

I.抑止策(案)に関するご意見(1/1)

ご意見		合計	ご意見に対する見解
(1)抑止策(案)を評価	抑止策(案)を導入すべき。	6件	令和6年度中の制度見直しについて、円滑に実施できるように準備を進めてまいります。
(2)抑止策(案)を見直すべき			
①上限距離に関する設定を見直すべき	上限距離の設定をすべきではない。	9件	見直し後の深夜割引は、割引適用時間帯である22時～翌5時に走行した部分のみを対象として割引が適用されますが、深夜割引の適用対象となる距離を増大させることを目的として割引適用時間帯における速度超過などの無謀な運転が発生するおそれがあります。
	抑止策は大型車以上に限定して適用すべき。	1件	そのため、高速道路会社として、引き続き安全・安心に高速道路をご利用いただけるように、割引対象距離の増大を目的とした速度超過などの無謀な運転の抑止策を講じることを検討しておりますので、ご理解をお願いいたします。
	区間、気象条件又は車種区分等によって規制速度が変わることから、上限距離の一律設定を見直すべき。	22件	区間、気象条件又は車種区分等によって変わる規制速度やお客さまの実際の走行速度をすべて考慮して上限値を設定することは困難であることから、標識や標示で特に速度指定のない高速自動車国道における最高速度が、軽自動車等・普通車・中型車・乗合型自動車の場合には100km/h、大型車・特大車の場合には80km/hであることを踏まえ、抑止策を講じる予定としております。
	上限距離は安全面の観点から利用時間1時間あたりに走行可能な距離をさらに引き下げるべき。	5件	
	上限距離は一律120km/hとすべき。	4件	高速道路会社として交通ルール違反を容認しない立場に変わりはなく、引き続き警察などの関係機関と連携のうえ、安全啓発等にも取り組んでまいります。
	休憩を多く取得した代わりに走行中に速度超過をすることも可能であることから、抑止策として不十分である。	3件	
	軽自動車等・普通車・中型車・乗合型自動車の上限距離は120km/hとすべき。	2件	
	走行のラップタイムを計測し実際の速度を測定しないと、抑止策として不十分である。	1件	
速度計の誤差等は+10km/hにすべき。	1件	速度計の表示速度と実際の速度について一定の誤差が生じる可能性があることから、速度計の表示速度で規制速度を遵守して走行した場合に、割引が制限されることがないように、上限距離の計算上は利用時間1時間あたりに一定の距離を加算するものとしております。 利用時間1時間あたりに加算する距離につきましては、加算する距離が大きくなると無謀な運転の抑止策としての効果が低減することから、慎重に検討を重ねた結果として利用時間1時間あたり5kmとしておりますので、ご理解をお願いいたします。	
②休憩に関する考え方を 見直すべき	複数人で交代しながら走行する場合は、休憩を考慮しないようにすべき。	15件	車両ごとにお客さまの走行実態(交代運転、運行計画、休憩実態)、運転手の人数又は利用目的などを確認して割引することは困難であること、また高速道路会社として適度な休憩取得を推奨していることを踏まえ、全ての車両に対して一律で30分の休憩に相当する距離を減じる案とさせていただきますので、ご理解をお願いいたします。
	休憩を考慮するのは、事業用車両に限定すべき。	3件	
	休憩の考慮は不要である。	1件	
	一律に休憩を考慮するのではなく、走行実態に応じて休憩を考慮すべき。	1件	
(3)その他			
	トラックの最高速度が見直された場合は、速やかに上限距離に反映すべき。	6件	高速道路のトラックの速度規制が見直された場合は、その内容を踏まえて、上限距離を変更することを検討いたします。
	運転により生じる誤差を加味した制度設計とすべき。	1件	抑止策(案)では、速度計に表示される速度と実際の速度について一定の誤差が生じる可能性がある等を考慮し、利用時間1時間あたり5kmを加算する案としております。
	「無謀な運転」という表現が曖昧・不適切である。	3件	本意見募集における「無謀な運転」とは、割引対象距離の増大を目的とした速度超過などを指しております。 頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
	「無謀な運転」の取り締まりはオービス等を用いて、警察が実施すべき。	5件	高速道路上における最高速度超過につきましては、警察による刑罰・行政処分が設けられている等、まずは、法を所管する行政機関の権限に委ねられているものと理解しております。
	「無謀な運転」の取り締まりは道路会社が実施すべきものではない。	3件	一方で、高速道路の深夜割引の見直しにより無謀な運転が発生するおそれがあるため、高速道路会社として、引き続き安全・安心に高速道路をご利用いただけるように、抑止策を講じることを考えているものです。
	全意見の公表と賛成・反対の割合を公表すべき。	2件	頂きましたご意見につきましては、本資料で詳細を公表しております。

II.深夜割引の見直し方針に関するご意見(1/3)

ご意見		合計	ご意見に対する見解
(1)深夜割引見直しの方針			
①方針を評価	割引適用時間帯の拡大は評価できる。	6件	・令和6年度中の制度見直しについて、円滑に実施できるように準備を進めてまいります。
	対象時間帯に走行した距離に応じて割り引く方針は評価できる。	3件	
②方針を見直すべき	もっとシンプルな制度にすべき。	55件	<p>・深夜割引につきましては、一般道路の沿道環境を改善するために導入されておりますが、民営化時の制度導入にあたり、当時の料金徴収技術により実現可能な制度とせざるを得なかったため、割引が適用される時間帯に少しでも高速道路を利用していただければ、出入口間の全体の走行に対して割引が適用される制度となっております。</p> <p>・そのため、国土幹線道路部会の中間答申(令和3年8月4日付け)におきまして、深夜割引適用待ちの滞留車両等の課題が生じているとの指摘があり、これらの課題解決を図るため、割引が適用される走行分の料金を対象として割り引くことや、トラック運転者の負担軽減等のため、割引適用時間帯の拡大について検討する必要があるとされておりました。</p> <p>・これを受けて、令和5年1月20日に国土交通省及び高速道路会社3社が発表した「高速道路の深夜割引の見直しについて」におきまして、深夜割引は以下の基本的な考え方にに基づき、見直す方針である旨をお知らせしているところです。  ○割引適用時間帯に走行した分のみ割引対象とする  ○割引適用時間帯を22時から翌5時に拡大する</p> <p>・また、あわせて長距離利用者の通行料金負担増を軽減することを目的に、400km超の長距離通減制を拡充する方針としております。</p> <p>・今回の見直しにより、中間答申で指摘された課題の解決が図られ、これにより本来の深夜割引制度の趣旨に則した内容になるものと考えておりますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>・今回の見直しにより、深夜割引適用時間帯が22時から翌5時に拡大されること、また、長距離通減制が拡充されることから、お客さまの走行状況によっては、料金が値下げとなる走行も想定されております。</p> <p>・今回の見直しは、深夜時間帯に走行する車両を対象として割り引くという本来の深夜割引制度の趣旨に則した内容になるように実施するものですので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>・第44回国土幹線道路部会(令和2年11月4日開催)のなかで、現在の深夜割引の導入効果が整理されており、並行一般道路の交通量が減少し、環境改善が見られています。</p> <p>・見直し後においても、深夜割引の効果や影響について検証を行ってまいります。</p> <p>・割引対象時間帯の拡大や割引率の引き上げ等、さらなる割引の拡大等につきましては、新たな財源が必要となり高速道路債務の返済に影響が生じることから、さらなる割引は困難であると考えておりますので、ご理解をお願いいたします。</p>
	深夜割引の見直し方針自体を再検討すべき。	22件	
	現行の深夜割引を維持すべき。	18件	
	大型車以上に限定して深夜割引の見直しをすべき。	12件	
	事業用車両以外は、現行の深夜割引を維持すべき。	7件	
	高速道路料金に地域差が発生し、地方格差が拡大する。	7件	
	見直しの方向性が不適切であり、効果が不明確・不十分だ。	7件	
	制度の見直し自体が速度超過を助長している。	6件	
	見直しの対象は割引率に限定し、単純に割引率を引き下げるべき。	3件	
	流入時間や流出時間に応じて、割引率を変動させるべき。	2件	
	深夜割引の適用は普通車以下の車両に限定し適用すべき。	1件	
	入口IC通過時刻で深夜割引の割引率が確定する仕組みにすべき。	1件	
	電気自動車は充電時間が必要であるため休憩時間が多く必要となるため、制度の見直しは不利となる。	1件	
	本線滞留車両対策であれば、都市部の区間における深夜割引を廃止すべき。	1件	
	深夜割引の割引率は変動させるのではなく、一律とすべき。	1件	
	深夜割引適用時間帯に走行した距離ではなく、高速道路上に滞在した時間で割引率を決定すべき。	1件	
	実質的な値上げである。	20件	
値上げをするのであれば、明確な理由を提示すべき。	1件		
深夜割引そのものを廃止すべき。	10件		
深夜割引導入による一般道の環境改善効果について効果を示すべき。	1件		
見直しの対象は時間帯に限定し、単純に適用時間帯を拡大すべき。	24件		
深夜割引に代えて、終日型の割引を導入すべき。	8件		
見直し方針より、さらに割引適用時間帯を拡大すべき。	2件		
近距離利用の車両に対する割引を手厚くすべき。	2件		
激変緩和措置の対象は1,000km超過部分ではなく、上限距離を超えた部分とすべき。	1件		

II.深夜割引の見直し方針に関するご意見(2/3)

ご意見		合計	ご意見に対する見解
(1)深夜割引見直しの方針			
②方針を見直すべき	深夜割引に代えて、事業用車両又は大型車以上に限定した終日型の割引を導入すべき。	41件	・主に業務目的の多頻度利用車両の負担軽減を図るため、ETCコーポレートカードを利用する車両を対象に大口・多頻度割引をすでに終日型の割引として導入しております。また、経済情勢に鑑み、国の予算等を財源としたうえで、ETC2.0を搭載する事業用車両を対象に、最大割引率を40%から50%に引き上げる措置も実施中です。
	一般車両と事業用車両とでは割引制度を区別すべき。	6件	・事業用車両を対象としたさらなる割引の拡大等につきましては、新たな財源が必要となり高速道路債務の返済に影響が生じることから、さらなる割引は困難であると考えておりますので、ご理解をお願いいたします。
	後日還元型とすべきではなく、料金所通過時に割引を即時案内すべき。	15件	・今回の深夜割引の見直しにおきましては、割引時間帯の走行分だけを割引対象とするため、料金所の通信記録やETC無線通信専用アンテナによって位置を推定することとしています。ご利用後一定の期間が経たないと割引料金が確定できないため、割引相当分を後日還元するものとしたものですので、ご理解をお願いいたします。
	渋滞等で割引適用時間帯の走行距離が減少した場合の救済措置を検討すべき。	6件	・今回の深夜割引の見直しにおきましては、割引時間帯の走行分だけを割引対象とすることとしています。 ・渋滞によってスムーズな通行ができない場合でも所定の通行料金をいただいておりますので、ご理解をお願いいたします。
	フリーフローアンテナ等の整備は費用の無駄使いであるため、見直しを再検討すべき。	3件	・フリーフローアンテナにつきましては、深夜割引の見直しに必要となるものですが、お客さまの走行把握の一助となるものであるため、さらなる高速道路ネットワークの有効活用検討につながる余地があるものと考えております。
	対象時間帯の通過時間・距離がどこまで正確に反映されるのか不安だ。	1件	・今回の深夜割引の見直しに際しては、従来の料金所通過時間に加え、高速道路内にETC無線通信専用アンテナを設置し各アンテナからの車両毎の通行記録を収集し、それらのデータを基にした割引対象距離により深夜割引の実質割引率を算出いたします。
	高速道路上のフリーフローアンテナが少ないと正確に時間判定できないのではと不安だ。	1件	・ETC無線通信専用アンテナにつきましては今後順次設置してまいります。 ・皆様から頂きましたご意見につきましては、今後検討する際の参考とさせていただきます。
	他道路会社と深夜時間帯に連続利用する場合についても割引適用を検討すべき。	1件	・現在公表している内容以外の詳細につきましては、国土交通省とも調整のうえ、検討を進めております。 ・頂きましたご意見につきましては、今後検討する際の参考とさせていただきます。
	タクシー精算時に割引前の料金が請求されることになり負担増となる。	1件	－
③見直しに伴う影響に懸念がある	深夜時間帯の走行を余儀なくされ、労働環境が悪化する。	67件	・今回の見直しは、本線上にETC無線通信専用アンテナを設置することにより、割引適用時間帯の走行のみに割引を適用するよう見直すものです。見直しにより、割引適用待ちが不要となり、本来の割引趣旨により則した内容になるとともに、拘束時間や滞留による走行時の危険等の観点におきまして、負担軽減になると考えております。
	深夜時間帯に休憩を取らなくなり、事故等のリスクが増加し危険である。	15件	・割引見直しの趣旨や内容をご確認のうえ、無理な運転が増えないよう、適切に労務管理・運行管理をしていただきながらご利用をお願いいたします。
④その他	物流業界など関係業界の現場の声を聞くべき。	10件	・今回の深夜割引の見直しは、国土幹線道路部会の中間答申(令和3年8月4日付け)に基づき、詳細を検討したものです。 ・関係団体からのご意見・要望等をヒアリングした国土交通省とも連携のうえ、検討を進めております。 ・頂きましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。

II.深夜割引の見直し方針に関するご意見(3/3)

ご意見		合計	ご意見に対する見解
(1)深夜割引見直しの方針			
④その他	割引適用時間帯に交通が集中し、事故、渋滞及び違法駐車等の増加が懸念される。	18件	<p>・国土幹線道路部会の中間答申(令和3年8月4日付け)におきまして、深夜割引適用待ちの滞留車両等の課題が生じているとの指摘があり、これらの課題解決を図るため、割引が適用される走行分の料金を対象として割引くことや、トラック運転者の負担軽減等のため、割引適用時間帯の拡大について検討する必要があるとされておりました。</p> <p>・これを受けて、現在、深夜割引の見直しを進めているものとなります。</p> <p>・国土幹線道路部会の中間答申(令和3年8月4日付け)のなかでも、料金割引について定期的かつ適切に評価、見直しを実施していく必要性が示されていることから、見直し後の効果検証に努めてまいります。</p> <p>・今回の深夜割引の見直しは、国土幹線道路部会の中間答申(令和3年8月4日付け)に基づき、詳細を検討しているものです。</p> <p>・頂きましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p> <p>・現在公表している内容以外の詳細につきましては、国土交通省とも調整のうえ、検討を進めている状況となります。</p> <p>・また、WEBサイトにて事前に割引額をシミュレーションできるサービスを提供予定です。</p> <p>・制度見直しの詳細や割引額シミュレーションサイトのサービス提供時期が固まりましたら、改めてお知らせさせていただきます。</p> <p>・今しばらくお待ちいただきますようお願いいたします。</p>
	割引適用時間帯前後に休憩する車両の増加が予測され、SA/ PAの駐車場不足が懸念される。	10件	
	高速道路の利用が減少し一般道の沿道環境悪化が懸念される。	4件	
	高速道路上やSA/ PAなどにおける違法駐車車両をもっと取り締まるべき。	3件	
	深夜割引適用時間帯における車種別走行台数について公表すべき。	1件	
	今回の見直し方針が決まるまでの議論内容を公開すべき。	1件	
	割引の名称を変更すべき。	1件	
	高速道路上の宿泊施設を利用した者に対して特例措置を講じるべき。	1件	
	高速道路を利用する前に、見直し後の深夜割引適用後の料金検索ができるようにすべき。	4件	
	均一区間や末端部に料金所のない対距離制区間の割引計算の考え方を明らかにすべき。	1件	
	深夜割引見直し後の具体的な料金例を示すべき。	1件	
	平日朝夕割引の回数制限特例区間を連続利用した場合の見直し後の深夜割引適用後料金を示すべき。	1件	
	宮城県道路公社を利用した際における見直し後の深夜割引料金を示すべき。	1件	
(2)長距離逓減制拡充の方針			
①方針を評価	長距離逓減制の拡充方針に賛成だ。	2件	・令和6年度中の制度見直しについて、円滑に実施できるように準備を進めてまいります。
②方針を見直すべき	長距離逓減制を廃止すべき。	2件	<p>・長距離逓減制は、長距離利用を促進させ、中・短距離利用とあわせて高速自動車国道の効率的な利用を図る目的で導入しておりますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>・さらなる長距離逓減制の拡充等につきましては、新たな財源が必要となり高速道路債務の返済に影響が生じることから、さらなる拡充等は困難であると考えておりますので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>・主に業務目的の多頻度利用車両の負担軽減を図るため、ETCコーポレートカードを利用する車両を対象に大口・多頻度割引をすでに終日型の割引として導入しております。これに加え、経済情勢に鑑み、国の予算等を財源としたうえで、ETC2.0を搭載する事業用車両を対象に、最大割引率を40%から50%に引き上げる措置も実施中です。</p> <p>・さらなる長距離逓減制の拡充等につきましては、新たな財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、さらなる拡充等は困難であると考えておりますので、ご理解をお願いいたします。</p>
	時間帯に関わらず、走行距離に応じて割引率を変動させるべき。	5件	
	長距離逓減制をさらに拡充すべき。	4件	
	事業用車両については、長距離逓減制をさらに拡充すべき。	1件	
③その他	一般有料道路・都市高速・本州四国連絡高速道路等も含め長距離逓減制を適用すべき。	9件	・頂きましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。
	長距離逓減制の拡充を実感するために、大口・多頻度割引の請求時に長距離逓減制適用前の料金を表示すべき。	7件	
	長距離逓減の拡充案に深夜割引時間帯別掛け率を乗じて割引率を決定すべき。	1件	

Ⅲ.その他のご意見(1/2)

ご意見		合計	ご意見に対する見解
(1)料金制度全般に関するご意見			
①料金制度を改善すべき	料金制度そのものに問題があるので改善すべき。	3件	<p>・高速道路の料金については、建設・管理に要する総費用を、料金の徴収期間内に料金収入で償うよう設定する償還主義の原則に基づいており、利用者の負担の公平性を確保する観点から、利用度合いに応じて料金をお支払い頂く、対距離制を基本としています。</p> <p>・料金制度については、国土幹線道路部会において、有識者から、「受益者負担や原因者負担の考えに立ち、公平性の観点から対距離制を基本とすべき」とのご意見を頂いております。</p> <p>・今後も、国土幹線道路部会での議論及び中間答申を注視するとともに、高速道路を取り巻く社会状況の変化等も踏まえつつ、国等の関係機関とも調整のうえ、高速道路債務の返済に影響が生じないように、慎重に料金制度の見直しを検討してまいります。</p> <p>・高速道路は道路整備特別措置法に基づき、道路の建設等に要した多額の費用について、道路の利用者から通行料金を徴収することにより償還することとなっており、建設等のために借り入れた債務を償還した後は、無料開放される予定となっております。</p>
	定額制を導入すべき。	3件	
	将来を見据えた料金制度として検討すべき。	1件	
	高速道路は無料開放すべき。	4件	
②通行料金・割引制度を見直すべき	高速道路料金(定価)を値下げすべき。	16件	<p>・新たな割引の実施などにつきましては、新たな財源が必要となり、高速道路債務の返済に影響が生じることから、困難であると考えております。</p> <p>・引き続き、国土幹線道路部会での議論等を注視するとともに、頂きましたご意見につきましては、今後料金制度・割引制度を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
	周遊プランなどETC車への割引施策を拡充すべき。	3件	
	事前予約制を導入し、交通量予測をもとに料金変動を行い交通量分散を図るべき。	3件	
	電気自動車に限定した新たな割引を実施すべき。	2件	
	混雑課金を実施すべき。	2件	
	マイレージ割引の割引率を向上させるべき。	2件	
	一般車両に限定して、100kmを超える通行料金部分を半額とすべき。	1件	
	大型車の料金を値下げをして、代わりに普通車等の料金を値上げすべき。	1件	
	割引は現行水準を維持すべき。	1件	
	ETC2.0搭載車両に対する割引を拡充すべき。	1件	
	ETC車は一律3割引とすべき。	1件	
	深夜・休日割引に代えて、金曜日夜から月曜日朝にかけて全車種・全時間帯で割引を実施すべき。	1件	
	一般車両に限定して、事前登録制で指定ICで一時退出可能となる制度を実施すべき。	1件	
マイレージ割引をもっと利用しやすい仕組みとすべき。	1件		
マイレージ割引をETCカードとのみ紐づける割引制度とすべき。	1件		
③その他	アクアラインで実施している社会実験を一時中止すべき。	1件	<p>・東京湾アクアラインのETC時間帯別料金につきましては、東京湾アクアライン交通円滑化対策検討会におきまして千葉県のご提案により具体的な料金施策の議論がなされたことを踏まえ、社会実験として実施しているところですので、ご理解をお願いいたします。</p> <p>・頂きましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
	料金制度の見直しをしっかりと周知すべき。	1件	
	ETC専用化を進めるべき。	1件	
	首都高速道路の深夜割引適用時間帯をNEXCOと合わせて拡大すべき。	1件	
(2)SA/ PAに関するご意見			
①SA/ PAの環境を改善すべき	駐車マスを拡充すべき。	6件	<p>・頂きましたご意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
	ETC2.0を活用して、駐車マスの適切な運用ができるように検討すべき。	1件	
	SA/ PAのシャワー施設を拡充すべき。	1件	
	SA/ PAのコンビニ設置を拡充すべき。	1件	

Ⅲ. 其他のご意見(2/2)

ご意見	合計	ご意見に対する見解
(3)その他		
トラックの追い越しマナーを改善すべき。	2件	・高速道路会社として交通ルール違反を容認しない立場に変わりはなく、引き続き警察などの関係機関と連携のうえ、安全啓発等にも取り組んでまいります。 ・頂きましたご意見につきましては、今後の安全啓発活動等の参考とさせていただきます。
トラックドライバーにとって働きやすい環境となるような施策を実施すべき。	3件	-
物流問題の解決には、高速道路料金を適切に輸送運賃に転嫁していく必要がある。	2件	
物流事業者への優遇施策を国として実施すべき。	1件	
大型車・特大車の最高速度を引き上げるべき。	1件	