

第27回
名古屋高速道路公社
料金問題調査会

別冊参考資料

平成16年10月13日

道路審議会答申

償還後の料金徴収について

平成4年道路審議会答申(今後の有料道路制度について)より抜粋

「高規格幹線道路や都市高速道路については、償還期間満了後であっても、常に高いサービス水準を維持するために、多額の維持管理費を要する。一方、現行法上、一般有料道路等については、維持管理に特に多額の費用を要するなどの場合には、償還期間満了後も料金を徴収することができるという制度もある。これらを踏まえ、高規格幹線道路や都市高速道路の償還期間満了後の維持管理費の負担のあり方について、他の道路を利用する場合との負担の公平の確保、質の高いサービス水準を維持するための維持管理費の確保等の幅広い視点から、今後、議論されることが望ましい。」

平成7年道路審議会答申(高速自動車国道について)より抜粋

「これまでは、建設費の償還期間中は建設のための借入金の返済に加え維持・更新費を料金で賄い、建設費の償還後は国が税により維持・更新を行うものとされてきた。しかし、今後の維持・更新費の増加、高速自動車国道の利用による高度なサービスの受益と負担の公平を勘案すれば、償還期間後も料金により維持・更新を行うことが適当と考えられる。また、無料化した場合には、路線によっては混雑が助長されることも懸念される場所である。……なお、償還期間後の料金は、償還方法等によって差があるものの、大幅に低減するものと考えられる。しかし、全ての費用を一括して償還させ、その後の維持・更新費は税により賄うという考え方からの転換となるものであり、幅広い議論を通じて、国民の理解を得るように努める必要がある。」

平成9年度道路審議会答申

(都市高速道路・本州四国連絡道路・一般有料道路について)より抜粋

「都市高速道路及び高規格幹線道路等の自動車専用道路網を形成する一般有料道路については、完全な高速走行を確保するという観点から、高水準の路面補修やパトロール等の維持管理業務の的確な実施が求められる。さらに騒音対策等の環境対策を実施するほか、道路交通情報通信システム(VICS)やノンストップ自動料金収受システム(ETC)の導入等、利用者ニーズに対応したサービスの拡充を行うことも必要である。

これらの高度な管理は一般道路に比べ多額の費用を要し、それは利用者の料金によって賄われている。また、都市高速道路については、高度なサービスを有料で提供することが、一般道路との適正な交通分担にも寄与していると考えられる。

高速走行の確保や安全性・快適性の維持・向上のための管理は、高度なサービスが求められる限り継続して対応しなければならない課題である。また、供用延長の増大や、施設の老朽化、利用者ニーズに対応したサービスの拡充等に伴って、維持管理費は更に増大せざる得ない状況にある。

今後の維持管理費の増加、高度なサービスの受益と負担の公平を勘案すれば、建設のための借入金を償還した後は、維持管理のための財源として料金を徴収することが考えられる。

この場合の料金は、維持管理を賄うためのものであり、建設費の償還期間中の料金に比べ大幅に低減することになる。

しかし、このような方式は、建設費の償還後の維持管理は税により賄うという考え方からの転換となるものであり、今後、幅広い議論を通じて、国民のコンセンサスを得るように努める必要がある。

なお、本州四国連絡道路については、現行法において、供用後の維持管理に特に多額の費用を要する等と認められる場合は、償還期間後も料金により維持管理を行い得ることが定められている。

また、一般有料道路のうち高規格幹線道路等の自動車専用道路網を形成する路線以外は、特に維持管理に多額の費用を要する場合等を除き、建設費の償還後は従来通りの扱いとすることが妥当と考えられる。

ETC普及促進策

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

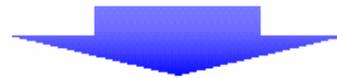
約47万台に対し車載器購入助成を実施
(平成15年6月～平成16年2月)

- ・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

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27日	} パブリックコメントの実施
～	
9月10日	
9月16日	第2回「今後の有料道路のあり方研究会」
9月下旬	高速自動車国道の料金割引の料金申請・認可 (日本道路公団 ⇔ 国土交通省)
秋目途	一部割引実施
来春	全ての割引メニューを実施

(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

① 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

② 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

(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)

① 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)

② 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】

横浜町田 I C

入5:00

大都市近郊区間

普通区間

沼津 I C

出6:00

83.6Km
(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、早朝深夜割引の適用対象
→ 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

① 割引対象

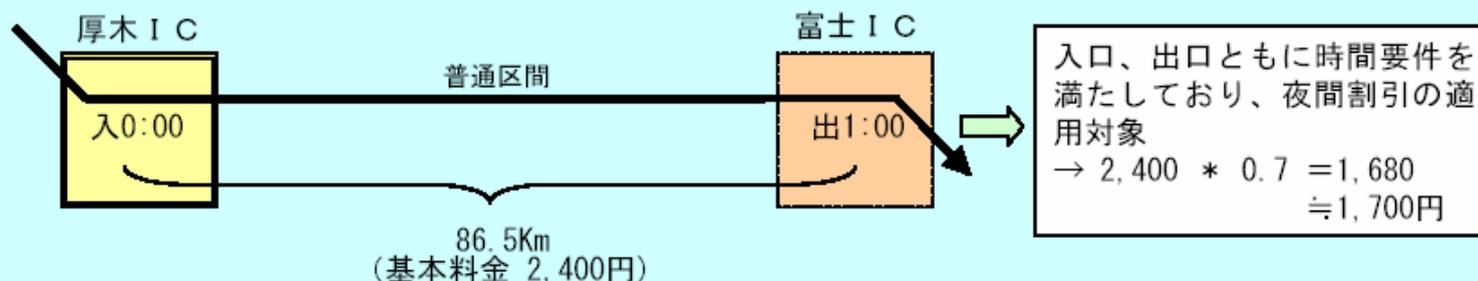
ETCシステムにより、0～4時の間に高速自動車国道を走行した全車種を対象
※上記時間帯が一部でも利用されていれば入出時刻を問わず対象

② 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】



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

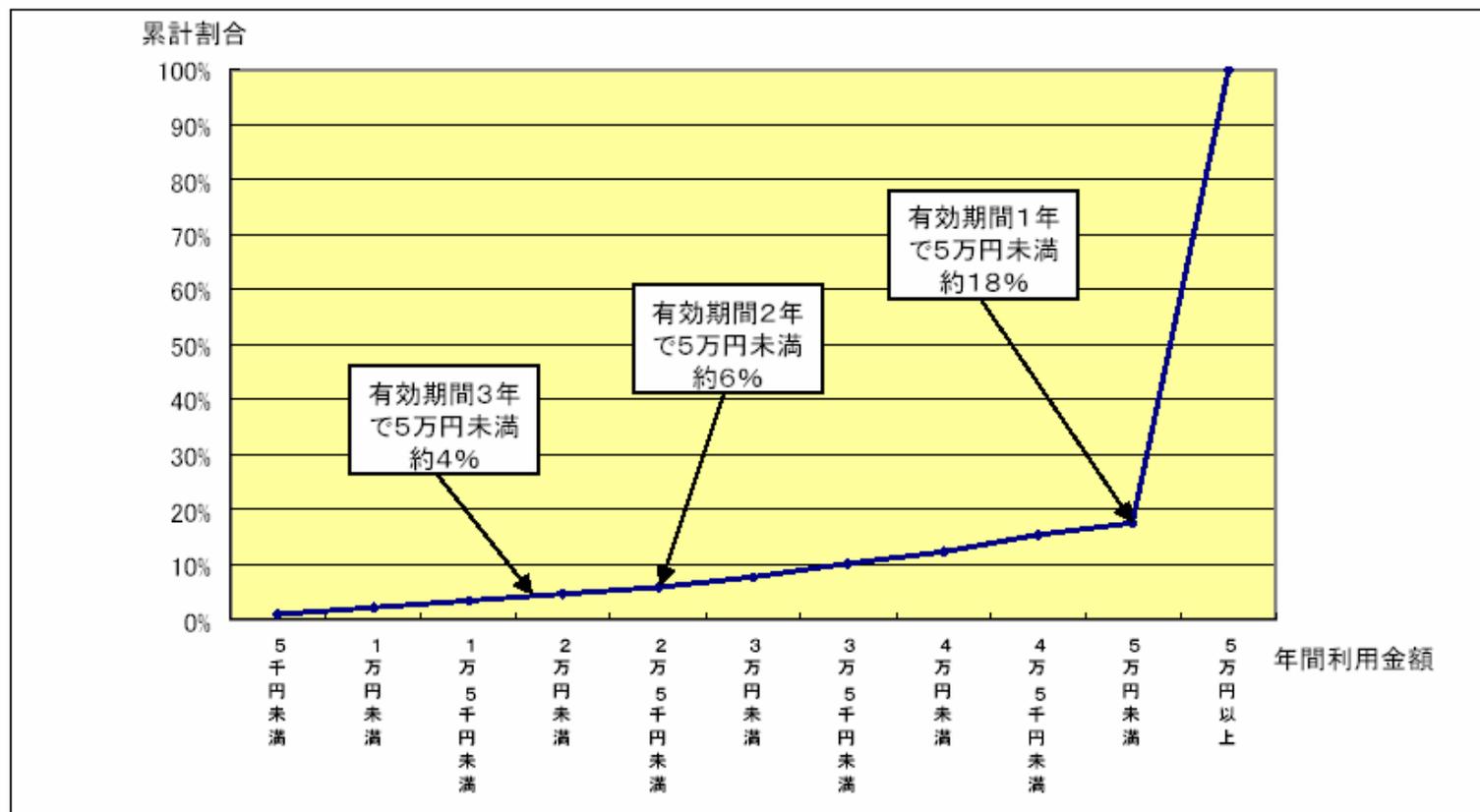
【ケース3:早朝深夜割引と夜間割引】



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

ETC前払い割引を利用している方の利用状況

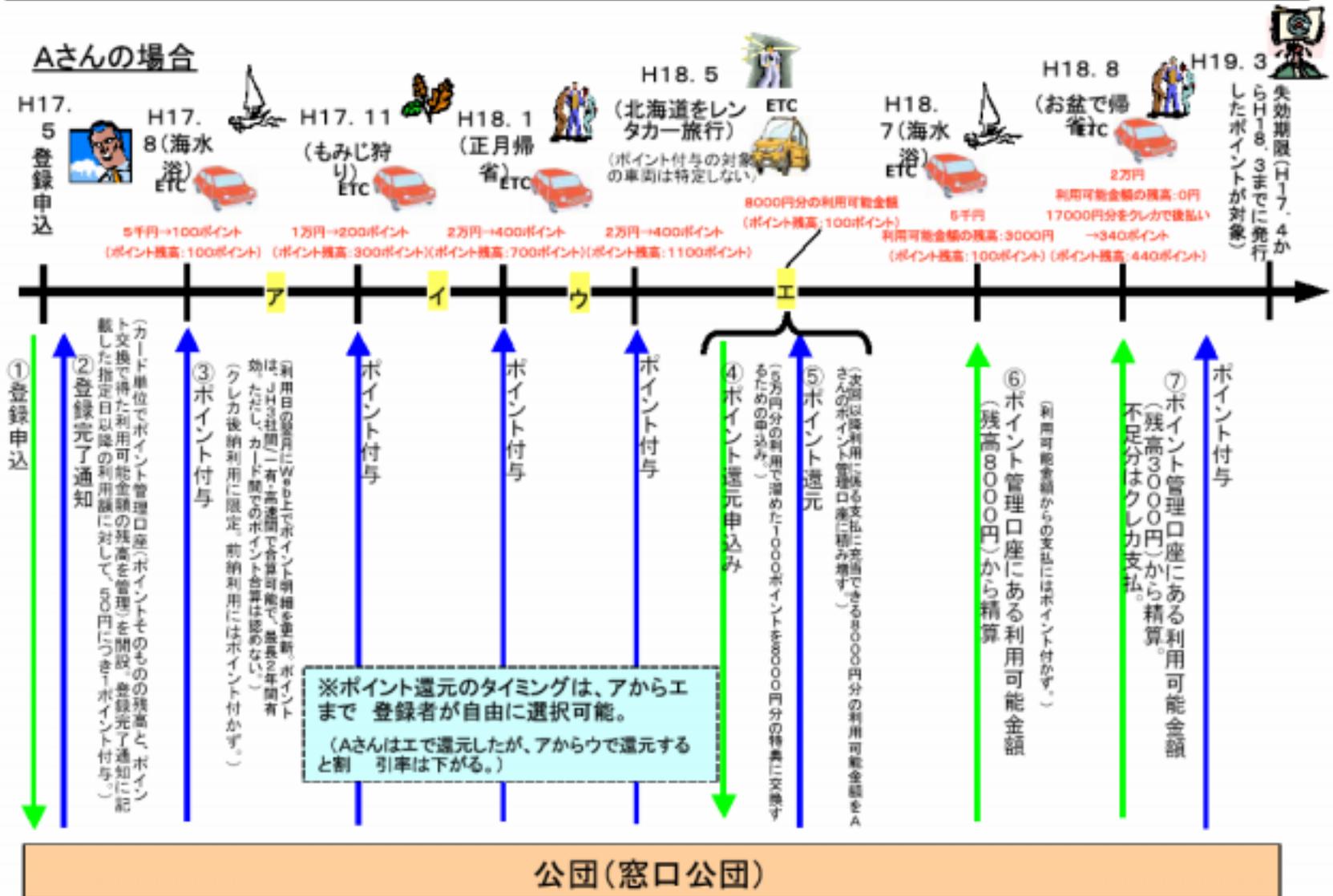
- ETC前払い割引を利用している方のうち、2年間の利用金額が5万円に達しない方の割合は約6%
- 仮に、有効期間を3年間に延長させたとしても、利用金額が5万円に達する方の増加はわずか



※JH調査(H15前払い割引利用者から1,000件抽出)による

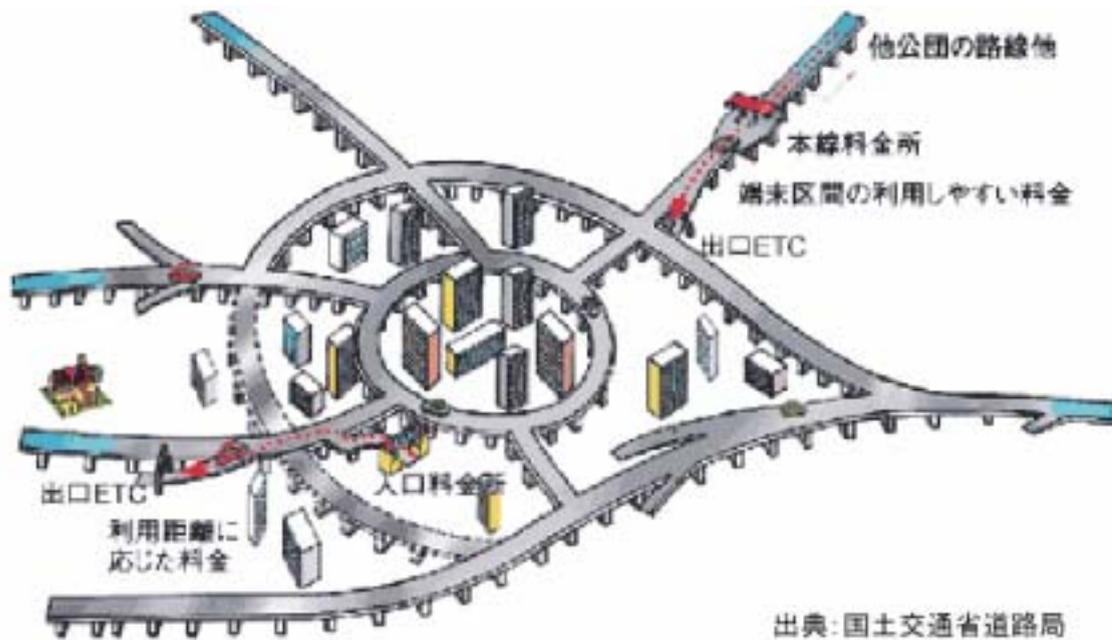
出典: 今後の有料道路のあり方研究会 第2回資料(H16.9.16) 国土交通省道路局

一般マイレージの登録申込からポイント還元までの流れ(イメージ)

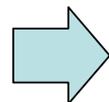


多様で弾力的な料金施策を可能とするETC

ETCを活用することにより、特定時間帯割引、ロードプライシング、都市高速等における対距離の要素を入れた料金制などが可能に



出口ETCの整備により、入口(料金所)ETC
と合わせて両方のアンテナで車載器と通信
利用された出入口を把握



距離の要素を勘案した
料金制の導入が可能に

環境ロードプライシング試行概要(首都高速道路)

首都高速湾岸線

(大黒JCT～川崎浮島JCT)

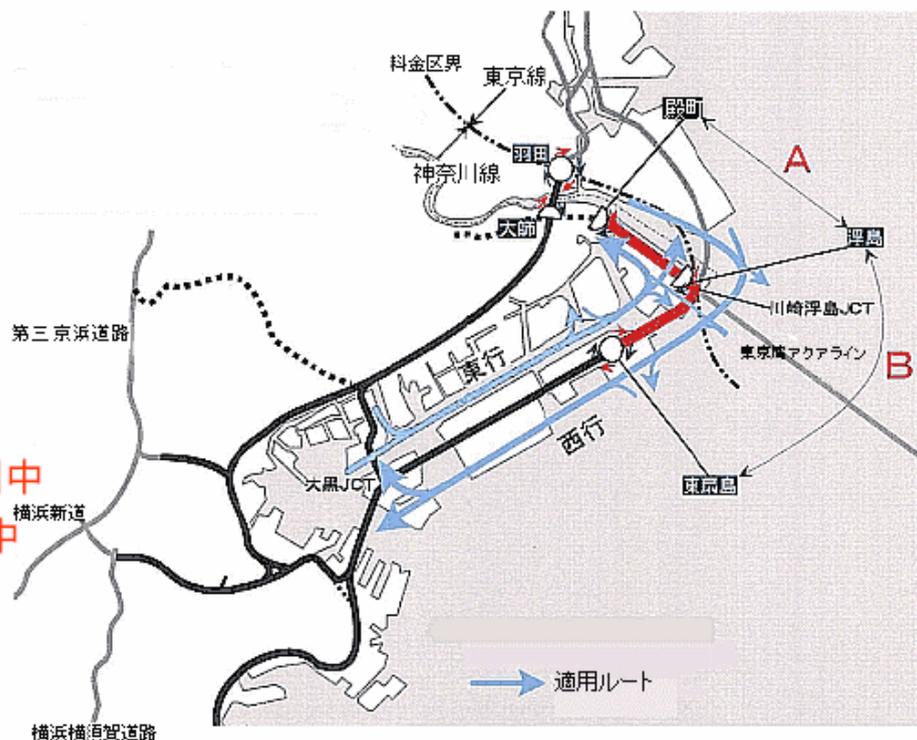
首都高速川崎線

(殿町～川崎浮島JCT)

ETCを使用する大型車

料金が1,200円→950円に割引

この内、殿町～川崎浮島JCT間(図中
A)、東扇島～川崎浮島JCT間(図中
B)のみの利用は600円



神奈川線通常料金(大型車)	1,200円
---------------	--------

○環境ロードプライシング料金

環境ロードプライシング適用ルート経由(ETC利用大型車)	950円
------------------------------	------

A区間またはB区間のみの利用(ETC利用大型車)	600円
--------------------------	------

平成16年4月平日平均利用台数 4,492台/日

時間帯別料金制度の例(カリフォルニア州)

SR91の料金体系

曜日・時間毎に料金に変化

Express Lanes Toll Schedule
Effective July 1, 2004
Eastbound
55 to Riverside Co. Line

	Sun	M	Tu	W	Th	F	Sat
Midnight							
1:00 am							
2:00 am							
3:00 am				1.05			
4:00 am							
5:00 am							
6:00 am							
7:00 am							
8:00 am	1.40			1.75			
9:00 am							
10:00 am	2.10						2.10
11:00 am							
Noon						2.60	
1:00 pm	2.50	2.35		2.60	4.05	2.50	
2:00 pm			3.40	3.50			
3:00 pm				3.65	3.90	6.25	
4:00 pm		4.40	5.00	5.50	6.25		
5:00 pm	2.10	4.95	5.50		6.25		
6:00 pm		3.65	3.80	3.90	4.10	4.40	2.10
7:00 pm			2.60		3.70	4.10	
8:00 pm					2.35	3.70	1.75
9:00 pm			1.75			2.35	
10:00 pm			1.05			1.75	
11:00 pm							

Express Lanes Toll Schedule
Effective July 1, 2004
Westbound
Riverside Co. Line to 55

	Sun	M	Tu	W	Th	F	Sat
Midnight							
1:00 am							
2:00 am				1.05			
3:00 am							
4:00 am					2.00		
5:00 am					3.30	3.20	
6:00 am					3.40	3.30	
7:00 am					3.75	3.65	1.50
8:00 am	1.50			3.40	3.30	1.75	
9:00 am					2.75	2.10	
10:00 am							
11:00 am	2.10						
Noon							
1:00 pm					1.75	2.40	
2:00 pm					2.40		
3:00 pm							
4:00 pm						2.10	2.55
5:00 pm						2.55	
6:00 pm						2.50	2.10
7:00 pm						1.75	
8:00 pm					2.10		
9:00 pm					1.05		
10:00 pm							
11:00 pm							



道路名	カリフォルニア州道91号 (SR91)
管理主体	オレンジ郡道路公社 (OCTA)
区間	オレンジ/リバーサイド郡境～SR55 (約10マイル)
料金変化	東行き 1.05～6.25ドル 西行き 1.05～3.75ドル (別表参照)

対距離料金制に関する答申（道路審議会）

都市高速道路の料金体系のあり方等について 答申（平成12年11月）

都市高速道路においては、大量の交通を能率よく処理することが極めて重要な要請であり、料金徴収事務を簡素化し、所要時間を短縮する必要があることや、距離に応じた料金制を採用するために必要な出口の料金所の設置が構造上及び交通処理上困難であること等から、料金圏別均一料金制を軸とした料金体系が採用されている。

利用の程度に応じた負担という公平負担の考え方から、現行の均一料金制を見直し、利用者の利用距離の要素を勘案した料金体系への移行を検討する必要がある。

今後の有料道路制度のあり方について 中間答申（平成9年1月）

道路の利用者が利用の程度に応じて建設費・管理費等を負担するという公平性の観点からは、ネットワークの拡大に伴い、現行の均一料金圏の再編、さらには対距離料金制の導入が望ましいという考え方がある。