

調査会各委員の意見の整理

・ 今回の主な検討課題

(1) コスト縮減

- ・ 他公社や他公団とのコストを比較した分析により、改善すべき点分かる。
- ・ 管理費について、人員削減などは進めるべきであるが、維持管理費については、将来に引き継ぐものであり、あまり無理をしない方がよい。

(2) 料金圏の考え方

- ・ 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。
- ・ 一宮線の別料金は、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。
- ・ 料金圏について、高速ネットワークの観点からは一宮線の別料金圏は非常に良いが、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、このあたりについて別の整理が必要。
- ・ 一宮線の料金について、小牧線と同一料金なら問題ないが、変えた場合には、一宮線だけでなく、小牧線の料金に影響を及ぼす。
- ・ 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す可能性がある。
- ・ 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何度も別料金を払う必要が生じるという弊害がある。
空港アクセスでは、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く、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、働きかけをするべきである。経済界としても協力する。

(3) 料金水準

- ・ 料金については350円ということでも了解した。小牧線との比較で言えば市民には納得して頂きやすい料金。
- ・ 一宮線については、350円やむなしと考える。
- ・ 一宮線の料金は値段としては350円で妥当だが、感覚的な問題として、50円は半端であり、400円としてはどうか。
- ・ 他の有料道路等の料金比較からみれば、350円という金額は妥当。

- ・ 料金の枠組み（一宮線別料金圏等）と350円という料金は、これ位しかないのではと考える。
- ・ 消費者としては、安ければ安いほどいいと思うが、環境問題、又は時間・快適性・安全性を買うという観点から検討する必要がある。
- ・ 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車両コストやガソリンコストを考慮する必要があるため、単純比較は十分な注意が必要。
- ・ 他の公共交通機関の料金水準との比較は参考程度と考えるべき。
- ・ 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、清洲線がない間、平面道路や東名阪自動車道を経由して利用する場合、余分な時間やコストを消費するため、清洲線が繋がるまでの割引等の検討を行う必要がある。
- ・ 清洲線ができるまでの2年間に、何か一宮線を利用するメリットがあると了解しやすい。
- ・ 清洲線開通までの2年間に何か対応が必要かと考える。
- ・ 清洲線開通までの2年間のサービスということでの割引きは分かる気もするが、個人的にはそれもやらなくていいと考える。一宮線の料金は小牧線に影響することに配慮すべき。

(4) ETCを活用した料金施策

- ・ 出口ETCを利用した乗継で、高辻で出て吹上で入る、都心環状線を回らずに直接乗るような利用は多いと考える。
- ・ また、社会実験で設置した出口ETCは、他の目的のためにも活用すべき。例えば、高針から入ってきて、春岡出口で出て春岡入口から入り、四谷出口で出るような活用方法があると良い。

(5) 渋滞対策等

- ・ 今の名古屋高速道路で、何よりも大事なものは渋滞対策である。ETCに切り替えた方がよいのか、回数券の方が良いかは、渋滞対策として有効であるかどうか判断の要素。
- ・ 重要な課題は渋滞対策。特に都心環状と大高線。大高線は空港開港による影響を考慮して、十分な対策が必要。
- ・ 渋滞対策は重要。名古屋高速道路の最大のメリットは渋滞がないことだと言いたい。特に、出口の渋滞対策が必要。今後、一宮線や東海線など端部の路線が増えてくるため、特に都心部での降り口に対策が必要。
- ・ 騒音、特に出口付近のカーブ区間での騒音が気になる。料金を低くすることばかり専念するのではなく、環境対策費が必要。
- ・ 環境、安全に加えて、東海・東南海地震などの地震対策も必要。

(6) 広報

- ・ ETCや回数券の利用増加が少ないのは、PR不足ではないか。回数券などは手数料がかからない料金所での販売を促進するようなPRが必要。
- ・ 利用者を多くするためPRを進めるべき。マスコミの他、名古屋市の広報のような全家庭に配布されるものを利用して、足下から情報を流すべきである。
- ・ ITS、ETCなどについては、一般にも分かりやすい、覚えやすい名称にし、利用者に親しまれるようにすべきではないか。

・ 今後の検討課題

(1) 償還後の無料開放

- ・ 都市高速道路の構造は、出口入口が限定されており、渋滞の度合いに応じて自由に乗り降りができないので、将来的に無料化は困難ではないか。名古屋高速道路だけの問題ではなく、今後、関係者が必死で考えるべき問題だと思う。

(2) ETCの効果、及び今後の検討課題

- ・ クレジットカードを持っていない人には、回数券等で割引を確保するのか。
- ・ ETCを積極的に導入したいのならば、名高速が中心となり、他の組織にも考えて貰い、ETCの有効な活用の政策を積極的に打って出るべきである。
- ・ 現在、回数券の割引の方が安いので、回数券の方がETCに切り替えることはない。
- ・ ETC利用への大幅な転換が見込まれ、ETCを使った多様な料金施策を考える場合、料金收受費用等の管理費用や出口ETC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。
- ・ ETCの普及率は国が70%を目標としているが、現在現金客が40%いるのに、それほどは上がらないと思う。

(3)料金施策の方向

- ・ ETC割引は必要な経費と発生するメリットを勘案した上で割引の程度を決定すべきである。国の方針といっても簡単に乗るべきではない、過度な割引は料金の値下げ議論に結びつきかねないため、安易な割引には慎重になるべき。
- ・ 料金の割引はよく利用される方に、ありがとうございましたという意味で割り引くのは納得できる。また、ETCを利用しない一般的な利用者に対する割引がどうなるか、説明が不十分。
- ・ 割引が32億円ということだが、この額は大きい。その分償還が遅れることとなる。
- ・ 現金客が一番高いお金を払っているのだから、乗継割引などの割引があるべき。
- ・ これからの有料道路は、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、交通管制という趣旨でのロードプライシングが是非とも必要である。
- ・ 今後の料金制度の方向性として、距離制を打ち出すべきである。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、将来の料金制度として指向すべきである。
- ・ ETCの整備を早急に進めるべきである。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、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。
- ・ 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り、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。

・ その他

- ・ ネットワークの早期整備について、清洲線及び東海線の整備完了が遅れている。この地域としては西知多道路と併せて、一体的に推進す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。
- ・ 現在、JHが受けている厳しい風が、今度は名高速の方に向かってくると考える。その時に調査会としても現状を追認して技術的な議論だけでは済まなくなるということを心して行かなければならないと考える。