

「中期経営計画(2022-2024)」(案)に関する意見募集結果について(概要)

「中期経営計画(2022-2024)」(案)について、4月1日から4月30日まで意見募集を実施したところ、8人からご意見をいただきました。意見募集にご協力いただきました皆さま、誠にありがとうございました。

◆実施期間及び方法

意見募集期間:令和4年4月1日(金)～令和4年4月30日(土)

意見受付方法:ホームページ

◆ご意見の受付状況

ご意見を提出していただいた人数 :8人

◆ご意見の概要

第1章 使いやすさ(道路ネットワークの充実・有効活用)

1 都心アクセス関連事業の着実な推進

(1) 新たな出入口・渡り線の整備推進に関するご意見(7件)

2 更なる利便性の向上

(1) 高速道路ネットワークの更なる充実に関するご意見(3件)

(2) 料金施策の推進に関するご意見(4件)

第3章 走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)

4 交通集中による渋滞への対策

(1) 継続的な渋滞対策の推進に関するご意見(1件)

5 お客様ニーズに合ったサービスの提供

(1) お客様満足度の向上に関するご意見(1件)

第4章 誠実さ(社会的責任の遂行)

1 持続可能な社会への貢献

(1) 脱炭素社会の実現に向けた環境保全の取り組みに関するご意見(2件)

第5章 堅実さ(経営基盤の確立)

1 財務基盤の強化

(1) 積極的なIR活動等による安定的な資金調達に関するご意見(1件)

その他のご意見(8件)

合計27件

※ 意見募集結果については別紙をご覧ください。

※ お一人で複数のご意見を記載されたケースがありますので、ご意見件数が提出していただいた人数より多くなっています。

なお、ご意見の内容は、趣旨の類似するものをまとめているほか、原文の一部を要約して掲載していますのでご了承ください。

「中期経営計画(2022-2024)」(案)についての意見募集結果

第1章 使いやすさ(道路ネットワークの充実・有効活用)		
1 都心アクセス関連事業の着実な推進		
(1)新たな出入口・渡り線の整備推進		
ご意見		公社の考え方
新たな出入口、渡り線の整備推進に反対 ・ 黄金出入口は、沿線住民アンケートにおいても必要ないとの意見が多数であり、このような事業は認められない。 ・ 新洲崎出入口は、名古屋駅への出入りをより近くにすることで、建設費が増加するだけであり、収入が増えるわけではない。 ・ 高層住宅に隣接して渡り線が建設されるため、騒音や日照被害が発生する。周辺住民にとって使いやすさは改善されない。	4件	新たな出入口の設置及び渡り線を追加し、高速道路ネットワークの更なる充実と機能向上を図ることにより、都心環状線の渋滞解消、名古屋駅へのアクセス向上や名古屋駅から中部国際空港を始めとする南方面へのアクセス向上、都心部における自動車の集中緩和が見込まれることから都市計画決定されております。公社としましては、新たな出入口の設置及び渡り線の整備は、地域の発展・活性化に貢献できるものと考えております。
名古屋駅等とのアクセス性向上を図るのであれば、丸田町南渡り線は不要であることから、計画の取り消しを求める。	1件	
リニア開業に伴う都心部の渡り線計画はやめるべき。	2件	
2 更なる利便性の向上		
(1)高速道路ネットワークの更なる充実		
ご意見		公社の考え方
一宮線延伸は、名神高速、国道22号の渋滞解消のため、一刻も早く進めてほしい。	1件	名岐道路は、中京圏の高速道路ネットワークの一部を形成し、国道22号や名神高速道路の渋滞対策に寄与する重要な道路であることから、高速道路ネットワークの更なる充実により、地域の活性化に貢献できるものと考えております。
名岐道路の事業主体になることに反対 将来交通量(料金収入)も示さない計画のため、事業主体になるべきではない。	2件	都市計画手続きが進められている名岐道路について、関係機関の支援のもと、速やかな事業化に向けて主体的に取り組んでまいります。
(2)料金施策の推進		
車が少ない時間帯は料金を引き下げて、高速道路建設の恩恵を住民に還元してほしい。	1件	2021年5月1日に移行した新たな料金体系の効果について検証・評価を行うとともに、他機関の動向も注視しつつ、お客様に満足していただける、より高いサービス水準を目指して、料金施策の検討を行ってまいります。
ETC専用化は反対 利用者にETC設備の費用が発生し、ETCがなければ通過できないようであれば「利便性の向上」とは逆の施策である。なぜETC専用化が利便性の向上になるのかも示さないのはおかしい。	3件	ETCにより、料金所通過時間の短縮やキャッシュレス化が図られることから、お客様の利便性・快適性が向上します。また、国においては、近年のETC利用率拡大等の社会情勢の変化を踏まえ、ETC専用化が進められているところです。 公社においても、国等が進めるETC専用化の状況等を踏まえ、検討してまいります。
第3章 走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)		
4 交通集中による渋滞への対策		
(1)継続的な渋滞対策の推進		
ご意見		公社の考え方
高辻ICを改良するとのことであるが、現在は高辻ICが先頭となり鶴舞南JCT・丸田町JCT付近まで渋滞していると分析できる。丸田町JCTの渋滞回避として丸田町JCT南渡り・西渡り線を建設することであるが、高辻ICの改良工事により渋滞状況がどのように変化したかを確認・分析し、その後必要であれば南渡り・西渡り線を建設するよう計画の変更を求める。	1件	大高線下り高辻入口付近、都心環状線丸田町JCT付近の渋滞については、各々の要因で渋滞が発生していることを確認しております。 引き続き、渋滞要因に応じた対策を進めてまいります。
5 お客様ニーズに合ったサービスの提供		
(1)お客様満足度の向上		
ご意見		公社の考え方
現在計画されている南渡り線では、丸田町と鶴舞の2箇所の合流点が予定されている。短距離で2箇所の合流点となれば、走りやすさが極端に低下することから、満足度も低下する起因となる。このことから、南渡り線の合流箇所の見直しを要する。	1件	合流部等の走りやすさや安全性の確保につきましては、交通管理者等の意見を踏まえながら、適切に実施してまいります。

「中期経営計画(2022-2024)」(案)についての意見募集結果

第4章 誠実さ(社会的責任の遂行)		
1 持続可能な社会への貢献		
(1)脱炭素社会の実現に向けた環境保全の取り組み		
ご意見		公社の考え方
政府は2013年度比で46%の削減を目標と掲げている。報道等においても46%削減が全面に出ており、2018年度比の数値が正しいのか否か判断できない。2013年度比の数値に見直すことを求める。	1件	削減目標は、政府の公表値をもとに定めたものです。政府の公表値ベースでは、2024年度の値は2018年度比で約19.5%の削減となるため、公社の削減目標の考え方は、政府のものと同じになります。
行動基準の策定がされていない現状で、新規に道路建設を実施する計画を立てること自体いかなことと思われる。行動基準を策定し、それに基づいて建設計画を進めるべきである。	1件	環境行動計画は、脱炭素社会に向けて公社が具体的に取り組む内容について、2022年度に取りまとめるものです。公社としましては、策定した環境行動計画をもとに、今後の事業運営に適切に反映してまいります。
第5章 堅実さ(経営基盤の確立)		
1 財務基盤の強化		
(1)積極的なIR活動等による安定的な資金調達		
ご意見		公社の考え方
「現行の償還計画」グラフにおいて、料金収入が経営計画の間どうなるかわからない(グラフ線が消えている)。また、令和9年度に新たにICや渡り線が完工するのであれば、料金収入や未償還残高が増加するはずであるが、それについて反映されていない。反映しないのであれば、令和9年度以降のグラフは削除するべきである。このグラフを見た人は、2040年度頃には償還が完了すると見えてしまい誤解を招く。	1件	P27の現行償還計画のグラフについて、今回の中期経営計画(2022-2024)の間のグラフ線が分かりやすいよう修正させていただきます。 なお、掲載しているグラフは、新たな料金体系(対距離料金制等)へ移行する際に、国土交通大臣から認可を取得した償還計画をグラフ化したものです。新たな事業については、事業が完了した段階で反映することとなります。
その他ご意見		
ご意見		公社の考え方
規制速度を引き上げる政策を取ってほしい。	1件	規制速度につきましては、お客様の安全を確保する観点で、速度設定の基準となる法令や道路構造を鑑みて関係機関で協議した後、公安委員会において決められております。 今後も、高速道路の安全な走行を守るため、交通管理者と連携して注意喚起、警戒活動を実施し、お客様に安全な道路サービスを提供してまいります。
形だけのパブリックコメントにしないほしい。また、意見募集はホームページのみでなく、郵送による意見募集もしてほしい。	3件	意見募集の方法については、いただきましたご意見を今後の参考とさせていただきます。
中期経営計画案の中で将来交通量についても公表してほしい。コロナ禍による交通量減がどう影響すると考えているのか。	3件	新型コロナウイルス感染症拡大の影響の中、令和3年度は令和2年度よりも約7%増と回復傾向ではありましたが、令和元年度の約92%にとどまっています。引き続き交通量の推移を注視するとともに、利用促進についても検討してまいります。
今回の計画を策定するにあたり、2019-2021年の課題に対して、どのような結果であったかが確認できないため、PDCAが確実に展開されているか判断できない。 今回の(案)を提示するのであれば、同じところに2019-2021年の結果・反省・今後課題等についても掲載する必要がある。	1件	中期経営計画(2019-2021)の結果につきましては、ホームページで公表させていただきます。
「中期経営計画(2022-2024)」(案)以外のご意見		
ご意見		
都市計画案の縦覧では、環境問題の資料は一切なく、出入路の交通量だけが示され、全体の交通量の予測さえ明らかではない。都市計画上の大きな問題を抱える計画は中断してほしい。		
渡り線の橋脚を歩道に建てるのは都市計画とは言えない。		