

第32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19年8月20日（月）17:30～19:30
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

河上 省吾（会長）	名古屋大学名誉教授
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	名古屋大学法科大学院教授
松井 寛	名城大学理工学部教授・名古屋工業大学名誉教授
山内 拓男	社団法人中部経済連合会専務理事
山田 基成	名古屋大学大学院経済学研究科准教授
山本 幸司	名古屋工業大学社会開発工学科教授
若松 利子	愛知消費者協会会長

（敬称略 会長のほか五十音順）

4. 会議内容

- (1) 会長の選任

調査会会長 河上省吾 委員

- (2) 議事

清須線供用に伴う料金等について、名古屋高速道路公社料金問題調査会資料に基づき公社から説明を行い、年内開通予定の清須線については、名古屋線の料金圏に追加し、名古屋線の料金は現行料金のまま750円（普通車）とする公社案が了承された。

5. 質疑応答

(委 員)

名古屋線料金圏に清須線を追加する理由として、利用形態の想定から妥当と判断したということだったが、もうひとつ名古屋環状2号線の中にあるのだから、名古屋線の他の路線と同じ扱いをするのが公平であると言っていると思う。

(委 員)

交通量について、17年度・18年度の実績が計画を若干上回っているが、ちょうどこの時期にETCによる割引制度を導入している。このETC対応の割引によって誘発交通などがあつたのか。

(公 社)

誘発交通はあったと思われるが、把握できていない。

(委 員)

金利について低金利の状態が続いているが、今後どう動くか分からないので、しばらく低金利が続いても料金の値下げに走るのではなく、1年でも早く償還を完了するという方向に向かって欲しい。

E T Cの利用率が現在70%ぐらいだが80%、85%まで上昇した時に、今の割引内容を続けて償還が伸びるようなことがないかどうか計算して次回調査会で報告して欲しい。

(委 員)

料金の問題については、これまでの料金を維持していくのが最適だと思っているので問題はない。

3号大高線の渋滞対策として東海線を一刻も早く開通させて欲しい。施設の面、料金的な面を含めて渋滞対策として出来ることは全て手を打って欲しい。

管理費について実績が計画を下回っているが、元々の計画が甘かったのか。

E T Cの普及により料金所のレーンの余ったところに緑化対策を行うなど、景観を考慮して整備して欲しい。

清須線と清洲J C Tの文字を清須に統一した方が利用者に分かりやすいのではないか。

(公 社)

管理費については、平成8年のベースを2割削減するというところで、相当高い目標だったが思いつく限りのコストダウンを行った結果、計画よりも削減することが出来た。今後も管理水準を保持しつつ管理費削減に努めたい。

清須線と清洲J C Tの文字が違うということについて、清洲J C Tが出来たのが町村合併前だったため清洲という地名が使われている。変えようとするとなE X C Oが全国のシステムを改修することになりコストも非常にかかるため、現時点では困難と聞いている。

(委 員)

清須線を750円の名古屋料金圏にするのは、これでよいと思う。

料金について名古屋料金圏に清須線が加わっても750円で運営するならば納得できるものだと思う。

将来的には、名古屋線・尾北線・東名阪均一料金区間も含めて分かりやすい料金体系にして欲しい。

東海線が開通した時に計画を上回る交通量があった場合、料金を値下げするの

か、或いは据え置きで早めに償還する方にまわすのか、どういう考えを持っているのか。

(公 社)

東海線が開通した時に計画を上回る交通量があった場合、料金を下げるのかどうかということについては、どの程度計画を上回っているかということによって、料金の低減や割引などいろいろな選択肢があるので、その都度検討していく。

(委 員)

新規供用区間清須線の事業費と改築費を合わせて1360億円ということだが、計画通りだったのか。

(公 社)

計画よりも少しはコストを抑えることができた。

(委 員)

清須線の整備効果として時間短縮の事例があるが、環境への改善効果はどうか。名古屋高速に乗った場合、環境に対していいのか、悪いのかという資料をそろそろ出した方がいいのではないかと思う。

渋滞対策としての時間帯割引について積極的に考えているのか。

(公 社)

時間短縮が、どの程度環境に効くのかは計算していない。

渋滞対策に関する割引については、現在の夜間割引の適用時間の延長を考慮しており、併せて空いている時間帯を積極的にPRすることで渋滞対策を推進したい。

(委 員)

名古屋高速を利用すれば時間短縮になるということ、渋滞対策にも取り組んでいるということをもっとPRすべきである。

(委 員)

時間帯割引によって、渋滞している時間帯から渋滞していない時間帯に交通をシフトさせるという事だが、営業関係で名古屋高速をご利用されている方々は時間帯をシフトできないので、時間帯割引による渋滞対策というのは、それほど効果を期待しない方がいいのではないか。

いろんな割引とか利用形態があり750円というのは、どういう状態のサービスの提供を想定したときの金額だったのか戻って考えないといけない。

(公 社)

時間帯割引の延長の効果については、ご指摘のとおり過度には期待できないと考えている。また清須線開通に伴い渋滞対策のハードな施策についても、できるだけ早く対策をとっていく必要があると思う。

(委 員)

渋滞対策については、本来は公共交通機関と名古屋高速との間でTDMについて考えないといけない。名古屋高速だけで考えるのではなく、国土交通省、愛知県、名古屋市とともに検討していくことが必要と思う。

(委 員)

名古屋高速は規制速度が守られていない。対策を取るべきである。

(公 社)

警察の協力を頂きながら対処していきたい。