

名古屋高速道路公社

運営会議

(第57回)

平成30年6月14日

## 目 次

	ページ
はじめに	1
有料道路事業のしくみ	2
I 名古屋高速道路の現状	3
1 名古屋高速道路の概況	3
2 交通量等の現状	4
(1)交通量	4
(2)渋滞状況	5
3 経営の現状(平成29年度決算)	6
(1)損益計算書の概要	6
(2)貸借対照表の概要と償還状況	8
II 平成30年度予算の概要	10
III 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)	12
1 重点施策の取り組み状況	12
(1)大規模修繕の確実な推進	12
(2)交通安全対策及び交通規制回数・時間の縮減	13
(3)都心へのアクセス(名駅等)向上の取り組み	14
2 主な施策の取り組み状況	16
(1)「より利用しやすい料金」について	16
(2)交通安全対策	17
(3)渋滞対策	19
(4)広報活動の取り組み	20
(5)道路施設の維持保全	21
3 目標達成状況一覧	24
IV その他	26
1 路線番号変更	26
2 NEP(訪日外国人向け定額乗り放題サービス)	27
<b>【参考】償還関連資料</b>	<b>28</b>

## はじめに

- ・名古屋高速道路は、平成25年11月23日に現計画延長81.2kmの全線が開通。
- ・現在、1日平均で約33万7千台が利用しており、名古屋都市圏における経済活動の礎を担っている。
- ・しかしながら、交通量の増加に伴う渋滞や事故の増加が懸念されるほか、構造物の高齢化も進んでいる状況にある。
- ・そのため、公社の視点を「整備」から「利用」へと軸足を移し、定時性・安全性の確保に向けた対策に取り組むとともに、構造物の長寿命化対策を進めている。
- ・さらに、リニア中央新幹線に対応した新たなまちづくりとの連携を深め、元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献していく。

### 【基本理念】

いつでも「安全」「安心」「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ます。

### 【基本方針】

- I 都市交通施設としての役割を果たし、元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献します。
- II お客様を第一に考え、安全・安心・快適な利用環境を提供します。
- III 効率的で透明な事業運営に努め、創意工夫と自己研鑽で常に進化を続けます。

# 有料道路事業のしくみ

- ・ 昭和45年9月に愛知県と名古屋市により設立。
- ・ 出資金や借入金によって道路を建設。
- ・ 通行料金をいただいて建設に要した費用を一定の期間内に返済(償還)していく有料道路制度。

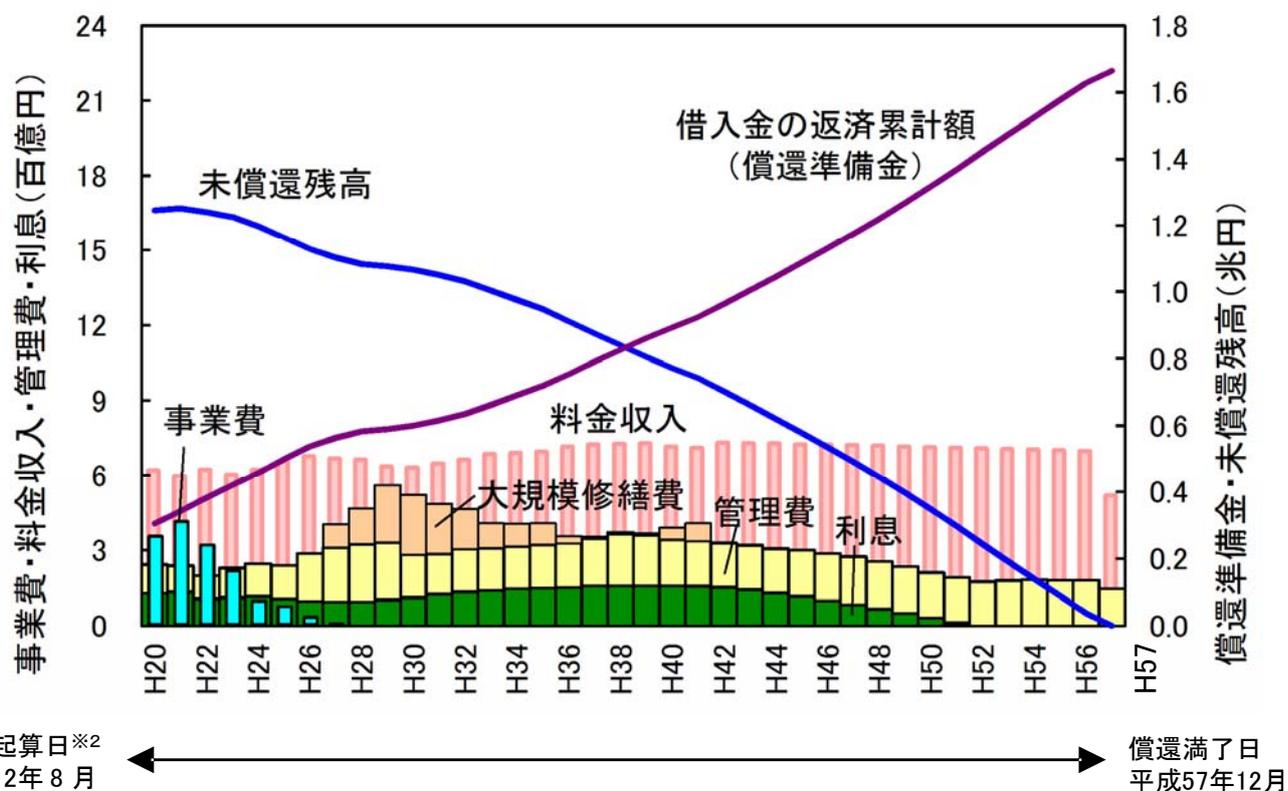
## [事業概要※1]

総事業費:1兆6,900億円

完了年度:平成32年度(許可申請中)

償還満了日:平成57年12月

※1 総事業費は整備計画(平成25年1月国土交通大臣許可)、償還満了日は料金認可(平成27年9月国土交通大臣認可)に基づく。



※2 換算起算日:供用路線の建設費、供用開始日等を勘案して、ネットワーク全体の平均的な供用日を算出したもの

# I 名古屋高速道路の現状

## 1 名古屋高速道路の概況

### ① 道路交通の分担率

名古屋市内の主要幹線道路に占める道路の延長比率が約10%であるのに対し、同市内の約17%(日あたり236万台・km)の交通量を担っている。

### ② 死傷事故の状況

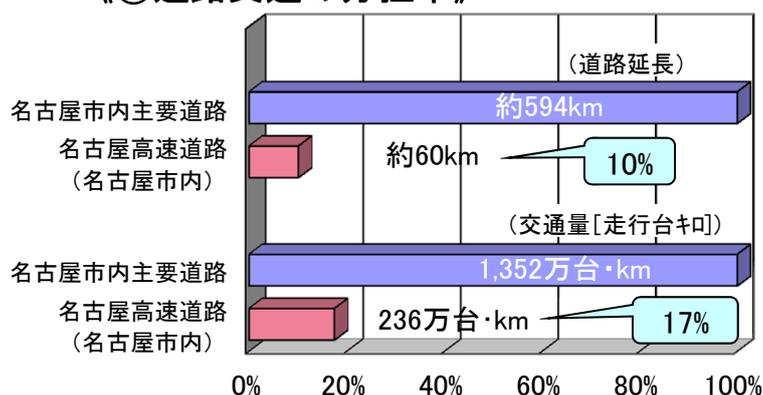
交差点や信号のない自動車専用道路であるため、交通事故に遭う確率を示す「死傷事故率※」が7件/億台キロと主要幹線道路に比べ約1/21と交通事故(人身事故)の発生が低い状況にある。

### ③ 利用の理由(お客様のご意見)

名古屋高速道路を利用する理由は、時間短縮・到着見込みの立ちやすさが上位を占めており、速達性・定時性に関し一定の評価をいただいている。

※「死傷事故率」とは、1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す。死傷事故率の減少は、道路を走行する際に事故に遭う確率が減少し、安全性が向上することを意味する。

### 《①道路交通の分担率》



- 名古屋市内主要道路: 高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象としている。
- 道路延長: H29名古屋市道路統計を基に算出している。
- 走行台キロ: 道路交通の総量を表す場合に用いる指標をいう。平成27年道路交通センサスを基に算出している。

図2 道路延長と交通量(走行台キロ)

### 《②死傷事故の状況》

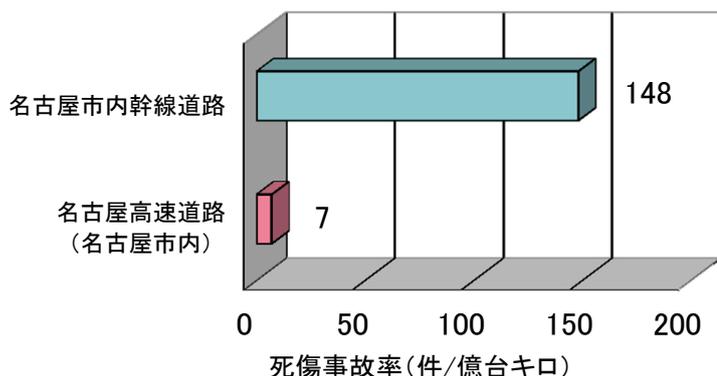


図3 死傷事故率

- 死傷事故率: 1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す。名古屋市内幹線道路は、平成27年道路交通センサス及び交通事故・道路統合データベースを基に算出。名古屋高速は公社データ(平成27年)より算出。
- 名古屋市内幹線道路: 名古屋市内の一般国道、主要地方道、一般県道、センサス対象指定市(名古屋市)一般市道を対象としている。

### 《③利用の理由》

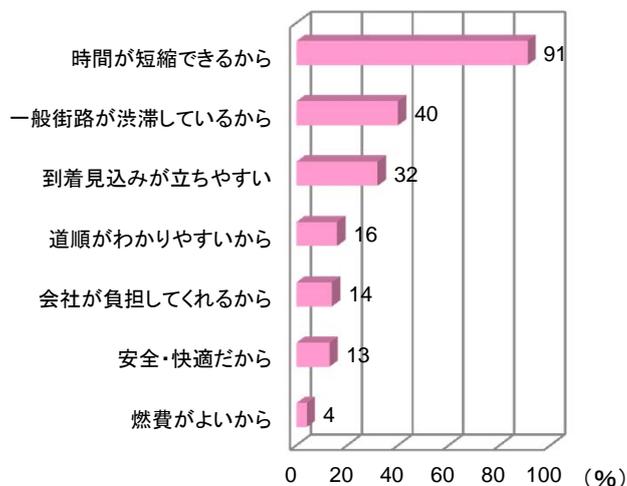


図4 利用理由

《平成29年度お客様満足度調査》  
 調査方法: (調査票)料金所、沿線市町村、NEXCOのPA等(インターネット)委託調査、公社ホームページ  
 回答数: 5,080件(調査票2,933件、インターネット2,147件)  
 実施期間: 平成29年9月15日～10月20日

## 2 交通量等の現状

### (1) 交通量

- ①平成29年度の平均交通量は約33万7千台/日で、景気の緩やかな回復基調が続いていることに伴い対前年比2%増。
- ②長期的な増減傾向を示す移動平均(過去1年)※では、平成23年3月の名二環(高針JCT～名古屋南JCT)の開通などの影響による一時的な減少を除けば、増加傾向。

※ 移動平均(過去1年): 当該月を含む過去1年間の平均値

表1 料金圏別交通量の年度比較 (台/日)

料金圏	平成29年度 A	平成28年度 B	比率(%) (A / B)
名古屋線	225,000	220,900	101.9
尾北線	112,400	109,900	102.3
合計	337,400	330,800	102.0

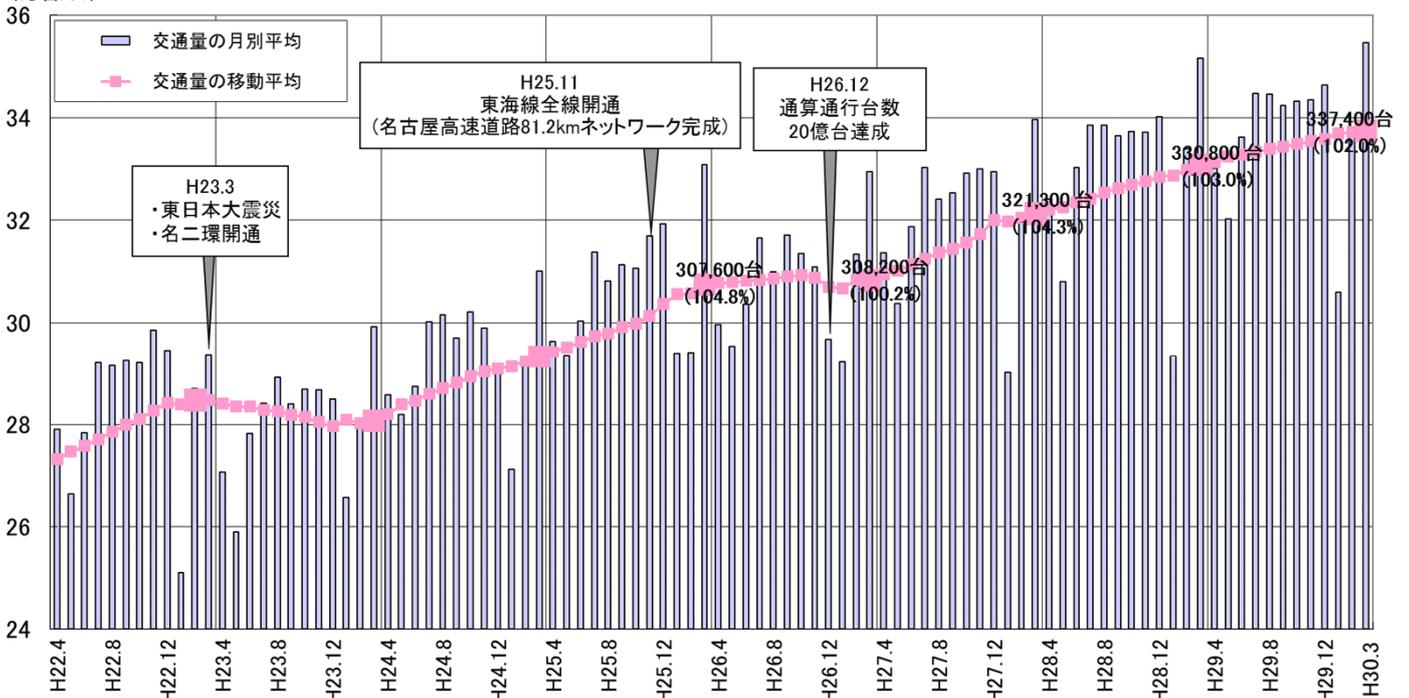
○参考 首都高速(平成29年度): 1,000,000台/日(101.7%)  
阪神高速(平成29年度): 757,000台/日(100.5%)



図5 料金圏図

交通量

(万台/日)



※ ( ) は対前年度比を示す。

図6 交通量の推移

## (2) 渋滞状況

- ①全線の平日平均渋滞量は対前年比約31%増。  
(H28の8.7(km・h/日)からH29は11.4(km・h/日)に増加)
- ②高速都心環状線は、交通量の増加に伴い渋滞が増加。  
朝(8時台～9時台)・夕(17時台)にピークがあり、特に朝の渋滞が著しい。
- ③高速11号小牧線は、国道41号6車線化事業の進捗に伴い、渋滞が減少。

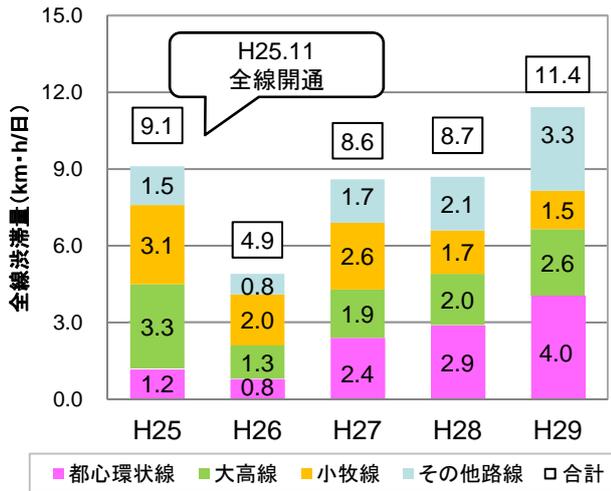


図7 全線の平均渋滞量※1(平日)

※1 渋滞量:渋滞長(時速30km以下の区間長)と発生時間の積(事故渋滞、工事渋滞を除く)

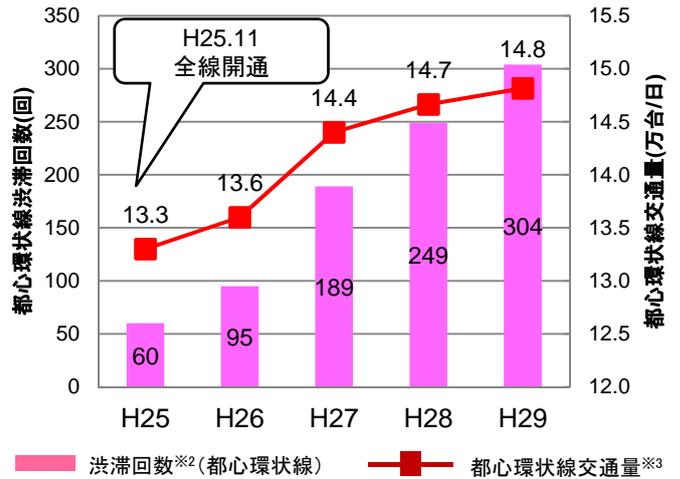


図8 都心環状線の渋滞回数と交通量(平日)

※2 渋滞回数:時速30km以下、1km以上の車列が30分以上継続した状態を1回とする  
 ※3 都心環状線交通量:都心環状線入口及び放射路線からの流入交通量の合計

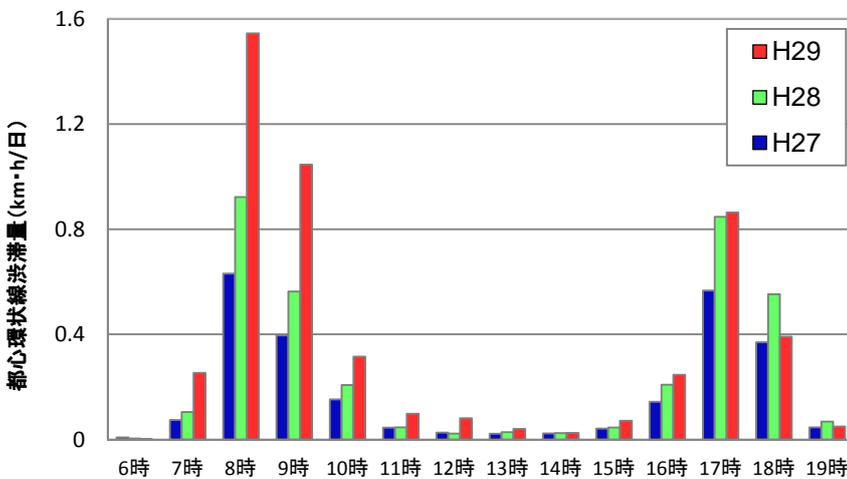


図9 都心環状線の時間帯別平均渋滞量(平日平均)

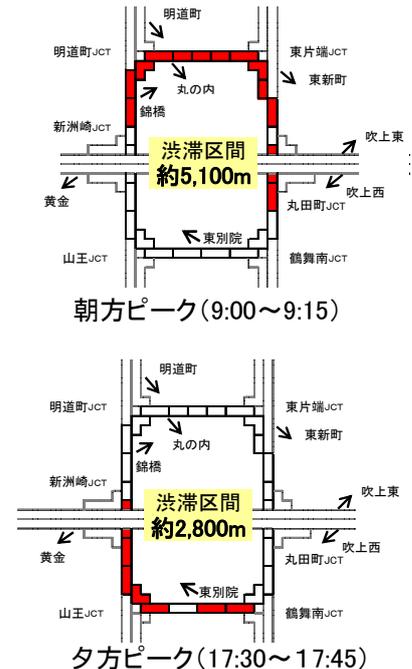


図10 都心環状線のピーク時間帯の渋滞区間 H29.10.5 (平成29年度30番目交通量に当たる日)

### 3 経営の現状(平成29年度決算)

◆H29年度決算については、現在、地方道路公社法に基づく手続き中であり、今後、決算関係書類を設立団体に提出予定

#### (1) 損益計算書の概要

##### ① 収益の状況

ア 収益の総額は765億円で、そのほとんどが道路料金収入となっている。

イ 道路料金収入は、交通量の増加により、前年度から16億円(2.2%)の増加。

##### ② 費用の状況

ア 費用の総額は、765億円であり、主なものは、道路の維持補修や料金收受などに要した道路管理費329億円(消費税納付金含む。)、業務外費用(借入金利息など)77億円及び借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入330億円となっている。

イ 道路管理費は、修繕費等の増加により、前年度から84億円の増加。

ウ 借入金の返済(償還準備金繰入)は、収益・費用の状況により、前年度から63億円の減少。

表2 損益計算書

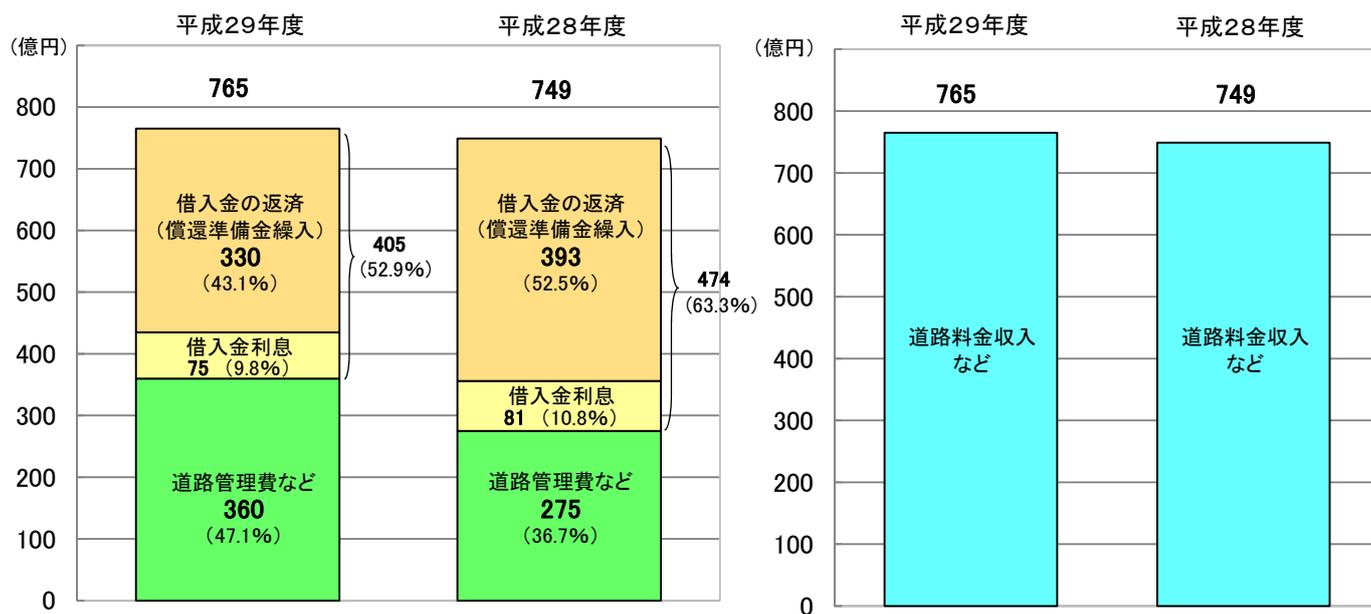
(単位:百万円)

勘定科目	費用の部				勘定科目	収益の部			
	29年度	28年度	前年度比			29年度	28年度	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
事業資産管理費	33,893	25,501	8,393	132.9	業務収入	76,422	74,765	1,657	102.2
道路管理費	32,852	24,463	8,389	134.3	道路料金収入	75,739	74,099	1,640	102.2
(内消費税納付金)	(4,492)	(4,224)	(268)		マイレージ還元負担金収入	616	611	5	100.9
貸倒引当金繰入	0	1	△1	皆減	マイレージ引当金戻入益	2	0	2	皆増
マイレージ還元負担金	1,042	1,037	5	100.5	業務雑収入	64	54	10	117.6
マイレージ引当金繰入	0	0	0	皆減	業務外収益	102	108	△6	94.4
一般管理費	1,925	1,780	145	108.2					
業務外費用	7,711	8,288	△577	93.0					
(内借入金利息)	(7,522)	(8,095)	(△573)						
小計(管理費用)	43,529	35,568	7,961	122.4					
償還準備金繰入	32,994	39,304	△6,310	83.9					
合計	76,523	74,872	1,651	102.2	合計	76,523	74,872	1,651	102.2

(注)端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがある。

## 費用

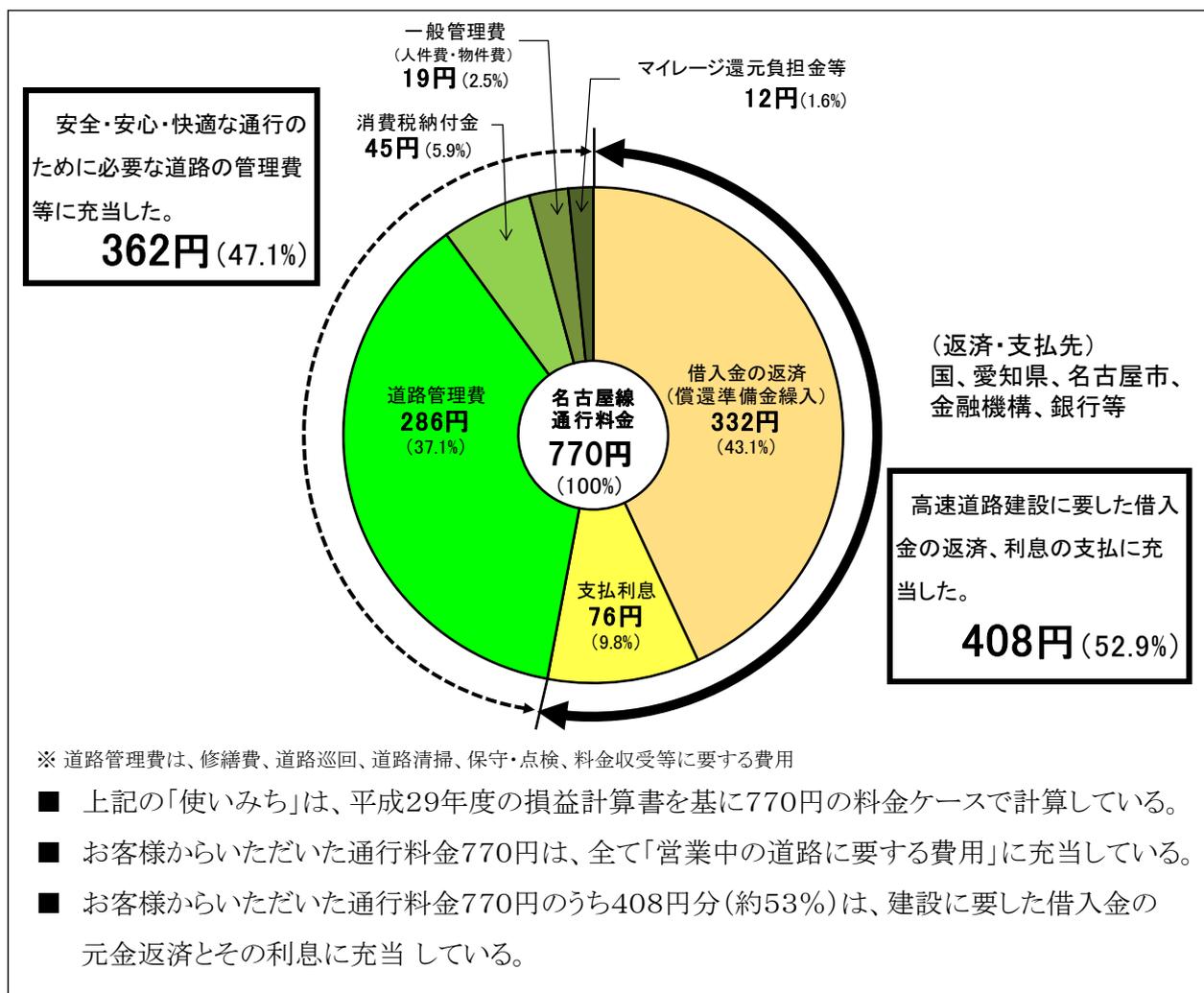
## 収益



(注) 端数処理の関係上、計において合わないことがある。

図11 単年度収支状況

## (参考) お客様からいただいた通行料金の使いみち



## (2) 貸借対照表の概要と償還状況

### ① 資産の状況

資産の総額は1兆6,894億円。このうち営業中の道路資産は1兆6,736億円であり、資産全体の99%。

### ② 負債及び資本の状況

ア 負債及び資本の総額は1兆6,894億円、主なものは、道路債券を含む借入金6,953億円、元金返済に充てた償還準備金6,534億円、設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金3,178億円。

イ 建設に要した借入金については、全額、お客様からの料金収入で返済。

### ③ 償還状況

平成29年度末の償還準備金(借入金の返済に充てた償還準備金繰入の累計額)は6,534億円、償還率(償還対象額に対する償還準備金の比率)は前年度比2.0ポイント向上し、39.2%。

表3 貸借対照表

(単位:百万円)

資 産 の 部					負 債 及 び 資 本 の 部				
勘定科目	29年度	28年度	前年度比		勘定科目	29年度	28年度	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
流動資産	12,706	9,608	3,098	132.2	流動負債	96,357	89,619	6,738	107.5
現金・預金など	4,610	2,155	2,455	214.0	1年以内返済予定長期借入金※	81,582	81,652	△ 70	99.9
未収金	8,097	7,455	641	108.6	未払金など	14,775	7,967	6,808	185.5
貸倒引当金	0	△ 2	2	6.7	固定負債	621,830	657,593	△ 35,763	94.6
固定資産	1,675,736	1,674,615	1,121	100.1	名古屋高速道路債券※	398,000	392,000	6,000	101.5
道路	1,673,632	1,672,753	879	100.1	政府借入金※	104,906	122,859	△ 17,953	85.4
道路建設仮勘定	1,224	1,173	50	104.3	県・市借入金※	91,979	108,070	△ 16,091	85.1
有形固定資産など	880	688	191	127.8	長期借入金など※	18,825	26,703	△ 7,878	70.5
繰延資産	991	986	5	100.5	退職給与引当金	841	680	161	123.8
債券発行諸費など	991	986	5	100.5	ETCマイレージ引当金	257	259	△ 2	99.1
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	653,403	620,409	32,994	105.3
					償還準備金	653,403	620,409	32,994	105.3
					基本金(県・市出資金)	317,843	317,588	255	100.1
資産合計	1,689,433	1,685,209	4,224	100.3	負債・資本合計	1,689,433	1,685,209	4,224	100.3

\* の合計が借入金の合計となる。平成29年度合計 : 6,953億円  
(平成28年度合計 : 7,313億円)

(注) 端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがある。

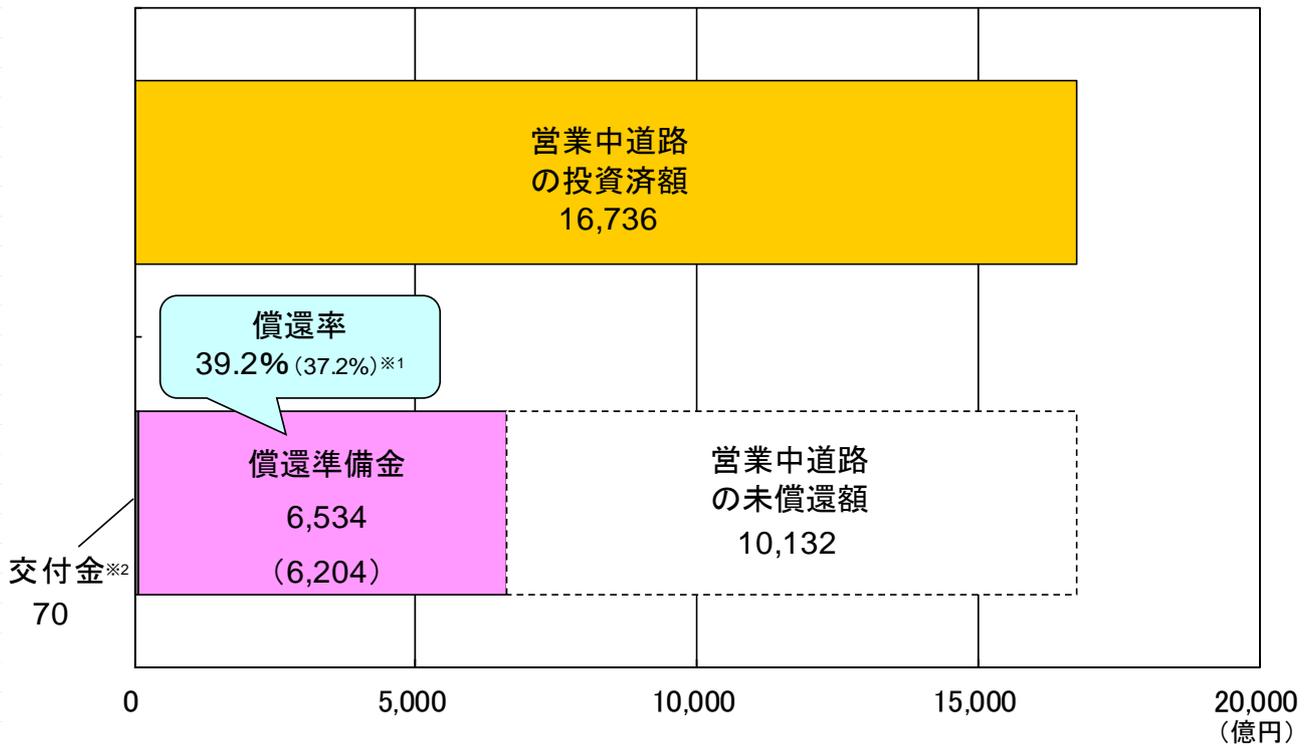


図12 償還状況(平成29年度)

(注) 端数処理の関係上、計において合わないことがある。

※1 ( ): 平成28年度の状況

※2 交付金は「資産見返交付金」であり、関連街路分担金に対する一定の補助として昭和63年度まで県・市から受けた補助金であり、償還対象外。

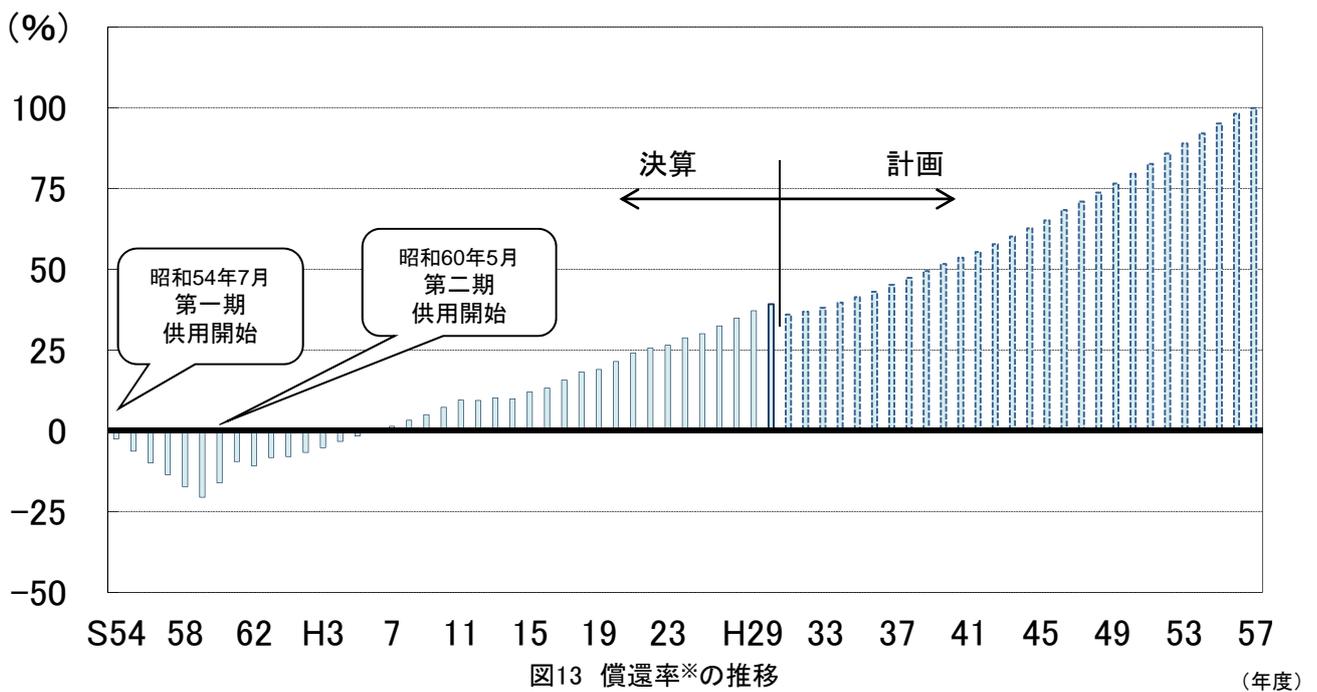


図13 償還率<sup>※</sup>の推移

(年度)

※償還率は、償還対象額に対する借入金の返済(償還準備金)の割合

## Ⅱ 平成30年度予算の概要

### (1) 建設事業 8億円[前年度比0.47]

① 名古屋西JCT建設工事 (1.2億円)

上部及び下部工事(高速5号万場線)

② ETC整備 (6.8億円)

ETC関連機器の機能向上(全線)

### (2) 管理事業 1,402億円[前年度比1.02]

① 維持改良費 376億円[前年度比1.10]

ア 大規模修繕工事

イ 路面清掃や道路構造物・道路付属設備の点検

ウ 補修工事(舗装の打換、塗装の塗替、施設更新工事、応急補修など。)

エ 雪氷対策業務(凍結防止剤散布や除雪作業など。)

オ トンネル天井板撤去工事

② 業務管理費 105億円[前年度比0.99]

ア 料金收受業務

イ 交通管理・管制業務(交通パトロールや故障車・交通事故対応など。)

③ 業務外支出 902億円[前年度比0.99]

ア 元金償還金

イ 支払利息

④ その他(一般管理費、予備費) 18億円[前年度比1.05]

表4 平成30年度予算

(単位:百万円)

区 分	収 入				支 出			
	科 目	H30予算額(A)	H29予算額(B)	(A)／(B)	科 目	H30予算額(A)	H29予算額(B)	(A)／(B)
建設事業費	県・市出資金	120	255	47.1%	建設費	624	1,529	40.8%
	無利子貸付金	200	425	47.1%	一般管理費	167	162	103.1%
	特別転貸債	280	595	47.1%	支払利息	9	9	100.0%
	民間借入金	200	425	47.1%				
	計	800	1,700	47.1%	計	800	1,700	47.1%
管理事業費	料金収入	62,899	62,279	101.0%	維持改良費	37,633	34,215	110.0%
	民間借入金(借換)	77,084	75,135	102.6%	業務管理費	10,483	10,544	99.4%
	雑収入	173	172	100.6%	一般管理費	1,806	1,713	105.4%
					業務外支出	90,229	91,109	99.0%
					元金償還金	81,582	81,652	99.9%
					支払利息	8,647	9,457	91.4%
					予備費	5	5	100.0%
計	140,156	137,586	101.9%	計	140,156	137,586	101.9%	
受託事業費	受託工事収入	79	680	11.6%	受託工事費	79	680	11.6%
合 計		141,035	139,966	100.8%	合 計	141,035	139,966	100.8%

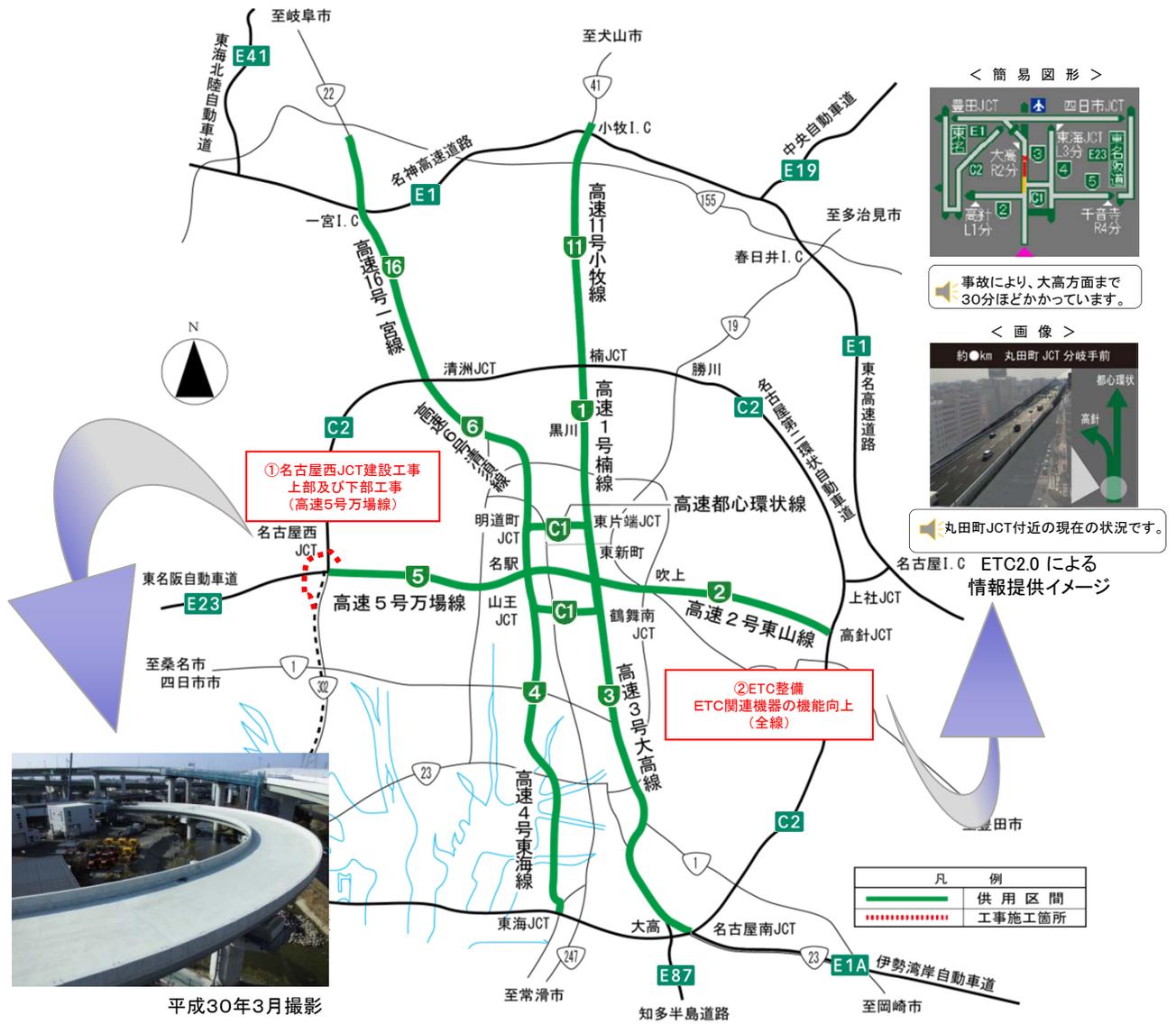
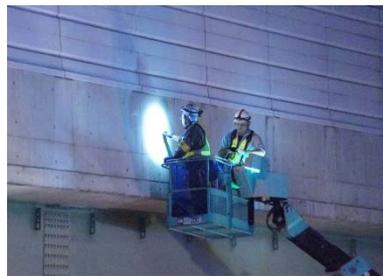


図14 主な建設事業実施箇所



大規模修繕 (高速3号大高線)



構造物点検



横転事故処理 (H29.9.12)



補修工事 (高速3号大高線)



凍結防止剤散布 (H30.1.24)



交通パトロール

図15 主な管理事業

# Ⅲ 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)

## 1 重点施策の取り組み状況

### (1) 大規模修繕の確実な推進

【平成29年度】

点検結果に基づき優先して対策が必要な区間(高速3号大高線・高速5号万場線の一部区間)において床版下面からの修繕工事を実施し、目標の13%を達成した。

【平成30年度】

高速3号大高線の約6.5km、高速5号万場線の約2.7km、高速都心環状線の約0.7kmにおいて、床版下面からの修繕工事を完了し、目標の25%を目指す。

(注) 数値は、路線ごとの修繕工事の累積完了延長

項目	平成28年度		平成29年度		平成30年度
	目標	実績	目標	実績	目標
大規模修繕完了延長*	2%	2%	13%	13%	25%

※ 大規模修繕完了延長:大規模修繕対象箇所(約37.9km)のうち、床版下面からの修繕が完了した供用延長の割合



図16 大規模修繕の実施内容

## (2) 交通安全対策及び交通規制回数・時間の縮減

【平成29年度】

- ①カーブ区間の事故原因の調査を行うとともに、有効な対策の検討及び一部箇所での追加対策を実施した。
- ②県警高速隊との連携及び早期のレッカー手配を実施し、交通事故処理に伴う渋滞時間の縮減に努めた。
- ③降雪・積雪に備えて常時対応できる体制を整えるとともに、降雪時に県警を始めとする関係機関と円滑な連携を図ることができ、雪による本線通行止めはなかった。

【平成30年度】

- ①事故件数が多いカーブ区間への有効な追加対策を実施する。
- ②引き続き交通事故処理の迅速化に取り組む。
- ③雪氷作業の実働に関するデータ収集、新たな雪捨て場の確保等に努め、雪氷作業の効率化を進める。

項目	平成28年度		平成29年度		平成30年度
	目標	実績	目標	実績	目標
車両単独事故(カーブ区間)の件数※1(件/年) ( )内は都心環状線の事故件数	120件	128件 (76件)	90件	141件 (66件)	80件
死傷事故率※2 (1億台キロあたりの件数)	6.1	5.7	6.0以下	5.7	6.0以下
交通事故処理に伴う渋滞時間	70分以内/件	67分/件	70分以内/件	62分/件	70分以内/件

※1 車両単独事故(カーブ区間)の件数:カーブ区間25箇所における年間の車両単独事故件数  
 ※2 死傷事故率:1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す



図17 カラー舗装(東片端JCT北カーブ)

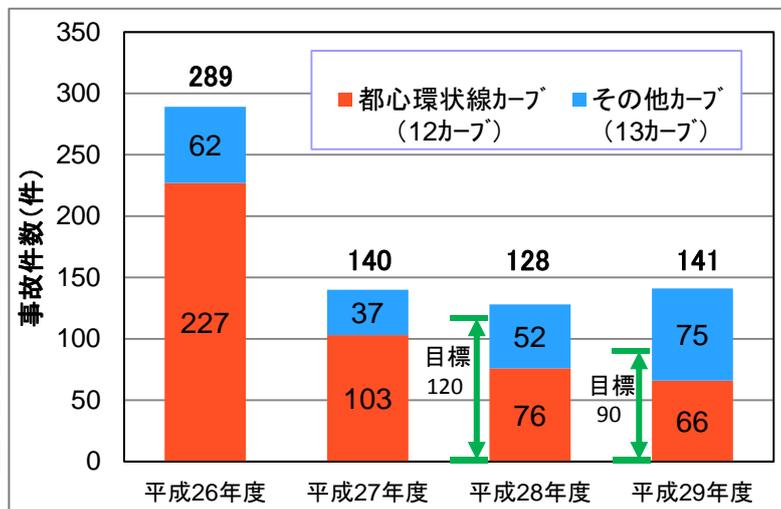


図18 カーブ区間の車両単独事故件数推移

### (3) 都心へのアクセス(名駅等)向上の取り組み

【平成29年度】

高速道路アクセス向上に係る整備内容等の具体化に向けた検討に関係機関とともに協力し、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」が平成30年3月に公表された。

【平成30年度】

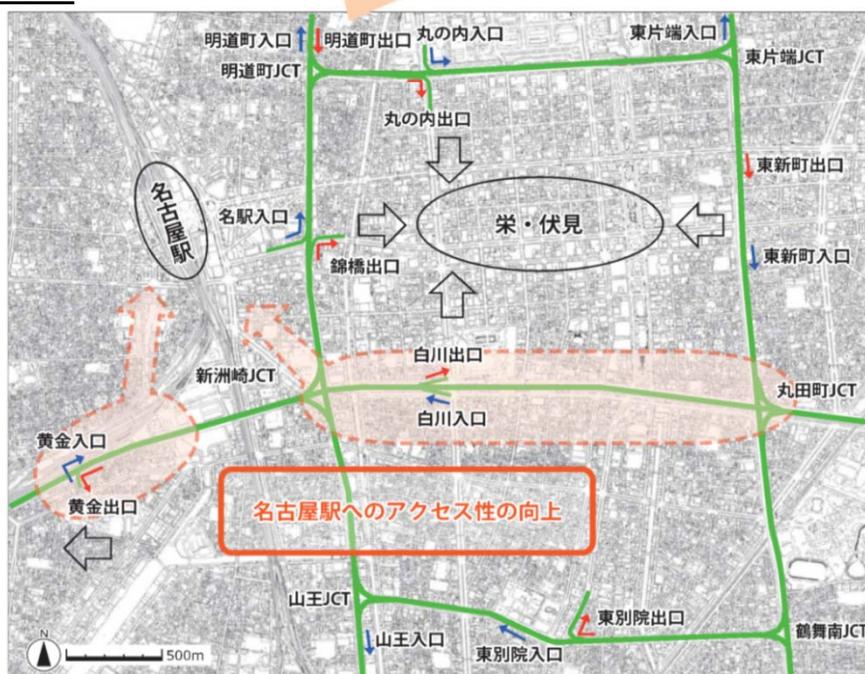
- ・「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」の具体化に向け、引き続き、関係機関との調整を進める。
- ・また、高速道路ネットワーク全体の充実についても検討を進める。
- ・都市計画変更に向けて、関係機関との協議などに協力していく。

#### 「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」 (H30.3 名古屋市住宅都市局策定)

基本的な考え方(自動車ネットワークの強化)

●名古屋高速道路は、名二環と一体となって、名古屋都市圏の道路網の骨格となる自動車専用道路であり、本市への流入入交通の円滑な迂回分散を促すとともに、平面道路の混雑緩和、地域の交通環境の改善や安全性・快適性の向上等の役割を担っています。しかし現在、名古屋駅周辺のランプは、栄・伏見地区を向いた出口配置であり、名古屋駅へ向かうにはUターンや迂回を伴う利用となっています。このため、高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善等を図ります。また、高速道路ネットワーク全体の充実についても進めます。

名古屋駅周辺の高速道路ネットワーク



## 交通施設の配置・整備（高速道路）

### 方向性

名古屋高速道路の名古屋駅周辺のランプは、栄・伏見地区を向いた出口配置であり、Uターンや迂回を伴う利用及び、都心環状線の合流部等では渋滞が発生しています。また、再開発の進展やリニア開業に伴い、名駅通の交通の増大が懸念されています。これらに対応するため、高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善及び名駅通に集中する交通の分散を実施します。

### 内容

#### ① 高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善

- 黄金出入口付近フルIC及び椿町線の改善による駅西側とのアクセス強化、新洲崎JCT出入口設置による駅東方面とのアクセス向上を図ります。
- 新洲崎JCT方面からの接続方法については、名駅通への接続を図ります。なお、名古屋駅周辺ビルへの直結については、リニアの大阪延伸等のタイミングやまちづくりの動向を踏まえ、中長期的な課題として検討します。
- 名古屋駅周辺の改善だけでなく、栄出入口・西渡り線の追加を行うことにより、都心環状線の渋滞緩和を行い、名古屋駅へのよりスムーズなアクセス向上を図ります。

#### ② 名駅通に集中する交通の分散

- 笹島線・椿町線の整備により、交通の円滑化を図ります。

### アクセス向上の考え方



H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度以降
整備方針の基本的な考え方の公表			整備方針の策定		整備計画の策定、必要手続・関係機関協議・設計・整備		

(参考)「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」H30.3.22より抜粋

## 2 主な施策の取り組み状況

### (1) 「より利用しやすい料金」について

【平成29年度】

国土幹線道路部会の中間答申(H27.7.30)の記載内容及び首都圏、近畿圏の実施状況を踏まえ、名古屋高速の現状と課題について整理を進めた。

【平成30年度】

「中京圏の新たな高速道路料金のあり方に関する要望」(H30.2.15)も踏まえ、愛知県・名古屋市とともに名古屋高速の現状と課題について整理・検討を進める。

#### ○参考

社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申(平成27年7月30日)

(抜粋)

高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」

#### 3. その他

[他の大都市圏の料金体系に関する検討]

「首都圏料金の賢い3原則」は、我が国の高速道路における今後の料金体系の基本とも考えられることから、首都圏とともに日本経済を牽引する近畿圏や中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進める必要がある。

#### 【首都圏・近畿圏の動向】

平成27年 7月 国土幹線道路部会 中間答申

平成28年 4月 首都圏の新たな料金スタート(管理主体を超えた料金体系)

平成27年12月 近畿圏の料金等について議論が開始

平成28年 9月 国土幹線道路部会 基本方針

平成29年 6月 近畿圏の新たな料金スタート(管理主体を超えた料金体系)

#### 【中京圏の動向】

平成30年 2月 愛知県知事を始め名古屋市・岐阜県・三重県による国への要望活動

「中京圏の新たな高速道路料金のあり方に関する要望」(抜粋)

- 1 中京圏の高速道路ネットワークを賢く使うとともに、必要なネットワーク整備のスピードアップに向けた財源確保のため、早期に中京圏の高速道路料金の見直しを進めること。
- 2 見直しにあたっては、利用度合いに応じた公平な料金体系を基本とし、名古屋高速道路の償還制度を必要に応じて見直しつつ、環状道路の迂回機能の促進や管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系など利用者にとって使いやすい合理的な料金体系を、利用者のニーズも踏まえて決定すること。

## (2) 交通安全対策

### 1) 逆走、誤進入対策

【平成29年度】

- ①全ての出口部(37箇所)、一部の本線合流部(7箇所)に大型矢印等の路面標示を設置した。
- ②逆走検知・警告システム(3箇所)の検証を実施した。

【平成30年度】

- ①本線合流部等(本線:41箇所、JCT:12箇所)に路面標示を設置する。
- ②逆走検知・警告システムの検証を引き続き実施し、精度向上対策を適宜進める。

項目	平成28年度		平成29年度		平成30年度
	目標	実績	目標	実績	目標
逆走、誤進入対策※1	計画的に追加対策を実施	チラシ、HP等でのお客様への広報、千音寺・楠出口の路面標示実施、逆走検知・警告システムの設置	計画的に追加対策を実施	チラシ、HP等でのお客様への広報、出口部の路面標示実施、逆走検知・警告システムの検証	計画的に追加対策を実施

※1 逆走、誤進入対策:高速出口における車両、自転車、歩行者の逆走、誤進入対策



図19 路面標示設置例

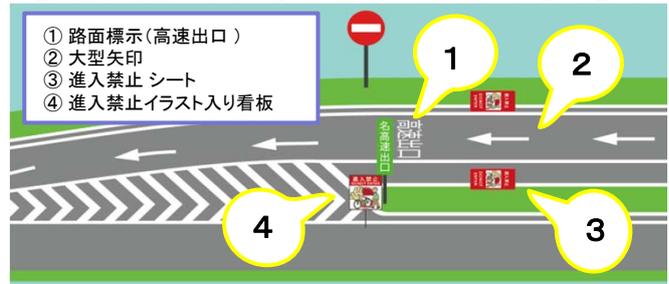


図20 出口部逆走対策事例

### 2) ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設

【平成29年度】

機器の製作・現場設置を完了させ、8月10日より運用を開始した。

【平成30年度】

アンテナ増設によるETCカード未挿入件数の減少効果を検証する。

項目	平成28年度		平成29年度		平成30年度
	目標	実績	目標	実績	目標
お知らせアンテナ増設	工事	工事	運用開始	運用開始	—
ETCカード未挿入件数減少割合※2(11料金所)※3	—	—	—	—	設置前比50%減

※2 ETCカード未挿入件数減少割合:ETCカード未挿入お知らせアンテナを増設した箇所においてカード未挿入件数が減少した割合

※3 11料金所:堀田、六番北、西春、一宮東、鳥森、春岡、山王、鳥見町、木場、六番南、東海新宝

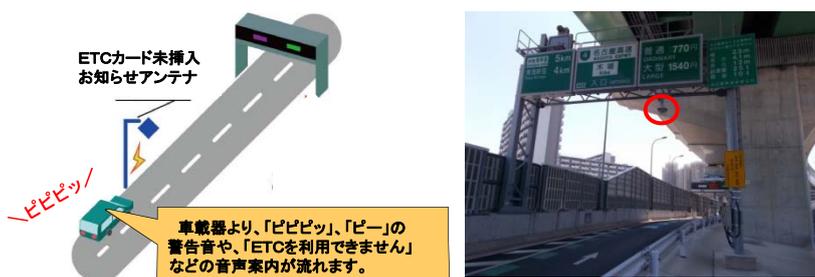


図21 ETCカード未挿入お知らせアンテナ (木場入口)

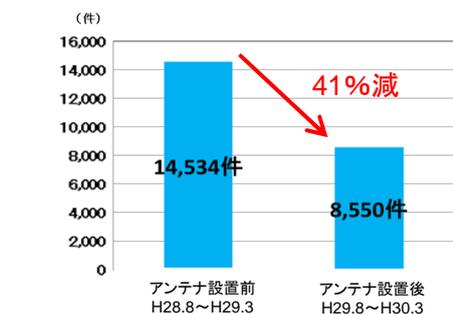


図22 カード未挿入車発生件数推移(11料金所)

### 3) 交通安全啓発活動

【平成29年度】

交通安全啓発活動の実施やホームページでの交通安全情報の提供、交通安全講習会(「名古屋高速道路の走り方のコツ講習会」)を継続して実施した。

【平成30年度】

あおり運転や積載物落下の防止などの交通安全啓発活動に愛知県警と連携して取り組む。「名古屋高速道路の走り方のコツ講習会」を引き続き実施する。



図23 愛知県警と連携した交通安全啓発活動 (H29.9.25)



図24 ホームページでの交通安全情報提供 (落下物防止強化と冬季の安全運転)

## 名古屋高速道路の走り方のコツ講習会

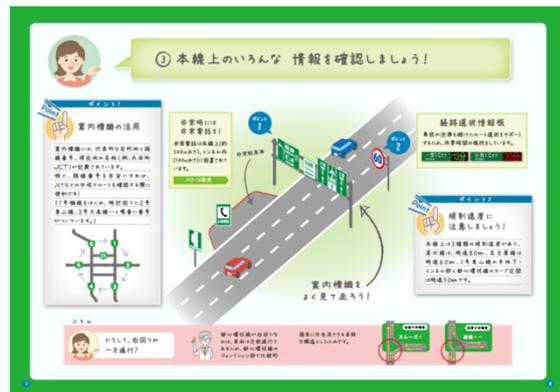
名古屋高速道路の運転が苦手な方や、安全な運転を学びたい方を対象に、会議室での講義後、実際に高速道路をバスで走行しながら、安全運転のポイントやスマートな運転をアドバイス。



図25 走り方のコツ講習会(講義、バスでの高速道路走行) (1回目:H29.5.27、2回目:H29.11.18)



お客様が「安全」「安心」「快適」に走行できるよう、名古屋高速道路の特徴や安全運転のポイントなどを紹介した、走行支援の冊子



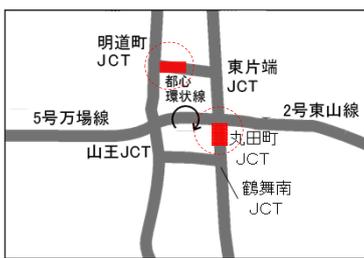
### (3) 渋滞対策

【平成29年度】

- ① [丸田町JCT] 南渡り線1車線化等の対策を実施し、対策の効果検証を進めた。
- ② [明道町JCT] 公安委員会など関係機関協議を実施した。

【平成30年度】

- ① [丸田町JCT] 引き続き、効果検証を行い、追加対策の必要性について検討を行う。
- ② [明道町JCT] 本線対策・丸の内出口対策を実施し、効果検証を行う。



項目	平成28年度		平成29年度		平成30年度
	目標	実績	目標	実績	目標
渋滞対策	丸田町JCT	立案	立案	実施	実施済対策分析評価
	明道町JCT	実施済対策分析評価	評価完了	追加対策実施	関係機関協議

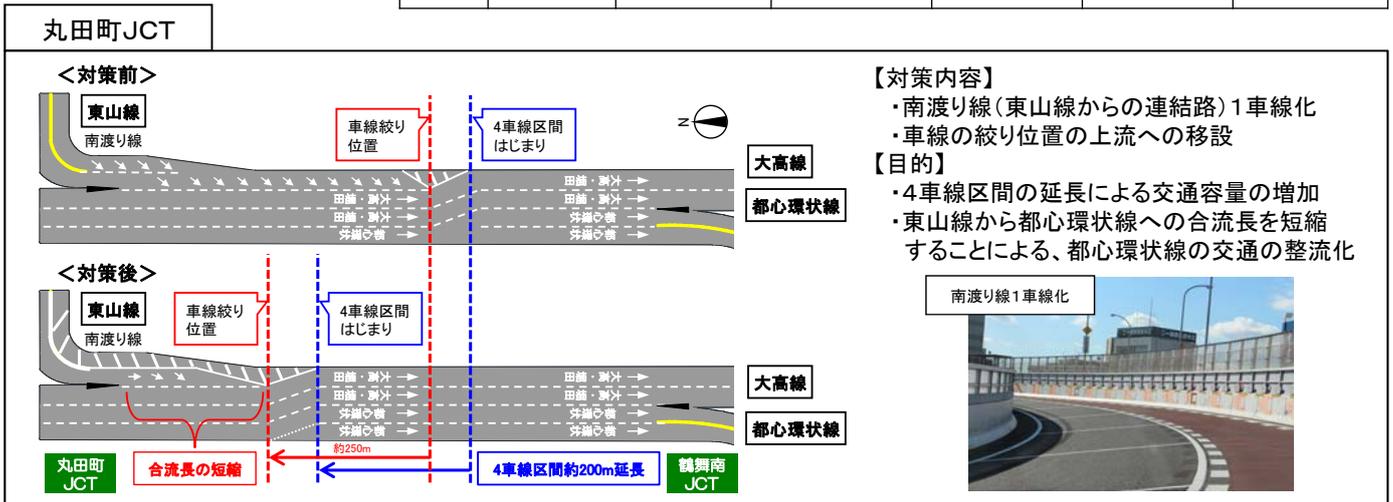


図26 対策実施内容(丸田町JCT)

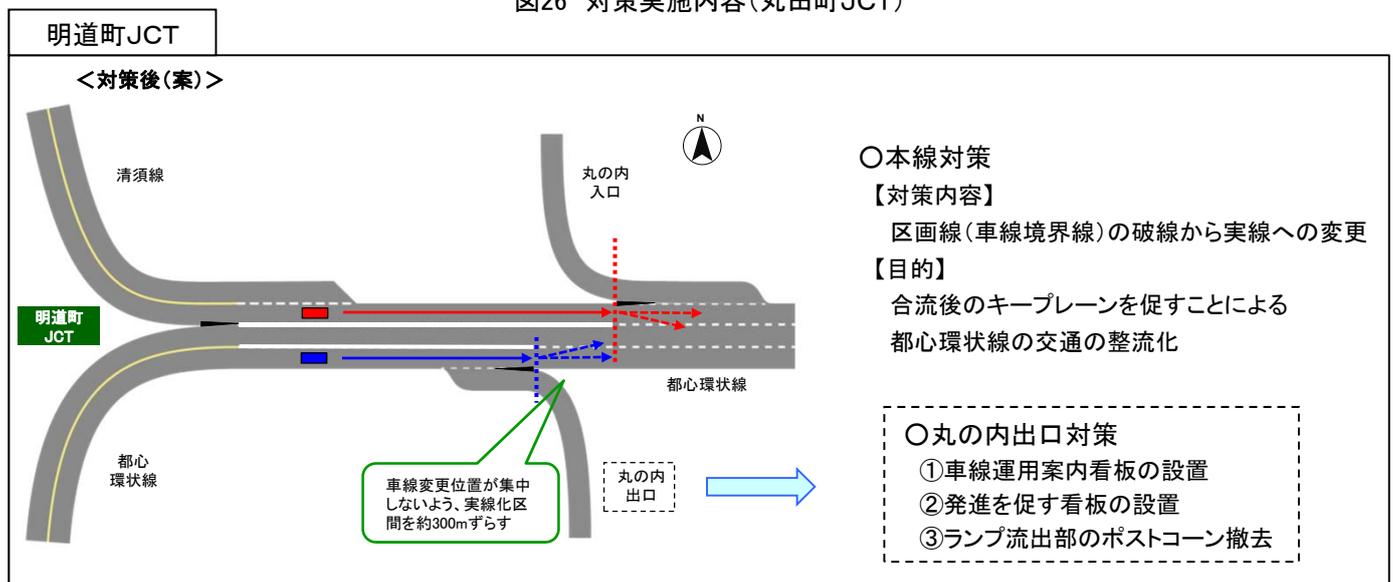


図27 渋滞対策(明道町JCT)

## (4) 広報活動の取り組み

【平成29年度】

- ①記者発表や取材対応等を通じた適宜適切な情報発信を継続した。  
ホームページを改修して、スマートフォン等から見やすくした。
- ②ネクス・プラザの利用促進を図るため、展示物の入れ替えを伴うリニューアルを行った。また、家族向けの建設現場見学会等を行った。

【平成30年度】

- ①防災情報(通行止め)メールサービスの運用を今夏に開始する。
- ②ホームページや記者発表等を通じた分かりやすく積極的な情報発信に取り組む。
- ③ネクス・プラザを更に活用して、小中学校の総合学習の利用定着を図る。

項目	平成28年度		平成29年度		平成30年度
	目標	実績	目標	実績	目標
ホームページと連携したスマホサイトの構築※1	設計・検討	設計・検討	運用開始	運用開始	運用開始
フェイスブックの活用	運用開始	運用開始	運用	運用	運用
ネクス・プラザ利用団体数※2	100団体	114団体	120団体	156団体	120団体以上

※1 ホームページと連携したスマホサイトの構築:ホームページと連携したスマホサイト構築による分かりやすく積極的な情報発信

※2 利用団体数:ネクス・プラザにおける総合学習や社会見学の間年利用団体数

### 名古屋高速防災情報(通行止め)メールサービス

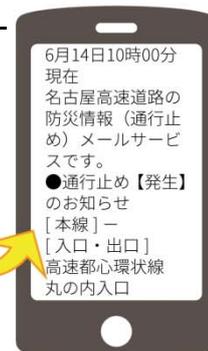
ご登録されたお客様のメールアドレスに、通行止め情報をお送りします。



通行止め発生・解除



お客様のメールアドレス  
・リアルタイムで届きます。  
・受信したい路線・時間帯を選べます。



イメージ図



図28 平成30年3月にリニューアルしたネクス・プラザ



図29 建設現場見学会 (H29.8.4)  
(ネクス・プラザ夏休みフェスティバル)

## (5) 道路施設の維持保全

### 1) リフレッシュ工事

【平成29年度】

高速1号楠線(南行)において、11月3日から11月11日まで、通行止めにより集中的に舗装等の補修工事を実施した。本工事に同調して、当該区間の大規模修繕工事(防水層の設置)を実施した。

【平成30年度】

平成31・32年度に予定している高速都心環状線のリフレッシュ工事に向けて、関係機関と調整を図り、施工方法、工事規制方法などの工事計画の策定に取り組む。



図30 リフレッシュ工事状況

### 2) 通常修繕工事 (大規模修繕対象路線を除く)

【平成29年度】

日常点検や高速都心環状線等で実施した定期点検の結果から、修繕が必要な箇所について、構造物の修繕工事を実施した。

【平成30年度】

日常点検、定期点検を計画的に実施し、点検で発見された修繕が必要な箇所について、引き続き構造物の修繕工事を実施し、道路構造物保全率90%以上を達成する。

※ 道路構造物保全率:  
早期に補修を必要としない橋梁数(径間数)  
の割合(大規模修繕対象路線を除く)

項目	平成28年度		平成29年度		平成30年度
	目標	実績	目標	実績	目標
道路構造物保全率※	90%	92%	90%	93%	90%

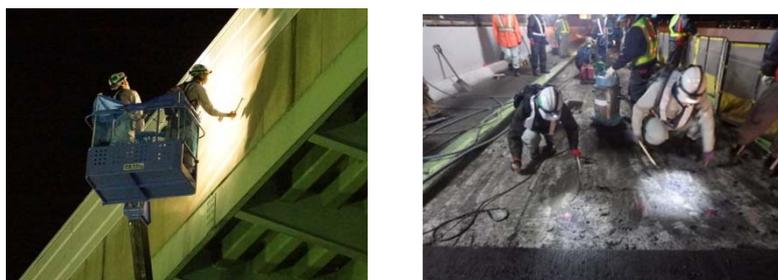
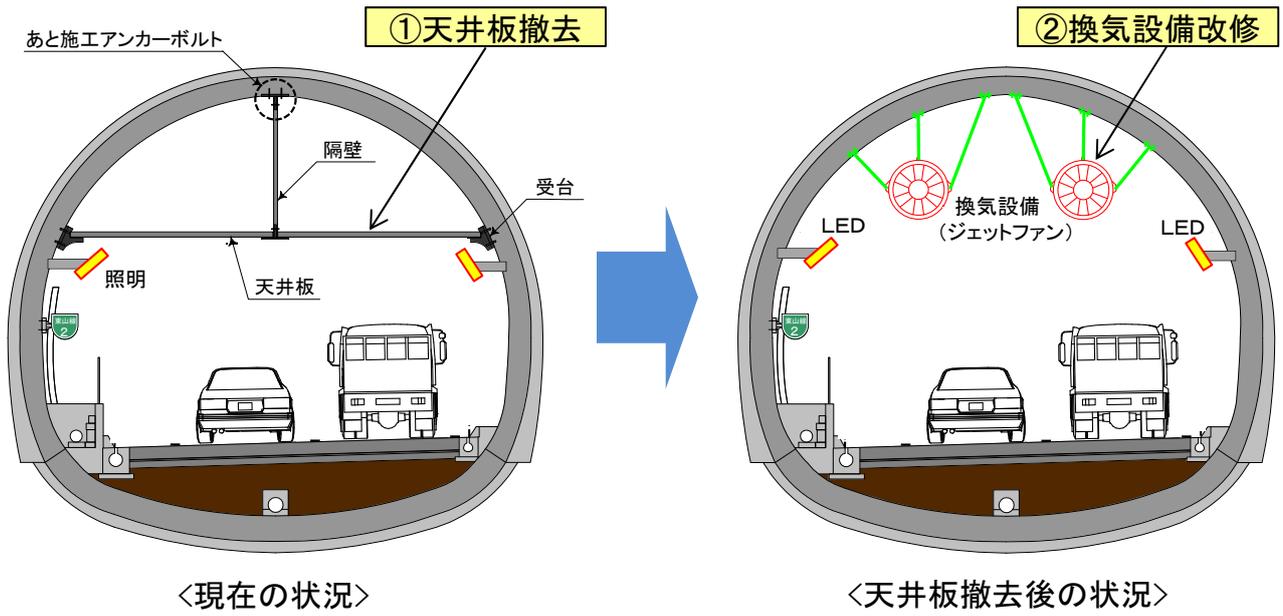


図31 定期点検状況と修繕状況



## 【トンネル断面】

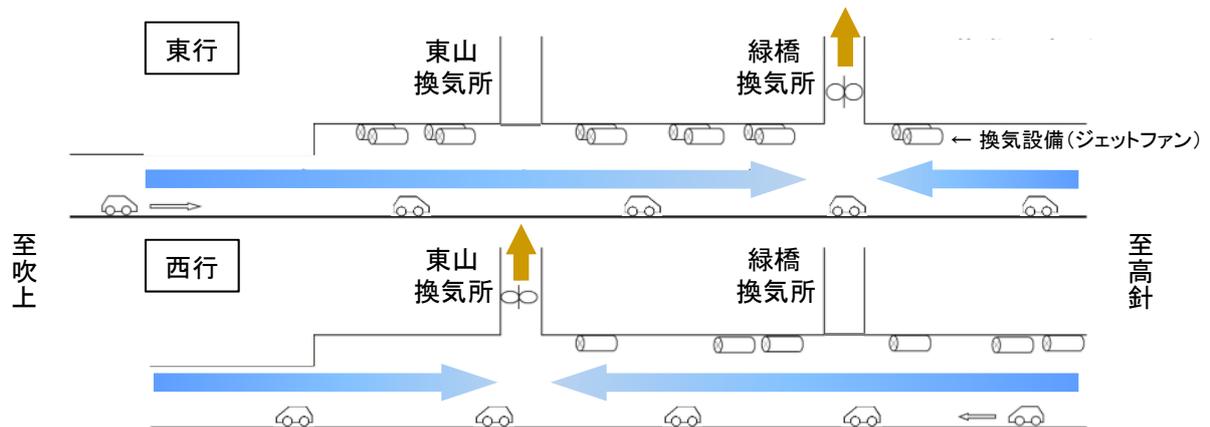
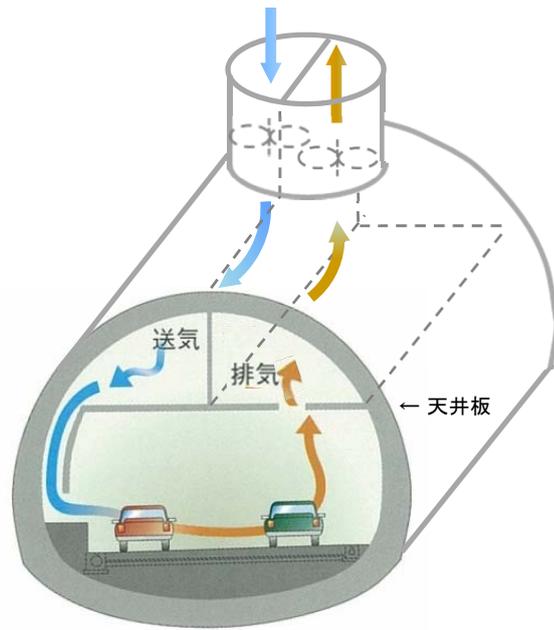


## 【換気方式】

天井板撤去前  
集中排気付横流換気方式



天井板撤去後  
ジェットファン付集中排気縦流換気方式



### 3. 目標達成状況一覧

4つの重点施策、5つの施策及び32の取組項目のうち、30個について目標を設定。

取組項目		目標（又は取組の方向性）							
		項目	内容	H28		H29		H30	
				目標	実績	目標	実績	目標	
1	大規模修繕に基づく取組	①	大規模修繕完了延長	大規模修繕対象箇所（約37.9km）のうち、床版下面からの修繕が完了した供用延長の割合	2%	2%	13%	13%	25%
2	交通安全対策（ハード、ソフト）の推進	②	車両単独事故（カーブ区間）の件数	カーブ区間25箇所における年間の車両単独事故件数	120件	128件	90件	141件	80件
		③	死傷事故率	1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数	6.1	5.7	6.0以下	5.7	6.0以下
3	交通規制回数・時間の短縮	④	交通事故処理に伴う交通規制による渋滞発生時間	交通事故処理に伴う交通規制による渋滞発生時間	70分以内／件	67分／件	70分以内／件	62分／件	70分以内／件
4	都心へのアクセス（名駅等）向上の取組	国・県・市等で構成される「リニア・高速道路アクセス向上調整会議」に参画し、名古屋駅周辺とのアクセス向上の具体化に向け関係機関とともに検討を進める							
5	人材の育成と新たな技術の蓄積	⑤	派遣研修者数	NEXCO等の先進的な取組を行っている団体へ派遣研修をさせる職員数	3人	3人	3人	2人	3人
		⑥	資格取得者数	公社業務へ関連した資格を新たに取得した職員数	5人	7人	5人	7人	5人
		⑦	事例研究発表	従来3年毎の実施であったが、平成29年度より毎年度実施	計画策定	計画策定	毎年度、実施	事例研究発表の再周知	毎年度、実施
6	透明性・公平性の向上	⑧	総合評価落札方式による発注 プロポーザル方式による発注	価格以外の技術的要素により品質向上が期待できる業務に適用する総合評価落札方式による発注、及び高度な知識、専門的な技術を必要とする業務に適用するプロポーザル方式による発注	本格運用	本格運用	本格運用	本格運用	本格運用
7	名古屋西JCT建設工事	伊勢湾岸自動車道、名二環等、周辺高速道路と一体となったネットワーク機能の発揮に向けて、名古屋西JCT建設工事の着実な推進を図る							
8	ETC2.0による情報提供	⑨	ETC2.0による情報提供	ETC2.0による渋滞、規制、安全運転支援などの情報提供	設計	設計	工事	発注準備	提供開始
9	「より利用しやすい料金」について	国土幹線道路部会の中間答申（H27.7.30）の記載内容を踏まえ、名古屋高速道路の現状と課題の整理に取り組む							
10	実践的な防災訓練の実施	⑩	実践を想定した新たな訓練	想定される災害対策活動に向けて、新たに実施する実践的な訓練	初動点検、救援・避難誘導、道路啓開	初動点検、道路啓開訓練、緊急地震速報訓練を実施	初動点検、救援・避難誘導、道路啓開	他機関との連携訓練実施	初動点検、救援・避難誘導、道路啓開
11	災害対応強化に向けた取組	⑪	対応力強化に向けた主な取組	業務継続計画（BCP）における防災上の取組	災害用備蓄品及び非常用電源の増強、自走不可車両の移動方法の効率化、施設等の浸水対策	防災体制強化の方針を整理	災害用備蓄品及び非常用電源の増強、自走不可車両の移動方法の効率化、施設等の浸水対策	車両移動実践訓練実施、BCP関連メニューの進捗管理	災害用備蓄品の増強、非常用電源増強及び施設等浸水対策の設計完了
12	ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設	⑫	お知らせアンテナ増設（1料金所）	ETCカード未挿入お知らせアンテナの増設	工事	工事	運用開始	運用開始	運用開始
		⑬	ETCカード未挿入件数減少割合	ETCカード未挿入お知らせアンテナを増設した箇所においてカード未挿入件数が減少した割合	—	—	—	—	設置前比50%減
13	逆走、誤進入対策	⑭	逆走、誤進入対策	高速出口における車両、自転車利用者、歩行者の逆走、誤進入対策	計画的に追加対策を実施	チラシ、HP等でのお客様への広報、千首寺・橋出口の路面標示実施、逆走検知・警告システムの設置	計画的に追加対策を実施	チラシ、HP等でのお客様への広報、出口部の路面標示実施、逆走検知・警告システムの検証	計画的に追加対策を実施
14	春夏秋年末の交通安全運動など、愛知県警と連携した交通安全啓発活動に取り組むとともに、JAFなどと連携して名古屋高速道路の運転に不慣れなドライバーへの交通安全講習会を実施								
15	渋滞通過時間の提供	⑮	渋滞通過時間の提供	道路情報板による渋滞通過時間表示の提供	設計	設計	工事	工事	順次、提供開始

重点施策

主な施策

取組項目		目標（又は取組の方向性）								
		項目		内容	H28		H29		H30	
					目標	実績	目標	実績	目標	
16	現在渋滞が発生している箇所への取り組み～丸田町JCT、明道町JCT	⑮	渋滞対策	丸田町JCT	個別の渋滞対策箇所	立案	立案	実施	事後調査結果の分析	実施済対策分析評価
				明道町JCT		実施済対策分析評価	評価完了	追加対策実施	関係機関協議	実施及び対策分析評価
17	現在渋滞が発生している箇所への取り組み～道路交通データを活用した錦橋出口渋滞対策の試行実施～	⑰	錦橋出口交通分散	錦橋出口に集中する交通を最適に分散させる対策	調査	分析完了	最適分散手法の検討	実証実験の分析	施行実施（分析評価）	
18	将来渋滞が懸念される都心環状線への取り組み～渋滞対策プログラムによる都心環状線渋滞対策立案～	⑱	都心環状線渋滞対策立案	都心環状線における渋滞対策プログラムによる渋滞対策の立案	プログラム開発	プログラム完成	分析	現計画案、追加対策案の比較評価	立案	
19	交通状況の提供による渋滞対策～交通状況のお知らせ～	⑲	交通状況のお知らせ	交通量及び渋滞状況をホームページでお知らせ	実施	実施	実施	実施	実施	
20	お客様意見の把握・分析、施策反映	⑳	お客様総合満足度	お客様満足度調査による5段階評価の点数	3.6	3.46	3.6以上	3.5	3.6以上	
21	分かりやすく積極的な情報発信	㉑	ホームページと連携したスマホサイトの構築	ホームページと連携したスマホサイト構築による分かりやすく積極的な情報発信	設計・検討	設計・検討	運用開始	運用開始	運用	
			フェイスブックの活用	フェイスブックを活用した情報発信	運用開始	運用開始	運用	運用	運用	
22	ネックス・プラザを通じた地域社会との交流	㉒	利用団体数	ネックス・プラザにおける総合学習や社会見学の間年利用団体数	100団体	114団体	120団体	156団体	120団体以上	
23	エコ活動の取り組み	太陽光パネルによる再生可能エネルギーの導入や、トンネル内照明のLED化などの新技術、さらに公用車をハイブリッド車へ随時入れ替えていくことでエコカー導入も推進する								
24	自治体への技術提供や大学等への情報発信	公社がこれまでに培ってきた技術力や経験を地域に提供し、地域社会に貢献する								
25	インフラ長寿命化（行動計画）に基づく個別施設計画の策定	㉔	個別施設計画策定	「名古屋高速道路公社インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき作成する個別施設毎の長寿命化計画	橋梁・トンネル	橋梁・トンネル・大型構造物策定完了	大型構造物	—	—	
26	適切な維持管理に向けての取り組み	㉕	道路構造物保全率	早期に補修を必要としない橋梁数（径間数）の割合（大規模修繕対象路線は除く）	90%	92%	90%	93%	90%	
27	取り締まりの強化	㉖	計画取り締まり回数	不正通行及び積載不良等の車両監視を兼ねた抑止効果を目的とする人的取り締まり	480回以上／年	491回	480回以上／年	492回	480回以上／年	
28	プロジェクト間の連携強化	プロジェクト連携会議を設置して、新設事業や改築事業・大規模修繕事業など中長期的な事業展開を考慮すべきプロジェクトに着手する際に、事業の重複やモレを防ぎ、プロジェクト間の連携を図るため関係部署で定期的に会議を行い、円滑かつ効率的な事業推進を図る								
29	新技術等の導入	㉗	道路照明のLED化	道路照明光源を現行のナトリウムランプからLEDユニットに交換	導入検討	設計完了方針策定	更新にあわせて順次実施	工事着手	更新にあわせて順次実施	
30	効率的な資金調達の実現	㉘	個別投資家訪問数	個別にIR活動を実施する投資家訪問数	32件	34件	40件	43件	48件	
31	コンプライアンス及び技術者倫理の徹底	㉙	コンプライアンス研修会	コンプライアンス研修会受講者アンケート調査等を実施し、内容を意識した人の割合	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	
32	情報セキュリティ意識の徹底	㉚	情報セキュリティ講習会	情報セキュリティ講習会受講者アンケート調査等を実施し、内容を意識した人の割合	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	

# IV その他

## (1) 路線番号変更

訪日外国人を始め、すべてのお客様にわかりやすい道案内の実現を進めるため、「高速道路ナンバリングの実現に向けた提言」(平成28年10月24日高速道路ナンバリング検討委員会とりまとめ)を受け、名古屋圏の環状道路の整合性を考慮し、名古屋高速道路高速都心環状線の路線番号を「R」から「C1」、英語表記を「Ring」から「Circle 1」へ変更した。なお、名古屋第二環状自動車道は「C2」、東海環状自動車道は「C3」と付番されている。変更対象となる標識の取替工事は5月より順次行い、年度末までに完了させる。

表5 路線番号変更内容

	路線番号	英語表記
現行	R	Ring
変更後	C1	Circle 1

〈 現行 〉



〈 変更後のイメージ 〉

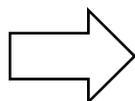
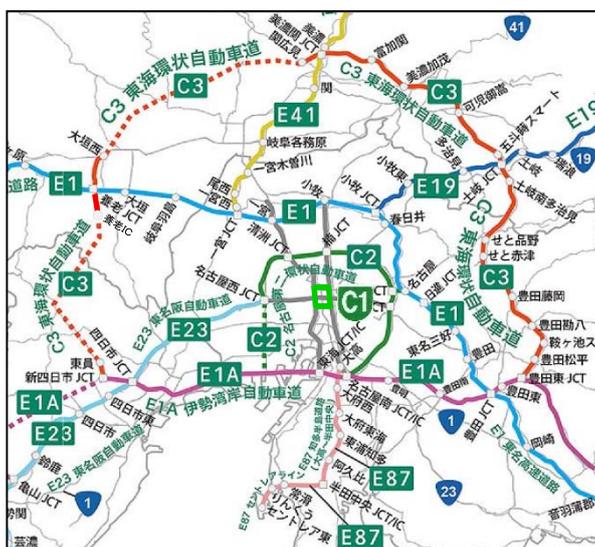


図32 標識の変更イメージ



(参考) 国土交通省ホームページを基に作成

図33 ナンバリング路線図

## (2) NEP(訪日外国人向け定額乗り放題サービス)

- ①NEP(Nagoya Expressway Pass)とは、NEXCO中日本が実施している訪日外国人向けの定額乗り放題サービス「速旅(CEP※)」のオプションとして提供しているサービスで、近年、増加傾向にある外国人旅行者の更なる誘客を図り、名古屋市及びその周辺の観光振興を推進するものである。(販売期間:H28.2~H30.9)
- ②申込利用件数は増加傾向である。

※ CEP : Central Nippon Expressway Pass

表6 NEP申込件数(H28.2~H30.3実績)

コース	料金	平成27年度	平成28年度	平成29年度(対前年度比)	計
2~7日間	1,500円	566件	3,340件	5,161件(155%)	9,067件
8~14日間	2,000円	66件	525件	816件(155%)	1,407件
計		632件	3,865件	5,977件(155%)	10,474件

(件)

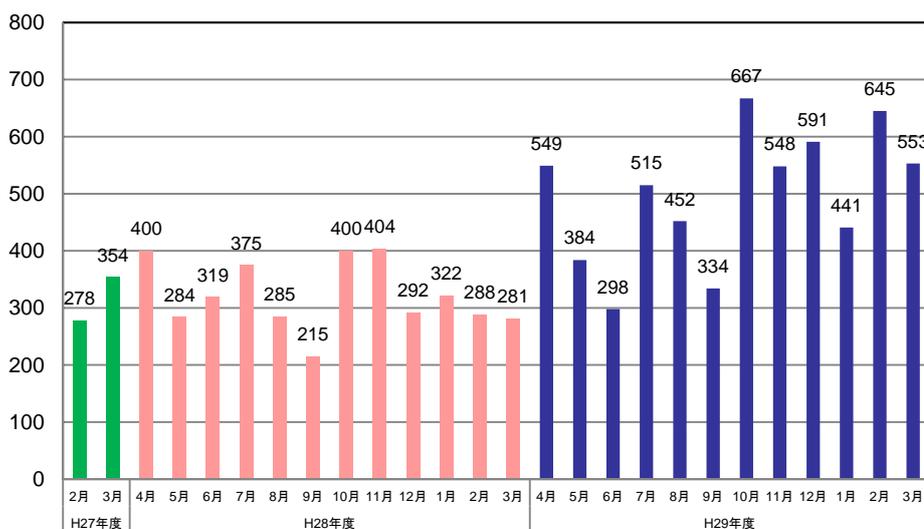


図34 月別申込件数

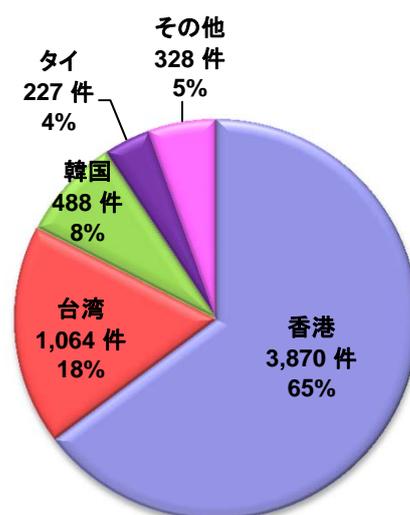


図35 国・地域別申込件数 (H29年度)

## 【参考】償還関連資料 (料金認可(平成27年9月国土交通大臣認可)に基づく)

◆H29年度決算については、現在、地方道路公社法に基づく手続き中であり、今後、決算関係書類を設立団体に提出予定

### (1) 償還状況

借入金の返済(償還準備金)について、平成29年度は6,534億円(計画は5,890億円)で、計画を上回った。

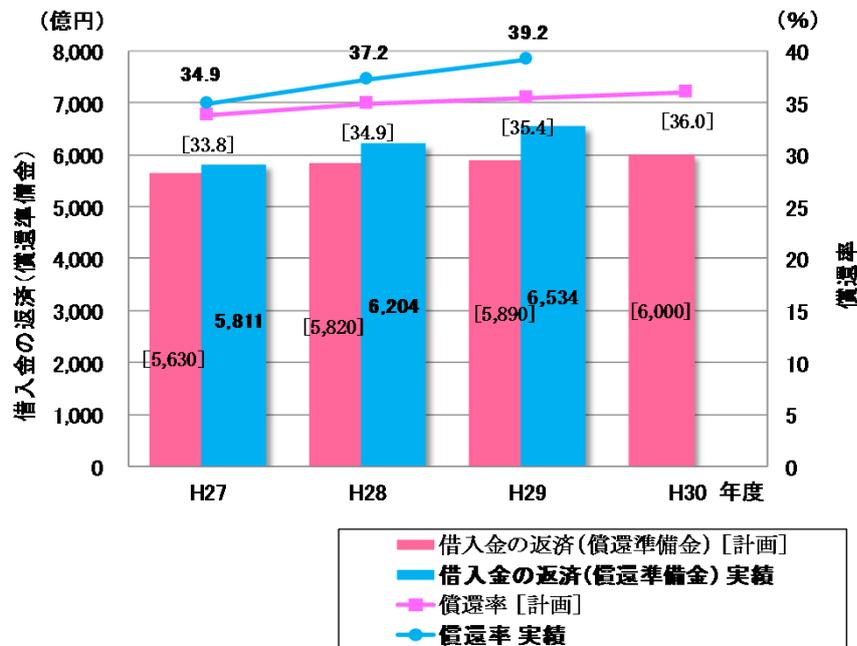


図36 借入金の返済(償還準備金)の実績と計画

### (2) 金利

低金利状態が継続したため、平成29年度の調達金利は0.260%となり、見通しの水準以下に止まった。

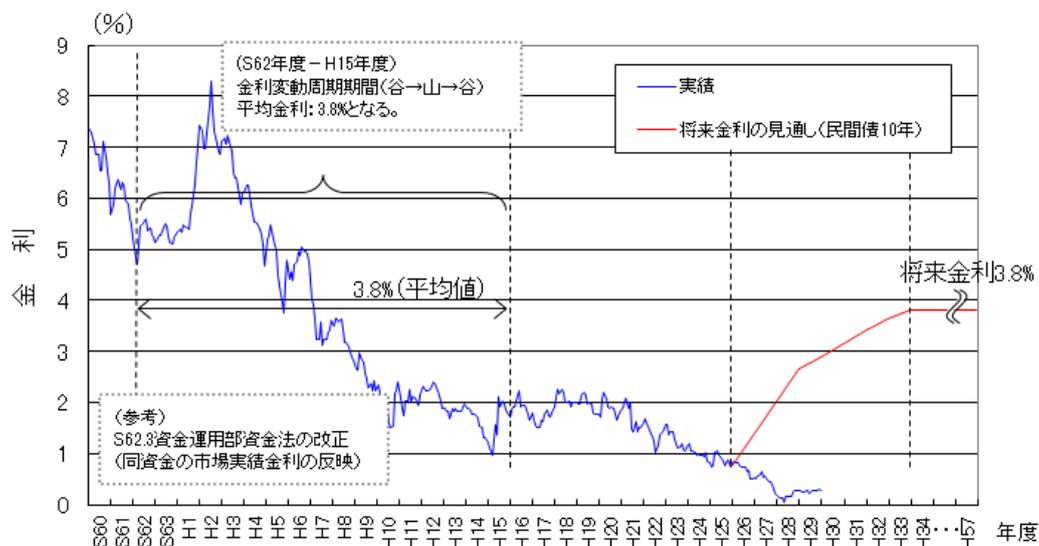


図37 金利(民間債10年)の実績と見通し

### (3) 管理費

- ①平成29年度の管理費は計画の2.6億円/kmに対し、実績は2.4億円/kmであった。
- ②大規模修繕費は計画の230億円に対し、実績は111億円であった。

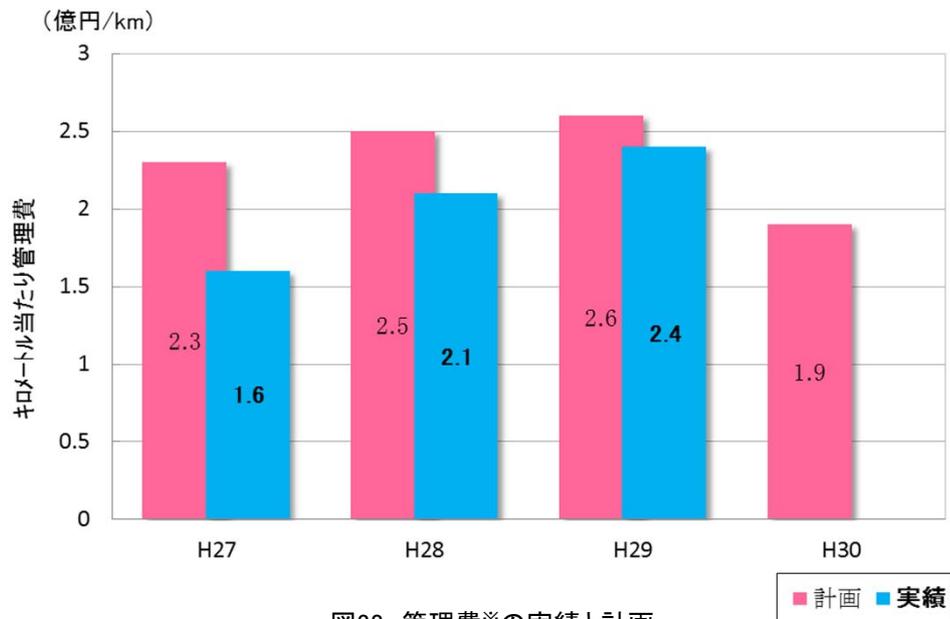


図38 管理費※の実績と計画

※ 道路管理費、一般管理費の合計を開通延長で除いたものである。  
ただし、大規模修繕費、消費税、ETCマイレージ還元負担金は除く。

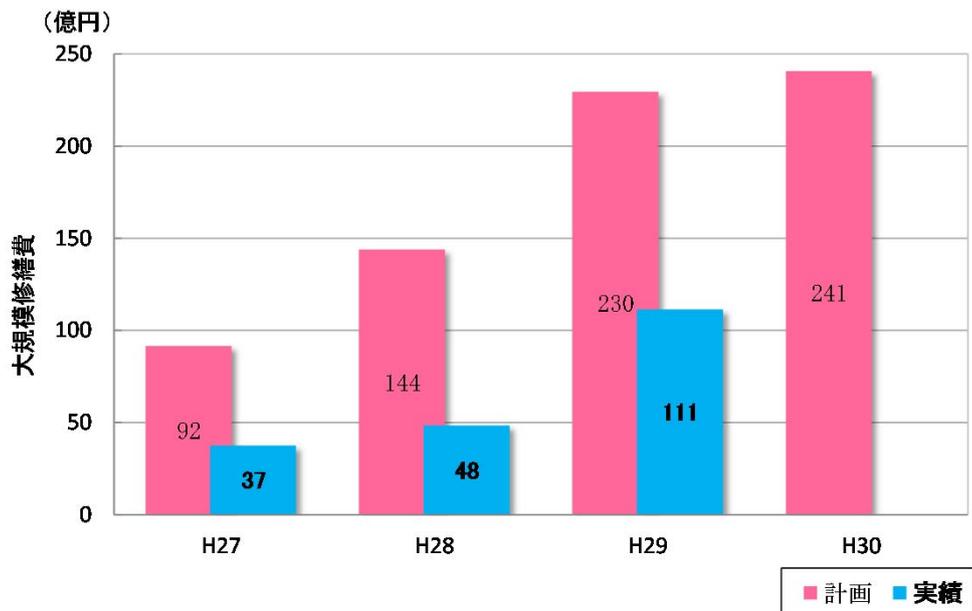
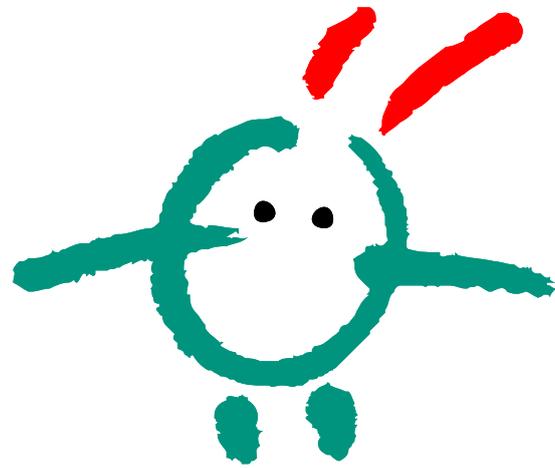


図39 大規模修繕費※の実績と計画

※ 諸経費を含む



NAGOYA EXPRESSWAY

