

東京2020大会における首都高速道路の 料金施策に関する方針について

首都高速道路の料金施策については、国から示された技術的な検討結果や、交通輸送技術検討会での議論を踏まえ、東京都と組織委員会が「東京2020大会における首都高速道路の料金施策に関する方針（案）」をとりまとめました。

本年8月27日より31日間、方針（案）に対するパブリックコメントを実施し、99件の御意見をいただきました。これらの意見を踏まえ、東京都と組織委員会は「東京2020大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」をとりまとめました。

本資料は、方針（案）に対するパブリックコメントの結果と方針の概要を示したものです。

1. パブリックコメントの結果

○実施日時 令和元年8月27日（火）～9月26日（木）

○意見数 99件（39通）

	料金施策の在り方	対象車種・額・範囲等	TDMの進め方等
件数	36	21	42

主な意見の概要	考え方・対応
<p>1 料金施策の在り方</p> <p>○方針（案）への賛同（26件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金施策に関する方針(案)を全面的に支持 ・TDMとTSMに料金施策を加え交通分散するのは良案 <p>○方針（案）への反対（10件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金施策は撤回して欲しい。 ・国民生活に影響を与える施策を採用すべきでない。 ・オリンピックは都民に既に十分な負担を強いている。 	<p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立させるため、東京都・組織委員会・国は交通対策の検討を進めてきた</p> <p>本年7月には交通対策の試行を実施し、この検証結果と国の技術的検討結果をもとに、交通輸送技術検討会での議論を踏まえ、東京都・組織委員会において、方針（案）を作成</p> <p>TDMにより道路交通全体の低減を前提とし、首都高全線において夜間半額割引による交通シフトの促進と、昼間時間帯における都内区間を対象とした一般道から首都高への転換を抑制するためのマイカー等に対する1000円の料金上乗せを設定</p> <p>大会時の交通マネジメントは、多くの事業者や市民の皆様の理解と協力が不可欠</p> <p>引き続き、様々な機会を通じた広報展開などにより、幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取組を促進</p> <p>なお、料金施策による収入は大会組織委員会ではなく、首都高速道路(株)の料金収入として徴収し、夜間割引や料金システムの改修等の用途に充て、均衡するように検討</p>
<p>2 対象車種・額・範囲等</p> <p>○料金上乗せ額について（9件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1000円は妥当と考える。 	
<p>3 TDMの進め方等</p> <p>○企業への働きかけについて（16件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流の配送見直しは、荷主企業の理解と協力が必要 行政から荷主企業への協力要請など支援が必要 <p>○施策の広報・周知について（12件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周知が足りない。皆で取り組むムーブメントが必要 <p>○カーナビ等の対策について（4件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カーナビやスマホの道案内で、都内に行かないように、首都高速道路に乗らないようにする仕組みが必要 <p>○収支について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1000円は首都高の利益か、大会組織委員会のものか 	

2. 東京2020大会における首都高速道路の料金施策に関する方針

首都高速道路の料金施策は、交通輸送技術検討会による3点の意見「①首都高速道路の流動を確保する効果、②TSMなど交通規制を行う強度と影響、③一般道での交通渋滞の発生などの影響」を受け、料金の経済的負担の度合いの観点などを考慮した上で、夜間半額割引を導入するとともに、料金上乘せ額を1000円と設定しました。

	夜間割引		料金上乘せ	
	ETC搭載車	現金車	ETC搭載車	現金車
対象範囲	首都高全線	なし	首都高 都内区間	首都高全線（一部、下り線除く）
料金パターン	5割引 0時～4時		1,000円上乘せ 6時～22時	
対象車種	全車種		マイカー等	普通車以下の全て
			<p>The diagram illustrates the classification of vehicles for toll surcharge. It is divided into ETC vehicles (top) and Cash vehicles (bottom). ETC Vehicles: - [A] (Medium, Large, Extra Large): 対象外 (Excluded) - [B] (Commercial, small cargo, taxi, etc.): 対象 (Target) - [C] (Private, small cargo): 対象 (Target) - [D] (Disabled, etc.): 対象 (Target) - [E] (Private, company car, passenger car, etc.): 対象 (Target) Cash Vehicles: - [A], [B], [C]: 対象外 (Excluded) - [D], [E]: 対象 (Target) Size indicators: [A] is '中型車以上' (Medium car or larger), [D] and [E] are '普通車以下' (Ordinary car or smaller).</p>	
適用期間	オリンピック大会 : 7/20～8/10、パラリンピック大会 : 8/25～9/6			

- ※
- ・身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の保有者が運転または同乗する車両（事前登録車両）
 - ・社会福祉事業の用にもっぱら供する車両（事前登録車両）
社会福祉法第2条に定める第一種社会福祉事業及び第二種社会福祉事業の事業者が保有し、施設等の利用者が乗車する車両
 - ・道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車等の通行料金を徴収しない車両、大会関係車両

2. 東京2020大会における首都高速道路の料金施策に関する方針

車種区分イメージ（ETC搭載車で料金上乘せの対象外となる車種）

【A】首都高の5車種区分における「中型車」「大型車」「特大車」

<p>中型車</p>  <p>例) 普通貨物自動車(車両総重量8t未満かつ最大積載量5t未満で3車軸以下) など</p>	<p>大型車</p>  <p>例) 普通貨物自動車(車両総重量8t以上で3車軸以下)、路線バス(乗車定員30人以上) など</p>	<p>特大車</p>  <p>例) 普通貨物自動車(4車軸以上で大型車以外)、バス(定員30人以上※路線バス除く) など</p>
--	---	--

【B】一般に、ナンバープレートが「緑地に白文字」または「黒地に黄色文字」の事業用車両

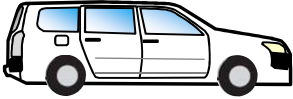

<p>普通車</p> 	<p>軽自動車</p> 	<p>二輪</p> 
--	---	--

ナンバープレート例)

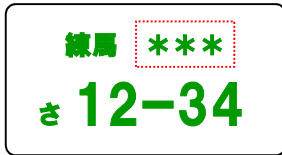

	
※分類番号は問いません	

のうち

【C】一般に、ナンバープレートが「白地に緑文字」または「黄色地に黒文字」の車両のうち、分類番号が「4**」または「6**」または「8**」の車両

<p>普通車</p> 	<p>軽自動車</p> 	
---	--	--

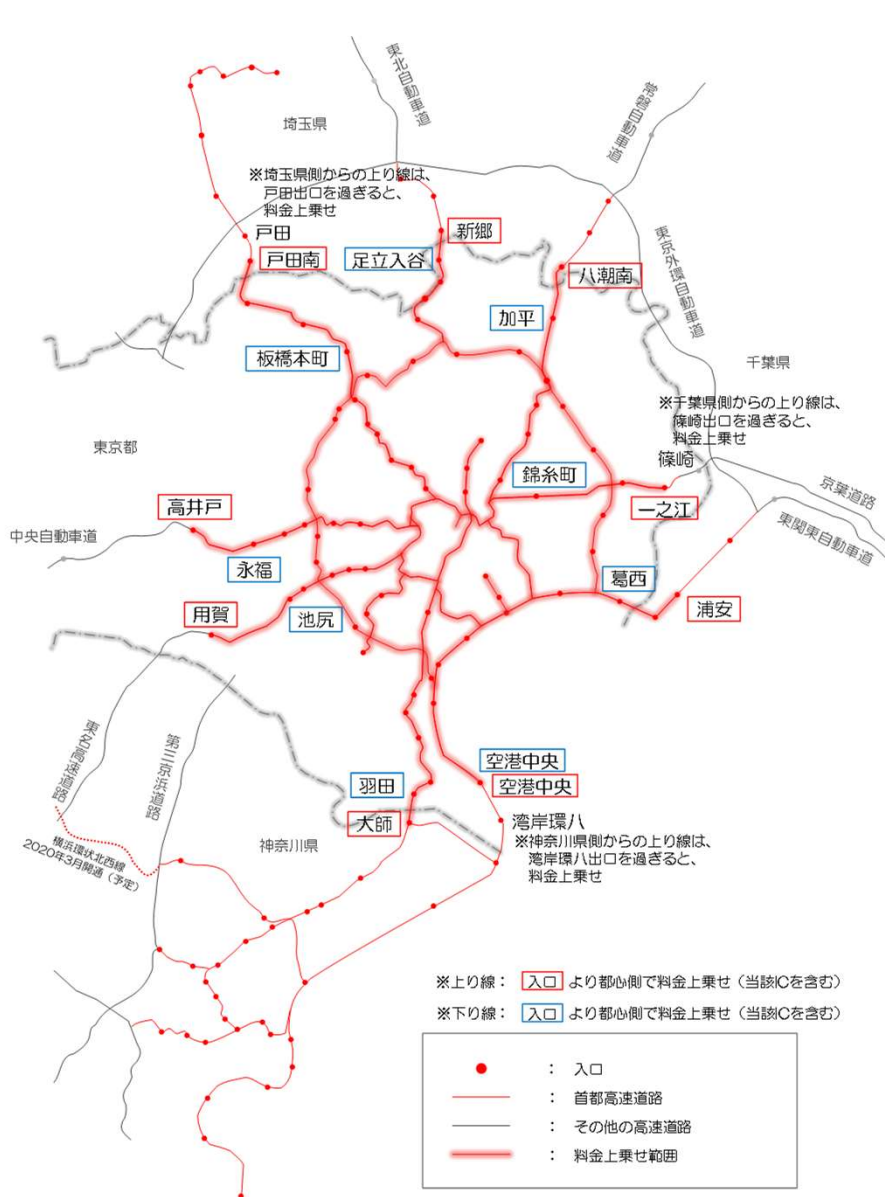
ナンバープレート例)

	
分類番号 : 「4**」または「6**」または「8**」	

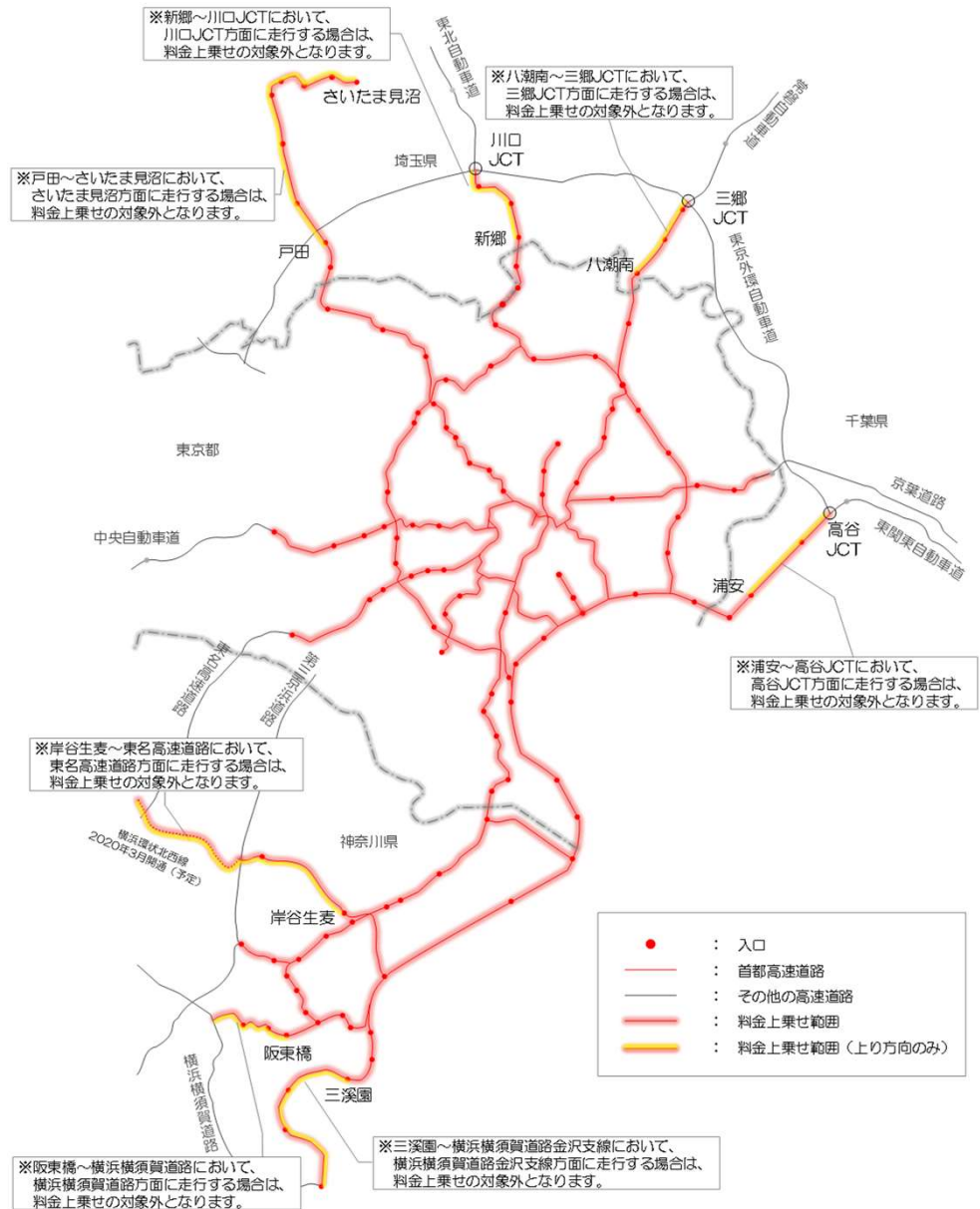
のうち

2. 東京2020大会における首都高速道路の料金施策に関する方針

□ 料金上乘せの範囲（ETC搭載車両）



□ 料金上乘せの範囲（現金車両（ETC非搭載車両））



「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針(案)」

パブリックコメントの結果

「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針(案)」の公表に伴い実施したパブリックコメントでは、多くの皆さまから、お手紙や電子メールなどで計 99 件（39 通）*のご意見をいただきました。

いただいたご意見の概要と、この度発表しました「東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針」における考え方や対応をお示しします。

ご意見をいただきました皆様に深く感謝いたします。

○実施日時 令和元年 8 月 27 日（火）～9 月 26 日（木）

○意見数 99 件（39 通）

*手紙・はがきや F A X、メール 1 通に複数の項目が記載されている場合は、件数は重複して集計しています。また、連名でご意見いただいた場合は、1 通として集計しています。

○意見属性

		通数	構成比
全体		39	100%
性別	男性	22	57%
	女性	6	15%
	団体等・不明	11	28%
年代別	10代以下	0	0%
	20代	1	2%
	30代	5	13%
	40代	7	18%
	50代	10	26%
	60代以上	4	10%
	団体等・不明	12	31%

○意見の内容

項目	件数
料金施策の在り方について	36
対象車種・額・範囲等について	21
TDM の進め方等について	42
合計	99

● 料金施策の在り方について（36件）

番号	意見の概要	考え方・対応
1	<p>○方針（案）への賛同（26件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本方針（案）に賛成である。 ・料金施策に関する方針案はトラック物流を料金上乘せの対象外とした内容となっており、本方針に沿って導入を進めてほしい。 ・大会期間中におけるマイカーの交通量削減と輸送車両のピークオフ期間へのシフトは喫緊の課題であり、東京2020大会における首都高速道路（以下「首都高」という。）の料金施策に関する方針（案）を全面的に支持する。 ・夏の試行では、首都高の入口閉鎖により一般道の渋滞に巻き込まれ、大変な思いをした。交通需要マネジメント（以下「TDM」という。）や交通規制だけでなく、首都高の料金施策により交通量をコントロールするのは良い案。 ・貨物車は課金しないというのは賛成。 ・他の交通への転換が困難な物流車両を「料金上乘せ」の対象外とすることは、料金施策の適用期間が35日間と長期にわたるため必要な措置であり、経済活動・都市活動の維持・安定を図る観点から賛成である。 ・選手の移動のために、首都高の料金を変える案に賛成である。 ・料金施策の導入に賛成である。世界ではロードプライシングは当たり前導入されているのに、なぜ日本はできないのか。色々な場所で活用してほしい。 	<p>東京2020大会において、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、本方針（案）をとりまとめました。</p> <p>本方針（案）ではTDMにより物流車両も含めた道路交通全体の低減を前提とし、首都高全線において夜間半額割引による交通シフトの促進を図るとともに、他の公共交通への転換が困難なトラックなどの物流車両をはじめ、タクシーなどの事業用車両、障害をお持ちの方が利用する車両等を料金上乘せの対象外とした上で、昼間時間帯における都内区間を対象とした一般道から首都高への転換を抑制するためのマイカー等に対する1,000円の料金上乘せを行うこととしました。</p> <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>
2	<p>○方針（案）への反対（10件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・方針全てに反対である。 ・料金施策は撤回をしてほしい。 ・自営業で他県の客先へ移動に首都高利用しており、料金上乘せ額の負担は非常に厳しい。客の都合で作業時間が決まるため、利用時間の夜間シフトは困難で、客に料金上乘せ分の交通費を負担してもらうことも 	<p>東京2020大会における大会関係者の輸送は、所要時間の見通しが立てやすく一般道と比べ事故率も低い首都高を主に利用することとしています。そのため、大会期間中は一般交通に大会関係車両などが加わることで交通状況は厳しくなる見通しであり、仮に何も対策を行わな</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	<p>困難である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オリンピック開催に伴う渋滞発生により移動時間を多く見る必要があるのに、さらに料金上乘せを負担することにより困っている。 ・無意味なことはやめてほしい。お金がもったいないと思う人が下道を利用し、混雑するだけである。また、圏央道で迂回する人は、元々そうしている。 ・一つのイベントで、運送業や国民の生活に影響を与えるような施策を軽々しく採用すべきではない。 ・期間中の首都高の混雑緩和の為にロードプライシング制というのは理解できるが、東京オリンピックに関しては都民には既に十分な負担を強いている。現在の案に関しては、都内在住者について更なる負担を求める物で納得しがたい。 ・一般道の渋滞や課金対象とした車の経済的・時間的損失について予測しているのか。区内の一般生活が困難になる、市民をないがしろにしてオリンピック・パラリンピックを優先しないでほしい。 	<p>った場合、首都高の渋滞は現況の 2 倍近くまで悪化することが想定されます。</p> <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立させるため、東京都・公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下「組織委員会」という。）・国は交通対策の検討を進めてきました。その中で、大会関係車両などが多く通行する首都高における流動を確保する上で、以下の課題があることが明らかになりました。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①TDM のみでは首都高の交通量が減りにくい ②大会関係車両や波及交通などにより首都高の交通量の増加が見込まれる ③TDM による低減効果の持続性に対する懸念がある <p>本年 7 月には、一般交通量を対象に TDM、交通システムマネジメント（以下「TSM」という。）の交通対策の試行を実施し、その検証結果として以下の事項をとりまとめました。</p> <ol style="list-style-type: none"> ①今回の試行で、道路交通量は一定程度減少 ②TSM を効果的に機能させるためには十分な交通量低減が不可欠 ③大会期間中は、大会関係車両、波及交通などが増加する見込み ④高強度の TSM を長期に実施した場合の経済活動や都市活動に対する影響が懸念 ⑤大会本番に向けては TDM による更なる交通量の低減と追加対策の実施が必要 <p>この検証結果と国の技術的検討結果をもとに、交通輸送技術検討会での議論を</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
		<p>踏まえ、東京都・組織委員会において、本方針（案）をまとめました。</p> <p>大会時の交通マネジメントは、多くの事業者や市民の皆様のご理解と協力が不可欠です。引き続き、幅広い協力が得られるよう取組を進め、円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>

● 対象車種・額・範囲等について（21件）

番号	意見の概要	考え方・対応
3	<p>○夜間割引について（2件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流会社が夜間稼働になるだけで20%強の混雑解消に繋がる可能性がある、物流会社などになるべく夜間作業をしてもらうことが先決である。 ・夜間利用する物流関係車両の料金免除、あるいはマイカーの料金引き上げ分を夜間利用する物流関係の車両に還元する等、夜間利用によるメリットが必要である。 	<p>首都高全線における夜間割引（半額）の導入により、物流会社を含めて夜間への交通シフトを促進していきたいと考えています。</p> <p>なお、夜間割引の実施は、昼間時間帯に実施する一律1,000円の料金上乗せによる増収分を財源としています。また、経済活動との両立を図る観点から、他の公共交通への転換が困難な物流車両は、昼間時間帯の料金上乗せについても対象外としています。</p>
4	<p>○時間帯について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通常料金となる4～6時についても早朝配送のピークになると考えられるため、5割引の対象期間として検討してほしい。 	<p>夜間割引の適用時間は、東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社（以下「NEXCO」という。）で実施している現行の夜間割引と同様に設定しています。また、急激な料金変化は交通の混乱を招く恐れがあるため、緩和措置として通常料金時間帯を設けています。</p>
5	<p>○他の割引制度との関係について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夜間の割引について、首都高の様々な割引との関係を教えてほしい。夜間割引とその他の割引は加算されるか。 	<p>現行の各種割引と夜間割引の関係は、以下の取扱いを予定しています。</p> <p>①環境ロードプライシング割引、都心流入（湾岸線誘導）割引 重複適用の対象となります。なお、割引率は最大で50%となります。</p> <p>②大口・多頻度割引 重複適用の対象となります。</p> <p>③障害者割引 障害者割引は、既存割引で基本料金の50%の割引率となっており、重複適用はありません。</p> <p>④路線バス割引 路線バス割引は、バスはダイヤ運行しており、夜間シフトを促進する対象とならないことから、重複適用はありません。</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
		<p>⑤外環道迂回利用割引</p> <p>本割引は、首都高の交通分散を図るため、都心部を発着し放射高速道路を利用する ETC 搭載車に対し、外環道を迂回利用した場合であっても、原則として、直行した場合と同じ通行料金となるように割引くものです。</p> <p>大会期間中は、競技会場が集中する都心部の交通量の低減がより一層必要となることから、外環の外側から首都高を利用して都心部へ流出入する交通を抑制する必要があります。</p> <p>加えて、継続する場合には大規模なシステム改修が必要となることから、本割引は料金施策の適用期間は停止し、利用距離に応じた料金とします。</p>
6	<p>○料金上乘せ範囲について（2件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業車両も含めて他府県からの流入を制限し、都内ナンバーについては通常料金のままとすべき。地元負担を強いるオリンピックとなりすぎない事を期待する。 ・東京港に関係ある職場で働く人たちの多くは神奈川方面からの通勤者が多数いる。しかも運輸関係や倉庫関係またはコンテナヤード関係で不規則な仕事時間のため車通勤が必須となっており、この概要のとおりになれば相当の負担増となる。これではオリンピックの競技時間対策の協力もいかなものか。 <p>そこで、横浜方面からの案として オリンピックに迷惑掛からない範囲での通行として</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 横浜方面から 首都高 湾岸線利用では「大井南出入口」から以西方面 2. 横浜方面から 首都高 横羽線利用では「平和島出入口」から以西方面 <p>利用の場合は現状料金で通行出来るよう再検討してほしい。</p>	<p>東京 2020 大会において、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、本方針（案）をとりまとめました。</p> <p>本方針（案）では、TDM により物流車両も含めた道路交通全体の低減を前提とし、首都高全線において夜間半額割引による交通シフトの促進を図るとともに、他の公共交通への転換が困難なトラックなどの物流車両をはじめ、タクシーなどの事業用車両、障害をお持ちの方が利用する車両等を料金上乘せの対象外とした上で、昼間時間帯において、都内区間を対象に一般道から首都高への転換を抑制するためのマイカー等に対する 1,000 円の料金上乘せを行うこととしました。</p> <p>昼間時間帯における ETC 搭載車の料金上乘せ範囲については、会場の配置や通常交通状況、東京圏を主とする広範囲において TDM を推進していること、</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
		<p>中央環状線周辺に特に交通量抑制が必要となる重点取組地区を設定していることを踏まえ、首都高都内区間を基本として、料金上乗せ対象範囲を設定しています。</p> <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>
7	<p>○現金利用時の料金上乗せ範囲について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都内に入らない現金車については、課金をしなくてもいいのではないか。 	<p>現金利用の場合は、行先の判別ができないことから、基本的に首都高全線において、普通車以下の車両を料金上乗せの対象にしています。</p> <p>なお、都内区間を走行しないことが明らかな下り線の区間は、料金上乗せの対象外としています。（方針 pp.4-5）</p>
8	<p>○料金上乗せ額について（9件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金上乗せ額 500 円の案は、夏の交通規制以上が必要となり、事業活動をするうえで耐えられないだけでなく、物流を含め市民の日常生活にも大きな影響が生じる可能性があると思う。 ・料金上乗せ額 2,000 円の案は、個人の負担が大きく受け入れがたい。 ・料金上乗せ額 500 円と 2,000 円の案は一般道への影響が大きい。 ・オリンピック期間中は首都高の利用を控えたいと考えるが、仕事で利用せざる得ない時がある。首都高と一般道とのバランスが大事であり、負担面からも 1,000 円は妥当と考える。 ・五輪は夏休み時期とも被っており、意図的に連休も作ることから、行楽に出かける家族連れも多いはず。休みにしか運転しない人にとって 1,000 円程度引上がっていたとしても抑止力としては弱いと考える。 ・料金を 1,000 円上げることが有効とあるが、それまで数々の手法を試した結果、大きな成果をあげなかった。これは、TDM、TSM が働き方を 	<p>国の技術的検討結果において、料金上乗せ額を A) 500 円、B) 1,000 円、C) 2,000 円とした場合の、首都高および一般道の交通状況に関するシミュレーション結果が示されています。</p> <p>A) 500 円とした場合、首都高の定時性を確保するためには、7月の交通対策の試行と同じく交通量に応じた段階的な入口閉鎖に加えて、例えば、都心環状線の全入口の閉鎖を行うなど高強度の TSM を実施する必要があるため、一般道における混雑発生などの影響が大きくなります。</p> <p>B) 1,000 円とした場合、A 案と比べて TSM の強度を大幅に下げることができ、一般道への影響は 3 案の中では最も少なくなります。</p> <p>C) 2,000 円とした場合、TSM は最低限にできるものの、料金上乗せにより首</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	<p>上回ることがなかったということである。それにもかかわらず、単に料金を変えるだけの小手先の方策を行ったとしても、個々のビジネスマンが自身の持ち出しにより引き上げ分を払って首都高を利用するだけなのではないか。恐らく、5,000円引き上げても大きく変化しないのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オリンピックの成功のためを考えると1,000円上乗せはやむを得ないと思う。いっそのこと、3,000円位に上げてはどうか。 ・首都高の料金を上げるのは賛成だが、1,000円で効果が出るのか心配。イベントや旅行の時には多少高くてもお金を支払うので、もっと高くしても良いかもしれない。 	<p>都高の利用が抑制され、一般道の利用へ転換が進む結果、特に都心部の一般道において混雑発生の影響が大きくなります。</p> <p>これらのシミュレーション結果と本年7月の交通対策の試行結果をもとに、学識経験者を交えた交通輸送技術検討会における意見を踏まえ、料金上乗せによる経済的負担の度合いなどを考慮した上で、料金上乗せ額を1,000円と設定しています。</p>
9	<p>○対象車種について（4件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流に関する対策は具体的にどのようなものか。 ・4ナンバーで貨物車登録しているが、緑ナンバーではないので、課金されるかどうかわからない。何が課金されるのか、わかりやすくすべき。 ・福祉車両も除外となっているが、軽自動車でも事業用ナンバーではないので課金されるかわからない。月に1度、通院で首都高を使うが、課金されないか心配。 ・大会に関する車両については、課金されるのか。 	<p>夜間時間帯における夜間半額割引は、全てのETC搭載車両を対象としています。</p> <p>また、大会時の交通マネジメントは円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図ることを目指していることから、昼間時間帯の料金上乗せについては、大会輸送と経済活動・市民生活に係る車両（大会関係車両、物流車両、バス等）については対象外とする方針です。（方針p.6）</p> <p>まずは、TDMにより道路交通全体の需要を削減した上で、ETC搭載車を対象とした夜間割引及び他の交通への転換が可能なマイカー等を対象とした昼間時間帯における料金上乗せにより交通を分散させ、大会時における首都高の円滑な交通の確保を図ります。</p>
10	<p>○料金上乗せ対象外（障害者等）について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・息子が障害を抱えている。障害者は対象外となっていてありがたいのだが、事前手続きが必 	<p>料金上乗せの対象外とするための事前登録の手続きの詳細については、決定後</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	<p>要と書いてあり、普段仕事をしているため、なかなか役所に行く時間が取れない。ぜひ、簡単な手続きにしてもらいたい。</p>	<p>に別途周知しますが、ご意見を踏まえ、簡易な手続きとなるよう検討します。</p>

● TDM の進め方等について（４２件）

番号	意見の概要	考え方・対応
1 1	<p>○企業への働きかけについて（１６件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流における配送時間や経路の見直しなどは、運送事業者だけでなく、荷主企業の理解と協力が必要なため、関係行政機関から荷主企業への協力要請など支援をお願いしたい。 ・トラックはマイカーと異なり、需要と実際の走行が異なる主体にまたがっている。需要の削減がなければ輸送を減らすことは困難であり、大会期間中にトラックが交通量の削減等に寄与するためにも、行政から荷主企業等への働きかけをお願いしたい。 ・TDM 促進のためには、「監督官庁や自治体から「TDM への協力」と「取引先との対応協議の実施」について積極的な協力要請の実施」が必要である。 ・大会まであと１年を切った今、いきなりこのようなことを言いだしても、１人で仕事をしている訳ではないのだから働き方を変えることは容易ではない。 	<p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様から全体の交通需要削減に向けた TDM の取組にご協力頂くことが不可欠です。</p> <p>引き続き、TDM に幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>
1 2	<p>○施策の広報・周知について（１２件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・着荷主（流通）側も早朝・夜間の荷受け体制が早期に準備できるように、早期に同方針（案）を確定させ、様々なメディアを活用して料金施策の広報をしてほしい。 ・市民生活や企業活動に不安や混乱を生じさせないためには、料金施策の導入に際して、内容の周知期間が必要であり様々な媒体を通じて早期の情報提供と十分な周知活動をお願いしたい。 ・各企業が自社への影響を容易に認識し、自社の対策を検討できるよう、規制・混雑に関する情報の早期かつ分かりやすく提供が必要である。 ・東京 2020 大会の交通対策に関する情報の早期開示と十分な周知徹底、また、TDM の協力に向けた企業・市民への働きかけを更に充実・強化してほしい。 ・料金施策の導入や TDM による交通需要削減 	<p>東京 2020 大会の交通対策に関しては、関係機関と連携して様々な機会を通じて、早期の情報提供に努めていきます。</p> <p>積極的な広報展開などを通じて、多くの企業・市民の皆様から幅広い協力をいただけるよう取り組んでいきます。</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	<p>に対して、市民が快く大会成功のために協力しようという気持ちになれるよう、大会機運の醸成をさらに充実・強化していくことが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量削減の目標達成に向けて、多くの企業の協力が得られるよう、企業に協力を求める内容や取組の目安等を具体的に分かりやすく提示していくことが必要である。 ・まだまだ周知が足りない。広く広報し、みんなで取り組まなくてはならないといった、ムーブメントを引き起こしていくべきである。 ・一人一人が少しずつ協力すること、交通量削減に向けた何らかの取り組みを行うこと、この大会により、東京の渋滞がなくなったと言えるといいと思う。 ・期間中は、都内に車で行かないような雰囲気づくりをしっかりとしてほしい。 	
1 3	<p>○カーナビ等の対策について（４件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最近ではスマホなどの地図を信用して誤って首都高に立ち入る人がいるくらいにナビに頼りきっている。1,000円引き上がっていても、ナビで首都高経由のルートが出たらそのとおりに進む人が多いと思われる。 ・カーナビで首都高に入ってしまったように対策をお願いします。 ・カーナビでも今回の料金が案内されるようにしてほしい。 ・カーナビやスマホの道案内でも、都内に行かないように、首都高速道路に乗らないように案内するような仕組みができると思う。 	<p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様から全体の交通需要削減に向けたTDMの取組にご協力頂くことが不可欠です。</p> <p>本方針(案)は、こうしたTDMやTSMと組み合わせながら、ETC搭載車を対象とした夜間割引やマイカー等を対象とした昼間時間帯における料金上乘せを行うもので、これにより、交通を分散させ、大会時における首都高の円滑な交通の確保を図ります。</p> <p>頂いたご意見は、さらに、首都高の円滑な交通の確保に向けた提案として、東京2020大会の交通対策に関する今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
1 4	<p>○TDMの必要性について（３件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都高の料金施策導入に伴う、一般道の渋滞悪化を防ぐために、TDMによる道路交通全体 	<p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、TDM、</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	<p>の需要削減が重要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金施策だけでなく、TDMなどと組み合わせて行うことが重要である。 ・1,000円の対象外の人にも、首都高をなるべく使わないようにお願いしてほしい。 	<p>TSM、料金施策を下記の考えのもとに運用することとしています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①TDMで物流車両も含めた道路交通全体の需要を削減 ②夜間割引の導入による交通シフトを促進 ③昼間時間帯において、一般道から首都高への転換を抑制するためのマイカー等に対する料金上乘せ ④交通状況に合わせたTSMの実施 <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様にご協力いただき、道路交通全体の需要を削減することが不可欠です。</p> <p>引き続き、TDMに幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。</p>
15	<p>○料金徴収について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都高の渋滞対策を、都民の税金ではなく、首都高利用者からの徴収でもって実施するのは良い考え。 	<p>料金施策は、TDMやTSMと組み合わせながら、ETC搭載車を対象とした夜間割引やマイカー等を対象とした昼間時間帯における料金上乘せを行うもので、これにより、交通を分散させ、大会時における首都高の円滑な交通の確保を図ります。</p>
16	<p>○収支について（1件）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き上げた1,000円は首都高速道路株式会社の利益となるのか。それとも組織委員会のものになるのか。その点は明確にすべき。 	<p>国の技術的検討結果によると、料金施策の実施にあたり、料金上乘せに伴う収入は、組織委員会ではなく、首都高速道路株式会社の料金収入として徴収されますが、夜間割引や料金システムの改修等の用途に充て、収支が均衡するよう検討していくこととしています。</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
17	<p>○適用定義について（1件）</p> <p>・夜間割引・料金上乗せの適用について、定義を明確化してほしい。</p>	<p>ETC搭載車の夜間割引及び料金上乗せは、首都高の入口（他社からの乗り継ぎの場合は、他社が管理する道路との接続部）を通過した時間に基づき適用することとします。</p> <p>現金車両の料金上乗せは、首都高の最初の料金所（他社から乗り継ぎの場合は、本線料金所）の通過時間に基づき適用することとします。なお、出口料金所で料金収受を行っている箇所については、出口料金所の通過時間で適用することとします。</p>
18	<p>○ETC利用について（1件）</p> <p>・現金車は夜間割引がなく、全線全車両を課金するようだが、そもそも、オリンピックの間に首都高を使いたいのであればETCをつけるようにして、現金車は通行不可にすべきである。そもそも、使わないようにすべきで、どうしても使わなければいけない人が首都高を使うべきである。</p>	<p>夜間割引は、現在、NEXCOで実施している夜間割引と同様の対象として、ETC車のみとしています。</p> <p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様にご協力いただき、物流車両も含めた道路交通全体の需要を削減することが不可欠です。</p> <p>引き続き、TDMに幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでいくとともに、ETCの普及促進に向け、働きかけてまいります。</p>
19	<p>○東京2020大会について（2件）</p> <p>・リオ五輪においても、渋滞が発生し混乱したと聞いており、オリンピック成功のカギは輸送にかかっていると言っても過言ではない。世界各国に対し、恥じぬ大会にするべきである。</p> <p>・世界中が成功を期待している東京オリンピッ</p>	<p>大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るためには、できる限り多くの企業・市民の皆様にご協力いただき、物流車両も含めた道路交通全体の需要を削減することが不可欠です。</p>

番号	意見の概要	考え方・対応
	ク・パラリンピックが成功裏に開催できるよう、色々な施策を展開してほしい。	引き続き、TDM に幅広い協力が得られるよう取り組みを進め、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立に向けて取り組んでまいります。
20	<p>○交通対策について（1件）</p> <p>・深夜時間での暴走族等の取り締まりを強化してほしい。</p>	<p>夜間割引の導入による交通シフトを促進する一方で、ご意見のような不適正利用の誘発が懸念されます。</p> <p>こうした不適正利用に対しては、警察、首都高速道路株式会社など関係機関が連携して適正に対処していくものと認識しています。</p>

令和元年 10 月 16 日

東京 2020 大会における首都高速道路の料金施策に関する方針

1 検討経緯

これまで東京都・公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下「東京 2020 組織委員会」という。）・国は、大会期間中の円滑な大会輸送と経済活動・市民生活の両立を図るため、様々な交通対策の検討を進めてきました。

具体的には、多くの企業・市民の皆様から少しずつご協力を頂き、全体の交通量を低減する交通需要マネジメント（以下「TDM」という。）、高速道路での流入調整などを行う交通システムマネジメント（以下「TSM」という。）、時差出勤などピークシフトなどを行う公共交通輸送マネジメントです。

こうした検討を進める中で、大会関係車両が多く通行する首都高速道路での流動を確保する上で、以下の課題があることが明らかになりました（参考 第 4 回交通輸送技術検討会〔平成 31 年 2 月 6 日〕 資料 2・3）。

- 1) TDM のみでは首都高速道路の交通量が減りにくい傾向にあること
- 2) 大会期間中は、大会関係車両の通行、物流車両など派生需要の増加など、例年同時期の交通量よりも多くの交通が見込まれること
- 3) TDM による交通量の低減効果を、オリンピック・パラリンピック期間（約 30 日間）を通じて継続させる必要があること

このことから、本年 2 月、学識経験者を交えた交通輸送技術検討会において、検討中の TDM、TSM に加えて、更なる追加対策の検討の必要性が確認され、東京都と東京 2020 組織委員会から国等に対し、検討の協力を要請しました。

その後、本年 7 月には、一般交通を対象に TDM、TSM の交通対策の試行を実施し、その検証結果として以下の事項をとりまとめました（参考 第 6 回交通輸送技術検討会〔令和元年 8 月 26 日〕 資料 2-2）。

- 1) 今回の試行で、道路交通は一定程度減少
（一般道で約 4%減少である一方、首都高速道路では、TDM のみの日では前年同日に比べ約 0.4%と減少幅が小さい）
- 2) TSM を効果的に機能させるためには十分な交通量低減が不可欠
- 3) 大会期間中は、大会関係車両、波及交通などが増加する見込み
- 4) 高強度の TSM を長期に実施した場合の経済活動や都市活動に対する影響が懸念

5) これらのことを考慮すると、大会本番に向けては TDM による更なる交通量の低減と、追加対策の実施が必要

こうした検証のもとに、国から首都高速道路での追加対策について、検討結果が示されました（参考 第6回交通輸送技術検討会 資料3-1）。

国の検討結果では、ナンバープレート規制及び HOV レーンについては、首都高速道路の構造的な問題（片側2車線など）等が存在するとされ、料金施策については、既存の ETC システムの活用が可能で TDM や TSM と組み合わせることを前提に、夜間割引を導入した上で、料金上乗せ額についての3パターンが示されました。

これをもとに、交通輸送技術検討会での議論を経て、料金施策の案を作成し、8月26日から30日間、方針(案)としてパブリックコメントを実施しました。本方針は、いただいた意見を踏まえ、東京都と東京2020組織委員会でとりまとめたものです（参考 パブリックコメントの結果）。

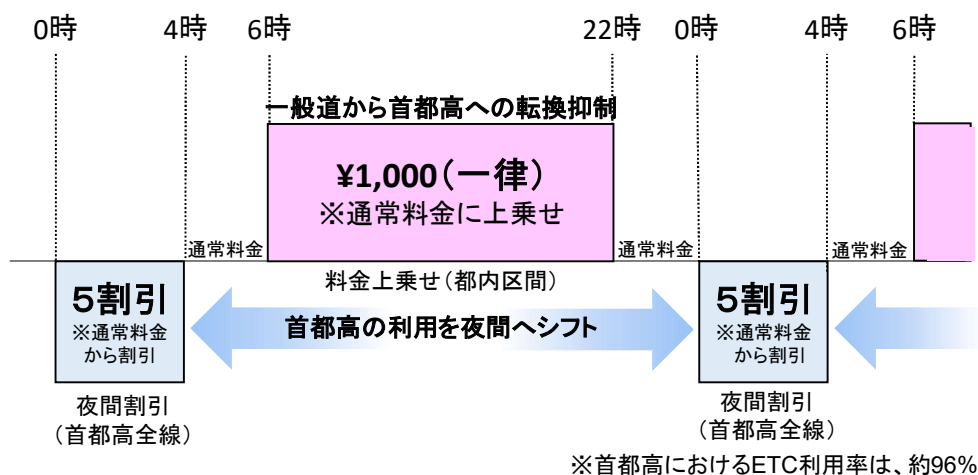
2 料金施策の内容

交通輸送技術検討会による以下の3点の意見「①首都高速道路の流動を確保する効果、②TSM など交通規制を行う強度と影響、③一般道での交通渋滞の発生などの影響」を受け、料金の経済的負担の度合いの観点などを考慮した上で、首都高速道路利用の夜間シフトを促進するため、夜間半額割引を導入するとともに、一般道から首都高速道路への転換を抑制するため、料金上乗せ額を1,000円と設定しました。

《ETC 搭載車両》

夜間割引（全車種、首都高速道路全線、5割引）

料金上乗せ（マイカー等、都内区間、1,000円）



《現金車両（ETC 非搭載車両）》

夜間割引なし

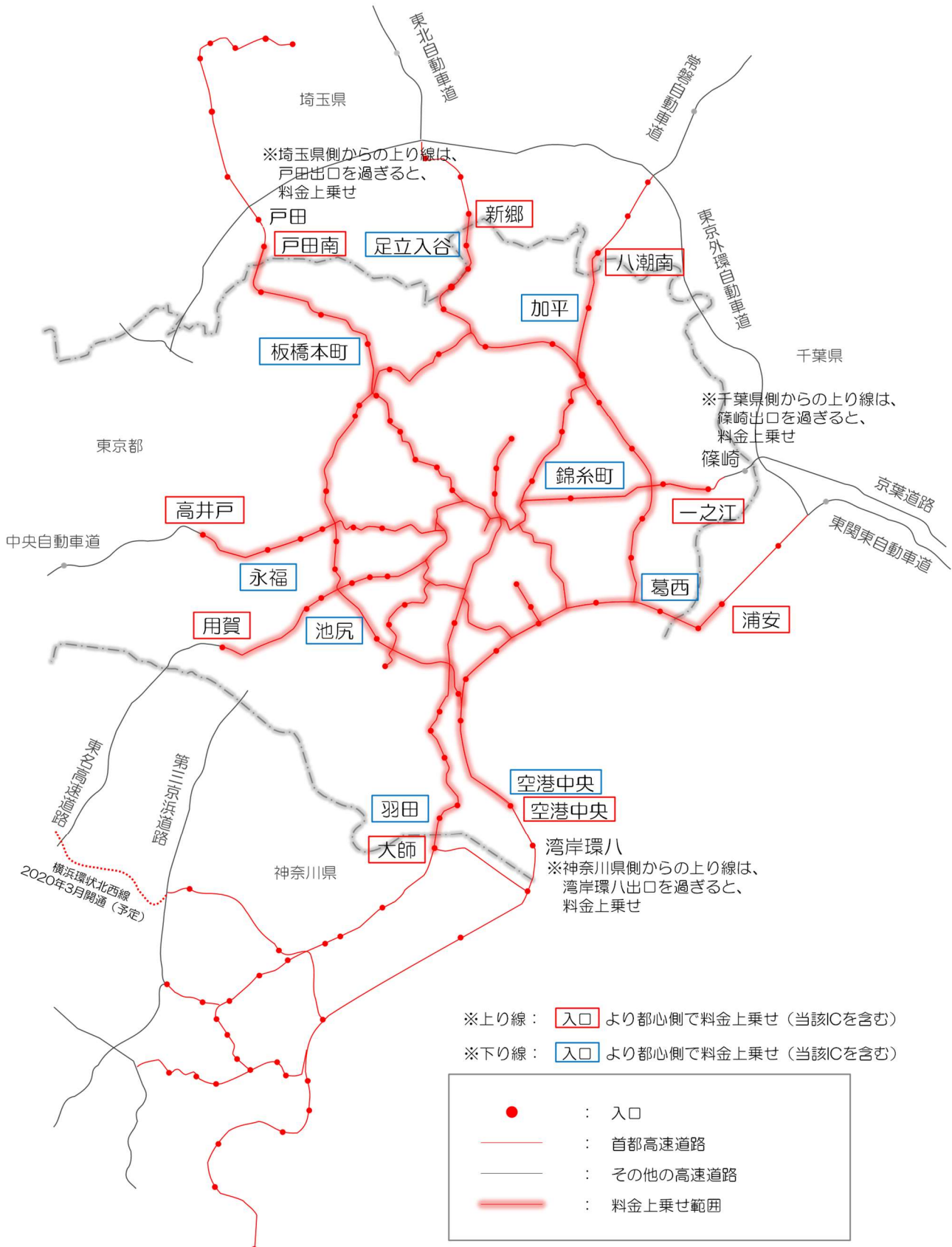
料金上乘せ（普通車以下の全て、首都高速道路全線、1,000 円）

ETC 搭載車両の夜間割引及び料金上乘せは、首都高速道路の入口（他社からの乗り継ぎの場合は、他社が管理する道路との接続部）を通過した時間に基づき適用を判断します。

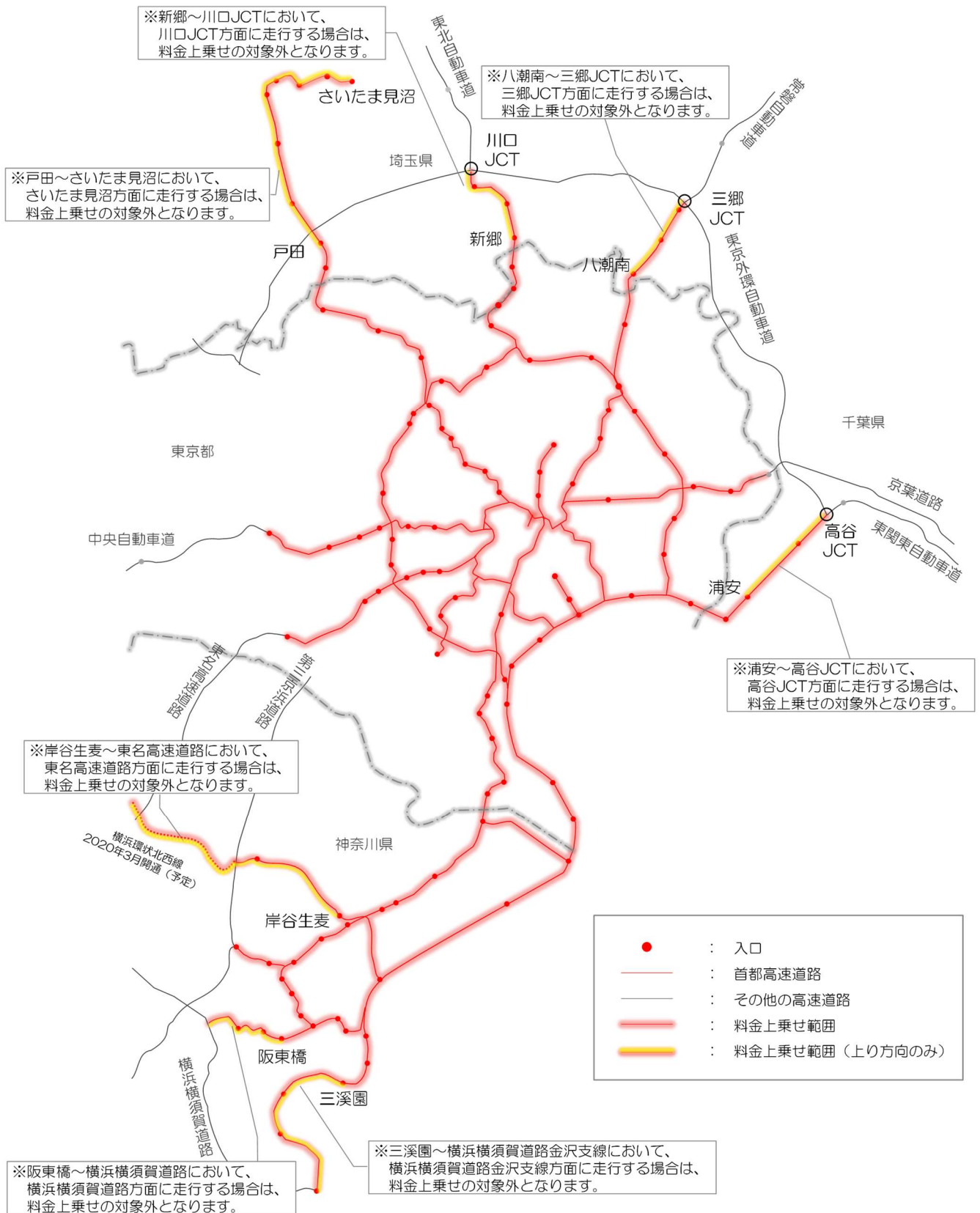
現金車両（ETC 非搭載車両）の料金上乘せは、首都高速道路の最初の料金所（他社から乗り継ぎの場合は、本線料金所）の通過時間に基づき適用を判断します。なお、出口料金所で料金収受を行っている箇所については、出口料金所の通過時間に基づき適用を判断します。

料金上乗せ範囲は、基本的に首都高速道路の都内区間とします。範囲の詳細は、ETC 搭載車両、現金車両（ETC 非搭載車両）のそれぞれについて、以下に示すとおりです。

➤ 料金上乗せ範囲（ETC 搭載車両）



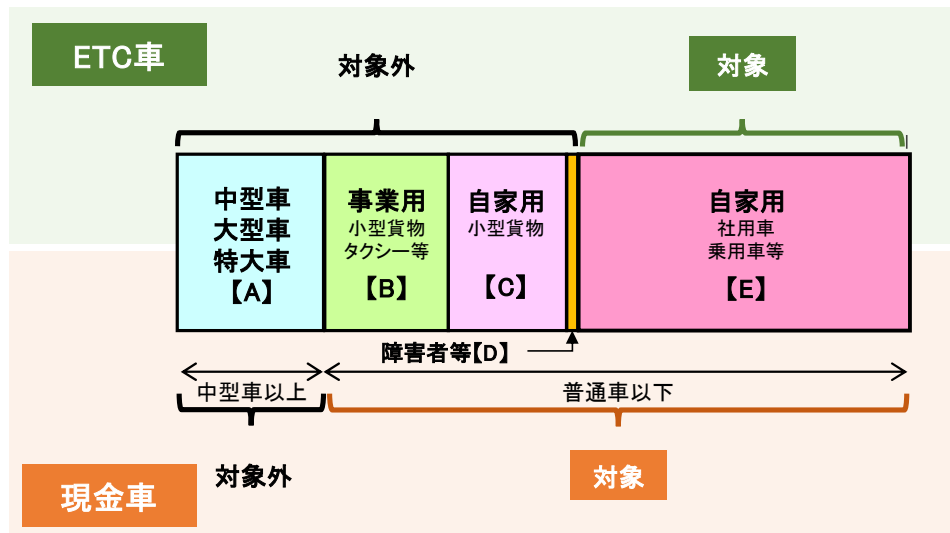
➤ 料金上乘せ範囲（現金車両（ETC 非搭載車両））



・対象車種

夜間割引については、混雑時間のさらなる分散を図る観点から、全車種を対象としました（現金車を除く）。

料金上乘せについては、経済活動・都市活動を維持する観点から、以下のとおり、対象外車種を設けています。



【A】首都高速道路の5車種区分における「中型車」「大型車」「特大車」

【B】一般に、ナンバープレート色が「緑地に白文字」または「黒地に黄色文字」の事業用車両

【C】一般に、ナンバープレート色が「白地に緑文字」または「黄色地に黒文字」の自家用車両のうち、分類番号が「4**」または「6**」または「8**」の車両

【D】身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の所有者が運転または同乗する車両および社会福祉事業の用にもつぱら供する車両（事前登録した車両）※1等※2

【E】上記以外の車両

※1 社会福祉事業の用にもつぱら供する車両とは、社会福祉法第2条に定める第一種社会福祉事業及び第二種社会福祉事業の事業者が保有し、施設等の利用者が乗車する車両（事前登録手続の詳細は、別途周知予定）

※2 道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車等、通行料金を徴収しない車両及び大会関係車両については、対象外

・適用期間


オリンピック大会、パラリンピック大会ともに、開会式から閉会式までの期間に適用することとしました。

加えて、オリンピック開会式前において、一部競技の実施、練習会場との往復、諸行事の開催などにより交通量の増が見込まれるため、開会式に先立つ4日間（7月20日から同月23日まで）も適用することとしました。

また、オリンピックの選手、関係者の出国は閉会式翌日がピークであり、迅速に輸送する必要があることから、定時性が求められる閉会式翌日（8月10日）にも適用することとしました。

2020（令和2）年7月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23 <small>祭の日</small>	24 <small>スポーツの日</small>	25
			オリ競技開始		オリ開会式	
26	27	28	29	30	31	

 : 適用日

2020（令和2）年8、9月

日	月	火	水	木	金	土
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10 <small>土の日</small>	11	12	13	14	15
オリ開会式	選手等の帰国ピーク					
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
		パラ開会式				
30	31	9/1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
パラ閉会式						

3 料金施策を含めた交通対策の考え方

大会期間中の円滑な大会輸送の実現と、経済活動・都市活動の維持との両立を図るため、TDM、TSM、料金施策を下記の考え方をもとに運用します。

- ① TDM で物流車両も含めた道路交通全体の需要を削減
- ② 夜間割引の導入による交通シフトを促進
- ③ 昼間時間帯において、一般道から首都高速道路への転換を抑制するためのマイカー等に対する料金上乘せ
- ④ 交通状況に合わせた TSM の実施