

# 第1回 今後の有料道路のあり方研究会

## (3) 料金割引に関するパブリックコメント対象資料(案)

## 高速自動車国道の料金割引に関する パブリックコメントについて

高速自動車国道の料金割引については、道路関係四公団民営化推進委員会が平成14年12月6日にとりまとめた意見書において、「民営化の目に見える成果として、通行料金の平均1割程度引き下げを民営化と同時に実施する」とされるとともに、昨年12月22日の政府・与党申し合わせにおいて、「高速国道の料金については、平均1割程度の引き下げに加え、別納割引の廃止を踏まえ、更なる料金引き下げを実施する」とされたところです。

これらを受け、国土交通省では、学識経験者等からなる「今後の有料道路のあり方研究会」を設置し、高速自動車国道の料金割引のあり方について、検討を進めているところです。

この度、国土交通省において、「日本道路公団における高速自動車国道の料金割引の考え方（案）」を作成し、本案に対する国民からのご意見を募集することとしました。

具体的な割引内容については、この考え方（案）に対する国民からのご意見にも配慮しつつ、日本道路公団からの認可申請等の手続きを経て、9月中に決定し、一部については今秋から実施するとともに、残るメニューについても来春までに逐次実施する予定です。

### 「日本道路公団における高速自動車国道の料金割引の考え方（案）」の主なポイント

- ・コスト削減等の成果を料金割引として利用者に還元。その際、別納割引の廃止、ETC前納割引等の移行も踏まえ、新たな割引を実施（合計4,600億円の割引を再構築）。
- ・割引は、ETC車両を対象。
- ・割引内容（案）は、マイレージ割引と時間帯割引。
- ・割引内容（案）を適用した場合、車種別・地域別の割引額は、割引前料金収入の乗用車とトラックの割合、大都市と地方の割合と概ね一致。

# 日本道路公団における高速自動車国道の 料金割引の考え方（案）

## 1．料金割引の基本的方向性

### （1）割引の還元のあるあり方

料金の割引にあたっては、多くの利用者が割引を受けられるようにし、利用者の負担額に応じた割引を行うことが重要である。また、類似の既存割引制度がある場合には、必要に応じ、見直すことが妥当である。

日本道路公団の民営化に向けたコスト削減等の成果は、世代間にとり公平にかつ幅広く利用者がその成果を享受することが可能な方策として、利用料金を割引くこととしたものである。

その際、車種・地域における現行利用者の負担額に応じて、その負担を適切に軽減させるような割引を行うことが重要である（P14、15参照）。

利用者の使い方が多種多様であることを踏まえれば、1つの方策として、様々な利用場面に対応した割引が可能で、利用促進のための制度として広く社会において浸透してきているマイレージ制度の導入を検討することが妥当である。その際、既存の類似制度であるETC前納割引や廃止予定の別納割引については、この制度へ移行することが妥当である。

### （2）割引率や対象時間の考え方

全国的に一律の割引ではなく、時間帯や区間等により、利用者ができるだけ大きなメリットを目に見える形で享受できるような割引内容にすることが必要である。

料金の割引は、公平かつ幅広く利用者にそのメリットを享受できるように全国規模で実施することが適当である。

具体的には、高速自動車国道の有効活用を促進していくため、高い割引率の割引を特定の時間帯等を実施するなど、機械的な一律の割引ではない弾力的な割引の導入が必要と考えられる。また、利用者にとってできるだけわかりやすくシンプルなものとすることも肝要である。

### (3) 割引対象車両について

料金所部や一般道路における渋滞減少等により、非ETCユーザーを含め全道路ユーザー等にも恩恵をもたらすこと及び今後とも弾力的な料金施策を実施するために有効であること等から、ETC車両を対象とすることが妥当である。

個々の割引内容の構築にあたっては、

ETC普及による料金所部や一般道路における渋滞減少、沿道環境の改善等により、非ETCユーザーを含め全道路ユーザー等にも恩恵をもたらすこと

今後とも、時間帯割引等弾力的な料金施策を実施するために有効であること

等から、ETC車両のみを対象とすることが妥当である。このため、ETCの普及促進策を積極的に実施すると共に、二輪車、クレジットカードを持ってない方々への対応等、全ての利用者がETCを利用することができるよう、必要な方策の検討を早急に進めることが重要である。

## 2. 別納割引に代わる新たな大口利用者対象割引のあり方

一般利用者が不公平感を抱かないような制度とすることが必要である。

現行の別納割引は、大口の利用者に対して利用度合いに応じて割引を実施する制度としてスタートしたものであるが、種々の不正利用を誘発したこと等により、廃止することとなっている。しかしながら、高速自動車国道の大口の利用者に対して、利用度合いに応じた割引を再構築することは、公団や新会社の経営の安定化を図る上でも重要である。その際、利用者毎の利用額に応じた割引となっていない面のある現行別納割引について、一般利用者の受ける割引と公平性が確保されていないとの指摘もあることから、E T Cを活用し利用車両1台毎の利用額に応じた割引制度を構築し、別納割引に参加していない一般利用者が不公平感を抱かないよう一般利用者向けの割引制度との格差を是正していくことが必要である。

厳しい経済情勢の中で、物流コスト等への影響にも十分配慮した制度とすることが必要である。

近年の厳しい経済情勢の中で、物流コストが国民経済に及ぼす影響にも配慮する必要がある。例えば、別納割引に代わる大口利用者対象割引と夜間割引など他の割引内容と組み合わせることで、物流事業者にとって従来と同等の割引が確保されるよう配慮することも必要である。

### 3. 具体的な割引内容（案）

#### （1）割引内容（案）

上記の方向性を踏まえ、高速自動車国道料金の具体的な割引内容（案）を例示すれば、以下のとおりとなる。（なお、E T C車を対象とし、マイレージ割引は時間帯割引適用後に重複適用する。）

種 別		割引内容（案）
マイル ージ 割引	一般利用者向け マイレージ	毎回の利用額に応じたポイントの蓄積を通じて、一般利用者に幅広く還元。一定期間（2年間）の累積利用額に応じて割引し、最大、従来のETC前納割引率（13.8%）を確保（P8参照）
	新たな大口利用 者対象割引	高速自動車国道の大口利用者に引き続き利用促進を図る観点から、従来の別納割引に代わる制度を創設。毎月の車両1台当たりの利用金額に応じた割引については、一般利用者との格差を是正。特に大口の契約者に対しては割引を上乗せ（P9参照）
時間 帯 割引	通勤割引	全日の通勤時間帯（例えば6～9時、17～20時）に短距離利用（100km以内）の割引（例えば半額）を実施し、高速国道の有効活用を促進（大都市部除く）（P11参照）
	早朝深夜割引 （時差割引）	早朝及び深夜（例えば22～6時）の短距離利用（100km以内）の割引（例えば半額）を実施し、高速国道の昼夜の利用バランスを適正化（大都市部）（P12参照）
	夜間割引	深夜（例えば0～4時）の割引（例えば3割引）を実施し、高速国道の夜間利用を促進（P13参照）

## （2）割引結果

上記の割引内容(案)を適用した場合の車種別・地域別の割引額は、割引前の料金収入の乗用車とトラックの割合（5：5）大都市と地方部の割合（2：8）と概ね一致しており、利用者に幅広く適切な還元が行われているものと考えられる（P14、15参照）。

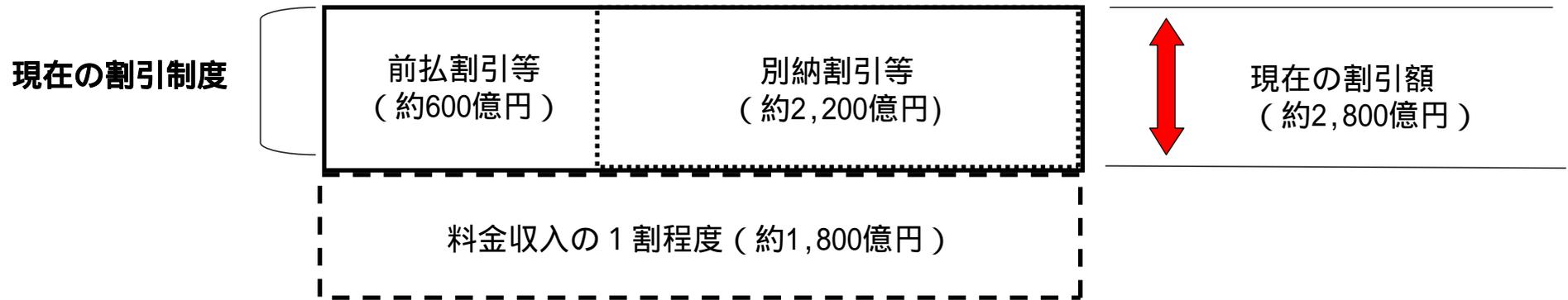
## 4．継続的な効果測定並びに適時適切な見直し

割引内容については、その効果を見極めつつ、継続して見直すことが必要である。

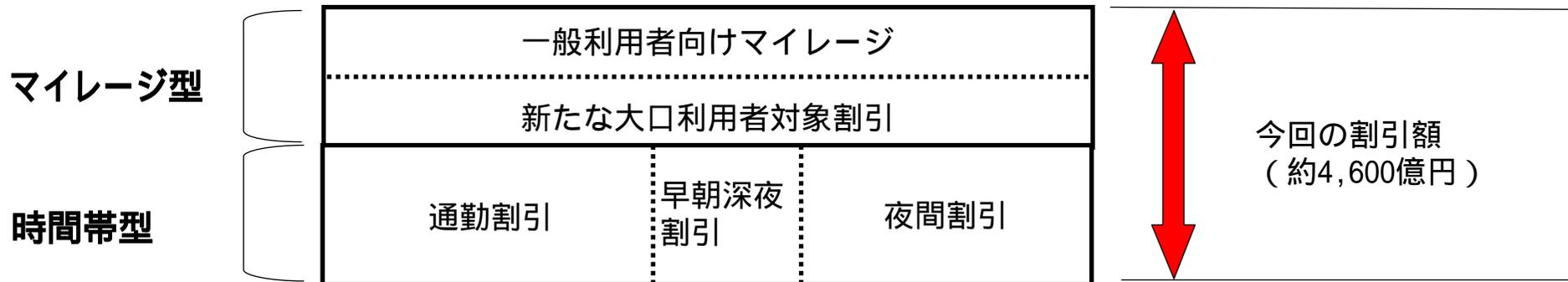
導入する割引内容については、経済事情の変動等他の社会的要因も検証しながら、継続的に実施状況やその効果を把握することが重要である。利用者に対する還元が不十分あるいは過大であった場合や、高速自動車国道やインターチェンジ周辺の一般道路における渋滞等の問題などが発生した場合には、割引内容を適時適切に見直すことが必要である。

# 高速自動車国道の料金割引の概要(案)

## 現在の割引



## 新割引制度イメージ



# 料金割引の内容(案)

利用実績に応じて広く還元することにより利用を促進するマイレージ割引及び特定の時間帯について料金割引を行い高速自動車国道を有効活用する時間帯割引を実施

マイレージ割引については一般利用者向け及び大口利用者対象の2種類、時間帯割引については通勤時間帯、早朝深夜時間帯、夜間時間帯の3種類とする

マイレージ割引

## 一般利用者向けマイレージ

一般利用者に対し利用実績に応じて割引  
2年間の利用額に応じたポイント還元方式  
従来のETC前納割引率(13.8%)を確保

## 新たな大口利用者対象割引

大口利用者に対し利用実績に応じて割引  
車1台月あたり利用額に応じた割引を原則とし、条件を満たした契約者には月間総利用額に応じた割引を付加

重複適用により実質割引率がUP

時間帯割引

## 通勤割引

交通容量に余裕のある高速自動車国道を有効活用(大都市除く)

朝夕の通勤時間帯(全日)を5割引(大都市除く)

## 早朝深夜割引

大都市における高速自動車国道の昼夜バランスを適正化

大都市の早朝深夜時間帯を5割引

## 夜間割引

全国の高速自動車国道の夜間利用を促進

夜間時間帯を3割引

# 一般利用者向けマイレージについて(案)

## 目的

一般利用者に幅広く還元。多頻度利用者に対して従来の割引率を確保。

## 割引内容イメージ

### 割引対象

ETCシステムにより、高速自動車国道を走行した全車種を対象

### 割引率

利用額	還元額(還元率)	割引率
5千円	200円(4.0%)	3.8%
1万円	500円(5.0%)	4.8%
5万円	8000円(16.0%)	13.8%

ポイントは、毎回の利用額50円につき1ポイント発行

ポイントの有効期間は、最大2年(ポイントの発生した年度の翌年度末まで有効)

ポイントの交換単位は、100、200、1000ポイントの3種類

## 割引例

2年間で、以下のような利用をした場合(普通車)

東名高速道路横浜町田ICと沼津ICの間(2,400円)を1年目に2回、2年目に3回、計5回往復

東名高速道路横浜町田ICと名古屋ICの間(6,650円)を1年目に1回、2年目に2回、計3回往復

【獲得ポイント数】

1年目 192P(9,600円分) + 266P(13,300円分) = 458P(22,900円分)

2年目 288P(14,400円分) + 532P(26,600円分) = 820P(41,000円分) 計1278P

ここから1000Pを8,000円の還元額と交換。残り278P(2年目発生分)は3年目に繰越し、8,000円の還元額は、3年目以降の料金支払いに充てられる。

ポイント還元した利用額分に係る割引率は、13.8%

# 新たな大口利用者対象割引について(案)

## 目的

現行の「別納割引」を廃止し、大口利用者に対して、利用実績に応じて割引

## 割引内容イメージ

### 割引対象

ETCシステムにより高速自動車国道を走行した全車種を対象

### 割引率

車両1台の利用額 / 月	割引率	
5千円超1万円の部分	10%	+ 1台平均3万円 / 月を超え、 かつ契約者の利用総額 / 月 が5百万を超える場合 10%
1万円超3万円の部分	15%	
3万円を超える部分	20%	

## 割引例

1台あたりの利用額が4万円 / 月、契約単位(200台)での利用総額が800万円の場合

1台あたり割引額: 500円 + 3,000円 + 2,000円 = 5,500円 (割引率: 13.8%)

契約単位の付加割引額: 80万円

最終割引額: 5,500円 × 200台 + 80万円 = 190万円 (割引率: 23.8%)

# 一般利用者向けマイレージと新たな大口利用者対象割引の比較

## 割引制度の比較

	一般利用者向けマイレージ	新たな大口利用者対象割引
使用 E T C カード (発行条件)	クレジットカード (カードごとにカード会社の与信が必要)	公団等発行のハウスカード (支払保証金又は金融機関連帯保証書で可)
料金支払方法	後納(クレジットカード決済、自動引落)	後納(翌月請求、銀行振込)
利用額合算方法等	最大2年 (1年間を単位として翌年末まで有効)	1ヶ月毎に集計し割引して精算

## 割引率

一般利用者向けマイレージ			新たな大口利用者対象割引	
前納せずともあまねく利用者に還元			月当たり車両1台当たりの利用額につき	
利用額計	還元額	還元率	5千円を超え1万円までの部分	割引率 10%
5千円(月3百円程度)	2百円	4.0%	1万円を超え3万円までの部分	15%
1万円(月5百円程度)	5百円	5.0%	3万円を超える部分	20%
5万円(月3千円程度)	8千円	16.0%		
現行の E T C 前納割引と同等 5千円ハイカ 3.8% 1万円前納、1万円ハイカ 4.8% 5万円前納 13.8%			利用金額別割引率 1万円利用... 5.0% E T C 前納割引(4.8%)と同等 5万円利用... 15.0% E T C 前納割引(13.8%)より若干有利 +	
			車両1台あたり平均利用額が3万円以上の契約者に限り、月当たりの利用総額が5百万円を超える場合	割引率 10%

## (地方)通勤割引について(案)

### 目的

(地方部の)通勤時間帯(全日)の料金割引を実施し、高速自動車国道を有効利用

### 割引内容イメージ

#### 割引対象

ETCシステムにより、全日の朝夕3時間(6時～9時、17時～20時)の間に、大都市近郊区間を除く高速自動車国道のみを利用し、かつ総利用距離が100km以内の全車種を対象

上記時間帯に入口または出口を通過している全車両が対象

#### 割引率

利用区間の現行料金額を50%割引

### 割引例

東名高速道路豊川ICを8時に入り、豊田ICを8時30分に出る利用をした場合  
(利用距離41.8km、普通車)

1,250円(現行料金)      625円(50%割引)

# (大都市)早朝深夜割引について(案)

## 目的

(大都市部の)早朝深夜の料金割引を実施し、高速自動車国道の昼夜の利用バランスを適正化

## 割引内容(イメージ)

### 割引対象

ETCシステムにより、22～6時の間に、大都市近郊区間内の高速自動車国道を出入りし、かつ総利用距離が100km以内の全車種を対象

上記時間帯に入口または出口を通過している全車両が対象

大都市近郊区間・・・東京及び大阪の大都市近郊における以下の区間

東北道(川口～加須)、常磐道(三郷～谷田部)、東関東道(湾岸市川～成田)、新空港道(成田～新空港)、関越道(練馬～東松山)、東名高速(東京～厚木)、東京外環道(大泉～三郷)、中央道(高井戸～八王子)、名神高速(大津～西宮)、中国道(中国吹田～西宮北)、近畿道(吹田～松原)、阪和道(松原～岸和田和泉)、西名阪道(天理～松原)

### 割引率

利用区間の現行料金額を50%割引

## 割引例

東名高速道路横浜町田ICを5時30分に入り、沼津ICを6時30分に出る利用をした場合  
(利用距離83.6km、普通車)

2,400円(現行料金)      1,200円(50%割引)

# 夜間割引について(案)

---

## 目的

深夜の料金割引を実施し、高速自動車国道の夜間利用を促進

## 割引内容イメージ

### 割引対象

ETCシステムにより、0～4時の間に高速自動車国道を走行した全車種を対象  
上記時間帯が一部でも利用されていれば入出時刻を問わず対象

### 割引率

利用区間の現行料金額を30%割引

## 割引例

東北自動車道川口ICを22時に入り、青森ICを8時に出る利用をした場合  
(利用距離679.5km、普通車)

13,500円(現行料金)      9,450円(30%割引)

# 乗用車・トラック別の割引還元状況(案)

## 現在の割引額

(別納割引、前払割引)

乗用車  
400億円  
(14%)

トラック  
2,400億円  
(86%)

割引額計

2,800億円

## 割引後

マイレージ型

乗用車  
1,000億円  
(45%)

トラック  
1,200億円  
(55%)

マイレージ型  
2,200億円

時間帯型

乗用車  
1,200億円  
(50%)

トラック  
1,200億円  
(50%)

時間帯型  
2,400億円

合計

乗用車計  
2,200億円  
(48%)

トラック計  
2,400億円  
(52%)

計4,600億円

(参考)

現在の収入  
(割引前)シェア

乗用車 (48%)

トラック (52%)

乗用車

トラック

# 大都市・地方別の割引還元状況(案)

## 現在の割引額

(別納割引、前払割引)

大都市  
500億円  
(19%)

地方  
2,300億円  
(81%)

割引額計

2,800億円

## 割引後

マイレージ型

大都市  
400億円  
(18%)

地方  
1,800億円  
(82%)

マイレージ型  
2,200億円

時間帯型

大都市  
450億円  
(19%)

地方  
1,950億円  
(81%)

時間帯型  
2,400億円

合計

大都市計  
850億円  
(18%)

地方計  
3,750億円  
(82%)

計4,600億円

(参考)

現在の収入  
(割引前)シェア

大都市  
(18%)

地方(82%)