

キャピタル・アイ特別企画：財務担当に聞く

名古屋高速、計画的整備でリニアを待つ

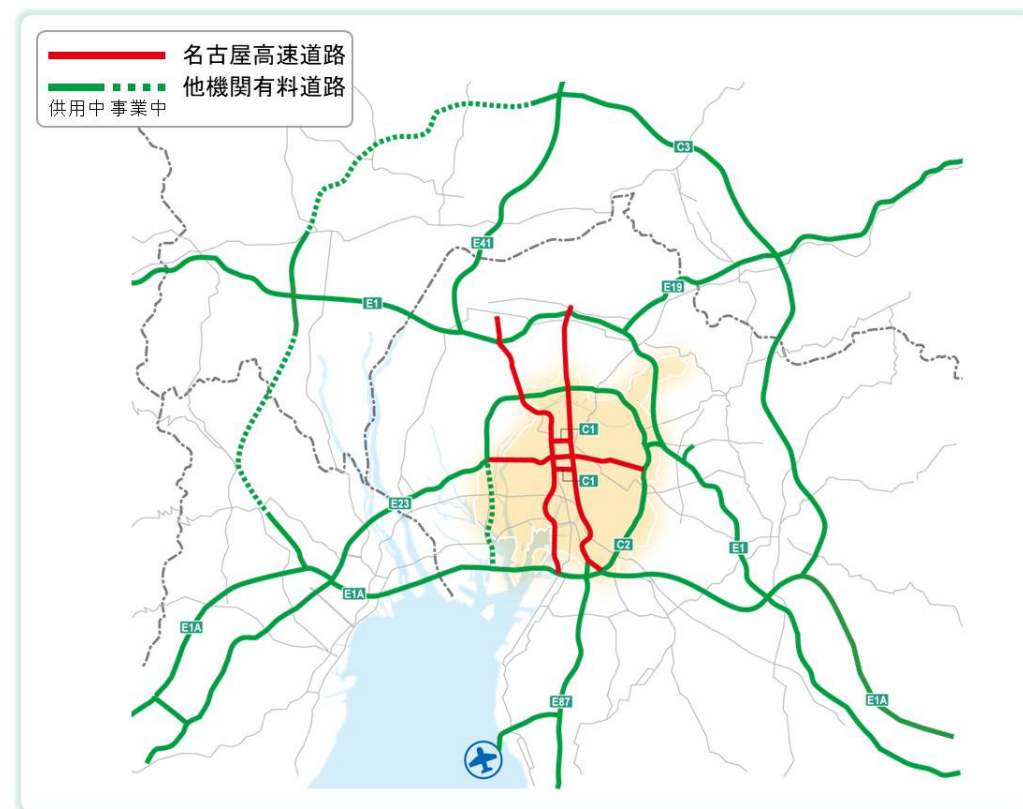


左から名古屋高速道路公社
経営企画部企画課主幹 上村健一郎 氏と主査 衛信達 氏

■地方道路公社法の公社第1号

名古屋市内とその周辺地域を結ぶ名古屋高速道路は、総延長 81.2km。都市間を繋ぐ東名高速道路や名神高速道路に対し、名古屋高速は都市圏内の物流インフラを担っている。1970 年に愛知県と名古屋市によって設立された特別法人で、地方道路公社法に基づく公社としては全国第 1 号。有料道路の一つとして都市高速道路を管理している点では、首都高速道路や阪神高速道路と同じだが、それらが民営化されているのに対し、名古屋高速は地方道路公社が管理している。定款の変更や役員の任命、料金の認可など、運営上の重要な事項については国や愛知県、名古屋市の認可が必要となっている。

最初の路線が開通してから今年で 40 周年を迎えた名古屋高速道路公社。リニア中央新幹線開業などを控え名古屋都市圏が発展するなか、都市高速道路でその進化を支えるべく様々な計画を推進している。こうした取り組みや財務状況について、経営企画部企画課主幹の上村健一郎氏と主査の衛信達氏に話を聞いた。



名古屋高速道路ネットワーク

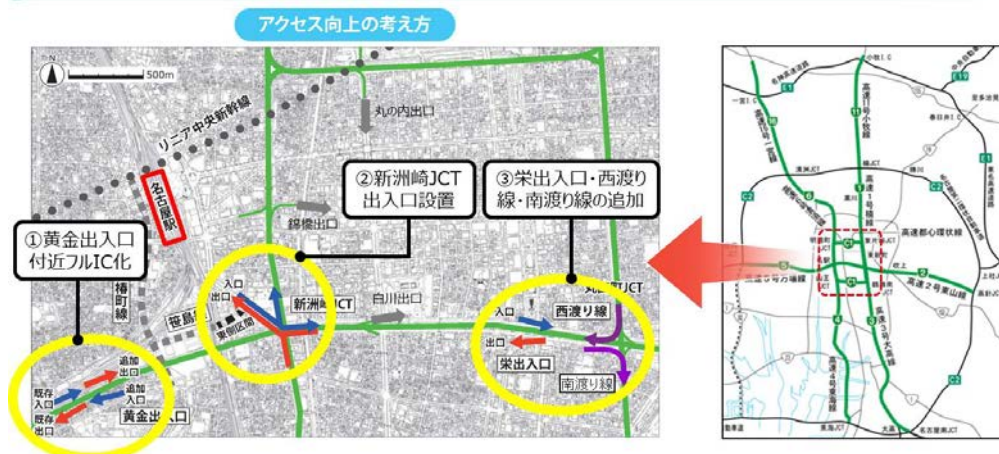
2013年に現計画延長81.2kmの全線が開通した。名古屋市内の主要道路は約594kmあり、このうち名古屋高速は約60kmで延長比率は10%。一方、交通量は約17%を担っている。また、名古屋高速を利用する理由として、顧客満足度調査では「時間が短縮できる」や「到着見込みが立ちやすい」などが上位を占めている。

平常時だけでなく災害時においても名古屋高速は役割を担っており、緊急車両の通行を確保する重要路線に位置づけられている。東日本大震災では救援ルートを確認するため東北地方で「くしの歯作戦」がとられたが、名古屋高速はくしの「軸」として、災害時においても地域社会を支えるインフラとなる。

■名古屋西～飛鳥間開通で広がる選択肢

名古屋高速は全線開通後も残った事業を進めている。2019年度は5号万場線と中日本高速道路の名古屋第二環状自動車道（名二環）を接続する名古屋西ジャンクション（JCT）のうち、上部工事を実施している。名二環西南部・南部区間（名古屋西～飛鳥）は2020年度に完成する予定で、名古屋港などの湾岸部と名古屋中心部との連絡が名二環を介してできるようになる。名古屋高速の3号大高線や4号東海線からも都心部に向かえるが、交通量が多く渋滞が発生しやすい。名古屋西～飛鳥間が開通すると、利用者は名古屋高速の2路線もしくは名二環を選択できる。南北を通過するだけの利用者は都心部を避け名二環に流れるため、交通が分散され渋滞緩和に繋がる。

出入口・渡り線の追加イメージ



名古屋市の「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」（平成30年3月）に名古屋高速で一部加筆



名古屋西 JCT の 5 号万場線と名二環西南部連絡路上部工事
(2019 年 6 月撮影)

■名古屋駅へのアクセス向上

2019年度から3年間の施策として、中期経営計画を策定した。2020年度の名二環の開通後、2026年にはアジア競技大会が愛知・名古屋で開催される。その翌年にはリニア中央新幹線が品川～名古屋間で開通する。名古屋高速は既存施設を有効活用しながら機能を向上させ、名古屋都市圏を支えていきたい。

2027 年のリニア中央新幹線の開業を見据えては、名古屋市と連携して次の取り組みを進める。名古屋駅の東側、新洲崎 JCT と西側の黄金 IC のほか、栄に出入口を新たに設置する。リニアの開業で都心環状線に交通が集中することが予想されるなか、これらを増設して名古屋駅へのアクセスを向上させ、渋滞を緩和させる。このほか、丸田町 JCT に西渡り線、南渡り線の 2 本を追加する。都心環状線は時計回りの一方通行のため、渡り線をつけることで大回りしていた名古屋駅への道がショートカットでき、名古屋駅から中部国際空港（セントレア）を始めとする南方面への交通の便もよくなる。代替えルートの提供にもなり、利用客の利便性がより高まる。

交通安全対策も、中期経営計画の施策の一つ。事故が多発するカーブ区間を中心に、カラー舗装などを継続的に行う。近年話題になる逆走や歩行者、自転車の立ち入りに対しては、すでに路面標示を全ての出入口に設置している。これに加え、今後は自動警告などの対策も実施していく。一部を除き出口には料金所がなく無人であることから、センサーやカメラで検知し、その情報を交通管制室にいち早く伝えてパトロールカーが向かう仕組み。



東片端 JCT 北カーブにおける安全対策の例



都心環状線新洲崎 JCT 付近

大規模修繕計画も推進中で、古い基準で設計された部分を 2015 年度から計画的に修繕している。全面的な作り直しを回避して長寿命化を図るもので、2029 年度までの 15 年間にわたる計画。財源は償還期間の延長によって既にカバーされている。



逆走車や歩行者等の立入対策（黄色カラー補正施工イメージと逆走検知・警告システム）



ヒメボタルの保全用パイプ照明（中区丸の内側近く）

■ヒメボタルにやさしい

最新の IR 資料で初めて PR するのが、環境保全への取り組み。名古屋高速による都市高速道路ネットワークの整備で一般道の渋滞が緩和されており、名古屋高速の存在自体が CO2 排出の削減など環境負担の軽減に繋がっている。このほか、騒音対策として高架裏面吸音板を設置し、太陽光発電を活用して省エネルギー化を図っている。珍しい取り組みとしては、パイプ照明の導入が挙げられる。都心環状線の高架下にヒメボタルが生息する区画があり、外に明かりが漏れにくいパイプ照明とすることで自然環境の保全に務めている。

さらに、消費電力量削減のための道路照明の LED 化や、エコドライブ啓発活動を実施している。地域社会との共生に向けては、広報資料センター「ネックス・プラザ」を小中学校の総合学習などに活用してもらっている。



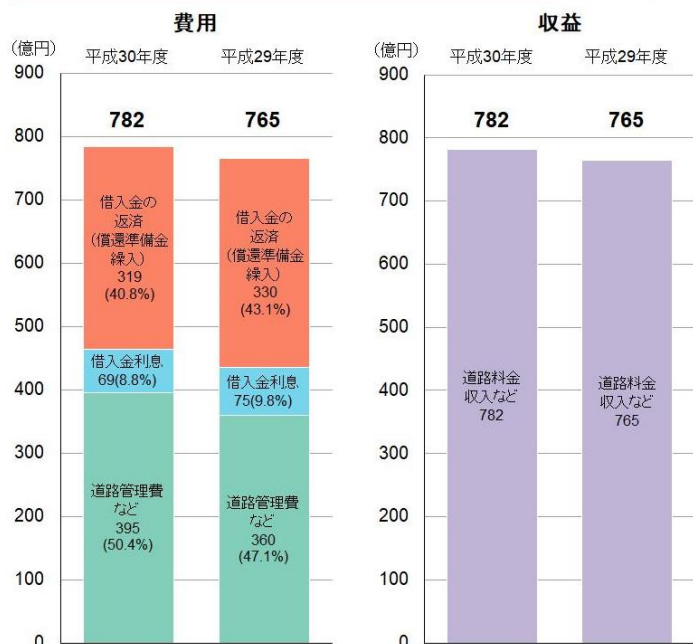
ネックス・プラザにおける小学生の総合学習の様子

■全線開通後も交通量増加

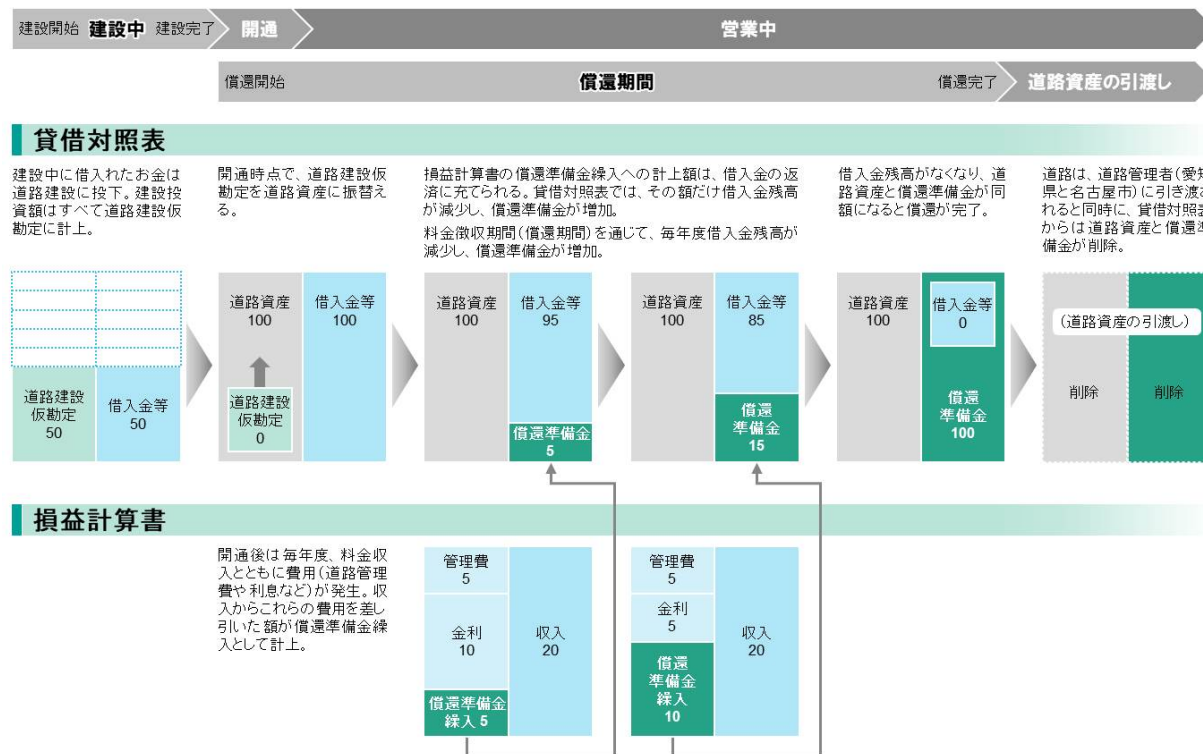
事業区分は建設、管理、受託の3つに分かれ、これにかかる資金は国や愛知県、名古屋市、民間からの借入や料金収入で賄っている。2019年度の収入・支出予算について、民間借入金は建設事業費として1億2500万円、管理事業費としての借り換えで723億円。総額約724億円の予算となっていて、市場公募債などで調達を予定している。

名古屋高速の会計処理は、企業会計原則に準じている。有料道路事業は出資金・借入金で道路を建設し、利用者からの料金収入で返済していく。借入金が着実に返済されているかを把握することが重要で、企業会計上一般に採用されている減価償却費は計上していない。

営業中道路の収支状況



償還準備金のしくみ



各年度の収益と費用の収支差を償還準備金繰入として損益計算書に費用計上し、その累計額を償還準備金として貸借対照表の負債の部に計上している。道路資産と償還準備金の額の対比から、道路に投下した資金の償還状況が分かる仕組みになっている。償還準備金繰入を償還準備金に毎年繰り入れていくと借入金がゼロになる。償還が完了すると、道路を道路管理者である愛知県と名古屋市に引き渡し、事業は終了する。

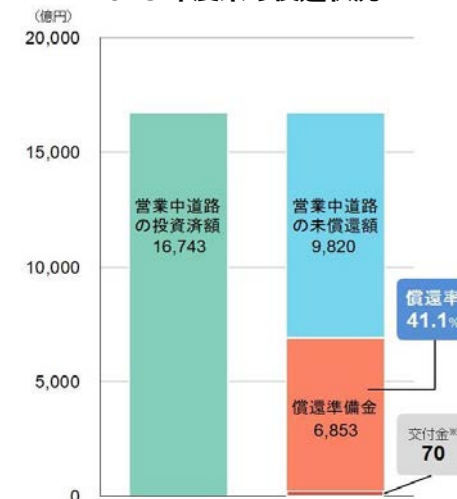
2018年度の収益の総額は782億円だった。そのほとんどが料金収入で、前年度から17億円の増加となっている。交通量が増えたことが理由で、2017年度と2018年度を比べると2.2%のプラスであり、前年度に引き続き2%超の伸びを記録している。都市高速道路はビジネスでの利用が多く、名古屋や愛知県は製造業が盛んだ。この地域の経済が比較的良好だからだと考えている。

費用総額 782 億円のうち、道路の維持補修や管理費が 363 億円、借入金利息など業務外費用が 71 億円、借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入が 319 億円などとなっている。

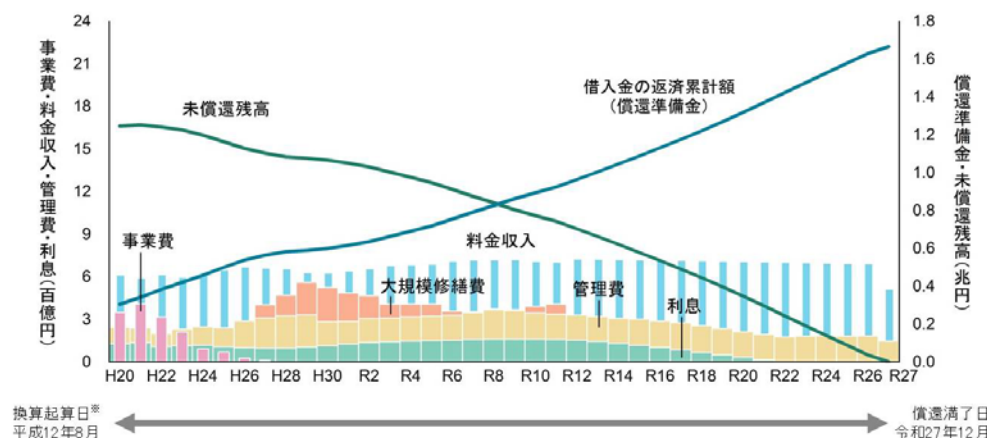
資産総額は 1 兆 6960 億円で、道路資産が全体の 99% を占める。負債・資本サイドの内訳は、債券を含む借入金が 6636 億円で、元金返済に充てた償還準備金 6853 億円、設立団体からの出資金 3180 億円などが計上されている。

2018 年度の償還については償還準備金が 6853 億円で、計画していた 6000 億円を上回る状況で積み上がっている。未償還残高は 9815 億円で、県や市の出資金や政府借入金など無利子資金が 43.1% を占める。9815 億円の内訳は、公的資金が 52.5%、民間資金が 47.5%。2009 年度をピークに未償還残高は減少していて、償還期限である 2045 年 12 月までに全ての償還を完了する予定だ。

2018 年度末の償還状況



償還計画について



■ 初の定償債を検討

名古屋高速の債券は、設立団体である名古屋市と愛知県の債務保証が付いている。このため、地方債と同様の信用力があり、リスクウェイトはゼロ%。堅調な料金収入に加え、制度として守られている。

2019 年度の市場公募債は総額 500 億円程度で、9 月と 12 月、2020 年 2 月を予定している。資金用途は借り換え。従前は満期一括償還債のみだったが、初めて定時償還債の発行を検討している。定償債を発行することで、現在購入に至っていない投資家層に訴求していきたい。借り換えや再調達の際の金利上昇リスクを避けるため、これまで 5 年から 20 年まで 4 つの年限を組み合わせきたが、定償債が償還バランスを保つのに役に立つと考えている。年限などはまだ決まっていないが、発行時期は 12 月または 2 月で検討している。

今年は開通 40 周年となり、2020 年には公社設立から 50 年の節目を迎える。今後も安心・安全・快適な道路サービスを提供し、地域社会を支える名古屋高速を目指したい。

図表などの出典：名古屋高速道路 IR 資料（2019 年 8 月）

[2019/8/5 聞き手：キャピタル・アイ ニュース 松橋 由起]