

平成 19 年 5 月 31 日

竹岡 圭

これまでの議論を踏まえた意見

1 高速道路ネットワークの有効活用とその方向性

- (1) 高速道路を取り巻く社会経済情勢の変化
- (2) 高速道路ネットワークの有効活用に関する現状と課題
- (3) 高速道路ネットワークの有効活用の方向性

2 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

(1) 料金による高速道路ネットワークの有効活用

- ・道路といえども、有料道路となると電車やバス、飛行機などの交通手段のひとつとして考えることもできるために、環境に配慮した車種を割引いたり、1000台に一台無料キャンペーンなど、ゲーム性までをも取り入れ、さまざまな割引方法に挑戦し「乗って安全快適楽しい高速道路」を目指すというのもいいのではないか。

○料金を活用した交通誘導の必要性

○高速道路ネットワークの有効活用のための料金と償還主義及び公正妥当主義との関係

- ・ユーザーにとっては安価なほうがいいに決まっているが、償還義務があるのでそのあたりとのバランスが取れた料金設定が必要である。その料金設定を発表するにあたっては、同じ価格を設定するのであっても、ユーザーにメリットを感じさせるような言い方で発表するべきだと思う。

(2) 料金を活用した交通誘導の方向性

○環境、安全

- ・都心の場合は、環境という面ではまず思いつくのが渋滞の解消である。そのためにはとにかく利用しやすい道路を目指さなければならないと思う。

○地域連携・活性化、都市再生、物流等

- ・観光地などにユーザーを誘導するために、ボーナスマイルや割引などを使った観光地とのキャンペーンなどを行うのも面白い。

(3) 大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方

- ・環状線が出来ることによって誘導効果の高い料金設定をしないと利用しにくいのではないかと思う。
- ・ユーザーを増やすために、短距離利用促進を図る対距離料金制度には賛成である。またユーザーには、つながっていれば全部ひとつの高速道路という意識があるので、距離制を導入するならば、料金のシームレス化により会社間の連続利用がしやすくなるよう、ターミナルチャージの割引なども検討する必要があるのではないか。
- ・いわゆる迂回路を積極的に使ってもらうために、完全な対距離制ではなく交通を誘導できるような料金設定が必要である。

(4) 首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方

- ・もっと使用しやすい環境を作ることが大切だと思う。チョコチョコ乗りを増やすような短距離利用での価格設定は思い切ったものにしたほうがよいのではないか。結果として一般道の交通量が下がるような料金設定をすれば、沿道環境の向上や安全性の向上にもつながるはず。

3 高速道路ネットワークの有効活用のための料金設定における受益と負担の考え方

(1) 料金と外部（不）経済

(2) 受益と負担のあり方

- ・一般道の渋滞の解消や、沿道環境の向上や安全性の向上を目指すには必要などころに道路を建設しなければならないし、またせっかく作った道路を利用してもらわなければならない。高速道路の利用を促進することで一般道の環境や安全が向上するのであれば、すべての人が恩恵をこうむることになるので、高速道路料金の引き下げに対し、ある程度の公的負担も許されるのではないかと思う。

4 高速道路ストックの機能強化の方向性

- ・諸外国では I C が多く存在するため、短距離利用者が多い。そのため、I C の増設により短距離利用の促進に繋がるのでは。
- ・弾力的な料金設定は賛成だが、有効利用してもらえるように設備面の強化を図る工夫が必要。
- ・昼間の利用を増やすには、短距離利用のしやすいスマート I C のようにインター数を増やさないと難しいのでは。