

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要領

首都高速道路株式会社のサービスについてのご意見募集について

～ 今後の料金についてご意見を募集します～

平成 17 年 11 月 1 日

首都高速道路株式会社

1. 趣旨

当社は、「お客様第一」の経営方針に基づき、より安全 より円滑 より快適な首都高速道路に向けて、お客様にご満足いただける質の高いサービスの提供を目指しております。

そのための第一歩として、新会社発足を機に、サービス全般についてお客様のご意見をいただき、今後のサービス向上の参考にさせていただきたいと思っております。第 1 回は「今後の料金」について、第 2 回は「案内標識」(11 月中旬意見募集予定) について、第 3 回は「渋滞対策」(12 月意見募集予定) について順次ご意見を募集いたします。

今回は、首都高速道路の今後の料金に関するご意見を募集いたします。

現在、首都高速道路の料金については、料金圏(東京、神奈川、埼玉)ごとに同一の料金となる「均一料金制」を採用しておりますが、ネットワークの充実に伴い、お客様間の不公平感が拡大しており、公平性の観点から、利用距離に応じた料金となる「対距離料金制」への移行を検討しております。また、対距離料金制へ移行すれば、渋滞の緩和、環境の改善などの効果も期待されます。さらに、平成 15 年 12 月の道路関係四公団民営化の基本的枠組みについての政府・与党申し合わせにおいては、「首都高速については、貸付料の支払い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。これらを踏まえ、首都高速道路株式会社では平成 20 年度の対距離料金制移行を目指して、今後具体的な制度設計を行うこととしており、これに先立ち、検討の参考とするために「対距離料金制のイメージ」をご紹介します、皆様のご意見を募集いたします。

2. ご意見募集要領

(1) 今回のご意見募集対象

「首都高速道路における対距離料金制のイメージについて」

資料はこちらをご覧ください

・ 基本的考え方(本文)



・ 説明資料



国土交通省においても、学識経験者からなる「今後の有料道路のあり方研究会」を設置し、有料道路のこれからの料金のあり方について検討が進められています。

資料についてはこちらからご覧頂けます。

(2) 募集期間

・平成 17 年 11 月 1 日(火)～平成 17 年 11 月 14 日(月) 17:00 必着

(3) ご意見の送付方法

- ・下記のいずれかの方法でご意見をお送りください。(なお、電話によるご意見の受付は対応いたしかねますので、あらかじめご了承ください。)

1) ホームページ

[こちらのページ](#)から、ご意見をお送りください。

2) 郵送または F A X

意見提出様式 に記入の上、下記までお送りください。

〒100-8930 東京都千代田区霞が関 1-4-1 (F A X : 03-3503-1808)

首都高速道路株式会社 サービス推進部 サービス推進企画グループ 意見募集担当宛

(4) 注意事項

- ・皆様から頂いたご意見につきましては、首都高速道路における対距離料金制移行へ向けた今後の検討の参考とさせていただきます。
- ・頂いたご意見の内容につきましては、氏名を除き、公開される可能性がありますので、あらかじめ、ご承知おきください。
- ・頂いたご意見に対する個別の回答は致しかねますので、あらかじめご了承ください。
- ・今回取得致しました個人情報につきましては、上記の利用目的以外には利用いたしません。

(5) お問い合わせ先

首都高速道路株式会社 サービス推進部 サービス推進企画グループ 意見募集担当

T E L : 03-3539-9258 (受付時間 9:00 ~ 17:00 土・日・祝日を除く)

意見提出様式は PDF ファイルとなっております。PDF ファイルをご覧いただくには、Adobe 社の Acrobat Reader が必要です。Acrobat Reader をお持ちでない場合は、下記の Adobe 社のホームページからダウンロードしてご利用ください。



< 意見記入欄 >

・「首都高速道路における対距離料金制のイメージ」について、1.～4.の各項目のうち、関心のあ
る項目のみで結構ですので、あなたのご意見を以下にご記入ください。

1. 対距離料金制の導入による効果(説明資料4～6ページ)について、いかがお考えですか	
2. 対距離料金の基本設計イメージ(説明資料7ページ)について、いかがお考えですか	
3. 長距離利用のお客様の負担軽減措置(説明資料11ページ)について、いかがお考えですか	
4. 更なるETC普及促進策(説明資料13ページ)について、いかがお考えですか	

・その他、対距離料金制等に関してご意見がございましたら、以下にご記入下さい。

--

ご回答頂きまして、大変ありがとうございました。

首都高速道路における対距離料金制のイメージについて

1 . 首都高速道路における対距離料金制の基本的考え方

首都高速道路の料金は、昭和37年の開通当初から、大量の交通を効率よく処理する必要などから均一料金制を採用しています。

ネットワークの充実に伴い、利用者間の不公平感が拡大しており、公平性の観点から、対距離料金制の導入が求められています。

対距離料金制を導入することで、渋滞の緩和、環境の改善、ネットワークの更なる活用が可能と考えられます。

E T Cの活用により、お客様の利用距離や利用経路、利用時間などにきめ細かく対応した料金設定が可能となります。

首都高速道路は、昭和37年の京橋～芝浦間4.5kmの開通以来、着実に整備が行われてきており、現在283kmが開通しています。その間、高速自動車国道等との接続、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ります（説明資料2ページ参照）。これまで、料金については当初の完全な均一料金制から三料金圏（東京線、神奈川線、埼玉線）が順次設置され、その三料金圏内での均一料金制となっています（説明資料1ページ参照）。しかしながら、近年、首都高速道

路ネットワークの充実に伴い利用距離のばらつきが拡大しており、走行距離にかかわらず同一の料金圏においては同一の料金としていることから、短距離利用のお客様と中・長距離利用のお客様との間に不公平感が拡大しており（説明資料3，4ページ参照）お客様の負担の公平性の観点から、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ます。

また、首都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で、ネットワークの端末区間や時間帯等によっては、容量に余裕のある区間も存在しています。首都高速道路の活用は、お客様の利便に資するだけでなく、社会的にも並行する一般道の渋滞緩和やCO₂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、道路ネットワークの更なる活用（説明資料5，6ページ参照）が可能な料金制の導入が求められています。

現在、ETC（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、ETCを活用すれば、大量の交通を効率よく処理しながら、お客様の利用距離や利用経路、利用時間などにきめ細かく対応した料金設定が可能となります。

対距離料金の設定に当たっては、利用距離に応じた可変額部分と、利用1回ごとの固定額部分からなる料金を基本とします。

対距離料金の基本的な構成については、現在ご利用いただいているお客様の平均的な料金水準が変わらないという考えのもと、他の有料道路の事例も参考にして、利用距離に比例する可変額部分と利用距離にかかわらず一定の固定額部分からなる料金を基本とする方向で検討すべきと考えられます。

現行の均一料金制での平均的なお客様の負担に配慮します。

均一料金制から対距離料金制への料金制度の変更に当たっては、基本的に、短距離利用のお客様は現行より安く、長距離利用のお客様は高くなることから、現行の均一料金制での平均的なお客様の負担に配慮することが必要であると考えられます。

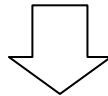
そのため、例えば、利用距離に応じてお客様の半数が現行平均料金より安く、半数が高くなるように対距離料金を設定することが考えられます。

2. 対距離料金の基本設計イメージ

利用距離に応じてお客様の半数が現行平均料金より安く、半数が高くなるような対距離料金の設定例

a) 可変額部分は、高速自動車国道の大都市近郊区間料率と同等
(31円/km)

b) 固定額部分は210円



210円 + 31円/km (消費税込み)

首都高速道路をご利用するお客様の1回あたり料金(複数料金圏にまたがって利用する場合は、その合計料金)の平均額は、現行で770円程度(割引前の料金)となります。

次に、現行のお客様の利用距離の分布からその半数がこの770円以下となり、半数が770円超となるようにします。具体的には利用距離約18kmの点で、それより短距離のお客様の数とそれより長距離のお客様の数が等しくなります。

この距離(約18km)での対距離料金が770円となるようにした上で、対距離料金の可変額部分(傾き)を高速自動車国道の大都市近郊区間の料率である31円/kmと同等に設定すると、結果として固定額は210円となり、全体として対距離料金の基本設計イメージは固定額210円+可変額31円/kmとなります。(説明資料7ページ参照)

3. 対距離料金制移行に向けての課題等

長距離利用のお客様の負担が増えるため、社会実験等を通じてその負担軽減に係る激変緩和措置の検討を行い、平成20年度までに詳細な料金を設定します。

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より、基本的に短距離利用のお客様は料金が安く、長距離利用のお客様は料金が高くなります（説明資料8～10ページ参照）。現行の東京料金圏では最大利用可能距離が50km近くになっているなど、対距離料金制への移行により長距離利用のお客様は負担増になることが想定されるため、今後、社会実験等を通じてその負担軽減に係る激変緩和措置について検討していきます（説明資料11ページ参照）。

対距離料金制の円滑な移行に向けた条件整備を推進します。

- ・ ETCの普及促進を図るとともに、ETCをご利用にならないお客様への対応について検討
- ・ 大都市における渋滞緩和や環境改善等に効果のある料金制度について検討

平成17年9月末時点で、首都高速道路におけるETCの利用率は約6割程度となっています（説明資料12ページ参照）。さらに、首都高速道路においては平成18年春のETC利用率を85%とす

ることを目標に E T C の普及促進に努めています。平成 2 0 年度を目標とする対距離料金制への移行に向けて、E T C 利用率のさらなる向上が不可欠であることから、E T C の普及促進に全力で取り組みます（説明資料 1 3 ページ参照）。その上でなお、低頻度利用などの理由により E T C 車載器を搭載しない車輛に対する料金収受方法についても、検討を進めていきます。

また、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、分析が必要ですが、社会実験の実施などを通じ、お客様の理解を得ながら、円滑な移行に向けた取り組みを推進していきます。

以 上

首都高速道路における 対距離料金制のイメージについて

首都高速道路の料金については、料金圏（東京、神奈川、埼玉）ごとに同一の料金となる「均一料金制」を採用しておりますが、ネットワークの充実に伴い、お客様間の不公平感が拡大しており、公平性の観点から、「対距離料金制」への移行を検討しております。また、「対距離料金制」へ移行すれば、渋滞の緩和、環境の改善などの効果も期待されます。

さらに、平成15年12月の道路関係四公団民営化の基本的枠組みについての政府・与党申し合わせにおいては、「首都高速については、貸付料の支払い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。

また、国土交通省においても、学識経験者等からなる「今後の有料道路のあり方研究会」を設置し、これからの料金のあり方について検討が進められており、本年5月31日には「首都高速道路・阪神高速道路の対距離料金制の考え方」が示されました。

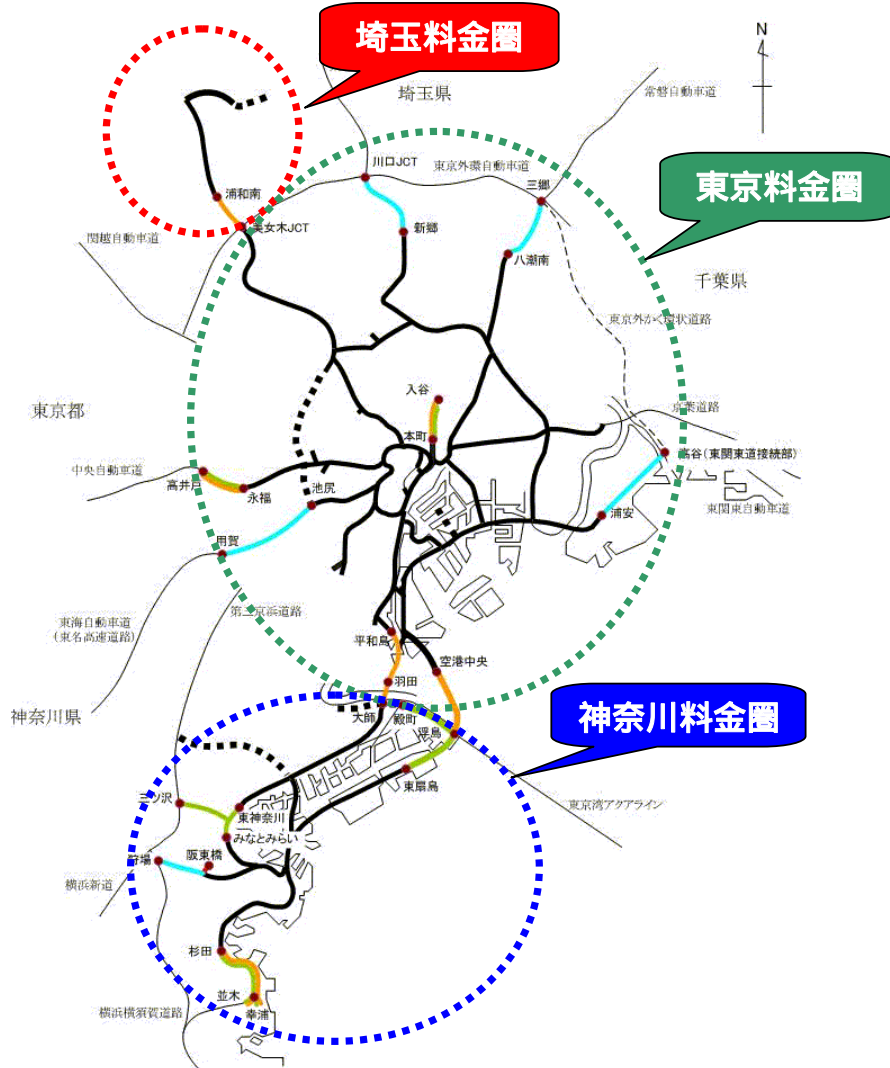
これらを受け、首都高速道路株式会社では、平成20年度の対距離料金制移行を目指して、今後具体的な制度設計を行うに当たり、現時点での対距離料金制のイメージについてご紹介し、皆様のご意見をいただくこととしました。

< 目次 >

首都高速道路の現行料金(料金圏別均一料金制)	1
首都高速道路網の変遷	2
現行料金制度の課題	3
現行料金制度に対する不満の声	4
対距離料金制移行による環境改善イメージ	5
対距離料金制移行による道路ネットワークの有効活用事例	6
対距離料金の基本設計イメージ	7
現行料金よりも安くなる事例	8
現行料金よりも高くなる事例	9
ご利用の多い区間の料金例	10
長距離利用のお客様の負担軽減のための激変緩和措置の検討	11
ETC利用率の高まり	12
更なるETC普及促進策	13

首都高速道路の現行料金(料金圏別均一料金制)

首都高速道路の料金は、料金圏内においては距離にかかわらず同じ料金となっています



凡例	普通車	大型車
東京線	700円	1,400円
神奈川線	600円	1,200円
埼玉線	400円	800円
特定料金区間	300円	600円
ETC特定料金区間(1)	300円	600円
ETC特定料金区間(2)	500円	1,000円

1 東京、神奈川、埼玉各料金圏内の首都高速道路をそれぞれ東京線、神奈川線、埼玉線と称します。

2 特定区間について
他の高速道路と接続する端末部分や料金圏境にあたる一部の区間では均一料金制の例外として特定区間を設けています。

首都高速道路網の変遷

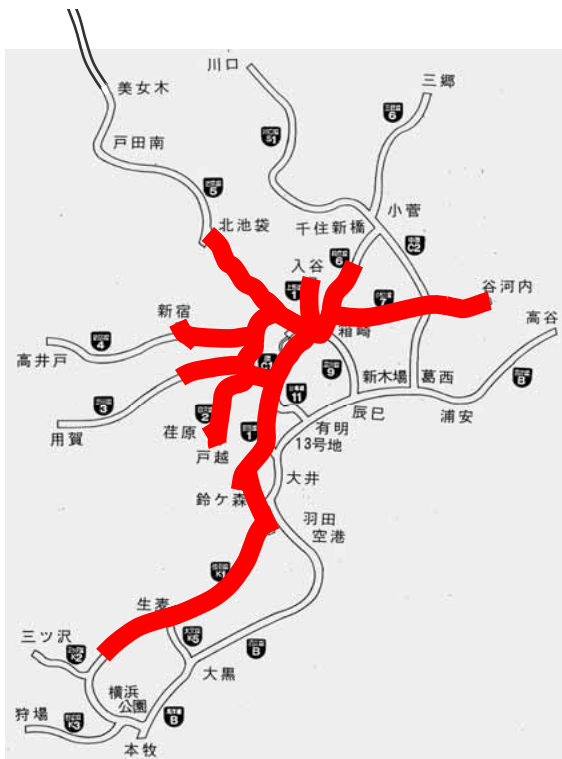
昭和37年の最初の開通以来、着実に整備を進め、現在283kmが開通し、首都圏の自動車交通の大動脈となっています

(昭和37年～昭和45年) ■
都心環状線と放射路線の整備

(昭和46年～昭和62年) ■
都市間高速道路との接続

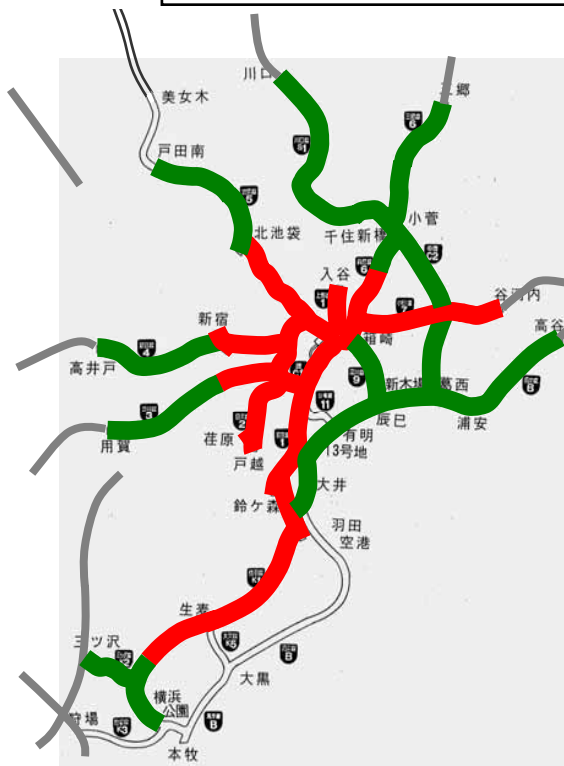
(昭和63年～) ■
中央環状線等の建設による機能的ネットワークの整備

営業距離90km (S45)



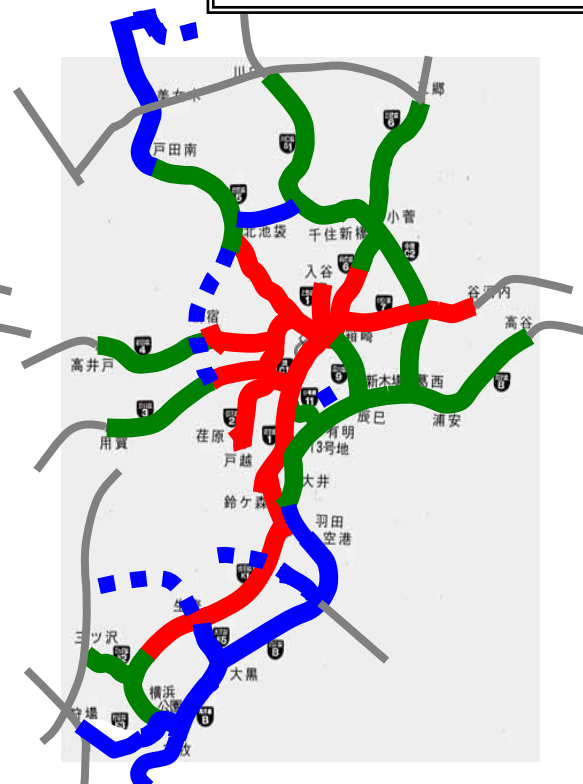
通行台数37万台/日 (S45)

営業距離201 km (S62)



通行台数93万台/日 (S62)

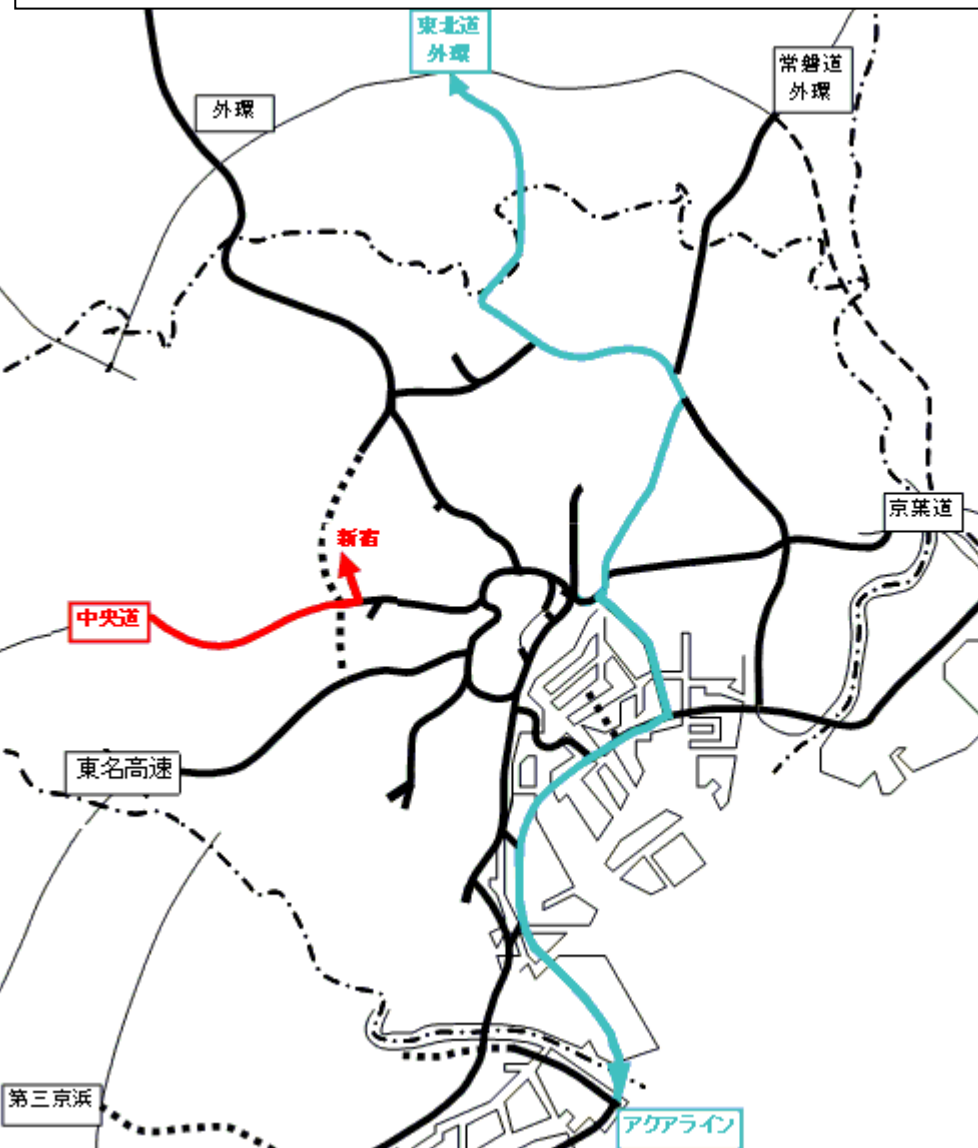
営業距離283 km (現在)



通行台数112万台/日 (H16)

現行料金制度の課題

ネットワークの充実に伴い、現行の料金制度(料金圏別均一料金制)では、利用距離が大きく異なるにもかかわらず同じ料金となっており、不公平感が拡大しています



< 同料金で利用距離の差が大きい例 >
(東京線 700円区間の例)

中央道 新宿 8km

アクアライン(浮島) ~ 東北道 48km

利用距離に約40kmの差

現行料金制度に対する不満の声

現行の料金制度では、短距離利用の際や、複数の料金圏を利用した場合に、割高感があるとのこと意見をいただいています

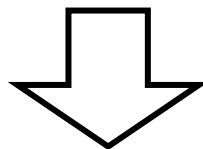
お客様から寄せられた、現行の料金制度に対する不満の声の例とご回答

狩場 新山下を毎日使っているが、神奈川線の半分も使っていないのになぜ終点までと同じ料金なのか

現行の均一料金制では同一料金圏の利用に関しては、利用距離にかかわらず同じ料金をいただいています

東京線末端部の戸田南出口が混雑するので、その先の浦和南出口までの料金300円を無料にしてほしい

料金圏別の均一料金制ですので、料金圏を跨ぐ場合は、両方の料金圏の料金をいただいています



距離に応じた料金制度（対距離料金制）で解決できます

対距離料金制移行による環境改善イメージ

対距離料金制に移行するとご利用に応じた料金となることで、例えば、渋滞区間を避けて首都高速に乗り直すなどの利用がしやすくなり、有効に首都高速が使われることにより走行速度が向上します
その結果、環境改善にも役立ちます

渋滞や混雑を避けたご利用または交通容量に余裕のある端末区間等のご利用がしやすくなります
(短区間利用の割安感)

首都高速本線の平均走行速度

: 約3km/hの向上

(将来予測での均一料金制と対距離料金制の平日昼夜間平均速度差)

二酸化炭素(CO₂)の削減

: 約20万t/年 削減(代々木公園110個分)

窒素酸化物(NO_x)の削減

: 約200t/年 削減(普通自動車5.2万台分)

浮遊粒子状物質(SPM)の削減

: 約12t/年 削減(ペットボトル12万本分)

対距離料金制への移行

約3km/hアップ



代々木公園110個程度の照葉樹林が年間に吸収する量に相当



普通自動車5.2万台程度が年間に排出する量に相当



1年間で500mlペットボトル12万本分の量に相当

首都圏の高速・街路を対象としたH32の試算値

対距離料金制の導入は渋滞緩和、環境改善に貢献

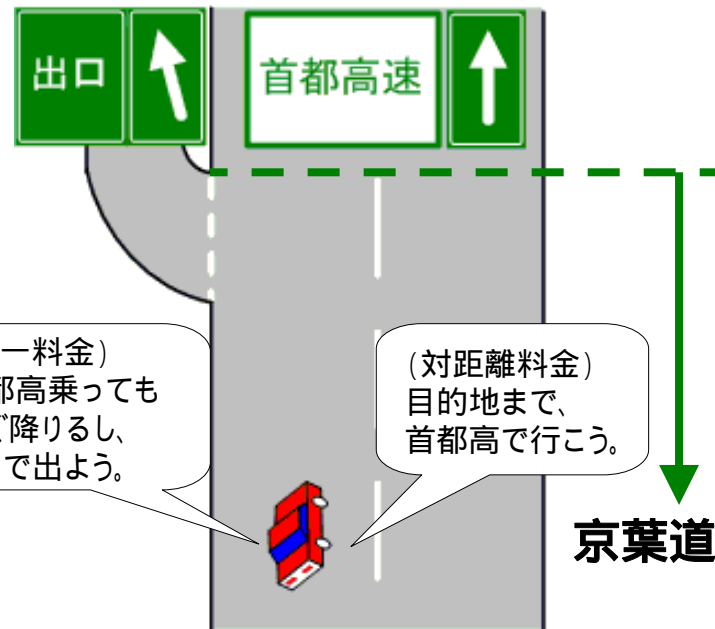
対距離料金制移行による道路ネットワークの有効活用事例

対距離料金になると、短距離利用の場合の料金がこれまでよりも安くなることから、短距離の場合でも首都高が利用しやすくなります。例えば、国道14号の交通量が首都高に転換することにより減少し、渋滞緩和や沿道の環境改善にも貢献すると考えられます

他の有料道路から首都高への乗継など、短距離の利用がしやすくなります

(均一料金)
首都高乗っても
すぐ降りるし、
ここで出よう。

(対距離料金)
目的地まで、
首都高で行こう。

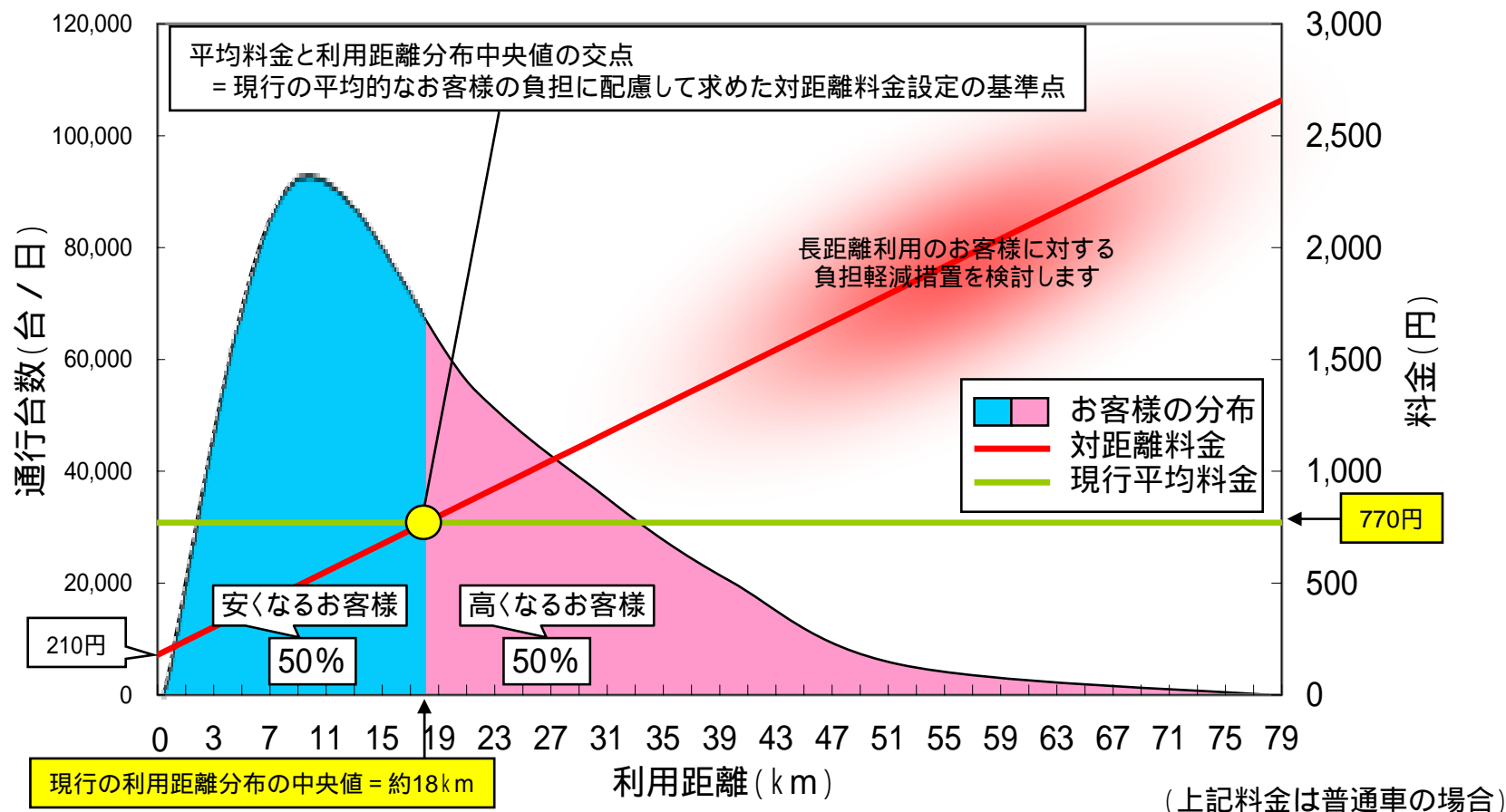


【国道14号の交通量転換予測】



対距離料金の基本設計イメージ

現行の平均的なお客様の負担に配慮して基本設計イメージを作成しています
 可変額部分の料率を高速自動車国道の大都市近郊区間と同じ1km当たり31円としています
 この場合の固定額は210円になります $\text{対距離料金} = 210(\text{円}) + 31(\text{円} / \text{km}) \times \text{利用距離}(\text{km})$



- 1 現行平均料金とは、複数料金圏にまたがって利用するお客様の支払額を含むご利用一回あたりの平均支払額です。
- 2 対距離料金の具体案につきましては、今後改めて検討します。

現行料金よりも安くなる事例

7ページの基本設計イメージを当てはめると、例えば中央道から外苑など、比較的短い距離を利用された場合には現行料金よりも安くなります

【現行料金よりも安くなる範囲の例】



現行料金よりも高くなる事例

7ページの基本設計イメージを当てはめると、東名高速から東関道など首都高を横断するような長距離利用の場合は、現在の料金より高くなります(例:東名高速～東関道の距離は約37km)

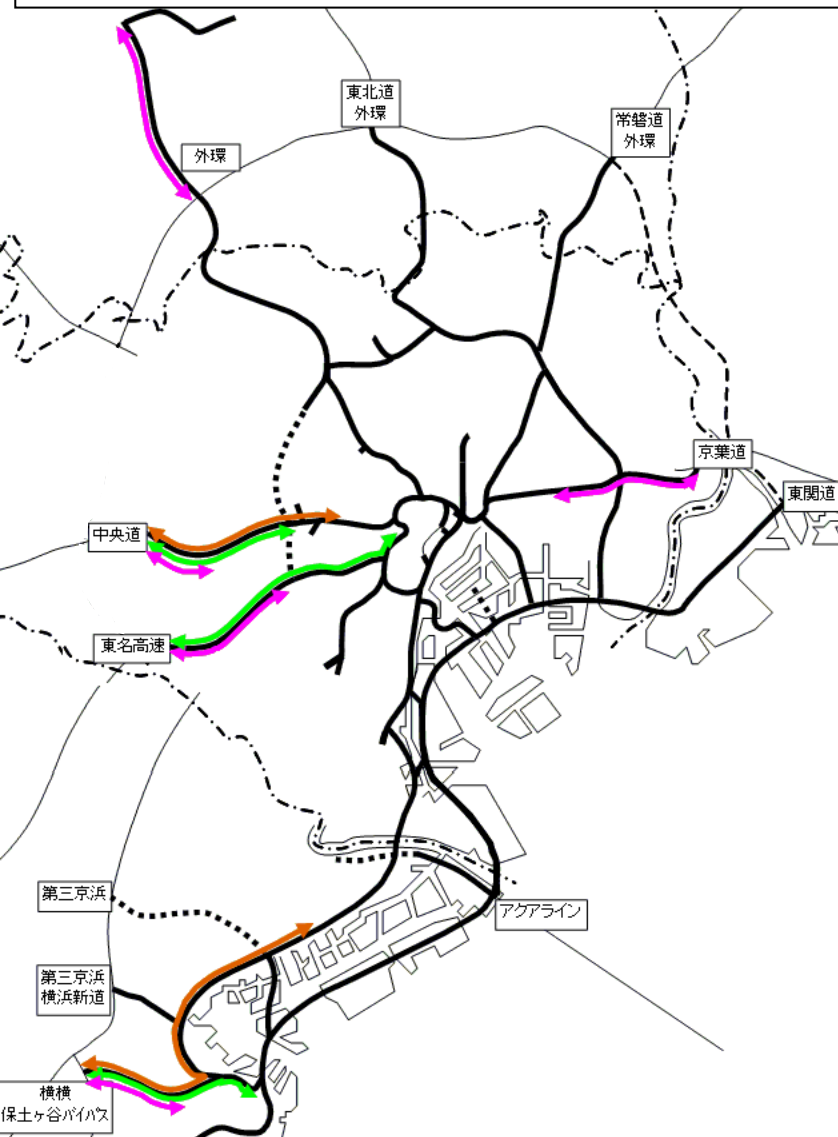
【現行料金よりも高くなる区間の例】



対距離料金の具体案につきましては、今後改めて検討します。

ご利用の多い区間の料金例

ご利用の多い区間に7ページの基本設計イメージを当てはめると、現行料金と比較して安くなる区間が多くなります



利用の多い区間(上位10位)

順位	区間	距離 (km)	現行料金	基本設計イメージによる料金
	錦糸町～京葉道	7.8km	700円	450円程度
	阪東橋～横横(狩場方面)	4.1km	500円 ¹	350円程度
	池尻～東名高速	6.0km	500円 ¹	400円程度
	永福～中央道	3.2km	300円	300円程度
	初台～中央道	6.6km	700円	400円程度
	霞が関～東名高速	12.7km	700円	600円程度
	新山下～横横(狩場方面)	7.3km	600円	450円程度
	与野～外環(三郷方面)	7.8km	400円	450円程度
	中央道～外苑	10.0km	700円	500円程度
	浅田～横横(狩場方面)	18.1km	600円	750円程度

現行料金よりも安くなる区間
 現行料金よりも高くなる区間

利用分布データ出典: 第25回首都高速道路起終点調査

1 ETC車にのみ適用されるETC特定区間料金

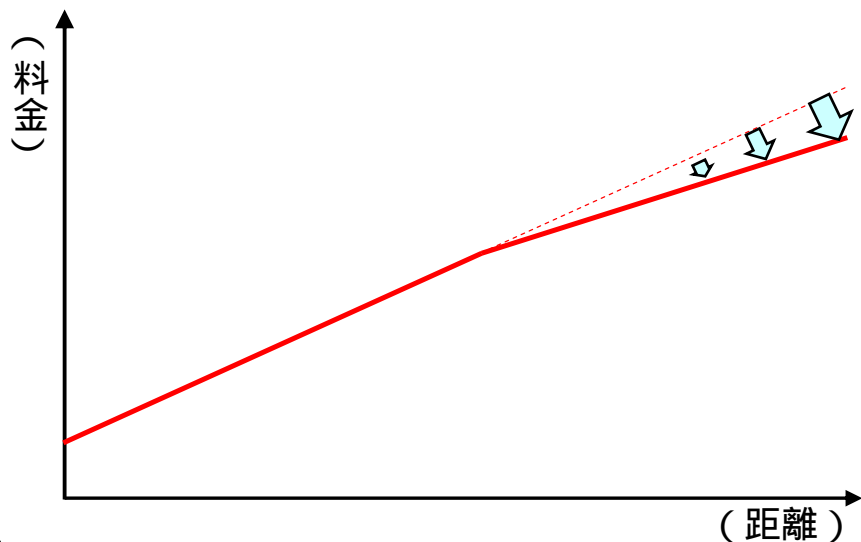
2 対距離料金の具体案につきましては、今後改めて検討します。

長距離利用のお客様の負担軽減のための激変緩和措置の検討

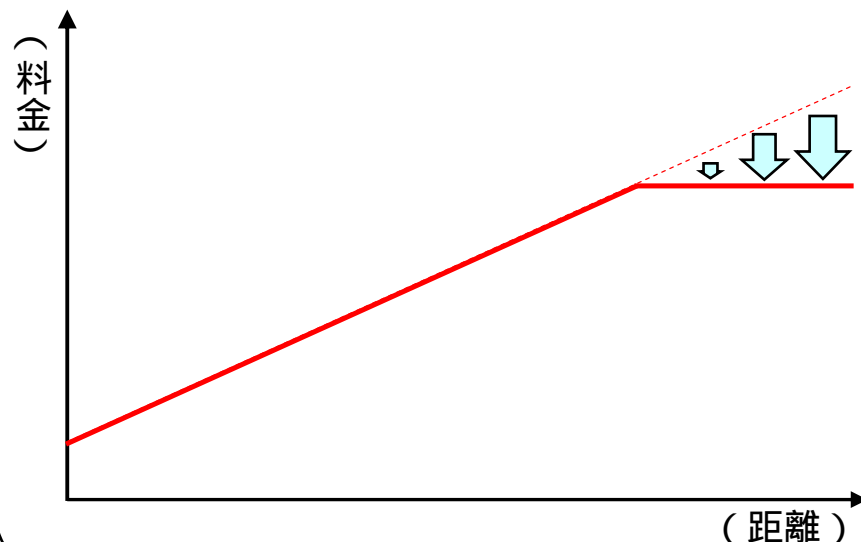
対距離料金制により、料金の負担が大幅に増える長距離利用のお客様に対して、負担を軽減するための方法の検討を行っていく予定です

負担を軽減するための方法(例)

(A)
一定の距離を超えた部分については
キロ当たり料金を割安にする



(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

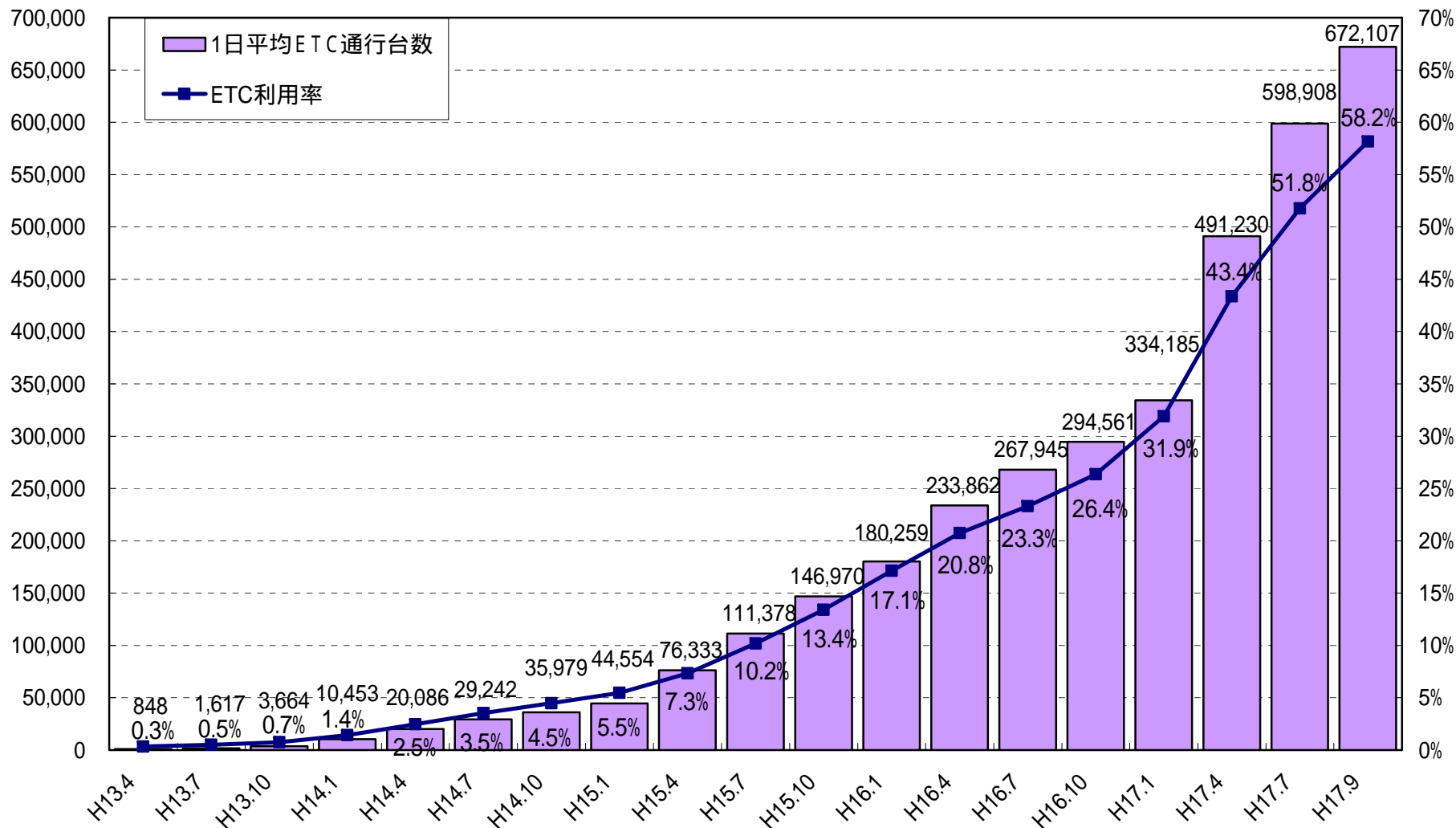


ETC利用率の高まり

対距離料金制移行に不可欠なETCの利用率は高まってきており、平成17年9月の平均で約6割に達しています

首都高速道路におけるETC利用率の推移

(台/日)



更なるETC普及促進策

平成20年度の対距離料金制移行へ向け、ETC利用率の更なる向上に努めてまいります

【導入済】

- **新たなETC割引サービスの導入**

利用時間帯や月間利用金額に応じた弾力的な割引を行い、首都高速道路の利用促進、有効利用を図ります

- **ETC車載器リース制度**

月々安価な支払でETCがご利用いただける制度です

- **料金所ETC専用レーンの推進**

- **ETCワンストップサービスの実施**

車載器の購入とセットアップ、ETCカードの発行を同時に行い、その場でETCが利用できるようになるサービスです

【導入準備中】

- **クレジットカード以外の決済手段の導入**

あらかじめ保証金(デポジット)を預託していただいたうえで、通行料金を金融機関の口座から引き落とす方法による新たなETCカードの導入準備を進めます

- **二輪車ETCの導入**

- **ETC利用照会サービスの使い勝手の向上**