

第25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16年8月9日(月) 13:30~15:40
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

かわかみ しょうご 河上 省吾	(会長) 関西大学工学部教授・名古屋大学名誉教授
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 きょう 木下 喜揚	社団法人中部経済連合会 副会長待遇専務理事
くどう しょうぶ 工藤 尚武	名古屋商工会議所専務理事
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
やまだ もとなり 山田 基成	名古屋大学大学院経済学研究科助教授
やまもと こうし 山本 幸司	名古屋工業大学社会開発工学科教授
わかまつ としこ 若松 利子	愛知消費者協会副会長

(会長の外、五十音順)

1. 会議資料説明

会議資料に基づき以下の内容の説明が行われた。

利用交通量の状況 経営改善計画等 一宮線の概要
一宮線料金の考え方(案) ETCを活用した料金施策等

2. 主な審議内容

- 委員：以下の点について意見を述べたい。
- ・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る。
お客様サービスとしては、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。
 - ・一宮線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、これで良いと思う。
 - ・ETCの整備を早急に進めるべきである。一日でも早く、入口だけでなく出口にも整備するべきである。
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、公社で色々と考えていただくとして、

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。

- ・ネットワークの早期整備についてですが、清洲線及び東海線の整備完了が遅れているのは不満である。愛知万博に間に合わないのは止むを得ないとしても、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。
- ・今後の料金制度の方向性として、距離制の方向を打ち出すべきである。
距離制というのは、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、距離制を将来の料金制度として指向すべきである。
- ・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事業主体が異なることから、至近距離であっても何度も別料金を払わなければならないという弊害が大きくなってきている。
空港に行くためには、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いが、今回の料金認可の機会、それ以前でも結構ですが、このような弊害をどのように克服していくのか、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に、働きかけをするべきである。経済界としても協力はする。

委員：事務局の説明がよくわからなかった。議論する為には、説明する資料を配付すべきである。その後でもう一度考えたい。

委員：道路公団では料金の1割削減を打ち出しているが、道路公団と公社では料金の決め方に違いがあるのか。

公社：道路公団は、料金の改定を行うかは別にして整備着手の前の段階で、今後の整備に必要な費用をもとに料金をセットします。公社は、整備が終わった段階で、整備終了までに必要となった費用をもとに料金がセットされます。

委員：道路公団では、今後整備する予定の一部を止めることにより、その分の料金を下げることが可能なシステムとなっているのですね。

委員：償還計画における金利については、少し安全サイドで考えるべきなのか、ギリギリで考えるべきなのか、どちらが良いのか。

また、将来、償還条件に大きな変動があった場合、新たな供用が無い場合でも償還計画の見直しができる機会があるのか。

公社：金利に余裕を見るのであれば、料金を下げるべきであるとの話も出てくると思われます。

将来的に金利が大幅に上昇した場合には、管理コスト削減等の努力を行うべきであると考えています。

また、金利が上昇する場合には、交通量が増加することもあり得るのではと考えています。

整備終了後であっても、ETCを活用した料金制度などについて、料金認可の手続きの中で実施を検討する必要があると考えています。

- 委員： 今回の会議が非公開となった経緯について説明してください。
- 公社： 審議経過の途中である等の理由で非公開とさせて頂きました。7月26日の調査会ではご欠席された方が多かったことから、各委員に個別に確認をさせて頂きました。
- 委員： 非公開であれば、対外的には議事録しか公表できないことから、議事録については、なるべく正確に記述して欲しい。
- 公社： 今回の説明の中には、今後、県議会、市議会で審議頂く予定の、整備計画に関連する内容も含まれており、非公開とさせて頂きました。
- 委員： 他団体の資料については、それを加工することはダメであるが、資料そのものは、了解を得て公表することはかまわない。その辺は、よく峻別するべきである。
進行については、十分考えて欲しい。
映像だけの資料で説明して、とりまとめ案を示し、結論を出せと言われても責任がもてない。プロセスはきちんとしないといけない。
- 公社： 説明の仕方等について、不手際があったことは申し訳ありません。
- 委員： 会議の公開については、前回の議論の場で公開する方向が良いのではとの発言もしましたが、公社の判断として公表できない資料もあり、自由な議論もしにくいとのことで、大勢としては非公開の方向であった。
その後、各委員に非公開として差し支えないかとの確認をとったと聞いている。
非公開であれば、説明資料は配付するべきである。
また、今回議論が尽くせない場合は改めて議論することを前提に議論を進めて欲しい。
- 委員： 40年償還というのは、事情が変わらない限り変更しないのか。利用者団体等からの値下げを望む声も強いと思うが、ETCだけであっても値下げの要請に応え続けると、将来的に40年償還も苦しくなるのではないか。
ETC等を対象として、値下げするのであれば、償還上の根拠を数字で示すようにして欲しい。

それを考えると、ETCの利用者は約15%であり、ETCを対象とした割引は、その他の多くの人に対しての配慮が欠けることにもなる。

大型車の利用率はわずか数%であり、料金を下げて利用者を増やす方向を考えても良いのではないか。業界としても強い要望も持っていることから、普通車の割引よりも利用増が期待できるのではないか。

委員： 大型車の料金を下げることについては、反対である。
大型車は容量的に言うと普通車に比べて、2倍から数倍程度であり、道路の路面が壊れる原因のほとんどが重量の重い大型車である。
また、騒音及び排気ガスの量は普通車の数倍である。
このような理由で、大型車の社会的なコストはもう少し大きくする必要があり、料金を下げることは社会的に見て好ましくないと考えている。

委員： 名高速の現在の交通量は、私が名高速を利用する上では最適であると思います。トラックは少ないし、首都高速や阪神高速のように渋滞していない。
大型車の料金を値下げするべきでないのであれば、道路に与える影響等について十分な説明を行うべきではないか。

委員： 審議の進め方ですが、現在は意見書のとりまとめに入っているのかどうか、はっきりして欲しい。本日、意見書をとりまとめるのか。

会長： 本日の議論の進行により決めたい。

委員： そうであれば、最初からきちんとやって欲しい。

公社： 前段資料と、とりまとめの方向について同時に説明したことについては、申し訳ありません。

とりまとめの方向については、議論が詰まってから検討頂くことが当然と考えています。

委員： 管理コスト縮減で2ケースの資料があるが、何が違うのか。
金利については、実績で決める考え方はわからなくはないが、他道路の例をみると4%とというものがあり将来のことを考えると心配である。

公社： 管理コスト縮減のケースの一つは、道路公団の民営化時に示されました、平成14年度に比較する考え方等に合わせて検討したものです。

もう一つは、全国的に使われていた、平成8年度に比較する考え方に合わせて検討したものであり、東山線料金認可時や経営改善計画で示している管理コスト縮減の考え方と同じです。

両者は、基準年度が平成8年と14年と違う他には、予算ペー

スでの比較であるか、決算ベースでの比較であるかの違い及び、対象となる一般管理費に建設事業分を含めるものと、含めないものであるとの違いもあります。

委員： 予算ベースで行っているものと、決算ベースで行っているもの、また、基準年度も違っており、都合のいい方を使っていると考えてしまう。

公社： 国による「コスト縮減行動計画」においては、平成8年を基準として比較されており、公社としても、これに基づいてコスト縮減計画を進めてきたが、道路公団の民営化検討時には、平成14年を基準とした比較がなされており、これに基づいても整理したものである。

この資料については、混乱を招く恐れがあることから一本化していきたい。

金利については、これまでの料金認可でも過去の実績を踏まえて設定してきており、他の公社でも同様に設定していると聞いています。また、公団については、国が最終的な責任を持つと言うことで、過去の実績に若干の余裕を見て4%としていると聞いています。

名古屋高速で余裕を見るかどうかについては、愛知県及び名古屋市に最終的な責任を持っていただかなければならない中で、色々な議論をしていただき、決めていきたいと考えています。

現在の750円のまま、整備計画の償還が40年で出来るかどうか、一番大きな問題であると考えています。

委員： 説明の資料は何ページですか。

公社： 申し訳ありませんが、手持ちの資料であり、お手元にはありませんので、至急コピーをさせていただきます。

公社： 今回の一宮線の料金を議論いただくためには、今後議会で審議される予定の整備計画案と関連する資料を使用する必要があると考え、説明させていただき資料を分けさせていただきましたことを申し訳ないと思っています。

会議終了後に、本日の資料を公表することとなりますが、後でお配りさせていただいた参考資料は公表しない予定ですのでよろしくをお願いします。

議事内容非公開部分

委員： 今回の償還計画では、経営改善計画で示されたコスト縮減内容が組み込まれて計算されているのか。

公社： 経営改善計画の管理コスト削減等を十分反映させて、償還計画を組み立てています。

- 公 社 : 時間も迫っておりますので、本日は色々なご意見やご質問をいただき、公社としての考え方を次回の調査会でご説明させていただきたいと思えます。
- 委 員 : 本日の「今後のとりまとめの方向」について反対しているわけではありません、問題なのは手続きだと思えます。
今後の決定までの手続きをどうするのか、それをしっかりやっておく必要がある。
- 会 長 : 次回は少し時間を多めにかけて、事務局から説明をしていただき、基本的な方向にまで持って行きたい。
- 委 員 : 次回調査会で、整備計画変更において、交通量、金利等が大幅に変更されるようですが、その場合の償還計画について、最初にキチンと説明していただいて、その上で、具体的な償還計画や料金設定の提案をいただきたいと思えます。
- 公 社 : 整備計画変更の方向を示す数字は、公開の場では出せません。
会 長 : 今、この場で説明できないか。
委 員 : 時間のない中で議論するのは、いかにも付け刃であると思う。慎重にやって欲しい。
- 公 社 : 2つの問題があって混乱している。
1つ目は一宮線の料金の問題、
2つ目は整備計画変更の問題
整備計画変更が一宮線料金検討の前提条件ではありませんが、2つが並行で外へ出て行くこととなることをご理解願いたい。
このため、次回の調査会では前段を非公開として必要な説明をさせていただき、その後で会議を公開して議論をお願いできないか。
- 会 長 : 一部非公開、あとは公開というやり方もある。
問題がある場合は一部非公開という方向でいかがでしょうか。
- 委 員 : 次回は公開で行い、そこで方向を決めると言うことでしょうか。
その後は、どのようなスケジュールになるのか。
- 公 社 : 次回の開催日につきましては、再度調整させていただきたいと思えます。また、次回は基本的に公開としたいと思えますが、一部非公開とすることも考えたいと思えまして、その時には皆様にあらかじめお断りしたいと思えます。

以 上