

## **第2回 今後の有料道路のあり方研究会**

**高速自動車国道の料金割引に関するパブリックコメント等の結果**

# 「高速自動車国道の料金割引に関するパブリックコメント」について

## 1. 実施期間及び方法

- ◇ 実施期間：平成16年8月27日(金)～9月10日(金)
- ◇ 実施方法：記者発表及び国土交通省ホームページへの掲載によって周知を図り、パブリックコメントを募集。  
意見受付方法：ホームページ、携帯電話、郵送、FAX

## 2. 質問内容

- (1) 料金割引方策の基本的方向性  
( 割引の還元のあり方、 割引率や対象時間の考え方、 割引対象車両)
- (2) 別納割引に代わる大口・多頻度利用者割引のあり方
- (3) 具体的な割引内容(案)  
( 割引内容(案)、 割引結果)
- (4) 継続的な効果測定並びに適時適切な見直し  
その他、料金割引等に関してのご意見

### 3. 意見の受付状況 (受付件数 6,751件) { HP・携帯電話メール 2,557件 FAX 2,661件 ・ 郵送1,553件

居住地は、「大都市」が43%、「中都市」が35%、「小都市・町村」が22%。

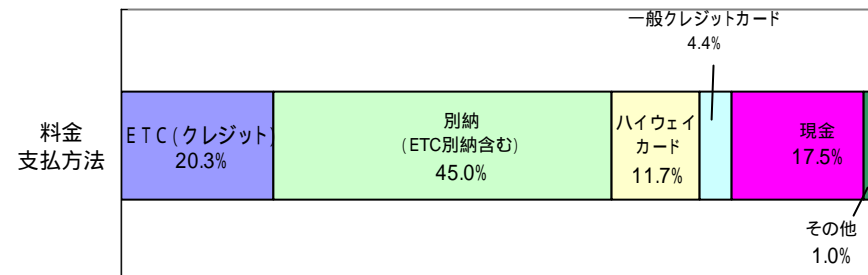
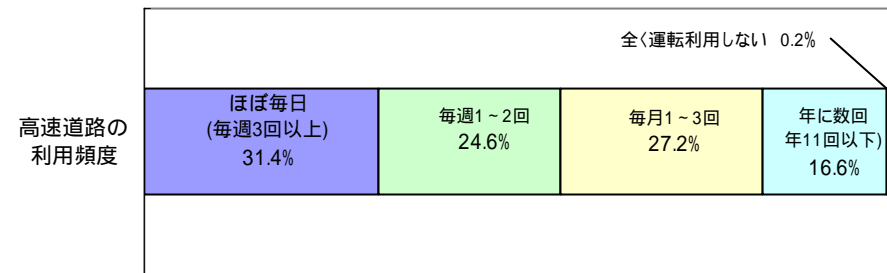
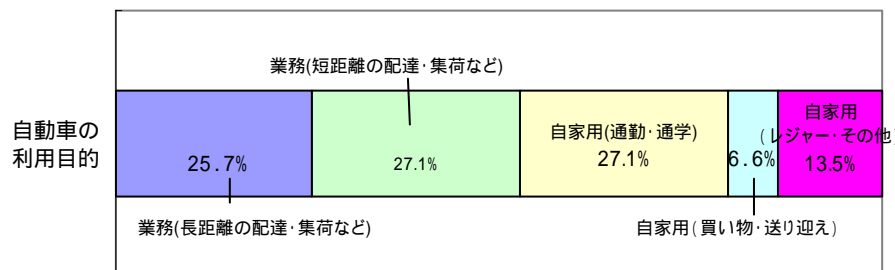
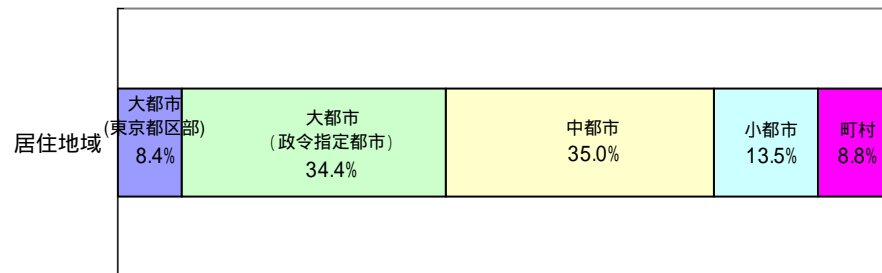
自動車の利用目的については、「自家用(通勤・通学、買い物・送り迎え、レジャー等)」が47%、「業務」が53%。

利用頻度については、「ほぼ毎日」が31%で最も多く、「毎月1～3回」が27%、「毎週1～2回」が25%、「年に数回」が17%。

料金支払方法については、「ETC利用者(クレジット、別納)」が65%で最も多く、「現金」が18%、「ハイウェイカード」が12%、「一般クレジットカード」が4%。

#### (1) 主な属性別意見受付件数

全く同じ意見を属性のみ変更して提出された意見を含む。  
(組織的に送付されたと思われる意見数は約2,700件)

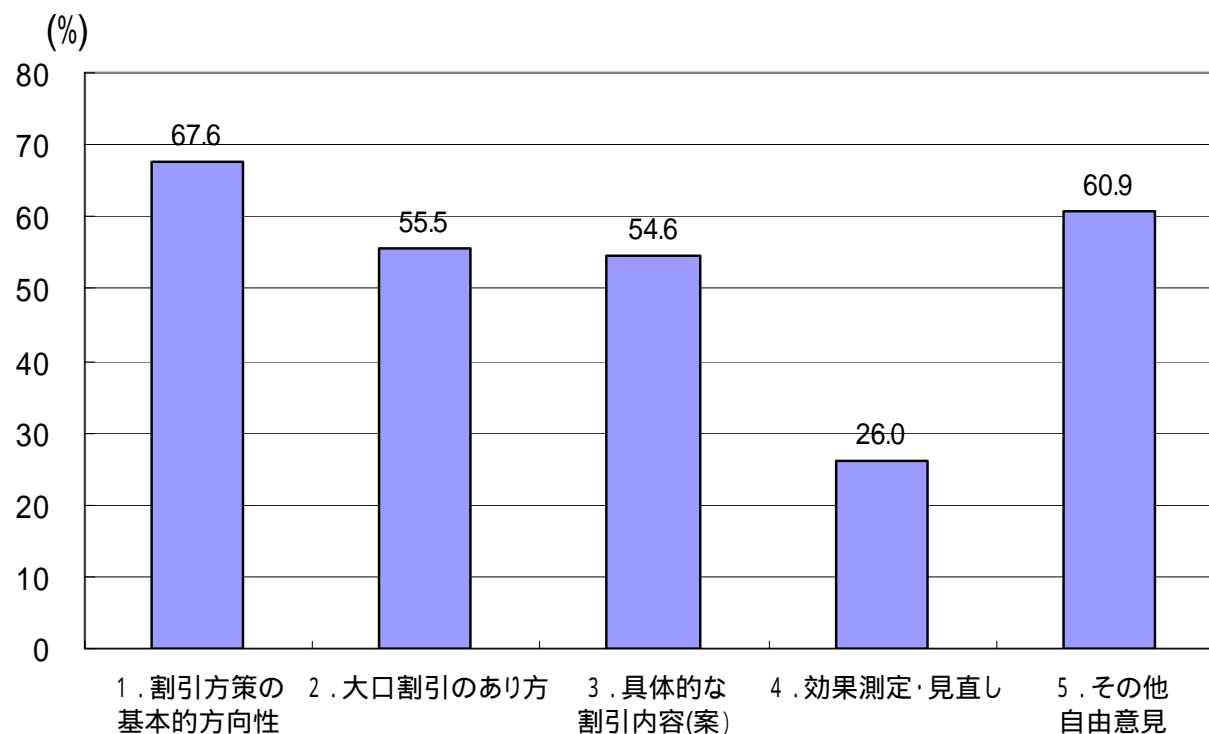


注) グラフ中の数値については、組織票を含む

## (2) 項目別意見件数

項目別に見ると、「割引方策の基本的考え方」に関する意見件数が最も多く、全回答者の68%が意見を提出。

その他の自由意見として、ETC自体や有料道路制度にも関連する意見が多数回答。



注) グラフ中の数値については、インターネット・携帯回収分みの集計結果

パブリックコメント等の結果と対応（案）

主な意見		対応（案）	
<b>1. 料金割引の基本的方向性</b>			
<b>（1）割引の還元のあるあり方</b>			
利用料金、距離等に応じて弾力的な割引とすべき	180通	・ 利用頻度、距離、利用額等に応じて弾力的な割引を設定すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速自動車国道の利用促進、有効活用を図る観点から、現時点でまだ容量に余裕のある時間帯に着目して、弾力的な割引を行うものである。</li> <li>・ また、マイレージ割引により、利用実態に応じた割引が加味されることから、十分な割引が適用されると考えられる。</li> </ul>
一律の料金引き下げでなく、時間帯等で高い割引率を適用する方がよい	-	・ 社会的効果や利用者に対するインパクトは、一律の料金引き下げに比べ、時間帯や地域を限定して高い割引率を適用する方が大きいと考えられる。（自工会）	
時間や距離でなく、一律割引とすべき	60通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ETCを装着すれば、利用頻度ではなく一律に割引をすべき。レジャー等でしか利用しないので、利用頻度や利用額の多さで割引率を設定されると、恩恵を受けることができない。</li> <li>・ ETCの代金は各利用者が負担をしているのだから、何キロ乗ったから割引では無く、一律どの時間帯でも割引を行うべき。</li> </ul>	
	1県	・ 一般ユーザーは分かり易い全国一律割引などを求めているのではないかと。	
マイレージ制度に賛成である	400通	・ ポイント制マイレージの割引は、親しみ易く分かりやすい方策であり、採用すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前納割引は、マイレージ割引と類似の制度と考えられることから、マイレージ割引に移行することが妥当と考えられるが、その移行については、利用者が自分の利用状況を確認できるよう一定期間を経た後とし、他公団の運用方式を踏まえ、時期を調整することが適当である。（「料金割引の考え方（案）」に追加）</li> <li>・ 日本道路公団の抽出調査によれば、前納割引の利用者の95%程度の方が2年間で5万円以上を利用されており、マイレージ制度のもとでも、従来と同程度の割引を得ることが可能となる。また、マイレージ制度においては、前払いすることなく実績により割引を受けることが可能であり、現状の割引よりも有利なものと考えられる。</li> <li>・ 加えて、時間帯割引の活用により、従来以上の割引を得ることも可能と考えられる。</li> </ul>
	-	・ マイレージ割引はより多くの利用者が割引の恩恵を受けられること、また、時間帯別割引は多様な利用形態に対応できる可能性がある仕組みと考えられることから、両制度の導入に賛成するものである。（自工会）	
	19県6市	・ マイレージ制度に賛成。	
マイレージ割引と前納割引を併用すべき	20通	・ マイレージ割引と前納割引を併用すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本道路公団の抽出調査によれば、前納割引の利用者の95%程度の方が2年間で5万円以上を利用されており、マイレージ制度のもとでも、従来と同程度の割引を得ることが可能となる。また、マイレージ制度においては、前払いすることなく実績により割引を受けることが可能であり、現状の割引よりも有利なものと考えられる。</li> <li>・ 加えて、時間帯割引の活用により、従来以上の割引を得ることも可能と考えられる。</li> </ul>
前納制度を残すべき	190通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ETC普及のためと言い5万円のハイウェイカードの廃止に伴い、やむなくETCを導入し、5万円前納割引を利用している人にとって、値上げになるのではないかと。</li> <li>・ 前納割引を廃止し、ポイントの有効期限を設定する一般マイレージ制度を導入すれば、あまり頻繁には利用しない利用者の割引率を大幅に下回る。現在の前納割引制度を継承しつつ新たな割引を行うべき。</li> </ul>	
	1県2市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 従来のETC前納割引を残すべき。</li> <li>・ 前納制度の廃止にあたっては十分な配慮が必要。</li> </ul>	
マイレージの有効期限を延長すべき	3県1市	・ マイレージの有効期限が短いため延長すべき。	
割引内容について分かり易い広報に努めるべき	-	・ 利用者が使い方を入力するとどのような割引になるのか分かるようなシミュレーションを導入すれば、利用者にとって一層分かり易くなるのではないかと。（石田委員）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各利用者が使い方によってどのような割引を受けることになるかについて十分に理解されるよう、公団等において様々な手段を用いて充実した広報を行うべきである。（「料金割引の考え方（案）」に追加）</li> </ul>

パブリックコメント等の結果と対応（案）

主な意見		対応（案）		
<b>（２）割引率や対象時間の考え方</b>				
割引を拡大すべき	1000通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速道路の料金は非常に高いので、この際更なる割引を行うべき。</li> <li>・ ETCを使うことにより、時間帯に関係なく無人でゲートの管理が出来るので、以前の5万円のハイウェイカードの割引率よりももっと引き上げるべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 料金は道路の整備・管理に関する費用を償う償還主義に基づき設定されている。今般の割引も、借入金の返済が計画的に行われることを前提として、建設コストや管理コストの削減を利用者に還元するために実施される。</li> <li>・ 今般の割引メニュー案は、割引対象額4,600億円について、高速道路の利用促進と有効活用を促進する観点から、マイレージ割引と時間帯割引を組み合わせた案となっており、例えば、2年間で5万円以上高速道路を利用して頂ける方には、一般利用者向けのマイレージ制度を導入し、5万円のハイウェイカードと同じ割引に加え、時間帯割引による割引の上乗せも可能となっている。</li> <li>・ 全ての区間を対象に、同じ考え方にに基づき割引くことを基本としており、今般の割引で、特定区間のみを特別に扱うことは考えていない。</li> </ul>	1 -
	3県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国費の投入により割引を拡大すべき。</li> </ul>		
	1県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 社会実験によって効果が確認された区間については基本料金を値下げすべき。</li> </ul>		
	1県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 当面の間、ETC普及促進のための高い割引率を設定してはどうか。</li> </ul>		
割引をして大丈夫なのか	10通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安くなることは良いことだとは思いますが、ただでさえ道路公団の債務が問題になっている時に、収入を上げる方策ではなく減収の方策を打ち出して、どうなるのか心配だ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ETC普及については、割引拡大ではなく、ETC車載器購入への助成等、各種普及策を平成15年度以降積極的に実施しているところである。</li> </ul>	
高額利用者には、従来以上に割引くべき	10通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 個人利用者で、2年間で5万円以上の高額利用者には最高割引率を更に上げるべき。</li> <li>・ 一般利用者でも2年間に100万円越えたら40%割引など 使えば使うほど割引率が高くなるようにすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1 - と同様の考え方。</li> <li>・ 大口割引を個人で利用することにより一般マイレージ以上の割引を受けることは可能となるものと考えられる。</li> </ul>	1 -
	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5万円以上使うような個人の方にももう少し還元するようにしてはどうか。（竹岡委員）</li> </ul>		
夜間割引（早朝・深夜含む）を拡大して欲しい	140通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 早朝深夜割引が東京圏、大阪圏に限定されるようだが、地方路線にも設定すべき。地方の高速道路は、深夜はガラガラであり、並行する一般道を大型トラックが猛速で突っ走っている状況である。沿線環境の改善、事故防止の観点からも早朝深夜割引について全路線を対象とすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 夜間割引（0～4時を対象）については、利用距離や地域を限定していないことから、地方部においても適用される。この結果、深夜の高速道路利用は増加し、並行する一般道路の交通量は減少すると考えられる。</li> </ul>	1 -
	5県2市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 幹線道路における夜間の大型車混入率が高いことから、夜間の割引を拡充して欲しい。</li> <li>・ 早朝深夜割引は全国に適用して欲しい。</li> </ul>		
土日と平日で割引率を変動してはどうか	30通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 曜日別や、「平日」、「休日」で割引率を変えるなど、黙っていても利用する時はそんなに引かないで、「格安なら利用しようかな」という時に割引いてはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 割引制度の導入にあたっては利用者にとって分かり易い制度を導入することも必要と考えられるため、曜日等にかかわらず、同じ時間帯での割引を行うことが妥当としたものである。しかしながら、割引実施後について、利用実態、渋滞状況等を見つつ、必要に応じて見直すことを検討することも必要と考えられる。（「料金割引の考え方（案）」を修正）</li> </ul>	1 -
通勤時間帯割引を拡大すべき	1県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 渋滞の発生していない区間については、すべて通勤時間帯割引を実施すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全国全ての区間が、通勤時間帯割引又は早朝深夜割引のいずれかの適用を受けることとしている。特に通勤時間帯割引については、地方部全域に適用することとしており、当該時間帯において、一般道路から高速道路への転換を促し、道路交通環境の改善にも資することが期待される。</li> </ul>	1 -

パブリックコメント等の結果と対応（案）

主な意見		対応（案）
<b>（3）割引対象車両について</b>		
E T C 搭載車への割引に賛成	210通	<ul style="list-style-type: none"> <li>E T C 導入によって、人件費を引き下げよう貢献があることから、割引は E T C 車に限定すべき。</li> <li>今回の割引は E T C 車両のみで行ってくれば良いと思うし、普及につながると思う。</li> </ul>
	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>割引対象車を E T C 搭載車に限定することは、多様で弾力的な料金設定を通じて実現されるメリット及び E T C 普及促進の必要性から賛成する。（自工会）</li> </ul>
E T C 搭載車のみを割引対象とするのはおかしい	20県5市	<ul style="list-style-type: none"> <li>E T C 搭載車を割引対象とすることに賛成</li> </ul>
	610通 <別途組織的な意見が420通あり>	<ul style="list-style-type: none"> <li>割引を E T C 搭載車以外にも広げて欲しい。</li> <li>今回の割引案は、ハイウェイカードを利用している利用者に配慮のない割引サービスである。</li> </ul>
二輪車でも E T C を使えるようにしてほしい	10県1市	<ul style="list-style-type: none"> <li>割引を、非 E T C 利用車にも何らかの還元が必要ではないか。</li> <li>非 E T C 利用車に対しても割引を行う「併行期間」を設けるなど、当面の配慮が必要。</li> </ul>
	190通	<ul style="list-style-type: none"> <li>二輪車も、E T C を利用出来るようにすべき。</li> </ul>
クレジットカードを持っていない利用者が E T C を使えるようにしてほしい	170通	<ul style="list-style-type: none"> <li>クレジットカードを持たない人のために、I C カード、プリペイド方式等による E T C 利用について検討すべき。</li> </ul>
E T C 普及に向けた施策を導入すべき	200通	<ul style="list-style-type: none"> <li>E T C 利用促進を狙うなら E T C 購入への助成等を考えるべき。</li> <li>E T C を利用出来ないユーザーへの配慮がない。</li> </ul>
	7県3市	<ul style="list-style-type: none"> <li>E T C 購入助成や二輪車向けの開発など E T C 普及率の向上施策が前提であるべき。</li> </ul>
	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>二輪車やクレジットカードを持ってないあるいは持たない方であっても E T C が利用可能となるように具体策を検討すべき。（藤原委員）</li> </ul>
E T C 利用環境の改善をすべき	200通	<ul style="list-style-type: none"> <li>E T C レーンをもっと増やすべき。</li> <li>料金所手前のところでの専用レーンに行くまで、スムーズに走れるようにしてもらいたい。</li> <li>E T C ゲートにも利用料金の表示があればうれしい。</li> <li>ゲート前の距離を長めにしてパーの所を安心して通行できるようにしてほしい。</li> <li>E T C の利用履歴を確認できる端末をサービスエリアに置くなどして利便性を高めて欲しい。</li> </ul>
	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用証明（領収書）の発行手続きをもう少し使い易くしてほしい。（竹岡委員）</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>E T C の普及により料金所部や一般道路における渋滞減少、沿道環境の改善等が発現しており、E T C の一層の展開は、非 E T C ユーザーを含め全道路ユーザーにも恩恵をもたらすこと、適切にマイレージ割引や時間帯割引を行うため、また今後一層の弾力的な料金施策を実施するためには、E T C が有効であること、料金収受にかかる一層のコスト削減を促進するためには、E T C の一層の普及が必要であること等から、個々の割引内容の構築にあたっては、E T C 車両のみを対象とすることが妥当である。（以上について、「料金割引の考え方（案）」に追加・修正）</li> <li>なお、E T C 普及に向けて、利用者の負担軽減の観点から、E T C 車載器購入への助成等、各種普及策を平成15年度以降積極的に実施しているところである。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>二輪車用の E T C については、対応する車載器の開発・導入計画を策定し、早期の導入を目指すべきである。（「料金割引の考え方（案）」に追加）</li> <li>クレジットカードを持っていない方々に対しては、例えば、一定額の保証金を事前に支払ったうえで料金を銀行口座から引き落とすデポジットを前提とした E T C カードを発行し、E T C 利用を可能とする方策を導入すべきである。（「料金割引の考え方（案）」に追加）</li> <li>1 - 、 、 と同様の考え方</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況に応じて E T C レーンの新設について検討する。</li> <li>現在、料金所の専用レーンにおいては水色のカラー舗装を実施している。</li> <li>E T C ゲートの料金表示、及び車載器で料金表示もしくは音声案内を行う機種においては、平成17年春を目途に割引料金を表示する様、器械の整備を進めている。</li> <li>E T C の利用履歴については、インターネットのウェブサイト（<a href="http://www.etc-user.jp/">http://www.etc-user.jp/</a>）上で確認できる。また、領収証に代わる利用証明の発行も可能となっている。</li> </ul>

パブリックコメント等の結果と対応（案）

主な意見			対応（案）
<b>2. 別納割引に代わる新たな大口利用者対象割引のあり方</b>			
不正が指摘された従来の別納制度は改革されたのか	110通	・ 中・小口の利用者が異業種組合を作って大口割引を受ければ、不正が多かった別納割引と同じではないのか。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ETC車を割引の対象とすることにより、個々の車両毎の利用実績が把握可能となり、真に大口利用者に対する割引が行われることとなる。</li> <li>・ この結果、従前の別納割引の下で見られたような諸課題（いわゆる「組合による割引のサヤ抜き」等）は克服可能と考えられる。</li> <li>・ 「二通りの割引を設ける理由」については、2 - と同様の考え方。</li> </ul>
	-	・ 利用者が不公平感を抱かないような透明性の高いシンプルな制度とすることが重要と考える。その意味において、マイレージ割引の案として、対象別に二通りの割引を設ける理由や、「別納割引」の問題点解消の仕組みについて、説明を加えて欲しい。（自工会）	
	5県3市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会員を募った団体への大口割引の適用は慎重に検討されるべき。</li> <li>・ 公正な基準をもって、不正利用を排除した新たな制度として実施すべき。</li> </ul>	
業務車・一般車の区別はなくすべきである	270通	・ 割引に関して、業務車両・一般車両という区分で考えるのではなく、一律に利用実績に基づいた割引を行うべきである。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一般利用者向けマイレージと新たな大口利用者対象割引については、利用額合算期間が、2年間及び1ヶ月と異なるものの、割引率については利用額に対して概ね同等となっている。</li> <li>・ 業務用途での料金精算や、公団側の手続きを容易にする観点から、従来の別納割引でも行われてきたように、また他企業において実施されている大口割引を勘案すれば、法人や組合単位で毎月料金を支払う新たな大口利用者対象者割引は、適切であると考えられる。</li> </ul>
	1県	・ 一般と大口の区別を無くし、車両単位での割引を行うべき。	
大口割引の平均利用額の基準を引き下げるべき	500通 <別途組織的な意見が2,300通あり>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大口利用者割引について、1台平均利用額により割引10%が付加されることとなるが、付加割引のある/なしで、料金支払額が大きく異なり、経営の不安定要因となる。従って、「1台平均利用額による割引率の差を無くす」、あるいは、「基準額（1台平均3万円）を引き下げる」のいずれかとすべきではないか。（この意見については、個人名を変えて、同じ内容で多数寄せられている。その他にも、同様の手法で、同じ趣旨の意見が出された事例が見られる）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約者に対する10%の割引は、利用者の中でも特に大口の利用者に対して、車両単位の利用額に応じた割引に付加するものであることから、条件として車両1台当たりの平均利用額を設定している。</li> <li>・ 条件を設けることにより、割引そのものを目的とする集合化を排除することが可能と考えられる。</li> <li>・ 平均利用額については、現行別納制度における概ねの平均である3万円としており、適当な額と考えられる。</li> </ul>
物流事業者への割引を確保すべき	3県3市	・ 物流事業者に対して従来と同程度の割引を確保すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大口利用者対象割引と時間帯割引を併用することによって、トラック系全体としての割引額は、従来と同程度と考えられる。</li> </ul>
業者間の不公平が生じないよう配慮すべき	3県	・ 中小の事業者が大手事業者と同様の割引を受けられるよう配慮すべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中小の事業者であっても、適切な組合活動の下、今回の大口割引を適用すれば、1台当たりの利用額に応じて、大手事業者と同等の割引を受けることが可能になると考えられる。</li> </ul>



## パブリックコメント等の結果と対応（案）

主な意見		対応（案）		
<b>3. 具体的な割引内容（案）</b>				
<b>（1）割引内容（案）</b>				
通勤・通学にほとんど毎日利用している人に対して割引すべき	130通	<ul style="list-style-type: none"> <li>毎日定期的に高速道路を使う利用車両（通勤者など）に対しては割引率をもっと引き上げるべき。</li> <li>通勤など定期利用者に対して電車の定期券のような区間を限った定額料金制度を実現すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回提案した「通勤時間帯割引」（割引率50%）により毎日の通勤利用者の方々は割引を受けられるものと考えられる。</li> <li>通勤・通学による移動距離を勘案して、100km以内のみとし、区間を限定しない制度とすることにより、利用者は、乗り越し等の余分な手続なしに鉄道等と同等以上の割引を受けられるものと考えられる。</li> </ul>	3 -
	3県	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間帯割引の無い時間に同一区間を繰り返し利用するユーザーに対する割引措置が必要。</li> <li>通勤時間帯割引はきわめて有効。</li> </ul>		
身体障害者を対象とした割引を導入すべき	30通	<ul style="list-style-type: none"> <li>身体障害者等への割引を優遇すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>原則として、全ての利用者から同一の基準に基づき料金を徴収しており、利用者毎の特別な料金設定は最小限にとどめている。</li> <li>障害者割引（割引率50%）については、現在も実施されており、今後も継続することとしている。なお、障害者割引と時間帯割引は重複して適用されないものと設定している。</li> </ul>	3 -
	2県	<ul style="list-style-type: none"> <li>身体障害者等への割引を優遇すべき。</li> </ul>		
長距離割引が必要（長距離の割引率拡大）	90通	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用距離が伸びるほど割引率が上がるようにすべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行制度においても、100km～200km部分について25%割引、200km以上について30%割引が適用されているなど、長距離ほど割引かれるシステムとなっており、当該割引制度は継続することとしている。</li> <li>加えて、長距離走行が多い夜間に適用される夜間割引（割引率30%）を活用すれば、一層の高い割引が可能となるものと考えられる。</li> </ul>	3 -
	3県	<ul style="list-style-type: none"> <li>長距離逓減制の拡充をお願いしたい。</li> </ul>		
短距離の値段も安くすべき（短距離の割引率拡大）	40通	<ul style="list-style-type: none"> <li>長距離割引などを増やすより、近距離の値段を安くするほうが気軽に高速道路を利用でき、一般道路の交通量が減り、交通事故防止にも効果があるのではないかと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回提案している時間帯割引により、利用が促進されると考えられている短距離での料金設定については、今回の割引の効果も踏まえ、個別区間毎に必要なを検証した上で、民営化会社における更なる推進運用の中で検討されるものと理解している。</li> <li>ターミナルチャージは、料金所の建設・管理等に充当されるものとして設定されているところであり、現行の料金制度をベースにした今回の割引措置の中で取り扱うことは困難と考えられる。なお、時間帯割引の結果、短距離利用時の料金も割引かれることになるため、今日の割引措置の効果も踏まえ、ターミナルチャージのあり方について長期的課題として取り扱いたい。</li> </ul>	3 -
	1県	<ul style="list-style-type: none"> <li>短距離区間についてはターミナルチャージを割引くべき。</li> </ul>		
渋滞状況に応じた割引とすべきでないか	90通	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞で高速道路の利用価値が減じた場合は割引くべきではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>料金は、道路の整備・管理が要する費用を利用者に求めることを基本とする償還主義を原則としている。今回の割引制度は高速道路の有効利用を促進するため、償還主義の下での通行料率制の中で、利用者間の一定の公平が保たれる範囲で行われるものである。</li> <li>なお、渋滞時に割引くこととすれば、渋滞を助長することにつながりかねず、問題があると考えられる。</li> <li>渋滞時ETCを活用して利用料金水準の時間毎、区間毎きめ細やかな運用については、民営化会社による一層弾力的な料金運用の中で検討されるべきものと考えられる。</li> </ul>	3 -
渋滞している時間の料金を高くすべき	20通	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑している時間帯の利用料金を高くし流入を抑制してはどうか。</li> </ul>		
回数券による割引を可能にすべき	10通	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行の回数券を継続すべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>回数券については、高速自動車国道において導入されているのは均一区間等わずかであり、最近偽造が明らかとなったことを踏まえれば、都市高速道路の100回券同様に、利用状況を踏まえて廃止すべきである。（以上について「料金割引の考え方（案）」に追加・修正）</li> </ul>	3 -
回数券割引と同等の割引を行うべき	100通	<ul style="list-style-type: none"> <li>ETCで現行の回数券割引と同程度の割引を行うべき。</li> </ul>		
回数券制度は廃止べき	10通	<ul style="list-style-type: none"> <li>ETCよりも回数券を利用した方が安いことは、ETCの普及、回数券偽造防止のための経費が必要となるなど、望ましくなく、回数券は廃止にした方が良いのではないかと。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>割引率については、時間帯割引等の活用により、従来以上の率も可能になると考えられる。</li> </ul>	3 -
地域及び区間の特性に応じた割引	24県5市	<ul style="list-style-type: none"> <li>季節割引、観光など周遊割引、観光バス割引など地域特性に応じた割引メニューが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来から公団において実施されている周遊券割引により、観光等の目的のための割引が可能と考えており、今後、民営化会社の更なる創意工夫により、様々な割引が拡充されることが期待される。</li> </ul>	3 -
		<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故減少、物流コスト低減のために大型車や特大車に対する割引。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 - と同様の考え方。</li> <li>新たな大口利用者対象割引や夜間割引等の活用により、十分な割引を享受できるものと考えられる。</li> <li>当該措置により、大型車等の高速道路への転換が期待される。</li> </ul>	3 -
		<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎ区間、ネットワーク化されていない区間、暫定2車線の区間について割引。</li> <li>地域や区間の特性に応じたきめ細かい時間帯や割引の設定が必要。（個別区間に関する要望を含む）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>料金割引制度については、利用者にとって、出来るだけ分かり易い制度を導入することも必要であり、全国同様の弾力的割引を導入することが妥当と考えられる。</li> <li>将来は、分割された民営化会社によって、地域や区間の特性に応じた弾力的な料金運用が行われることが期待される。</li> </ul>	3 -

パブリックコメント等の結果と対応（案）

主な意見		対応（案）	
(2) 割引結果			
利用者の負担額に対応した料金割引結果は妥当	-	・割引額が現行の料金収入に比例した形で還元されるという考え方について賛成。（藤原委員）	3 -
4. 継続的な効果測定並びに適時適切な見直し			
評価を行った上で適時の見直しが必要である	470通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ETC装置の装着率が上がった時点で見直しを行うべき。</li> <li>・ 1年に1回は料金や割引額の見直しを行うべき。</li> <li>・ 2～3年毎に評価し、改善すること。</li> <li>・ 効果測定や適時適切な見直しが必要なのはもちろんだが、「分かり易さ」や「高速道路への信頼感向上」を勧告し、2～3年に一回程度に抑えた方がよいのではないか。</li> <li>・ 今回の割引を実施後、大・中型車、自家用車の利用状況を集計し、効果や割引実施状況を発表して再び意見を求めるべき（利用した後は今の意見とはまた違う意見が出てくる可能性あり）。</li> </ul>	4 -
	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ PDCAサイクルを重視しており、継続的な効果の測定と見直しには賛成する。利用者への還元状況や渋滞緩和、環境改善効果を公表し、改革の成果を広く国民にPRしていくことが重要と考える。（自工会）</li> </ul>	
	9県	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大都市と地方の間で割引の偏在が生じた場合には適切に見直すべき。</li> <li>・ 見直しにあたっては地元の状況の把握や地元との協議が必要。</li> <li>・ ETC普及率がある基準に達した際に割引率を引き下げるなど安易に変更を行うことは避けるべきである。</li> </ul>	
割引実施状況の公表を行うべき	30通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経営状況、利用状況、収支状況についてはHPで公開すること。</li> </ul>	4 -
	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1,800億円という追加割引額の妥当性や、見直しの際、還元額の過不足の評価を可能とするため、コストダウンの内容、交通量やETC利用率の見通し等、試算の前提条件、新たな割引制度が償還計画に与える影響といった、計画値の開示を要望する。（自工会）</li> </ul>	
	5県3市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 並行する一般道路の混雑や事故、環境影響、IC周辺の状況、利用実態などを含めて効果やその還元先を測定し、適切な見直しを行うべき。</li> </ul>	
見直しにあたっては、利用者が混同しない工夫が必要	20通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 見直しには妥当な移行期間を設け、利用者が混乱しないようにすべき。</li> </ul>	4 -
	2県1市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 見直しの考え方について事前にルール化するとともに、利用者に混乱を与えないように見直しを考えるべき。</li> </ul>	
時間帯割引によって、スピードの出しすぎ等の危険及び路上待機の心配	50通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 割引時間の終了時刻が近づいた場合、割引時間内に料金所を通過しようとスピードを出し過ぎ、事故の原因になることが心配。</li> <li>・ 深夜の過度な割引には反対。そのために無理に深夜を選ぶようになり、交通事故や居眠り運転、高速道路に向かうまでの急ぎ運転による事故、など危険度がかなり増加するのではないか。</li> <li>・ 時間帯による割引直前のIC周辺での駐車待ちといったことが発生するのではないか。</li> </ul>	4 -
	3県3市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 段階的な割引率の設定など、実際の駆け込み車両や時間待ち駐車などへの対策が必要ではないか。</li> </ul>	
距離区分による料金割引利用のためのICの余分な出入りが生じるのではないか	20通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤時間帯割引あるいは早朝深夜割引について、100kmを超える距離であっても、100km部分に時間帯割引を（一部であっても）適用すべきではないか。100km以内で一旦ICを出たほうが料金が安くなるようでは、余分な出入りが増えて、IC付近での渋滞を招くのではないか。</li> </ul>	4 -
	2県1市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一旦ICを出たほうが料金が安くなるようなケースでは、余分な出入りが増えて、IC付近での渋滞を招くのではないか。</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者への還元状況等について十分に情報開示を行い、その結果、利用者に対する還元が不十分あるいは過大であった場合や、高速自動車国道やインターチェンジ周辺の一般道路における渋滞等の問題が発生した場合には、割引内容を適時適切に見直すことが必要である。（以上について、「料金割引の考え方（案）」に追加・修正）</li> </ul>	

## その他の意見・提案について

### 主 な 意 見

#### その他の割引制度の提案

環境を配慮した車種への割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5ナンバーやハイブリッド等の環境にやさしい車の料金を割引くべき。高速路線バスを割引幅を拡大してそれを運賃に還元出来れば大都市への車の乗り入れが少しは軽減するのではないかと。逆に高級外車や3000cc以上の車は値上げすべき。</li> <li>・ 今後、環境改善に資する低燃費・低公害車の普及インセンティブとなるような料金割引制度についても、導入の検討を要望する。（自工会）</li> </ul>
排気量、大きさ等による割引率を細分化すべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両の排気量と大きさに応じて割引率に差をつけるべき。</li> <li>・ もっと細かい車種区分にするべき、HOVや貨物車への措置、危険物搭載車を高速道路に誘導するための割引など、切り口が出てくると良い。（竹内委員）</li> </ul>
乗車人数による割引	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2人以上の乗車についての割引などのほうが環境上は有効と考える。特に都市部は、1人しか乗っていない通勤者は進入禁止にする等の措置が必要ではないか。</li> </ul>
高速運転者は割引かない	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ICの入口～出口間の走行距離と走行時間があまりにも早い高速運転者に対しては、割引率なしとしてはどうか。</li> </ul>
老人・幼児同乗車等を対象とした割引を導入すべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 老人特別割引・幼児乗車割引など、身近に感じる割引を設定すべき。</li> </ul>

#### マイルージの還元について

サービスエリアやガソリンスタンドでの割り引きもあってよい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一定の長距離通行車には、サービスエリアや、ガソリンスタンドでの割引などもあってよいのではないかと。</li> <li>・ お金ではなく別の形で還元があっても良い。（竹内委員）</li> </ul>
------------------------------	---

#### 他の有料道路との一体的な割引

他の有料道路との一体的な割引も検討して欲しい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 前納割引を廃止するのであれば、マイルージ割引の対象は日本道路公団の高速自動車国道に限らず、都市高速道路、一般有料道路も対象にすべき。</li> <li>・ 都市高速道路等にも同様の割引制を導入すべき。</li> <li>・ 料金均一区間の対距離料金制を導入すべき。（1県）</li> <li>・ 割引は一般有料や都市高速など有料道路全体に適用すべき。（14県2市）</li> </ul>
------------------------	--

#### 有料道路制度について

料金の基本的考え方を見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 数キロといった短距離では極端に割高になっている体系を見直すべき。</li> <li>・ 高速道路の料金設定は、一律料金制の場合もあれば、区間ごとに全く異なった課金をする場合もあるなど、統一性がないのではないかと。</li> <li>・ 大都市と地方都市では事業費や維持費及び交通量が違うのであるから料金体系が同じであるのはおかしいのではないかと。</li> <li>・ ターミナルチャージの考え方について検討が必要。（2市）</li> <li>・ ロードプライシングを導入すべき。（1県）</li> </ul>
車種間比率の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 二輪車の料金は、軽自動車と同じ区分ですが、乗車定員、重量による道路へのダメージなど考えると、軽自動車と同じ区分ではおかしい。重量は、軽自動車の3分の1、車体の大きさは半分以下であり、料金も軽自動車区分の3分の1でいいのではないかと。</li> <li>・ 大型車に関しては道路維持や環境の面から考えても、一般車両よりも通行料金を割高に設定しても良いのではないかと。</li> <li>・ 環境への影響や道路空間で占めている面積を考えると、大型車の料金がもう少し高くても良い。（石田副委員長）</li> </ul>