

## 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	茨城県
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)・利用者の負担額に応じて割引が加算されるマイレージ制度は、さらなる利用促進につながるため導入すべきである。	
(2)・日立地区常磐自動車道社会実験を実施したところ、国道6号など一般道の交通量が4%減少し、市内の移動時間が4～9分短縮されるとともに、高速道路の日平均交通量が1.7倍になるなどの効果があった。このように社会実験により効果が実証された区間については、ETC車のみならず全車両を対象に、値引きではなく基本料金を値下げすべきである。	
・茨城県内高速道路トクトク大実験を実施したところ、国道6号において大型車の交通量が減少し、同車両による交通事故が減少するなどの効果があった。このような結果が実験により実証されたことから、大型車、特大車を対象にした割引を実施すべきである。	
(3)・ETCは高速道路料金徴収を低減させるなど有効な手段であるので、ETC車両を対象とすべきである。	
2. 別納割引に代わる大口・多頻度利用者割引のあり方	
・公団、新会社の経営安定のためにも、大口利用者を対象とした割引は必要である。ただし、不正利用を誘発させない工夫が必要である。	

### 3. 具体的な割引内容（案）

（１）割引内容（案）

（２）割引結果

（１）（２）

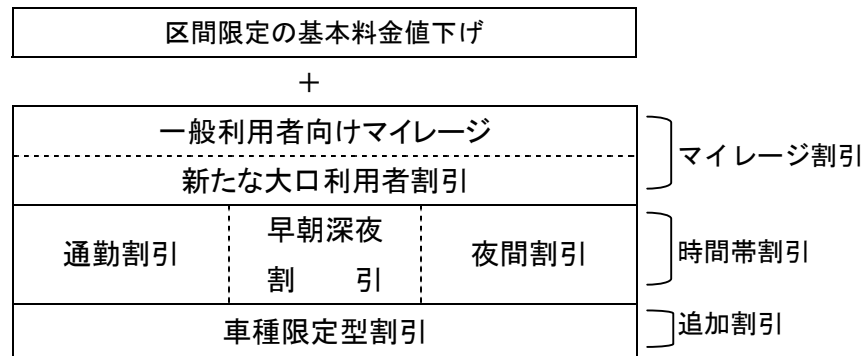
マイレージ型：国土交通省案に同じ。

時間帯型：国土交通省案に同じ。

区間限定型：直轄国道等の一般道から高速道路へ乗り換えが可能な区間で、それらの区間の渋滞緩和が図られる箇所については、値引きではなく基本料金を値下げすべきである。

車種限定型：一般道における交通事故の減少や物流コストの低減を図るために、大型車、特大車について料金を割引すべきである。

#### 新割引制度イメージ



### 4. 継続的な効果測定並びに適時適切な見直し

・割引制度は一定期間継続し、その期間中効果測定等を行い効果を把握し、制度の見直しを行うべきである。

※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。

- ・ E T C 機器購入費の 5 割程度を、機器購入の際にマイレージポイントとして還元すべきある。
- ・ E T C 機器の故障や交通事故等により E T C が使用できなくなり、期限内にポイントが還元できなくなった場合の対応策を検討すべきである。

・ ご回答いただきまして、大変ありがとうございました。