

第34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23年8月9日(火) 13:30~15:15

2. 場 所 名古屋ガーデンパレス 2階 「鼓」

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

伊藤 範久 社団法人中部経済連合会 専務理事

大場 和子 愛知消費者協会 常任理事

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

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

●議事

東海線の部分開通(木場~東海JCT)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。併せて、ETC端末特定割引の対象に今回開通の木場~東海JCTの区間を追加すること、未開通の六番北~木場に乗継サービスを導入する案が了承された。

5. 質疑応答

(委員)名古屋高速も存在感が大きくなり、経営も非常に堅実で、運営も高いレベルで信頼されているということであり、本当に高く評価されているように感じている。750円は、私も確かに高いと思うが、工事等で費用を削減している努力をされていて、その分で借金を返済するというように考えており、いいとは思っている。

昼間時間帯割引などのサービスをしているが、私は、基本的に借金を返すのが先だと思っている。独立した法人であるので、借金を軽くしていくということが

長く将来に渡って安定した高いレベルでのサービスを市民に提供し続けるキーだ
と思う。政治の命令というのがあって、それには公共法人なので弱いというのは
わかるけれど、経営センスはしっかり持っていただきたい。

高速道路というのは会社が違ってもネットワークとして機能している。そうい
う点を絶えず意識を持って、割引料金など考えていただきたい。

(公社) 借金を返すのが先ではないかというのは、正にそのとおりだろうと思うので
すが、一方で、「高い」といわれることも身に沁みています。公社は設立団体あつ
ての公社でありますので、政治的な指示に全く従わぬという訳にはいきません。
料金が高いということと政治的指令と償還という三つ巴の中で、何とかしよう
ということで、7月1日から1年間に限って、サービスの向上と併せて渋滞の緩和
にもなればということで14億円を使って昼間時間帯の割引を社会実験として実
施させていただいております。どうぞご理解をいただきたいと思います。

(委員) 先ほどの委員のご意見で、「750円は高すぎる」ということで、確かに額そ
のものは高いのだが、市民がこういう良い道路を要求したからつくったという面
もあるかと思う。質の高い道路をつくったからそれだけのお金も払わなければなら
ないというのが現状だと思う。

(委員) 政治のトップが替わって、経営方針が変わると、計画的にやっているこのよ
うな事業がうまく行かないかなと思う。何のために償還計画を作り、その妥当性
を研究しているのか、収入が上がったから社会実験ができるというのはよくわか
るが、私は、それは償還の方に回していただきたい。そういう理屈はきちんとし
ておかないと750円が何だったのかということになりはしないかと思う。

(公社) 市民、県民の負託を受けて出てこられた方でありますので、相当抵抗して、
私どもが決断をしたということで、ご理解をいただきたいと思います。

償還が終わった後の高速道路の維持管理をどうするのかというような問題もあ
りますし、そういったことも含めてより長期的な議論は今後させていただけると
思っております。

(委員) 高速道路の料金というのは、全国でも政治的にも大きな課題になっている。
それは、諸外国に比べて割高であるというのが一つあると思う。その原因の一つ
は償還主義そのものにある。償還主義でいくと名古屋高速は40年後にいきなり
無料になるわけだが、果たしてそれが公正なやり方なのかどうかというのがある。
しかもそのときには十分使える資産価値が残っている。それは愛知県か名古屋市
に寄付することになるが、その分まで利用者だけが払うというのは、おかしいと
思う。一般的な常識としては、永久有料制という新しいシステムをつくれればいま

でも料金を下げることができると思う。

借金は、返せなくなることがいけないことであって、別に借金をすることは悪いことではない。名古屋高速は、きちんと償還計画どおり返せている。たとえば永久有料制といったような議論を是非広げていただくといいと思う。

(公社) 国の方でも、高速道路のあり方に関する検討会が始まったところでありまして、有料道路制度そのものについても色々な観点から議論がなされるだろうと思っています。私どももそういうものも見ながら、より良い高速道路の管理・建設ができる仕組みなど提言できるものがあれば、させていただきたいと思います。

(委員) 16号一宮線とか6号清須線のときは、償還期間をやはり40年ということで計算していたのか。2年後に東海線が全線開通する時にもまた40年で償還という前提で計算をするのか。

私の個人的な意見は、途中で景気が非常に良くなったとか、思いのほか利用者が増えたとかいう場合であっても、それを一時的な利用者割引に結び付けるのではなくて、たとえ1年でも2年でも早く借金を返す方向で努力するべきと思う。

そのためにも、今回の部分供用区間の通行料金は750円でよいのではないかなと思う。東海線が全面開通する2年後も750円という今の料金体系が続くという前提で、今回の部分供用区間の通行料金のシステムを了解したいと思う。

(公社) 今回の計算の仕方としては、平成22年の2月に最新の整備計画を国の方から許可をいただいております、基本的にその条件で計算をしました。さらに、その後の推計交通量の低下を織り込みまして、今回、料金を出し、たまたまギリギリの39年12ヶ月になりました。私どもの基本的な方針としましては、750円に値上げしたときに、お客様に750円は守っていくということでお約束をしております。そういう意味ではこれを上げることは今のところ全く考えておりません。ただ、今後の金利の推移、それと一番大きな問題としては消費税など、条件が大幅に変われば、やっぱり料金体系も変わってくるかもしれませんが、何とか現在の方針で一生懸命やっていきたいと考えております。

前回認可(東海線 山王JCT~六番北)の償還期間は38年5ヶ月です。清須線開通時が35年8ヶ月です。今回は交通量が純増3,000台しかありませんが、事業費は1,070億円プラスされており、一番苦しい償還計画となっております。2年後につきましては、全線開通となり、交通量は今回に比べて大幅に増加するだろうと見込まれますので、今回の償還計画よりは少し楽になると思っております。

(委員) 今日の説明と料金そのものの議論については、基本的には了解はしたが、この機会にお願いしたいことは、750円が高い、それを例えば100円下げるといふ議論の一つとして、3月に開通した名二環は距離に応じて100円とはいえ

差を付けている。どうして名古屋高速については距離に応じて割引というようなことができないのか、という議論が出たときに、できる、できないを含めて、きちんと回答できるように2年後の全線開通に向けて検討していただきたいと個人的には思います。

(公社) 検討させていただきます。

(委員) 料金とは直接関係ないが、東日本大震災の関係で、相当離れている首都圏の首都高速でもジョイントの破壊、液状化による路面損傷などかなり被害を受けた。こちら東海・東南海地震が、かなりの確率で起こると予想される土地柄である。神戸の大震災以降、耐震補強もずいぶんされているので、大丈夫かとは思いますが、今度新しく開通するところも埋め立て地を通っているので、大丈夫だということを確認したい。また、完全に壊れない構造物をつくるなどということとはできないものだから被害が出るのはある程度やむを得ないなかで、復旧にどれぐらいかかるかというのが、大きな問題となる。名古屋高速だと地震が起こった後、全線の点検がどれぐらいでできるか。

(公社) 東日本大震災の場合にも阪神・淡路大震災以降の構造物というのは、崩壊や倒壊はなく、若干のダメージはありましたが、地震でもって壊れたものはありませんでした。ということから名古屋高速は阪神・淡路大震災後に補強や耐震設計をしていますので、壊れることはないと思います。もう一点は、東海・東南海地震ということがあります。日本の最も権威のある日本防災会議で出しております予測値からいきますと、名古屋地域は震度6弱あたりです。それに対しましては、阪神・淡路大震災後の耐震は、震度7で設計されておりますので、想定が当たれば問題ないと思います。東海線の地域は、阪神・淡路大震災にも耐えうるように相当深いところまで杭を打ち込んで、設計してきておりますので、想定内の地震なら大丈夫だと思います。

最後に、点検の話でございますが、名古屋高速は点検システムを持っていて、例えば震度5が起きた場合、どこが危ないか、前もって予測していますし、速やかに点検できる仕掛けはつくっています。震度階によりますが、震度4から自動的に維持業者が点検するようになっています。震度6強ぐらいですと、目安としては5時間程度でその確認ができるようなことを考えております。震度の状況によって、安全確保のための点検はすぐ実施できるような体制にしております。

(委員) 朝のラッシュ時はまだ依然として渋滞があるが、これについては、何か対策みたいなものを行っているのか。渋滞していると750円がものすごく高く感じるのではないか。

(公社) 渋滞については、最近午前中とか夕方に環状線や大高線で発生しています。

もう一箇所深刻なのが、小牧北出口です。まず、環状線・大高線につきましては、根本的には東海線の開通により相当緩和されますので、基本的にはそれを早く進めると言うことが課題だと思っています。小牧北出口は、国道41号の村中交差点を頭にしたものでありまして、関係の道路管理者と相談し、今後も進めていきます。また、昼間時間帯割引の社会実験についても渋滞対策として取り組むものでもありまして、渋滞している時間帯からどれくらい交通がシフトするかなど調査し、このような対策が有効であれば、ツールとして使って行きたいと考えております。長期的な環状線の渋滞対策につきましては、将来必ず交通量が伸びていく訳ですので、そのときに向けて遅れないように検討をしていきます。

(委員) 名古屋高速に入るすぐ寸前で渋滞という表示が出るわけです。だから、ある程度少し前ぐらいに予測した看板が何か出ていると都合がいいかなと思う。

(公社) 現在でも、例えば携帯電話などで事前にご確認をいただければ、ある程度できるかとは思いますが。ただ、なるべく利用勝手の良い情報提供の仕方を検討させていただきたいと思っています。

(会長) 本日、ご議論いただきました今回の開通区間を名古屋線料金圏に組み入れて、現行と同じ料金とさせていただくことで、今後の手続きを進めさせていただいてよいでしょうか。

「異議なし」の声

みなさんご了解いただいたということにさせていただきます。

最後に事務局の方へ2点要望を申し上げる。委員から出た距離制料金について検討していただくこと、これは将来に向けて必要になる。それから議論の途中で出ました消費税の問題について、これは多分早晚出てくる可能性があることなので、その点についても検討しておいていただきたい。