首都高における割引率の拡充が必要。

(深夜割引)

- 首都高における昼間の交通を夜間に回すことができれば、渋滞緩和に大きな効果があるのではないか。
- 首都高の渋滞緩和に向け、夜間の閑散時間帯に交通を分散させるため、メリハリのある料金体系が必要。
- 首都高において、夜間工事などメンテナンスに支障がない範囲で、深夜割引を導入すべき。
- 深夜割引を導入した場合、着荷主への納入時間が変わらなければ、一般道での納入待ち渋滞などを助長しかねない。一般道への影響をよく把握している地方自治体から提案してもらってもいいのではないか。

(その他の割引)

- アクアラインにおいては、これまで渋滞対策として、ペースメーカーライトの導入やA I 渋滞予測などを実施してきたが、さらなる対策として、今後、機動的な料金の導入について検討する必要がある。
- アクアラインについては、混雑している休日において、割引をやめるべき。
- アクアラインについて、千葉県の経済にダメージを与えないように配慮しつつ、一律800円ではなく、混雑していない時間帯にアクアラインを有効活用できるような工夫の余地があるのではないか。
- これまで基本的には割引という施策だったが、交通ピークの平準化のための料金割増については、これまで我が国では実施されてきていないのではないか。これにより、利用者の行動をマネジメントするという点についても検討することが重要。
- カーボンニュートラルに関して、基本的には高速道路ネットワークを整備していくことが、渋滞の緩和やCO₂の排出抑制にもつながる。その上で、料金施策の中で電気自動車を優遇することなどは今後の研究課題。
- 電気自動車を普及させなければならないことは分かるが、他方、重たいバッテリーを積んでいる電気自動車は道路に与える負荷についても考慮して、検討する必要がある。
- 渋滞緩和を図るため、相乗りを促すことができる多人数乗車の車両割引を実施するなどの施策を導入していく必要があるのではないか。

論点

- H27.7 の中間答申に沿って、首都圏においては H28.4 から新たな高速道路料金が導入された。その際、一部で激変緩和措置が導入され、完全な対距離制となっていない路線も存在しており、経路選択におけるゆがみが生じているが、今後、さらに公平でシームレスな料金体系の実現を目指すことでよろしいか。
特に、首都高速の料金体系について、速やかに見直しを進めるということによろしいか。
(参照) 首都圏の新たな高速道路料金に関する具体骨子案
- 混雑状況に応じた料金について、大都市圏等における現在の渋滞状況を踏まえ、具体的にどのような路線・区間を対象として、導入を検討すべきか。その際、一般道への影響について、どのような点に留意すべきか。
- 一般道の利用も含めて、料金割引の効果を把握するためには、どのようなデータを分析すべきか。(再掲)

3. 料金に関連するもの

<SA・PAの混雑解消のための取組>

- 大型車両の休息や時間調整を、混雑しているSA/PAで行う必要はない。トラック協会の協力を得てキャンペーンをすることにより効果があるのではないか。混雑SA/PAの有料化や兼用マスの活用も有効だと思う。
- SA/PAでの滞留についてはトラックドライバーの労働問題とも考えられる。有料化により締め出すのではなく、一般道への影響も踏まえつつ、ドライバーの立場に立った改善策を検討すべきではないか。
- トラック業界の競争も激しく、荷主から課金分の料金を徴収することは難しい。SA/PAの課金は避けてほしい。