

距離別料金の意見募集案について



ひと・まち・くらしをネットワーク
首都高速道路株式会社

目次

はじめに

1. 距離別料金で目指すもの

- (1) 背景
- (2) 距離別料金で目指すもの
- (3) 距離別料金移行のスケジュール

2. 距離別料金移行にあたっての検討課題

3. 距離別料金の意見募集案について

- (1) 前提
- (2) 基本的考え方
- (3) 意見募集案
- (4) 割引案
- (5) 意見募集案に基づく効果発生イメージ
- (6) ETC未搭載車への対応について

4. 更に検討すべき料金施策

はじめに

首都高速道路の料金については、(独)日本高速道路保有・債務返済機構(以下「保有機構」という。)との協定及び国土交通大臣の事業許可(いずれも平成18年3月31日付け)において、平成20年度における当社が別に定める日に距離別料金に移行することになっています。

首都高の供用開始時から続いている均一料金制から距離別料金に移行することは、料金体系の抜本的な変更であり、お客様の関心が最も高い事項であることから、協定、事業許可に先立つ平成17年11月から、距離別料金の基本設計イメージ等を公表し、お客様、関係地方公共団体等からのご意見を募ってきました。

「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」等多様なご意見を頂戴したこともあり、当社は、いただいたご意見を多面的な角度から詳細に検討するため、首都高の料金に関する懇談会(座長:杉山雅洋早稲田大学教授)を設置し、これまで7回にわたる会合で、活発なご議論を頂きました。

その結果、お客様、関係地方公共団体等からのご意見、懇談会におけるご議論を踏まえ、距離別料金の意見募集案(以下、「意見募集案」という。)を作成しました。

今後、更にお客様、地方公共団体のご意見を頂き、皆様によりご理解頂ける料金案としていきたいと考えております。

1. 距離別料金で目指すもの

(1) 背景

- 首都高においては、膨大な交通量をすばやく処理することが必要なこと、すべての出口に料金所のスペースを確保することが困難なことから、これまで入口で一律の料金をいただく「均一料金制」を採用していました。

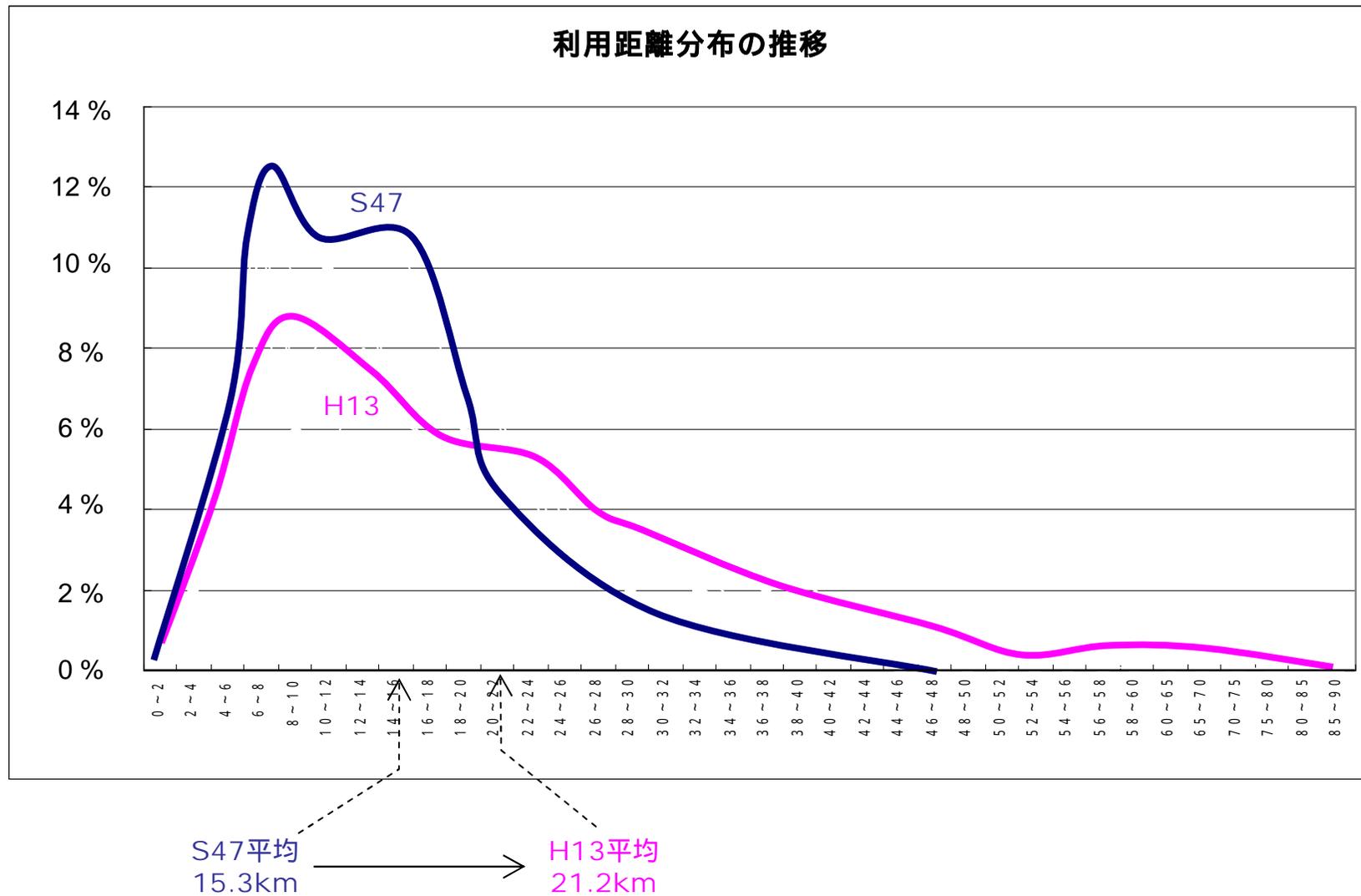


- ネットワークが拡大し、お客様ごとの利用距離の差が拡大する中で、一部のお客様から「利用距離の長短にかかわらず、同じ料金であるのは不公平だ」「首都圏の有料道路は会社ごとに料金体系がバラバラで使いづらい」との声が寄せられていました。



- 現在は出口ETC機器の整備により、出口に料金所ブースを設けることなく、利用距離に応じて瞬時に料金を計算することが技術的に可能になり、他の交通機関と同じように距離に応じた料金とすることが可能となっています。

【参考】お客様ごとの利用距離の差の拡大



(2) 距離別料金で目指すもの

当社としましては、以下のようなメリットを有する距離別料金でお客様が使いやすい首都高を目指したいと考えております。

距離別料金は距離に応じた公平で使いやすい料金体系です。

首都高のネットワークの拡大に伴い、利用距離には大きな差が生じています。均一料金制では、長距離利用も短距離利用も同じ料金なのは不公平ではないかとの声があります。

現行均一料金制の下では、「中央道 - 新宿(8キロ)」も「アクアライン(浮島) - 東北道(50キロ)」も同じ料金です。

鉄道、航空、海運等の他の交通機関の運賃、高速国道の料金は既に距離に応じた合理的で公平な料金となっています。ETCの普及が進んだ現在では、首都高においても距離別料金を導入することが可能となりました。距離別料金制では、お近くまでのご利用は、料金が均一料金制の場合より安価となるので気軽に首都高を使えます。

距離別料金は、首都圏全体の有料道路をより効率的に使いやすくするための第1歩となります。

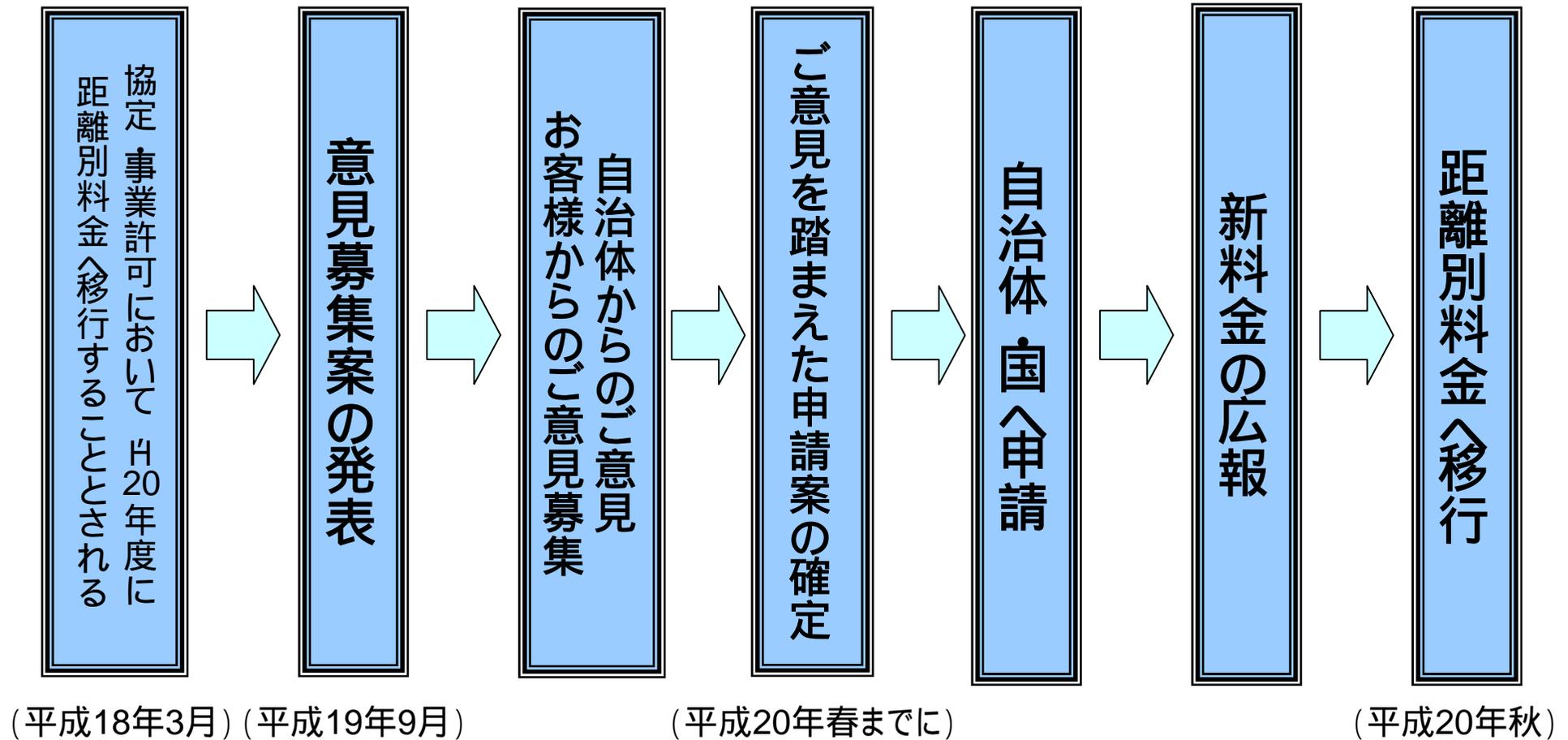
首都圏の有料道路においては、距離別料金制と均一料金制が混在するなど道路により料金体系が異なりますが、将来の三環状道路(圏央道・外環・中央環状)の整備を見据え、一体的で使いやすい料金体系にする必要があります。首都高の距離別料金制への移行は、自由な経路の選択、環状道路の有効利用、料金圏等の乗り継ぎの負担の軽減等の課題の解決を目指し、首都圏全体の有料道路をより利用しやすくするための第1歩となるものです。

距離別料金は首都圏の環境改善のための料金体系です。

利用距離に応じた距離別料金の下では、交通の状況に応じた経路の選択が可能となります。例えば、一般道と首都高との使い分けがしやすくなり、渋滞を避けることも容易になります。今後の首都高ネットワークの整備とあいまって、首都高と一般道の渋滞緩和が図られ、環境の改善につながります。

(3) 距離別料金移行のスケジュール

主なスケジュールは以下のとおりです。



保有機構と当社との協定及び国土交通大臣からの事業許可(H18年3月31日付)

【参考】社会資本整備審議会道路分科会有料道路部会
「新たな課題に対応した今後の有料道路のあり方について - 中間取りまとめ -」
(以下、「有料道路部会 中間取りまとめ」という)

首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方

(抄)「首都高速道路及び阪神高速道路について、大都市圏ネットワークの料金体系との整合を図りつつ、均一料金から距離に応じた料金へと移行することは、利用者負担の公平化や一般道路を含めたネットワークの効用の最大化を図る観点から必要な措置であり、他の高速道路や公共交通の料金体系の現状からも一般的に受け入れられるものとする。」

【参考】料金設定に関する法手続等

料金設定の基本的考え方及び償還計画

- 会社は、高速道路を新設又は改築して料金を徴収する場合には、あらかじめ保有機構と協定を締結し、協定の対象となる路線名、工事内容、収支予算の明細、料金の額及び徴収期間を記載した申請書を提出し、国土交通大臣の許可を受けることとされている。
- また、会社は保有機構から借り受けた道路資産に対し貸付料を支払うこととなり、保有機構は当該貸付料を原資として、承継債務等を償還することとされている。なお、協定の対象となる高速道路の路線にはこれから供用するものもあるが、それらを含め、各年度の貸付料の額は会社ごとに協定において定められている。
- さらに、会社は、国土交通大臣の許可を受ける際には、あらかじめ道路管理者と協議し、又は同意を得る必要があり、道路管理者は協議に応じ、又は同意をする場合には議会の議決を経なければならないこととされている。
- 会社が管理する高速道路の料金の額は、道路整備特別措置法に基づき、当該高速道路に係る道路資産の貸付料や維持修繕等に要する費用を料金徴収期間内に償う「償還主義」と、利用者間の負担が公平であり、他の公共料金、交通機関の料金(運賃)、近隣の有料道路料金や物価水準等と比較しても社会的・経済的に妥当として認められる「公正妥当主義」により設定することを原則としている。(注1)
- 債務の償還については、料金収入から計画管理費を差し引いた額を貸付料として保有機構が会社から受け取り、貸付料と占用料等の収入の合計から金利等の額を差し引いた残りを償還に充てる計画となっている。(注2)

(注1) 道路整備特別措置法の償還主義と公正妥当主義

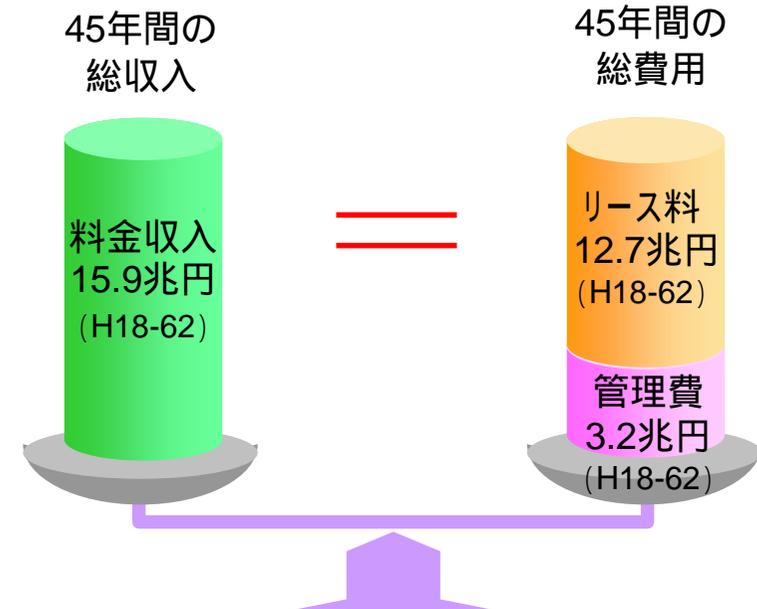
償還主義

- ・ 料金収入により、リース料(建設費・利息)、会社が道路の管理に要する費用(維持管理費)を徴収期間()内に償うものであること

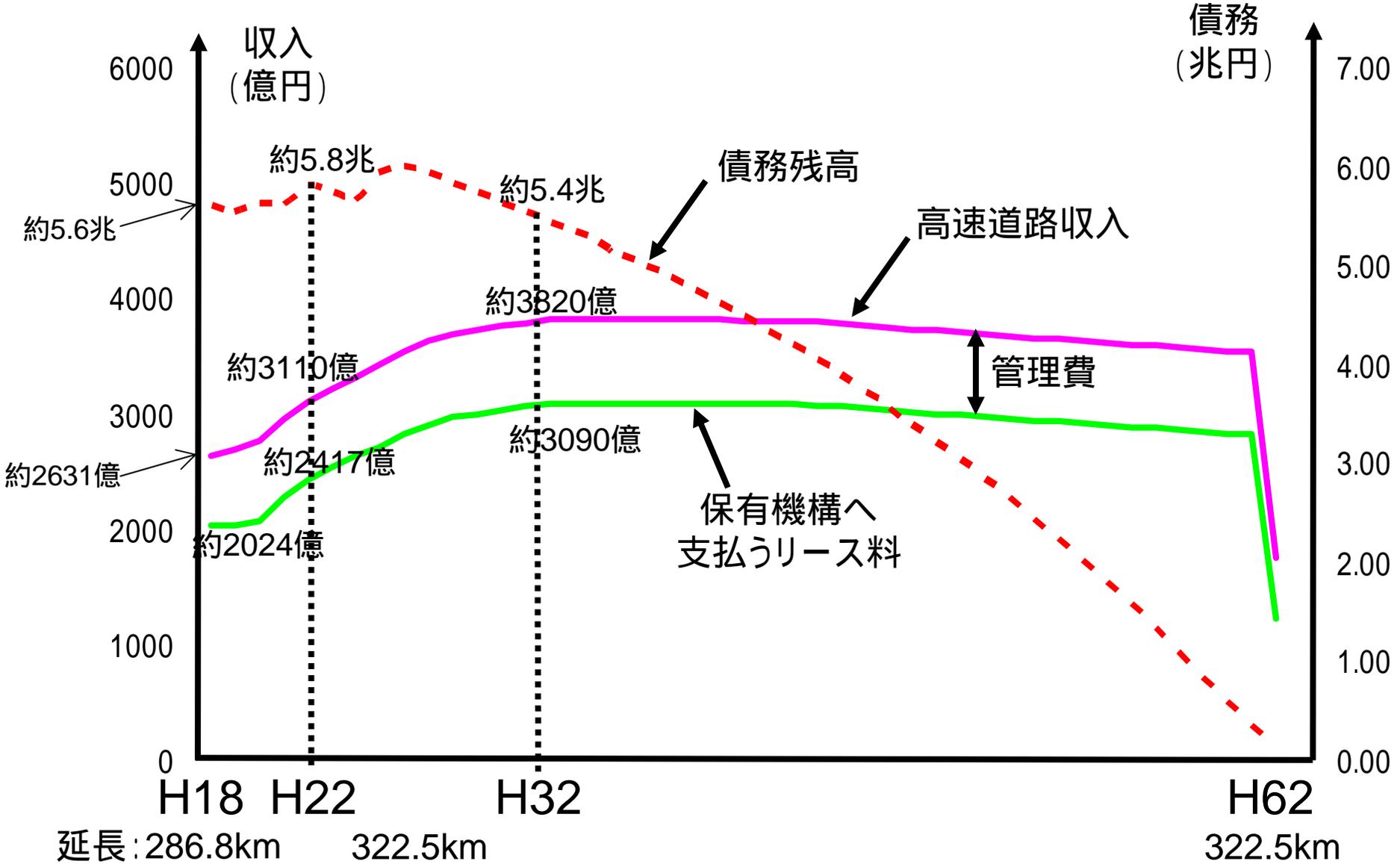
()徴収期間:会社成立の日から45年以内

公正妥当主義

- ・ 他の交通機関の料金(運賃)、物価水準等と比較しても社会的、経済的に認められるものであること



(注2) 現行の償還計画



2. 距離別料金移行にあたっての検討課題

2. 距離別料金移行にあたっての検討課題

当社では、距離別料金に移行することを平成17年10月に公表し、意見を募ってきました。これまでに下記のようなご意見をいただいております。各課題についてご意見を踏まえた検討を行ってきました。

これまでにいただいたご意見

「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。」

「首都高(東京線)のみ利用者は最大700円。その他大宮線(埼玉線)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。」

「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。」

「距離だけでなく、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。」

「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。」

「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。」

「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抑えられるのではないのでしょうか？」

「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。」

検討課題

➔ 長距離利用の負担軽減策

➔ 料金圏の存廃

➔ 同一起終点同一料金の原則

➔ 車種区分の細分化

➔ ETC未搭載車への対応

➔ 高速自動車国道等との連続利用割引

➔ 利用路線による料金差の設定

➔ 利用時間帯による料金差の設定

また、関係自治体等から首都圏全体の有料道路を一体的に捉えた使いやすい料金とすべきとのご意見をいただいております。当社においてはそうしたご意見を踏まえ、首都圏全体のネットワークの有効活用が図られるよう具体的な検討を行ってきました。

【参考】有料道路部会 中間取りまとめ

(抄)「大都市圏ネットワークに関しては、通過交通を含め都心部に交通が集中しており、その分散が不可欠となっているほか、混在する高速自動車国道、都市高速道路及び一般有料道路を会社や地方道路公社などの複数の事業主体が運営しており、料金体系が輻輳し、割高感がある。

このため、環状道路整備の進捗状況やETCの利用状況等を踏まえ、一般道路を含めたネットワーク全体の効用の最大化を目指した、ユーザーにとってわかりやすく、利用しやすい料金体系とすべきである。

具体的には、利用者の経路選択の自由度を拡大するとともに、料金差に起因する道路交通上非効率な経路選択を回避するため同一発着同一料金とすることを基本とし、更には、都心通過交通の抑制のための環状道路への誘導料金を検討すべきである。

また、料金体系が輻輳していることによる割高感を緩和し、会社間の連続利用を促進する料金とすることについても検討すべきである。」

3. 距離別料金の意見募集案について

(1) 前提

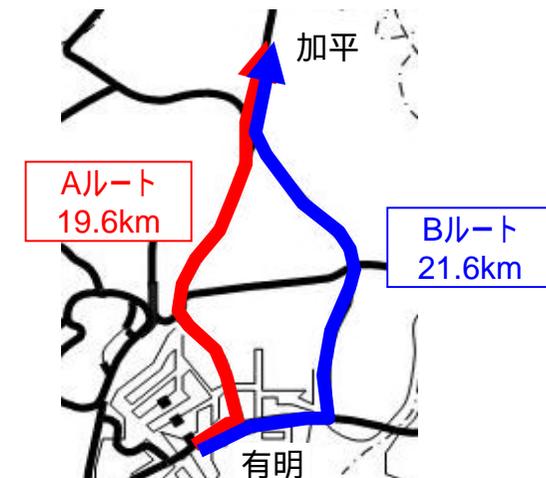
前提A 同一起終点・同一料金の原則

網の目のような首都高の路線網を考慮しますと、目的地へのルートが複数ある場合には、経路にかかわらず同一料金とする方がお客様の柔軟な路線選択を容易にし、ネットワーク効果が発揮されるとともに、お客様に対して分かりやすいと考えます。

→ どのルートを利用した場合でも**最短距離を走行した場合の料金**といたします。

- 入口から出口に至る走行可能経路(普通車が道路構造上及び交通規制上走行可能な経路をいう。)が複数存在するときは、実際の走行経路に関わらず、最短経路の距離で料金を計算します。

(Bルートを走行した場合でも、最短経路であるAルートの距離に基づく料金とします。)



【参考】 有料道路部会 中間取りまとめ

(抄)「環状道路整備の進捗状況やETCの利用状況等を踏まえ、一般道路を含めたネットワーク全体の効用の最大化を目指した、ユーザーにとってわかりやすく、利用しやすい料金体系とすべきである。具体的には、利用者の経路選択の自由度を拡大するとともに、**料金差に起因する道路交通上非効率な経路選択を回避するため同一発着同一料金とすることを基本と(…中略…)すべきである。**」

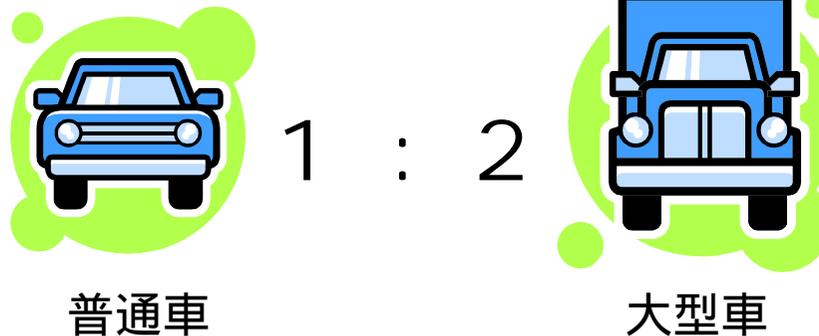
前提B 現行の車種区分の継続

距離別料金導入時に首都高を利用する全ての車両がETCを搭載すると想定することは現実的でないため、ETC未搭載車について現金收受の際に引き続き車種を判別する必要がありますが、車種区分を細分化すると車種の判別に時間を要し、料金所で混雑を招くおそれがあります。

距離別料金への移行を円滑に行うため、車種区分見直しと併せて2つの大きな制度変更を同時に行うことは、避けることが適当であると考えます。



→ 距離別料金導入時には、**現行の車種区分・車種間比率を継続**いたします。



(2) 基本的考え方

長距離利用の負担軽減について

距離別料金へ移行し、長距離利用の負担が大幅に増えた場合、高速道路の利用を回避した交通が一般道に集中し、沿道環境が悪化すること等が懸念されます。したがって、公益的側面からも、長距離利用時に大幅な負担増とならない措置が必要と考えます。

現在、料金圏ごとに料金水準が異なり、また、同一料金圏内のみの利用が全利用の8割超と大宗を占めていることから、料金圏ごとに長距離を利用されるお客様への負担軽減措置が必要と考えます。



- 現行の**3料金圏は残します。**
- 長距離利用の負担を軽減するため、料金圏ごとに**上限・下限料金を設けます。**

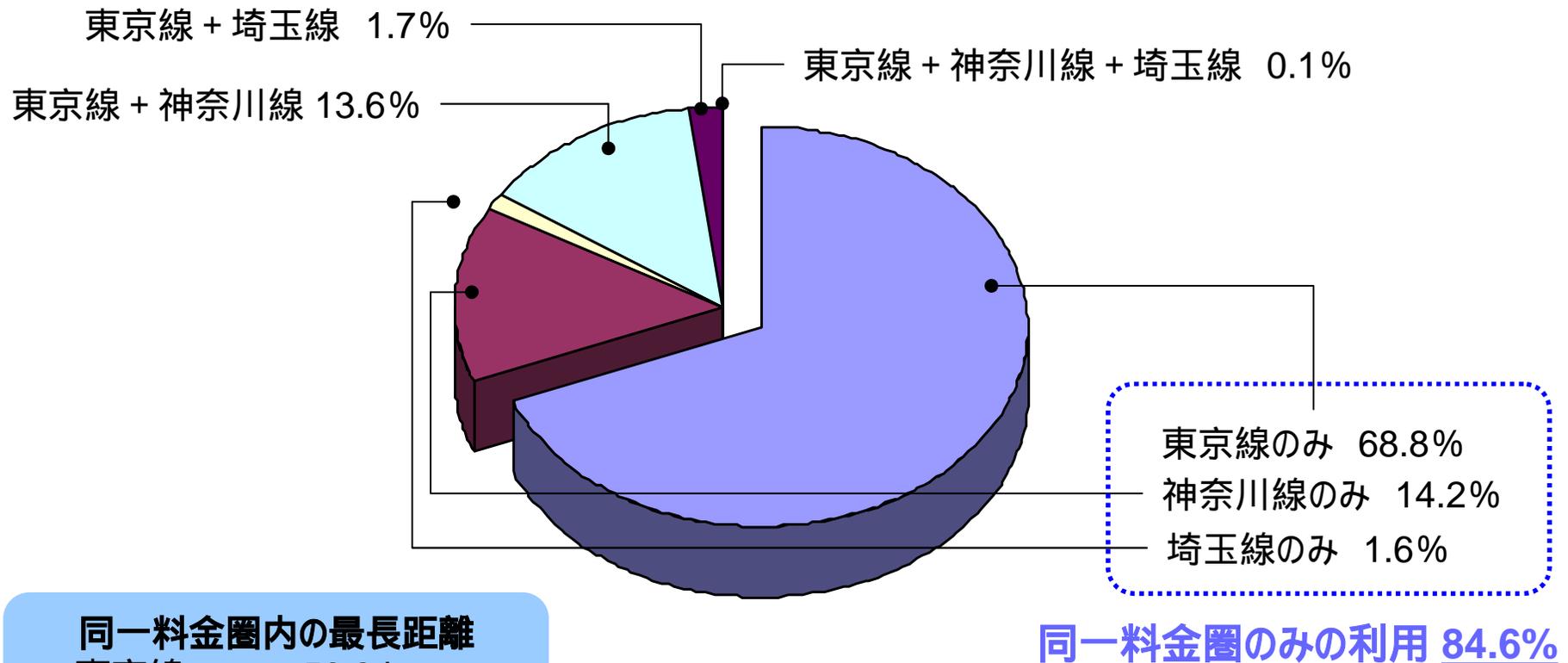
【参考】有料道路部会 中間取りまとめ

「具体的な料金の制度設計については、単純な対距離料金制では、長距離利用について現行料金から著しく負担が増加することとなり、物流関係車両(中略)など長距離利用特性を持つ利用者が一般道路に降りることで、渋滞や環境負荷など新たな社会的コストが発生するおそれがあるため、**上限額を設定するなどの措置を適用することが必要**である。」

「また、これまでの経緯等により現行の料金が料金圏によって異なることや、利用のほとんどが料金圏の内々利用であるという現状等を十分に踏まえ、利用者の理解を得つつ受け入れられやすい料金とするため、**当面、現在の料金圏を存続し、各料金圏において現行の料金水準を勘案した距離別の料金設定をすることが適当**である。」

【参考】首都高の利用状況(料金圏について)

同一料金圏内のみの利用が全利用の**8割超**を占め、東京線のみの利用が全利用の**約7割**を占めています。



同一料金圏内の最長距離

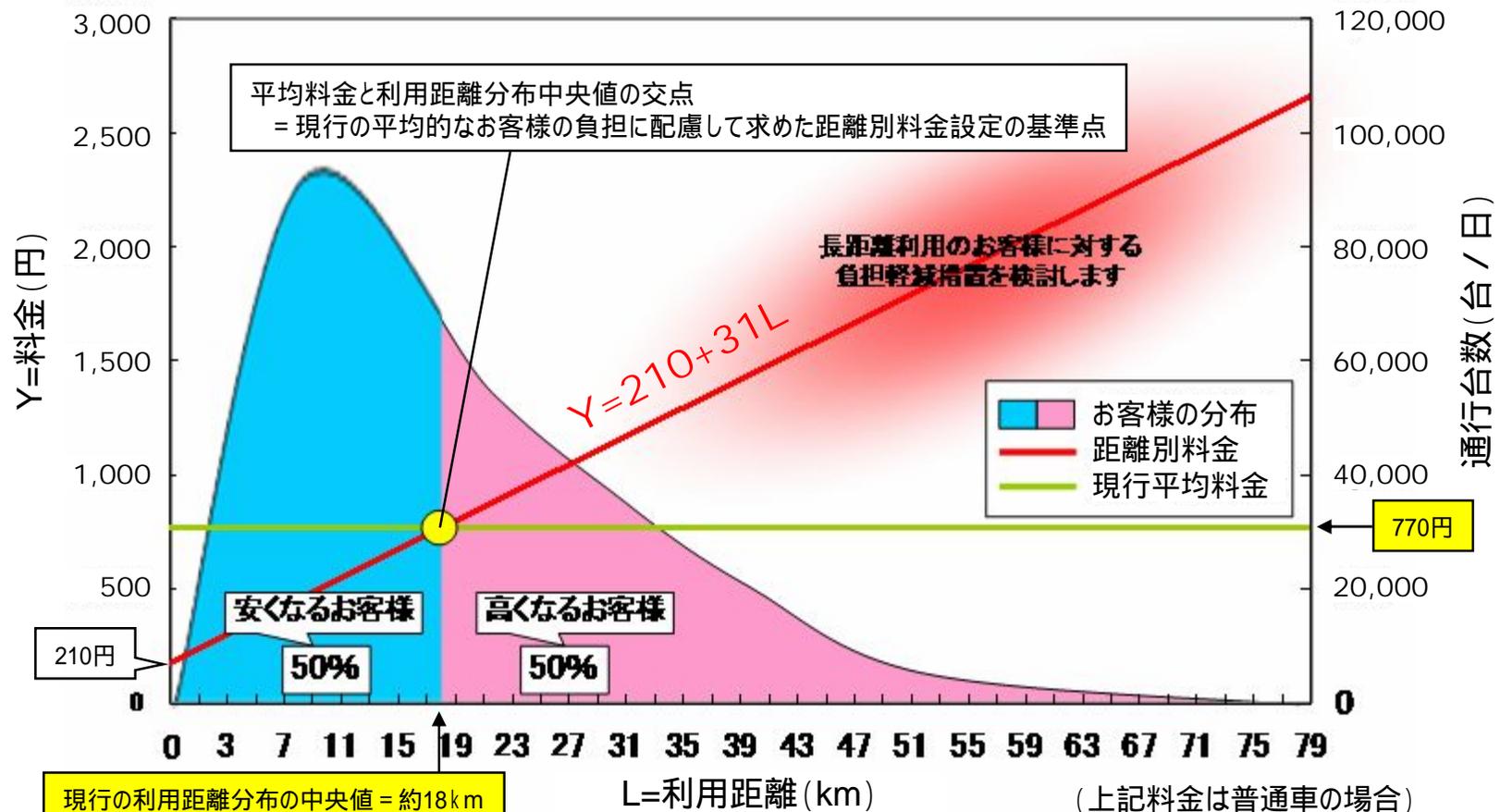
東京線	50.3 km
神奈川線	33.0 km
埼玉線	13.8 km

出典: 第25回首都高速道路交通起終点調査(平成13年度)

3. 距離別料金の意見募集案について

保有機構との協定及び事業許可においては、「210円+31円/km」を基本としつつ、「対距離料金の額の適用に当たっては、社会経済情勢、ETCの普及状況、社会実験の結果等を勘案し、長距離利用者の負担軽減措置の導入など、料金の設定等について改めて検討し、見直しを行う。」とされていたところです。

$$\text{距離別料金 (円)} = 210 (\text{円}) + 31 (\text{円} / \text{km}) \times \text{利用距離 (km)}$$



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。

【参考】距離別料金(円) = 210(円) + 31(円 / km) × 利用距離(km) 設定の考え方

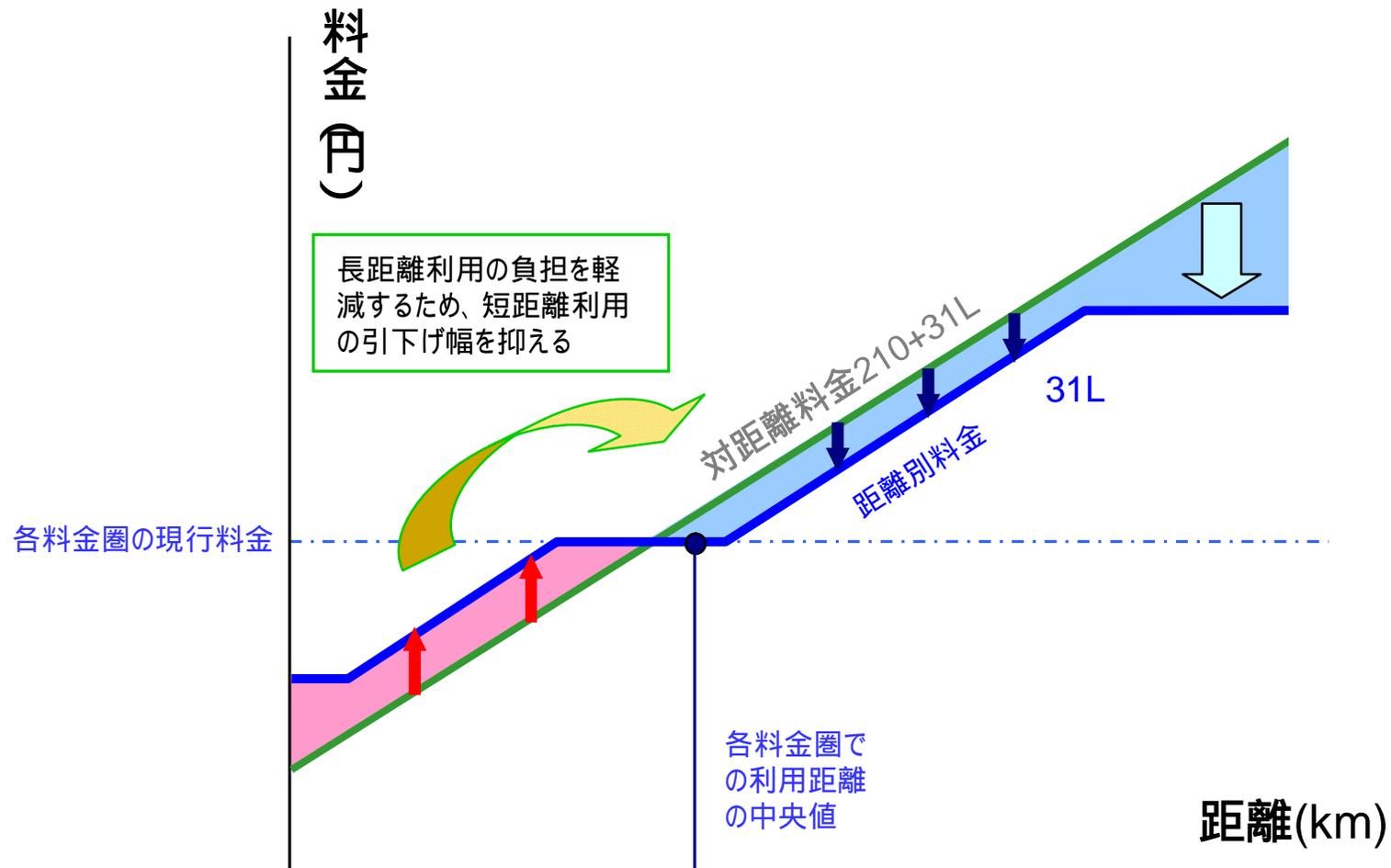
ステップ1. 首都高速道路をご利用になるお客様の1回当たりの利用料金(複数料金圏にまたがって利用する場合は, その合計料金)の平均額は, 現行で770円程度(割引前の料金)となります。

ステップ2. 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。

ステップ3. ステップ1.・2.より18km, 770円を基準点とします。その上で, 距離別料金の可変額部分(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と同等に設定し, 利用距離・料金の二次元座標に直線を引きます。

ステップ4. ステップ3.の直線と料金軸が交わる点(210円)により基本料金を決めました。

今回、料金圏内で長距離を利用する場合の負担を軽減するため、**料金圏を存続**した上で、各料金圏ごとに**上限料金及び下限料金**を設定することとしました。



有効活用・環境改善に資する割引

将来における首都圏での一体的な料金体系をにらみつつ、高速道路ネットワークの有効活用、都心環状線等における渋滞の緩和、環境負荷の低減を図るための割引制度の充実が必要と考えます。



- 高速自動車国道との連続利用割引、複数料金圏を連続利用した場合の割引、中央環状線を迂回利用する場合の割引を行います。
- 曜日別時間帯別割引については、その効果的な見直しを検討します。

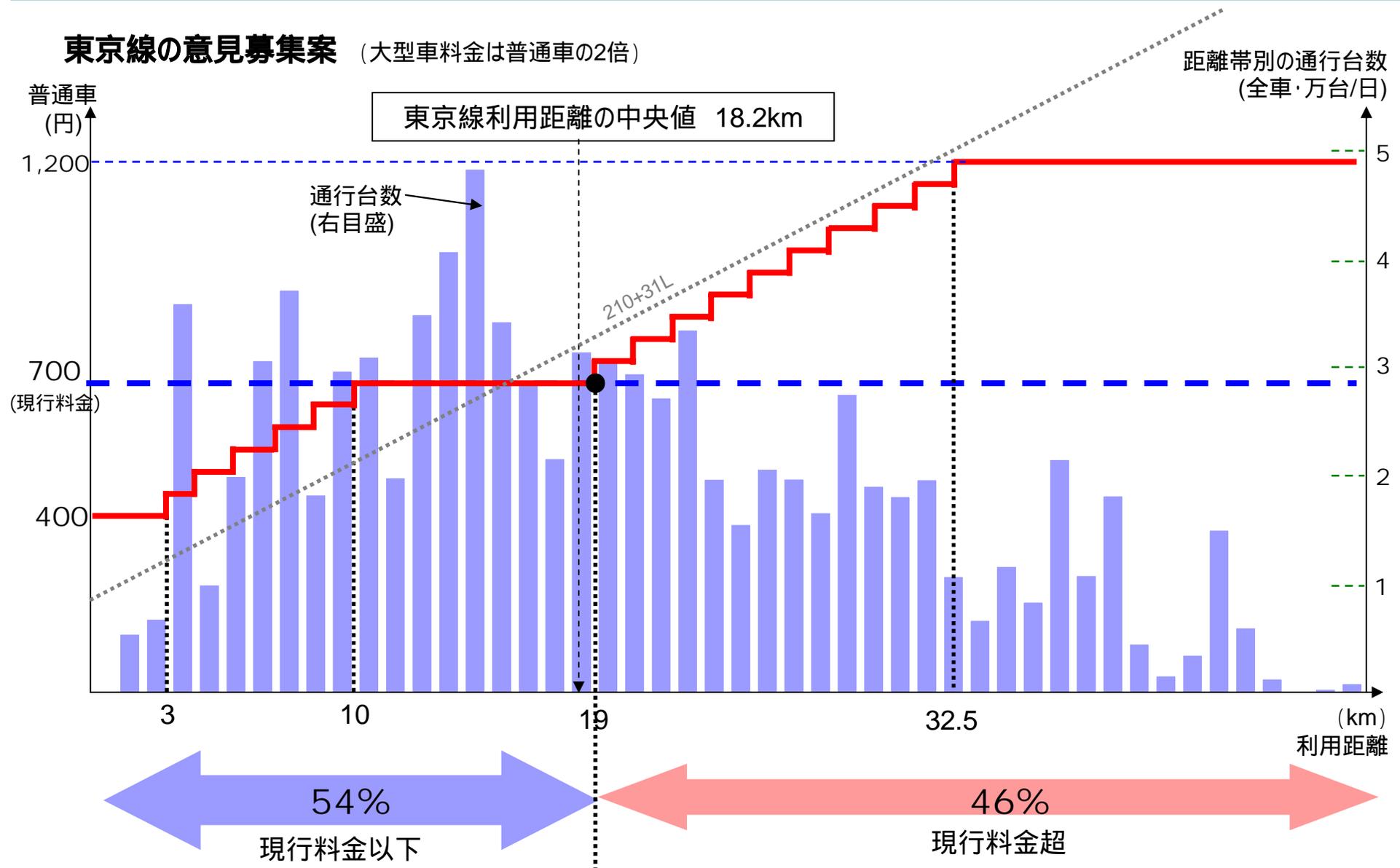
【参考】有料道路部会 中間取りまとめ

(抄)「料金体系が輻輳していることによる割高感を緩和し、会社間の連続利用を促進する料金とすることについても検討すべきである。」

(抄)「都心通過交通の抑制のための環状道路への誘導料金を検討すべきである。」

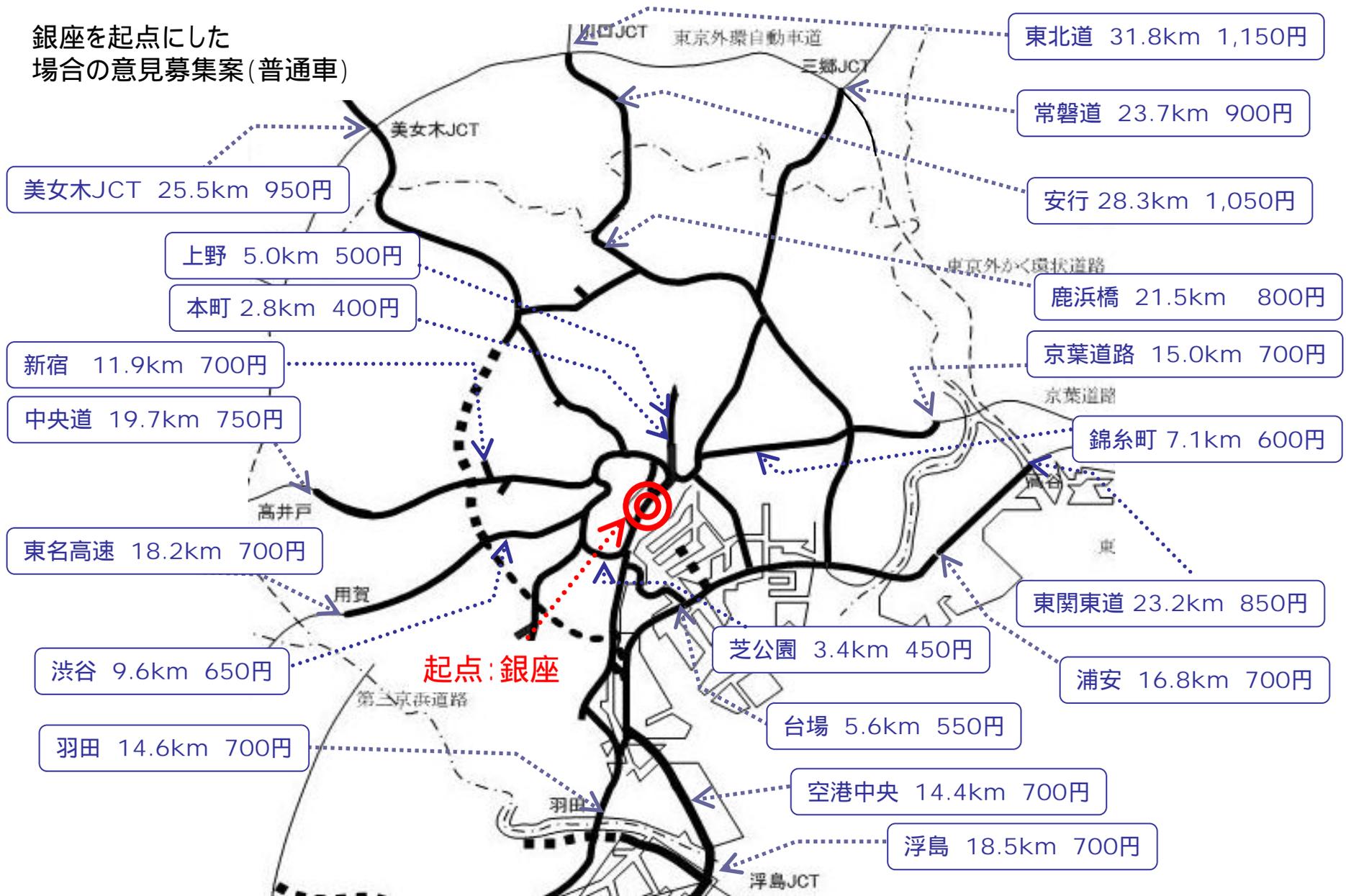
(抄)「特定の時間帯への交通集中によって高速道路に渋滞が生じており、時間損失の発生のみならずCO₂等の排出量の増大により環境に負荷をかけることから、時間帯ごとの交通量の平準化を図るべきである。」

(3) 意見募集案

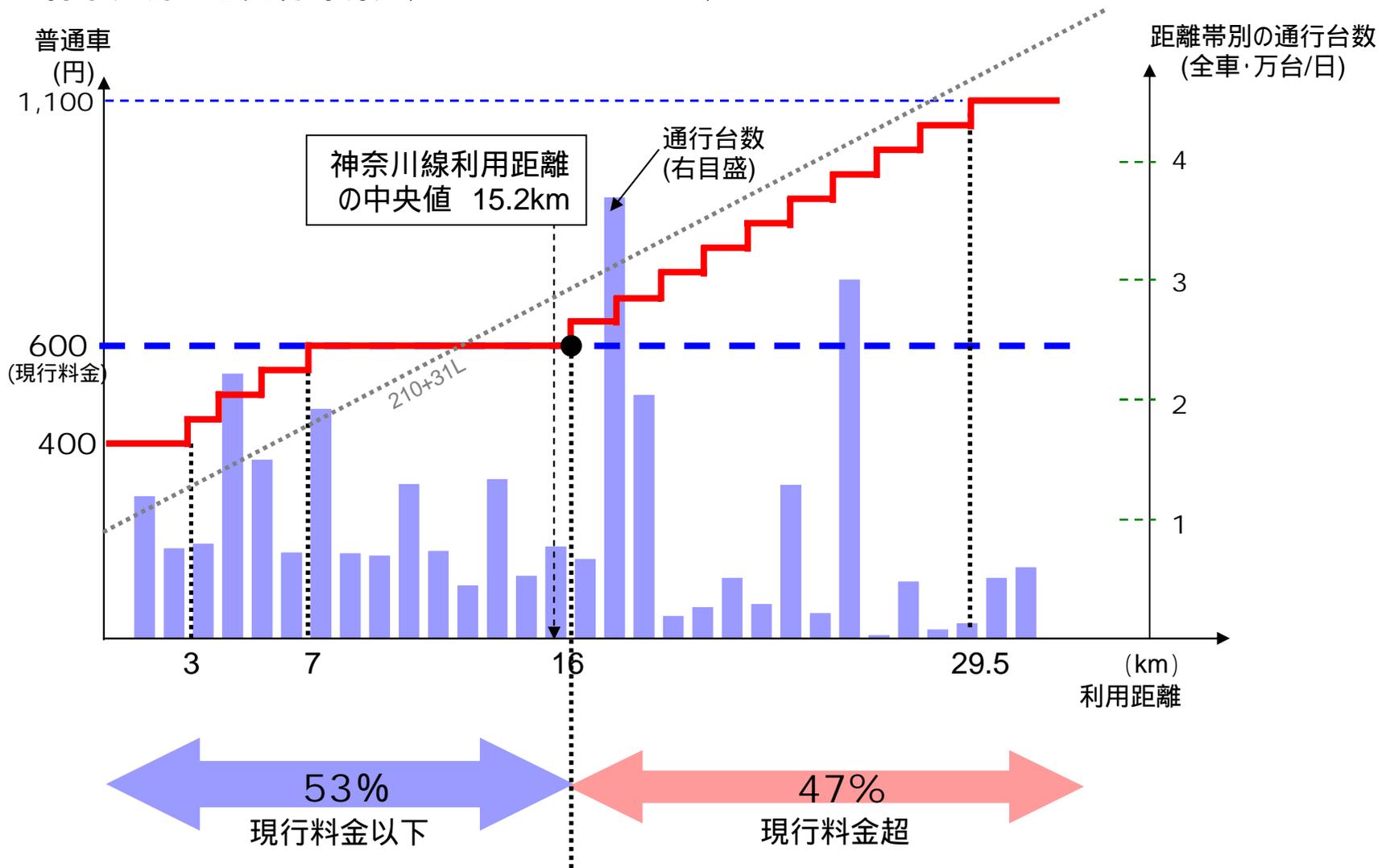


通行台数は東京線利用(複数料金圏利用した場合の東京線のための距離によるものを含む)のもの(平成13年度OD調査による)

3. 距離別料金の意見募集案について



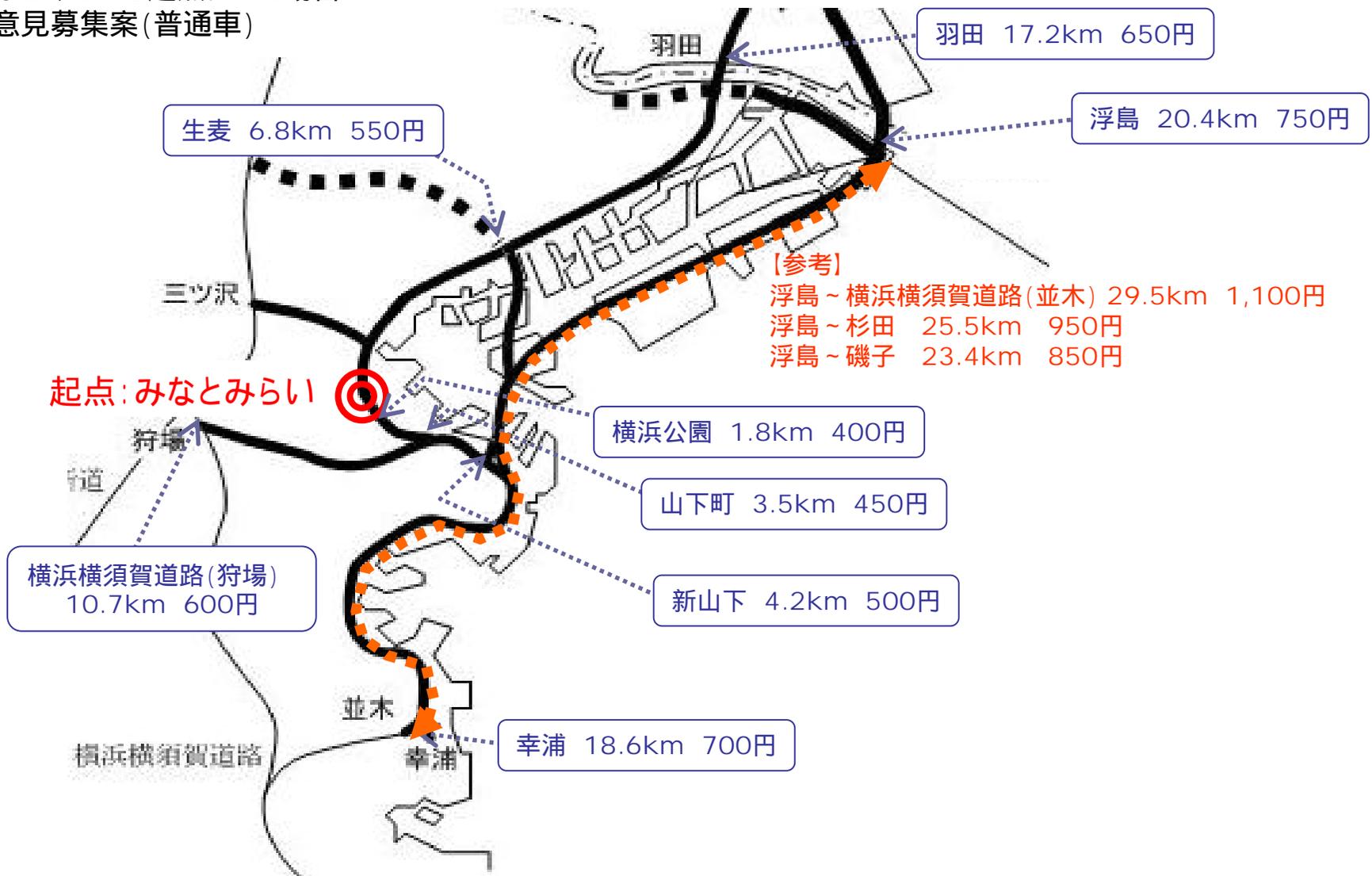
神奈川線の意見募集案 (大型車料金は普通車の2倍)



通行台数は神奈川線利用(複数料金圏利用した場合の神奈川線のみの距離によるものを含む)のもの(平成13年度OD調査による)

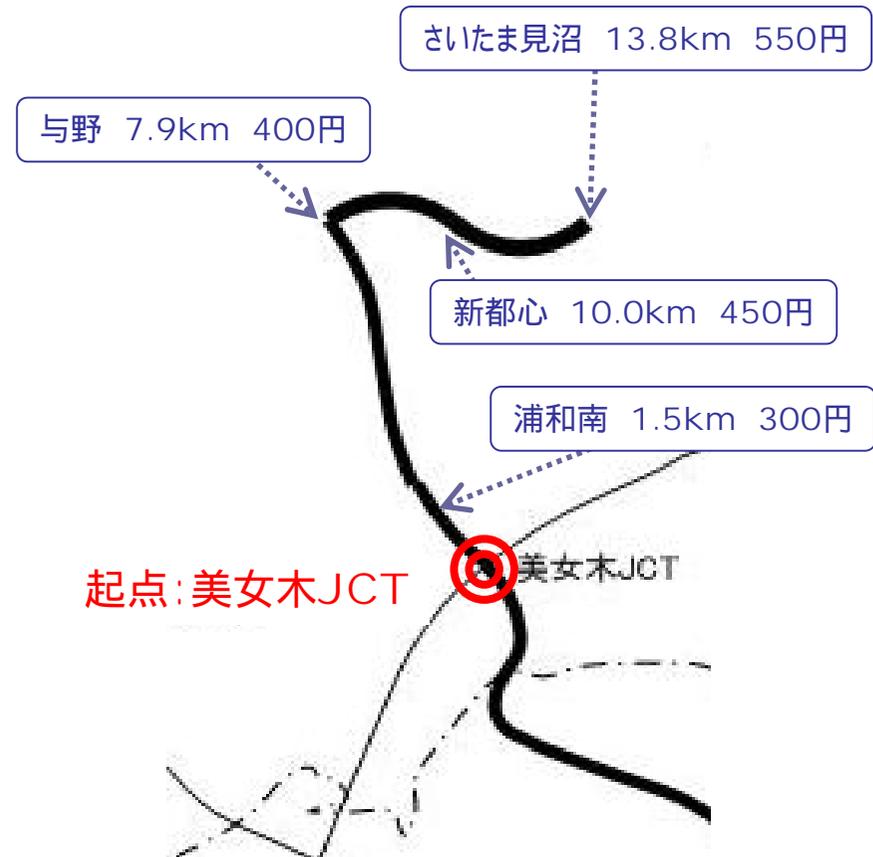
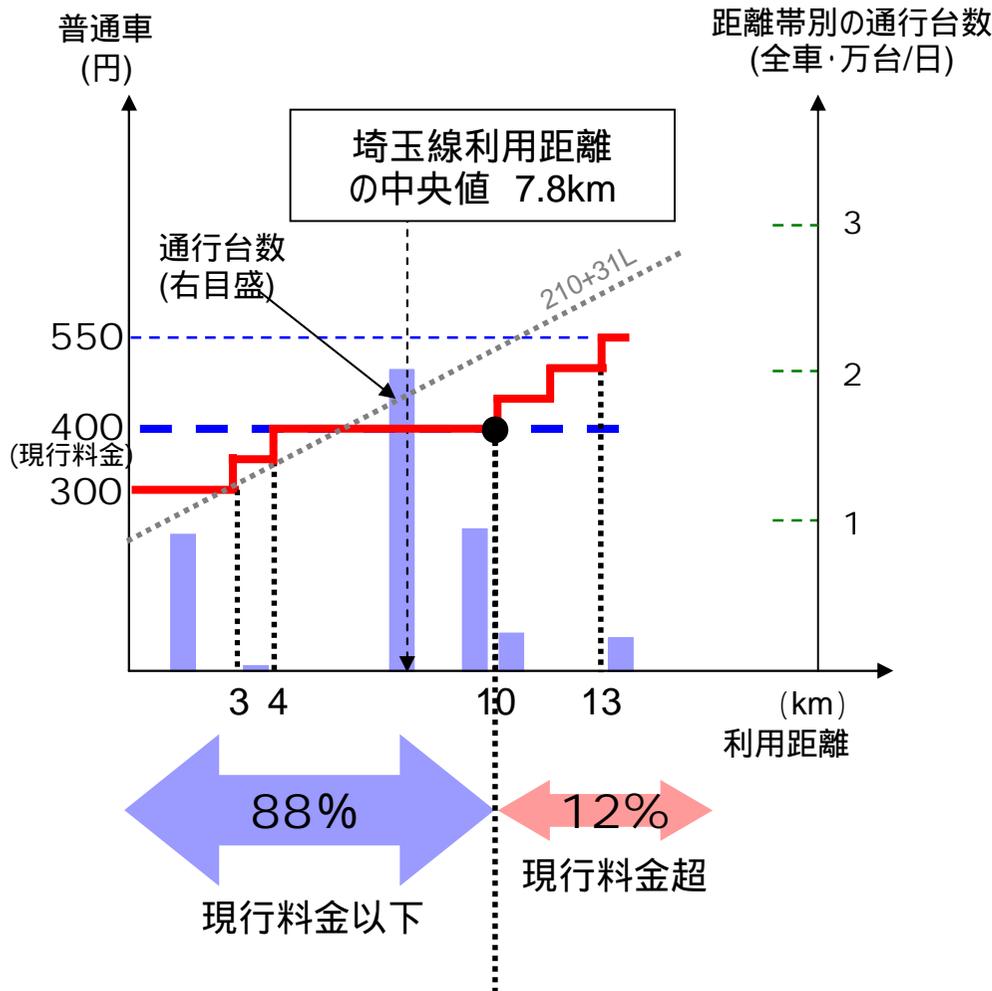
3. 距離別料金の意見募集案について

みなとみらいを起点にした場合
の意見募集案(普通車)



埼玉線の意見募集案 (大型車料金は普通車の2倍)

美女木JCTを起点にした場合
の意見募集案(普通車)



通行台数は埼玉線利用(複数料金圏利用した場合の埼玉線のための距離によるものを含む)のもの(平成13年度OD調査(新規供用を考慮))

3. 距離別料金の意見募集案について

各料金圏ごとの意見募集案

利用距離は0.1km単位 具体的な起終点の利用距離は当社HP内「料金距離検索」をご参照下さい

利用距離 (km)	意見募集案 (円)		
	東京線	神奈川線	埼玉線
~ 2.9	400	400	300
3.0 ~ 3.9	450	450	350
4.0 ~ 5.4	500	500	400
5.5 ~ 6.9	550	550	400
7.0 ~ 8.4	600	600	400
8.5 ~ 9.9	650	600	400
10.0 ~ 11.4	700	600	450
11.5 ~ 12.9	700	600	500
13.0 ~ 14.4	700	600	550
14.5 ~ 15.9	700	600	-
16.0 ~ 17.4	700	650	-

利用距離 (km)	意見募集案 (円)	
	東京線	神奈川線
17.5 ~ 18.9	700	700
19.0 ~ 20.4	750	750
20.5 ~ 21.9	800	800
22.0 ~ 23.4	850	850
23.5 ~ 24.9	900	900
25.0 ~ 26.4	950	950
26.5 ~ 27.9	1,000	1,000
28.0 ~ 29.4	1,050	1,050
29.5 ~ 30.9	1,100	1,100
31.0 ~ 32.4	1,150	1,100
32.5 ~	1,200	1,100

主要起終点間の意見募集案

(参考)

区 間		距離(km)	現行料金(円)	意見募集案(円)	210+31L による料金(円)
東京線	大井～13号地(臨海副都心)	1.8	700	400	270
	新宿～外苑	2.8	700	400	300
	三軒茶屋～渋谷	2.8	700	400	300
	芝浦～銀座	3.9	700	450	330
	霞が関～渋谷	5.1	700	500	370
	初台～中央道	6.7	700	550	420
	錦糸町～京葉道路	7.9	700	600	450
	外苑～中央道	10.6	700	700	540
	霞が関～東名高速	13.7	700	700	630
	羽田～箱崎	18.1	700	700	780
	中央道～箱崎	18.8	700	700	790
	常磐道～宝町	22.3	700	850	900
	空港中央～新宿	23.7	700	900	940
	東関東道～芝浦	25.0	700	950	990
	空港中央～東名高速	28.2	700	1,050	1,080
	中央道～京葉道路	30.5	700	1,100	1,160
空港中央～中央道	31.5	700	1,150	1,190	
東関東道～中央道	38.7	700	1,200	1,410	

3. 距離別料金の意見募集案について

主要起終点間の意見募集案

複数料金圏を利用した場合の割引は考慮していない。

(参考)

区 間		距離 (km)	現行料金 (円)	意見募集案 (円)	210+31L による料金 (円)
神奈川線	新山下～大黒ふ頭	4.1	600	500	340
	第三京浜～横浜公園	5.6	600	550	380
	新山下～横浜横須賀道路(狩場)	8.9	600	600	490
	羽田～東神奈川	14.4	600	600	660
	横浜横須賀道路(狩場)～浅田	20.6	600	800	850
	横浜横須賀道路(狩場)～浮島	25.1	600	950	990
埼玉線	新都心西～新都心	1.8	400	300	270
	美女木JCT～与野	7.9	400	400	450
	美女木JCT～さいたま見沼	13.8	400	550	640
東京・埼玉線 連続利用	板橋本町～与野	19.1	1,100	1,100	800
	霞が関～さいたま見沼	38.4	1,100	1,450	1,400
東京・神奈川線 連続利用	大井南～浜川崎	11.2	1,300	1,050	560
	箱崎～大黒ふ頭	33.3	1,300	1,300	1,260
	横浜横須賀道路(狩場)～霞が関	45.6	1,300	1,750	1,620
東京・神奈川 ・埼玉線連続利用	浜川崎～与野	53.0	1,700	2,100	1,820
	横浜横須賀道路(並木)～さいたま見沼	86.2	1,700	2,850	2,850

3. 距離別料金の意見募集案について

【参考】高速自動車国道等の距離と料金

区間		距離(km)	料金(円)
東名高速 (東京～)	東名川崎	7.6	350
	横浜町田	19.7	750
	厚木	35.0	1,250
	御殿場	83.7	2,500

区間		距離(km)	料金(円)
中央道 (高井戸～)	調布	7.7	600
	国立府中	17.0	600
	八王子	25.8	600
	相模湖	45.4	1,250

区間		距離(km)	料金(円)
関越道 (練馬～)	所沢	9.4	450
	川越	21.2	800
	花園	56.1	1,800
	高崎	87.0	2,600

区間		距離(km)	料金(円)
東北道 (浦和本線～)	岩槻	10.5	450
	久喜	25.5	950
	館林	46.0	1,500
	鹿沼	91.5	2,700

区間		距離(km)	料金(円)
常磐道 (三郷～)	流山	6.1	350
	谷和原	19.1	750
	土浦北	46.6	1,500
	水戸	82.0	2,450

区間		距離(km)	料金(円)
東関東道 (湾岸市川～) 新空港道	湾岸習志野	7.9	400
	千葉北	18.8	750
	新空港	48.8	1,650
	潮来	74.5	2,300

首都高(東京線)の現行料金

区間	距離(km)	料金(円)
中央道～新宿	7.8	700
浮島～東北道	50.3	700

(4) 割引案

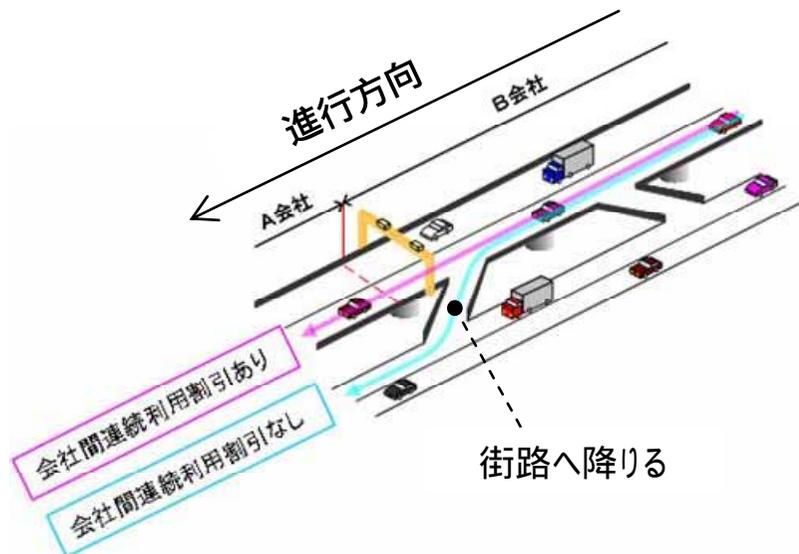
- 現在実施しているお得意様割引, 環境ロードプライシング割引, 障害者割引, 特定料金等は, 継続する方向で検討します。その他, 以下に掲げる割引について新設・見直しを行います。

高速自動車国道との連続利用割引・複数料金圏を連続利用する場合の割引

- 将来における首都圏の一体的な料金体系をにらみつつ, 高速道路ネットワークの有効活用のため, **高速自動車国道との連続利用をする場合, 複数料金圏を連続利用する場合に一定の割引を行います。**

【地方自治体提言】

運営主体や料金圏が異なることで生じる割高感を解消するため**乗り継ぎ割引を実施すること。**



(注) 埼玉県知事, 千葉県知事, 東京都知事及び神奈川県知事による首都圏の高速道路料金体系について(提言) 平成19年7月24日提言

利用路線による料金差の設定

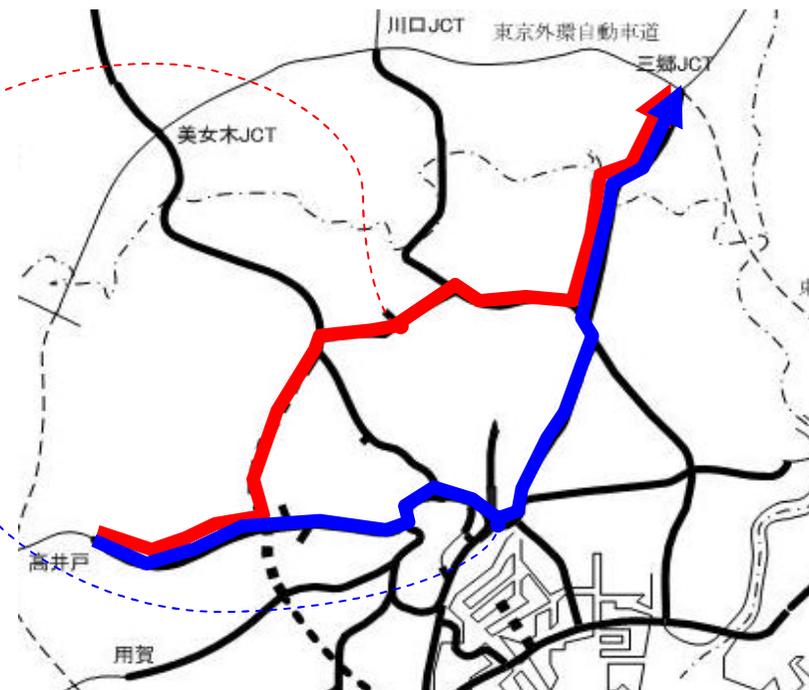
→ 都心環状線の渋滞を緩和するために、**都心環状線を利用する場合と、中央環状線を利用する場合等で料金に差を設けます。**

【地方自治体提言】

首都圏の渋滞緩和を図るため、三つの環状道路がバランスよく利用されるよう、**外側の環状道路料金をより低廉な料金水準とするなど**、首都圏の高速道路を一体的に捉えた利用しやすい料金体系を構築すること。

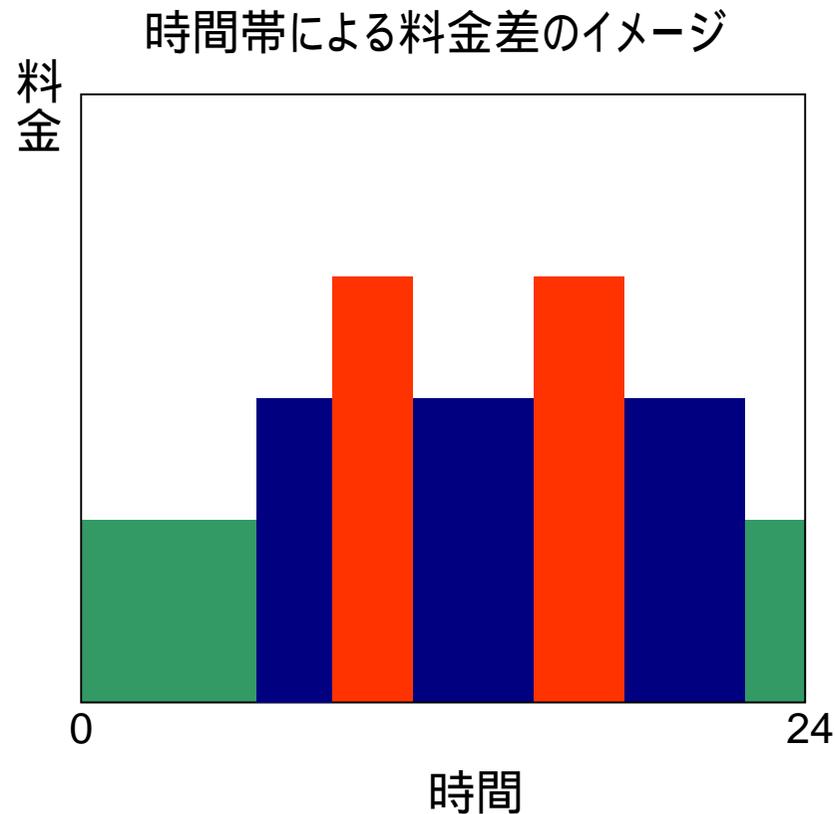
中央環状線経由の場合と都心環状線経由の場合に料金差

都心環状線の渋滞緩和，
環境改善



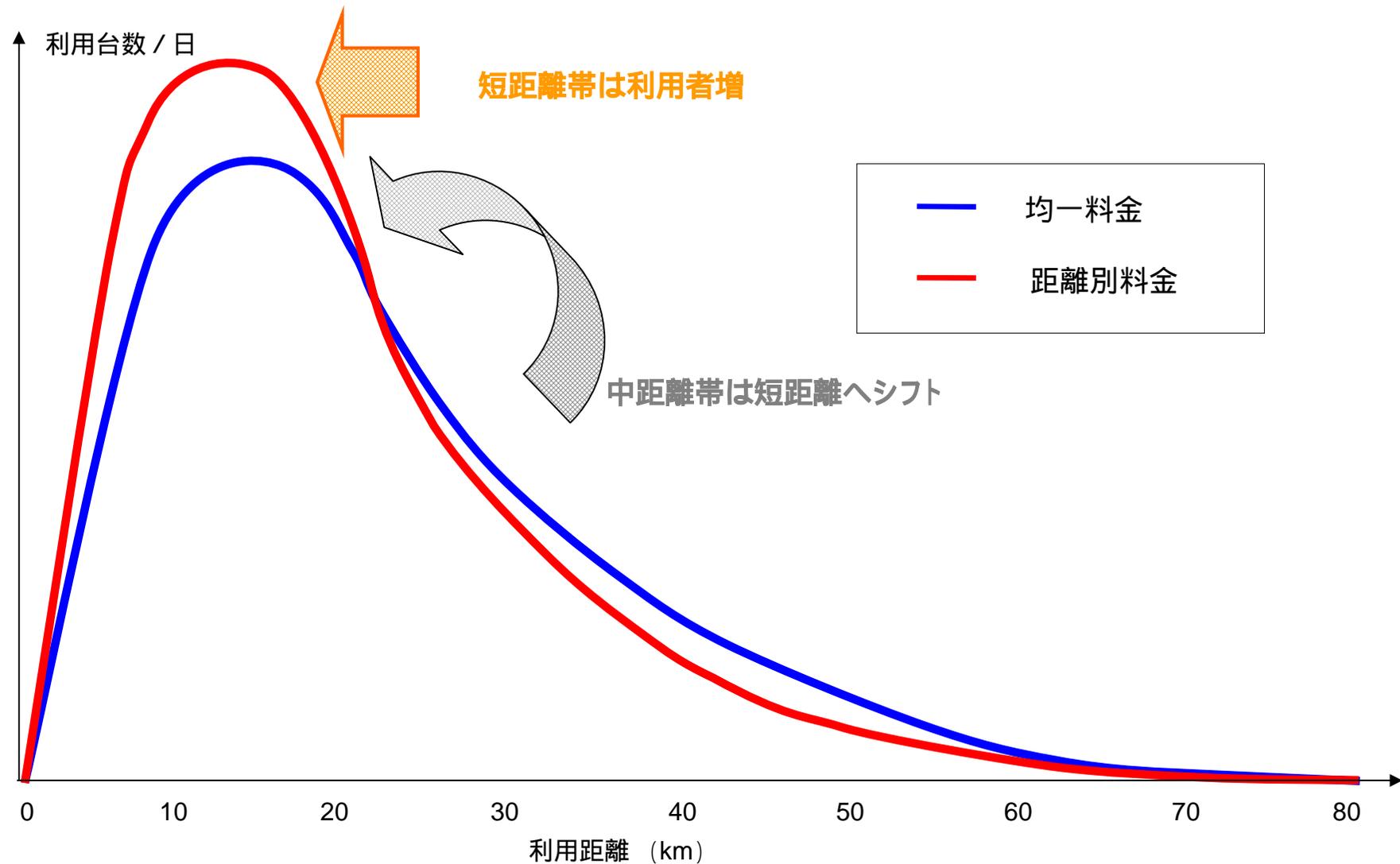
利用時間帯による料金差の設定

→ ネットワークの有効活用、渋滞緩和、環境改善といった距離別料金制の効果をより一層発揮させるため、併せて交通需要平準化を目的とする**時間帯別の料金について、効果的料金差の見直しを検討**します。



(5) 意見募集案に基づく効果発生イメージ

距離別料金への移行により、利用形態が変わります。



距離別料金に移行すると、短い距離で首都高を気軽にご利用いただけるようになります。また、一般道と首都高を状況に応じて使い分けことが容易になるなど、道路ネットワークが有効活用されることとなります。

首都高速本線の平均走行速度が約3km/h向上します。
(H20での均一料金制と距離別料金制の平日昼夜間平均速度差)

環境改善効果

二酸化炭素(CO₂)の削減

約8万t/年削減



・京都議定書に基づく道路政策による「CO₂削減アクションプログラム」での高速道路利用促進による年間削減目標300万tの約3%に相当

・山手線内側の面積の1.2倍の森林が吸収する量に相当

時間短縮効果

走行時間短縮便益

約200億円/年発生



【首都圏(1都3県)の高速道路・一般道路を対象とした試算値】

距離別料金の意見募集案によるH20での試算

「CO₂削減アクションプログラム」とは、京都議定書目標達成計画(H17.4.28閣議決定)を踏まえ、「地球温暖化防止のための道路政策会議」(国土交通省所管)が道路政策によるCO₂削減目標の達成に向けて策定したものの。

(6) ETC未搭載車への対応について

出口に料金所のない首都高においては、ETCシステムにより利用距離を把握することが基本となりますが、距離別料金導入時に首都高を利用する全ての車両がETCを搭載すると想定することは現実的でないと考えます。

会社としてもETCの普及促進に努めますが、ETC利用率が90%になったとしても、ETCを搭載していない車両が一日に10万台以上利用することになります。



→ ETC未搭載車については、上限料金の適用を避けるため、次の対応を考えます。
ETCパーソナルカード(注1)発行によるETC普及促進を図ります。

距離別料金を適用するため、次のような補完システムを用意できるよう検討します。

- 1) 料金所で停止して、電子マネーで上限額を前払いする
- 2) 無線装置(注2)で入口・出口を把握する
- 3) 前払額と距離別料金との差額を電子マネーで返金する

(注1) ETCパーソナルカードとは、有料道路の通行料金のお支払いにだけ使えるETCカードで、クレジットカードを作らなくても発行されます(デポジット<保証金>が必要となります)。

(注2) 無線装置とは、ETC車載器類似の機器で簡便に自動車に装着できるものを想定しています。

上記の補完システムを利用する場合には、料金所での一旦停止を要し、ETCのようなノンストップ通行による環境改善効果も期待できないことから、ETC無線通行を対象とする割引は適用しない方向で検討します。

4. 更に検討すべき料金施策

更に利用しやすい料金

従来、長距離利用していたお客様が一般道路に転換し、環境負荷をかけることのないよう、上限料金を更に引き下げる。

曜日別時間帯別割引等各種割引の充実

ネットワークの有効活用、渋滞緩和、環境改善といった距離別料金の効果をより一層発揮させるため、曜日別時間帯別割引等の割引施策を充実させる。

上記の料金施策については、渋滞緩和及び環境改善に大いに資するものでありますが、当社のみにおいて実施することは限界があり、今後、行政機関を含めて関係者で幅広い議論がなされることを期待します。