

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)	早稲田大学商学学術院教授
関口 照生	写真家
立川 薫	(株) JAF×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こと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①合理的で公平であること、②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、③柔軟な選択を通じて渋滞緩和が期待できること、④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、⑤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、①長距離利用者の負担軽減策、②割引料金等の料金施策、③ETC 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CO₂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。