

## 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	名古屋市
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) 割引の還元のあり方 高速自動車国道の更なる利用促進を図るためにも、利用負担額に応じた割引を行うことには賛成します。	
(2) 割引率や対象時間の考え方 地域特性などにより利用方法が多種多様であるため、一律の割引制度だけではなく、時間帯や区間等による割引制度などを組み合わせることには賛成します。	
(3) 割引対象車両について 弾力的な割引制度を実施するために対象をETC車両中心とすることには賛成しますが、往復割引や定期券など他のメニューの検討や非ETCユーザーへの一定の割引制度の継続など配慮していただきたい。	
2. 別納割引に代わる大口・多頻度利用者割引のあり方	
大口の利用者に対して、通常の割引制度よりも有利となる割引制度を創設することは、利用促進を図ることや物流コスト増を回避する観点から賛成します。	

### 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）

一般利用者向けマイレージ割引については、利用者への還元が幅広く行われるために、例えば、利用額３万円で還元額が３千円程度の６００ポイントの交換単位を導入していただきたい。また、ポイントの有効期限が２年間であり、現状よりもサービスの低下が考えられるため、有効期限の延長などを検討していただきたい。

新たな大口利用者対象割引の特に大口の契約者に対する割引の上乗せについては、契約者の月あたりの利用総額が割引適応の条件となっているため、不正利用が行われないう契約者の明確な適応基準を示していただきたい。また、契約者の事業所規模の格差による不公平感が生まれることも懸念されるため、割引の上乗せを行わず、大口利用の割引制度のみとするなどわかりやすい制度についても検討していただきたい。

通勤割引については、全国一律の朝夕３時間を対象とするのではなく、一般道路の渋滞状況などを十分見極め、地域の実情に合わせた時間設定にしていきたい。

早朝深夜割引については、本市周辺が東京や大阪などに比べ渋滞が少ないため対象区間とされていないが、現実には渋滞が発生しているため、例えば、東名高速 岡崎ＩＣ～小牧ＩＣ、名神高速 小牧ＩＣ～大垣ＩＣ、中央道 小牧ＪＣＴ～土岐ＪＣＴ、東名阪道 高針ＪＣＴ～四日市ＩＣ、東海北陸道 一宮ＪＣＴ～美濃関ＪＣＴなど名古屋近郊の区間も対象としていただきたい。もし、本市周辺区間が対象とならない場合は、割引の格差による不公平感が生まれることが懸念されるため割引率を下げることを検討していただきたい。

時間帯割引は割引率（３０～５０％）が非常に高いため、割引対象にするために起点となる都心部から１００ｋｍ近く離れたＩＣにおける出入りが集中することや対象時間の利用にしよう不要に停車し渋滞が発生することが懸念されるため、時間帯による段階的な割引率にすることや名古屋高速道路への影響も考えられるため、地域の実情に合わせた制度にするためにも協議の場を設けていただきたい。

高速自動車国道に対する割引制度だけではなく、伊勢湾岸道路など一般有料道路に対する割引制度や往復割引、定期券など他のメニューについても十分検討していただきたい。(平成16年度に国道23号からの交通転換策として伊勢湾岸道路の料金割引の社会実験を実施し、沿線の環境改善や交通渋滞緩和の効果を検証しております。)

#### (2) 割引結果

一般利用者が不公平感を抱かないような割引制度にするためにも、割引額の乗用車とトラックの割合が概ね5：5になることには賛成します。

しかしながら、大都市と地方では割引制度の意義が異なるため、大都市・地方別の割引還元状況を現状の割引と比較しほぼ一致させるのではなく、環境に対する住民意識が高まっている背景からも、都市部の交通円滑化による地域の環境改善に寄与する割引制度を重点的に実施することを検討していただきたい。

#### 4. 継続的な効果測定並びに適時適切な見直し

割引内容について適宜見直しを実施することには賛成であるが、経済事情の変動などにより実質的な値上げを行う場合は、利用者の理解が得られないことが予想されるため、導入当初の割引内容や割引率の設定については十分な検討を行っていただきたい。

※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。

新たな割引制度が運用された場合、複数の割引制度が組み合わせられるなど現状よりも複雑になるため、利用者の割引制度への認知不足により混乱を生じることが想定されるため、事前の十分な広報活動を行っていただきたい。

また、新たな割引制度が利用者に十分浸透せず混乱が続く場合や時間帯割引などの効果が十分現れない場合は、マイレージ割引の割引率を上げて、夜間のみを全国一律20%割引とするなどシンプルな割引制度にすることも検討していただきたい。

また、利用者への還元策として新たな割引制度を実施するのであれば、伊勢湾岸道路などの一般有料道路を高速自動車国道に含めて利用料金を下げ、さらに利用者へ還元するよう検討していただきたい。

日本道路公団等の民営化による成果として高速自動車国道の利用料金を割り引くことは、多くの市民からも期待されおり、本市としましても、新たな割引制度が都心部の交通渋滞緩和などに効果をもたらし、地域の環境改善に寄与することを期待しているため、積極的な実施を要望いたします。

- ・ご回答いただきまして、大変ありがとうございました。