

いつも近くに
名古屋高速



第36回

名古屋高速道路公社 料金問題調査会

消費税の税率改定に伴う対応について

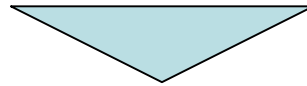
・平成26年 1月 23日

目 次

1. 消費税法の改正
2. 消費税の円滑かつ適正な転嫁
3. 名古屋高速道路の現況と消費税転嫁
4. 償還の現状と消費税転嫁について
 - (1) 現行料金の経緯
 - (2) 全体事業計画(整備計画)に対する総収入と総費用の推移
 - (3) コスト縮減の取り組み
 - (4) 今後の取り組み
 - (5) 償還条件の見直し経緯
 - (6) 全体事業計画と現時点ネットワークの償還計画
 - (7) 必要償還額と償還リスク
 - (8) 消費税増税の影響と料金転嫁の必要性
5. 改定料金(公社案)
6. 今後の手続とお客様への広報

1. 消費税法の改正

- 平成24年8月22日に「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」が公布。
- 平成25年10月1日に「平成26年4月1日より、消費税率を5%から8%に引き上げること」が閣議決定。



◎現在の名古屋高速道路料金には、消費税5%(内税方式)が含まれており、税率改定の対応が必要

<国税庁資料より>

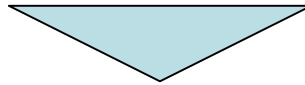
消費税率及び地方消費税率について、次のとおり2段階で引き上げることとされました。

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。

2. 消費税の円滑かつ適正な転嫁

- 税制改革法第11条に、「事業者は消費税を円滑かつ適正に転嫁する」と規定。
- これに基づき、有料道路事業者に対し「円滑かつ適正転嫁」を国が要請。(平成元年通達)



◎名古屋高速においては、過去2回(3%、5%)は、他の都市高速道路と同様に、当座は回数券に転嫁した後、次回料金改定時に内税方式で料金に転嫁

平成元年2月通達文より (建設省道路局長→名古屋高速道路公社理事長)

消費税は税制改革法第10条に規定されているように、消費に広く薄く負担を求める税であって、この性格にかんがみ同法第11条において事業者は消費税を円滑かつ適正に転嫁することとされ、併せて、国は消費税の円滑かつ適正な転嫁に寄与するため、消費税の仕組み等の周知徹底を図る等必要な施策を講ずるものとする規定されております。

つきましては、上記の趣旨を御理解のうえ、貴公社におかれても、消費税を円滑かつ適正に転嫁するとともに転嫁を適正に受け入れるよう要請します。

3. 名古屋高速道路の現況と消費税転嫁

- 名古屋高速の現況として、整備計画に対する投資率が99%、計画延長に対する供用率が100%であり、新規建設の残事業は名二環連絡路線のみ。
- 一方、償還状況を示す償還率は約30%。

◎今後の着実な償還が重要で、法の趣旨に則った料金への消費税転嫁が必要

○投資の現状

整備計画16,900億円に対する投資額として、99%が投資済みである。

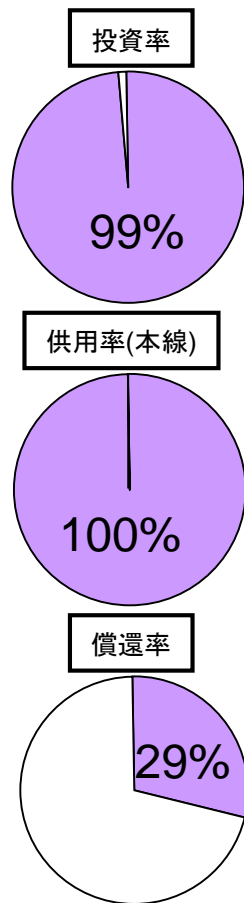
○整備の状況

ネットワークの整備状況として、本線供用率は100%である。残るは名二環連絡路線のみ。

○償還の現状

H24年度末時点で償還対象額に対する償還準備金(償還額)の比率を表す償還率は29%である。

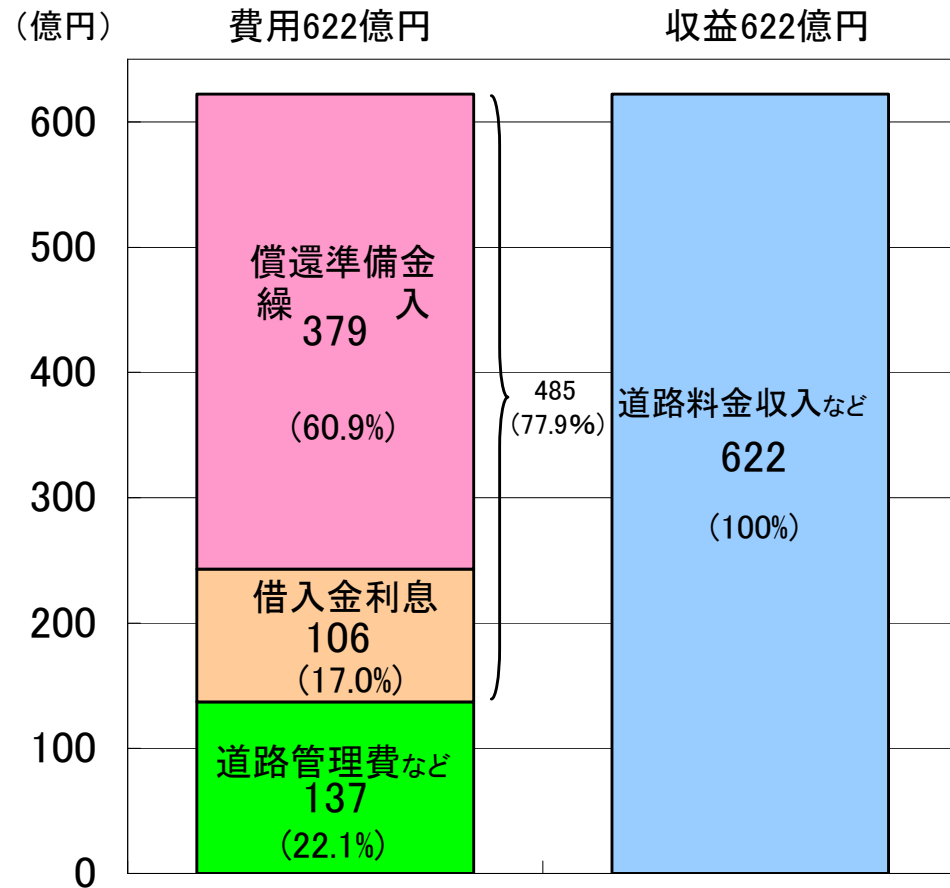
$$\text{償還率} = \frac{\text{償還準備金(償還額)}}{\text{営業中道路の資産(要償還額)}} \times 100$$



○収支の状況

- ・費用の総額は、622億円であり、借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入379億円、借入金利息106億円で全体の78%を占める。
- ・収益の総額は、ほとんどが道路料金収入で622億円

平成24年度の営業中道路の収支状況



※償還準備金繰入:借入金の元金返済に充てた金額

4. (1) 現行料金の経緯

- 名古屋線750円料金改定(H16.3)の際、全体81km供用時においても、当時の整備計画(H12.9許可)で予定された800円の料金ではなく、750円の料金を出来るだけ堅持していく方針で取り組むことを経営改善計画(H16.2)にて公表。
- その後、全国的な交通需要の見直しが進む中、コスト縮減に努めるとともに、低金利調達などにより、現行料金750円を堅持しH25.11に全線開通を迎えた。

	前回料金 改定(H16.3)	現状 (H25.11時点)
供用延長53km (四谷～高針区間開通)	名古屋線普通車 料金750円 (650円から改定)	名古屋線普通車 料金750円
供用延長81km (全線開通)	料金800円 (当時の整備計画で予定)	

4. (2) 全体事業計画(整備計画)に対する総収入と総費用の推移

○750円料金改定(H16.3)時の第8回整備計画、料金改定直後の第9回整備計画、最新の第12回整備計画の総収入と総費用の推移を示す。

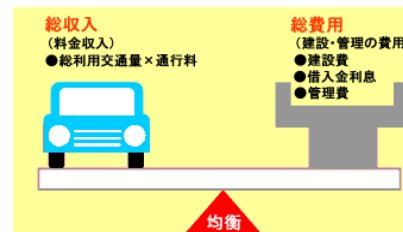
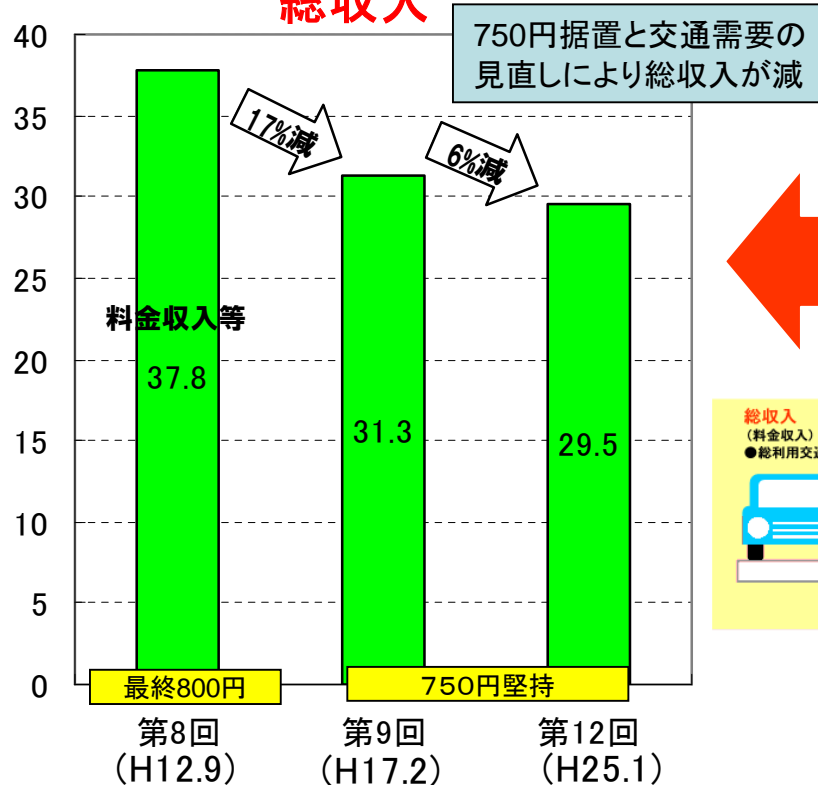
○料金改定以降の最終料金据置、交通需要の見直しなどにより総収入が減少したが、経営改善によるコスト縮減、低金利調達などにより総費用の圧縮に努めてきた。

◇総収入の減少と総費用の圧縮

※総収入と総費用は、実績+計画で償還期間全体の総額

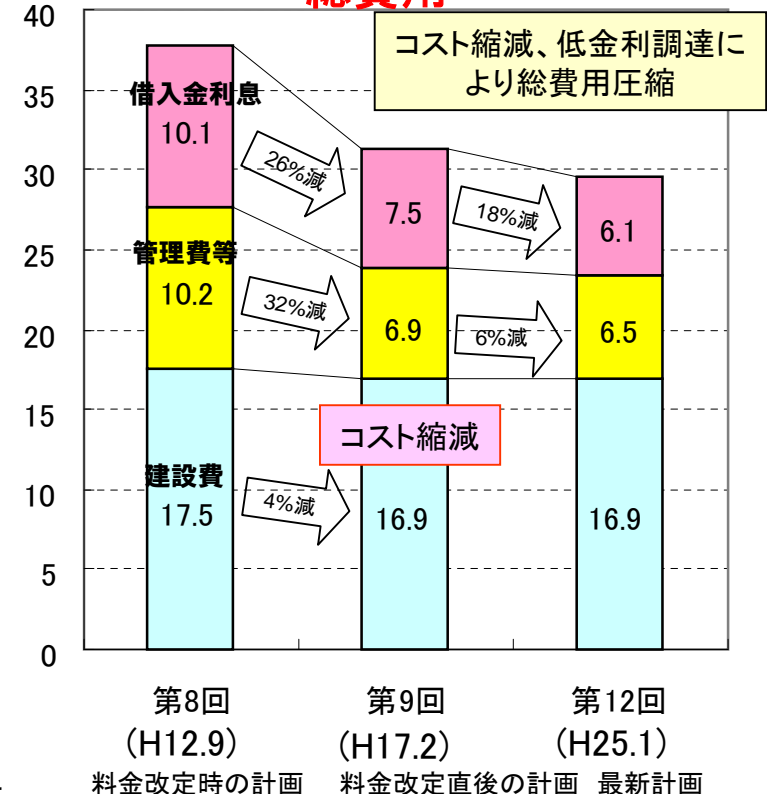
(千億円)

総収入



(千億円)

総費用



料金改定時の計画 料金改定直後の計画 最新計画

※整備計画とは、道路特別措置法上の事業の基本的な事項を定めた計画を示す

4. (3)コスト縮減の取り組み①(実績)

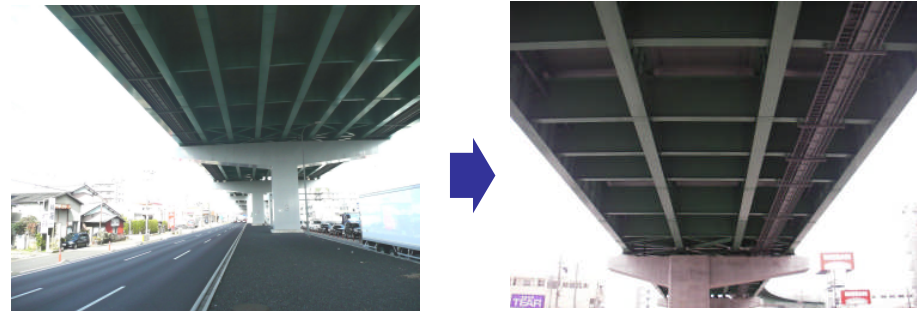
○名古屋高速では、平成15年12月、平成16年2月に経営改善計画を策定、公表。その後、経営改善計画を受け継ぎ、平成19年6月、平成22年6月、平成25年7月に、中期経営計画を策定、公表し、それに基づきコスト縮減に取り組み、平成16年3月に改定した現行料金750円を維持。

①建設コスト

○平成15年度以降の残事業費(5,000億円)の10%(500億円)の削減を図る。
(整備計画 1兆7,400億円→1兆6,900億円)

(主な取り組み)

- ・鋼橋設計の合理化(構造の簡略化)
- ・合成床版の採用による主桁数の変更
- ・アンカーフレーム構造の簡略化
- ・鋼桁・鋼脚の工場塗装範囲の拡大
- ・発注規模の拡大



合成床版の採用による主桁数の変更

②管理コスト

○サービスレベルを維持しつつ、管理コストの削減を図る。

(主な取り組み)

- ・維持補修を効率的に実施
- ・点検頻度を見直し、効率的に点検を実施
- ・交通量等に応じた計画による路面清掃の効率化
- ・効率的な運行計画による、交通管理費用の縮減
- ・ETC設備の拡充による料金收受コストの縮減
- ・長寿命化塗装技術の導入(新技術)



長寿命化塗装技術の導入

4. (3)コスト縮減の取り組み②(実績)

③資金調達

○市場公募債を発行し、資金調達の多様化と支払利息の低減を図る。

- ・市場公募債の発行をH16年度に開始し、以降、毎年発行を行っている。

④人件費等

○役員数、職員数の削減。組織のスリム化。業務拠点の集約化。

- ・ 役員数の削減 H15年度：8人 → H24年度：4人 → **半減**
- ・ 職員数の削減 H15年度：250人 → H24年度：160人 → **90人削減**
- ・ 組織のスリム化 H15年度：9部 → H24年度：5部 → **4部削減**

	H15		H19	H20		H23	H24
役員数(人)	8		7	7		7	4
職員定数 (人)	250		240	230		210	160
組織(部)	9		7	7		7	5

・業務拠点の集約化

H24年度に本社部門を公社所有の黒川ビルへ移転統合し、業務拠点の一元化による効率化を図った。

4. (4) 今後の取り組み①【中期経営計画(平成25～27年度)】

○名古屋高速では、現中期経営計画(平成25年7月)において、重点施策の一つとして、「**効率的で透明な事業運営**」を掲げ、お客様サービスを第一に、必要な機能の充実を図りながら業務の効率化を一層推進し、組織体制の充実を図るとともに、常にコスト縮減を意識して事業を進め、契約方式の改善に取り組むなど、健全で透明な経営を図り、借入金の償還を着実に進めている。

①組織体制の充実と効率化

・ネットワーク機能の発揮やお客様サービスの向上、確実な維持管理など、さらなる安全・安心・快適の提供に向けた組織体制へより一層充実させる。

②コスト縮減及び収益改善に向けた取り組み

・安全・安心及び快適性の観点から、引き続き高速道路としての質の高い管理サービスの提供を前提とし、安全性に配慮した上でのコスト縮減の取り組みを進める。
・資金調達コストの低減や利用促進を含めた収入増に向けて取り組む。

③人材の育成と技術の継承

・将来にわたって組織の活力を維持増進していくため、夢のある職場を目指し、職員のモチベーションを高め、能力と意欲のある職員を育成する。
・ベテラン職員の退職により、これまで公社で培ってきた経験・知識・ノウハウが散逸しないように知識や技術の継承に努める。

4. (4) 今後の取り組み②【中期経営計画(平成25～27年度)】

④透明性・公正性の向上

- ・会社の社会的責任を果たすため、コンプライアンスを徹底し、積極的で分かりやすい情報を発信することにより、さらに開かれた会社の経営を目指す。
- ・入札・契約手続きについては、これまでも透明性・公正性を高めるために、契約方式の見直しなど進めたが、今後も引き続き契約方式の改善に取り組む。

<コスト縮減の取り組み例>

○料金収受機を東海線の新規開通区間において試行運用し、各種の検討・検証を行い、導入に向けて課題を整理する。

[新規開通区間]

東海線(六番北～木場間) 3.9km

[料金収受機導入料金所]

- ・六番南料金所
- ・港明料金所



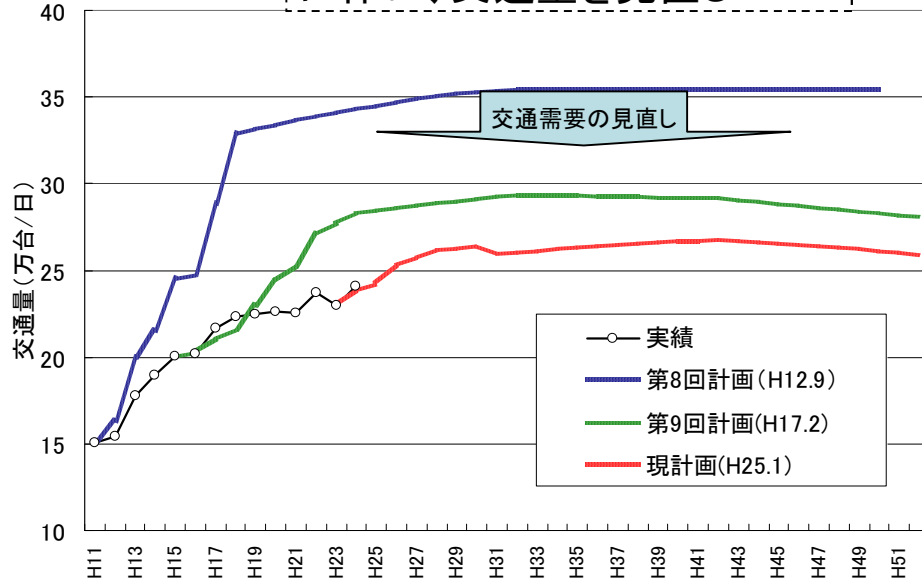
大型車用

普通車用

4. (5) 償還条件の見直し経緯

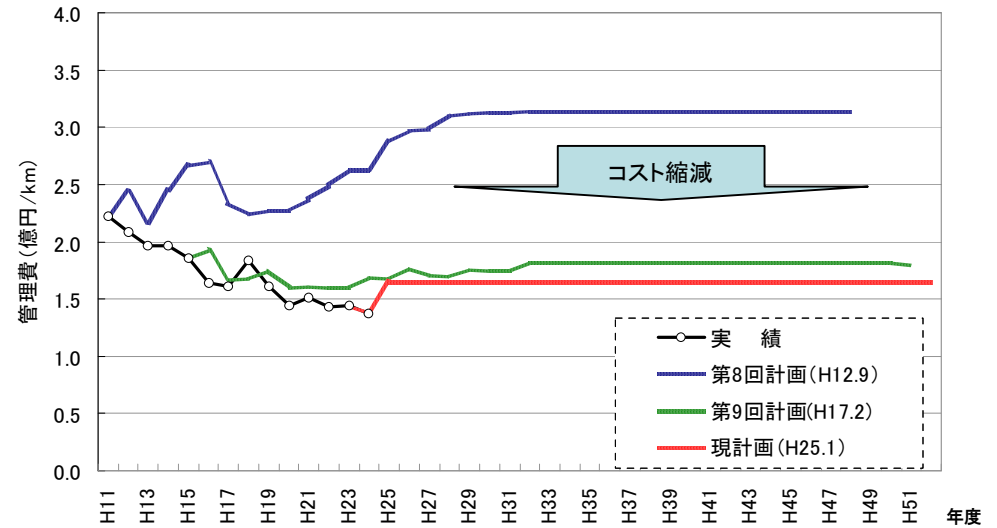
○交通量

全国的な交通需要の見直し等に
に伴い、交通量を見直し



○管理費

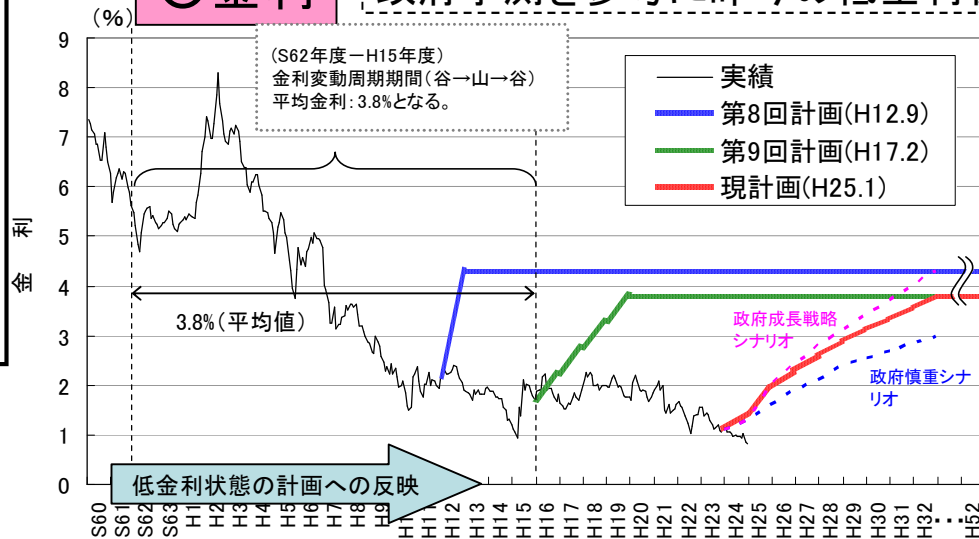
経営改善計画、中期経営計画に
基づきコスト削減



○国の社会経済
状況や中期経営
計画に基づき、
各種償還条件を
適切に見直して
いる。

○金利

政府予測を参考に昨今の低金利状態を反映

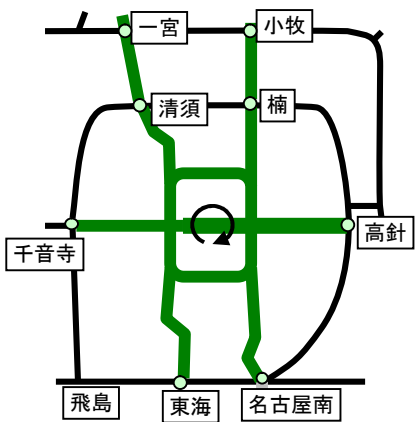
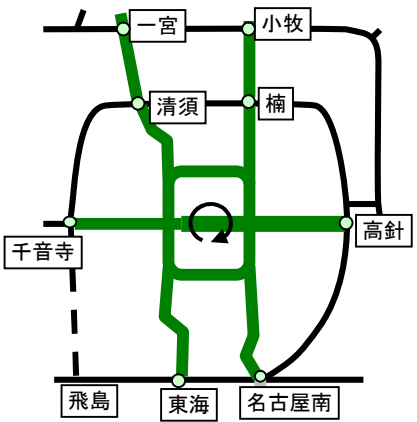


経済財政の中長期試算
(H24.1内閣府)により試算さ
れた名目長期金利(2つのシ
ナリオによる試算)を参考に将
来金利を設定

※交通量は、料金換算台数
(名古屋線は1台と計算し、
尾北線は350円/750円で換算)
※管理費は、供用延長あたりコスト
を平準化
※金利は、民間債(10年)

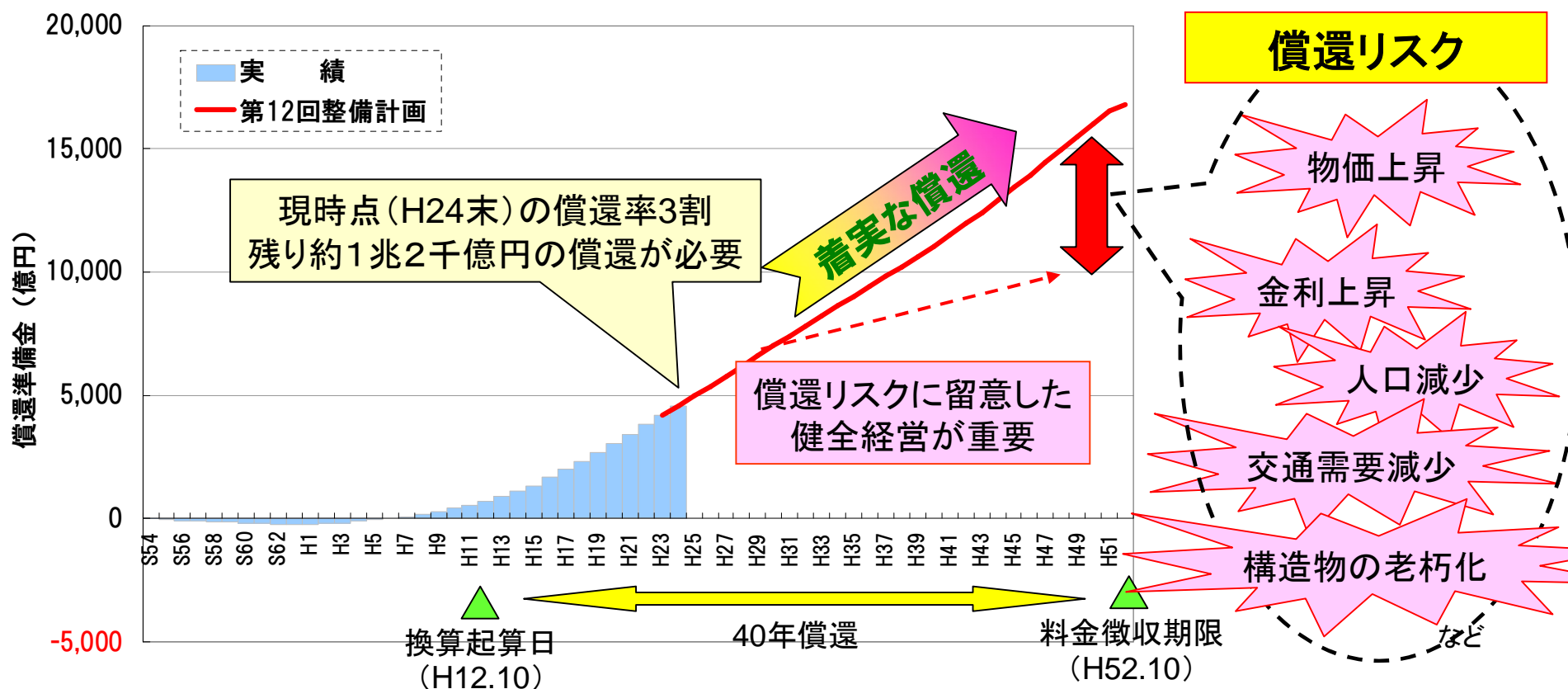
4. (6) 全体事業計画と現時点ネットワークの償還計画

- 全体事業計画に対する償還計画(整備計画許可)と、現時点(H25.11)のネットワークでの償還計画(料金認可)の採算性が異なる2種類の償還計画が手続上必要。
- 採算性が厳しいネットワーク条件で、現行制度(40年償還)を満たす必要がある。

	①全体事業計画	②現時点の供用ネットワーク
許認可事項	第12回整備計画変更 (H25.1大臣許可) ※道路整備特別措置法第12条第6項に基づく	第21回料金認可 (H25.11大臣認可) ※道路整備特別措置法第13条第1項に基づく
対象ネットワーク	延長81.2km (名二環西南部連絡路含む) 	延長81.2km (名二環西南部連絡路含まず) 
償還対象事業費	16,900億円	16,720億円 (名二環西南部連絡路等の残事業を含まず)
完成予定年度	H30	H25(本線完成)
償還期間	40年	39年3ヶ月
採算性	名二環全通による名古屋線の交通量減少を見込む必要があり、現時点(H25.11)のネットワークよりも採算性は厳しい	名二環全通前のネットワークであり、対象事業費、名古屋線交通量とも全体事業計画の採算性よりも有利

4. (7) 必要償還額と償還リスク

- 料金徴収期間(全体計画で約61年:S54からH52)の約半分を経過し、全体計画に対する償還率はおよそ3割。
- 料金徴収期限(H52)までの残り26年間で、約1兆2千億円の償還が必要であり、長期的な償還リスクが懸念されるため、より一層の健全経営に努めることが重要。



4. (8) 消費税増税の影響と料金転嫁の必要性

○平成26年4月からの消費税増税により会社の必要納税額は年間18億円の増加。

○料金改定を行わなければ、料金徴収期間満了時点(H52)には、約800億円の未償還金が発生するため、料金への適正転嫁が必要。

	(H26.4以降)消費税率8%	(現在)消費税率5%
会社の必要納税額	約48億円/年 (年間18億円、月1.5億円の増加)	約30億円/年
(参考) 管理費に占める割合	約32%	約22%

	料金改定 (増税分を料金に転嫁)	料金改定なし(試算)
料金徴収期間満了時 (H52.10)	未償還金なし	未償還金800億円の発生

料金への適正転嫁が必要

5. 改定料金(公社案)

○消費増税が施行される平成26年4月1日より、増税分3%を転嫁した下記料金としたい。(適正転嫁により40年償還が可能)

改定料金(公社案)

料金圏	車種区分	①現行料金	②改定料金(公社案)	改定率	(参考) 税抜き額 (変更なし) (円)
		(消費税5%含む) (円)	(②=①×108/105) (10円単位で端数は四捨五入 ^{※2}) (円)	(②÷①-1) (%)	
名古屋線	普通車	750	770	2.667	714.29
	大型車	1,500	1,540	2.667	1428.57
尾北線 (一宮線・小牧線)	普通車	350	360	2.857	333.33
	大型車	700	720	2.857	666.67
尾北線 (特定料金区間 ^{※3})	普通車	200	210	5.000	190.48
	大型車	400	410	2.500	380.95
				平均改定率 2.711	< 2.857 ^{※1}

※1 消費税の増税率 2.857% (108÷105-1)

※2 「消費税率引き上げに伴う料金改定の取扱いについて」(H26.1国土交通省)に基づき、円単位を四捨五入し、10円単位で処理

※3 特定料金区間は、楠JCT⇄豊山南出入口、堀の内入口⇒小牧IC

- ・国土交通大臣あて料金認可申請については、これまで内税表記していたものを外税方式に変更
- ・割引等は、現行(料金認可(H25.11))の内容、割引率もしくは割引額等で継続

6. 今後の手続とお客様への広報

○平成26年4月1日の料金改定にむけて関係機関との手続及び広報を進める。

手続き（案）

H26. 1. 23 名古屋高速道路公社料金問題調査会

1月下旬 道路管理者同意申請(公社⇒県・市)

2月

道路管理者同意(県・市⇒公社)
料金認可申請(公社⇒国)

3

3月

料金認可(国⇒公社)

4月1日 料金改定

お客様へのお知らせ(案)

名古屋高速道路公社料金問題調査会
資料をホームページに掲載

広 報

(チラシ、ポスター
ホームページ、ラジオ 他)