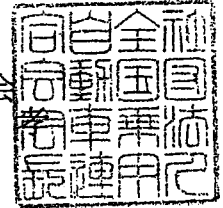


全乗連発第120号
平成19年11月7日

国土交通省自動車交通局長
本田勝様

(社) 全国乗用自動車連合会
会長 富田昌



首都高速道路株式会社等の距離別料金（案）に対する意見提出について

謹啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

平素は、当業界に対しまして格別のご指導を賜り厚く御礼申し上げます。

今般、首都高速道路株式会社及び阪神高速道路株式会社が距離別料金（案）を公表したところですが、全乗連では、不特定の利用者ニーズに応える個別輸送機関である公共交通事業者の立場から、別添の距離別料金（案）に対する意見を両社に提出しましたのでご報告いたします。

つきましては、当業界の意見にご理解を賜りますとともに、格別のご高配を賜りますようお願いいたします。

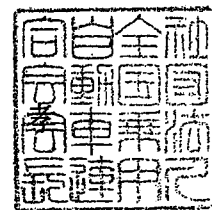
敬具

全乗連発第113号
平成19年11月5日

首都高速道路株式会社

代表取締役社長 橋本 鋼太郎 様

(社)全国乗用自動車連合会
会長 富田 昌



距離別料金（案）の意見募集について

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素はタクシー業界に対しまして格別のご厚誼にあずかり、厚くお礼申し上げます。

タクシー事業においては、国土交通省から「旅客の運送中に発生した有料道路料金は、原則として実費として取り扱う」（平成14年1月25日国自旅第158号）こととされ、認可されたタクシー運賃、料金とは別に、運送中に利用した有料道路区間に対応した料金額をお客様から収受しております。

さて、このたび公表されました距離別料金案について、不特定の利用者ニーズに応える個別輸送機関である公共交通事業者の立場から、タクシー業界として下記の意見を提出いたしますので、前向きにご検討いただき、適切なご対応を賜りますようお願い申し上げます。 敬具

記

1 距離別料金の設定について

現行料金額を大幅に上回る金額設定は避けられたい。

（理由）

トラック事業者等長距離利用者の有料道路利用離れから一般道が渋滞することにより、タクシーの走行環境が悪化し、お客様の求めに応じた輸送サービスが提供できない恐れがある。

また、タクシー事業者は復路の道路料金を負担しており、経営環境の悪化している状況下から、これまで以上の負担増を危惧している。

2 ETC未搭載車の取扱いについて

現在検討中とされる補完システムについては、乗務員及びお客様が、出口において特定される道路料金額を確実に認知でき、かつ乗務員にとって負担とならない簡便なものにとされたい。

今回発表された「首都高X通信器」は、ETC未搭載車に対する補完システムとしては不十分であり、タクシー事業者が利用できるよう再検討されたい。

(理由)

出口で利用した道路料金額を認識できない場合は、降車に当たり、乗務員が実費としてお客様に請求することが困難であり、料金表による確認は夜間の利用や乗客の身体状況等によっては困難な場合もあり、お客様と乗務員間のトラブルの原因となりかねない。

タクシー車両のETCは、有料道路の利用頻度が高い地域では搭載率が高いが、都市部周辺地域においては搭載されていない。周辺地域のタクシー事業においては、通常と異なる特別な理由でご利用されるお客様の求めに応じて有料道路を利用することが多く、そもそも有料道路の利用頻度が低いことから、コスト負担してまでETCを搭載する必要性がない。

3 利用者利便の向上について

現行実施されている割引に加え、他の高速道路会社が運営する有料道路を引き続き利用する場合における通算割引料金の設定等を早期に検討されたい。

(理由)

距離別料金の採用により、他の高速道路会社が運営する有料道路の利用区間との通算距離が計算可能であり、有料道路の長距離利用者の利便向上を図って頂きたい。

以上

東旅協発第345号
平成19年10月29日

(社)全国乗用自動車連合会
会長 富田 昌孝 殿

(社)東京乗用旅客自動車協会
会長 富田 昌孝

首都高速道路距離別料金についての要望

今般、首都高速道路株式会社から発表された「距離別料金の意見募集案」(以下「意見募集案」という)について以下のとおり要望いたしますので、よろしくお取り計らい願います。

(1) 上限料金の見直しについて

東京のタクシーの首都高速道路利用は都心から千葉、埼玉、神奈川各県や、都下多摩方面に向かうものと、その復路として同地域から都心に戻るものがほとんどであります。

東京線の「意見募集案」(銀座起点・普通車)の都県(都下)境までの料金を見ると、以下のとおり9路線のうち5路線が値上げで残りも現行料金と同じとなっております。

		(☆は値上げ)		
銀座	— 常磐道	900	円	☆
銀座	— 東北道	1,150	円	☆
銀座	— 美女木	950	円	☆
銀座	— 中央道	750	円	☆
銀座	— 東名高速	700	円	
銀座	— 羽田	700	円	
銀座	— 浮島	700	円	
銀座	— 東関道	850	円	☆
銀座	— 京葉道	700	円	

さらに、東京線から引き続き神奈川線、埼玉線を利用した場合は、より一層の値上げとなっております。

「意見募集案」では値下げとなっている短距離区間については、タクシーが利用することはほとんどありません。タクシー利用の大部分を占める長距離が大幅に値上げとなるこの案どおりの料金を実施されれば、利用者及びタクシー事業者にとって大幅な負担増となってしまう、タクシー需要低迷という状況の下、さらに、利用者のタクシー離れを助長するとともに事業者の経営を圧迫すると考えられます。

距離別料金実施によって値下げとなる短距離での利用が増大することが予想され、そのことにより長距離利用の料金を「意見募集案」より引き下げるのが可能となるはずです。つきましては、距離別料金の上限の設定に当たっては少なくとも現行料金（普通車700円）を超えることのないようお願い申し上げます。

（2）割引制度について

- ① 料金圏（東京線、神奈川線、埼玉線）を存続したことにより、複数料金圏を連続して利用する長距離利用の場合は、著しく公正妥当性を欠く結果となっています。例えば「意見募集案」によると普通車で東京線3km利用（400円）し、引き続き神奈川線3km利用（400円）した場合は、その利用料金の合計は800円となり、東京線のみ6km利用した料金500～600円より30～45%以上の大きな利用者負担増となっています。

よって、距離別料金の実施に当たっては公正妥当主義という法律上定められた原則を尊重し、料金圏ごとの距離別料金ではなく、複数料金圏を連続利用した場合は、その連続利用の合計距離による割引を実施するようお願い申し上げます。

更にタクシーにおいては、首都高速道路と高速自動車国道との連続利用が非常に多くなっておりますので、併せて高速自動車国道との連続利用割引のご検討をお願い申し上げます。

- ② 現在実施されている割引制度の内、お得意様割引は利用額に応じたETCコーポレートカードごとの割引となっており、これは同時に複数の車両が稼働しているタクシー事業者にとっては車両ごとの利用額についての割引メリットしかなく、法人として多数の車両で首都高速道路を利用し、その合計利用額がどんなに高額となっても法人利用額の合計は割引の対象となっておりません。

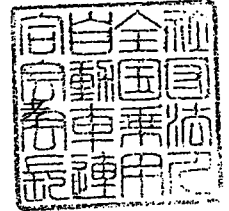
是非とも東日本高速道路株式会社等で実施されている、法人として登録した全ての車両の利用額合計に対する割引＝大口・多頻度割引制度を貴社におかれましては新たに実施されるようお願い申し上げます。



全乗連発第114号
平成19年10月25日

阪神高速道路株式会社
代表取締役社長 木下 博夫 様

(社)全国乗用自動車連合会
会長 富田 昌



距離別料金(案)の意見募集について

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素はタクシー業界に対しまして格別のご厚誼にあずかり、厚くお礼申し上げます。

タクシー事業においては、国土交通省から「旅客の運送中に発生した有料道路料金は、原則として実費として取り扱う」(平成14年1月25日国自旅第158号)こととされ、認可されたタクシー運賃、料金とは別に、運送中に利用した有料道路区間に対応した料金額をお客様から収受しております。

さて、このたび公表されました距離別料金案について、不特定の利用者ニーズに応える個別輸送機関である公共交通事業者の立場から、タクシー業界として下記の意見を提出いたしますので、前向きにご検討いただき、適切なお対応を賜りますようお願い申し上げます。 敬具

記

1 距離別料金の設定について

現行料金額を大幅に上回る金額設定は避けられたい。

(理由)

トラック事業者等長距離利用者の有料道路利用離れから一般道が渋滞することにより、タクシーの走行環境が悪化し、お客様の求めに応じた輸送サービスが提供できない恐れがある。

また、タクシー事業者は復路の道路料金を負担しており、経営環境の悪化している状況下から、これまで以上の負担増を危惧している。

2 ETC未搭載車の取扱いについて

現在検討中とされる補完システムについては、乗務員及びお客様が、出口において特定される道路料金額を確実に認知でき、かつ乗務員にとって負担とならない簡便なものをとされたい。

(理由)

出口で利用した道路料金額を認識できない場合は、降車に当たり、乗務員が実費としてお客様に請求することが困難であり、料金表による確認は夜間の利用や乗客の身体状況等によっては困難な場合もあり、お客様と乗務員間のトラブルの原因となりかねない。

タクシー車両のETCは、有料道路の利用頻度が高い地域では搭載率が高いが、都市部周辺地域においては搭載されていない。周辺地域のタクシー事業においては、通常と異なる特別な理由でご利用されるお客様の求めに応じて有料道路を利用することが多く、そもそも有料道路の利用頻度が低いことから、コスト負担してまでETCを搭載する必要性がない。

3 利用者利便の向上について

現行実施されている割引に加え、他の高速道路会社が運営する有料道路を引き続き利用する場合における通算割引料金の設定等を早期に検討されたい。

(理由)

距離別料金の採用により、他の高速道路会社が運営する有料道路の利用区間との通算距離が計算可能であり、有料道路の長距離利用者の利便向上を図って頂きたい。

以上