

## 第2回今後の有料道路のあり方研究会での主な意見

平成16年9月16日12:30～14:30

於：虎ノ門パストラル本館8階 しらかば

### [ 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と高速自動車国道の料金割引の考え方関係 ]

2週間という短期間のパブリックコメントで6,700件もの意見が出されたのは、国民の関心が高いことの表れであり、いいパブコメだったと思う。国民の貴重な意見なので、意見の集約をするだけでなく、各意見を公表すること、さらに今後、料金割引以外の意見も分析して、今後の有料道路施策に活用すべき。

パブリックコメントにおいては、自らの損得に応じて意見が出てくることはやむを得ないが、単に安くするからいいという点にばかり視点がいくのは適当ではなく、高速国道を利用することで、時間通りに着くとか安全であるとか一般道の渋滞が解消するとか、お金では見えない長期的な効果があることを踏まえて考えることが必要。

割引を拡大すべきとの1,000通の意見があるが、今後の公団から新会社への引継課題として、ユーザーの期待に応えていくことを考えてもいいのではないか。例えば、ETCが十分に普及していない段階では4,600億円を使い切れない期間がありうるが、その場合、車載器設置に係る支援など、さらなる割引を実施すべき。

損得勘定での意見は別として、4,600億円の分配のあり方が今回の1割値下げに関しての一つのポイントであったが、パブリックコメントでは大都市・地方、乗用車・トラックのバランスに関しての大きな反対はなかったことから、了承されたものと思う。

今回は、4,600億円の中で割り引くのが一つの約束であり、何をフレキシブルに扱うのか整理が必要。個々の割引に関しては既得権として認められるものではない。何らかの影響で割引の額が10%ぐらいぶれるようなことがあれば、政策の見直しを考えるべき。

ETC限定の割引を行うことについては、対応案どおりでいい。ただ、ETCが、単に付けている人のためだけでなく、渋滞緩和等を通じて社会全体のためになっていることを、もっと啓発・PRすべき。

E T C の普及促進策は、単に有料道路の料金徴収装置としてだけでなく、ガソリンスタンドやサービスエリアでの使用など I T S として多方面への活用についても眼を向けるべき。

E T C 車載器の購入代金が負担になっており、E T C 車載器購入支援策の内容がわかりにくいといった指摘もあるので、E T C 普及のための支援については、もっと P R すべき。

割引内容の適時適切な見直しに関する事項については、見直しの主体を明記すべき。

しばらく現行案の割引を行って様子を見た上での対応になるかもしれないが、名古屋都市圏は東京や大阪と同じような渋滞が生じる恐れもあり、早朝・夜間割引への転換も検討すべきではないか。

経過を踏まえると、大局的には、本日の案でいいと思う。

#### **[ 都市高速道路の対距離料金制導入の背景等 ]**

対距離料金制については、単に距離だけを考慮すると、利用距離の短い都心環状への流入など利用形態をゆがませる恐れがあるので、一種のゾーン制など、フレキシブルに幅広く検討していくべき。環状道路の利用を促進させるべき。

ゾーン制を敷いた上で入り口であらかじめ最高料金を徴収するなど、E T C 以外の支払手段をどう考えるか、整理していくことが必要。

都市高速道路の利用状況を見ると、国幹道に接続する部分はよく使われており、高速道路はネットワークで機能するということがよくわかる。

対距離料金制に絡めては環状道路の問題があるが、首都圏では外環自動車道や圏央道、阪神圏では近畿自動車道など、将来的な会社間の連携も視野に入れて、幅広く議論を進めることが適当ではないか。

最低料金や最高料金がどの程度かだけでなく、料率が逡増するのか逡減するのかも、今後の重要な課題として検討していくことが必要。