

第1回 今後の有料道路のあり方研究会

(2) 高速自動車国道の料金割引の背景及びその概要

目 次

1. 高速自動車国道の料金割引をとりまく背景・経緯

- (1) 料金水準に係る政府・与党申し合わせ(平成15年12月22日)
- (2) 高速自動車国道の料金割引に向けたスケジュール
- (3) ETCの効果と普及促進策
- (4) 別納割引制度

2. 「使える」ハイウェイ推進会議の検討状況

- (1) 料金施策の基本的方向について(案)
- (2) 料金施策とメニュー(案)

3. 料金割引の概要

- (1) 高速自動車国道の料金割引の概要(案)
- (2) 料金割引の内容(案)
- (3) 車種別・地域別の割引還元状況(案)

4. 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の実施について

1. 高速自動車国道の料金割引をとりまく背景・経緯

(1) 料金水準に係る政府・与党申し合わせ（平成15年12月22日） - 「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」 -

ア) 民営化までに実現すべき措置

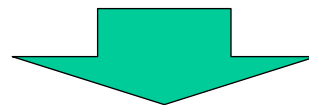
ETCの活用等により、弾力的な料金を積極的に導入し、各種割引により料金の引き下げを行う。

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、更なる料金の引き下げを実施する。具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を行う。

イ) 民営化後の料金

会社は設立の段階でア)の料金水準をそのまま引き継ぐものとし、その上で、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。

首都高速及び阪神高速については、貸付料の支払いに必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方に基つき、対距離料金制への移行を図る。



多様で弾力的な料金設定へ

(2) 高速自動車国道の料金割引に向けたスケジュール

8月26日	第1回「今後の有料道路のあり方研究会」
8月下旬 ~ 9月上旬	パブリックコメントの実施
9月中旬	
秋目途	高速自動車国道の料金割引の具体的内容決定 一部割引実施
来春	全ての割引メニューを実施

(3) ETCの効果と普及促進策

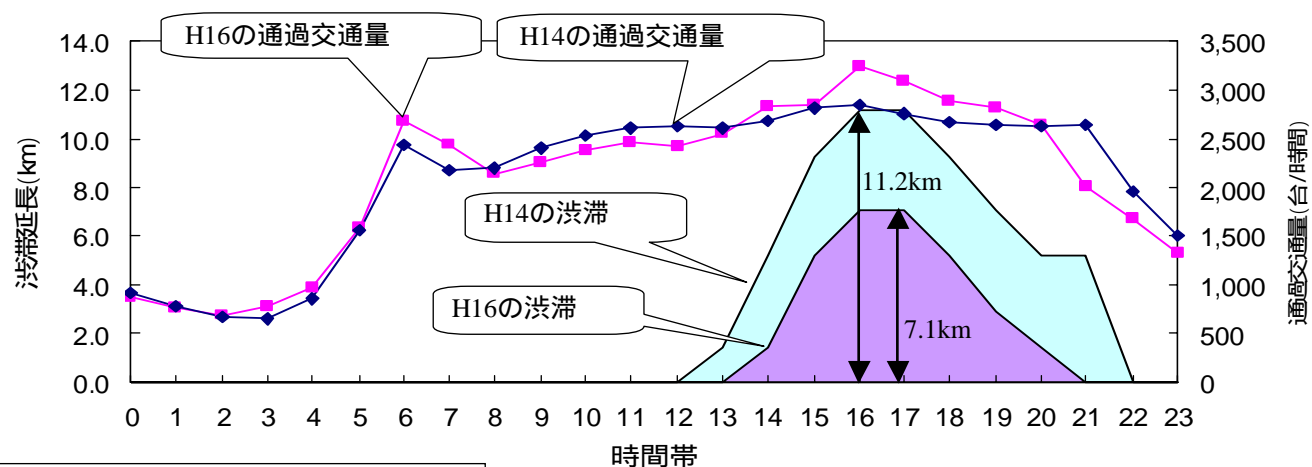
ETCの効果について

関越道新座本線料金所では、一昨年に比べ、ETC利用率の増加（4% → 27%）により、
 渋滞長が約35%減少（11.2km → 7.1km）
 渋滞時間が2時間短縮（8時間 → 6時間）
 し、その結果、ETC利用車両のみならず料金所を通過する全車両にETC普及による渋滞回避の効果

【渋滞削減効果】

最大渋滞長がH14の11.2kmからH16は7.1kmに減少
 渋滞継続時間がH14の8時間からH16は6時間に短縮

日交通量がほぼ同じ日の渋滞比較（H14.8.13とH16.8.12）
 [関越道 新座本線料金所]



日当り通過交通量	ピーク時ETC利用率
H14.8.13 50,300台/日	(約 4%)
H16.8.12 50,200台/日	(約 27%)

H15は天候不順もあり、今年と類似した交通条件がみられなかったため、H14と比較したもの

- ・首都高速道路でのETCの利用率が20%を超え、専用レーン通過交通量が増加。
- ・首都高川口料金所では、料金所通過交通量が増加したにもかかわらず、渋滞量は減少。



図 首都高川口料金所の位置



図 現在の川口料金所

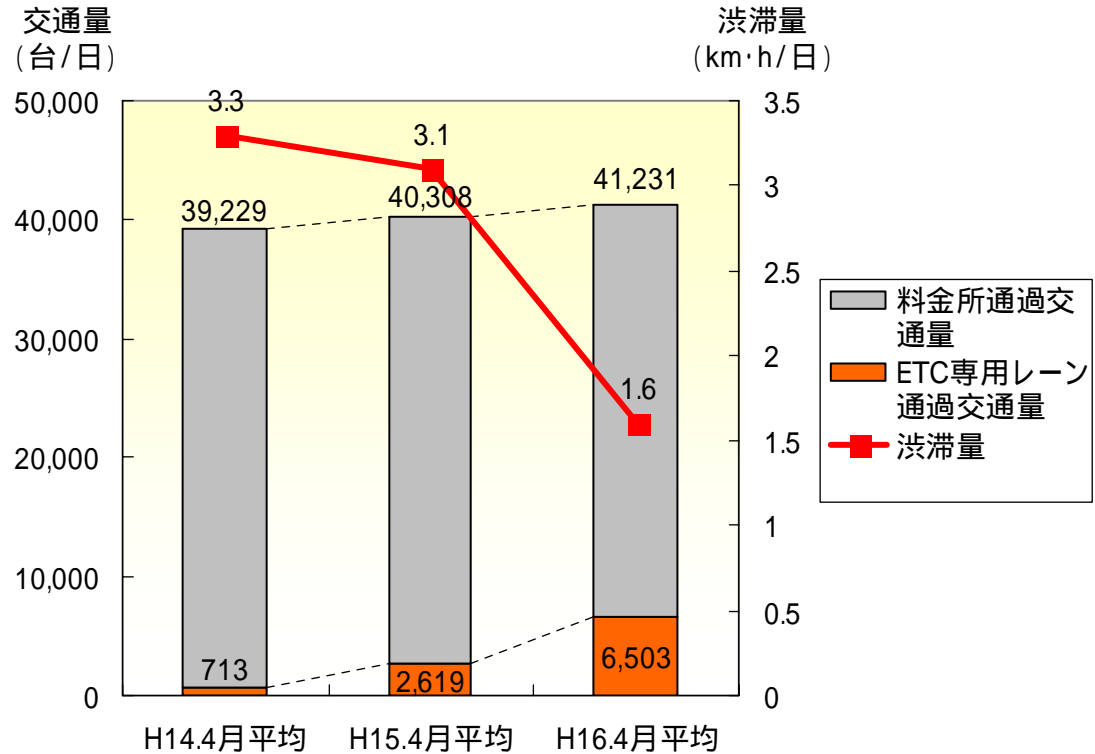
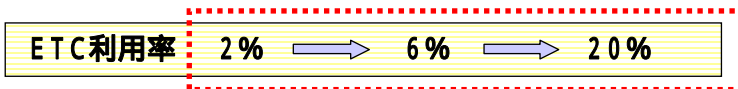
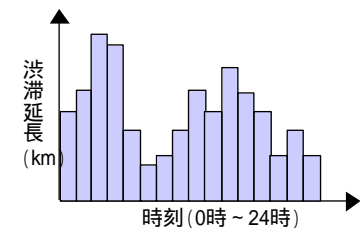


図 首都高川口料金所通過交通量と渋滞量の推移



渋滞量: 各時間帯での平均渋滞延長の1日分の総和
走行速度20km/h以下の状態を渋滞として計上



ETCの普及促進策について

ETCの普及を促進するため車載器購入助成等を実施

平成15年度

約47万台に対し車載器購入助成を実施
(平成15年6月～平成16年2月)

- ・先着順に47万台に達するまで、車載器購入時に1台5,000円を助成。

平成16年度

年度内に合計330万台の車載器購入支援や
料金還元を実施

- ・車載器購入時に1台5,000円を助成
[又は]
- ・車載器を購入したものの高速道路の利用に対し1台につき5,000円分の料金を還元

このうち、11月までに一般利用者向けに105万台の支援を開始



平成19年度迄の目標であるETC利用率**70%**（首都・阪神**85%**）
を**平成18年春迄**に前倒しで向上させる

(4) 別納割引制度 別納割引制度の概要

割引制度導入の背景と理由

昭和38年に通行料金の路線バス及び路線トラックを対象とする後納制度(割引なし)を導入し、昭和41年から大量利用の促進、大口利用者の定着化を図る目的で割引を付加し、昭和44年から対象を事業協同組合に拡大。

制度の概要

高速道路の通行料金の合計支払額が月平均1万円を超える利用者に対して、その利用額に応じて下表のとおり割引を行っている。

割引区分表

月 額 利 用 額				割引率
1.4 万円を超え	7	万円までの部分		5%
7	"	70	"	10%
70	"	140	"	15%
140	"	280	"	20%
280	"	700	"	25%
700 万円を超える部分				30%

別納割引による高速道路料金収入の推移

(単位:億円)

	料金収入	うち別納収入		割引額	
			シェア		平均割引率
平成11年度	18,467	5,595	30.3%	2,141	27.7%
平成12年度	18,623	5,809	31.2%	2,250	27.9%
平成13年度	18,462	5,695	30.8%	2,211	28.0%
平成14年度	18,176	5,741	31.6%	2,248	28.1%
平成15年度	18,239	6,046	33.1%	2,394	28.4%

別納割引制度の問題点

別納制度への批判(民営化推進委員会・新聞報道・国会)

割引率が一般利用者に比して著しくアンバランスである(最大3割引)

制度の仕組みが、以下の悪質行為を誘発する

・一括割引 / 一括請求方式 「サヤ抜き」による蓄財(身内企業への出資・脱税・政治献金)

新聞報道 28回・17組合(五大紙)

・小口利用の集合化により高い割引を受けることが可能 割引目的の組合の設立

異業種組合(利用者数の約1割)が、カード全体の約75%・割引額の約50%を占めている。

・カードの使い回しが可能 組合員外利用・登録外車両の利用(不正な割引)

71組合に割引相当額(総額25億円)の返還請求(現在請求中)

大臣指示(平成15年9月19日)

現行の別納制度を廃止する。(既契約者は現行の契約期間(16年度末)まで契約を継続)

ETCを前提とした大口・多頻度利用者向け制度を16年度を目途に創設する。

2. 「使える」ハイウェイ推進会議の検討状況

(1) 料金施策の基本的方向について(案) ～ 「使える」高速道路に向けたフレキシブルな料金へ～

1. 今後の新たな料金施策の方向性(案)

(1) 今後は、現行の料金決定の原則を前提に、高速道路利用者のみならず一般道路利用者や沿道住民等も含めた幅広い多数の利益(公益)の拡大を目指す観点から、工夫にとんだフレキシブルな料金を設定することが必要である。

目指す公益は、渋滞の解消、沿道環境の改善、交流促進による地域活力の確保などが考えられる。

(2) また、料金の設定にあたっては、利用促進の観点から民営化会社の創意工夫を活かすことが重要である。

(3) 公益を拡大する観点からは通勤時間帯割引、夜間割引、環境ロードプライシングなどが、また、利用促進の観点からはマイレージ割引などがあげられる。 別紙

(4) フレキシブルな料金施策を実施するためには、ETCを活用することが効果的であることから、ETCの普及が重要である。

2. 継続的な見直しの必要性

料金については、社会経済状況の変化や道路交通上の課題の状況の変化に応じ、料金施策の効果を評価し、継続的に見直す仕組みづくりが必要である。

(2) 料金施策とメニュー (案)

1. 利用促進の観点からの料金施策

利用促進方策	想定される料金施策のメニュー(案)
マイルージ割引	<ul style="list-style-type: none"> ・一般利用者向けマイルージ割引 ・大口利用者割引 等
時間帯割引	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤割引(地方都市) ・夜間割引 ・早朝深夜割引 等 <p style="text-align: center;">これらのメニューは一般道路の渋滞緩和等にも効果がある。</p>

鉄道や航空において行われている需要喚起策

- ・週末フリーチケット
- ・往復割引
- ・1日乗車
- ・途中下車
- ・誕生日割引 等

2. 公益拡大の観点からの料金施策

目指す公益	想定される料金施策のメニュー(案)
一般道路の渋滞緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・短区間割引 ・乗継割引 等
沿道環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・環境ロードプライシング ・低公害車割引 等
交流促進による地域活力の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・中山間地域割引 等
その他政策課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・特定産業の育成支援割引 等

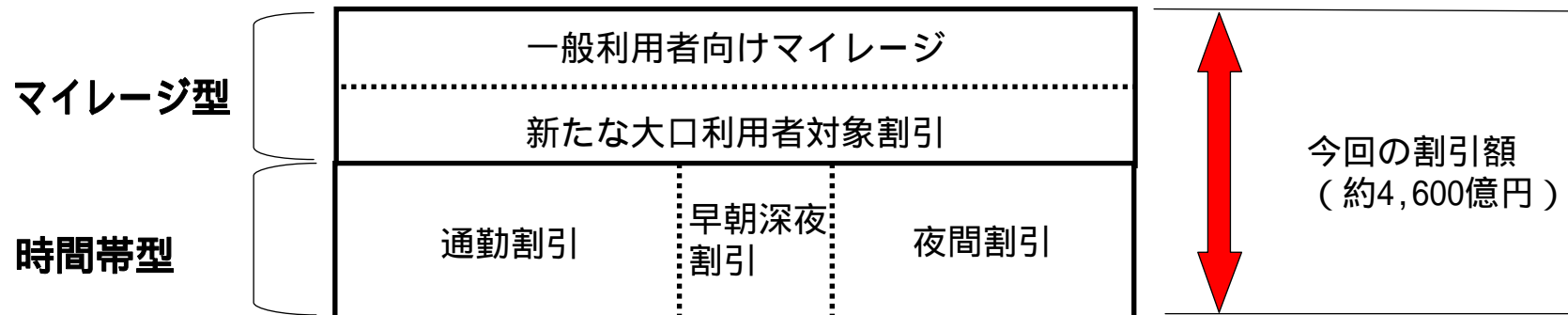
3. 料金割引の概要

(1) 高速自動車国道の料金割引の概要(案)

現在の割引



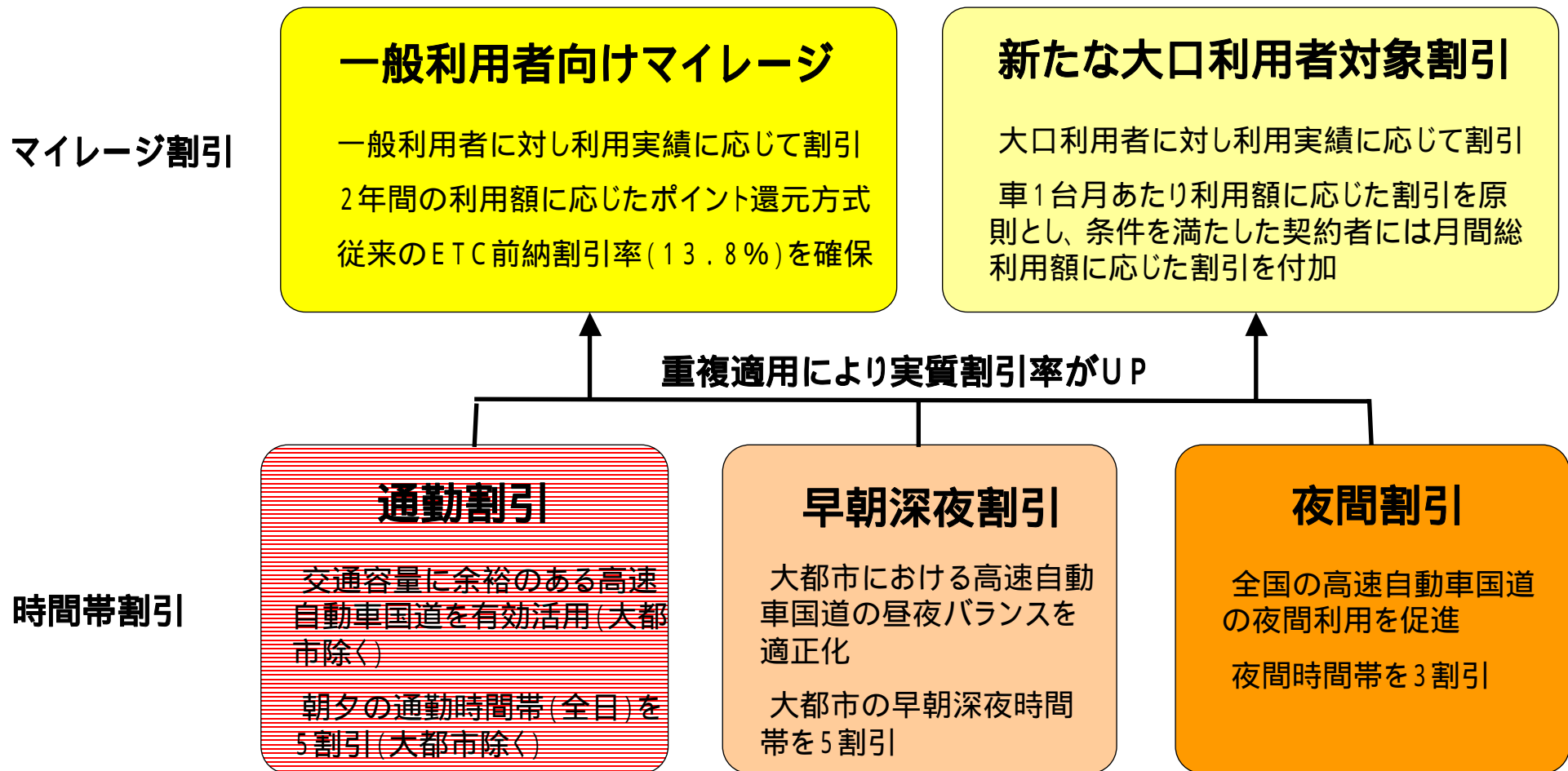
新割引制度イメージ



(2) 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



(3) 車種別・地域別の割引還元状況 (案)

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%)

4 . 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の実施について

1 . パブリックコメントの実施

今回、高速自動車国道の料金割引を決定するにあたり、具体的なたたき台案を示した上で、パブリックコメントを実施し、国民の意見を聴取することとするが、実際の割引は、この国民意見に配慮し、日本道路公団が自主的に判断して、認可申請を行い、これを国土交通大臣が認可して実施されることとなる。

2 . 意見募集対象

「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)」(研究会資料2 - 2)

3 . 意見募集期間

2004年8月27日～9月10日(2週間)

(パブリックコメント募集のホームページアドレス)

<http://www.mlit.go.jp/road/sign/pc/040827/040827pc.html>