

全国料金について

論点

◎ 速やかに検討すべき課題 ～持続可能な高速道路システムの構築に向けて～

(1) これまでの新たな料金体系の導入、更新事業の実施に対する評価

※料金に関する部分のみ

- ・新たな料金体系 (H26 全国、H28 首都圏、H29 近畿圏) 及び更新事業について、定量的な分析・評価を実施し、課題や新たな知見等を整理
- ・上記を踏まえ、今後の料金体系、更新事業のあり方について継続的に検討

国土幹線道路部会「持続可能な国土幹線道路システムの構築に向けた取組」中間とりまとめ（令和2年9月25日）より



全国料金に関する論点

- ◆ 利用者にとって、わかりやすく、かつ経済活動を支え、既存ストックの有効活用を図るなどの今後の料金制度のあり方はどうあるべきか。

- 料金割引について、より政策的な目的に沿ったものとするために、どのような見直しを実施すべきか。また、そもそもの目的の見直しについて、どのように考えるか。

(参考) 現行の割引の目的と課題(例)

	目的	課題(例)
平日朝夕割引	並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和	割引時間帯における高速道路の渋滞
休日割引	観光需要を喚起し、地域活性化を図る	観光関連トリップ以外への適用も多い
大口・多頻度割引	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	契約単位割引はコロナ影響等外的要因に左右され、契約者にとって不安定
深夜割引	一般道路の沿道環境を改善	適用を受けるためにトラックがSA/PAに滞留

- 特に、深夜割引については、料金所やSA・PAでの待機問題が生じているところ、速やかに問題を解消するためには、どのように見直すべきか。
- 一般道の利用も含めて、料金割引の効果を把握するためには、どのようなデータを分析すべきか。
- 大都市圏を含む全国的高速道路ネットワークにおいて、ようやく5車種区分が定着しつつあるところ、今後の車種区分については、どのような観点から、データの分析を行うべきか。

1. 料金割引の見直しについて

① 平日朝夕割引

平日朝夕割引の総括

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

割引の変遷

	(割引率)
通勤割引(H17.1.11～H26.3.31)	50%
平日朝夕割引(H26.4.1～)	最大50%
(割引50%は地方部・100km分)	※反復利用のみ

割引の効果

- 平日朝夕割引導入前後の比較により、朝の通勤時間帯に5割の区間で並行一般道から高速道路へ交通が転換(P7)
- 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(P7)
- 並行一般道を以下の3つに分類することができる
 - ① 高速道路への更なる転換を図ることにより渋滞緩和の可能性がある区間(P8の例)
※高速道路と並行一般道のネットワーク上の役割に留意が必要
 - ② 割引により高速道路も混雑している区間(P9の例)
 - ③ 並行一般道に渋滞が生じていない区間(P10の例)

割引の課題

- 軽自動車等・普通車の通勤トリップに対する効果は限定的(P12)
- 新型コロナウイルス感染症の影響により多様化する勤務形態(フレックス制の導入等)に対応していく必要(P13,14)

部会における意見

- 平日朝夕割引時間帯における高速道路に渋滞が発生するといった課題も生じていることから、割引の見直しについて検討する必要
- 低廉な料金設定は、利用者へのメリットがある一方で、渋滞を引き起こす場合もあることから、高速道路と一般道の混雑のバランスに配慮した適正な料金設定を検討していくことが必要

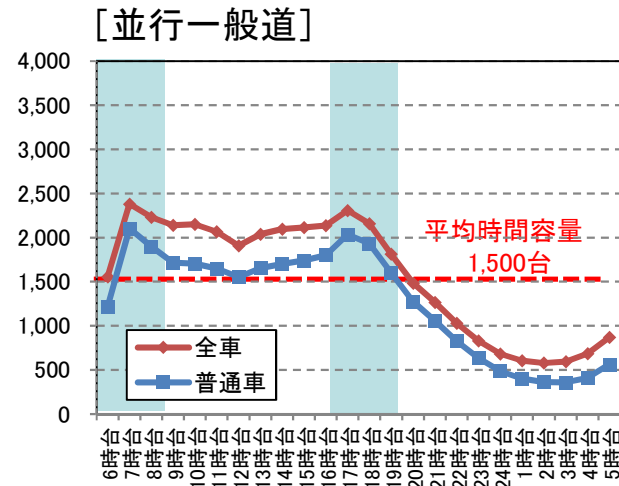
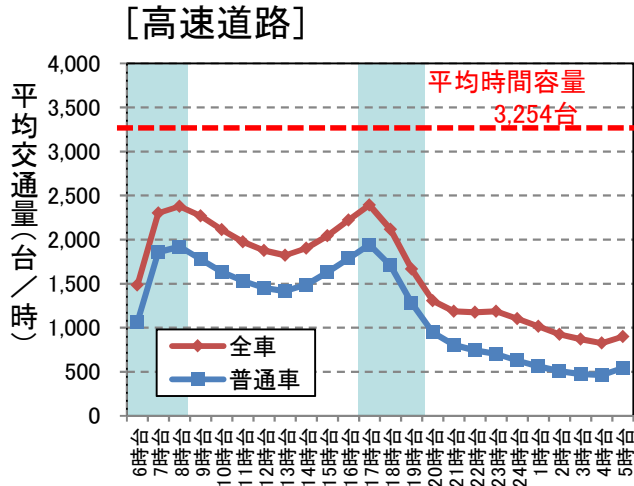
見直しの方針案

- 現行の割引目的の継続を基本としつつも、利用交通の特性を箇所毎に詳細に分析した上で、一般道の渋滞の更なる緩和のための割引効果の最大化に向けて、通勤トリップがより高速道路に転換するよう、新型コロナウイルス感染症対策として広がる勤務形態の多様化等も踏まえつつ、割引内容・手法(対象、時間帯など)を見直し
- 特に、通勤時間帯に高速道路も渋滞している区間については、前後の時間帯への転換を図るための見直しも必要

平日朝夕割引の目的

割引の目的

- ・高速道路に並行する一般道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



- ※ H17センサデータによる(NEXCO地方部)
- ※ 並行一般道について24時間観測区間を抽出して集計
- ※ 平均時間容量=交通量/混雑度

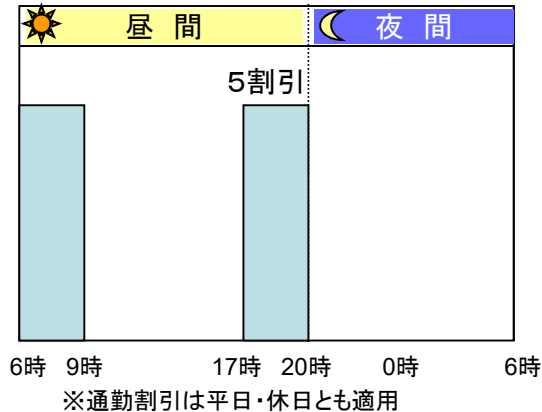
割引の変遷

(地方部・平日のみ)

普通車以下・中型車以上

導入時期
H17.1~

- ・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(5割引は地方部100km分)

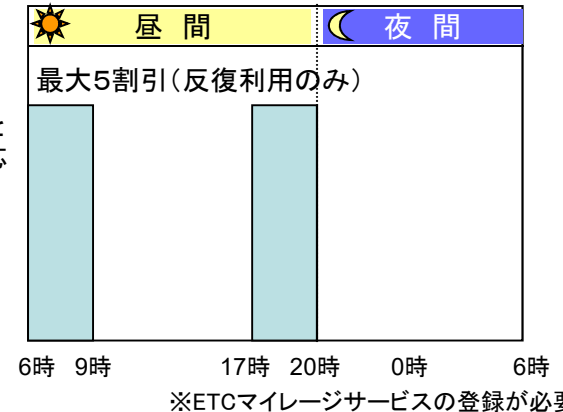


(地方部・平日のみ)

普通車以下・中型車以上

導入時期
H26.4~

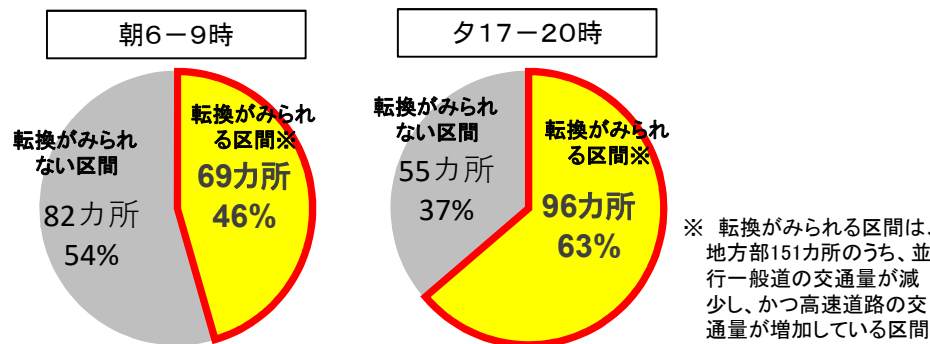
- ・月毎の割引対象となる利用回数に応じ、割引率を設定(割引率)
- 1 ~ 4回 0%
- 5 ~ 9回 30%
- 10回以上 50%
- (50%は地方部100km分)



平日朝夕割引の評価

- 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。
- 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。

○並行一般道から高速道路への交通量の転換がみられる ○高速道路と並行する一般道の交通量変化 (H16.7/R元.11) 区間の割合 (H16.7/R元.11)

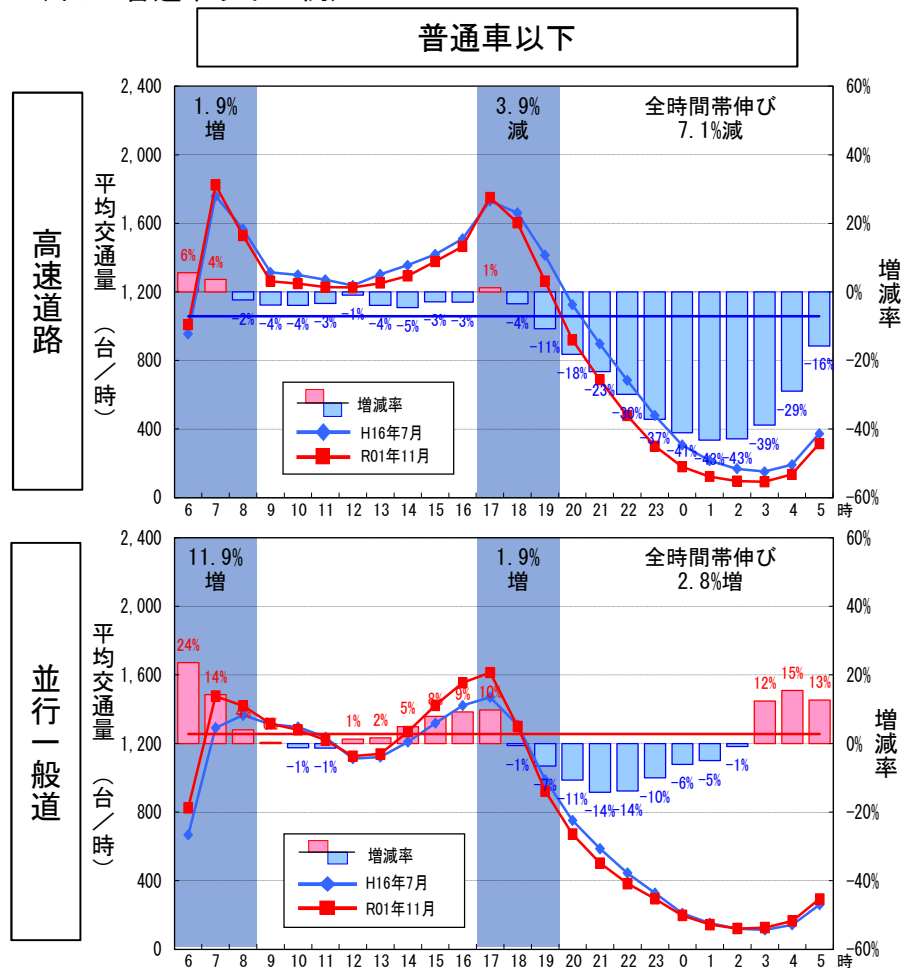


○高速道路と並行する一般道の交通量変化 (H16.7/R元.11) (平日・朝方(6~9時)の例)

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
新潟県	関越自動車道	14%減	渋滞無し	8%増	減少せず
愛知県	東名自動車道	5%減	13%減	11%増	減少せず
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(H16.7)と導入後(R1.11)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(H16.7)と導入後(R1.11)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(H16.7)と導入後(R1.11)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(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(R1.11)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(新東名等)の影響も考えられる

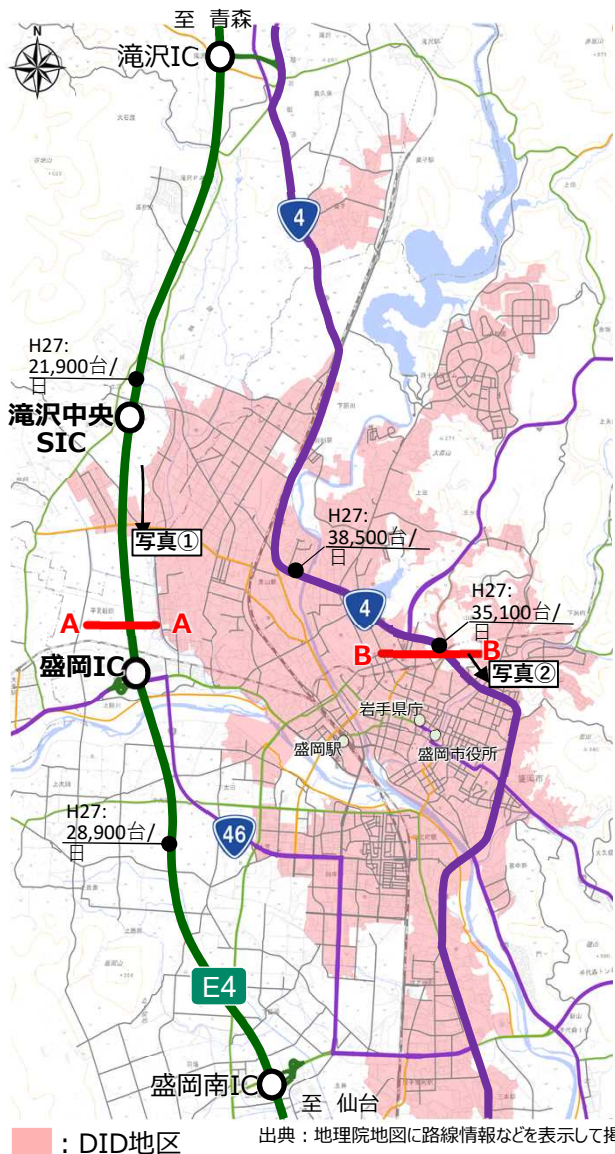
(平日・普通車以下の例)



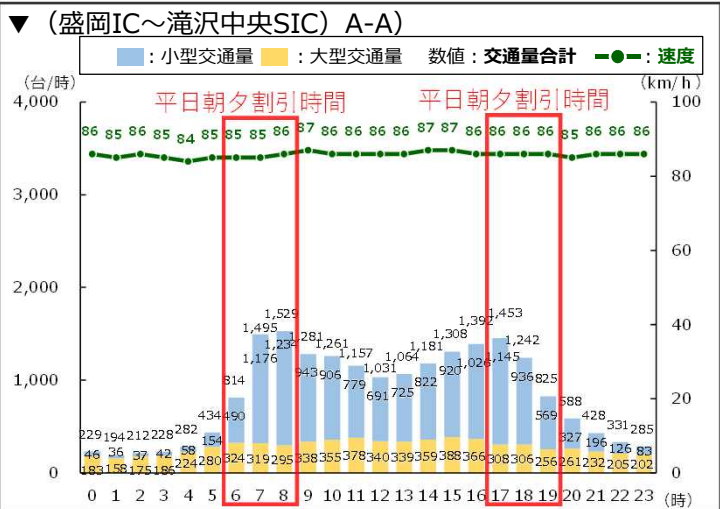
・トラカンデータより、高速道路および並行一般道について地方部151カ所を集計
 ・H16年7月はH16.7.1~H16.7.31の平日を集計、R元年11月はR元.11.1~R元.11.30の平日を集計
 ※増減率は、R元年値のH16年値からの増減率

通勤時間帯における高速道路と並行する一般道の混雑状況(①一般道のみ混雑)

○東北自動車道 盛岡IC～滝沢中央SICでは、平日朝夕割引時間帯が、交通量のピークとなるが、旅行速度については速度は約85km一定である。一方、並行する国道4号では、平日朝夕割引時間帯に同様に交通量のピークとなり、20km台前半まで速度低下が発生。



【東北縦貫自動車道】

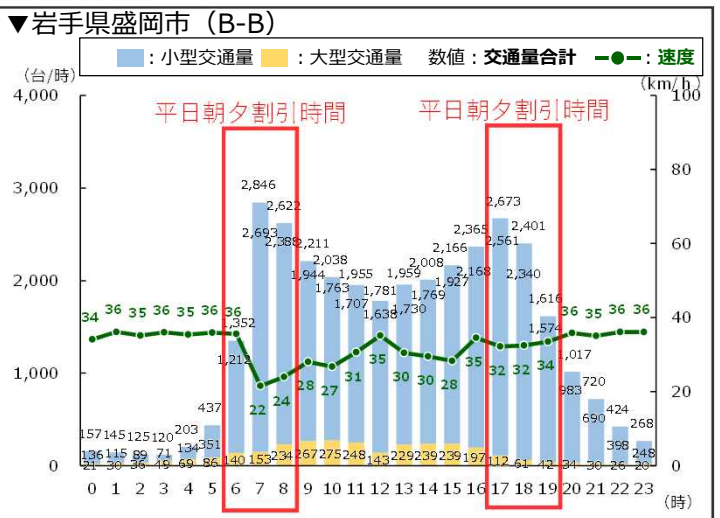


▼東北自動車道の状況(写真①)



撮影日時：R 3.3.1 8時

【国道4号】



▼国道4号の状況(写真②)



撮影日時：R 3.1.28 7時

【出典】交通量：国道4号：トラフィックカウンターによる計測値(2020.10月 平日平均)
東北道：NEXCOデータ(2020.10月 平日平均)
速度：ETC2.0データ(2020.10月 平日平均)

通勤時間帯における高速道路と並行する一般道の混雑状況(②両方とも混雑)

ONEXCOの平日朝夕割引時間帯(6時~9時)において、東名(名古屋IC~日進JCT東行き)及び並行する国道153号東行きともに、渋滞が発生しており、旅行速度の低下が顕著。

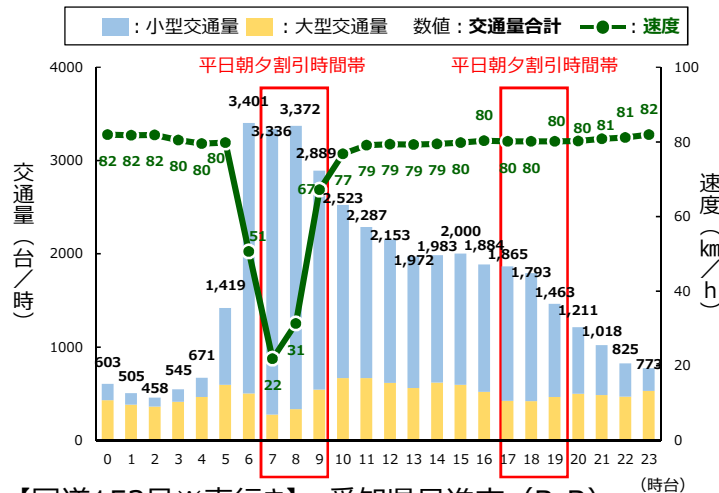
※渋滞の原因は、日進JCT~東名三好IC間のサグ部やボトルネックによるもの。

【位置図】

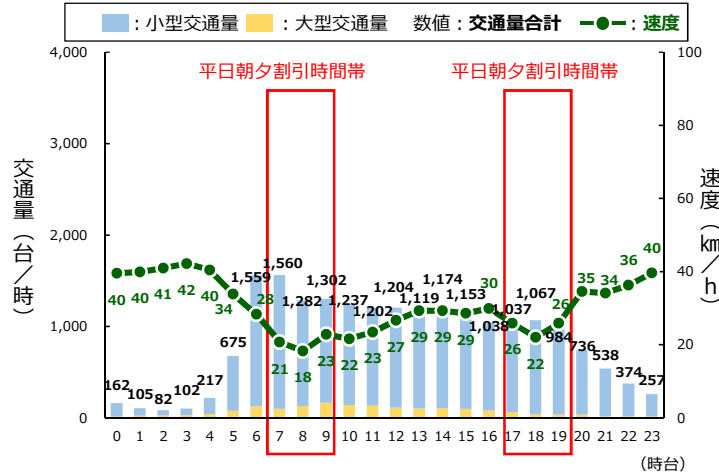


【出典】 地理院地図に路線情報などを表示して掲載
交通量：平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査(東名高速道路は上り、国道153号は下りの24時間交通量)

【東名高速道路※東行き】▼名古屋IC~日進JCT (A-A)



【国道153号※東行き】▼愛知県日進市 (B-B)



【出典】 交通量：国道153号：トラフィックカウンターによる計測値(2020年10月 平日平均)
東名高速道路：NEXCOデータ(2020年10月 平日平均)
速度：ETC2.0データ(2020年10月 平日平均)
※平均速度集計範囲
国道153号：植田交差点オランプ合流部~知々釜北交差点ランプ分岐部
東名高速道路：名古屋ICオランプ合流部~日進JCTオランプ分岐部

▼東名高速道路の状況(写真1)



撮影日時：R3.2.26 7時台

▼国道153号の状況(写真2)

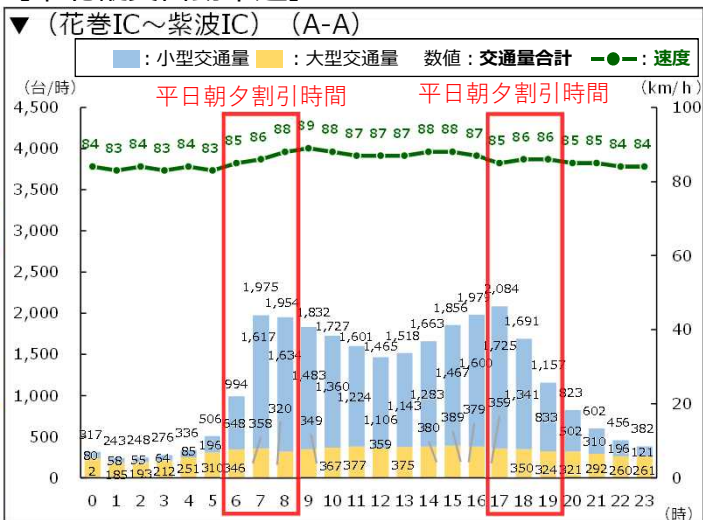


撮影日時：H30.10.16 7時台

通勤時間帯における高速道路と並行する一般道の混雑状況(③両方とも混雑なし)

- 東北縦貫自動車道 花巻IC～紫波ICでは、平日朝夕割引時間帯が交通量ピークであるが、平均旅行速度については、80km台で一定。
- 並行する国道4号においても、平日朝夕割引時間帯に交通量がピークとなるが、旅行速度は45kmを超えており、速度低下はみられない。

【東北縦貫自動車道】

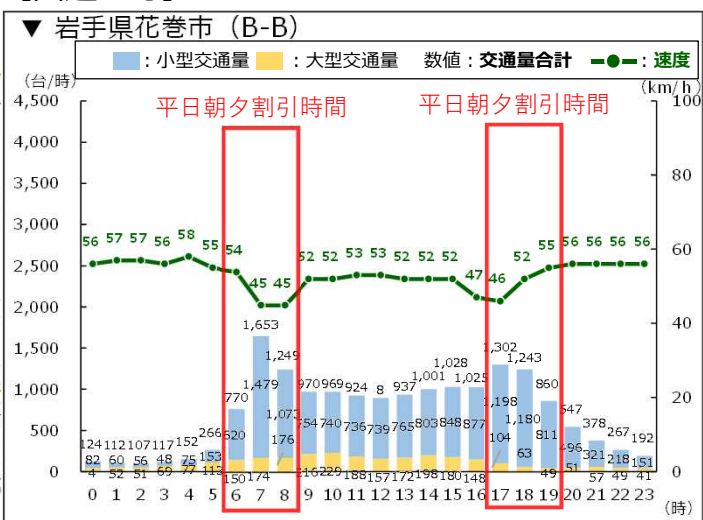


▼東北自動車道の状況 (写真①)



撮影日時：R 3.2.10 8時

【国道4号】



▼国道4号の状況 (写真②)



撮影日時：R 3.2.10 8時

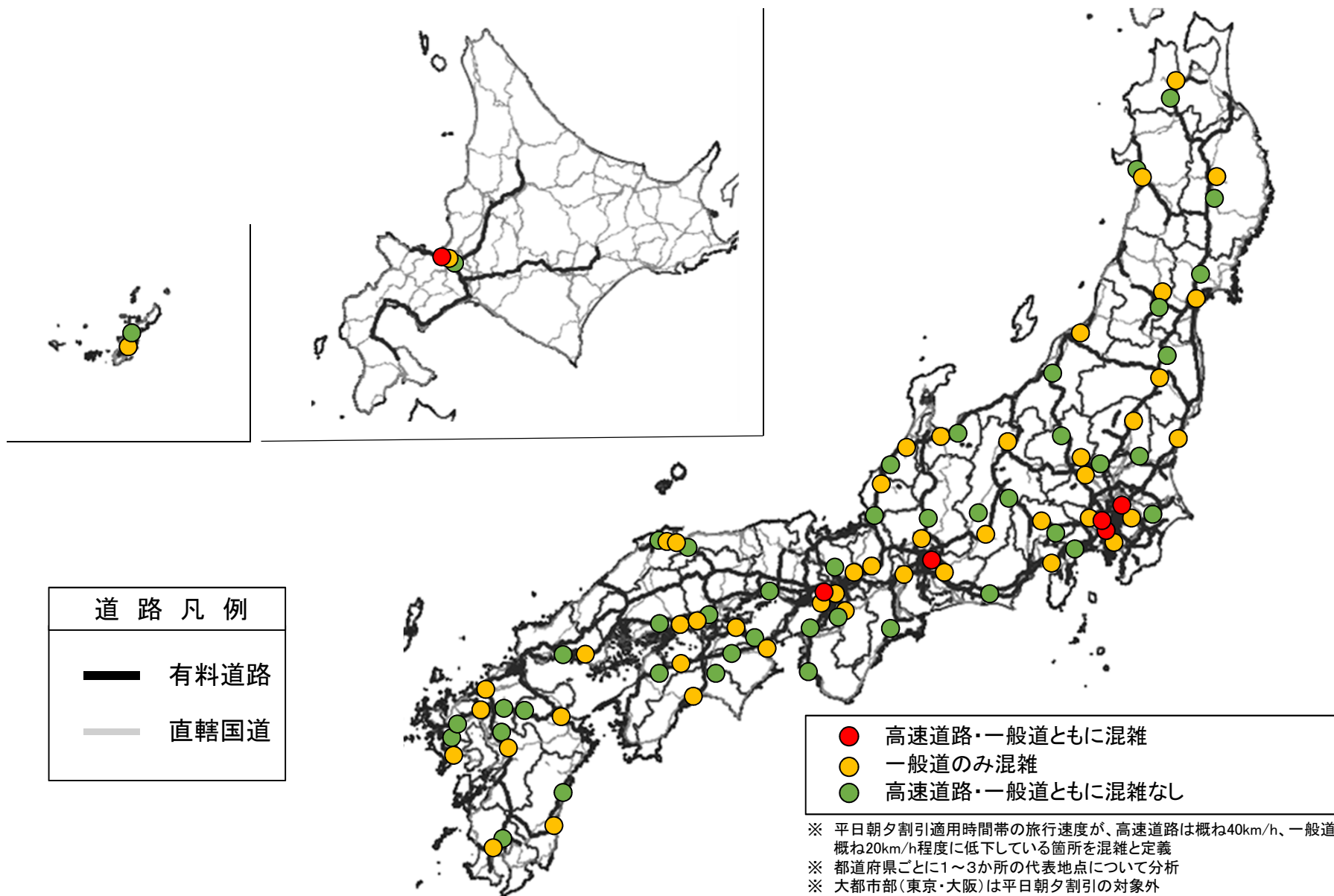


出典：地理院地図に路線情報などを表示して掲載

【出典】交通量：国道4号：トラフィックカウンターによる計測値 (2020.10月 平日平均)
 東北道：NEXCOデータ (2020.10月 平日平均)
 速度：ETC2.0データ (2020.10月 平日平均)

通勤時間帯における高速道路と並行する一般道の混雑状況(全国図)

- 大都市圏を中心に、通勤時間帯において高速道路が混雑している区間がある。
- 都市部を中心に一般道が混雑している一方で、通勤時間帯においても高速道路が混雑していない区間も全国に点在。



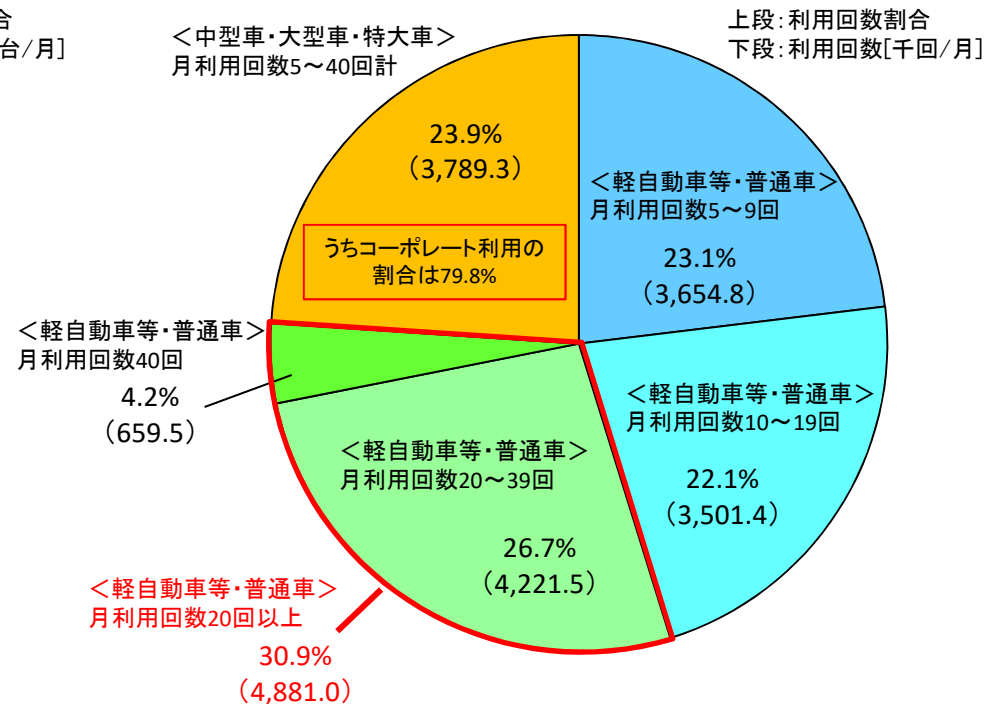
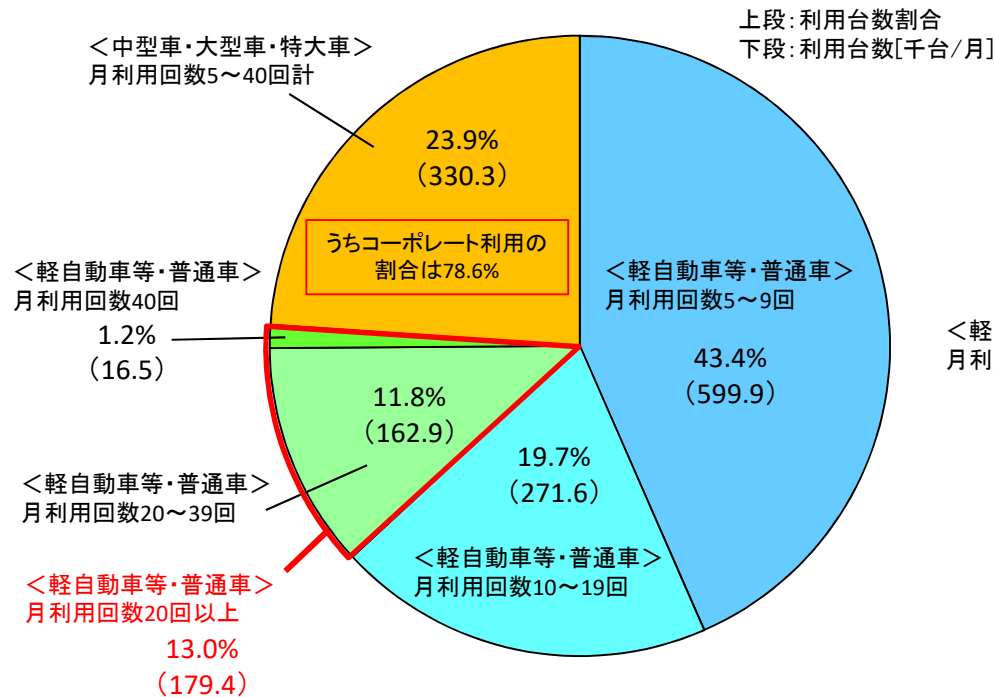
平日朝夕割引の評価(車種・利用回数別割合)

○月20回以上(軽自動車等・普通車)の利用割合は、平日朝夕割引適用車両(月5回以上利用)のうち、利用台数ベースで13%、利用回数ベースで31%にとどまっており、通勤目的トリップの高速道路への転換に対する効果は限定的である。

○なお、中型車以上の平日朝夕割引適用車両のうち、約8割が、大口・多頻度割引※の対象となるETCコーポレートカードを利用。(※平日朝夕割引と大口・多頻度割引は重複適用しない)

○割引適用車両における車種・利用回数別割合
(利用台数ベース)

○割引適用車両における車種・利用回数別割合
(利用回数ベース)



・H31年4月のETCデータより分析
 ・H31年4月における利用上限回数は40回(平日20日・往復)
 ・車両1台につき利用カードは1枚として整理
 ※月利用回数5回以上で平日朝夕割引が適用

社会・生活様式の変化①(勤務形態の多様化)

- 新型コロナウイルス感染症対策として、時差出勤や自宅での勤務(テレワーク)などの柔軟な働き方が広がっている。
- それらの働き方は、緊急事態宣言解除後も継続的に実施されている。

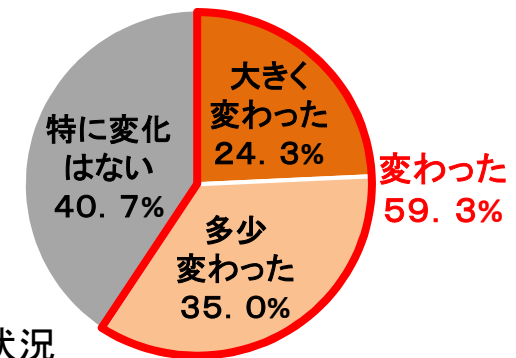
経済財政運営と改革の基本方針2020
 ~危機の克服、そして新しい未来へ~
 令和2年7月17日 閣議決定

第3章「新たな日常」の実現
 (3)新しい働き方・暮らし方
 ①働き方改革

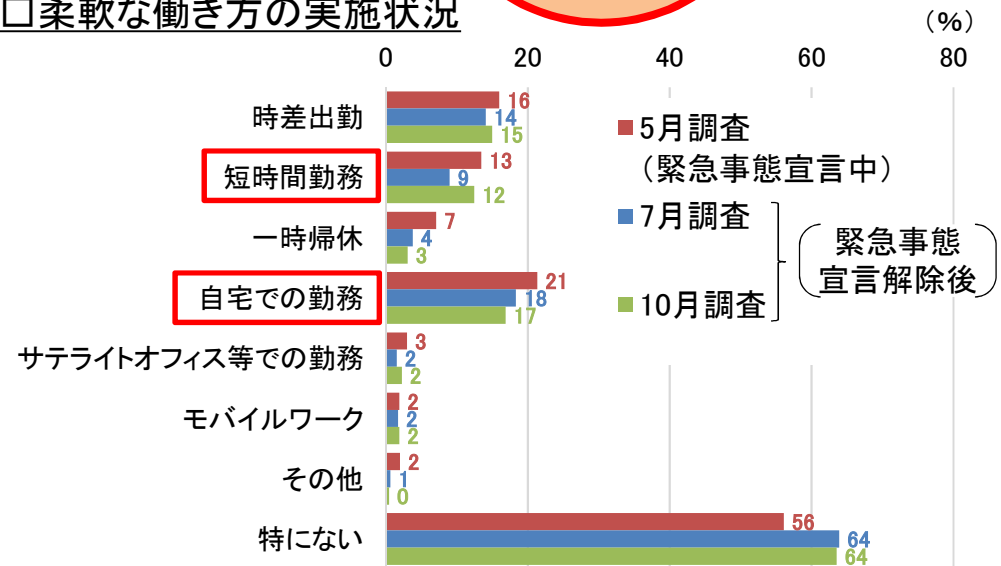
働き方改革関連法の着実な施行を労働関係法令の適正な運用を図りつつ取り組むとともに、**感染症への対応として広まったテレワーク等がもたらした、新たな働き方やワーク・ライフ・バランスの取組の流れを後戻りさせることなく最大限活かし、従業員のやりがいを高めるためのフェーズⅡの働き方改革に向けて取組を加速させる。**労働時間の管理方法のルール整備を通じた兼業・副業の促進など複線的な働き方や、育児や介護など一人一人の事情に応じた、**多様で柔軟な働き方を労働者が自由に選択できるような環境を整備し、RPAの活用を含む更なる生産性向上に向けた好循環を作り出す。**あわせて、不本意非正規雇用の解消を図る。

テレワークの定着・加速を図るため、新たなKPIを策定するとともに、中小企業への導入に向けて、専門家による無料相談対応や全国的な導入支援体制の構築など各種支援策を推進する。さらに、事業場外みなし労働時間制度の適用要件に関する通知内容の明確化や関係ガイドラインの見直しなど、**実態を踏まえた就業ルールの整備に取り組む。**

□働き方の変化
 5月調査
 (緊急事態宣言中)



□柔軟な働き方の実施状況



公益財団法人日本生産性本部
 「新型コロナウイルス感染症が組織で働く人の意識に及ぼす影響を調査」を用いて国土交通省が集計
 対象者: 20歳以上の日本の雇用者(就業者から自営業者、家族従業者等を除く)1,100名
 5月調査: 政府による緊急事態宣言の発出から約1か月後の5月11日(月)~13日(水)
 7月調査: 7月6日(月)~7日(火) ※緊急事態宣言解除後
 10月調査: 10月5日(月)~7日(水)

社会・生活様式の変化②(勤務形態の多様化)

○新型コロナウイルスの感染予防対策として、週休3日制や、コアタイムのないフレックスタイム制等を導入する企業もみられる。

新型コロナウイルス感染症と両立する経済活動の再加速に向けて
2020年7月16日
一般社団法人日本経済団体連合会
新型コロナウイルス会議

2. 感染症拡大に対する経団連のこれまでの取り組み

③ 感染予防対策ガイドラインの策定

政府が「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」において、事業者に感染防止ガイドラインの自主的策定を求めたことを受け、5月14日、オフィスおよび製造事業場において業種横断的に対応すべき事項を取りまとめた「**新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン**」を策定・公表した。同ガイドラインは、緊急事態宣言が順次解除されるにしたがい、「ウィズコロナ」時代に経済活動を再開していくうえでの指針として活用されている。

オフィスにおける新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン
2020年5月14日
一般社団法人日本経済団体連合会

3. 講じるべき具体的な対策

(3) 通勤

- ・テレワーク(在宅やサテライトオフィスでの勤務)、時差出勤、ローテーション勤務(就労日や時間帯を複数に分けた勤務)、変形労働時間制、週休3日制など、**様々な勤務形態の検討を通じ、通勤頻度を減らし、公共交通機関の混雑緩和を図る。**
- ・自家用車など公共交通機関を使わずに通勤できる従業員には、道路事情や駐車場の整備状況を踏まえ、通勤災害の防止に留意しつつこれを承認することが考えられる。

株式会社東芝(ニュースリリース2020年05月07日より抜粋)

週休3日制やコア無しフレックスタイム制等、接触機会を削減する施策の導入を検討・実施

- ・在宅勤務が可能な業務に従事する従業員は原則として在宅勤務を行うことを継続
- ・出社しなければならない業務に従事する従業員に対しては、週休3日制(変形労働時間制)やコア無しフレックスタイム制等の接触機会を削減する勤務制度の導入について検討・実施

カルビー株式会社(ニュースリリース2020年06月25日より抜粋)

新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえたニューノーマルの働き方「CalbeeNewWorkstyle」を、2020年7月1日(水)から、オフィス勤務者約800人を対象に適用

- ・**オフィス勤務者は、出社勤務ではなく、モバイルワークを原則**
- ・**フレックス勤務のコアタイムを廃止**
- ・**結果的に30%前後の出勤率を目安とする**

株式会社ドワンゴ(ニュースリリース2020年06月29日より抜粋)

在宅勤務制度を7月1日より本格導入、恒久化へ対象者へ毎月2万円の手当を支給決定

- ・今後、対象となる従業員は在宅勤務を基本とし、必要に応じて出社する勤務形態

富士通株式会社(ニュースリリース2020年07月06日より抜粋)

ニューノーマルにおける新たな働き方「WorkLifeShift」を推進

- ・**国内グループ従業員の勤務形態はテレワーク勤務を基本**
- ・**コアタイムのないフレックス勤務の国内グループ全従業員への適用拡大**

ヤフー株式会社(ニュースリリース2020年07月15日より抜粋)

2020年10月1日より、時間と場所に捉われない新しい働き方へと移行

- ・**新しい働き方では、リモートワークの回数制限およびフレックスタイム勤務のコアタイムを廃止します。**

② 深夜割引

深夜割引の総括

割引の目的

【環境対策】

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

割引の変遷

	(割引率)
H16.11.1～H20.2.14	30%
H20.2.15～H20.10.13	40%
H20.10.14～H26.3.31	50%
H26.4.1～	30%

割引の効果

- 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(P18)
- 一般道から高速道路への転換状況を確認すると、普通車以下については特に夜間の時間帯において、深夜割引の効果とみられる転換を確認(P19)

割引の課題

- 東京本線料金所においては、0時前に深夜割引適用待ちの車両が滞留。首都圏・近畿圏の他の本線料金所においても滞留車両あり(P20)
- 東京に近い区間においては、深夜割引適用時間の前後時間帯でも渋滞損失が発生。(P21)

部会における意見

- 割引により、待機等のドライバーの負担となる不経済が生じているため、割引を見直すべき。
- 特定の時間から一気に割引を適用するのではなく、徐々に割引率を高くするような形の方が良いのではないか。
- 労働環境改善等に資するため、労働基準法の規定に合わせて深夜割引の時間帯を22時～5時に拡大すべき。
- 深夜時間帯に走行した距離についてのみ割引が適用されるような適用条件の見直しについて検討が必要。

見直しの方針案

○ 割引適用時間帯の走行に対してのみ、割引が適用されるよう適用条件を見直し

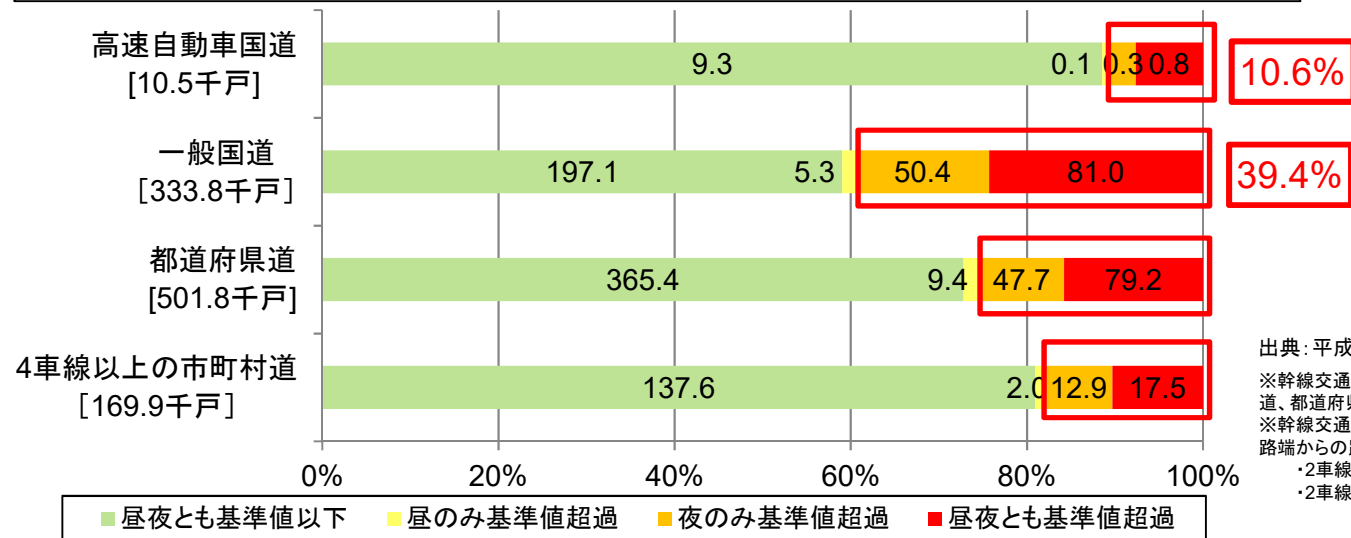
○ 割引率を時間帯に応じて段階的に拡大・縮小させることも含めて、適用時間帯を拡大する方向で見直し

深夜割引の目的

割引の目的

- 高速道路に並行する一般道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

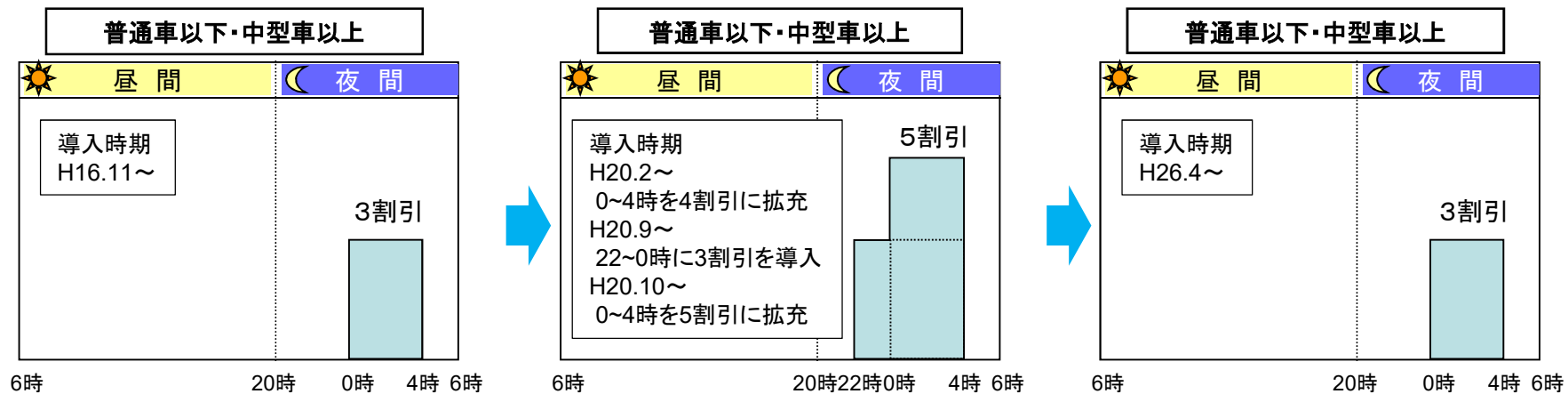
平成15年度 騒音の環境基準達成状況の評価結果(道路種類別・幹線交通を担う道路※に近接する空間)



出典:平成15年度自動車交通騒音の状況について(環境省)
 ※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

割引の変遷

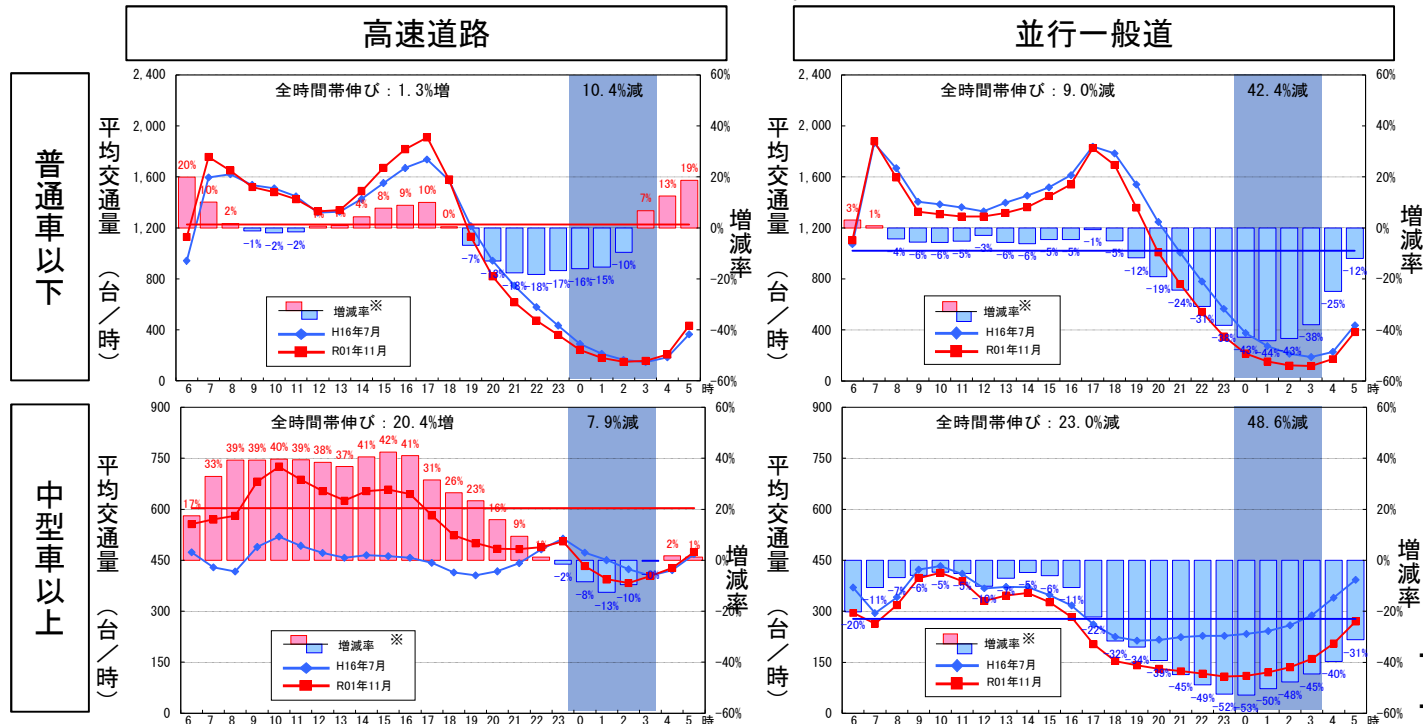
(地方部・平日の例)



深夜割引の評価

○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。

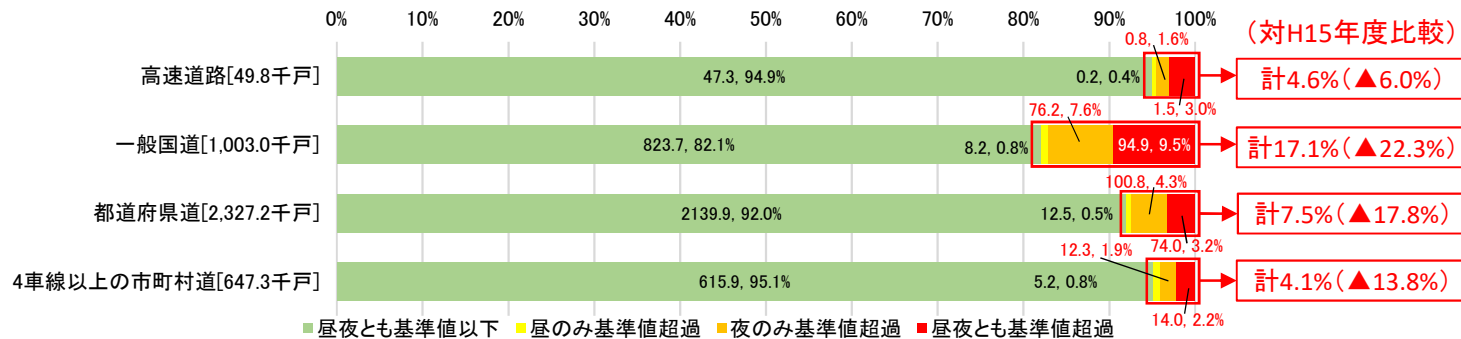
○高速道路と並行する一般道の交通量変化(H16.7/R元.11)



[深夜割引率]
H16.7: 割引なし
R元.11: 3割引

・トラカンデータより、高速道路および並行一般道について全国167カ所を集計
・H16年7月はH16.7.1~H16.7.31の平日を集計、R元年11月はR元.11.1~R元.11.30の平日を集計
※増減率は、R元年値のH16年値からの増減率

○高速道路と並行する一般道の騒音環境(H30年度データ)



単位(住居等戸数[千戸]、戸数割合[%])

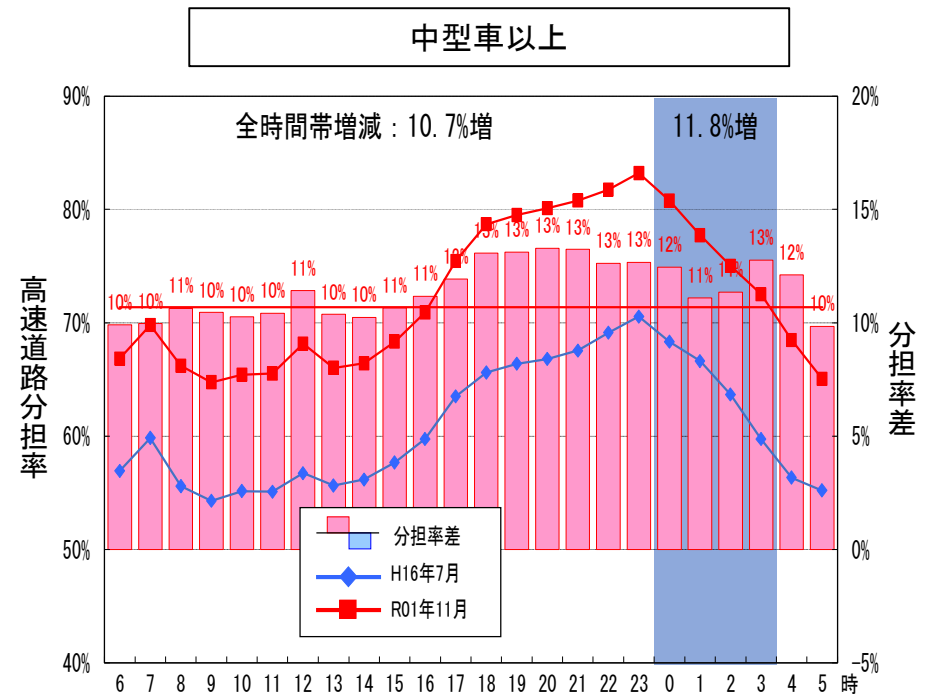
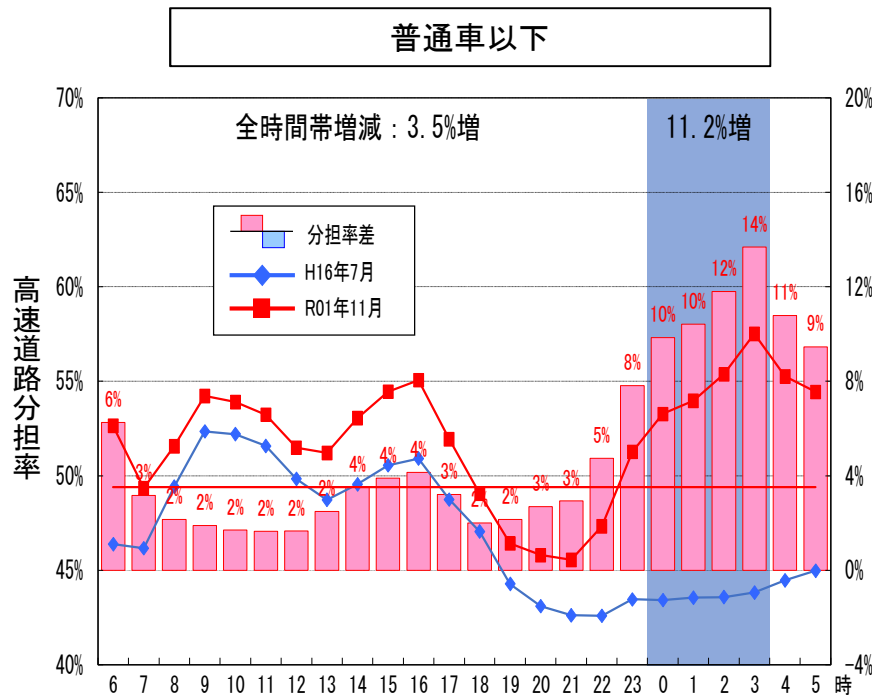
※「幹線交通を担う道路に近接する空間」について集計
※「幹線交通を担う道路」...高速自動車国道、都市高速道路、一般国道、都道府県道、4車線以上の市区町村道
※「幹線交通を担う道路に近接する空間」...次の車線数の区分に応じ道路端からの距離により範囲が特定される。
・2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路...15メートル
・2車線を越える車線を有する幹線交通を担う道路...20メートル
出典:自動車交通騒音の状況について(環境省)

深夜割引の評価

- 一般道の夜間の交通量が減少したことについて、一般道から高速道路への転換状況を確認すると、中型車以上については全時間帯において一定割合の車両が転換しているところ、普通車以下については特に夜間の時間帯における転換がみられる。
- このことから、深夜割引は、一般道の夜間の環境改善について、一定の効果があったと考えられる。

○時間帯別の高速道路分担率変化(H16.7/R元.11)

[深夜割引率] H16.7:割引なし R元.11:3割引



[深夜割引率]
H16.7:割引なし
R元.11:3割引

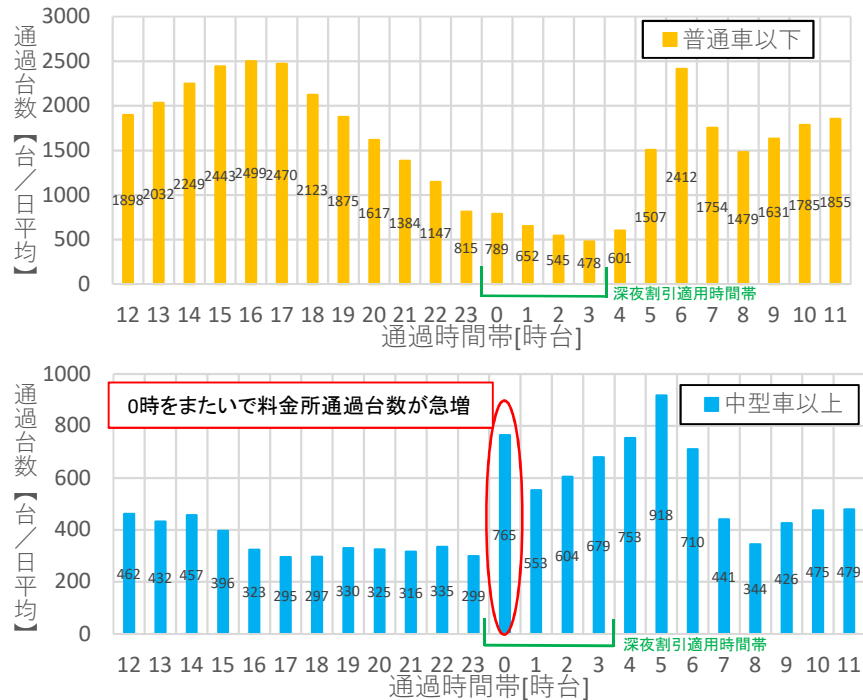
- ・トラカンデータより、高速道路および並行一般道について全国167カ所を集計
- ・H16年7月はH16.7.1～H16.7.31の平日を集計、R元年11月はR元.11.1～R元.11.30の平日を集計
- ・高速道路分担率＝高速道路交通量／(高速道路交通量＋並行一般道交通量)
- ・分担率差は、R01年値とH16年値の差(R01－H16)

深夜割引の課題

- 東京本線料金所においては、0時前に深夜割引適用待ちの車両が滞留し、走行車線を閉塞。
- 首都圏・近畿圏の他の本線料金所でも深夜割引適用待ちの滞留車両が見られる。

○料金所通過台数(R元年度実績)

<東京本線料金所(東名・出口)>



○東京本線料金所前の滞留状況 (R2.12.23(水)23:58撮影)



○西宮本線料金所前の滞留状況 (R3.2.9(火)23:57撮影)



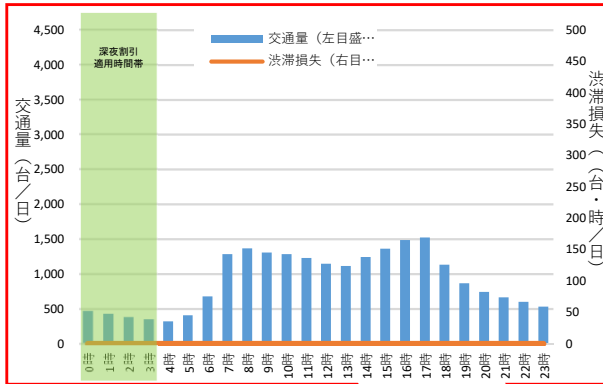
○主な本線料金所の0時前の交通状況 (R3.2.9(火)調査)

路線名	料金所名	0時前の交通状況
東名	東京本線料金所	最大500m程度の滞留車あり
関越道	新座本線料金所	5台程度の路肩停車あり
東北道	浦和本線料金所	10台程度の路肩停車あり
常磐道	三郷本線料金所	5台程度の路肩停車あり
名神	名神吹田IC (名神→近畿道・一般道)	5台程度の路肩停車あり
名神	西宮本線料金所 (名神→阪高神戸線・一般道)	5台程度の路肩停車あり

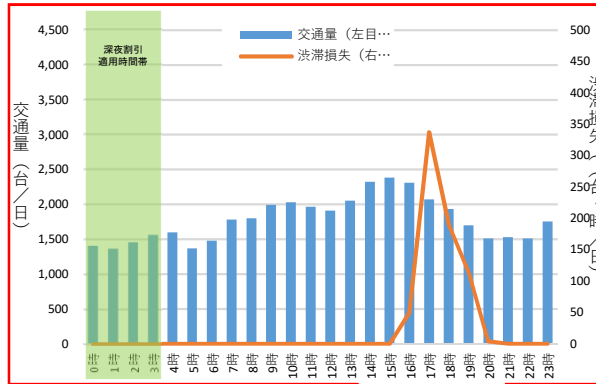
深夜時間帯における交通量について

- 東京近郊の高速道路では、深夜割引適用時間の前後時間帯でも渋滞損失が発生している。
- 一方、東京から離れた区間では、上記時間帯に渋滞損失が発生していない。

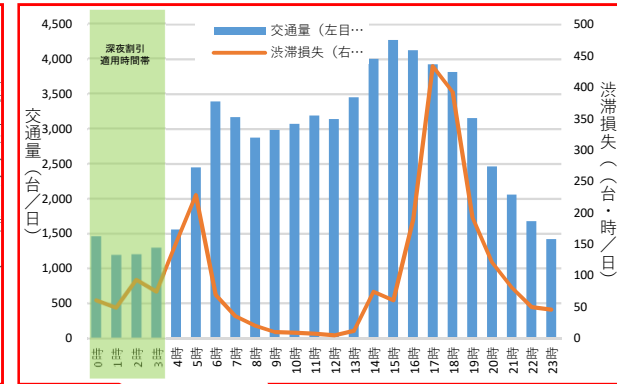
相良牧之原～菊川（上り方向）



御殿場～御殿場J（上り方向）



横浜町田～海老名J（上り方向）



- 注1) R01.11NEXCOトラカンデータより集計
- 注2) 交通量は区間の代表トラカン、渋滞損失は区間内トラカンを用いて算出
- 注3) 渋滞損失は、60km/h以下で混雑・渋滞が発生するとして算出
- 注4) 同時期のNEXCO渋滞調査より、渋滞要因が「事故」「その他」の日時を除いた渋滞損失
- 注5) 対象区間に複数のトラカンが設置されている場合、区間内の始点及び終点のトラカン、区間内の代表トラカンの3カ所以上を選定し、渋滞損失を算出（対象区間に3カ所未満の場合は全て選定）
- 注6) 渋滞調査で時間帯ごとに渋滞が発生している日数で日換算

③ 休日割引

休日割引の総括

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車を対象に割引

割引の変遷

(割引率)

H20.9.16 ~ H26.3.31	50% (9~17時)
H21.3.28 ~ H26.3.31	50% (20~0時・4~6時)
H26.4.1 ~ H26.6.30	50% ※経済対策による激変緩和措置
H26.7.1 ~	30%

割引の効果

- 休日割引導入前後の比較により、休日の交通量は増加 (P25)
- 一方、交通量の増減と観光関係指標(入れ込み客数、消費額)の間に、明確な相関関係は確認できない (P26)

割引の課題

- 休日割引適用の首都圏周辺地域において、中央道、東北道、東名高速等の放射高速道路の上り方向を中心に、高速道路が渋滞。中京圏、近畿圏においても同様の渋滞が発生 (P27)
- 通院・送迎等の観光以外の休日のトリップに対しても、休日割引を適用 (P28)

部会における意見

- 本来の目的である観光の振興に照らして行うのが筋であり、高速道路利用と宿泊がセットの場合のみ割引くなど、高速道路のみで制度設計するのではなく、観光地などにおける行動と絡めた制度とすべき
- GW・お盆等の交通混雑期においては、渋滞が多発しているため、休日割引のあり方について検討が必要。加えて、休日の観光関連トリップが5割程度にとどまることから、地域活性化を図るための観光を利用目的とする利用者に対しての割引となるよう見直す必要

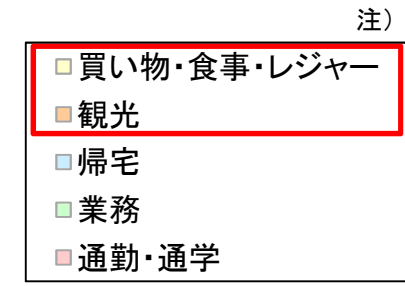
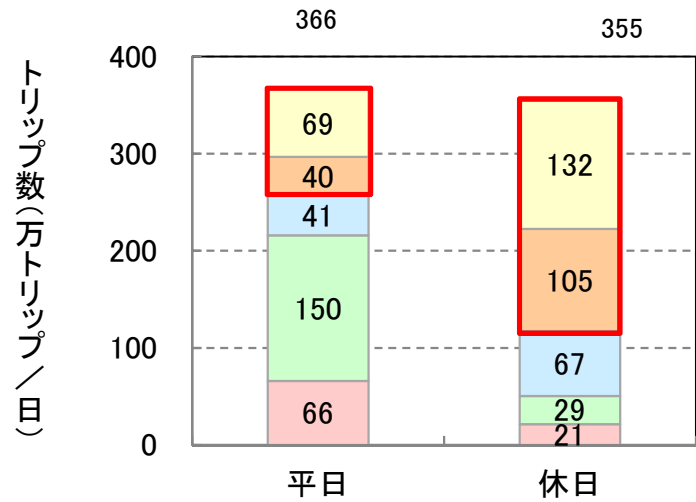
見直しの方針案

- 割引の効果を高めるため、観光関係事業者と連携し、可能な範囲で観光トリップを対象とした割引となるよう見直し
- 大都市圏周辺地域において、休日の渋滞が頻発している区間については、繁忙期や渋滞集中時間帯等においては、割引を適用しないよう見直し

休日割引の目的

割引の目的

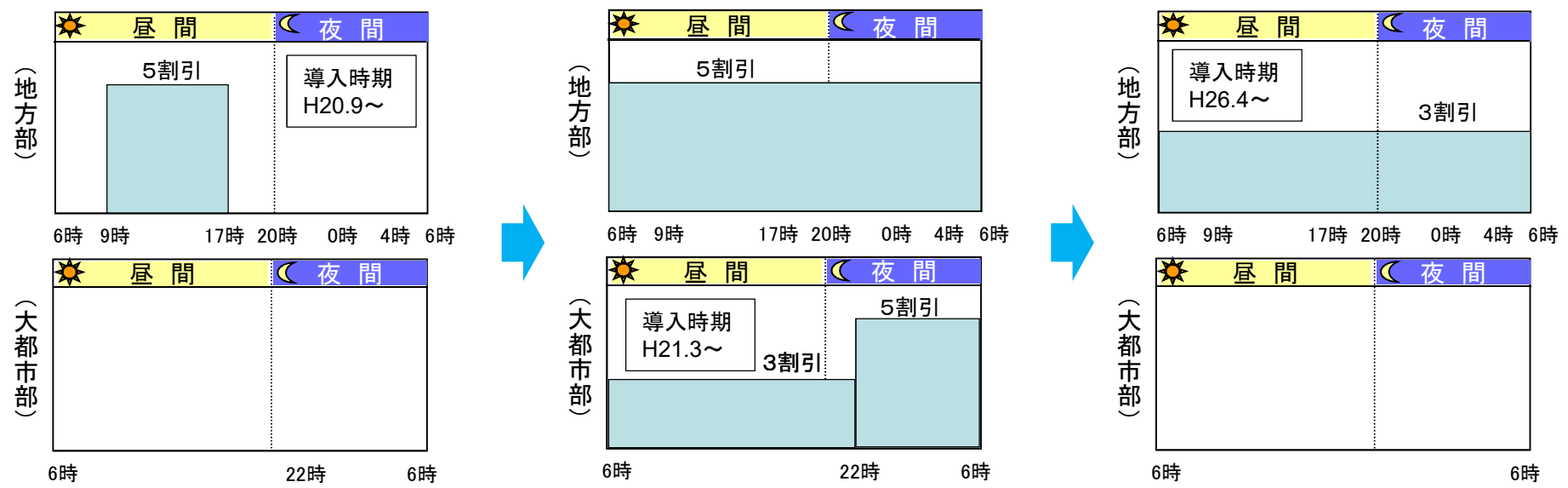
- 観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、高速道路の有効活用を促進



※ H17センサスデータによる
注) 到着地が自宅のトリップ

割引の変遷

(休日・普通車以下の例)

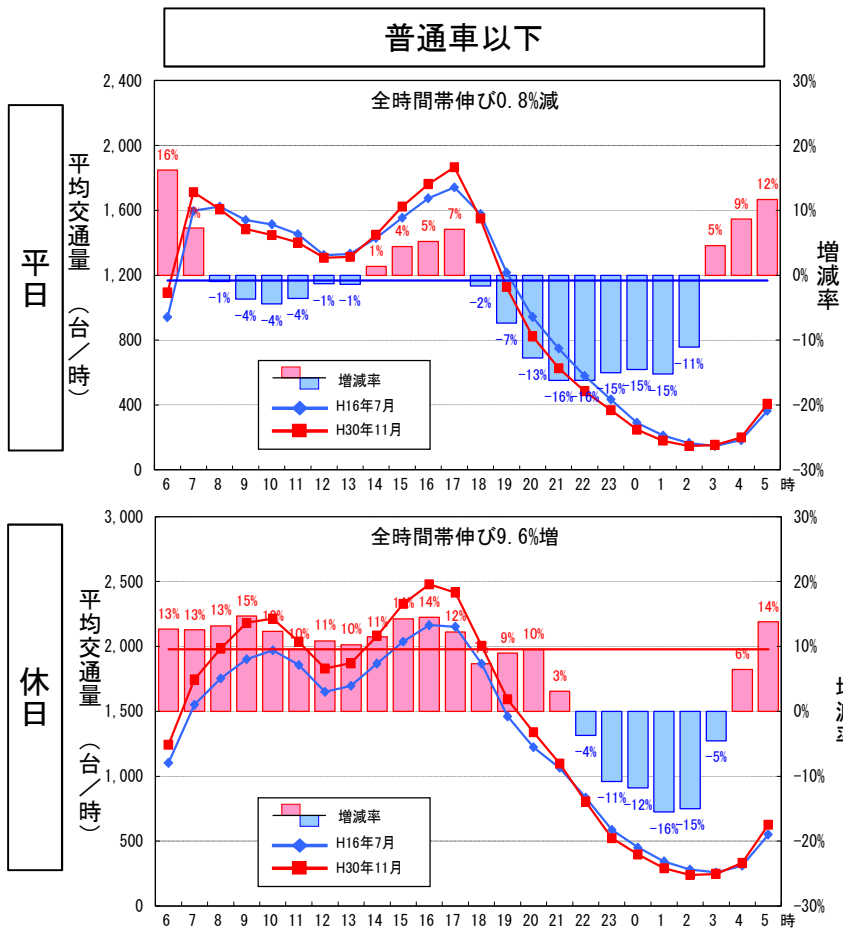


休日割引の評価

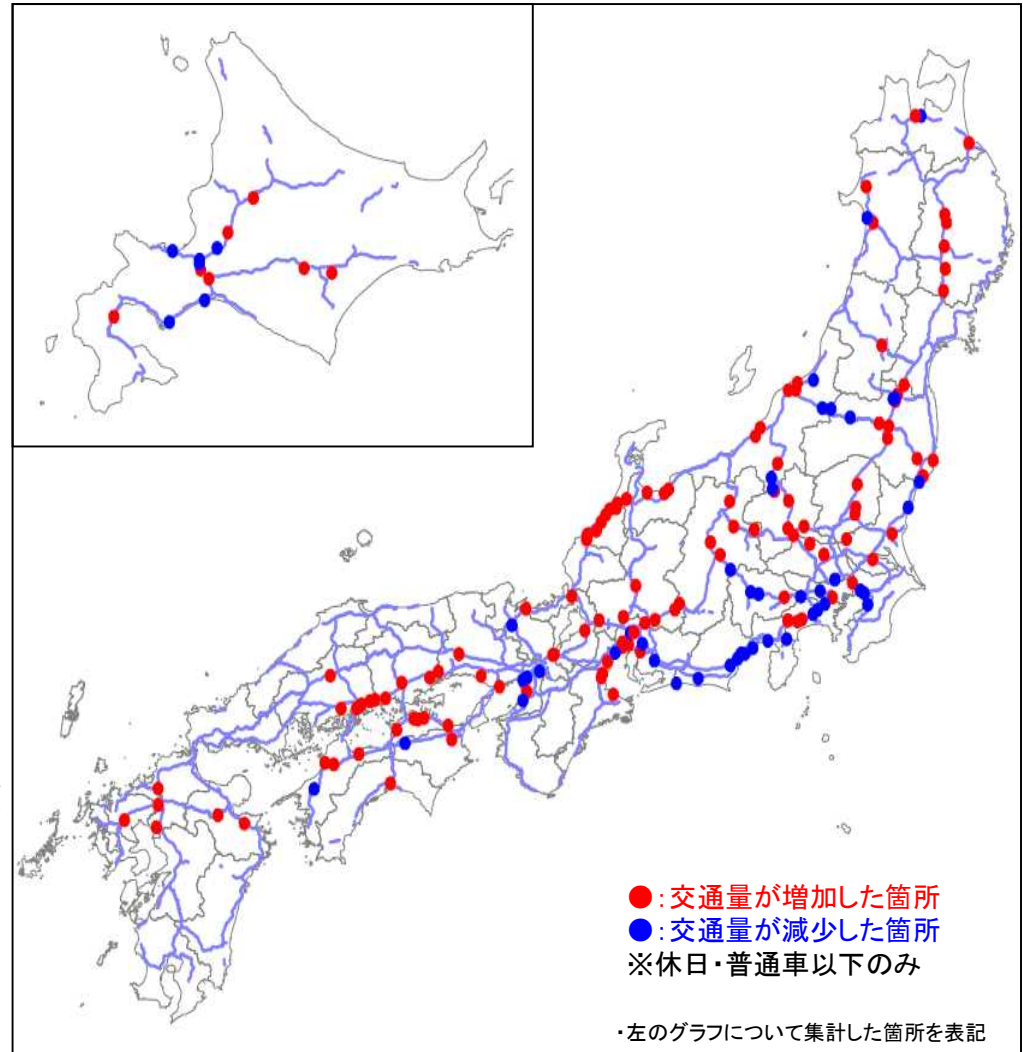
○休日割引導入前後の比較により、特に昼間時間帯において休日の交通量は増加しており、全国の多くの地点(主に地方部)で休日の交通量の増加がみられる。

○高速道路の交通量変化
(H16.7/R30.11)

[割引率]
H16.7:割引なし
H30.11:3割引



○高速道路の交通量変化(H16.7/R30.11)



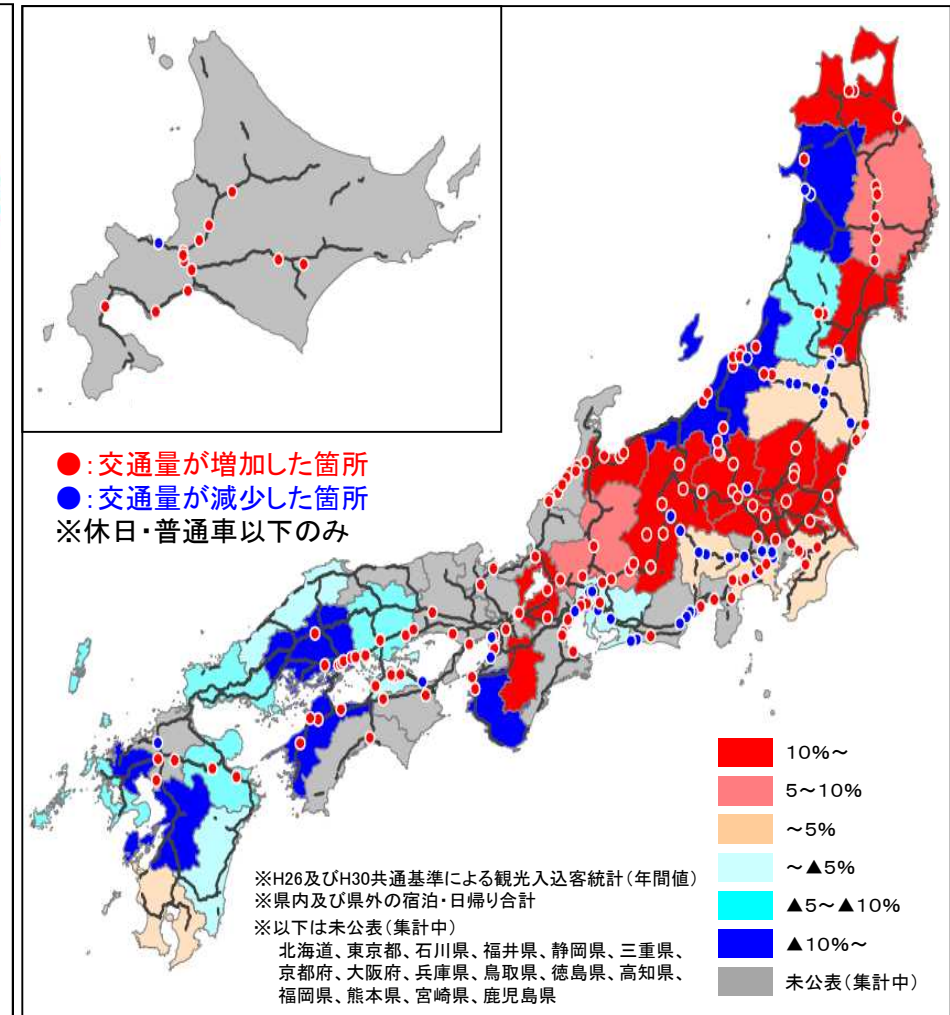
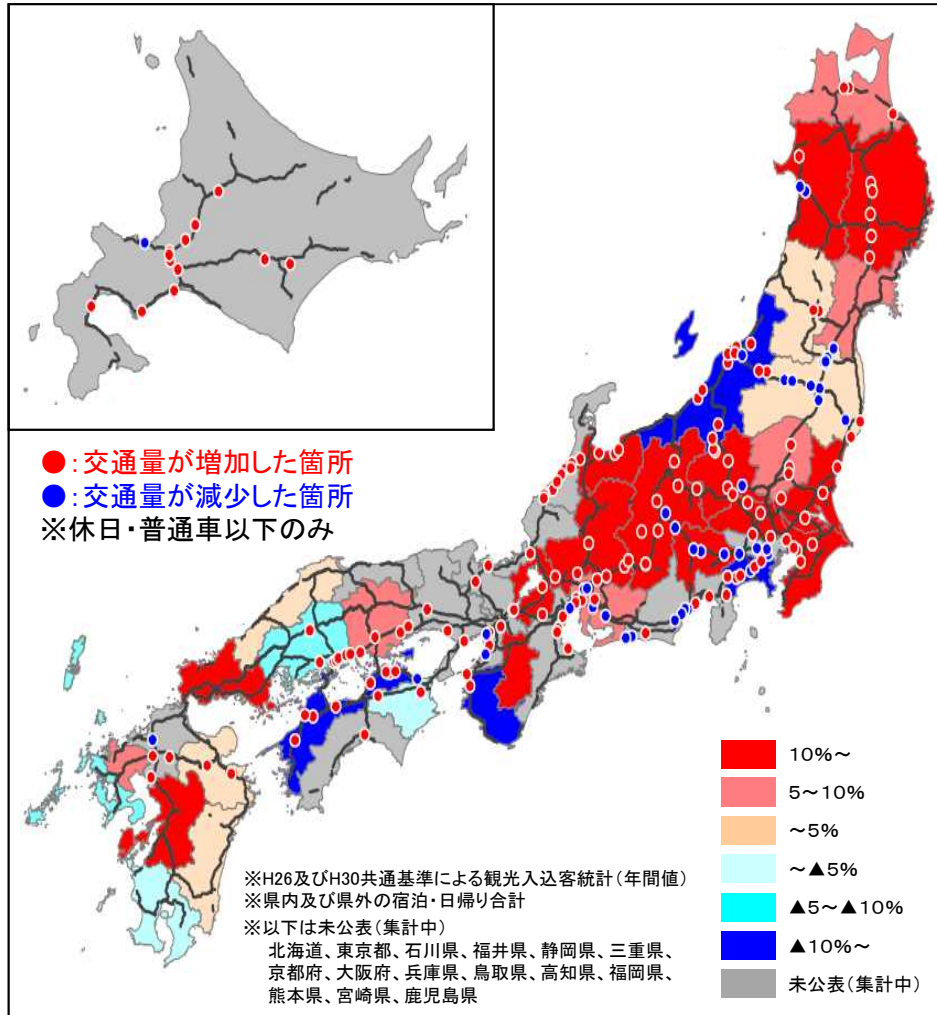
・トラカンデータより、高速道路について全国173カ所を集計(一般道が並行している区間)
・H16年7月はH16.7.1~H16.7.31の平日・休日を集計
・H30年11月はH30.11.1~H30.11.30の平日・休日を集計

休日割引の評価

○平成26年4月の休日割引再編以降、全国の多くの地点で休日交通量は伸びているが、交通量の増減と観光関係指標(入れ込み客数、消費額)の間に、明確な相関関係は確認できない

○交通量変化と観光入込客数伸び(H26/H30)

○交通量変化と観光消費額伸び(H26/H30)



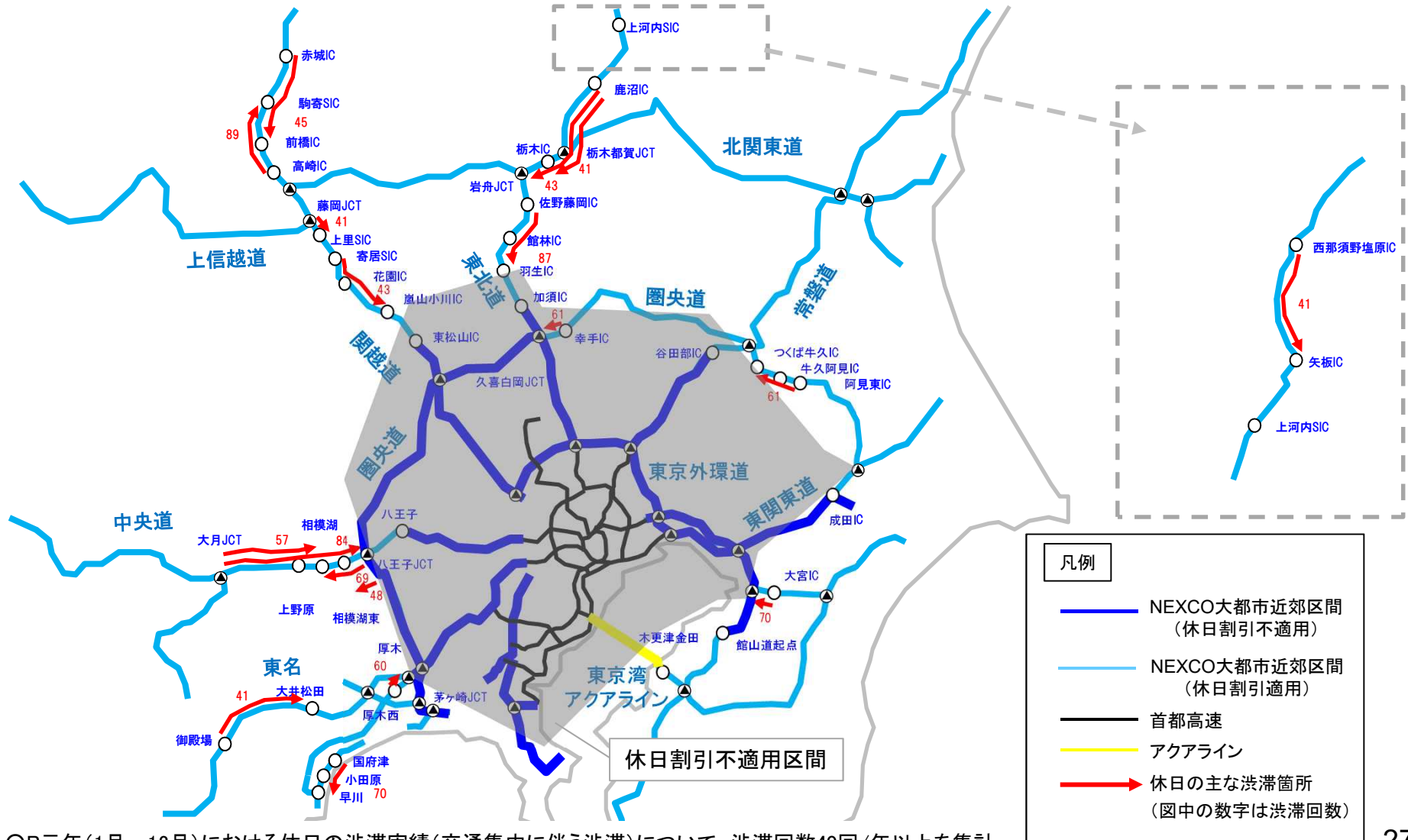
・トラカンデータより、H26年11月及びH30年11月の高速道路について全国187カ所を集計
・H26年11月はH26.11.1~H26.11.30の休日を集計、H30年11月はH30.11.1~H30.11.30の休日を集計

※H30は西日本豪雨の影響あり

[割引率]
H26.4~:3割引

休日割引に関する課題①（休日における混雑状況・首都圏）

- 休日割引適用の大都市圏（首都圏）において、中央道、東北道、東名高速等の放射高速道路の上り方向を中心に、高速道路が渋滞している。
- この他、中京圏、近畿圏においても同様の渋滞が発生している。

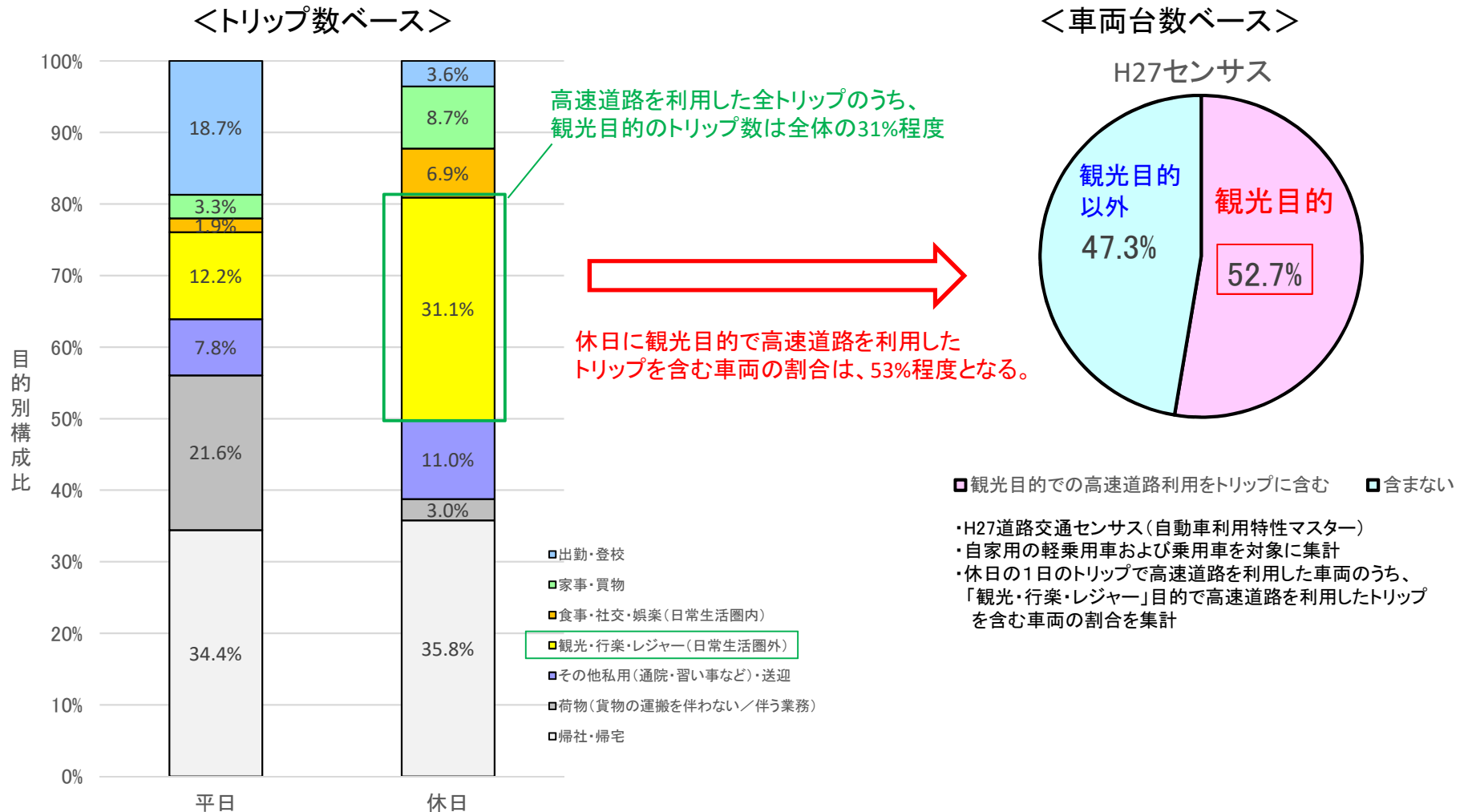


OR元年(1月～12月)における休日の渋滞実績(交通集中に伴う渋滞)について、渋滞回数40回/年以上を集計

休日割引に関する課題②（休日における目的別トリップ）

- ・休日における普通車以下の観光関連トリップの割合は、5割程度に留まっているが、全てのトリップに休日割引が適用されている。

○休日に高速道路を利用したトリップの目的別集計（H27センサス・普通車以下）



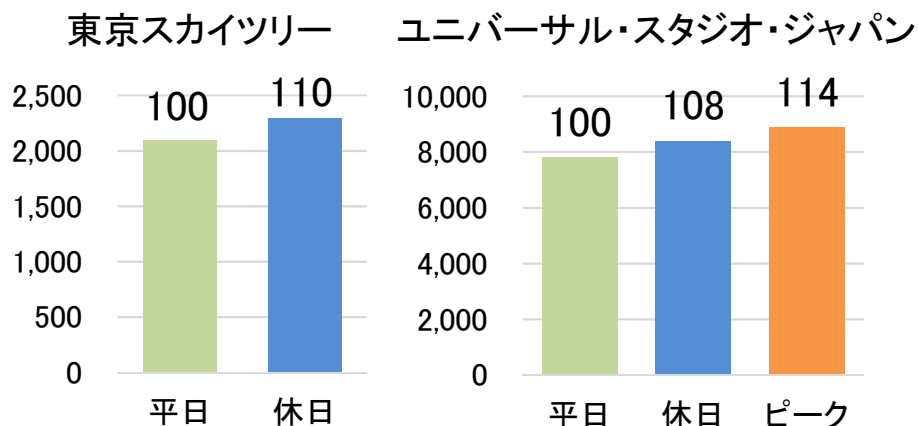
休日に観光目的で高速道路を利用したトリップを含む車両の割合は、53%程度となる。

- ・H27道路交通センサス(自動車利用特性マスター)
- ・自家用の軽乗用車および乗用車を対象に集計
- ・休日に高速道路を利用したトリップの目的別構成比を集計

(参考)観光施設や公共交通機関等における休日等料金

○観光施設や公共交通機関等では、土日を含めたピーク期間は割高の料金を設定。

観光施設



※ 天望デッキ 当日券 大人料金 ※ 1デイ・スタジオ・パス 大人料金

新幹線

- ・閑散期の指定席特急料金は、通常期の200円引き
- ・繁忙期は、通常期の200円増し

例)東京～新大阪
(のぞみ、指定席、片道)
閑散期: 14,520円(▲200円)
通常期: 14,720円(±0円)
繁忙期: 14,920円(+200円)

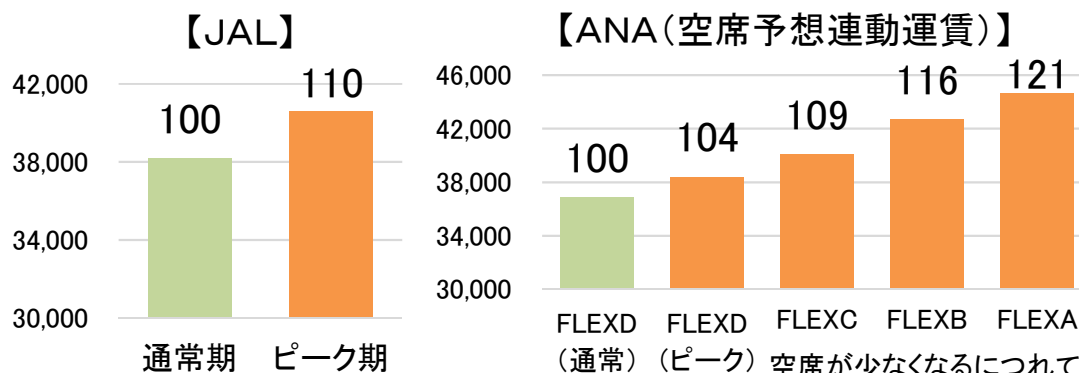
2020年 12月

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

閑散期
通常期
繁忙期

航空機

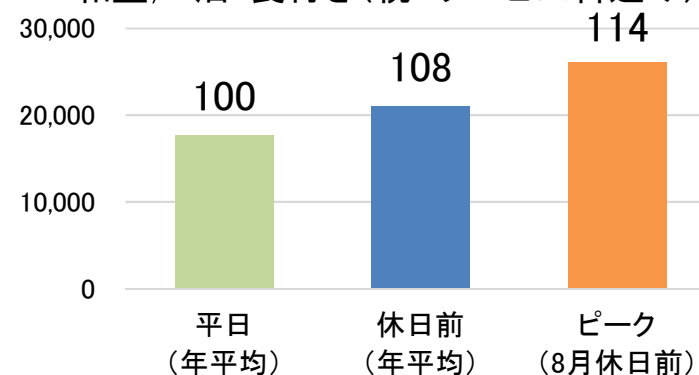
東京(羽田)-札幌(新千歳)大人普通運賃(空港使用料を除く)



空席が少なくなるにつれて
D⇒C⇒B⇒Aと変動

宿泊料金

和室, 1泊2食付き(税・サービス料込み)



※総務省統計局 小売物価統計調査(動向編) 宿泊料調査

観光業界と連携した企画割引の事例（観光施設との連携）

三重・愛知ドライブプラン2019(NEXCO中日本)

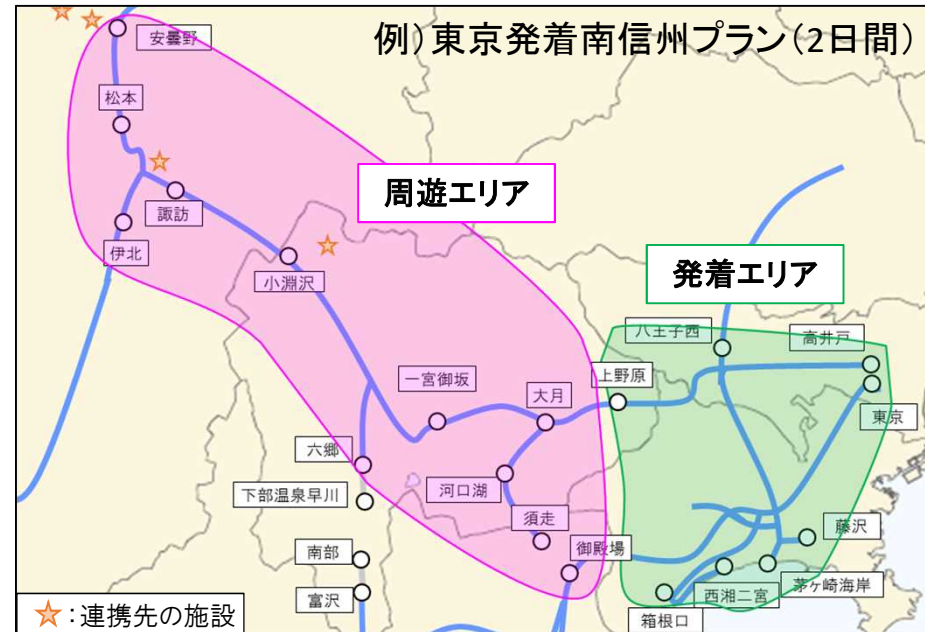


概要	施設入館券やお買い物券をセットとした割引プラン
エリア	三重県域周遊、豊田・三河地域周遊、愛知・浜松地域周遊 等 全6コース
対象	普通車、軽自動車等(ETC車)
料金等	例) 三重県域周遊プラン(普通車 2日間) ・水族館入館券(大人2名分)付きプラン：8,000円※ ・お買い物券付きプラン：7,000円※ ※両プランで高速道路の利用料金及び利用可能範囲は同じ
連携先	鳥羽水族館、三井アウトレットパーク ジャズドリーム長島 等

※企画割引の割引率は、他の割引の割引率や利用状況等を踏まえ、約20%～50%を目安に各社で設定

観光業界と連携した企画割引の事例（宿泊施設との連携）

宿泊セット企画割引2019(NEXCO中日本)

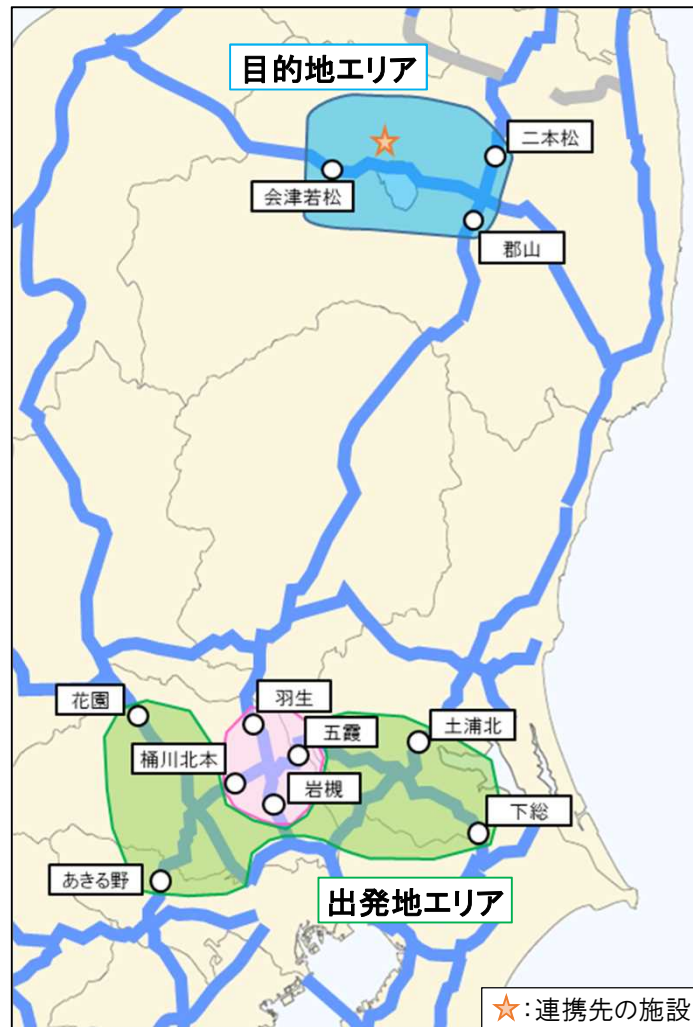


概要	宿泊商品券10,000円分をセットとした割引プラン
エリア	東京発着・伊豆プラン、発着なし・伊勢志摩プラン 等 全22コース
対象	普通車、軽自動車等(ETC車)
料金等	例)東京発着南信州プラン(普通車 2日間) 14,800円※宿泊商品券10,000円分込み
連携先	かんぽの宿 諏訪、Royal Hotel八ヶ岳 等

※企画割引の割引率は、他の割引の割引率や利用状況等を踏まえ、約20%～50%を目安に各社で設定

観光業界と連携した企画割引の事例（観光施設との連携）

「ドラぷらの旅」×「ドラ割」ウインターパス2021（NEXCO東日本）

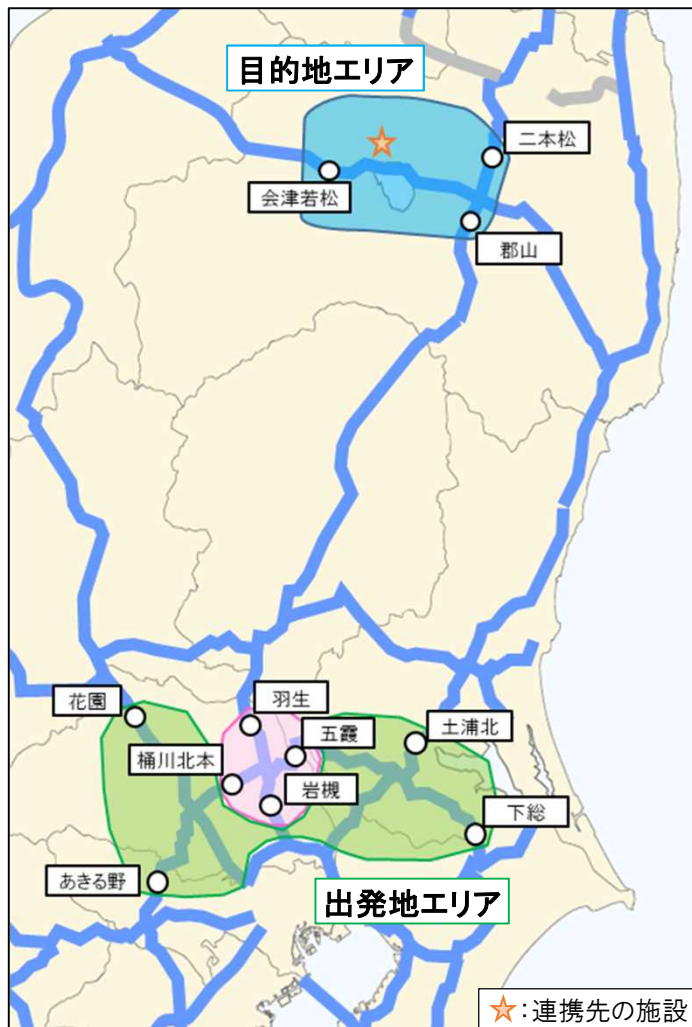


概要	スキー場リフト券等と「ドラ割」ウインターパス2021をセットとした割引プラン
エリア	出発地エリア(首都圏/岩槻-羽生) 目的地エリア(猪苗代・磐梯)
対象	普通車、軽自動車等(ETC車)
料金等	スキー場日帰りパック2名分 + ウインターパス2021(普通車) :18,700円
連携先	アルツ磐梯、猫魔スキー場

※企画割引の割引率は、他の割引の割引率や利用状況等を踏まえ、約20%~50%を目安に各社で設定

観光業界と連携した企画割引の事例（宿泊施設との連携）

「ドラぷらの旅」×「ドラ割」ウィンターパス2021（NEXCO東日本）



概要	宿泊と「ドラ割」ウィンターパス2021をセットとした割引プラン
エリア	出発地エリア(首都圏/岩槻-羽生) 目的地エリア(猪苗代・磐梯)
対象	普通車、軽自動車等(ETC車)
料金等	宿泊2名分 + ウィンターパス2021(普通車) : 64,300円
連携先	磐梯山温泉ホテル

※企画割引の割引率は、他の割引の割引率や利用状況等を踏まえ、約20%～50%を目安に各社で設定

④ 大口・多頻度割引

大口・多頻度割引の総括

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が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

割引の変遷

H17.4.1～H26.3.31
H26.4.1～

最大割引率 約30%

最大割引率 約40%※

※ETC2.0を利用する自動車運送業者については、R4.3まで最大割引率約50%

割引の効果

- H26年度以降、割引率を拡充したことにより、中型車以上のETC搭載車の割引利用率は、7割超まで増加(P37)
- 合わせて、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微増傾向で推移(P37)

割引の課題

- 中型車以上の大半の利用に対して適用されているところ、そのうち約2割の車両については、深夜割引が重複して適用。これにより、約6割を超える割引を受けることとなり、大型車の料率が割引を適用しない普通車の料率を下回る(P38)

部会における意見

- 割引を適用される中型車以上の車両が、適用されていない普通車とほぼ同じ水準の負担となっているという課題がある
- 物流事業者等の支援が目的であるならば、頻度に関わらず料率を下げるほうが公平
- 新型コロナウイルスの影響下から経済が回復するまでの間、実質50%以上の割引を実施してほしい
- 契約単位割引は外的要因に左右されるなど、契約者にとって不安定な割引であるため、より利用額に応じた割引とすべき

見直しの方針案

- 基本的に継続すべきであるが、構造物に与える影響等に応じた公平な負担を目指すとするれば、現状以上の割引率の拡充は避けるべきであり、一方、現下の経済状況を踏まえれば、割引の拡充についても検討すべき
- 外的要因に左右されやすい契約単位割引を車両単位割引に移行させることについて検討が必要

大口・多頻度割引の目的

割引の目的

- ・**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

別納割引

(S41～)



大口・多頻度割引

(H17.4～)

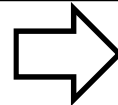
割引の変遷

(高速自動車国道の場合)

H25年度まで

多頻度割引(車両単位割引)		+	大口割引(契約単位割引)	
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%			

(※)平成25年度末までの措置



最大割引率 約30%



H26年度以降

多頻度割引(車両単位割引)		+	大口割引(契約単位割引)	
月間利用額(車両単位)	割引率(割増※)		月間利用額(契約者単位)	割引率
5,000円以下の部分	0%(割増なし)	+	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% ⇒ 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%			

※一有に対する契約単位割引の割引率は5%



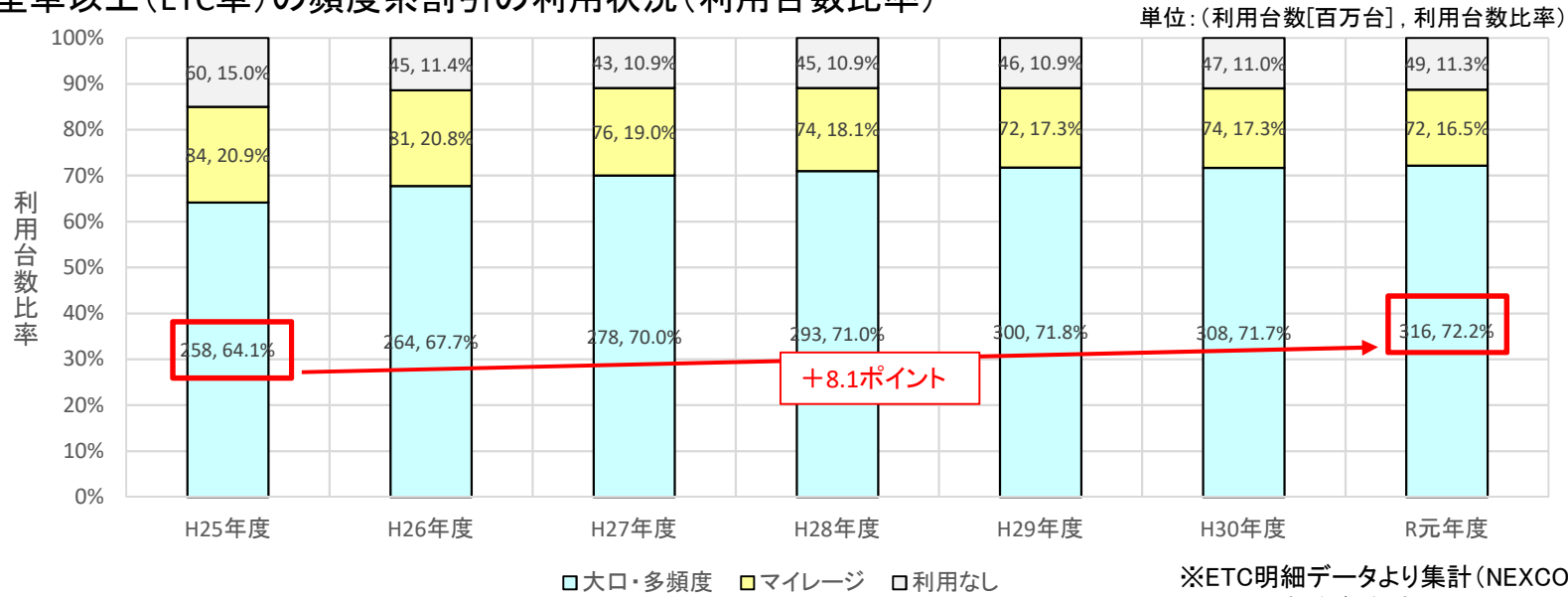
最大割引率 約50%

※ 令和4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

大口・多頻度割引の評価(利用状況)

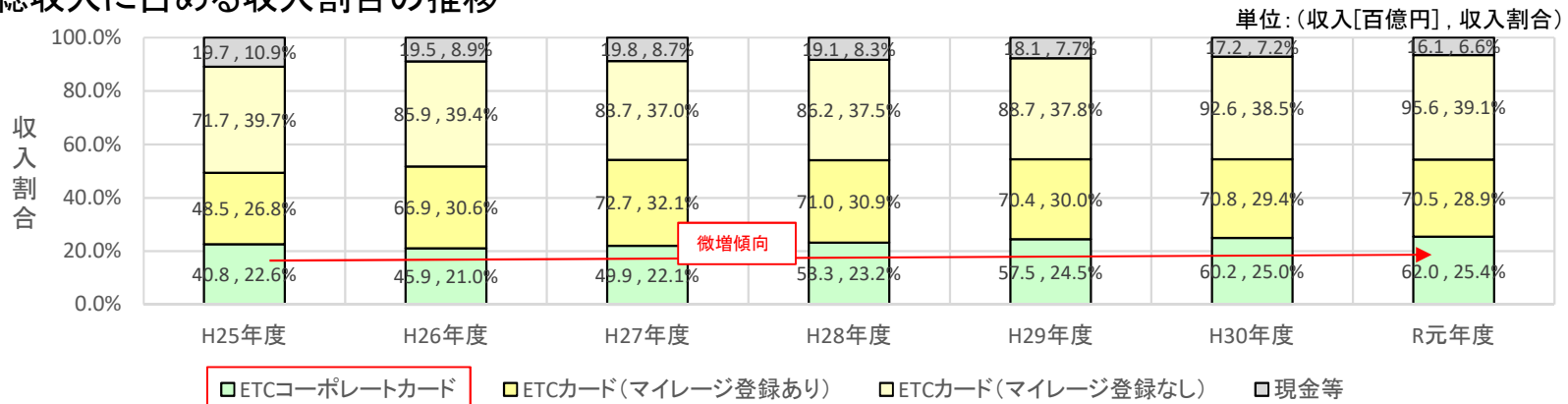
- H25年度と比較して、大口・多頻度割引の利用台数割合は微増傾向(+8.1ポイント)。
- ETCコーポレートカードからの収入割合も同様の傾向を示している。

○中型車以上(ETC車)の頻度系割引の利用状況(利用台数比率)



※ETC明細データより集計(NEXCO3社)
※出口取扱台数を計上

○総収入に占める収入割合の推移

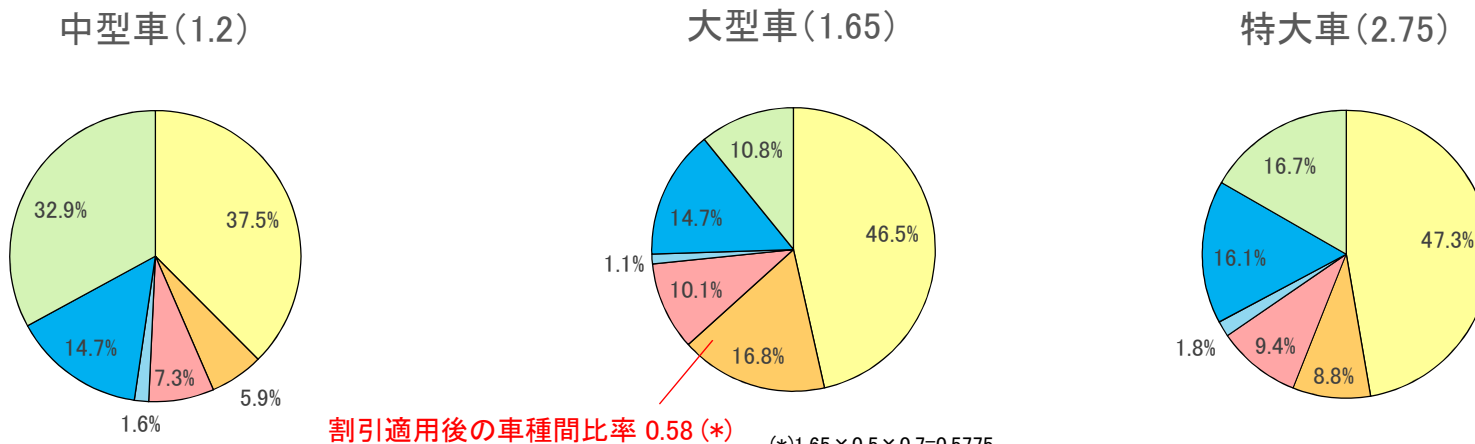
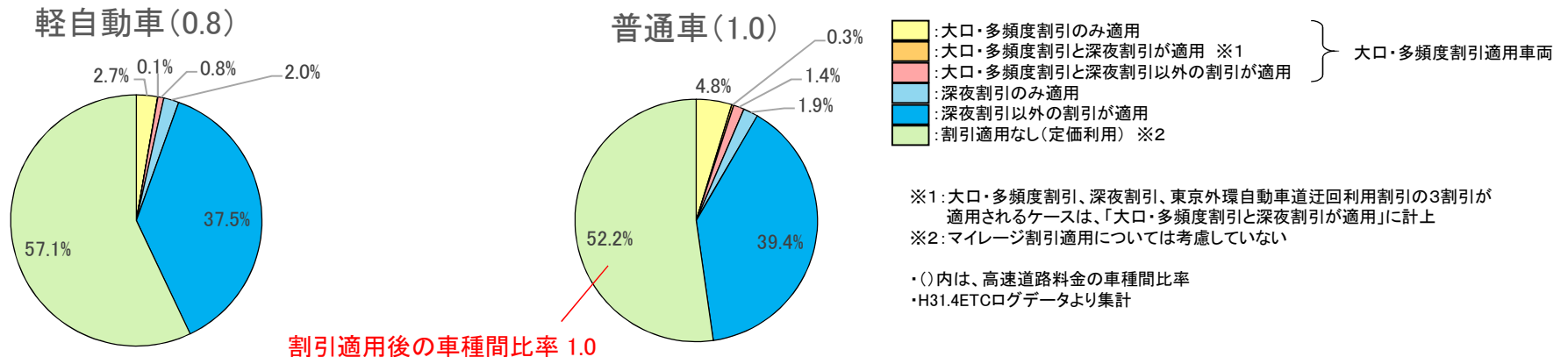


※料金収入の額は営業データより算出

大口・多頻度割引適用者の実質割引率

- 大口・多頻度割引は、中型車以上の大半の利用で適用され、そのうち約1～2割の車両は、大口・多頻度割引と深夜割引が重複して適用されている。
- 当該割引の重複適用後の利用料金が、普通車定価料金を下回る場合が考えられ、適切な車種間料金比率のあり方を検討すべき。

○適用された料金割引別の存在割合 (H31.4における利用回数ベース)



(*) $1.65 \times 0.5 \times 0.7 = 0.5775$
 (大口・多頻度割引を50%、深夜割引を30%として試算)

⑤ マイレージ割引

マイレージ割引の総括

割引の目的

高速道路を利用する機会が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

割引の変遷

H17.4.1～H26.3.31
H26.4.1～

最大割引率13.8%
最大割引率 9.1%

割引の効果

- H26年度以降、割引率を縮小したが、普通車以下のETC搭載車の割引利用率は、約4割まで増加。ただし、ここ数年は微減傾向で推移(P42)
- 総料金収入に占めるマイレージ割引適用車両からの収入の割合はほぼ横ばいで推移(P42)

部会における意見

- (特になし)

割引の課題

- (特になし)

見直しの方針案

- 基本的に継続すべきであるが、他の民間企業におけるポイント制度なども参考にしつつ、利用状況のモニタリングを行った上で、割引内容を見直すことも必要

マイレージ割引の概要

割引の目的

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。

割引の変遷

ETCシステムにより、高速道路を通行する全車種が対象

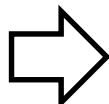
※ETCクレジットカード又はETCパーソナルカード利用者のうち、ETCマイレージサービスに事前登録した者に限る

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

H25年度まで

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%


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)

 最大割引率 約13.8%

H26年度以降

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)の年度末まで

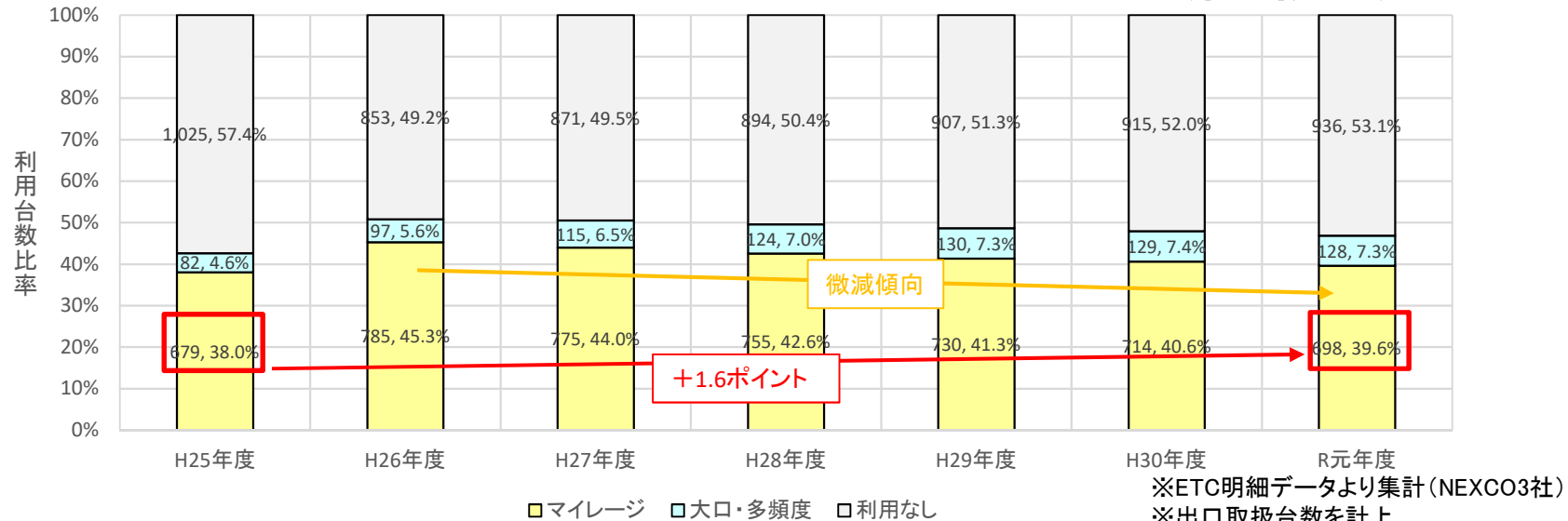
 最大割引率 約9.1%

マイレージ割引の評価(利用状況)

- H25年度と比較して、マイレージ割引の利用台数割合は微増している(+1.6ポイント)が、ここ数年は減少傾向にある。
- ETCカード(マイレージ登録あり)からの収入割合も同様の傾向を示している。

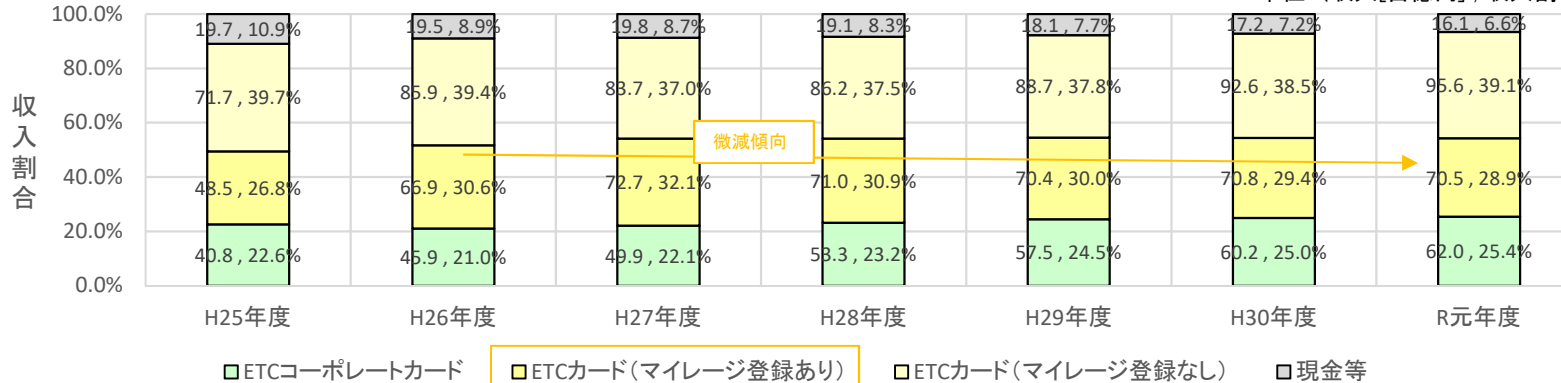
○普通車以下(ETC車)の頻度系割引の利用状況(利用台数割合)

単位: (利用台数[百万台], 利用台数比率)



○総収入に占める収入割合の推移

単位: (収入[百億円], 収入割合)



※料金収入の額は営業データより算出

2. 分析において活用するデータ

一般道の利用も含めたデータ分析について

○従来より、料金施策評価としてトラカンやETCログを活用してきたが、今後、一般道の利用を含めて料金施策目的の達成を評価するために、ETC2.0プローブデータ等を活用。

現状

トラフィックカウンターによるデータを利用

- 平日朝夕割引見直し前後の、高速道路と並行一般道における断面交通量の変化を把握することにより、並行一般道の渋滞の状況※、及び料金割引が転換に与える影響について分析
- ※一般道の渋滞状況の分析においては、ETC2.0データも活用

ETCログデータを利用

- 首都圏の料金見直し後の、圏央道経路と都心通過経路の間の経路選択分担率を把握することにより、所要時間に応じた経路選択の傾向について分析※
- ※同一発着同一料金により料金は同一

課題

- 料金割引による転換を分析するにあたっては、同一ODの車両について分析することにより精度を上げることができるところ、一般道を利用する車両のODを十分に分析できていない
- ※高速道路間の転換については、ETCログデータにより分析可能
- 通勤車両を主対象とした平日朝夕割引について、分析対象となる車両のトリップ目的を把握することが困難
- 一般道も含むODが明らかになれば、トリップ目的を推測し、行動変容(経路選択)に関する分析に繋げることが可能

部会における意見

- 料金について議論するにあたり、高速道路や一般道をどのような人が使っているのか把握するために、デジタル技術をもっと活用すべきではないか。
- 高速道路及び一般道の交通流動全体を計測・評価するにあたり、現在使えそうなデータはETC2.0をはじめとするプローブ系のデータではないか。今後分析の方法及び精度について検討を深める必要。
- 高速道路だけでなく一般道を含めた道路ネットワーク全体として社会全体の便益を最大化するような施策について検討していく必要。

過去の答申等

- 今後の道路交通調査においては、ETC2.0等のICTを有効活用した効率的で精密な「常時把握」及びETC2.0の普及や情報収集環境の充実等による「経路把握」、道路以外の公共交通の利用状況等や交通行動の背景を把握する「関連調査の活用」が重要。

データ分析拡充の方針案

- ETC2.0プローブデータを活用して、一般道も含む各トリップODを把握し、料金施策と高速道路と並行一般道の間の転換についての分析精度を向上。これにより交通流動の最適化を図る
- 同プローブデータについては、トリップ目的を推測するためにも活用
- なお、ETC2.0以外により収集されるプローブデータの活用も検討する必要

分析に用いるデータの性質等

データの種類	内容	使途(施策評価)の例	所有者	特徴	長所	短所
トラカン (高速・一般)	<ul style="list-style-type: none"> ・小型車、大型車区分 ・時間帯別交通量 ・時間帯別速度 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の料金割引が適用された区間及びその並行一般道の交通量分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・国交省、高速会社、公社等 	<ul style="list-style-type: none"> ・機器を設置している地点の交通量、速度が把握可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・地点の交通量、速度(渋滞状況)が把握可能 ・全数データである 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量のみしか把握できないため、経路変化等は推察することしかできない ・機器設置地点以外の交通量は把握できない(主に一般道分析での課題)
ETCログデータ (高速)	<ul style="list-style-type: none"> ・車種区分 ・流入/流出IC・時刻 ・適用された割引 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定ICを利用した車両数分析 ・特定IC間の経路分析 ・特定の料金割引が適用された車両群のIC間所要時間分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速会社、公社等 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路乗降IC等で料金収受のための通信記録 ・途中経路捕捉については、経路課金に必要な箇所等に設置されているFFアンテナのデータを活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両毎の乗降IC及び時間が把握可能 ・FF通過情報、会社間マッチングを行うことで、利用経路を把握可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・会社間・料金体系区間毎のデータとなっているため、マッチングが必要 ・一般道路に関しては分析が出来ない
VICSデータ (高速・一般)	<ul style="list-style-type: none"> ・区間別の渋滞状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・区間別時間帯別の渋滞発生状況分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本道路交通情報センター(情報の処理編集・作成) 	<ul style="list-style-type: none"> ・区間別の渋滞状況が把握可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・区間別・時間帯別の渋滞状況が把握可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞発生時の車両に関する分析(OD、利用経路、交通量)ができない
ETC2.0プローブデータ	<ul style="list-style-type: none"> ・車種区分 ・概ね200m毎の点群データ ・DRM区間別の交通量・平均速度 	<ul style="list-style-type: none"> ・区間別時間帯別の旅行速度分析 ・一般道を含めたOD分析、経路分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・国交省 	<ul style="list-style-type: none"> ・概ね200m毎の点群データを路側機で収集 	<ul style="list-style-type: none"> ・区間別・時間帯別の渋滞状況が把握可能 ・一般道路を含めたOD分析が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路利用情報と紐づいていない ・路側機でデータを収集するため、データ欠損が多い ・サンプルデータであるため、データに偏りがある ・運行IDが一定期間(現在は1週間)で切り替わる
民間プローブデータ	<ul style="list-style-type: none"> ・車種区分 ・点群データ ・DRM区間別の交通量・平均速度 	<ul style="list-style-type: none"> ・区間別時間帯別の旅行速度分析 ・一般道を含めたOD分析、経路分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間会社 	<ul style="list-style-type: none"> ・点群データを通信で収集 	<ul style="list-style-type: none"> ・区間別・時間帯別の渋滞状況が把握可能 ・一般道路を含めたOD分析が可能 ・通信でデータを収集するため、データ欠損が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路利用情報と紐づいていない ・サンプルデータであるため、データに偏りがある ・利用のために購入する必要 ・製品毎に車種の偏りがある
ナンバープレート	<ul style="list-style-type: none"> ・種別、用途、検査登録事務所の情報 	<ul style="list-style-type: none"> ・ETC2.0プローブデータおよび民間プローブデータの補正 	<ul style="list-style-type: none"> ・個人 	<ul style="list-style-type: none"> ・種別、用途、検査登録事務所の情報が標示 ・自動車検査登録情報と突き合わせることで車検証情報が把握可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・公道を走行する全車両に設置されているため、全数データである ・自動車検査登録情報を整理することで、地域別の自動車台数が把握できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ナンバープレート情報は個人情報であるので、ETC2.0データ、民間プローブデータ等とは紐づいていない。

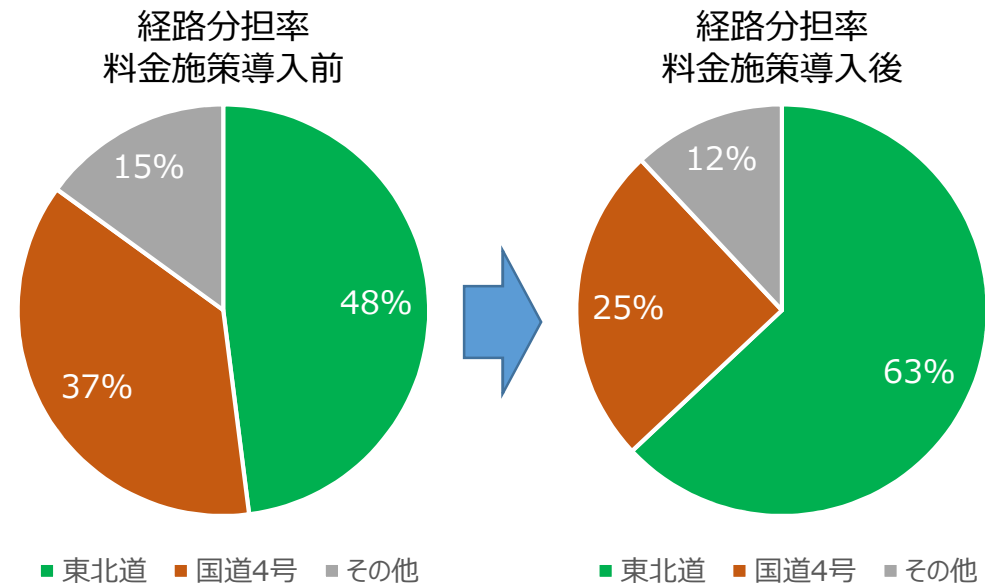
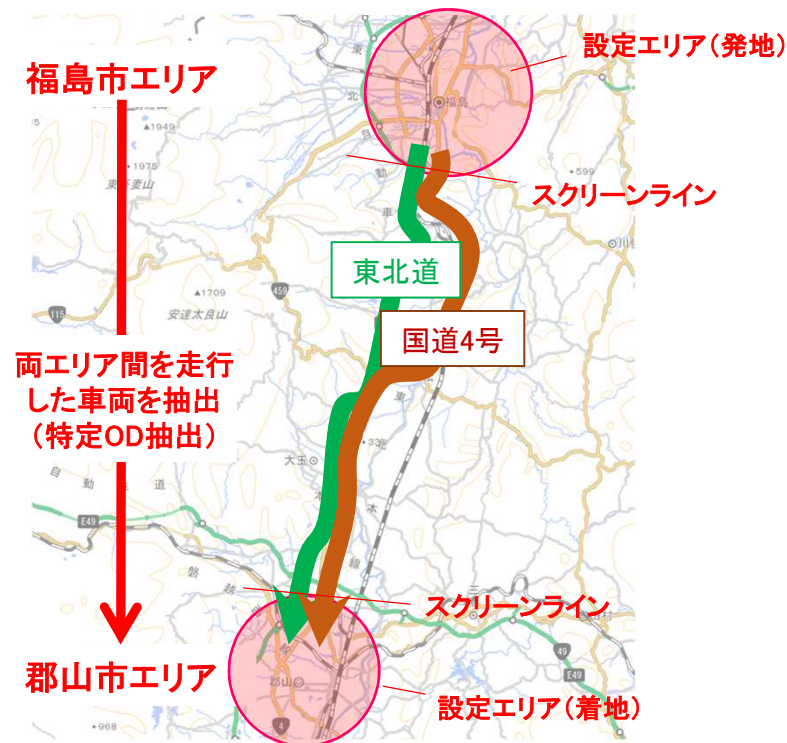
※トラカンの設置間隔(大都市部)
 ・都市高速(首都高速・阪神高速):約300~600m
 ・高速(NEXCO):約1.7km(東名高速の圏央道内側の区間)、約1.5km(中央道の圏央道内側の区間)、約500m(外環道)
 ・直轄国道:約9km(国道246号の圏央道内側の区間)、約27km(国道20号の圏央道内側区間)

プローブデータを用いた経路選択に関する分析イメージ

○内容

- ◆ 高速道路と並行一般道の経路選択が可能なトリップのODを抽出し、経路選択の傾向変化の分析を行う。
- ◆ 具体的には、
 - ① 分析するODを走行する車両を抽出するために、エリア・スクリーンラインを設定し、一定時間以内に両エリア・スクリーンライン間を走行したサンプルをETC2.0プローブデータより抽出する。
 - ② その上で、高速道路と並行一般道を主要ルートとして設定し、当該路線上の走行履歴(DRMリンク)が最も長い路線を各車両の主な走行経路として特定することで、経路選択の傾向変化の分析を行う。

■ 高速道路と並行一般道の経路選択分析の例



※経路分担率はイメージ図であり、実際に集計した数値ではない。

⇒走行履歴が最も長い路線を各車両の主な走行経路として特定
 例) 東北道を70%、国道4号を15%、その他道路を15%走行した車両は東北道利用と判定

3. 車種区分の見直しについて

車種区分の総括

車種区分の変遷

(P.49,50)

- 昭和43年道路審議会中間答申では、名神高速道路の小型自動車を基準とし、車種区分を5区分に設定。
- 昭和47年道路審議会中間答申では、料金徴収業務の煩雑化等を踏まえて車種区分を集約。(5区分→3区分)
- 昭和63年道路審議会答申では、「占有者負担」「原因者負担」「受益者負担」の考え方をもとに、車種間の不公平感を踏まえて車種区分を細分化。(3区分→5区分)
- 大都市圏を含む全国的高速道路ネットワークにおいて、ようやく5車種区分が定着しつつあるところ。

車種の現状

- 高速自動車国道の通行台数に占める軽自動車等の割合は車種区分設定時と現在を比較すると約3倍(4.7%→14.6%)に増加。(P.51)
- 車両諸元データを車種区分設定時と現在で比較すると、小型乗用車と自動二輪車間の差及び軽自動車と自動二輪車間の差は拡大傾向。(P.52)
- 中型車以上にほとんど変化は無く、小型自動車・軽自動車等は総排気量・車両高・車両総重量が増加傾向。(P.53,54)
- 中型車以上についても車両重量は増加傾向。(P.54)

部会における意見

- 現在の車種別料金については、占有者負担の割合も反映されているが、原因者負担、損傷者負担についての研究も出てきているので、当該負担についても検討すべき。
- 最近の軽自動車の規格は普通車とあまり変わらないものとなっており、一方で、軽自動車と自動二輪車が道路に与える負荷には大きな差がある。このような状況を踏まえ、軽自動車等の車種区分の見直しについて検討する必要。

見直しの進め方案

- 現在の車種区分に設定以降、30年以上が経過しており、高速道路の利用状況や車種の諸元が変化していることを踏まえて、今後の車種区分のあり方について検討。
- 検討にあたっては、上記変化を踏まえつつ、道路を占有する割合に応じた「占有者負担」、道路の建設・管理に係る費用の影響割合に応じた「原因者負担」、走行・時間による便益に応じた「受益者負担」の3つの考え方をもとに検討。

高速道路料金の車種区分の変遷

昭和43年道路審議会中間答申

高速自動車国道の料金水準は、当分の間、名神高速道路の小型自動車のもの(7.5円/台、キロメートル)を基準とし、**5車種区分**とする。



昭和47年道路審議会中間答申

車種区分の細分化は、料金徴収業務の煩雑化により管理費用や利用者の時間的損失の増大等を招く一方、省力化、機械化設備の運用のためにはむしろ車種区分の簡素化が望まれるなど、簡素化された区分である方が好都合であることを考慮し、車種間の負担の公平を著しく歪めることがない範囲で、なるべく統合された車種区分を採用することが適切であることから、現行の5車種区分は**3車種区分**とする。



昭和63年道路審議会答申

「占有者負担※1」、「原因者負担※2」及び「受益者負担※3」の考えをもとに、特に不公平感が大きいとの批判がある「普通車」の区分について、二輪自動車及び軽自動車、小型自動車及び普通乗用自動車、普通貨物自動車及びマイクロバスの**3区分**に細分化する。現行の「大型車」及び「特大車」の区分については、当面現行どおりの区分とする。⇒**5車種区分**

※1 占有者負担は車両の長さや速度から時間的に道路を占有する割合に応じて費用負担する考え方

※2 原因者負担は車両の大きさ・重量等から建設・管理に係る費用の影響割合に応じて費用負担する考え方

※3 受益者負担は高速道路を利用することによる走行・時間による便益に応じて費用負担する考え方

昭和43年 5車種		昭和47年 3車種		平成元年 5車種	
小型自動車 軽自動車	1.0	普通車	1.0	軽自動車等	0.8
普通乗用自動車	1.3			普通車	1.0
普通貨物自動車 (2車軸)等	1.5	大型車	1.5	中型車	1.2
路線バス、 普通貨物自動車(3車軸)等	2.1			大型車	1.65
その他バス等	3.0	特大車	2.75	特大車	2.75

首都高速・阪神高速の車種区分の変遷

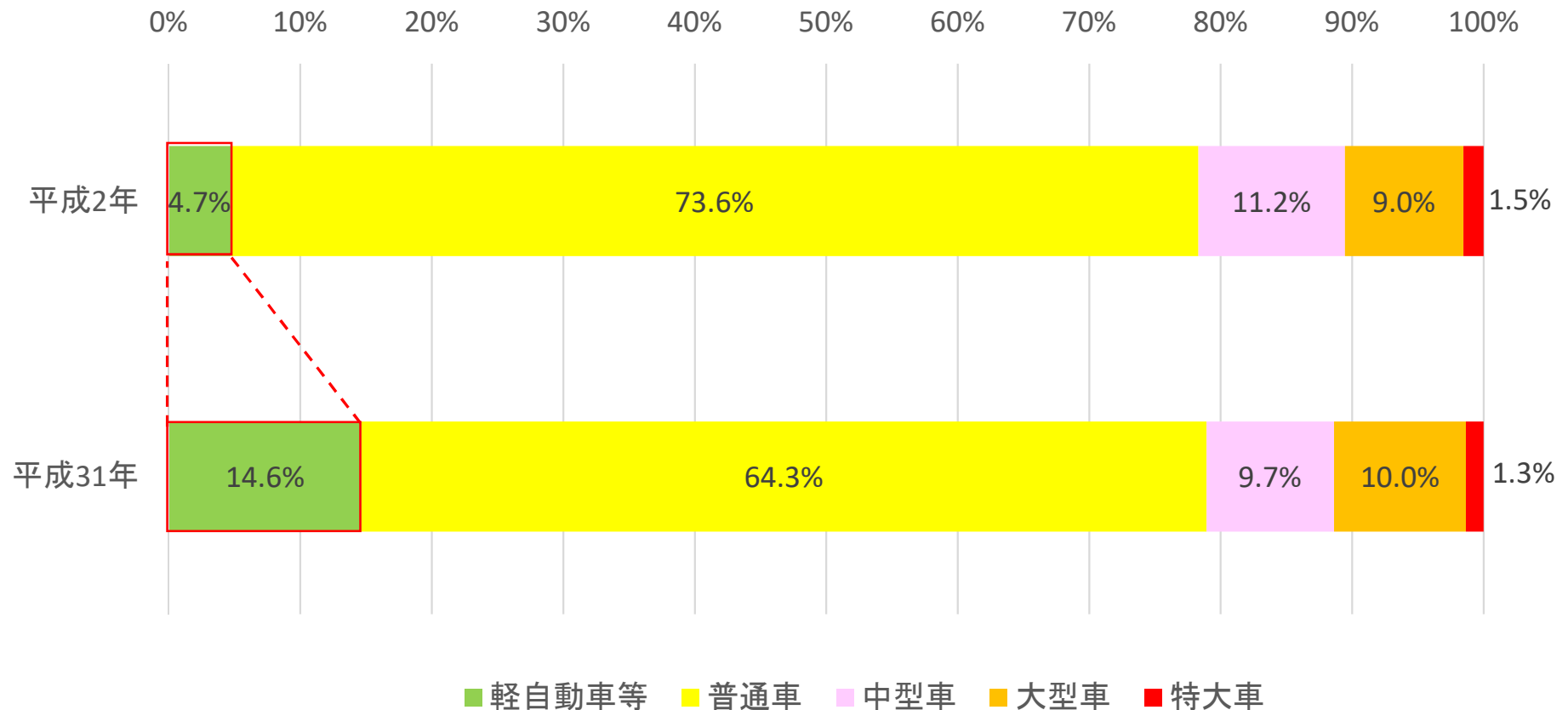
- 首都高速では平成28年4月より、阪神高速では平成29年6月より2車種区分から5車種区分に移行
- ただし、新しい車種区分及び車種間比率に円滑に移行するため段階的に実施
- 首都高速、阪神高速では令和4年4月より本来車種間比率に移行予定

2車種 首都高速:昭和37年12月～ 阪神高速:昭和39年6月～		5車種(暫定) 首都高速:平成28年4月～ 阪神高速:平成29年6月～		5車種 首都高速:令和4年4月～(予定) 阪神高速:令和4年4月～(予定)	
普通車	1.0	軽自動車等	0.8	軽自動車等	0.8
		普通車	1.0	普通車	1.0
		中型車	1.07	中型車	1.2
大型車	2.0	大型車	1.65	大型車	1.65
		特大車	2.14	特大車	2.75

車種毎の利用状況の変化

○高速自動車国道の通行台数に占める軽自動車等の割合が平成2年は4.7%であったが、平成31年では14.6%となっており、中型車及び大型車より多くを占めている。

高速自動車国道の通行台数に占める車種毎の割合の推移






車種間(普通車・軽自動車等)の車両諸元差の変化

- 小型乗用車と軽乗用車間における車両長・車両高の差は縮小傾向であるが、総排気量、車両幅及び車両重量は拡大傾向。
- 小型乗用車と自動二輪車間の差及び、軽自動車と自動二輪車間の差も全て拡大傾向。

○小型乗用車と軽乗用車・自動二輪車の関係








凡例 ■ 1988年度に比べ諸元差拡大 ■ 1988年度に比べ諸元差縮小

車種 (5車種別)	車種 (13車種別)	メーカー・型式	時点※	総排気量(cc)	車両長 (mm)	車両幅 (mm)	車両高 (mm)	車両重量 (kg)	
普通車	小型乗用 (A)	日産 マーチ 	1988年度	987	3,760	1,560	1,395	670	
			2016年度	1,198	3,825	1,665	1,515	950	
軽自動車等	軽乗用 (B)	ダイハツ ミラ 	1988年度	547	3,195	1,395	1,415	540	
			2016年度	658	3,395	1,475	1,530	750	
	自動二輪 (C)	HONDA CBR400R 	1988年度	399	2,020	690	1,110	179	
			2016年度	399	2,080	750	1,145	192	
小型乗用と軽乗用の関係			諸元差 (A-B)	1988年度(E)	440	565	165	-20	130
				2016年度(F)	540	430	190	-15	200
			変化率(F/E)		1.2倍	0.8倍	1.2倍	0.8倍	1.5倍
軽乗用と自動二輪の関係			諸元差 (B-C)	1988年度(G)	148	1,175	705	305	361
				2016年度(H)	259	1,315	725	385	558
			変化率(H/G)		1.8倍	1.1倍	1.0倍	1.3倍	1.5倍
小型乗用と自動二輪の関係			諸元差 (A-C)	1988年度(I)	588	1,740	870	285	491
				2016年度(J)	799	1,745	915	370	758
			変化率(J/I)		1.4倍	1.0倍	1.1倍	1.3倍	1.5倍

※1988年度:自動車ガイドブック(1988~1989)Vol.35より、2016年度:自動車ガイドブック(2016~2017)Vol.63より





13車種の車両諸元の変化（事例①）

30年前と比較すると、軽乗用車・軽貨物車・小型自動車は総排気量・車両高・車両重量が増加傾向にある。

車種 (5車種別)	車種 (13車種別)	メーカー・型式	1988年度時点データ(※1)から現在データ(※2)への変化率				
			総排気量	車両長	車両幅	車両高	車両重量
軽自動車等	自動二輪	HONDA CBR400R 	100%	103%	109%	103%	107%
	軽乗用	ダイハツ ミラ 	120%	106%	106%	108%	139%
	軽貨物	ダイハツ ハイゼット 	120%	106%	106%	114%	152%
普通車	小型乗用	日産 マーチ 	121%	102%	107%	109%	142%
	普通乗用	トヨタ クラウン 	101%	104%	106%	103%	114%
	貨客車	TOYOTA ライトエースバン 	76%	101%	101%	97%	94%
	小型貨物	TOYOTA タウンエース 	83%	105%	101%	104%	92%







※1: 自動車ガイドブック(1988~1989) Vol.35より

※2: 自動車ガイドブック(2016~2017) Vol.63より

凡例		20%以上増加		20%以上減少
		10%以上増加		10%以上減少

13車種の車両諸元の変化（事例②）





30年前と比較すると、中型車以上の車種については総排気量が減り、車両規格はほとんど変化していない。

車種 (5車種別)	車種 (13車種別)	メーカー・型式	1988年度時点データ(※1)から現在データ(※2)への変化率				
			総排気量	車両長	車両幅	車両高	車両重量
中型車	マイクロバス	三菱ふそう ローザ 	91%	101%	103%	101%	115%
	普通貨物(普通)	いすゞ エルフ 	82%	100%	100%	98%	104%
大型車	バス(路線)	いすゞ ガーラ 	64%	100%	100%	104%	101%
	普通貨物(大型)	三菱ふそう ミキサー車 	86%	100%	100%	100%	106%
特大車	バス(その他)	三菱ふそう エアロクイーン 	72%	100%	100%	99%	107%
	普通貨物※3(特大)	いすゞ フォワード 	90%	100%	101%	102%	108%

※1:自動車ガイドブック(1988~1989)Vol.35より

※2:自動車ガイドブック(2016~2017)Vol.63より

※3:各数値はセミトラクタ単体の値(トレーラーは含まない)を比較した場合の変化率

凡例	 20%以上増加	 20%以上減少
	 10%以上増加	 10%以上減少