

第29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17年4月25日(月) 18:00~20:00
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

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
きのした よしつぐ 木下 喜揚	社団法人中部経済連合会副会長待遇専務理事
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
まつい ひろし 松井 寛	名城大学理工学部教授 ・名古屋工業大学名誉教授
やまだ もとなり 山田 基成	名古屋大学大学院経済研究科助教授
やまもと こうし 山本 幸司	名古屋工業大学大学院工学研究科教授
わかまつ としこ 若松 利子	愛知消費者協会会長

(敬称略、五十音順)

4. 会議内容

第29回料金問題調査会資料に基づき資料説明及び意見交換を行った。

5. 委員の主な意見

- ・ 今後、E T C利用者にたいする割引を考えていくときに、割引の根拠付け（利用者、名高速それぞれにとってのメリット）が必要。
- ・ E T C車両であっても、料金所渋滞となる交通量があるか。
- ・ 時間帯割引において、混雑時間帯における割り増しという考え方があるか。
- ・ 利用頻度による割引、距離の要素による割引、時間帯による割引のおよその割合をどう考えるか。利用頻度による割引にどのくらいのパイを想定しているか。
- ・ 名高速として、E T Cを積極的にプロモートしたいと考えているのか、若しくは、社会的趨勢に遅れないようついでに行こうとしているのかどちらか。
- ・ ポイントの有効期限については、低頻度利用者も広く救うのであれば、長めに設定する必要がある。

- ・ E T Cが普及してくると、料金所渋滞は減るものの本線および特に出口渋滞が増える。総合的な渋滞対策が必要。
- ・ 割り引くことにより新たな需要が生まれてくれば、割引率に余裕が出てくるのでは。

- ・ 将来的には、多様な割引制度を実施しつつほとんどのお客様にE T Cを使っていただくのが理想だが、どの位のスピードで利用率を上げるかが問題。
- ・ E T C利用促進のため、E T C搭載の費用や方法について、きちんとした説明が必要。
- ・ 回数券の販売停止と併行してE T C普及促進キャンペーンをするとあるが、まず、普及促進キャンペーンをして、その後、販売停止とした方が良いのでは。

- ・ 利用頻度の割引を実施する際に、利用額の低い利用者に割引をしすぎると収益に響くのでは。
- ・ また、E T C利用率がどの位までいくかも慎重に考える必要がある。
- ・ 夜間割引は、割り引いたから増えるのではなくて、名古屋の街の夜がちょっと長くなったので夜間に使う人が増えたのではないか。

- ・ E T Cをやりかけたんだから、徹底的に前倒しして、みんながE T Cを設置するような解りやすいインセンティブを考えて欲しい。
- ・ E T Cを100%設置して、柔軟な料金施策、需要誘導策ができるよ

- うな道路経営に持って行って欲しい。
- ・ 対距離制に向けて、全部の出口に E T C を付けるよう計画して欲しい。
 - ・ 東名と名古屋瀬戸は一体徴収であり、そういう仕組みがあるとよい。

 - ・ ポイント制が実際にどのように運用されるのかが分かりにくい。次回にでも解りやすく説明して欲しい。
 - ・ E T C の普及率は、来年春に本当に 7 0 % まで達するのか疑問。また、E T C が 1 0 0 % 普及するための最大の条件は、E T C が有料道路の料金支払い手段だけでなく、携帯電話のように、様々なものに活用できることだと思う。

 - ・ E T C 利用率を 100 % とするためには P R が不可欠。男女共同参画社会における P R には、運転する男性だけでなく、横に乗る女性から伝わるような P R が必要。

 - ・ 子供がバスで万博に行ったとき、男の子は万博よりも新しくできた一宮線に乗れて良かったとの感想、万博にはバス割引券を利用したのでしょう。

 - ・ 割引制度をもう少し判りやすく説明する必要がある。多様な E T C 料金制度は利用者のためということで考えられるが、分かりにくくなっている。
 - ・ 根拠を明確にしていく必要がある。割引の理屈としても、計量的な問題にしても根拠を明確にすることが重要である。