

## 第26回 名古屋高速道路公社料金問題調査会 議 事 録 要 旨

1. 日 時 平成16年9月10日(金) 9:30~12:30
2. 場 所 名古屋高速道路公社黒川ビル 2階大会議室
3. 出席者

●名古屋高速道路公社料金問題調査会委員

かわかみ しょうご 河上 省吾	(会長) 関西大学工学部教授・名古屋大学名誉教授
おくの のぶひろ 奥野 信宏	中京大学大学院経済学研究科教授
くどう しょうぶ 工藤 尚武	名古屋商工会議所専務理事
ささき ちよこ 佐々木千代子	なごや消費者団体連絡会会長
たかだ ひろこ 高田 弘子	都市調査室代表
はまだ みちよ 浜田 道代	名古屋大学大学院法学研究科教授
やまだ もとなり 山田 基成	名古屋大学大学院経済学研究科助教授
やまもと こうし 山本 幸司	名古屋工業大学社会開発工学科教授
わかまつ としこ 若松 利子	愛知消費者協会副会長

(敬称略、会長の外五十音順)

#### 4. 会議資料説明

●会議資料に基づき以下の内容の説明が行われた。

- I コスト縮減    II 一宮線料金圏の整理    III 金利の設定  
IV 交通量推計    V 償還計算    VI 公正妥当の考え方    VII ETC関連

#### 5. 主な審議内容

委 員 : ETCを利用するにはクレジットカードが必要ですが、世の中にはクレジットカードを持ってない人がたくさんいる。

ETCは、割引を行うことが目的なのか、ETCを普及させることが目的なのかで違ってくると思うが、これらの人の割引を回数券等で確保する考えなのかどうか確認をしたい。

公 社 : ETCの目的は、多様な料金施策を実施するためにETCを活用しようとするものです。

ETCがある程度普及しないと、現金利用などのETC以外の人が多くいることから、ETCだけの割引では問題となります。

このことから、なるべく早くETCを普及する必要があると考えています。また、ETCを普及促進することで、利用距離や利用時間帯の要素を入れた柔軟な料金施策を進めていきたいと考えています。

ご指摘のとおり、ETCクレジットカードの発行には与信が必要です。サラリーマンは容易にカードを所持することが出来ますが、学生や収入が安定しない方は容易に所持できないという問題があり、だれもが利用できるETCプリペイドカードのようなものが今後の検討課題となっています。

委 員 : 公共交通機関と高速道路料金の単純比較を行っているが、比較に当たっては車両コストやガソリンコストを考慮する必要があり、十分な注意が必要だ

- と  
社 公 社 : ご指摘のとおり、高速道路の料金には車両償却の費用やガソリン代等が別にかかりますので、この点を考慮した比較についても検討してみたいと思います。
- 委 員 : 料金圏についてですが、JHの東名阪自動車道等を含めた名古屋圏全体の高速道路網料金体系の観点からは、一宮線を別料金圏にすることは非常に良いことだと思いますし、評価できると考えています。  
しかし、一方では一宮線と名古屋線との一体利用の利便性を否定していることになり、その点について名古屋高速道路公社として考える必要があると思う。  
別圏域の設定を否定している訳でなく、別の角度からの整理がいるのではないかということである。
- 公 社 : 現在の東名阪自動車道が均一500円で、東名・名神高速道路が対距離料金であることを考えれば、小牧線や一宮線が名古屋線と別料金圏とすることが都心へ交通を集中させないために重要なのではないかと考えています。  
東名阪自動車道の均一料金見直しを含めた、名古屋圏全体の料金体系の見直しも、今後は考えていかなければならないと思います。  
また、一宮線と名古屋線を別料金圏とすることで、ある程度距離の要素を踏まえた料金設定となると考えています。
- 委 員 : 名古屋高速道路の料金が高いと言われている訳ですが、他の公社等のコストと比較することにより、何処が高いのか、何処を改善すれば良いのかが解ると思う。  
平成17年度に管理コスト縮減約20%、17年度以降償還完了までの管理コスト縮減率は平均約19%とありますが、35年間で19%縮減することなのか。  
35年で19%ならば、1年間で1%以下の縮減となり、民間の人の感覚ではコスト縮減に入らないのではないか。
- 公 社 : 平成17年度の縮減率は約20%、それ以降は平均縮減率が約19%ということであり、毎年19%のコスト縮減を行っているのと同様ということです。
- 委 員 : 17年度以降は、毎年19%コストを下げているということなのか。  
公 社 : 平成8年度を基準として、19%コストを縮減するということです。  
公 社 : 補足させていただきます。  
資料の6ページに示しているとおり、人件費についても逐次削減を進めてまいります。  
管理コストについては、将来無料化する道路を有料で造っているという観点から、将来的に償還が終わり愛知県や名古屋市に引き渡す段階で、無料道路として良好な状態で使用できる為の適切な維持管理が必要であり、無料となった段階に、愛知県や名古屋市が税金で大規模な補修工事等を行う必要のない投資は必要と考えています。
- 委 員 : 管理コストについては、了解しました。  
他公社や他公団とのコスト比較した分析については、名高速はこれからも建設が続いていく訳ですから、必要ではないかと思えます。
- 公 社 : 建設コストの比較で言いますと、首都高速や阪神高速も同じような規格の道路を造っている訳ですが、名古屋高速では街の景観とか、環境などについてかなりの配慮をしていることから、建設コストの増加につながっているも

のと考えています。

管理コストについては、料金収受に対するコスト、清掃に対するコスト、点検や補修に対するコストが、他公団等に比べて安くなるように作業のやり方等を工夫するなど努力してきました。

名古屋高速として目標を達成したから、これでコスト縮減の努力は終わりというのではなく、他公社、他公団と競争しながら努力を続けていきたい。

- 委員： 将来的に無料で開放すると言うことですが、本当に実行できるのか。  
無料にしたときに高速道路としての機能が果たせなくなるのではないか。  
E T C利用への大幅な転換が見込まれ、E T Cを使った多様な料金施策を考える場合、出口E T Cなどを整備するのに必要な費用も踏まえて考える必要があるのではないか。  
E T Cが普及した場合の料金収受費用等の管理費用の将来見通し等について説明してほしい。
- 公社： E T Cが普及した場合の料金収受費用の見通しですが、償還計算上では将来の利用率は国の目標である70%を前提として計算しています。  
その時には、本線料金所でも、一般料金所でも最低1レーンには収受員の配置が必要と考えており、これ以外の収受員を削減できるとの計画をもとに償還計画を立てています。  
仮にE T C利用率が90%や100%になってもトラブル対応等の必要性から、1レーンへの収受員の配置が必要と考えています。  
出口E T Cの整備については、多様な料金施策をいろいろ提案いただいて、検討を行っていくものと考えています。今年度中の実施を予定している社会実験では、春岡、黒川、烏森の3箇所の出口にE T Cを整備します。また、吹上東出入口でも迂回乗り継ぎのために今年度中に出口E T Cを整備する予定です。  
他の出口へのE T C整備については、今後本格的な対距離料金を本当に実施するのか、簡易な対距離料金制にするのかを考える必要があります。
- 委員： その整備に必要なコスト、費用を教えてください。
- 公社： E T C運用では、クレジット会社への手数料や設備の維持管理費用なども必要となります。
- 会長： それでは、E T Cの整備費用や経費等について整理してください。
- 委員： 換算起算日の考え方について教えてください。  
最終的に一宮線の料金をどの様にしていくのかは、今後議論されていくものと考えていますが、利用者の観点から見た場合、一宮線は名古屋線に対して離れ小島で供用される訳であり、このあたりをどの様に考えたらいいかを議論する必要があります。  
利用者の立場では、一宮線と清洲線で一体の道路であり、一宮線を仮に350円とした場合でも、本来ここを乗り継がれる方が、平面道路又は東名阪道路を経由して利用する必要があるわけであり、余分な時間やコストを消費することとなることから、清洲線がつながるまでの間の割引等の検討を行う必要があるのではないか。
- 公社： 清洲線が整備されるまでの間、名神高速道路大阪方面から名古屋線へ入る場合、小牧線経由の場合は対距離料金制である名神の一宮ICから小牧IC間(350円)を利用することとなるが、一宮線経由の場合は均一料金制である東名阪自動車道の清洲JCTから楠JCT間(500円)を経由することとなり、150円の料金差が生じる問題があります。

- 委員：清洲線と繋いで使うというのが本来のネットワークの前提だと思うので、高針で一旦500円払うという問題とは少し観点が違い、清洲線と同時に提供できるのであれば、本来のあるべきネットワークとしてのサービスですが、今回は切れているので、その分は別途考えて頂きたい。
- 公社：一宮線は完成ネットワークとして完成し、現在のネットワーク状況で750円として既にサービスされている名古屋線の整備が遅れている。  
名古屋線が遅れていることに対して何らかの配慮ができるかどうかについては、今のルールのままでは難しい話であり、ご指摘の内容について、どうすればよいかをかなり研究しなければならないと思います。
- 公社：一宮線供用当初は離れ小島を前提としており、交通量も清洲線がつながった時点で、45,000台から50,000台と大きな数字になることを予定しています。償還計画においても、清洲線を整備するまでの間は離れ島の状態をご利用いただくお客様を対象に償還計算をしています。  
清洲線ができていない間、名古屋線を安くしてご利用いただくという意見もありますが、極論をいいますと、東名阪の500円分を割り引けば、将来清洲線が完成した時のサービス水準にかなり近くなると思うのですが、それは、体力的に非常に辛いこととなります。  
正直に申し上げますと、やはり離れ小島を前提としたお客様を意識した暫定的な供用をさせていただき、清洲線が供用した時点で、乗り継ぎするお客様にもご利用頂くということで考えたい。
- 公社：換算起算日について、分かりにくかったので説明させていただきます。  
最初の供用から、その後の供用までの期間を事業費の重さを考慮して平均したものが換算起算日です。

－ 休 憩 －

- 委員：説明資料（P7, P31）の記述で、償還計算対象としている対象道路がわかりにくい。  
つまり、どのケースが一宮線のみを対象としているのかということの説明して欲しい。先程の説明では前提条件が不明確で、数値だけを見ると誤解を受けるといった感じを受けました。  
ETC割引については、ETCの導入を国の施策としておやりになるのは良いが、名高速がETCを導入し、ETC利用者に対して積極的な割引をするというのは、国からその割引分に対し、名高速あるいは愛知県、名古屋市に補助金又は、助成があるのならば良いが、そうでないとなれば慎重な議論が必要。  
ETCを導入するためには、公社側もユーザー側も費用が発生するので、公社側は公社側のメリットが発生し、ユーザー側もメリットが発生する中で、必要な経費と発生するメリットを勘案した上で、公社側がETCを利用することによって、これ位のメリットが発生するからその分は割引をする、それを上回る割引については、国がそういう方針を持っているのであれば、多少国の方針に配慮する、それ位であれば納得できる。  
ETCを年に1回使う人も、年に何回かよく使う方も割引率は同じだというのはちょっと納得しづらい。特に割引という考え方からすると、公社が儲かっていてその儲けをユーザーに還元するために割り引くのであれば理解できるが、非常に苦しい立場で我々が料金を議論している中で、過度な割引というのは、それだったら料金を下げろ、上げるなという議論に結びつきかねない。  
だから、割引というのは誰でも彼でも同じ率では納得しづらい。よく利用

される方には、ありがとうございましたという意味での割引はよく分かる。

そうすると、ETC利用者だけではなくて、ETCを利用しない人たちに対しても、よく使って頂いた人には、ありがとうございましたという割引がないと納得しづらい。

今日の資料では、一般的な利用者に対する割引がどうなるのかという説明が少し不十分。やはりよく利用される方に対する割引は今後とも継続してやっていくということを出して頂きたいという希望があります。

それから、小牧線と一宮線を距離的に一緒なので同じ料金という前提は分かるが、今日の資料では償還性を検討するため、300円のケースと400円のケースもでてきている。そうすると小牧線との関係も議論に入ってしまう可能性があるため、そこは慎重に考えないといけない。

もし、清洲線が開通するまでの2年間は利用する方にとってみれば不便をおかけするので、サービスしますというのなら分かる気もするが、

—個人的にはそれも（やらなくて）いいんじゃないかと思いますが—

ただ、一宮線を使う必要性がない、小牧線を使う人から見れば「なんだ」という話になりかねない。清洲線が開通する時には改めてこういう場が開かれると思うが、何れにしても、一宮線だけの問題ではなくなるということを強調したい。

それから、最終的に40年償還ということを経験として議論をさせて頂いていると思うが、例えば金利、あるいは交通量が償還計画を改善する方向に変化した場合、償還40年を短縮する方向で公社は考えていられるのか、料金を値下げする方向で考えていられるのか。

また、償還計算に使用するパラメーターはどのような状態のものを設定しているのか、平均的な状態で設定しているのか、収支を考えて安全な方でパラメーターを設定している、あるいは、料金値上げというのは社会的な問題が大きいので、ぎりぎり、リスクを抱えながら、設定したパラメーターの値なのか、このあたりははっきりとした意向を出した方がいいのではないか。

公 社 : 最初の、一宮線だけの償還と全体の償還の説明が分かりにくい、というのは説明文が不足しており仰るとおりです。

現在の供用延長53.3kmに対して、一宮線を足して62.2kmになった償還を計算しているのが概ね38年前後で償還するというものです。その時の前提条件は一宮線だけが東名阪に繋がり、それで概ね17,000台~25,000台位増えて、その位の交通量が乗るということを前提条件としています。

その62.2kmの償還にあたっては、清洲線とか東海線はその償還上には最後まで出てきません。というのは有料道路の償還計算ですので、他のネットができた後で交通量を増やすというのを入れると、逆に減るのかもしれない、ということで普通は計算に入れないことになっていますので、このネットの効果だけでやっています。その条件で、38年前後の償還です。

清洲線の完成時点では、小牧線の交通量が少し減りますが、一宮線交通量が5万台位に増え、償還が結構良い状況となります。

しかし、最後の東海線は、もともと併行して大高線もあることなどから、断面交通量の一番いいところでも4、5万台位で、端部では2万台位しか乗らないため採算の悪い路線です。

このため、東海線供用時の償還期間は、それまでの2年位の償還の余裕を含めても40年ぎりぎりとなります。

償還のパラメーターですが、交通量はちょうどを見込んで、さらにコスト削減を必死でやって何とか40年に入るかどうかという議論をしています。

そして、ほとんど余裕もないですが、端末割引とか夜間割引の社会実験を実施した後、実行するかといわれた時に、もう全く余裕がありませんということもできないので、料金収入の1%以内位は、いくらかの割引ができると

いえる位には考えて、償還計算にも入れてあります。ですから、全体81.2 kmの時にはぎりぎりです。

それから、E T C車に対する割引について高速自動車国道の例をご紹介しましたが、現在やっている割引が全体で、2,800億円、建設系をやめることなどでできる余裕が1,800億円、これを原資に割引をやろうということです。

現在の別納割引はE T C限定ではなく、単に別納カードを持っていれば割引くこととなっており、それをE T Cの割引に切り替えようとしています。

このことにより、今まで完全な多頻度割引にはなっていなかった割引を、本当の多頻度割引に切り替えるということを高速道路でやろうとしています。

今、名古屋高速では、料金収入に対して約6.4%が回数券割引、ハイカの割引やE T C割引の割引額になっています。この割引のトータル額を変えない中で、回数券とかハイカからE T C施策のマイレージなどにどう転換していただくのかがとりあえずの検討課題と思っています。

ただ、そうすると先生が仰られたようにE T Cを持っていない人に対する割引とか、E T C車だけの割引でいいのかという議論がございます。

お客様はE T Cの機械を買い、私共もE T Cの機械を整備し、そのことによって料金所の渋滞が減ったり、収受員のコストが減ります。その分位は割り引くという理屈はあるのかなと思います。

あとは、多頻度利用される方は割引いてもっと乗って貰ったらとか、例えば土日を割り引くとか、端末を割り引くなどで利用が増えるなら、全体の収支が良くなります。

多頻度の方とか、時間帯を変えて乗って貰える方を優遇することによってうまくいくのなら、それはE T Cを活用してそのような割引制度はありえるのかなと思います。ただ、この際には先程言ったようにE T Cを持っていない人へ、同様の割引対応することは、ちょっと難しいかなと思います。

例えば回数券で回数の低い割引を残すとか、そんなことを工夫しながらやっていかなければならないと思いますので、色々な議論をしていただければいいのかなと思っています。

もう一つの、小牧線の料金と一宮線の料金で、一宮線の料金の議論は小牧線に影響するのではないかというご指摘は、全くおっしゃるとおりで、一宮線が350円であれば、小牧線と一緒に皆さん普通かなと思いますが、仮に300円としたら、小牧線も300円にするべきであるとか、400円とした場合は小牧線も同じにするかというような議論がございます。

これは、名古屋料金圏の料金と小牧線・一宮線の料金とのバランスをどうするのかという議論だと思います。大雑把にいきますと、750円の名古屋料金圏に比べて、一宮線が350円ならば、別々に料金をとって、ちょうど良い位ですが、それが仮に350円を300円とすると、750円の名古屋料金圏で走っている人が一宮線に少し助成しているようなことになります。

400円ならば一宮線の人が名古屋料金圏に対して、全体がプールですから、少し応援していることになります。

本当は全体がプールですから、本来、料金圏間の出し入れ、助成の議論をすとおかしな議論になりますけれど、やはり、出資団体の愛知県や名古屋市もこちらで助成していることを思えば、一宮線をあまり安くしてというのは、議論がなかなか難しいかなと思います。今のような話は突っ込んだ議論になればそんなことになるということでございます。

経営状況が良くなったとき、償還期間を短縮するのか、値下げするのかの議論については、40年償還を35年償還にするのかとの議論となりますが、都市高速道路ではそう言う議論はされたことがありません。一般有料道路の

例では、30年間償還して、無料化したものはあります。

利用者の方々に、30年間で償還しますと言ってきたものを、5年、10年伸ばしますと言っても、とても聞いてはいただけない。

約束したのではないかと言う話になる。

姫路などで1日1万台通っている道路を無料にした事例もあります。この事例では、無料にしたことにより1割ぐらい交通量が増えました。渋滞になっても、結局交通量でまたバランスが取れてきます。

委員： 一般有料ではなく、都市高速では無いですか。  
公社： 都市高速ではありません。  
委員： それでは全然話が違う。  
公社： 一般有料では、償還期間がきたとき、もし赤字であったら何とかして借金を清算して償還する。良好であったら償還期間を短縮して償還しています。余裕の範囲内で環境対策など色々なことをやっているところもあります。今現在、値下げするのか、期間短縮かの議論は無理ですが、これからは、余裕の状況を見て都心環状などの渋滞対策に対し、努力をしなければならないのかなと考えております。

それでも償還に余裕があった時は、料金値下げとしてETCを使ってどんな割引ができるのかを議論してやっていくことを考えています。

公社： 補足させて頂きませんが、交通量が計画より増え、金利状況が良くなった、結果として公社の経営が良くなったとき料金問題をどう考えるのかは、今年の2月に愛知県、名古屋市の関係の皆様方に大変ご迷惑をかけ、散々議論をしました私どもの経営改善計画の中に次の1行入れさせて頂きました。「交通量 金利の改善等により採算性が大幅に良くなった場合には料金のあり方について検討する。」

40年償還の中で、経営改善によって経営が改善されたら、その分償還を早く終わらせるのが筋であると思いますが、いろいろな議論の結果、交通量、金利がよくなった時には経営改善計画に計上した以上、何年先か何十年先か分かりませんが、いろいろの方面から、この問題を検討していくことになると思います。

委員： 割引の事をお伺いしたい。  
一宮線の料金について、300円、350円と、いろいろ採算を計算して頂いているが、そのとき割引はどう扱われていますか。

資料の中で、32億円という割引額があります。32億円は大きい、全体から考えると割り引いたために32億円償還に遅れを取っていく事になる。

利用率を増やすために割引をするかということ。

料金に割引がどういう風にハネ返っているのか、割引しなければもう少し償還が早くなるのではないか、割引は償還にひびくと思う。

償還計算の上で、割引はどういう風に反映されているか。その分は上乘せになっているのかその辺を聞きたい。

公社： 償還上の割引の計算については、現在、ETC、回数券、ハイカの割引を行っています。これが平均6.4%の割引率でトータル32億円の割引額になっています。

そして、将来の償還計算上も収入に対して6.4%の割引減収と言うことで償還計算しております。

そして色々な割引を導入しても、それは基本的には、償還計算上は、たとえば回数券、ハイカがETCにどれだけ移るのか、またETCでどんな割引ができるのかというようなことを勘案して償還計算をやっていきます。

還計画上はそんな計算で行っています。

償還にどれくらい影響するのは、交通量が10%減少したとすれば、10年ぐらい償還を悪くすると言われていました。

収入を6.4%落とすと、交通量が6.4%落ちると同じような話です。

割引率を、今の6.4%から10%程度まで引き上げるとすれば、数年償還が悪くなる。割引率は償還に影響することとなり、交通量が減るのと同じことであると感覚的に理解しています。

委員：国はETCの普及率の目標を70%としている。名古屋高速の場合、国に従い、それを前提に動いているが、そんなに利用率は上がらないのではないかと思います。

現金利用者が現在40.3%であり、その人たちがETCに移行すると言うことになる。ETCの普及率70%は考えられない。

名古屋高速に乗る人のETCの比率は、どのくらいと予測していますか。

割引率がETCばかりに偏って、償還がマイナスになるのではないかと。

私は、タクシーを利用するので現金利用客ですが、現金客に対して冷たいですね。現金客は、一番高く払っているのに、現金の人の乗り継ぎ割引とか、時間内に乗ったり降りたりしたら割り引いてくれるとかがあるとよいのですが。

公社：ETC利用率がどれくらいになるかという予想については、全国でいろいろ行われているアンケート調査があります。

今は、ETCの普及率が名古屋高速で約16%、現在ETCキットは安いものでは8千円ぐらいであり、概ね1万から1万5千円ぐらいで機器を設置できます。

JAFや国土交通省で行ったアンケートでは、ETCの機器がほしい1万円ぐらいで搭載できるなら、50%ぐらいの人が将来ETCを導入するという結果がでています。

これは、前納割引13.8%の割引率があった程度で、色々な割引が出されていない段階でのアンケート結果です。

回数券、ハイカ、それとICCR（ICカードリーダー）利用の方がどの程度ETCに転換するのかですが、

別納カードを持っている人の中には、ETC機器をもっていなくても高速国道で割引があることからICCRで使われる方が見えます。

大手のトラック会社はみなさんは、ETCでの割引があればETCに切り替えますといわれており、ETC割引により9%程度は、ETCに移ると考えられます。

回数券利用の方は、数多く利用することに対する割引を望まれるということであるならば、機器が安くなるとか、ETC貸し出し等があればETCに移るのではないかと考えております。

ハイカの方は、どこでも使える割引ということでETCに移っていくと考えています。実際、ハイカ利用率は以前は20%あったのが、ETCに移っています。

現金利用の4割の人がETCの利便性を考えてどのように移っていくのかは、今後の料金割引により、夜間が安いとか、短距離は安いのかによるのではないかと考えております。

名古屋高速では、ETCになれば多様な料金施策ができるということ、皆さんの公平性につながるという意味での利用率アップの検討とか、それを前提とした研究を検討をしていきたいと考えております。

委員：回数券利用者が、ETC機器が安くなればETCに切り替えられるのでは



ないかといわれましたが、今は逆です。

E T Cを持っている方も回数券を使っています。

某企業も回数券を買うように指示が出ています。

自動車関連企業ですので、皆さんE T Cを使っていらっしゃるが回数券の方が安いので回数券を使えと指示されてる。

大きな割引率のものを利用するというのが、企業の基本であります。

現金利用の方がどうしてE T Cに行かないのか、どうして回数券に行かないのか、このあたりは宣伝をもう少し頑張る余地があるのではないか。

どこのブースにも、回数券がお得ですという大きな垂れ幕を立てて、ここで売っていますというような宣伝が少ないように思う。

料金所での販売には販売手数料が不要ですが、他の一般販売所では販売手数料が必要であり、料金所では扱っていない100回券は別にして、料金所での販売努力が必要だと思います。

一般販売所に遠慮して広報をしないと言うことがあるのなら、おかしいと思います。

一般販売所で100回券のみが売れて、その他の回数券が料金所で売れているのでなければ、宣伝が足りないということにつけるのではないか。

販売手数料を支払っている回数券の販売状況はどうなっていますか。

今の名古屋高速では、何よりも大事なのは渋滞対策である。渋滞してしまったら高速道路の役割はなにも役立たないのであるから積極的に取り組んで頂く必要がある。

高速道路に入って渋滞にあったら、いても立ってもいられない。中部国際空港ができて、大高線が渋滞して動かないのが目に見えているとおもいます。

それをどう緩和するかが今非常に重要である。ただでさえ、都心環状が渋滞している。それに加え最近、本当に大高線の渋滞がひどくなっており、これで空港が開港されたら一体どんな風になるのか本当に心配であり、それに向けての対策を何よりも一生懸命やって頂きたい。

E T Cを利用した社会実験の検討案で、出口E T Cを3箇所設置して実験を行なわれますが、渋滞対策に繋がることであればもう少し金をかけてやって欲しいと思う。

例えば、高辻で出て、吹上で入る、環状線を回らずに直接乗る。この利用者は結構いると思うんです。

高辻に出口E T Cを造っていただいて、環状線の渋滞を回避できるようにすれば、お客様が高速を下りて別の方策をとることができるので是非考えて頂きたい。

社会実験で、出口E T Cを設置することが決まった以上、その出口E T Cを色々利用して活用したらどうか。

せっかく造ったならば、どう使うか、使えるか、そういうことについては柔軟にいくらかでも提案があれば取り入れて検討して頂きたい。

例えて言うならば、高速2号東山線の社会実験のところで春岡出口に出口E T Cを付けますが、春岡出口を出て春岡入口で入り、四谷出口で出る、こういうものを作って頂けたら助かる。

せっかく高針の方から来きても出口がないので、高速を使わなくて一般道路を使おうという方も、このようなものがあれば使おうという気になる。せっかく使ったコストを付加価値で回収できるように柔軟に考えて頂きたい。

それからですね、さっきから伺っているところで不審に思うのですが、やっぱり前提が違ってきますね。都市高速に関してこういう構造で造ってしまったので、将来、無料にできるわけがないということをごどこかで真剣に考える必要があるのではないか。

一般有料とか、ふつうの国道に変わるような都市間の高速道路は、地域のことを考えて何年か経ったら無料化にしても問題はないと思う。

しかし、都市高速を無料で供用しようとしたらこんな構造ではダメなんです。

都市高速で無料にしているところをごらんになってください。世界各国にはいっぱいありますが、たくさんの出入口がありこんな構造になっていない。

出口、入口が限られた構造にしてしまった以上、渋滞になって下りようとしても出口がなければ降りられない状況になっています。

都市高速が無料化はあり得ない、ここだけで議論してもしかたがないと思いますが、こういう問題意識は常に我々は持っている必要がある。

何十年先には現実問題になるわけですから、これを乗り越える方策を関係者が必死に考える必要がある。

公 社 : 回数券売り上げのことから申し上げますが、今、約100億円ぐらいの回数券の売り上げがあり、一般販売所での販売は、ほとんどが100回券です。

料金所での販売は、料金改定に関連して1万円、2万円の回数券の販売になり、端数が無くなったことから、若干売り上げが増えております。

これは、回数券販売手数料を払っていませんので公社としても得をすることになり、ブースで買っていただくように進めていきたいと考えています。

一般販売所の手数料につきましては、コスト縮減で手数料を3.4%に引き下げました、今後さらに下げる予定です。

一方、皆さんに、ETCを利用いただくために100回券を無くすかという議論がありますが、公社としては、その扱いが難しいところであります。

首都、阪神では偽造券問題が発生し、数億円の損害が出ておりますので、販売をやめると思っています。

公社は規模が小さいのでそこまではありませんが、同じような都市高速のグループとして、合わせて行かなければいけないと思っています。

高辻で下りて吹上で乗ったらどうかということについては、今、議論している最中でございます。

高針が繋がったときに、東名阪から間違えて名古屋高速に乗ってしまい、往復料金を支払うことになったとのご意見もあり、吹上又は春岡で出てUターンした場合、無料で乗り継げるようにすれば、1回分750円安くなるということにもなります。

四谷での、東行き方面出口がサービスがされていない状況も踏まえて、お客様のサービスを考えて行きたいと考えています。

現在のネットワーク81.2kmを750円の料金で完成させるということで鋭意進めておりますが、将来ネットワーク完了後、採算がよくて経営状況が大幅に改善された場合は、償還を早く終わらせるよりも料金を下げるべきであるのご意見も当然であると考えています。

シンガポールでは、一定のサービスを提供できるように、混んでくれば高くし、空いてくれば安くすることで弾力的に料金を操作している。

今、有料道路として、いろいろ整理しておけば、将来的に有効だと考えています。

現段階では、今のスキームがそのまま移行することを前提に、ご審議して頂くこととなりますが、スキーム自体が硬直的にならないように考えていきたいと考えています。

公 社 : 100回券販売ですが、15年度で約70%ぐらいの販売がありましたが、16年度では、ポッキリ券(定額券)の1万円券、2万円券を出したところ、2万円券が約35%、1万円券が約10%ぐらいになり、100回券が約50%ぐらいになって来ています。

1万円券、2万円券は料金所で主に販売されることから、手数料が不要で

ありコスト縮減になっています。

割引率でいいますと100回券が19%弱で、2万円券が17%ぐらいの割引でありますから、低い割引率の回数券が伸びている面からも採算面ではかなり良くなっています。

回数券より有利なETC割引になれば、ETCに移っていただけたらと思います。

蛇足ですが、40年経ったら無料と言っているわけですが、もしも、有料道路が永久に続くということになれば、その瞬間から固定資産税を支払わなければならないという問題も発生することになります。

会 長 : 残りが30分となりました、今までの一宮線の料金について、またETCについてそれぞれ議論していただきましたが、今日説明いただいた一宮線の料金の考え方、ETCの取り組み、割引等についてのご意見を委員の皆様へ順番にお聞きしていきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

委 員 : 料金問題ということは私たち消費者としましては、安ければ安いほどいいと思っておりますけれども、環境問題とか、時間や快適さ、安全性を買うということで申しますと、自分勝手な事ばかりは言っておられないなということを実感しております。

そして、ちょっと方向が違いますけれど、私はこの3月に初めて、生活者の一人としてこの委員に加えさせていただきましたおりに、ITS世界会議が行われるということをお聴きしました。

ITSという名称ですが、初めて聞いたときには、その意味がわかりませんでした。これからみんなが利用するということであれば、何か覚えやすいような、解りやすいような親近感を持った名称にすることも考えていただけないかなと思っております。

委 員 : 第一番にですが、この高速道路ができて本当にうれしいと思っております。何故かといいますと、関西の方ではもう何十年も前にできているわけですが、それが名古屋にもやっと与えられ、時間を有効に使えるということとはとてもありがたいことだと思っております。

そして今日、私個人として思いますのは色々なところのPRが足りないと思います。それはどうしてかと言いますと、ここにありますようにいろいろな事を知らない人は現金で払う。私自身も現金で支払いますが、時間がかかります。

ETCを整備されることはとってもいいんですけども、その前に、こういう回数券があるんだということをPRしなければいけないと私は思います。

マスコミを利用するのと、もう一つは名古屋市には広報なごやがあります、全家庭に配布されていますが、利用できないのでしょうか。

こういう便利があるのだというPRを、名古屋市民に情報提供をすることが、よろしいのではないかと思います。

一年でも早く償還できるようにするには、やはり第一番に利用者を多くする必要があります。その利用者を多くするには、色々な口コミと情報提供の場を利用するというをさせていただいたらいいんじゃないかと思います。

広報の話は、まだ早いとおっしゃるかもしれませんが、足下から一つ一つ情報を流していただいて、利用率を多くできることを私は願いたいと思っております。

委 員 : 今回、我々の任務としての一宮線については、350円でやむなしという

ように考えております。

それから、大幅な割引きというのは、料金値下げ、値上げと当然関係してくるわけですから、安易に割引きを考えることは、いかがなものかなと思います。

ただし、一方では多頻度利用者に対しての割引は、バランス的な問題として、十分に配慮していただききたいと思います。

それからE T Cについては、名高速として積極的に導入したいというお考えに立つのであれば、もっと他の利用の仕方を他の組織と考えていただいて、こんな風にE T Cを利用すれば、非常に有効的な使い方ができますよというような政策を名高速が中心になって、積極的にうっていただければ確かに利用比率が上がると思う。

そういう努力をしていただければ、E T Cの利用率が上がると思いますので、検討をして頂きたいと思います。

委員： 全体の方向として350円、これは私は感覚的にということで申し訳ないんですが、350円の50円が邪魔だと思っています。50円の端数がつくなら、400円にしたらどうだとも思いますが、350円は妥当かなという風に思います。

先程、お話が出ていた清洲線ができるまでの2年間に、何か一宮線を使って頂いた方へのメリットが少しあると、了解しやすいなという風に、少し思っています。

それから、名古屋高速道路には渋滞がないと言いたいと思っています。東京や、阪神のように渋滞道路になって、ずっと高速道路の上にいるという状態がないようにいろんな事を仕組んでいくんだらうと思います。

高速道路を下りたところの信号とか、下り口に向かった坂のところで渋滞が発生していますが、この解消を同時にやっておかないと一宮線や東海線が整備されたときに、交通量が増えて混雑度が増すこととなります。

また、中心部での環境が悪くなっているというのが、どうも私は気になって仕方ないので、少しその辺を改善をするという努力、環境対策費の投資が必要と考えています。

今度の一宮線は、350円が妥当とはちょっと思っていないんですが、400円にしてもいいんじゃないかと思っています。しかし、小牧線とのバランスを考えると350円かなと思います。

それから、もう一つ、管理費を節約するということに対しては、私はもうちょっと上でもいいんじゃないかという感覚は持っています。

将来の人達のために、このコスト削減計画でいいのかということを考えてしまうところがあり、無理をしないほうがいいんじゃないかなという感覚を持っています。

委員： 全体の説明を聴いていて、非常に前向きに弾力的に検討されているような気がしています。それから具体的な金額については事務局からこれというのは示されているか解りませんが、実際には小牧線ですとか、他の有料道路との料金比較がありますけれども、そういう比較を考えますと、そういう方向で考えておられることでもよろしいんじゃないかと思っています。

細かいところですけども気になりますのは、36ページ、他の公共交通機関との料金水準との比較がありますが、34ページの他の有料道路との料金比較で350円だったら、比較をすることは意義があると思うんですが、他の公共交通機関との比較というのは、その車に乗る人の心理的な参考値であって、いわゆる350円という数字を聴くときの参考にはおそらくならないのではないかと思います。

他の有料道路とは比較の対象になると思いますが、先程言われましたようにガソリン代の問題とか、色々な問題があると思います。資料の作り方もしませんが、ほんの参考という感じかなという気がします。

委員：清洲線開通までの2年間の期間的な配慮が要るのかなどの印象は持っております。350円というのは、別にそれでいいのではないかと思います。

名高速は、東海線を含め、これからまだずいぶん建設していかねばなりません。

今までは、JHがいろいろと風を全部受けいたと思いますが、今度は名高速の方に厳しい風が向かってくるんじゃないかと思います。

料金問題調査会としても、悪い言葉で言えば、現状を追認して技術的な問題だけを議論していればいいということでは済まないんじゃないかと思います。調査会が責任を問われることはないと思いますが、そういうことを我々は心していかなければいけない気がしております。

委員：料金につきましては基本的に、350円ということで了解いたしました。小牧線との比較ということで、市民には納得して頂きやすい料金かなと思います。

非常に細かいことを申しますが、先程環境とか安全とかいうのはしっかり検討する必要があるということでご意見がありましたが、最近地震がよく起こるので、いよいよ東海大地震も近いのかなとも思いますので、震災対策をしっかりとお願いいたします。

会長：ありがとうございました。只今、各員のご意見を伺いました。そして、今日ご欠席の木下委員と松井委員のご意見については、事前に伺っておりますのでご紹介させていただきます。

－別紙「欠席された各委員から頂いた意見」を紹介－

委員：私は今日説明を受けました枠組みと、それから、350円という料金は、これ位しかないんじゃないかと思っています。それから、今日の議論の中で、有料事業の将来をどうするかという議論がありましたが、将来はロードプライシングしかないと思っています。

とりあえず、交通管制をするためのロードプライシングですね。現在、有料道路のないロンドンなんかでも、都心に流入してくる交通に対してロードプライシングで対応しようとしています。

そういった面から考えて、採算を採らなければならないという問題がありますけれど、10年以後には都市内の社会資本としての交通施設をうまく維持管理していくために、ロードプライシングを使わざるを得ない、そういう方向で考えればいいんじゃないかと思っています。

会長：皆さんから色々貴重なご意見を伺いましたので、次回までに今日頂いたご意見を事務局でまとめて下さい。それを基にして次回、色々議論をしたいと思っています。それと、この資料を持ち帰って頂いて、もし、これに代替案があるならば、なるべく早めに事務局に言って頂いてそれを事務局で編集して貰うようにして行きたいと思っています。

公社：それでは、本日頂きましたご意見、それから、ご質問も含めまして、次回の調査会までに文書として整理させていただきます。また、今日ご指摘を頂きました追加の資料につきましても、準備させていただきますのでよろしくお願いいたします。

会 長 : それでは、本日の会議を終了させていただきます。次回の調査会では本日のご意見を整理したものをもとに、とりまとめの方向性について議論をお願いしたいと思います。

以 上

欠席された各委員から頂いた意見

- ・ 経営改善計画の結果、得られた成果についてはお客様サービスとして還元するべきである。お客様サービスとしては、日本一高い名古屋線の料金を値下げすることはあっても値上げをしない、750円の料金を堅持する旨を改めて明示するべきである。
- ・ 一宮線の料金は名古屋線とは別料金として、色々な考え方が示されたが、これで良いと思う。
- ・ ETCの整備を早急に進めるべきである。一日でも早く、入口だけでなく出口にも整備するべきである。  
ETCの利用促進は、公社にとってもコスト削減の大きな手だてであり、経営戦略としても普及促進を図るべきである。  
普及促進の方法としては、公社で色々と考えていただくとして、少なくとも回数券の100回券を上回る割引率でないとETCの普及が進まない。
- ・ ネットワークの早期整備についてですが、清洲線及び東海線の整備完了が遅れているのは不満である。愛知万博に間に合わないのは止むを得ないとしても、この地域としては西知多道路と併せて、一体的に推進するべき道路と考えており、公社もそのつもりで取り組んで欲しい。
- ・ 今後の料金制度の方向性として、距離制の方向を打ち出すべきである。  
距離制というのは、現在の均一料金よりも利用距離によっては高くなるという問題も含んでいるが、ETCとセットで距離制とすることが利用者にとって公平であり、距離制を将来の料金制度として指向するべきである。
- ・ この地域の高速道路の事業主体には、日本道路公団、愛知県道路公社及び名古屋高速道路公社があるが、連続して利用する場合は事業主体が異なることから、至近距離であっても何度も別料金を払わなければならないという弊害が大きくなってきている。  
空港に行くためには、経路によって3つの事業主体の道路を通らなければならない。  
公社だけで解決できる問題ではないが、今回の料金認可の機会、それ以前でも結構ですが、このような弊害をどのように克服していくのか、愛知県、名古屋市、場合によって国土交通省も含めて、この問題について議論する機会を設けるように、働きかけをするべきである。経済界としても協力はする。
- ・ 一宮線を300円にした場合、小牧線の利用交通量に影響を及ぼしてしまうのではないかと。
- ・ 一宮線別料金は前々回小牧線供用時の料金問題調査会で了承していたはず。
- ・ 説明資料の内容はよく分かりました。