

高速道路料金に関する 最近の動きについて

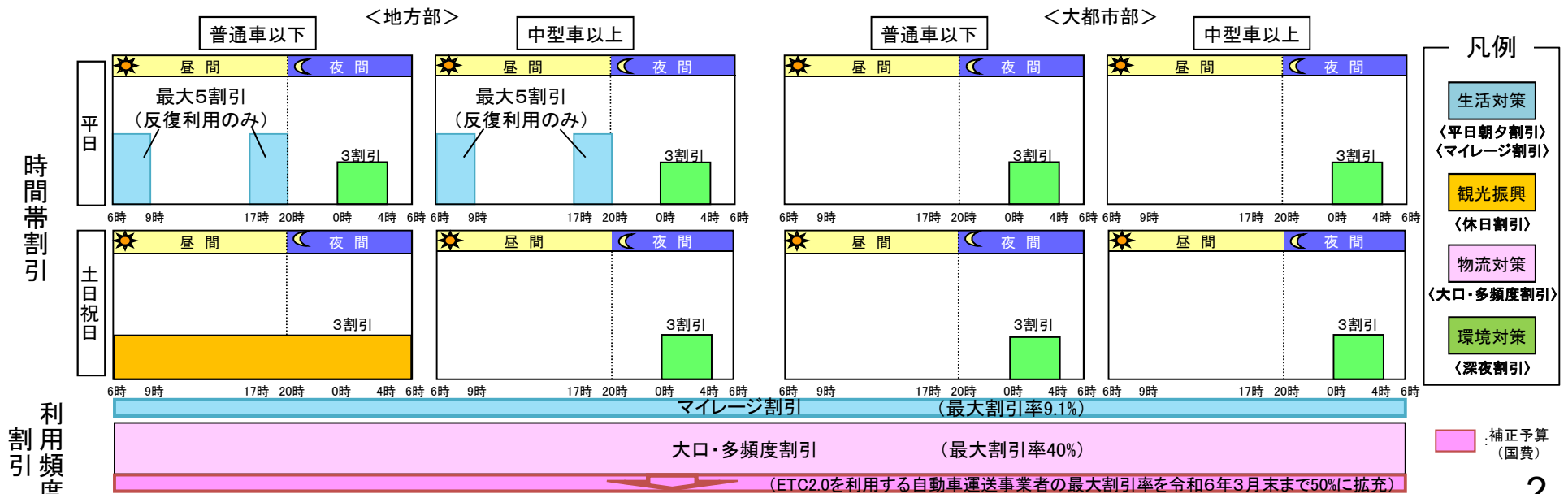
1. 中間答申を踏まえた 料金割引の見直しについて

国土幹線道路部会 中間答申のポイント (R3.8)

速やかに実現すべき料金制度のあり方

割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
①平日朝夕割引	勤務形態の多様化に未対応／ 通勤時間帯の一部高速道路の混雑	適用時間帯の柔軟化／ 通勤者の利用促進等の目的検討
②深夜割引	割引適用待ち車両の滞留／ 運転者労働環境の悪化	割引適用時間帯の拡大／ 適用時間帯の走行分を対象
③休日割引	繁忙期等の渋滞激化／ より効果的に観光需要を喚起する必要	繁忙期等に割引を適用しない／ 観光周遊等を対象とした割引の拡充
大口・多頻度割引	一層の物流等支援の必要性／ 公平性の確保	現下の経済状況を踏まえた拡充と原因者負担の公平性の 観点からの縮小の両面について、引き続き検討
④マイレージ割引	利用者の実感が薄い	民間ポイント制度も参考に検討

【現行の料金割引】



①平日朝夕割引

第49回国土幹線道路部会
資料(R3.3)に加筆

割引の目的

【生活対策】

並行する一般道における通勤時間帯の混雑緩和のため、地方部の高速道路を通勤時間帯に多頻度利用する車を対象に割引

割引の変遷

	(割引率)
通勤割引(H17.1.11～H26.3.31)	50%
平日朝夕割引(H26.4.1～)	最大50%
	※反復利用のみ

(割引50%は地方部・100km分)

割引の効果

- 平日朝夕割引導入前後の比較により、朝の通勤時間帯に5割の区間で並行一般道から高速道路へ交通が転換
- 転換が見られた区間でも、一般道の渋滞解消の程度は大きく異なる

割引の課題

- 軽自動車等・普通車の通勤トリップに対する効果は限定的
- 新型コロナウイルス感染症の影響により多様化する勤務形態(フレックス制の導入等)に対応していく必要

部会における意見

- 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
- 低廉な料金設定は、利用者へのメリットがある一方で、渋滞を引き起こす場合もあることから、高速道路と一般道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

見直しの方針(R3.8中間答申)

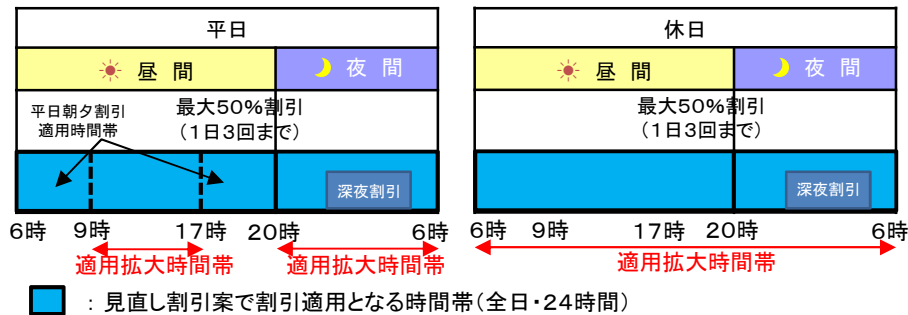
- 民営化時に通勤者の高速道路利用促進の観点から通勤割引が導入されたという経緯も踏まえ、目的そのものの見直しも含めて、平日朝夕割引のあり方について検討する必要
- 適用時間帯に関する条件を見直すなど、多様化する勤務形態に対応する必要
- 通勤時間帯に混雑している高速道路については、前後の時間帯への分散を図るなどの工夫

平日朝夕割引の見直しについて

- 多様化する勤務形態に対応し、通勤時間帯の交通量の分散を図るため、全日・24時間が割引対象となる新たな割引を石川県内を対象に試行
- R5. 4頃から試行を実施し、効果や課題を検証の上、今後拡大

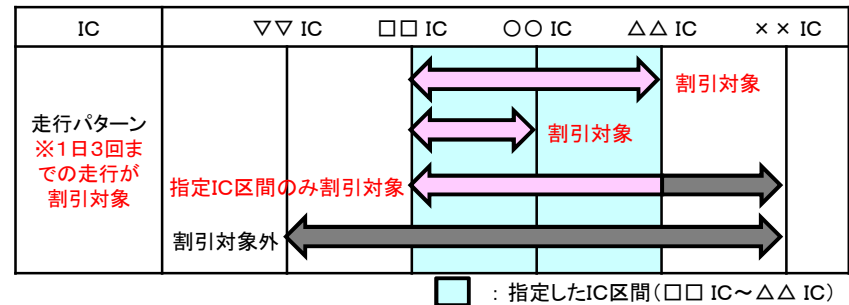
<見直しの試行>

(1) 適用時間帯を全日・24時間に拡大



(2) 利用者が登録したIC間を最大50%引(月10往復以上利用の場合)

- ・登録したIC間20回相当分の支払に使えるパスを、10回分の料金で事前購入
- ・20回相当分の料金までは定額(最大50%引)、以降は50%引の料金を別途請求



<試行対象IC>



②深夜割引

第49回国土幹線道路部会
資料(R3.3)に加筆

割引の目的

【環境対策】

一般道の沿道環境を改善するため、深夜に利用する車を対象に割引

割引の変遷

	(割引率)
H16.11.1～H20.2.14	30%
H20.2.15～H20.10.13	40%
H20.10.14～H26.3.31	50%
H26.4.1～	30%

割引の効果

- 深夜割引導入前後の比較により、一般道の夜間の交通量は大幅に減少しており、騒音環境は改善
- 一般道から高速道路への転換状況を確認すると、普通車以下については特に夜間の時間帯において、深夜割引の効果とみられる転換を確認

割引の課題

- 東京本線料金所においては、0時前に深夜割引適用待ちの車両が滞留。首都圏・近畿圏の他の本線料金所においても滞留車両あり
- 東京に近い区間においては、深夜割引適用時間の前後時間帯でも渋滞損失が発生

部会における意見

- 割引により、待機等の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
- 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時から翌5時に拡大すべき
- 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について検討が必要

見直しの方針(R3.8中間答申)

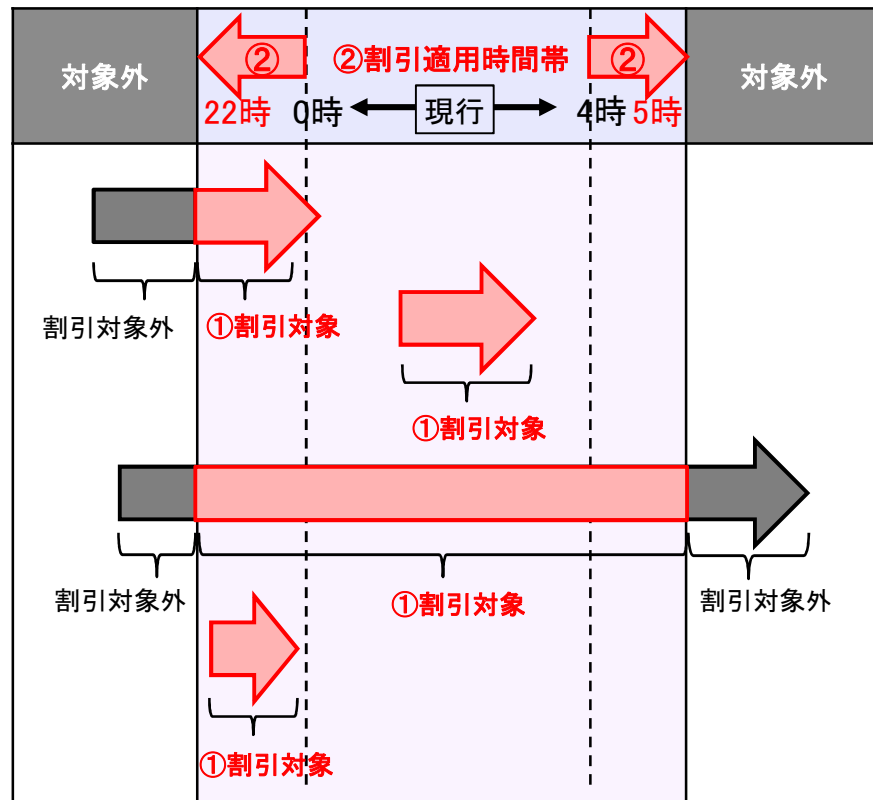
- 割引が適用される時間帯の走行分の料金を対象として割り引くような見直し
- 交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用の促進及びトラック運転者等の負担の軽減を目的として、割引適用時間帯の拡大について検討

深夜割引の見直しのポイント

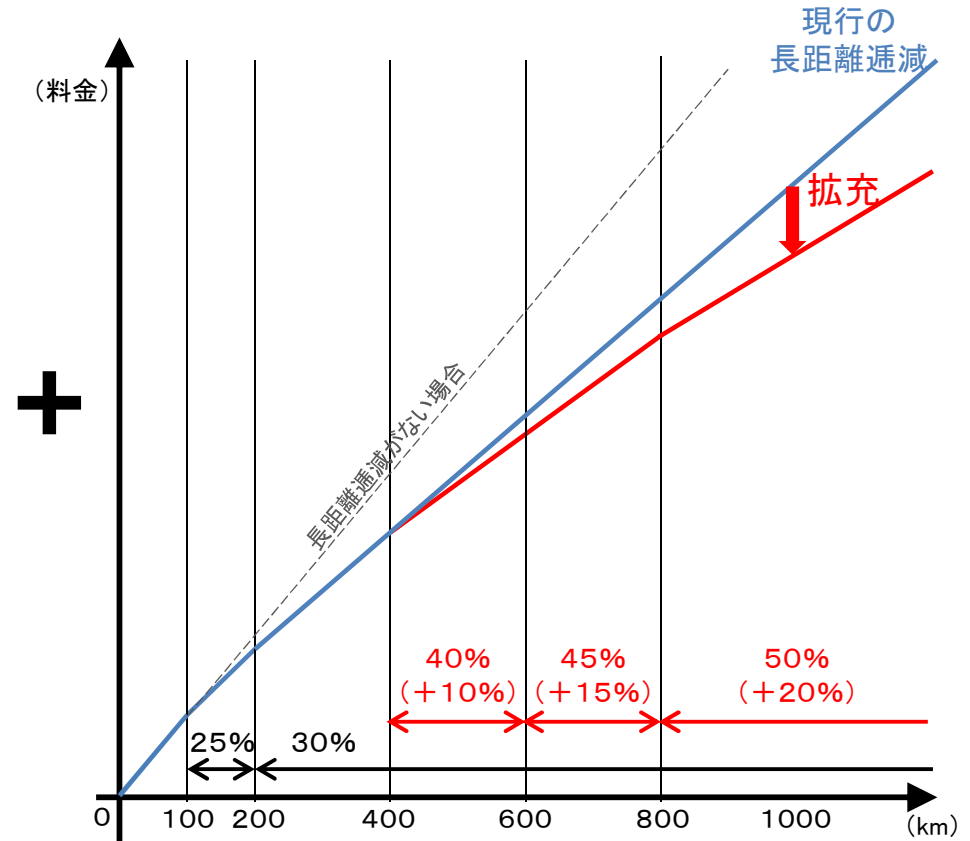
○ 本線料金所における深夜割引待ちの解消等のため、以下の見直しを令和6年度中を目処に実施

- ① 割引適用時間帯に走行した分のみ3割引
- ② 割引適用時間帯を22時から翌5時に拡大
- ③ 長距離利用者の負担軽減措置として、400km超の長距離逓減を拡充

- ①割引適用時間帯に走行した分のみ3割引
- ②割引適用時間帯を22時から翌5時に拡大



- ③長距離逓減の拡充



※このほか、1,000kmを超える走行等について、激変緩和措置(見直しから5年程度)を講じる

③休日割引

第49回国土幹線道路部会
資料(R3.3)に加筆

割引の目的

【観光振興】

観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の高速道路を利用する車を対象に割引

割引の変遷

(割引率)

H20.9.16 ~ H26.3.31	50%(9~17時)
H21.3.28 ~ H26.3.31	50%(20~0時・4~6時)
H26.4.1 ~ H26.6.30	50% ※経済対策による激変緩和措置
H26.7.1 ~	30%

割引の効果

- 休日割引導入前後の比較により、休日の交通量は増加
- 一方、交通量の増減と観光関係指標(入れ込み客数、消費額)の間に、明確な相関関係は確認できない

割引の課題

- 休日割引適用の首都圏周辺地域において、中央道、東北道、東名高速等の放射高速道路の上り方向を中心に、高速道路が渋滞。中京圏、近畿圏においても同様の渋滞が発生
- 通院・送迎等の観光以外の休日のトリップに対しても、休日割引を適用

部会における意見

- 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
- 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

見直しの方針(R3.8中間答申)

- 割引の効果を高めるため、観光関係事業者等と連携し、観光トリップを対象とする割引となるよう、検討を進める必要
- 繁忙期等の交通の集中が見込まれる時期や、観光客が帰宅する夕方の時間帯等においては、渋滞の激化を避けるため、休日割引を適用しないことについて検討する必要

高速道路における観光周遊割引の平日拡充について

- 中間答申を踏まえ、観光需要の平準化の観点も考慮し、平日のみの利用に対し、平均約3割お得な観光周遊割引を約4割に拡充(ETCマイレージサービスのポイントを追加付与)(R4.11.7開始)

観光周遊割引の拡充イメージ

ご利用例: 信州めぐりフリーパス(ETC車・普通車: 2日間)

周遊イメージ【1泊2日】



平日昼間通常料金
令和4年10月25日現在

合計 8,010円

周遊バス販売価格
(普通車)

5,600円

周遊バス販売価格の
15%のポイント追加付与

840ポイント追加付与

実質 4,760円*

※ 上記例は、付与されたポイントを5,000ポイントで5,000円分の還元額に交換した場合における周遊バスの実質的な料金。
(ポイントの交換単位: 1,000ポイント→500円分、3,000ポイント→2,500円分、5,000ポイント→5,000円分)

拡充対象日イメージ

※2日間利用の場合							※3日間利用の場合						
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3							1
4	5	6	7	8	9	10	2	3	4	5	6	7	8
11	12	13	14	15	16	17	9	10	11	12	13	14	15
18	19	20	21	22	23	24	16	17	18	19	20	21	22
25	26	27	28	29	30		23	24	25	26	27	28	29
							30	31					

通常の割引率

利用実績の状況

平日のみの利用に対する
拡充開始前1か月間の利用件数
(コロナ禍前 R1.11.1~R1.11.30)

利用件数 全体	うち		
	平日のみ 利用	平日・休日 利用	休日のみ 利用
80,397件	15,285件	38,424件	26,688件

拡充開始後1か月間の利用件数
(R4.11.7~R4.12.7)

利用件数 全体	うち		
	平日のみ 利用*	平日・休日 利用	休日のみ 利用
84,277件 (1.05倍)	28,545件 (1.87倍)	41,724件 (1.09倍)	14,008件 (0.52倍)

括弧内はR1.11.1~R1.11.30との比較

※ 周遊バス平日拡充対象

平日拡充開始前の実績と比較して、**平日のみの利用が約2倍に増加**するとともに、**利用件数全体も増加**。

④マイレージ割引

第49回国土幹線道路部会
資料(R3.3)に加筆

割引の目的

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

割引の変遷

H17.4.1～H26.3.31
H26.4.1～

最大割引率13.8%
最大割引率 9.1%

割引の効果

- H26年度以降、割引率を縮小したが、普通車以下のETC搭載車の割引利用率は、約4割まで増加。ただし、ここ数年は微減傾向で推移
- 総料金収入に占めるマイレージ割引適用車両からの収入の割合はほぼ横ばいで推移

部会における意見

- (特になし)

割引の課題

- (特になし)

見直しの方針(R3.8中間答申)

- 他の民間企業のポイント制度等も参考に、利用者が割引を受けていることを実感できる制度への見直しについて検討すべき

マイレージ割引のWEBサイト等の改善

- 利用者が割引を受けていることを実感できるよう、WEBサイトの見やすさの向上、ポイント残高のメール通知機能の実装等、順次改善

＜WEBサイトのスマートフォン対応(R4.3～)＞

＜ポイント残高のメール通知機能(R4.5～)＞

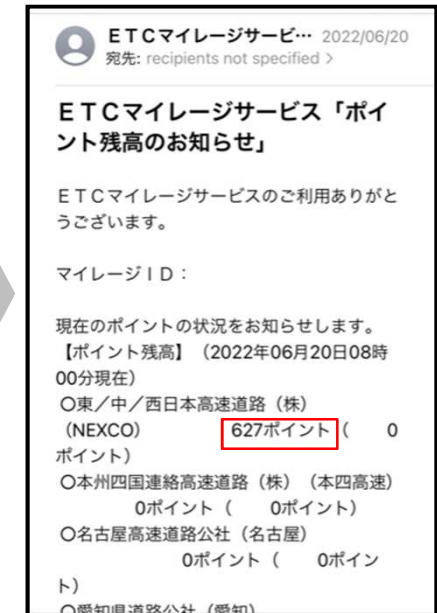
これまで

対応後



これまで

対応後



⇒PC版のみだったWEBサイトを、見やすさ向上のため、スマートフォン表示にも対応

⇒WEBサイトへログインしなくても、メールでポイント残高を確認できるように改修

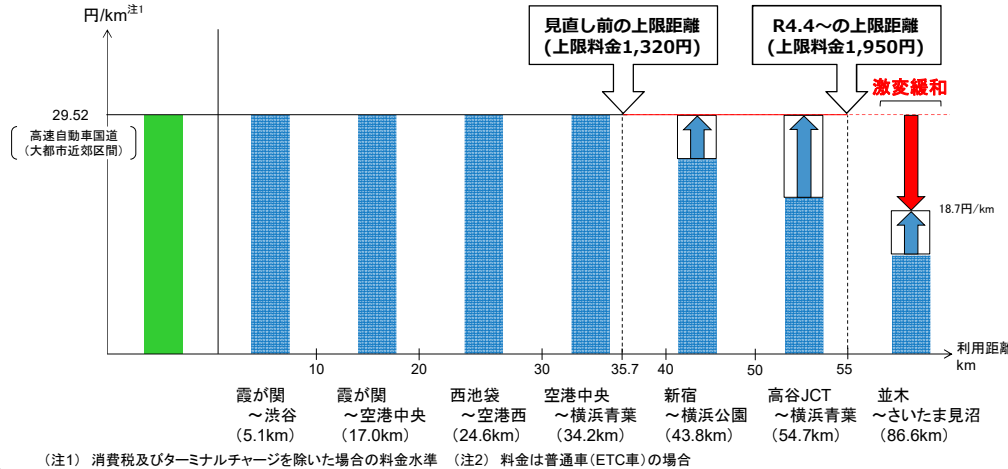
2. 首都高速の料金改定後の 半年後の状況

首都圏の新たな高速道路料金（令和4年4月より導入）

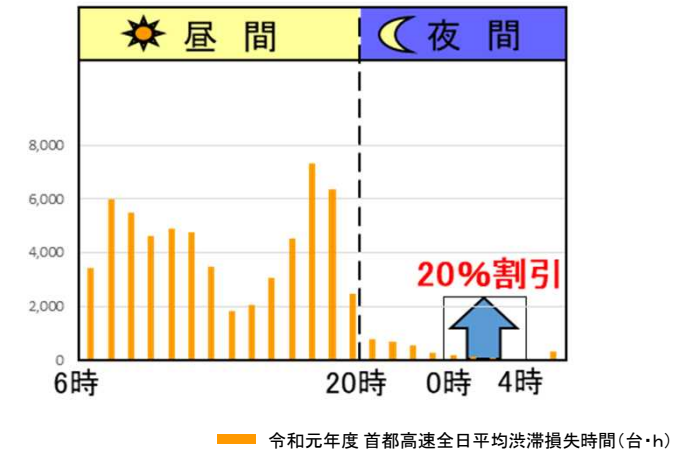
- 首都高速において、料金体系の整理・統一を更に進めるため、①新たな上限料金を設定。
- 料金割引の整理・統一を図る観点等から、②大口・多頻度割引の拡充や③深夜割引の導入を実施。
- H30.6の千葉外環の開通を踏まえ、外環利用が料金の面で不利にならないよう、起終点間の最短距離を基本に料金を決定し、④千葉外環迂回利用割引を導入。

①新たな上限料金

【首都高速における料金水準】

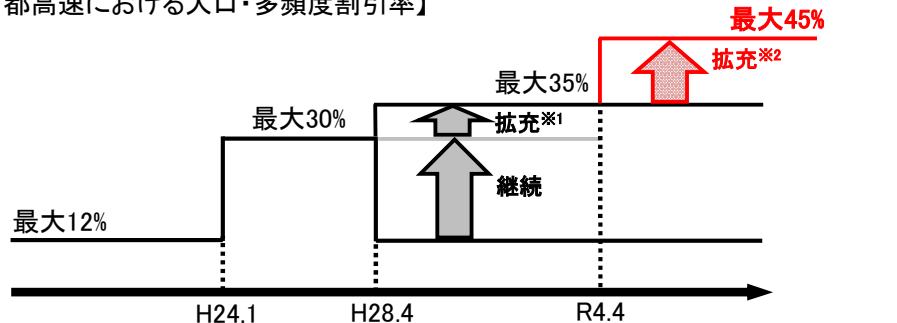


③深夜割引の導入



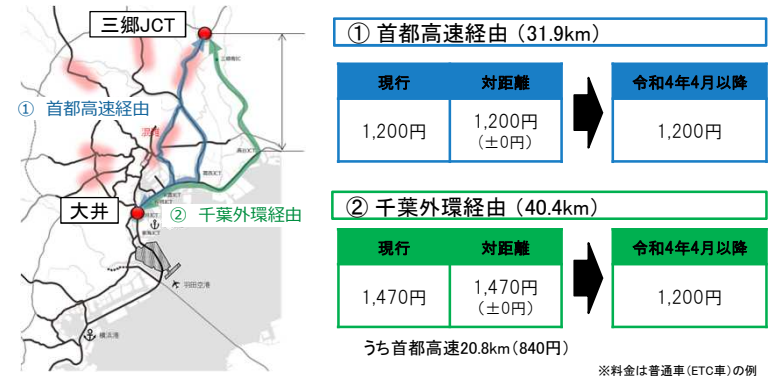
②大口・多頻度割引の拡充

【首都高速における大口・多頻度割引率】



※1 中央環状線の内側を通過しない交通に限定 ※2 拡充10%のうち、5%は中央環状線の内側を通過しない交通に限定

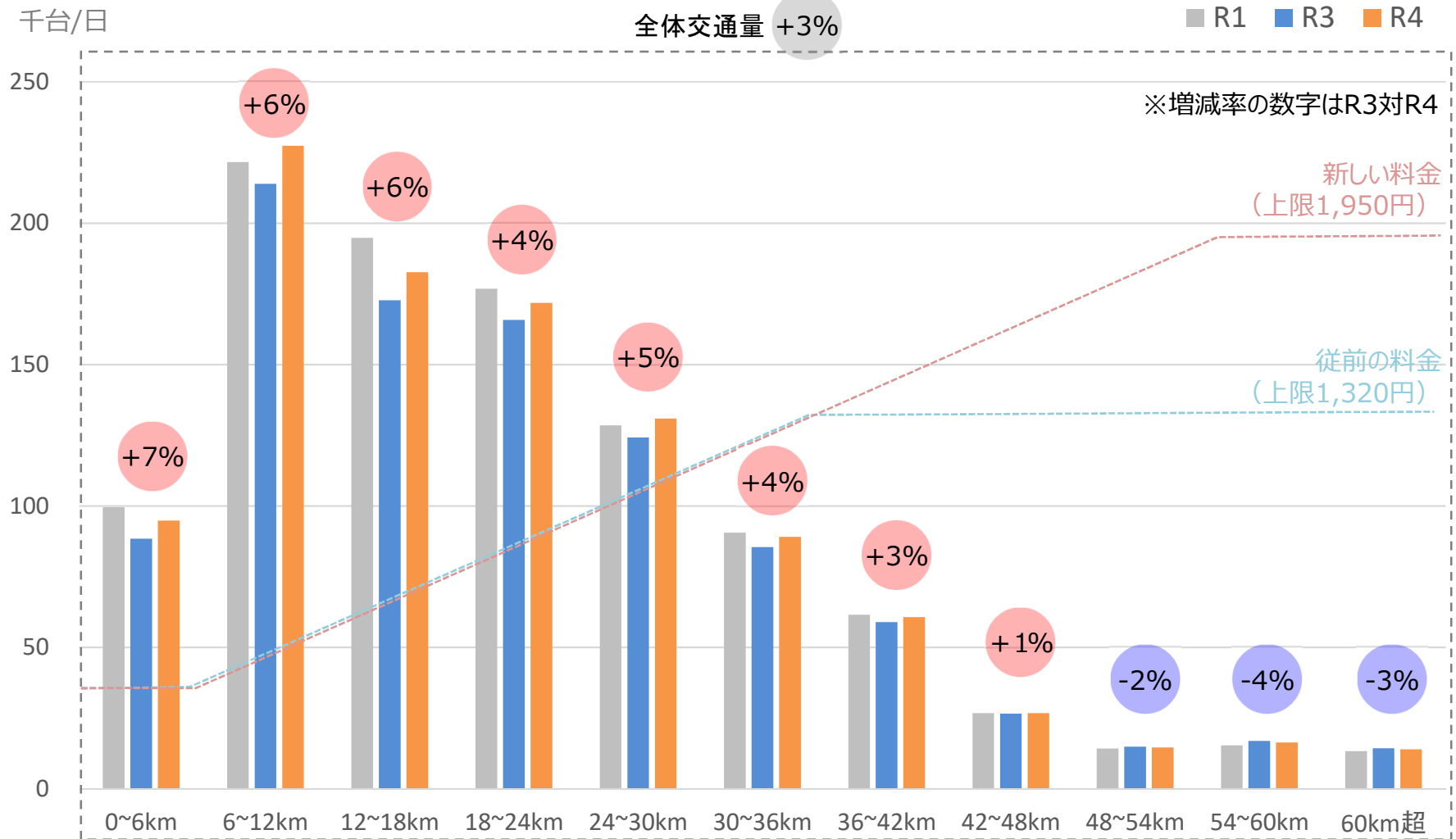
④千葉外環迂回利用割引



首都高速の距離帯別交通量（R4. 11. 18記者発表）

- R4.4.1から、首都高速の上限料金を、1320円(35.7km以上)から1950円(55km以上)^{*}に見直し。
- 前年比で、48km未満の利用は増加傾向、48km以上の利用は減少傾向。

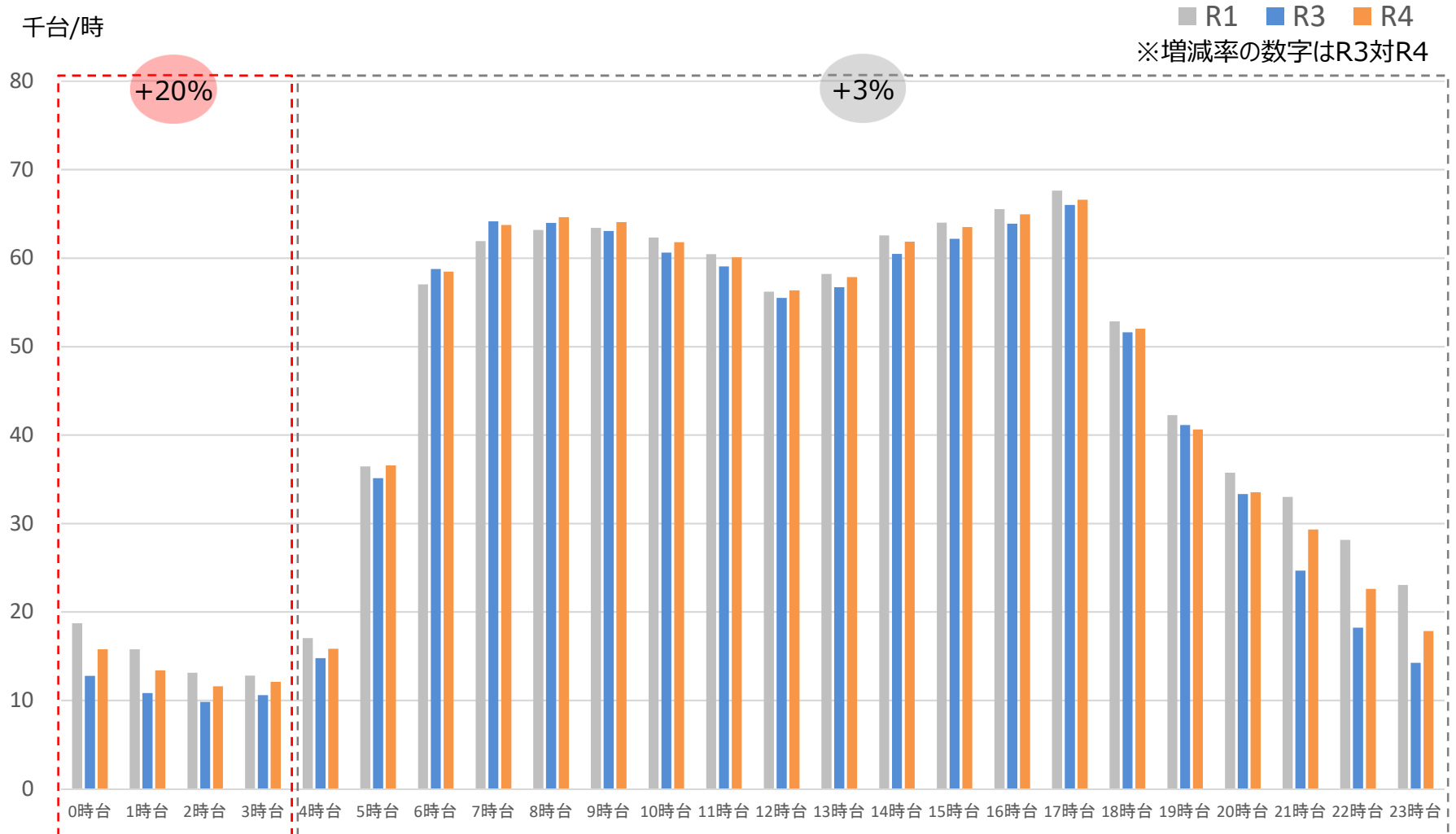
※普通車の場合



※各年4~9月の特異日を除く平日平均
 ※R4.9の各数値は速報値
 ※ETCデータによる集計

首都高速の時間帯別交通量

- R4.4.1から、深夜割引を導入(首都高速において深夜0時~4時の料金を20%割引)。
- 全体的に交通量は前年に比べて増加傾向だが、深夜割引対象の0時~4時の交通量は、大きく増加。

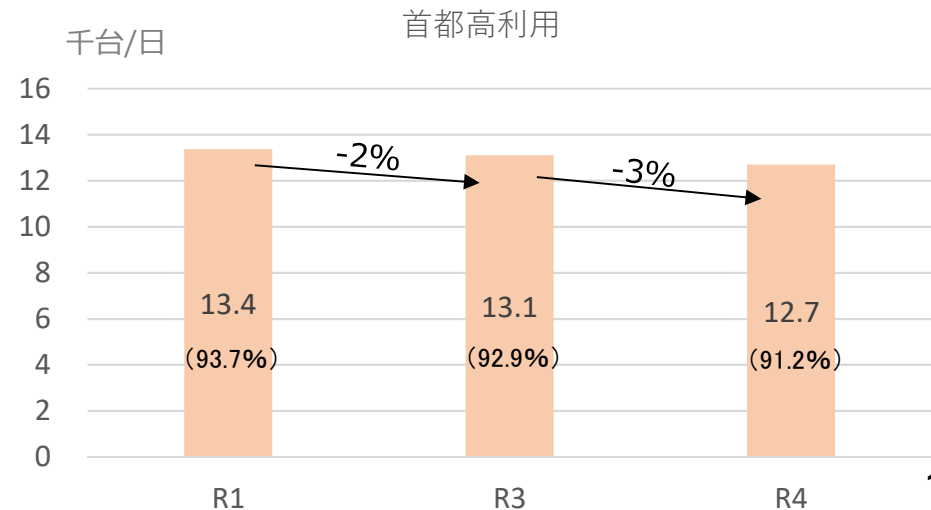
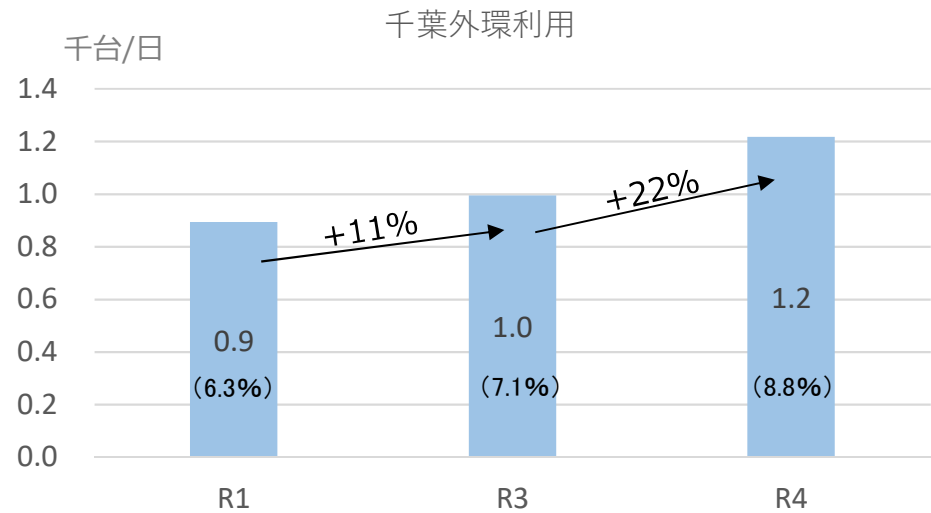
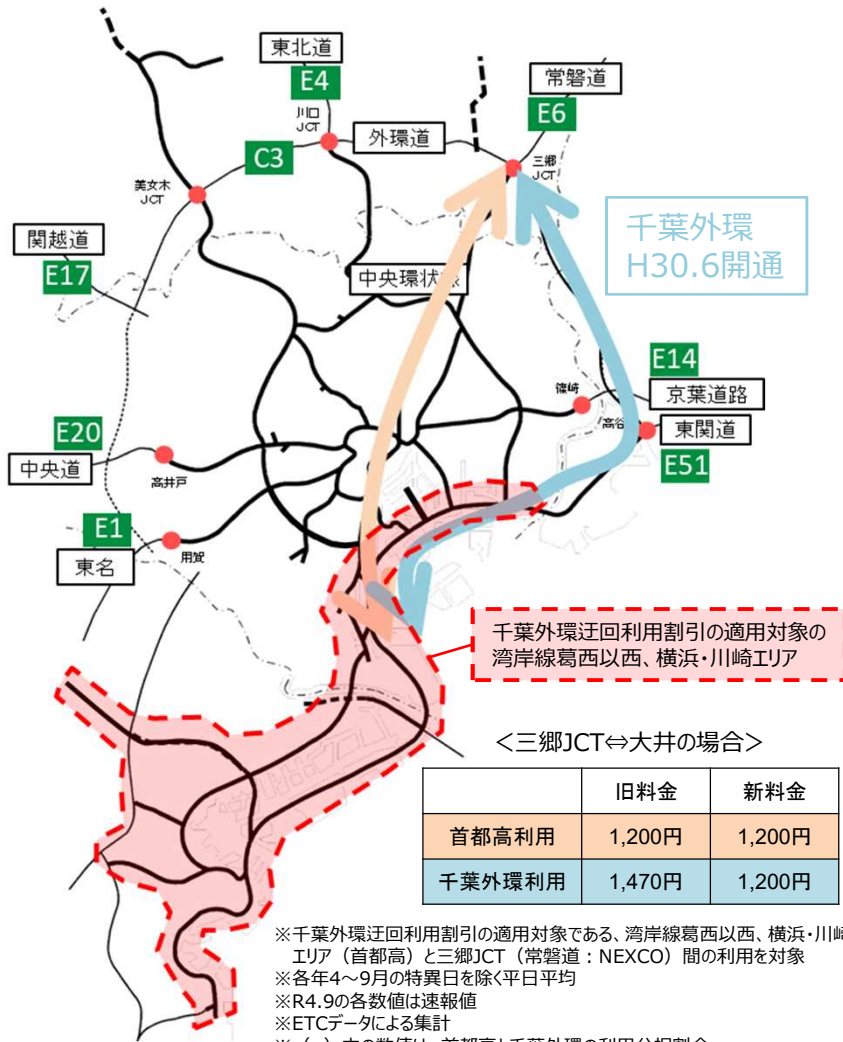


深夜割引対象時間

※各年4~9月の特異日を除く平日平均
 ※R4.9の各数値は速報値
 ※車両感知器データによる集計(入口に設置されている車両感知器にて入口を通過した時間ごとの車両台数を集計)

首都高速と千葉外環の利用分担

- R4.4.1から、首都高速の湾岸線または横浜・川崎エリアを発着し、三郷JCTを通過してNEXCOの常磐道を利用するETC車が、千葉外環を迂回利用する場合、直行利用と同じ通行料金となるよう、千葉外環料金を割引。
- 千葉外環の利用分担率が増加、首都高(都心通過)の利用分担率が減少。



3. その他料金割引について

障害者割引の見直しについて

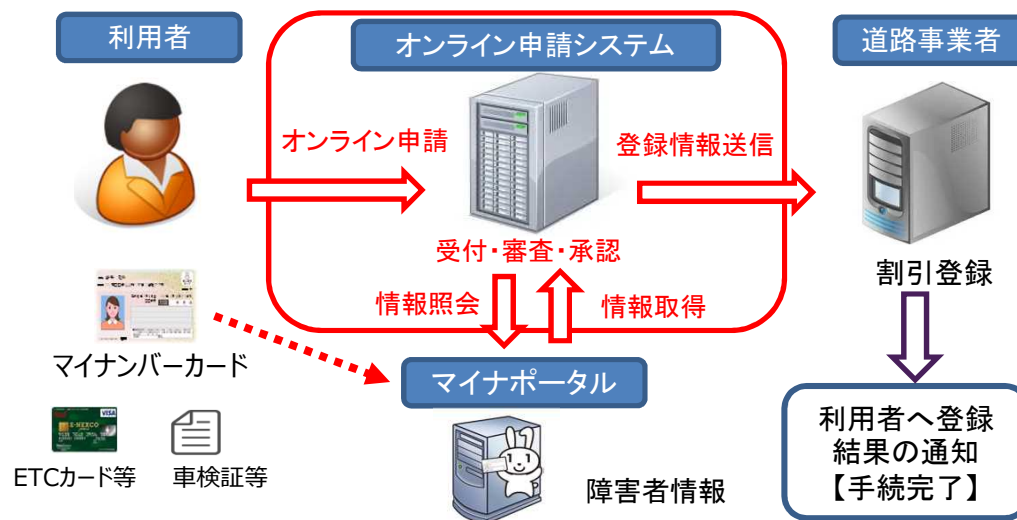
○ 現行の割引制度を見直し、オンライン申請の導入と1人1台要件の緩和を令和5年3月27日より開始

1. オンライン申請の導入による割引申請手続きの簡素化

【従来】 市区町村の福祉窓口に出向いて、本人確認等の手続きが必要



【見直し後】 窓口に出向くことなく申請手続きが可能となるオンライン申請システムを導入



2. 1人1台要件の緩和による利便性向上

【従来】 事前登録された自家用車1台のみの割引の対象



【見直し後】 新たにタクシー、レンタカーや福祉車両等を利用する場合でも、障害者手帳等を確認することで割引対象とする(全国の有料道路事業者(公社を含む)において実施予定)

