

名古屋高速道路の料金についての意見書（案）

平成16年10月26日

名古屋高速道路公社料金問題調査会

## はしがき

平成16年7月13日に開催された第24回調査会において、名古屋高速道路公社理事長から名古屋高速道路公社料金問題調査会に対して、高速16号一宮線の新規開通に伴う料金について、諮問が行われた。

本調査会では、これを受けて、原則として会議は公開とし、お客様のご意見をお聴きする会の開催の他、多方面から審議を行い意見書としてとりまとめた。

平成16年 月 日  
名古屋高速道路公社料金問題調査会  
会 長 河 上 省 吾

## 名古屋高速道路公社料金問題調査会委員名簿（敬称略、五十音順）

（会長代理）奥野 信宏	中京大学大学院経済学研究科教授
（会 長）河上 省吾	関西大学工学部教授 （名古屋大学名誉教授）
木下 喜揚	（社）中部経済連合会 副会長待遇専務理事
工藤 尚武	名古屋商工会議所専務理事
佐々木千代子	なごや消費者団体連絡会会長
高田 弘子	都市調査室代表
浜田 道代	名古屋大学大学院法学研究科教授
松井 寛	名城大学理工学部教授 （名古屋工業大学名誉教授）
山田 基成	名古屋大学大学院経済学研究科助教授
山本 幸司	名古屋工業大学社会開発工学科教授
若松 利子	愛知消費者協会副会長

## 目 次

1 .	名古屋高速道路の果たす役割	-----	1
2 .	今回調査会の目的	-----	1
3 .	名古屋高速道路の料金	-----	1
4 .	経営改善	-----	2
5 .	お客様サービス向上への対応	-----	2
6 .	今後の検討課題	-----	4

## 1. 名古屋高速道路の果たす役割

名古屋高速道路公社は、名古屋市の区域及びその周辺地域において、幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的としている。

特に、名古屋高速道路は中部国際空港の開港（平成17年2月予定）、国際博覧会の開催（平成17年3月予定）により、国際的な交流を進めようとする名古屋都市圏を支える重要な交通基盤として期待されている。

## 2. 今回調査会の目的

今回の調査会では、高速16号一宮線の開通に伴い、前回料金認可時における既開通区間の償還対象事業費約11,160億円に、新規開通区間の建設に要した事業費（約1,460億円）と改築費（約230億円）が新たに加わり、償還対象事業費が約12,850億円となること等を踏まえた一宮線料金のあり方や、今後の名古屋高速道路料金のあり方等についての意見をとりまとめることを目的とした。

## 3. 名古屋高速道路の料金

### （1）一宮線の料金圏

一宮線の料金圏については、小牧線の料金圏の考え方と同じく、環状2号線の迂回機能の確保、都心環状線の交通渋滞緩和及び距離に応じた負担の公平性等を考慮して、一宮線の料金圏は名古屋線とは、別の料金圏として設定することが合理的である。

### （2）一宮線の料金設定

一宮線の料金については、償還性を踏まえて、区間距離が概ね同じである高速11号小牧線や名神高速道路等の料金を考慮すれば、普通車を350円、大型車を700円とすることが妥当である。

ただし、一宮線の整備効果を最大限発揮させるために、一宮線と名古屋都心を連結する高速6号清洲線の早期整備を行うとともに、一宮線や小牧線と名古屋線を乗り継ぐ端末割引等の料金施策の検討も必要である。

#### 4 . 経営改善

名古屋高速道路公社では、平成16年2月に「名古屋高速道路公社の経営改善計画」を定め、「コスト縮減」、「契約方式の改善」及び「お客様サービスの向上」などの項目について、お客様の立場に立った経営を行うための経営改善を行うこととしている。

今後の名古屋高速道路全線の整備にあたっては、名古屋線における750円（普通車）の料金を上げることのないように、より一層の経営改善への取り組みが重要である。特に、コストの縮減にあたっては、他公社や他公団とのコスト比較等を参考に、改善すべき点を明確にして実施するなどの取り組みが有効である。

ただし、維持管理コストの縮減検討にあたっては、重要な社会基盤としての適切な管理水準を損なうことがないように十分な配慮が必要である。

#### 5 . お客様サービス向上への対応

##### (1) ETCを活用した料金施策

名古屋高速道路における今後の料金施策としては、ETCを活用することにより、特定区間割引、夜間割引の社会実験の結果を踏まえた料金施策の実施や、多頻度利用者への割引等の利用促進策を実施するなど、利用の程度に応じた料金、施設の有効活用、渋滞緩和及び環境改善などを目的とした、多様で弾力的な料金制度を目指すべきである。

また、今後は出口ETCの整備により特定区間割引を導入するなど、利用距離の要素を入れた料金施策のあり方や、出口ETCを活用した多様な乗継施策等についても、お客様の負担の公平性の観点から更に検討を進める必要がある。

なお、割引施策の検討にあたっては、過度の割引により償還に悪影響を与

えないように、各種施策の目的に合致した割引を検討する必要がある。

## ( 2 ) 円滑な交通の確保

名古屋高速道路は、名古屋都市圏の交通基盤を担う都市高速道路としての使命を、より一層適切に果たしていくために、以下のような観点での積極的な事業の推進が望まれる。

### ネットワーク機能充実のための整備推進

今後予定されている伊勢湾岸自動車道等の高速道路ネットワークの整備や中部国際空港の開港による利用者増によって、現在、渋滞の頻度が多い南北軸、特に大高線等にその影響が生じるものと予測される。このため、もう一つの南北軸である清洲線、東海線の整備を積極的に推進し、ネットワークの早期完成により交通流の適正化を図る必要がある。

### 渋滞対策の積極的推進

名古屋高速道路利用のメリットを向上させるため、都心環状線、大高線、出口付近等の渋滞対策を促進することが重要である。

## ( 3 ) 環境の改善・安全対策

一層円滑な交通流を確保するとともに、道路交通騒音の低減などに関し道路管理者として最新の知見を取り入れ、沿道環境改善を図るとともに、耐震性向上等の道路構造強化や路面の整備等に努めることが望まれる。

## ( 4 ) お客様等のニーズの把握及び広報

お客様等のニーズをより一層広く的確に捉えて行くことに努め、名古屋高速道路公社のあらゆる場面のお客様等のニーズにきめ細かく、適切に応えるための更なる対応が望まれる。

広報として、名古屋高速道路公社の運営状況等の情報の公開をより積極的に行うことが必要である。

また、名古屋高速道路の利用促進に向けて、事業効果やお客様サービスの内容等について、より幅広く分かりやすい広報とすることも望まれる。

## 6 . 今後の検討課題

名古屋高速道路公社においては、本調査会での各委員の意見、お客様からのご意見及びご要望等を踏まえ、今後とも次の事項を中心に検討を行うとともに、関係機関等との連携を図りながらその検討を進める必要がある。

### ( 1 ) 名古屋都市圏高速道路網における料金のあり方

名古屋都市圏及び周辺の高速度道路網において、事業者の異なる道路毎に料金制度が異なるなどの課題を有しており、この地域における高速度道路網全体としての料金のあり方について、関係機関等と連携しての検討が望まれる。

### ( 2 ) 償還後の維持管理

有料道路における償還期間満了後の維持管理費の負担のあり方について、他の道路を利用する場合との負担の公平性の確保、質の高いサービス水準を維持するための維持管理費の確保等の問題提起がなされており、償還期間満了後の維持管理の方法等については、今後幅広い議論が必要である。