

### 第3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 2 月 4 日 19:00 ~ 20:30

於：虎ノ門パストラル本館 8 階しらかば

#### [最近の動向関係]

深夜割引の実施により高速道路の利用が増加しているようであるが、依然として現道を長距離トラックが多く通行しており、環境・事故等、沿道環境へ影響を与えていることもあるため、定量的な調査をすべき。

E T C リース制度は積極的に実施すべき。休暇を利用した高速道路ユーザー向けの短期リースなども検討してみてもどうか。

休日割引については、利用者のマーケットが相当あると思われる。

マイレージ割引のポイント有効期限が 2 年で切れてしまうことについては、ポイントが失効する前にその時点で受け取れる金額に自動的に還元される制度にできないか。

マイレージ割引の制度は、まだ利用者に十分に周知されていないので、もっと広報したほうが良い。

#### [首都高・阪高の今後の料金の見通し、対距離料金制の考え方関係]

割引制度が事業者によって異なるのは利用者にとって分かりにくいいため、できるだけ統一が取れるような制度にすべき。

対距離制導入は、E T C の普及により環境が整備されつつあり、合理的かつ効率的な制度として大賛成である。

対距離制の実施に当たって、経路の判別を行うことは重要と考えるので、すべての分岐点に判別装置を整備することも検討してはどうか。

対距離制の料金制度については、両公団において有識者等の意見を聞かれた上で具体的に検討されるはず。今日の資料等を踏まえて、地域の事情を十分生かした形で検討した結果を研究会に報告していただければどうか。

首都高・阪高において同様の料金体系にするか別々の体系にするのかについても検討が必要。

E T C を設置していない利用者への対策を検討することが必要。

利用者から高速道路を見た場合には、首都高・阪高は単独ではなく、それぞれ圏央道・近畿道などの道路とネットワークが形成されており、ネットワーク全体としてのあり方を考えることも必要。

O D ペアによる課金という考え方を取ると、利用の程度に応じた課金という対距離

制の概念と乖離が生じてくるのではないか。

JRは最短距離で料金を計算しており、路線によっては特別料金も設定しているなど、一般的に理解が深まればODペアによる課金ということも考えられる。

首都高・阪高については、最長の利用距離でも70km程度のネットワークであるため、長距離逓減制度を導入する必要があるかについては検討が必要。