

## (2) 対距離料金制について

### 対距離料金制の基本的考え方

# 首都高速道路・阪神高速道路における対距離料金制の基本的考え方（案）

## 【ポイント】

### 1．対距離料金導入の背景

#### （1） 走行距離のばらつきによる不公平感の拡大

ネットワークの拡大に伴い利用距離のばらつきが拡大しており、公平性の観点から、利用の程度に応じた負担という考え方に基づく料金体系の導入が求められている。

#### （2） 慢性的な渋滞発生や利用頻度の低い区間の存在

慢性的な渋滞が発生している区間や容量に余裕のある区間が存在しており、公益性の観点からも、都市高速道路ネットワークの一層の効率的な活用を図ることが可能な料金体系の導入が求められている。

#### （3） 確実な債務償還と利用促進に資する料金体系導入の要請

平均的な利用者の負担に配慮しつつ、債務償還が確実になされるよう、より一層の利用促進に資する料金体系の導入が求められている。

#### （4） ETCの普及

ETCの利用率は急速に高まってきており、対距離料金制の導入に向けて環境が整いつつある。

### 2．都市高速道路における対距離料金制の考え方

#### （1） 対距離料金の構成

対距離料金の構成は、利用距離に対して課する可変額部分と、利用1回に対して課する固定額部分からなる料金を基本とする方向で、利用者全体の平均的な料金水準、採算性なども含めて総合的に検討すべきと考えられる。

## (2) 現行料金制からの移行を考慮した措置

長距離利用者の負担増に対する激変緩和など対距離料金制導入の影響を一定の範囲に抑えるため、本格的な対距離料金制移行に向けた暫定措置として、現行の料金圏を考慮しながら上限や下限を設定することは妥当な措置と考えられる。

## (3) 弾力的な料金設定

対距離料金制の導入に当たっては、各路線・区間の特性、利用時間等に対応した弾力的な料金設定・割引などを採用し、一般道路の渋滞緩和、環境改善、利用効率の向上など、都市高速道路ネットワークの更なる有効活用に資する料金とすることが望まれる。

## 3. 対距離料金制導入に向けての今後の検討課題

### (1) ETCの普及促進

対距離料金制の導入に向けては、ETC利用率の向上が不可欠であり、更なるETCの普及促進に努める必要がある。また、ETC車載機を搭載しない車両に対する料金徴収方法についても、検討を進める必要がある。

### (2) 対距離料金制導入に向けた社会実験の実施

対距離料金制の導入に向けては、社会実験の実施などを通じ、利用者の理解を得ながら、円滑な移行に向けた取り組みを推進していく必要がある。

## 首都高速道路・阪神高速道路における対距離料金制の基本的考え方（案）

### 1. 対距離料金導入の背景

#### （1）走行距離のばらつきによる不公平感の拡大

ネットワークの拡大に伴い利用距離のばらつきが拡大しており、公平性の観点から、利用の程度に応じた負担という考え方に基づく料金体系の導入が求められている。

首都高速道路・阪神高速道路は、昭和30年代後半から順次整備が行われてきており、平成17年4月1日現在で、首都高速道路283km、阪神高速道路234kmが開通している。その間、高速自動車国道との接続、湾岸線の整備、環状機能を持つ路線の整備などを通じて、着実に機能的なネットワークが形成されつつある。しかしながら、近年、都市高速道路ネットワークの拡大に伴い利用距離のばらつきが生じており、現行の均一料金制では、走行距離にかかわらず同一の料金を徴収していることから、短距離利用者の中・長距離利用者間の不公平感が拡大しており、公平性の観点から、利用の程度に応じた負担という考え方に基づく料金体系の導入が求められている。

## ( 2 ) 慢性的な渋滞発生や利用頻度の低い区間の存在

慢性的な渋滞が発生している区間や容量に余裕のある区間が存在しており、公益性の観点からも、都市高速道路ネットワークの一層の効率的な活用を図ることが可能な料金体系の導入が求められている。

都市高速道路においては、都心環状線部を中心とし、依然として慢性的な渋滞が発生している。一方、ネットワークの端末区間や時間帯等によっては、都市高速道路の容量に余裕のある区間も存在している。大都市内の高速通行可能な限られた道路空間である都市高速道路の有効活用は、利用者の利便に資するだけでなく、社会的にも並行する一般道路の渋滞緩和やCO<sub>2</sub>排出量の削減に繋がるなど公益性があると指摘されており、このような渋滞の緩和、環境の改善、利用効率の向上等に向け、道路ネットワークの一層の有効活用を図ることが可能な料金体系の導入が求められている。

## ( 3 ) 確実な債務償還と利用促進に資する料金体系導入の要請

平均的な利用者の負担に配慮しつつ、債務償還が確実になされるよう、より一層の利用促進に資する料金体系の導入が求められている。

現在建設中の路線は、その多くが環状道路など既存路線を補完する機能を担う路線であり、渋滞を解消する効果は大きいものの、既存路線の利用者からの転換が多く大幅な収入増には結びつきにくいと予想されている。一方で、環境への配慮のため地下構造の採用等が増加しており、キロ当たりの事業費は増加傾向にある。近年の低成長経済への移行、物価水準の安定化の中で、有料道路事業に対する国民や利用者の理解を得ていくためには、適正な料金

水準の下で有料道路事業の採算が確保されるよう、建設費・管理費の削減等さらなる経営合理化に努めることはもちろんのこと、平均的な利用者の負担に配慮しつつ、債務償還が確実に成されるよう、より一層の利用促進を図り、収入の増加に資する使いやすい料金体系の導入が求められている。

#### (4) ETCの普及

E T Cの利用率は急速に高まってきており、対距離料金制の導入に向けて環境が整いつつある。

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、料金徴収時間を短縮する必要があることや、利用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。

近年、E T C（ノンストップ自動料金支払いシステム）の利用率は、急速に高まってきており、E T Cを活用すれば、大量の交通の処理に支障を与えることなく、利用者の利用距離や利用経路、利用時間等を把握することが可能となることから、利用の程度に応じた負担という考え方に立った新しい料金体系の導入に向けて、環境が整いつつある。

## 2 . 都市高速道路における対距離料金制の考え方

### ( 1 ) 対距離料金の構成

対距離料金の構成は、利用距離に対して課する可変額部分と、利用 1 回に対して課する固定額部分からなる料金を基本とする方向で、利用者全体の平均的な料金水準、採算性なども含めて総合的に検討すべきと考えられる。

対距離料金制の基本構成の設定に当たっては、利用 1 回に対して課する固定額部分を有さない従量料金型、高速自動車国道で採用されている考え方で、従量料金部分と固定額部分からなり、固定額部分を概ね出入り口や料金徴収等の費用に対応する額とした二部料金制（TC型）、固定額部分を概ね建設費に対応する額とした二部料金制（建設費回収型）などが考えられる。

これらについて

- ・ 渋滞の緩和や利用促進などの効率性の観点
- ・ 料金収入額などの採算性の観点

から検討を行ったところ、現行の均一料金制と比較した場合には、

- ・ 特にネットワークの端部や現行料金圏の境界付近では、割高感があった短距離利用者が一般道路から高速道路に転換することによる一般道路の混雑緩和、大気質の改善等の環境効果が発現。
- ・ 一般道路との乗降のたびに再度同じ料金を支払う必要があることから、渋滞状況に関わらず高速道路を利用していた利用者が、渋滞状況に応じて一般道路も含めて経路選択できるようになるため、都心環状線など混雑の激しい路線の混雑緩和に繋がる。

- ・ 1 トリップ当たりの料金水準を現行と同程度としても、短距離利用者の増加等によって全体として収入増となり、都心部の渋滞緩和に大きな効果が期待できる環状線等の完成に向けた投資が促進される。

など効率性、採算性とも対距離料金制が優れているとの結果となり、現行の均一料金制に変えて、対距離料金制を導入することは妥当であると結論付けられる。

具体的な料金の構成については、前述の3つのタイプの料金の中では、交通量、渋滞緩和、料金収入の観点などから二部料金制（TC型）が優れていると考えられ、対距離料金の構成は、利用距離に対して課する可変額部分と利用1回に対して課する固定額部分からなる料金を基本とする方向で、利用者全体の平均的な料金水準、採算性なども含めて総合的に検討すべきと考えられる。

## （2）現行料金制からの移行を考慮した措置

長距離利用者の負担増に対する激変緩和など対距離料金制導入の影響を一定の範囲に抑えるため、本格的な対距離料金制移行に向けた暫定措置として、現行の料金圏を考慮しながら上限や下限を設定することは妥当な措置と考えられる。

現行の料金圏別均一料金制から対距離料金制への移行に際しての利用者の負担は、短距離利用者は負担減、長距離利用者は負担増になることが予想される。首都高速道路の東京料金圏や阪神高速道路の阪神東料金圏は最大利用可能距離が50kmを超えており、対距離料金制の導入により、長距離利用



者は大幅な負担増になることが想定されたため、料金の激変を緩和する措置について検討する必要がある。

また、首都高速道路、阪神高速道路とも現行の均一料金制においては、3つの料金圏が設定されており、料金圏毎に異なった額の料金が徴収されている。従って、対距離料金制の導入にあたっては、料金圏内の利用や複数料金圏の連続利用などによって影響が異なることにも留意して、検討を行う必要がある。

上記を踏まえると、本格的な対距離料金制移行に向けた暫定措置として、現行の料金圏毎などに上限や下限を設定することは、上限や下限を設定しない場合と比較すると、効率性や採算性の面で若干劣るものの、負担増となる長距離利用者への激変緩和など、対距離料金制導入の影響を一定の範囲に抑えるために、妥当な措置であると考えられる。

### ( 3 ) 弾力的な料金設定

対距離料金制の導入に当たっては、各路線・区間の特性、利用時間等に対応した弾力的な料金設定・割引などを採用し、一般道路の渋滞緩和、環境改善、利用効率の向上など、都市高速道路ネットワークの更なる有効活用に資する料金とすることが望まれる。

都市高速道路における対距離料金制は、E T Cによる実施を基本とするものであるが、E T Cの普及に伴って、路線・区間毎の特性、利用時間帯・曜日等にきめ細かく対応した料金設定が可能となり、利用者ニーズ、渋滞対策、環境対策など様々な目的に対応した多様な料金施策の実施が可能となってきた。従って、対距離料金制の導入に当たっては、各路線・区間の特性や利用時間等に対応した弾力的な料金設定・割引などを採用し、一般道路の渋滞緩和、環境改善、利用効率の向上など、都市高速道路ネットワークの更なる有効活用に資する料金とすることが望まれる。

なお、E T Cによる料金割引に当たっては、カードでの支払いにより利用者のお得感が得られにくくなることから、割引の実感が得られるよう、情報提供のあり方をさらに工夫していくことも必要である。

また、他の有料道路と並行する区間や、今後整備が予定されている東京外環自動車道など都市高速道路と一体的なネットワークを形成する路線などについては、より適切な交通の分担を実現する観点から、対距離料金制導入や新たな整備区間の追加による料金バランスや利用形態の変化などについて分析を行い、料金のあり方や調整措置等を検討する必要がある。

### 3 . 対距離料金制導入に向けての今後の検討課題

#### ( 1 ) E T C の普及促進

対距離料金制の導入に向けては、E T C 利用率の向上が不可欠であり、更なる E T C の普及促進に努める必要がある。また、E T C 車載機を搭載しない車輛に対する料金徴収方法についても、検討を進める必要がある。

現在、E T C の利用率は約 5 割に近づいており、国土交通省並びに首都高速道路公団、阪神高速道路公団では、平成 1 8 年春の E T C 利用率 8 5 % を目標に E T C の普及促進に努めている。しかしながら、平成 2 0 年度を目標とする対距離料金制の導入に向け、E T C 利用率の向上が不可欠であり、更なる E T C の普及促進に取り組むことが必要である。その上で、低頻度利用などの理由により E T C 車載機を搭載しない車輛に対する料金徴収方法についても、検討を進める必要がある。

#### ( 2 ) 対距離料金制導入に向けた社会実験の実施

対距離料金制の導入に向けては、社会実験の実施などを通じ、利用者の理解を得ながら、円滑な移行に向けた取り組みを推進していく必要がある。

対距離料金制導入に向けては、料金体系の変更に伴う交通量の変化や、渋滞の発生状況、一般道に与える影響、社会的受容性、それらに伴う問題点の分析や対応策の立案など、十分な検討、分析が必要であるが、社会実験の実施などを通じ、利用者の理解を得ながら、円滑な移行に向けた取り組みを推進していく必要がある。