

1) **料金**

安いほうがうれしい。しかし建設コストや、便利を享受するために受益者も負担。多様な料金を設定することで利用者にお得感、頻繁に利用する事業者にとって負担になり過ぎないような配慮は必要。

首都高速道路では渋滞緩和のため、混雑時間は割高にするなど、逆に時間帯割引も作る。また現在は全線同一料金だが ETC を活用して、近距離区間では安く、全区間利用の場合は現在より高くすることも。また渋滞などにより途中下車、再度高速に乗った場合の乗り継ぎ割り引きを設定

2) **出入口を増やす**

IC まで遠い地域だと利用しにくい。出入口をやすくすること。防災上、また渋滞の時などに一般道との選択をやすくするためにも出入口は多いほうがいい。

地域振興の観点からも(SA・PA)・ハイウェイオアシスにはできる限り ETC 出入口を設ける。地元の要望が高い。途中下車自由など鉄道の普通乗車券扱い・周遊券扱いはできないか。

3) **高速道路と接続する有料道路との料金徴収方法を工夫。**

いちいち料金所で止まる手間をなくす。小額とはいえ何回も料金を払うと高く感じる。鉄道の相互乗り入れの料金徴収など参考にできないか

4) **高速バスの利便性を高める。**

少しずつパークアンドバスライドの停留所ができつつあるが、高速バスの停留所が不便すぎ。また行き、帰りの停留所が分かれているところがあって利用しにくい。(、しまなみ街道など高速の出入口の関係から)

ある程度乗降の見込めるところでは、観光客も利用できるように降りた一般道でのバスの連絡・レンタカー・レンタサイクルなどその後のアクセスを考える。(山の中では無理だろうが) 地元との協議が必要。なるべく今ある PA などを活用する。

5) **物流に対応**

料金を安くすることが一番喜ばれるが、物流の積み下ろし積み替えなどの施設を充実させること、ドライバーにとって快適な休息の場が用意されていることなどの魅力を用意する。

6) マイカーへの考え方

個人的には料金が安くなることが望ましく、また高速利用が増えることも必要だが、一方地球環境への配慮を考えると不要不急のマイカーが増えすぎることは望ましくない。(公共交通が十分ではない地域は別として)

たとえば都会からの旅行者のためにレンタカー周遊割引、鉄道、航空機などを利用した接続割引などで、地球環境保全にむけた公共交通の利用促進もあわせていくことも必要ではないか。