

高速道路料金の検討状況

料金制度に関する主な経緯と今後の予定について

- 全国料金については、平成26年4月より3つの料金水準を導入しているが、令和6年3月末が期限。
- 首都・阪神高速については、順次、対距離制に移行しており、首都高速は令和4年4月に料金改定。
- 国土幹線道路部会における関係団体ヒアリングなどを踏まえ、年内に料金の方針を策定予定。

< 全国料金 >

H26(2014).4

3つの料金水準の導入

当面10年間

R6(2024).3月末が期限

< 大都市圏料金 >

首都高速

阪神高速

H24(2012).1

料金圏を撤廃した対距離制(500~900円)を導入

H28(2016).4

料金改定(300~1,300円)

H29(2016).6

料金改定(300~1,300円)

R4(2022).4

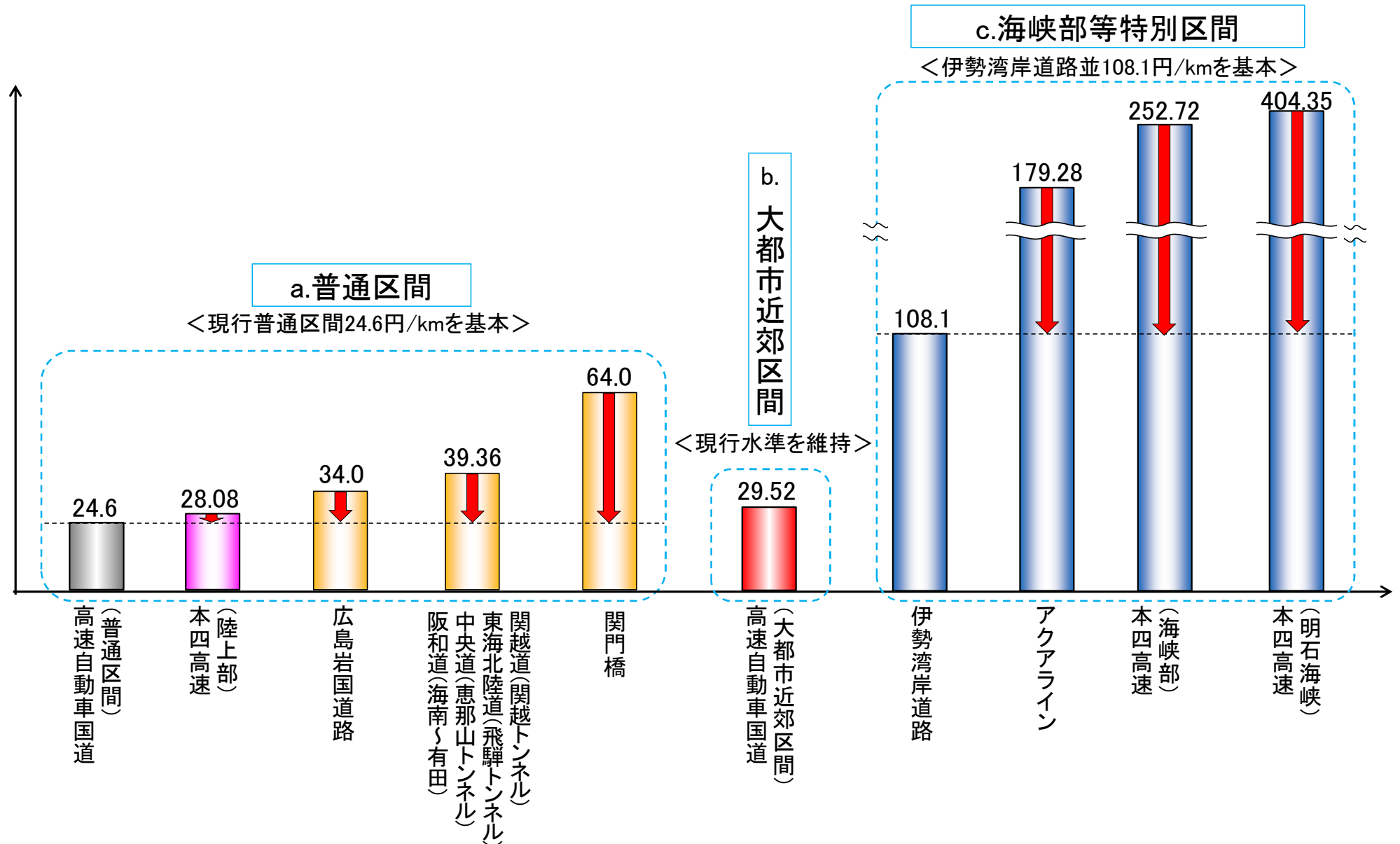
料金改定(300~1,950円)

料金改定1年(R4.4~R5.3)の効果
都心交通が外環道へ転換 など

近畿圏の交通課題等
を踏まえ検討

3つの料金水準

○ 平成26年4月に導入した3つの料金水準について、令和6年3月末で終了



※料金水準引き下げの対象はETC利用車に限定し、期間は当面10年間(H26.4~R6.3末)とする

注:ターミナルチャージの有無にかかわらず、「(普通車の全線料金-150円)/全線延長」で料率を算出

全国の料金水準についての主なヒアリング意見

【四国経済連合会(第57回 R5.8.29)】

○ 平成26年4月から実施された料金水準の引き下げにより、極めて大きな効果があり、令和6年度以降も現行料金水準の維持・継続が必要。

【全国高速道路建設協議会(第57回 R5.8.29)】

○ 3つの料金水準の導入により、交通量・料金収入が増加し、一定の効果があったが、コロナ禍後の生活様式の変化、2024問題や維持管理費等の増大による償還計画への影響を検証するため、当面は現行の料金制度を維持しつつ、今後の料金制度および料金徴収期間を検討する必要がある。

【広島県(第58回 R5.10.5)】

○ 本州四国間の人とモノの交流を拡大し、経済波及効果を持続的に発展させるためには、令和6年度以降も本四高速における現行の料金水準の維持が必要。

【(一社)日本旅客船協会(第58回 R5.10.5)】

○ コロナ禍の影響や現下の燃料価格の高騰で、フェリー業界は大打撃を受けており、こうした中で更なる高速道路料金の引き下げや割引が実施されれば、廃止・減便に追い込まれる航路が続出する恐れがある。

○ 高速道路の料金政策を検討するに当たっては、公正な競争環境をゆがめることなく、フェリーなど海上輸送に悪影響を与えることのないようにすべき。

【(公社)日本バス協会(第58回 R5.10.5)】

○ 道路インフラの維持・管理・拡充は重要であることから、高速道路の維持管理に必要な通行料金を適切に収受すべき。

○ 一律の大幅な料金値下げは、マイカーの利用増によるバス利用の減少及び渋滞の増加を招くため、高速道路料金の今以上の値下げには反対。

【(公社)全日本トラック協会(第59回 R5.10.24)】

○ 道路整備特別措置法等の改正で料金徴収期限が延長されたこと等により、料金水準を引き下げていただきたい。

○ 特に、本四高速など海峡部等特別区間は、有効活用の観点から料金水準を引き下げていただきたい。

【本州四国連絡高速道路(株)(第59回 R5.10.24)】

○ 料金引き下げや利用促進の効果により、貨物流動量の増加や瀬戸内地域の観光振興に寄与する等、全国や地域経済に好影響が見られた。

○ 今後、社会情勢の動向を注視し、適切な維持管理等を含めた安定的な経営の観点からも、料金水準についての検討が必要。

【東日本・中日本・西日本高速道路(株)(第59回 R5.10.24)】

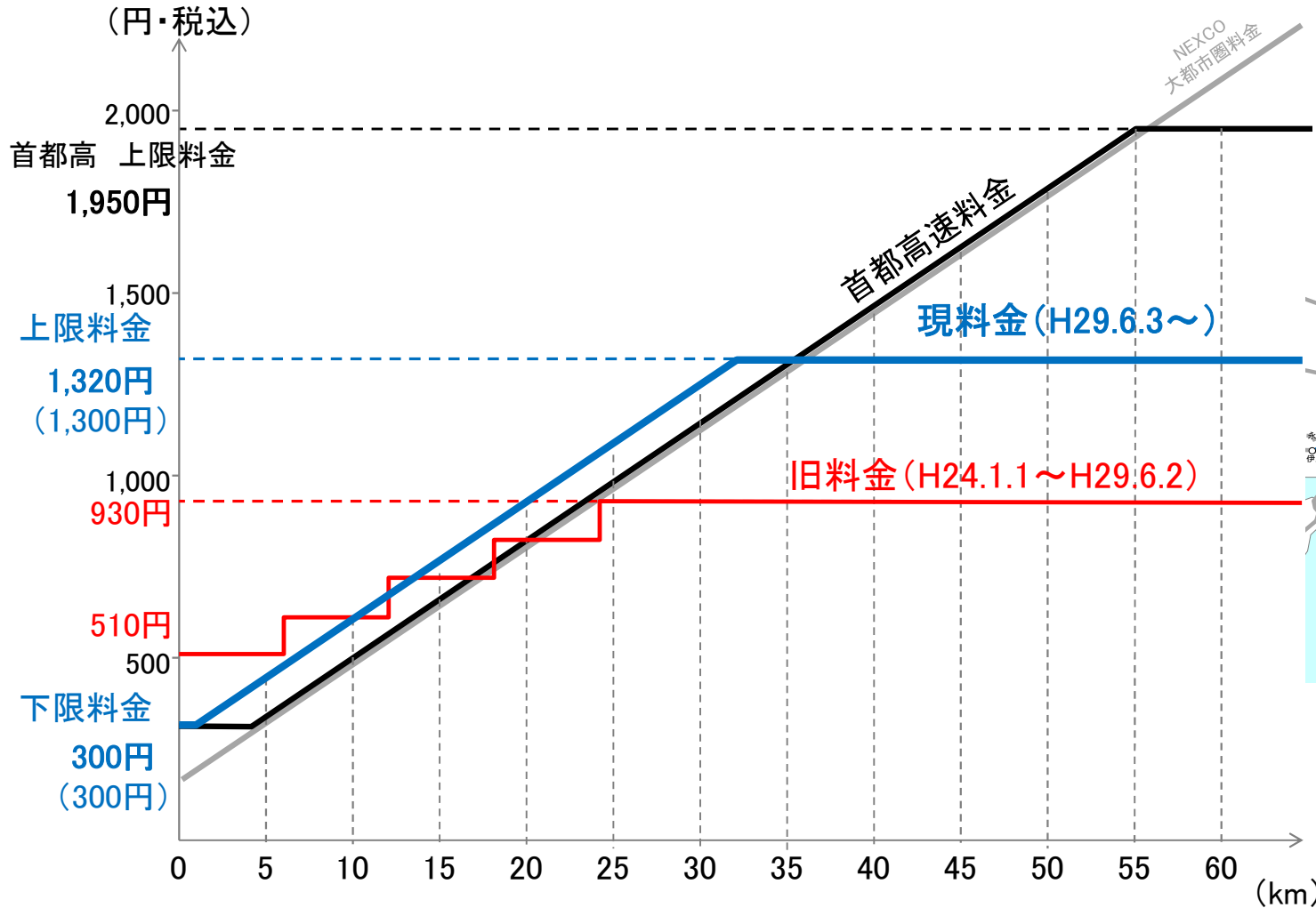
○ 平成26年の料金水準の見直しにより、料金水準を引き下げた区間の交通量は堅調に増加。

○ 道路の供用後30年経過延長の増加とともに補修数が増加しており、今後も継続的に設備更新などの維持管理費用が必要。

○ 今後、高速道路の利用状況や経済状況を勘案し、定期的な償還計画の見直しの中で、必要に応じて料金水準について検討していく必要がある。

阪神高速道路における対距離料金の導入

- 高速自動車国道の大都市近郊区間の料金水準を基本とした対距離制に移行。
- 当面、激変緩和措置として、上限料金(1,320円)及び下限料金(300円)を設定。



※料金は普通車(ETC車)の例
 ※旧料金は消費税率8%
 ※現料金上段は消費税率10%(R元.10以降の料金)
 下段()は消費税率8%(H29.6-R元.9までの料金)

近畿圏の料金についての主なヒアリング意見

【関西経済連合会(第57回 R5.8.29)】

- 首都圏及び中部圏と比べて遅れている、環状ネットワークを早急に整備することが必要不可欠である。
- 利用者負担を考えると、料金は安価であることが望ましいが、公平性の観点からは、走行距離に応じた対距離料金が目指すべき方向である。
- 既に整備済みの環状道路を有効に活用して都心部の交通混雑を緩和させるため、迂回利用割引制度の導入が必要である。
- 阪神高速の利用料金改定にあたっては、首都高速の料金改定時に採用されたものと同様の割引制度の導入・拡充が必要である。

【近畿圏関係自治体(大阪府、兵庫県、大阪市、神戸市、堺市)(第60回 R5.11.10)】

- より公平かつシンプルでシームレスな料金をめざすため、対距離料金制を推進すること。
- 大口・多頻度割引や深夜割引などについては、NEXCO3社と同一水準の一貫した割引制度として拡充・創設を図ること。
- 特定箇所への過度な交通集中の分散化を図るため、都心流入割引の拡充及び都心迂回割引の創設を図ること。
- 阪神高速3号神戸線や一般道の渋滞緩和等に資する名神湾岸連絡線の整備推進に向け、有料道路事業を早期導入すること。
- 大阪都市再生環状道路の一区間を構成し、都心部の渋滞緩和に資する、淀川左岸線(2期)の着実な整備に向け、有料道路事業費を拡大すること。
- 都市再生環状道路の有効活用を図るため、大和川線と堺線を繋ぐ大和川JCTの実現に向けて取組むこと。

【阪神高速道路(株)(第60回 R5.11.10)】

- 上限料金などの影響により、都心を迂回するよりも、所要時間が長い都心経由の方が高速道路料金が安い場合が存在しており、迂回ネットワークの一部完成を踏まえ、適正な経路選択の実現の観点からも改善が必要。
- 上限料金の設定により、長距離利用になるほど距離当たりの単価が低くなり、道路への損傷度合いと費用負担のバランスが崩れていることから、更なる公平な料金体系への改善が必要。
- ピーク時の交通量は渋滞等の発生により限界に達している一方、夜間等には交通量には十分な余裕があり、効率的な利用の観点から改善が必要。
- 関西経済の活性化や災害に強いまちづくりの実現に加えて、転換の可能性のある都心通過交通が潜在していることや、今後の更新事業に伴う通行止め時や交通規制時の迂回ルートを確保する観点からも、早期のミッシングリンク解消が必要。

高速道路の料金割引について

平成26年に導入された料金割引

○ 平成26年に導入された割引について、国土幹線道路部会中間答申(令和3年8月)を踏まえ、割引の内容の見直し・評価を定期的実施

生活対策

<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

<マイレージ割引>

・高速道路を利用する機会が多い車の負担軽減のため、ETCシステムによる利用実績に応じて還元

観光振興

<休日割引>

・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

物流対策

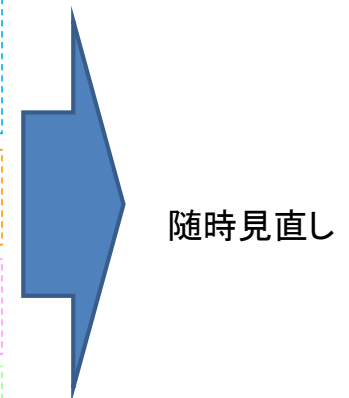
<大口・多頻度割引>

・主に業務目的で高速道路を利用する機会が多い車の負担軽減のため、利用実績に応じて還元

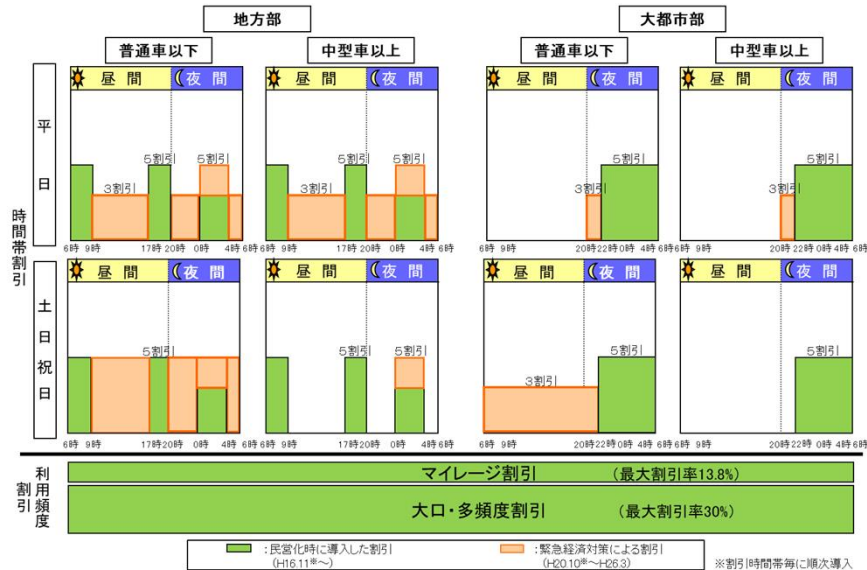
環境対策

<深夜割引>

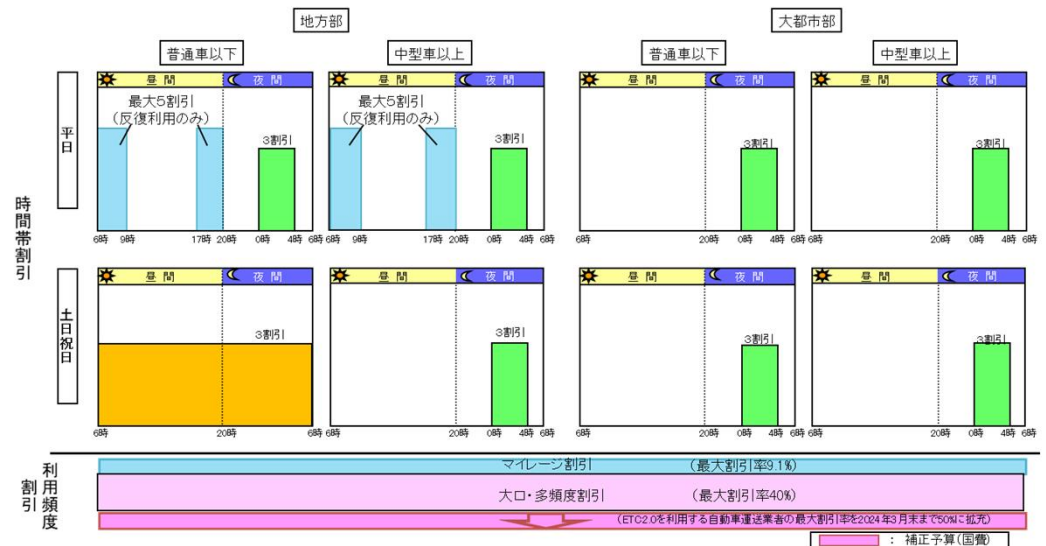
・一般道路の沿道環境を改善するため、深夜に利用する車を対象に割引



<H25年度以前の内容>



<H26年度以降の内容>



中間答申(令和3年8月)を踏まえた見直しの方針

- 維持管理や更新・進化等を確実に実施するため、地域の状況も踏まえつつ利用者負担を原則
- 利用者が実感できるシンプルな割引としつつ、政策課題の解決や多頻度利用の優遇の両面の観点から見直しを進める

割引	中間答申(令和3年8月)で示された課題と見直しの方向性		見直しの状況
	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	令和5年4月に石川県で試行、今後、 対象エリアを拡大し、割引による効果 を検証の上、令和8年度中に全国展開
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	深夜に走行した距離に応じた割引 に見直し、これにあわせて、SA・PA 等の利用者環境の整備に取り組み ながら、利用者の行動変容を検証
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	観光需要の分散・平準化のため、 休日割引の適用条件等、休日と平日 のバランスの見直しを検討
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	拡充と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	ポイントを利用者に通知する等、利用 者が割引を実感しやすくなるよう、 随時見直し

平日朝夕割引の見直し

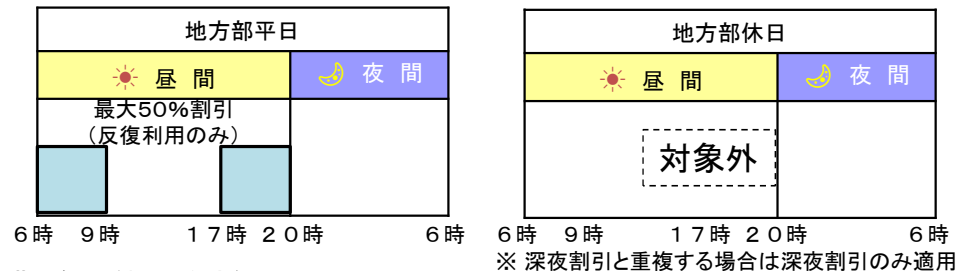
【割引の目的】 高速道路に並行する一般道における通勤時間帯の混雑の解消のため、交通容量に余裕のある高速道路の利用を促進

<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、地方部のみ

(割引率) 月5～9回:30% 10回以上:50%



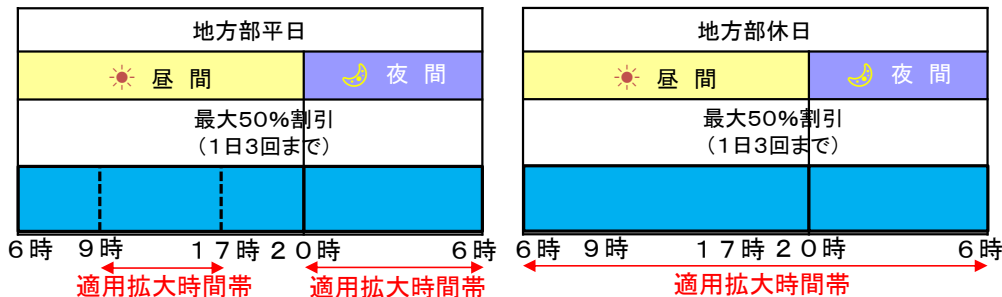
- 【課題】 ① 対象時間が平日の6～9時、17時～20時に限定されており、勤務形態の多様化に未対応
② 一部の高速道路において、通勤時間帯に混雑が発生

<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>

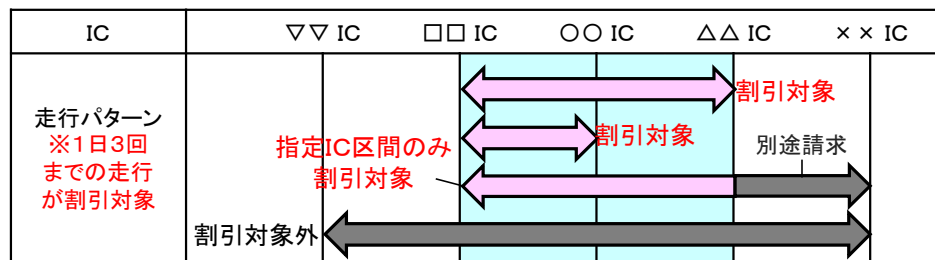
(1) 適用時間帯を全日・24時間に拡大



■ : 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



■ : 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
- ・この見直しについて、更なる検証のため、令和6年4月から複数エリアに拡大し、今後、割引による効果を検証の上、**現行の平日朝夕割引にかえて本格展開することを目指す**(令和8年度目処)

フリータイム通勤パスの試行状況

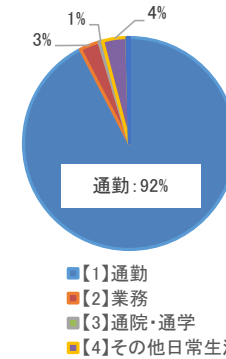
- 7月の試行区間の拡大以降、毎月500人以上の利用者が活用
- 約9割が通勤目的で登録しており、1ユーザーあたり平均30回/月利用
- 試行前後の利用状況を比較すると、高速道路の利用回数の増加や、利用時間帯の分散などの効果がみられた

<石川県の試行区間>



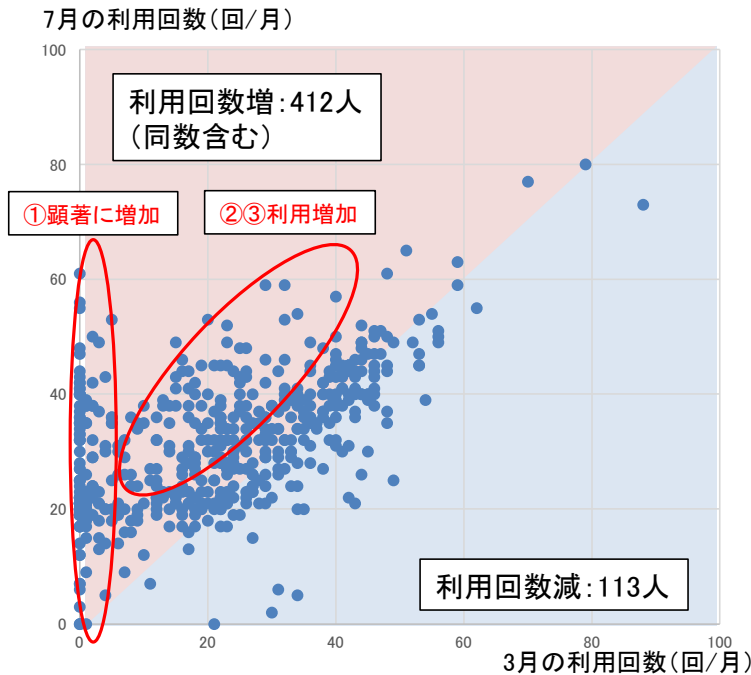
<利用状況>

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

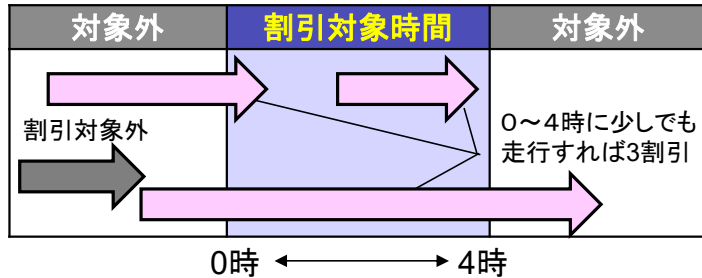
深夜割引の見直し

【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



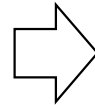
【東京本線料金所前の滞留状況】
(R2.12.23(水)23:58撮影)

< 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

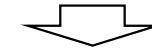


【課題】

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 長距離逓減を拡充

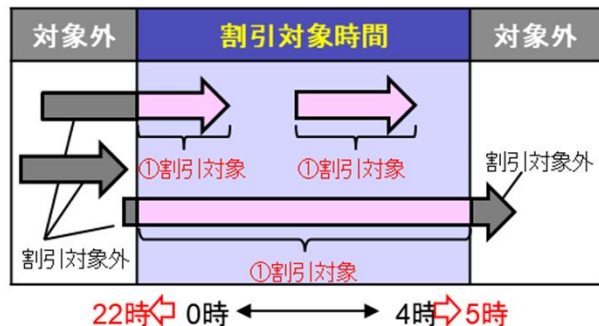
〔現行：100kmを超え200km以内の利用分について25%、200kmを超える利用分について30%の割引〕



< 見直しのポイント(令和6年度中に実施) >

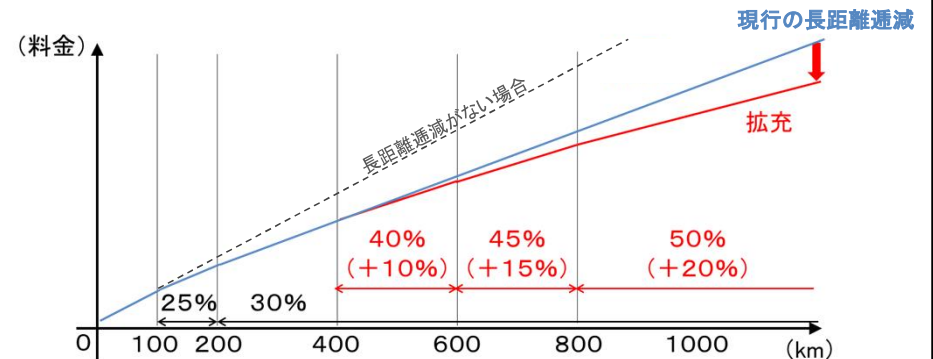
① 割引対象時間帯の走行分のみ3割引

② 割引対象時間帯の拡充(22-5時)



+

③ 400km以上の長距離逓減を拡充



➡ 深夜割引の見直しにあわせて、SA・PA等の利用者環境の整備に取り組みながら、利用者の行動変容を検証

物流の2024問題に対する道路関係の主な取り組み

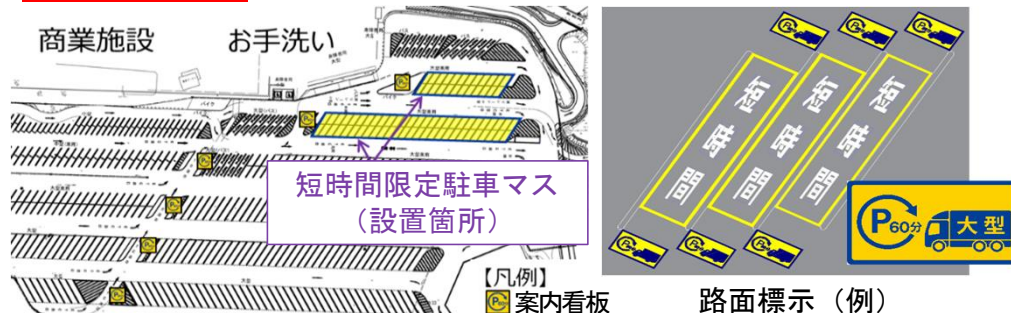
<SA・PAの施設整備>

○駐車エリアのレイアウトを見直すことで、**大型車駐車ますを拡充**
(2022~24計画:約1,500台 (うち2022年度に約400台拡充完了))

	2022年度実績 21箇所			2023年度予定 37箇所		
	工事前	工事後	増	工事前	工事後	増
大型車駐車 ます数(台)※	706	1,079	+373	1,516	2,114	+598

※:兼用ますを含んだ大型車ます数

○休憩の機会を逸している車両が確実に駐車し、休憩できるように、**駐車マスの回転率を上げるため、大型車駐車マスの一部を短時間限定として整備** (2023年度内に11カ所で整備)



【東名 足柄SA (上り) の配置例 (R5. 11. 28運用開始)】

○高速道路会社において、SA・PAの利便性向上を図るため、**シャワー施設等のリフレッシュ施設を設置**

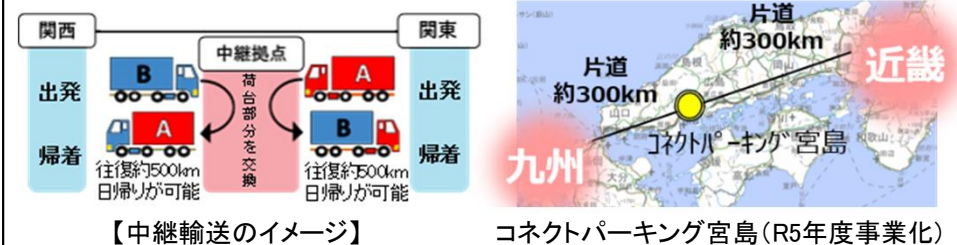
リフレッシュ施設の状況 (令和5年10月1日現在)

	宿泊施設	入浴施設	シャワー施設 ※
東日本	2	-	10
中日本	3	5	21
西日本	2	-	11
計	7	5	42

※計238室(男:167室、女:67室、兼用:4室)

<中継物流施設等の整備等>

○中継輸送の実証実験や拠点の整備等により実用化・普及を推進



○ダブル連結トラックの利用による省人化を促進するため、**運行状況や事業者ニーズを踏まえ路線拡充等を検討、確実に駐車できるように、対応した予約駐車マスを整備**

<その他>

○高速道路料金については、適切に運賃に転嫁することが基本的な考え方であり、現行の「標準的な運賃」においても、**「有料道路利用料」は「運賃とは別に実費として收受」**することとされている

○この「標準的な運賃」については、高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、**運賃水準を引き上げることなどについて、年内の公表**を目指して検討を進めている

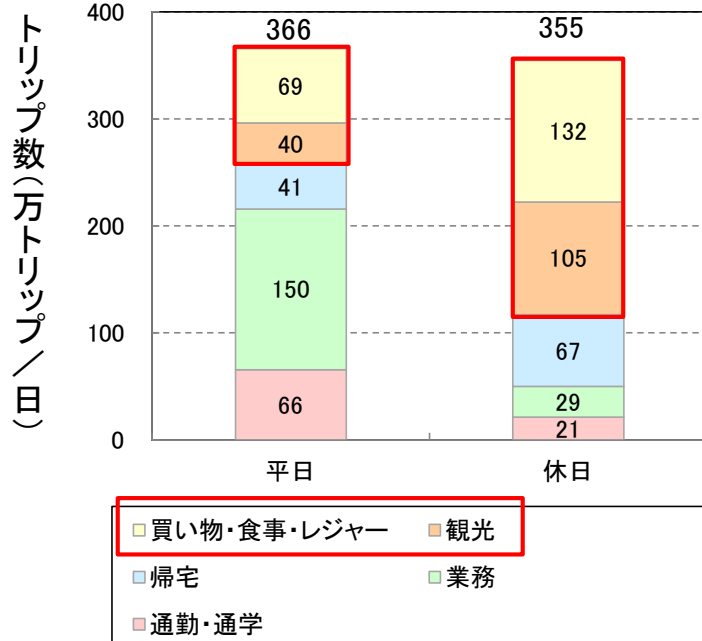
現行の「標準的な運賃」における料金等の考え方

- ◆ 割増 ⇒ 冷蔵・冷凍車、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超える場合に30分ごとの金額を設定
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料 ⇒ 積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合に、運賃とは別に料金として收受
- ◆ 実費 ⇒ **有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合に、運賃とは別に実費として收受**
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 算出方法を設定

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

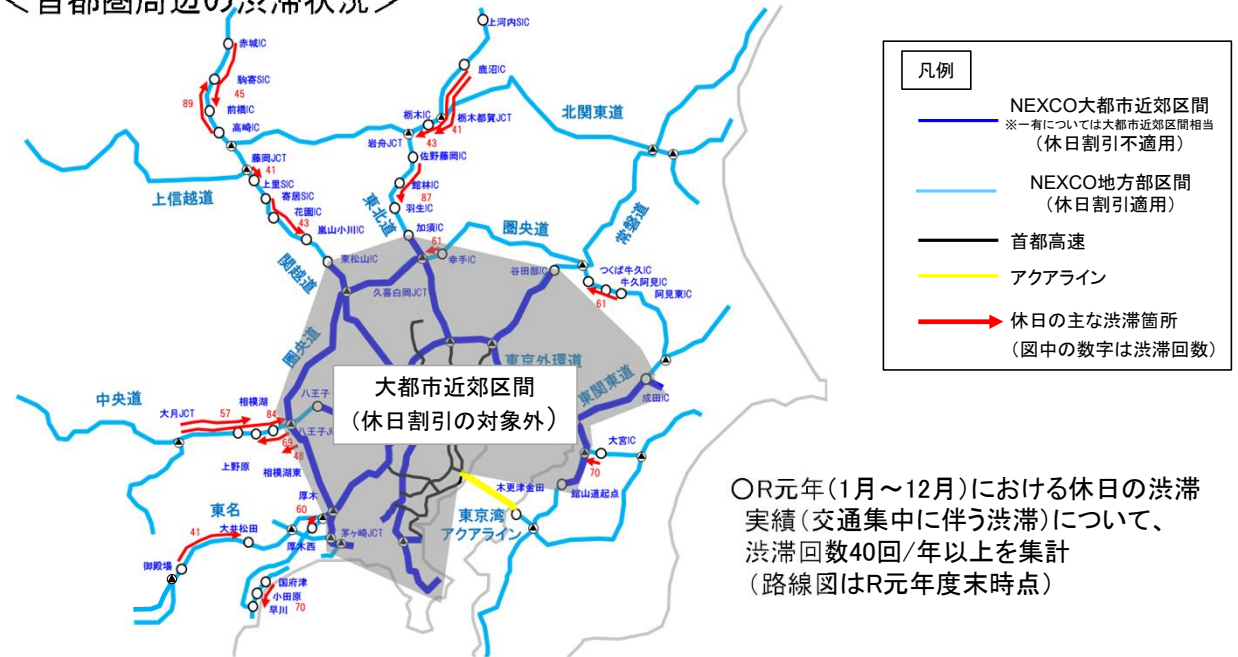
割引の概要

- 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

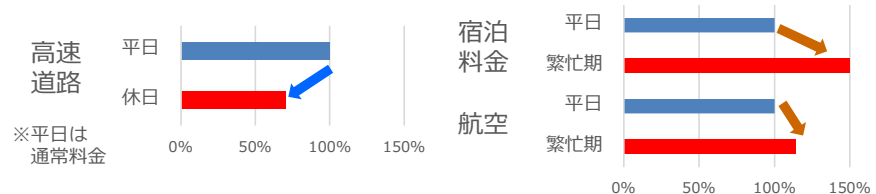
- 休日割引適用の大都市圏(首都圏)において、中央道、東北道、東名高速等の放射高速道路の上り方向を中心に、高速道路が渋滞しており、中京圏、近畿圏においても同様の渋滞が発生
- 休日に集中する観光需要の平準化のため、他の交通機関等では休日に割高な料金を設定

<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>



➡ 観光需要の平準化のため、平日と休日の割引のバランスの見直しに向けて、引き続き検討を行う

(参考) 平日利用の観光周遊パスの割引拡充について

- 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)

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

周遊パス販売価格
(普通車)

5,600円

周遊パス販売価格の
15%のポイント追加付与

840ポイント追加付与

実質 4,760円*

約3割
お得

約4割
お得

※ 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~R1.10.31)

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
381,981件	78,364件	190,905件	112,712件

拡充開始後の利用件数
(R5.4.1~R5.10.31)

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
532,003件 (1.39倍)	171,686件 (2.19倍)	225,553件 (1.18倍)	134,764件 (1.20倍)

括弧内はH31.4.1~R1.10.31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2.2倍に増加**するとともに、**利用件数全体も増加**。