

第35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25年8月6日(火) 15:00~16:40
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
伊藤 範久	一般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
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
山田 基成	名古屋大学大学院経済学研究科教授
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

高速4号東海線(六番北~木場)開通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含み、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。

また、その他として「前回の調査会(H23.8.9)以降の主な周辺動向」について報告し、委員の方々から名古屋高速道路の将来の料金についてご意見を伺った。

5. 質疑応答

○高速4号東海線(六番北~木場)開通に伴う料金について

(委員) 公社からの料金案については理解した。質問だが、現在日本はデフレが20年間続いている状況で、かつ需要の増加やアジアから安い物がどんどん入ってきている。このような要因をふまえて、将来の物価変動はどのように考えているのか。物価変動分が影響する管理費に占める割合、耐えうる物価変動の限度を教えて欲しい。

(公社) 物価変動については考慮していません。管理費については、実績をもとに必要最小限のものを計上しています。今後は、長期保全や大規模改修が必要になってくる可能性があります、そのことについては今後議論していく予

定です。管理費は、費用全体の中で2割くらいを見込んでいます。

(委員) 例えば2%物価が上昇したら、750円で耐えられるのか。

(公社) 平成24年度決算では、支出全体で622億です。そのうち道路管理費の占める割合が137億で約22%です。インフレ率は管理費の中に見込んでいませんが、将来の計画金利3.8%に対し、平成24年度の調達金利は1%前後であり、この金利差が将来的にどうなっていくのかだと考えています。

(委員) デフレの時代に慣れてしまったから、物価が上昇することを考えていない。22%の管理費が年2%上がると、5年間で数パーセントの影響がでてくと思うが、750円という決して安くはない料金がどこまで耐えられるのか。

(公社) 管理費は年間約140億円であり、仮に1%物価上昇があると1.4億円管理費が増えます。その程度であれば対応可能と考えています。

(委員) それを聞ければ結構です。

(委員) 料金については、特に意見はない。

将来交通量のピークは平成42年で、今より1割強しか増えないということだが、これはあくまで平均で、区間によってはかなり混雑が予想され、特に今後は、オフランプ渋滞の顕著化が心配である。小牧北や錦橋の渋滞は高速出口の先にある交差点の容量で決まっていて、高速道路側だけではどうしようもないところもあるが、高速出口渋滞が伸びて、将来本線渋滞が顕著化することが懸念される。中央リニアの影響で名古屋駅周辺の再開発も進むことにより、高速出口渋滞がますますひどくなるおそれがある。抜本的な対策方法としてオフランプを増やすことを検討していただきたい。

(公社) 小牧北出口の渋滞対策としては、国土交通省により国道41号の改修工事が進められており、さらに、今後は村中交差点より北について6車線化工事も予定されていると聞いています。また、都心部の出口渋滞対策については、順次関係機関との調整を進めているところです。小規模でも早くできる対策、即効性がある対策をまず考えて、それでも解決できない場合は、委員からご意見がありましたランプ増設についても検討していきたいと思います。

(委員) 要望になるが、高速料金の100円値下げに対しては、社会実験などの努力をされ、公社として苦慮をしていると思うが、利用者としては割引が複雑で分かりにくいので、もう少し分かりやすい料金体系としていただきたい。今後は消費税や補修費等コストUPの要因が多いが、割引を実施している体力

も利用し、安定した料金に向けて努力していただきたい。

あと、先ほど事務局からお話しされた件を補足させていただくと、小牧北出口の渋滞対策で国が国道 41 号の改良工事をしており、さらにその後は村中交差点以北の 6 車線化工事を予定しているが、渋滞の根本的解決には名古屋高速の延伸になると思う。

名古屋駅の街づくりの関係で、将来名古屋駅にリニアが来た時に、ある先生の案ですが、ささしま方面から名駅へのランプを作る、というものがある。ランプ増設については、料金問題調査会の審議事項ではなく、また現在の計画に入っていないことも承知しているが、名古屋の都市高速として都市機能を更に高めるような検討をしていただきたい。

(委員) 償還期間 39 年 3 ヶ月というのは、今後、社会経済情勢が大幅に変わらないという前提のもとで成り立っていると思うが、そのように社会経済情勢に大幅な変化がない限りにおいて、通行料金は 750 円で委員の皆さんは了解されると思う。

管理費の中には必要最低限の管理費は含んでいるが、大規模修繕費については現在の償還計画には入っていない、という説明をされたが、通行料金 750 円、償還期間 39 年 3 ヶ月というのは、大規模修繕費を別途考慮すること、また、その費用の捻出方法については別途報告していただく、ということを確認させていただきたい。

今回の供用により、ネットワークが完成するという一方で、各ランプの渋滞状況だけではなく、ネットワーク全体でどのような問題が起こりうるのか。それにより、現在の社会経済情勢で新たな路線延長が認められるとは思わないが、名古屋都市圏がこれからも発展していくうえで、仮にそういう可能性があるのであれば、準備や検討を内部で続けていただきたい。

(公社) 先ほどの委員からご質問がありました、物価変動について回答させていただきます。

過去 10 年間の人件費・消費者物価指数の伸び・企業物価指数の伸びをみまして、いずれもデフレ傾向にあるため、物価変動は考慮しないという設定としています。

今後の管理費は年平均 150 億円程度を見込んでおり、2%管理費が上昇すると、償還期間が 40 年償還に対して約 2~3 ヶ月程度超過する影響があります。

(委員) ご議論いただきましたが、今回の開通区間を名古屋線料金圏へ組み入れ、現行と同じ料金とさせていただくということで、今後の手続きを進めていただいてよろしいでしょうか？

(委員一同) 異議なし

○ その他「前回の料金問題調査会（H23.8.9）以降の主な周辺動向

（委員） リニアの関係と大規模災害の点から重要なことを申し上げたい。

一つ目として、リニアを見据えて名古屋駅から名高速へのアクセス時間を短縮しなければならない。現在は名古屋駅から高速入口まで 15 分～20 分程度かかるが、2～3 分短くなるだけで大分違うものである。いろいろな方法があると思うが考えていかななくてはならない。

二つ目は、都市圏戦略を考える上でも名古屋圏の圏域を一体として機能させることが非常に大きな問題であり、特に岐阜へのアクセスというものが圏域の課題として是非とも考えていただきたい。名古屋高速の重要な役割である。

また、内閣府の委員会で東西分断に関する議論に参加しているが、名古屋に大規模災害が発生した場合に、東西の機能をどう確保していくのか、どういう対策を考えるべきか、その際に名古屋の中に人流や物流をどう確保していくのか、という点が問題となる。大規模災害等の非常時において名高速が素早く機能するということも考えて欲しい。

通常時の雨や雪での通行止めはよいが、大規模な災害時に本当に役に立つのかということも気になる。

（委員） 利用者の立場から意見を述べると、首都高速・阪神高速の料金体系は、対距離制であり上限が 900 円。一方で名古屋高速は、名古屋線と尾北線を連続利用した場合は 1100 円となり、首都・阪神の方が安い。首都高速や阪神高速の方が、名古屋高速より平均利用距離や道路延長も長いにもかかわらず上限 900 円で、名古屋高速より安いのは不公平感を感じるが、これを可能にしているのは利便増進事業で国からの補助があるからである。なぜ、東京と大阪だけが優遇されるのか。公団・公社の出発点からの差別が続いている関係か。

本日は、愛知県と名古屋市の方が出席されておられるので発言させていただきますが、事業主体の自助努力だけで 100 円値下げせよというのではなく、もっと国からお金をとってくる計画を是非考えていただきたい。

愛知県の自動車保有台数は東京都を抜いて日本一であり、愛知県民が支払っている自動車諸税も一番多いと思われるので、見返りがあってしかるべきだ。これは公社の限界かもしれないが、愛知県・名古屋市が一体となって努力して欲しい。

（委員） 料金は 750 円で了解したが、想定される金利、交通量、管理費等危うい複数の要因のうえに成り立っている 750 円で、その前提条件が崩れると償還計画が成り立たなくなる。

将来の道路の維持管理にかかる費用は、国でも想定されているように、設備の更新や大規模修繕などで、今の想定より大きく増えるのは誰の目にも明

らかである。

事業者にとっての確実な償還や健全な経営について、国は 50 年償還で公社は 40 年償還というのは、何かの法律で決まっているかもしれないが、40 年でなければならないという確固たる根拠はないはず。もしこれを 5 年、10 年伸ばすことができれば、料金を安くすることも可能ではないか。

名古屋高速は首都・阪神に比べて料金が高いと思う。今まではいろんな理由があってできなかったが、技術的に ETC で可能になっており、対距離制については是非本格的に検討をしていただきたい。

(委員) 質問だが、大規模更新修繕費用について、NEXCO、首都、阪神は km あたりの費用はどのくらいか。

長い距離を乗っても料金が同じというのは不公平感があるが、少子高齢化、人口が減っていく状況で、産業政策というか、産業を残して物流、人流をどのようにしていくかを考えたとき、遠いから料金をたくさん払うのは当たり前だという政策が本当に正しいのか、という思いがある。極端なことを言えば、中部地域の NEXCO まで取り込んで料金を一本化してしまい、どこからどこまで走っても料金は同じ、という政策があってもいいと思う。名古屋高速だけの問題ではないが、単純に対距離制でやれば公平だからそれでいいという考え方は、中部圏が発展していくために本当にそれでよいのか、と思うところがある。

(委員) 私は、以前から借金は返せるものは早く返した方が良いと言い続けているが、国は首都高速・阪神高速には補助をしつつ償還は 50 年で良いといい、名古屋高速には補助をせず、償還は 40 年でやれ、というのはどう考えてもおかしいと思う。償還期間については、名古屋高速だけで判断できないが、愛知県と名古屋市が国、中部地整を巻き込んで議論をして、どのようにしていくか検討してほしい。

名古屋高速の通行料金は一般的には高いと言われているが、消費税率が 8% にアップするときに、例えば名高速の自助努力で 8% に上昇しても 750 円で頑張りますが、その代わり 40 年が少しずれ込みます、というシナリオはできないのか。国へ要望してみたい。

また、首都高速、阪神高速と比べて名古屋高速のネットワークは距離がそれほど長くないので、今すぐ対距離制の料金体系は難しいし、導入しなくてもよいと個人的には思う。

ただし、償還期間を延ばして無料化を先送りするということになると、一般利用者に対して、どういう理由で無料化を先送りするのか、ということをしちゃんと説明する必要がある。

一般利用者からすると、首都高速・阪神高速は対距離制に移行して上限も 900 円できちんとやっているのに対し、名古屋高速の料金は高いまま、とい

うイメージになっている。もう少し国に対して要望をして欲しい。

(委員) 利用者の立場で述べるが、私はいつも豊橋のほうから来るが、東名高速は、朝は通勤割引があるので半額の 650 円に対し、名古屋高速は 750 円かかる。国からの補助金が無いことで名古屋高速が高いということは分かるが、一般利用者にとっては関係の無い話しである。一般利用者に対して、なぜ名古屋高速は高いのか、という理由をどうやって理解してもらおうかということが必要だと思う。

また、渋滞情報についてだが、以前、高速に乗るとすぐに動けなくなったということがあった。携帯の渋滞情報である程度分かると思うが、運転しているとなかなか見づらいので、早く情報が分かるような施策を考えて欲しい。

(公社) 先ほど委員からご質問がありました大規模更新修繕費用について回答させていただきます。

橋やトンネルの比率も違いますので一律には計算出来ませんが、おおよそ NEXCO 10 億円/km、首都 30 億円/km、阪神 25 億円/km で、都市内高速で橋梁が多いところは、キロ単価が非常に高くなっているようです。NEXCO については、盛土、切土といった土工部分が多いため、若干安くなっていると思われます。あと、建設時期も異なるので、修繕方法で費用も変わってくるのが考えられます。

(委員) 交通量について質問だが、将来の国の将来交通量推計を反映させたということだが、これから人口が減少していくのに対して、将来交通量推計は甘い見方ではないか。また、今の若い人たちは車利用を控えるようになっているし、団塊世代の人たちが抜けていくと、今後はこの交通量による料金収入だけで現在の道路環境を維持するのは難しいのではないか。専門の先生に聞かなくてはいけませんが、本当に伸びていくのか疑問である。

先ほど話しがあったが、私も災害時に名古屋高速は機能しないのではないかと危惧している。本日も集中豪雨があったので高速が止まったかどうか確認した。よりよい高速道路になるように前向きに検討して欲しい。

現在の償還計画上では、償還期間満了まで現在のサービスレベルを維持するということだが、それ以後はどうなるのか。綺麗だった名古屋高速も下から見るとだいぶ汚れが目立ってきた。これまでは管理費を削ってきたが、これで本当に大丈夫なのか。償還が終わってからも料金徴収を 10~15 年伸ばすというような検討は、この委員会でやるのか。

消費税率が上がるのが確かなら、今の段階でどうするかを示すべきではないのか。また、高速道路を高速道路として使ってほしいので、若干料金を値上げして、快適な道路になってもらえばよい。

(委員) 交通量推計についてだが、確かに人口が減るので、交通量も減ると考えるのが自然だが、公社の予測の説明指標は人口ではなく、生産年齢人口で予測している。現在生産年齢人口は相当前から減っているが、交通量は減っていない状況でもあり、単純に人口が減ると直ちに交通量も減るということではない。あと、若い人だけでなく元気な高齢者が車を運転しているということで、人口は減っていくがもう少し交通量は増えていき、いずれピークがくるということである。

(委員) 対距離制については、利用者に公平な料金を課すという利点があり、それ以外に三点申し上げたいことがある。

一つ目は、交通距離を短くするのに効果がある。

二つ目は、輸送サービスの持続性を確保していくことである。持続性ということで、先ほどから問題となっている更新費や維持管理費をしっかりと確保しているのか、そういった観点からも料金を考えなければならない。国の有料道路制度は、償還完了後は無料解放することになっており、利用耐用年数を過ぎてまた新しい道路を作ろうとすると、再びお金を集めなければならない。もし税金を投入するということになると無料になるが、そうでなければ更新費用のためにまた有料になる。同じ人が使い続けるわけではないが時系列的に有料・無料・有料という形になってしまう。持続性の観点から、そういった再整備の費用を考えた費用を考慮して、ずっと料金を取り続けることがいいのではないか。料金というのは、無料のほうがよいのではないかという考え方もあるが、料金を徴収する一つの意味は、交通管理の手段になるということである。都市部で交通管理するためには、料金しかない。そういう面では有料制がよいということだが、持続可能性の観点からの交通管理というのは、環境を維持するということであり、こういったことも考えて料金を考えなければならない。

三つ目は、運営主体間の高速料金制度を統合すべきではないか。NEXCOと名古屋高速の料金体系は違うが、利用者としては、運営主体が誰であろうと、自分の都合のよい方の輸送サービスを選択する。そういう点からも統合すべきと考える。ヨーロッパの鉄道の例では、運営主体がいくつかあるとき、料金はあたかも一つの企業のように設定して、各企業に回収したお金を配分するという運輸連合方式を採用している。そういうことも考えて欲しい。

(委員) 公共政策で人・物・情報の広域連携を生み出したいと考えている。情報の広域連携では、電話料金はここ20年を見てわかるが、劇的に変化し、料金も下がった。その点、道路は全然進んでいない。少し道路が延びれば高い料金を徴収したりして、そのセンスが残っているのが疑問である。少なくとも中部圏の広域連携が活発になる方法を考えることが必要。道路は全く進歩しておらず、情報分野に恥ずかしいという気持ちを持たないといけない。

(委員) そのとおりだと思う。

(委員) 先ほど話した、交通距離を短くすることは、交通のためのエネルギー消費を減らすことにもなる。そういう面で、社会全体を考えたときの合理性という観点からも対距離制がいいのかなと思う。

(委員) 高速の無料化についてだが、工学的にみると、高速道路を無料にしたときにどのようなことが起こるかという、一時的には高速を走行する車が増えるが、結局、上を走っても下を走っても同じ時間になるところで均衡することになる。列車には特急もあれば普通があるように道路にもやっぱり早く行ける道路が必要である。高速道路の機能を維持するというものにとっては、無料にするということは工学的には説明は成り立たない。

(委員) そういう意味で言っている訳ではなく、いろいろ検討して欲しいということを行っている。

(委員) これらの意見をふまえて公社で検討し、検討結果を何かの機会でご報告していただきたい。