

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	大分県
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>今回の「料金割引の考え方（案）」では、ETCの普及を念頭においており、ETC車の利用率を高めることは、高速道路の円滑な通行にも寄与できる制度と思われる。</p> <p>なお、地方部では、高速ネットワークの未整備や料金所渋滞の頻度の低さから、ETC普及率が低いのが実情であり、現段階で、割引による料金施策で一般道路の渋滞緩和を図るには、対象車両の数を確保する必要があり、一定期間は非ETC車両も対象にすべきと考えます。</p> <p style="text-align: right;">（特に通勤割引等）</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>利用実績に応じて割引くので、大口の利用者にとっては、便利な割引制度であるが、一般の小口利用者は、割引率が大口利用者の半分以下となることから（5千円で一般小口利用者は4%、大口利用者は10%）、一般の利用者が不公平感を抱かないような制度にすべきである。</p>	

3. 具体的な割引内容（案）

（１）割引内容（案）

（２）割引結果

- ・ 夜間割引は、高速の閑散時間帯により利用してもらうという観点から、通勤割引の適用時間帯以外の間（２２時～６時）に拡大しても良いのではないかとと思われる。
- ・ マイレージ割引のポイント還元については、できれば交換単位毎ではなく、一定以上のポイントで随時還元できれば利用者に喜ばれると思われる。
- ・ 通勤割引することは、日常的な利用の誘発と朝晩の交通渋滞の緩和に大きな効果があり、時間帯（６時～９時、１７時～２０時）、距離（１００km以内）、割引率（５０％）ともに、通勤者にとっても魅力的な割引制度である。

4. 継続的な効果測定並びに適時適切な見直し

継続的に実施状況やその効果を把握して、割引内容を適時適切に見直すことになっておりますが、経営に余力が生じた場合は、料金割引に反映するばかりでなく、道路建設の推進や道路サービスに向けた施設整備にも投資していただきたい。

なお、割引は、自動車交通の流れを変化させることになり、新たな渋滞の発生等の影響が予測されるため、一般道路側の対応も必要となります。道路管理者、警察も含めた関係機関との連携について、国においても適切な指導、助言をお願いしたい。

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。

- ・ I C付近の混雑解消策として、E T C専用レーンの拡充など交通の円滑な流れに配慮した取組みを強力的に推進すべきである。

・ ご回答いただきまして、大変ありがとうございました。