

料金割引の評価と総括(案)

資料4

1. 料金割引の本格的な導入前に行われた社会実験[NEXCO]
2. 時間帯割引の評価と総括[NEXCO]
 - 2 - 1. 通勤割引の評価と総括[NEXCO]
 - 2 - 2. 深夜割引の評価と総括[NEXCO]
 - 2 - 3. 平日3割引の評価と総括[NEXCO]
 - 2 - 4. 休日5割引の評価と総括[NEXCO]
3. マイレージ割引の評価と総括[NEXCO]
4. 大口・多頻度割引の評価と総括[NEXCO]

参考1. 休日上限1,000円の総括[NEXCO,本四]

参考1 - 1. 休日上限1,000円の総括[NEXCO]

参考1 - 2. 休日上限1,000円の総括[本四]

参考2. 無料化社会実験の総括[NEXCO]

評価と総括の流れ

政策目的

それぞれの料金割引の政策目的

評価

それぞれの料金割引の導入による

- ・交通の変化
- ・各種効果
- ・これまでに当部会に提示されたご意見

割引内容

それぞれの料金割引の内容・導入時期

総括(案)

それぞれの料金割引の総括(案)

1.料金割引の本格的な導入前に行われた社会実験[NEXCO]

・民営化(平成17年10月)に先立って、高速道路の有効利用を図りつつ、渋滞対策や沿道環境対策などの政策的要請に対応し、効果的な料金施策を検討するため、社会実験を実施

事例1 新潟地区高速道路料金割引実験

実験概要

< 実験目的 >

・新潟都市圏において通勤時間帯を中心に発生する一般道路の混雑緩和を図るため、高速3路線を対象に実験範囲内々利用割引による効果を検証

< 実験内容 >

・実験区間

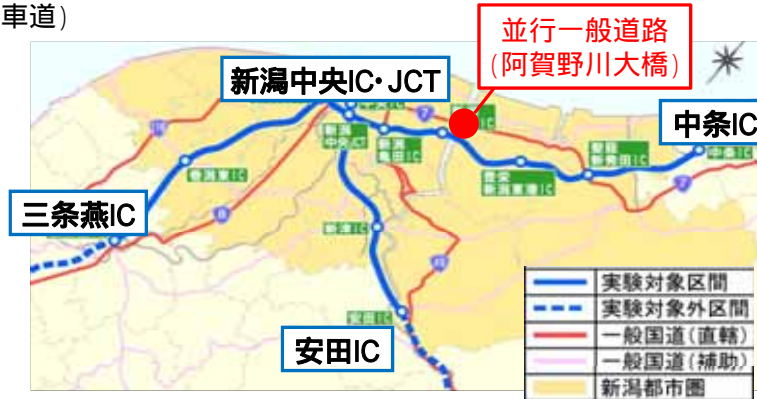
：新潟中央JCT - 中条IC(日本海東北自動車道)、新潟中央JCT - 三条燕IC(北陸自動車道)
新潟中央IC - 安田IC(磐越自動車道)

・実験期間

：H16.8.5 ~ H16.11.30

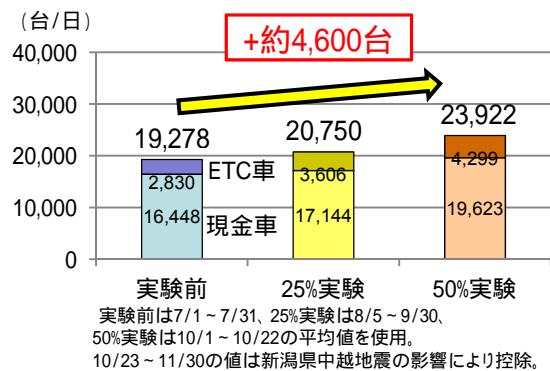
・割引内容

8,9月 全現金車 終日25%
全ETC車 終日50%
10,11月 全現金車 終日50%
全ETC車 終日50%

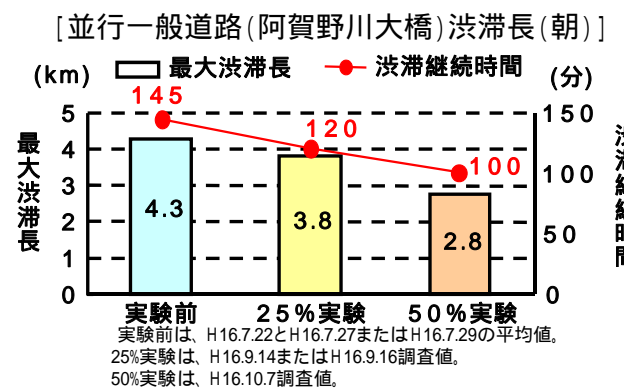
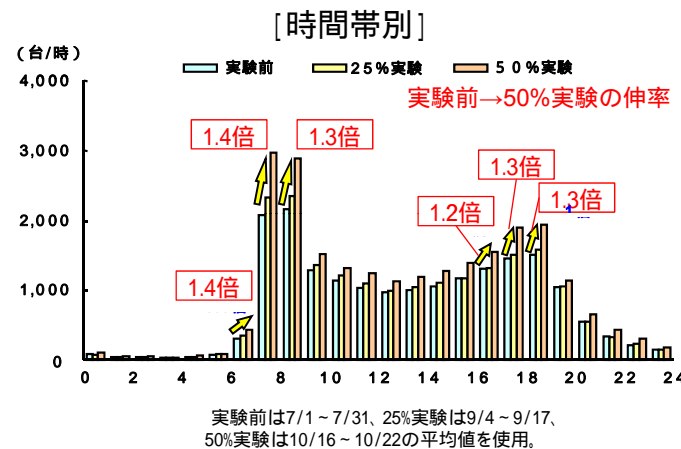
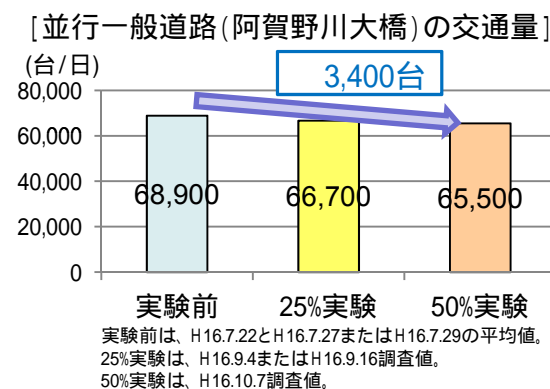


実験結果

< 高速道路交通量の変化 > (平日の例) [ICペア総計]



< 並行一般道路混雑状況の変化 >



事例2 伊勢湾岸道路社会実験

実験概要

< 実験目的 >

・国道23号の渋滞緩和、沿道環境の改善等を推進するため、伊勢湾岸道路の割引による効果を検証

< 実験内容 >

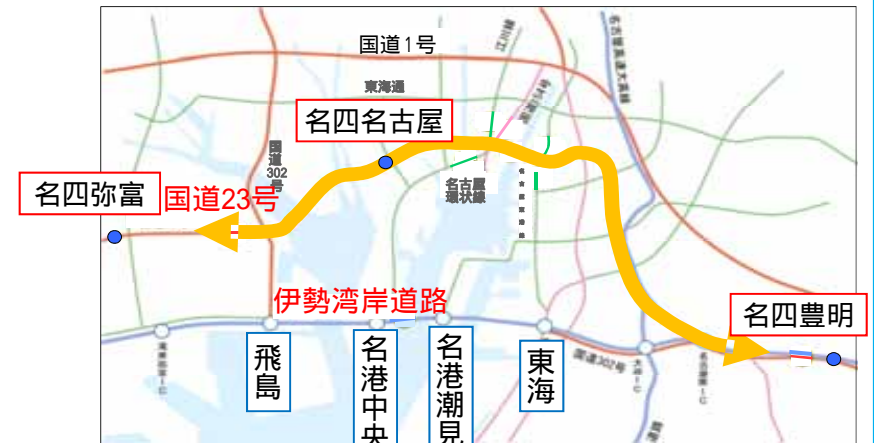
・実験区間
：東海IC - 飛鳥IC

・実験期間

：H16.9.15 ~ H16.10.14

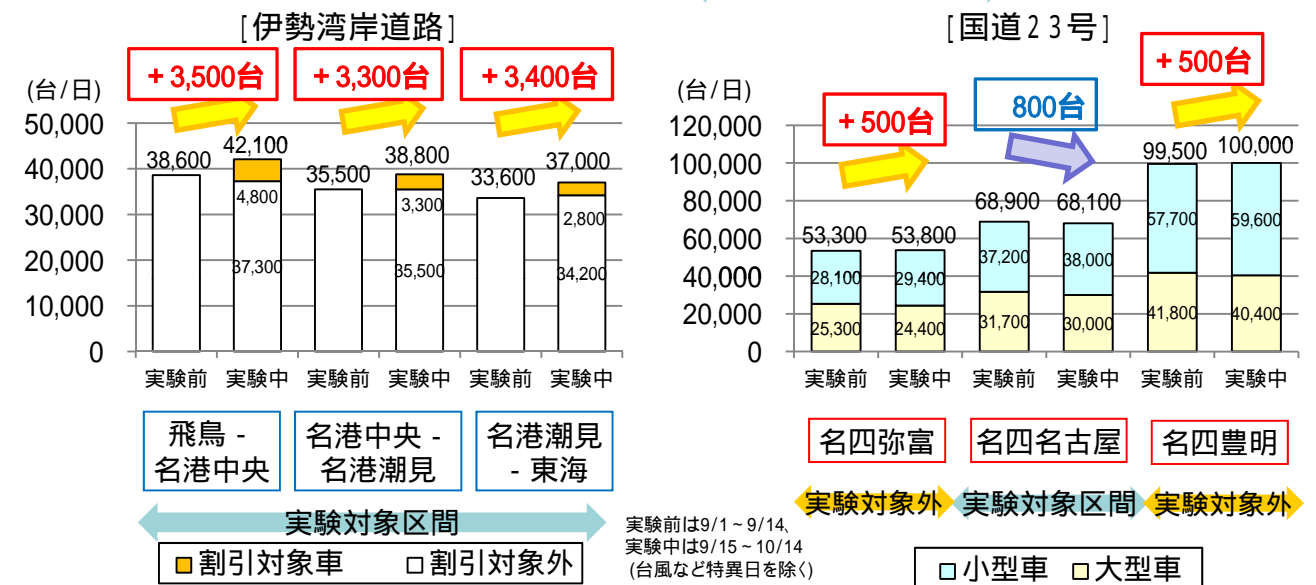
・割引内容

：往復50%割引(全車)
(対象区間の同じICを往復)



実験結果

< 交通量の変化 >



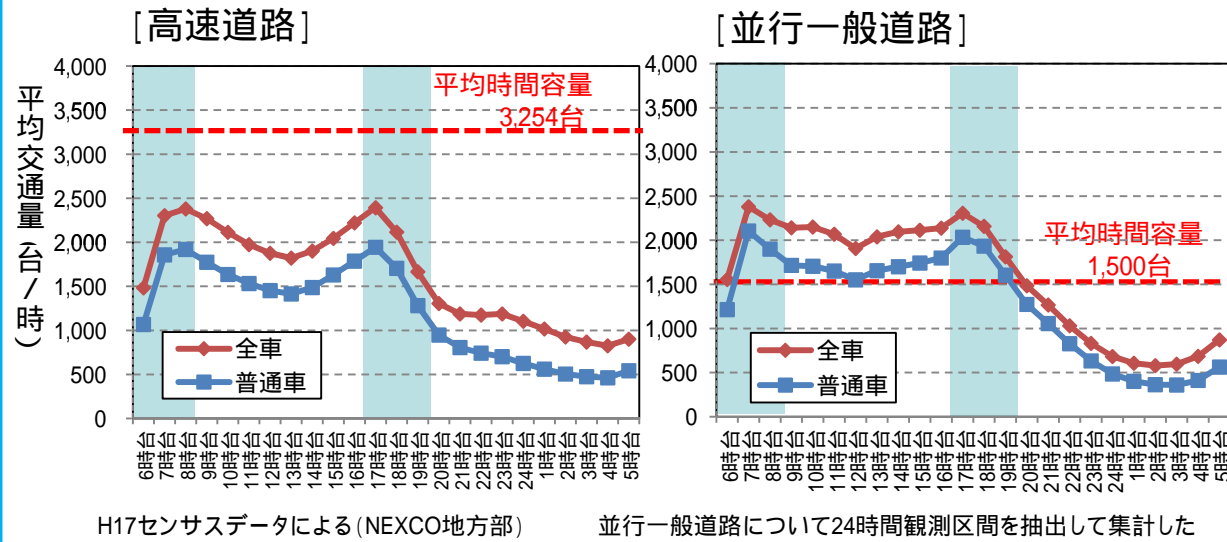
< 国道23号(名四名古屋)の騒音レベルの変化 >

	(単位:デシベル)	
	実験前	実験中
昼間	64	64
夜間	61	60

2-1.通勤割引の評価と総括[NEXCO]

政策目的

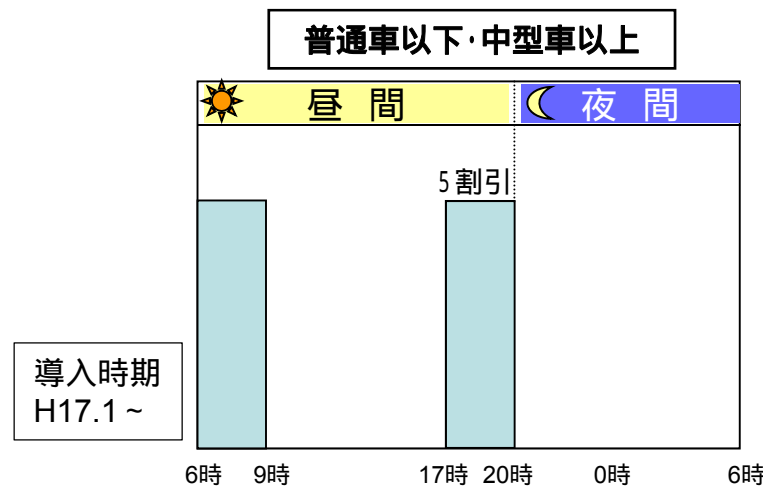
・高速道路に並行する一般道路における通勤時間帯の混雑の解消のため、交通容量に余裕のある高速道路の利用を促進



割引内容

・平休日の6～9時、17～20時に高速道路を利用する全車種(ETC搭載車に限る)に対し、5割引を導入(H17.1～)

(地方部・平日の例)

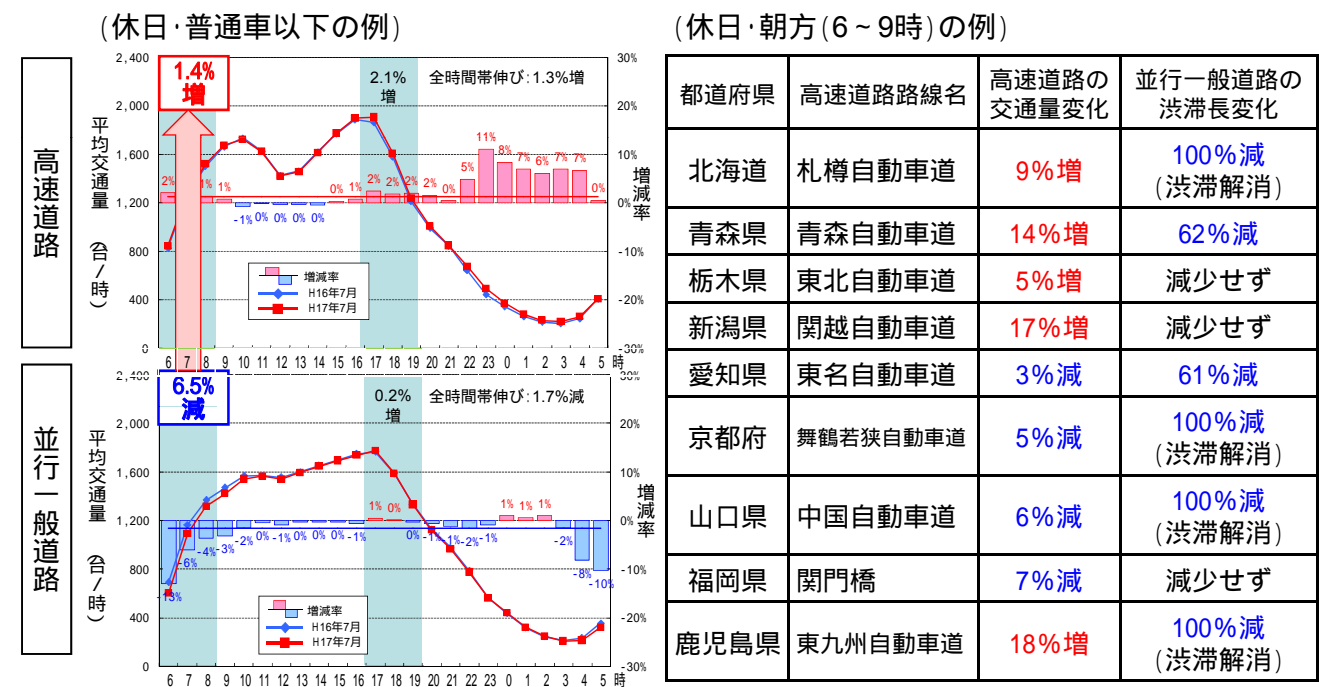
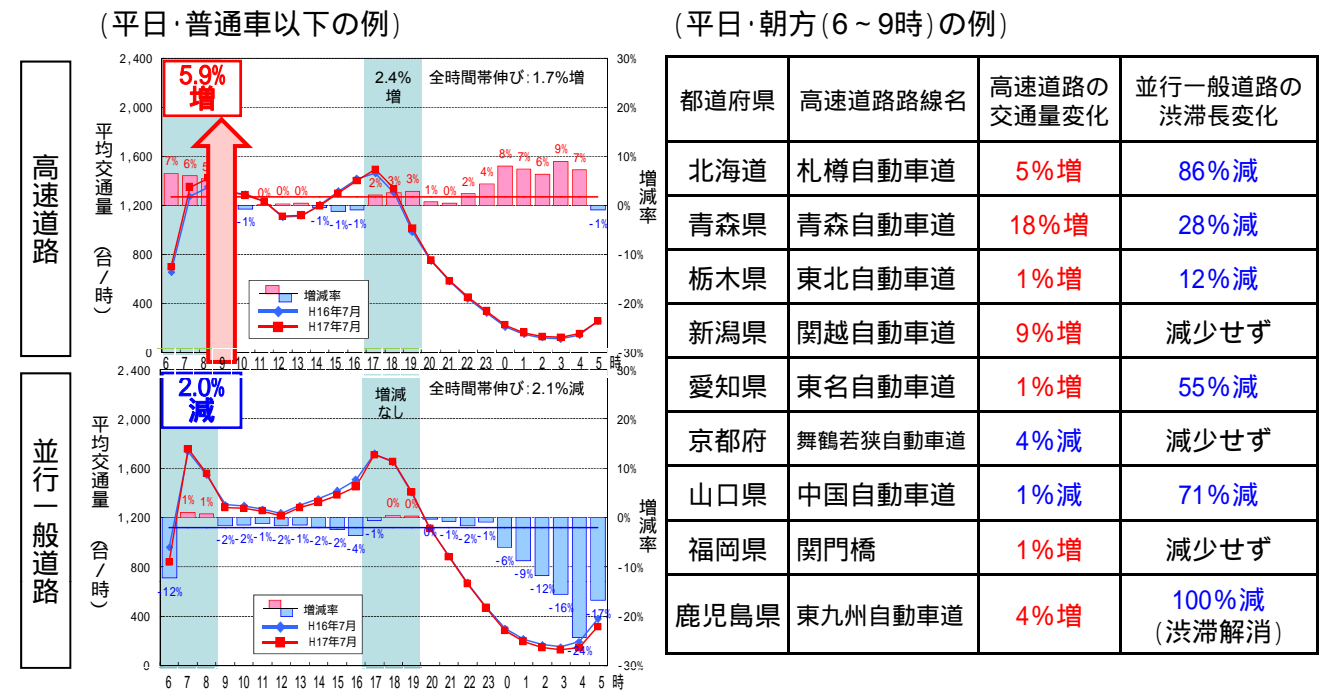


評価

交通の変化

並行一般道路は、データの制約があるため幹線道路を集計しており、必ずしも高速道路の直近の道路でない場合があることに留意が必要。

・朝の通勤時間帯に約半数の区間で並行一般道路から高速道路へ交通が転換
 ・転換が見られた区間でも、一般道路の渋滞解消の程度は大きく異なる



1 トラカンデータより集計
 2 高速道路データ、全国トラカンデータより一般道路と並行している区間のみを集計
 3 H16.7はH16.7.1～H16.7.31を集計、H17.7はH17.7.1～H17.7.31を集計

1 高速道路の交通量は、並行一般道路を有するIC間のトラカンデータを導入前(H16.7)と導入後(H17.7)で集計
 2 並行一般道路の渋滞長は、VICS対象区間(総延長1,611km)のうち、導入前(H16.7)に渋滞していた箇所を対象に、渋滞長の変化を導入前(H16.7)と導入後(H17.7)で集計して比較(渋滞:10km/h以下)

2-1.通勤割引の評価と総括 [NEXCO]

評価

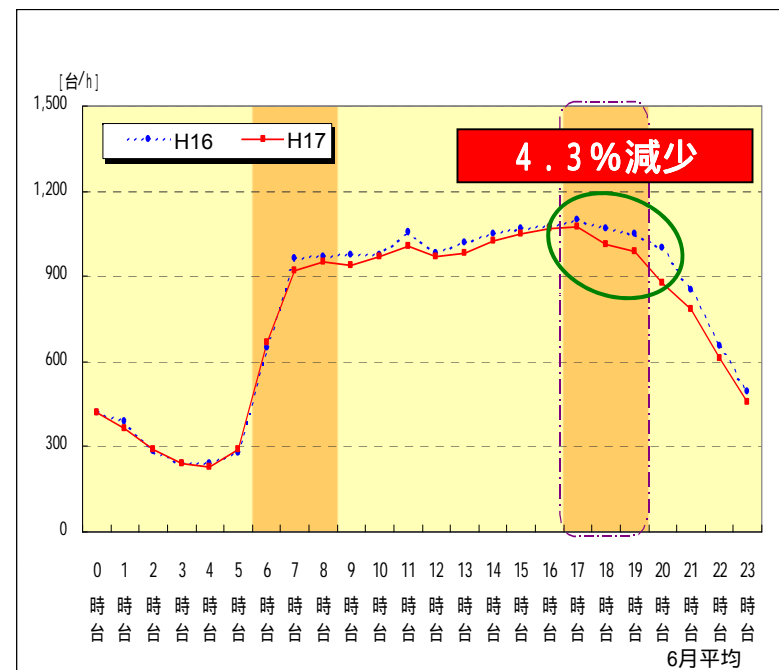
効果事例 (常磐自動車道 日立南太田～日立中央)

- ・通勤時間帯の並行一般道路交通量(国道6号)が減少、特に夕方上り方向における交通量が**4.3%減少**
- ・通勤時間帯(夕方)の並行一般道路交通量の旅行速度が**約4km/時上昇**

位置図

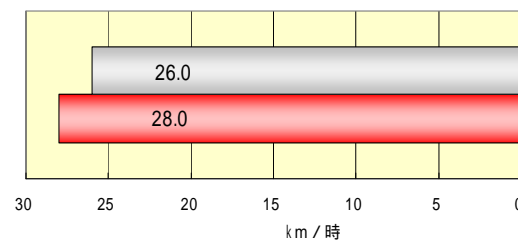


【並行一般道路の時間帯別交通量(国道6号上り)】

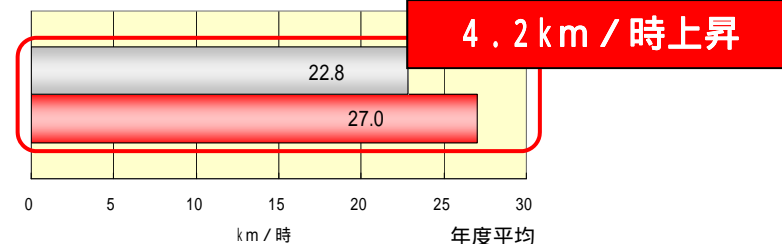


【通勤時間帯(夕方)並行一般道路旅行速度変化(国道6号上り)】

<その他の時間帯の速度変化>



<割引時間帯の速度変化>



□ H16(割引導入前) ■ H17(割引導入後)

これまでに当部会に提示されたご意見

- ・通勤割引により一般道路の渋滞解消に効果があったとの意見は都道府県で13件(/47団体)、市町村で9件(/352団体)
- ・一方、通勤割引をはじめとした時間帯割引の導入により、料金体系が複雑になったとの意見は都道府県で1件、市町村で1件
- ・通勤時間帯割引については、通勤を目的とした反復利用者に特化した割引等へ移行すべき(東日本高速道路(株))
- ・通勤割引について、地方部での通行量が一般道路から高速道路に誘導されており、料金割引の政策効果と言えるが、割引を実感している利用者は少ないのではないか

総括(案)

- ・区間により並行一般道路の渋滞解消の効果の程度は異なるものの、約半数の区間で効果が確認された。
- ・ただし、割引が実感されてないことにより、効果が低減しているとも考えられることから、政策目的に照らして、割引内容(対象、曜日など)を見直すことも必要である。

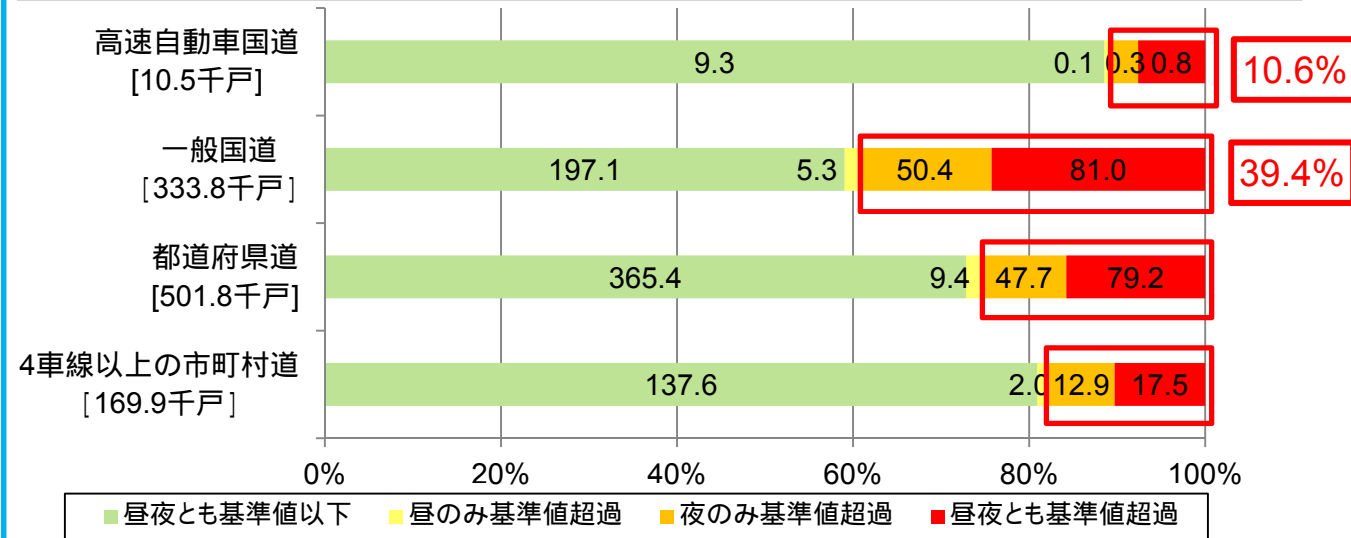
2-2.深夜割引の評価と総括 [NEXCO]

政策目的

< 3割引 >

- 高速道路に並行する一般道路の沿道環境を改善するため、環境基準の達成状況の高い高速道路の利用を促進

平成15年度 騒音の環境基準達成状況の評価結果(道路種類別・幹線交通を担う道路 に近接する空間)



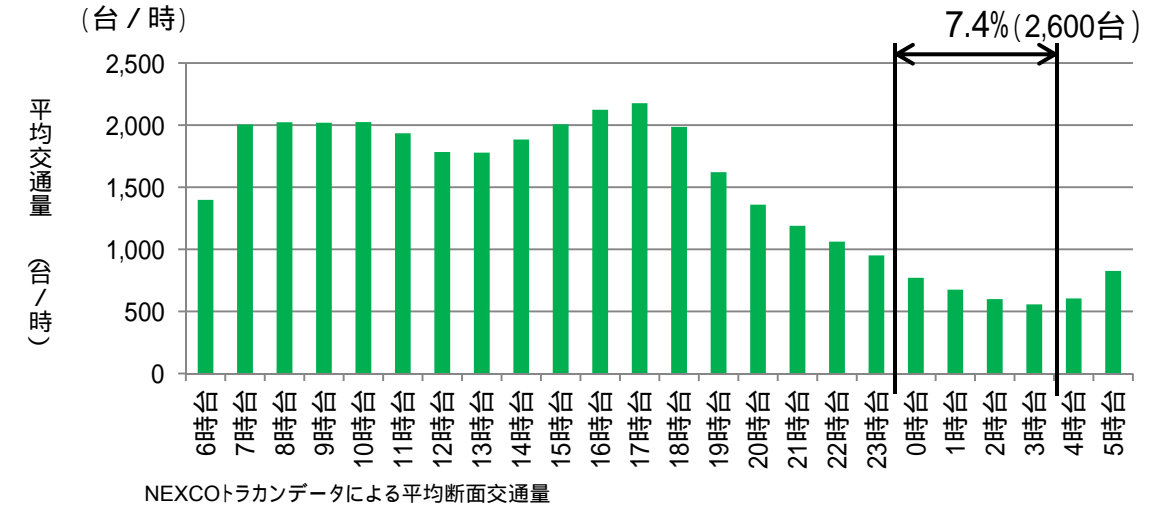
幹線交通を担う道路...高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、都道府県道、4車線以上の市区町村道
 幹線交通を担う道路に近接する区間...次の車線数の区分に応じ道路端からの距離により範囲が特定される
 ・2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路...15メートル
 ・2車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路...20メートル

出典:平成15年度自動車交通騒音の状況について(環境省)

< 3割引 >

- 昼間の高速道路の渋滞緩和のため、夜間の交通容量を有効活用

【H16.7時間帯別交通量(平日・全車種)】



NEXCOトラカンデータによる平均断面交通量

< 拡充(3→4→5割引) >

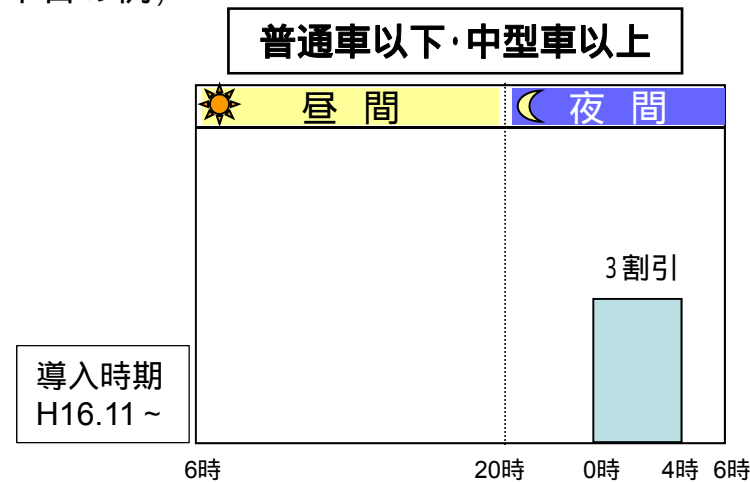
- 原油価格高騰対策として、安定的な物流コストの確保等を図る
- 主に夜間に行われる長距離輸送(基幹物流)を支援し、物流コストを低減

割引内容

< 3割引 >

- 平休日の0～4時に高速道路を利用する全車種(ETC搭載車に限る)に対し、3割引を導入(H16.11～)

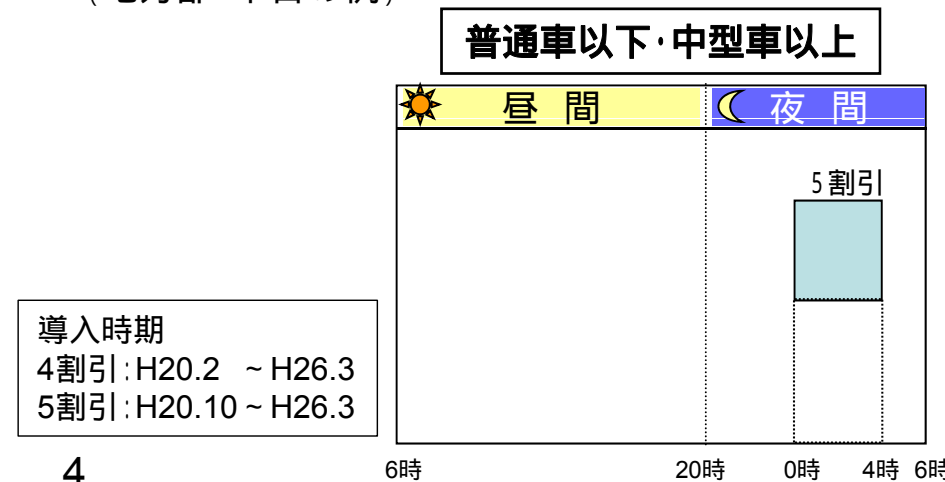
(地方部・平日の例)



< 拡充(3→4→5割引) >

- 深夜割引を順次5割引まで拡充
(4割引:H20.2～H26.3 5割引:H20.10～H26.3)
- 期間を限定した割引(利便増進事業)

(地方部・平日の例)



小型貨物車両も支援するため、普通車以下も含めて導入(貨物と自家用に分けて割引くことができないため)

2-2.深夜割引の評価と総括 [NEXCO]

評価

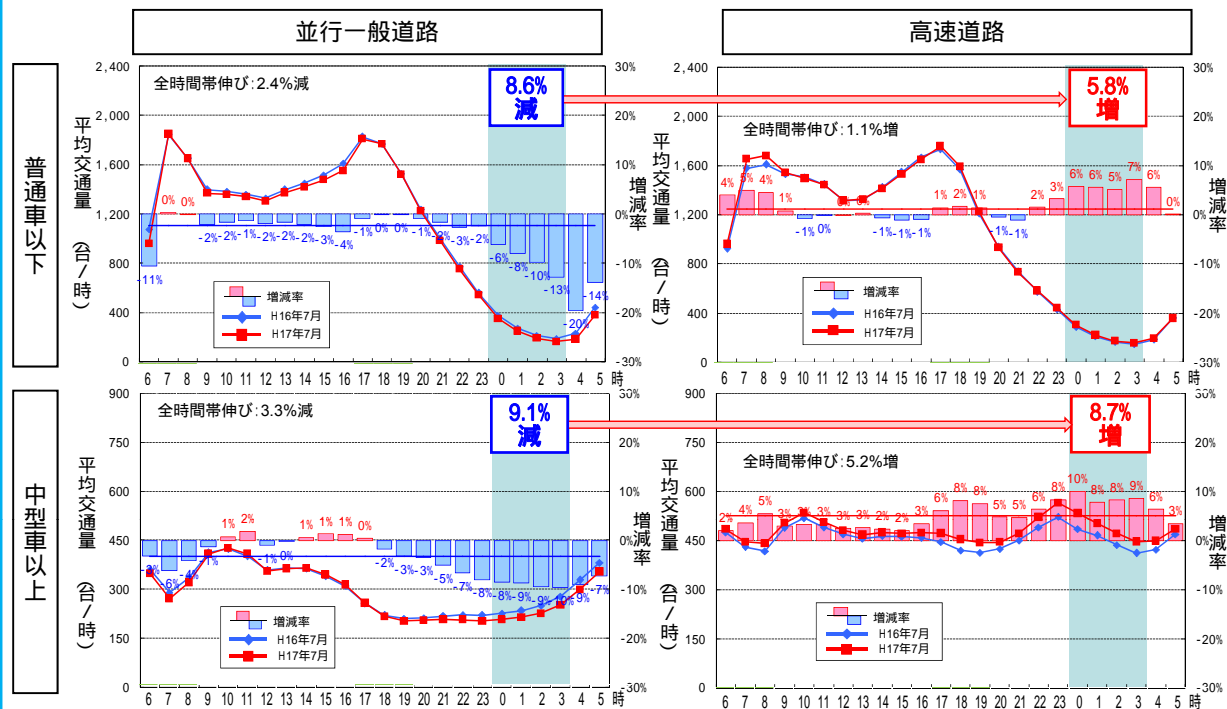
交通の変化

並行一般道路は、データの制約があるため幹線道路を集計しており、必ずしも高速道路の直近の道路でない場合があることに留意が必要。

< 3割引 >

- 普通車以下では約5割、中型車以上では約7割の区間で並行一般道路から高速道路へ交通が転換

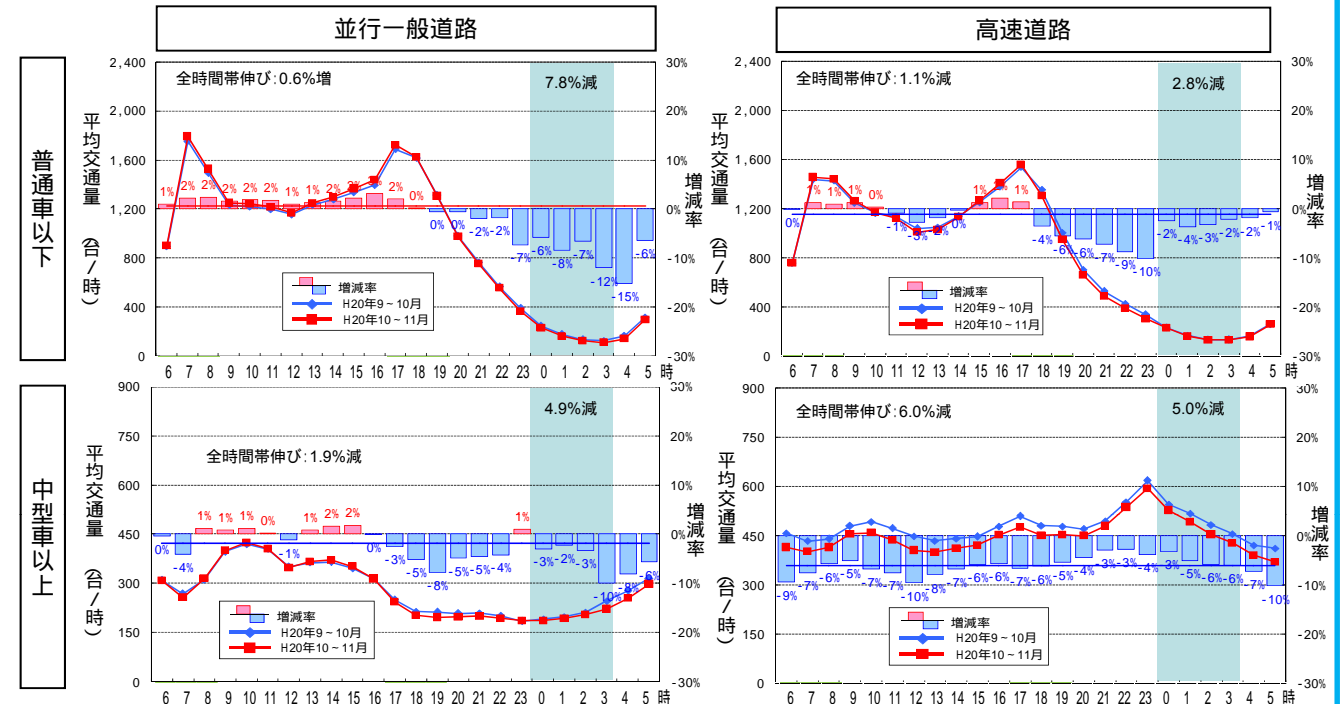
(地方部・平日の例)



< 拡充 (3→4→5割引) >

- 深夜割引の割引率の拡充(3割引 4割引 5割引)では、並行一般道路から高速道路への明確な転換は見られなかった

(地方部・平日) (5割引導入時の例)

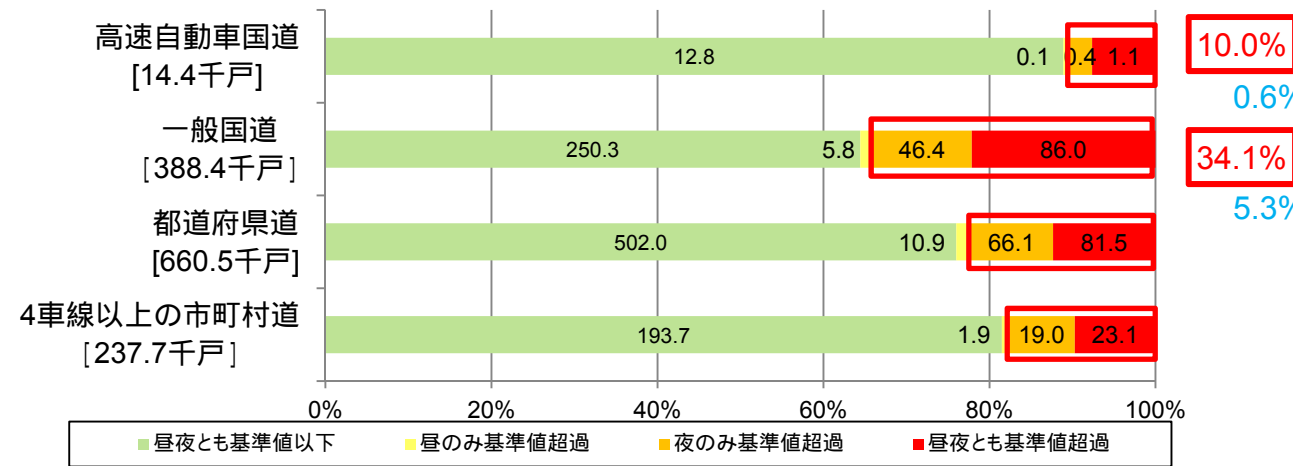


1 トラカンデータより集計 2 高速道路データ、全国トラカンデータより一般道路と並行している区間のみを集計
 3 H16.7はH16.7.1～H16.7.31を集計、H17.7はH17.7.1～H17.7.31を集計
 4 H19.7はH19.7.1～H19.7.31を集計、H20.7はH20.7.1～H20.7.31を集計
 5 H20.9～10はH20.9.14～H20.10.13を集計、H20.10～11はH20.10.14～H20.11.13を集計

沿道環境の変化

< 3割引 >

平成17年度 騒音の環境基準達成状況の評価結果 (道路種類別・幹線交通を担う道路 に近接する空間)



幹線交通を担う道路...高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、都道府県道、4車線以上の市区町村道
 幹線交通を担う道路に近接する区間...次の車線数の区分に応じ道路端からの距離により範囲が特定される
 ・2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路...15メートル
 ・2車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路...20メートル

2-2.深夜割引の評価と総括 [NEXCO]

評価

効果事例(中央自動車道・園原～中津川)

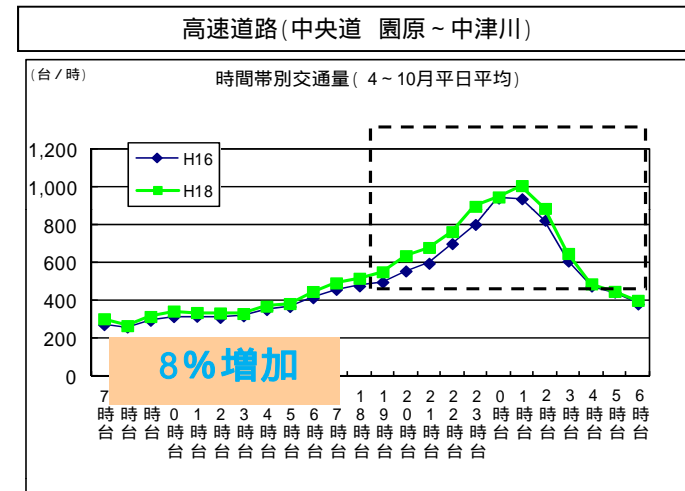
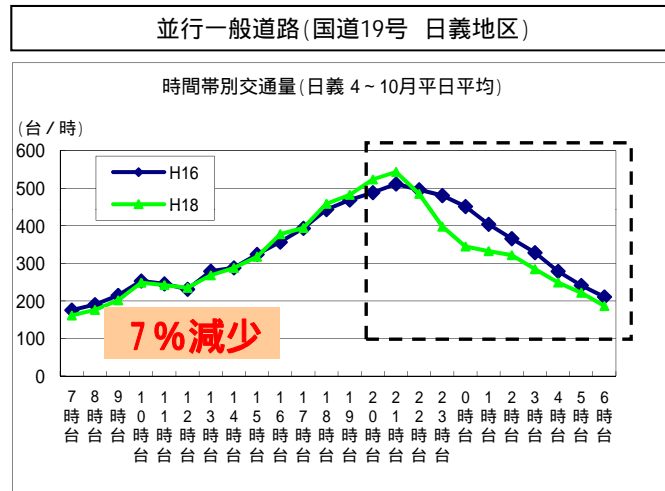
- 深夜割引の導入により、国道19号の夜間時間帯(19～7時)の大型車交通量は**7%減**
- 夜間の通行止めを伴う事故が**約51%減**、通行止め時間も**約58%減**となり、地域住民の安全性・利便性が向上



これまでに当部会に提示されたご意見

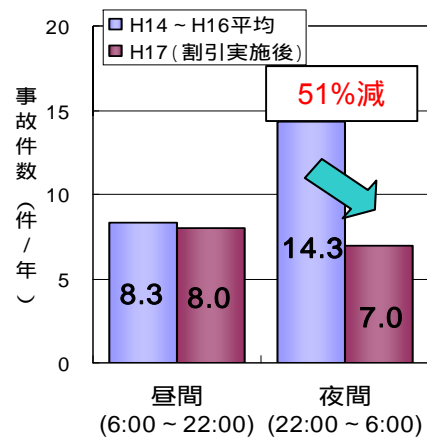
- 「深夜割引」について早期に見直すべき(日本貨物鉄道(株))
- 深夜・早朝夜間割引については、具体的内容を精査しつつ、引き続き実施する方向で検討(東日本高速道路(株))
- 深夜の割引を実感している利用者は少ないのではないか

【時間帯別交通量の変化(平日・大型車)】

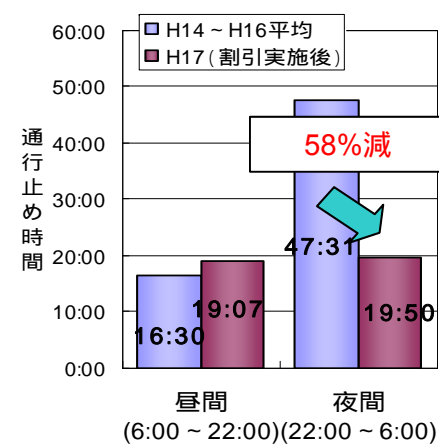


【国道19号(旧山口村～塩尻市)における交通事故による通行止め件数及び通行止め時間】

<通行止めを伴う事故発生件数>



<通行止め時間>



(参考:騒音レベルの変化)

(単位:デシベル)

	導入前	導入後
昼間	74	73
夜間	75	71

環境センサスより

調査期間が離れているため、他の影響があることも考慮する必要がある。

導入前:H15.12.15 導入後:H21.11.18
計測場所:国道19号中津川市千旦林

総括(案)

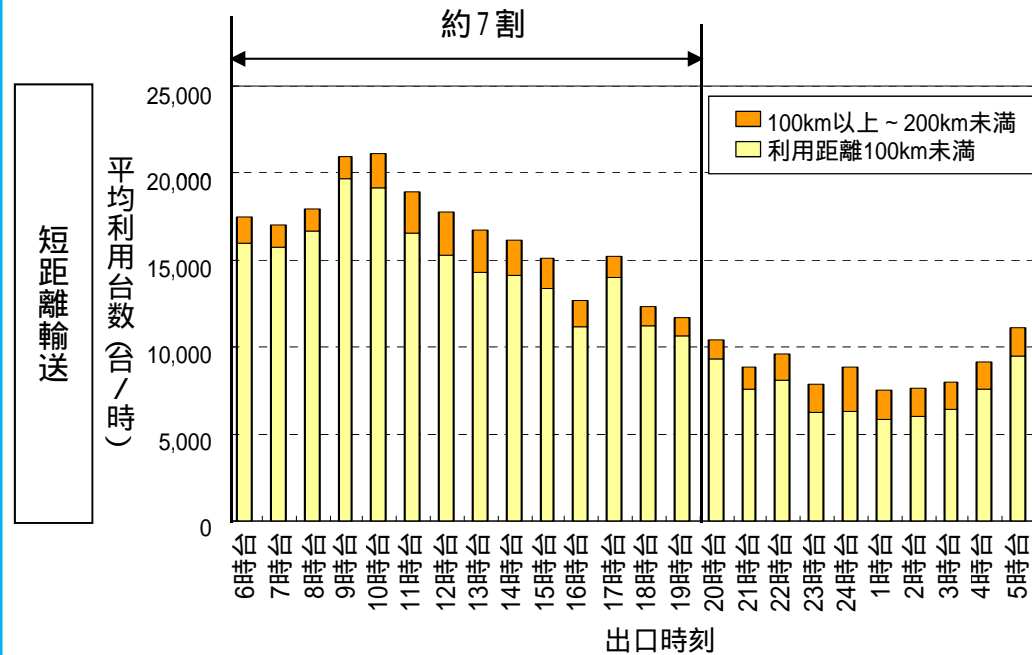
- 最初に導入した3割引については、普通車以下で約5割、中型車以上では約7割の区間で並行一般道路から高速道路へ交通が転換しているため、沿道環境の改善に効果があったと考えられる。
- その後、4割引・5割引に拡充した際には、高速への転換が見られていない。また、拡充は期間を限定して実施したものであり、持続可能性の観点からの検討が必要である。

集計データ:一般道路の交通事故による1時間以上の通行止めデータ
集計期間:H14～H16とH17の各年の平均

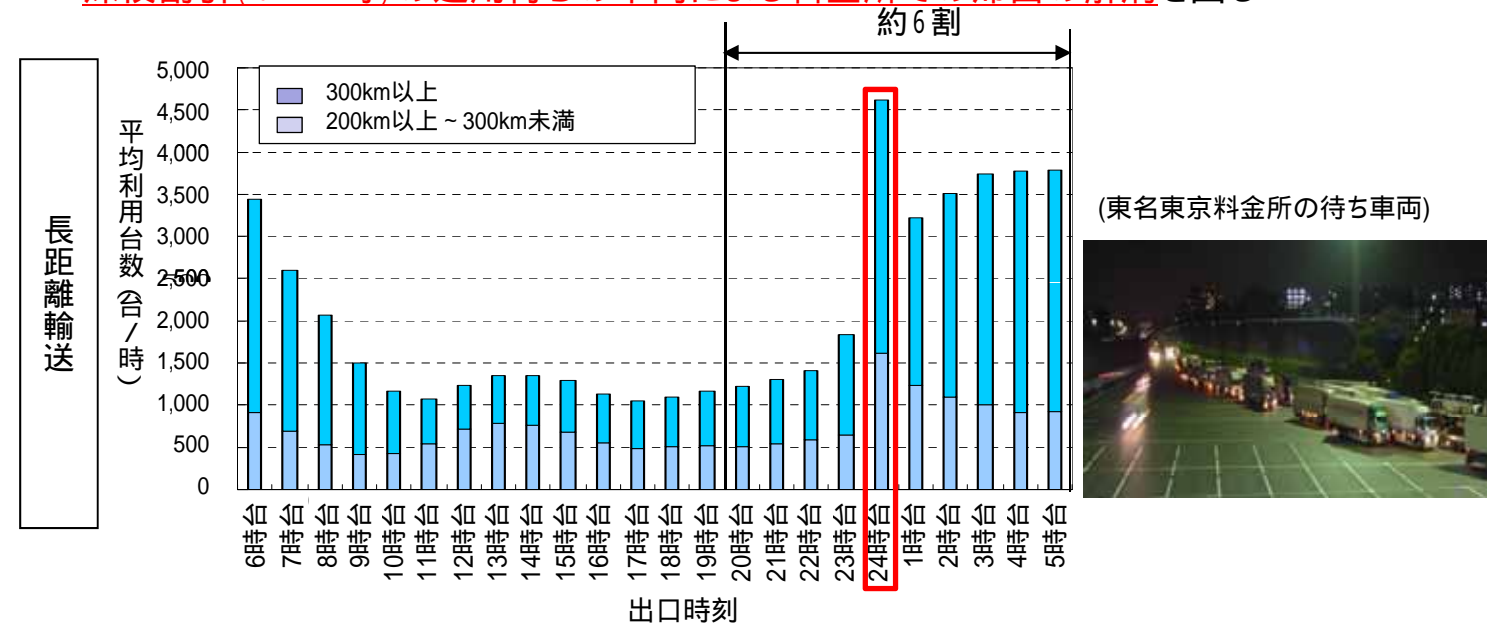
2-3.平日3割引の評価と総括[NEXCO]

政策目的

- ・ 主に昼間に行われる短距離輸送(小口)を支援し、物流コストを低減
- ・ 原油価格高騰対策として、安定的な物流コストの確保等を図る
- ・ 主に夜間に行われる長距離輸送(基幹物流)を支援し、物流コストを低減
- ・ 深夜割引(0~4時)の適用待ちの車両による料金所での滞留の解消を図る



NEXCOが管理する高速道路(対距離料金区間)のH19.10の利用データ(現金+ETC)による平均利用台数
中型車以上を対象

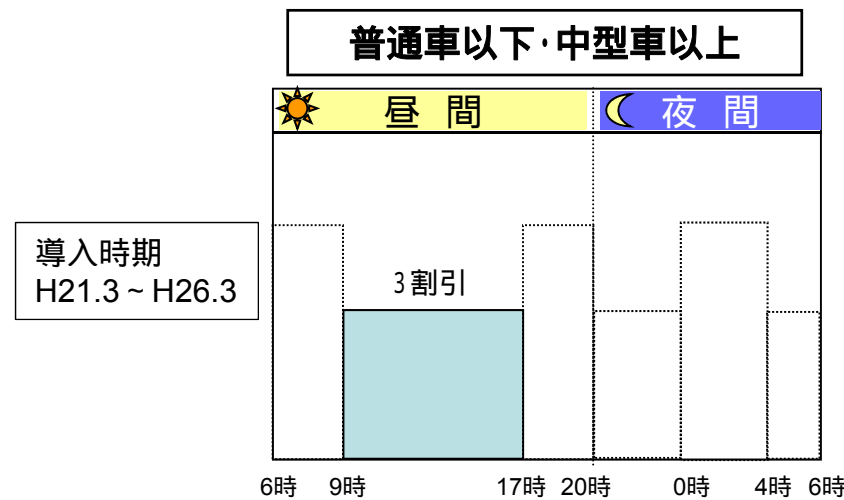


割引内容

[昼間3割引]

- ・ 平日の9~17時に高速道路を利用する全車種(ETC搭載車に限る)に対し、3割引を導入(H21.3~H26.3)
- ・ 期間を限定した割引(利便増進事業)

(地方部・平日の例)

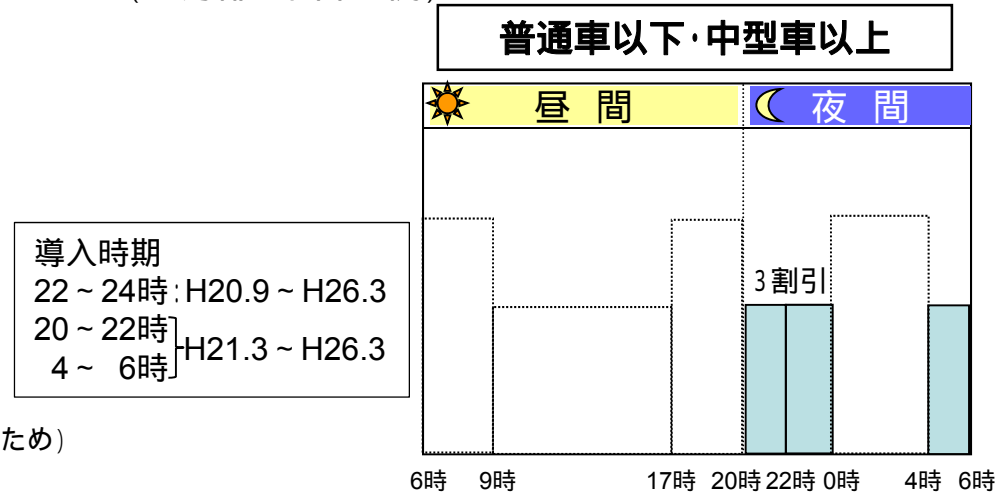


小型貨物車両も支援するため、普通車以下も含めて導入
(貨物と自家用に分けて割引くことができないため)

[夜間3割引]

- ・ 平日の20~24時、4~6時に高速道路を利用する全車種(ETC搭載車に限る)に対し、3割引を導入
(22~24時:H20.9~H26.3、20~22時・4~6時:H21.3~H26.3)
- ・ 期間を限定した割引(利便増進事業)

(地方部・平日の例)



2-3.平日3割引の評価と総括[NEXCO]

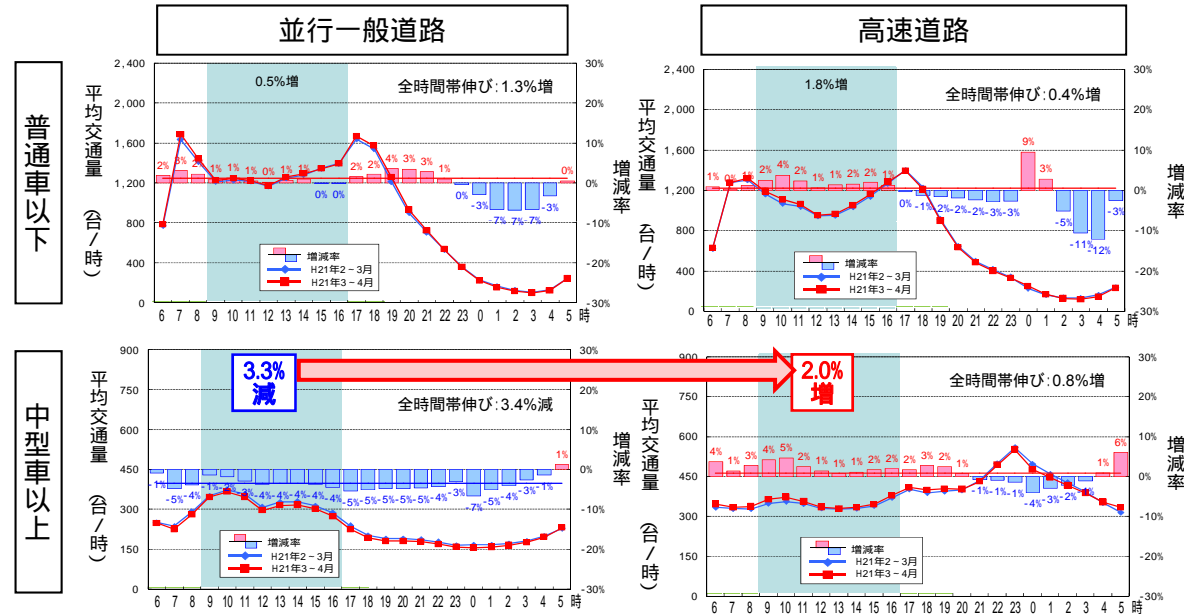
評価

交通の変化

並行一般道路は、データの制約があるため幹線道路を集計しており、必ずしも高速道路の直近の道路でない場合があることに留意が必要。

[昼間3割引]

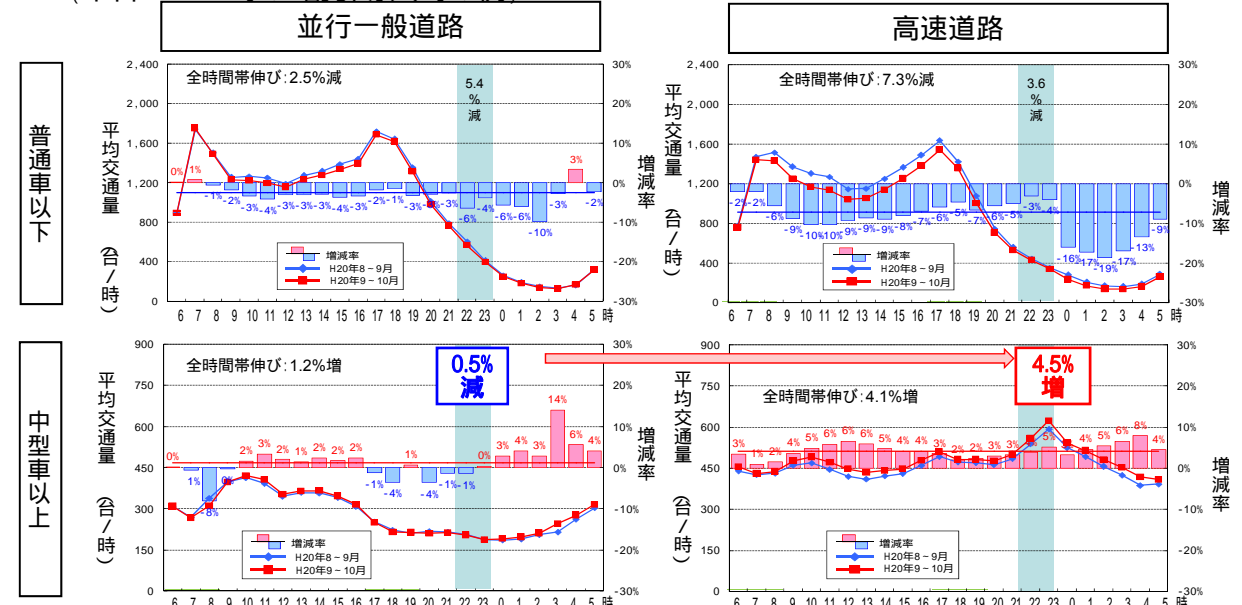
- ・ 中型車以上では、約4割の区間で並行一般道路から高速道路へ交通が転換
- ・ 普通車以下では、明確な転換は見られなかった



[夜間3割引]

- ・ 中型車以上では、約3~4割の区間で並行一般道路から高速道路へ交通が転換
- ・ 普通車以下では、明確な転換は見られなかった

(平日22~24時の3割引導入時の例)

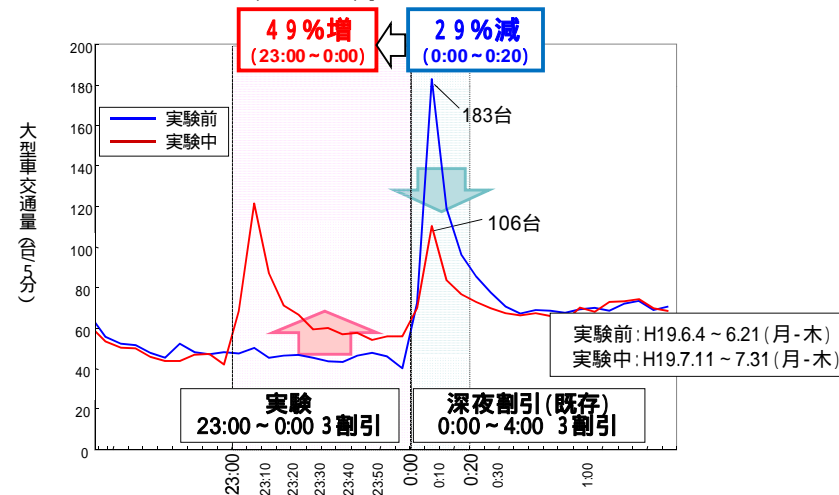


1 トラカンデータより集計 2 高速道路データ、全国トラカンデータより一般道路と並行している区間のみを集計
 3 H20.8~9はH20.8.16~H20.9.15を集計、H20.9~10はH20.9.16~H20.10.15を集計
 4 H21.2~3はH21.2.28~H21.3.27を集計、H21.3~4はH21.3.28~H21.4.27を集計

料金所における滞留状況の変化

- ・ 平日3割引(夜間)の導入前に行った社会実験では、交通量のピークが平準化

[東名 東京料金所上り線(大型車)]

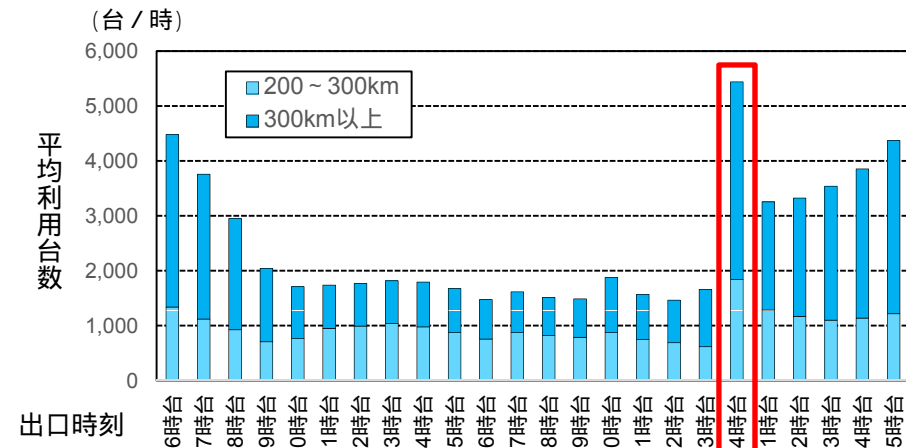


これまでに当部会に提示されたご意見

- ・ 平日3割引により中型車以上の一般道路からの転換が図られたとの意見は都道府県で1件(47団体)
- ・ 一方、平日3割引の導入により、渋滞が増加したなどの意見は市町村で1件(352団体)
- ・ 「平日夜間割引」について早期に見直すべき(日本貨物鉄道(株))
- ・ 深夜・早朝夜間割引については、具体的内容を精査しつつ、引き続き実施する方向で検討(東日本高速道路(株))
- ・ 早朝の割引を実感している利用者は少ないのではないかと

- ・ しかしながら、22~24時の3割引(夜間)の導入直後に深夜割引の5割引への拡充を行ったため、再び出口時刻24時台にピークがある状況

[H23.10時間帯別利用台数の変化(全日・中型車以上)]



NEXCOが管理する高速道路(対距離料金区間)のH23.10の利用データ(ETC)による平均利用台数

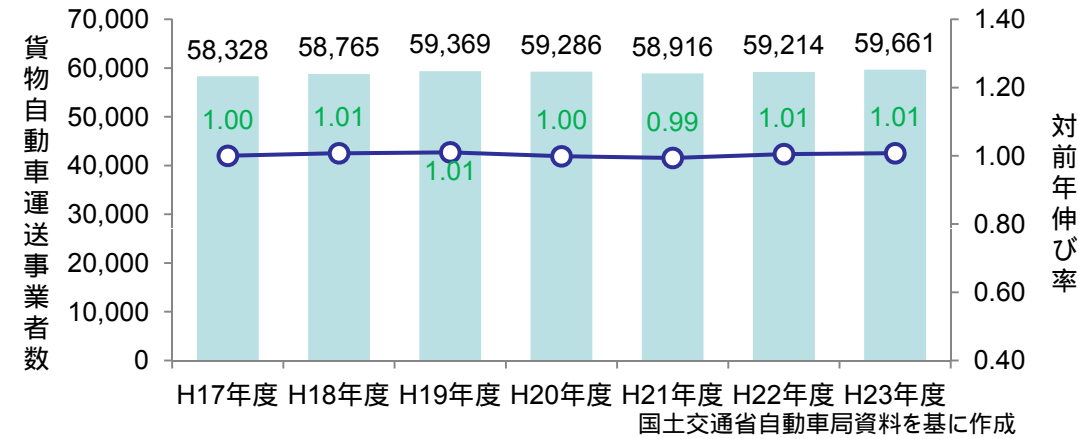
2-3.平日3割引の評価と総括[NEXCO]

評価

(参考) 運送事業者の状況

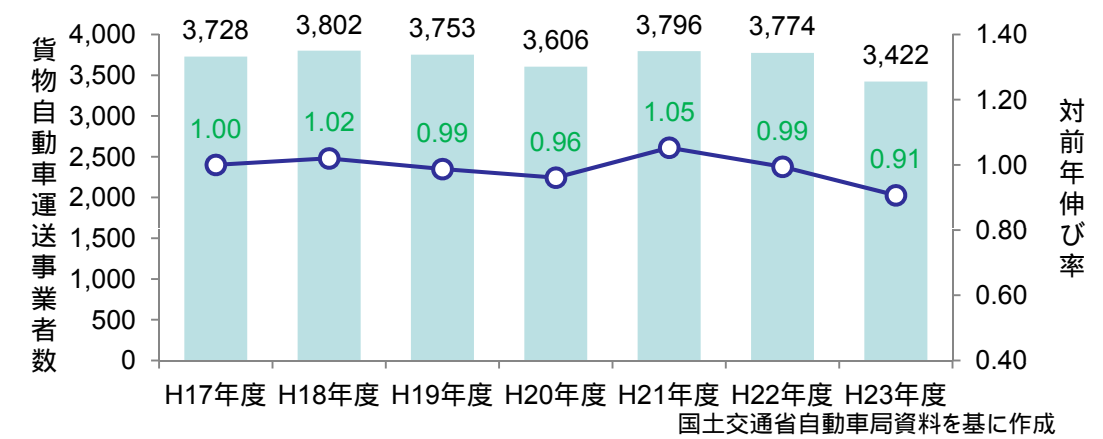
【貨物自動車運送事業者数(中小)推移】

・車両規模50台以下の中小の運送事業者数は近年横ばい

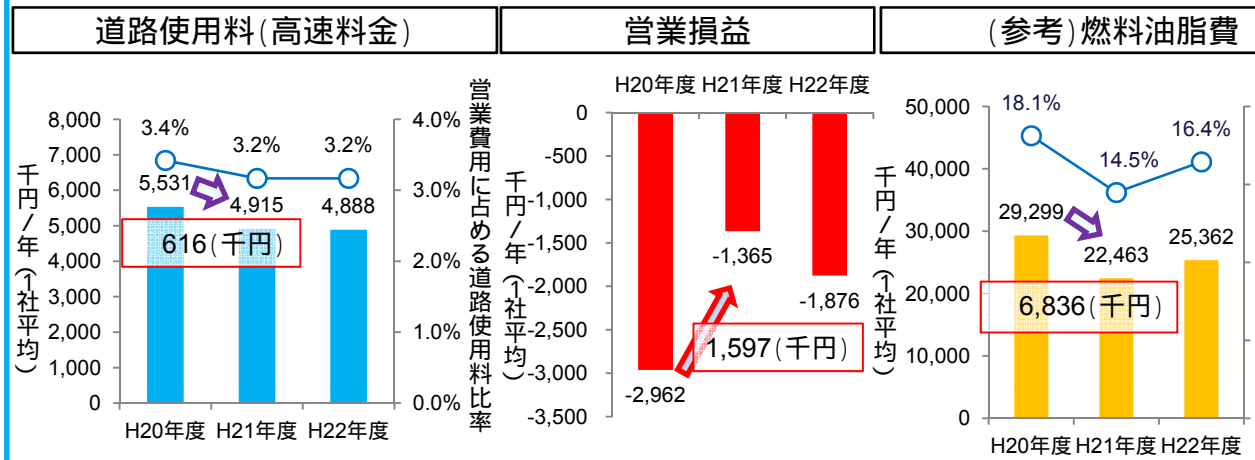


【貨物自動車運送事業者数(大手)の推移】

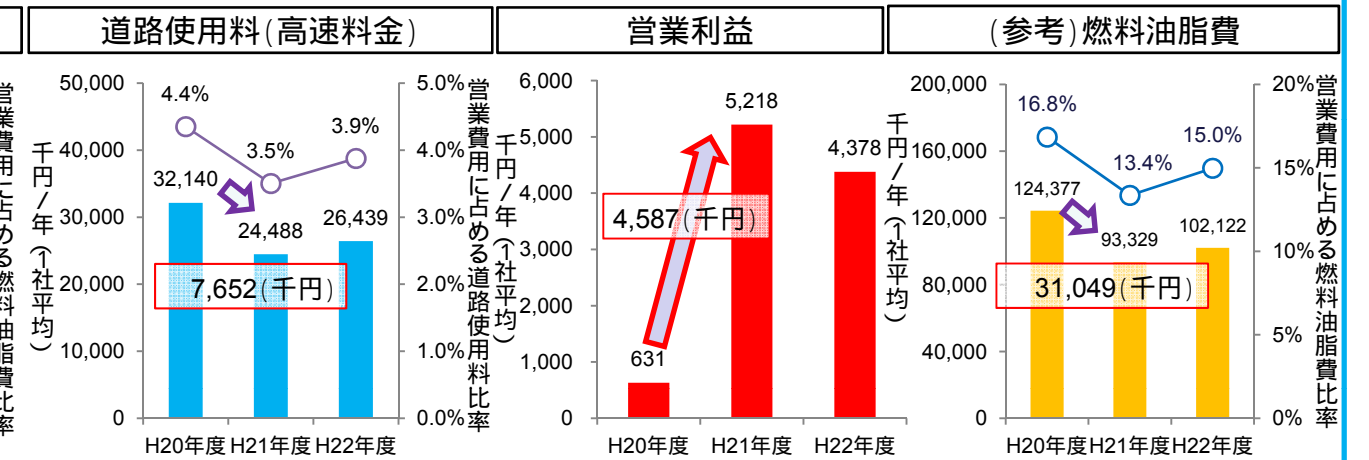
・車両規模51台以上の大手の運送事業者数は割引導入後、一旦増加(H20→H21)



【中小企業の運送事業者の経営状況】



【大企業の運送事業者の経営状況】



- 全日本トラック協会「経営分析報告書」より、一般貨物運送事業損益明細表をもとに作成
- 「中小企業」は車両規模50台以下、「大企業」は51台以上とした
- 各年度の集計対象事業者は以下のとおり
H20年度: 2,092社(中小企業: 1,936社、大企業: 156社) H21年度: 2,159社(中小企業: 1,997社、大企業: 162社)
H22年度: 2,307社(中小企業: 2,135社、大企業: 172社)
- 営業損益: 営業収益 - 営業費用 営業収益: 運送収入 + 運送雑収 営業費用: 運送費 + 一般管理費
- 道路使用料、燃料油脂費は営業費用の部に計上

【新聞記事】

H20.10.31 『FujiSankei Business』

- ・運輸業界に関係するのは、「平日3割引き」
- ・みずほ証券シニアアナリスト「幹線輸送や長距離輸送の比率が大きく、コストの中で高速道路料金の占める割合が大きい大手にとっては、特にインパクトが大きい」と評価
- ・全日本トラック協会関係者「ありがたい」と評価
- ・長距離輸送から撤退した業者も「復活させる可能性がある」と歓迎する

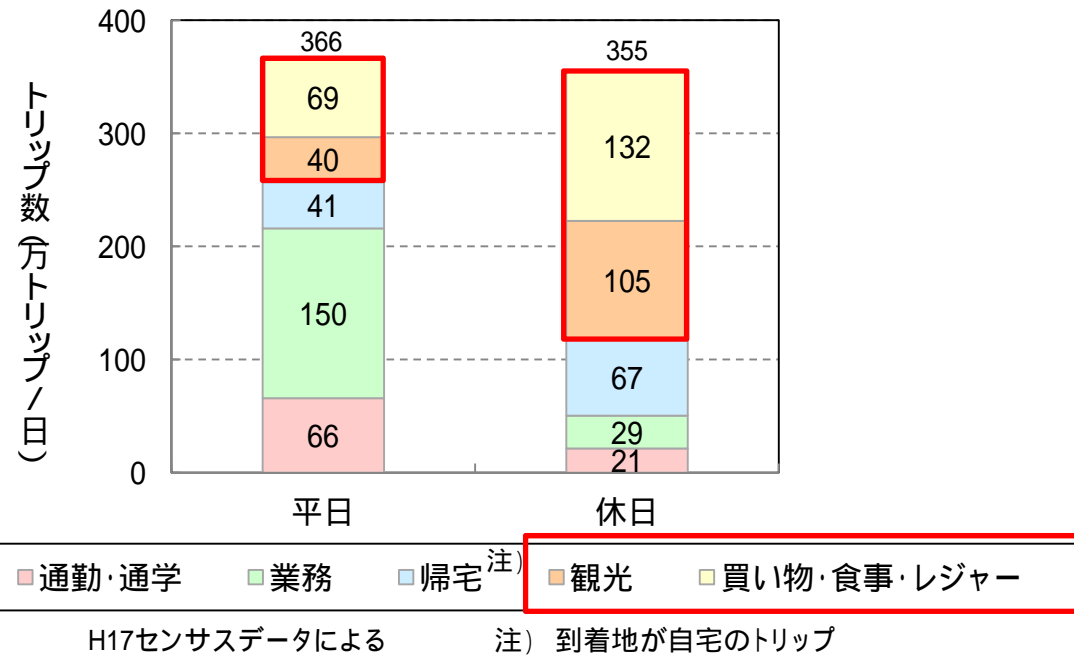
総括(案)

- ・普通車以下も対象としたことにより、多くの貨物車両以外の車が割引対象となり、交通政策としての目的が不明確になったことから、割引内容を見直すことも必要である。
- ・また、中型車以上についても、約3~4割の区間でしか並行一般道路から高速道路への交通の転換は見られていないことに加え、平日全時間3割以上の割引になっていることから、効果を見極めた上で、割引内容を見直すことも必要である。
- ・平日3割引は、期間を限定して実施したものであり、持続可能性の観点からの検討が必要である。

2-4.休日5割引(大都市部3割引)の評価と総括[NEXCO]

政策目的

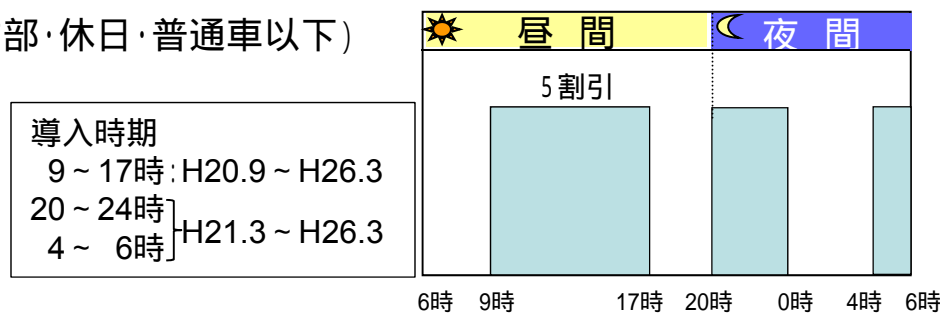
- 観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、高速道路の有効活用を促進



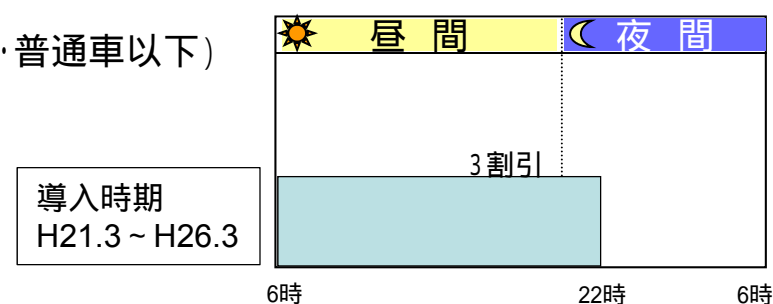
割引内容

- 地方部で休日に高速道路を利用する普通車以下(ETC搭載車に限る)に対し、5割引を導入(9~17時:H20.9~H26.3 20~0時・4~6時:H21.3~H26.3)(100km以内の走行に限る。その後、休日1,000円の廃止時(H23.6)に距離制限解除。)
- 大都市部では3割引を導入(H21.3~)
- 期間を限定した割引(利便増進事業)

(地方部・休日・普通車以下)



(大都市部・休日・普通車以下)



評価

交通の変化

- 中長距離の利用台数が増加し、平均トリップ長が増加
- 高速道路の渋滞回数が増加(ただし、休日1,000円による影響を含む)

【距離別利用台数(地方部)】
(休日・普通車以下(ETC))

(単位:千台/日)

利用距離	導入前 (H20.8~9)	導入後 (休日5割引) (H20.9~10)	伸び率 (/)
0~20km	175	159	0.91
20~40km	198	213	1.08
40~60km	121	144	1.19
60~80km	69	94	1.35
80~100km	48	90	1.88
100km以上	126	104	0.83
計	738	806	1.09

↑ 休日5割引対象
↓ 対象外

[平均トリップ長] 導入前:70km 導入後:74km

【渋滞回数】

<地方部>

(単位:回/月)

	導入前 (H20.8~9)	導入後 (休日5割引) (H21.2~3)	導入後 (休日上限1,000円、 休日5割引) (H21.3~4)
渋滞回数	315	415	749

<大都市部>

(単位:回/月)

	導入前 (H21.2~3)	導入後 (休日3割引) (H21.3~4)
渋滞回数	275	415

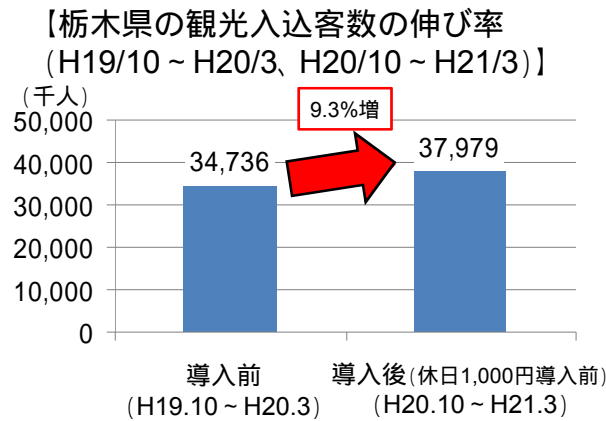
これまでに当部会に提示されたご意見

- 休日5割引により地域活性化に効果があったとの意見は都道府県で3件(47団体)、市町村で4件(352団体)
- 一方、休日5割引の導入により、渋滞が増加したとの意見は都道府県1件、市町村2件
- 休日特別割引については、時期や時間帯を選び、企画割引等弾力的な料金設定で個別に対応(東日本高速道路(株))

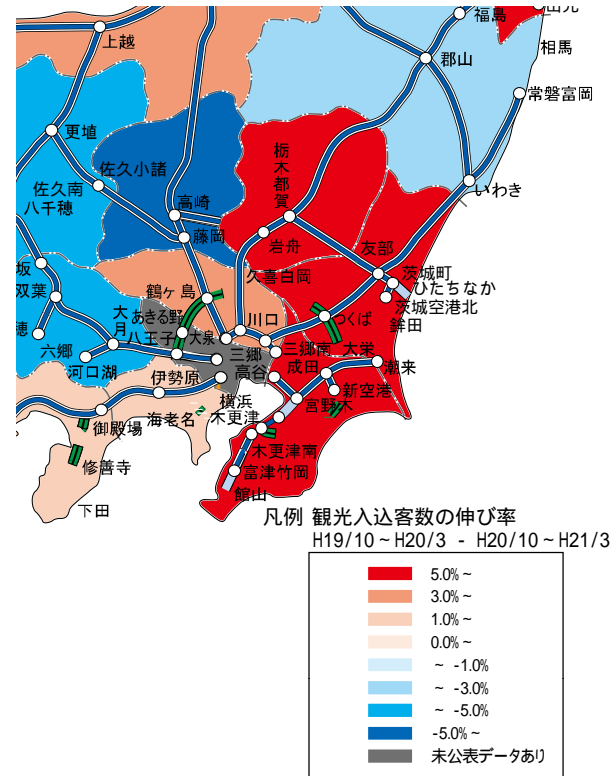
2-4.休日5割引(大都市部3割引)の評価と総括[NEXCO]

評価

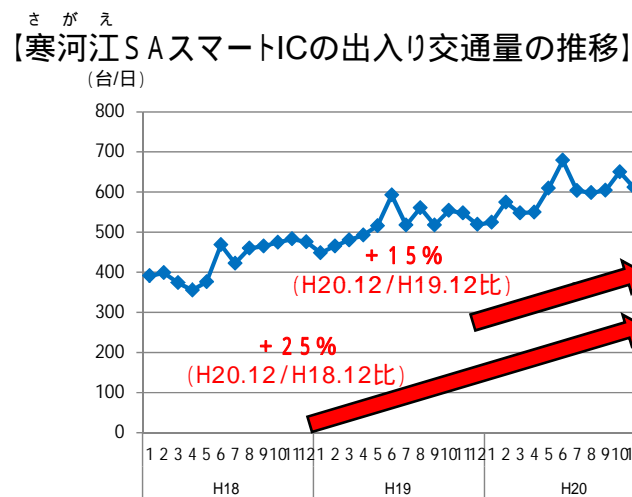
効果事例(関東地方の例)



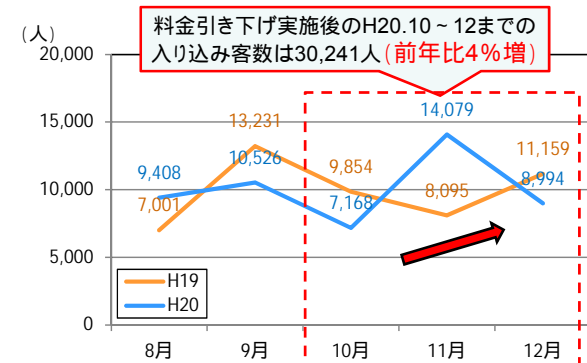
【関東地方の都道府県別、観光入込客数伸び率】



効果事例(山形自動車道の例)

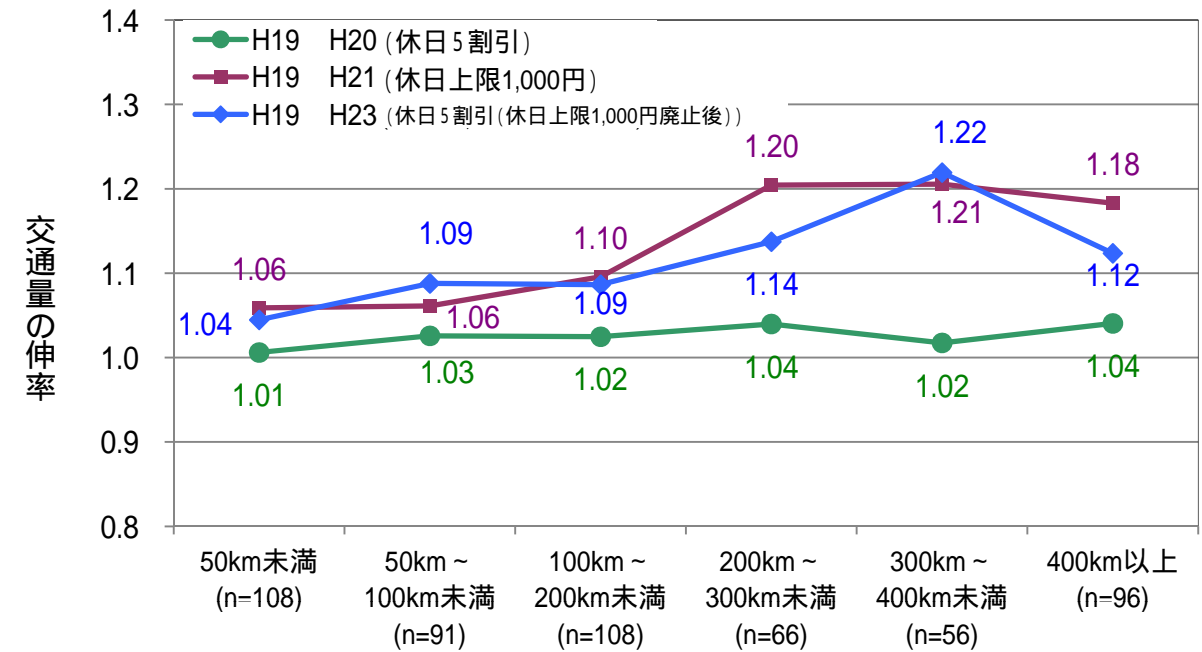


【休日の沿線観光施設の入り込み客数の変化】



三大都市圏から全国ICへの距離帯別交通量の変化

・休日1,000円廃止後も、休日5割引による長距離利用が定着している。



1 震災の影響が大きかった東北6県を除く

2 IC間は、三大都市圏(首都圏、中部圏、近畿圏)のいずれかが最短となる距離を用いている(北海道と沖縄県を除く)。利用者台数は各年10月休日、普通車・軽自動車の「入」交通量のみ、ETC利用車、非ETC利用者含む総交通量

出典: NEXCO各社の営業データ

総括(案)

- ・地域活性化に一定の効果が見られたものの、高速道路での渋滞の増加といった課題も生じた。
- ・休日5割引(大都市部3割引)は、期間を限定して実施したものであり、持続可能性の観点からの検討が必要である。
- ・高速道路会社が利用を促進するための割引として、渋滞が顕著とならない地方部において割引を実施することは考えられる。

3. マイレージ割引の評価と総括 [NEXCO]

導入目的

- ・多頻度利用者(小口)の利用の定着化を図り、高速道路の経営の安定を図る
- ・カードの偽造問題により廃止することとなったハイウェイカード割引(S62～)を実質的に継続するための措置



割引内容

割引対象: ETCにより、高速道路を走行した全車種を対象

〔事前に登録が必要(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は特定しない〕

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
100P(5,000円)	200円	3.8%
200P(10,000円)	500円	4.8%
600P(30,000円)	2,500円	7.7%
1,000P(50,000円)	8,000円	13.8%

➡ **最大割引率 約13.8%**

〔料金例〕 東京IC～名古屋IC間325.5km、普通車が休日に走行する場合
 7,100円 (定価) × 0.5 (休日5割引) × 0.862 (マイレージ割引 最大13.8%) = 3,060円 (最大約57%割引)

評価

利用状況

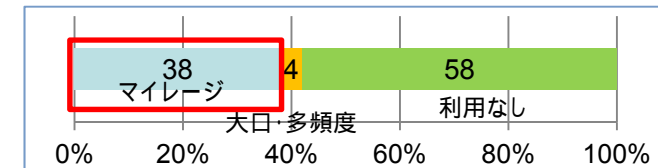
- ・平成21年度以降、総料金収入に占めるマイレージ割引適用者からの収入の割合はほぼ横ばいで推移
- ・普通車以下のETC搭載車の38%しかマイレージ割引を利用していない(約4%は大口・多頻度割引を利用)

〔ETCクレジットカード(マイレージ有)からの収入割合の推移〕

	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
割合	21%	25%	27%	29%	29%	29%

全利用者における割合

〔普通車以下(ETC車)の頻度系割引の利用状況(利用台数比率)〕



・付与されたポイントの約13%が失効

(単位: 百万ポイント)

H23年度実績	付与ポイント			失効ポイント		
	うち普通車以下	うち中型車以上		うち普通車以下	うち中型車以上	
8,449	7,013	1,436	1,140 (13%)	1,100 (16%)	41 (3%)	

(参考: 鉄道のプレミアム付きカードの状況)

事業主体	カード名称	料金設定(プレミアム分)	廃止等の状況
JR	オレンジカード	5000円券(300円) 10000円券(700円)等	H9.3プレミアム廃止 (偽造カードの横行等のため)
都電及び 首都圏バス事業者	バス共通カード	1000円券(100円) 5000円券(850円)等	H22.3.31発売終了 (PASMO・Suicaの利用増のため)

これまでに当部会に提示されたご意見

- ・マイレージ割引については、利用状況をモニタリングした上で、ポイントの付与、還元方法について、改善すべき点があれば見直すべき(東日本高速道路(株))

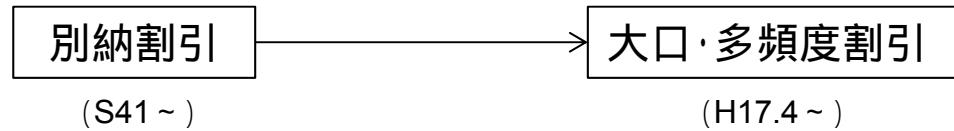
総括(案)

- ・かつてのハイウェイカードの継続措置としては、他の交通機関の同種の割引の例を見ても、既に役割を終えたと考えられる。
- ・このため、利用状況をモニタリングした上で割引内容を見直すことも必要である。

4.大口・多頻度割引の評価と総括[NEXCO]

導入目的

- ・多頻度利用者(大口)の利用の定着化を図り、高速道路の経営の安定を図る
- ・別納割引(S41～)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



割引内容

割引対象

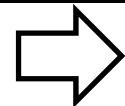
- ・高速道路会社発行の専用のコーポレートカードでETC利用した車両が対象

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

- ・時間帯割引と重複して割引適用
- ・月毎に利用額を取りまとめ、利用額に応じた割引を適用した上で契約者に料金を請求
- ・契約には、4ヶ月分相当のデポジットが必要

割引率

多頻度割引(車両単位割引)		+	大口割引(契約者単位割引)	
月間利用額(車両単位)	割引率		月間利用額(契約者単位)	割引率
5,000円以下の部分	0%	+	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%
5,000円超～10,000円以下の部分	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%
10,000円超～30,000円以下の部分	15%			
30,000円を超える部分	20%			



最大割引率 約30%

()平成25年度末までの措置

【料金例】 東京IC～名古屋IC間325.5km、大型車が深夜に走行する場合

$$11,600 \text{円 (定価)} \times 0.5 \text{ (深夜5割引)} \times 0.7 \text{ (大口・多頻度割引 最大30\%)} = 4,060 \text{円 (最大約65\%割引)}$$

評価

利用状況

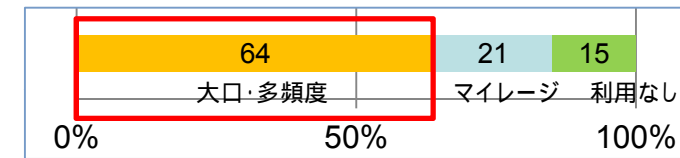
- ・導入後、総料金収入に占める大口・多頻度割引適用車両からの収入の割合はほぼ横ばいで推移
- ・中型車以上のETC搭載車の約64%が利用(約21%はマイレージ割引を利用)
- ・かつての別納割引で見られた「サヤ抜き」などの悪質行為は見られない

【ETCコーポレートカードからの収入割合の推移】

	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
利用割合	24%	24%	23%	22%	23%	22%

全利用者における割合

【中型車以上(ETC車)の頻度系割引の利用状況(利用台数比率)】



これまでに当部会に提示されたご意見

- ・終日基本料金の半額化、及び大口・多頻度割引の拡充により、現行の実質割引率を拡充すべき(全日本トラック協会)
- ・大口・多頻度割引を、更なる大口ユーザーに対して更なる割引ができるような仕組みに変えるべき(日本バス協会)
- ・大口・多頻度割引については、厳しい経済情勢下での物流コスト等への影響に配慮しつつ検討を進めるべき(東日本高速道路(株))

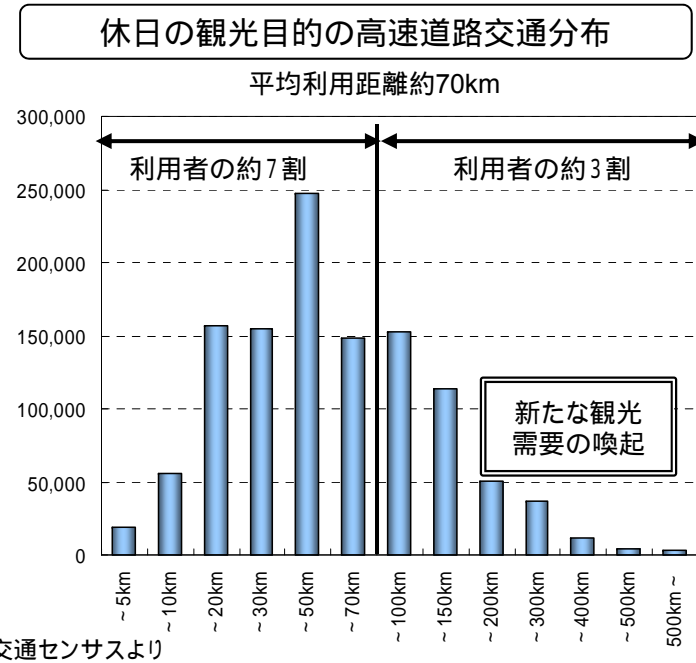
総括(案)

- ・大口の多頻度利用者の利用の定着に効果が見られ、会社の経営の安定化につながっていると考えられる。
- ・かつての別納割引において発生した悪質行為を防止する割引方法となっている。

参考1-1.休日上限1,000円の総括[NEXCO]

政策目的

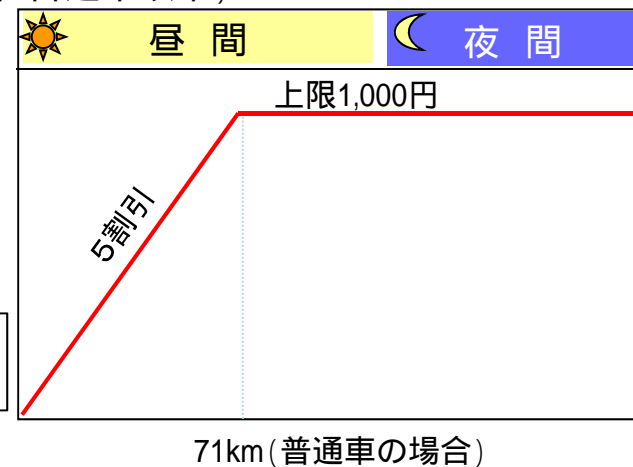
- 長距離利用の新たな観光需要を喚起し、地域活性化を図り、高速道路の有効活用を促進



割引内容

- 地方部で休日に高速道路を利用する普通車以下(ETC搭載車に限る)に対し、上限1,000円を導入
- 期間を限定した割引(利便増進事業)
- 東日本大震災に対処するため廃止(H21.3~H23.6)

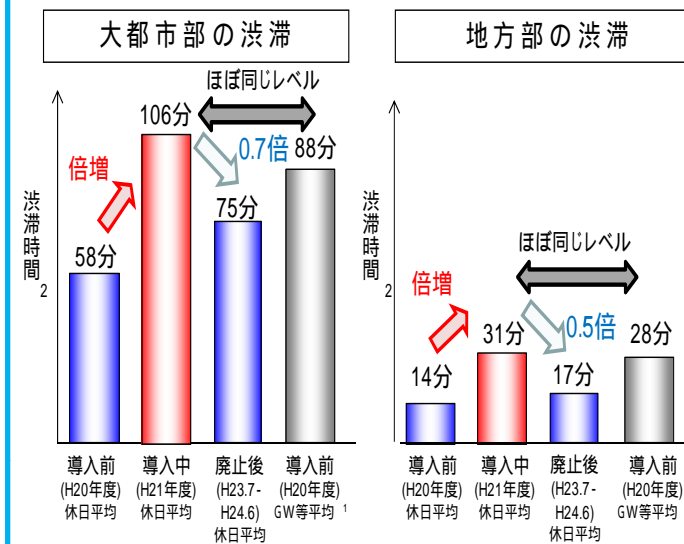
(地方部・休日・普通車以下)



交通の変化

- 全国的に高速道路の渋滞発生回数が大きく増加し、毎週GW並の渋滞が発生
- 休日の高速利用台数は、首都圏から遠い地方部への利用台数が大幅に増加する一方、首都圏の周辺部では利用台数の伸びが小さく、減少した地域も見られた

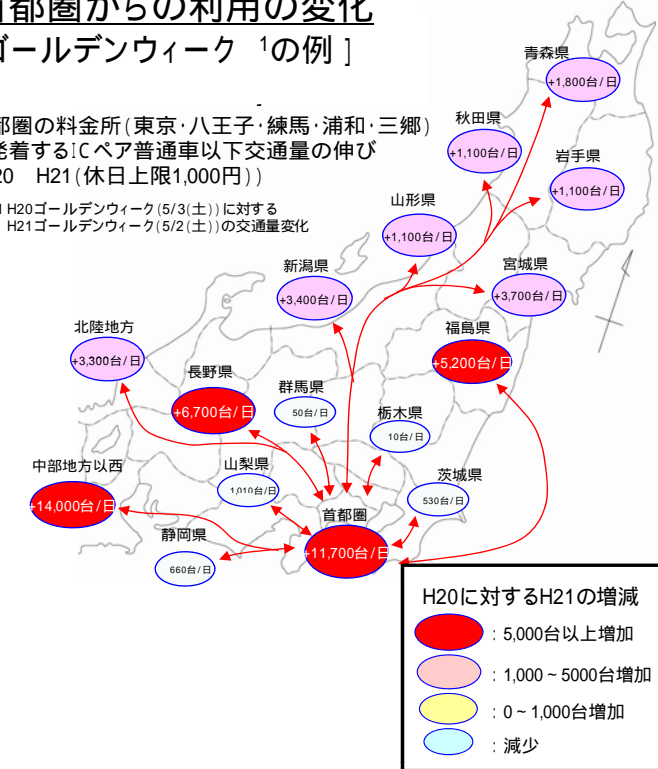
高速道路の渋滞状況の変化(休日)



首都圏からの利用の変化 [ゴールデンウィーク¹の例]

首都圏の料金所(東京・八王子・練馬・浦和・三郷)を発着するICペア普通車以下交通量の伸び(H20-H21(休日上限1,000円))

¹H20ゴールデンウィーク(5/3(土))に対するH21ゴールデンウィーク(5/2(土))の交通量変化



これまでに当部会に提示されたご意見

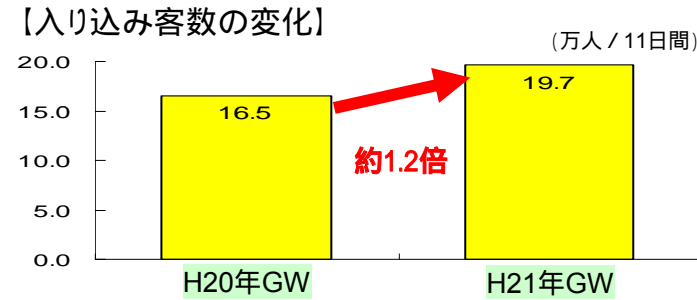
- 休日1,000円により地域活性化に効果があったとの意見は都道府県で8件(/47団体)、市町村で16件(/352団体)
- 一方、休日1,000円の導入により、渋滞が増加したとの意見は都道府県10件、市町村9件
- 休日1,000円割引については、再考すべき(日本バス協会)
- 休日特別割引については、時期や時間帯を選び、企画割引等弾力的な料金設定で個別に対応(東日本高速道路(株))

参考1-1.休日上限1,000円の総括[NEXCO]

効果事例(金沢市兼六園の例)

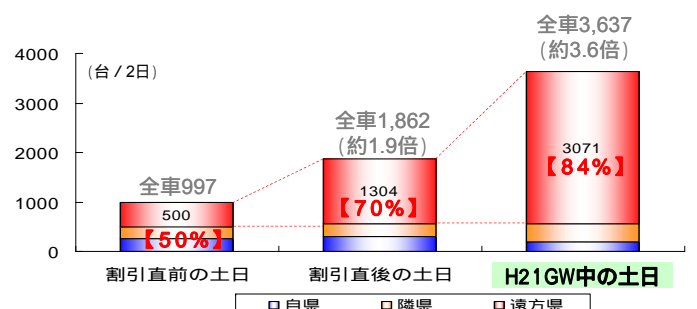
- ・H21年GW期間中の入り込み客数は前年に比べ約**1.2倍**に増加
- ・駐車場利用の遠方県利用車の割合が、料金値下げ前約**50%**から約**84%**にさらに増加

【位置図】



石川県金沢市兼六園管理事務所調べ。集計期間 H20,H21ともに、4月26日～5月6日。

【駐車場利用車 出発地都道府県の変化】



金沢河川国道事務所調べ。値はそれぞれの期間中、土日合計で、兼六駐車場(620台収容)の総出入り数。(普554+R766) [%]はそれぞれの期間中における遠方車の割合。隣県=岐阜、福井、富山、遠方県=自県、隣県以外。調査日(土日)= 割引直前:3/14,15 割引直後:3/28,29 GW:5/2,3 出身都道府県= 車両のナンバープレートの車籍地

効果事例(長崎市の例)

【H20-H21GWの交通量・観光客数の変化】

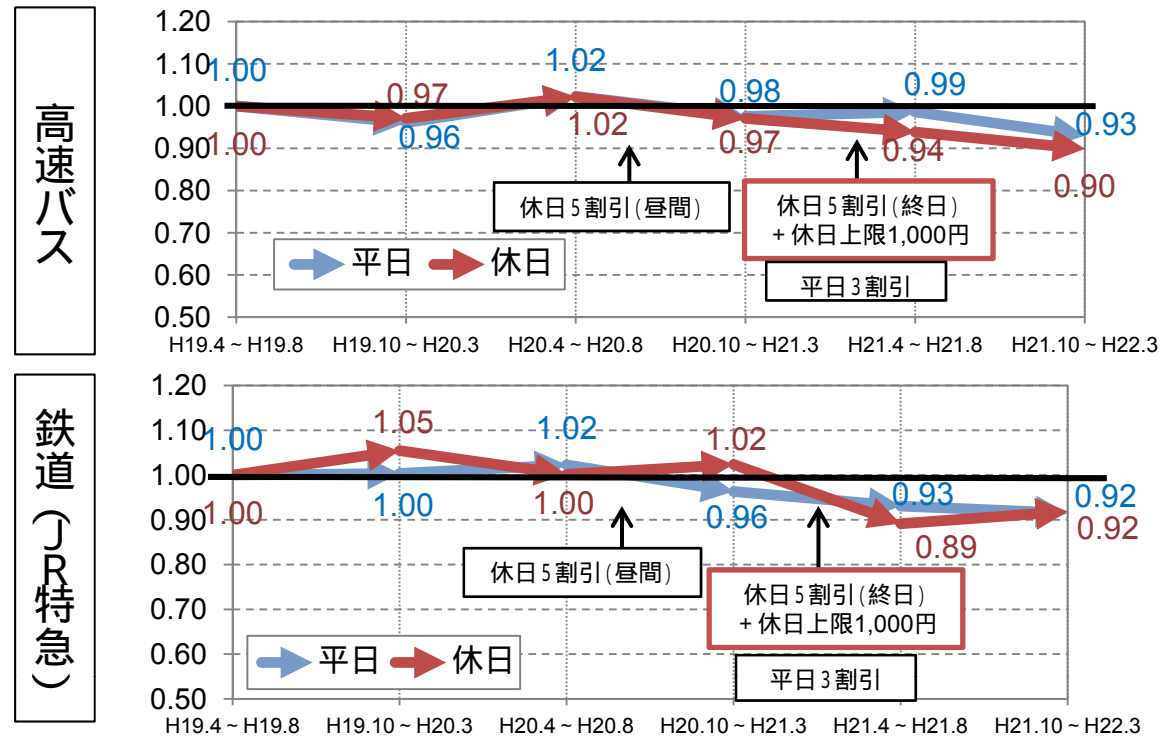
- 長崎道利用交通量
- 国道34号利用交通量
- 主要観光施設の入り込み客数



交通量
H20: 5/3～5/6平均
H21: 5/2～5/6平均
観光客数
H20: 4/26～5/6平均
H21: 4/25～5/6平均

他の交通機関への影響

- ・休日5割引(終日)・休日上限1,000円導入前後で、休日の高速バス・鉄道(JR特急)の旅客輸送量は減少している。



(集計方法)

- 1 鉄道・高速バスは、各事業者データ(人/月)より、フェリーは各事業者データ(台/月)より集計
- 2 分析データ期間はH19.4～H22.3の月次データ。ただし、9月データはSWによる変動が大きいこと、月の中旬に割引が導入されていることから、正確な影響分析を行うために集計対象から除いている
- 3 対象期間において、月別の輸送量データがすべて揃っている路線・航路を対象に集計し、高速バスは、地方部239断面を対象に集計。、鉄道(JR特急)は、地方部22断面を対象に集計
- 4 各分析期間の単純平均(月次データの平均)を求め、伸び率を算出

総括(案)

- ・地域活性化に効果が見られたものの、高速道路における激しい渋滞発生や他の交通機関への影響などの課題も生じた。
- ・経済対策として期間を限定して実施したものであり、東日本大震災に対処するため、H23.6をもって廃止。

<参考> 高速道路のあり方検討有識者委員会「中間とりまとめ」

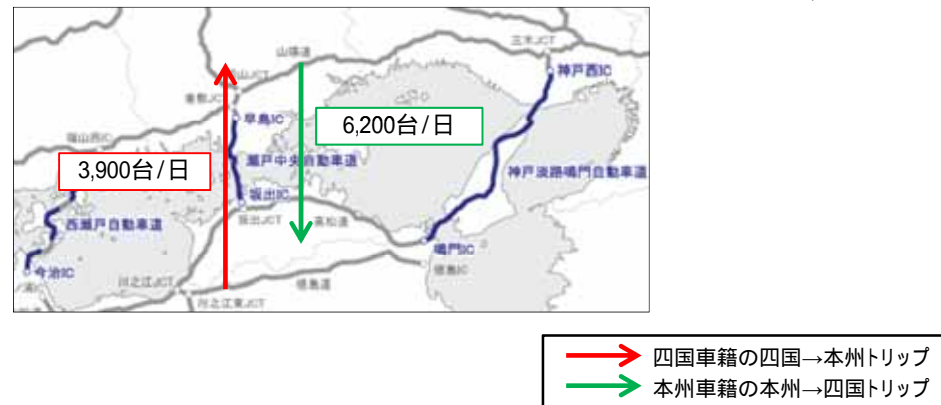
・ただし、休日上限1,000円のようなインパクトの強い施策については、地域活性化などの面から一定の有効性が確認されたものの、当該施策の対象となった道路における激しい渋滞発生や他の交通機関への影響などの交通政策としての課題のほか、施策の継続に必要な予算の制約などの課題があり、持続可能性などの観点からも原点に立ち返った検討が必要である。

参考1-2.休日上限1,000円の総括[本四]

政策目的

- 新たな観光需要を喚起し、地域活性化を図り、本四道路の有効活用を促進

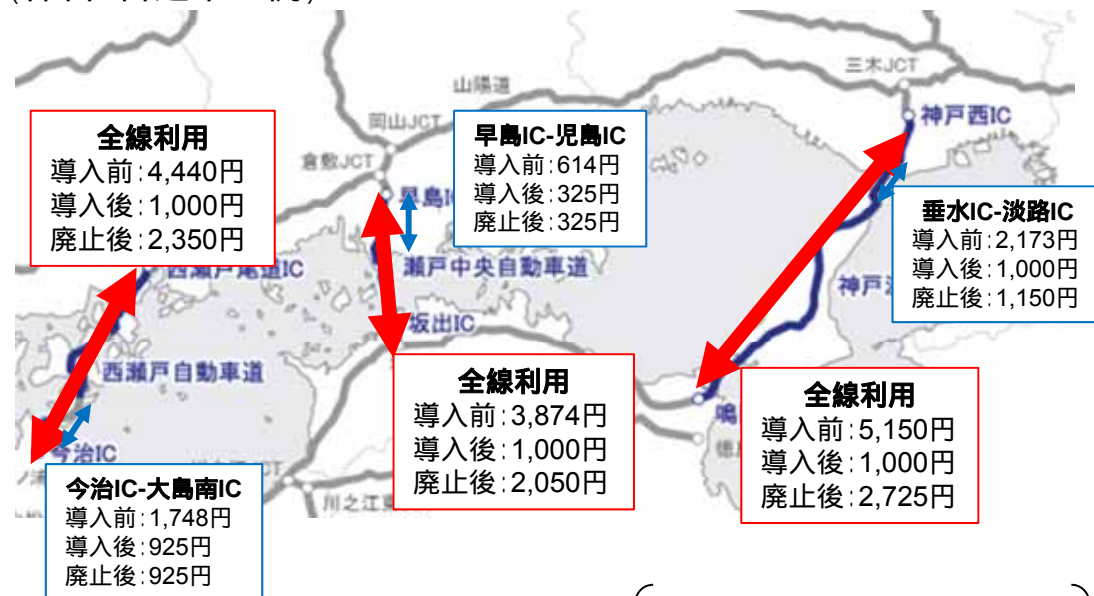
【休日上限1,000円導入前の本州・四国間トリップ】 導入前(H21.2.20~H21.3.19)



割引内容

- 休日に本四道路を利用する普通車以下(ETC搭載車に限る)に対し、上限1,000円を導入
- 期間を限定した割引(利便増進事業)
- 東日本大震災に対処するため廃止(H21.3~H23.6)

(休日・普通車の例)

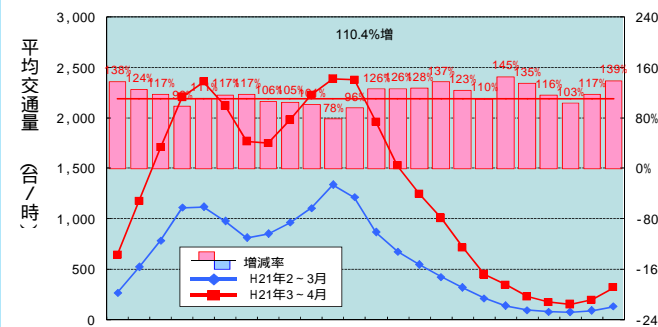


導入前: ETC5.5%割引のみ
導入後: 休日5割引+休日上限1,000円
廃止後: 休日5割引

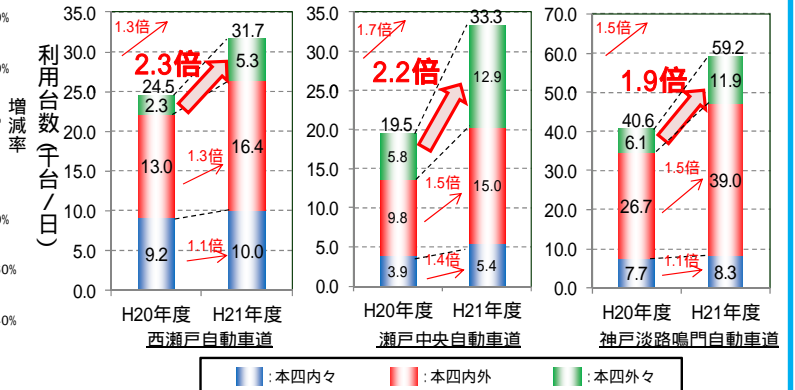
交通の変化

- 利用台数が大きく増加しており、特に全線利用(本四外々)の割合が大きい
- 本州 四国トリップおよび四国 本州トリップは共に伸びており、本州四国間の交流促進に一定の効果が見られた

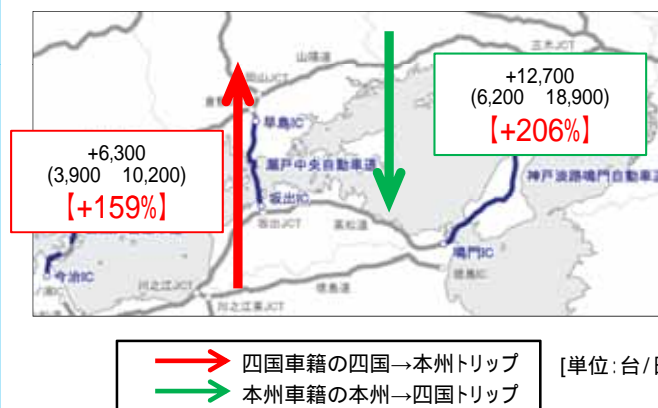
【休日・普通車以下・交通量】



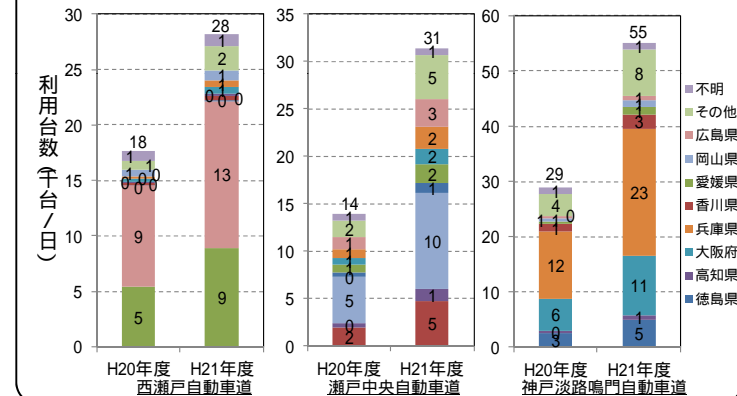
【利用台数の変化(休日、普通車以下)】



【休日上限1,000円導入前後での本州・四国間トリップの変化】
導入前(H21.2.20~H21.3.19) 導入後(H21.3.20~H21.4.19)



(参考: 県別利用台数の変化(休日、普通車以下))



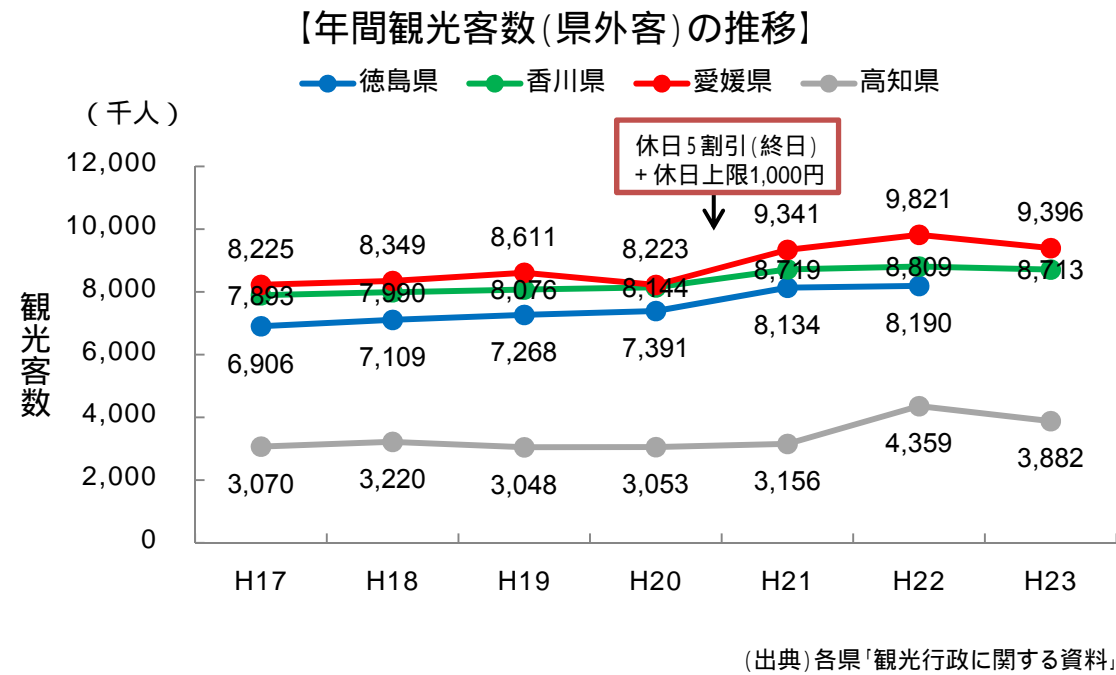
これまでに当部会に提示されたご意見

- 休日上限1,000円の割引制度については、新しい高速道路ユーザーの掘り起こしやETCの普及、さらには地域の活性化に大きな効果があった。(四国では導入前に比べて、主要観光地の入込客が約130万人増(H20:1,508万人 H21:1,637万人))(徳島県)

参考1-2.休日上限1,000円の総括[本四]

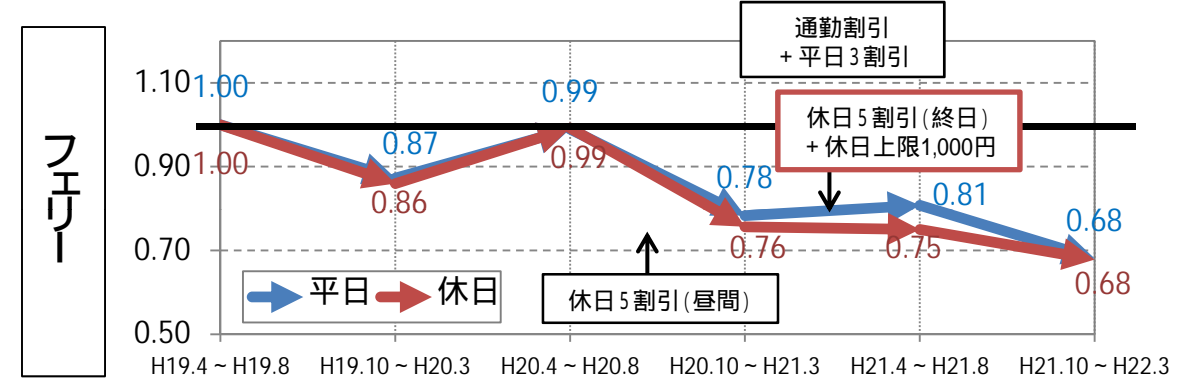
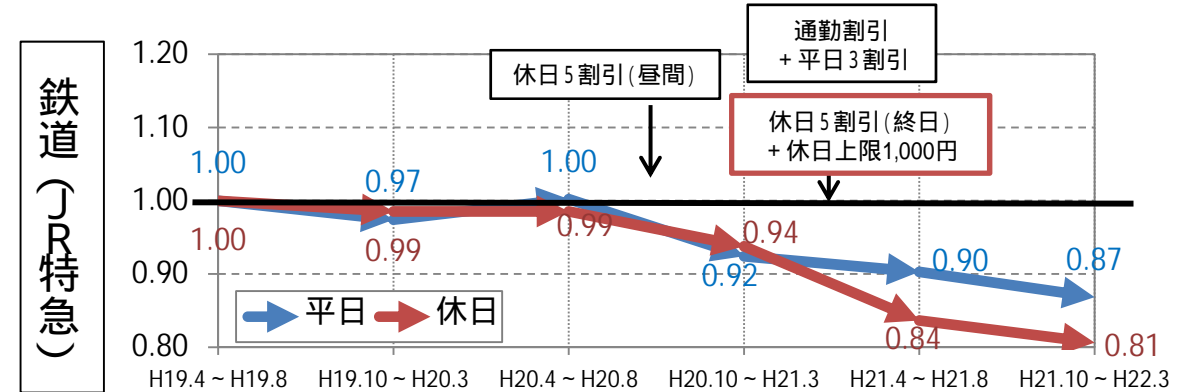
効果事例

・四国4県とも、休日上限1,000円導入後は観光客数が増加



他の交通機関への影響

・休日5割引(終日)・休日上限1,000円導入前後で、休日の鉄道(JR特急)・フェリーの旅客輸送量は減少している。



(集計方法)

- 1 鉄道は、各事業者データ(人/月)より、フェリーは各事業者データ(台/月)より集計
- 2 分析データ期間はH19.4～H22.3の月次データ、ただし、9月データはSWによる変動が大きいこと、月の中旬に割引が導入されていることから、正確な影響分析を行うために集計対象から除いている
- 3 対象期間において、月別の輸送量データがすべて揃っている路線・航路を対象に集計し、鉄道(JR特急)は、本四間3断面を対象に集計、フェリーは、本四間8航路を対象に集計。
- 4 各分析期間の単純平均(月次データの平均)を求め、伸び率を算出

<参考> 他の交通機関の料金

JR : 510円(児島-坂出) 瀬戸大橋線の加算運賃100円を含む
 フェリー : 2,780円(宇野-高松) 普通車・休日

総括(案)

- ・四国地域の活性化に効果が見られたものの、他の交通機関への影響などの課題も生じた。
- ・経済対策として期間を限定して実施したものであり、東日本大震災に対処するため、H23.6をもって廃止。

参考2.無料化社会実験の総括 [NEXCO]




政策目的

高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引下げ、地域経済を活性化するため、全国の高速道路の約2割の区間で無料化社会実験を行い、地域への経済効果、渋滞や環境への影響について把握

実験内容

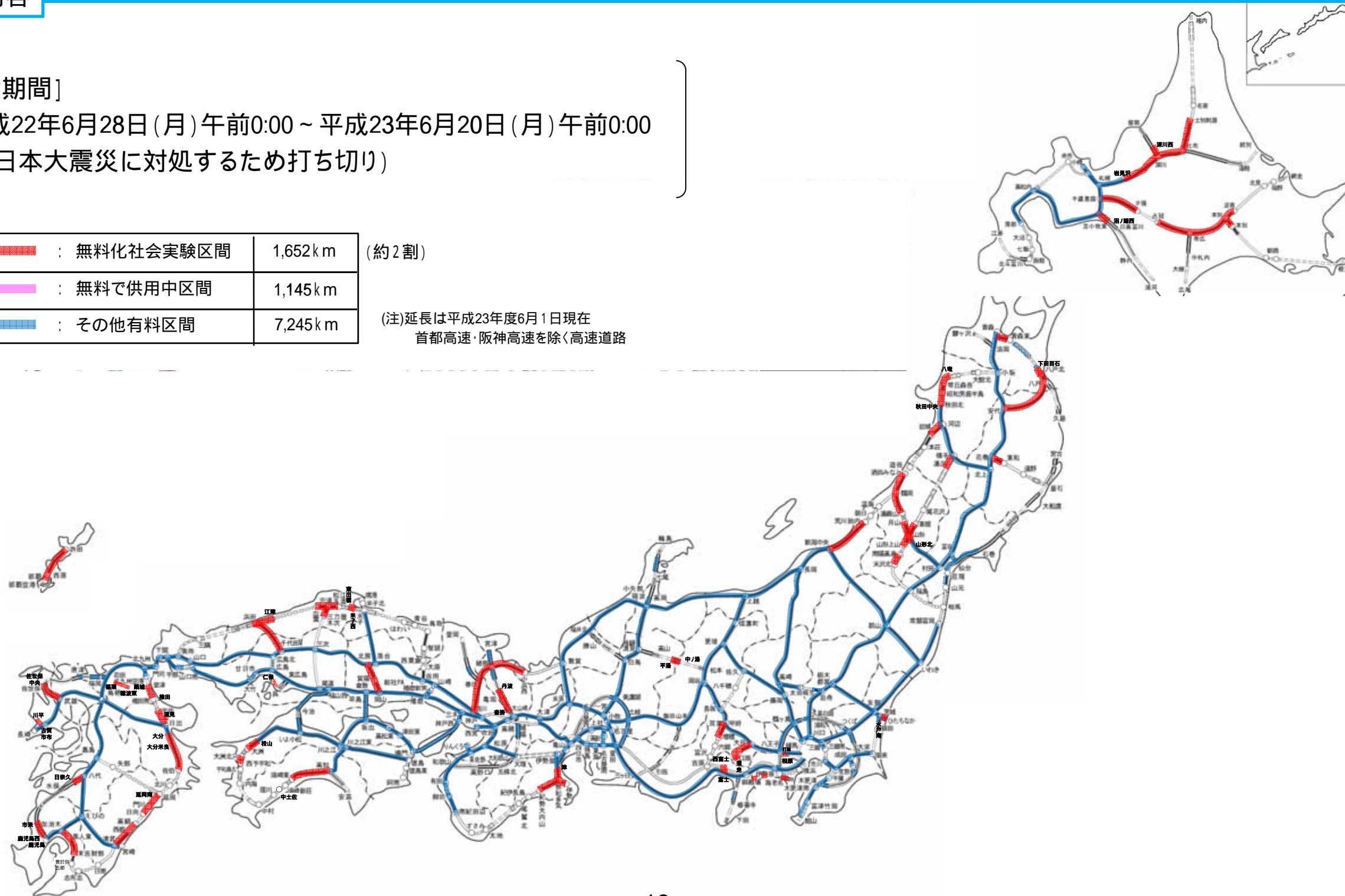
[実験期間]

平成22年6月28日(月)午前0:00～平成23年6月20日(月)午前0:00
(東日本大震災に対処するため打ち切り)

	: 無料化社会実験区間	1,652km
	: 無料で供用中区間	1,145km
	: その他有料区間	7,245km

(約2割)

(注)延長は平成23年度6月1日現在
首都高速・阪神高速を除く高速道路

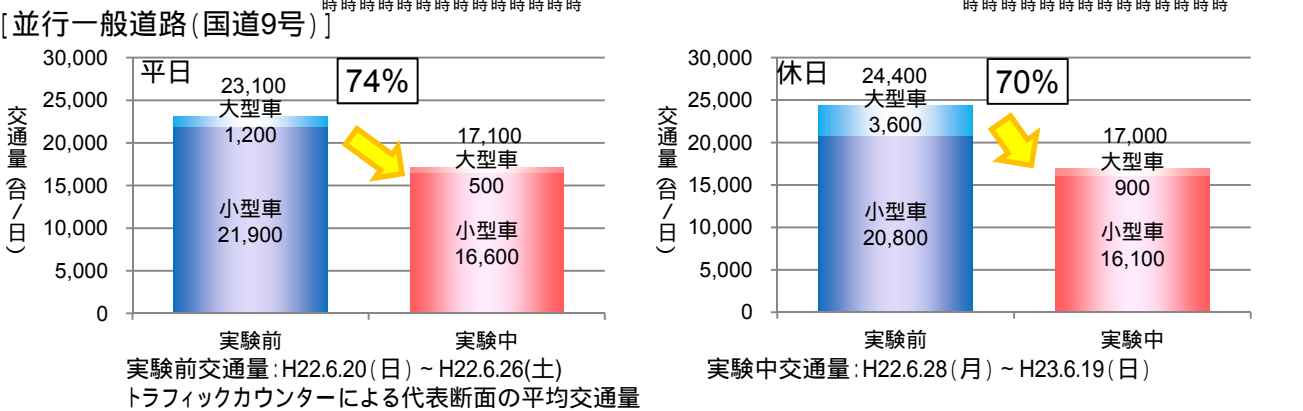
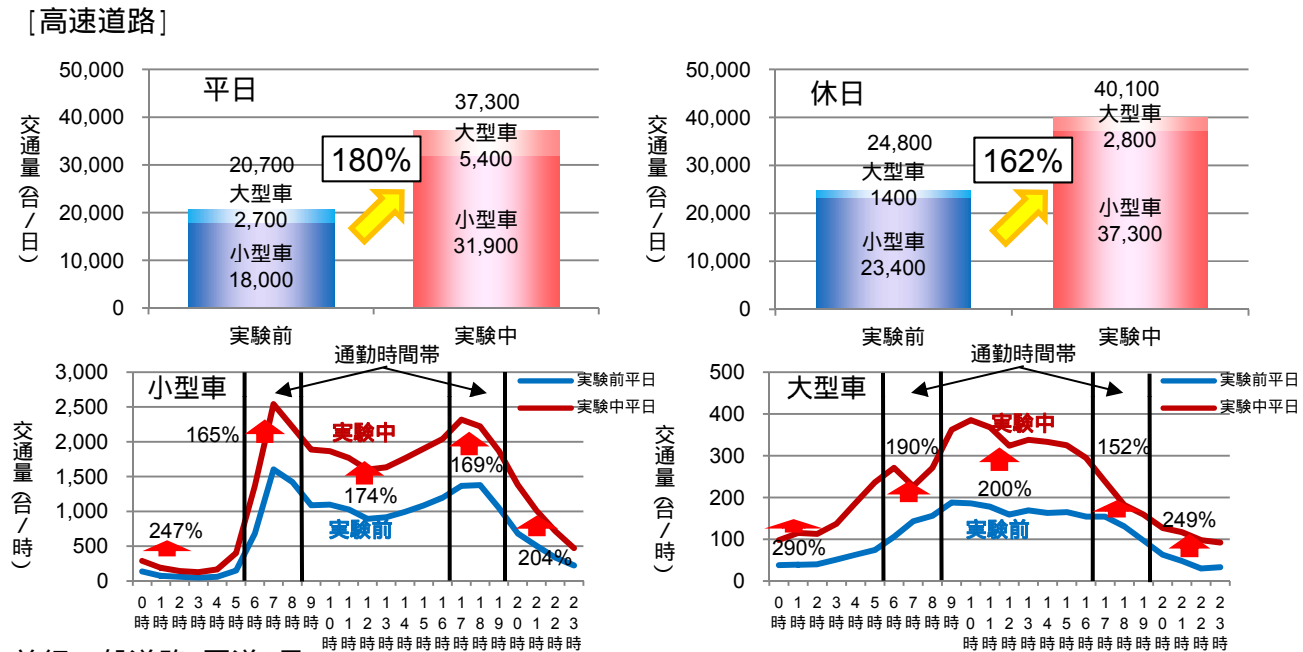


参考2.無料化社会実験の総括[事例1.京都丹波道路]



交通量の変化

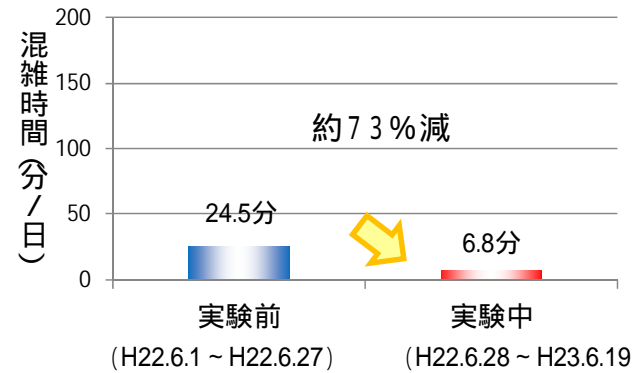
- ・高速道路の実験中の平日の交通量は1.8倍に増加
- ・並行する国道9号の平日の交通量は高速道路への転換により約3割減少



渋滞状況の変化

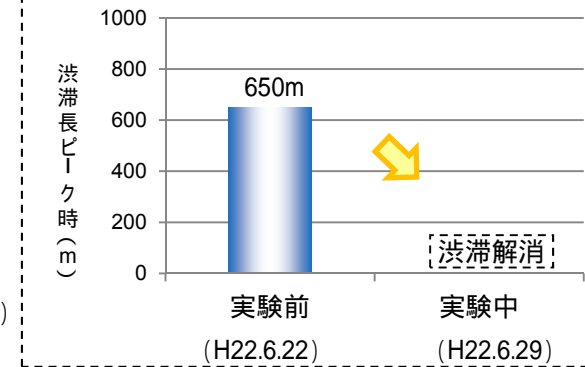
- ・並行する国道9号では、実験中の混雑時間が約7割減少
- ・京都丹波道路の交通量増加に伴い、実験期間中にほぼ毎日渋滞が発生

[並行一般道路(国道9号)]

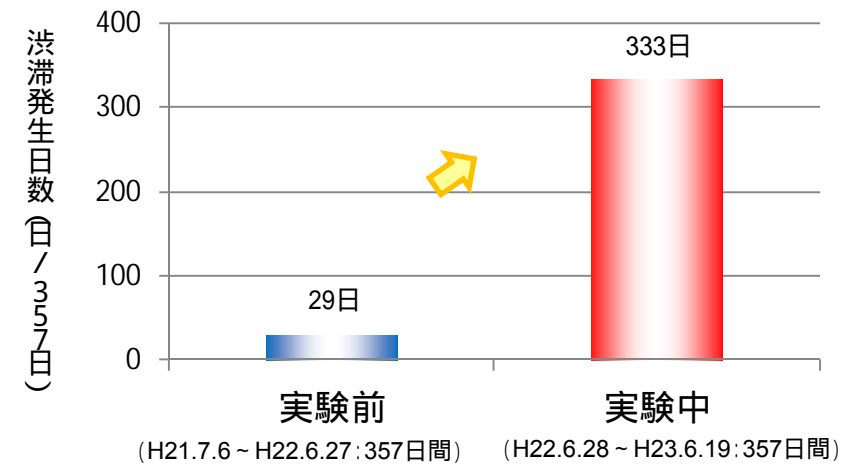


(参考:国道9号下矢田交差点)

交差点においては実験前のピーク時の渋滞長650mが解消



[高速道路]

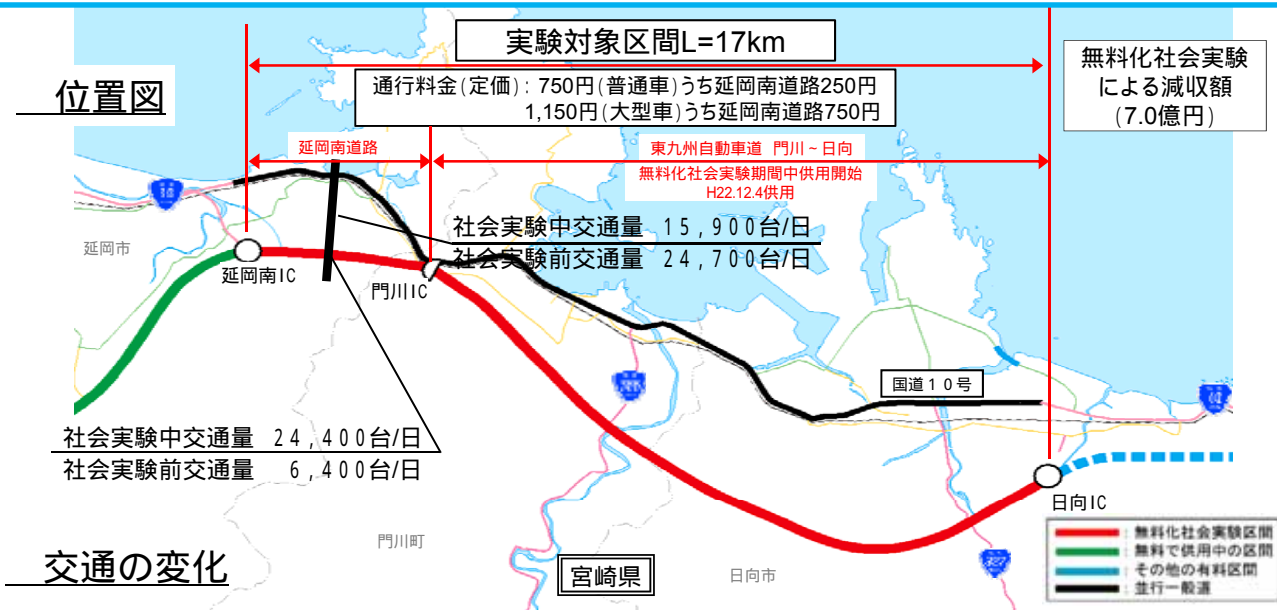


高速道路では40km/h以下、1km以上を渋滞として整理し、事故・規制のみによる渋滞は除く

便益(実測交通量を用いて算出)

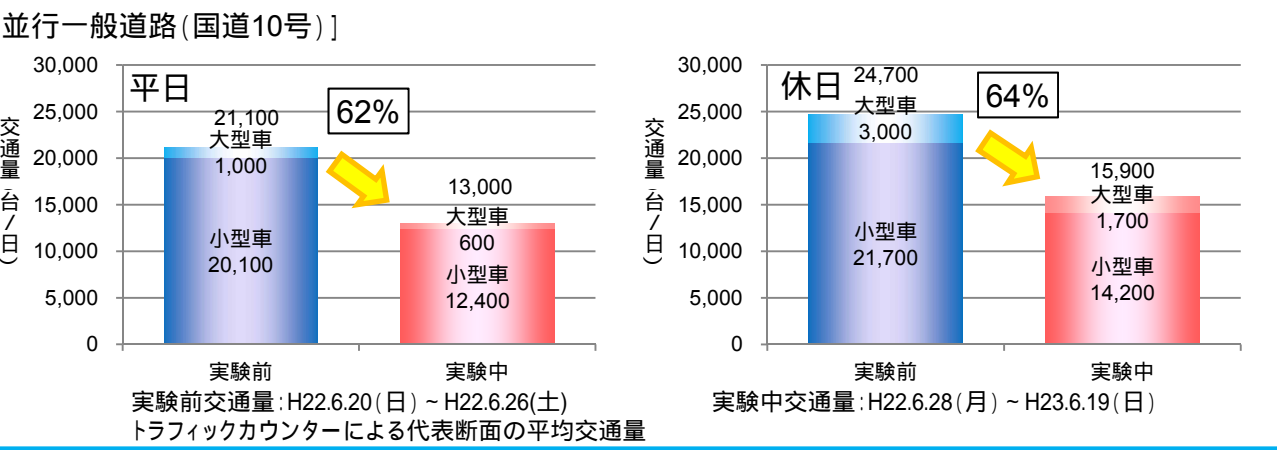
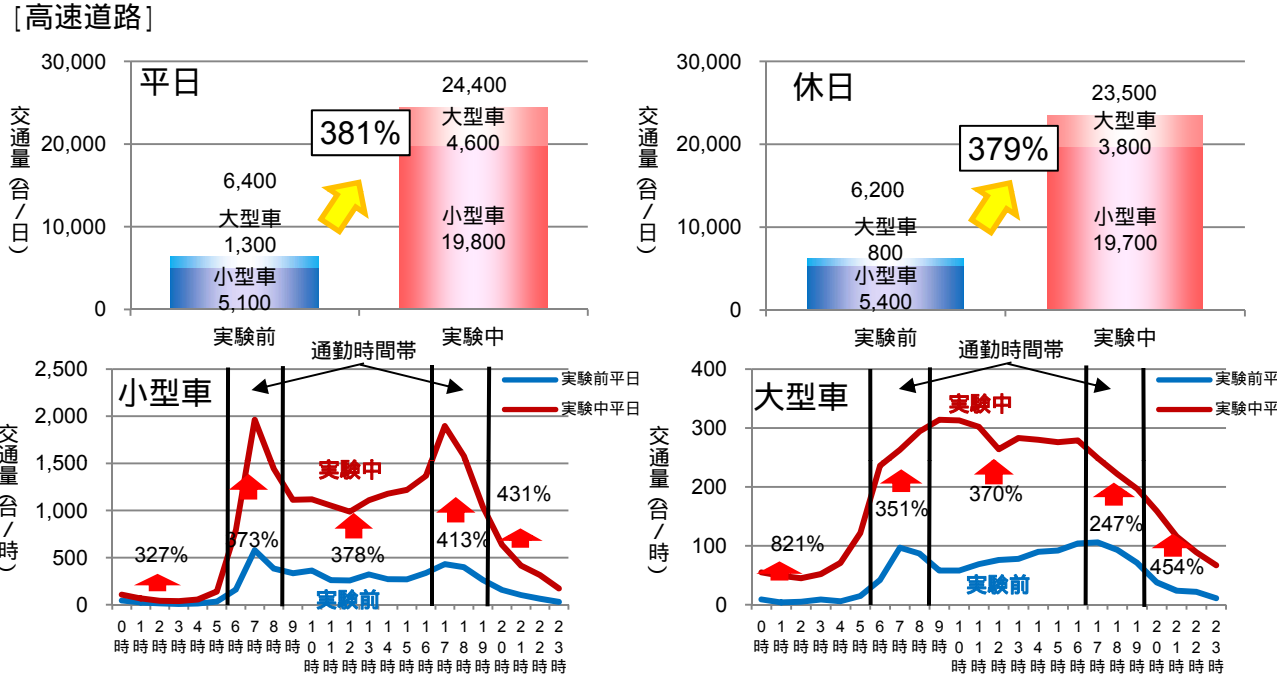
32億円/年

参考2.無料化社会実験の総括[事例2.延岡南道路]



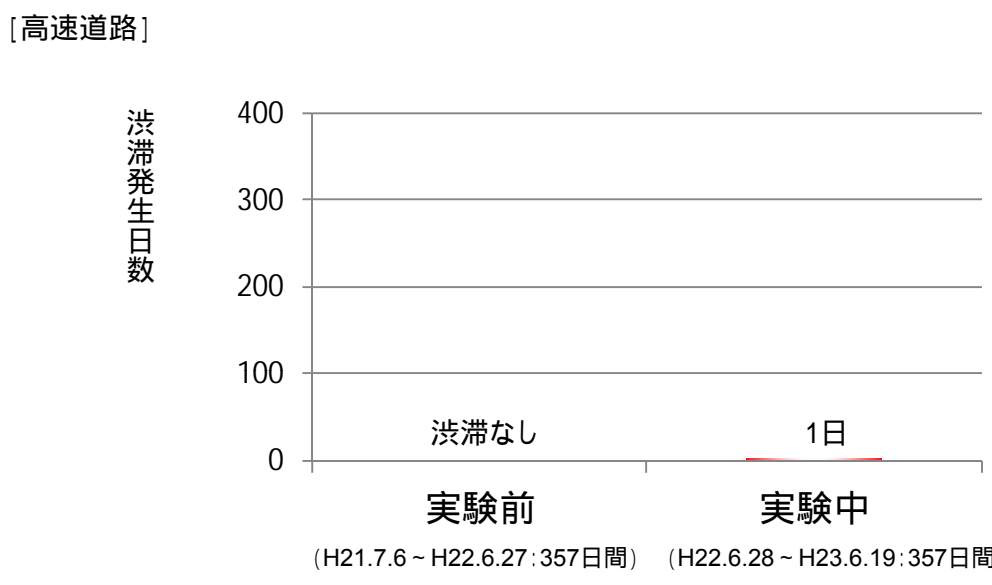
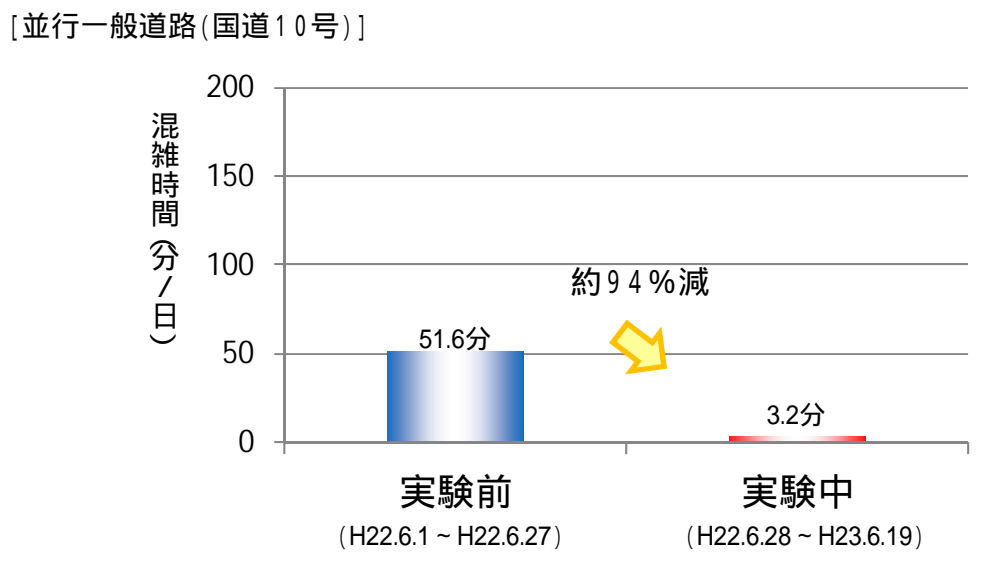
交通の変化

- ・実験中の平日の交通量は約4倍に増加
- ・並行する国道10号の平日の交通量は高速道路への転換により約4割減少



渋滞状況の変化

- ・並行する国道10号では、実験中の混雑時間が約9割減少
- ・実験期間中において高速道路本線上では、渋滞はほとんど発生していない



便益(実測交通量を用いて算出)

11億円/年

参考2.無料化社会実験の総括 [NEXCO]

交通の変化

路線名	区間名	高速道路		並行一般道路		
		交通量	渋滞回数	交通量	渋滞時間	
1	道央自動車道	士別・剣淵～岩見沢	169%	4	61%	渋滞なし
2	深川留萌自動車道	深川西～深川JCT	229%	0	72%	渋滞なし
3	道東自動車道	本別・足寄～占冠	290%	8	97%	渋滞なし
4	道東自動車道	夕張～千歳恵庭JCT	139%	6	66%	渋滞なし
5	日高自動車道	沼ノ端西～苫小牧東	122%	0	82%	渋滞なし
6	青森自動車道	青森東～青森JCT	115%	0	91%	減少せず
7	八戸自動車道	下田百石・八戸～安代JCT	149%	0	86%	渋滞なし
8	秋田外環状道路	八竜～秋田中央	265%	4	87%	14%減
9	日本海東北自動車道	河辺JCT～岩城	227%	0	89%	渋滞なし
10	湯沢横手道路	横手～湯沢	237%	1	56%	渋滞なし
11	東北中央自動車道	東根～山形上山	381%	1	87%	33%減
12	米沢南陽道路	南陽高畠～米沢北	376%	0	62%	渋滞なし
13	釜石自動車道	東和～花巻JCT	175%	0	98%	渋滞なし
14	山形自動車道	酒田みなど～湯殿山	343%	5	87%	渋滞なし
15	山形自動車道	月山～山形北	161%	4	32%	渋滞なし
16	日本海東北自動車道	荒川胎内～新潟中央JCT	277%	45	88%	47%減
17	東水戸道路	ひたちなか～水戸南	207%	12	90%	87%減
18	八王子バイパス	打越～相原	131%	24	77%	79%減
19	新湘南バイパス	藤沢～茅ヶ崎海岸	198%	45	85%	41%減
20	西湘バイパス	西湘二宮～箱根口・石橋	155%	106	70%	90%減
21	箱根新道	山崎～箱根峠	156%	10	100%	減少せず
22	中央自動車道	大月JCT～須走	138%	60	92%	25%減
23	中部横断自動車道	双葉JCT～増穂	361%	1	81%	渋滞なし
24	西富士道路	西富士～富士	161%	19	80%	76%減
25	安房峠道路	中ノ湯～平湯	133%	0	100%	渋滞なし
26	伊勢自動車道	津～伊勢・紀勢大内山	155%	62	92%	54%減
27	舞鶴若狭自動車道	小浜西～吉川JCT	304%	28	73%	渋滞なし
28	京都丹波道路	丹波～沓掛	174%	333	71%	73%減
29	安来道路	米子西～東出雲	218%	9	76%	71%減
30	山陰自動車道	松江玉造～出雲・三刀屋木次	268%	46	63%	35%減
31	岡山自動車道	北房JCT～岡山JCT	145%	42	94%	減少せず
32	江津道路	江津・浜田～千代田JCT	343%	6	73%	渋滞なし
33	広島呉道路	仁保～呉	207%	225	62%	2%減
34	松山自動車道	松山～大洲	174%	34	53%	69%減
35	松山自動車道	大洲北只～西予宇和	202%	0	68%	渋滞なし
36	高知自動車道	高知～須崎東	213%	6	46%	渋滞なし
37	八木山バイパス	穂波東～篠栗	236%	43	52%	渋滞なし
38	椎田道路	築城～椎田	345%	34	79%	渋滞なし
39	日出バイパス	宇佐～日出	167%	1	89%	69%減
40	東九州自動車道	大分米良～佐伯	209%	22	58%	渋滞なし
41	延岡南道路	延岡南～門川	383%	1	63%	94%減
42	東九州自動車道	西都～清武JCT	581%	5	100%	減少せず
43	隼人道路	末吉財部～加治木	242%	16	75%	渋滞なし
44	大分自動車道	日出JCT～速見	131%	0	89%	19%減
45	大分自動車道	大分～大分米良	219%	9	81%	43%減
46	武雄佐世保道路	武雄JCT～佐世保中央	208%	300	94%	74%減
47	長崎バイパス	古賀市布～川平	128%	10	87%	39%減
48	八代日奈久道路	八代JCT～日奈久	259%	0	78%	渋滞なし
49	鹿児島道路	市来～鹿児島西	204%	1	60%	渋滞なし
50	沖縄自動車道	許田～那覇	150%	129	77%	渋滞なし

これまでに当部会に提示されたご意見

- ・無料化社会実験により地域活性化に効果があったとの意見は都道府県で2件(147団体*)、市町村で10件(1352団体)
- ・一方、無料化社会実験で高速道路の渋滞が増加したとの意見は都道府県で3件、市町村で8件
- ・無料化社会実験のような税金の投入による割引は、持続させていくことに無理があるのではないかと(経済同友会)
- ・無料化実験は実施延長が約2割と短く、ほとんどが地方路線。今般の実験結果だけではミスリードが生じる懸念
- ・無料化実験も、高速道路が生活道路に近いような形で定着している地域においては大きな意味があった

*うち、無料化社会実験対象区間を含む都道府県は30団体

第5回部会における意見照会に対するNEXCOからの回答(抜粋)

- ・無料化により維持・管理上の課題も生じたことから、大規模更新などにより一層財源の確保が厳しくなる現状においては、将来の維持更新を含めて受益者負担による有料道路制度を最大限活用することを基本とすべきものと思料。

交通量... 実験前対象期間:平成22年6月20日(日)～平成22年6月26日(土)、

実験中対象期間:平成22年6月28日(月)～平成23年6月19日(日)

渋滞回数...無料化社会実験実施中に発生した回数(1年)、週1回以上の渋滞発生を赤で記載

渋滞時間...並行一般道は20km/h以下の混雑時間で計測、減少せずを赤で、渋滞減少を青で記載

総括(案)

- ・都市部の区間を中心に高速道路で渋滞が発生するといった課題が生じた。
- ・一方、地方の端末部の一部の区間では、高速道路で渋滞は発生せず、地域活性化や並行一般道路の渋滞解消に一定の効果が見られた。
- ・施策の継続に必要な予算の制約などの課題があり、東日本大震災に対処するため、H23.6をもって打ち切り。