

第36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26年1月23日(木) 15:00~16:30
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
奥野 信宏	中京大学理事・総合政策学部教授
高田 弘子	都市調査室 代表
細谷 孝利	名古屋商工会議所 専務理事
松井 寛	名古屋工業大学名誉教授
松浦 以津子	南山大学法科大学院 法務研究科 専攻主任 教授
山本 幸司	名古屋工業大学名誉教授

(敬称略 会長のほか五十音順)

4. 会議内容

●議事

消費税の税率改定に伴う対応について、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、公社案のとおり料金改定をすることで承認された。

また、「より利用しやすい料金」の実現に向けて、検討にあたっての「基本的視点」と「検討の進め方」についてご意見を伺った。

5. 質疑応答

○消費税の税率改定に伴う対応について

(委員) 消費税は、債務の返済や経営安定のためにも料金転嫁することになると思う。経済学でいうと最終生産物を消費する消費者が消費税を負担することになる。公社としては、料金は上げるが、効率的な維持管理やサービスは粛々と実施していくことをきちんと説明していくことが大事である。また、すぐに消費税率が10%に上がる予定だが、債務の返済や経営の安定化についてはしっかりやっていくこと。

(委員) 消費税というのは消費者あるいは利用者が負担するというものであり、今回の公社の料金改定案は妥当な計画だと思う。改定方法についても、国の統一的な指針に沿って案を作成しており、問題無いと思う。なお、市民への周知についてはしっかりお願いしたい。

質問だが、建設工事がほぼ終了となり、維持管理のみとなるが、今まで培っ

てきた経験・知識・ノウハウを是非維持していってもらいたい。今後は、建設工事に携わっていない人が維持管理をすることもあり得るが、それでは若干の不安がある。他団体に出向や派遣などして知識を身につけることもいいのではないかと思う。何か考えていることはあるか。

(公社) 昨年から NEXCO の設計部門に職員を研修として派遣しており、新規の設計業務を行っています。その知識は、今後の保全業務にも非常に役立つものと考えております。今後も外部への派遣や OJT、またベテラン職員も再任用して、後輩の指導にあたっていただくこととしています。

今後の工事については、渋滞対策や利用しやすい高速道路の検討の中で、県・市とも相談させていただき、必要であれば新たな建設事業も取り組んでいきたいと考えております。

(委員) 3点ほど意見を述べさせていただく。第一点目は、消費税率が8%に上がっても税抜きの実質料金は変更しておらず、あくまでも消費税分が変更しただけであること、またこれによって40年償還が可能となることをもう少し具体的に広報し、利用者に理解していただけるように努めて欲しい。

第二点目は、知識やノウハウ等は公社内で継承に努めるということのようだが、首都高や阪高は海外にノウハウを技術移転している。それによる収支がどうなのかまでは把握していないが、広い意味でいえば我が国のために努めておられる。名古屋高速も将来のことを考えれば、技術者を内部で確保していくためにはそういう活動を考えることも一つの案なのかなと思う。

第三点目は、消費税率改定に伴う料金改定についてはやむを得ないと思うが、ETCではなく現金で支払う利用者は10円単位での支払いとなってしまう。試験的に料金収受機の導入をしているとのことだが、現金で支払う利用者への配慮も考慮しているかどうかを確認したい。

(公社) 料金収受機はコスト縮減の例として挙げさせていただいているが、これは自動販売機と同様のようなものとお考えいただきたいと思っております。現在は、本線料金所6箇所既に1台ずつ設置しており、東海線の2箇所の一般料金所にも試験的に1レーンずつ設置しております。具体的には、従来ですと2レーンの内1レーンがETC、もう1レーンが一般レーンとして、2人を交替で24時間配置することとなりますが、この料金収受機を設置することにより人数を減らすことができないかということで、試験的に導入しています。サービス水準や安全性、トラブル対応というものを確保しながら、料金収受員さんの配置等も含めて検証していく予定です。

(委員) 健全経営をされているということで、消費税率改定に伴う料金改定はやむ

を得ないと思う。今回の税率8%の料金転嫁の計算では、名古屋線普通車の改定料金は771.4円を770円としており、1.4円分は経営努力で吸収されるということだと思うので、理解しやすいところだと思う。近い将来10%に税率が引き上げられた場合だが、税抜き料金の714.29円に消費税10%を加算すると、785.7円となります。これを790円ではなく780円でとどめるように、今後更に経営合理化や経営努力の徹底をお願いしたい。

(委員) 消費税については、きちっと説明をすれば、皆様の理解を得られるのではないかと思う。これからまだ何年間も償還していく必要があるが、その間にサービスの水準だとか、苦情だとかも変わってくるかと思う。だから、利用者の皆さんの声をもっと広く聞く努力をしていただきたいと思う。

名古屋高速は阪神大震災があった後に補強をしているが、コスト削減の話ばかりをすると、今後想定されている東南海地震に対して大丈夫かどうか不安になる。東南海地震では栄まで水がくるということが言われている。コスト削減を考えることも重要だが、そればかりでなく災害に対する備えや新工法や技術開発を強く言っていくべきではないか。

(委員) ご議論いただきましたが、消費税増税に伴う今年4月1日からの料金改定については、公社案のとおりで今後手続きを進めていただいでよろしいでしょうか。

(委員一同) 異議なし

○「より利用しやすい料金」の実現に向けて

(委員) 料金検討の基本的な視点の中で、社会の持続可能性確保のため、より高い次元の地球環境保全の視点でも考えていく必要がある。すなわち交通による消費エネルギーの量を少なくすることも長期的には考えていかななくてはならないので、そういうことも観点に入れていただければと思う。

(委員) 最近、また高速道路が大変注目を浴びてきている。愛知県、特にこの大都市圏の魅力を高めていくとか、暮らしもそうだし、ビジネスで国際的にどう使ってもらおうか、国際競争力を高めることも必要で、その中で高速道路は注目されていると思う。

一点目は、名高速を考えると、均一料金制とか対距離制とかは議論のポイントではあると思うが、NEXCOの名二環と名高速と一体となった料金体系を考えていくべき。名高速と名二環が建設された当初から非常に大きな課題となっており、過去も繰り返し言われていると思う。現金からETCになったから、

その議論はもういい、ということではなく、均一制、対距離制の考えを採用するのに、圏域としての高速道路料金体系をどういうふうに検討していくのか、というところも考えていただきたい。

二点目は、名古屋駅のリニアと名古屋高速道路とのアクセスの問題があるが、これはリニアをどう生かすかというときに非常に大きな問題と思っている。飯田や中津川も高速の入口をどこまで近くにもってくるかというのが大きな課題となっていく。名古屋駅から名古屋高速の入口へのアクセスを便利にしないとリニアが生きてこないということが、名古屋や周辺都市のビジネス上の競争力という問題が出てくる。もう一度、名古屋の問題としてご協力いただきたいと思う。

三点目は、名古屋駅から岐阜は高速が不便であること。岐阜の競争力に影響してくると思われるので、その辺のことも広域的に考えたまちづくりといった意味で検討していただきたい。

(委員)「より利用しやすい料金」というこのキャッチフレーズに疑問を持っている。

より利用しやすい料金の実現に向けて、というこのキャッチフレーズと、料金を設定する際に考慮すべき様々なことがらの間に、かなりの齟齬があるのではないかと思う。利用者は無料が一番いいわけで、そこにこういう様々な観点をに入れて決めるのだということが、このキャッチフレーズで検討を進めたら、利用者には納得されないのではないかと思う。だから、この基本的視点で料金制度を考えるのであれば、もう少し違うキャッチフレーズで問題提起した方がいいと思う。

(委員) 私もキャッチフレーズと料金体系検討に違和感がある。ユーザーの視点に立った検討は当然必要であり、ユーザーのベネフィットを少しでも高めるようなことを考えて欲しい。建設したらどうぞご利用ください、という感じで、例えば渋滞があろうがなかろうが同じで、サービスのクオリティが料金に及んでいない。鉄道であれば遅れると特急料金の払い戻しがある。名古屋高速道路もそうすべき、というわけではないがサービスと料金についても考えてもいいのではないか。

先ほど話しがあったが、料金体系の均一制とか対距離制とかの検討をするのであれば、名二環とかもう少し広域的に考えて対距離制を考えた方が有効であり、合理性が増すと思われる。この地域は、道路の経営主体がバラバラであり、他の経営主体も踏み込んで対距離料金を検討していただきたい。

名古屋高速とリニアへのアクセスも問題であり、判断や決断は行政当局が行うと思うが、公社でもたたき台を作成して提供していくことが、地域のまちづくりに非常に有効だと思うので、ぜひお願いしたい。

(委員) 公社は以前均一料金でいくという方針であったと思うが、名古屋高速道路にとって均一料金がいいのか対距離料金がいいのか私自身も判断がつかない。対距離制のシミュレーションをして、どういう変化が現れるかということを検討するという事は是非進めていきたいと思う。

先ほどから話が出ているが、もう少し広域的な NEXCO のネットワークも含めて名古屋都市圏としての料金体系を検討していただけたらと思う。さらに、名二環の西南部区間も数年後に完成するが、それも含めて名古屋高速道路を対距離制にしたらどうなるのかを検討して欲しい。NEXCO も含めての料金検討はなかなか難しいと思うが、検討はしていただきたい。また、NEXCO との乗り継ぎ割引を導入したらどうなるのか、というのでも検討していただきたいと思う。あと、料金設定するときの基本はキロ当たりの料金は一定で考えるが、例えば環境問題や渋滞緩和とか政策的なものを料金検討に含めることも是非考えていただきたい。

(委員) 資料中の基本的視点(案)については、先ほどお話のあったキャッチフレーズの「より利用しやすい料金の実現に向けて」において、このようなことを議論する必要があるということであるが、本日はその中で対距離制の導入に関する検討を開始するという案が提示されたという理解をしている。ただし、当然ながら対距離制に移行すればこの資料に示されている基本的視点が全て解決できるわけではないと思う。したがって、対距離制によって解決できる視点とできない視点を明確にしたほうがよい。県・市・公社で構成する「あり方に関する検討会」では対距離制への移行だけでなく、この基本的視点全てに対して議論していただき、その中で対距離制の可能性を検討するという扱い方を是非お願いしたい。

また、対距離制の検討で、シミュレーションでいろいろなケースを想定して検討していただくことはいいが、シミュレーションにあたっての前提となるシナリオをはっきりとさせて欲しい。40年償還は厳守するので、年度毎の総収入額はほぼ変えないという前提で対距離制を導入するという考えと、40年にこだわらず、場合によってはもっと早く前倒しして借金返済することも考えてシナリオを作る、という考え方もあってよいと思う。

また、今回消費税の税率改定によって料金が上がるが、対距離制とは別の問題であるということが利用者にはっきり分かるような広報に努めていただきたい。先ほど、政策的な料金の導入のご意見があったが、距離原単位だけではなく、例えば利用距離が短い人は安く、距離の長い人は高くということも、総収入が変わらない範囲でいろいろなケースが設定可能だと思う。

また、名二環と名高速で利用料金を統一距離比例制にすることを検討すべきというようなご意見があったが、わが国では先行する鉄道でも異なる事業主体間での運賃統一化は難しいのが現状である。したがって、高速道路間で利用料

金の統一化は名古屋高速道路公社と NEXCO 中日本との間で決定できる問題ではなく、国が主体的に議論すべきマターではないかと思う。ただし、名古屋高速道路公社が内部でそれに向けて検討しておくことはそれなりに意義があると思うのでお願いしたい。しかし統一利用料金制が導入されると、利用者側は利用料金が安くなってありがたいが、名古屋高速道路公社とすれば当然ながら減収となるので、それでは 40 年償還が達成できなくなることを覚悟しなければならぬかもしれない。

もう一つは、将来的に中京圏がもっと成長していくシナリオを考えておく必要があると思う。そうすると、名古屋高速のネットワークも現状を最終形とするのではなく、新たな路線建設の可能性を是非とも内部で検討していただきたい。

(委員) 料金の検討する時に、名古屋高速周辺の NEXCO 等と一体的に行うことは、私もそのとおりだと思う。

「より利用しやすい料金」というキャッチフレーズの違和感については、何か他にいいものがあればいいと思う。

基本的な視点として、まず第一の条件として考えないといけないのは、健全な事業経営、これは必ず書かなければいけない。そこを大前提としてその他のことを検討する必要がある。

路線別の料金を設定することを考えてみたらどうか。名古屋高速は都心環状線は一方通行であり、行きと帰りで利用距離が異なることになる。そういう場合に対しても公平性を確保しようと考えれば、路線毎に違う料金体系をとった方が、より公平性が達成できると思うので、そのようなことも考えていただきたい。また、評価をする基準として、例えば地域の交通量が一定の場合、総走行自動車台時間が最少になる、というような料金体系となれば、消費エネルギーを最少にすることにもつながり、利用者への説明根拠の一つになると思う。

(委員) 本日ご欠席されている委員の方からのご意見を紹介してください。

(公社) 欠席された委員からは、料金の検討にあたり利用者としては、名古屋高速の定時制確保に留意して欲しい、また、さまざまなお客様の意見を聞いて欲しい、というご意見がありました。

また、他の欠席された委員からは、必要な維持管理や確実な償還を大前提に料金体系の検討を進めて欲しい、というご意見がありました。

(委員) いろいろご意見をいただきましたが、今後の検討にあたって、本日いただいた意見を参考に取り入れていただいて、いろんな料金体系についての検討結果がある程度まとまったらお知らせいただきたいと思います。