

## 第5回 今後の有料道路のあり方研究会

### (2) 対距離料金制の意見募集とその結果について

#### 首都高速道路の意見募集の結果

# 「首都高速道路における意見募集の結果」について

平成15年12月の政府・与党申し合わせにより、「首都高速については、貸付料の支払に必要な適切な料金収入の確保を図りつつ、平成20年度を目標として、利用の程度に応じた負担という考え方にに基づき、対距離料金制への移行を図る」こととされています。

首都高速道路株式会社では、対距離料金制への移行に向け、「対距離料金制のイメージ」についてご意見を募集したところ、1,000件を超える多くのご意見をいただきました。

いただいたご意見を参考にして、対距離料金制の具体的な制度設計の検討を行ってまいります。

## 1. 実施期間及び方法

- ◇ 実施期間：平成17年11月1日(火)～11月14日(月)
- ◇ 実施方法：記者発表及び首都高ホームページへの掲載、PA等へのポスターの掲示等によって周知を図り、意見を募集。  
・意見受付方法：ホームページ、郵送、FAX

## 2. ご意見募集項目

- (1) 対距離料金制の導入による効果について
- (2) 対距離料金の基本設計イメージについて
- (3) 長距離利用のお客様の負担軽減措置について
- (4) 更なるETC普及促進策について
- (5) その他、対距離料金制等に関してのご意見

### 3. 意見の受付状況 (受付件数 1,033件) { HP 945件 FAX 53件 ・ 郵送 35件

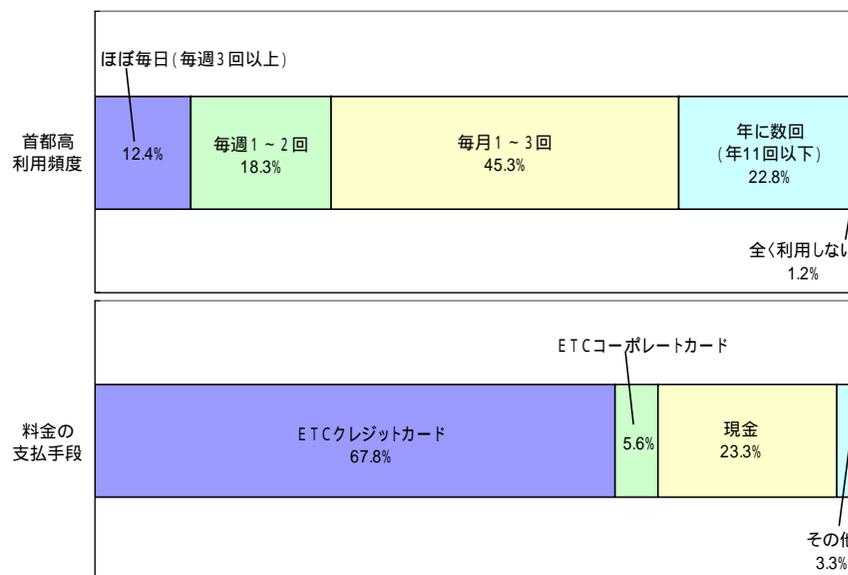
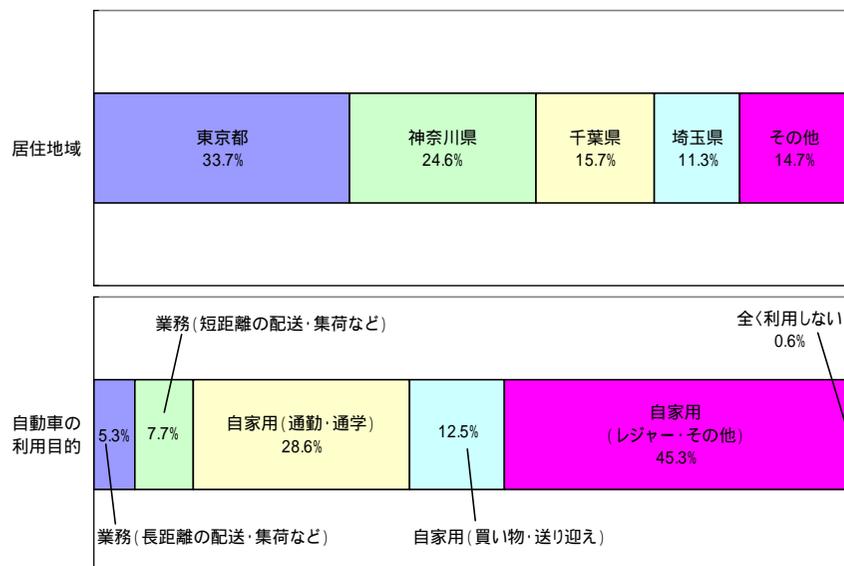
居住地域は、「東京都」が34%、「神奈川県」が25%、「千葉県」が16%、「埼玉県」が11%

自動車の利用目的については、「自家用(通勤・通学、買い物・送り迎え、レジャー等)」が86%、「業務」が13%。

首都高の利用頻度については、「毎月1～3回」が45%で最も多く、「年に数回」が23%、「毎週1～2回」が18%、「ほぼ毎日」が12%。

料金支払方法については、「ETCクレジットカード」が68%で最も多く、「ETCコーポレートカード」が6%、「現金」が23%。

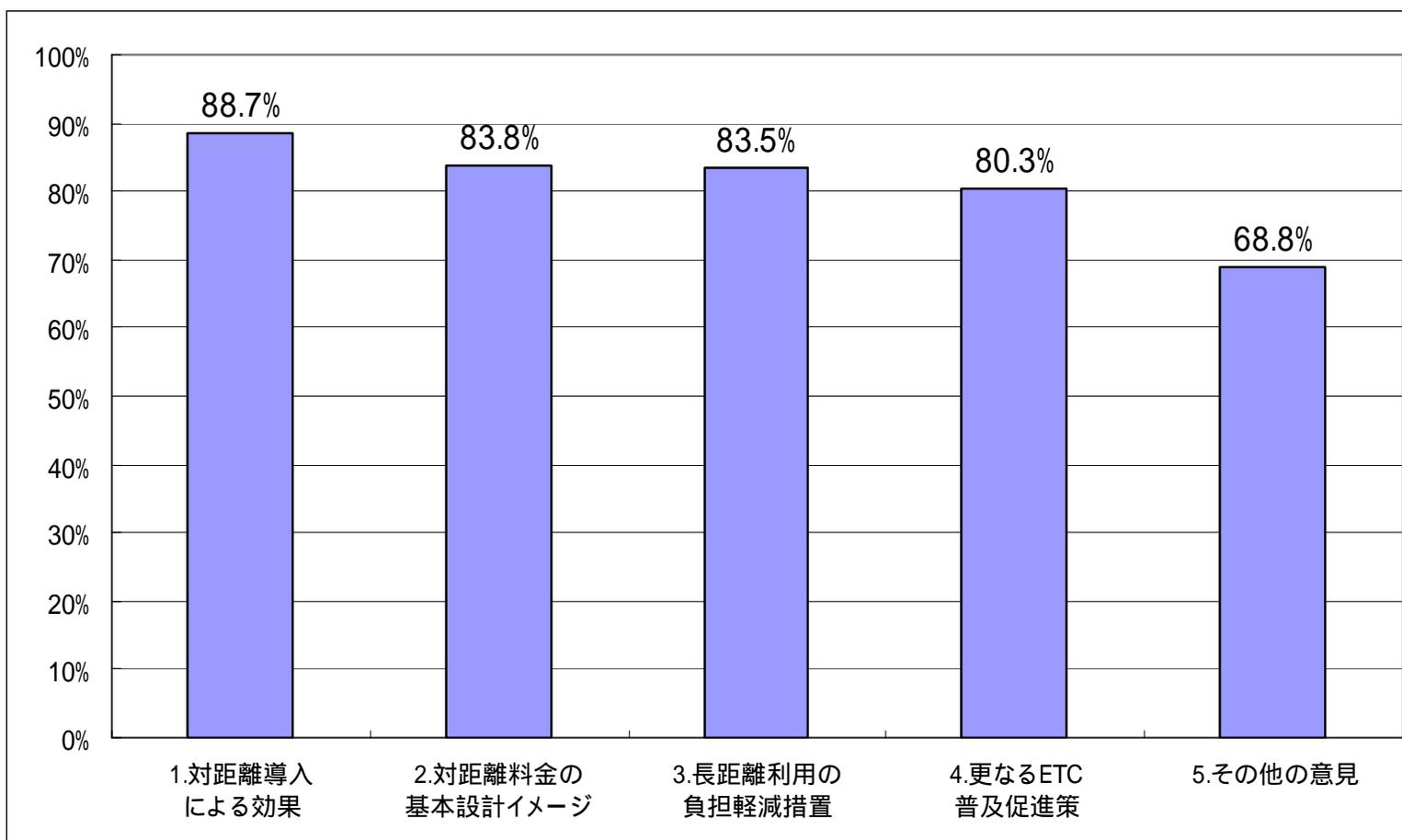
#### (1) 主な属性別意見受付件数



## (2) 項目別意見件数

項目別に見ると、「対距離導入による効果」に関する意見件数が最も多く、全回答者の89%が意見を提出。

その他の自由意見として、長距離利用者への配慮や渋滞解消の要望等に関する意見あり。



# 首都高速 意見募集結果

## 主な意見

### 1. 対距離導入による効果について

短距離利用が増えるので良い	79通	短距離区間を現在の700円以下にすることについては、新しい顧客を掘り起こす要因になるのではないかと思う。
		すいている区間のみを比較的安い料金で利用するなど、新しい利用方法が選択できることは良いと思います。
		短距離利用では良いと思う。一般道渋滞時の回避措置として有効。
渋滞が減り、環境が改善されるのは良いこと	60通	比較的短区間の利用に対して従来の均一料金だと高速利用に対して抵抗感があり敬遠されていたものが、利用しやすくなる利用者側のメリットがあると思う。また、それに伴う一般街路の環境改善も期待できると思う。
		短い距離でも利用しやすくなることで大気汚染の改善に役立つとよいと思う。一般道路の渋滞のひどい交差点などを首都高を使って、割安に迂回できるようにするとよい。
		対距離制になることで、渋滞と混雑を避ける利用が可能となり、利便性が増すものと思われる。また、渋滞の緩和が期待される。
公平で合理的な考え方	174通	とてもフェアで良いと思います。首都高に乗っても事故渋滞などで目的地の手前でおりる時なども料金は安くなるし、短距離でも利用しやすくなります。
		公平性の実現のためには当然だと思いますし、むしろ従来の取り組みが遅すぎたと言えるでしょう。
		受益者負担の原則から言って、受益の程度（利用距離）によって利用料金が設定される対距離制は、合理的。
基本的には理解できるが、料金設定次第	47通	首都高速の場合、均一700円ということで短距離での利用はこれまでしなかったが、納得のいく金額であればもっと利用することになると思う。
		走行時間と支払金との合理性は理解するが支払合計は増加してしまうと考える。
		短距離については確かに効果はあると思う。しかし現在料金より高くなる距離については敬遠されると思う。

短距離の利用増により渋滞が増加するのではないか	70通	首都高への乗降車が増えるため、走行台数増加と合流時の事故増加により、首都高での渋滞頻度が上がる恐れがあるのではないか。
		普通に考えると、合流が多くなり、首都高での渋滞が可能性があると思う。
		一般道の渋滞は緩和されるかもしれないが、首都高速に車両が流れる分首都高の渋滞はどうなるのか？高速は高速で走れないと意味が無い。
対距離制により一般道の渋滞が増加するのではないか	67通	全体的には長距離を走る人たちが渋滞区間を回避するために一般道に下りてくることが予想され一般道を含めた渋滞解消には逆効果だと思う。
		近距離の料金が下がったからといって、1～2区間の通行量が増えるとは思えない。最低でも210円取られると思えば我慢する。むしろ長距離間の利用が減少し、都内の一般道に大型車が増加し混雑が増すと思う。
		短距離利用は増えるかもしれないが、料金の上限によっては長距離の利用は減ると思う。また運送業者などは比較的長距離の利用が多いと思うのだが、彼らが費用負担の増加を嫌って首都高の利用を控えれば一般道で渋滞が増えるのではないか。
効果があるか疑問	75通	短区間が割安になるのは確かなのである程度の効果は見込めるかもしれないが、長距離利用が割高になると、今までは全線走っていた車が途中で降りて一般道に回ることも考えられ、トータルの通行量は変わらないような気がする。
		効果はない。近くの行きたい車が流入して都心は大渋滞になる。今の料金は、そういう意味で歯止めがかかっている。
		近距離値下げになっても、従来から近距離で利用しない人はやっぱり乗らないで済ますはずです。今のご時世、安くたって必要のないお金は使いません。逆に、近距離700円だって、必要な人は使うんです。
環状道路の整備が先である	8通	対距離制を導入することにより長距離利用料が高額になるため、都心通り抜け車両が一般道を走る確率が高まり、首都高速の存在意義が半減する。東京外環道（大泉以南）や中央環状線（品川線）が完成するまでは、対距離料金制を導入すべきでないと思う。
		対距離料金制を導入する前提として、環状道路の整備が不可欠。中央環状新宿線が3号線まで接続してこそ、効果が上がる。新宿線の完成を機に導入すべき。
利用を控える	32通	短距離区間を安くする代わりに値上げ、では納得できない。長距離の乗り控えが増えるだけでしょう。
		値下げしても短距離は乗らない。値上げになる長距離は今までは乗っていてもこれからは乗ることを考え直す。

## 2. 対距離料金の基本設計イメージについて

基本設計は妥当	77通	基本的には全国の高速道路料金が同じ考え方で設定されるため良いことだと思います。
		対距離のイメージには同意できる。対距離料金の数式を基本としても、これにとらわれず路線の特性（環状、放射、迂回路、接続道路など）により、各ランプ間の料金を設定しても良い。
		基本的に対距離料金として固定料金+距離分料金の設定は理解できる。また、ETCにより、車種区分などきめ細かく分類することにより、公平感やサービスレベルアップにつながるのではと思います。
上限料金が低く抑えられれば賛成	40通	基本的には賛成ですが、上限料金を現実的な料金にすべきではないでしょうか。最大で現在料金の2倍超というのは利用者負担が大きいと考えます。
		短い距離の部分が安くなるのは納得。長い距離の部分が高くなるのは不満。経営努力で上限700円、せいぜい800円以内に収めて。
上限料金を現行料金までにして欲しい	144通	700円の上限を超えなければ、良い効果を生むと思う。現状の700円を超えると、利用するかどうかわからない。
設定をさらに工夫して欲しいが対距離自体には賛成	93通	基本的な考え方は良いと思うが、首都高上の渋滞を避けて一般道を走行し、再び首都高を通行した場合等には再度210円をチャージしない等の策をお願いしたい。例えば、12時間以内乗り降り自由とした上で、固定費210円+31円/kmという時間併用料金制度などの導入を検討していただきたい。
		現行の利用距離分布の中央値18kmを基準としないで、長距離利用者の負担が過重とならないよう設定されたい。
		イメージは良いが、固定額210円は高い。元々JHのセットアップチャージは料金収納の経費だと考えられ、ETCの設備コストを考えると100円以下が良いと思う。
料金が高くなるのではないか	228通	短距離利用に対し、配慮するわりに、実質安くなる金額が少ない。長距離利用の場合、現行の倍まで負担させるわりに全体としてメリットがない。
		現状の首都高の使い方としては、都市間高速への渡りとしての利用客への利便性をもっと考慮すべきではないでしょうか。首都高圏内で入出する車もありませんが、多数は東名、中央、関越、東北などの高速道路に流れて行くのではないのでしょうか？この場合首都高速は横断に近い距離を走ることになり、結果的にかなりの値上げとなるのではないのでしょうか？
		上げ幅が大きすぎる。特に都心部を通りたくない人間が迂回するような場合、救いが無い。対距離ではなく、対所要時間にしたらどうか。渋滞で想定所要時間以上にかかった場合は大幅割引。

設定に疑問がある（平均料金、利用距離、可変額、固定額）	60通	<p>高速自動車国道の大都市近郊区間と同じ1km当たり31円、というのは高すぎます。首都高の大部分の最高速度は60 km/hであり、急曲線や道幅の狭さ、慢性的な渋滞のため高速自動車国道に比べ平均速度が低いことから、それに合った料金体系にすべきだと思います。</p>
		<p>「平均770円」となっているが、これは現行の700円より高い。本来無料化に向かうという目標で民営化されたのに、これでは逆である。平均を700円以下にしなければ、到底納得できるものではない。また、固定額210円となっているが、高速国道から乗り継ぐ場合は通算して料金を計算するなど、さらに考える余地はある。</p>
		<p>対距離料金制で短距離の利用が増加するのだからそれを考慮したうえで料金イメージを構築すべき。現状の利用をもとに料金を設定するのは納得できない。</p>
時間をベースにした考えも必要	11通	<p>対距離料金制を導入するのであれば、渋滞等により予定所要時間以上かかる場合は、料金を減額する制度も考えるべきである。高速道路を利用するのは、速いから利用するのであって、そのメリットが無い場合、利用者の期待に応えていないことから減額すべきである。</p>
もっと単純にした方がよい	13通	<p>他の一般高速道路とは形態が違うので、同じような対距離料金ではなく、距離を区切って4～5段階程度の料金を設定した方がいいのではないかと。例えば、距離5キロまで300円、5キロから10キロまで500円、10キロから20キロまで700円、20キロから30キロまで900円、30キロ以上1100円という具合。</p>
		<p>最初の何キロか(例えば平均的なインター間の距離など)は一定料金で良い。物理的に1キロ走って降りることは不可能ですから。</p>
他の路線との割引をすべき	5通	<p>東名や外環等の他事業者路線との乗り入れに対し割引が絶対不可欠と思う。たとえば210円+31円/kmであるのであれば105円程度の割引が望ましい。</p>
路線により料金を調整すべき	4通	<p>一律で距離だけではなく、特に渋滞の激しい中心部の環状線を高く、湾岸線のように比較的すいている路線を安く、のように設定すると、より効果的に環境負荷をおさえられるのではないのでしょうか？</p>
		<p>一律に対距離料金制とすると、それ以上受け入れる余地のない路線・時間帯について、渋滞を悪化させるおそれがあります。そこで、路線別・曜日時間帯別に料金の下限を設定したらいかがでしょうか（たとえば金曜夜の3号線下りは下限500円、など）。交通需要の調整にも役立つと思います。</p>
車種区分を細分化すべき	20通	<p>距離だけで無く、道路の劣化を修復するコストなども考えると、大型トラックなど、自家用車の数十倍も路面にダメージを与えるとされる車両に対する課金が少ないものと思う。同時に二輪車などの路面へのダメージや渋滞への影響が少ない車両に対する公平な料金設定を望む。</p>
		<p>高速自動車国道の大都市近郊区間との対比はできませんか。車種別の表現が求められるのでは？車種構成をJHと同等程度にする必要があります。</p>

### 3. 長距離利用の負担軽減措置について

一定の距離を超えた部分については負担軽減措置が必要	586通	必要。単純に31円/kmではなく、電気、ガスの様に最初の10kmは31円/km、10km～20kmは20円/km等傾斜料金とすべき。
		一回の利用の上限を現行料金から大幅な値上げとならないような金額（例えば1000円程度）で設定する必要があると思います。青天井だと単なる料金値上げという印象が強くなります。
		B案を採用すべきである。利用料金は現行よりも上げるべきではない。首都高のみ利用者は最大700円。その他大宮線や神奈川線を利用する人はさらにその分の現行の料金をプラスした分を最大料金とする。そうすれば、気軽に使える首都高となる。
		(B)一定の距離を超えた部分については料金を頭打ちにする案が適当であるが、また、長距離利用者の負担を軽減するための激変緩和措置を長期にわたり講じる必要がある。
		外かく環状道路等の整備が現状では出来ておらず、そうした都内流入を回避する道路等の整備状況を十分に配慮した料金設定をされたい。対距離料金制への移行にあたってはしかるべき期間の激変緩和措置を導入されたい。
		ある距離を超えた部分の単価は下げ、さらに長い距離以上なら一定料金になる(A+B)と負担が軽減されるのではないかと思います。
負担軽減措置は不要	36通	負担公平の考え方からすると導入すべきではないでしょう。これを導入すると結局短距離の利用者が余計な負担をすることになってしまうと思うからです。
		首都高速道路程度のネットワーク規模であれば、導入しなくてもいいのではないかと。
		距離制にする以上、半端な軽減措置は却って不公平。
他の有料道路と連続して利用した場合の軽減措置	19通	東名高速・中央高速道路などの東日本高速道路株式会社さんの接続部のみ均一で 円引などにすればよいと思います。
		通過していく、トラック便のこととかも勘案してほしい。物価を押し上げる原因になりかねない。鉄道で一部区間に設定されているような乗継割引みたいな制度を作り、外環が各旧JHの道をすべて接続して完成する位までは、特例の割引制を作ってほしい。
		首都高速の長距離を利用して他の高速道路を利用する場合や他の高速道路から首都高の長距離利用+他の高速道路というように高速道路全体での長距離割引も検討していただければと思います。
時間の変動を要素とした措置	8通	長距離の通過交通は夜間などの空いている時間帯に誘導するのがよいと思う。
		考え方は納得できるが、距離よりも時間！私たちに必要なのは「時間」です。時間が短縮できる場合は高額でも、時間が短縮できない場合。渋滞や事故で通常よりも通過に時間がかかる場合は定額にすべきです。距離ではなく「時間」がたいせつです。

#### 4. 更なるETC普及促進策について

ETC利用者への割引 施策の拡充	153通	現在のETC利用者は自腹で料金所渋滞緩和に貢献しているのであるからそれを考慮して割引をして欲しい。
		ETCは確かに便利だが、これにお金を大量に掛け将来の無料化(値下げ)への足かせにならないかが非常に心配。それからETC利用者は料金所などでの渋滞緩和に貢献しているのだから、値下げをどんどんするべきだ。
		当然行うべきでしょう。深夜割引や通常空いている区間限定の割引など、渋滞緩和のため行うべきと考えます。
		ETCを利用して、首都高一日乗り放題を実現してほしい。首都高が渋滞している区間は一般道に迂回できるので、結果として渋滞が分散できると思う。
車載器設置費用の引下げ	104通	ETC導入に対するキャッシュバック、割引などをさらに充実していただきたいです。
		ETC車載器及び取り付け費用が安くなるとありがたい。私の知人でも同じようなことを言っている人がいます。
ETC専用レーンの増設	52通	現状、ETCゲートが少ないところにETC車が集中して危険を感じている。もっとETCゲートの割合を増やすべき。またETCゲートに誤って進入した一般車がETCゲートを塞ぐことで通行が遮断されることがあるため、罰則規定を設けたらどうか。
クレカ以外の支払手段 の導入	41通	クレジットカード決済以外のETCカードの導入を進めるべき。JRのスイカのように、PAでチャージできるようにするなど、もっと手軽に、気軽に利用できるようにすべき。
		プリペイド式などの簡易的なものを導入して、利用率を100%に近づける努力をしてください。
二輪車ETCの早期実現	107通	二輪車ETCの導入は、早急に進めないと推進とサービスが平等かつ公平でないと思う。
		首都高のみでなくすべての料金所での支払いの手間などを考えると二輪車へのETC搭載を速やかに行うべき。

車載器の装着の推進	50通	低頻度ユーザーへの装着推進は難しいと思う。自動車メーカーやディーラーの協力で、新車時の標準化が必要であろう。
		カーナビが普及してきたように、自動車メーカーと協力依頼し、車両一体型にすべき（新車購入時にセットアップ）。
E T Cカードの高速以外での利用サービスの提供	24通	ETCでガソリンを入れられるようにすべき。また、SAのレストランも。
		導入準備中の促進案だけでなく、駐車場やSAでの決済等利用範囲の拡充策も早期検討をすすめるべきである。
E T C未搭載車に料金格差を設ける	22通	ETC以外の利用者を「ビジター料金」とし、最大料金（例：1700円）で利用してもらえばいいでしょう。
		ETC利用の場合にのみ対距離料金制とし、実質的に負担低減になるような料金体系にすれば、自然と移行が進むのではないか。
乗継制の導入	6通	阪神高速はE T Cを使った乗り継ぎが充実しています。首都高速も是非E T Cを活用した乗り継ぎを充実させてほしい。
普及促進策を進めるべき	122通	E T C制度はもっと普及すべきだと思います。有利な条件を利用者にアピールすべきです。渋滞が減少し環境や経済によい波及効果が有ると信じております。
		今後装備しようとする人には料金支払いに伴う煩わしさからの開放に力点を置いた策を練ったら良いと思います。すなわち、個々の料金所についてETC車の走り易さを徹底的に追及した改良を加え、雨の日の走りやすさ、小銭の要らない利便さなどに広報活動の軸足を置いたら良いと思います。
		E T C搭載車が限りなく100%に近くなるまで更なるE T C普及促進策を積極的に図り、特に、更なる利用時間帯や月間利用金額に応じた弾力的な割引を図られたい。
		E T Cの普及をいろいろな形で進めていただき、さらにいろいろなサービスを開発して欲しい。不正使用の防止策も進めて欲しい。

その他の意見	
長距離利用者への配慮について	どんなに値上げしたとしても対距離料金制での最高額は、現行料金で神奈川線・東京線・埼玉線を利用した合計になるように基本料金とキロ当たりの単価を設定し直すべきである。
	今回の料金提案は、「首都高速」という限られた範囲内での利用の観点でしか設計されておらず、全国的な高速道路網の中における首都高速、という観点が欠落しているように思われる。圏央道・外環自動車道の整備など、首都高速を經由しない一般高速道路間のネットワークが完成するまでは、長距離料金の上限を低くするなど、首都高を「通過する」ユーザーに不利益とならない料金体系を構築すべきと考える。
ETC未搭載車の扱いが不明確である	ETCを使用しない車をどうするのか、まったく議論がなされていない。全ての出口に有人料金所を置くのか。さらに議論を詰める必要がある。
距離の測定方法について	基準となる距離は出発地と目的地の最短のコースでの距離で決まるのか、それとも実際の利用距離なのか。
	迂回ルートと最短ルートで差をつけるべきではない。じゃないと、せっかく環状道路が完成しても、皆、安い方に流れてしまう。地図上の直線距離課金にすべき。道路がくねって作られているのはユーザーに責任がない。
首都高全体をゾーンで分ける	対距離料金制も一つの考え方であるが、首都高全体を8ゾーンくらいに分けて、ETC車は1ゾーン100円としてはどうか。これくらいであれば渋滞部を避けて2回でも3回でも利用できる。ETCであれば料金所もスムーズなので、結果的に渋滞が減る。
	東京線の場合、初乗り料金は1区間100円で、区間毎に100円ずつ加算され、現在の700円以上は加算されない、というのはいかがでしょうか。また、さいたま線や神奈川線に跨いで利用した場合は、乗り継ぎ割引を導入して欲しい。ETCを利用すれば、可能ではないでしょうか。
渋滞をなくす努力をして欲しい	一般道の渋滞を解消するよりも、まず現在の首都高内の渋滞を解消して、顧客利便性をUPするほうが営利会社としての本分ではないだろうか。現在の渋滞は中央環状線への流入の部分と、入口出口の設計のまずさに起因するものが大部分だと感じられる。渋滞解消のための方策を優先して行ってほしい。
	一定時間内の乗り継ぎ割引、もしくは通し料金を導入していただければ渋滞部分で一般道路を迂回する事ができ利便性が向上すると思います。
交通がスムーズに流れる検討をすべき	交通渋滞が増加する要因のある制度には納得できない。料金が高くなっても、確実に通過時間が予測できる道路が必要です。一律2,000円くらいにすると渋滞もなくなるのでは？
	私は、都内の一般道路網がわからないので、首都高にのれば、道案内役をしてくれます。首都高には非常に感謝していますが、もう少し一般道路から首都高への案内板の充実をお願い致します。