

第 57 回名古屋高速道路公社運営会議議事録（要旨）

● 日 時：平成 30 年 6 月 14 日（木） 10:00～11:05

● 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) 専務理事	小川 秀樹
〃	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 30 年度予算の概要
- (3) 平成 30 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

(塚原委員)

- 名古屋高速は名古屋圏の交通ネットワークの要であり、利便性や健全性が非常に重要である。特にこれからの課題として、老朽化していく施設も相当出てくるため、維持管理をしっかりとお願いしたい。
- その中でも大規模修繕等を計画的に実施することと、これからコストが相当嵩んでくると思われるため、長寿命化、コスト削減の観点をしっかりと持って対策を進めて頂きたい。
- 交通量が増え渋滞も目に見えて増えているため、きめ細かい渋滞対策、交通安全対策、逆走対策をしっかりと進めて頂く必要がある。
- 都心アクセスの向上はリニアの開通に向けて非常に重要な課題であるため、我々を含めた関係機関で連携して取り組み、具体化に向けてしっかりと努力をして頂きたい。

(永田委員)

- 大規模修繕については、今、計画的に実施しているが、効率的・経済的な工事実施を心掛けている。例えば、交通規制や通行止めを極力避けることで経費を圧縮しており、このような観点で今後ともしっかりとやっていきたい。
- 渋滞対策については、年々都心環状線の渋滞が深刻化しており、特に朝の渋滞が常態化してきている。今後、リニアの関係で交通量の増加が予想されていることから、関係機関としっかりと協議しながら渋滞対策に取り組んでいきたい。

(大村会長)

- 渋滞対策は、是非よろしくお願いしたい。

(寺田委員)

- 名古屋高速道路の交通量が年々増加している状況は、東海地域の経済が非常に好調であることの証左だと考えている。経済情勢報告において、他の多くの地域が緩やかに回復している、もしくは、回復しつつある経済情勢にあるなか、東海地域は緩やかに拡大しており、日本で最も好調な状況にある。交通渋滞が経済活動や利便性に著しく影響を及ぼさないよう、引き続き、渋滞対策に取り組んで頂きたい。
- 都心へのアクセス向上については、名古屋駅周辺交通基盤整備方針の具体化を図るべく、引き続き関係機関と調整を進めて頂きたい。
- NEP（訪日外国人向け定額乗り放題サービス）については承知していなかった。財務局では地域振興の取組みに協力すべく様々な団体や機関と連携している。協力できるのであれば、こうしたサービスがあることを観光振興の協議会などと連携してPRしていきたい。

(大村会長)

- NEPについて連携してPRすることは大事だと思うので、我々も心してやっていきたい。PRはそれほどお金がかかる話ではないと思うので、効果的なPR方法も考えておいて頂きたい。

(山名委員代理 野原専務理事)

- 二点申し上げさせて頂く。
一つ目は、大規模修繕の進捗、進展ということである。中期経営計画に沿って着実に進められていると受け止めたが、先日も東名阪自動車道でコンクリート片の落下事故があった。安全の確保は最重要課題なので、今年度も計画に沿って大規模修繕、その他の安全対策を着実に進めて頂きたい。
- 一方、将来に向けた投資という点で、都心へのアクセス向上策についても、具体的な工事計画の策定に向けて、県・市を始め関係機関との調整を進め、加速させて頂きたい。リニアの開通時期を睨んで着実に進めていくと思うが、インバウンドの取り組みや渋滞対策の点からも早期の実現が望ましいため、着実に進めて頂きたい。
- 金融機関としても、返済や借り入れだけでは金利収入も先細りしていく状況であるため、是非、新しい投資計画を具体的に進めて頂きたい。

(山本委員代理 小川専務理事)

- 三点申し上げさせて頂く。
一点目は都心へのアクセス向上についてである。2027年のリニア先行開業に向け、その効果を最大化し、域内に広げていくために、特に名駅周辺の道路アクセス強化は極めて大切であるため、黄金、新洲崎の出入口新設等を是非、着実に進めて頂きたい。
- 二点目は料金制度の検討についてである。今後当地域でも高速道路料金の検討が進められるとのことだが、高速道路はモノづくり産業にとって極めて大切であるため、効率化、物流の円滑化に繋がるような実態に則した料金制度になるよう、事業者側からの声も十分汲み取りながら検討を進めて頂きたい。
- 三点目は東山トンネルの安全対策工事についてである。この工事を行うことは安全上極めて大事であるが、一ヶ月も通行止めとなり影響が大きいため、是非、迂回路の案内、利用者への事前の案内等の周知をきめ細かくお願いしたい。

(永田委員)

- 東山トンネルの通行止めについては、現時点では2月の始めから一ヶ月位を予定しているが、今後、しっかり工法等を詰めて少しでも通行止め期間を短くしたい。また、東・西方向いずれも通行止めということで影響も大きいため、広報をしっかり行っていきたい。
- 料金については、首都高速では28年4月から、阪神高速では29年6月から料金が変わっている。今の方向としては対距離制であるため、名古屋高速もその方向と思っているが、名古屋高速だけでなく名二環との関係等、全体的に捉えていく必要があるため、国の審議会の動向等を見ながらしっかり対応していきたい。

(大村会長)

- 料金検討のスケジュールはどのようになるのか。どれぐらいの時間がかかるのか。

(永田委員)

- 国で、今、下準備をしていると思うが、まだ具体的なスケジュールは示されていない。当方としてはスケジュールが示されれば、しっかり対応できるように様々なシミュレーション等を行っている。話ができるようになった段階で、しっかり皆様のご意見を聞く機会も設けながらやっていきたい。

(塚原委員)

- この件は関係機関も非常に多く、名古屋高速は名古屋高速で課題を検討、勉強して頂いている段階。今、スケジュールをお示しできる段階ではないが、要望も頂いていることから、我々も関係機関としっかりと連携して取り組んでいきたい。

(寺田委員)

- 利便性の向上、渋滞緩和のほか、大規模修繕の確実な推進など長期的視点に立ち、経営基盤強化の観点からも整理・検討をお願いしたい。

(大村会長)

- 関係者がたくさんいると思うが、是非、より良い方向になるようお願いしたい。要は対距離制にしてどのように落ち着かせるかということではないか。借金を返済しなければならないため、収入が大きく落ち込むようでは困ってしまうということだろうから。そうなると一年後位に料金を切り替えることは無理であり、もう少し時間がかかると思われるが、関係者の皆様にはよろしくをお願いしたい。

(河村委員)

- 名古屋高速の通行料金770円が日本一高いと言われていたが、日本一ではなくなったのか。どのような比較があるか分からないが、どうなっているか。

(永田委員)

- 首都高速や阪神高速については対距離制に移行しており、下限が300円で、対距離でキロ当たり29.52円が加算されていき、上限が1,300円ということが基本的なものとして示されているが、名古屋高速ではどのようにしていくのか、ということである。
- 名二環の現行料金が30キロ未満510円であるため、通過交通は名二環を走行しており、料金抵抗によって名古屋高速の通過交通は少ない。名古屋高速だけではなく、名二環との関係がどうなるかを特に心配している。

- 現在の名古屋高速の通過交通は1割位しかないが、首都高速の料金改定前の中心（中央環状線内）の通過交通は約4割あり、対距離制に変更する一つのきっかけ、狙いとなったわけであるが、名古屋高速についても、名古屋高速だけでなく全体の中でどのような料金体系がよいか、これからしっかり検討していきたい。

（河村委員）

- 名古屋高速の通行料金は日本一高く有名だったが、そのような名誉ある地位はどうなったのかを答えてほしい。料金体系が違うといっても、時間か、キロ数か分からないが、料金の出し方があるはずである。
- 何回も言っているが、日本中、金が余っている。300億、400億も借金を返済しているが、借金というのは利息については払わなければならないとしても、投資先として新しい路線もあるのではないか。
- 文化を守るために、東京の日本橋の上の高速道路を数千億円かけて地下化する話をテレビでやっていたが、あのような投資がないのか考えてもらえないだろうか。
- 費用が書いてあるが、これを見ても分からない。給料、利息もそうだが、首都高速、阪神高速と比較してどうなのか。3高速道路の職員数や給料額等の比較を見なければ分からない。

（永田委員）

- 先程、市長からあった通行料金770円の指摘については、首都高速や阪神高速が対距離制になったため、単純に比較するのが難しくなったということである。

（河村委員）

- それは分かっているが、考え方や基準の立て方はある。どうなっているのか。

（永田委員）

- 今度の新しい料金体系では、全国一通行料金が低いと言われることのないように、しっかり考えていきたい。
- 経営的な話では、平成15年度に経営改善計画を作成し、当時、常勤役員が8人、職員250人体制で事業を実施していたところを、経営の効率化や建設事業の減少を踏まえ段階的に体制をスリム化し、平成24年度からは、役員が常勤4人と非常勤1人の5人体制、職員160人体制に見直し、現在に至っている。

総人件費を見ても、平成15年度 約22億5,000万円であったものが、平成29年度 約11億3,800万円になっており、スリム化できたと考えている。

19年度からは中期経営計画と名を改め、3年毎に計画を作成し、現在に至っている。現在は28年度から今年度までの第四期の中期経営計画となっているが、今後ともPDCAサイクルを回し、効率的な経営に取り組み、次回の中期経営計画にも掲載し、効率的な運営を念頭に置いて、しっかりやっていきたい。

（河村委員）

- 首都高速や阪神高速と比較してくれないと、発言しようがない。それを教えてもらわないといけない。
- 日本橋の件を大きな参考としてほしい。私はあれに賛成で、あのような文化的なものに余った金を使うのは素晴らしいことである。あれは1キロ余で事業費が数千億円ではなかったか。そのような面白いものを名高速でも提案してください。

(大村会長)

- 首都高速や阪神高速との体制、人員、予算について比較をやってみたい。

(永田委員)

- 職員数は、首都高速1,047人、阪神高速661人、名古屋高速160人である。人件費の経常費用に占める比率は、首都高速2.2%、阪神高速2.3%、名古屋高速1.9%となっており、しっかり効率的な運営をしていることをご理解頂きたい。

(河村委員)

- 人件費のパーセントだけではなく、維持経費なども示してほしい。

(大村会長)

- 後日、比較表を作って、各委員に届けてください。
- 日本橋の件は高速道路を1.8キロ地下にやり、事業費は数千億円規模。地下に地下鉄があるため、10年では完成せず20年位の非常に長い時間がかかるものであったと思う。

(河村委員)

- 日本橋の上空の景観を昔の江戸名所図会のようにするものであり、なかなかのものである。

(大村会長)

- 中部地方整備局でも調査してもらっているが、今、名神を越えて下りている一宮線を名岐バイパスの上を通過して、木曾川を越えて、岐南バイパスまで繋げるという案があり、地元も大変熱心であるため、何としても実施したいと思っているが、名古屋高速を延伸するのかどうか、どのような整備手法でやるかが課題である。

(塚原委員)

- 名古屋高速を延伸するかどうかは別として、名古屋圏のネットワークの充実を図るのは非常に重要である。名岐道路や名二環の西回りの早期完成等、交通ネットワークとしての投資の必要性はまだあると思う。

(河村委員)

- 名古屋にとって岐阜が大きくなるかどうかは非常に大きな影響がある。名古屋高速の金で建設したとしても、通行料金で償還できるのなら何も問題はないのではないかと考えてみたかどうか。

(大村会長)

- 県と市で3千数百億円の出資金があるように、名古屋高速で建設するのであれば、県と市でそれを折半で負担しなければならない。

(塚原委員)

- 事業手法はこれからいろいろ検討する話である。市長の御意見も踏まえ検討する。

(大村会長)

- よく相談していくので、宜しく願いたい。