

第5回 今後の有料道路のあり方研究会

(2) 対距離料金制の意見募集とその結果について

阪神高速道路の意見募集の結果

「阪神高速道路における意見募集の結果」について

1. 実施期間及び方法

- ◇ 実施期間:平成17年11月1日(火)～11月14日(月)
- ◇ 実施方法: 記者発表及び弊社ホームページへの掲載、弊社庁舎内及びパーキングエリアへの設置によって周知を図り、ご意見を募集
- ◇ 受付方法:ホームページ、郵送、FAX

2. 意見募集項目

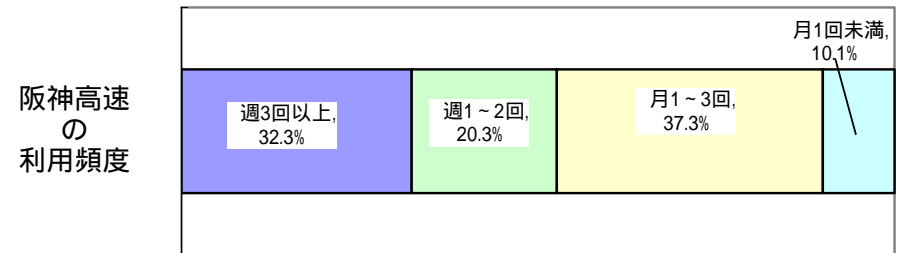
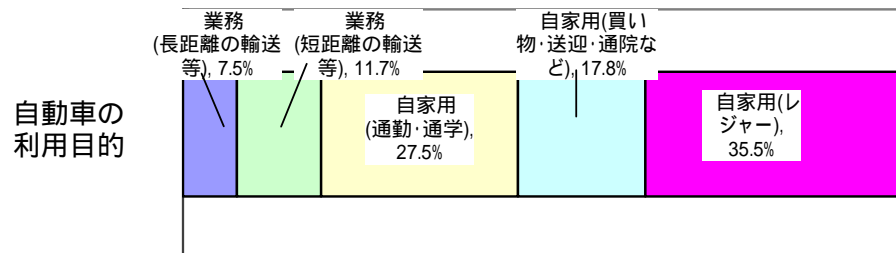
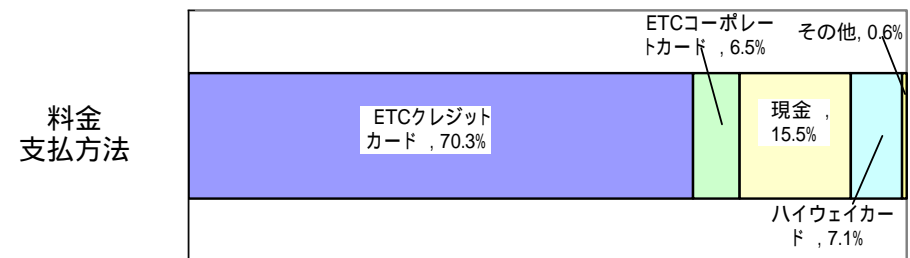
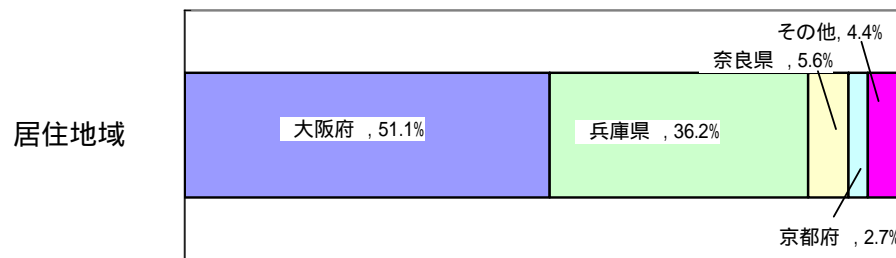
- (1) 対距離料金制の基本設計イメージ
(平均的な料金水準、 可変額部分の料率と固定額部分の料金の例)
 - (2) 長距離利用に対する負担軽減措置
 - (3) 弾力的な料金設定等
(阪神高速道路の効率的利用、 ネットワークの特徴を踏まえた料金設定)
 - (4) 対距離料金制の導入に向けて(更なるETC普及促進策)
- その他、対距離料金制等に関してのご意見

3. 意見の受付状況 (受付件数 493件)

{ HP 465件
FAX 13件 ・ 郵送15件

居住府県は、「大阪府」が51%、「兵庫県」が36%、「奈良県」が6%、「京都府」が3%。
 自動車の利用目的については、「自家用(通勤・通学、買い物・送り迎え、レジャー等)」が81%、「業務」が19%。
 利用頻度については、「月1～3回」が37%で最も多く、「週3回以上」が32%、「週1～2回」が20%、「月1回未満」が10%。
 料金支払方法については、「ETCクレジットカード」が70%で最も多く、「現金」が16%、「ハイウェイカード」が7%「ETCコーポレートカード」が6%。

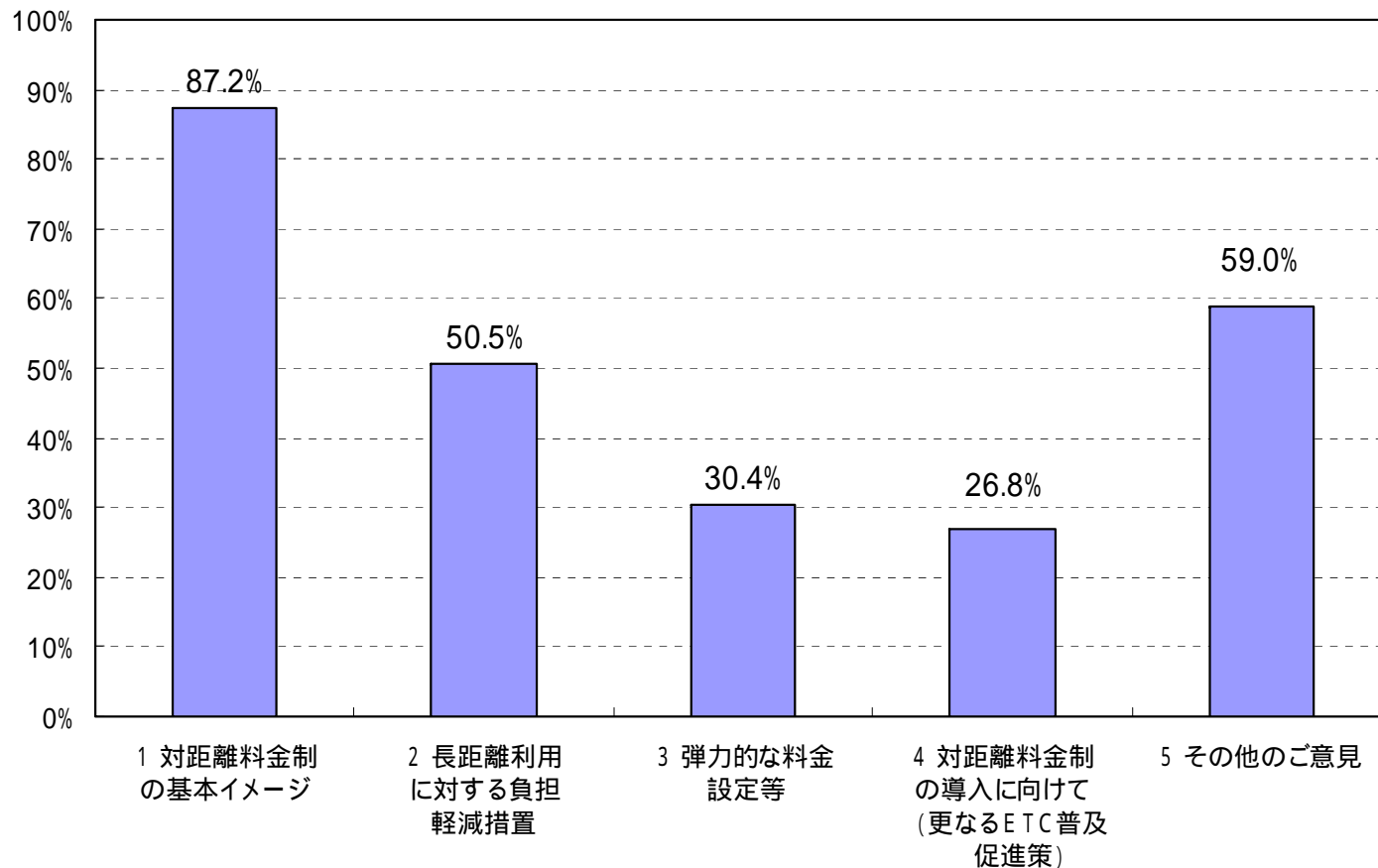
(1) 主な属性別意見受付件数



(2) 項目別意見件数

項目別に見ると、「対距離料金制の基本設計イメージ」に関する意見件数が最も多く、全回答者の87%が意見を提出。

その他の自由意見として、ETC割引の拡充や有料道路制度に関連する意見等が見られた。



阪神高速 意見募集結果

主な意見		
1 対距離料金制の基本設計イメージについて		
公平で合理的だと思われる	36通	<ul style="list-style-type: none"> ・基本設計イメージについては、全体の統計から客観的に計算されており妥当。短い距離でも料金圏をまたぐと料金が上がる現状の料金制度は不公平。 ・利用した分だけ料金がかかるという考え方は当然であり妥当。 ・短距離でも利用する機会が増える。
	54通	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には賛成だが、リーズナブルな上限設定など、現行と比べ極端に値上げになる区間がないようにすべき。1.5倍の700×1.5=1050円程度が妥当。 ・対距離料金制の基本設計はいいと思うが、ETCだと人件費が今まで以上に削減されるため、現状を基本とした15kmでなく、20km程度までは700円以内になるように設定すべき。 ・不公平感が無くなるという面では賛成。ただし、ルートによって2000円超のケースも出てくるので長距離逓減制を導入すべき。 ・今回の基本設計は現状の不満が取り除ける内容であると考えている。ただし、長距離においては現行の最高料金(1,700円)に配慮すべき。
		14通
60通		<ul style="list-style-type: none"> ・上限料金は現行料金（阪神東線700円、阪神西線500円、阪神南線500円）とすべき。 ・対距離料金制は賛成だが、ETCを付けたのに現在の料金より割高になるのは反対。ETCで人件費が削減されるのだから、むしろ料金が下がって当然。 ・ETC利用者限定で現行の均一料金を上限とする制度を設ければ、ETCの普及にも役立つのではないかと。
		21通
上限料金等の設定が適切になされれば良い		
対距離料金制導入にあたっては現状にも配慮すべき		
上限料金が現行料金までならば良い		
可変額部分を低くすべきであり、高速国道に準拠するのはおかしい		

固定額部分をなくすまたは低くすべき	48通	・固定部分等がない完全な対距離にするべき。
		・渋滞回避を目的とした自由な乗り継ぎができるよう、固定費用は低廉かゼロにすべき。
		・固定額部分の290円は高い。100円～200円が妥当な金額であり、一般道の渋滞も相当解消されるのではないか。
		・固定額部分を設定するなら固定額部分で走行できる距離を設定すべき。短距離利用では固定額分損した気分になる。
対距離料金制より現行の均一料金制の継続が望ましい	54通	・距離による料金制は住んでいる地域による新たな不公平感を招く。大都市間、特に阪神内での移動にふさわしい制度とは考えにくい。
		・距離が短い場合は一般道を走行するので現在のままが望ましい。現在の料金設定のままで、短距離利用者の割引(特定区間)等を従来よりも増やせばいい。
		・現行の均一料金でも既に3料金区分になっており、距離制料金の導入は必要ない。
		・高速自動車国道と比較して距離の短い阪神高速で対距離料金制を導入するのは導入に要するコスト等から考えて不適切である。
値上げになるのではないか	84通	・短距離利用よりも長距離利用が多いので結果として値上げになるのではないか。
		・中距離以上では値上げになるので反対。
渋滞の増加が見込まれる	22通	・短距離利用者が増加することによりランプでの離合が増えて渋滞多発地点や事故多発地点が増加するのではないか。
		・運送事業者にとっては負担増になり、利用が回避され一般道の渋滞を引き起こすことになるのではないか。
その他	37通	・平均的な料金水準の算定根拠が不明確。
		・環状線を通過せずに各方面に行けるようになるまで導入は見送るべき。
		・大半の自動車に車載器が標準装備されるまでは対距離料金制の導入は困難ではないか。

2 長距離利用に対する負担軽減措置について	
長距離利用者に対する料金の負担軽減措置は必要	<p>223通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一定の距離を超えた部分については料金を頭打ちにする案が適当。また、長距離利用者の負担を軽減するための激変緩和措置を長期にわたり講じるべき。 ・長距離利用時の割引は歓迎。ただし、料金の上限定という定額制度でなく、あくまで距離・料金に比例する負担軽減措置がよい。 ・長距離を乗った人には割引を多くして、乗れば乗るほどお得感を出すのが適当。 ・当然必要。長距離の利用が現在より著しく高くなるような制度変更なら反対。遠距離低減制や上限制度の導入で、当面は最大でも現行の100～200円アップを限界とすべき。したがって、当面は従来の料金圏制度との兼ね合いで、必ずしも同距離で単一料金とならないケースもあり得る。
完全な対距離料金制が望ましい	<p>26通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状でも神戸～大阪は1200円だが長い距離なので当然。西宮（料金圏界）をはさんで短い距離を利用する場合はもったいない気はするが、長距離利用で大きく負担するのは全く問題ない。 ・対距離料金制という大前提がある以上、長距離利用負担軽減という特例は設けないのが前提。環境対策からいえば長距離利用者のほうがむしろ割増料金を払うべき。あくまで公平感を保つなら、特例措置は不要。
3 弾力的な料金設定等について	
時間帯別割引を導入すべき	<p>52通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間帯や時期別の弾力的な料金設定によって交通量の分散、環境負荷の軽減を図ることは極めて重要であり、積極的に実施すべき。 ・E T C搭載車が限りなく100%に近くなるまで更なる利用時間帯等のE T C普及促進策を積極的に図るべき。 ・深夜帯はもっと値下げして阪神高速に交通を誘導すべき。 ・高速国道並の時間帯割引（割引率50%）を導入すべき。
交通集中抑制料金を導入すべき	<p>14通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞緩和のために混雑路線の料金を割増すべき。 ・大阪市内短距離の業務利用については料金を値上げして混雑解消を図るべき。 ・主に渋滞が発生するのは1号環状線の合流分岐付近なので、環状線の料金は別格で検討すべき。

路線別料金を導入すべき	16通	・混雑路線と非混雑路線の料金を区分すべき。
		・北神戸線や湾岸線など閑散路線の料金を割り引いて利用促進を図るべき。
乗継を拡充すべき	11通	・E T Cを利用して1日あたり複数回利用した場合の割引や、渋滞回避の乗継を認める等工夫すべき。
		・対距離制導入後は短区間利用者が増加し渋滞が激化すると予想されるので、渋滞回避の乗継を認め、乗継箇所を増加すべき。
特定区間料金を導入すべき	10通	・端末部分を安価にして利用促進を図るべき。
渋滞時に料金割引を実施すべき	18通	・例えば走行区間の上限時間を設定し、渋滞等によりそれ以上の時間がかかった場合に割引を行うことも検討すべき。
		・事故や自然渋滞でなく、工事渋滞で通常より時間がかかった場合、その時間帯に通った車両には特別割引をすべき。
定額・定期料金を導入すべき	5通	・月固定額支払いによる乗り放題といった定額制を検討すべき。
		・通勤、通学利用者のために定期料金制度を検討すべき。
弾力的な料金設定は不要	24通	・現行均一料金より負担が増加する弾力的な料金設定には反対。
		・特定の時間帯等における利用者のみを優遇するのは反対。

4 対距離料金制の導入に向けてについて（更なるE T C普及促進策）

二輪車E T Cを早期に実現すべき	23通	・二輪E T Cの早期普及に期待。
		・対距離制の導入にETCが必要不可欠なら二輪車ETCの早期開発が必要。
E T C専用レーンを増設すべき	9通	・E T C装着車の増加に対応したレーン数の確保が不可欠。
		・混在入口「E T C/一般」が多く、E T Cを搭載しても、阪神高速では料金所への進入に時間がかかり、E T Cの恩恵が薄い。

E T Cクレジットカード以外の支払手段を導入すべき	21通	<ul style="list-style-type: none"> ・クレジットや口座引き落としではなく、J RのI C O C Aのようなチャージ型の支払方法がよい（料金所や高速の事務所等で入金）。 ・経済的にE T Cが取付けられない場合もあり、たとえばI Cカードや携帯電話での支払いも検討すべき。 ・悪用の危険性の大きいクレジットカード利用を半強制的に行うのは不適切。クレジットカード利用を前提としない制度設計を行うべき。 ・ETCカードはクレジットカードを前提とせず、銀行口座直接引き落としやプリペイド式で利用しやすくすべき。 ・ETC未搭載車ユーザーの意見も広く聞き入れ、ETC未搭載車が著しく不利な扱いを受けないよう努力すべき。 ・ETCありきの制度では、距離の不公平よりもETCを持つ人と持たない人の不公平のほうが大きく問題。
E T C車載器設置費用を引き下げるべき	18通	<ul style="list-style-type: none"> ・対距離制導入にあたってはETCが必要不可欠なので、ETC車載器の大幅なコストダウンが必要。 ・利用頻度の少ない利用者への格安リース制度など、国が搭載時の料金を負担すべき。 ・ETCは欧米のように無料～数百円の負担で設置可能にすべき。
その他	61通	<ul style="list-style-type: none"> ・E T Cは償還期間終了後不要になるにもかかわらず、高価な設置費用を高速道路会社の料金収受のためだけに利用者に負担させるのはおかしい。 ・デポジット方式のカードでは金額不足（利用不可）の状態でレーンに進入してくると事故の危険があり、問題。 ・対距離料金制をスムーズに導入するため、早急にE T C車と非E T C車の料金格差を拡大すべき。 ・高額利用者の一層の優遇や、一定時間内に再度利用したら定額部分は取らないなどの措置を導入すべき。 ・E T Cの利用範囲（応用性）を進めるべき。 ・レンタカーや代車への搭載促進にむけた取り組みが必要。 ・E T Cの標準装備化や、カーナビシステムに組み込むなどの工夫をするべき。

5 その他のご意見・提案		
E T C 割引を拡充すべき	27通	・マイレージサービスの割引率向上を希望。
		・利用回数が少ない利用者にとってマイレージ方式ではほとんど割引が得られないので、前払割引も残して欲しい。
		・料金引下げメニューをもっと増やすべき。
車種区分を細分化すべき	18通	・二輪車は道路に与える影響が少ないので料金に二輪区分を作るべき。
		・トラック、ダンプなどが道路損傷のほとんどを占めている現状で、現状の料金体系（大型車料金が普通車の2倍）は理解しかねる。
		・ETC なら車種区分を細分化しても一台あたりの料金収受に要する時間は問題にならないので、対距離制料金の導入と同時に車種区分の細分化も実施すべき。
他の有料道路との相互利用割引を実施すべき	7通	・鉄道の乗継割引のように、阪神高速と名神、中国、近畿、西名阪、阪和、第二神明などを継続利用する場合はETCに限定して割り引くなどの措置を検討すべき。
		・湾岸線と神戸市のハーバーハイウェイとの乗継割引を設定し、一般接続道の混雑を緩和すべき。
車載器を装着義務化すべき	8通	・将来的に高速道路はE T C 車限定とし、現金車による料金所渋滞をなくすべき。
渋滞解消に努めるべき	18通	・料金に見合った渋滞緩和等のサービスを充実すべき。
値下げせよ	65通	・収入イープンを前提に距離料金制度に置きなおしただけである。現在料金の割高感をほとんどの人が抱いており、まず料金低減ありき。2～3割(最終は5割)低減した後に、対距離料金制を採用すべき。
		・民営化は、効率を上げ経営を改善することによって料金を下げることが狙いであったはずなのに、値下げできないのであれば、料金体系を変える必要はない。
		・今後とも料金の引き下げに対して経営努力すべき。
道路特定財源を利用して料金を安くすべき	6通	・自動車各税で料金は無料にすべき。
		・どのような制度を導入するかでなくいかに現行より料金を下げていくのかが課題である。自動車重量税など道路維持に關係する税金は余剰していることもあり、これらを活用すべき。

民間企業として経営合理化に努めるべき	60通	<ul style="list-style-type: none"> ・公団時代からの職員厚遇，無駄遣い，ファミリー企業との癒着、談合体質を改め、自浄努力をやりつくさないと、利用者の理解は得られない。 ・債務超過に陥った責任を真摯に受け止めもう少し厳しい合理化/コストダウンを実施すべき。 ・回数券が廃止になり実質値上げ。他方、阪神高速の経営努力は見えない。E T C 導入や経営努力によりどの程度経費削減できているのかもっと説明すべき。
その他	82通	<ul style="list-style-type: none"> ・建設中路線の早期開通。 ・公表されている情報では、予測される料金収入の推移等の情報がわからない。 ・E T C 未搭載対策として、J H方式の料金精算方法を検討すべき。