

## 首都高速道路の距離別料金案の公表について ～ 利用者の意見募集を開始します ～

首都高速道路の料金については、現在均一料金制ですが、平成20年度の距離別料金制移行に向け、検討が進められています。

このたび、首都高速道路株式会社は、平成19年9月20日に「距離別料金の意見募集案」（以下、「意見募集案」という。）を公表し、利用者等から幅広く意見を伺うとしておりますので、ご報告いたします。

今後は、利用者等の意見による修正を加え、国土交通大臣の許可を受けることとなりますが、その前に本来道路管理者の同意が必要となります。また、同意には事前に市会の議決が必要とされています。

### 1 意見募集案の概要

- (1) 国土交通大臣からの事業許可（平成18年3月）に記載された「210（円）＋31（円/キロ）×利用距離（キロ）」をベースにして作成。
- (2) 大きな制度変更に伴う激変を緩和する観点を取り入れ、料金圏を存続し、以下の料金を設定。  
（東京線） 初乗り400円 — 最大1200円  
（神奈川線） 初乗り400円 — 最大1100円
- (3) 高速道路ネットワークの有効活用のため、高速自動車国道等の連続利用割引などの割引を行う。
- (4) ETC未搭載車については、距離別料金を適用できる補完システムの用意を検討。

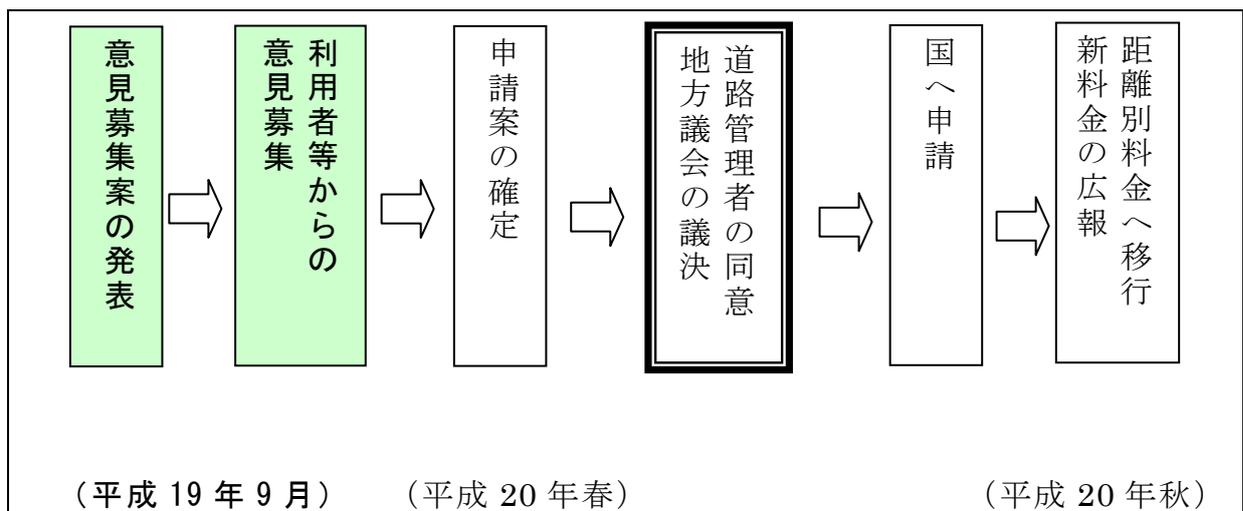
### 2 意見募集案に対する本市の考え方

以下の点について、首都高速道路株式会社や国へ働きかけてまいります。

- (1) 高速道路利用を促進し、物流の効率化や環境面の向上のため、長距離利用者や大型車の負担をより一層軽減する料金体系とすること。
- (2) また、環境負荷軽減や安全性向上に寄与するよう一般道路から高速道路への利用転換を促進すべきであり、特に短距離利用者の利用を増やすために下限料金を更に引き下げること。
- (3) 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、乗り継ぎ割引等を実施すること。なお、将来的には首都圏で一元的な料金システムを早期に構築すること。
- (4) 以上の料金施策の実現にあたっては、道路特定財源を活用し、国策として実施すること。

### 3 募集方法と今後の予定

- (1) 首都高速道路株式会社は、平成19年9月21日(金)から10月31日(水)まで意見募集を行う。
- (2) 平成20年春までに利用者意見等を踏まえた申請案を首都高速道路株式会社が確定する。
- (3) その案について議会の同意を経て国へ申請。平成20年秋を目途に距離別料金へ移行。



#### [参考] 「みなとみらい21」を起点とした料金比較（普通車）

区間	距離(km)	現行料金	意見募集案
[神奈川線]			
みなとみらい→山下町	3.5	600円	450円
みなとみらい→横横(狩場)	10.7	600円	600円
みなとみらい→幸浦	18.6	600円	700円
[神奈川・東京線連続利用]			
みなとみらい→空港中央	24.5	*ア 900円	1,050円(750円、*イ 300円)
みなとみらい→霞が関	34.9	1,300円	1,350円(650円、700円)

\*ア 現在、社会実験により700円 \*イ 特定区間により300円

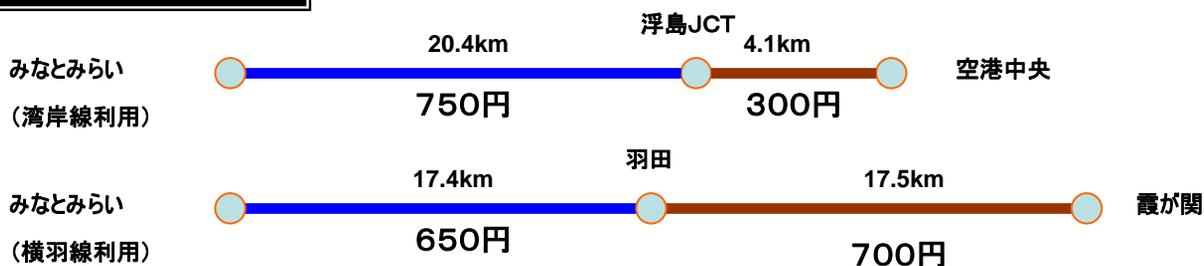
## 神奈川県



## 凡例



## 神奈川県・東京線



● 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

## 距離別料金に関する懇談会からの提言及び意見募集の開始について

当社は、平成 20 年度の距離別料金制移行に向け、これまで幅広くご意見を伺いながら検討を進めてまいりました。その一環として、平成 18 年 10 月には外部有識者からなる「首都高速道路の料金に関する懇談会(以下、「懇談会」という。)」を設置し、7 回にわたる意見交換の中で助言を得てきました。

このたび、これまでの検討を踏まえて当社がまとめた「距離別料金の意見募集案」(以下、「意見募集案」という。)について、懇談会から提言をいただきました。

当社はこの提言を真摯に受け止めるとともに、これを機に広く一般の皆様からご意見を募集することとし、よりご理解いただける料金案の作成に生かしてまいりたいと考えます。

### 1. 懇談会からの提言(概要)

- ◆ 意見募集案について、懇談会として議論を行った上で提言をまとめ、会社並びに関係機関に対して所要の対応を求める。今後、首都圏全体の一体的な考え方による料金体系を視野に入れて、更に使いやすい首都高となるよう会社と関係機関で引き続き検討することを望む。

ETC により初めて距離別料金が可能となるが、ETC 未搭載車へ距離別料金が適用可能な補完システムの導入を講じるとともに、ETC 及びこれを補完するシステムを利用しない車両から上限料金を収受することも検討すべき。

上限料金については 45 年で償還を完了するという民営化の枠組みの中ではやむを得ないものの、従来長距離を利用していた車両が一般道路に流れ、新たな環境負荷を引き起こさないよう、当面更に引き下げ、絶えず見直すことが望ましい。

下限料金については道路容量に問題ない限り更に引き下げるなど工夫することが望ましい。

高速道路ネットワークの有効活用や渋滞緩和に効果的な割引を充実させることが望ましい。

料金引き下げによる首都高ネットワークの有効活用がもたらす環境改善や物流効率化等の社会的効用を鑑み、会社において更に努力・工夫を行うとともに、「公的負担」について国・地方等と鋭意調整すべき。

### 2. 意見募集案(概要)

償還主義・公正妥当主義という料金決定原則の下、協定・事業許可に記載した「210 (円)+31 (円/km) × 利用距離(km)」をベースにして意見募集案を作成いたしました。

作成にあたっては、大きな制度変更に伴う激変を緩和する観点を取り入れ、料金圏を存

続し、以下のとおりの料金(普通車)といたしました。(大型車料金は普通車の2倍)

(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

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)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にらみつつ、高速道路ネットワークの有効活用のため、以下の割引を行います。

- ・ 高速自動車国道等との連続利用割引、中央環状線を迂回利用する場合の割引の新設
- ・ より効果的な曜日別時間帯別割引の見直し

ETC未搭載車については、距離別料金を適用できる補完システムの用意を検討します。

### 3. 募集方法

◆ 募集期間 平成19年9月21日(金)～平成19年10月31日(水)

◆ 募集方法

首都高ホームページ<[www.shutoko.jp](http://www.shutoko.jp)> (専用サイトから送信)

距離別料金プレス vol.4 (添付はがきにて返送)

首都高内パーキングエリア、料金所等で9月下旬より配布予定。

#### 【お問い合わせ先】

首都高速道路株式会社

距離別料金本部事務局 料金企画グループ 03-3539-9379

総務・人事部 広報室 03-3539-9257

平成 19 年 9 月 20 日

**「首都高の料金に関する懇談会」の提言について**

「首都高の料金に関する懇談会」では、首都高が平成 20 年度の移行に向け準備を行っている距離別料金について、平成 18 年 10 月から 7 回にわたり詳細な検討を行ってきました。このたび、懇談会メンバーの意見をまとめ、「首都高速道路の新しい料金体系への提言」として取りまとめました。

**「首都高の料金に関する懇談会」****懇談会メンバー(五十音順・敬称略)**

太田 和博	専修大学商学部教授
清水 哲夫	東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻准教授
杉山 雅洋(座長)	早稲田大学商学大学院教授
関口 照生	写真家
立川 薫	(株)JAFメイト社「JAF Mate」副編集長
辰巳 菊子	(社)日本消費生活アドバイザー・コンサルタント協会 常任理事
田中 里沙	(株)宣伝会議「宣伝会議」編集長
中村 文彦	横浜国立大学大学院工学研究院教授

**開催経緯**

第 1 回 平成 18 年 10 月 18 日(水)

首都高速道路の歴史、首都高速道路の料金の現状について

第 2 回 平成 18 年 11 月 13 日(月)

距離別料金制移行に対する主なご意見について

第 3 回 平成 19 年 1 月 22 日(月)

距離別料金制移行に関する整理

第 4 回 平成 19 年 3 月 20 日(火)

距離別料金制移行に関する整理 2

検討会 平成 19 年 5 月 24 日(木)

検討会 平成 19 年 9 月 6 日(木)

第 5 回 平成 19 年 9 月 11 日(火)

距離別料金の意見募集案について

## 首都高速道路の新しい料金体系への提言

平成 19 年 9 月 20 日  
首都高の料金に関する懇談会

### 1 検討の経緯

#### (経緯)

首都高速道路株式会社においては、平成 20 年度の距離別料金移行へ向け準備を行っているが、これまでに距離別料金の基本設計イメージを公表しつつ利用者および地方公共団体から意見を募ってきた。そのような状況の中で、当懇談会が設置され、利用者および地方公共団体から出された意見を中心に 7 回にわたる会合で詳細な検討を行ってきた。

#### (距離別料金の意義)

当懇談会においては、まず、首都高の現在の利用状況や首都高でこれまで行われてきた社会実験のデータも分析した上で、首都圏全体の有料道路ネットワークの有効活用を図る視点も踏まえつつ、首都高が均一料金制から距離別料金制に変わるとはどのような意義を有するのか、使いやすい首都高にするためどのような制度設計が望ましいのかなどについて検討を行った。

その結果、距離別料金は基本的に合理的で公平であること、利用者が道路の状況に応じて首都高利用か一般道利用かを柔軟に選択しやすくなること、柔軟な選択を通じて渋滞緩和が期待できること、均一料金制と距離別料金制が混在している首都圏の有料道路を将来利用者にとって使いやすいものにするうえでの第一歩になること、環境改善に大きな効果を発揮すること等、利用者にも社会にもメリットがあるとの共通認識を形成した。

#### (実現可能な制度設計)

特に、平成 18 年 3 月に締結された協定・事業許可の 210+31L(円)(L: 利用距離)に基づく料金水準は、45 年間で債務を償還するという道路関係公団民営化の枠組みを踏まえつつ、距離別料金のメリットを最大限発揮するもので、特に公平性の観点から望ましいものであることを確認した。

しかしながら、当懇談会では、長年均一料金制を採用していた首都高が距離別料金制に移行することは利用者の行動に変化を与えることとなるため、距離別料金制のメリットを大きく損なうことなく、当面激変緩和の観点を取り入れた制度設計を

行う必要があるという共通の認識に至った。そして、当懇談会は、長距離利用者の負担軽減策、割引料金等の料金施策、ETC未搭載車対策等について議論を行ってきた。

今回、会社においては、当懇談会の指摘や首都圏全体のネットワークの有効活用を図る視点等を踏まえて「距離別料金の意見募集案(以下、「意見募集案」という。)」をまとめた。当懇談会は、更に「意見募集案」に関して様々な角度から議論を行い、本提言をまとめ、会社並びに関係機関に対して所要の対応を求めるものである。

## 2 評価と提言

### (ETCの搭載について)

ETCは、渋滞緩和、環境改善に資するものであり、またETCにより初めて距離別料金制が可能となるものであるが、距離別料金制への移行時に、首都高を利用するすべての車両がETCを搭載すると想定することは現実的ではない。したがって、ETC未搭載車については、ETCの普及促進を図ることはもとより、距離別料金が適用可能な補完システムの導入などの措置を講じるべきである。この措置を講じることを前提に、ETCやこれを補完するシステムを利用しない車両から上限料金を収受することも検討すべきである。

### (上限料金について)

意見募集案は、短距離の使いやすさを確保しつつ、負担増となる長距離利用者の料金を抑制する工夫が行われているものの、この上限料金の水準が激変緩和として十分か、環境の改善、地域の活性化等社会的な効用を踏まえた望ましい水準といえるものなのか疑問なしとしない。45年で償還を完了するという民営化の枠組みの中では、可能な限りの経費節減を前提として、今回提示のあったような料金水準となることはやむを得ないところではある。しかし、長距離利用の場合の負担が増えることにより、従来長距離を利用していた車両が一般道路に流れ、新たな渋滞や環境負荷を引き起こす懸念もある。そうしたことを避けるためにも、上限料金については、当面更に引き下げることが検討するとともに、絶えず見直すことが望ましい。

### (下限料金について)

また、下限料金についても、距離別料金のメリットである「交通の状況に応じた柔軟な選択」等による一般道路も含めた渋滞の緩和や環境の改善等の効果を最大限に発揮し、首都高ネットワークの有効活用を図るため、道路容量に問題がない限り

更に引き下げるなど工夫することが望ましい。

#### (割引について)

都心環状線の渋滞を緩和するために中央環状線を利用する場合の割引など利用路線によって料金差を設けるとしたこと、高速道路ネットワークの有効活用のために首都高の他の料金圏や高速自動車国道との連続利用の場合に割引を行うとしたことについても、当懇談会における議論に沿ったものとする。更に、これらの割引の充実と併せて都心環状線等における渋滞を緩和し、首都高の有効活用を図る観点からの「利用時間帯による割引」についても、距離別料金制の下での交通状況を十分予測・分析した上で充実することが望ましい。

### 3 課題

#### (公的負担について)

ユーザーの要望に応え、施設の有効活用を最大限図ることが会社としての大きな使命である。しかしながら、45年間で債務を償還することが定められ、また、橋梁、トンネル等の構造物が中心で交通量が多く、維持コストが高額にならざるを得ない首都高において、環境の改善、地域の活性化等社会的効用を踏まえた望ましい料金水準・割引施策を会社のみで実現することには限界がある。また、社会資本整備審議会道路分科会有料道路部会中間とりまとめにおいては「料金設定が合理的な政策目的に基づいた高速道路ネットワークの有効活用の方向性を踏まえたものであり、かつ、その受益が地域や広く社会全体に及ぶ場合には、公的負担を行うことは、受益者負担の原則にも合致し、適当である。」とされているところである。

料金引き下げによる首都高ネットワークの有効活用が、京都議定書で定めるCO<sub>2</sub>削減など環境の改善に資すること、物流効率化に資すること等受益が広く社会全体に及ぶことを踏まえると、同中間とりまとめに提言されている「公的負担」により、環境の改善、地域の活性化等社会的効用をより大きくする料金水準を目指すことが適当であると当懇談会は考える。そのために会社において、より一層の努力・工夫を行うとともに、国や地方公共団体等と鋭意調整を行っていくべきである。

#### (車種区分の見直しについて)

車種区分の見直しについても、既に車種区分が細分化されている高速自動車国道との一体的な考え方による料金体系実現の際の課題の一つであり、距離別料金移行後に交通状況等の実証データを踏まえて具体的検討を開始すべきである。

(首都圏全体の有料道路について)

今回の首都高の距離別料金制への移行においては、激変緩和の観点を取り入れた制度設計とする必要があるが、今後絶えず理想的な料金体系を目指し、更に使いやすい首都高になるよう見直しを行うべきである。特に、首都圏全体の有料道路をより使いやすくする観点についても、今回の距離別料金制への移行にとどまらず、首都圏全体の一体的な考え方による料金体系も視野に入れて、会社および関係機関において引き続き検討が進められることを望むものである。

#### 4 意見募集

(意見募集について)

今回の首都高の距離別料金制への移行は、料金体系の抜本的な見直しであって、利用者の行動に変化を与えるものであるため、当懇談会の提言の内容も含めて、会社は基本的な方針や具体的な料金設定について、利用者や関係者の意見を幅広く聞き、より良い制度となるよう真摯な検討を続けるべきである。

## 距離別料金の意見募集案について(要旨)

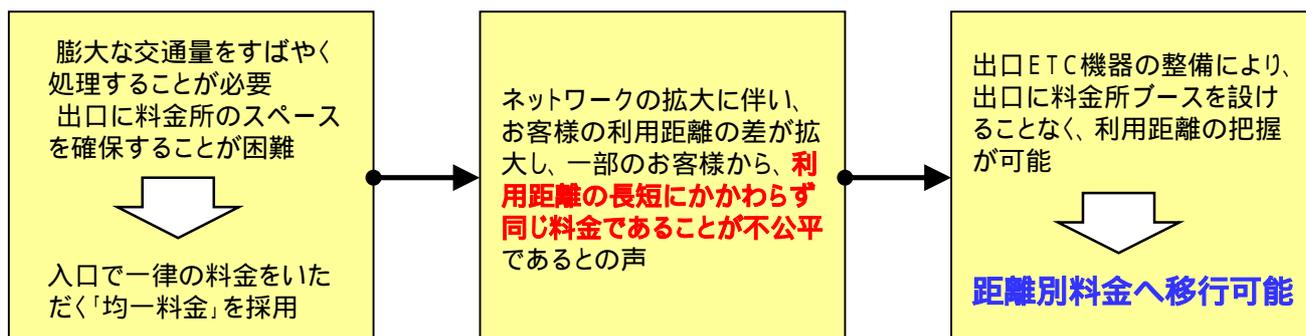
これまでに寄せられたお客様や有識者からのご意見、有料道路部会「中間取りまとめ」等を踏まえ、「距離別料金の意見募集案」(以下、「意見募集案」という。)を作成しました。

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なるための第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なるための第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わせて、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。

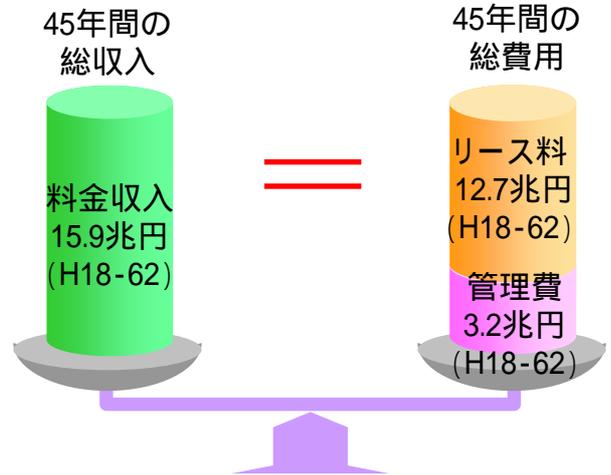
## 償還主義

- ・ 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

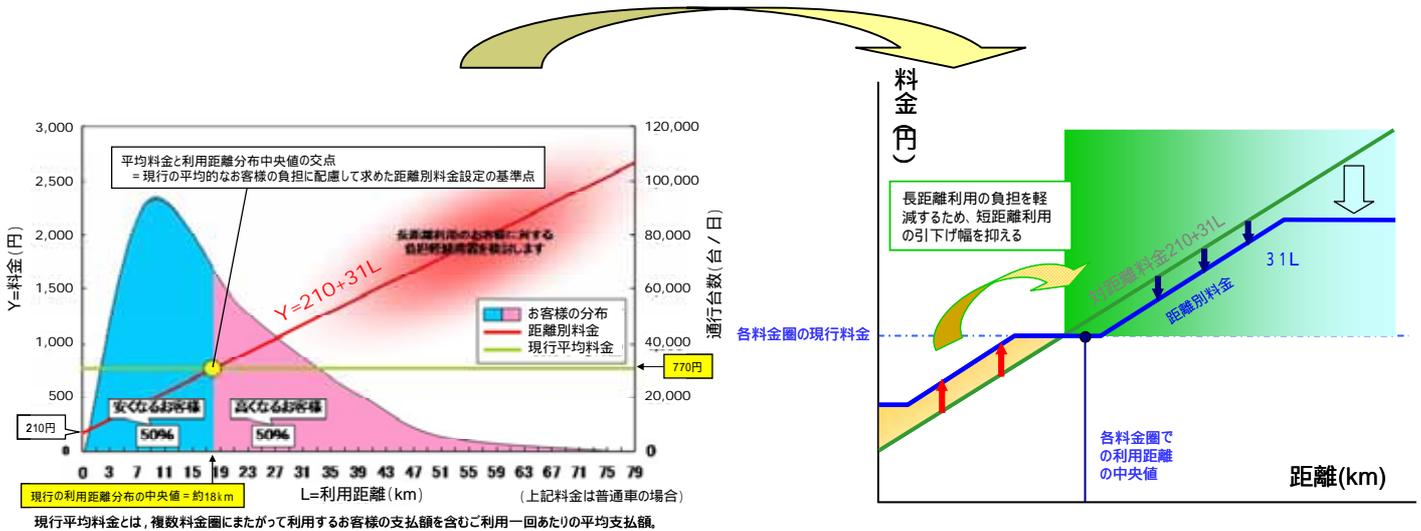
- ・ 他の交通機関の料金(運賃)、物価水準等と比較しても社会的、経済的に認められるものであること



# 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

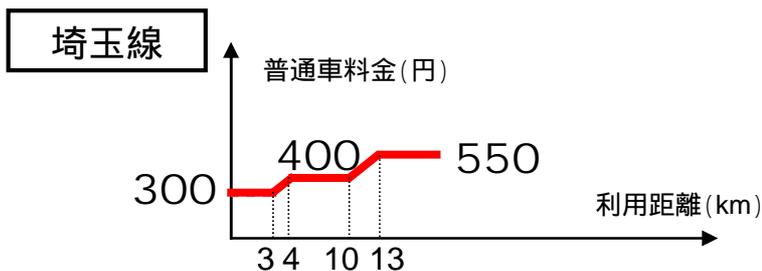
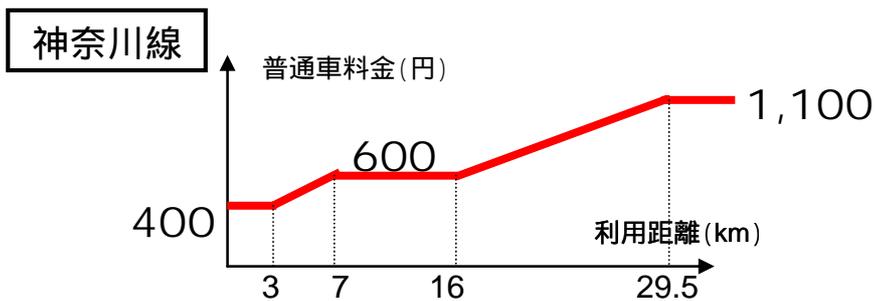
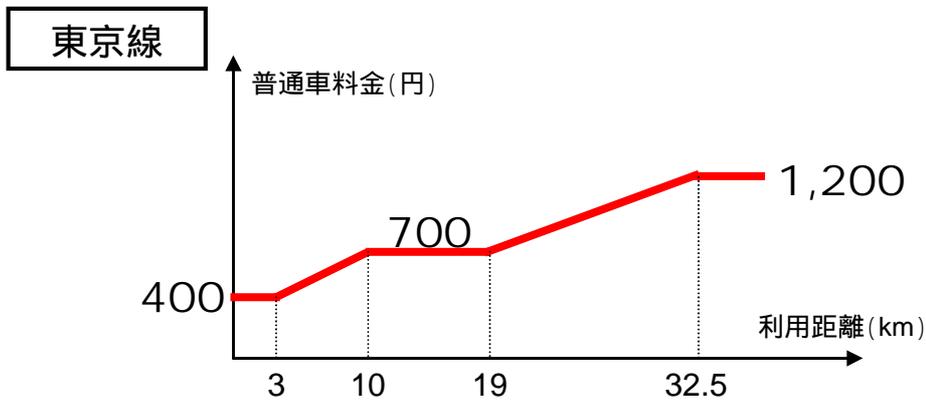


## 意見募集案

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

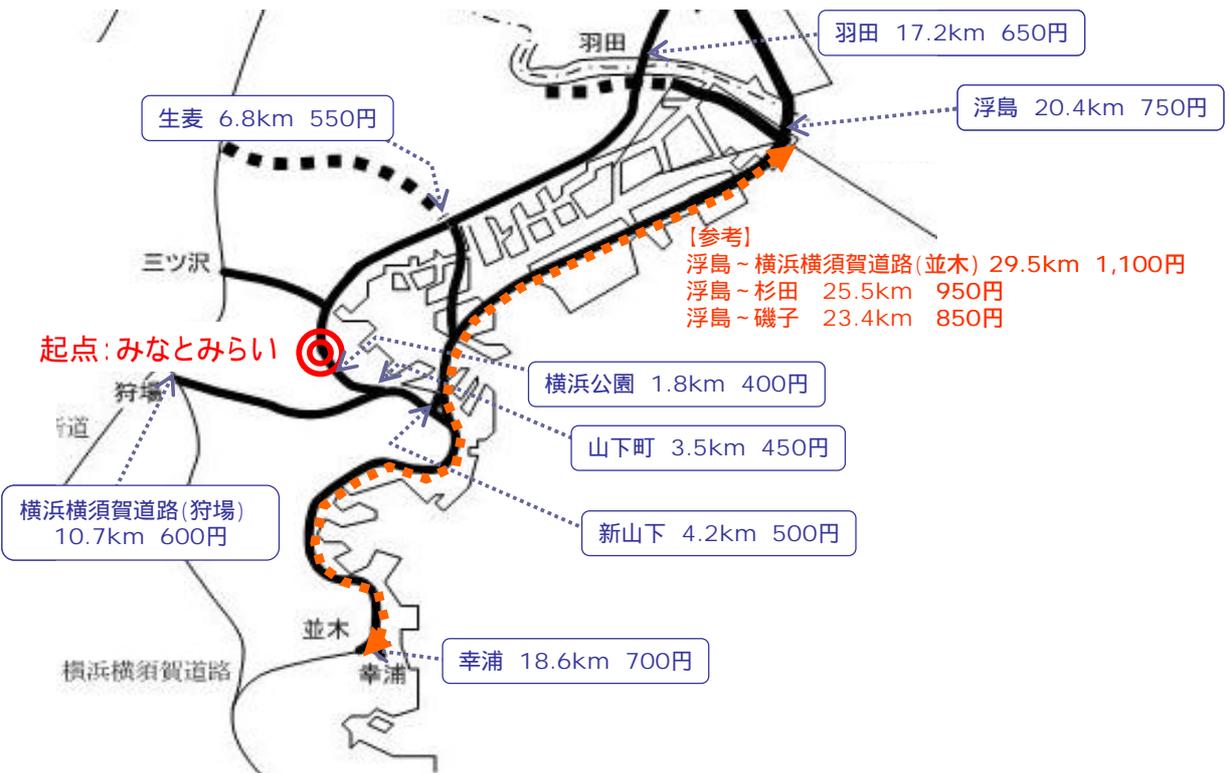
上限料金を更に引き下げること 曜日別時間帯別割引等の割引制度を充実することは、ネットワークの有効活用、渋滞緩和、環境改善に大いに資する料金施策であります。当社のみにおいて実施することは限界があり、今後、行政機関を含めて関係者で幅広い議論がなされることを期待します。

# 参 考

## 東京線の意見募集案(銀座起点・普通車)



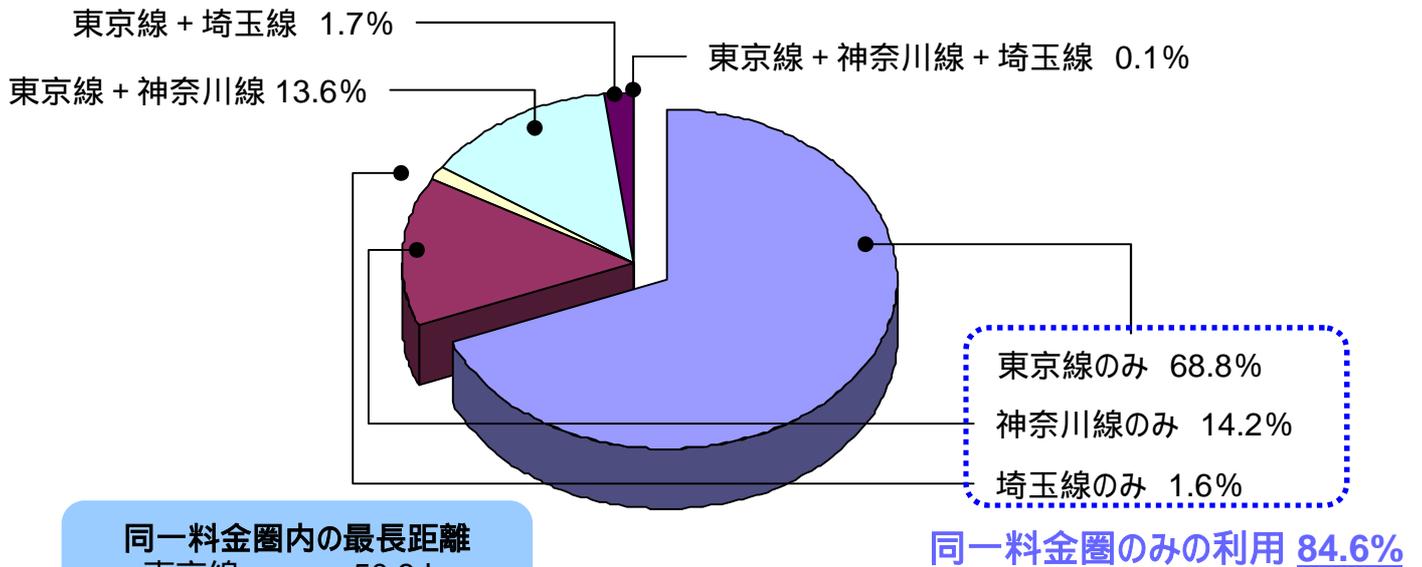
## 神奈川線の意見募集案(みなとみらい起点・普通車)



# 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。

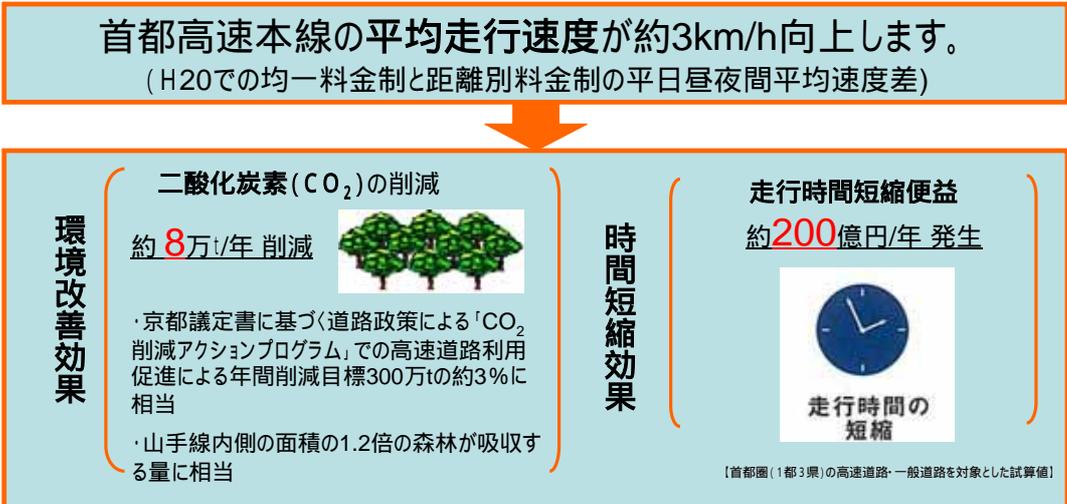


同一料金圏内の最長距離	
東京線	50.3 km
神奈川線	33.0 km
埼玉線	13.8 km

出典: 第25回首都高速道路交通起終点調査(平成13年度)

## 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。

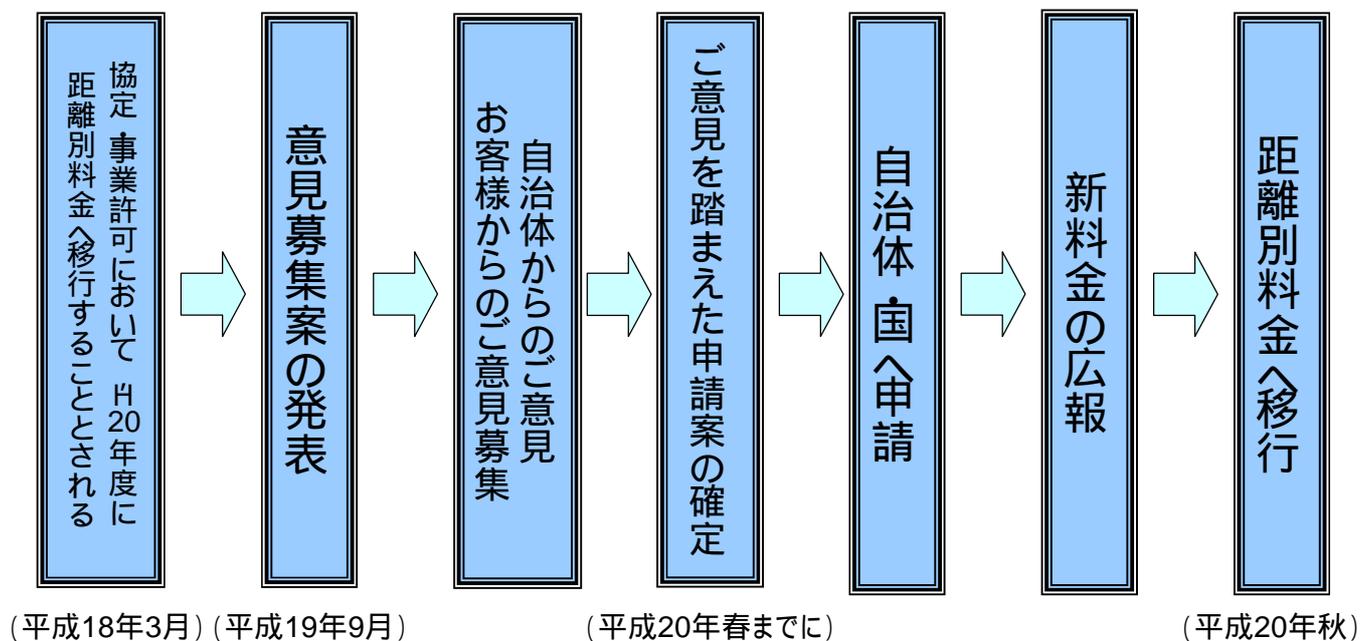


意見募集のための距離別料金案によるH20での試算  
 「CO<sub>2</sub>削減アクションプログラム」とは、京都議定書目標達成計画(H17.4.28閣議決定)を踏まえ、「地球温暖化防止のための道路政策会議」(国土交通省所管)が道路政策によるCO<sub>2</sub>削減目標の達成に向けて策定したもの。

## 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)