

## 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	福島県
1. 料金割引の基本的方向性	
(1) 割引の還元のある方	
(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) 割引の還元のある方 マイレージ割引が現行の ETC 前納と同じ割引率であり、多くの一般ユーザーには還元されない。大口利用者や、限定された時間の利用頻度の高いユーザー中心の還元であることから、一般ユーザーへの還元について、さらに割引が必要ではないか。	
(2) 割引率や対象時間の考え方について 時間割引のない時間帯の一般利用者の割引については、現行の前納割引と同じであり、割引の還元が不十分である。	
(3) 割引対象車両について ETC の普及が 300 万台の現状では、ETC 車両に限定することは、多くの ETC 非搭載車に対し利用料金の面では何ら恩恵がない。ETC 非搭載車に対する割引の検討が必要であるとする。また、ETC 車載器の普及を促進するためには、新車購入時の装着を義務づけるなどの施策が必要である。	
2. 別納割引に代わる大口・多頻度利用者割引のあり方	
現在の案では契約範囲をどこまで認めるのか明確になっていないが、契約範囲を明確にし、一般ユーザーに不信感を抱かれないようにする必要がある。	
また、物流の効率化の観点から輸送コストの削減のために割引を大きくする事は重要であるが、割引率について、以前の制度より分かりにくく、大口割引は月額 500 万円以上使用すると現行制度の別納割引より大きくなるケースがあり、一般ユーザーが不公平感を抱く恐れがある。夜間の大型車の利用割引を大きくするなどし、大口割引の割引率の拡大は抑えるべきではないか。	

### 3. 具体的な割引内容（案）

#### （1）割引内容（案）

#### （2）割引結果

#### （1）割引内容（案）

マイレージ割引：ETC 前納割引よりも大きな割引率が必要。

大口割引：500万円以上の利用で10%引きは大きいのではないか。

通勤割引：高速道路が渋滞していない区間については全て実施すべき。

早朝深夜割引：地方部も対象とするべき。

時間帯割引について。3つの制度が時間、地域、距離で複雑に絡み合っており、一般ユーザーにとっては理解しがたいものである。また、公平に還元する観点からも疑問がある。一般ユーザーは簡単明瞭な全国一律の時間帯割引などを求めているのではないか。

#### （2）割引結果

意見なし。

### 4. 継続的な効果測定並びに適時適切な見直し

効果や還元額、還元先など全ての情報を一般ユーザーへ分かりやすく提供し、利用者の声が迅速に適切に反映されるようなシステムづくりが必要である。

※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。

今回の割引制度案は、管理者側の都合により作られており、一般ユーザーの事を真に考えて作られたものとなっていない。一般ユーザーに対して分かりやすく、公平性の高い簡単な制度が求められている。

また、日本の高速道は諸外国に比べて非常に高く、高速道路料金に対する一般ユーザーの割高感は大い、高速道路施設の有効活用を進めるためには、今回の1割程度の割引では不十分であり、大幅に国費を投入し、さらに割引率の大きな施策を行い、高速道路が有効に活用されるようにする必要はある。

・ご回答いただきまして、大変ありがとうございました。