

中間答申(2021年8月)を踏まえた 料金施策の対応状況について

2026年6月10日

東日本高速道路株式会社

中日本高速道路株式会社

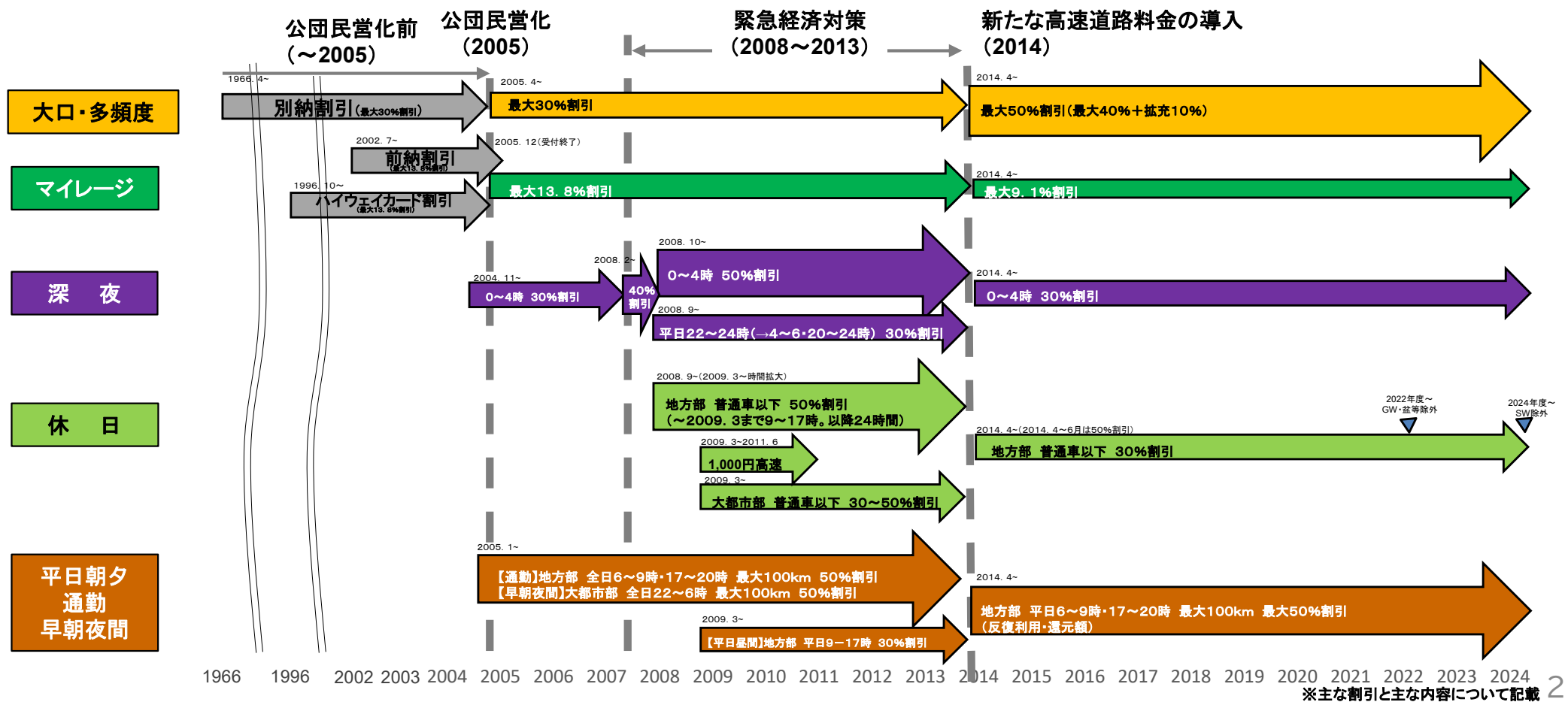
西日本高速道路株式会社

- はじめに
- 各種割引の課題・取組状況・見直しの方向性
 - 休日割引
 - 平日朝夕割引
 - 深夜割引
 - 大口・多頻度割引
 - マイレージ割引
- 混雑等に応じた柔軟な料金導入に向けた状況
- その他
- まとめ

はじめに(料金割引の変遷・経緯)



- 道路公団時代は、主に別納割引、前納割引及びハイウェイカードを実施。
- 道路公団民営化にあたり、ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入(ETC時間帯割引を導入※1)。あわせて、課題のあった割引を見直し※2。
- ※1 「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて(政府・与党申し合わせ,2003.12.22)」を参考に記載
- ※2 別納割引→大口・多頻度割引 / ハイウェイカード・前納割引→ETCマイレージ割引
- 物流支援や生活支援等の政策目的に基づく割引は、国土幹線道路部会での議論も踏まえ、2008年～の緊急経済対策にて割引が拡充。
- そして、2014年～新たな高速道路料金の導入等を経て現制度へ移行。



はじめに(料金割引の目的と課題)



- 休日割引、平日朝夕割引、深夜割引(時間帯割引)については、それぞれ、観光振興・生活対策・環境対策を目的としている。
- 大口・多頻度割引、マイレージ割引(利用頻度割引)については、それぞれ、高速道路空間の有効活用や多頻度利用者の利用を定着させ、高速道路会社の経営の安定を図る観点に加え物流対策・生活対策を目的としている。
※第49回国土幹線道路部会資料3、国土幹線道路部会中間答申(2021年8月4日)、第69回国土幹線道路部会資料3を参考に記載
- 一方、繁忙期やピーク時間帯等を中心に料金割引を適用している時間帯に激しい渋滞が発生しているうえ、車種間の負担の公平性の観点から、割引全般において、課題が顕在化している状況。
- 割引導入以降約20年が経過し割引が複雑化し、課題が顕在化してきており、これまでも新たな高速道路料金の導入による料金割引の見直しや中間答申(2021年8月)を踏まえた各取組を行ってきているところであるが、なおも残る課題については、高速道路空間の有効活用や多頻度利用者の利用の定着や高速道路会社の経営の安定の観点も踏まえて、見直しを検討していきたい。

		時間帯割引			利用頻度割引	
		休日割引	平日朝夕割引	深夜割引	大口・多頻度割引	マイレージ割引
割引導入目的	目的	観光振興	生活対策	環境対策	物流対策	生活対策
	概要	○観光需要を喚起し、地域活性化を図るため	○並行する一般道の渋滞緩和のため(多頻度に利用する車両を対象)	○一般道路の沿道環境を改善するため	○主に業務目的の多頻度利用車両の負担を軽減するとともに、高速道路空間の有効活用や多頻度利用者の利用を定着させ、高速道路会社の経営の安定を図るため	○多頻度利用車両の負担を軽減するとともに、高速道路空間の有効活用や多頻度利用者の利用を定着させ、高速道路会社の経営の安定を図るため
2021.8中間答申で示された主な課題と見直しの方向性		○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	○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	○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
		○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	○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	○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

出典:第49回国土幹線道路部会(2021.3)資料3
出典:第69回国土幹線道路部会(2025.11)資料3

中間答申(2021.8)以降の取組み状況



○ 中間答申(2021.8)以降の主な料金割引に係る取組みは以下の通り。(詳細は後述)

割引名	主な取組み ※NEXCO3社会計の料金割引額(税込)
休日割引	<p>○繁忙期等の交通の分散及び観光需要の平準化の観点から、ゴールデンウィーク、お盆、年末年始、シルバーウィーク、3連休について休日割引の適用除外を実施(2022年度～順次)</p> <p>○企画割引(周遊パス)の充実</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">2023年度割引額(実績)※:1,400億円</div>
平日朝夕割引	<p>○多様化する勤務形態への対応や高速道路内の交通分散を図ることを目的として、7道県(北海道、新潟県、富山県、石川県、山梨県、香川県、長崎県)において通勤パスの試行を実施(2023年度～順次)。</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">2023年度割引額(実績)※:1,100億円</div>
深夜割引	<p>○現行の深夜割引適用待ちの車両の滞留等の課題を踏まえ、割引適用時間帯に走行した分の料金を対象として割り引くことや、トラック運転者の負担軽減等のため、深夜割引の見直しについて公表(2023.1)</p> <p>○現在、運用開始に向けてシステム整備中</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">2023年度割引額(実績)※:1,600億円</div>
大口・多頻度割引	<p>○2014年度に実施した深夜割引等の割引率の見直しに対する激変緩和を継続中(○車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引の停止措置や当該取組みの広報の実施)</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">2023年度割引額(実績)※:3,100億円</div>
マイレージ割引	<p>○よりお客さまに実感いただくため、ポイント残高をメール通知するサービスを開始(2022.5～)</p> <p>○高速道路空間の有効活用のため、周遊パス等におけるポイント追加付与の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日利用の場合、15%分のポイントを追加付与 ・休日に混雑時間帯を避けて復路走行をした利用者に対して、ポイントを追加付与等 <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">2023年度割引額(実績)※:600億円</div>

休日割引(概要)



- 休日割引は、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通行する軽自動車等・普通車を対象に3割引を実施。
※ゴールデンウィーク・お盆・シルバーウィーク・年末年始・3連休期間中を除く

■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軽自動車等・普通車を対象に割引

■割引要件

○割引対象車種

- ・ETCシステムにより高速道路を通行する軽自動車等または普通車

○割引対象道路

- ・NEXCO東日本、中日本、西日本が管理する地方部の高速道路
(一部※を除く)

※ 京葉道路、第三京浜道路、横浜新道、首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎ジャンクションから久喜白岡ジャンクションまでの区間)、名古屋第二環状自動車道、京滋バイパス、第二京阪道路、第二神明道路、沖縄自動車道、南阪奈道路、堺泉北道路、第二阪奈道路、安房峠道路、八木山バイパス

○割引時間帯

- ・土日祝日の終日
(ゴールデンウィーク・お盆・シルバーウィーク・年末年始・3連休期間中を除く)

○割引率

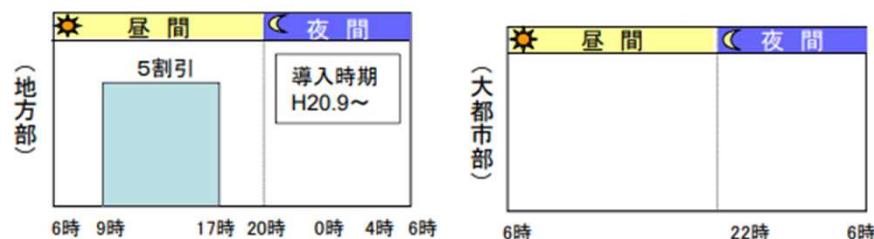
- ・3割引



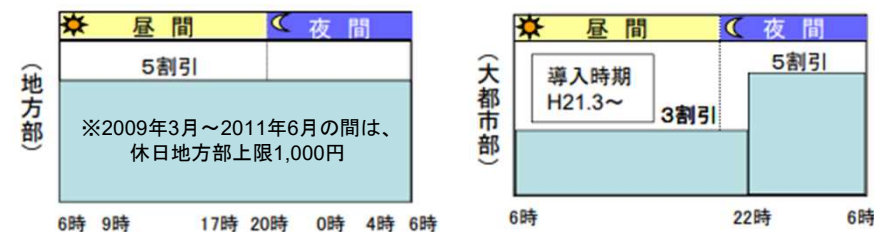
■割引の変遷

(休日・普通車以下の例)

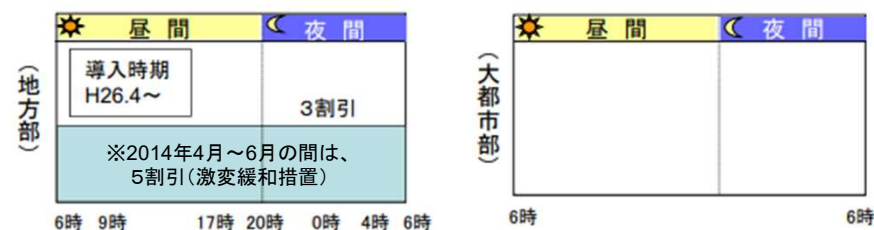
(休日昼間割引:2008年9月~)



(休日特別割引:2009年3月~)



(休日割引:2014年7月~)



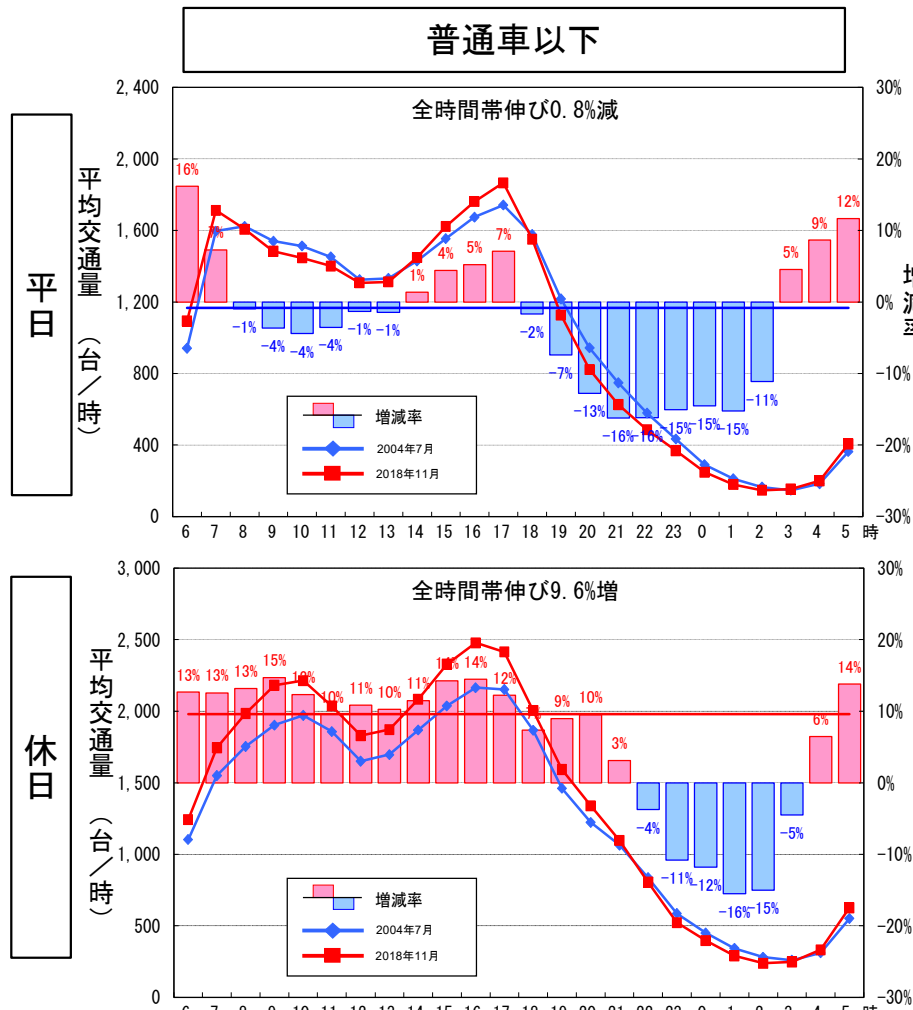
休日割引(効果)



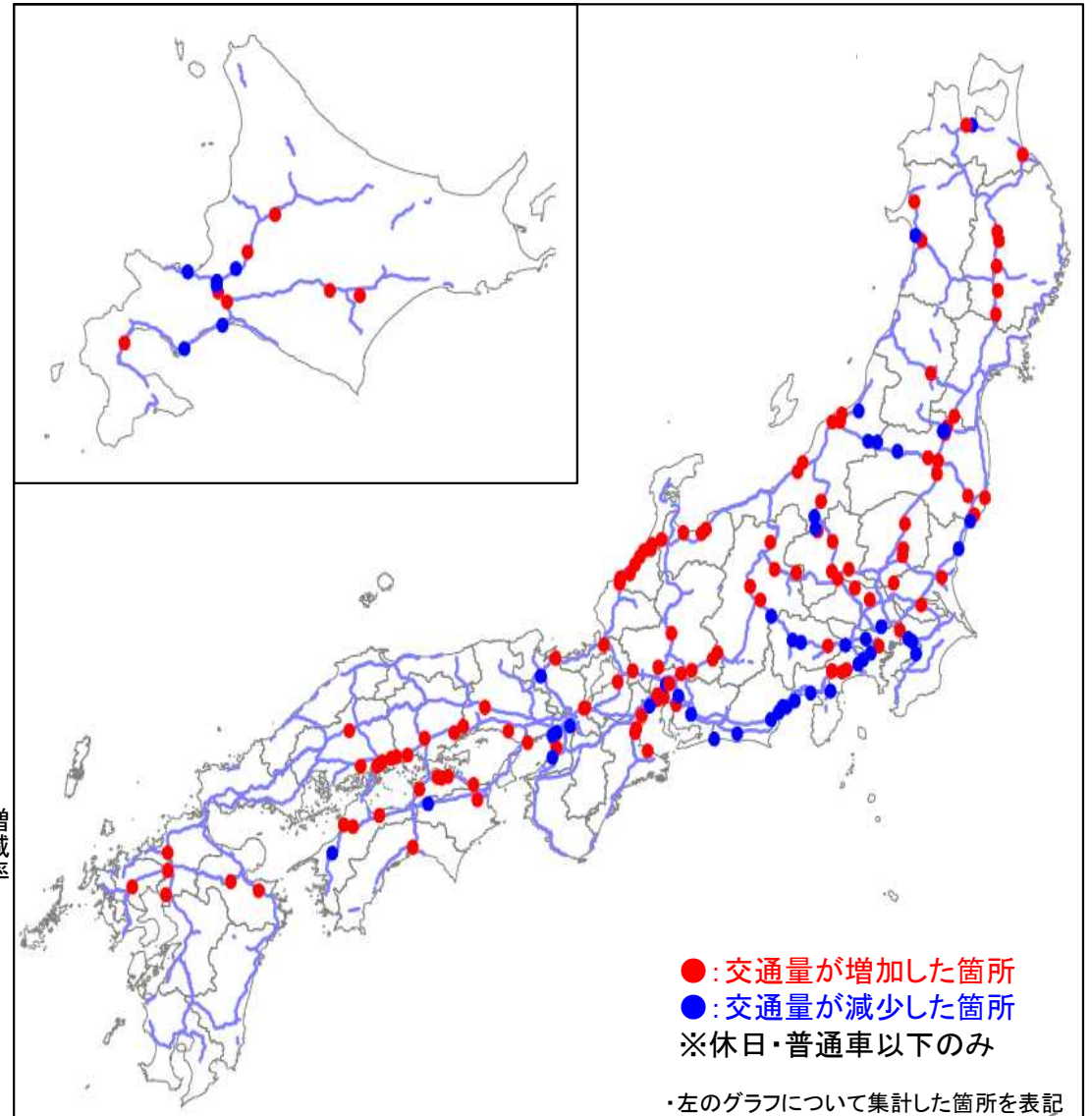
○ 休日割引導入前後の比較により、特に昼間時間帯において休日の交通量は増加しており、全国の多くの地点(主に地方部)で休日の交通量の増加がみられる。

○ 高速道路の交通量変化 (2004.7/2018.11)

[割引率]
2004.7: 割引なし
2018.11: 3割引



○ 高速道路の交通量変化 (2004.7/2018.11)



・トラカンデータより、高速道路について全国173カ所を集計(一般道が並行している区間)
・2004年7月は2004.7.1~2004.7.31の平日・休日を集計
・2018年11月は2018.11.1~2018.11.30の平日・休日を集計

休日割引(課題)

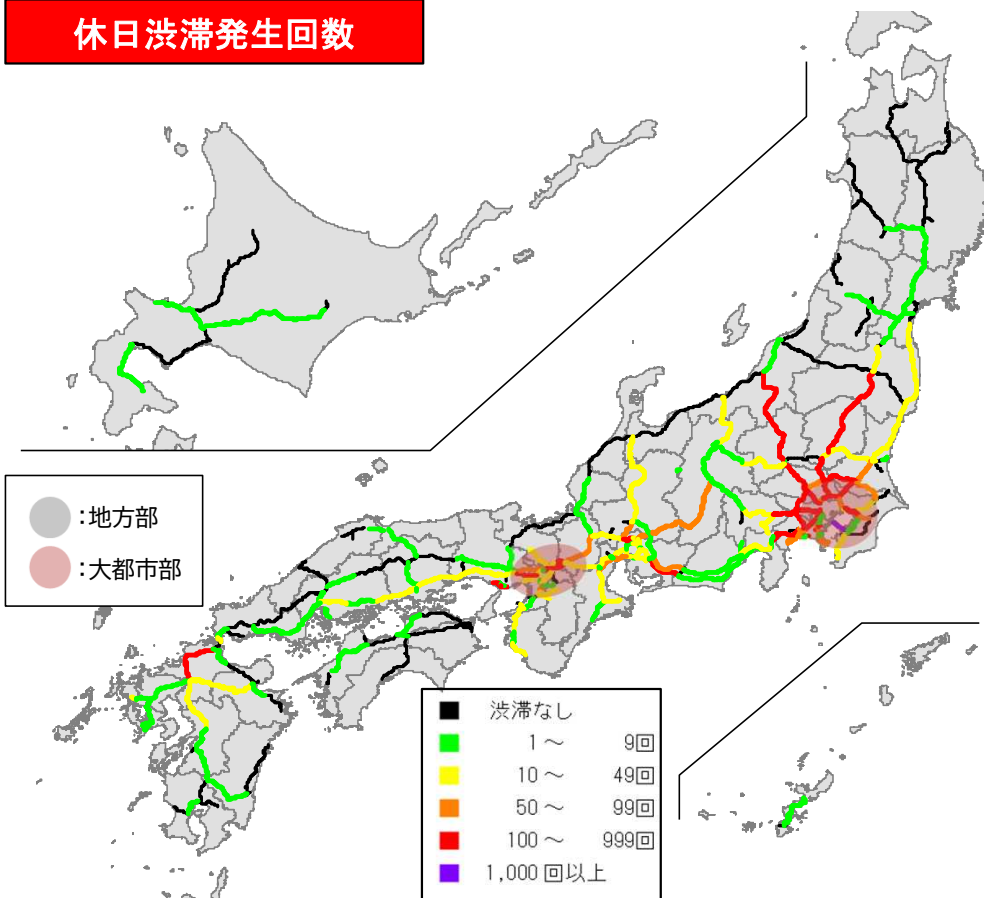


- 現在の休日割引には、以下の課題が存在。
 - ・観光地と大都市圏を繋ぐ幹線高速や観光地周辺の高速道路では休日に渋滞が発生。
 - ・観光振興を目的とした割引であるが、観光以外の多くのトリップにも割引が適用。
 - ・平日と休日(以下、平休という)の利用の分散を妨げている可能性
(平日に利用できる交通も割引を享受するために休日に利用している可能性)

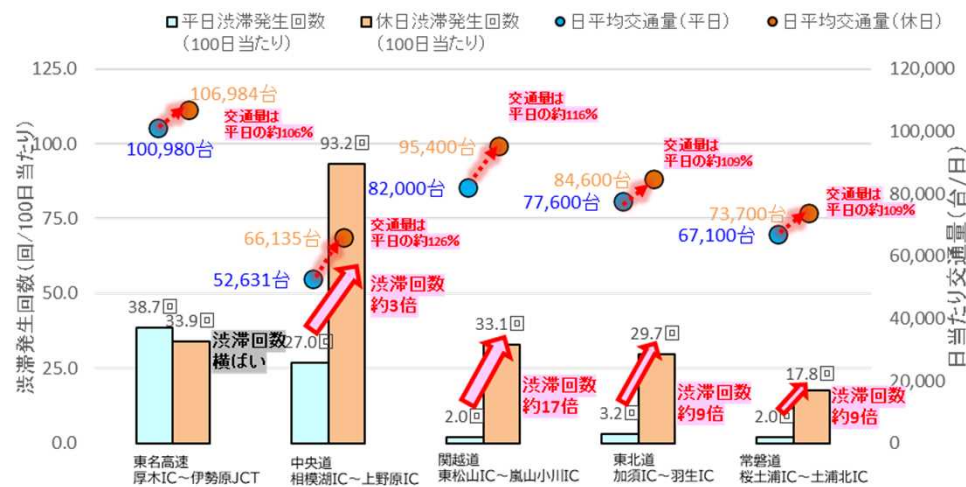
■ 休日の渋滞発生状況

休日割引が適用されている地方部においても渋滞が発生

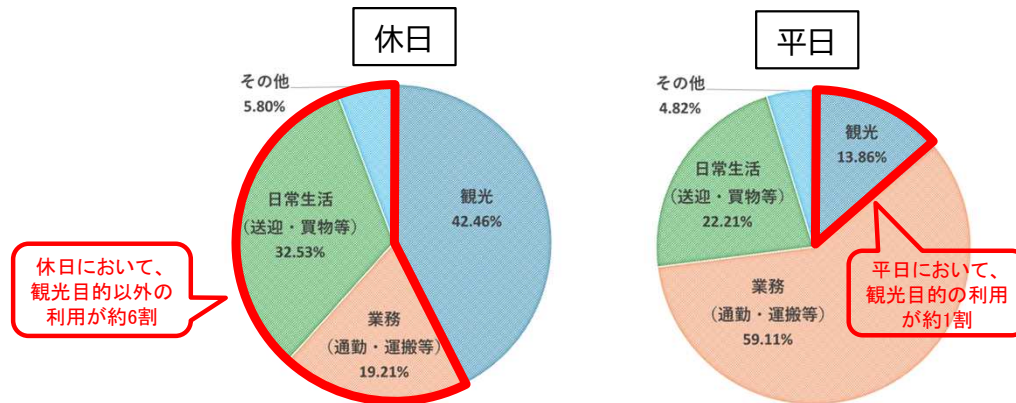
休日渋滞発生回数



■ 圏央道外側における平休別交通量・渋滞発生回数



■ 高速ODデータ(※)における小型車類の目的別トリップ割合



(出典) 第67回国土幹線道路部会(2025.1) 資料3を一部編集

※2015年度全国道路・街路交通情勢調査の高速ODデータ(以降、「センサスデータ」という。)を基に目的別にトリップを分類し作成。

※ 小型車類とは、「軽自動車」「軽貨物車」「乗用車」「小型貨物車」「貨客車」を指す。

休日割引(取り巻く社会情勢の変化への対応)

- 休日割引を取り巻く社会情勢の変化への対応として、以下の2点が上げられる。
 - ・「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(2023年10月18日観光立国推進閣僚会議決定)」において、観光需要の分散・平準化のため、割引の適用条件を含め、休日と平日のバランスの見直しを進める等の方針が示され、それに対応する必要。
 - ・併せて、「観光立国推進基本計画(第5次)(2026年3月27日観光立国推進閣僚会議決定)」においても、休暇の分散および旅行需要の平準化が施策の柱として示され、それに対応する必要。

○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(2023.10.18 観光立国推進閣僚会議)

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
 - 1-3. 需要の分散・平準化
- ・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)

出典箇所

○観光立国推進基本計画(第5次)を閣議決定(2026.3.27)

- 第3 観光立国の実現に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
 2. 国内交流・アウトバウンド拡大
- (1)国内旅行需要の平準化の促進
- ア ラーケーション等の促進
- (中略)旅行需要の平準化が図られていないことは観光産業の生産性を下押しする要因となっていることを踏まえ、週末や連休以外の旅行需要を喚起し、混雑の回避や観光産業従事者の通年雇用化等を促進するため、ラーケーション等について、地方公共団体と連携し、「ポジティブ・オフ」運動を通じて、好事例を発信する。
- ウ 休暇取得の分散化の促進
- 休暇取得の分散化に資する年次有給休暇の計画的付与制度の導入促進のため、10月の年次有給休暇取得促進期間等に広報を実施する。(中略)

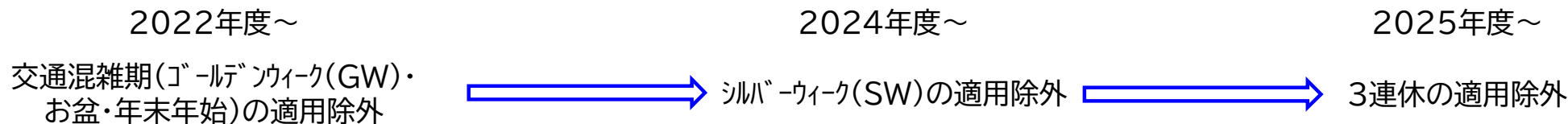
出典箇所

休日割引(現在の取組み)



○ 2022年度以降、交通混雑期等の割引適用除外を実施し、GW・お盆・年末年始・SWでは一定の効果が見られる。
 なお、3連休については引き続き状況を注視していく必要がある。

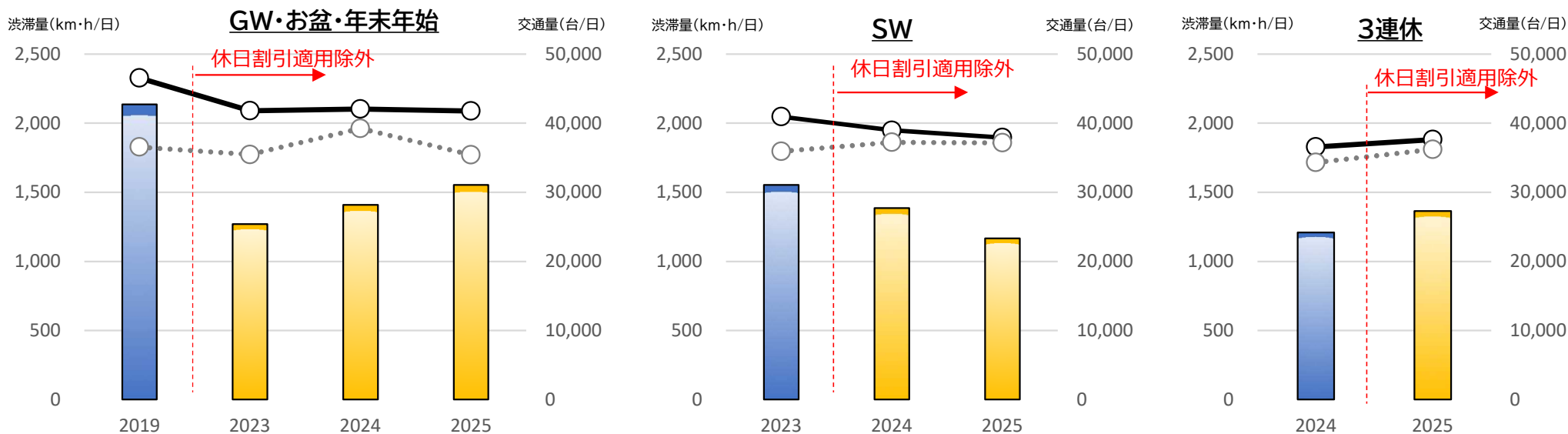
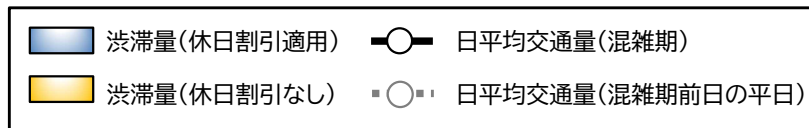
■割引適用除外の変遷



※2022年度以降、コロナ禍を踏まえて部分的に適用除外を実施

■割引適用除外の効果

<休日割引適用除外前後における渋滞状況の比較(2019～2025※)>
 ※新型コロナウイルスによる影響を踏まえ、2020～2022は比較対象外とした



○渋滞量はNEXCO3社管内の交通集中を要因とする渋滞(速報値を含む)
 ○交通量はNEXCO3社管内の代表37断面の平均値
 ○集計対象日は以下の通り ※()内は交通混雑期の前日
 【GW】2019.4.26-5.6(4.25)、2023.4.28-5.7(4.27)、2024.4.26-5.6(4.25)、2025.4.25-5.6(4.24) 【お盆】2019.8.8-8.18(8.7)、2023.8.9-8.16(8.8)、2024.8.10-8.20(8.9)、2025.8.7-8.17(8.6)
 【年末年始】2019.12.27-2020.1.5(12.26)、2023.12.28-2024.1.4(12.27)、2024.12.27-2025.1.5(12.26)、2025.12.26-2026.1.4(12.25)
 【SW】2023.9.16-9.18(9.15)、2024.9.14-9.16(9.13)、2024.9.21-9.23(9.20)、2025.9.13-15(9.12)、2025.9.20-9.23(9.19)
 【3連休】2024.7.13-7.15(7.12)、2024.10.12-10.14(10.11)、2024.11.2-11.4(11.1)、2025.1.11-1.13(1.10)、2025.2.22-2.24(2.21)、2025.7.19-7.21(7.18)、2025.10.11-10.13(10.10)、
 2025.11.1-11.3(10.31)、2025.11.22-11.24(11.21)、2026.1.10-1.12(1.9)、2026.2.21-2.23(2.20)、2026.3.20-3.22(3.19)

休日割引(現在の取組み)

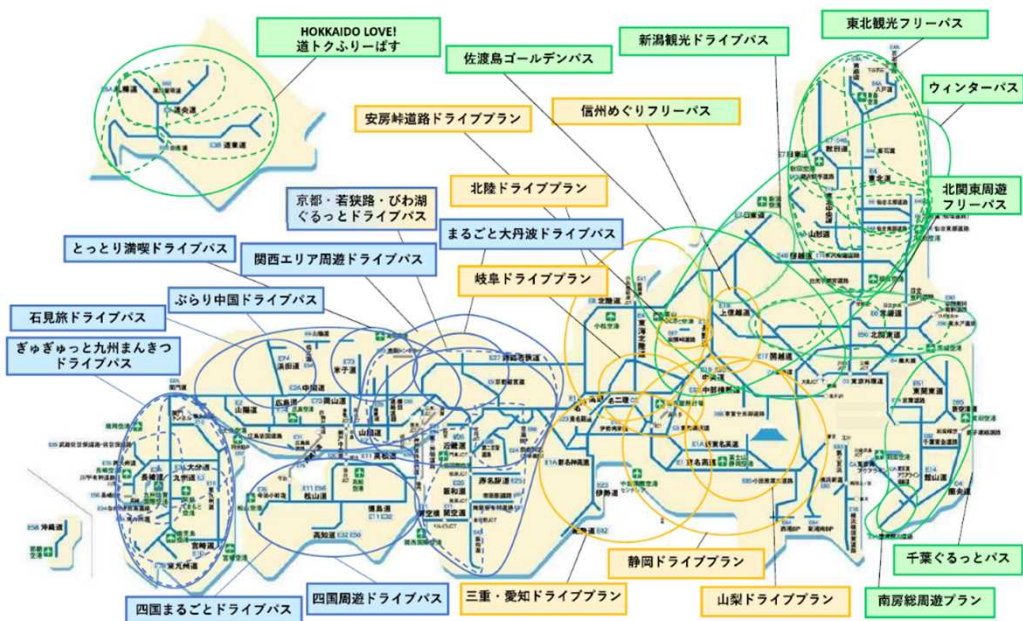


- 高速道路会社では企画割引(周遊パス)の充実を図っており、地域との連携や休日から平日への利用の分散にも取り組んでいる。

■販売プラン数(周遊エリア・発着地別)

	2021年度	2025年度
販売プラン数	127プラン (+70 (1.6倍))	197プラン
うち、地域施設と提携したプラン数	76プラン (+64 (1.8倍))	140プラン

(参考)周遊パスの造成状況



■平日利用の割引率拡充

周遊パスを平日のみの利用期間でご利用いただいた場合、周遊パスの販売価格の15%分のマイレージポイントを追加付与



(参考)地域と連携した周遊パスの販売

東北観光フリーパス しまむらの風ふくしまセットプラン(2026年1月販売開始)ほか



休日割引((参考)他の公共交通機関の取組み)

○ 鉄道では繁忙期に料金の割増・閑散期に料金の割引を行い、企画きっぷで観光振興の取組みを行っている状況。

■鉄道の指定席特急料金

鉄道の指定席特急料金は、最繁忙期・繁忙期は割増、閑散期は割引を実施

・各シーズンの指定席特急料金

最繁忙期に特急の普通車指定席をご利用の場合、通常期の指定席特急料金に400円増し、繁忙期は通常期の指定席特急料金に200円増し、閑散期は通常期の指定席特急料金から200円引きとなります。

2026年4月							2026年5月							2026年6月							2026年7月								
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土		
				1	2	3	4					1	2			1	2	3	4	5	6					1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11	3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13	5	6	7	8	9	10	11		
12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20	12	13	14	15	16	17	18		
19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27	19	20	21	22	23	24	25		
26	27	28	29	30			24	25	26	27	28	29	30	28	29	30					26	27	28	29	30	31			
							31																						

2026年8月							2026年9月							2026年10月							2026年11月									
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土			
						1					1	2	3	4	5					1	2	3					1	2	3	4
2	3	4	5	6	7	8	6	7	8	9	10	11	12	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	5	6	7			
9	10	11	12	13	14	15	13	14	15	16	17	18	19	11	12	13	14	15	16	17	8	9	10	11	12	13	14			
16	17	18	19	20	21	22	20	21	22	23	24	25	26	18	19	20	21	22	23	24	15	16	17	18	19	20	21			
23	24	25	26	27	28	29	27	28	29	30				25	26	27	28	29	30	31	22	23	24	25	26	27	28			
30	31																													

2026年12月							2027年1月							2027年2月							2027年3月															
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土									
			1	2	3	4	5					1	2	3	4	5					1	2	3	4	5	6					1	2	3	4	5	6
6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13	7	8	9	10	11	12	13									
13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20	14	15	16	17	18	19	20									
20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27	21	22	23	24	25	26	27									
27	28	29	30	31			24	25	26	27	28	29	30	28																						

凡例 ■ 最繁忙期 ■ 繁忙期 ■ 通常期 ■ 閑散期
■ 赤字: 日曜・休日 ■ 青字: 土曜

■鉄道の企画きっぷ販売例

鉄道でも鉄道切符と地域観光施設と連携した企画きっぷを販売

ICOCAでGO! お茶と忍びの里 満喫パス

1 JR線自由周遊区間
 ● 普通列車(新快速・快速含む)
 普通車自由座をご利用いただけます。

2 JR線以外の鉄道
 【伊賀鉄道(伊賀上野～上野市)1往復券】
 【信楽高原鉄道(真生川～信楽)1往復券】

3 観光施設の体験・お土産付
 道の駅 お茶の京都みなみやましろ村
 JR西日本線「月ヶ瀬口駅」から徒歩約10分
 伊賀流忍者博物館
 伊賀鉄道「上野市駅」から徒歩約10分

(※)JR東日本・JR東海ホームページより引用。

なお、適用日カレンダーについては「JR東日本内・北海道新幹線・北陸新幹線・[しらさぎ][サンダーバード]」を利用の場合のカレンダーである。

出典: [\(ICOCAでGO!\)お茶と忍びの里まるごと満喫パス | トクトクきっぷ:JRおでかけネット](#)

休日割引(見直しの方向性)



<課題と取り巻く社会情勢の変化への対応(再掲)>

- 観光地と大都市圏を繋ぐ幹線高速や観光地周辺的高速道路では休日に渋滞が発生。
- 観光振興を目的とした割引であるが、観光以外の多くのトリップにも割引が適用。
- 平休の利用の分散を妨げている可能性(平日に利用できる交通も割引を享受するために休日に利用している可能性)
- 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(2023年10月18日観光立国推進閣僚会議決定)において、観光需要の分散・平準化のため、割引の適用条件を含め、休日と平日のバランスの見直しを進める等の方針が示され、それに対応する必要。
- 併せて、「観光立国推進基本計画(第5次)(2026年3月27日観光立国推進閣僚会議決定)」においても、休暇の分散および旅行需要の平準化が施策の柱として示され、それに対応する必要。



<見直しの方向性>

- 休日利用をもって、一律に割引<現在の割引要件について見直しを検討。
- 観光利用を目的とした高速道路利用の平休利用の平準化をはかるため、休日割引の廃止・縮小も検討するとともに、地域の観光振興に繋がる企画割引(周遊パス)の更なる充実に取り組む。

平日朝夕割引(概要)



- 平日朝夕割引は、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行し、平日の朝夕(6～9時、17～20時)の時間帯に料金所を通過する全車種を対象に、月毎の利用回数に応じて(多頻度利用する車を対象)割引(最大50%引)

■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

■割引要件

○割引対象車種

・ETCシステムにより、地方部の高速道路を通行し、平日の朝夕(6時～9時、17時～20時)の時間帯に、料金所を通過する全車種(最大100km走行分まで)朝、夕それぞれ最初の1回に限り適用

○割引対象道路

・NEXCO東日本、中日本、西日本が管理する地方部の高速道路
(一部※を除く)

※京葉道路、第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路、首都圏中央連絡自動車道(茅ヶ崎ジャンクションから久喜白岡ジャンクションまでの区間)、新湘南バイパス、京滋バイパス、第二京阪道路、第二神明道路、南阪奈道路、堺泉北道路、第二阪奈道路、安房峠道路、八木山バイパス

○割引時間帯

・平日の朝夕(6時～9時、17時～20時)の時間帯に、料金所を通過する全車種

○割引率

・月毎の割引対象となる
利用回数に応じ、割引率を設定

月毎の利用回数	割引率(地方部)
1～4回	0%
5～9回	30%
10回以上	50%

■割引の変遷

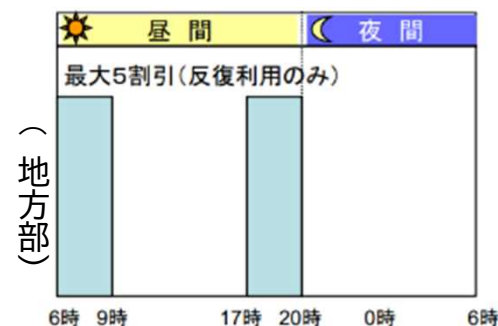
(通勤割引:2005年1月～)



※2009.3～2014.3 地方部 平日9-17時 30%割引



(平日朝夕割引:2014年4月～)



平日朝夕割引(効果と課題①)



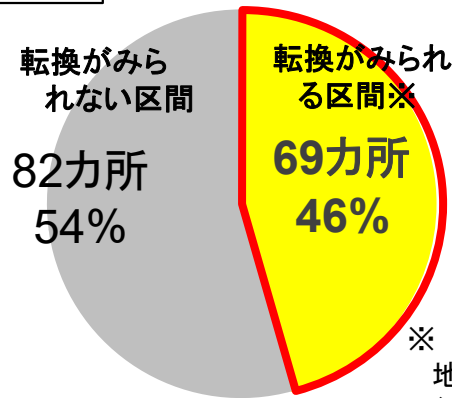
- 平日朝夕割引導入前後の比較により、朝の通勤時間帯に約5割の区間で並行一般道から高速道路への交通の転換が見られる。
- 現在の平日朝夕割引には、以下の課題が存在。
・転換が見られた区間でも、一般道の渋滞解消の程度は大きく異なる。

■一般道の混雑緩和の状況

○並行一般道から高速道路への交通量の転換がみられる区間の割合(2004.7/2019.11)

○高速道路と並行する一般道の交通量変化(2004.7/2019.11)
(平日・朝方(6~9時)の例)

朝6-9時

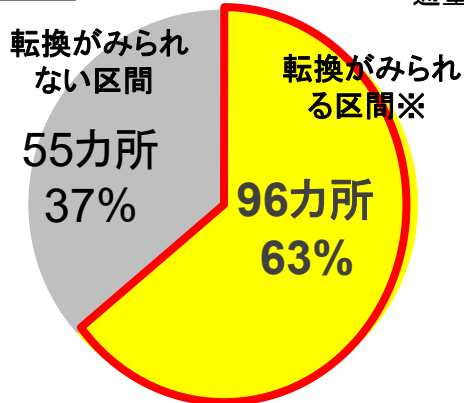


※ 転換がみられる区間は、地方部151力所のうち、並行一般道の交通量が減少し、かつ高速道路の交通量が増加している区間

都道府県	高速道路路線名	高速道路の交通量変化	高速道路の渋滞長変化	並行一般道の交通量変化	並行一般道の渋滞長変化
北海道	札幌自動車道	25%増	渋滞無し	10%減	渋滞解消
福島県	東北自動車道	2%増	渋滞無し	0.5%減	63%減
茨城県	北関東自動車道	16%増	渋滞無し	12%減	39%減
石川県	北陸自動車道	1%増	渋滞無し	2%減	37%減
香川県	高松自動車道	6%増	渋滞無し	2%減	9%減
佐賀県	長崎自動車道	6%増	渋滞発生	0%増	減少せず

※1 高速道路の交通量は、並行一般道を有するIC間のトラカンデータを導入前(2004.7)と導入後(2019.11)で県別に集計
 ※2 高速道路の渋滞長変化は、並行一般道を有するIC間の渋滞統計データを導入前(2004.7)と導入後(2019.11)で県別に集計
 ※3 並行一般道の交通量は、並行一般道を有するIC間のトラカンデータを導入前(2004.7)と導入後(2019.11)で県別に集計
 ※4 並行一般道の渋滞長は、VICS対象区間(総延長1,611km)のうち、導入前(2004.7)に渋滞していた箇所を対象に、渋滞長の変化を導入前(2004.7)と導入後(2019.11)で県別に集計して比較(渋滞:10km/h以下)
 ※5 交通量の増減は、高速道路と並行一般道との転換だけでなく、並行路線開通の影響も考えられる

夕17-20時



平日朝夕割引(課題②)

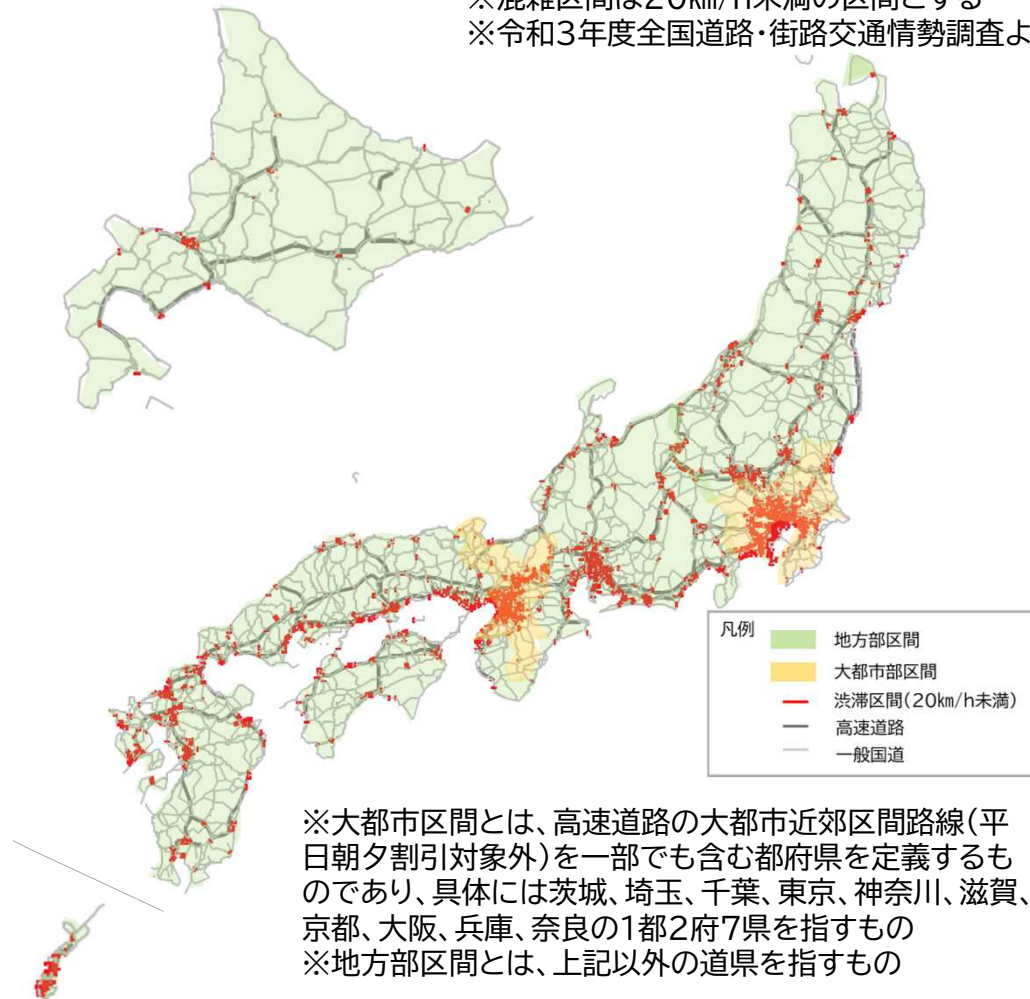


- ・地方部で一律に割引を行っていることから並行一般道が混雑していない区間においても割引を実施している。
- ・割引時間帯に、中京圏などの高速道路で一部区間で混雑が見られる。

■一般国道の朝夕時間帯※の混雑状況 ※7~9時、17~19時

○地方部で一律に割引を行っていることから並行一般道が混雑していない区間においても割引を実施している。

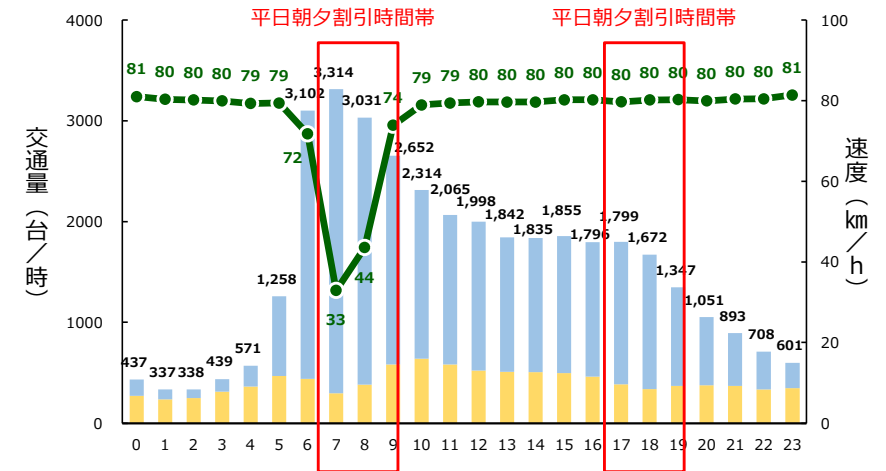
※混雑区間は20km/h未満の区間とする
 ※令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より



■高速道路の朝夕時間帯の混雑状況(中京圏)

○割引時間帯に、中京圏などの高速道路で一部区間で混雑が見られる。

【東名高速道路※東行き】 ▼名古屋IC～日進JCT



▼東名高速道路の状況



撮影日時：2024.8.19 6時台

平日朝夕割引(現在の取組み)



- 「勤務形態の多様化への対応」や「通勤時間帯に混雑している高速道路における前後時間帯への交通分散」を目的として、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、通勤パス割引社会実験※を7道県で実施中

項目	現行の平日朝夕割引	通勤パス(2026年度)※	これまでの経緯
割引適用日時	平日 6～9時・17～20時 <small>■: 現行の平日朝夕割引で割引適用となる時間帯(平日の6時～9時、17時～20時)</small>	全日 24時間 <small>■: 見直し割引(家)で割引適用となる時間帯(全日の24時間)</small>	2023.4～ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">石川県の一部IC(5IC・6区間)で試行開始</div>
割引率の概要	1か月毎の利用回数に応じて割引 1～4回 割引なし 5～9回 30%割引 10回以上 50%割引	<ul style="list-style-type: none"> ・ 30回分のパスを15回分の料金で事前購入 ・ パス残額内は15回分の料金で30回分まで利用可能(最大50%割引) ・ パス残額外となる31回目以降の利用は50%割引 ・ 通勤パスの対象走行は休日/深夜割引の適用対象外 ・ 通勤パスの申込期間中は、指定区間の内外にかかわらず、NEXCO区間における平日朝夕割引の適用対象外 	2023.7～ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">石川県の全IC(11IC・47区間)で試行開始</div>
割引適用方式	ETCマイレージサービス後日還元	<ul style="list-style-type: none"> ・ パス残額内は事前購入による残高管理 ・ パス残額外は後日割引 	2024.4～ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">石川県に加え、全国5道県で試行開始 (北海道・新潟県・山梨県・香川県・長崎県)</div>
割引適用区間	全国の地方部の高速道路で100km以内のIC区間	一部区間で事前にパスを購入したIC区間	2026.4～ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">要件を一部変更して試行継続中</div>
割引対象車種	全車種	軽自動車等および普通車	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 要件変更①: 石川県エリアに富山県を追加 要件変更②: 販売価格(利用可能額)を引き上げ (30回分の利用が15回分の料金で利用可能) ※ 従前は20回分の利用が10回分の料金で利用可能 </div>
1日の利用回数上限	朝夕それぞれ1回まで	時間帯の制限なしで3回まで	

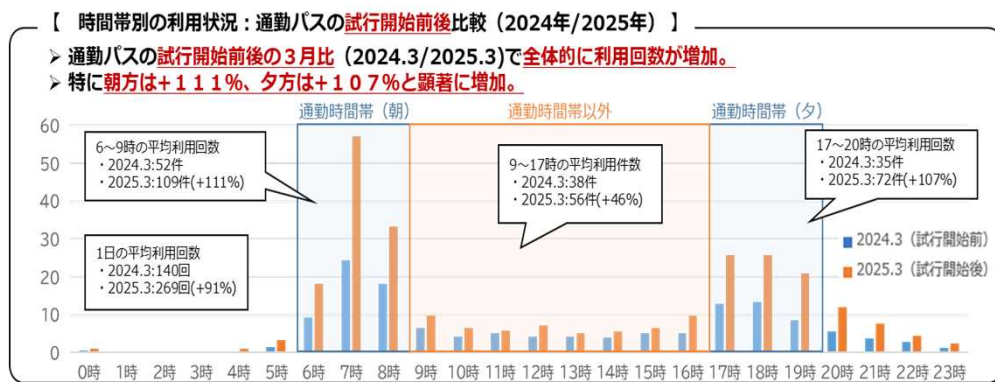
※通勤パスは、既存の企画割引のシステムを使用しているため、後方処理能力が低く、試行するためのユーザー数・ICペア数に制約

平日朝夕割引(現在の取組み)



- 試行箇所の選定にあたっては、高速道路の交通容量に余裕があり、通勤パスの導入により、混雑が生じないことや、通勤パスの導入により、並行する一般道路から高速道路への交通転換が見込まれる等、新規利用及び利用回数の相当の増加が期待されることを念頭に選定。
- 現在実施中の通勤パスの試行では以下の傾向がみられる。
 - 購入者の高速利用頻度は購入前より増
 - 一般道の混雑状況に顕著な影響は出ていない(販売数に上限を設けていることに留意)
 - 多様化する勤務形態も踏まえ24h利用可としたが、大宗が通勤時間帯に利用されているほか、通勤時間帯以外でも一定の利用が確認された。

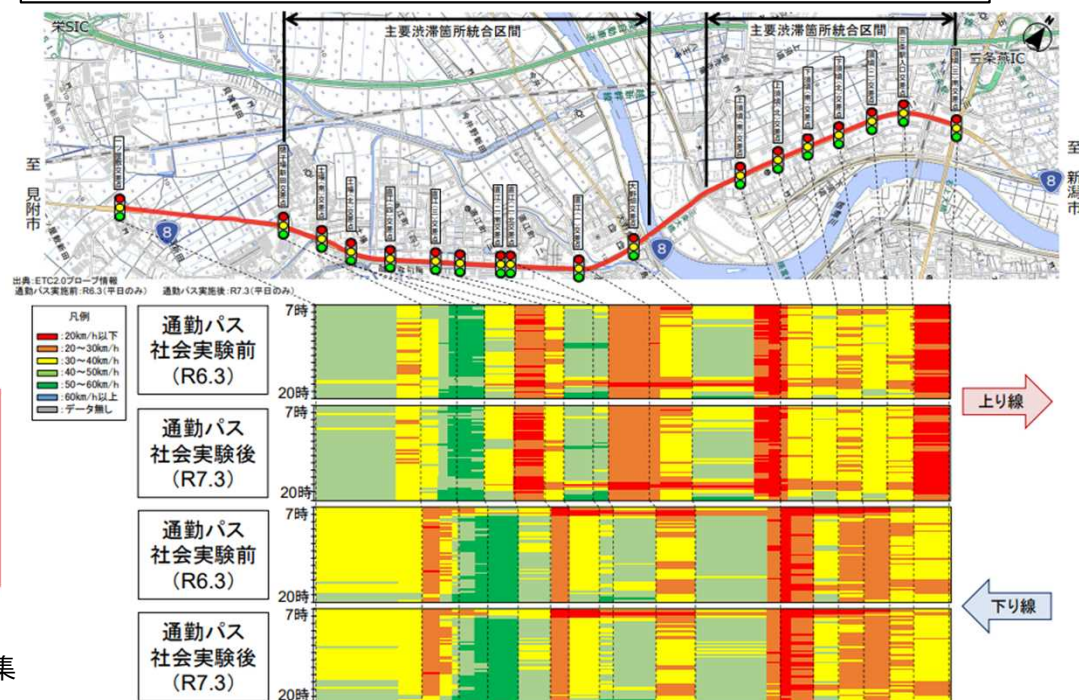
■通勤パス社会実験の概要・状況(山梨県の例)



出典:第30回 山梨県道路交通円滑化・安全委員会(2025.9) 資料4を一部編集

■一般道の交通状況変化(新潟県の例)

○北陸道と並行する国道8号三条地区において、通勤パスの試行開始前後で大きな旅行速度の変化は見られない。



(出典)第19回 新潟県渋滞対策協議会 資料2

平日朝夕割引(現在の取組み)



○ 通勤パスは、他の交通機関の定期券と比べて割引率が高い。

■他交通機関の定期券等の価格設定

		時間制約	出入制限	定期券が有利になる利用回数	割引率5割に到達する利用回数	20往復/月(40回)の割引率	備考(計算条件)
鉄道・バス定期券※	JR東日本	無し	購入範囲内乗降可能	13往復/月 (26回)	26往復/月 (51回)	37.4%	新橋-久喜 50.8km 片道1,040円 定期26,040円/月
	東京メトロ			15往復/月 (30回)	30往復/月 (59回)	26.7%	西船橋-中野 32.2km 片道324円 定期9,500円/月
	都営バス			23往復/月 (45回)	46往復/月 (91回)	0%	1回利用210円 定期9,450円/月
	西鉄バス			23往復/月 (45回)	45往復/月 (90回)	0%	西警察署前-九大工学部 片道330円 定期14,850円/月
高速道路	平日朝夕割引	有り	100km以内乗降可能	2.5往復/月 (5回)	5往復/月 (10回)	50%	
	通勤パス (実験中の条件)	無し	購入範囲内乗降可能	7.5往復/月 (15回)	15往復/月 (30回)	50%	

平日朝夕割引(見直しの方向性)



<課題(再掲)>

- 地方部で一律に割引を行っていることから並行一般道が混雑していない区間においても割引を実施している。
- 割引時間帯に、中京圏などの高速道路において一部区間で混雑が見られる。
- 朝の通勤時間帯において、約半分の区間で並行する一般道路から高速道路に交通が転換しているが、一般道路における渋滞緩和の程度は区間により異なる。



<見直しの方向性>

- 割引の目的である高速道路に並行する一般道の混雑緩和の程度は区間によって異なる状況や高速道路において一部区間で混雑が見られる状況を踏まえ、適用する地域や目的そのものを見直すことも含め検討。
- また、他の利用頻度割引とのバランスを考慮し、割引適用回数を見直しを含め検討。
- 現在実施中の通勤パスの試行状況を分析したうえで、今後の平日朝夕割引のあり方を検討。

深夜割引(概要)



- 深夜割引は、一般道路の沿道環境を改善するため、深夜(0~4時)に高速道路を通行する全車種を対象に3割引

■割引の目的

【環境対策】

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

■割引要件

○割引対象車種

・ETCシステムにより、深夜(0時~4時)に、高速道路を通行する全車種

○割引対象道路

・NEXCO東日本、中日本、西日本が管理する高速道路
(一部を除く※)

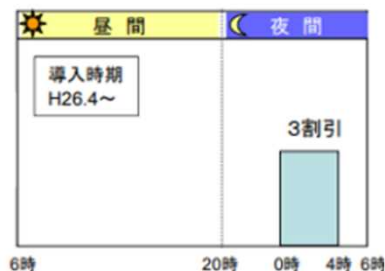
※京葉道路、第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路、安房峠道路、第二阪奈道路、八木山バイパス

○割引時間帯

・深夜時間帯(0時~4時)に、料金所を通過する全車種

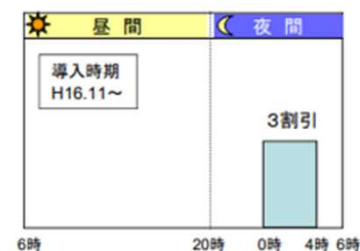
○割引率

・3割引



■割引の変遷

(2004年11月~2008年2月)



(2004年11月~2008年2月)

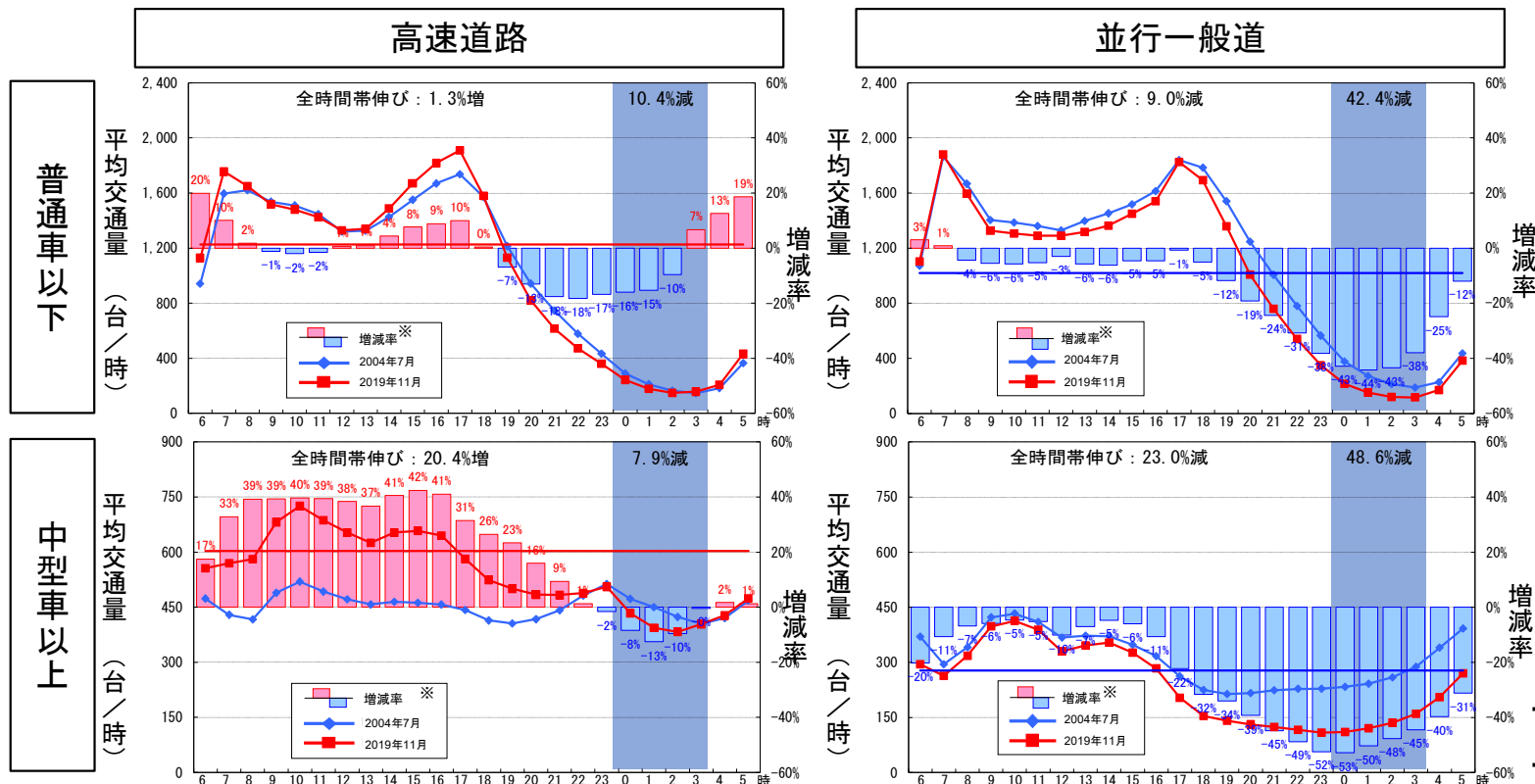


(2014年4月~)



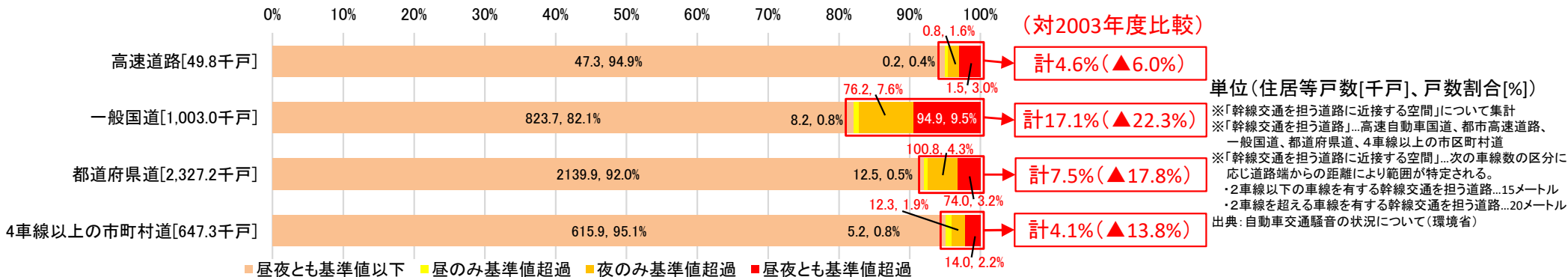
深夜割引(効果)

○ 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、騒音環境は改善している。



[深夜割引率]
2004.7:割引なし
2019.11:3割引

○ 高速道路と並行する一般道の騒音環境(2018年度データ)



深夜割引(課題)

- 0時の割引適用を待つ車両が本線料金所や休憩施設周辺で滞留し、混雑が発生。

【現行の割引制度の概要】

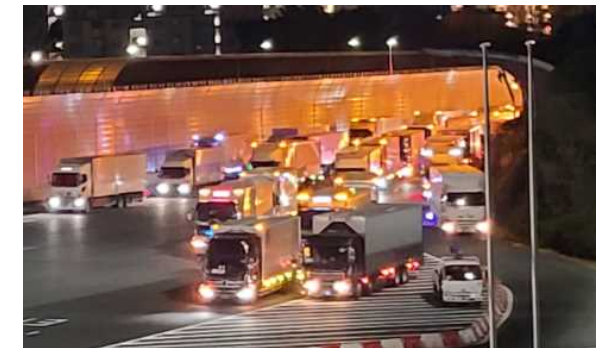
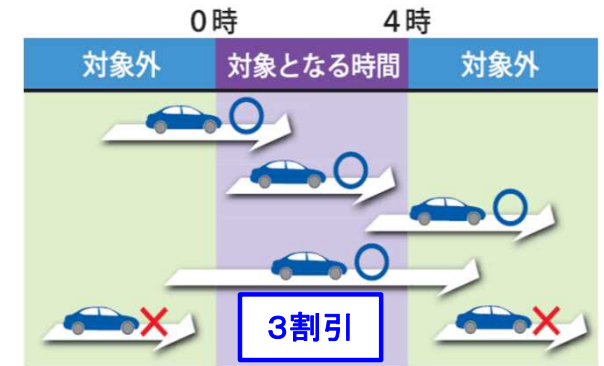
ETCを利用して0時から4時の間に高速道路を通行する車両の料金を3割引

【割引の目的】

- 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
- 割引の導入により、並行する一般道路の夜間の交通量は減少しており、深夜時間帯における一般道路の騒音に関する環境は改善されている

【主な課題】

- 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の滞留が発生
 - こうした課題に対して、高速道路会社では、現地での注意喚起、横断幕や看板、チラシ等での啓発活動等に取り組んでいるが、課題解決には至っていない状況
- 深夜割引の割引適用待ちなどにより、トラック運転者等が深夜時間帯に運転せざるを得ない状況もみられ、結果として労働環境の悪化の要因になっているとも捉えられる



【東京本線料金所前の滞留状況】
(2020.12.23(水)23:58撮影)

出典: 高速道路の深夜割引の見直しについて(2023.1)を抜粋

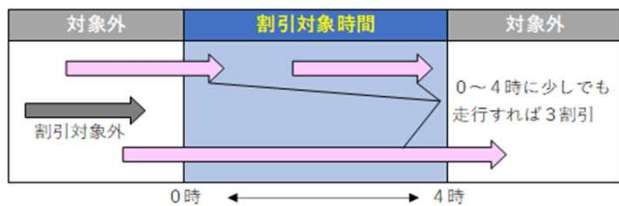
深夜割引(現在の取組み①)



○ 深夜割引時間帯に走行した分だけ割引く方式への見直しに向けシステム整備中。

< 現行の割引 >

0時から4時の間に高速道路を通行するETC車の料金を3割引【課題】



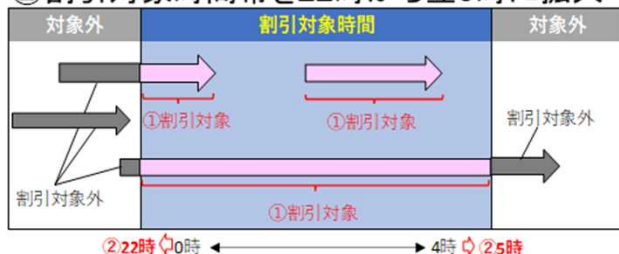
- ① 割引適用待ち車両の滞留が発生
- ② 運転者等の労働環境の悪化



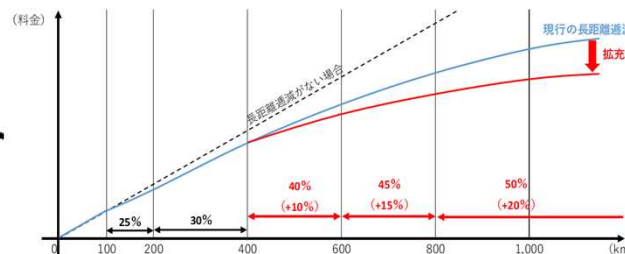
右図: 東京本線料金所前の滞留状況 (2020.12.23(水) 23:58撮影)

< 見直しのポイント(2023.1.20発表) >

- ① 割引対象時間帯の走行分のみ3割引
- ② 割引対象時間帯を22時から翌5時に拡大



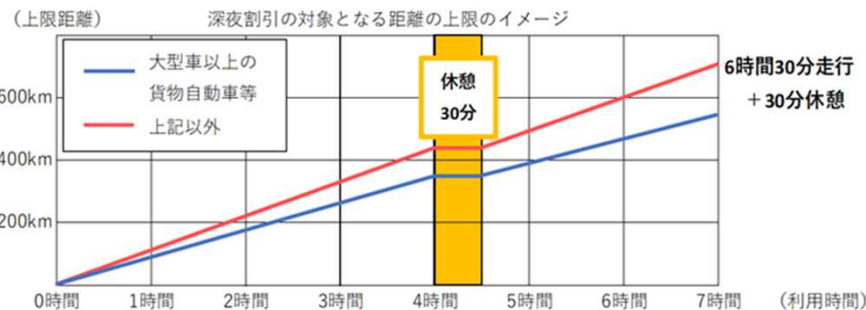
- ③ 見直しにあわせて400km超の長距離逓減制を拡充



割引見直し運用開始後の激変緩和措置(5年程度)

< 無謀な運転の抑止策(2023.11.7~11.20 意見募集実施) >

割引対象距離を増大させることを目的とした「速度超過」などの無謀な運転を抑止し、引き続き安全・安心に高速道路をご利用いただくために、割引対象距離への上限を設定



22時から翌5時における高速道路の利用時間(休憩含む) ※1	深夜割引の対象となる距離の上限 ※2
4時間以内	利用時間 × (上限距離)
4時間~4時間30分	4時間 × (上限距離)
4時間30分~7時間	(利用時間 - 30分) × (上限距離)

無休憩運転の抑制のため、最大30分の休憩を加味

※1 利用時間 : 22時から翌5時における高速道路の利用時間(休憩含む)
 ※2 上限距離 : 利用時間1時間あたり、大型車以上の貨物自動車等は90km(※)、それ以外の車両は105kmで設定
 ※道路交通法の施行令改正に伴い、上限距離の見直しを行っています

(注) 上限距離設定は、速度超過等の無謀な運転を容認するものではありません。

深夜割引(現在の取組み②)



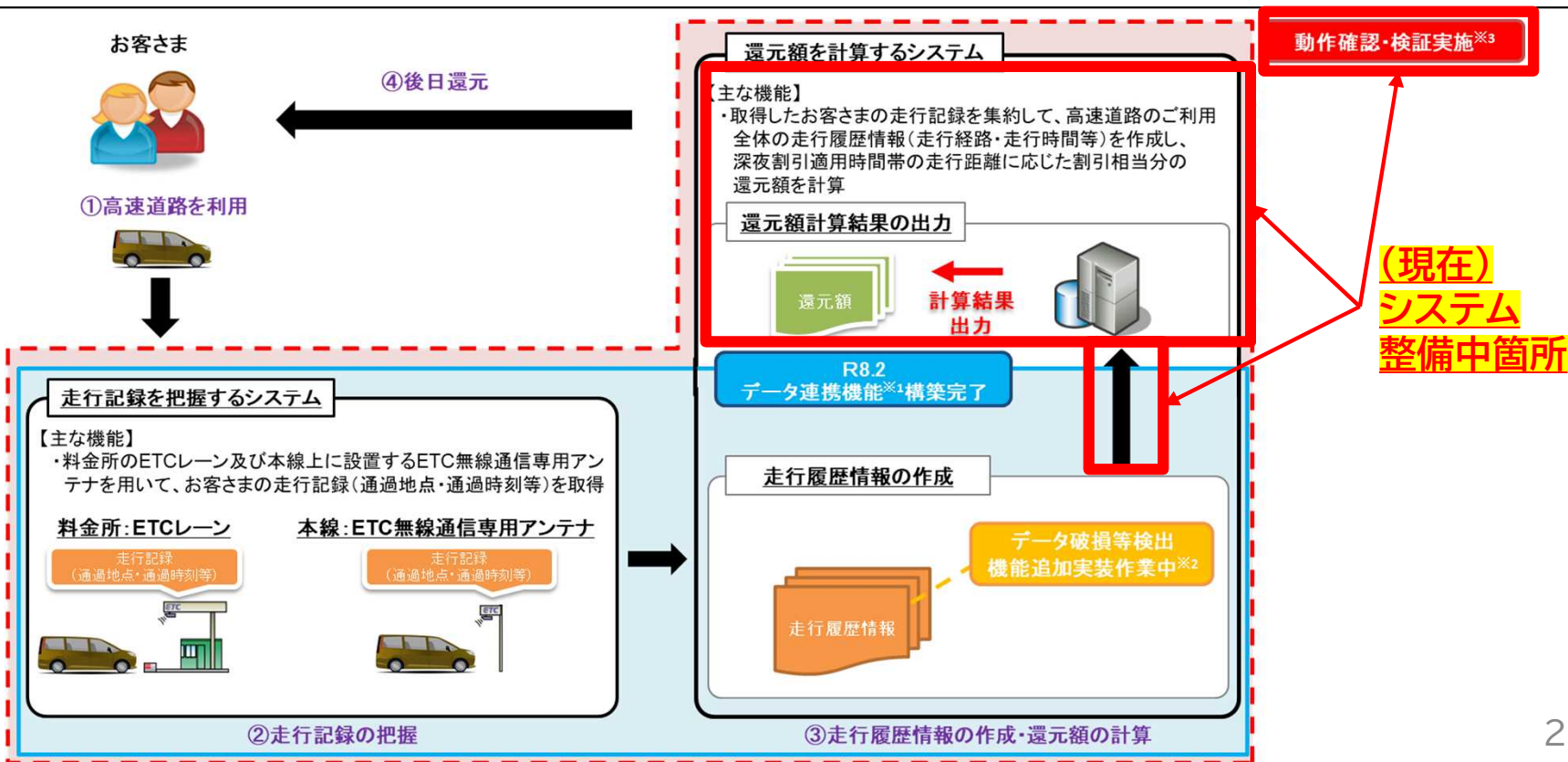
- 深夜割引時間帯に走行した分だけ割引く方式へ見直すため、走行履歴を把握できるようにシステムを整備中。
- システム整備の内容は主に以下の通り。
 1. お客様が高速道路利用された走行履歴を把握するため、高速道路の本線上にETC無線通信専用アンテナ(フリーフローアンテナ)を設置し、地点ごとの走行履歴を繋ぎ合わせた走行履歴情報を作成
 2. 走行履歴情報を還元額計算用機器に送付し、深夜割引適用時間帯の走行距離に応じた割引相当分の還元額を計算するシステムを構築
- 現在、走行履歴情報の作成までのデータ連携機能の構築は完了(上記、1)。走行履歴情報を還元額計算用機器に送付し、還元額を計算するシステムを整備中(上記2)で正常に課金できるか様々なパターンで確認中。
- 新たな深夜割引の運用開始時期については、今後の作業状況を踏まえて、改めてお知らせする予定。
- 新たな深夜割引への移行により現在の課題は解消・改善されると考えるが、導入後の交通状況等を分析し、更なる見直しの必要性について検討していく予定。

※1…地点ごとの走行記録を繋ぎ合わせて走行履歴情報を作成し、還元額計算用機器に送付する一連の機能

※2…ETCシステム障害の発生を受けて、ETCシステムの更なる信頼性向上に向け、新たに追加となった作業

※3…ETCシステム障害の発生を踏まえ、動作確認・検証について十分な時間を確保し、慎重に確認することで、信頼性の確保を行う必要がある

出典:高速道路の深夜割引見直しに向けたシステム整備の状況について(2026.3)を一部編集



大口・多頻度割引(概要)



- 大口・多頻度割引は、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ため、利用額に応じて割引(導入当初は最大30%割引)。
- 2014年度に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するため、最大割引率を30%から40%に見直し。
- また、2014年度に実施した深夜割引等の割引率の見直しに対する激変緩和措置として、高速道路の利用促進による労働生産性向上のため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、最大割引率を拡充(一部国費が充当され、2027年3月末まで、最大割引率を40%→50%に拡充)。

■割引の目的

【物流対策】

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

■割引要件

○割引対象車種

- ・高速道路会社発行の専用のコーポレートカードでETC利用した車両が対象

事前に高速道路会社と契約が必要
(個人、法人、中小企業等協同組合法に基づく組合)
カードに対して利用できる車両を特定

○割引対象道路

- ・三会社が管理する全ての高速自動車国道
- ・三会社が管理する一般有料道路のうち、大口・多頻度割引の対象としている道路※が対象となります。

※東京湾アクアライン、新湘南バイパス(ETC2.0のみ)、伊勢湾岸自動車道(ETC2.0のみ)、京葉道路、圏央道(ETC2.0のみ)

○割引率 右記参照

■割引の変遷(民営化まで)

- 別納割引(1966～)において発生した、「サヤ抜き」による蓄財やカードの使い回しによる登録外車両の利用等の悪質行為を防止

1966～

別納割引

→ 2005.4～

大口・多頻度割引

■割引の変遷(民営化以降)

2013年度まで (高速自動車国道の例)

多頻度割引(車両単位割引)

月間利用額(車両単位)	割引率
5,000円以下の部分	0%
5,000円超～10,000円以下の部分	10%
10,000円超～30,000円以下の部分	15%
30,000円を超える部分	20%

大口割引(契約単位割引)

月間利用額(契約者単位)	割引率
500万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が3万円を超える場合	10%
450万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が2.7万円を超える場合(※)	5%

※2013年度末までの措置



最大割引率 約30%

2014年度以降

多頻度割引(車両単位割引)

月間利用額(車両単位)	割引率(割増※)
5,000円以下の部分	0%(割増なし)
5,000円超～10,000円以下の部分	10% ⇒ 20%
10,000円超～30,000円以下の部分	20% ⇒ 30%
30,000円を超える部分	30% ⇒ 40%

大口割引(契約単位割引)

月間利用額(契約者単位)	割引率
500万円を超え、かつ自動車1台あたり平均利用額が3万円を超える場合	10%

※一有に対する契約単位割引の割引率は5%



最大割引率 約50%

【割引率見直しの目的】
・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

【拡充措置の目的】
・2014年度に実施した深夜割引等の割引率の見直しに対する激変緩和
・高速道路の利用促進による労働生産性向上

※2027年3月末までの間、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対して措置

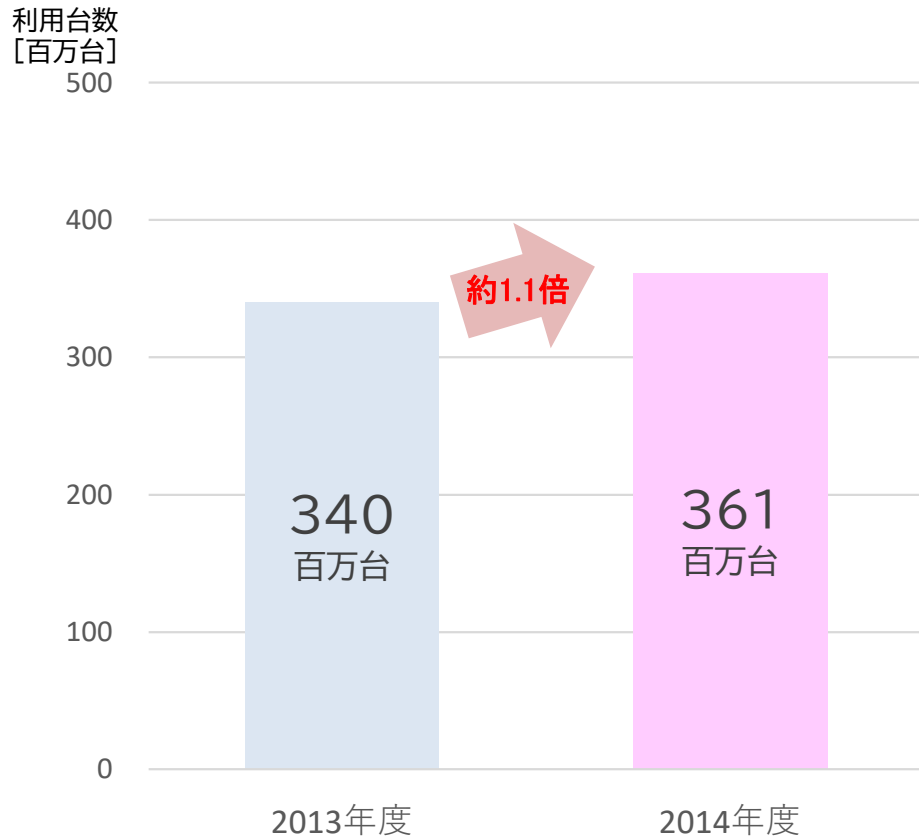
出典：第49回 国土幹線道路部会(2021.3) 資料3を一部編集

大口・多頻度割引(効果と課題①)

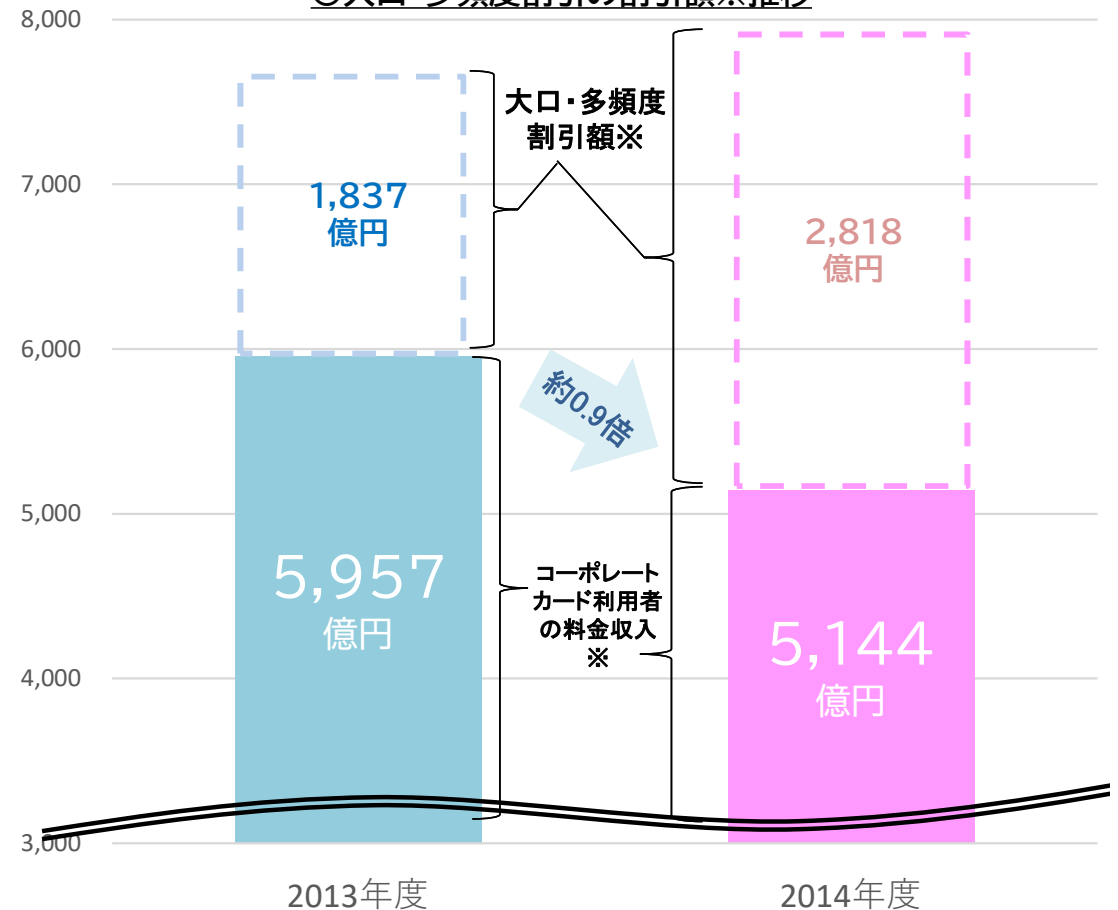


- 2014年度に割引率を拡充(最大3割引→最大5割引)した際、利用台数・割引額は増加しており、利用者の負担軽減には寄与していると考えられる。
- 一方、現在の大口・多頻度割引には、以下の課題が存在。
 - ・割引率の拡充により割引適用ユーザ全体の料金収入は減少しており、高速道路会社の経営の安定の観点から検討が必要。

○大口・多頻度割引の利用状況推移(利用台数)



○大口・多頻度割引の割引額※推移



※金額については、2013年度から2014年度における大口・多頻度割引以外の割引内容変更(緊急経済対策としての深夜割引拡充等の終了)の影響を排除するために、大口・多頻度割引以外の割引額を実際の料金収入に加算した上で大口・多頻度割引のみが適用された場合を試算したものであり、実際の料金収入や割引額とは異なる。

大口・多頻度割引(課題②)



・主に大型車類に適用されているが、割引率が高いことに加え、他の割引との重複適用(割引率30%の深夜割引等との重複適用で最大65%割引)により、構造物への影響等が大きい大型車の料金が普通車の料金を下回り、車種間の負担の公平性が阻害されている(他の高速道路利用者の負担で賄われている)。

実質的な料金支払額(2023年度)〈概略試算〉

車種	① 割引後支払額 (税抜き:億円)	② 走行台キロ (億台キロ)	1kmあたり支払額 ①/②	車種毎の比率 (普通車を基準)	(参考) 本来車種間比率
軽自動車等	2,070.0	102.8	20.13	0.88	0.80
普通車	11,474.7	500.0	22.95	<u>1.0</u>	<u>1.0</u>
中型車	1,603.5	72.2	22.20	0.97	1.20
大型車	2,851.8	150.3	18.97	0.83	1.65
特大車	572.7	16.5	34.79	1.52	2.75

〔 割引後支払額 : 高速自動車国道における各種割引後の料金収入(2023年度実績)の合計
走行台キロ : 高速自動車国道における走行距離×台数(2023年度実績) 〕

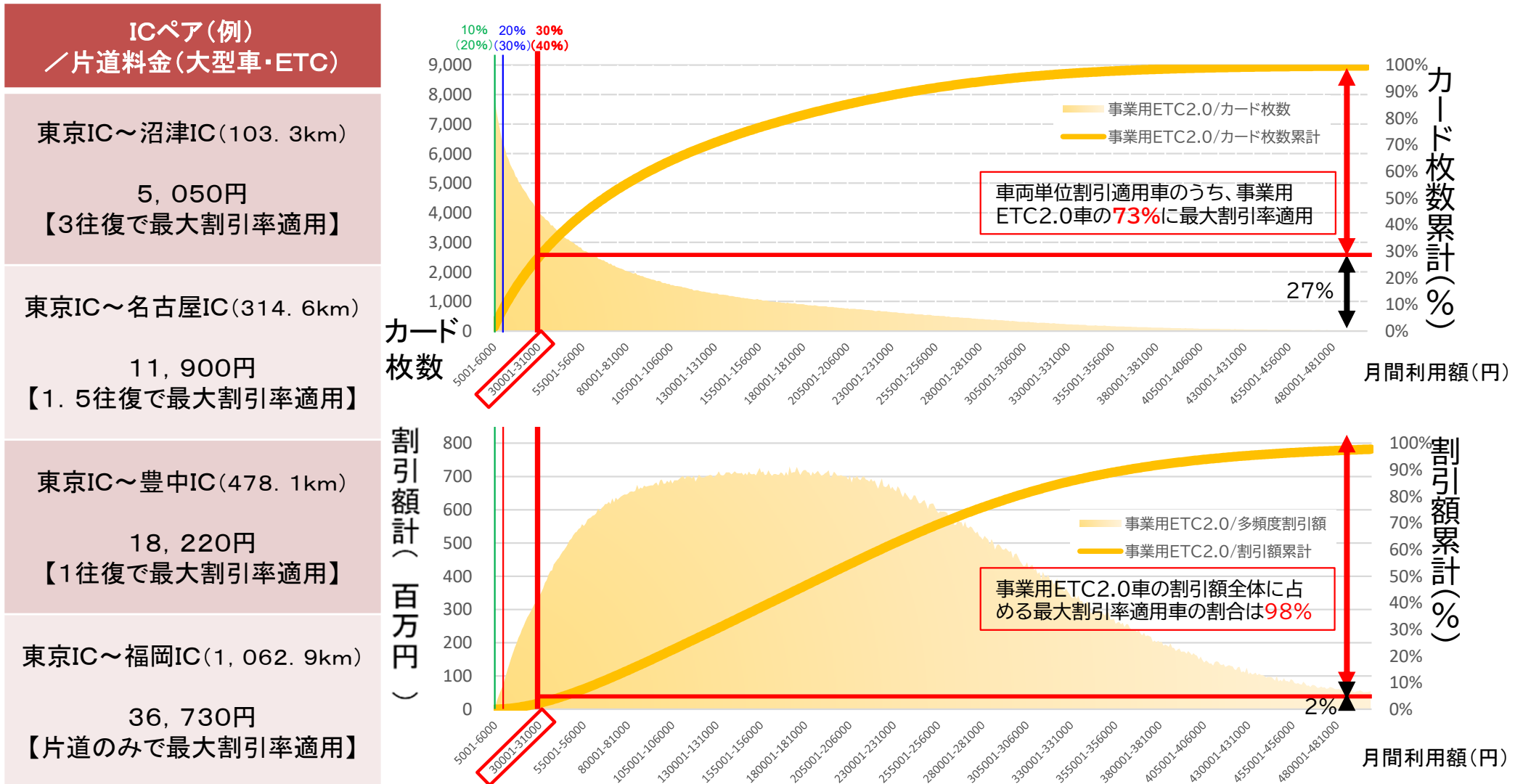
※長距離通減等の影響により、割引がなかったとしても本来車種間比率に一致するというわけではないことに留意
 ※大口・多頻度割引における契約単位の割引は走行毎・車種毎に適用されるものではないため、割引の総額を割引前の車種別利用額等の比率で按分する等、一定の割り切りのもとで試算。
 ※マイレージ還元額による割引については、還元額を利用した無料走行分を車種別に割引額として扱い、試算。

大口・多頻度割引(課題③)



- 現在の大口・多頻度割引には、以下の課題が存在。
 - ・割引率に対する利用額の設定が低いため多頻度利用を促す割引制度になっていない

■事業用ETC2.0車については、カード枚数ベース(※)では約73%の車に最大割引率を適用している状況であり、これらの車に適用している割引額は全体額の約98%を占めている。



(※)発行されるETCコーポレートカードは車両に紐づくため、台数ベースと同義といえる。カード枚数累計(%)は、車両単位割引適用車に占める割合を示している。
また、カード枚数は2025年4月～12月(9ヵ月間)の月当たり延べ発行枚数を1/9で割り戻し、割引額は2025年度見込額に合計額が合致するよう拡大した数値である。

大口・多頻度割引(現在の取組み)



- 2014年度に実施した深夜割引等の割引率の見直しに対する激変緩和を継続中(再掲)
- 適切に高速道路を利用いただけるよう、車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引の停止措置や当該取組みの広報を実施

重さ・大きさが決まりを超える車両の走行には許可証が必要です!

重大事故の危険性

道路に積み重なるダメージ

違反車両の取締り・指導を強化中!

道路の構造(舗装や橋など)を守り、事故を防止するため、運転手・運送事業者・荷主の皆様のご協力が不可欠です。

違反の内容によっては、罰金・懲役等の刑事罰のほか、高速道路会社による大口・多頻度割引の停止等の対象となる場合があります。

※許可証とは、特殊車両走行許可証のことです。※許可を受けられる重量は大きすぎると上り坂が取りません。

東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社
 首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社
 重運連(重運車両等関係者協議会) 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

軸重超過にご注意!

高速道路では、「**軸重超過**」で走行すると料金所または高速道路本線にある表示板で「**軸重超過**」と警告しています。ご注意ください。

また、繰り返し「**軸重超過**」と確認された場合、高速道路の大口・多頻度割引制度での違反点数を科す場合があります。

料金所での「軸重超過」表示



高速道路本線での「軸重超過」表示



※「重量超過」という表示が一部あります。今後「軸重超過」に統一します。

「**軸重超過**」での走行は、**法令違反**です。また、**道路を傷め、横転事故など重大な事故につながる危険性**が高まります。

※「**軸重**」とはそれぞれの車軸にかかる重量で、法令違反である軸重20tの車が走行すると、道路への影響は軸重10tの車の約4000倍になります。

※車両の総重量が一般的制限値以下でも、荷物の積み方が偏っていると**軸重超過**となる可能性があります。

国土交通省 JTA 全日本トラック協会 NCFE 日本貨物運送協同組合連合会
 東日本高速道路株式会社 中日本高速道路株式会社 西日本高速道路株式会社
 首都高速道路株式会社 阪神高速道路株式会社 本州四国連絡高速道路株式会社
 独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構

<課題(再掲)>

- 主に大型車類に適用されているが、割引率が高いことに加え、他の割引との重複適用により、構造物への影響等が大きい大型車の料金が普通車の料金を下回り、車種間の負担の公平性が阻害されている。
- 割引率に対する利用額の設定が低いため多頻度利用を促す割引制度になっていない。
- 割引率の拡充により割引適用ユーザ全体の料金収入は減少しており、高速道路会社の経営の安定の観点から検討が必要。



<見直しの方向性>

- 車種間の負担の公平性、多頻度利用の定着や高速道路会社の経営の安定の観点を踏まえ、見直しについて検討。

マイレージ割引(概要)



- マイレージ割引は、高速道路を利用する機会の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ため、通行料金10円につきマイレージポイントを1ポイント付与し、5,000ポイントにつき、通行料金の支払いに使える還元額5,000円分と交換(最大9.1%引)。

■割引の目的

【生活対策】

高速道路を利用する機会の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。

■割引要件

○割引対象車種

- ・ETCシステムにより、高速道路を通行する全車種
 - ※ETCクレジットカード又はETCパーソナルカード利用者のうち、ETCマイレージサービスに事前登録した者に限る

○対象道路

- ・NEXCO東日本、中日本、西日本が管理する高速道路

○割引率

- ・利用額に応じてたまるポイントを一定の単位で還元額と交換

ポイント(必要利用額)	還元額	割引率
1,000P(10,000円)	500円	4.8%
3,000P(30,000円)	2,500円	7.7%
5,000P(50,000円)	5,000円	9.1%

※通行料金10円=1ポイントで設定
 ※高速道路、一般有料道路共に同じ設定
 ※ポイントの有効期限(還元額に交換できる期間)は、ポイントがついた年度(4月～翌3月)の翌年度末まで

■割引の変遷

○ハイウェイカード・前納割引(マイレージ割引の前身)

販売券種・前払額	対象割引		利用可能額	割引率
	ハイウェイカード	前払割引		
5千円券	○	-	5,200円	3.8%
1万円券	○	○	10,500円	4.8%
3万円券	○	-	32,500円	7.7%
5万円券	○	○	58,000円	13.8%

(ハイウェイカード)偽造の社会問題化・割引率をETCによるものに集約するため、2006年3月に利用を停止。

○マイレージ割引 (2005年4月～)

利用額	ポイント交換単位	還元額(無料走行分)	割引率
5千円	100ポイント	200円分	3.8%
1万円	200ポイント	500円分	4.8%
3万円	600ポイント	2,500円分	7.7%
5万円	1,000ポイント	8,000円分	13.8%

※通行料金50円=1ポイントで計算(高速国道)
 ※一般有料道路は100円=1ポイント

(2014年4月～)

ポイント(必要利用額)	還元額	割引率
1,000P(10,000円)	500円	4.8%
3,000P(30,000円)	2,500円	7.7%
5,000P(50,000円)	5,000円	9.1%

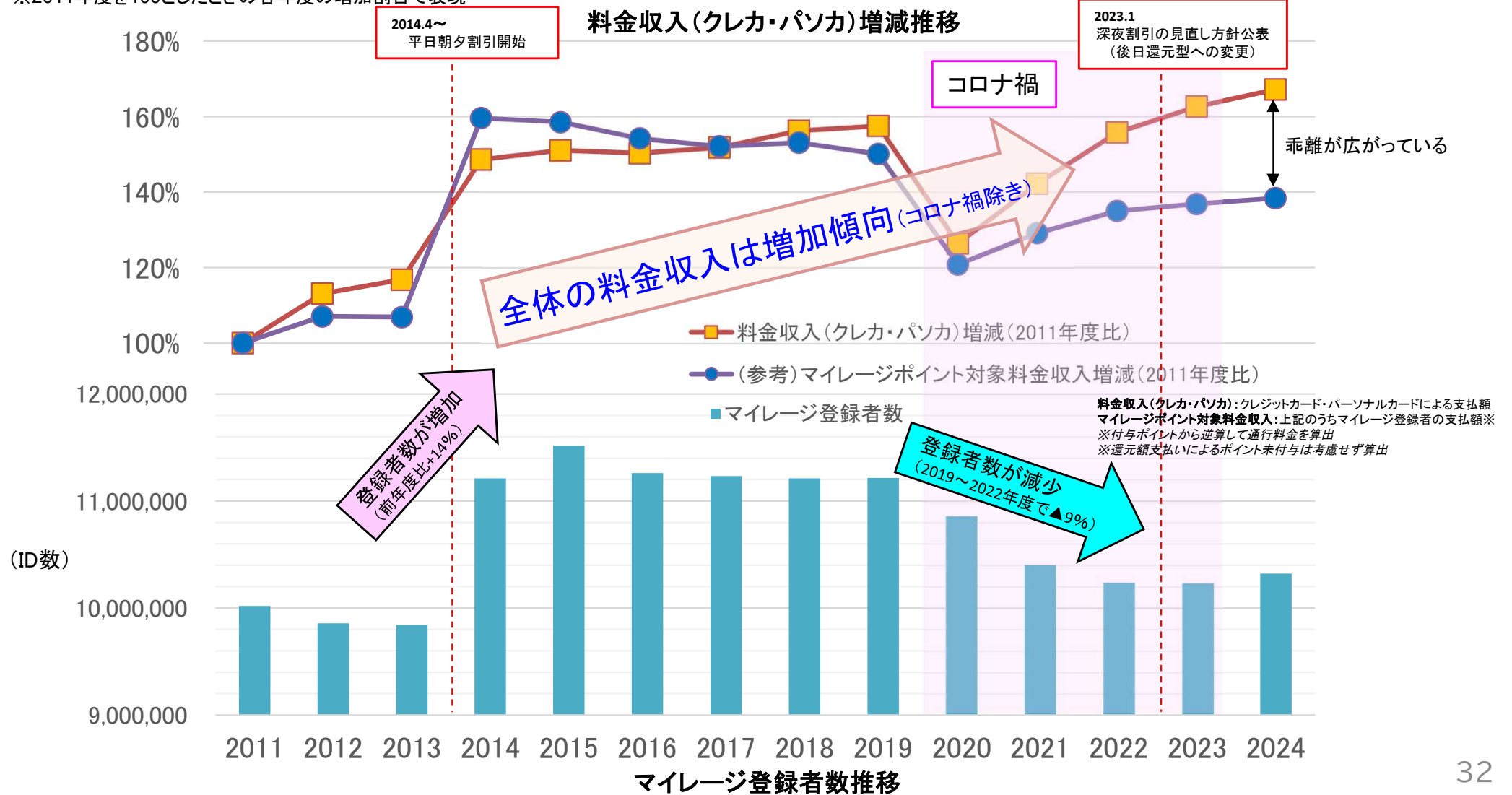
※通行料金10円=1ポイントで設定
 ※高速道路、一般有料道路共に同じ設定
 ※ポイントの有効期限(還元額に交換できる期間)は、ポイントがついた年度(4月～翌3月)の翌年度末まで

マイレージ割引(効果と課題①)



- マイレージ割引により、2023年度の割引額は約600億円であり多頻度利用者の負担の軽減に寄与している。
- 一方、現在のマイレージ割引には、以下の課題が存在。
 - ・2011年度以降、マイレージ割引の対象となるクレジットカード(以下、クレカという)・パーソナルカード(以下、パソカという)の支払いによる全体の料金収入は増加傾向である一方、マイレージ割引の登録者数は平日朝夕割引の開始に伴う一時増加もあったが、近年は減少傾向であり多頻度利用の定着は限定的。

※2011年度を100としたときの各年度の増加割合で表現



マイレージ割引(課題②)



- ・最大約1割分のポイントを付与しているものの、利用者の実感が薄いとの意見。
- ・他の交通機関等のポイント還元率と比較してマイレージ割引率が高い。
- ・他の物販等のポイントは曜日や時期等に応じて柔軟にポイントを設定しているにもかかわらず、高速道路のマイレージ割引はポイント設定が限定的。

■他のインフラ事業他のポイント付与例

※他のインフラ事業他のポイント付与例については、各社のHP等にて公表されている情報をもとに作成

会社	割引率	ポイントの種類(用途) ^{※1}	有効期間
NEXCO東、中、西 他 (マイレージポイント)	最大約9%	独自ポイント	付与年度の翌年度末(3月末)
JR東海 (EXポイント)	約0.6% ^{※2}	独自ポイント(EX旅先予約など)	付与日の翌年度末
東急電鉄 (TOKYU POINT)	約3%	共通ポイント	付与日から3年間
名古屋鉄道 (manacaマイレージポイント)	最大約4%	共通ポイント(交通系の支払いで複数店舗可能)	付与日から1年間
中部電力 (カテエネポイント)	約0.5%	共通ポイント	付与日から2年間
東京ガス (パッチョポイント)	約0.5%	共通ポイント	付与日から3年間
三井住友カード (Vポイント)	約0.5%	共通ポイント	最後にポイントが変動した日から1年間
NTTドコモ (dポイント)	約0.5%	共通ポイント	最後にポイントが変動した日から1年間
イオン (Wacon POINT)	約0.5%	独自ポイント(イオンでの買い物)	付与日から2年間

※1 共通ポイント:複数の企業や店舗で利用可能な汎用性の高いポイントプログラム
独自ポイント:特定の店舗や企業が独自に発行し、運営するポイントプログラム
※2 名古屋-東京間の片道利用の場合

■柔軟なポイント設定の例

○他交通機関においても、朝のオフピーク時間を活用したポイント追加付与キャンペーンを実施(2026年度)



美しい時代へ—東急グループ 詳しくはWEBサイトで「ゆとりリズム通勤」
 ※1 TOKYU POINTは、東急カード株式会社が発行するクレジットカード「TOKYU CARD」と東急株式会社が発行する共通ポイントカード「TOKYU POINT CARD」および東急株式会社が発行するクレジットカードに付与されるポイントサービスです。
 ※2 東横線渋谷駅-代官山駅-中目黒駅、田園都市線渋谷駅、目黒線目黒駅、大井町線大井町駅、池上線五反田駅-蒲田駅、東急多摩川線蒲田駅を除く。
 ※3 東急線の入場対象駅の自動改札機から入場し、一度も改札を出場することなく、他社線各駅の自動改札機から出場した場合もポイント加算の対象となります。



(出典)記者発表資料「春こそ、はじめよう。ゆとりリズム通勤」を4月1日(水)から4月30日(木)の期間限定で実施~対象路線を拡大し、多様な通勤スタイルとオフピーク利用をさらに促進します~(2026.3)、東急電鉄株式会社 を抜粋

マイレージ割引(現在の取組み)



- 高速道路の有効活用の観点から、混雑のピークをずらした時間帯にマイレージポイントを還元することでより混雑しない時間帯に利用者を誘導する取組みを実施。
- よりお客さまに実感いただくため、ポイント残高をメール通知するサービスを2022年5月より開始。

「ゆっくり山梨に滞在がお得！中央道のんびりパス」

中央道 小仏トンネル付近(上り線)の渋滞緩和と地域活性化を図るため、休日において、混雑時間帯を避けて復路走行をした利用者に対して、ETCマイレージをポイントを追加付与

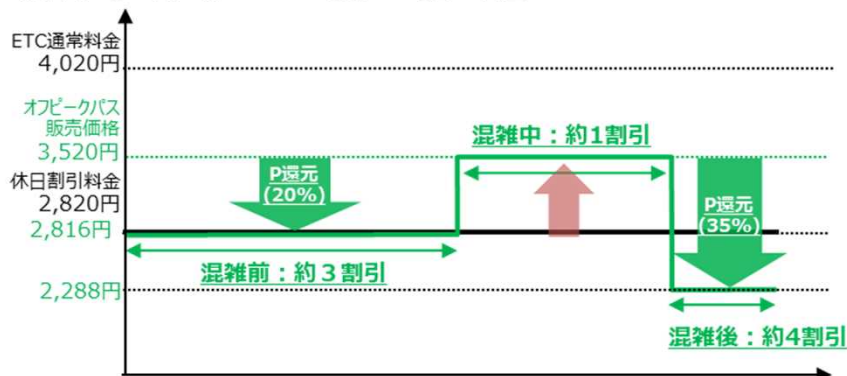
■ 利用期間：2026年4月1日～2027年3月31日の休日(休日割引適用除外日を除く)

■ 対象エリア



■ マイレージポイントの追加付与

・復路の入口IC通過時刻によって以下のようにマイレージポイントの追加付与率が変動
(例) 八王子⇄河口湖のプランを利用した場合の料金イメージ



ポイント残高通知メール

ETCマイレージサービスのご利用ありがとうございます。

マイレージID: ●●●

各社のポイント残高を案内開始(2022年5月～)

現在のポイントの状況をお知らせします。

【ポイント残高】(2026年●月●日●時●分現在)

○東/中/西日本高速道路(株)(NEXCO)	2,000ポイント(1,000ポイント)
○本州四国連絡高速道路(株)(本四高速)	0ポイント(0ポイント)
○名古屋高速道路公社(名古屋)	0ポイント(0ポイント)
○愛知道路コンセッション株式会社(愛知)	0ポイント(0ポイント)
○福岡北九州高速道路公社(福北高速)	0ポイント(0ポイント)
○広島高速道路公社(広島高速)	0ポイント(0ポイント)
○神戸市道路公社(神戸公社)	0ポイント(0ポイント)

※()内ポイントは、ポイント残高の内【2027年03月31日】に失効予定ポイント

ポイントの付与状況の詳細については下記URLよりログインのうえ

「マイページ」にてご確認ください。

<https://www.smile-etc.jp/>

※ログインにはマイレージIDとパスワードが必要です。

※本メールに心当たりがない場合は、速やかに削除をお願いします。

※本メールアドレスは配信専用です。

配信停止等のお手続きはホームページから行えます。

<https://www.smile-etc.jp/MI/UserInfChange.html>

■ ETCマイレージサービス事務局

<課題(再掲)>

- 2011年度以降、マイレージ割引が対象となるクレジットカード・パーソナルカードによる支払いによる料金収入は増加傾向である一方、マイレージ割引の登録者数は平日朝夕割引の開始に伴う一時増加もあったが、近年は減少傾向であり多頻度利用の定着は限定的。
- 他の交通機関等のポイント還元率と比較してマイレージ割引率が高い。
- 最大約1割分のポイントを付与しているものの、利用者の実感が薄いとの意見。
- 他の物販等のポイントは曜日や時期等に応じて柔軟にポイントを設定しているのにもかかわらず、高速道路のマイレージ割引はポイント設定が限定的。



<見直しの方向性>

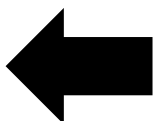
- マイレージ割引(ポイント)の認知度向上を目指し、多頻度利用の定着を促すとともに、高速道路の有効活用の観点から、交通の平準化に資する柔軟なマイレージポイントの付与や割引率の見直しについて、他の交通機関等の実施状況を踏まえ検討。

混雑等に応じた柔軟な料金導入に向けた状況



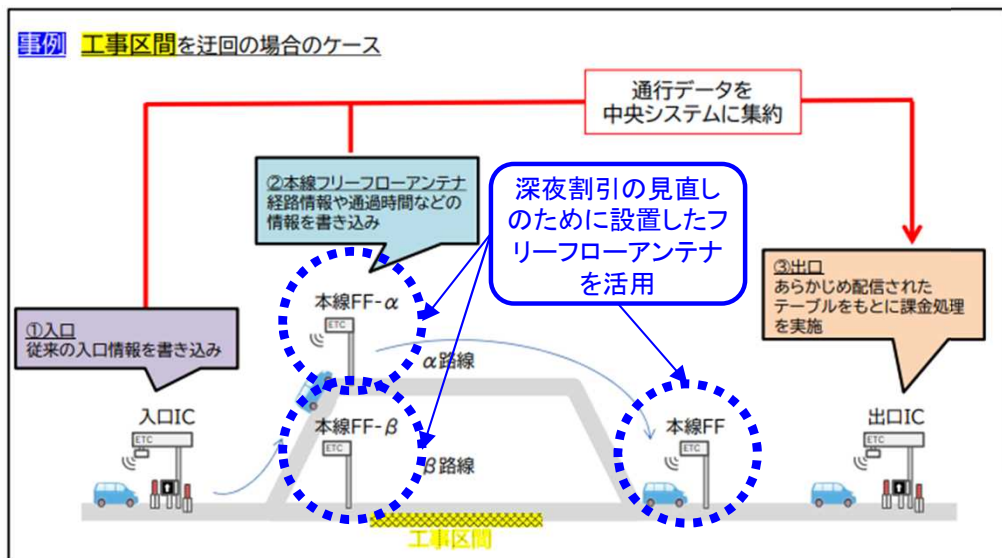
- 高速道路の有効活用を目指していく上で高速道路料金を弾力的に見直せることが肝要
- 深夜割引の見直しのために設置したフリーフローアンテナを活用することで将来的な時間変動料金や経路別課金の導入を目指す
- 料金を弾力的に見直すにあたり、以下が課題
 - ・料金割引を料金所通過時に即時表示させるため、複雑な料金計算・料金システムとなっていること
 - ・料金を計算し課金する料金システムが古く、且つ過去の料金施策に限られた時間で対応してきたため継ぎ接ぎだらけ(拡張性に乏しい)のシステム構成になっていること
 - ・現在の割引方法が即時、還元額、ポイント還元と複数存在していることからお客さまにとって分かりづらい
- したがって、現行の料金システムを刷新しつつ、今後、様々な割引施策を走行実態に合わせて柔軟に行う上でも、即時割引ではなく、例えばマイレージポイントの活用に集約(シンプル化)していくことも検討

目指す将来像
高速道路の有効活用

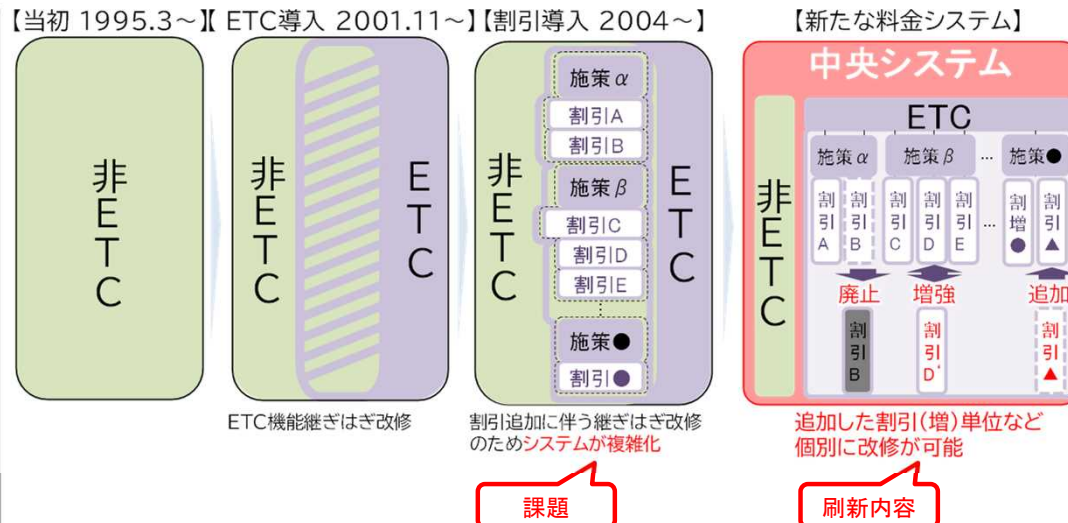


高速道路料金を弾力的に見直せることが肝要

■経路別課金イメージ



■料金システム刷新による実現イメージ



混雑等に応じた柔軟な料金導入に向けた状況(検討上の留意点)

NEXCO

- 将来的に混雑等に応じた柔軟な料金を導入するにあたって現金車の取り扱いが課題(現金車には柔軟な料金を導入できず、施策の制約となる可能性があることが課題)。
- したがって、混雑等に応じた柔軟な料金を全ての車両に対して適用させ効果を最大化するため、ETC専用化の推進と合わせて料金徴収方法の高度化(例えば、現金車のナンバープレート課金等)についても検討する必要がある。

■現金車とETC車の違い

現金車

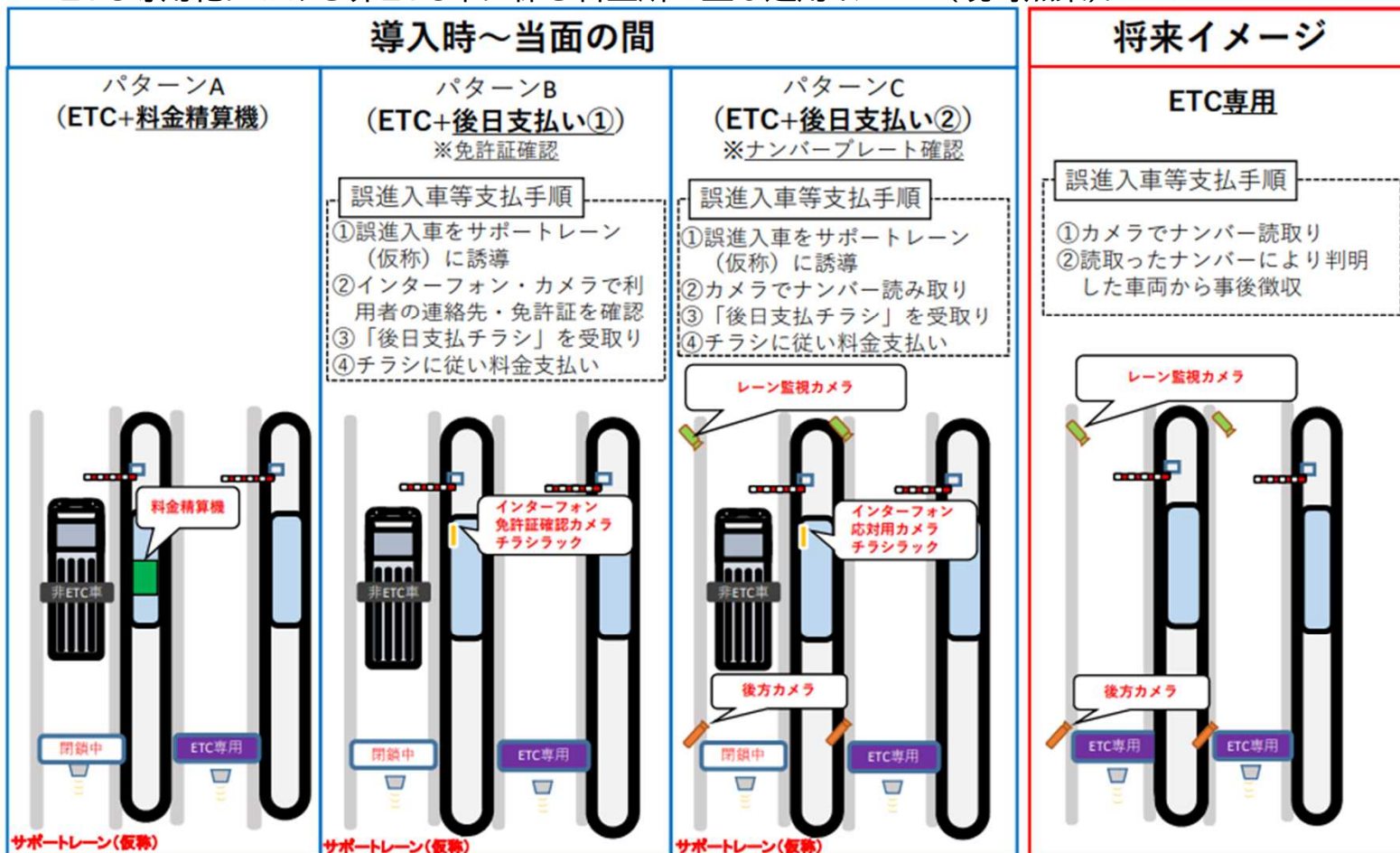
- ・各料金所で現地精算
- ・料金所の入口・出口情報にて料金を決める必要
- ・予め区間料金を定めておく必要



ETC車

- ・後日請求
※支払日等は、クレジットカード会社等による
- ・フリーフローアンテナにより経路の把握が可能
※深夜割引見直しに係るシステム改修後
- ・時間帯や利用頻度に応じた料金の変動に活用可能

■ETC専用化における非ETC車に係る料金所の主な運用イメージ(現時点案)について



※パターンA、Bにおいても、事後的な確認のためナンバープレートを撮影することがある

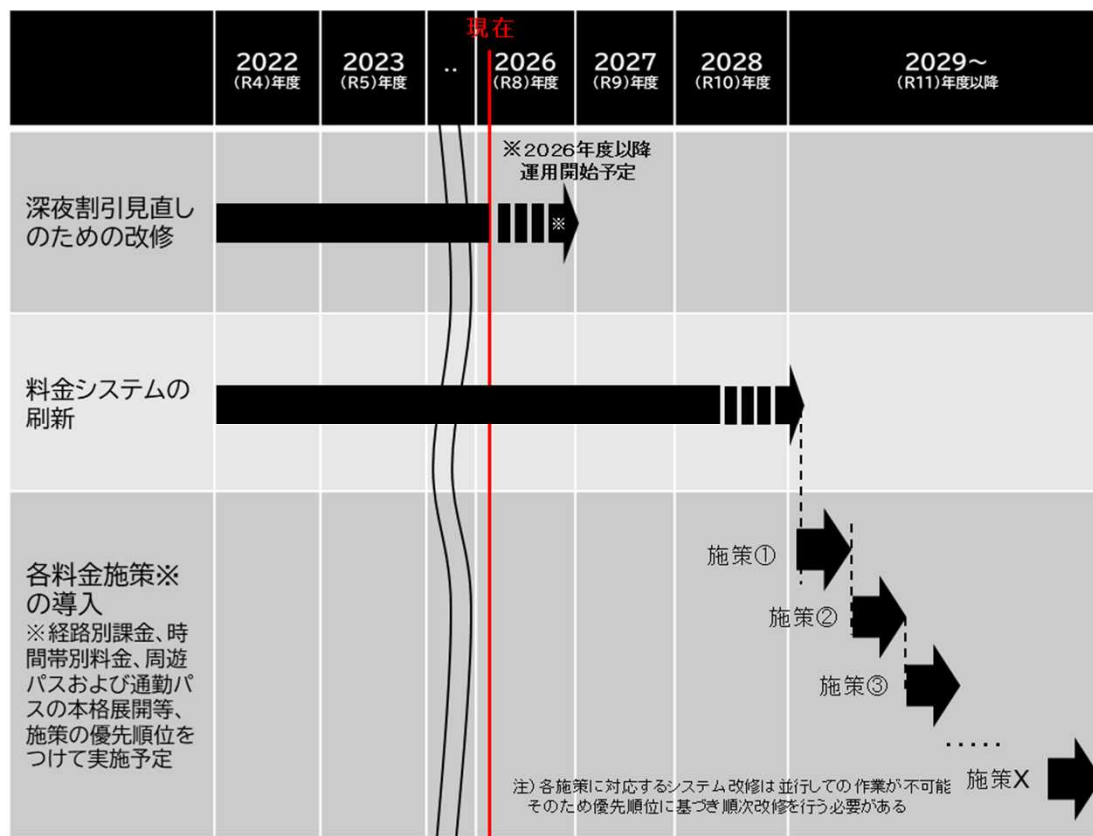
※ 各料金所の現況等を踏まえ、各社が適切な手法を選択
 ※ 関係機関との協議、導入後の運用状況等により、適時変更の可能性
 ※ 仮ナンバー車両等特殊な車両に係る運用は引き続き検討

その他(料金システムの改修)



- 新たな料金施策を行うためには、現在の料金システムでは拡張性に乏しく料金システムの改修が必要で、長期的視点で、優先順位を決める必要。
- 深夜割引の見直しに係るシステム整備は2022年度より開始したものの、2025年4月に発生した広域的なETCシステム障害などにより、運用開始見込みは2026年度以降の見込み。
- 適用エリアを絞るなど複雑な条件変更や新たな割引の創設は、システム改修規模が大きく短期での対応は困難。また料金システム刷新後の対応となる。
- 一方で、全国一律での割引率の変更など簡易な条件変更は、短期(数カ月)で対応可能。
- 新料金システムの刷新は、今後3年程度で実現することを目指していくが、それまでの間、短期で対応可能な施策を行いつつ、長期的な対応を平行して検討していくなど、システムの状況を踏まえ効果的に進めていきたい。

■料金システムの改修ステップ(想定)



■現行の料金システムの課題(再掲)

・現在の料金システムが古く、且つ過去の料金施策に限られた時間で対応してきたため継ぎ接ぎだらけ(拡張性に乏しい)

■料金システムを刷新する上での課題

- ・システムエンジニアの人材確保に苦慮
- ・物価高騰等による労務・材料単価の増大
- ・半導体不足による材料調達の遅れ
- ・料金システムを刷新している中で、社会的課題解決等のため、各種料金施策を追加・検討してきたことで、料金システム刷新後に行うべき本来のスケジュールとは噛み合わなくなってきている
⇒各施策は現行システムの改修により実現で対応しており、施策の実施範囲に制約が発生(例:通勤パス等)
⇒当面の現行システムへの改修に加え、刷新後のシステムでの改修が必要(二重投資が発生)
- ・仮に無理なスケジュールで開発を進めると、稼働後に重大な障害を起こすリスクも高まる

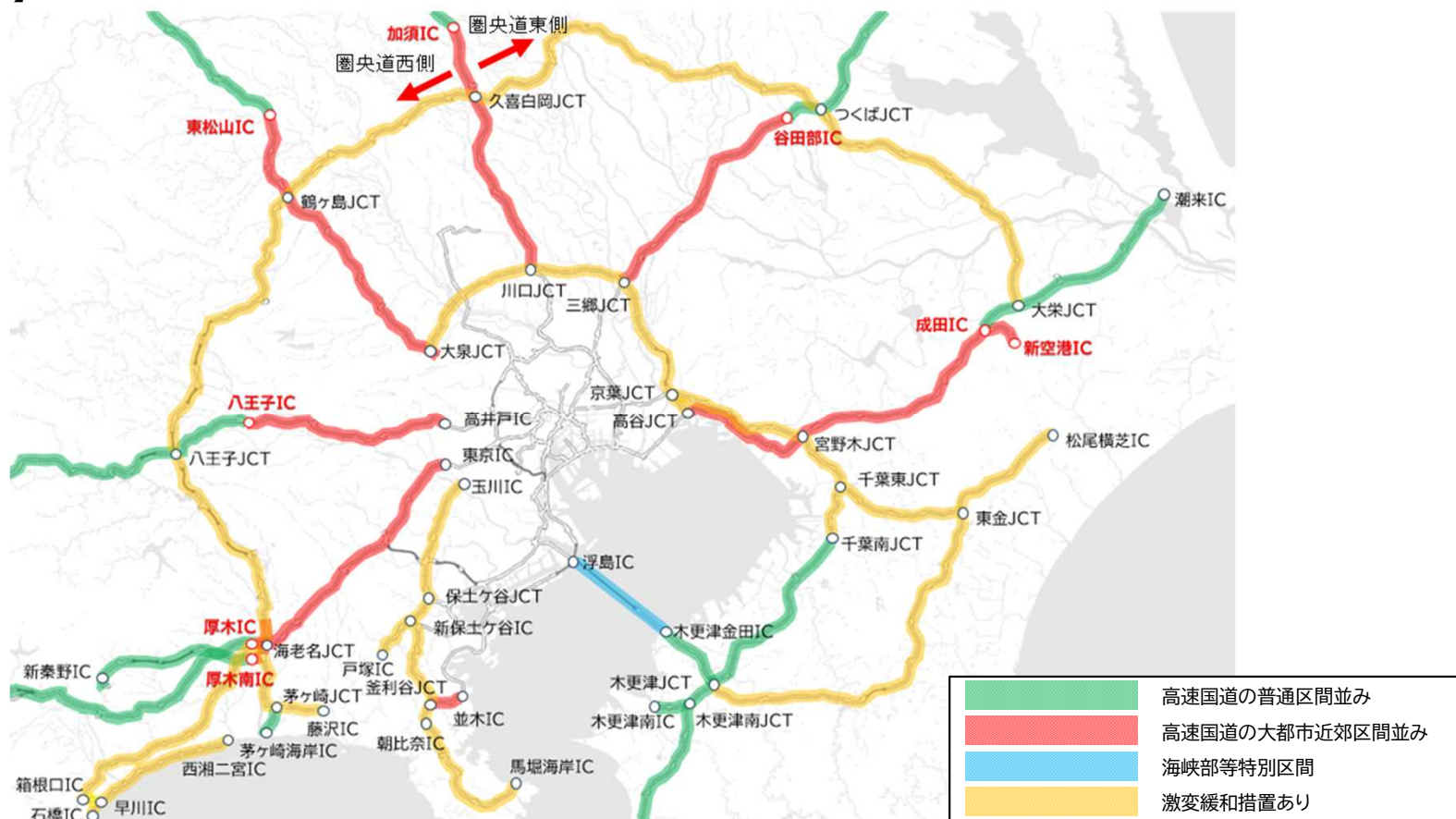
- 今後、新たな料金関連メニューを追加するに際しては、開発体制・工程を踏まえた**優先順位を検討**のうえ、長期的な視点で現実的な取舍選択をしたうえで、システム改修を進める必要。
- また、稼働後の障害発生リスク低減のため、十分な検討・検証期間が必要。

その他(大都市圏における激変緩和措置)



- 例えば首都圏においては、首都高速や東名高速等とともに、路線毎に決定された料金体系を寄せ集めて繋ぎ合わせたネットワークとなっていた。
- その後、圏央道等の周辺的高速道路ネットワーク整備により、2016年に首都圏料金のシームレス化を行った際に、これら個別路線についても料率を統一することとしたものの、一部路線について激変緩和措置等により大都市近郊の料率よりも低く設定されていたり地方部並みの割引が残ったりしている状況。
- 首都圏において鋭意渋滞対策は実施しているものの、依然として渋滞は発生している状況。
- 将来的な激変緩和措置等の解除については、こうした周辺ネットワークの概成や渋滞対策の実施状況等を踏まえつつ、地元の意向を丁寧に確認しながら、個別に対応を検討していくことが必要。

【首都圏における料金水準】



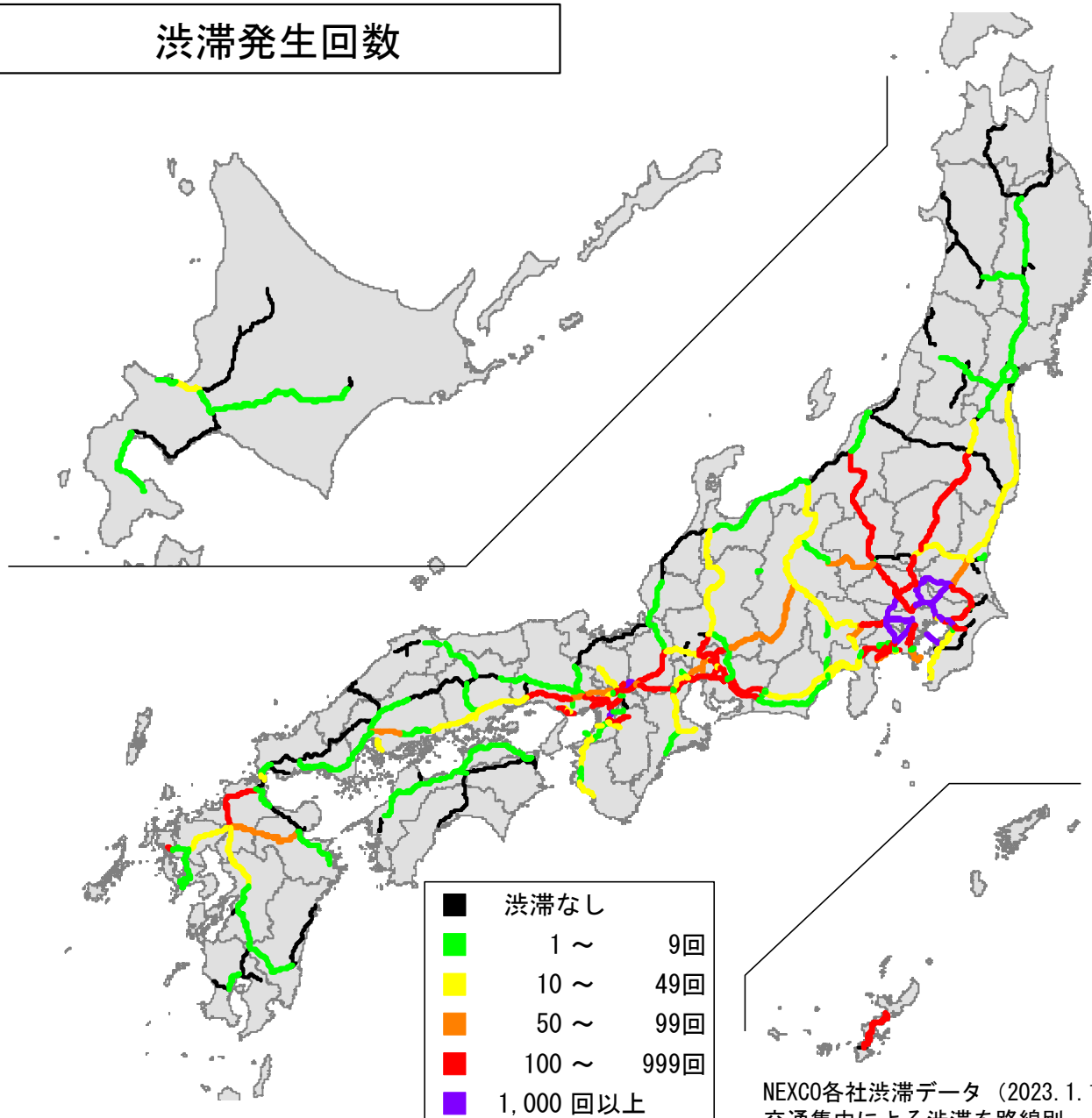
- 料金割引については、道路ネットワーク全体の最適化や高速道路の有効利用などの観点から合理的な目的設定の下で、その目的に適う効果を得られる割引への見直しを検討したい。
- 混雑している箇所や曜日・時間帯においても割引が適用されている状況や割引率が他の交通機関等と比較しても高い状況を踏まえて、現在の時間帯割引の見直しを検討したい。
- 利用頻度割引については、車種間の負担の公平性の観点や多頻度利用の定着や会社の経営の安定性等を踏まえ、見直しを検討したい。
- 混雑等に応じた柔軟な料金導入するにあたり、現行の料金システムを刷新しつつ、今後、高速道路空間の有効活用の観点から、様々な割引施策を走行実態に合わせて柔軟に行う上でも即時割引ではなく、例えばマイレージポイントの活用を集約(シンプル化)していくことも検討したい。
- 将来的な激変緩和措置の解除については、周辺ネットワークの概成や渋滞状況等を踏まえつつ、地元の意向を丁寧に確認しながら、個別に対応を検討したい。
- 前述の各割引の見直しを含む料金のあり方に加え、物価や金利上昇下における安定した債務返済や事業運営のあり方についても喫緊の課題であるため、今後、これらについて有識者の意見を伺いながら、具体的な検討をスピード感をもって進めていきたい。

(参考資料)3大都市圏における混雑状況



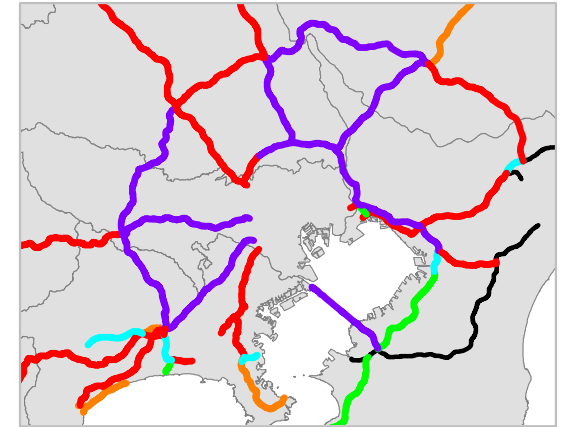
○ 3大都市圏や主要な都市間を結ぶ路線などを中心に、全国各地で渋滞が発生。

渋滞発生回数

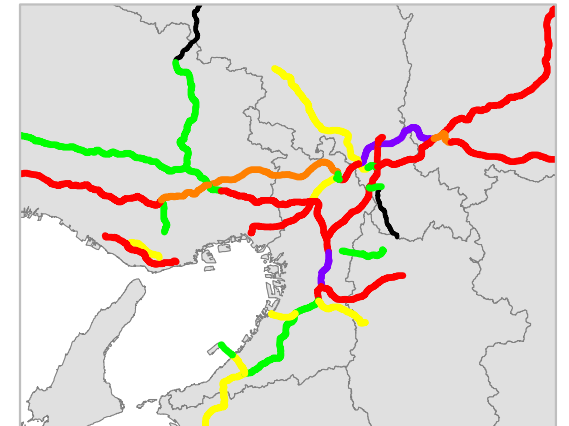


黒	渋滞なし	
緑	1 ~	9回
黄	10 ~	49回
橙	50 ~	99回
赤	100 ~	999回
紫	1,000 回以上	

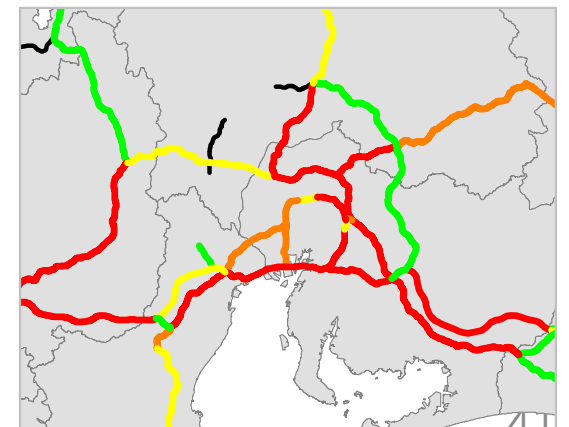
首都圏



近畿圏



中京圏



NEXCO各社渋滞データ (2023. 1. 1~2023. 12. 31)
交通集中による渋滞を路線別・JCT間別に集計

(参考資料)中京圏における激変緩和措置



- 2021年以降の料金水準の統一により、都市圏における料金水準は整備重視から利用重視への移行が図られ料金水準は大都市近郊区間並みとなっているが、上限料金の設定や地方部並みの料金割引の継続等の激変緩和措置が残っている。

【中京圏における料金水準】



(参考資料)近畿圏における激変緩和措置



- 2017年及び2019年以降の料金水準の統一により、都市圏における料金水準は整備重視から利用重視への移行が図られているが、旧料金の据え置きや、普通区間並みへの引き下げ等の激変緩和措置が残っている。

【近畿圏における料金水準】

