

## 第 56 回名古屋高速道路公社運営会議議事録（要旨）

● 日 時：平成 29 年 7 月 10 日（月） 13:30～14:30

● 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	寺田	達史	
〃	中部地方整備局長	塚原	浩一	
〃	名古屋商工会議所会頭	山本	亜土	(代理) 常務理事・事務局 内川 尚一
〃	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 29 年度予算の概要
- (3) 平成 29 年度の主な取り組み  
(中期経営計画 (2016-2018) の進捗状況)

● 質疑応答

(河村委員)

- カーブ区間のカラー舗装対策を実施したことにより、事故件数（車両単独）が 3 分の 1 減ったという説明があったが、どういう内容なのか。

(永田委員)

- 都心環状線カーブ区間 12 箇所における平成 28 年度の事故件数は、前年度の 103 件に対して 3 分の 1 減少し 76 件となった。ただし、その他のカーブ区間での事故件数が増加したため、全体では 140 件から 128 件に減少したものの、目標としていた 120 件には至らなかった。対策前の 26 年度に比べると大きく減少させることができた。

(河村委員)

- 平成 29 年度予算では元金償還金や支払利息で 911 億円、その内利息として 94 億円を返済することになっている。利息は返済しなければならないが、元金を返済する必要はないのはいいか。元金を返済することによって、銀行を経由して東京に投資することになる。名古屋の納税者のための投資をしっかりと行うべき。
- 銀行も国債を買うばかりでなく、この地域に投資してもらいたい。岐阜の話も役所がやるのではなく、銀行が投資すればよいのではないか。建設してから民営化というよりも、建設するところからやってもらった方がよいのではないか。

(永田委員)

- 平成 28 年度の決算では、交通量が順調に推移したことにより 749 億円の収入があったが、費用も平成 27 年度の 218 億円から 275 億円と増加している。

これは、特に大規模修繕関係費用の増加によるものだが、29 年度、30 年度も大規模修繕関係

費用が増加する見通しであるため、平成 28 年度のように 393 億円も償還するのは難しいと考えている。

大規模修繕は言うなれば新たな投資であり、工事費だけでも 1,250 億円を予定しているので、計画に従って 15 年かけて、しっかりとやっていきたい。

- リニアアクセス関係の黄金のフルランプ化、新洲崎のランプ新設、あるいは栄のランプ新設や丸田町西渡り線については、数百億円単位の事業規模になると思われるが、公社で対応していくことを考えるのであれば、償還計画の中でしっかりと対応できるようにしていくのが重要であると考えている。

(河村委員)

- 公社の人件費が増えていないかなど、運営費について細かく注意して見てみる必要がある。
- 道路管理費の増加は 60 億円に対して償還準備金への繰入れが 393 億円である。栄や名駅への新しいランプの建設は全体で投資額はどれくらいになるのか。

(永田委員)

- 数百億円と申し上げたが、事業規模は今後詰めていくため現時点では不明であり、事業主体もまだ決まっていない。公社としては当然のことながら、しっかり役割を果たしていきたいと考えており、国、県、市としっかり連携をとりながら対応していきたい。

(河村委員)

- 新たなランプ建設に何年かかるか分からないが、総額で数百億円ぐらいであるのならば、公社は毎年そのくらいの金額を償還している。料金が高すぎるのではないかと感じてしまう。

(永田委員)

- 料金の話が出たが、首都圏は平成 28 年 4 月から、阪神圏も今年 6 月から対距離制を軸とした新しい料金体制に移行した。  
国からは中京圏固有の課題をしっかりと整理した上で、議論をすすめることが必要であると言われている。
- 例えば、名古屋高速は名古屋圏と尾北圏の 2 つの料金圏があるがこれをどうしていくのか。2 つの料金圏になっていることによって、都心へ流入する車両が名二環に分散されるという機能を果たしており、それをどう評価するかというような問題もある。そういった点についても今後しっかり議論して進めていきたいと考えている。

(大村会長)

- 都心部にもランプを新たに建設することになるので、名古屋市ともよくよく協力してやってくことになるためよろしくお願ひしたい。

(塚原委員)

- 料金については、名古屋高速でも今、課題及び論点の整理をしている段階だと思うが、管理主体は名古屋高速だけにとどまらないため、まずはそれぞれの立場で勉強して頂き、その上でどういうあり方にしていくのかを検討していくことになると考えている。

(大村会長)

- 料金体系を見直すことによって収入が減り借入金の返済ができなくなってしまうので、その辺りについてももしっかり検討をお願いしたい。

(山本委員代理 内川常務理事・事務局長)

- 4点ほど発言をさせて頂きたい。

1点目は都心へのアクセスの向上についてである。

この地域にとって目下最大のテーマは、2027年のリニア中央新幹線の開業を見据えた取り組みだと考えており、なかでもリニアの速達性や名駅からの交通圏の拡大など、リニア効果を最大化することは極めて重要である。そのためには名駅周辺の道路交通アクセスを始め、名古屋高速と一般道との結節機能の強化、改善は何よりも大きな課題であると思っている。

名古屋市の名古屋駅周辺交通基盤整備方針の基本的な考え方(案)で示された、黄金・新洲崎・栄の出入口、丸田町西渡り線の新設は、名古屋高速からの名駅へのアクセス向上に極めて大きく寄与するものである。是非、リニア開業の2027年に間に合うように、その具体化に向けて、関係者同士の調整、協議も含めて着実に進めて頂きたい。

- 2点目は渋滞や雪への対策についてである。

円滑で効率的な物流、人流のためにも渋滞対策は重要だと思っている。

都心環状線では、交通量の伸びに伴い渋滞回数が増えつつあるため、引き続き適切な対応をお願いしたい。

また、丸田町ジャンクションにおける渋滞対策は、車線の分かりにくさが解消され事故や渋滞の解消に有効な対策であると思っている。

錦橋出口は、名古屋高速の中でも混雑や渋滞の頻度が極めて高い箇所だと思っており、渋滞を解消するのはなかなか難しいだろうが、利用者に他の出入口の情報を提供するなどして少しでも改善を図って頂きたい。

名古屋高速は、冬に積雪による通行止が長引くことがあるので、安全を第一に様々な対策を凝らして、できるだけ通行止の時間を短縮して頂きたい。

- 3点目は料金についてである。

首都高速や阪神高速に続いて、名古屋高速においても利用しやすい料金ということで対距離制の検討が今後進められると思う。名古屋線と尾北線との関係や、名古屋高速が都心環状線で時計回りになっており大回りしなければならないという特性や現状も踏まえて、どのように利用者が納得できる適正な料金を設定するのが大切と思っている。利用者の視点に立ってこれまで以上に利用しやすい料金制度になるよう検討をお願いしたい。

- 最後に、名古屋高速は平成25年に81.2キロ全線が開通したということだが、完成後何十年も経過した道路の維持管理が大変重要である。道路を始めとしたインフラの大規模修繕の必要性については、日本全体にとって今、大きな課題になっていると思っている。

道路などのインフラの老朽化は、大事故につながっていくこともあり、安全、安心にかなうものはないので、計画的に着実に老朽化対策を推進して頂きたい。

(永田委員)

- 指摘頂いた雪氷対策については、今年1月の積雪による通行止を反省して、しっかりやっていきたいと思っている。

名古屋高速は、雪が積もりやすく溶けにくい構造であり、雪を捨てる場所もないため、一昨年から東山線を一時的な仮置き場にするを考えている。

特にランプ部分は曲がりくねっており非常に狭いので、この冬に向けて、人的な体制や、除雪車も新たに6台増やすなど体制を強化してしっかりやっていきたい。

(大村会長)

- 雪が降ると、他の高速道路がみんな通行できても名古屋高速だけ止まっているということが往々にしてみられる。利用者はもちろんのこと、大きな減収にもなるため、よくよく工夫をしてやって頂きたい。

(山名委員代理 野原専務理事)

- 大規模修繕の実施や名駅周辺のアクセス向上に向けた検討など、中期経営計画に沿って着実に施策が進められている、あるいは今年度も進めていく計画になっていると受け止めた。
- 東海地域の景気については日銀名古屋支店の短観でも企業の業況判断DIが4四半期連続で改善するなど、引き続き緩やかな拡大を続けており金融機関の貸出もこのところ伸び率を高めている。

引き続き当地域、ひいては日本経済の持続的な成長をインフラ面から支えるために、中期経営計画に沿って着実に計画を実施して頂きたい。金融機関としても借り入れ面において引き続きしっかりとサポートしていきたいと考えている。

- 経済の構造や情報技術が大きく変化をしているので、時代の変化に対応した施策もしっかり進めていくことが肝要である。

例えば、インバウンドの増加により団体旅行だけでなく個人旅行といった形で人の動きが増えているので、しっかり対応していく必要があると思う。交通量などのビッグデータを分析していろいろな施策に活かしていくということも益々必要になってくるので、いろいろな技術を活用してインフラ面の方から人モノの流れをリードしていくような取り組みを期待したい。

- 市長からもっと銀行の資金を利用するよという話があったが、マクロ的な資金の流れからいうと、市長が指摘された点はあるかもしれないが、是非、今申したような新しい部分の投資を積極的に行い、そこに金融機関の資金も積極的に活用頂きたい。

(寺田委員)

- 名古屋高速の交通量が毎年増加しているという状況はこの地域の経済の好調さによるもので、力強く感じる。
- 名古屋高速は単独企業体であることから、いかに経営の効率性というものを確保していくかということが重要である。

昨年度は、中期経営計画に基づき具体的な数値目標を掲げて取り組まれた初年度だったが、概ねの項目で着実に取り組まれており、その取り組みは評価させて頂く。

一方で死傷事故率については、目標 6.1 に対して実績 5.7 で目標を達成されたが、カーブ区間 25 箇所における年間の車両単独事故の件数は目標 120 件に対して 128 件ということで目標に届かなかった。引き続き、中期経営計画に基づく PDCA サイクルを回して、効果的、効率的な経営とともに、経営基盤の強化に努めて頂きたい。

- 都心環状線の渋滞回数が増加している中、名駅周辺や、栄、伏見地区の再開発が進展しているほか、リニア開業も控えていることから、都心へのアクセス向上の取り組みについては、関係機関とともに、具体的な整備内容を計画的に進めて頂き、さらに一層名古屋経済の発展に寄与して頂くようお願いしたい。

(永田委員)

- カーブ区間については都心環状線だけでみれば事故件数は減少しているが、都心環状線以外も含めた全体としては目標を達成することができなかったのもので、今後はしっかりとやっていきたい。

(塚原委員)

- 今後益々維持管理に軸足を置いた形になってくると思うが、名古屋高速の理念でもある安定的により良いサービスをユーザーにしっかりと提供するということに取り組んで頂きたい。
- メンテナンスがこれからの重要な事項になると思うので、相当な予算をかけるということだが、大規模修繕始めとして老朽化対策をしっかりとお願いしたい。

- 安全対策、渋滞対策がまさにユーザーにとって非常に重要なところだと思うので、是非重点的にお願いしたい。
- 都心へのアクセスについてだが、中部地方整備局としてもリニアが開通することを想定した名駅のアクセスの向上、あるいは都心環状線の渋滞対策というのは極めて重要な取り組みだと考えている。

これから整備方針が策定されていくということであるので、その計画の具体化にあたっては関係者が連携して協力をしていければと思っている。

(河村委員)

- 名古屋高速は経営状態が良いが、例えば、志段味へ行くガイドウェイバスは途中で高架区間が終わってしまっている。経営主体やスキームが違えばそれまでだが、非常にアンバランスだと思う。とにかく、東京へ投資することになってしまうのはよくない。
- 高速道路だけではなくて、名古屋に住んでいる人達に対してのサービスといったことはもっとできるのではないか。