

平成 2 2 年度  
愛知県包括外部監査結果報告書

「道路事業にかかる財務に関する事務の執行について」

( 概 要 版 )

平成 2 3 年 1 月

愛知県包括外部監査人  
弁護士 伊 藤 倫 文

# 目 次

第1章	総論	1
第2章	愛知県の道路事業	1
第1	はじめに	1
第2	組織と財務状況	2
第3	愛知県が管理する道路の開通	3
第4	道路の管理	8
第3章	愛知県道路公社	10
第1	はじめに	10
第2	愛知県道路公社の概要	11
第3	措置法道路と運送法道路	11
第4	愛知県道路公社の財務状況	13
第5	個別道路の検討	14
第4章	名古屋高速道路公社	20
第1	名古屋高速道路公社の概要	20
第2	管理道路	21
第3	名古屋高速道路の交通量	21
第4	名古屋高速道路の通行料金	22
第5	償還について	22
第6	入札について	22
第7	(財)名古屋高速道路協会との契約について	23
第8	名古屋高速道路公社黒川ビル	23
第9	財務状況	24

## 第1章 総論

### 1 選定した特定の事件

道路事業にかかる財務に関する事務の執行について

### 2 監査対象事件を選定した理由

道路事業については，県財政に占める割合は少ないものではなく，また，地方空港の利用者数が予想を下回っていることが特に話題となっているように，公共事業における需要予測に対する関心は高く，有料道路事業をはじめとする道路事業における需要予測の問題も重要である。そして，高速道路無料化も話題になっており，道路事業に対しては，全国的にも関心が高いため，監査対象とした。

#### 予算規模等

平成22年度の当初予算においても，道路橋りょう費は，約795億円（なお，平成21年度当初予算額は，約917億円）にも上るものである。また，愛知県の場合，99.9%を出資する愛知県道路公社と，50%を出資する名古屋高速道路公社による有料道路事業もあり，将来的には，その財政状況が県財政に影響を及ぼす場合もあり，各公社の財政状況も注視する必要がある。

#### 全国的関心事

道路については，高速道路無料化問題もあり，有料道路における料金に対する関心も高い。

#### 需要予測に対する関心

各種公共工事，特に，地方空港について，利用者数が，当初の需要予測を大きく下回り，収支が合わない状況であることが，多く報道されており，道路事業においても，需要予測の問題は軽視できない。

## 第2章 愛知県の道路事業

### 第1 はじめに

#### 1 愛知県の管理する道路

愛知県は，愛知県内の道路のうち，名古屋市内を除く一般国道（指定区間外）と県道を管理している（道路法13条，15条，17条，49条，50条）。

愛知県の管理する道路の総延長は、平成21年4月1日現在で、4631キロメートルである。

県の管理する道路現況（平成21年4月1日現在）

「愛知県HP」

道路種別	実延長(m)	路線数	改良率		舗装率	
			延長(m)	%	延長(m)	%
一般国道	816,931	15	783,606	95.9	816,931	100.0
県道	3,814,370	455	3,223,401	84.5	3,779,432	99.1
主要地方道	1,324,804	80	1,202,290	90.8	1,320,410	99.7
一般県道	2,489,566	375	2,021,111	81.2	2,459,022	98.8
合計	4,631,301	470	4,007,007	86.5	4,596,363	99.2

## 2 愛知県における道路の重要性

愛知県の平成22年9月末現在の自動車保有台数は、497万7051台であり、自動車保有台数全国1位である。

また、平成19年時点で、愛知県内の道路延長は、全国第3位であり、愛知県の平成21年時点の面積は、全国26番目の5115.66平方メートルであることからすると、愛知県は、面積に対する道路の割合が、高いといえる。

このように、愛知県は、他の都道府県と比して、自動車が多く、道路網が密に張り巡らされており、道路事業が重要であるといえるであろう。

## 第2 組織と財務状況

### 1 組織

愛知県における道路行政の担当部局は建設部であり、道路事業を所掌しているのは、道路維持課、道路建設課、都市整備課並びに建設総務課が所掌する地方機関である9建設事務所である。

また、個別の工事予定価格が1億5000万円未満の契約事務が建設事

務所の所掌となる。

## 2 財務状況

県財政全体における道路事業の占める割合と対予算額執行率

平成21年度補正後一般会計歳出予算額は2兆4984億5600万円余であり、その内道路事業関係予算額は総額で1339億3200万円余、県全体の歳出予算に占める割合は約5.36%である。また、過去10年間の対予算額執行率は、73.2%から93.4%であった。

平成22年度以降の道路関係事業に係る債務負担行為と債務保証額

愛知県は、特定の道路事業や出資団体に対して、平成22年度以降に生ずる債務負担行為と多額の債務保証を行っている。

債務負担行為は、道路関係事業全体で45億3812万8千円である。

平成22年度以降償還される借入金に対する債務保証額は、名古屋高速道路公社に3527億8604万9千円と愛知県道路公社に933億7600万5千円で合計4461億6205万4千円である。加えて両公社の民間資金借入の有利子に対してもその利息相当額を保証している。

### 【意見】

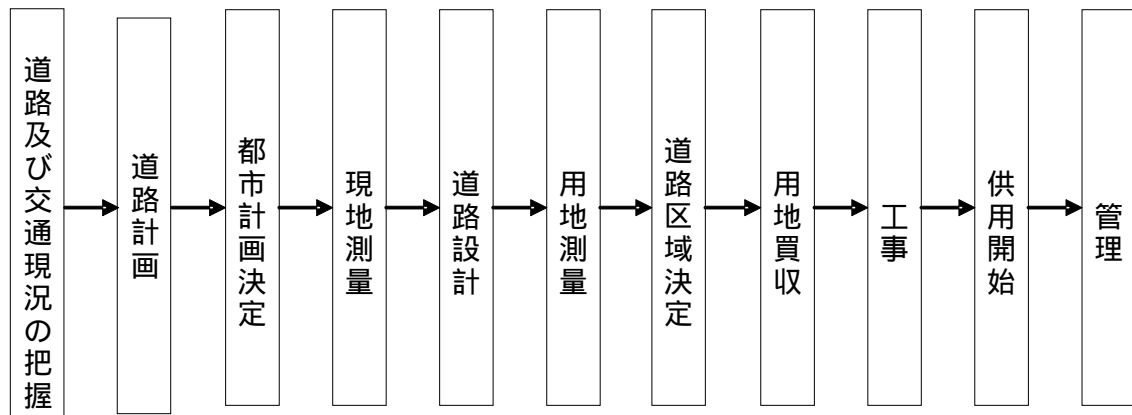
債務負担行為は工期が複数年度に跨る工事等であり適正に予算措置されれば問題はないと言える。しかしながら、愛知県が行う債務保証については、愛知県は愛知県道路公社及び名古屋高速道路公社に対し指導、監督する立場にあり、事業に対する適正な予算組がなされているかを確認した上で債務保証すべきであって、その点でも十分注意が必要であることに加え、多額の債務保証額は出資団体の経営状況により、もしも万が一にその債務保証が顕在化した場合には多額の債務を県民が背負うことになるため、両出資団体の経営内容に対し、常に指導監督していかなければならないと言える。

## 第3 愛知県が管理する道路の開通

### 1 道路計画・道路の開通

愛知県が管理する道路は名古屋市を除く一般国道（指定区間外）及び県道であるが、どのような計画で事業実施されるかについて、道路計画の主なものとしては、地元からの要望等から明らかになった現状の課題を勘案する場合、都市計画に基づく場合がある。愛知県が管理する道路の計画・開通から維持管理までのプロセスは以下の図表の手順で進められる。

【道路計画，開通，維持管理までのプロセス】



## 2 需要予測について

愛知県が管理する道路の事業についての需要予測は，愛知県の管理する道路における将来交通量予測になるが，計画交通量の設定は将来の交通量予測を基にして設定されるものである。計画交通量に基づき，道路構造令に従い車線数，幅員等を決定し，都市計画決定する。また，費用便益分析では，道路整備による便益値を分析する前提として将来の交通量予測の手法を用いている。費用便益分析は，事業採択等の重要な基準となっており，事前評価制度，再評価制度，事後評価制度の道路事業の評価の際に利用される。

## 3 費用便益分析について

一般国道の事業採択の前提条件については，平成10年には建設省「客観的評価指標（案）及び費用便益分析マニュアル（案）について」B / C 1.5であったが，平成15年には国土交通省「客観的評価指標及び費用便益分析マニュアルの改訂について」では「便益が費用を上回っている」ことを条件とされ，さらに感度分析を要するものとした。

平成21年12月国土交通省「道路事業・街路事業に係る総合評価要綱」においては，「便益が費用を上回っている」ことが事業採択の前提とされており，費用便益比（B / C）> 1.0であることが条件となっているといえる。

平成20年11月国土交通省「費用便益分析マニュアル」

費用便益分析は，ある年次を基準年とし，道路整備が行われる場合と，行われない場合のそれぞれについて，一定期間の便益額，費用額を算定

し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。費用便益分析の結果や用いたデータ、計算手法等は、原則として公表するものとされている。

問題点としては、ア)費用便益比(B/C)は便益を算出する3便益を基本として便益算出をするものとされていること、基礎資料を何にするかについては単純な問題ではないこと等、確実なものとはいえないこと、イ)過去には費用便益比(B/C) 1.5が基準とされていたことがある。

#### 【意見】

費用便益比(B/C)が1を若干越えるようなものについては、慎重な判断を要するものであり、たとえば、費用便益比またはその感度分析についての客観的な基準値を設定し、この基準値を下回る場合は再評価をする等の基準を設けてはどうかと考える。愛知県公共事業再評価実施要領の第3の5項(「再評価の必要が生じた事業」)を利用して再評価することも検討されてよい。

- 4 愛知県平成21年度継続事業中(国庫補助事業)の道路の費用便益分析  
愛知県では、国交省の要請に基づき、平成21年度に継続している事業の内、国庫補助事業である一般道24路線について、平成20年11月国土交通省「費用便益分析マニュアル」に基づき費用便益分析をしているが、その結果については公表されていない。24路線の費用便益比(B/C)の分布状況は、1.5未満の路線(3路線)は、「1.1」「1.2」「1.3」のものがあり、1.5以上2未満の路線(5路線)のなかには、「1.5」の2路線も含まれている。

#### 【意見】

愛知県においては、費用便益分析の結果や用いたデータ計算手法等を、公表する方向で考えるべきである。24路線の総事業費は約3687億円であり、国費での補助が得られたとしても、県財政のなかで、占める割合は小さくなく、今回の分析についても、約5500万円の費用をかけているのであり、その結果は十分に活用されるべきだからである。

## 参考～国土交通省の取組

国土交通省は平成21年3月31日に

### 「費用便益比（B/C）の点検結果について」

（前段略）B/Cの値が1以下の事業については、既に支払いが約束済みのもの等を除き平成21年度の事業執行を当面見合わせることにし、速やかに、コスト縮減など事業内容の見直し等の検討を行い、再評価を実施して事業継続の可否を決定する予定です。また、B/Cの値が1を上回る事業についても、3便益が費用を上回るものの両者の値が近い事業もあることから、直轄事業については関係地方公共団体より、各事業の役割や効果など点検結果に関する事項についてのご意見も頂いたうえで、各地方整備局等において平成21年度の事業を執行する予定です。

と発表した。

### 【意見】

国土交通省は「B/Cの値が1を上回る事業についても、3便益が費用を上回るものの両者の値が近い事業」については再検討を加えているのであり、愛知県においても参考にすべきである。

### 個別の問題点

「費用便益分析マニュアル」には、「事業評価における費用便益分析を実施するにあたって、現時点で得られた知見に基づく標準的な手法についてとりまとめたものであるが、評価自体についても担当部局において独自の項目や手法の追加等を検討し、アカウントビリティの向上を図ることが重要である」となっており、「道路投資の評価に関する指針（案）第2編 総合評価」の地域修正係数を用いて判断している例があった。

### 【意見】

修正係数については、場当たりの評価がなされたとの疑いをなくすためにも、その基準を明らかにすべきであり、もし、想定されないような修正係数が必要となった場合には、公表の過程で、その修正係数を必要とする理由を詳細に明らかにすべきである。

## 5 事前評価制度・再評価制度について

愛知県では、平成16年度から事前評価制度及び再評価制度を実施しており、以下の個別の路線について検討した。



一般国道420号足助バイパス（平成18年度事前評価）

平成18年度事前評価の費用便益比（B/C）は総便益224億円 / 総費用57億円 = 3.9であった。

**【意見】**

本件事業は3年経過時点でも未着工（現地測量段階）であることから、そのまま未着工であれば5年経過時点（平成23年度）で再評価にかけられるが、わずかに事業が進められていると再評価されないことになる。その場合は5年未着工の場合に準じて、愛知県公共事業再評価実施要領の第3の5項「再評価実施の必要が生じた事業」に当たるとして再評価をすることも検討されてよい。

一般国道363号瀬戸バイパス（平成16年度再評価）

平成16年度再評価の費用便益比（B/C）は、総便益42.2億円 / 総費用21.1億円 = 2.0（但し、残事業区間のもの）であった。

**【意見】**

本件事業は、平成15年度の包括外部監査人の結果報告書でも取り上げられるほど、かなり前より問題点が指摘されている。しかも、平成21年度にはさらに事業期間も延長となっており、事業計画自体に問題があるといえる。今後も計画を遂行するのであれば慎重にされるべきである。

一般国道473号設楽バイパス（平成18年度再評価）

平成18年度再評価の費用便益比（B/C）は2.0（残事業区間による）、1.5（事業全体による）であった。

**【意見】**

事業評価監視委員会の評議録によれば、当初の再評価書には「\*地域修正係数（ $\phi = 1.41$ ）」の記載がなかった。また、その係数が計算上、どこにどう影響しているのかが明らかではなかったとうかがわれる。愛知県公共事業再評価実施要領の第9において「結論に至った経緯、再評価の根拠等とともに公表する」と規定されているのであり、今後は、評価の公表においては、費用便益分析の結果や用いたデータ、計算手法等も公表すべきである。

一般県道日進瀬戸線（平成20年度再評価委員会）

平成20年度再評価の費用便益比（B/C）は総便益1,488億円 / 総費用968億円 = 1.5であった。

## 【意見】

本件事業は、事業期間が平成40年度まで延長され、事業費もおよそ1.5倍に増額している。事業期間が平成40年度までの長期に亘るのは異例であり、事業の進捗が厳しく管理される必要がある。さらに、900億円を超える事業であり、今後、事業の遅延や、事業費の増額が必要とされるなら再評価に諮り事業の中断、中止を検討すべきである。

## 第4 道路の管理

### 1 道路管理者の役割

道路管理者は、道路の新設、改築、災害復旧、維持、修繕等を行うこととなっている（道路法13条、15条、16条参照）。道路の管理を怠り、そのために他人に損害が生じれば、道路の管理に瑕疵があったとして、損害賠償義務を負うことになる（国家賠償法2条1項）。

また、道路管理者には、道路台帳の作成義務がある（道路法28条）。

### 2 愛知県の道路管理

#### 道路パトロール

##### ア 道路パトロールの種類

道路パトロールには、通常パトロール、夜間パトロール、定期パトロール、異常気象時パトロールの4種類がある。

夜間パトロールについては、点検が必要と認められる路線につき、年2回以上行われることとなっているところ、ある建設事務所においては、夜間パトロールについて、必要路線について、路線を2日間に分けて回り、路線単位で見ると、年に1度の実施となっていた。この点について、本外部監査において指摘したところ、今年度から、各必要路線について年に2度の実施をするとのことである。

##### イ 通常道路パトロールについて

通常道路パトロールは、建設事務所の嘱託員等により構成されるパトロール班と、委託契約によって、外部に委託されたパトロール班（日・祝日を含めた週6日間、通常パトロールのみを行う）の2種類の班により、分担して行われている。委託については、建設事務所ごとに、1日（8時間）当たりの単価について入札され、契約は、1日当たりの単価契約となる。

通常パトロールの外部委託については、従前、通常パトロールは、嘱託員等による道路パトロール班のみで、平日のみ行っていたところ、

平成18年に、ゴールデンウィーク直後に道路の瑕疵による死亡事故が発生したことを受けて、休日中にパトロールをしていれば、当該事故を防止し得た可能性もあり、休日においても、パトロールの必要性があるのではないかとこのことで、道路巡視強化を図り、異常箇所の早期発見に努めるため、平成20年度から実施されるようになった。

#### ウ 今後の道路パトロール班についての検討

道路パトロールの委託料と、道路パトロール業務に専属して従事している嘱託員の平成21年の給与総額（各種手当を含む）については、単純に比較してしまうと、後者の方が低くなる。しかし、外部委託業者の道路パトロール班が、祝・休日を含む週に6日間の業務であること及び、外部委託業者は土木業者であって、道路については比較的精通しているといえる一方で、嘱託員は、県職員のOBないし愛知県警察職員OBであり、あまり道路事業に携わったことのない者がほとんどであること、また、嘱託員等が業務を行うにあたっての諸経費もある。よって、金額のみで安易に両者を比較することはすべきではないが、少なくとも、どちらかに一本化した方が業務の主体が統一化されるので事務処理上合理的ではないかと考えられる。

#### 【意見】

道路パトロール班について、外部業者と嘱託員等に分けて並行して実施していく必要性及び、並行して実施していく場合の費用と事務処理上の合理性、道路パトロールを行うにあたっての適性等を考慮して、今後の道路パトロール班のあり方について、検討していくべきであると思われる。

#### 道路修理機動班による修理

ア 道路修理機動班は、すべて外部委託により運営されており、舗装道穴埋め等の日常的道路維持作業業務を行っている。

イ 委託業者は、建設事務所ごとに、具体的には、1日あたり（8時間）の単価について入札され、契約は、1日当たりの単価契約になる。

そして、実績日数により各月ごとに精算される。

ウ 道路修理機動班に対する指示についての検討

道路修理機動班は、建設事務所から修理の場所及び内容の指示を受



けて修理を行う。しかし、建設事務所によっては、いつ、どのような指示を道路修理機動班にしたのかについて、建設事務所として控えをとること等をせず、把握していないところもある。

#### 【意見】

道路修理機動班に対して、いつ、どこの、どのような内容についての修理を指示したかについて、すべての建設事務所において、記録すべきである。

#### 道路台帳整備

県は、道路法の道路台帳作成義務（道路法28条）に従い、部分的に供用されている道路を含め、すべての路線で道路台帳を調製し、保管し、基本的には、道路台帳の作成日付の古い順に整備を行っている。

## 第3章 愛知県道路公社

### 第1 はじめに

- 1 有料道路においては、その料金収入で、道路事業費（建設費等）を償還することになっているため、事業許可申請時等では、交通量の需要予測を前提とする償還計画（「収支予算の明細」）をたてることになる。

ただ、道路によっては、需要予測を大きく上回る利用が認められる路線がある一方、需要予測を大きく下回り、「収支予算の明細」どおりの収支差が得られないばかりか、毎年赤字の路線もある。

- 2 しかし、償還計画どおりの償還ができない場合には、愛知県道路公社、ひいては、同公社に出資をし、同公社の借入の保証をしている愛知県の財政にも大きな影響を及ぼすこともありうるため、その問題点を指摘する。

一方、実績が需要予測を大きく上回り、計画より早く償還が完了する道路については、原則どおり、無料開放を早期にすべきことが利用者の利便にかなうことも当然のことであるが、その運用における問題点についても意見を付すことになる。

## 第2 愛知県道路公社の概要

- 1 愛知県道路公社は、料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行っている。  
なお、路線の開設、増設のときに、当該事業費に応じて出資がなされており、現在、735億7952万5000円のうち、愛知県の出資は735億3052万5000円で、豊田市の出資が4900万円である。
- 2 愛知県道路公社が現在管理する道路等  
愛知県が、現在、管理する有料道路としては、19頁のものがある（なお、新豊田駅駐車場は道路法上の道路である）。  
ただ、平成17年度に運送法道路3路線（三河湾スカイライン、鳳来寺山パークウェイ、本宮山スカイライン）、平成20年度に措置法道路3路線（本坂トンネル、茶臼山高原道路、尾張パークウェイ）が、無料開放されている。

## 第3 措置法道路と運送法道路

- 1 措置法道路と運送法道路との違い  
償還との関係でいえば、措置法道路は償還期間がある点、未償還額が生じた場合に備えて、料金収入の一部を道路事業損失補填引当金として積み立てる点等が大きく異なる。
- 2 措置法道路について  
償還準備金による償還方法  
料金収入等から、維持管理費等を支払ったうえ、道路事業損失補填引当金を除いたものを、償還準備金として、道路資産に投入した借入金（出資金を含む）の返済等に充当されることになる。  
そして、償還準備金の累計額が、建設費（借入金・出資金）に達すれば、当該道路は無料開放されるが、償還が完了しないまま償還期間が満了した場合にも、無料開放される。  
道路事業損失補填引当金  
ア 料金収入で費用を賄うといっても、未償還額が生ずる場合もあるため、そのような場合に備え、未償還額を補填する財源として路線ごとに料金収入の一部（愛知県道路公社では10%。ただし、名古屋瀬戸道路は12%。）を積み立てる。  
本来、当該道路のための損失補填引当金であるが、愛知県道路公社の経営の安定性を確保するため、他路線で積み立てた道路事業損失補

填引当金を充当することも運用として認められている。

イ 平成20年度無料開放3路線

平成20年度に、措置法3路線（本坂トンネル、茶臼山高原道路、尾張パークウェイ）が無料開放されているが、償還期間満了時点で、未償還額合計は191億7000万円余となっており、これら道路の道路事業損失補填引当金は12億8641万9831円であったため、ほかの路線の道路事業損失補填引当金等で178億8400万円余を賄っていることになる。

出資金

ア 道路の開設、増設にあたっての費用については、借入金のほか、出資金によって賄われているため、出資金も、償還計画上、料金収入等での償還対象となっている。

ただ、償還期間が満了（償還完了）しても、減資して返還されることなく、道路公社の解散時における清算にて残余財産として返還可能分を返還することが妥当としている。

イ しかし、出資金は各路線ごとに積まれるものであり、当該路線の償還準備金での償還が予定されていることから考えれば、将来見込額や道路事業損失補填引当金での借入金（及び出資金）返済がなされない可能性が認められる場合等に、出資金を返還しなくてよい場合を考えるべきではないか。

プール制

プール制は、関連する複数の道路を1つの道路とみることによって、1つの償還対象として合併採算を行うことが認められ、一括管理によるサービス水準の確保、料金水準のバランス、償還期間中の利用者負担の均衡等、各路線の公平を図るためとされるが、赤字をかかえる路線の償還を、ほかの黒字路線の収入でカバーするという機能も期待される場合がある。

公共事業・有料道路事業 合併方式

一般的には、公共事業者が用地買収や建設工事の途中まで行い、その後、有料道路事業者が公共事業者から事業の引継ぎを受け、残りの道路工事と開通後の管理を行う方式である。

## 第4 愛知県道路公社の財務状況

### 1 決算書について

償還準備金の増加分（80億8570万円弱）が長期借入金の返済分（69億4360万円余）を約11億4210万円上回っており、道路事業損失補填引当金が約15億2350万円増額した。

従前は1年ものの国債のみの運用であったところ、主に複数年の地方債での資産運用もなされるようになった。

#### 償還準備金

##### ア 平成21年度末

償還準備金実績	1273億8389万円余（措置法道路累計）
計画値	1187億5031万円余
差額	86億3358万円余
その他附帯事業等	8億2300万円余
合計	94億5658万円余

平成17年度に無料開放運送法道路3路線の赤字分	
合計	86億9286万円余

イ 赤字分を差し引いて償還準備金が上回っているように見えるが、採算のよい道路は単に計画より早く償還が完了するだけで、何ら計画以上の償還準備金を計上できるものではなく、逆に採算の悪い道路は、償還期間が満了した時点で、未償還額が発生してしまい、それを他の財源で補填する必要がある。

つまり、各路線が無料開放される時点では、償還準備金に余剰が生じることはなく、現時点では、前期運送法道路3路線の赤字補填分が償還準備金のなかで解消されているかのような形になっているが、現実には、償還準備金の余剰をもって償還できるものではない。

#### 道路事業損失補填引当金

##### 平成21年度末の道路事業損失補填引当金

累計額	290億6600万円余
無料開放措置法道路未償還額	191億7000万円余
	98億9600万円余

平成20年度に無料開放した措置法道路3路線についても、道路事業損失

補填引当金合計12億8641万9831円を計上しているため、他の路線で賄っているのは178億8400万円余である。

## 2 出資金について

### 【意見】

尾張パークウェイ，茶臼山高原道路，本坂トンネルの建設にあたって，県が出資した出資金合計16億3755万円については，これら道路が赤字路線であって，必ずしも，償還計画どおりに償還が完了したものであるのではない等の事情もあり，出資金を愛知県に返還しないとの判断も相当な理由があったともいえるが，減資の手続きをとって，出資金を返還をすることも理論上可能と思われ，措置法道路について，償還が完了して無料開放する場合には，愛知県道路公社の財政状況，他道路の借入金等の償還見通し等とともに，愛知県の財政事情を考えたうえで，愛知県への返還の是非を検討すべきと考える。

## 第5 個別道路の検討

### 1 三ヶ根山スカイライン

運送法道路であり，平成17年度に無料開放した運送法道路と同様，収支がマイナスになっていたため，監査法人の経営評価で，有料道路廃止の指摘もあった。

ただ，平成18年度から黒字に転換したため存続することになったが，平成21年度には，約150万円の赤字となってしまう。

### 【意見】

- 1 運送法道路には，償還期間はないものの，措置法道路と同様に，事業費を償還準備金で償還することができるかの需要予測を慎重に行うべきである。
- 2 平成17年度に3路線の無料開放をしたが，毎年，他路線で経費を補填していたのであり，もっと早期の開放を考えるべきものであり，三ヶ根山スカイラインも存続しているとはいえ，開放時期を誤らないようにすべきであり，県や関係自治体等と協議し，検討しておく必要がある。

### 2 名古屋瀬戸道路

渋滞緩和のほか，愛知万博のアクセスルートとしても期待されて，平成16年度に開業したが，愛知万博の来場者は交通需要予測，収支予測に反映されていない。



本道路の事業費全体は647億円であるが、一般道路事業との合併方式であり、愛知県道路公社の負担する事業費は54億円であるが、償還準備金が累計でマイナス計上となっており、償還期間内の償還完了は困難と考えられる。

**【意見】**

- 1 交通需要予測，収支予測においては，当然，愛知万博来場者を想定して行うべきであった。
- 2 本来は，当該道路の収入で償還すべきであるが，他路線の資金でカバーできているため，償還計画の変更は現時点では必要はないものの，他路線の資金でのカバーができなくなった場合には，償還計画の変更を考える必要がある。

3 衣浦豊田道路

碧南，高浜，刈谷，知立及び豊田の各市を縦貫し，衣浦臨海工業地帯と自動車産業を中心とする内陸工業地帯を結ぶ主要幹線道路である。本道路も合併施行方式であり，道路の事業費全体659億円のうち，公社の負担する事業費は236億円である。

リーマンショックの影響と思われるが，利用者数，収入ともに，平成19年度をピークに下降傾向にある。ただ，収入に対する収支差の割合が高いため，収入が計画の40%を越えることがないにもかかわらず，償還準備金を積み立てることができている。

**【意見】**

- 1 需要予測が甘かったといえ，右肩あがりではない厳しい経済情勢のもとでは，今後，需要予測をするには，より慎重であるべきである。
- 2 需要喚起，経費削減を図っていき，少しでも，償還計画に近づくようにすべきこと，場合によっては計画変更を考える必要があることは，名古屋瀬戸道路と同様である。

4 音羽蒲郡有料道路

特徴

償還計画では，供用開始30年後である平成28年度末に，借入金，出資金すべてが償還される計画になっていたが，償還計画を上回っており，平成22年度中にでも，償還が完了するくらいの状態である。

ただ，平成22年度の補修費用等の経費が増大したことにより，平成22年度での償還完了，つまり無料開放はない。

## 分析

補修費用等の支出が増額することによって、収支差は減額されるため、償還満了時期の到来は遅くなる。一方、補修費用等の増額により、償還準備金の上積み幅は減少するが、料金の10%に相当する道路事業損失補填引当金は積み立てられることになり、内部留保金は増額される。

### 【意見】

#### 1 償還について

平成22年度の費用支出の相当性、今後の費用支出についても、今まで以上に、その支出の相当性の判断に注意を要する必要がある。

また、償還完了が遅くなることにより、道路事業損失補填引当金の積立てが可能になることから、償還完了が遅れることについては県民からも不信感をもたれかねないので、そのような疑いがないような運営に心がけ、早期に無料開放ができるよう努力すべきである。

#### 2 出資金

無料開放された場合には、当該道路の収入で償還が実現できたことになるため、出資金8億2600万円については、公社の財政状況、他道路の借入金等の償還見通し等とともに、県の財政事情を考えたうえで、県への出資金返還を前向きに検討すべきものとする。

#### 5 知多半島道路、南知多道路、知多横断道路

平成13年度にプール制が許可されるが、3路線のうち、知多横断道路（当時の知多半島横断道路）は償還計画を下回っていたものの、3路線合計では、償還計画を大幅に上回っていた。そして、知多横断道路（当時の知多半島横断道路）は、知多半島道路、中部国際空港連絡道路を接続するための延伸・拡幅工事がなされたが、合併施行方式であって、総事業費1146億円のうち、有料道路事業費は590億円であった。

プール制後も、償還計画を上回る実績であったが、平成21年度には、実績未償還額が計画の未償還額を超え、今後、償還計画どおりの償還が達成できるかには注意を要する。

### 【意見】

知多半島横断道路は、中部国際空港連絡道路と一体としてセントレアラインと称されるように、一体と捉えても不思議でなく、中部国際空港連絡道路を含めたプール制も検討課題といえる。ただ、プール制を導入する場合には、あくまで、一体管理によるサービス水準の確保などの利用者の利便性、経費削減等のメリットが図れることを前提とするものでなければならない。

## 6 中部国際空港連絡道路

空港関連事業との合併施行であり，総工事費430億円のうち，有料道路事業費は240億円である。当初計画より，極めて，利用台数，収入も多い。ただ，予測では収支差が増大するとはしているものの，現実には増大する傾向になく，また，空港利用者の予測が実績を下回り，その乖離も広がっていることから，今の順調な状況が続くとは限らない。

### 【意見】

知多半島道路，南知多道路，知多横断道路で記述したプール制に関する意見と，同様な意見を付した。

## 7 衣浦トンネル

当初2車線であったところ，償還計画以上の償還準備金を積み立てることができ，償還期間満了である平成15年度より前である平成7年度末での償還が完了していたともいえるところ，平成6年度に4車線化への事業変更許可が認められ，同年度から借入がなされ，償還完了とはならなかった。

### 【意見】

衣浦トンネルについて，2車線から4車線化への工事が開始された時期が，従前の償還計画が完了する間際であったため，少なくとも，道路拡幅，延伸等の大工事を行う場合には，当然のことであるが，その必要性を十分吟味し，需要予測もしっかり行ったうえで，工事の採否を決するようすべきである。

## 8 猿投グリーンロード

償還期間が平成13年度末までとなっており，償還計画を上回る償還準備金が積み立てられていたが，平成7年度に4車線化への変更許可が認められ，収入等は毎年増額するものの，変更許可時の償還計画には及ばない。なお，4車線化の目的には，愛知万博が予定されていることもあった。

### 【意見】

- 1 時間短縮益がかなり大きくみられていることから，計画道路への分担率が極めて高くなり，過大な交通量（利用台数）を推計していたように思われ，需要予測をするには，前提条件の設定を慎重に行う必要がある。
- 2 本道路の4車線化にあたっては，愛知万博への対応もあったと考えられるところ，それが県民等の合意であれば否定すべきものではないが，その負担を誰が負うべきかを考えるべきであり，少なくとも，その後，道路を利用する者だけが負うような形は避けなければならない。

## 9 新豊田駅駐車場

地下式2階自走式の駐車場である。

### 【意見】

- 1 車の保有台数，人口が増加しても，常に需要バランスは一定していて，一定程度の駐車場が設置されるとの考えによっており，昭和56年当時の需要予測としても問題がある。
- 2 愛知県だけでなく，豊田市も出資しての事業である以上，償還期間満了後の清算方法については，明確に合意をしておくべきであったといえる。一般に，複数当事者で継続的事业を行うにあたっては，その事業に伴うリスクを想定し，そのリスクを各々がどのように負うべきかを明確にしておく必要がある。
- 3 駐車場は，道路法上の道路であり，駐車場整備費の予算措置がすぐにとれない場合に，措置法道路として整備してきたものであるが，  
料金設定を柔軟に行えないこと  
道路事業損失補填引当金以上のマイナスの収支差を出しており，  
累積赤字分が拡大すること  
等から考えると，豊田市，愛知県と早期に協議をして，赤字分の負担決定したうえ，事業廃止を早く進めるべきものとする。

## 10 その他

小坂井バイパスは，償還計画には満たないものの償還準備金を積み立てているが，小牧東インター有料道路は，償還準備金の累計がマイナス計上となっている。

< 措置法上の道路 >

有料道路名	供用開始	区間	延長	事業費 (円)	備考
知多半島道路	S45 年度	名古屋市～半田市	20.9 km	455 億	伊勢湾岸自動車道に連絡 高速 3 号大高線に接続
南知多道路	S44 年度	半田市～南知多町	19.6 km	420.5 億	知多半島道路と直通
知多横断道路	H16 年度	半田市～常滑市	8.5 km	620 億	参考:知多半島横断道路は S56 年度供用開始
中部国際空港 連絡道路	H16 年度	常滑市	2.1 km	240 億	中部国際空港 主要アクセス道路
衣浦トンネル	S48 年度	碧南市～半田市	1.7 km	253.2 億	
猿投グリーンロード	S47 年度	豊田市	13.1 km	260.9 億	東海環状自動車道に連絡
新豊田駅前駐車場	S58 年度	豊田市	170 台	9.8 億	
衣浦豊田道路	H15 年度	豊田市～知立市	4.3 km	236.1 億	伊勢湾岸自動車道に連絡
名古屋瀬戸道路	H16 年度	日進市～長久手町	2.3 km	54 億	愛・地球博関連道路 東名高速道路に接続
小牧東インター 有料道路	S60 年度	春日井市～小牧市	1.6 km	18.5 億	中央自動車道に連絡
音羽蒲郡有料道路	S61 年度	豊川市(旧音羽町) ～蒲郡市	3.0 km	41.3 億	東名高速道路に連絡
小坂井バイパス	S60 年度	豊橋市～豊川市(旧 小坂井町)	0.9 km	18.8 億	

< 運送法上の道路 >

有料道路名	供用開始	区間	延長	事業費 (円)	備考
三ヶ根山スカイ ライン	S42 年度	幡豆町～蒲郡市	5.1 km	2.65 億	

< 附帯事業 >

駐車場名	供用開始	備考
鳳来寺山パーク ウェイ駐車場	H17 年度	有料道路であった鳳来寺山パークウェイ(運送法道路)の駐車場として、昭和 46 年度から供用開始していたが、平成 17 年度に、本線のみを無料開放し、駐車場は附帯事業として、愛知県道路公社が営業することになった。

## 第4章 名古屋高速道路公社

### 第1 名古屋高速道路公社の概要

#### 1 組織，役員，職員について

平成22年4月1日時点での役員数は7名，職員数は217名である。平成22年4月1日での役員構成は，理事長1名，副理事長1名，理事4名，監事1名で，任期はそれぞれ4年である。全て公務員OBである。平成21年度（4月1日現在）の職員数は225名であるが，そのうち，愛知県からの派遣職員は28名（内，愛知県警からの派遣職員が1名，元国家公務員で愛知県採用の派遣職員が3名），名古屋市からの派遣職員は27名，それ以外が名古屋高速道路公社固有の職員である。また，別に非常勤嘱託員が12名，再雇用職員は12名が在籍している。

#### 2 役員の給与

平成21年度の各役員の具体的な支給金額は下記のとおりである。

（単位：円）

役職	本俸	特別手当	合計
理事長	10,822,500	4,382,624	15,205,124
副理事長	10,497,700	4,175,854	14,673,554
理事	9,315,000	3,640,950	12,955,950
監事	8,429,500	3,294,834	11,724,334

#### 3 役員の退職手当

退職手当支給に関しては，規程の改正等行われており，人件費削減について一定の努力はされている。

##### 【意見】

- 1 名古屋高速道路公社の出資団体が愛知県及び名古屋市であることを考慮しても，役員全員が，公務員OBで占められる必然性に県民の理解を得ることは困難と思われる。役員人事については，官民を問わず，広く有為な人材を登用すべきと考える。
- 2 役員の給与については毎年徐々に減額され，かつ退職手当についても廃止あるいは引き下げが行われているが，さらなる努力が必要と考えられる。なお，退職手当について，平成16年1月1日以降に退職する役員は，規程上，同日以降の支給割合を28%から12.5%に引き下げられたが，0.0から2.0の範囲内の業績勘案率を乗じて

得た額となっている。本規程については、そもそも役員に対して業績というものを想定することが困難な上に、業績率を勘案すること自体恣意的運用の危険を孕むものと考えられるので、規程自体を改めるべきである。

- 3 職員数についても、過去10年間の間に約40名の人員削減がされているが、平成24年度に組織再編と人員削減を予定されており、今後の運営次第で、さらなる人員削減の可能性もあるので、常にその点を念頭において人事管理すべきである。

## 第2 管理道路

平成22年9月4日、高速4号東海線〔山王JCT～六番北(2.8km)〕が開通し、総延長72.0kmとなった。残りの六番北～東海JCT(仮称)9.2kmについては平成24年度内の供用予定で、同年度に全線が開通することにより道路建設自体は終了する計画となっている(平面街路復旧は平成25年度に完成予定)。その後は、借入金の償還期限の平成52年10月まで、道路の維持・管理が主な業務となる。

## 第3 名古屋高速道路の交通量

### 1 交通量について

平成17年度道路交通センサスによると、名古屋市内主要道路の交通量の16%を名古屋高速道路が分担している。現在、名古屋高速道路の交通量も増加しているため、さらに分担割合が増えていると考えられる。

### 2 将来の交通量予測について

**短期的なネットワーク変化による交通量変化**として、山王JCT～六番北供用開始及び名古屋環状2号東部・東南部の供用開始により約1000台/日が増加し、さらに六番北～東海JCT供用開始により、約2万7000台/日の増加予測をしているが、名古屋環状2号西南部・南部が完成するとの想定により、短期的に約5000台/日の減少を見込んでいる。

**長期的な将来交通量の見通し**として、平成21年度～24年度は、横ばいから微増、平成26年度以降は、約31万台/日近い水準まで利用台数が上昇し、平成43年度～45年度頃にピーク交通量に達し、以降は漸減すると見込んでいる。

## 第4 名古屋高速道路の通行料金

### 1 通行料金について

通行料金は、道路整備特別措置法により、換算起算日から40年以内の通行料金収入で、建設費用、管理費用、借入金の利息等必要な費用を全て賄うよう決められている。また、通行料金の決定に際しては、他の交通機関の料金や有料道路の料金、物価水準等に比較して社会的経済的に妥当であることも求められている。

### 2 料金収入の推移

高速道路料金収入について、平以20年度までは、対前年比、毎年増加していた。しかし、平成21年度は、前年度に比べて減少している。なお、平成21年度の料金収入合計は約570億円である。

## 第5 償還について

名古屋高速道路の建設財源は、愛知県・名古屋市の出資金、国の無利子貸付金、愛知県・名古屋市の特別転貸債、地方公共団体金融機構（旧公営企業金融公庫）からの借入金、民間の名古屋高速道路債券並びにシンジケートローンである。これらを料金収入と借換債により調達した資金により毎年償還している。平成21年度の債務償還額は、1048億7700万円余である。

平成21年度末現在、名古屋高速道路公社には未償還債務額9512億7421万2995円と清算時に分配しなければならない出資金2997億2200万円（合計金額1兆2509億9621万2995円）がある。

## 第6 入札について

### 1 建設工事について

平成21年度に名古屋高速道路公社が発注した建設工事の発注件数は、合計81件となっている。そのうち、随意契約によるものは13件で、一般競争入札による契約は68件である。

### 2 業務委託契約について

平成21年度に名古屋高速道路公社が発注した委託契約の発注件数は、合計101件となっている。そのうち、随意契約によるものが50件、指



名競争入札によるものが32件、一般競争入札が19件である。その他に、(財)名古屋高速道路協会との間で協定に基づく契約が11件ある。

## 第7 (財)名古屋高速道路協会との契約について

### 1 役員

協会理事長は、少なくとも過去10年間、公社理事長が退任後に就任する再就職先ポストとなっている。過去10年間で、1名だけ公社理事が協会理事を兼務していたが、協会としての役員報酬は支給されていなかった。

### 2 名古屋高速道路公社との委託契約について

平成21年度における名古屋高速道路公社と協会との協定に基づく随意契約は11件あり、精算後の契約額は約18億円である。

#### 【意見】

平成21年度だけでも、合計金17億8301万9409円もの委託料を支払っており、民間に委託することにより委託料を低減することが可能であると考えられる。今後、協会のあり方にも踏み込んで検討し、民間委託できる業務は民間委託すべきである。

## 第8 名古屋高速道路公社黒川ビル

### 1 黒川ビル利用状況

1階には名古屋高速道路公社が(財)名古屋高速道路協会に委託運営しているネクス・プラザがあり、4階には名古屋高速道路公社の管制室がある。その他、黒川ビルには、ビル内に設置した機器の保守業者や道路管理を行う団体がある。その中で、食堂については賃料と光熱費を徴収し、愛知県警については光熱費を徴収しており、その他の団体については賃料と光熱費を徴収していない。これは、受託者に支払う委託費の積算上、これらの経費を計上していないことによるものである。

### 2 ネクス・プラザについて

ネクス・プラザは、広報拠点として平成9年10月13日に黒川ビル1階に開設された。過去5年間は利用者数の減少傾向を示しているが、平成22年度は前年度以上の利用者数になる見込みとのことである。

### 3 業務拠点の集約化と経費の削減

平成24年度当初から組織体制を再編し、人員を定数230人から160人とし、現在、名古屋市中区丸の内NUP・フジサワ丸の内ビルの3～5階を賃借している名古屋高速道路公社の本社機能を、平成24年度から段階的に黒川ビルに移転する計画となっている。そして、移転に伴い、同ビルの4・5階から退去し、3階のみ賃借する結果、社屋等借上料等の管理費が年間約1億2000万円削減されると推計される。

## 第9 財務状況

### 1 決算の状況

#### 財産債務の状況

平成21年度末現在の財政状態は、総資産額1兆6149億4千万円余、総負債額1兆3152億1800万円余、正味財産額2997億2200万円余である。この内供用されている道路が1兆4249億1600万円余、建設中の道路が1713億2300万円余である。また、主な債務は、名古屋高速道路債券3696億円、借入金5816億7400万円余であり、平成21年度までに償還財源に充てた累計額（償還準備金）は3411億3700万円余である。なお、今後償還または分配しなければならない金額（借入金と出資金）の合計は、平成21年度末現在、1兆2509億9600万円余である。

#### 損益の状況

平成21年度の収益は、業務収入595億8千万円余、業務外収益1億800万円余である。当年度業務収入が減収になっているが、これは「料金値下げ社会実験」によるETC無線通行の普通車の割引料金によっている（県市から減収分相当額を補填されているが必ずしも一致しないため）。費用は、事業資産管理費97億300万円余、一般管理費12億9400万円余、業務外費用118億1千万円余（ほぼ全額支払利息や償還に係る手数料等）である。事業資産管理費はETC設備導入による管理コストの圧縮効果が現れてきている。またこの外償還財源に充てるために繰入れた金額（償還準備金繰入）は368億8千万円余である。

#### 収支の状況

平成21年度の総収入額は1714億3300万円余で、内受入債務額は1005億4千万円余である。総支出額は1697億3900万円余で、内債務償還額1048億7700万円余、内道路建設費379億7100万円余である。収支差額は16億9300万円余である。