

## 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	熊本県
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	
<p>(1) 割引の還元のあり方</p> <p>日本道路公団の民営化によるコスト削減を料金割引という形で利用者に還元し、割引の内容を利用者の負担額に応じたものとするについては賛成する。地方の実情にあった弾力的なものとしていただきたい。特に、E T Cの利用率が全国で約2割、地方ではそれを下回っている現状から、E T C以外の利用者に対する還元も検討いただきたい。割引をE T Cに限定する場合は、E T C以外の利用者や、そもそもE T Cを搭載できない二輪車の利用者に対する説明を十分に行っていただきたい。</p> <p>(2) 割引率や対象時間の考え方</p> <p>全国規模でありながら、一律でなく弾力的な割引を行うことについては賛成する。一律に1割の割引を行うと誤解されることも考えられるため、効果の高い特定の時間、地域で行うことについて、利用者に対しわかりやすい説明を行っていただきたい。</p> <p>(3) 割引対象車両について</p> <p>マイレージ割引、早朝深夜割引、夜間割引には、割引額の算定にE T Cの利用が不可欠であると考えられるが、地域を限定して行う割引については、終日（24時間）の割引とすれば料金テーブルの書換で対応できることから、特に地方でのE T C利用率が低いことも考え併せ、全車両を対象とした割引の検討をお願いしたい。</p>	
2. 別納割引に代わる大口・多頻度利用者割引のあり方	
<p>別納割引は大口利用者であっても個人には使いにくい制度であり、その利用に不正があったため廃止し、大口利用者割引と新たに一般利用者向けの割引制度を加えたことについては基本的に賛成する。ただ、E T C以外の車両への配慮もお願いしたい。</p> <p>一般利用者向けのマイレージ割引は、ポイントの交換等に手間を要するため、大口利用をする一般利用者向けの利便性を考え、大口利用者割引の最低割引率の嵩上げを検討いただきたい。</p>	

### 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）

割引に対して、国費の投入があるのかどうか不明確であるが、仮に国費投入があるのであれば、地方の負担については、別途地方の意見を聞いていただきたい。また、夜間割引制度のように対象が特定の地域にとどまらず、全国的なものについては全額国負担としていただきたい。

時間帯割引の対象となる地域の選定にあたっては、その基準を明らかにするとともに、地方の意見に配慮をお願いしたい。また、割引の効果の算定では、高速道路と幹線道路だけを考えるのではなく、地域の生活道路までの効果も評価した上で、割引を検討していただきたい。

夜間割引について：0時の割引開始に向けて、ICの入り口で待機する車両が出てくることにより、新たな渋滞、騒音の発生があるのではないか。対処策の検討をお願いしたい。

通勤割引について：対象区間を越えて走行する車両が、割引の恩恵を受けようとして、割引区間の端末ICで一度高速を降り、再度高速に乗るといった行動をとることが考えられる。IC内や接続する道路においてUターンすることになるため、交通への支障が発生することにならないか。その対策としては、長距離逓減制度の割引率を引き下げ、対象距離を100km以上から50km以上まで広げることで、二度乗りの交通の発生を抑えられると考えられる。

熊本都市圏においては、

- ①通勤時間帯（6時～9時、17時～20時）以外の時間に渋滞のピークが発生している交差点がある。
- ②夜間においては、大型車混入率が高くなることによって、昼間と変わらない騒音が発生している。
- ③①、②から割引を終日（24時間）としても大きな社会的利益が発生する。
- ④終日であればETCに限定せず、料金テーブルの書換による割引が可能である。
- ⑤ETCの利用率が低い（全国20%に対し熊本11%）ため、すべての車を対象とすることで、より高い効果が得られる。
- ⑥反面、料金徴収コストを抑える見地からはETCは有効。ただ、料金所での日常的な渋滞はほとんど発生していない。

以上の6点から、熊本都市圏における時間帯割引は、終日、全車種、全車両で5割引を原則とし、ETCの普及効果も考え、ETCにはより高い割引率を適用することが提案できることから、割引を一律ETC限定とせず、地域の実情にあったフレキシブルなものとしていただきたい。

##### (2) 割引結果

料金の割引を、車種、地域の利用割合に従って配分し、利用者に還元することについては賛成する。

#### 4. 継続的な効果測定並びに適時適切な見直し

料金割引の効果の試算は困難を伴うと考える。実施の状況を見ながら、修正を加え、より高い社会的効果を求めることに関しては賛成する。ただ、効果の評価にあたっては、幹線道路に偏らず、生活道路や、地域社会への効果も評価していただきたい。

料金割引による効果の評価指標として、渋滞損失額が使われているが、対象となる区域、区間の交通量全体の総額表示であり、利用者の実感を伴うような数字となっていない。走行一台当たりの損失額の算定など、もっと利用者にはわかりやすい表示ができないものか。

#### ※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。

割引によって、IC や接続する道路で新たに渋滞等の問題が発生した場合、見直しにより割引自体の取りやめや、その IC を割引区間から単に除外するのではなく、公共の利益が大きいと判断できるのであれば、IC や接続する道路の改良等の、小規模なハード事業ができるような仕組みを検討いただきたい。

国におかれては、H17 春に ETC 利用率 50% を目指すとされているが、8 月末でやっと 20% を超えたところ。今回の割引が有効なものとなるかどうかのカギは ETC の普及が握っていると考える。ETC 取付時の 5,000 円の支援が再度始まるが、まだ利用者にとって車載器の割高感がぬぐえていないようで、これが普及の足かせになっているのではないかと。前述の支援に加え、割高感が払拭できるように、購入費に見合う無料の通行権を付与するような料金割引の導入を検討いただきたい。

現在社会実験で行われているような長距離の割引は、CO2 排出量抑制に向けたモーダルシフトの動きに逆行するものではないか。今回の案には含まれていないが、今後の取扱については慎重にお願いしたい。逆に、1-(2) で述べているように、現行の長距離通減制度の割引率を見直し、対象距離の範囲を広げていただきたい。

・ご回答いただきまして、大変ありがとうございました。