

## 高速道路の料金割引の検討状況(全国)

# 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

- ・H26より利用重視の新たな高速道路料金に移行
- ・利用者が料金割引を認識・実感できるよう、分かりやすくシンプルな料金割引を実現すべき
- ・沿道環境改善や観光振興等の政策課題の解決等の観点から、定期的な評価・見直しが必要

割引	現行の料金割引の主な課題	見直しの方向性
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
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
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
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

# 平日朝夕割引の見直しについて

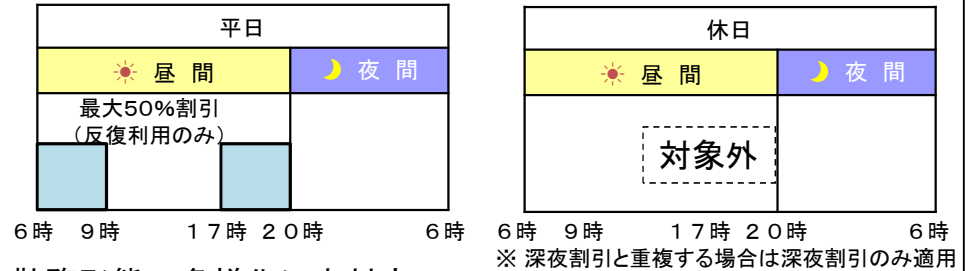
【割引の目的】 高速道路に並行する一般道における通勤時間帯の混雑の解消のため、交通容量に余裕のある高速道路の利用を促進

## ＜現行の割引＞

【概要】 ETCを利用した平日の6時～9時、17時～20時の間に料金所を通過した走行に対して、毎月の利用回数に応じて最大50%割引

(対象) 全車種(コーポレートカード含む)、1日2回まで(朝夕1回ずつ)、1回の利用につき最大100km分まで

(割引率) 月5～9回:30% 10回以上:50%



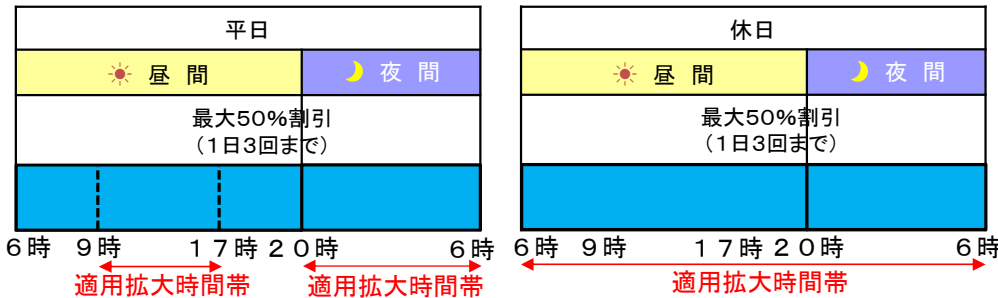
- 【課題】
- ① 対象時間が平日の6～9時、17時～20時に限定されており、勤務形態の多様化に未対応
  - ② 一部の高速道路において、通勤時間帯に混雑が発生

## ＜見直しの方向性＞

- ① 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への対応
- ② 通勤時間帯に混雑している高速道路においては、前後時間帯への分散を図るなどの工夫

## ＜見直し(フリータイム通勤パス割引)の概要＞

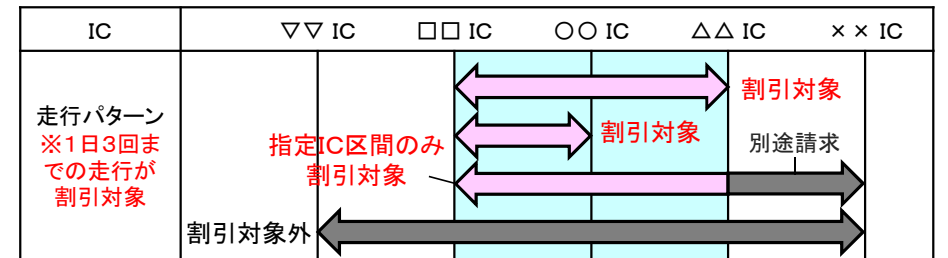
### (1) 適用時間帯を全日・24時間に拡大



■ : 見直し割引案で割引適用となる時間帯(全日の24時間)

### (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回分の料金を事前購入
- ・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



■ : 登録したIC区間(□□ IC～△△ IC)

- ➡
- ・並行一般道路の渋滞状況等を踏まえ、令和5年4月から石川県の一部区間で試行開始、7月から石川県全域に拡大
  - ・「デフレ完全脱却のための総合経済対策(令和5年11月2日)」を踏まえ、この見直しについて令和6年4月から全国の複数エリアに拡大し、令和8年度中に現行の平日朝夕割引にかえて本格展開

# 石川県におけるフリータイム通勤パスの試行状況について

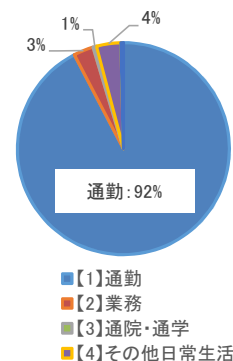
- 7月の試行区間の拡大以降、毎月500人以上の利用者が活用
- 約9割が通勤目的で登録しており、1ユーザーあたり平均30回/月利用
- 試行前後の利用状況を比較すると、高速道路の利用回数の増加や、利用時間帯の分散などの効果がみられた

## <石川県の試行区間>



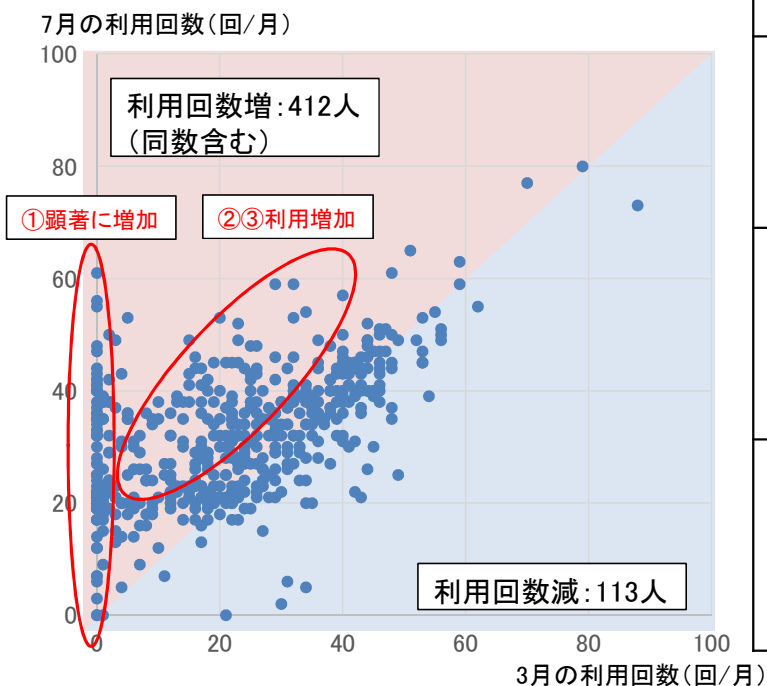
## <利用状況>

約9割が通勤目的で申込み、平均約30回/月利用



月利用回数	利用者数	割合
10回以下	41	2%
11-20回	275	16%
21-30回	523	31%
31-40回	532	32%
41-50回	272	16%
51回以上	36	2%
平均	約30回/月	

## <7月申込者の3月・7月の利用状況の比較>



	変化パターン (例)	アンケートの回答 (抜粋)
① 高速道路の利用が顕著に増加 (85人)	<p>(利用回数:回)</p> <p>利用回数が大幅に増加</p> <p>3月 7月 (入口時間:時)</p>	<p>・日頃の通勤に関して一般道の場合、1時間かかるのですが、高速を利用することによって片道10~15分の通勤時間を短縮することができました。</p>
② 通勤時のみ利用していた利用者が帰宅にも利用 (79人)	<p>(利用回数:回)</p> <p>帰宅での利用が大幅に増加</p> <p>3月 7月 (入口時間:時)</p>	<p>・いつもは、朝の通勤だけ高速を使っていたが、帰宅も高速を使う事により家に帰る時間も早く、家族との時間が増えました！！</p>
③ 様々な時間帯で利用が増加 (27人)	<p>(利用回数:回)</p> <p>夜間や日中の利用が増加</p> <p>3月 7月 (入口時間:時)</p>	<p>・私はいろんな時間帯で仕事をしているため、今回のフリータイムの割引制度はとても有用です。ありがとうございます。</p>

※このほか、3月比で利用回数が微増の利用者が173名

# 深夜割引の見直しについて①

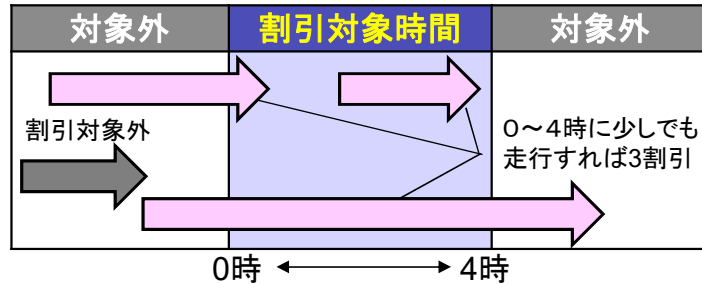
## 【割引の目的】

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

## < 現行の割引 >

### 【概要】

ETCを利用して0時から4時の間に高速道路を通行する車両の料金を3割引



### 【課題】

① 本線料金所において、割引適用待ちの車両が滞留し、走行車線を閉塞

〔0時から4時に少しでも走行すれば、適用時間外の走行分も含めた全走行分に割引が適用〕

② 運転者等の労働環境の悪化



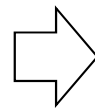
【東京本線料金所前の滞留状況】  
(R2.12.23(水)23:58撮影)

## < 見直しの方向性 >

① 深夜割引の対象時間帯の走行分のみを対象

② 割引対象時間帯を拡充

※このほか、1,000km以上の利用者等に対する激変緩和措置を実施

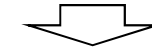


### 【課題】

割引対象時間帯に走行しきれない長距離利用者の負担が増加

③ 長距離通減を拡充

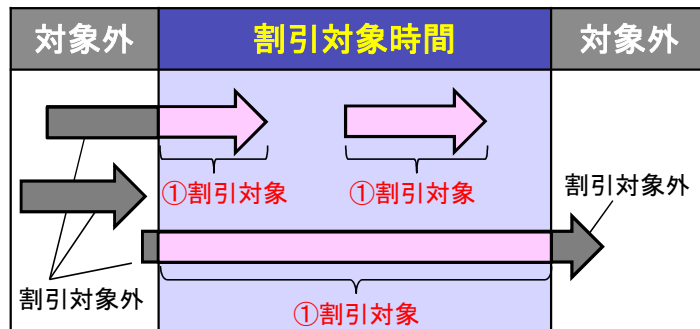
〔 現行：100kmを超え200km以内の利用分について25%、  
200kmを超える利用分について30%の割引 〕



## < 見直しのポイント(令和6年度中に実施) >

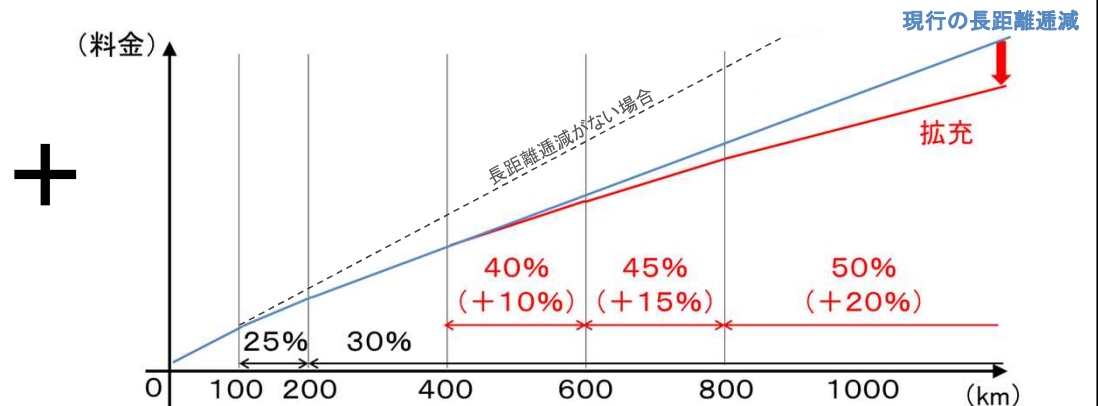
① 割引対象時間帯の走行分のみ3割引

② 割引対象時間帯の拡充(22-5時)



② 22時 ← 0時 → 4時 → 5時

③ 400km以上の長距離通減を拡充



# 深夜割引の見直しについて②

## <激変緩和措置>

- 深夜割引時間帯に一定以上の距離を走行し、かつ1,000km以上走行した場合は、1,000kmを超えて走行した分を深夜割引の対象とする距離に加算(見直しから5年程度)

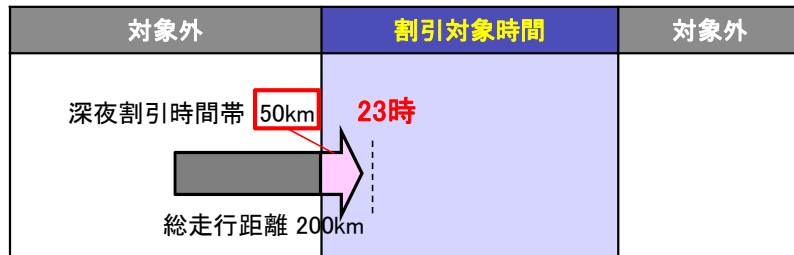


### 【深夜割引の割引率】

$$\text{深夜割引の割引率} = \left( \frac{\text{深夜走行分 } 400\text{km} + \text{1,000km超分 } 200\text{km}}{1,200\text{km}} \right) \times 30\% = 15\%$$

⇒1,000km超分を深夜割引の対象距離に上乗せ(重複を考慮しない)  
(深夜割引の割引率は最大30%引)

- 上記措置と合わせて、22時台に流出した場合、深夜割引の割引率を3割から2割に縮小

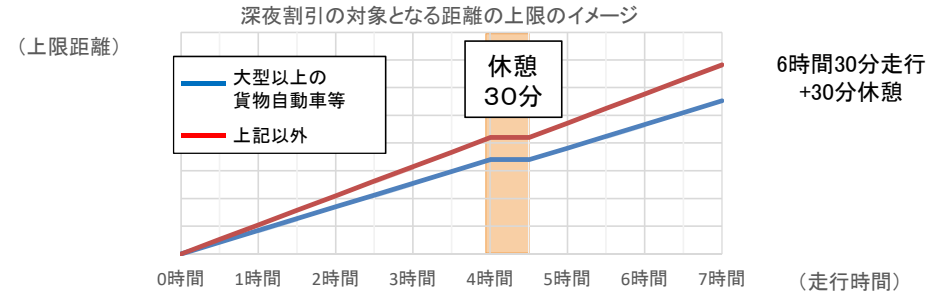


### 【深夜割引の割引率】

$$\text{深夜割引の割引率} = \left( \frac{50\text{km}}{200\text{km}} \right) \times 20\% = 5\%$$

## <深夜割引の対象となる距離の上限>

- 無謀な運転を抑止するという観点から、高速道路の利用時間や法定速度等により、各走行について、機械の計測誤差等を踏まえ、深夜割引の対象となる距離の上限を設定
- その際、無休憩運転の抑制のため、深夜割引時間帯に4時間以上高速道路を利用した場合は、最大30分の休憩を加味して、算出



22時～翌5時の間に高速道路上にいた時間(休憩含む)	深夜割引の対象となる距離の上限
4時間以内	利用時間 × (1時間あたりの上限距離)
4時間～4時間30分	4時間 × (1時間あたりの上限距離)
4時間30分～7時間	(利用時間 - 30分) × (1時間あたりの上限距離)

※利用時間:22時～翌5時の間に高速道路上にいた時間(休憩時間含む)

※1時間あたりの上限距離:大型以上の貨物自動車等は80km/h、それ以外の車両は100km/hを基本とし、速度計の計測誤差等(+5km/h)を踏まえて設定した速度

注:今後、トラックの規制速度の引き上げ等の結果に応じて見直し

※上限設定について意見募集を実施中(11/7～11/20)

## <その他>

- 深夜割引の適用後の料金は、料金所通過時に表示することが難しいため、後日還元型とする

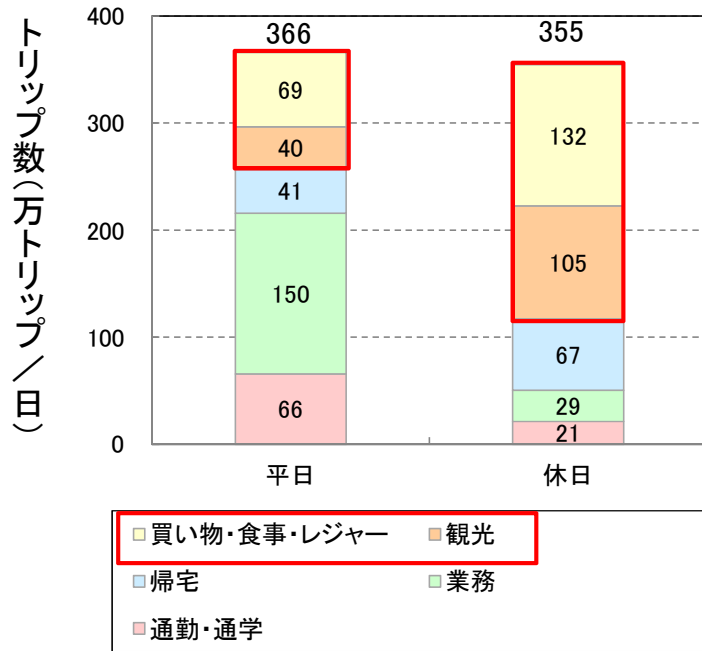
利用区分	料金所通過時の表示	割引処理
ETCクレジットカード	通常料金	後日マイレージポイントで還元※
ETCコーポレートカード		大口・多頻度割引と合わせて処理

※ETCマイレージサービスに未登録の場合、割引対象外

# 休日割引の概要

## 割引の目的

- **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**



※ H17センサスデータ

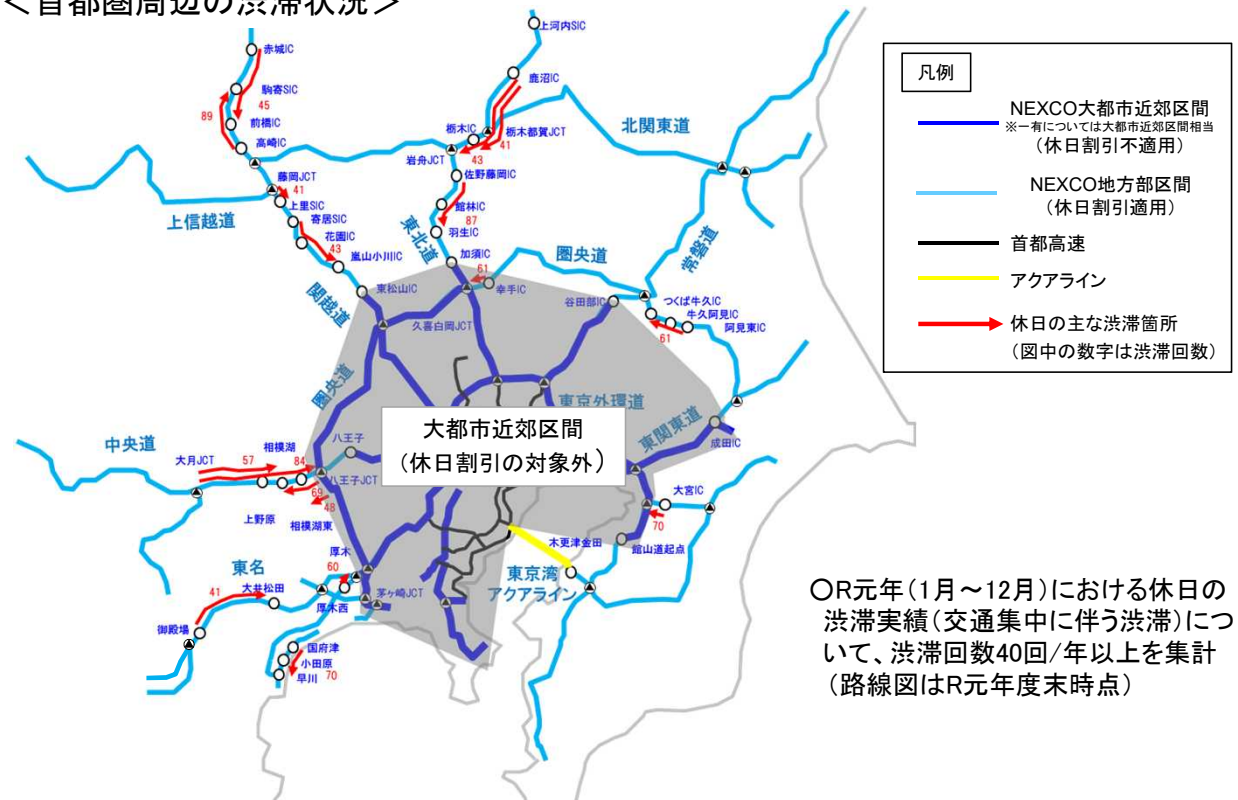
## 割引の概要

- 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を対象に3割引
- 繁忙期等の交通の集中が見込まれる時期などにおいて、渋滞の激化を避けるため、GW・お盆・年末年始における休日割引の適用を除外(令和3年度の年末年始以降)

## 割引の課題

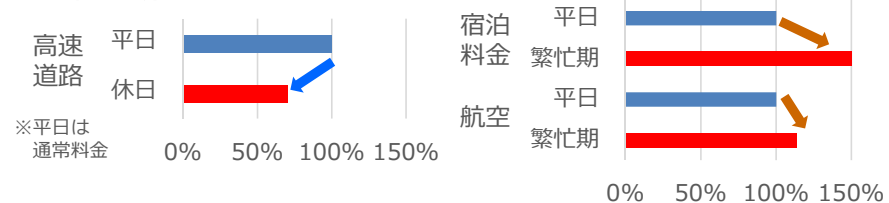
- 休日割引適用の大都市圏(首都圏)において、中央道、東北道、東名高速等の放射高速道路の上り方向を中心に、高速道路が渋滞しており、中京圏、近畿圏においても同様の渋滞が発生
- 休日に集中する観光需要の平準化のため、他の交通機関等では休日に割高な料金を設定

### <首都圏周辺の渋滞状況>



○R元年(1月~12月)における休日の渋滞実績(交通集中に伴う渋滞)について、渋滞回数40回/年以上を集計(路線図はR元年度末時点)

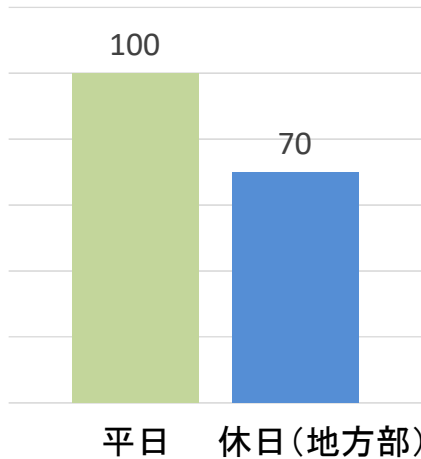
### <平日と休日・繁忙期料金のバランス>



# (参考) 観光施設や公共交通機関等における休日等料金

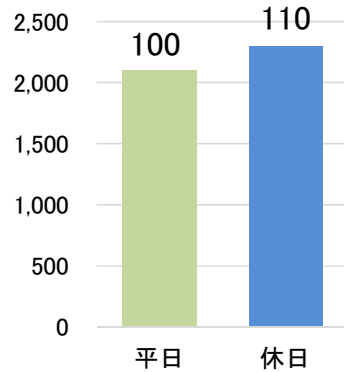
○観光施設や公共交通機関等では、土日を含めたピーク期間は割高の料金を設定。

## 高速道路料金



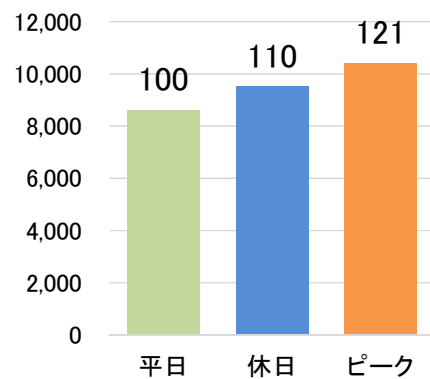
## 観光施設

東京スカイツリー



※ 天望デッキ 当日券 大人料金 2023年10月時点

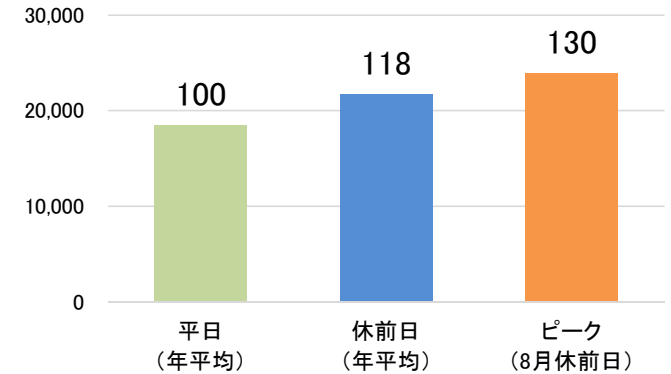
ユニバーサル・スタジオ・ジャパン



※ 1デイ・スタジオ・パス 大人料金 2023年 入場予測を基に5段階の料金を事前に設定

## 宿泊料金

和室, 1泊2食付き(税・サービス料込み)



※総務省統計局 小売物価統計調査(動向編) 宿泊料調査 2021年1月~12月調査結果

## 新幹線

- ・閑散期の指定席特急料金は、通常期の200円引き
- ・繁忙期は、通常期の200円増し
- ・最繁忙期は、通常期の400円増し

例) 東京~新大阪

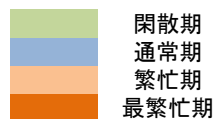
(のぞみ、指定席、片道)

閑散期: 14,520円(▲200円)

通常期: 14,720円(±0円)

繁忙期: 14,920円(+200円)

最繁忙期: 15,120円(+400円)



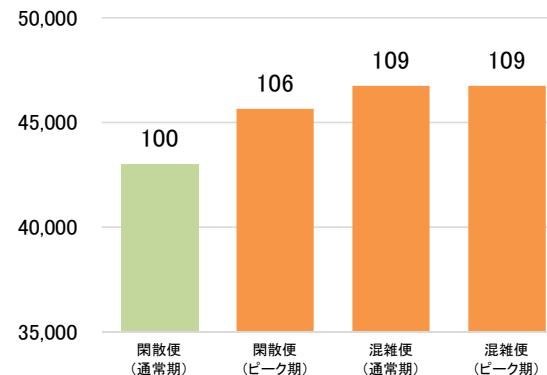
2023年 12月

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

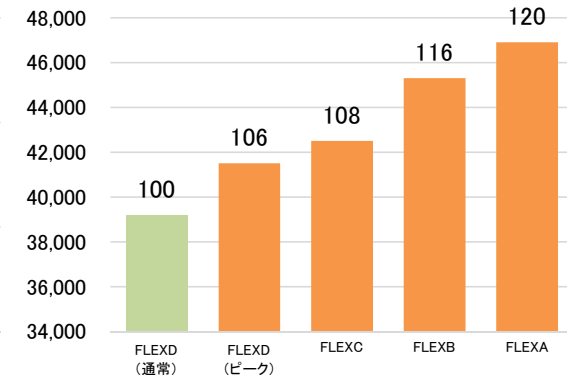
## 航空機

東京(羽田)-札幌(新千歳)大人普通運賃(空港使用料を除く)

【JAL】



【ANA(空席予想連動運賃)】



※空席が少なくなるにつれてD⇒C⇒B⇒Aと変動



# (参考) オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ (抜粋)

令和5年10月18日 観光立国推進閣僚会議決定

- 国内外の観光需要は急速に回復し多くの観光地が賑わいを取り戻しているが、都市部を中心とした一部地域への偏在傾向も見られ、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況であり、適切な対応が必要。
- 地方部への誘客をより一層強力に推進し、全国津々浦々あまねく観光客を呼び込んで行く。
- 観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、持続可能な観光地域づくりを実現するためには、地域自身があるべき姿を描いて、地域の実情に応じた具体策を講じることが有効であり、国としてこうした取組に対し総合的な支援を行う。

## 1. 観光客の集中による過度の混雑やマナー違反への対応

### 1-1. 受入環境の整備・増強 観光客が集中する地域における交通手段や観光インフラの充実

- ＜乗降時や車内等の混雑緩和＞
  - ・観光客が集中する路線バスから鉄道への分散・乗り換えを促進・支援（京都等）
  - ・「手ぶら観光」の実証導入（京都で今秋実施）、各地で導入を支援
  - ・チケット購入や運賃支払いのキャッシュレス・多言語化を支援（全国10地域→20地域以上）
  - ・MaaSや配車アプリ等の導入・サービス拡充に対する支援（関西エリア等）
  - ・空港業務人材の確保やスマートレーン導入等による生産性向上への支援（成田・羽田・関西・中部等）
- ＜輸送力の増強＞
  - ・長編成LRT車両・連節バス導入等の車両長大化（広島等）や、鉄道駅改良への支援（大阪・弁天町駅等）
  - ・供給力の徹底的な回復、観光客向けの乗合タクシー導入、混雑乗り場におけるタクシーポーターの配置（東京駅・京都駅）等、「タクシー不足に対応する緊急措置」実施
- ＜観光客が集中する地域の受入環境の充実＞
  - ・歩行空間の拡大や交通結節点の整備等によるまちづくりへの支援（大阪・御堂筋周辺等）
  - ・道路・歩道整備、観光地での無電柱化加速化（低コスト工法・民間委託）やカーシェア発着場所増
  - ・国立公園を中心に入域料を導入し受入環境整備に活用（中部山岳国立公園（松本市ほか）等）
  - ・ICTを活用した「スマートごみ箱」の導入支援（大阪・道頓堀ほか各地）
  - ・宿泊業の採用活動支援、機械化・DX化推進支援、外国人材の活用促進
  - ・本年度中を目処に、Visit Japan Web等を活用した訪日客への民間医療保険加入促進を強化

### 1-2. 需要の適切な管理 実情に応じた入域管理や異なる需要に対応した運賃設定の促進等

- ＜入域や交通の管理・規制＞
  - ・エコツーリズム推進法や自然公園法に基づく入域規制やガイド同伴の義務化（沖縄・西表島等）
  - ・富士山での適正な入山管理、軽装登山、ごみ投棄等について、今秋から協議を開始
  - ・観光施設・駐車場予約システムやパーク&ライド駐車場整備等への支援（北海道美瑛町ほか各地）
  - ・地域における協議を踏まえた交通規制の実施（青森・奥入瀬エリアで実証）や好事例等の共有
- ＜異なる需要に対応した運賃・料金の柔軟な設定（規制緩和等）＞
  - ・観光スポットへの急行バス導入促進（京都駅-清水寺方面等）と届出による運賃設定への規制緩和
  - ・混雑運賃設定が可能となるよう、今秋中に制度の弾力的運用を行い、導入を促進

### 1-3. 需要の分散・平準化 空いている時間帯・時期・場所への誘導・分散化

- ・観光スポットや周辺エリアの混雑状況の可視化・リアルタイム配信の導入支援（美瑛町、鎌倉市等）
- ・混雑状況を考慮した空いている観光ルート等の提案による誘導（今年度、箱根・秩父エリアで実証等）
- ・文化財や美術館・博物館等を早朝・夜間に体験する特別プログラムの実施（東京国立博物館等）
- ・休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引の見直し（全国）

### 1-4. マナー違反行為の防止・抑制 旅マエから意識啓発を推進し、旅ナカの取組・対策も強化

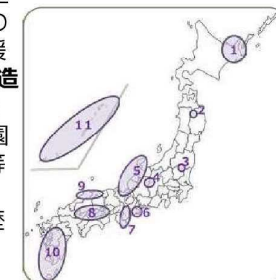
- ＜旅マエ・旅ナカにおける啓発＞
  - ・今年度中を目処に統一ビクトグラムを策定、世界的な旅行ガイド本への掲載等を通じ周知
  - ・今年度中を目処に、意識の持ち方や行動例を示す「旅行者向け指針」を策定
  - ・看板・デジタルサイネージ等の設置支援、多言語での情報提供（京都市・美瑛町等）
- ＜マナー違反の抑止＞
  - ・私有地や文化財等への防犯カメラ等の設置支援
  - ・観光客のごみ削減につながる行動変容の促進等に係るモデル事業を今年度より開始
  - ・今年中を目処に、条例に基づく罰則等の整備に係る事例集を作成、地域向けに共有

## 2. 地方部への誘客の推進

地方部の観光地の魅力向上や受入環境整備を通じて、都市部を中心とした一部地域への集中を是正、地方誘客を拡大

### ＜地方部の観光地の魅力向上＞

- ・11モデル地域における高付加価値なインバウンド観光地づくりの実現  
地域のコアバリューを磨き上げ、それを体感できるコンテンツや宿泊施設の充実等により滞在価値を向上させる、高付加価値な観光地づくりを促進
  - ①北海道：知床等手つかずの大自然や希少動物とのふれあいを実現するアドベンチャーツアー造成等を支援
  - ④松本・高山：中部山岳国立公園でのトレイルツアー造成や松本・高山の歴史文化を活かした宿改修を支援
  - ⑥伊勢志摩：伊勢神宮を核とする参拝文化と国立公園を活かした特別な食の提供や高付加価値な宿改修等を支援
  - ⑧せとうち：島嶼部の自然景観美、海と切り離せない歴史や暮らしを活かしたクルーズ観光の強化やアートとの融合等を支援
  - ⑨鳥取・島根：古代出雲の精神性、大山等の山岳信仰を活かした特別な体験造成や文化財を活用した宿改修等を支援
  - ⑩沖縄・奄美：やんばるや奄美等の自然や歴史を活かした古武道体験など特別な体験造成や古集落の棟貸し等宿改修を支援
- ・全国各地で特別な体験や期間限定の取組等を自然、文化、食、スポーツ等の様々な分野で創出し、全世界に発信
  - 高山エリア：飛騨の里合掌造りを特別に貸切した食文化や郷土芸能などの高付加価値なコンテンツを支援
  - 瀬戸内エリア：瀬戸内国際芸術祭の開催期間中しか鑑賞することができないアート作品の夜間を含む特別貸切鑑賞を支援
  - など、様々な取組を支援
- ・中部山岳国立公園、やんばる国立公園など4国立公園における魅力向上とブランド化
  - 宿泊施設の誘致や自然体験アクティビティの提供など、面的な魅力向上を実施するため、今年度、基本構想案を検討。



### ＜受入環境整備＞

- ・空港業務人材の確保や施設整備等への支援（熊本ほか地方空港）
- ・クルーズ船の地方寄港や新たな地方周遊航路造成等の促進（広島港等）
- ・マイナンバーカードを活用し、観光客へのデジタルポイント付与等により広域周遊を促す取組の実施（今年度、静岡県等で実証）

## 3. 地域住民と協働した観光振興

- ・地域の実情に応じた上記の対策を促進すべく、住民を含めた地域の関係者による協議に基づく計画策定・取組実施への包括的な支援を全国約20地域で実施し先駆モデルを創出。他地域にも横展開。
- ・各地域における課題解決に係る相談窓口を観光庁に直ちに設置。各省庁が連携し支援する体制を整備。

### 自治体・DMOや事業者が地域住民に積極的に働きかける取組を促進

- ・観光の意義や効果に係る地域住民等向け説明資料の作成、活用の促進
- ・今年度中を目処に、地域における計画策定や具体的な取組実施の参考となる事例や留意事項をまとめた地域向け指針を策定。

# 平日利用における観光周遊パスの割引の拡充について

- 国土幹線道路部会中間答申を踏まえ、観光需要の平準化の観点も考慮し、周遊パスの平日のみの利用に対し、平均約3割お得な割引を約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)
- 観光立国推進閣僚会議(R5.10.18)において、「休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引の見直し」がオーバーツーリズム対策として位置づけられており、今後、休日割引の見直しも含めて検討

## 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)



※ 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パスの実質的な料金。  
 ※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

## 利用実績の状況

平日のみの利用に対する  
 拡充開始前の利用件数  
 (コロナ禍前 H31.4.1~R1.8.31)

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
223,110件	47,533件	109,560件	66,017件

拡充開始後の利用件数  
 (R5.4.1~R5.8.31)

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
345,020件 (1.55倍)	115,352件 (2.43倍)	149,467件 (1.36倍)	80,201件 (1.21倍)

括弧内はH31.4.1~R1.8.31との比較

※ 周遊パス平日拡充対象

平日拡充開始前の実績と比較して、**平日のみの利用が約2.4倍に増加**するとともに、**利用件数全体も増加**。