

## **(2) 対距離料金制について**

**首都高速道路公団及び阪神高速道路公団からの  
有識者ヒアリング等の結果報告**

---

**「都市高速道路における対距離料金制の考え方」に対する  
首都高速道路料金問題調査会委員の主な意見**

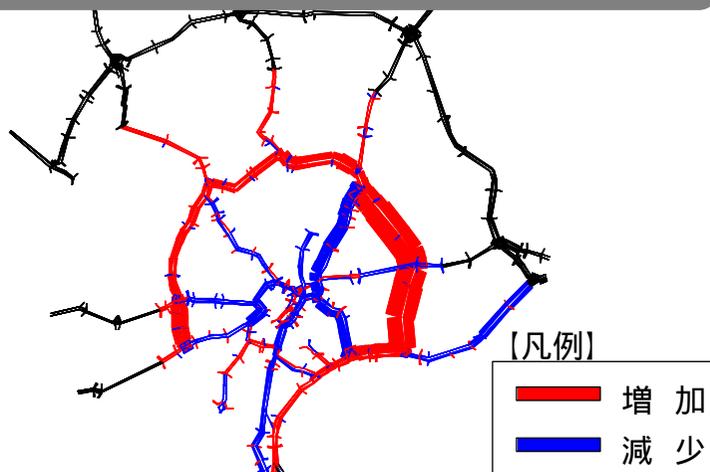
平成17年5月31日  
首都高速道路公団

# 対距離料金制の導入に関する考え方（１）

## あり方研究会での提示内容

1) 対距離料金制の導入に当たっては、利用形態、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・割引などを採用することで、都市高速道路の更なる効率性の向上に資することが必要と考えられる。

中央環状線の料率を割引することにより、都心環状線から中央環状線へと交通量がシフト



## 調査会委員の主な意見

ルート別料金を設定するに当たっては、中央環状線を割引する方法と、都心環状線を追加課金する方法が考えられるが、いずれにしても一般道路への影響も考慮して慎重に検討すべきであろう。

# 対距離料金制の導入に関する考え方（2）

## あり方研究会での提示内容

2) 対距離料金の構成は、利用距離に比例する可変額部分と概ね出入口や料金徴収等の費用に対応する固定額部分からなる料金を基本とする方向で、利用距離当たりの料率、利用者全体の平均料金水準、採算性なども含めて総合的に検討すべきと考えられる。

	②二部料金制 【TC型】	③二部料金制 【建設費回収型】
比較する料金		
考え方	<p>利用距離によって課せられる可変部分と利用1回について課せられる固定部分からなる。</p> <p>固定部分は、出入口の建設費、維持管理費、料金徴収経費等を賄うものとして、利用1回当たりに課金する。</p> <p>また、可変部分は、本線の建設費、維持管理費等を賄うものとして、利用距離に応じて課金する。</p>	<p>利用距離によって課せられる可変部分と利用1回について課せられる固定部分からなる。</p> <p>固定部分は、利用量の変化に関係のない出入口及び本線の建設費等を賄うものとして、利用1回当たりに課金する。</p> <p>また、可変部分は利用量の変化に応じて生じる維持管理費等を賄うものとして、利用距離に応じて課金する。</p>

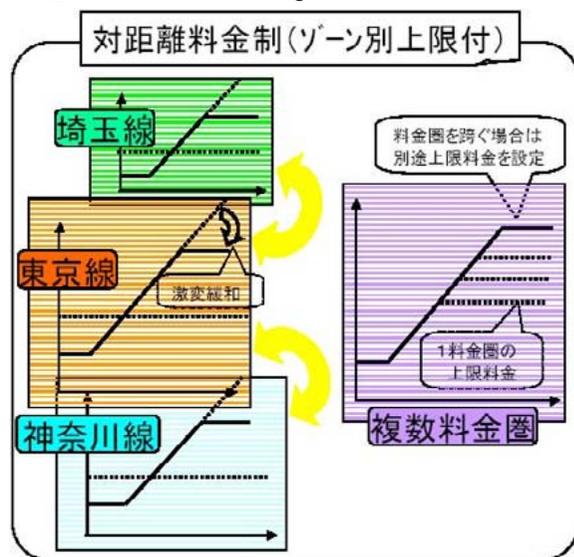
## 調査会委員の主な意見

二部料金制には【TC型】と【建設費回収型】の2種類があるが、道路の建設費は非常に規模が大きいため、【建設費回収型】を採用することは非現実的であろう。電力会社等でも実際に基本料金だけで建設費全てを賄っているわけではないと聞いている。

# 現行料金制からの移行を考慮した措置

## あり方研究会での提示内容

1) 長距離利用者の負担増に対する激変緩和や、対距離料金制導入の影響を一定の範囲に抑えるため、移行措置として、現行の料金圏を考慮しながら上限や下限の料金を設定することは妥当な措置と考えられる。



## 調査会委員の主な意見

長距離利用者はターミナルチャージと上限料金により、(厳密には)長距離逓減が二重に適用されることになるのではないかと懸念を述べた。

また、同一距離の利用であっても、ゾーン内利用とゾーンを跨ぐ利用で料金が異なる場合が生じる。

これは、本来あるべき対距離制と異なるものであり、激変緩和という考え方に基づき、あくまで暫定措置として、期限を決めてやるべきであろう。

# 意見をお聞きした首都高速道路料金問題調査会委員

---

岡野 行秀	財団法人道路経済研究所理事長（調査会会長）
青山 佳世	フリーアナウンサー
太田 勝敏	東洋大学教授
金本 良嗣	東京大学大学院教授
五代 利矢子	評論家
杉山 雅洋	早稲田大学商学学術院教授
中条 潮	慶應義塾大学教授
藤井 彌太郎	帝京大学教授
横島 庄治	特定非営利活動法人環境システム研究会理事長

---

**「都市高速道路における対距離料金制の考え方」に対する  
阪神高速道路公団料金問題審議会委員の主な意見(案)**

平成17年5月31日  
阪神高速道路公団

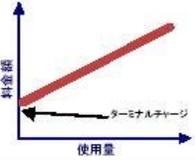
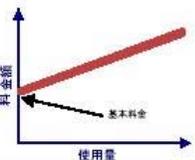
# 対距離料金制の導入に関する考え方（１）

あり方研究会での提示内容	料金審委員の主な意見
<p>1) <u>対距離料金制の導入に当たっては、利用形態、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</u>などを採用することで、都市高速道路の更なる効率性の向上に資することが必要と考えられる。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p>検討の視点</p> <div style="border: 1px solid black; background-color: #ffff00; padding: 5px; width: 150px;"> <p>ETCを前提とした料金となることから利用の形態、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</p> </div> <div style="border: 1px solid black; background-color: #90ee90; padding: 5px; width: 150px; margin-top: 10px;"> <p>弾力的料金制度の検討 対距離料金の導入に合わせて、利用の形態、路線・区間毎の特性、利用時間帯・曜日等による弾力的な料金設定・割引などによる、都市高速道路の効率性、利便性等の向上に資する検討</p> </div> </div> <div style="text-align: center;"> <p>具体的な検討内容</p> <div style="border: 1px solid black; background-color: #90ee90; padding: 5px; width: 150px; margin-top: 10px;"> <p>並行路線の存在する区間の考え方 ネットワークが未整備である箇所の取り扱い 特定区間の取り扱い 等</p> </div> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">あり方研究会 資料3 38ページより抜粋</p>	<p>●料金設定に当たっては、混雑費用は社会的費用であることから混雑区間は高くし、交通量に余裕のある区間は時間帯割引等を導入して安くするなど交通容量の観点からの考え方は必要。</p> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">7</p>

# 対距離料金制の導入に関する考え方（２）

## あり方研究会での提示内容

２）対距離料金の構成は、利用距離に比例する可変額部分と概ね出入口や料金徴収等の費用に対応する固定額部分からなる料金を基本とする方向で、利用距離当たりの料率、利用者全体の平均料金水準、採算性なども含めて総合的に検討すべきと考えられる。

	②二部料金制 【TC型】	③二部料金制 【建設費回収型】
比較する料金		
考え方	<p>利用距離によって課せられる可変部分と利用1回について課せられる固定部分からなる。</p> <p>固定部分は、出入口の建設費、維持管理費、料金徴収経費等を賄うものとして、利用1回当たりに課金する。</p> <p>また、可変部分は、本線の建設費、維持管理費等を賄うものとして、利用距離に応じて課金する。</p>	<p>利用距離によって課せられる可変部分と利用1回について課せられる固定部分からなる。</p> <p>固定部分は、利用量の変化に関係のない出入口及び本線の建設費等を賄うものとして、利用1回当たりに課金する。</p> <p>また、可変部分は利用量の変化に応じて生じる維持管理費等を賄うものとして、利用距離に応じて課金する。</p>

あり方研究会 資料3 19ページより抜粋

## 料金審委員の主な意見

●道路の費用は本線部分とターミナル部分のコストで構成されていることから、【TC型】を基本とすることが望ましい。その場合のターミナルチャージの算定に当たっては、阪神高速の場合はループ(環状線)を含めるという考え方もある。

●短距離利用の場合は、一般街路と代替性、競争性があることから料金を安く設定し、長距離利用の場合は便益が高く競争性もないことから料金は高く設定すべき。その観点からも【建設費回収型】よりも【TC型】が望ましい。

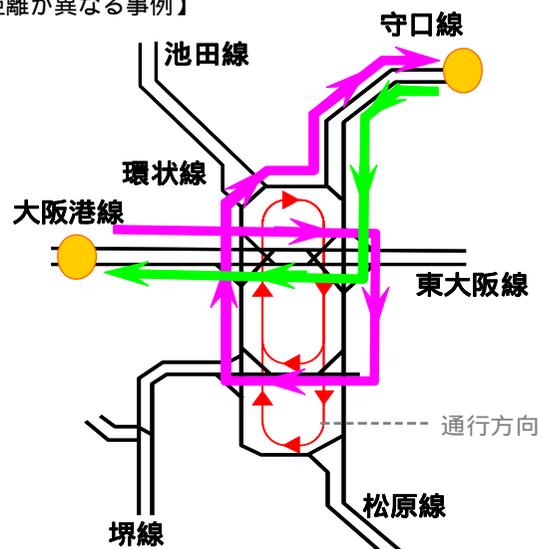
●利用者からみれば、【建設費回収型】のように可変部分の傾きを抑え長距離利用の料金が安くなる方が、受け入れやすいのではないかと。

# 対距離料金制の導入に関する考え方（3）

## あり方研究会での提示内容

3) 並行する有料道路が存する区間、ネットワークが未整備なことから利用距離が著しく増加する区間、往復で利用距離が異なる区間などについては、**特例的な措置を検討する必要がある。**

【往復で利用距離が異なる事例】



往復利用で距離が大きく異なる路線間  
 12号守口線 16号大阪港線 : 約 6 km  
 14号松原線 15号堺線 : 約 4 km

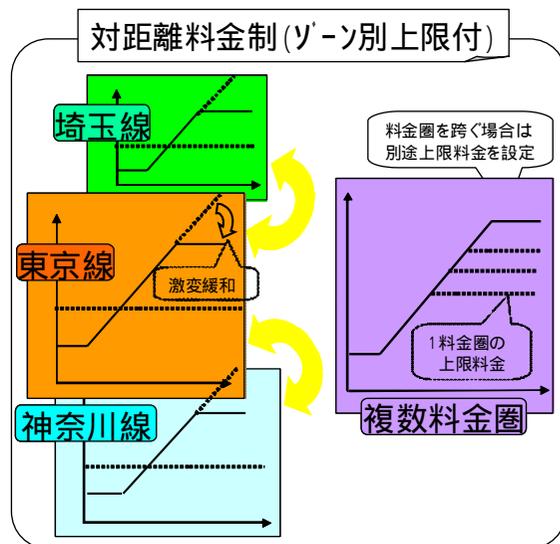
## 料金審委員の主な意見

●利用者がOD間の最短距離ルートを選択する場合と事故等の渋滞を回避するために最短時間ルートを選択する場合があるが、対距離制の距離の考え方において、は、その点を配慮する必要がある。

# 現行料金制からの移行を考慮した措置

## あり方研究会での提示内容

1) 長距離利用者の負担増に対する激変緩和や、対距離料金制導入の影響を一定の範囲に抑えるため、移行措置として、現行の料金圏を考慮しながら上限や下限の料金を設定することは妥当な措置と考えられる。



## 料金審委員の主な意見

- ゾーン別上限付料金制により上限料金を抑える激変緩和措置は当面必要。
- 長距離利用者にとっては料金を抑えて、現行料金と比べてあまり違和感がないようにすべき。また、短距離を安くすると利用者が増えるので、特に環状線は渋滞して便益が下がらないようにすべき。

# その他の料金問題審議会委員の意見

対距離料金制の導入は、利用距離により料金が増えるという点で利用者にとって合理的であり、また、事業者も含め全体として最大利益が得られることから、妥当性があると考えます。

料金設定に当たっては、利用者にとって利用しやすい料金を設定すべきであり、全体として値上げに繋がらないよう配慮が必要

地域経済活動の重要インフラである高速道路の料金改定にあたっては、厳しい経営環境下にある中小企業の実態に鑑み、経済発展の阻害要因にならないよう配慮が必要であり、これ以上の負担増は容認できない。

沿道の環境改善や混雑緩和については、ETCの一層の普及が必要であるが、中小企業の実態に配慮し、機器導入コストの問題や割引率等について、総合的見地から十分に検討した上で各種の取り組みを行って頂きたい。

阪神高速のネットワークの広域化により他の有料道路と接続する箇所が増えたことから、他の有料道路の料金とのバランスにおいて負担感の違いが生じないように配慮する必要がある。

「利用距離のばらつき」については、比較の時点が問題。また、平均利用距離の増加に比例した利用距離のばらつきの増であれば、平準化すればばらつきは変わらないのではないかという見方もあるので留意する必要がある。

阪神地区の経済を活性化するうえで、物流を阪神地区に誘導するような料金施策が必要

阪神西圏の料金については、環境対策の観点からの料金施策が必要

利用者が阪神高速に乗ってみたいというような料金施策の告知方法が重要

# 意見をお聞きした阪神高速道路公団料金問題審議会委員

---

飯田	恭敬	(社)システム科学研究所会長
大藪	秀高	(社)日本自動車連盟関西本部理事
神尾	登喜子	阪南大学教授
黒田	勝彦	神戸大学教授
小堀	脩	京都商工会議所専務理事
近藤	勝直	流通科学大学教授
斎藤	峻彦	近畿大学教授
榊原	茂樹	神戸大学大学院教授
中西	均	神戸商工会議所専務理事
松澤	俊雄	大阪市立大学教授
松本	道弘	大阪商工会議所常務理事・事務局長
宮本	一	(株)きんでん会長
森島	繁美	日本放送協会大阪放送局視聴者センター広報部長
山田	浩之	羽衣国際大学長
大和	健司	(社)大阪府トラック協会会長