

## 第33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22年3月26日(金) 10:00~11:40
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

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
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
細谷 孝利	名古屋商工会議所 専務理事
松井 寛	名城大学理工学部教授
松浦 以津子	南山大学法学部教授
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	名古屋工業大学大学院工学研究科教授

(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

東海線の部分開通等に伴う料金について、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、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) 管理費のコスト縮減については、かなり努力されている。建設費の方もデザインを考慮するなど構造や形状の工夫を行っていると思われるが、どのように工事費の縮減に努めているのか。

(公社) 建設コストの縮減においては、平成15年度に建設の残事業費が5000億円ほどありましたが、そのうち10%を縮減することとし、平成16年度の整備計画変更で、全体事業費を1兆7400億円から、1兆6900億円に500億円引き下げました。

(委員) 金利の設定はどのように考えたのか。

(公社) 今回の金利設定の考え方は、従前から名古屋高速道路では過去の金利の変動を一つの波ととり、金利の平均値を使用してきた。今回も同じような方法で、

山→谷→山→谷という金利の変動を一つの波ととらえてこの間の平均値3.8%を将来の金利としました。

なお、一昨年のリーマンショックに始まる経済危機により、できるだけ金利を抑えて、お金が市場に回るような政策が取られております。そういう状況から急激に高金利になることは考えにくいとして、今後3年間は現行の水準が継続し、その後4年間で3.8%になると設定しました。

(委員) 金利が上昇した場合の影響はどうか。

(公社) 金利がたとえば1%上昇すると、償還期間が2年8ヶ月程度延びます。

(委員) 距離による割引として「端末特定区間割引」はあるが、ユーザーの立場から見れば、短い距離を利用する方は割高感がある。本来ならば、ETCを利用して距離に応じた料金を払うことが望ましいと思うが、すぐに距離制への移行は容易ではないと思われるので、短い距離の利用に対して実施している「端末特定区間割引」のような短区間利用の割引を拡充できないか。

(公社) 当然、これだけETCが普及してまいりますと、委員のお話のようなことがでてまいります。今後国の施策で、NEXCOの料金体系も変わってくるし、名古屋2環の料金との関係もありますので充分検討して行きます。

ただ、対距離制となりますと、更に出口ETCが必要となり、新たな設備投資の問題も生じてきます。ご意見、要望として、引き続き研究して行きます。

(委員) 金利について、仮定の話になるが、現行の金利の設定と大きく乖離するようなことがあれば、償還計画の見直しについて議論するのか。

(公社) 今回の償還計画は西郊通までのものです。今後、大きく金利が変動することになれば、状況に応じ、経営環境等いろいろな要素を判断し、議論していくことになります。

(委員) 東海線の整備が進んできているが、これからは全体的な構造物を見るということが大切になる。東海JCTはすごい構造物だと感じるが、高架下を通ると圧迫感を感じる。環境面からも、CO<sub>2</sub>の削減への寄与や全体的な構造物の美しさ、景観を検討する必要がある。たとえば、高架下の緑化などを行うための管理費は確保されているのか。

(公社) 景観においては、柱を高くして桁下の空間を広くしております。これによる効果として、圧迫感がない景観を生み出していると考えております。高架下は、雨や陽があたらないので、育つ植物は限られているが、高架下平面の管理者にも伝えます。

(委員) 環境という観点から、ETCは渋滞を軽減するなど環境に良いと言うことです

が、環境に良いことを高速道路料金に反映させるような方策として、たとえばエコカー割引のような方策は導入できないか。

(公社) エコカー割引としては神奈川県でエコカー割引を実施している例があります。これは有料道路事業としてではなく、環境部局で実施して割引をおこなっておりますが、そのことも含めて研究して行きます。

(委員) 国の施策として、各種の割引を ETC 限定ではなく、現金利用も割引くとしているが、名古屋高速は ETC が普及しても相変わらず、現金レーンを空けていくのか。

また、名古屋環状 2 号線とのネットワークが完成し、交通量が増加した場合、ピーク時の渋滞に対応できるのか。

(公社) 環境面からもすべてが ETC 車となって料金所をスムーズに通行することは望ましいと思いますが、将来的にも何%か現金のお客様が残り、料金收受のための人件費は残ります。

そういう意味で一般ゲートに自動料金収受機を導入することで、少しでも人件費の削減に努めます。

東海線の全線供用後の渋滞対策は、平成 19 年度都心環状線の渋滞対策として公表しているが、将来交通量を見直したこともあり、全体交通量の推移を見ながら必要なものは実施して行きます。

(委員) 名古屋高速を利用することによって、早く快適に旅行できるというメリットがある。このために料金を支払っているのであるのだから、このような効果を多くの人にきちっと情報提供していく必要があるのではないか。

(公社) 情報提供については、ホームページ等を活用して情報を提供して行きます。

(委員) NEXCO を含めた料金を協議する場はあるのか。

(公社) 現在 2 者の枠組みはありませんが、中部地方整備局、愛知県、名古屋市、公社等が参加する協議会にて、情報交換することはございます。ただし、料金の設定などは経営毎の判断もございますので、事務的には NEXCO も名古屋高速もお互いに、情報交換して進めております。

(委員) 簡単な話ではないと理解しているが、事業主体毎に関所のような料金所がある。利用者の立場から、地域全体で効率的な仕組みができないかと常々思っており、検討を行って欲しい。

(公社) 今は、ETC が普及したので多くの方は止まる必要がなくなったが、料金体系は事業主体毎にバラバラである。これはだれが事業主体になるかなど建設時の経緯もあり、長期的な課題と認識しております。

(委員) 鉄道では、既にヨーロッパで「運輸連合」のような事業主体の枠を超えた取

り組みがなされている。道路でも、同様なことを考える時代かと思われる。

（公社）出資母体の将来負担の問題もあり、現在のような事業主体となった。このため、料金を何度も頂くことになり、課題の一つであると思っております。