



**第27回
名古屋高速道路公社
料金問題調査会**

平成16年10月13日

目次

今回の主な検討課題

- (1) コスト縮減
- (2) 料金圏の考え方
- (3) 料金水準
- (4) ETCを活用した料金施策
- (5) 渋滞対策等
- (6) 広報

今後の検討課題

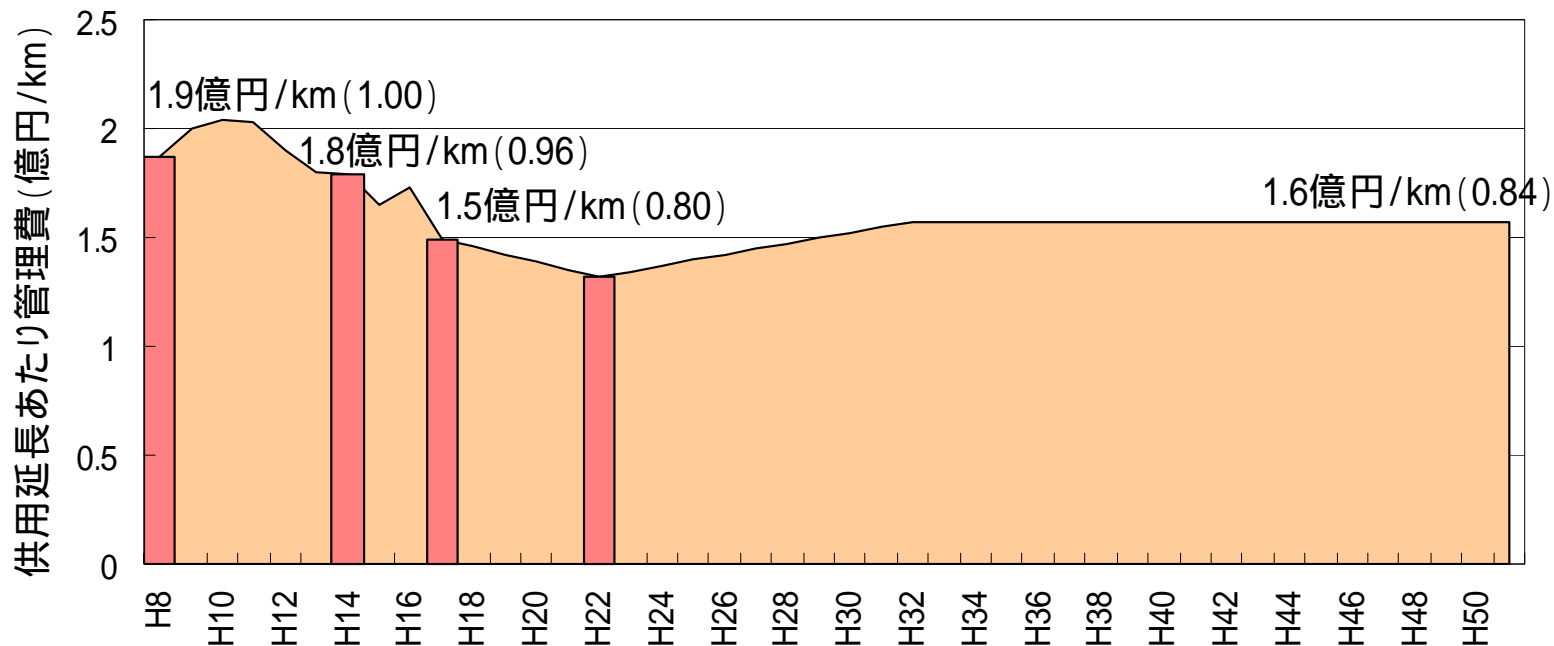
- (1) 償還後の無料開放
- (2) ETCの効果及び今後の検討課題
- (3) 料金施策の方向

今回の主な検討課題 (1)コスト縮減

- ・平成17年度に8年度と比べコスト縮減約20%を概ね達成させる。
- ・17年度以降償還完了(H52)までの平均コスト縮減率は約19%を見込む。

管理コスト推移図(H8決算比較)

維持改良費と業務管理費のコスト縮減(一般管理費除き)81.2km網



注: H9~13は沿道対策費が通年(2~3億円)より多い(5億円~8億円)

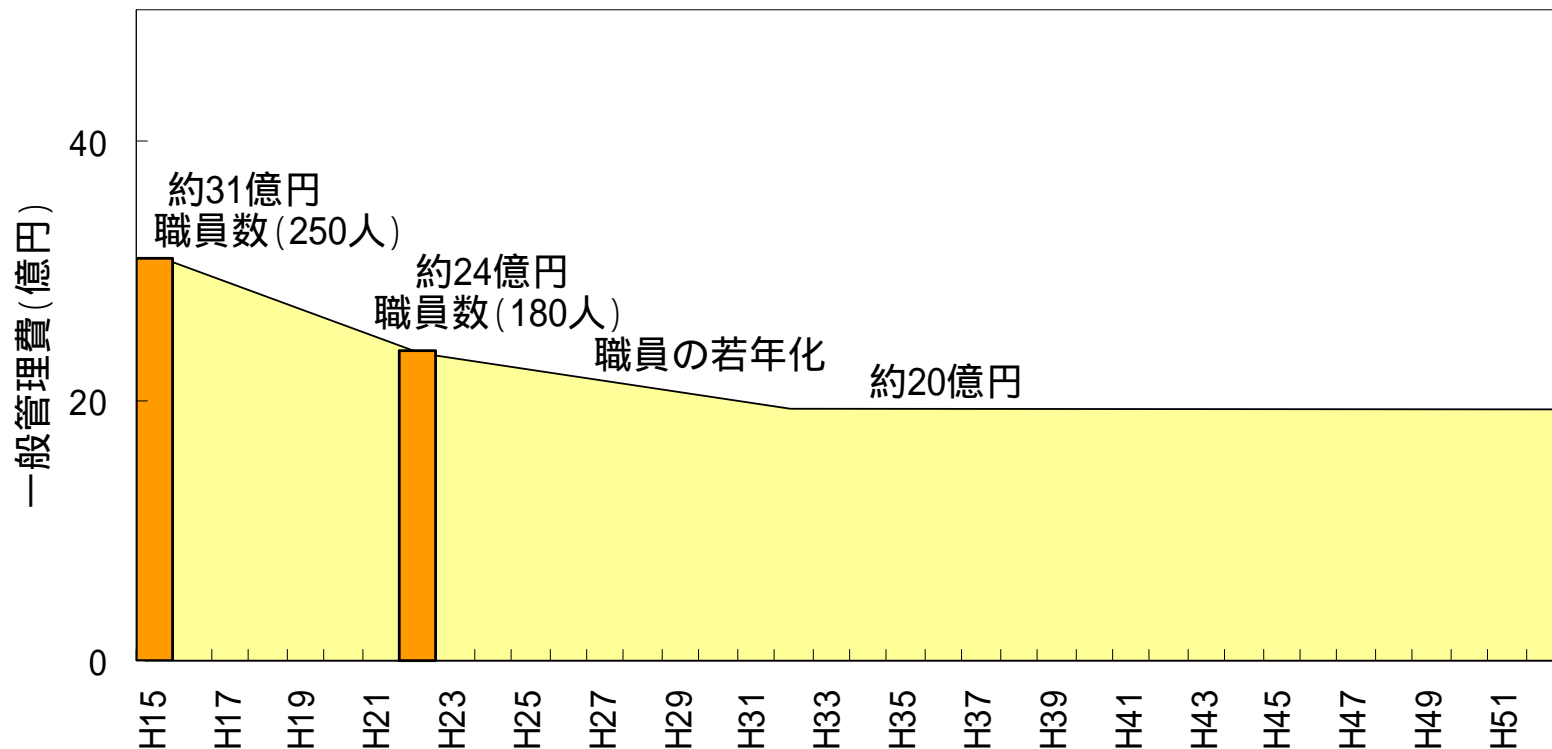
注: H16は万博前の景観に配慮し塗装費を前倒しで増額

注: H22の全線完成時が延長増に対して業務管理費を抑える事によりコスト削減比率最大

注: H22の全線完成以後は施設の劣化、更新等の為、維持改良費の増額が必要

H15年度から建設事業完了時までには役員数を半減、職員数を約30%削減(250人 180人)し、人件費の30%削減を図る。

一般管理費(人件費)の削減

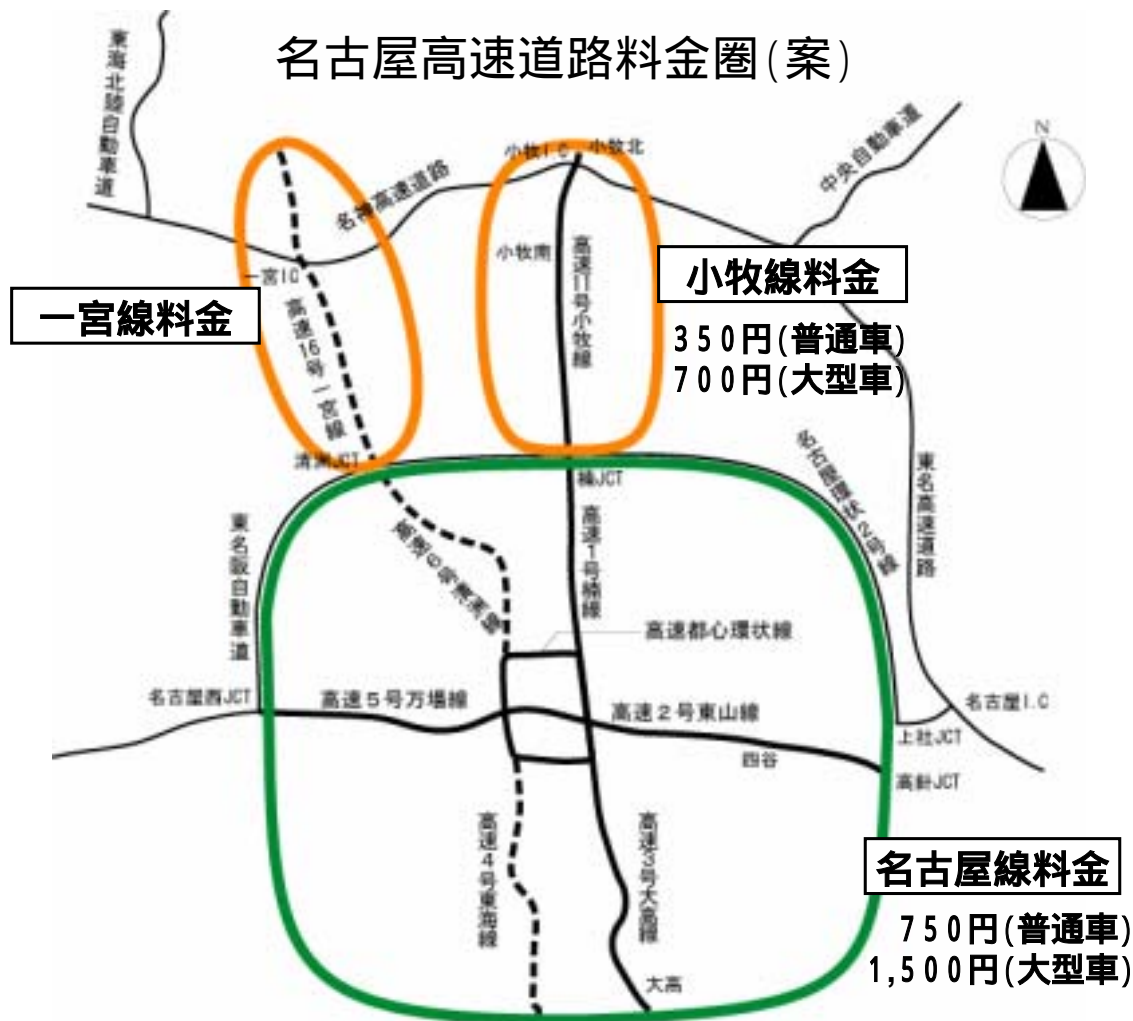


建設完了

注)人件費とは、役職員の給与、退職金等に係わる費用

(2) 料金圏の考え方

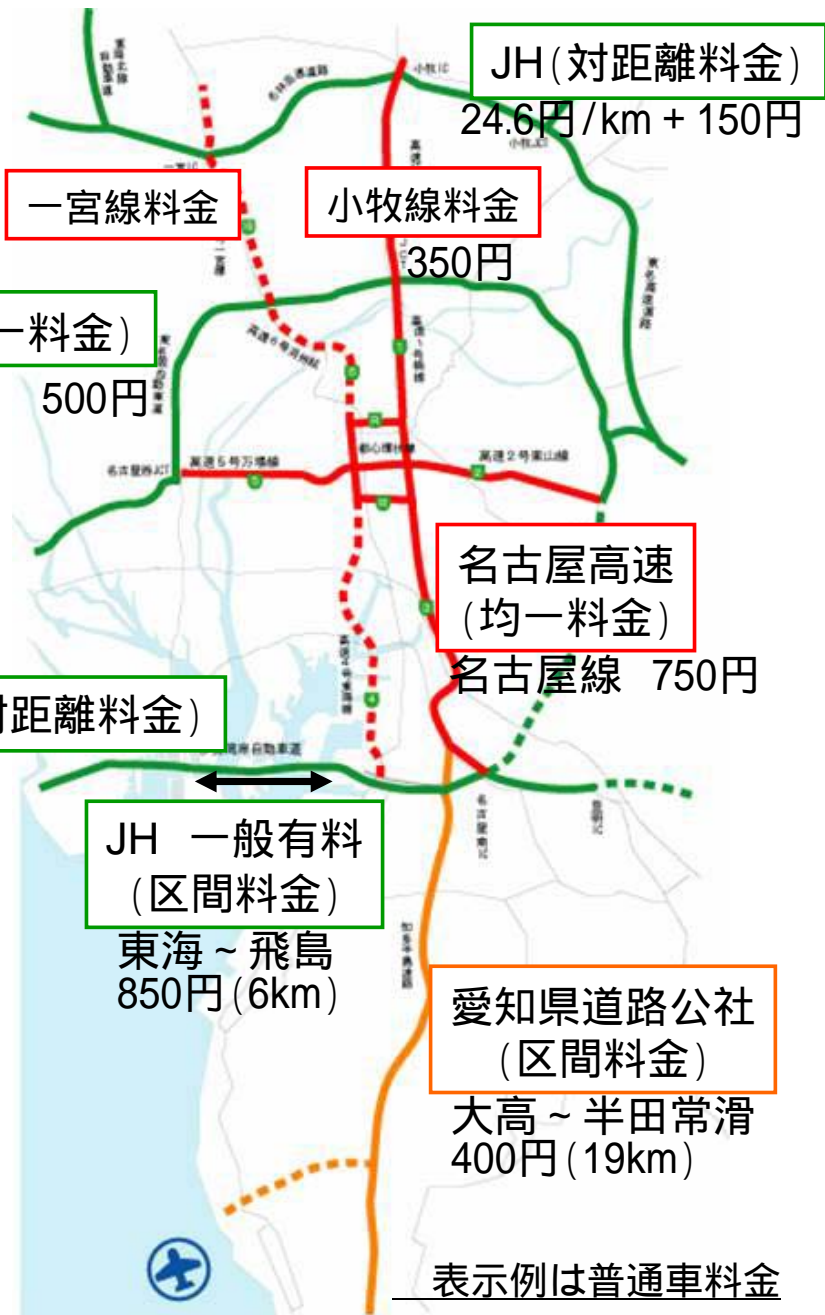
混雑緩和、距離に応じた負担等の観点から、名古屋線と別の料金圏として料金を設定することが合理的。



名古屋圏道路網 料金圏の検討課題

事業主体、料金制度の異なる道路を連続して利用する場合等の料金のあり方の検討が必要

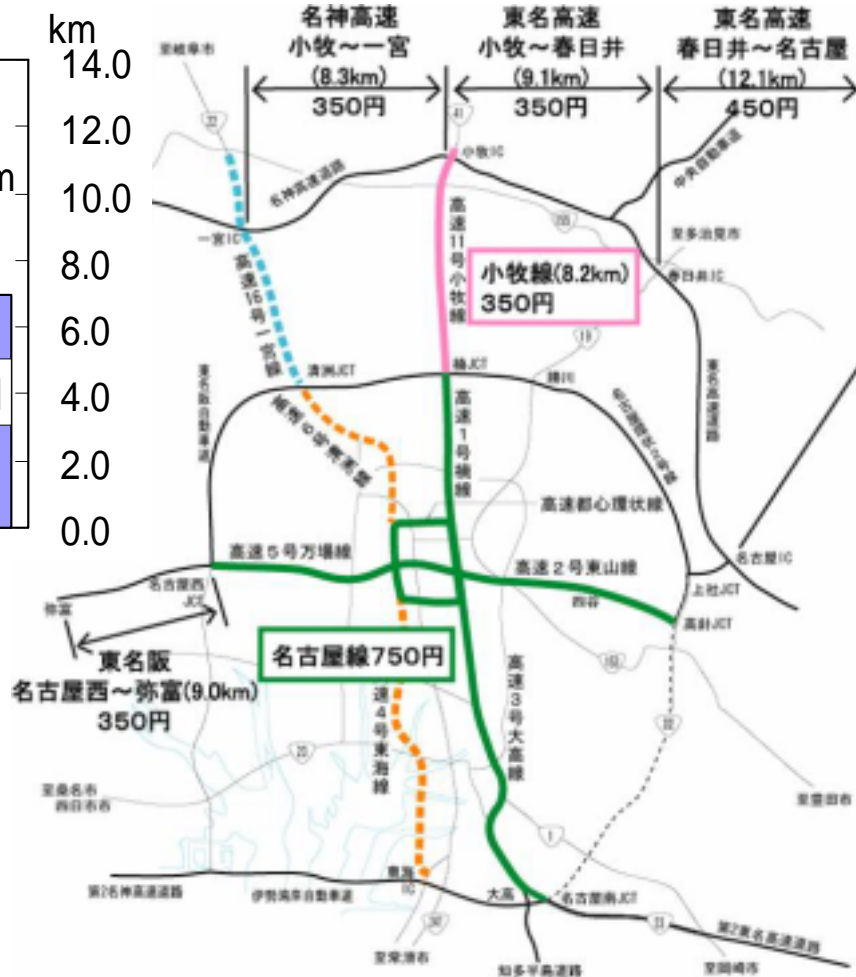
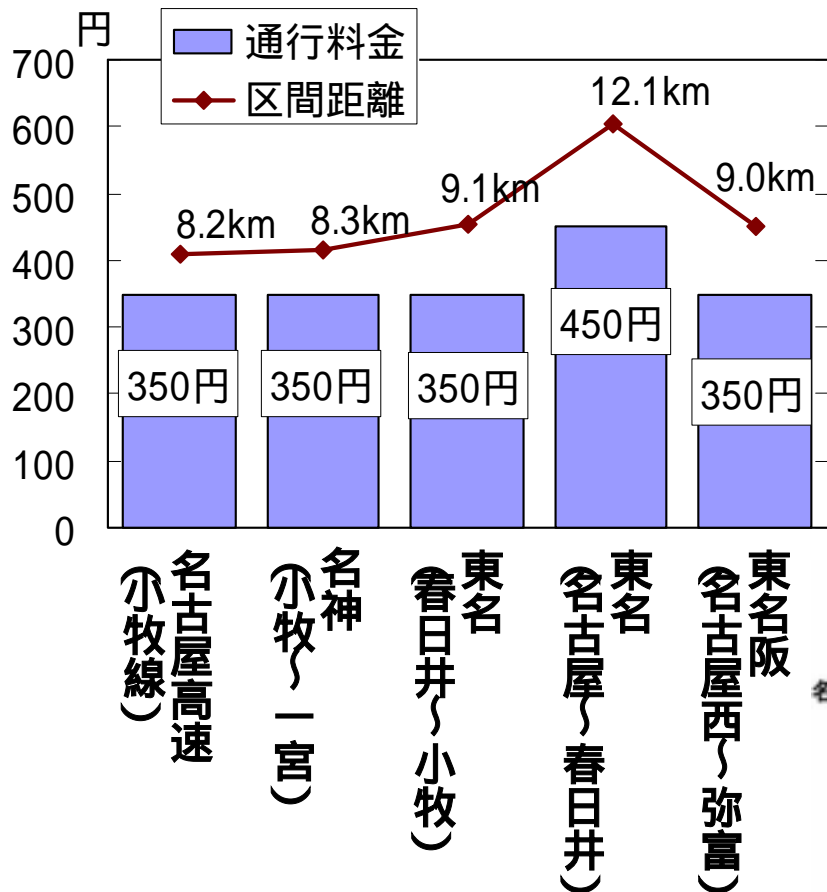
- ・交通流最適化に向けた料金制度
- ・渋滞緩和、環境改善
- ・公平性、距離の要素を勘案
- ・TDM(交通需要マネジメント)の検討
(ETC化で料金所停車回数等は改善されてきている。)



(3) 料金水準

一宮線の料金水準は、他の有料道路料金との比較により 350円 (普通車) が適当。

他の有料道路等の料金比較



新規供用区間と他の公共交通機関の料金水準

一宮線 (名岐道路)	平均乗車人員	1.42 人 / 台 * 1
	一人当たり料金	300 円 / 台の場合 255 円 / 人 * 2
	〃	350 円 / 台の場合 290 円 / 人 * 2
	〃	400 円 / 台の場合 325 円 / 人 * 2
他の公共 交通機関	JR東海運賃 (7 ~ 10km)	190 円 / 人 * 3
	名古屋鉄道運賃 (約9 ~ 12km)	290 円 / 人 * 3
	近畿日本鉄道運賃 (約7 ~ 9km)	250 円 / 人 * 3
	名古屋市営地下鉄 (3区・約7 ~ 11km)	260 円 / 人 * 3
	名鉄バス運賃 (約7 ~ 8km)	400 円 / 人 * 4
	名古屋市営バス運賃 (均一料金)	200 円 / 人

- * 1: 「平成15年度第12回名古屋高速道路自動車起終点調査」における乗用車類の平均乗車人員。
- * 2: 走行経費原単位については、平成15年8月 国土交通省 道路局 都市・地域整備局「費用便益分析マニュアル」を参考とした。
- * 3: 鉄道の運賃は、高速名古屋一宮線の供用延長8.9kmに近いものを選んだ。
- * 4: 一宮地区については距離での料金が一定でないため、一宮線の供用延長に概ね近いものを選んだ。
(参考: 市外については100 ~ 200^円ごとに10円が加算される。)

一宮線の一人当たり料金の算出方法について

(一宮線料金 + (走行経費原単位(6.96円) × 一宮線供用延長(8.9km)) / 平均乗車人員(1.42人/台))

走行経費原単位(6.96円)は高速・地域高規格 乗用車類・80km/hでの単位

走行経費原単位・・・燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備費(維持・修繕)、車両償却費等の項目について走行距離単位当たりで計測したものを。

一宮線供用時の料金について

- ・一宮線は料金圏内の全区間が完成供用となり、名古屋線は現在の供用区間で750円の料金認可を受けている。
- ・別料金圏間の乗り継ぎ割引等については検討課題。

名古屋高速道路の暫定料金の実施例

実施時期	実施区間(路線)	延長(km)	料金(円)	利用者サービス	料金の考え方
S61.10 ~ S63.4	名古屋西~白川(万場線)	7.3	500	乗継券を発行 1時間以内の再 利用は無料	両区間が接続 するまでの暫 定措置
	東新町・東別院~大高 (大高線・都心環状線)	15.0	500		
S63.12 ~ H7.9	楠~萩野通(楠線)	2.2	150	特定料金	特定料金区間 が他の区間と 接続するまで の暫定措置
	名古屋西~吹上(万場線) 錦橋・東新町~大高 (大高線・都心環状線)	28.0	600	乗継券を発行 1時間以内の再 利用は無料	

(4) ETCを活用した料金施策

ETCを活用した特定区間割引、夜間割引の社会実験を促進し、多様で弾力的な料金制度を目指す。また、出口ETCを活用した乗り継ぎ施策等の推進を図る。

社会実験の内容

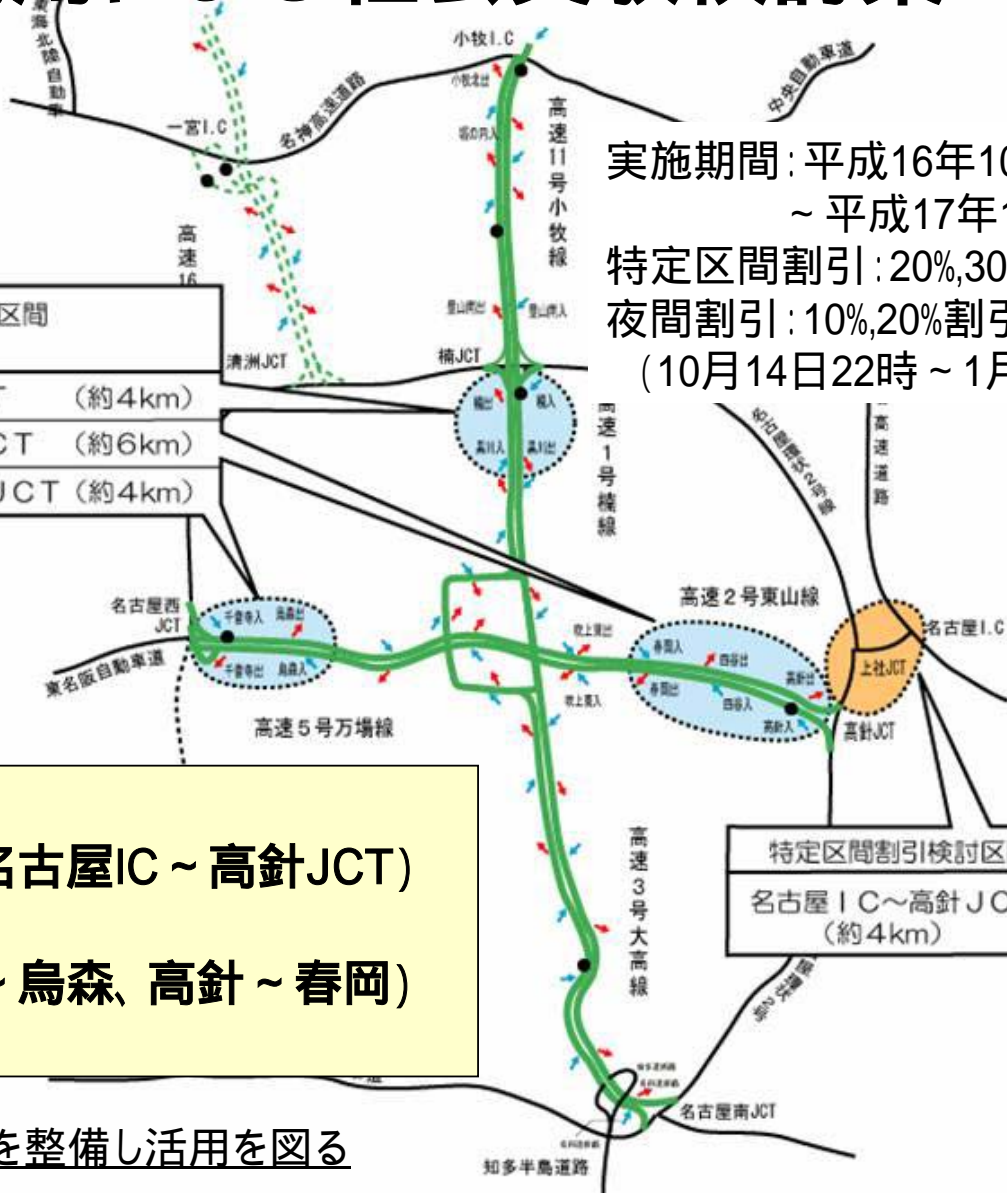
実施期間	特定区間割引	平成16年10月15日 0:00 ~ 平成17年 1月14日24:00
	夜間割引	平成16年10月14日22:00 ~ 平成17年 1月15日 6:00
実施区間	特定区間	(名古屋高速道路) 高速1号 楠線 黒川出入口 楠JCT、楠出入口 高速2号 東山線 春岡出入口 高針JCT、高針出入口 高速5号 万場線 烏森出入口 名古屋西JCT、千音寺出入口 (東名阪自動車道) 名古屋IC 高針JCT 注) 東名 東名阪 名高速又は名高速 東名阪 東名の3線連続 利用されているETC無線通行車に限ります。
	夜間割引区間	名古屋高速道路全線
対象車両		ETC無線通行車
割引内容	特定区間割引	終日20%割引 平成16年10月15日 0:00 ~ 平成16年11月30日24:00 終日30%割引 平成16年12月 1日 0:00 ~ 平成17年 1月14日24:00
	夜間割引	平成16年10月14日22:00 ~ 平成17年 1月15日 6:00 10%割引 22:00 ~ 24:00, 5:00 ~ 6:00 20%割引 0:00 ~ 5:00

名古屋高速特定割引区間では、夜間割引も併せて適用されます。
ETC前納割引についても併せて適用になります。

ETC利用による社会実験検討案

実施期間:平成16年10月15日
 ~平成17年1月14日
 特定区間割引:20%,30%割引
 夜間割引:10%,20%割引
 (10月14日22時~1月15日6時)

端末特定区間割引検討区間 (社会実験等検討)		
高速1号楠線	黒川 ⇄ 楠JCT	(約4km)
高速2号東山線	春岡 ⇄ 高針JCT	(約6km)
高速5号万場線	烏森 ⇄ 千音寺JCT	(約4km)



特定区間割引
 (東名阪自動車道 名古屋IC ~ 高針JCT)
端末特定区間割引
 (楠 ~ 黒川、千音寺 ~ 烏森、高針 ~ 春岡)
夜間割引

特定区間割引検討区間
 名古屋IC ~ 高針JCT
 (約4km)

必要箇所には出口ETCを整備し活用を図る

ETCを活用した乗継ぎ施策 (吹上東出入口利用)

都心環状線が渋滞時、平面街路を乗り継いで渋滞を避けることができます。



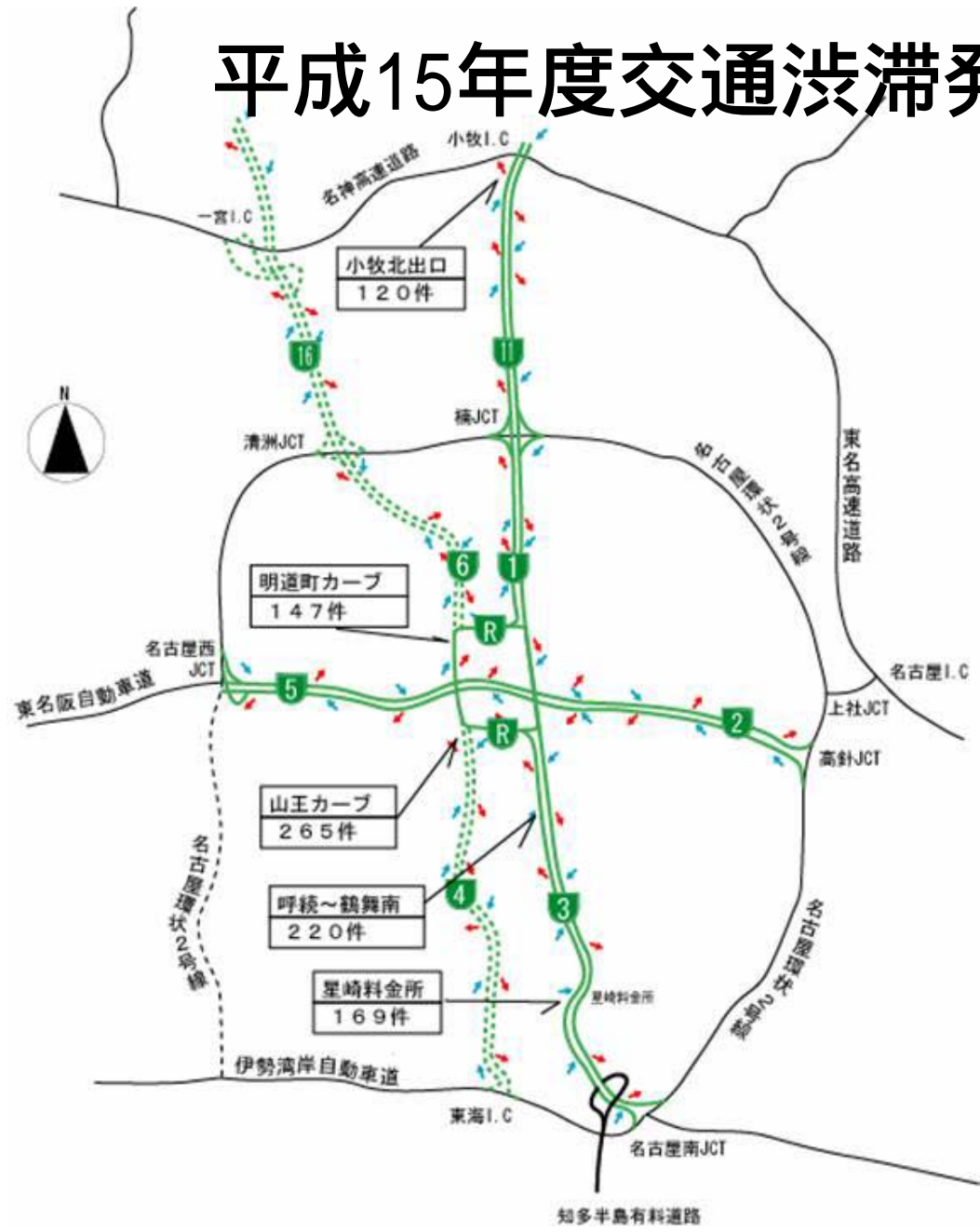
1 楠線 → 5 万場線



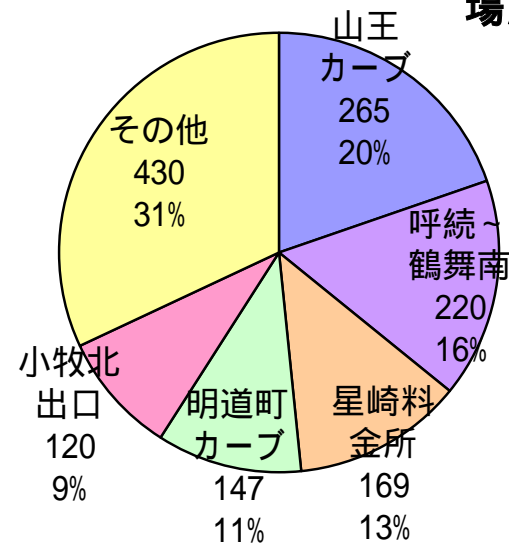
5 万場線 → 3 大高線



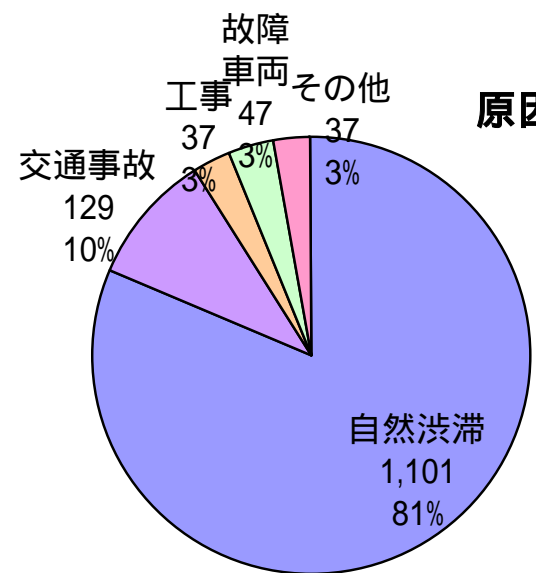
平成15年度交通渋滞発生状況



場所別



原因別

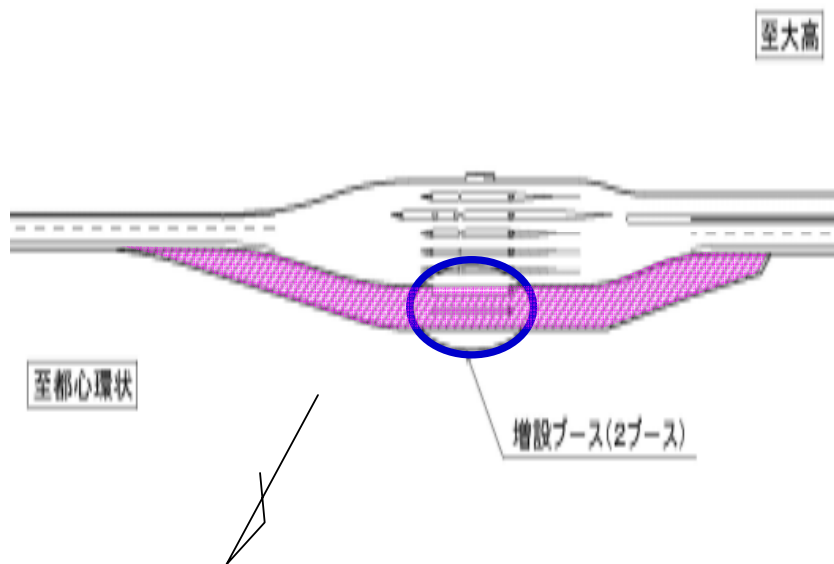


(5) 渋滞対策等

高速利用のメリットを向上させるため、都心環状線、大高線、出口等の渋滞対策を促進する。

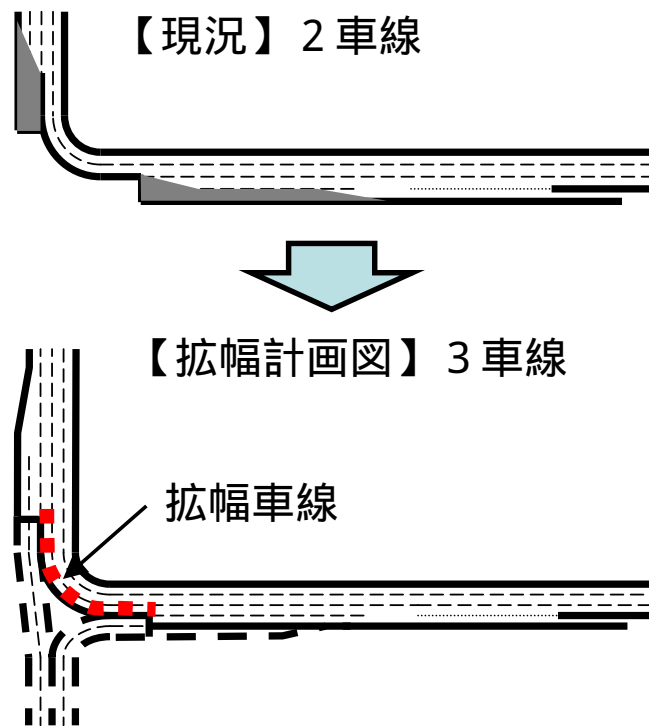
星崎料金所拡幅工事

星崎料金所 2ブースの増設工事
(6ブース 8ブース)
平成17年 2月完成予定



山王カーブ 3車線化工事

山王カーブの車線拡幅工事
(2車線 3車線)
今年度拡幅工事に着手予定



(6) 広報

お客様の利便性向上等のため、ETC等の利用増に向けた広報の充実を図る。

ETC利用者への広報

ETCの10月1日全料金所運用開始広報

横断幕

項目	方法	数量等
リーフレット	・9/10～全料金所にて配布 ・県、市、警察、JH等関係機関配布 ・自動車販売店協会(県内約1,000店舗)、自動車用品小売業協会(県内約90店舗)等配布	35万枚
横断幕	・9/11～名古屋高速道路の門型標識等に掲出	11ヶ所
ラジオCM	・9/10～3週間、CBC、東海ラジオで、朝7:50頃放送	20秒/回
予告看板	・9月20～ ETCレーンの進入速度抑制看板上にマグネットシートを貼り付け、当日はずす。	18カ所



社会実験の10月14日開始広報

項目	方法	全体数量等
ラジオ広報	・10月中旬、11月下旬の2回 ・5局(東海、CBC、FM愛知、ZIP・FM、Radio-I) ・1日10回、開始前5日間	20秒/回
新聞広告	・6紙(中日、朝日、毎日、読売、日本経済、名古屋タイムズ) ・10月14日、11月下旬	2回
新聞折り込みチラシ	・10月13日 名古屋市及び周辺地区前日折り込み、4紙(中日、朝日、毎日、読売)	132万部
リーフレット	・9月下旬 関係機関配布	32,500枚
横断幕・懸垂幕	・10月上旬～ 名古屋高速道路・横断幕 11枚	横断幕63枚 懸垂幕5枚

回数券利用者への広報

回数券販売促進広報

項目	実施時期	内容	数量等
みちフェスティバルにてPR	H16.8.7	・パネルの設置 ・販売店リストの配布 ・アクセスガイドマップ配布	1,300部
名古屋まつりガイドブックでのPR	H16.10.15 ~ 17	・市内公共観光施設、JR・近鉄・名鉄・地下鉄各駅、デパート、郵便局等で配布	150,000部
回数券販売店(約1,300窓口)PR	通年	・販売店リストの配布 ・ホームページにて全販売店の掲載	20,000部
アクセスガイドマップでのPR	通年	・回数券の料金表と販売店を掲載し配布	200,000部
郵便振替による回数券販売促進	H元.7.25より 販売開始	・東海4県下約2,700局の郵便局にて回数券販売の振替用紙を配布・販売	40,000部
料金所での回数券料金表掲示	通年	・各料金所で回数券の料金表を掲示	



料金所での回数券
料金表掲示

国土交通省より愛称決定の発表がありました。

(平成13年11月)

ETCの愛称が決まりました。「イーテック」と呼んで下さい。

本年7月～8月にかけて実施した『ETC愛称コンテスト』につきましては、一般からよせられた7014通の投票を基にETC愛称選定委員会で(委員長:横島庄治高崎経済大学教授)で審議した結果、ETCの愛称として「イーテック」が選出されました。

これはイー (Electronic, Economy, Ecology, Easy, Elegant, Express) などの頭文字E (イー) とテック (Technology) の造語で、新世代テクノロジーを感じさせるETCの読み替えにもなっています。新時代の交通システムETC, これからは、「イーテック」の愛称でよんでください。

今後の検討課題 (1) 償還後の無料開放

償還期間後の維持管理の方法については、今後幅広い議論が必要。

有料道路に対する固定資産税の取扱い

有料道路 = 原則課税

一般の有料道路(箱根ターンパイク、関西空港連絡橋等) = 課税

「公共の用に供する道路」 = 非課税

料金徴収期間が定められている等の要件を満たす有料道路

道路関係四公団等の有料道路が「公共の用に供する道路」に該当するかどうかについての考え方

料金徴収期間が定められていること。

料金徴収期間が経過すれば無料開放され、何ら制約を設けず広く不特定多数人の利用に供されることとなる。

徴収する料金の水準が建設費等からみて適正な水準であること。

一般の有料道路と異なり、収益事業とみるべきものではない。

一般有料道路の無料化事例

日本道路公団

道路名	移管先	移管後の路線名	延長	供用年月日	無料開放年月日
衣浦大橋	愛知県知事	一般国道247号	1.6km	S31.2.1	S43.4.1
伊勢神 トンネル	愛知県知事	一般国道153号	1.4km	S35.7.1	S46.4.1
名四道路	国	一般国道1号	5.5km	1期 S38.2.16 2期 S41.11.1	S47.12.27
愛岐道路	愛知県 岐阜県	県道名古屋多治見 線	11.8km	S32.8.3	S62.8.3
東海大橋	愛知県 岐阜県	県道津島南濃線	1.3km	S44.4.19	S62.9.15

地方公共団体

有料道路名	事業主体	路線名	延長	供用年月日	無料開放年月日
多米峠道路	静岡公社 愛知公社	県道豊橋大知波線	2.9km	S41.7.1	S62.7.1

(2) ETCの効果及び今後の検討課題

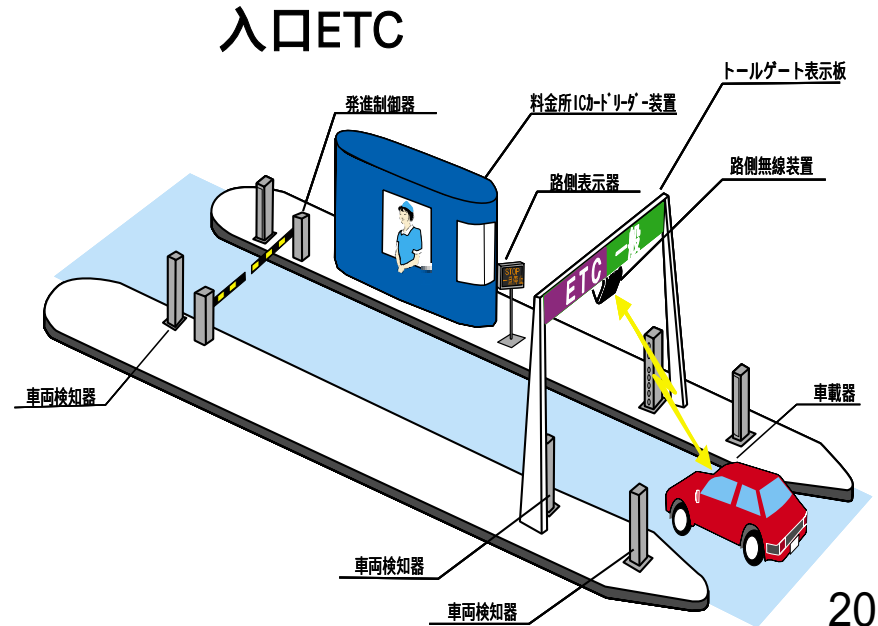
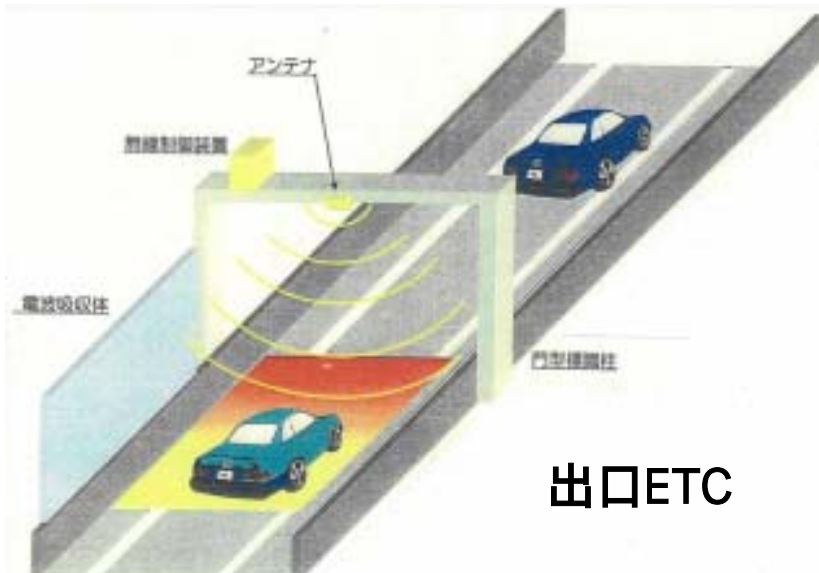
ETCのメリット、効果等の整理

料金所ノンストップ・キャッシュレスにより利便性が向上する。

- ・料金所の渋滞緩和、解消
- ・料金收受コストの削減

利用区間、時刻に応じた料金等の設定が可能となる。

- ・出口ETCの整備により、距離の要素を入れた料金制の導入が可能
 - ・時間帯による割引、乗り継ぎ等が可能
- 駐車場料金の支払い等にも活用できる。

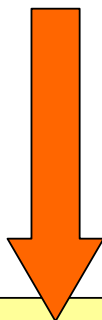


ETC導入による料金収受員の削減

H15決算額 28億円(53.3km)



H16見込額 25億円(53.3km)



- ・1ブース2人体制 2ブース3人体制の試行
- ・全ブースがETC専用となるH22は、星崎、千音寺、楠料金所は4名、その他の料金所は2名の収受体制とする。

H22見込額 27億円(81.2km)

H15年km当たりと比較して約35%削減

ETC整備費用(～16年度末予定)

整備費用合計	費用内訳	整備箇所
62億円	中央装置 16億円 端末装置(入口) 42億円 端末装置(出口) 4億円	36料金所 69レーン

割引対象車両をETCとする事について

料金所部や一般道路における渋滞減少等により、非ETCユーザーを含め全道路ユーザー等にも恩恵をもたらすこと及び今後とも弾力的な料金施策を実施するために有効であること等から、ETC車両を対象とすることが妥当である。

個々の割引内容の構築にあたっては、

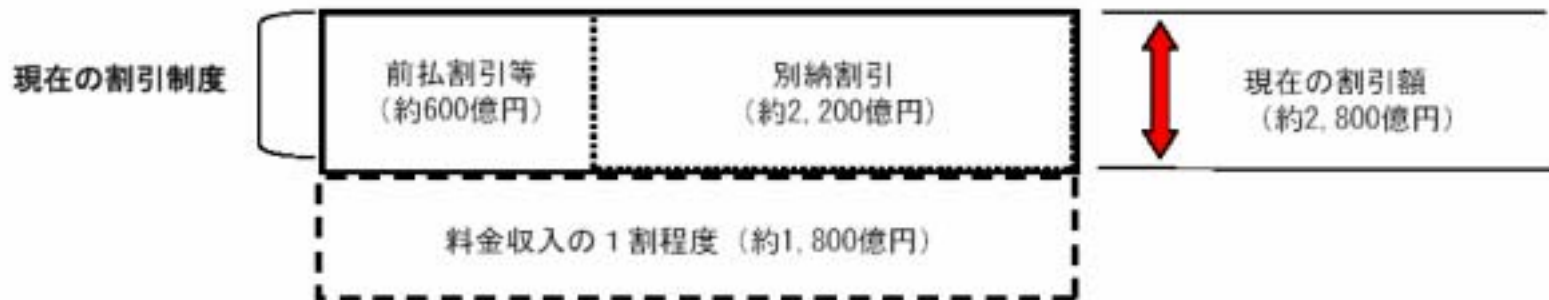
ETC普及による料金所部や一般道路における渋滞減少、沿道環境の改善等により、非ETCユーザーを含め全道路ユーザー等にも恩恵をもたらすこと

今後とも、時間帯割引等弾力的な料金施策を実施するために有効であること

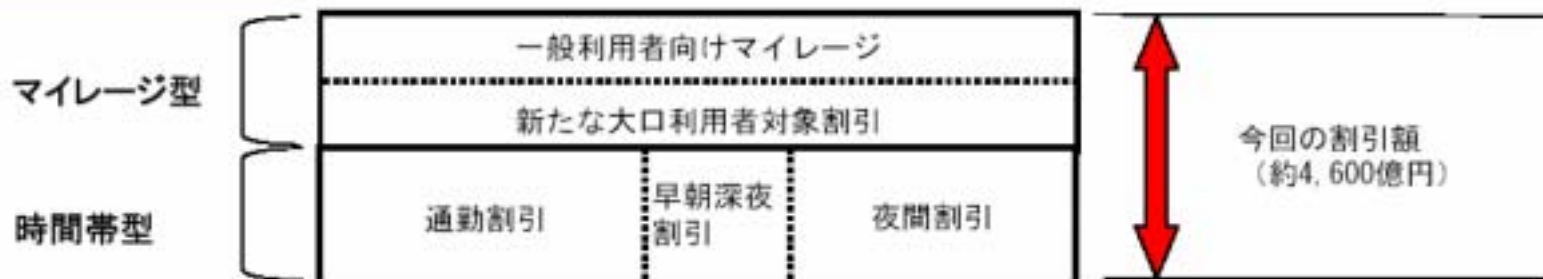
等から、ETC車両のみを対象とすることが妥当である。このため、ETCの普及促進策を積極的に実施すると共に、二輪車、クレジットカードを持ってない方々への対応等、全ての利用者がETCを利用することができるよう、必要な方策の検討を早急に進めることが重要である。

高速自動車国道の料金割引の概要(案)

現在の割引

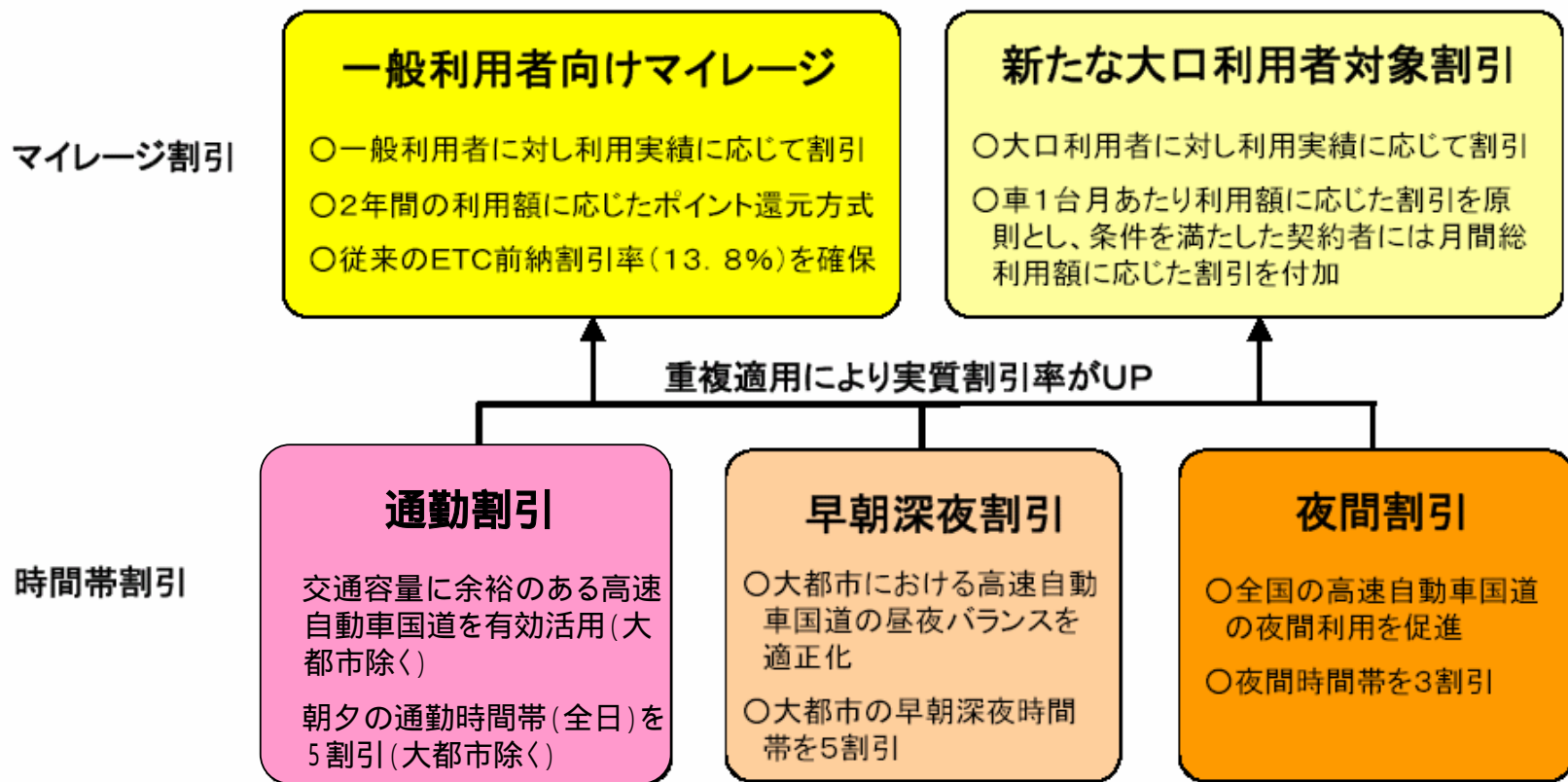


新割引制度イメージ



料金割引の内容(案)

- 利用実績に応じて広く還元することにより利用を促進するマイレージ割引及び特定の時間帯について料金割引を行い高速自動車国道を有効活用する時間帯割引を実施
- マイレージ割引については一般利用者向け及び大口利用者対象の2種類、時間帯割引については通勤時間帯 早朝深夜時間帯、夜間時間帯の3種類とする



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の比較

割引制度の比較

	一般利用者向けマイレージ	新たな大口利用者対象割引
使用ETCカード (発行条件)	クレジットカード (カードごとにカード会社の与信が必要)	公団等発行のハウスカード (支払保証金又は金融機関連帯保証書で可)
料金支払方法	後納(クレジットカード決済、自動引落)	後納(翌月請求、銀行振込)
利用額合算方法等	最大2年 (1年間を単位として翌年末まで有効)	1ヶ月毎に集計し割引して精算

割引率

一般利用者向けマイレージ			新たな大口利用者対象割引	
前納せずともあまねく利用者に還元			月当たり車両1台当たりの利用額につき	割引率
利用額計	還元額	還元率	5千円を超え1万円までの部分	10%
5千円(月3百円程度)	2百円	4.0%	1万円を超え3万円までの部分	15%
1万円(月5百円程度)	5百円	5.0%	3万円を超える部分	20%
5万円(月3千円程度)	8千円	16.0%		
※現行のETC前納割引と同等			※利用金額別割引率	
5千円ハイカ 3.8%			1万円利用…5.0%→ETC前納割引(4.8%)と同等	
1万円前納、1万円ハイカ 4.8%			5万円利用…15.0%→ETC前納割引(13.8%)より若干有利	
5万円前納 13.8%			+	
			車両1台あたり平均利用額が3万円以上の契約者に限り、月当たりの利用総額が5百万円を超える場合	割引率 10%

ETCの多様な活用が図られる事により、有料道路のETC普及促進につながる。

ETCの他への活用検討事例

・東京都千代田区 丸の内ビル駐車場（平成15年9月～）

ETCクレジットカードによる駐車場料金の支払い

ETC車載機のうち、有料道路以外での料金決済にも対応する新型の多機能車載器を搭載した車両が対象。

当初は月極契約の顧客を対象にサービスを開始、平成16年度より「Marunouchiカード(クレジットカード)」の所有者を対象とした時間駐車向けサービスを開始。

(HPより抜粋)

・愛知県豊田市 豊田スタジアム（平成16年3月12日）

汎用ICカードを利用した駐車場料金決済

身障者や高齢者の移動支援にも資する駐車場の出入口でのノンストップ化、キャッシュレス化サービスに必要なシステムについての実証実験。

ETC車載器に汎用的なICカードの読み書き機能を追加した次世代型のITS車載器を用いたシステムで、車両内のICカードと路側のシステムとの間で様々な情報を自由に交換することができる。

(国土交通省 道路局 HPより抜粋)

(3) 料金施策の方向

ETCを活用して多様で弾力的な料金施策を実施する事が適当。社会実験も踏まえて各種料金施策の具体的検討を進める。

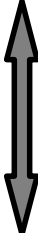
料金施策メニュー(案)

目的等	想定される料金施策のメニュー(案)
利用促進 施設有効活用 渋滞対策 環境対策 負担の公平性 (距離の要素を導入)	・ マイレージ割引(一般利用者向け) ・ 大口利用者割引 ・ 端末区間割引等 ・ 乗継割引 ・ 夜間割引 (将来的にはピークロードプライシングも検討)

今後の割引きの考え方

過度の割引きにより償還に悪影響を与えないよう、全体として現行の割引率を保つ等、各種施策の目的に合致した割引施策を検討する。

現行の割引実績

回数券 割引額 : 約 2.4 億円 構成比率 : 約 2.8 % 平均割引率 : 17.5%	ハイカ 約 8 億円 約 1.9 % 8.1%	E T C 約 0.2 億円 約 1 % 3.5%	割引合計額 約 3.2 億円 割引前収入の 約 6.4 %
			

平成 15 年度割引前収入 : 約 500 億円
(収入実績 : 約 474 億円)

前納割引