



いつも近くに名古屋高速

参考資料

第35回

名古屋高速道路公社料金問題調査会

前回の料金問題調査会(H23.8.9)以降の主な周辺動向

名古屋高速道路公社

前回の料金問題調査会(H23.8.9)以降の主な周辺動向

(参考1) 社会資本整備審議会「道路分科会国土幹線道路部会」 の中間答申

(今後の維持管理、料金等に関する国の中間答申(委員長 寺島実郎)がH25年6月に示された)

(参考2) 高速道路各社の大規模修繕等の検討動向

(長期的視点での大規模更新・修繕に関する有識者委員会の提言が、首都高速道路では平成25年1月、阪神高速道路及びNEXCO三社では平成25年4月に示された)

(参考3) 消費税法の改正

(社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律が平成24年8月に公布された)

(参考4) 大都市圏の料金制度に関する動向

(首都高速道路、阪神高速道路の料金制度が平成24年1に対距離料金制に移行した)

(参考1) 今後の維持管理や料金等に関する国の審議会動向

- 老朽化が進む高速道路の維持管理・更新のあり方や、平成25年度で終了期限を迎える料金割引の今後のあり方などの今後の料金制度について、国の審議会※より中間答申(25年6月)が出された。

※社会資本整備審議会「道路分科会国土幹線道路部会(委員長 寺島実郎)

※検討対象は、高速道路(株)が建設・管理する高速道路。名高速は直接対象となっていない。



道路公団民営化
 自民党の小泉純一郎政権が2005年10月、日本、首都高速、阪神高速、本州四国連絡の4道路公団を6高速道路会社に民営化した。高速道路は独立行政法

改修費利用者が負担
 「10~15年程度を目安に料金の徴取期間の延長を検討すべき」と、有識者会議は「5年以内」の中間答申案で提言した。

道路公団民営化後、10~15年程度を目安に料金の徴取期間の延長を検討すべき」と、有識者会議は「5年以内」の中間答申案で提言した。

高速無料化見えぬ出口 「2050年以後」目標、10~15年先送り

道路公団民営化後、10~15年程度を目安に料金の徴取期間の延長を検討すべき」と、有識者会議は「5年以内」の中間答申案で提言した。

国土交通省は、2050年までとしてきた高速道路料金の徴取期間を、10~15年程度延長する方向で検討する。高速道路建設にかかった借金を50年までに返済し、その後は無料とする計画も、先送りとなる。

有識者でつくる「国土幹線道路部会」が7日、老朽化した高速道路の改修費用などを新たな借入金でまかなうため、50年としていた返済期限を延長するよ

国土交通省は、2050年までとしてきた高速道路料金の徴取期間を、10~15年程度延長する方向で検討する。高速道路建設にかかった借金を50年までに返済し、その後は無料とする計画も、先送りとなる。

高速無料化先送り 借金返済期限を延長

国土交通省は、2050年までとしてきた高速道路料金の徴取期間を、10~15年程度延長する方向で検討する。高速道路建設にかかった借金を50年までに返済し、その後は無料とする計画も、先送りとなる。

道路公団民営化
 自民党の小泉純一郎政権が2005年10月、日本、首都高速、阪神高速、本州四国連絡の4道路公団を6高速道路会社に民営化した。高速道路は独立行政法

道路を安全に保つことは必要だが、返済期限の延長は、民営化が目指す「借金返済」の効率的な「道路建設への抑制」という目的を薄めるおそれもある。

道路を安全に保つことは必要だが、返済期限の延長は、民営化が目指す「借金返済」の効率的な「道路建設への抑制」という目的を薄めるおそれもある。

有料継続に含みも
 この時、東京外郭環状道路(外環道)などが新たに整備計画に盛り込まれた。12年には民主党政権が「二探線路線」として建設を凍結していた。いずれも、凍止めはし崩しに破られた。今回の審議は、10~15年程度で終わる保証はない。改修の費用がさらに必要だとすると、再延長を繰り返して新しい道路が必要という理屈で、持ち出し道が求められる。答申案には、検討課題として「借金返済後も利用者負担を求め続ける」と書かれ、無料化を求める選民投票も示された。すでに凍止めを破る仕掛けも埋め込まれている。(木村聡史、稲田晋英)

道路を安全に保つことは必要だが、返済期限の延長は、民営化が目指す「借金返済」の効率的な「道路建設への抑制」という目的を薄めるおそれもある。

道路を安全に保つことは必要だが、返済期限の延長は、民営化が目指す「借金返済」の効率的な「道路建設への抑制」という目的を薄めるおそれもある。

■高速道路3社は中日本のみ減益だった

	売上高	通行料収入	純利益
中日本	1兆6810 (181.9)	4973 (4.3)	43 (736.5)
東日本	8404 (0.0)	6503 (15.5)	82 (83.2)
西日本	7330 (1.5)	5853 (3.0)	64 (128.6)

単位:億円(内は増減率) 初年度:2013年3月期決算

割引期間終了で高速3社が増収
 高速道路会社の主要3社も通行料収入が5853億円と3%増えた。

高速と阪神高速で約5割、が課題になっている。7日の有識者会議では、期限延長で確保できる資金の使い道を道路改修や建て替えに振り、無駄な道路も作らないとの考えが示された。委員からは「期限延長の課題に浮上したが、5社の試算では、7兆~12兆円の費用が必要で、財源確保」などの意見が出た。

国土幹線道路部会 中間答申のポイント

維持管理・更新への取組

＜重視すべき視点＞ ～適切なメンテナンスサイクルを早急に構築～

適切な点検による現状確認と的確な補修等の実施／情報の整備・共有及び発信／必要な体制整備と新技術の開発・導入

○更新計画の策定と定期的な見直し、更新のための資金の計画的・安定的な確保

- ・中期的な更新計画を策定、実施状況等を踏まえ見直し
- ・都市再生プロジェクト等と一体的な事業実施を検討
- ・更新計画を踏まえた事前の引当てなど、資金を計画的・安定的に確保

○更新の負担のあり方

- ・高速道路の利用者による負担を基本に、民営化時に想定した債務の償還満了後、10～15年程度を目安として料金徴収期間の延長を検討
- ・その際、民営化の趣旨を踏まえ、民営化時債務と更新債務を区分

○将来の維持管理負担のあり方

- ・混在している有料区間と無料区間の整理
- ・償還満了後も維持管理負担を利用者に求め続けることも検討

※下線部は、中間答申の中で、影響のあると思われる内容を公社にて抽出したもの(下記に拡大再掲)

○高速道路の利用者による負担を基本に、民営化時に想定した債務の償還満了後、10～15年度程度を目安として料金徴収期間を延長

○償還満了後も維持管理負担を利用者に求め続けることも検討

料金制度のあり方

＜目指すべき方向性＞ 公正妥当な料金の実現と低減への努力／安定的でシンプルな枠組みの構築
／弾力的な料金施策などによる交通流動の最適化

○新しい料金水準の導入 ～「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ～

・対距離制を基本として、料金の低減への努力を図りつつ、以下の3つの料金水準に整理

普通区間(現行水準)

大都市近郊区間(現行水準)

海峡部等特別区間(他の区間と大きな料金差とならない水準)

・全国の高速道路の利用者負担で賄うことを基本に、定期的な償還計画の見直しの中で対応することを検討

○今後の料金割引のあり方

＜現行の割引評価と対応＞

・割引が認識・実感されておらず、効果の発現が不十分
・目的の異なる割引を並行して導入、本来の効果が低減
・時間帯割引と大口・多頻度割引などが重複して適用



利用者の行動変化を引き出す割引に限定
料金割引の効果の発現の観点からの検討が必要
各割引相互間の関係について整理する必要

＜料金割引再編の観点等＞

・PDCAサイクルの導入による適切な実施
・一般道路の渋滞緩和などの政策課題との関係を整理しつつ、実施内容を検討
・経営の安定のための利用促進の割引は、高速道路会社が特に主体性を持って検討

＜料金割引の規模＞

・民営化時の新直轄方式の導入や建設・管理コストの縮減などの範囲内を基本
・この範囲を超えるような規模の料金割引を政策的に実施するのであれば、財源措置とあわせて検討

○新しい料金水準の導入 「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ
対距離制を基本として、3つの料金水準に整理(普通区間、大都市近郊区間、
海峡部等特別区間)

○利用者の行動変化を引き出す割引に限定

機動的な交通利用を促す大都市圏の料金体系のあり方

<目指すべき方向性>

管理主体を超えたシームレスな料金体系／都心通過交通の抑制／非常時におけるネットワークの有効活用

○当面取り組むべき施策

- ・各ルート料金に差を設け、環状道路へ交通を転換するなど、都心通過交通を抑制する料金体系の構築
- ・高速道路会社などが連携して、非常時を含め交通をマネジメントするために必要な枠組みの構築
- ・交通流動を最適化するためのICT開発の積極的な推進

○管理主体を超えたシームレスな料金体系

○都心通過交通の抑制

(参考2) 高速道路各社の大規模修繕等の検討動向

(他機関の大規模修繕等に関する検討)

・首都高速道路、阪神高速道路、NEXCOでは、高速道路を長期的に機能させるための100年先まで見据えた大規模更新・修繕に関する有識者委員会が設置され、大規模更新・修繕の必要性と概算費用などを取りまとめた提言が出された※。

首都高老朽化 16キ建て替え必要

調査研究委員提言費用1兆2300億円

首都高の老朽化が深刻化している。橋が壊れていく。約400億円かかると見込まれている。約16キ建て替えが必要。約1兆2300億円かかると見込まれている。約16キ建て替えが必要。約1兆2300億円かかると見込まれている。

首都高の再生は、国土交通省の調査研究委員会の提言に基づき、約1兆2300億円を必要とする。約16キ建て替えが必要。約1兆2300億円かかると見込まれている。

※各社の提言もしくは中間とりまとめ
 首都高速道路構造物の大規模更新のあり方に関する調査研究委員会 平成25年1月15日提言
 阪神高速道路の長期維持管理及び更新に関する技術検討委員会 平成25年4月17日提言
 高速道路資産の長期保全及び更新のあり方に関する技術検討委員会 平成25年4月26日中間とりまとめ(NEXCO)

※各高速道路会社が設置した有識者委員会においてとりまとめたもの
 <大規模更新等の概算費用※>

	NEXCO	首都高速	阪神高速
大規模更新(橋梁架替等)	2.0兆円	5,500~6,850億円	4,400億円
大規模修繕	3.4兆円	950~1,050億円	400億円
(耐久性向上)	—	1,350億円	1,400億円
合計	5.4兆円	7,900~9,100億円	6,200億円

出典:国土幹線道路部会資料

(参考2) 高速道路各社の大規模修繕等の検討動向

(名古屋高速道路公社の大規模修繕等に関する検討)

- ・公社においても、将来にわたって健全な状態で管理し、安心してご利用いただくため、先行事例を参考に、構造物の長寿命化対策にむけ、平成25年7月に有識者による委員会を設置。
- ・大規模修繕等の必要性などを含め、長期的な視点での維持管理のあり方について検討していく。

名古屋高速道路の長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術検討委員会

(平成25年7月設置)

<委員長>	梅原 秀哲	名古屋工業大学大学院 教授
<委員>	加藤 義人	三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)
	舘石 和雄	名古屋大学大学院 教授
	中村 光	名古屋大学大学院 教授
	秀島 栄三	名古屋工業大学大学院 教授
	山田 基成	名古屋大学大学院 教授

(参考3)消費税法の改正

社会保障の安定財源の確保等を図る税制の抜本的な改革を行うための消費税法の一部を改正する等の法律が平成24年8月22日に公布された。

国税庁資料より

消費税率及び地方消費税率について、次のとおり2段階で引き上げることとされました。

適用開始日 区分	現 行	平成 26 年 4 月 1 日	平成 27 年 10 月 1 日
消 費 税 率	4.0%	6.3%	7.8%
地方消費税率	1.0% (消費税額の25/100)	1.7% (消費税額の17/63)	2.2% (消費税額の22/78)
合 計	5.0%	8.0%	10.0%

※ 経済財政状況の激変にも柔軟に対応する観点から、消費税率引上げの前に、経済状況等を総合的に勘案した上で、消費税率の引上げの停止を含め所要の措置を講ずることとされています。

※現在の料金は内税方式であり、750円には消費税5%分が含まれている。

仮に、増税分を料金に単純転嫁した場合、消費税率8%で名古屋線771.4円、10%で785.7円の計算になる。

(参考4) 大都市圏(首都圏・大阪圏)の料金制度に関する動向

- ・首都高速道路及び阪神高速道路では、平成24年1月1日より、料金圏を有する均一料金制から、料金圏の無い距離別料金制へ移行した。

S37(S39)~H23

料金圏の有する均一料金

(採用理由)

- 膨大な交通量をすばやく処理することが必要
- 出口に料金所のスペースを確保することが困難

対距離制
移行

H24~

料金圏の無い距離別料金

(導入メリット)

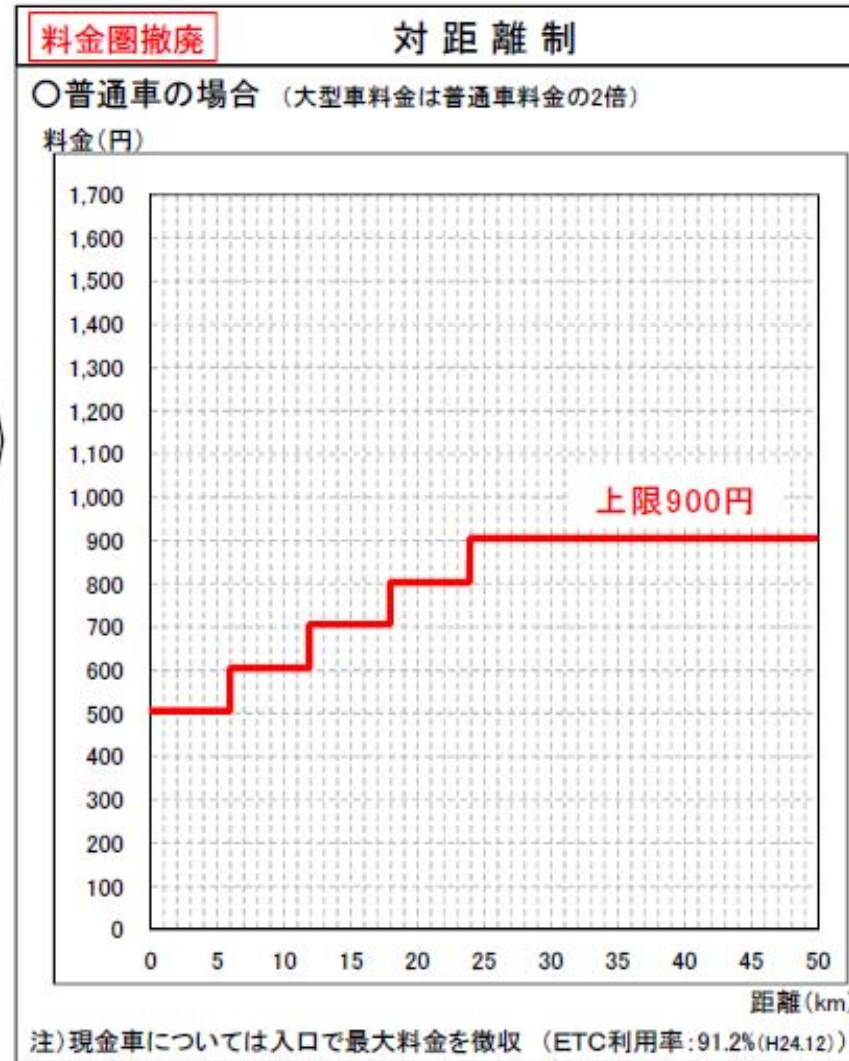
- 利用距離と通行料金のアンバランス解消
- 短距離利用の割高感解消・負担軽減
- 複数の料金圏利用の割高感解消・負担軽減
- 交通状況に応じた経路選択の促進
- 高速道路ネットワークの効率的利用

①ネットワークの拡大に伴う不公平感の拡大

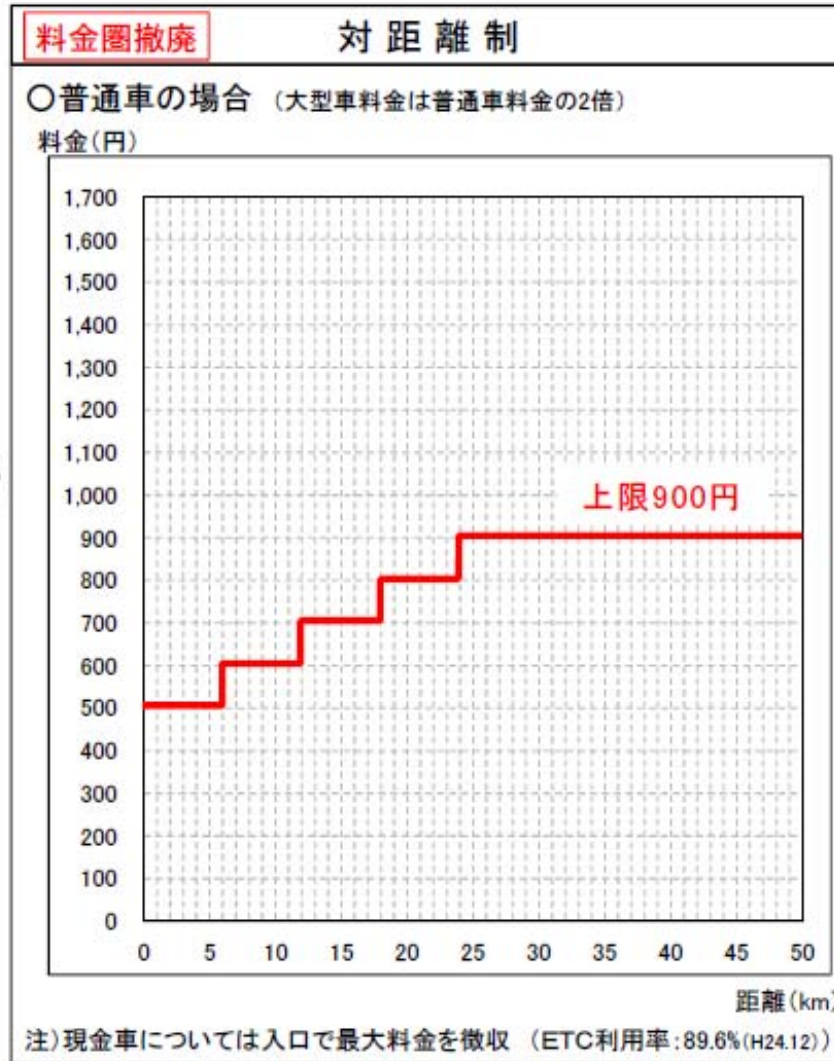
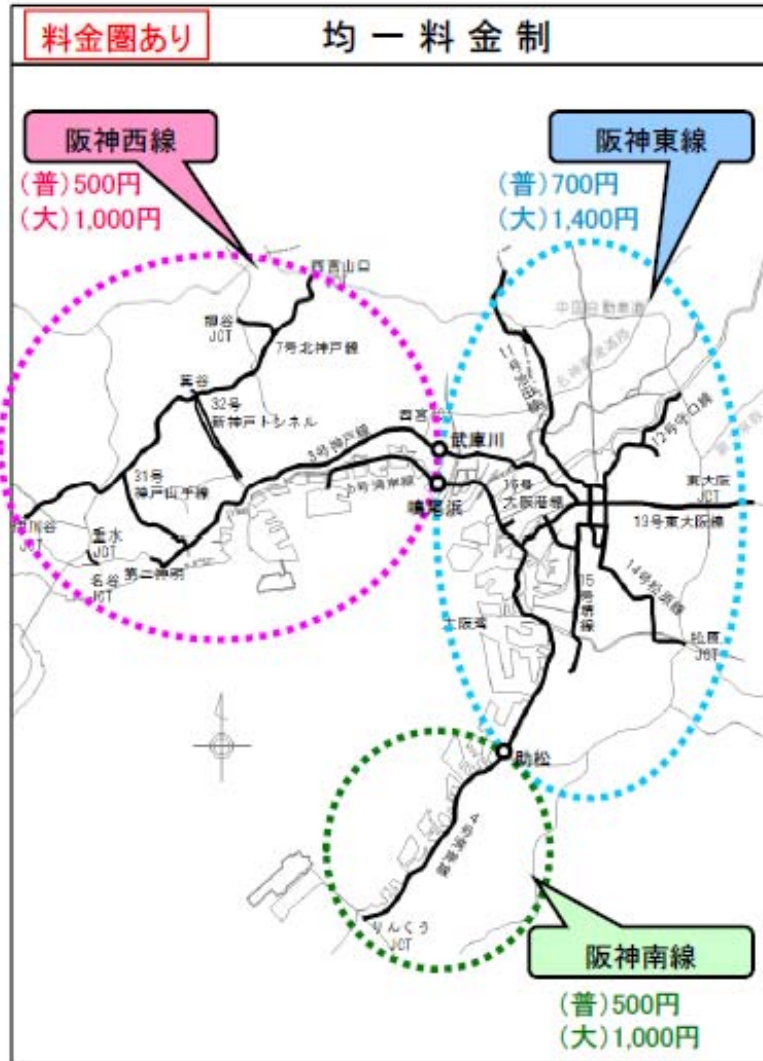
- ・同一料金圏内で長距離利用も短距離利用も同一料金
- ・同じ利用距離でも同一料金圏内のみの利用と複数料金圏利用では料金が異なる

②ETC技術の導入とお客様への普及

- ・ETC技術により出口に料金所ブースを設けることなく、利用距離の把握が可能
- ・多くのお客様がETCを利用し普及している



- ・国の利便増進事業(約5,000億円)により、上限料金を抑制(1200円→900円)
- ・償還期間50年(民営化から45年)

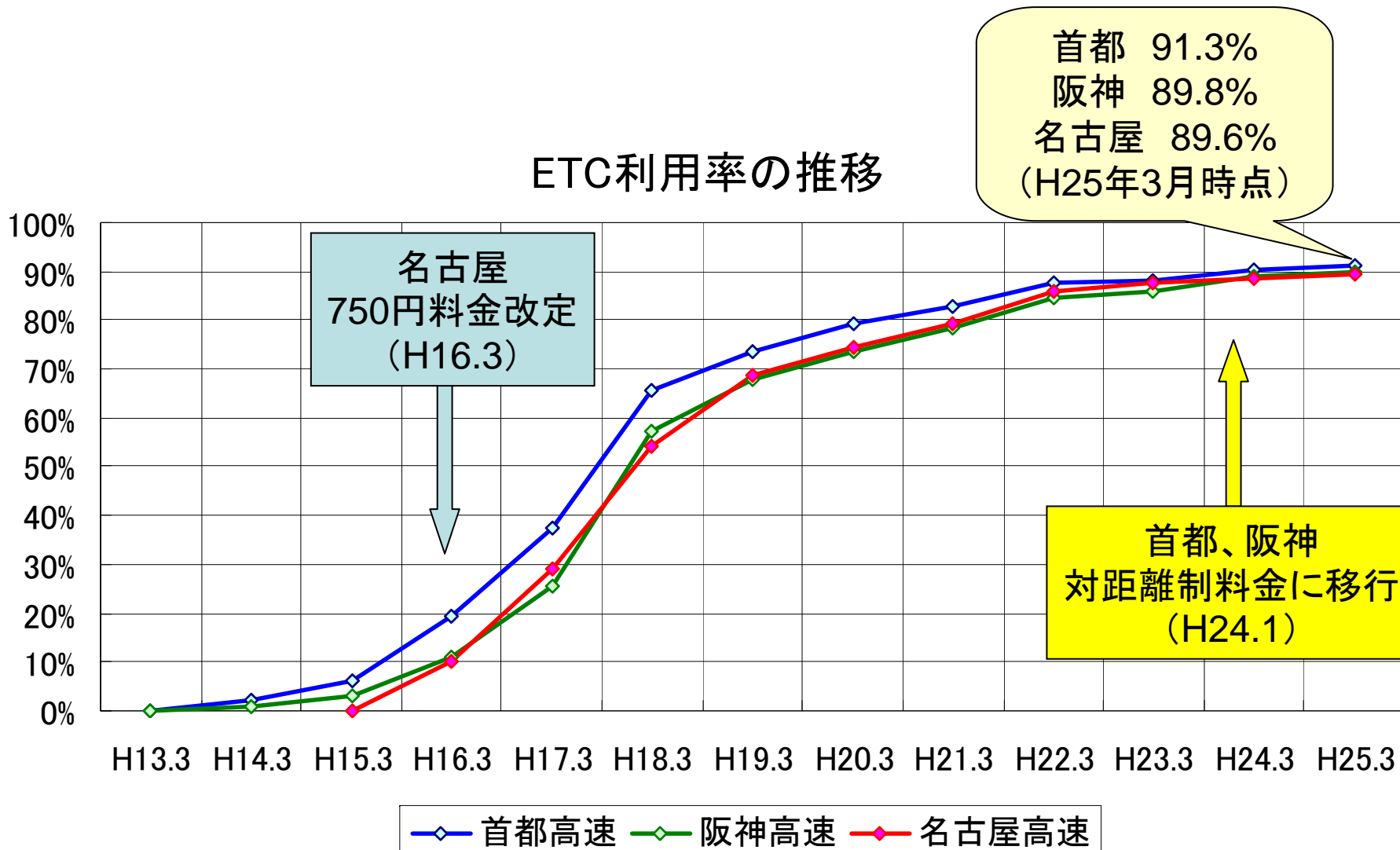


- ・国の利便増進事業(約3,700億円)により、上限料金を抑制(1600円→900円)
- ・償還期間50年(民営化から45年)

ETC利用率の推移(首都高速、阪神高速、名古屋高速)

参考資料

- ・ETC利用率は、平成25年3月時点では、3社とも概ね90%に到達。
- ・ETCの普及により、首都高速、阪神高速では対距離制料金への移行が可能となった。



※H25年6月時点の名古屋高速道路のETC利用率は90.1%