

第2回 今後の有料道路のあり方研究会

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)

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（P 1944、2045参照）。

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、この制度の導入にあわせて全てへ移行することが妥当である。ただし、ETC前納割引の移行については、利用者が自分の利用状況を確認できるよう一定期間を経た後とし、他公団の運用方針を踏まえ、時期を調整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することが肝要であり、割引内容をシンプルなものとすることとともに、各利用者が使い方によってどのような割引を受けることになるかについて十分に理解されるよう、公団等において様々な手段を用いて充実した広報を行うべきである。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 E T C 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、E T C 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、

E T C 普及によりる料金所部や一般道路における渋滞減少、沿道環境の改善等が発現してきており、E T C の一層の展開はにより、非 E T C 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

適切に今後とも、マイレージ割引や時間帯割引を行うため、また今後一層の等弾力的な料金施策を実施するためには、E T C が有効であること

料金収受にかかる一層のコスト削減を促進するためには、E T C の一層の普及が必要であること

等から、個々の割引内容の構築にあたっては、E T C 車両のみを対象とすることが妥当である。なおこのため、当該施策と並行して

E T C 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 E T C を利用することができるよう、必要な措置方策の検討を早急に進める

ことが必要重要である。

具体的には、二輪車用の E T C については、対応する車載器の開発・導入計画を策定し、早期の導入を目指すべきである。クレジットカードを持ってない方々に対しては、例えば、一定額の保証金を事前に支払ったうえで料金を銀行口座から引き落とすデポジットを前提とした E T C カードを発行し、E T C 利用を可能とする方策を導入すべきである。

(4) ハイウェイカードや回数券の今後の取扱い

現在、E T C 以外の支払手段としてハイウェイカードや回数券があるものの、多数の偽造が発見される等社会問題化しており、ハイウェイカードについては高額券（3万円券及び5万円券）が既に廃止され、回数券についても都市高速道路の100回券は廃止する方針とされているところである。

回数券については、高速自動車国道において導入されているのは均一区間等わずかであり、最近偽造が明らかとなったことを踏まえれば、都市高速道路の100回券と同様に、利用状況を踏まえて廃止すべきである。

ハイウェイカード（1万円券以下）については、現在、高額券の廃止に伴う券種交換を行っていることを考慮し、代替措置を講じたうえで廃止することとし、早急にその方策を検討すべきである。

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て利用することにより、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 レ 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）（P <u>1.3-1-2</u> 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（P <u>1.5-1-3</u> 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（P 1.9-1-4、2.0-1-5参照）。

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。また、利用者への還元状況等について十分に情報開示を行い、その結果、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

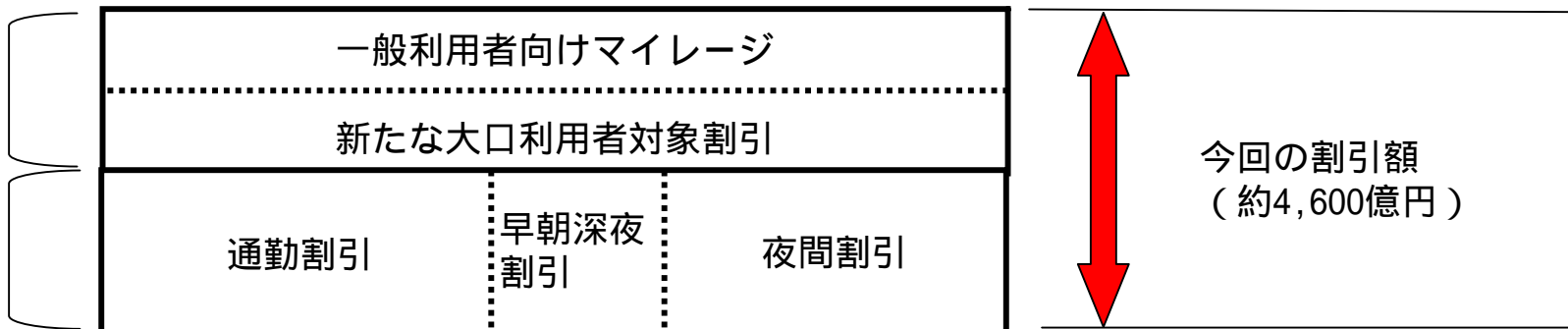
現在の割引制度



新割引制度イメージ

マイレージ型

時間帯型



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
契約主体：個人・法人・中小企業等協同組合法に基づく組合

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5百万円を超える場合 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 ETC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		割引率
5千円(月3百円程度)	2百円	4.0%	5千円を超え1万円までの部分	10%
1万円(月5百円程度)	5百円	5.0%	1万円を超え3万円までの部分	15%
5万円(月3千円程度)	8千円	16.0%	3万円を超える部分	20%
現行のETC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% ETC前納割引(4.8%)と同等 5万円利用... 15.0% ETC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を利用し、かつ利用距離が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

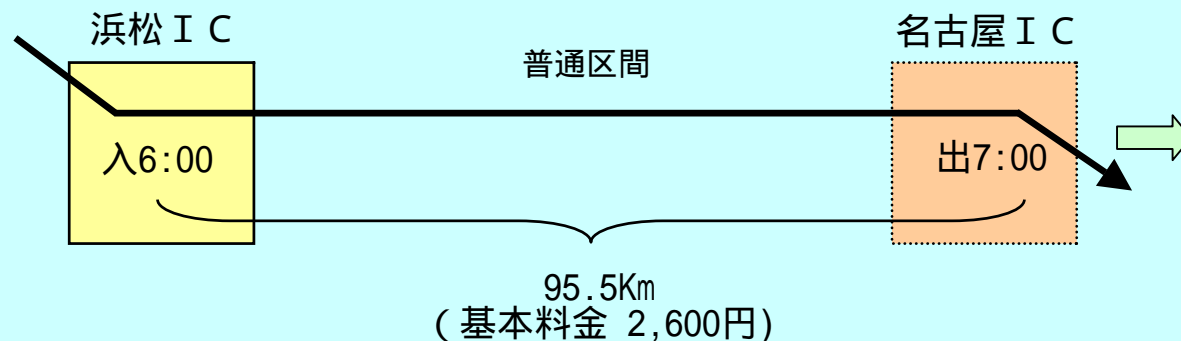
割引率

利用区間(大都市近郊区間を除く)の現行料金額を50%割引

端数処理は、50円単位とする(計算結果を24捨25入)

割引例(普通車)

【ケース1】



入口、出口ともに時間要件を
満たしており、通勤割引の
適用対象

$$2,600 * 0.5 = 1,300円$$

【ケース2】

浜松 I C

入5:59

普通区間

非現実的な走行

名古屋 I C

出9:01

95.5Km
(基本料金 2,600円)

対象時間を跨いで走行しているが、入口、出口ともに時間要件を満たしておらず通勤割引の適用対象外

【ケース3】

浜松 I C

入5:59

普通区間

名古屋 I C

出7:00

95.5Km
(基本料金 2,600円)

入口が時間要件を満たしていないが、出口が時間要件を満たしているため、通勤割引の適用対象
逆のケースも同様
 $2,600 * 0.5 = 1,300円$

【ケース4】

厚木 I C

入6:00

普通区間

富士 I C

出7:00

86.5Km
(基本料金 2,400円)

入口、出口ともに時間要件を満たしており、通勤割引の適用対象
 $2,400 * 0.5 = 1,200円$
入口もしくは出口が大都市近郊区間との境の I C の場合は通勤割引の適用となる

(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)

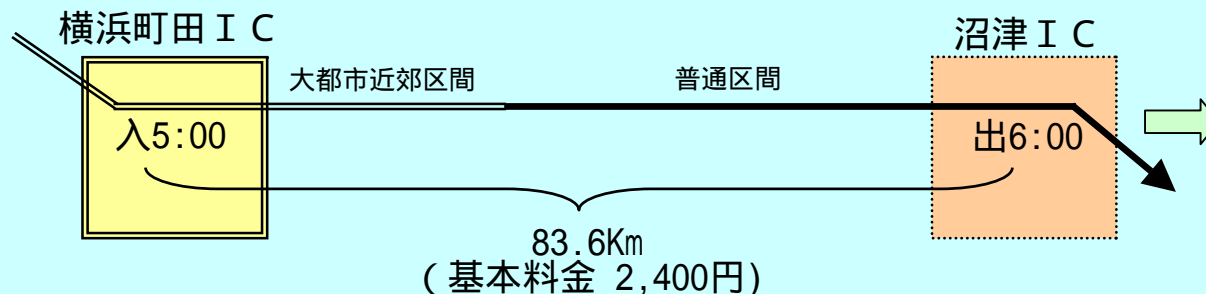
割引率

利用区間の現行料金額を50%割引

端数処理は、50円単位とする(計算結果を24捨25入)

割引例(普通車)

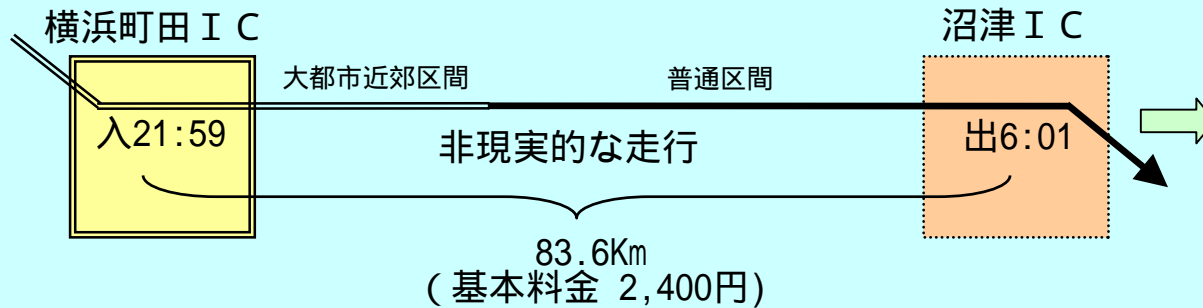
【ケース1】



入口、出口ともに時間要件を満たしており、早朝深夜割引の適用対象

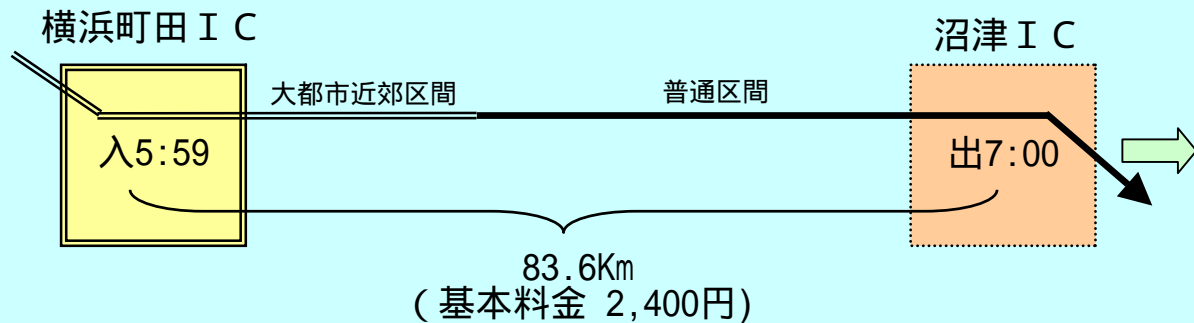
$$2,400 * 0.5 = 1,200円$$

【ケース2】



対象時間を跨いで走行しているが、入口、出口ともに時間要件を満たしておらず早朝深夜割引の適用対象外
当該ケースは夜間割引の対象

【ケース3】



出口は時間要件を満たしていないが、入口が時間要件を満たしているため、早朝深夜割引の適用対象
この場合、時間要件を満たしている I C が大都市近郊区間側であるか否かは問わない
逆のケースも同様
 $2,400 * 0.5 = 1,200円$

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

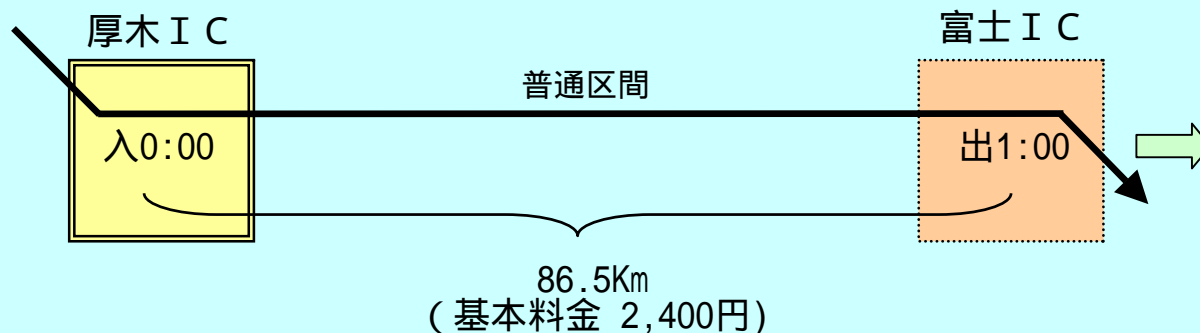
ETCシステムにより、0～4時の間に高速自動車国道を走行した全車種を対象
上記時間帯が一部でも利用されていれば入出時刻を問わず対象

割引率

利用区間の現行料金額を30%割引
端数処理は、50円単位とする(計算結果を24捨25入)

割引例(普通車)

【ケース1】

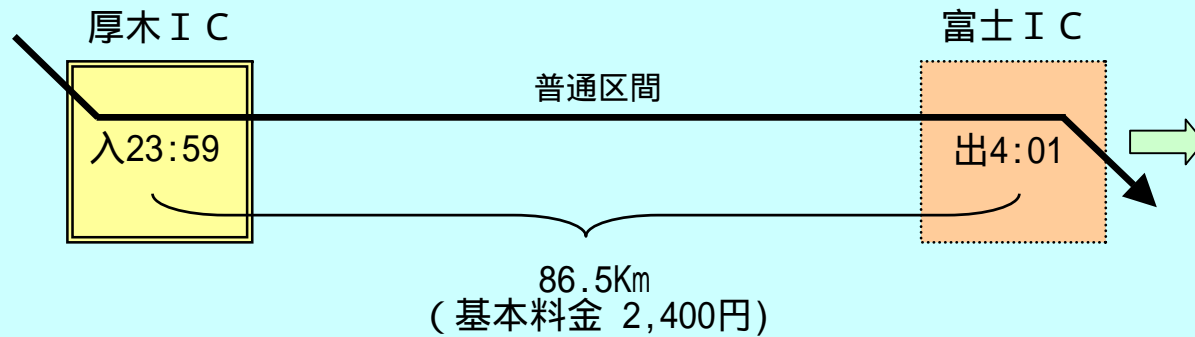


入口、出口ともに時間要件を
満たしており、夜間割引の適
用対象

$$2,400 * 0.7 = 1,680$$

1,700円

【ケース2】

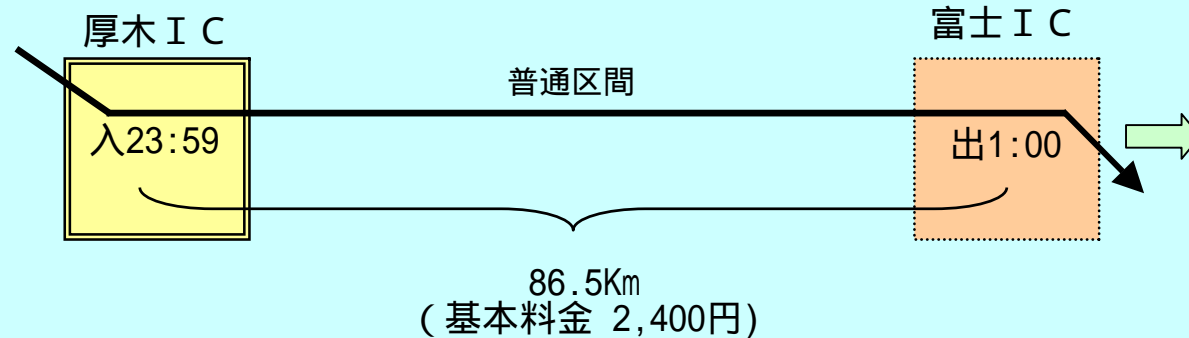


入口、出口ともに時間要件を
満たしていないが、対象時間
を跨いで走行しているため、
夜間割引の適用対象

$$2,400 * 0.7 = 1,680$$

1,700円

【ケース3】



入口が時間要件を満たしてい
ないが、出口が時間要件を満
たしているため、夜間割引の
適用対象

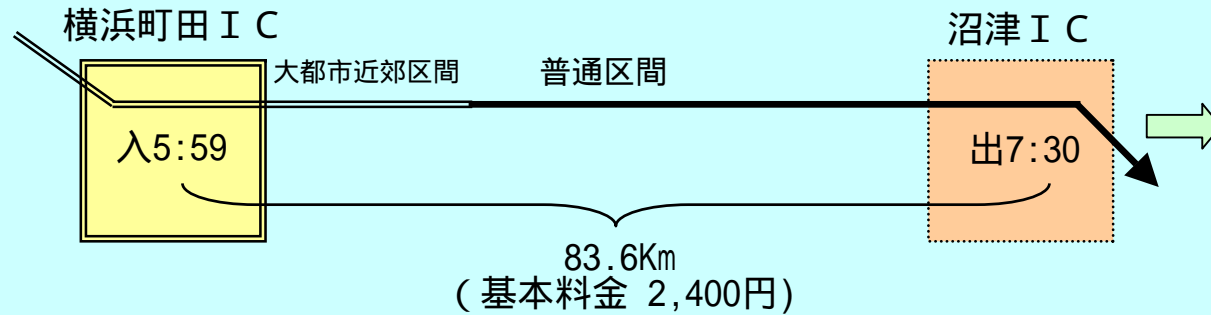
逆のケースも同様

$$2,400 * 0.7 = 1,680$$

1,700円

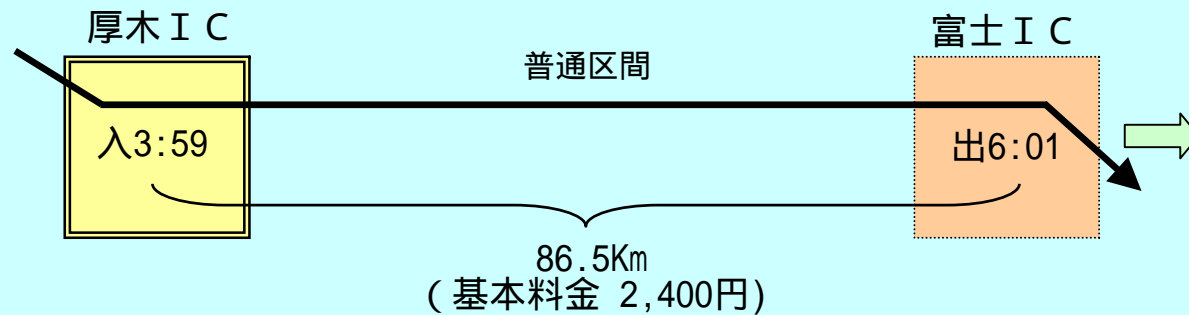
その他の事例(各割引が重複する場合)

【ケース1:通勤割引と早朝深夜割引】



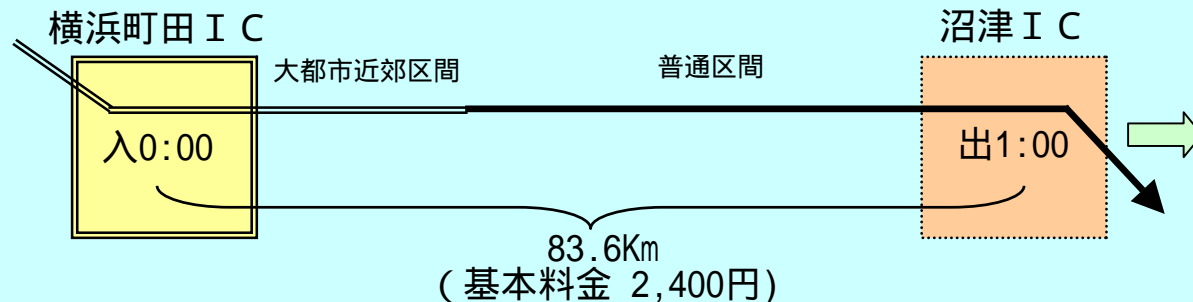
一部大都市近郊区間を含んでおり、早朝深夜割引の方が割引対象延長が長いことから早朝深夜割引を適用
 $2,400 * 0.5 = 1,200円$

【ケース2:通勤割引と夜間割引】



通勤割引、夜間割引ともに要件を満たしているが、より割引率の高い通勤割引を適用
 $2,400 * 0.5 = 1,200円$

【ケース3:早朝深夜割引と夜間割引】



夜間割引、早朝深夜割引ともに要件を満たしているが、より割引率の高い早朝深夜割引を適用
 $2,400 * 0.5 = 1,200円$

その他の事例(一般有料道路が介在する場合)

【ケース1】



25.7km (高速 16.2km + 一般有料9.5km)
基本料金 950円 (高速600円 + 一般有料350円)

出口は一般有料道路のICであるが、時間要件の判別は、実際に利用したICの利用時間をもって行うため、出口が時間要件を満たしていることから通勤割引の適用対象

$$600 * 0.5 + 350 = 650円$$

【ケース2】



102.1km (高速 92.6km + 一般有料9.5km)
基本料金 2,900円 (高速2,550円 + 一般有料350円)

高速の距離は92.6kmで、100km以内であるが、一有の距離を含めると100kmを超過するため、距離要件を満たさず、通勤割引の適用対象外

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%)