

第 55 回名古屋高速道路公社運営会議議事録（要旨）

● 日 時：平成 28 年 7 月 22 日（金） 15:00～15:55

● 場 所：名古屋高速道路公社 本社黒川ビル 2 階大会議室

● 出席者：

会長	愛知県知事	大村 秀章	
委員	名古屋市長	河村 たかし	
〃	東海財務局長	長谷川 靖	
〃	中部地方整備局長	塚原 浩一	
〃	名古屋商工会議所会頭	岡谷 篤一	(代理) 専務理事 細谷 孝利
〃	名古屋銀行協会会長	山名 毅彦	(代理) 専務理事 野原 強
〃	名古屋高速道路公社理事長	永田 清	

● 議事

- (1) 名古屋高速道路の現状
- (2) 平成 28 年度予算の概要
- (3) 新たな中期経営計画（2016－2018）について（概要）

● 質疑応答

(塚原委員)

- 都心へのアクセス、名古屋駅へのアクセスについては、リニアの効果を最大化するため、交通体系全体としての利便性を上げる必要がある、我々も重要だと思っている。名古屋駅との直結の可能性も含め、関係機関と一緒に検討を行う。
- 渋滞は経済活動の生産性を損なう面があるので、是非、渋滞対策はしっかりと進めてほしい。リニアとのアクセスという点からも重要だと思っている。
- 中期経営計画の主な施策で、ネットワーク機能の発揮の項目があるが、名古屋周辺都市へのアクセスを向上させていくということも重要だと思っており、(関係者間で)連携して対応していく。

(長谷川委員)

- 中期経営計画の各取組項目について、初めて具体的な数値目標を設定して取り組んでいくとした点を高く評価したい。
- (数値目標は)初めての試みということなので、今後改善すべき点は適宜改善すればよいと思うが、例えば、運営会議資料の 14 ページから 15 ページに取組項目・目標一覧の記載があるが、渋滞対策に関する 16 番(丸田町 JCT・明道町 JCT の渋滞対策)、17 番(錦橋出口の交通分散)及び 18 番(都心環状線の渋滞対策立案)の取組項目については、具体的な数値目標がない。数値目標を設定することは難しいのかもしれないが、施策の効果を評価するためにも、例えば、どの程度渋滞が緩和されるかについて具体的な数値目標があるとよいのではないか。
- 今後、これらの項目について、PDCA サイクルをしっかりと回し、中期経営計画に基づいて効率的な経営を行ってほしい。

(山名委員代理 野原専務理事)

- 交通量が着実に増加していると伺い、景気の回復を裏付けるものとして、非常に心強く思う。
- 当地区は、リニア等いろいろな投資案件がある。そうしたものに向けて好景気が引き続きしっかりと拡大していくように、今回示されている「整備」から「利用」へという方向のもとで各種施策をしっかりと進めてほしい。
- 最近マイナス金利であり、銀行も運用に苦労しているので、整備の関係等の資金調達面で、銀行の資金も引き続き活用してほしい。

(岡谷委員代理 細谷専務理事)

- 丸田町や明道町ではかなり渋滞が発生している。小牧線や一宮線から、高速を降りたその先で、国道に接続する場所でも同様に発生している。
名古屋高速だけの問題ではなく、道路全体で考えていく話だと思うが、車線の改良や標識の工夫などいろいろなことを考え対応してほしい。
- 高速道路がもう少し分かり易くならないかと思う。名古屋南ジャンクションとか大高のあたり、名古屋高速と名二環等の接続部分のところは迷路のようである。早い段階で標識を出すとか、道路の色分けをするといった、検討してほしい。
- 名古屋駅の関係は、事業者との調整がいろいろあるかと思う。是非、きめ細かい調整をお願いしたい。

(塚原委員)

- 小牧線に関しては、国道41号 名濃バイパスの6車化事業を引き続き進めている。
- 一宮線に関しては、高速を降りた先について、どのような渋滞対策を行うかを、現在、愛知県と一宮市と一緒に検討しているところである。

(永田委員)

- 名古屋駅へのアクセス向上については、関係機関との調整会議でしっかりと連携していく。同時に名古屋駅ばかり注目されがちだが、都心環状線全体の渋滞対策をどうすべきか、という点を県・市としっかりと検討したい。都心環状線は、年々渋滞が悪化している状況であり、さらにリニアが来た場合には、渋滞がよりひどくなるということが十分予想されるため、新たなランプや渡り線等も含め、都心環状線全体としての渋滞対策をしっかりと検討したい。
- 小牧線を降りた先の村中交差点で、中部地方整備局により、国道41号 名濃バイパスの事業を鋭意行っているところであるが、今年4月から車線を変更していただいたため、非常に名古屋高速から降り易くなったと、お客様に好評である。そのようにきめ細やかな渋滞対策をこれからも行っていきたい。
- 遠くから来られたお客様から、特に名古屋の南の方のジャンクションが分かりにくいとのご指摘を受けることがあるため、NEXCO等と協議して、より分かり易い標識を目指したい。

(大村会長)

- 小牧線に関しては、国道41号 名濃バイパスを着々と行っていただいているとのことであるため、引き続きよろしくお願ひしたい。
- 一宮線を延伸してほしいとの要望が、一宮市と岐阜市からある。どのような手法で行うのか、名古屋高速が行うのか、関係者とよく相談して進めたい。
- 名古屋高速自体の渋滞対策も、引き続きよろしくお願ひしたい。

(河村委員)

- 770円という高い料金をとられて、ひたすら銀行経由で東京にお金が行っている。利息は返済しないといけないが、銀行も元金を返されると困ると思う。
- 行きたい街のランキングで、他の都市は約20%~30%あるのに、名古屋は約1.3%だった。私はこのランキングが感覚的に当たっていると思う。
- 名古屋城の復元に500億円かかるというが、名古屋高速の返済を1年間待つだけで(天守閣の)復元ができてしまう。
- 名古屋駅については、国もちゃんとコミットしてやってほしい。リニアが来ることで便利になることはいいが、名古屋は本当の乗換駅になってしまう。デスティネーションにしてもらえないのは、名古屋市の責任でもある。リニアで品川から京都市に行くのに、名古屋駅乗換の方が早くなるらしい。高速も整備されれば高山にもすぐ行ける。世界最大の乗換駅・名古屋ターミナルとなる。せっかくなので、これを活かさない手はない。
- 岐阜は、織田信長の岐阜城下が尾張藩だったので、道路ばかり作った名古屋の街に比べるとしっとりした非常に味わいある町である。
起債なり市債を減らすとその分経済が縮小するだけで、財政が危機化する。どこが負担するかは別にしても、岐阜まで行く名岐道路については早くやった方がいいと思う。
- 栄か大須のあたりで降りられるように、考えてもらいたい。
- 会社の経営は大変余裕があるのではないかと思う。半分に分割して(別々の機関が)経営してもらうようにすると、料金が下がるのではないだろうか。

(大村会長)

- 会社の経営をチェックしているのが、この会議だと思う。
- 一宮線の延伸に関しては、関係者とよく相談してやっていきたい。
- 大規模修繕費は、全部でいくらかかるのか。また、大規模修繕費は単年度毎では、どのくらいの執行額になるのか。

(永田委員)

- 大規模修繕費は、概算工事費で1,250億円である。別途諸経費を含めると、大体1,500億円の規模になる。
- 単年度毎の執行については、工事費ベースで平成27年度が約40億円弱であった。平成28年度は、約120億円と増えていく予定。平成30年度までに、大規模修繕完了延長を25%ほどとしたい。

(河村委員)

- 銀行への返済金の利率はどうか。

(永田委員)

- 利息は全体の平均で約1.35%である。

(山名委員代理 野原専務理事)

- 金利が下がっているので、高い金利のまま借り続けていただくことは、利用者の皆さんにご理解いただけないと思う。一度返済し、別途新規の貸出を活用してほしい。
- 今、東海三県の金融機関の貸出金利は約1%台半ばということで、緩やかに伸びているが、一頃に比べると少し伸び率が下がっている。これまでは都内に資金が向かっていたが、近頃は、地元回帰の意識が高まっているので、是非、活用してほしい。