

距離別料金の意見募集案について(要旨)

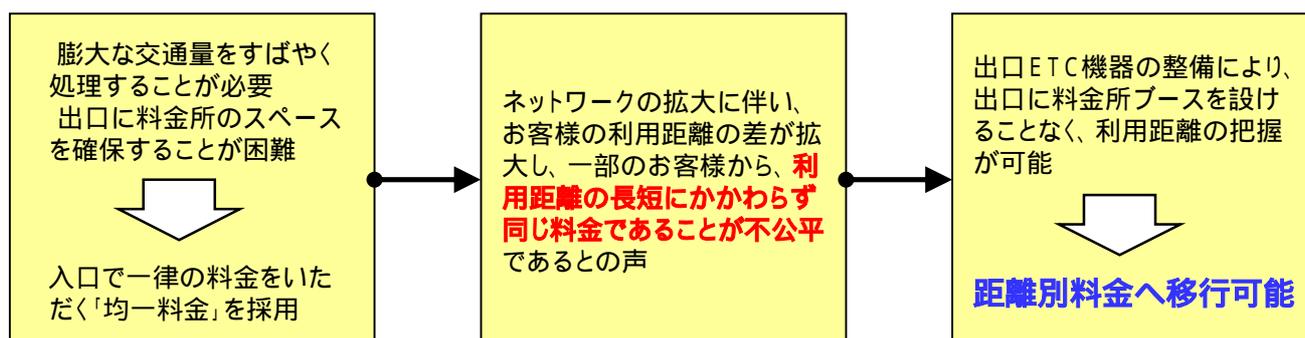
これまでに寄せられたお客様や有識者からのご意見、有料道路部会「中間取りまとめ」等を踏まえ、「距離別料金の意見募集案」(以下、「意見募集案」という。)を作成しました。

この案に対しお寄せいただくご意見を基に、更に具体的な検討を進めてまいります。

これまでの経緯と背景

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年度に距離別料金に移行することになっています。

このため、ETCの整備とあわせて、距離別料金に移行する準備を進めています。



距離別料金で目指すもの

当社は、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います。

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。長距離利用も短距離利用も同じ料金であるという不公平を改善します。

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。

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への移行は、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歩となります。

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。

距離別料金検討の前提

首都高の料金は、償還主義と公正妥当主義の原則に基づき決定されます。料金の設定にあたり、会社の利潤は含まれません。

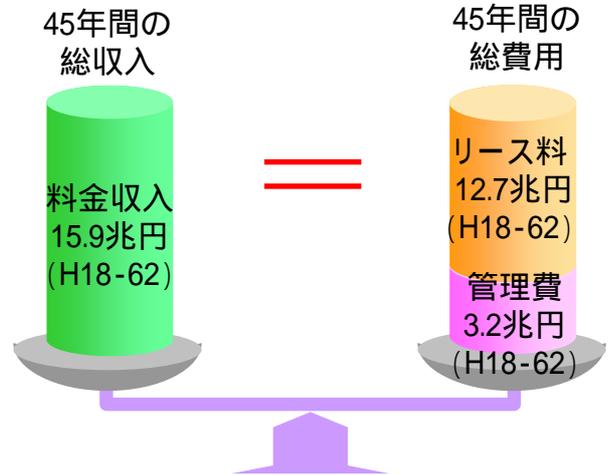
償還主義

- ・ 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

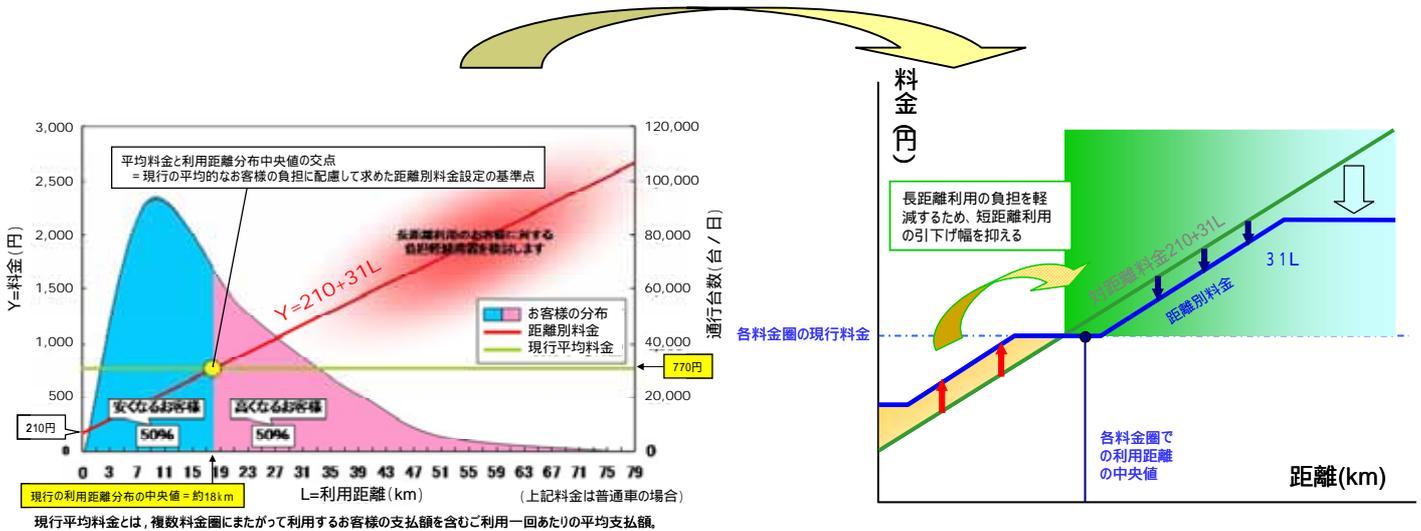
- ・ 他の交通機関の料金(運賃)、物価水準等と比較しても社会的、経済的に認められるものであること



意見募集案の考え方

保有機構との協定及び事業許可における「210円 + 31円/km」を基本としつつ、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を検討しました。

- ・ 料金圏(東京線・神奈川線・埼玉線)の存続
- ・ 上限料金・下限料金の設定

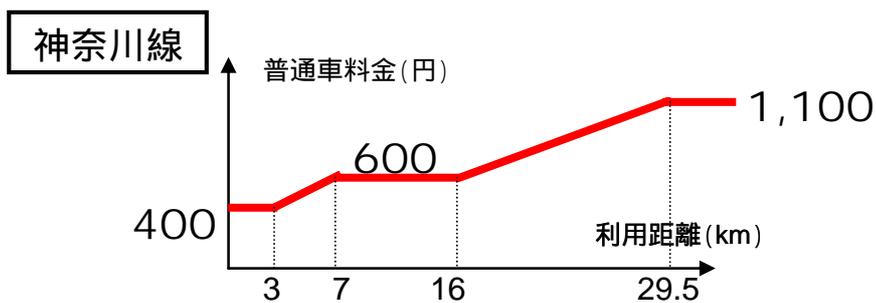
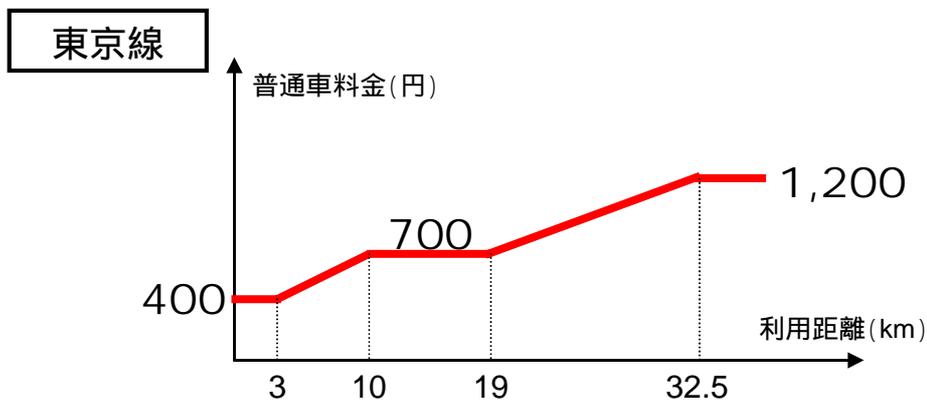


意見募集案

償還主義、公正妥当主義という法律上定められた原則の下で、大きな制度変更に伴う激変を緩和する観点で長距離利用者の負担軽減措置等を取り入れ、以下の意見募集案としました。

東京線 初乗り400円 - 最大1,200円
神奈川線 初乗り400円 - 最大1,100円
埼玉線 初乗り300円 - 最大 550円
(普通車の料金。大型車料金は普通車の2倍)

また、網の目のような首都高ネットワークにおいては、目的地へのルートが複数あることから、ネットワーク効果の発揮及びお客様が分かりやすい料金とするために、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することとします。



割引制度案

現在実施している割引(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)については、継続する方向で検討します。

将来における首都圏の一体的な料金体系を考慮し、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、以下の割引制度の新設・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した場合の割引の実施
中央環状線を迂回利用する場合の割引の実施
曜日別時間帯別割引のより効果的な見直し**

ETC未搭載車への対応

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を搭載することは現実的でないと考えます。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類似の機器で簡便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ます。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。

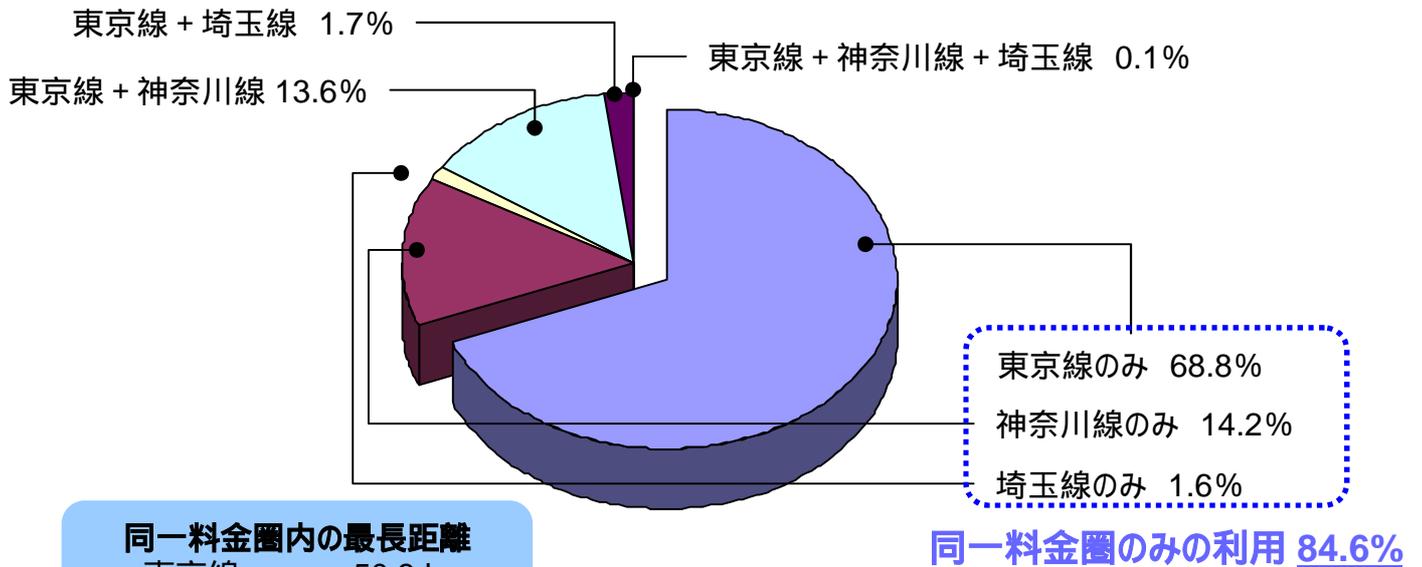
更に検討すべき料金施策

上限料金を更に引き下げること 曜日別時間帯別割引等の割引制度を充実することは、ネットワークの有効活用、渋滞緩和、環境改善に大いに資する料金施策であります。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。

参 考

首都高の利用状況(料金圏について)

同一料金圏のみの利用が全利用の8割超を占め、東京線のみ利用が全利用の約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)

意見募集案に基づく効果発生イメージ

距離別料金に移行すると、短い距離でも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



走行時間の短縮

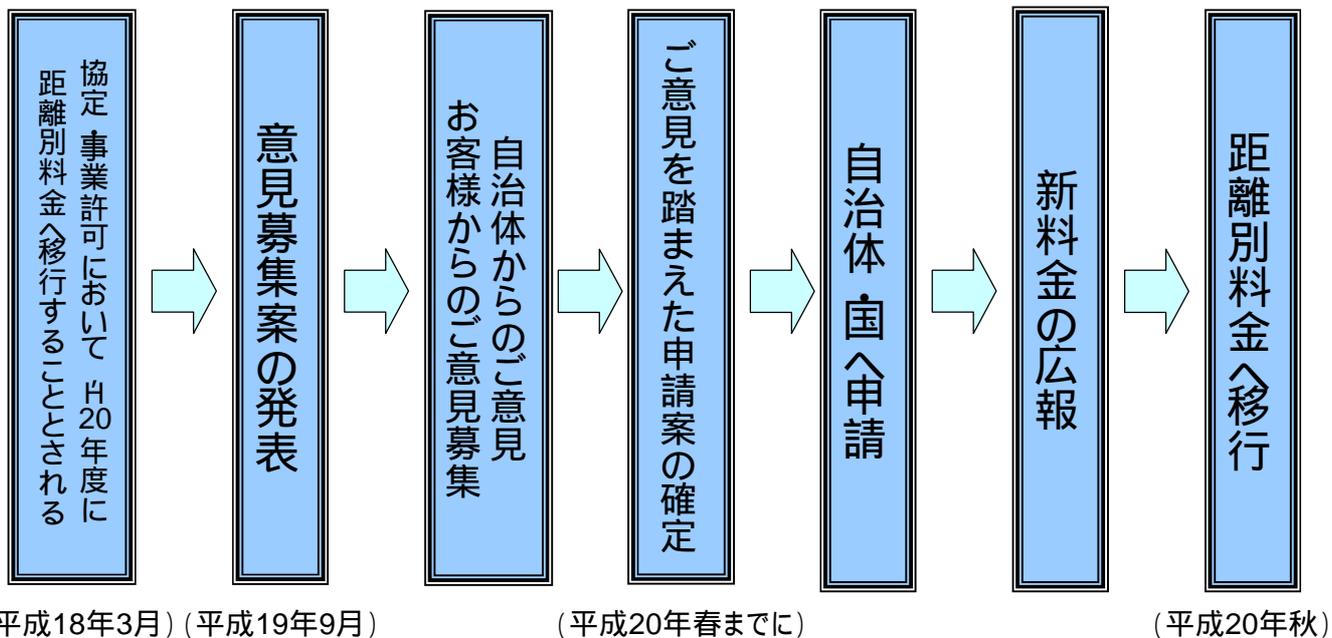
【首都圏(1都3県)の高速道路・一般道路を対象とした試算値】

意見募集のための距離別料金案による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。

参 考

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)