

新たな高速道路料金に関する基本方針

平成25年12月20日公表
令和5年12月22日改定
国土交通省

高速道路の料金については、社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会 の中間答申(平成25年6月25日)において、これまでの「整備重視の料金」から「利用重視の料金」への転換を図ることとされたところである。

また、中間答申(令和3年8月4日)において、平成26年4月に新たに導入された利用重視の料金のうち、3つの料金水準への整理について、引き下げによる影響を検証しつつ、令和5年度末までとなっている現行料金水準の期限を見据えて議論を継続する必要があるとされたところである。

この方針に基づき、ネットワーク化が進みつつある高速道路がより一層有効利用されるよう、

- ①建設の経緯の違いなどによる区間毎の料金差を是正し、普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つの料金水準を継続する。
- ②大都市圏の料金については、環状道路整備の進捗を踏まえ、道路ネットワークの稼働率を最適化するため、ITS技術を活用しつつ、「世界一効率的な利用」を実現するシームレスな料金体系の構築を目指す。

に取り組むこととする。

現在の料金割引については高速道路会社から提出された案を踏まえ、

- ①効果が高く重複や無駄のない割引となるよう見直し
- ②生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮

を基本的な考え方として、平成26年4月に高速道路の料金割引全体が再編されている。

このうち、生活対策や観光振興などの観点で導入された割引については一定の効果が見られたものの、割引の適用を待つ車両が高速道路上で滞留することや、割引を実施している特定の時間帯や曜日に高速道路が混雑する箇所もあるなど、割引により別の課題が生じている。

このため、中間答申(令和3年8月4日)を踏まえ、より政策課題の解決に寄与するよう、他の交通機関への影響も考慮した上で、割引の導入による効果を評価しつつ、高速道路会社と連携しながら高速道路の料金割引の見直しを進める。

1. 3つの料金水準について

高速道路の料金水準については、普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つの料金水準を継続することとする。なお、これに伴う料金水準の引き下げは、高速道路債務の償還に与える影響を踏まえて、実施することとし、引き下げ対象は、ETC利用が9割を超えることから料金徴収コストなどを考慮して ETC車とする。

なお、利用者へのサービス水準向上のための高速道路の進化・改良に関する継続的な投資や、資材・労務単価の変動、維持管理費の上昇なども踏まえ、社会・経済に与える影響を考慮しつつ、料金水準のあり方について引き続き検討を行う。

(1) 普通区間

普通区間の料金水準については、普通車で 24.6 円/km(以下料金については普通車を記載)を基本として、割高6区間(関越トンネル、恵那山トンネル、飛騨トンネル、阪和自動車道(海南～有田)、広島岩国道路、関門橋)、本四高速(陸上部)についても、同様とする。

(2) 大都市近郊区間

大都市近郊区間の料金水準については、普通区間より割り増した 29.52 円/km を維持する。

(3) 海峡部等特別区間

伊勢湾岸道路、東京湾アクアライン、本四高速(海峡部)の料金水準については、108.1 円/km とする。

2. 大都市圏の料金について

首都圏・阪神圏においては、環状道路の整備に合わせてシームレスな料金体系の導入に向けて、引き続き、料金の見直しを進める。

3. 料金割引について

(1) NEXCO

NEXCOの料金割引については、実施目的を明確にした上で、効果が高く重複や無駄のない割引とするとともに、生活対策、観光振興、物流対策などの観点を重視しつつ、高速道路の利用機会が多い車に配慮して、これまで通りETC車を対象に、以下のとおり見直す。

① 生活対策

- ・並行する一般道路における通勤時間帯の混雑緩和のため、平成17年に地方部の通勤割引が導入され、平成26年4月に通勤時間帯に多頻度利用する車を対象とする割引に見直ししたところである。
- ・この割引については、朝夕の時間帯に高速道路が混雑するといった課題や、多様化する勤務形態に対応できていないといった課題がある。
- ・こうした状況を踏まえ、交通容量に余裕のある高速道路において、働き方の多様化に合わせ、他の交通機関の定期券なども参考に、時間帯や曜日を限定せず通勤利用できるように、平日朝夕割引に代わる割引の検討を進め、試行による効果を検証の上、高速道路が利用される時間帯の分散を図る。
- ・高速道路を利用する機会が多い車の負担を軽減するため、マイレージ割引について、最大割引率を9.1%として継続する。

② 観光振興

- ・観光需要を喚起し、地域活性化を図るため、地方部の普通車以下の休日割引について、割引率を3割として継続する。
- ・観光需要の分散・平準化のため、休日割引の適用条件を含め、高速道路料金割引の休日と平日のバランスについて見直しを進める。

③ 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ため、大口・多頻度割引について、最大割引率を40%として継続する。ただし、物流事業者の高速道路の利用促進による労働生産性向上のため、令和7年3月末までの間は、ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、最大割引率を50%に拡充する。

④ 環境対策

- ・並行する一般道路の沿道環境を改善するため、深夜割引について、割引率を3割として継続する。
- ・ただし、割引が適用される時間帯に少しでも高速道路上にいれば、全ての走行距離に対して割引が適用されることから、本線料金所などで大型車が滞留するといった課題が生じている状況を踏まえ、深夜割引の対象となる時間帯に走行した距離に応じた割引に見直す。

⑤ 東京湾アクアライン

- ・当分の間、千葉県による費用負担を前提に、現行の終日800円を継続する。

(2) 本四高速

本四高速については、他の交通機関への影響などを考慮しつつ、生活対策、観光振興などの観点から現在の料金割引を継続する。

4. その他

高速道路の時間変動料金について、東京湾アクアラインでの実験の効果や影響を踏まえつつ、地域の合意形成を図りながら、カーボンニュートラルに資する渋滞緩和や観光需要の平準化の観点から拡大する。