

平成 19 年 5 月 31 日

横野茂樹

これまでの議論を踏まえた意見

1 高速道路ネットワークの有効活用とその方向性

- (1) 高速道路を取り巻く社会経済情勢の変化
- (2) 高速道路ネットワークの有効活用に関する現状と課題
- (3) 高速道路ネットワークの有効活用の方向性

2 高速道路ネットワークの有効活用のための料金のあり方

(1) 料金による高速道路ネットワークの有効活用

- ・車社会の変化、E T C など、ここ 10 年、20 年で時代は変わっているため、料金制度や料金のあり方に関する見直しを検討する仕組みが必要ではないか。また、一般ドライバーに利用しやすい割引の導入も必要。
- ・普通車のユーザーはハイカや E T C 前払割引による確実な割引の廃止に不満を持っている人も多く、現在の割引では区間や時間が限定され、仕事では利用しない一般ユーザーは利用頻度が低く、割引を享受できない側面もある。

○料金を活用した交通誘導の必要性

- ・課金をすることで、交通を抑制するものと流入を抑えるための割引は分ける必要がある。
- ・割引により交通誘導することは効果的であり、ユーザーの理解も得られる。
- ・課金による誘導は理屈としては同様かもしれないが、ユーザーの反発を招き、一般道への流出の可能性がある。

○高速道路ネットワークの有効活用のための料金と償還主義及び公正妥当主義との関係

(2) 料金を活用した交通誘導の方向性

○環境、安全

○地域連携・活性化、都市再生、物流 等

- ・観光振興、地域活性のために周遊割引や乗り継ぎ、乗り降り自由などターミナルチャージや距離制に弾力を持たせた施策の導入。

(3) 大都市圏ネットワークの有効活用のための料金のあり方

- ・大都市圏ネットワークを構成するための料金設定については利用者に分かりやすいシンプルな料金設定を。

(4) 首都高速道路及び阪神高速道路の有効活用のための料金のあり方

- ・ ETCの利用も80%台と進んできたが、現金車対策についてもETC普及の施策とあわせて考えていただきたい。
- ・ 具体的には、距離制になった場合、現金利用車に対し、例えば、単に最長料金を課すのでは納得が得られず、電子マネーやプリペイドカードの使用により割引を与えるなどの対策が必要。また、利用頻度が低くETCを導入していないユーザーにも、レンタルなどにより導入促進策もすすめて欲しい。

3 高速道路ネットワークの有効活用のための料金設定における受益と負担の考え方

(1) 料金と外部（不）経済

(2) 受益と負担のあり方

- ・ 物流に対する優遇は社会的要請からいって十分認められるが、物流に対する割引が乗用車の負担とすることには疑問。政策として行うのであれば、原資は国民全体が負担するべきものであり、公費の投入を検討すべき。

4 高速道路ストックの機能強化の方向性

- ・ 利便性、環境面等の要素を通じて、スマートICは非常に有益であるため、積極的な展開をすべき。
- ・ 国全体として安全面を考えるとといった視点で、暫定二車線区間へは機動的に対応すべき。
- ・ 暫定二車線区間を全区間を四車線化せずとも、一部区間の拡幅や追越し車線の増設等、リスクを精査したうえでの対処が望ましい。