

Optional Toll Program 利用者が選べる 高速道路料金プラン

Graduate school of Engineering
神戸大学大学院 工学研究科
Kobe University 市民工学専攻

KUSAKABE, T., WATARI, M., ONISHI, R., & FUJIHARA, T.

日下部 貴彦, 渡 雅信, 大西 隆太, 藤原 友

背景： 高速道路料金割引の現状

日本の高速道路では、ETC利用者を対象とした、様々な料金割引サービスが行われている。

例えば...

- マイレージサービス
- 大口・多頻度割引
- 時間帯割引
- 環境ロードプライシング
- 乗り継ぎ割引
- 特定区間割引
- 距離別割引 など



(画像: <http://www.smile-etc.jp/> より)



(画像: <http://www.hanshin-exp.co.jp/drivers/index.html> より)

背景： 高速道路料金割引の現状

これらの割引サービスには様々な政策的目的が設定されている。

料金割引サービスの政策的目的の例：

- ETC利用の促進
- ピーク時の高速道路利用の抑制
- オフピーク時の高速道路の利用促進
- 一般道や他路線の渋滞緩和
- 他路線の沿道環境の改善

● 既存の料金割引の問題点

利用者の視点で

多くの割引サービスが同時に実施されている.

- すべてのサービスを比較した上で自分の利用形態に見合った料金割引サービスを利用することが容易ではない.

道路事業者の視点で

多くの料金割引サービスは、対象の区間や時間を通行するすべての車両に対して無条件に割引を実施している.

- 利用者に必ずしも割引サービスが認識されていない
- 政策的効果の少ない利用者に対しても割引サービスを実施している
- どの利用者が割引を認識して利用しているかわからないため、割引サービスの効果を計測することは容易ではない

● 新しい料金システム

“見える”料金システム

- 利用者がどれだけ、お得になったか見える料金システム.
- 割引の政策目的に対する効果が見える料金システム.

“利用者が選べる”料金システム

- 割引サービスを認識したうえで、利用実態に合わせて割引サービスを活用できる料金システム.

“持続可能な”料金システム

- 割引サービスの政策目的を達成しながら、建設費の償還を達成できる料金システム.

「利用者が選べる

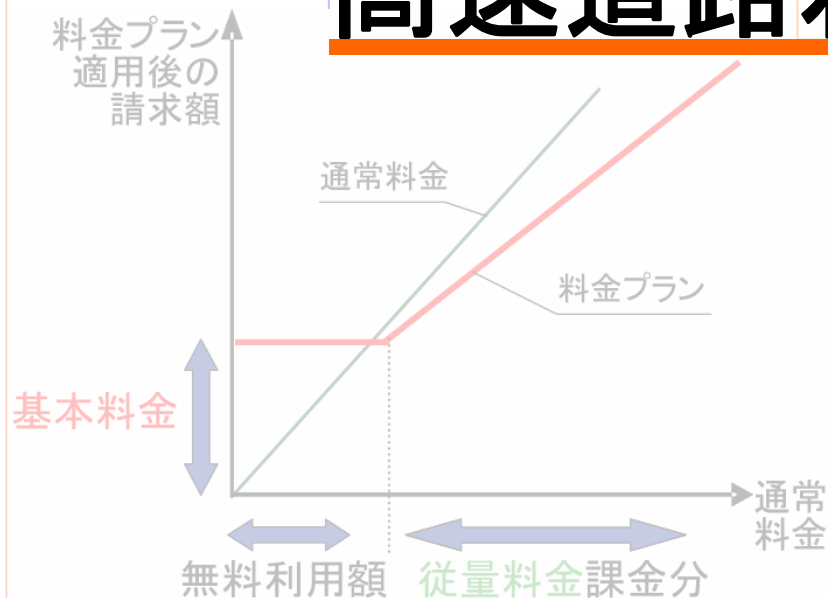
高速道路料金プラン」の提案

〇〇高速道路料金プラン

深夜・早朝の時間帯に適用されるプラン

プラン	基本料金	無料利用額	従量利用額
A	¥ 500-	¥ 100-	通常料金から 5% 割引
B	¥ 2000-	¥ 2,200-	通常料金から 10% 割引
C	¥ 10000-	¥ 15,000-	通常料金から 50% 割引

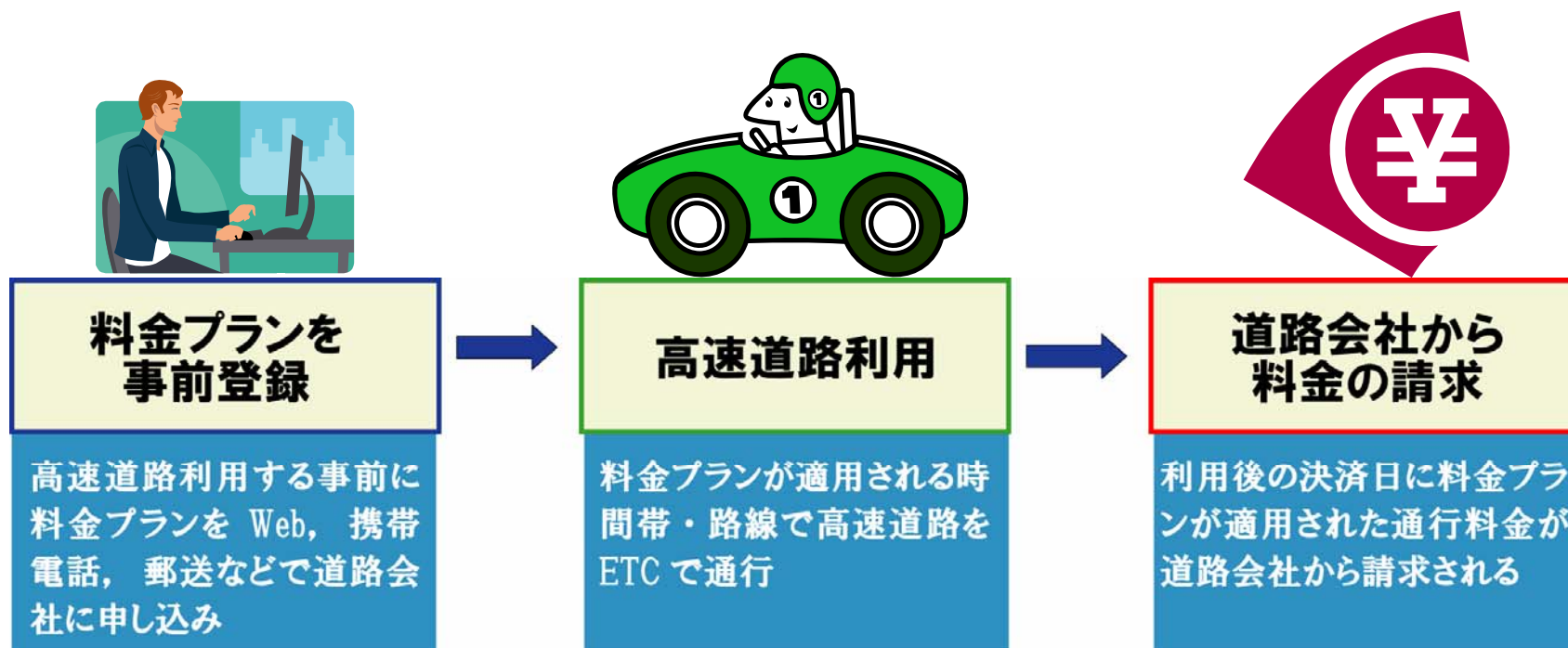
※ 基本料金は、月額
従量利用額は、無料利用額を超えた分に適用



Optional Toll Program

「利用者が選べる高速道路料金プラン」の概念

- 利用者は、高速道路を利用する**事前**に料金課金形態や割引サービスなどを設定された複数の料金プランから利用したい**料金プランを選択**する。
- 道路管理者は、各利用者の**料金設定にあわせた料金課金**をおこなう。



なんで??

“見える”

“利用者が選べる”

“持続可能な”

料金システム

となるのでしょうか？

ポスターでご説明いたします☆

ぜひ、足をお運びください（ $\geq \nabla \leq$ ）！