

回答様式（高速自動車国道の料金割引に関する意見について）

- ・ 「今後の有料道路のあり方研究会」において検討中の「日本道路公団における高速自動車国道の料金割引の考え方（案）」に関する下記の各項目について、ご意見をご記入下さい。

都道府県・政令市名	青 森 県
1. 料金割引の基本的方向性	
(1) 割引の還元のあり方	
(2) 割引率や対象時間の考え方	
(3) 割引対象車両について	
(1) 「コスト縮減等の成果を利用者に還元する」点について、コスト縮減による還元の原資がなくなることが想定されるが、料金割引は恒久的なものとして継続されていくのが懸念される。（道路特定財源の投入により、地方の道路事業の縮減につながらないか？）	
(2) 「時間帯割引」の導入により、時間間際の駆け込み車の増加や大型車の夜間時間への大幅シフトなど、新たな交通問題（交通事故等）の発生が懸念される。従って、運用開始時から社会的純便益における最大値（5割引）を採用するのではなく、段階的な割引（1割引き→3割引→5割引等）を導入することによる交通動向等を把握したうえでの割引制度導入が有効ではないかと考える。また、これにより高速料金の再値上げといったケースも防げるのではないかと考える。	
(3) 運用開始時から ETC 車限定の割引とするのではなく、経過措置期間を明記した上で「ETC 車＋非 ETC 車」という併行期間を設けることにより、ETC へのスムーズな移行や「公平な還元」が可能となり、料金割引による効果を交通シフト量として正確に把握できるのではないかと考える。	
2. 別納割引に代わる大口・多頻度利用者割引のあり方	
・ 「一般利用者が不公平感を抱かないような制度」という観点では、施策の趣旨を理解できる。	

3. 具体的な割引内容（案）

（1）割引内容（案）

（2）割引結果

(1) 将来的な割引体系としては、ETC 車限定の「マイレージ割引」と「時間帯割引」の2本立てとされているが、「障害者割引」の移行はどのようになるのか？また、「障害者利用」においては、「マイレージ」や「時間帯割引」の考え方は馴染まないと考える。（障害者利用においては、24 時間割引対象とするべきでは）

(2) 料金割引の結果として、現在の「乗用車とトラックの割合」や「大都市と地方の割合」と概ね一致するのであれば、施策として有効と考える。特に、「大都市と地方の割合」に偏在がおきた場合には、適時適切な見直しが必要と考える。

4. 継続的な効果測定並びに適時適切な見直し

・継続的な効果測定は必要不可欠と考える。また、効果測定においては JH・国・地方自治体、民間等との連携による全国的に統一性のある測定スキームの構築が必要であると考ええる。

※その他の意見

・その他、料金割引等に関してご意見がございましたら、以下にご記入下さい。

・走行する時間帯によっては徴収料金の内容が分かりづらい。また、料金明細書における料金計算根拠やマイレージポイント等の記載内容を分かりやすくするなど、クレジット会社等の対応も必要不可欠と考える。

(例)

- ・ 走行時間により、「深夜割引」→「通勤割引」の双方にまたがった場合
- ・ 走行時間により、「早朝深夜割引」と「夜間割引」が重複した場合

- ・ 高速道路におけるマイレージ割引の導入と併せて、交通連携（航空機→空港レンタカー→高速道利用、JR 利用→駅レンタカー→高速利用等）やシームレス化を図る観点から、マイレージの共有化も有効と考える。（例：JAL と JR とのマイレージ統合化）

- ・ ITS 施策を推進する立場からも、今後、公用車への積極的な ETC 車載器搭載が必要と考えるが、新制度の「ハウスカード」は、公的機関の利用を視野（想定）に入れたものとなっているか？（なお、現時点において、公用車へ ETC を導入するためには民間クレジット会社との契約が必要であることから、公的機関とクレジット会社との契約是非、年会費の支出根拠、高速料金を債権者となるべき公団ではなくクレジット会社に支出する理由付け等から、公用車への ETC 導入がスムーズにいかない形となっている。）

- ・ 自家用車における ETC 車載器の標準装備化や DSRC 技術による市街地施設での多機能的な利用など、官民協働による技術開発の確立（推進）にも期待したい。

・ ご回答いただきまして、大変ありがとうございました。