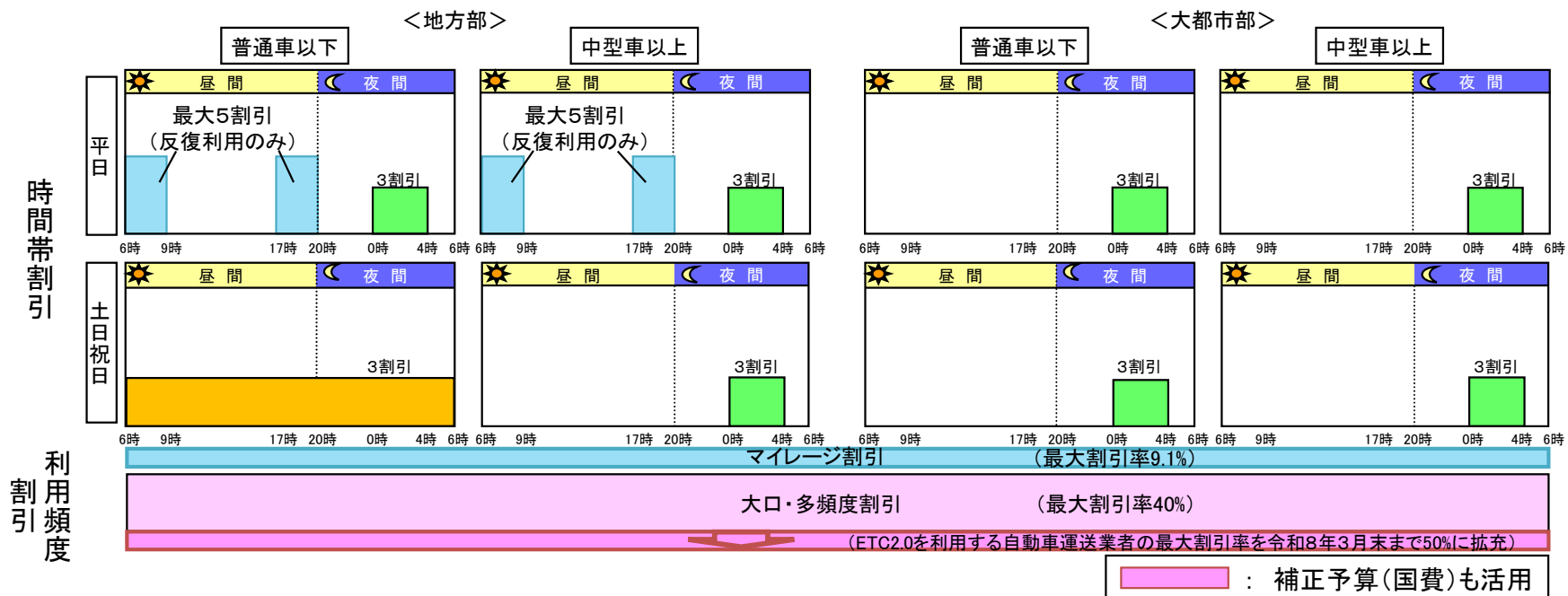
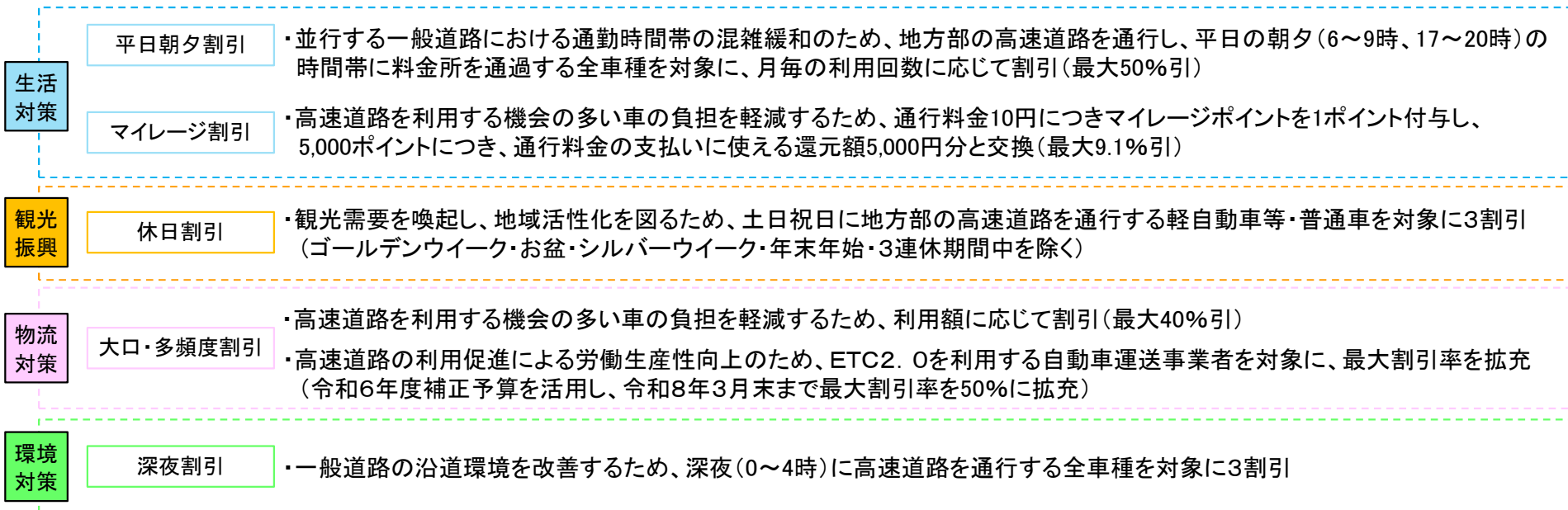


高速道路料金割引に係るこれまでの経緯

平成26年度以降(現行)の高速道路料金割引(NEXCO)

○平成26年度以降の料金割引については、国土幹線道路部会の中間答申(H25.6)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



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

R3.8中間答申等を踏まえた取組状況(料金割引、変動料金)

	平日朝夕割引	深夜割引	休日割引	大口・多頻度割引	マイレージ割引	変動料金
現行の割引等	- 生活対策として導入 - 並行する一般道の渋滞緩和のため、地方部の高速道路を通勤時間帯に多頻度利用する車両を対象に割引 最大割引率 50%	- 一般道路の沿道環境の改善のために導入 - 深夜時間帯に走行する車両を対象に割引 割引率(一律) 30%	- 観光振興策として導入 - 観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、土日・祝日に地方部の高速道路を利用する普通車以下の車両を対象に割引 割引率(一律) 30%	- 物流対策として導入 - 主に業務目的の多頻度利用車両の負担軽減をはかるため、ETCコーポレートカードを利用する車両を対象に割引 最大割引率 約50%	- 多頻度利用者の負担軽減を目的として導入 - マイレージ登録済みの車両を対象に割引 最大割引率 約9.1%	東京オリパラ期間中に首都高速にて変動料金施策を実施
R3.8中間答申で示された主な課題と見直しの方向性	- 並行一般道が混雑していない区間も存在 - 中京圏等では、通勤時間帯に高速道路が渋滞 - 勤務形態の多様化 - 目的の見直しも含めて、あり方の検討が必要	- 首都圏や近畿圏の本線料金所等において、深夜割引適用待ちの車両の滞留 - トラック運転者等の労働環境の悪化	- より効果的に観光需要を喚起する必要 - 繁忙期等を中心に激しい渋滞が発生	- 公平な負担の観点からは、割引率が高すぎる - 経済情勢を踏まえた拡充と、原因者負担の公平性の観点からの縮小の両面について検討が必要 - 契約者単位割引と車両単位割引のバランス見直し	利用者が割引を実感しにくい	交通需要の偏在等による混雑の緩和を図るため、特定の時間帯や経路の料金割引や割増を行う料金を本格的に導入すべき
	- 適用時間帯の柔軟化 - 通勤車の利用促進等の目的検討	- 割引適用時間帯の拡大 - 適用時間帯の走行分を対象	- 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	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	民間ポイント制度も参考に検討	
現在の取組状況	- 時間帯を限定することなく、高速道路利用の定着を促進するため、通勤パスを全国6道県で試行中 - 事前に登録した区間において、10回分の料金で20回利用できる(21回目以降は、5割引の料金が請求)	割引適用時間帯の走行分のみ3割引とするとともに、割引適用時間帯を22時から翌5時に拡大する見直しを予定(運用開始時期は、令和8年度以降)	- 繁忙期(GW・お盆等)の休日割引を適用除外 - 周遊パスの平日利用の割引率を拡充(約3割⇒約4割) ※ N3社の周遊パスの利用件数(R6):約95万件	(データ整理／分析中)	(データ整理／分析中)	- アクアラインにおいて、混雑緩和等のために時間帯別料金をR5.7.22から実施 - 現行の料金は、上り線で400円～1,600円、下り線で、400円～1,000円

(参考) 高速道路料金割引(NEXCO)の経緯

H15.12 道路関係四公団民営化の基本的枠組み(政府・与党申し合わせ)

- ・民営化までに実施すべき措置

①ETC等の活用による弾力的な料金を導入し、各種割引により料金の引き下げ

②「別納割引」の廃止を踏まえた更なる料金引き下げを実施(マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等)

- ・民営化後の料金

料金水準をそのまま引き継ぎ、貸付料の確実な支払いに支障を与えない範囲において、更なる弾力的な料金設定を行う

民 営 化
(H17.10)

H17.10～ 新直轄の導入やコスト縮減などによる債務の軽減を利用者に還元させる観点から 会社割引をスタート(深夜割引、早朝深夜割引、通勤割引、マイレージ割引、大口・多頻度割引)

-----H20.9 リーマンショック-----

H20.10～ 深夜5割引等の拡充(緊急総合対策:10年間(H29年度末迄))

H21. 3～ 休日上限1,000円導入(生活対策:2年間(H23年6月迄))

H22. 6～ 高速道路無料化社会実験(1年間(H23年度6月迄))

-----H23.3 東日本大震災-----

H23. 12 高速道路のあり方検討有識者委員会 中間とりまとめ

- ・3年後には利便増進事業にかかる料金割引の財源が無くなる
- ・仮に継続するとしても、利用者負担を基本として、債務償還状況などを確認しつつ、様々な工夫が必要
- ・状況によっては、既存割引の再整理も検討すべき

H25. 6 国土幹線道路部会中間答申

- ・今後の料金割引については、理念や実施目的を明確にし、割引相互間の関係を整理・再編した上で、効果や影響を確認しつつ実施すべき

H25. 12 新たな高速道路料金に関する基本方針

- ・今後の料金割引については、道路公団民営化前後に導入した制度の財源の範囲内で行うことが基本
- ・一定の期間、物流対策、観光振興の観点から激変緩和措置を講じる

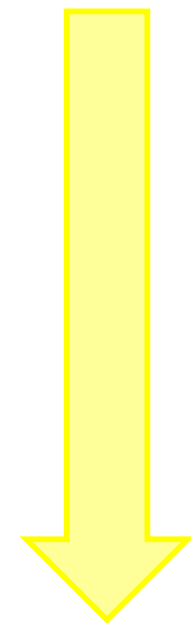
H26. 4 料金割引の再編(緊急経済対策による割引終了)

(深夜割引、平日朝夕割引、休日割引、マイレージ割引、大口・多頻度割引)

R3.8 国土幹線道路部会中間答申

- ・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

緊急経済対策



料金割引の
再編

(参考)平成25年度までの高速道路料金割引(NEXCO)

- 新直轄の導入やコスト縮減などによる債務の軽減を利用者に還元する観点から会社割引を開始
- その後、緊急経済対策のため、国費による利便増進事業により、深夜5割引の拡充等を追加するとともに、休日1,000円や無料化社会実験のような持続可能性の面で課題のある料金施策を実施

