

第5回今後の有料道路のあり方研究会での主な意見

平成 17 年 11 月 28 日 19:00～20:30

於：虎ノ門パストラル 新館 4F プリムローズ

[ETCの普及状況等について]

- これから低頻度の利用者に対してETCを普及させていく必要があり、もっと色々な普及促進策があってもいいのではないか。例えば、ETCカードとSuica やスルツとKANSAIなどの公共交通ICカードとの提携などが考えられる。
- スマートICについてSA・PA直結だけではなく、本線直結型をもっと使い勝手の良いところに造ることも考えられるのではないか。
- ETCパーソナルカードの年会費1200円は低頻度利用者にとっては高いのではないか。使用料に応じて手数料を取るということも考えられる。
- ETCパーソナルカードに関して、デポジットの金額が高いのではないか。公共交通機関でもグリーン車など空間をお金で買う人も増えてきており、SAなどでそのような人に向けたサービスを提供するとともに、ETCの導入に向けてはもっと安く提供するという事も考えられる。

[対距離料金制の意見募集とその結果について]

- 阪高の「3 弾力的な料金設定等について」の回答数が少なかったのは、「弾力的な料金」という表現が一般の方には分かりづらかったからではないか。研究会で議論している言葉が一般の方にとって分かりやすいのかどうか見ためも含めて今後、書きやすくする工夫が必要。
- 回答を見たところ、現在の行っている割引制度が一般の方にあまり周知されていないように思われる。今後新たなキャンペーンをやるような場合は、一般の方に分かりやすくしないと、いくら割引をしてもあまり恩恵が感じられないのではないか。
- 意見内容に地域の特性が現れているようであり、必ずしも、首都高と阪高で同じ対距離料金制の内容にすることはなく、その地域に合ったやり方にすればよいのではないか。また、いろんなアイデアが出ているので、会社で検討して欲しい。
- 対距離料金制に関して、例えば電力料金のように基本料金が複数あり、それに依って料率も異なるというように、いろんなメニューから利用者が一番利用しやすいものを選べるようなことも考えられる。
- 上限設定等の激変緩和については、人によってイメージが違うと思うので、今後イメージの共有化が必要。

- 償還主義の中で長距離の激変緩和措置を行うことは、短距離利用者の料金が上がってしまうというトレードオフの関係にあることをきちんと示す必要があるのではないか。
- 長距離の激変緩和措置をするということは、不公平さを残した対距離料金制にするということになってしまうのではないか。今後の研究会で、このようなことに対する認可基準の議論を行っていく必要があると思う。
- 対距離料金制によって短距離利用者の増加により結果的に料金収入が増えた場合、認可基準とか協定上の話になるかもしれないが、それはある意味会社の経営努力によるものなので、その使い道を債務返済に全部充当するのか、ある程度の会社の自由度を認めるのかは検討の余地があるのではないか。
- 長距離逡減や激変緩和を考えることは、公平な措置であるとも考えられる。
- 利用者に償還主義の考え方が十分に伝わっていないので、単純な値下げの意見になってしまっている部分もあるように思われる。制度の仕組みを理解していただけるような努力が必要。