

名古屋高速道路公社

運営会議

(第58回)

令和元年7月12日

目 次

	ページ
はじめに	1
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30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 令和元年度予算の概要	10
III 新たな中期経営計画(2019-2021)について(概要)	
1 中期経営計画の位置づけ	12
2 長期見通し	12
3 中期経営方針	13
4 主要施策	
(1)都心へのアクセスの向上	14
(2)新たな料金体系への取組みの推進	18
(3)更なる交通安全対策の実施	19
(4)大規模修繕計画に基づく事業の推進	20
(5)リフレッシュ工事の実施	21
(6)都心環状線の渋滞対策	22
5 施策一覧	23
参考1:前中期経営計画(2016-2018)の進捗・達成状況	28
参考2:償還関連資料	30

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。
- ・平成30年度では、1日平均で約34万4千台が利用しており、名古屋都市圏における経済活動の礎を担っている。
- ・全線開通を機に、公社の基本的な視点を「整備」から「利用」へと移し、お客様サービスの一層の向上に努めてきた。
- ・これからも交通安全対策や大規模修繕等を着実に進め、都市交通施設としての基盤をより確かなものにしていく。
- ・さらに、名古屋高速道路と名古屋第二環状自動車道(名二環)が一体となって形成される名古屋市周辺の高速道路ネットワークの完成、リニア中央新幹線の開業を視野に入れ、安全・安心・快適な道路サービスを充実させることで、進化する元気な名古屋都市圏を支えていく。

【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。

名古屋高速道路の概要

- ・ 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。

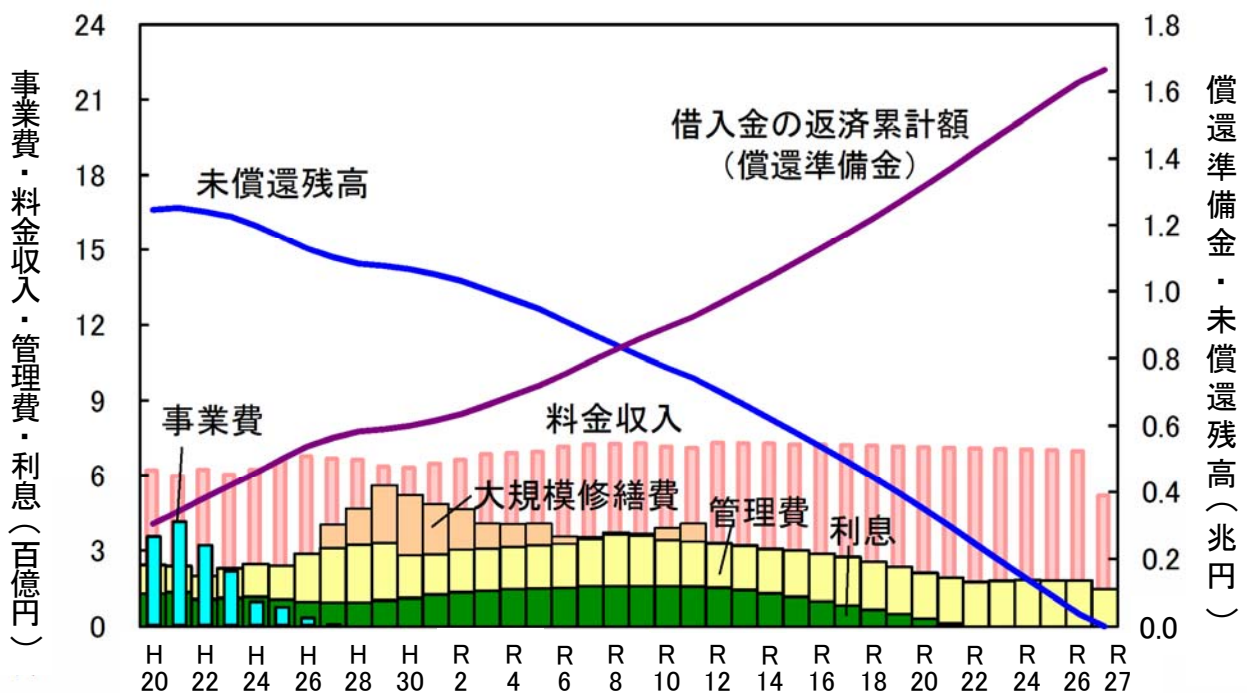
[事業概要※1]

総事業費:1兆6,900億円

完了年度(建設事業):令和2年度

償還満了日:令和27年12月

※1 総事業費は整備計画(平成30年6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。



換算起算日※2
平成12年 8月

償還満了日
令和27年12月

図1 償還計画図

※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%(日当たり236万台・km)の交通量を担っている。

② 死傷事故の状況

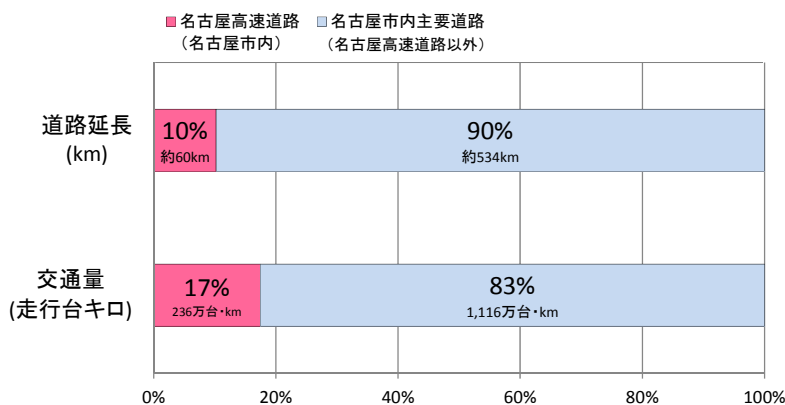
交差点や信号のない自動車専用道路であるため、交通事故に遭う確率を示す「死傷事故率※」が7件/億台キロと名古屋市内幹線道路に比べ約1/21と交通事故(人身事故)の発生が低い状況にある。

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。

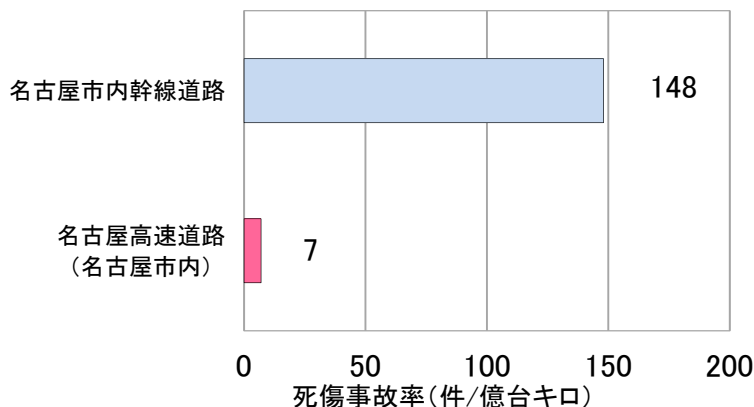
《①道路交通の分担率》



○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: 名古屋市道路統計(平成30年)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》



○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)一般市道を対象としている。

図3 死傷事故率

《③利用の理由》

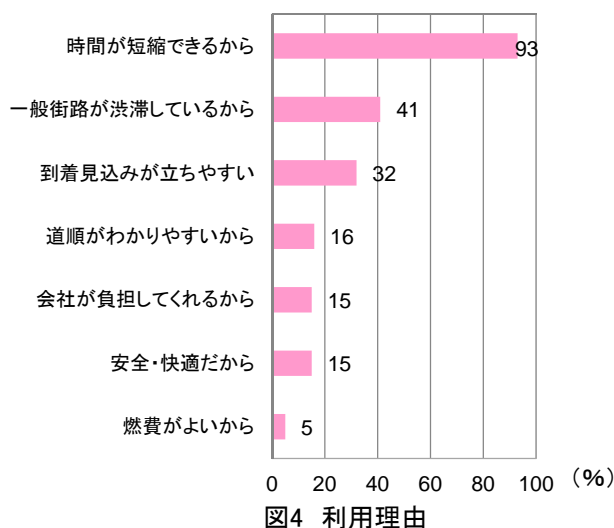


図4 利用理由

《平成30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)公社ホームページ
回答数: 4,634件(調査票3,665件、インターネット969件)
実施期間: 平成30年9月5日～10月5日

2 交通量等の現状

(1) 交通量

- ①平成30年度の平均交通量は約34万4千台/日で、景気が緩やかに回復し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、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30年度 A	平成29年度 B	比率(%) (A/B)
名古屋線	229,200	225,000	101.9
尾北線	115,100	112,400	102.4
合計	344,300	337,400	102.0

○参考 首都高速(平成30年度):1,014,000台/日(101.4%)
阪神高速(平成30年度): 759,900台/日(100.4%)



図5 料金圏図

交通量
(万台/日)

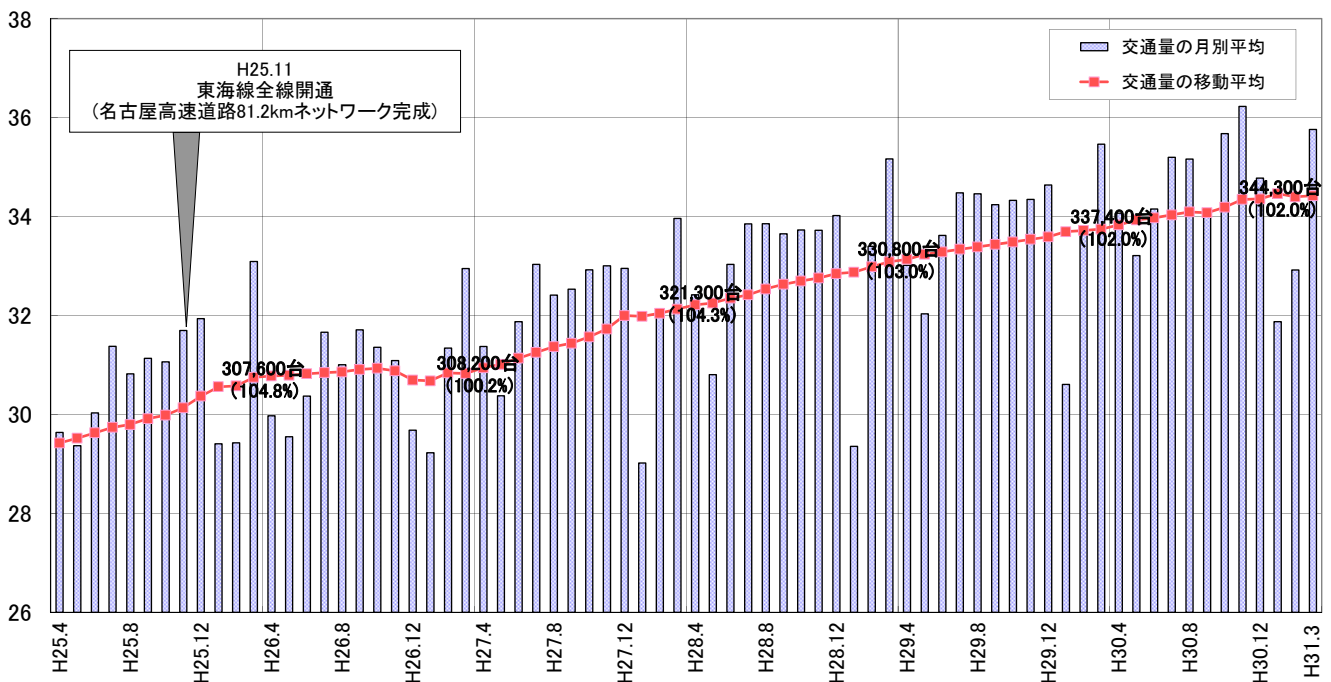


図6 交通量の推移

* ()は対前年度比を示す。

(2) 渋滞状況

①全線の平日平均渋滞量は対前年比約37%増。

(H29の11.4(km・h/日)からH30は15.6(km・h/日)に増加)

- ・全線渋滞量のうち高速都心環状線の渋滞量が約1/3を占め、最大。
- ・高速3号大高線は、近年渋滞量が増加しており、H30は東海線全線開通年度(H25)を超過。
- ・高速11号小牧線は、国道41号6車線化事業の進捗に伴い、渋滞が一時減少したが、H30は増加。

②高速都心環状線は、交通量の増加に伴い渋滞が増加。

朝方は主に7時台から丸田町JCTを先頭とした渋滞が発生し、明道町JCT付近まで延伸。

夕方は主に16時台から錦橋出口を先頭とした渋滞が発生し、東別院付近まで延伸。

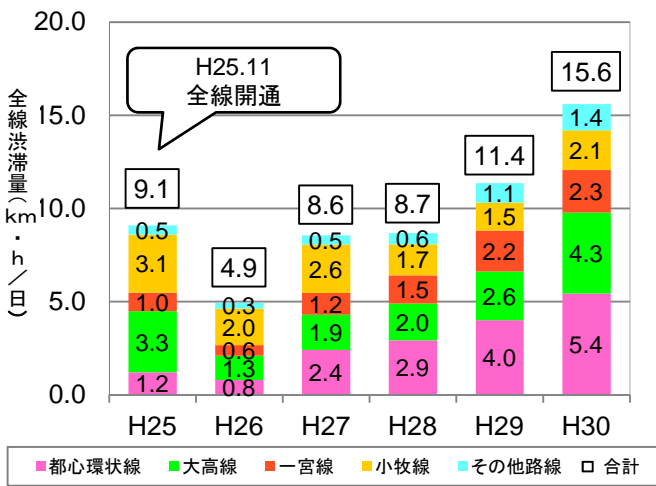


図7 全線の平均渋滞量^{※1}(平日)

※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)

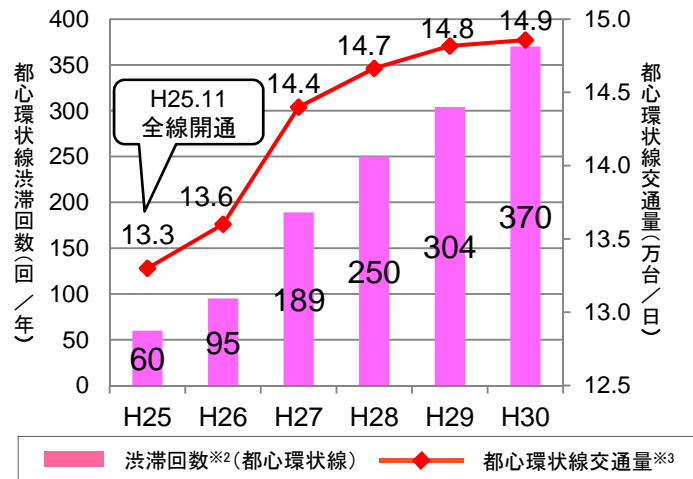


図8 都心環状線の渋滞回数と交通量(平日)

※2 渋滞回数:時速30km以下、1km以上の車列が30分間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

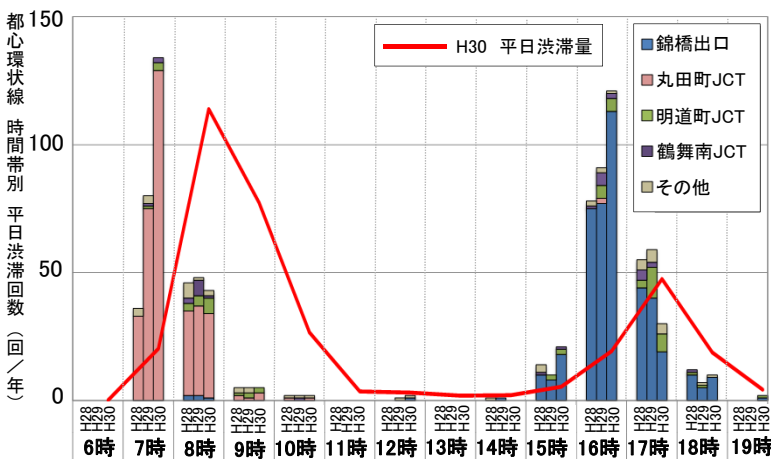


図9 都心環状線の時間帯別渋滞回数^{※4}と渋滞量(平日)

※4 時間帯別渋滞回数:渋滞回数を渋滞開始時間帯別に整理したもの

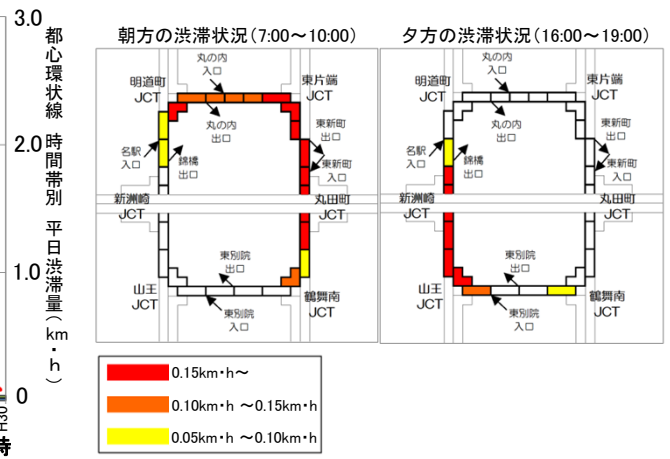


図10 都心環状線における朝夕の渋滞状況(平成30年度平日平均)

3 経営の現状(平成30年度決算)

(1) 損益計算書の概要

① 収益の状況

ア 収益の総額は782億円で、そのうち774億円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17億円(2.2%)の増加。

② 費用の状況

ア 費用の総額は、782億円であり、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363億円(消費税納付金含む。)、業務外費用(借入金利息など)71億円及び借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入319億円となっている。

イ 道路管理費は、前年度から34億円の増加。大規模修繕、東山トンネル天井板撤去、ETC関連機器の更新などを実施した。

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11億円の減少。

表2 損益計算書

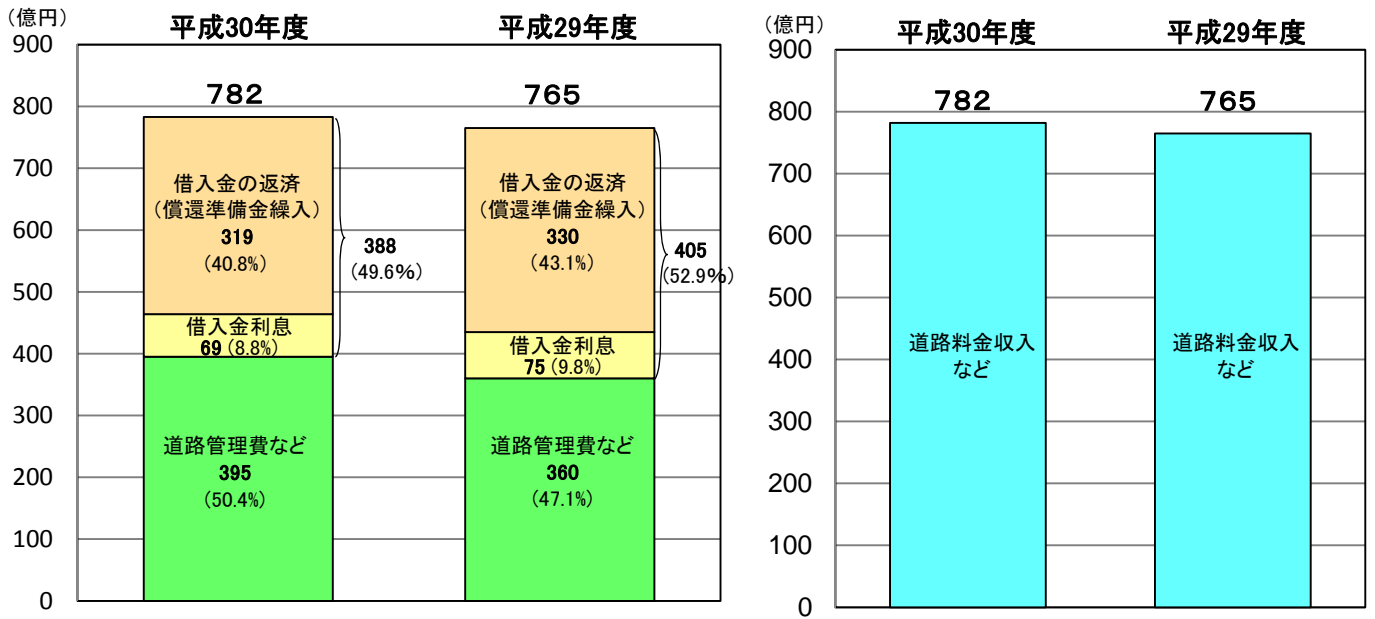
(単位:百万円)

費用の部					収益の部				
勘定科目	30年度	29年度	前年度比		勘定科目	30年度	29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	37,311	33,893	3,417	110.1	業務収入	78,102	76,422	1,680	102.2
道路管理費 (内消費税納付金)	36,271 (3,237)	32,852 (4,492)	3,419 (△1,255)	110.4	道路料金収入	77,389	75,739	1,650	102.2
貸倒引当金繰入	+0	0	+0	皆増	マイレージ還元負担金収入	609	616	△7	98.8
マイレージ還元負担金	1,039	1,042	△2	99.8	マイレージ引当金戻入益	4	2	2	177.8
一般管理費	1,955	1,925	31	101.6	業務雑収入	99	64	35	155.4
業務外費用 (内借入金利息)	7,089 (6,904)	7,711 (7,522)	△622 (△617)	91.9	業務外収益	135	102	33	132.8
小計(管理費用)	46,355	43,529	2,826	106.5					
償還準備金繰入	31,881	32,994	△1,112	96.6					
合計	78,237	76,523	1,713	102.2	合計	78,237	76,523	1,713	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

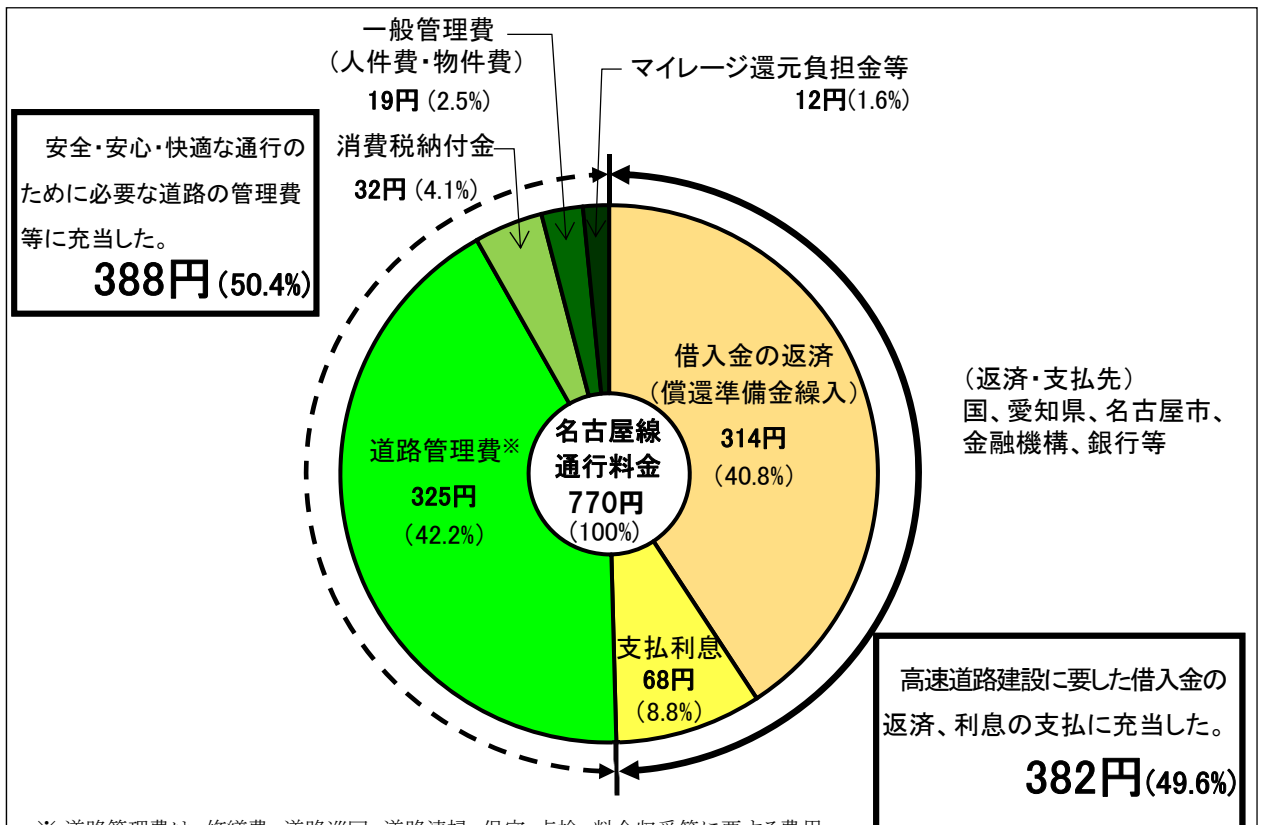
収益



(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



※ 道路管理費は、修繕費、道路巡回、道路清掃、保守・点検、料金収受等に要する費用

- 上記の「使いみち」は、平成30年度の損益計算書を基に770円の料金ケースで計算している。
- お客様からいただいた通行料金770円は、全て「営業中の道路に要する費用」に充当している。
- お客様からいただいた通行料金770円のうち382円分(約50%)は、建設に要した借入金の元金返済とその利息に充当している。

(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1兆6,960億円。このうち営業中の道路資産は1兆6,743億円であり、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1兆6,960億円、主なものは、道路債券を含む借入金6,636億円、元金返済に充てた償還準備金6,853億円、設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金3,180億円。

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30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6,853億円、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1.9ポイント向上し、41.1%。

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	30年度	29年度	前年度比		勘定科目	30年度	29年度	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
流動資産	18,118	12,706	5,412	142.6	流動負債	99,330	96,357	2,974	103.1
現金・預金など	9,512	4,610	4,902	206.3	1年以内返済予定長期借入金※	78,298	81,582	△ 3,283	96.0
未収金	8,607	8,097	510	106.3	未払金など	21,032	14,775	6,257	142.3
貸倒引当金	△0	△0	△0	368.2	固定負債	593,399	621,830	△ 28,432	95.4
固定資産	1,676,859	1,675,736	1,124	100.1	名古屋高速道路債券※	401,000	398,000	3,000	100.8
道路	1,674,293	1,673,632	661	100.0	政府借入金※	87,974	104,906	△ 16,932	83.9
道路建設仮勘定	1,792	1,224	568	146.4	県・市借入金※	77,362	91,979	△ 14,617	84.1
有形固定資産など	775	880	△ 105	88.1	長期借入金など※	18,916	18,825	90	100.5
繰延資産	999	991	8	100.8	退職給与引当金	872	841	31	103.7
					ETCマイレージ引当金	253	257	△ 4	98.4
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	685,285	653,403	31,881	104.9
					償還準備金	685,285	653,403	31,881	104.9
					基本金(県・市出資金)	317,963	317,843	120	100.0
資産合計	1,695,977	1,689,433	6,543	100.4	負債・資本合計	1,695,977	1,689,433	6,543	100.4

※の合計が借入金の合計となる。平成30年度合計 : 6,636億円
(平成29年度合計 : 6,953億円)

(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。

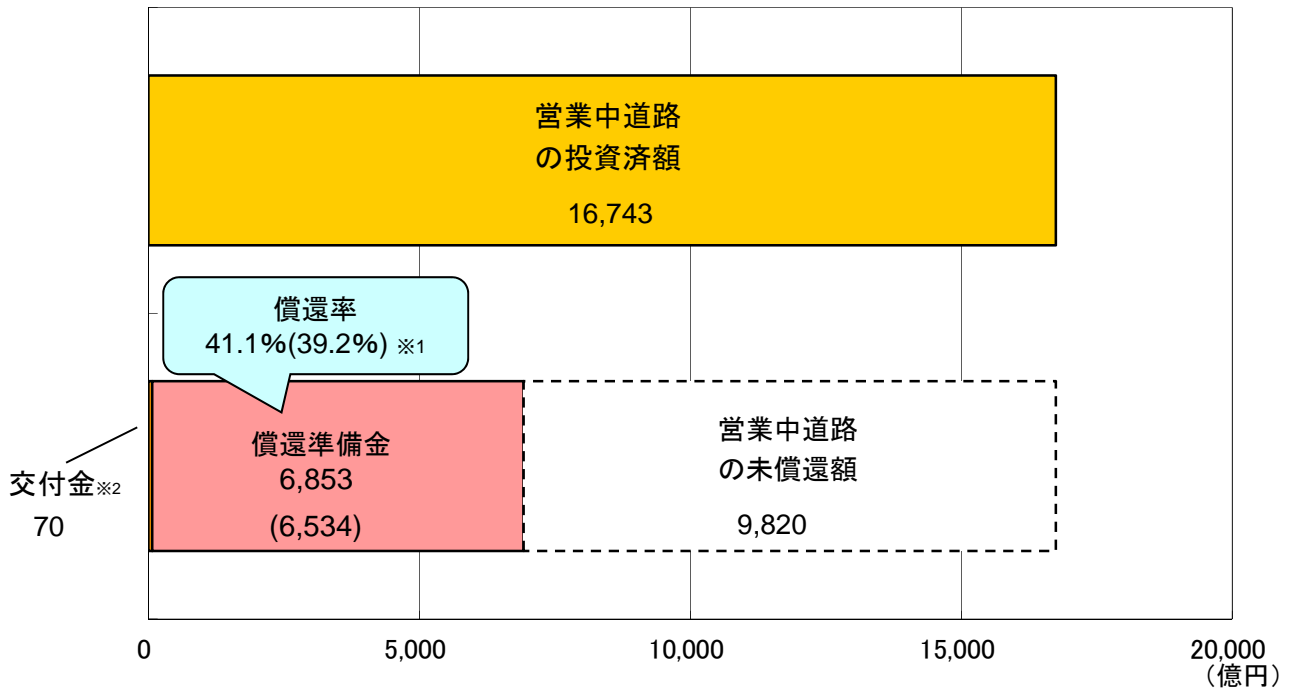


図12 償還状況(平成30年度)

(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29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

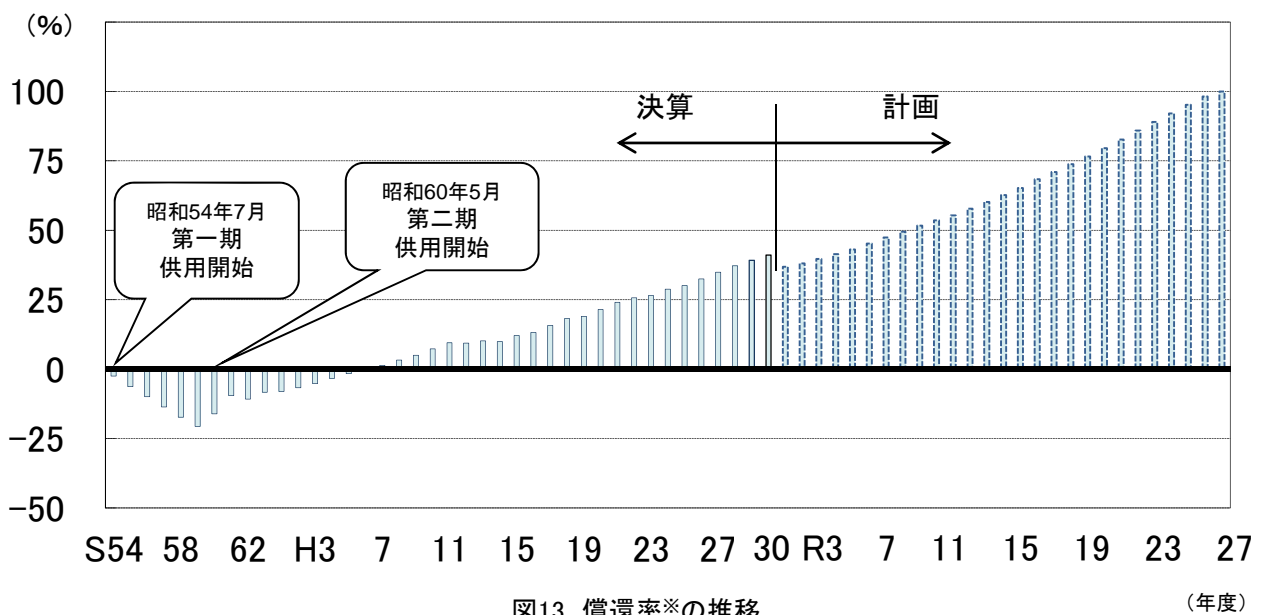


図13 償還率※の推移

(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 令和元年度予算の概要

(1) 建設事業 5億円[前年度比0.63]

名古屋西JCT建設工事(5億円) 上部工事(高速5号万場線)

(2) 管理事業 1,355億円[前年度比0.97]

① 維持改良費 361億円[前年度比0.96]

- 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、防災対応力向上など)
- エ 雪氷対策業務(凍結防止剤散布や除雪作業、雪氷体制拡充の検討など)
- オ 維持管理の高度化・効率化に係る調査・設計等業務

② 業務管理費 112億円[前年度比1.07]

- 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。)
- ウ 都心へのアクセス向上、料金や渋滞対策に係る検討等
- エ 消費税の納付

③ 業務外支出 862億円[前年度比0.96]

- ア 元金償還金
- イ 支払利息

④ その他(一般管理費、予備費) 20億円[前年度比1.09]

表4 令和元年度予算

(単位:百万円)

区 分	収 入				支 出			
	科 目	R1予算額(A)	H30予算額(B)	(A)／(B)	科 目	R1予算額(A)	H30予算額(B)	(A)／(B)
建設事業費	県・市出資金	75	120	62.5%	建設費	407	624	65.2%
	無利子貸付金	125	200	62.5%	一般管理費	83	167	49.7%
	特別転貸債	175	280	62.5%	支払利息	10	9	111.1%
	民間借入金	125	200	62.5%				
	計	500	800	62.5%	計	500	800	62.5%
管理事業費	料金収入	62,993	62,899	100.1%	維持改良費	36,100	37,633	95.9%
	民間借入金(借換)	72,301	77,084	93.8%	業務管理費	11,238	10,483	107.2%
	雑収入	174	173	100.6%	一般管理費	1,964	1,806	108.7%
					業務外支出	86,161	90,229	95.5%
					元金償還金	78,298	81,582	96.0%
					支払利息	7,863	8,647	90.9%
					予備費	5	5	100.0%
	計	135,468	140,156	96.7%	計	135,468	140,156	96.7%
受託事業費	受託工事収入	3	79	3.8%	受託工事費	3	79	3.8%
合 計		135,971	141,035	96.4%	合 計	135,971	141,035	96.4%

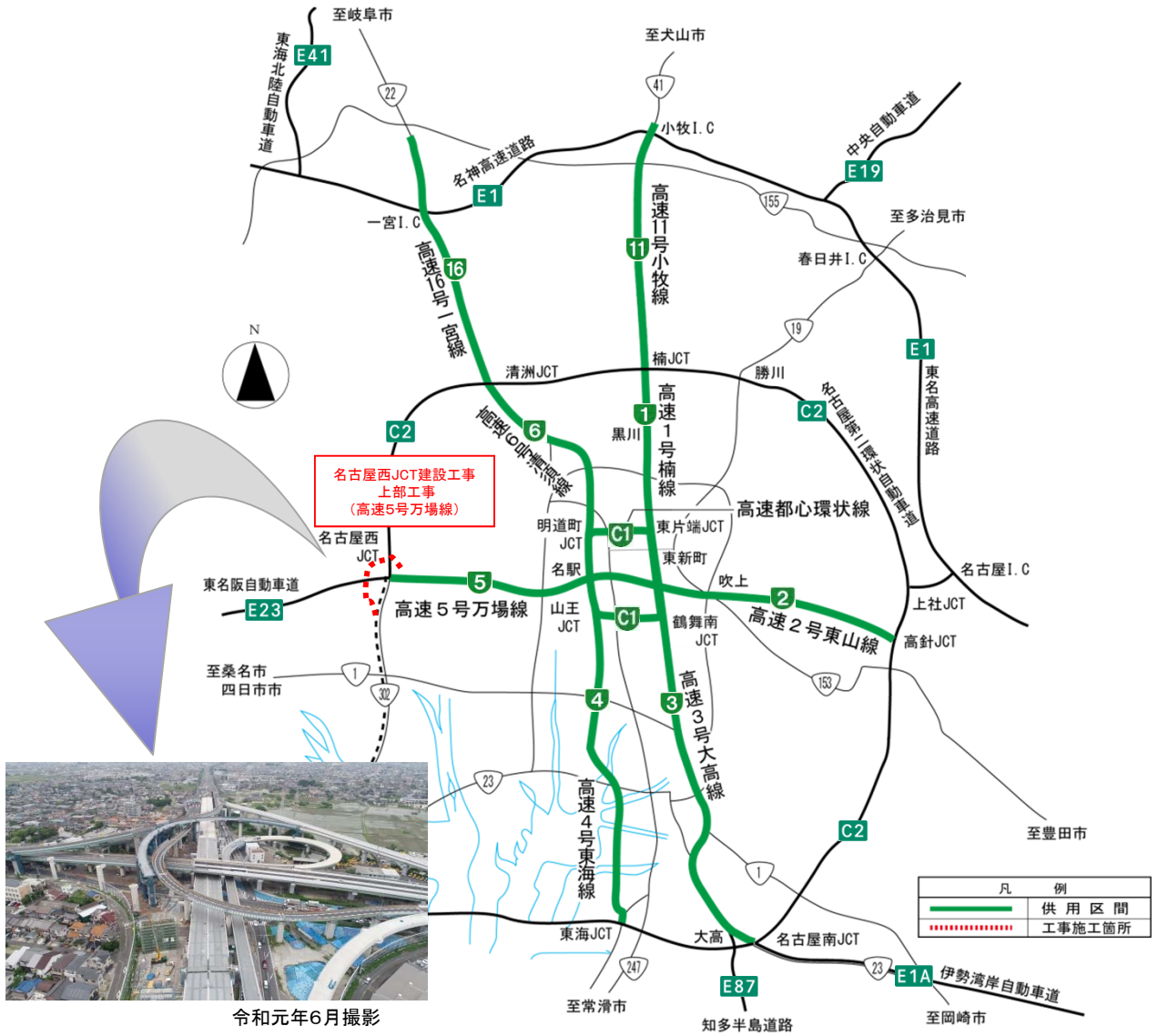


図14 建設事業実施箇所



大規模修繕



構造物点検



横転事故処理 (H30.6.7)



補修工事



凍結防止剤散布



交通パトロール

図15 主な管理事業

Ⅲ 新たな中期経営計画(2019-2021)について(概要)

1 中期経営計画の位置づけ

中期経営計画
P. 6



2 長期見通し

中期経営計画
P. 8-11

長期の経営環境 “4つの背景”

(1) 経済活動の広域化・交流人口の拡大

高速道路ネットワークの拡充、アジア競技大会開催、リニア中央新幹線開業に伴って、名古屋都市圏を中心とした経済活動の広域化や交流人口の拡大が想定されます。
物流・人の交流の基盤として、地域の活性化につながるよう、機能性・利便性の向上が求められます。

(2) お客様ニーズの多様化・高度化

本格的な超高齢社会の到来、インバウンドの急増、情報通信技術（ICT）や人工知能（AI）などの目覚ましい技術革新による社会変化が予想されます。
さらに多様化、高度化するお客様ニーズへの対応が必要となります。

(3) 道路構造物の高齢化

名古屋高速道路の構造物の高齢化が、開通年数の経過に伴い進行します。
インフラの管理者として、将来にわたって長期的に構造物の安全性を確保する使命を担っています。

(4) 巨大地震リスクの高まりと気象災害の激甚化

南海トラフ巨大地震の発生の可能性が高まってきています。また、近年は激甚化した気象災害が頻発しています。
自然災害に対する備えを強化し、災害発生時にはお客様の安全と緊急輸送道路機能を確保するよう、万全を期す責務があります。

名古屋高速は、 進化する名古屋都市圏を支えます

進む高速道路ネットワークの整備、近づくアジア競技大会開催・リニア中央新幹線開業。

名古屋高速は、既存施設を有効に活用し機能を向上させることで、「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、将来のスーパー・メガリージョンの形成に向けて進化する元気な「名古屋都市圏」を支えます。

前中期経営計画（2016-2018）の進捗・達成事項や長期の見通しを踏まえ、この方針を具体化するために2019-2021年の計画期間中に次の施策に取り組みます。

（1）さらに使いやすい名古屋高速 ～元気な「名古屋都市圏」づくりへの貢献～

リニア中央新幹線開業に向けた都心へのアクセスの向上、名二環等とのネットワーク機能の発揮、より利用しやすい料金に関する取り組みを進め、利便性向上を図ります。

（2）さらに確かな名古屋高速 ～安全・安心の徹底～

交通安全対策を継続的に実施し、交通事故や逆走等の削減に努めます。また、大規模修繕の推進、着実な点検・補修の実施等により、道路構造物を健全に保っていきます。さらに、南海トラフ地震を始めとした自然災害への対応力強化を進め、安全・安心に対する信頼性向上を図ります。

（3）さらに走りやすい名古屋高速 ～快適さとサービスの向上～

恒常的な渋滞箇所における渋滞や事故・工事による渋滞への対策を進めます。また、雪氷対策を強化し、道路交通への影響軽減に努めます。さらに、高度化・多様化するお客様ニーズに対応し、より充実した道路交通情報の提供を始めとしたサービスの向上に取り組み、快適性向上を図ります。

あわせて、上記施策を実行するための基盤となる健全で活力のある事業運営に資する諸施策に取り組みます。

（4）社会的責任の遂行

工事の品質確保と安全管理、環境保全、事業運営の信頼性向上（コンプライアンス徹底等）、地域社会との共生、積極的な情報発信などに取り組みます。

（5）経営基盤の強化

コスト縮減や戦略的な資金調達による財務基盤強化・経営合理化、人材育成やワークライフバランス推進などによる組織基盤強化、重要施策間の連携強化による事業推進基盤強化に取り組みます。

4 主要施策

(1) 都心へのアクセスの向上

中期経営計画
P. 13-14

1 都心へのアクセスの向上

2027年のリニア中央新幹線開業を見据え、都心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、お客様の利便性向上や地域経済の活性化推進に取り組んでいきます。

(1) 都心へのアクセス向上の取組み 継続

都心へのアクセス向上を図るため、名古屋駅周辺交通基盤整備方針に示された高速道路出入口の追加・改良等について、関係機関とともに検討を行い事業化に向けて取り組んでいきます。

「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」

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、本市への流出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、必要な手続・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」(名古屋市策定) 2018.3より抜粋

(2) 高速道路ネットワークの更なる充実 新規

都心環状線の渋滞対策や、中部国際空港を始めとする南方面への速達性・利便性の向上等、高速道路ネットワークの更なる充実を図るため、丸田町JCTにおける東山線東行きから都心環状線への『南渡り線』について事業化に向けた検討を行い、関係機関等の協議・調整に取り組んでいきます。

南渡り線の整備により、交通基盤整備方針と一体となって以下の効果が期待されます。

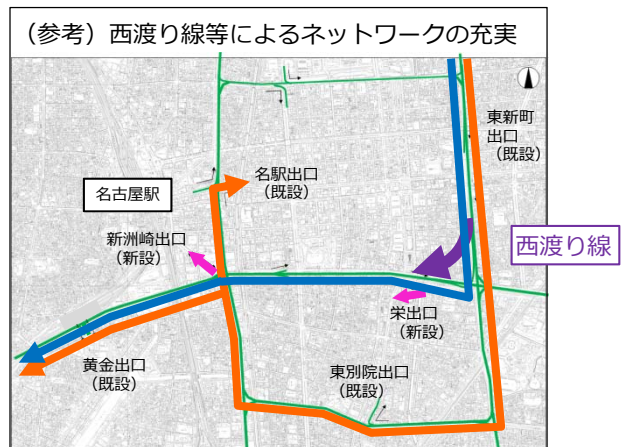
1) ネットワークの充実による都心環状線の交通負荷軽減

近年、名古屋高速道路の交通量が増加傾向にあることや、リニア開業による交通量増加に伴い、明道町JCTや錦橋出口を先頭とした都心環状線の渋滞が増加する見込みとなっています。

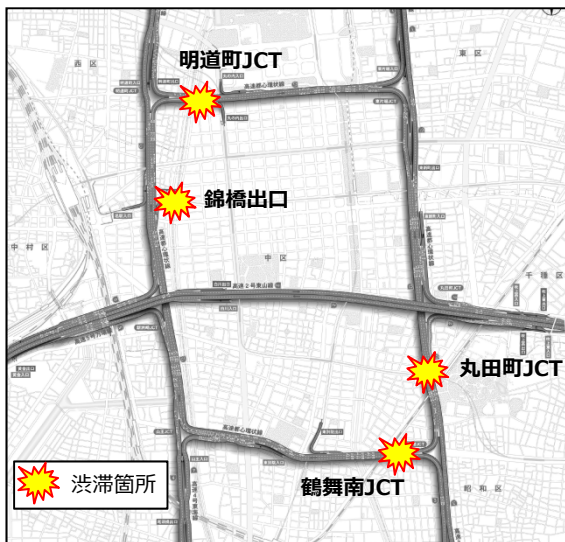
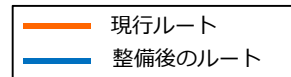
『名古屋駅周辺交通基盤整備方針』に示される出入口と西渡り線と一体で、南渡り線を整備することにより、都心環状線南回り・北回りの交通が東山線へ転換し、**都心環状線の渋滞解消が見込まれます。**



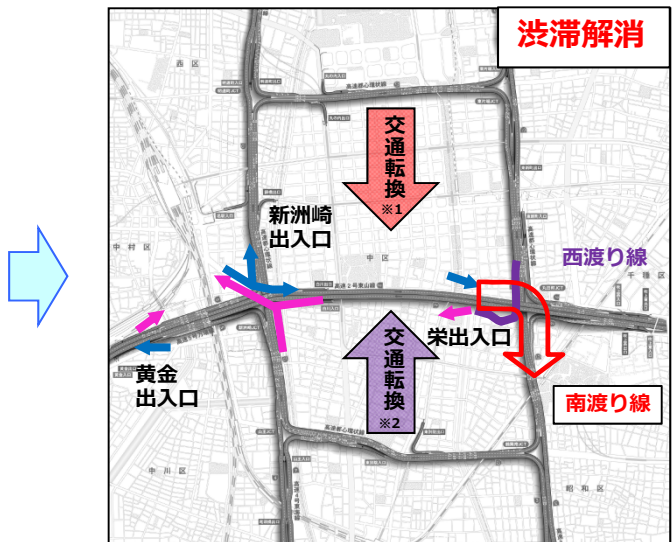
(交通基盤整備方針に示される入口を記載)



(交通基盤整備方針に示される出口を記載)



現況の渋滞箇所

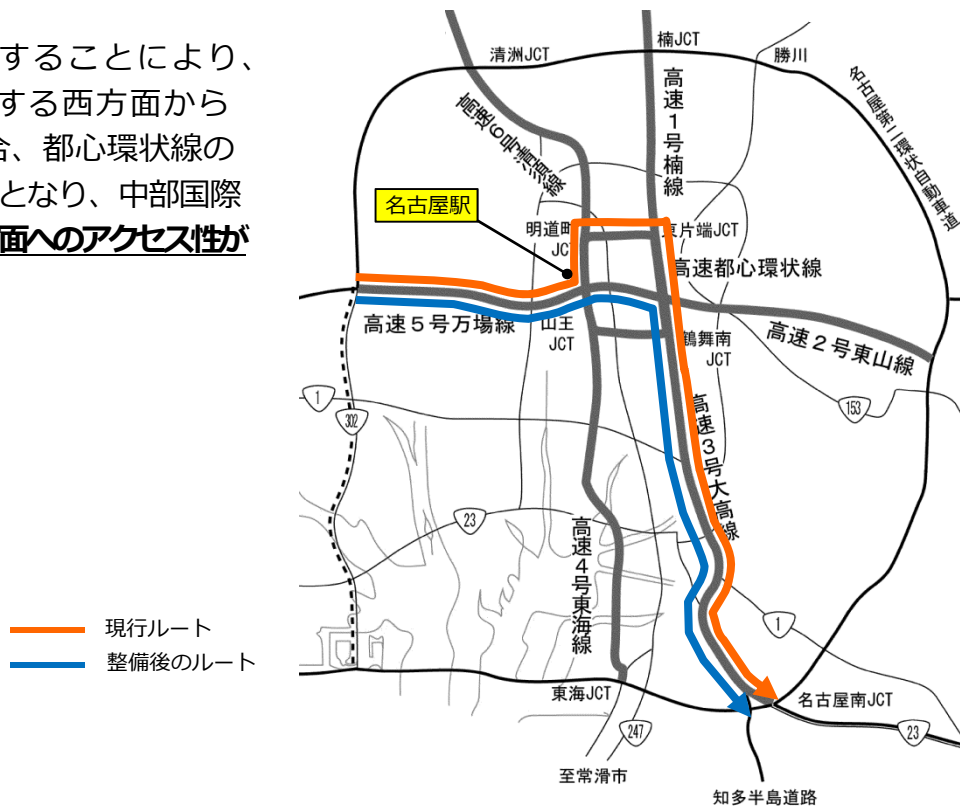


交通基盤整備方針と南渡り線を整備した場合

※1：南渡り線整備により、都心環状線北回り交通が東山線へ転換
 ※2：(参考) 西渡り線整備により、都心環状線南回り交通が東山線へ転換

2) 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性向上

南渡り線を整備することにより、名古屋駅を始めとする西方面から南方面へ向かう場合、都心環状線の北回りの走行が不要となり、中部国際空港を始めとする南方面へのアクセス性が向上します。

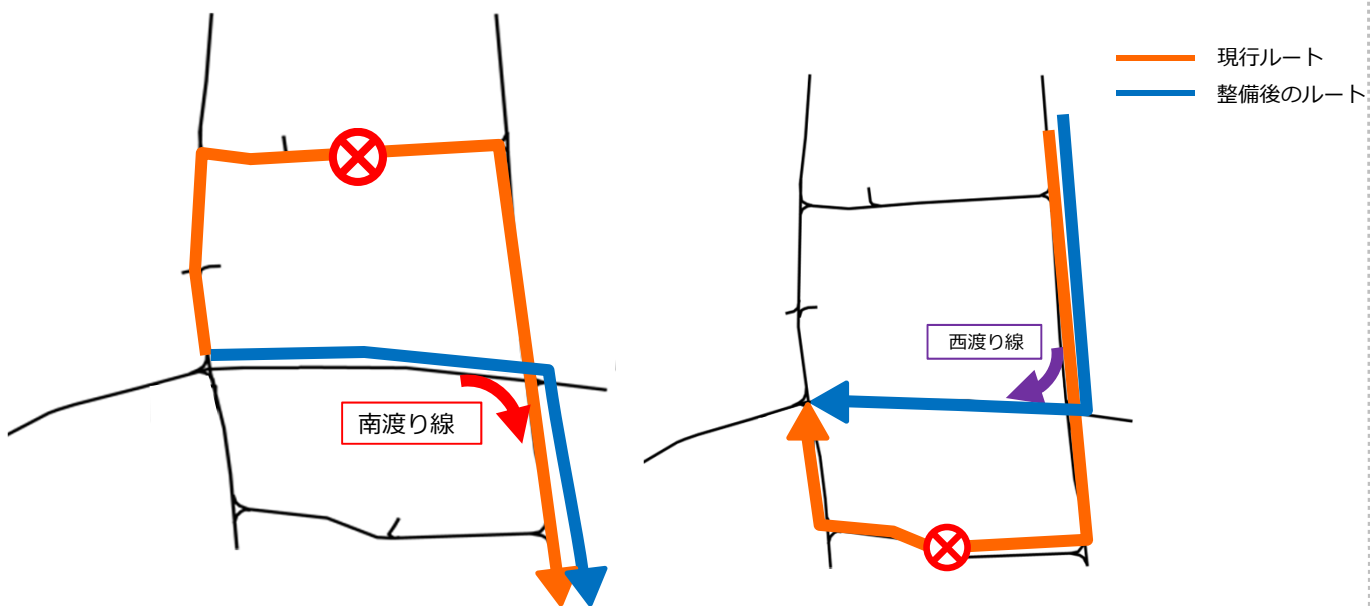


— 現行ルート
— 整備後のルート

アクセス向上のイメージ

3) 都心環状線のリダンダンシーの確保

『名古屋駅周辺交通基盤整備方針』に示される丸田町JCT西渡り線に加え、南渡り線を整備することにより、都心環状線において修繕工事や交通事故等による交通規制が発生した場合でも代替路が確保され、**高速道路ネットワークの強化が図られます。**



南渡り線による代替路イメージ

(参考) 西渡り線による代替路イメージ

(2) 新たな料金体系への取組みの推進

中期経営計画
P. 18

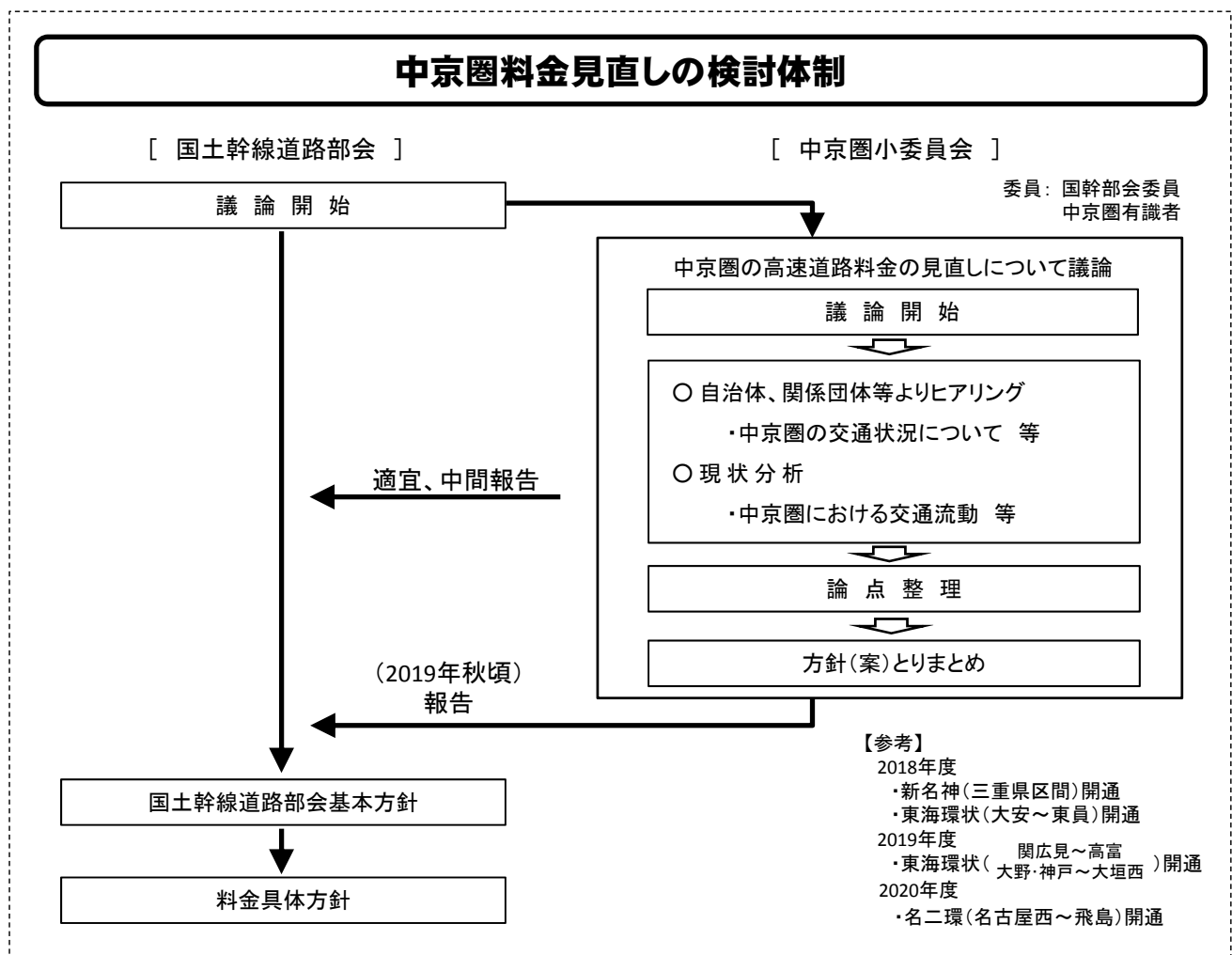
3 より利用しやすい料金

国土幹線道路部会において、中京圏の高速道路料金の見直し議論が2018年夏より開始されました。

具体的には、同部会に設置された中京圏小委員会において、自治体、関係団体等へのヒアリングや現状分析を踏まえて論点整理を行い、方針（案）をとりまとめ、2019年秋頃に国土幹線道路部会へ報告するとされています。

(1) 新たな料金体系への取組みの推進 継続

国土幹線道路部会（中京圏小委員会）における議論を踏まえ、ネットワーク整備の進展を見据えつつ、関係機関とともにお客様がより利用しやすい料金体系の実現に向けた取組みを推進します。



※ 第31回国土幹線道路部会（2018年7月27日）資料及び
第1回中京圏小委員会（2018年11月7日）資料を基に、公社にて作成

(3) 更なる交通安全対策の実施

1 更なる交通安全対策の実施

交通事故を削減するため、事故の原因・形態などを分析し、引き続きハード、ソフトの両面から交通安全対策を総合的に実施していきます。

(1) 交通安全対策の継続的な実施 継続

カーブ区間などの事故多発区間を中心に、事故原因・区間特性等の分析を行い、カラー舗装、路面標示などの改良を始めとした交通安全対策を計画的に実施します。

目標2

総事故件数

900件

(2021年度目標)

2018年度実績：953件

目標3

死傷事故率※

5.6件/億台km

(2021年度目標)

2018年度実績：5.9件/億台km

※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指標



東片端JCT 北カーブにおける交通安全対策の例【事故多発区間】

(2) 逆走車や歩行者等の立入対策の実施 継続

車の逆走や歩行者、自転車等の立ち入りを防止するため、2017年度までに全ての出入口において路面標示を実施しました。さらに、過去に逆走事案等のあった箇所や構造上の対応が必要と考えられる箇所において、現場特性に応じた路面標示や看板の追加などに加え、自動警告対策を実施します。

また、試行導入中の逆走検知・警告システムについては、引き続き効果の検証を実施していきます。

目標4

対策箇所数

15箇所

(2019-2021年度目標) ※

※3ヶ年の累計目標値



施工イメージ (黄色カラー舗装)



逆走検知・警告システム
(吹上東出口)

(3) 交通安全啓発活動の実施 継続

愛知県警等と連携した各季の交通安全運動、ホームページや横断幕等での交通安全情報の提供、交通安全講習会の開催など、交通安全啓発活動を実施します。



愛知県警と連携した交通安全運動出発式 (2019.2.18)



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)

(4) 大規模修繕計画に基づく事業の推進

2 大規模修繕の着実な推進

名古屋高速道路を将来にわたって健全な状態に保つため、高齢化が進んだ構造物の大規模修繕を引き続き進めていきます。

(1) 大規模修繕計画に基づく事業の推進 継続

2015年度に策定した大規模修繕計画に基づき、工事の着実な進捗を図ります。

また、データベース化された点検結果の評価を行い、随時、計画に反映させることで効率的に取り組んでいきます。

目標5

大規模修繕完了延長※1

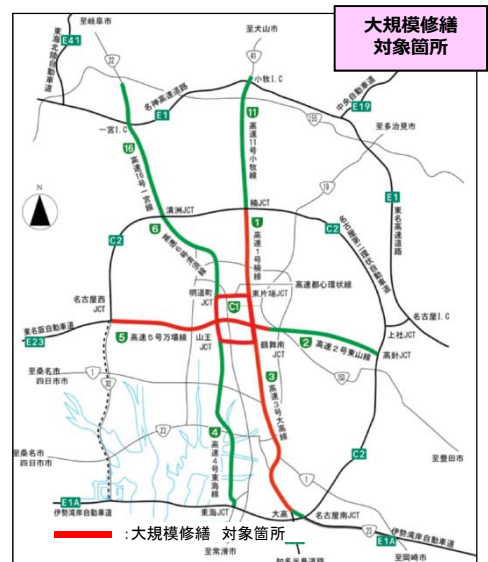
60%
(2021年度目標)

2018年度実績：25%

※1 大規模修繕完了延長…大規模修繕対象箇所(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 別途諸経費が必要

延長	約37.9km
概算工事費※2	約1,250億円
事業実施予定年度	2015-2029年度 (15年間)



(5)リフレッシュ工事の実施

中期経営計画
P. 21, 23

3 維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修

お客様に安全・安心にご利用いただけるよう、維持管理の高度化を進め、点検精度等の向上を図るとともに、効率化によりコスト抑制に努めます。

また、点検結果を修繕計画に反映させ、これに基づいて着実かつ計画的に修繕を実施していきます。

(5) リフレッシュ工事の実施 継続

舗装、伸縮装置、照明等の補修工事、道路構造物及び施設の点検など交通規制が必要な作業を集約した「リフレッシュ工事」を計画的に実施します。

【2019年度 都心環状線リフレッシュ工事】

リフレッシュ工事では、短期間の通行止めにより、舗装の打ち換えや施設等の補修工事に併せて、構造物の長寿命化を図る床版修繕工事、点検作業等を集約して行います。



既設舗装の切削撤去



床版防水層の設置



高機能舗装の舗設

<工事内容>

舗装修繕、床版補修、防水層設置、伸縮装置修繕、付属物補修、土木構造物及び附属設備の点検等

<工事に伴う通行止め区間>

高速都心環状線 明道町JCT→鶴舞南JCT

※工事に伴い、3号大高線南行き(鶴舞南JCT～高辻)も通行止めになります。

[閉鎖する入口及び出口]

丸の内入口、東新町入口、東別院出口

<通行止め期間> ※4日間ずつ 2回に分けて施工

2019年 ①10月13日(日)～10月16日(水)

②10月26日(土)～10月29日(火)

◆雨天の場合は、11/2～5, 11/9～12に延期



[通行止め区間 (赤色着色部)]

(6) 都心環状線の渋滞対策

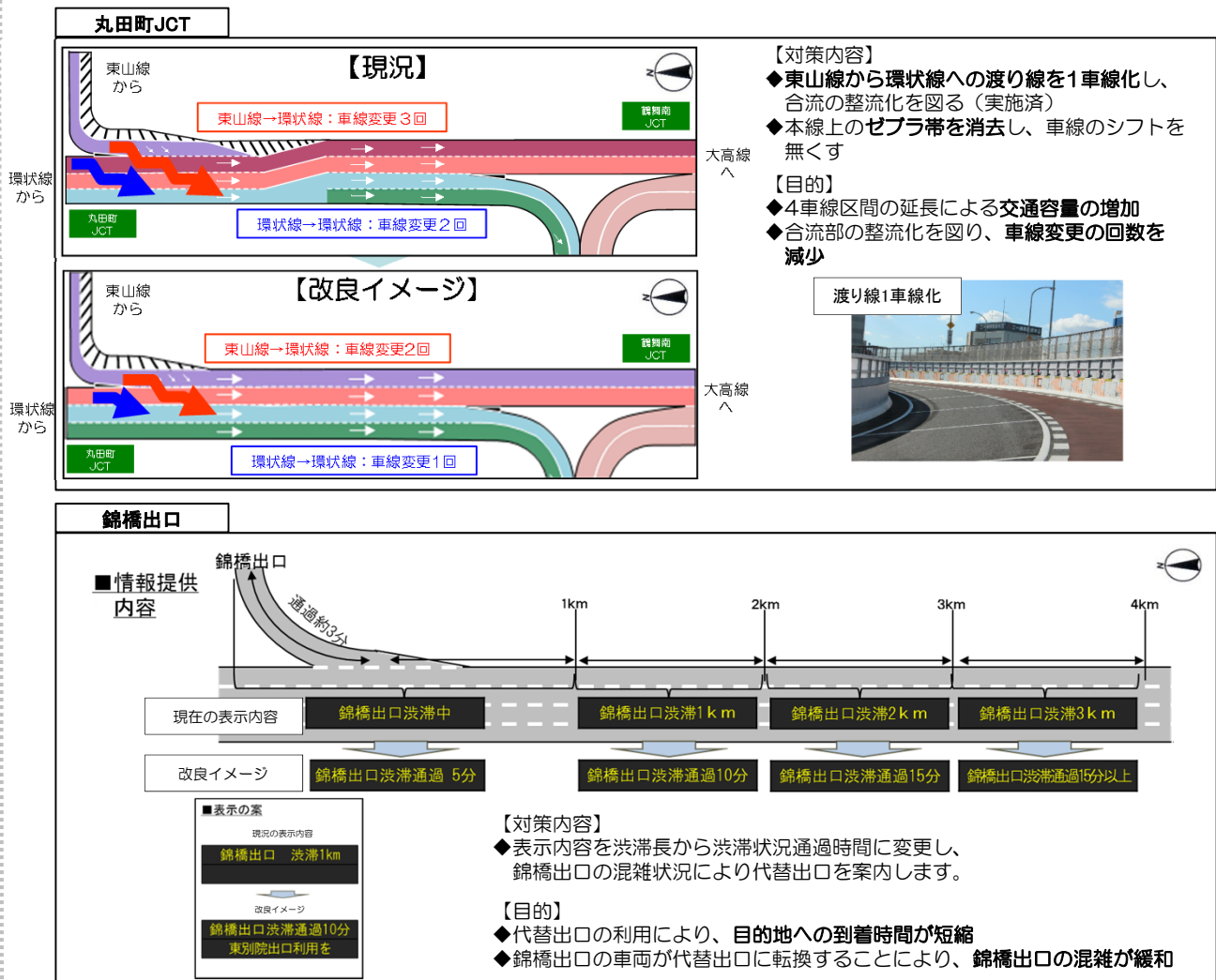
1 継続的な渋滞対策の推進

お客様がよりスムーズに走行いただけるように、渋滞が恒常的に発生している箇所について、引き続き、定時性・速達性の確保に向けた渋滞対策に取り組んでいきます。

(1) 都心環状線の渋滞対策 継続

丸田町JCTなど都心環状線本線のボトルネック箇所において、渋滞対策を実施します。さらに、対策後の交通分析検証結果に基づき必要な追加対策を検討し、継続的な対策を実施します。

また、錦橋出口の渋滞対策として、情報提供による交通分散化対策に取り組みます。



目標13

都心環状線の渋滞損失時間※

19.5万台・時
(2021年度目標)

2018年度実績：渋滞損失時間 19.5万台・時

※渋滞損失時間…渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間

5 施策一覽

中期経営計画
P. 42-46

施策一覧

取組項目	目標	2019	2020	2021	掲載ページ
第1章 さらに使いやすい名古屋高速 ～元気な「名古屋都市圏」づくりへの貢献～					
1 都心へのアクセスの向上					
(1) 都心へのアクセス向上の取組み				継続 前計画 取組項目4	P.13
(2) 高速道路ネットワークの更なる充実				新規	P.15
2 ネットワーク機能の発揮					
(1) 名古屋西JCT建設工事の着実な推進				継続 前計画 取組項目7	P.17
目標1 名古屋西JCT整備完了	工事	完了		—	
3 より利用しやすい料金					
(1) 新たな料金体系への取組みの推進				継続 前計画 取組項目9	P.18
第2章 さらに確かな名古屋高速 ～安全・安心の徹底～					
1 更なる交通安全対策の実施					
(1) 交通安全対策の継続的な実施				継続 前計画 取組項目2	P.19
目標2 総事故件数	920件	910件	900件		
目標3 死傷事故率	5.7件/ 億台キロ	5.7件/ 億台キロ	5.6件/ 億台キロ		
(2) 逆走車や歩行者等の立入対策の実施				継続 前計画 取組項目13	P.19
目標4 対策箇所数 (累計)	5箇所	10箇所	15箇所		
(3) 交通安全啓発活動の実施				継続 前計画 取組項目14	P.19
2 大規模修繕の着実な推進					
(1) 大規模修繕計画に基づく事業の推進				継続 前計画 取組項目1	P.20
目標5 大規模修繕完了延長 (累計)	35%	45%	60%		
3 維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修					
(1) 新技術を活用した維持管理の高度化・効率化				継続 前計画 取組項目29	P.21
(2) 着実な点検の実施と点検の精度向上				新規	P.22
目標6 橋梁の点検率 (累計)	18%	42%	54%		
(3) 計画的な維持補修工事の実施				継続 前計画 取組項目26	P.22
目標7 道路構造物保全率	90%	90%	90%		
(4) 快適な走行を提供する舗装の補修				新規	P.23
目標8 快適走行路面率	97%	97%	97%		
(5) リフレッシュ工事の実施				継続 前計画 取組項目26	P.23
4 道路法違反車両に対する取締・指導の強化					
(1) 取り締まりの強化				継続 前計画 取組項目27	P.23
5 南海トラフ地震を始めとした自然災害への対応力向上					
(1) 災害時の業務継続に向けた防災拠点整備の推進				継続 前計画 取組項目11	P.24
目標9 受変電施設の津波浸水対策 (短期)	工事	工事	対策完了		
目標10 整備部社屋の改修	工事	改修完了	—		
目標11 防災拠点の電源確保	工事	工事	供用開始		
(2) 実践的な訓練による災害対応力の向上					P.24
目標12 各種訓練の実施		毎年度実施		継続 前計画 取組項目10	

取組項目	目標	2019	2020	2021	掲載ページ
第3章 さらに走りやすい名古屋高速 ～快適さとサービスの向上～					
1 継続的な渋滞対策の推進					
(1) 都心環状線の渋滞対策 継続 <small>前計画 取組項目17-18</small>					
目標13	都心環状線の渋滞損失時間	— (対策立案)	— (対策実施)	19.5万台・時	P.25
(2) 小牧北出口、一宮東出口・一宮IC連絡路における渋滞対策 新規					
2 交通事故・工事に伴う渋滞の縮減					
(1) 交通事故処理に伴う渋滞時間の短縮 継続 <small>前計画 取組項目3</small>					
目標14	交通事故処理に伴う渋滞時間	68分以内/件	68分以内/件	68分以内/件	P.27
(2) 工事に伴う渋滞の発生及び影響の軽減 継続 <small>前計画 取組項目3</small>					
目標15	工事に伴う渋滞時間	40時間/年	40時間/年	40時間/年	P.27
3 雪水対策の強化					
(1) 降雪・積雪時等の通行確保の強化 継続 <small>前計画 取組項目3</small>					
(2) 雪水作業の効率化 継続 <small>前計画 取組項目3</small>					
目標16	雪水作業の効率化の推進	毎年度実施			P.28
4 道路交通情報提供の充実					
(1) 道路情報板の視認性向上 新規					
目標17	道路情報板の 大型マルチカラー化 (累計)	33%	43%	53%	P.29
(2) ETC2.0の普及促進 新規					
目標18	ETC2.0利用率 (累計)	19%	22%	25%	P.29
5 お客様とのコミュニケーションの推進					
(1) お客様の声の反映 継続 <small>前計画 取組項目20</small>					
(2) お問い合わせへの的確な対応 新規					
(3) 料金所サービスの向上 新規					
(4) お客様満足度の向上 継続 <small>前計画 取組項目20</small>					
目標19	総合満足度	3.60以上	3.60以上	3.60以上	P.31
6 自動運転への対応					
(1) 自動運転の実用化・普及への適切な対応 新規					

新規 本計画から新たに中期経営計画の施策として取り組むもの

継続 前中期経営計画から引き続き取り組むもの

取組項目	目標	2019	2020	2021	掲載 ページ
第4章 社会的責任の遂行					
1 工事の品質確保と安全管理					
	(1) 施工プロセスの着実な実施			新規	P.32
	(2) 品質確保に向けた契約制度の改善			継続 <small>前計画 取組項目6</small>	P.33
	目標20 入札参加資格の見直し、 低入札時の対応強化実施	検討	制度化・ 周知	実施	P.33
	(3) 工事事故防止に向けた安全管理の推進			新規	P.33
2 環境保全への取り組み					
	(1) 道路照明LED化の推進			継続 <small>前計画 取組項目23</small>	P.34
	目標21 道路照明LED化 (累計)	19%	30%	39%	P.34
	(2) エコドライブ啓発活動の実施			新規	P.34
3 事業運営の信頼性向上					
	(1) コンプライアンス等の徹底			継続 <small>前計画 取組項目31</small>	P.35
	目標22 コンプライアンス等に関する意識度	100%	100%	100%	P.35
	(2) 情報セキュリティ対策の強化			継続 <small>前計画 取組項目32</small>	P.35
	目標23 情報セキュリティに関する意識度	100%	100%	100%	P.35
4 地域社会との共生					
	(1) 自治体や大学等への技術提供・情報発信			継続 <small>前計画 取組項目24</small>	P.36
	(2) ネットクス・プラザを活用した地域社会との交流			継続 <small>前計画 取組項目22</small>	P.36
	目標24 ネットクス・プラザ利用団体数	130 団体 以上	130 団体 以上	130 団体 以上	P.36
5 積極的な情報発信					
	(1) 多様な媒体による情報発信			継続 <small>前計画 取組項目21</small>	P.37
	(2) 設立50周年記念事業の実施			新規	P.37
	目標25 50年史の発刊	資料収集 及び 編さん作業	資料収集 及び 編さん作業	発刊	P.37

取組項目	目標	2019	2020	2021	掲載 ページ
第5章 経営基盤の強化					
1 ～財務基盤強化・経営合理化～ コスト縮減・効率化と戦略的な資金調達					
	(1) 予防保全等による構造物の長寿命化			継続 <small>前計画 取組項目1</small>	P.38
	(2) 効率的な維持管理			継続 <small>前計画 取組項目29</small>	P.38
	(3) 工事関係書類等の削減			新規	P.38
	目標26 工事関係書類等の削減の実施	調査	調査	実施	
	(4) 積算業務の効率化			新規	P.39
	(5) 光熱費の縮減			新規	P.39
	(6) 戦略的な資金調達			継続 <small>前計画 取組項目30</small>	P.39
	目標27 個別投資家訪問数	50件以上	50件以上	50件以上	
2 ～組織基盤強化～ 職員と組織の能力発揮					
	(1) 職員の人材育成及び技術力等の向上			継続 <small>前計画 取組項目5</small>	P.40
	目標28 公社業務に関連した 資格取得者数 <small>(累計)</small>	5名以上	10名以上	15名以上	
	(2) プロジェクトの推進を図るための組織づくり			新規	P.40
	(3) ワークライフバランスの推進			新規	P.40
	目標29 年次休暇の平均取得日数	13日	14日	14日	
3 ～事業推進基盤強化～ 確実な事業推進					
	(1) 重要施策間の連携強化			継続 <small>前計画 取組項目28</small>	P.41

参考1 前中期経営計画(2016-2018)の進捗・達成状況

取組項目		目標(又は取組の方向性)								
		項目	内容	2016(H28)年度		2017(H29)年度		2018(H30)年度		
				目標	実績	目標	実績	目標	実績	
1	大規模修繕に基づく取組み	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%	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	106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件/億台km	5.7件/億台km	6.0件/億台km以下	5.7件/億台km	6.0件/億台km以下	5.9件/億台km
3	交通規制回数・時間の短縮	④	交通事故処理に伴う渋滞時間	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	70分/件
4	都心へのアクセス(名駅等)向上の取組み	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等の先進的な取り組み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	2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	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	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	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問答申(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、救護・避難誘導、道路啓開	各種訓練実施	初動点検、救護・避難誘導、道路啓開	各種訓練実施	初動点検、救護・避難誘導、道路啓開	各種訓練実施
11	災害対応強化に向けた取り組み	⑪	対応力強化に向けた主な取り組み	業務継続計画(BCP)における防災上の取り組み	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	防災体制強化方針の整理	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	防災体制強化メニューの進捗管理	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	防災体制強化メニューの設計
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(11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	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	設置前比53%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	千首寺・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	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	出口部の路面標示実施、逆走検知・警告システムの検証
14	春夏秋冬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	提供開始

取組項目		目標（又は取組の方向性）									
		項目		内容	2016 (H28) 年度		2017 (H29) 年度		2018 (H30) 年度		
					目標	実績	目標	実績	目標	実績	
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～	⑯	渋滞対策	丸田町JCT	個別の渋滞対策箇所	立案	立案	実施	実施及び事後調査結果の分析	実施済対策分析評価	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	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）	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	分析	立案	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	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	3.60	3.46	3.60以上	3.50	3.60以上	3.63	
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	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	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年間利用団体数	100団体	114団体	120団体	156団体	120団体以上	154団体	
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	当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%	94%	
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／年	480回以上／年	492回／年	480回以上／年	486回／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な会議を行い、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	実施 高架部185灯 TN部1,175灯	
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	54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へ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%	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へ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%	意識度100%	

参考2 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)

(1) 償還状況

借入金の返済(償還準備金)について、平成30年度は6,853億円(計画は6,000億円)で、計画を上回った。

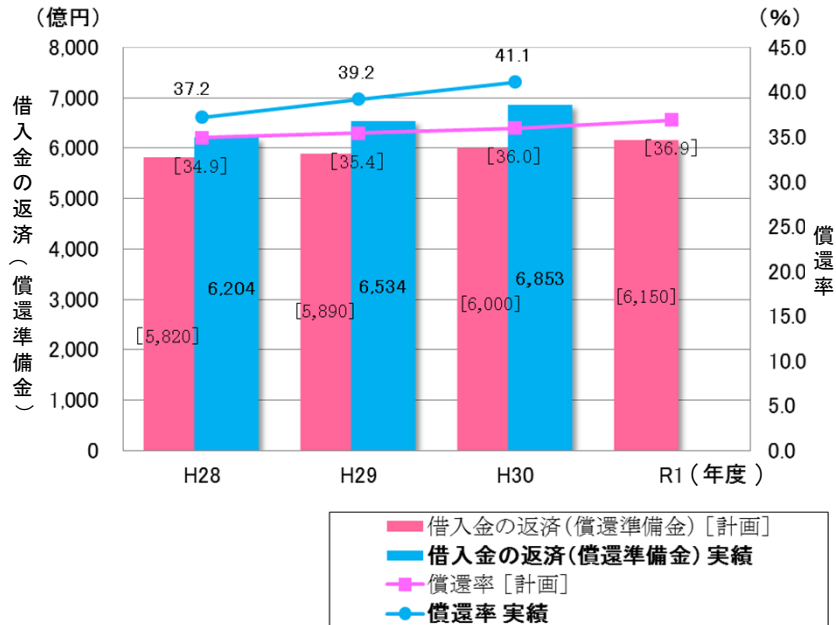


図16 借入金の返済(償還準備金)の実績と計画

(2) 金利

低金利状態が継続したため、平成30年度の調達金利は0.16%となり、見通しの水準以下に止まった。

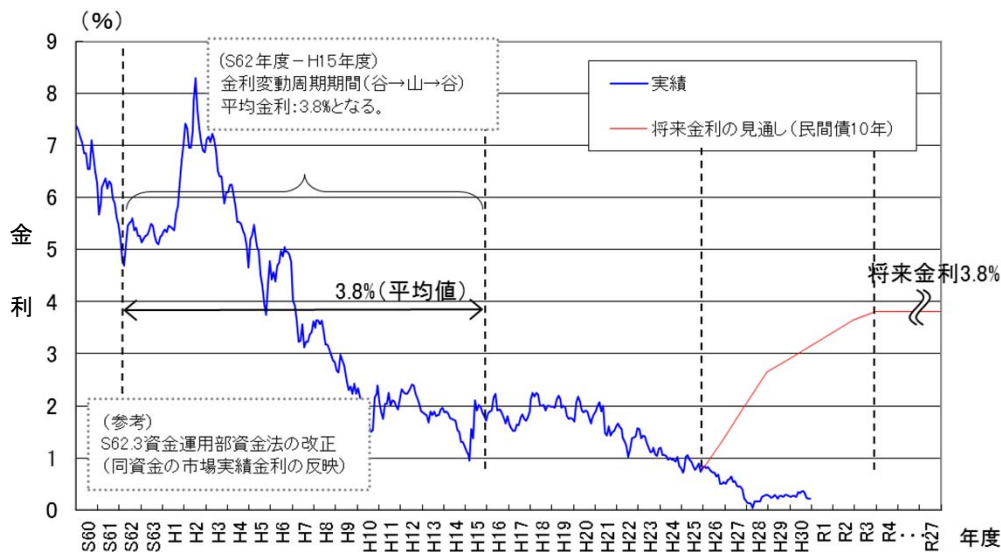


図17 金利(民間債10年)の実績と見通し

(3) 管理費

①平成30年度の管理費は計画の4.8億円/kmに対し、実績は4.3億円/kmであった。

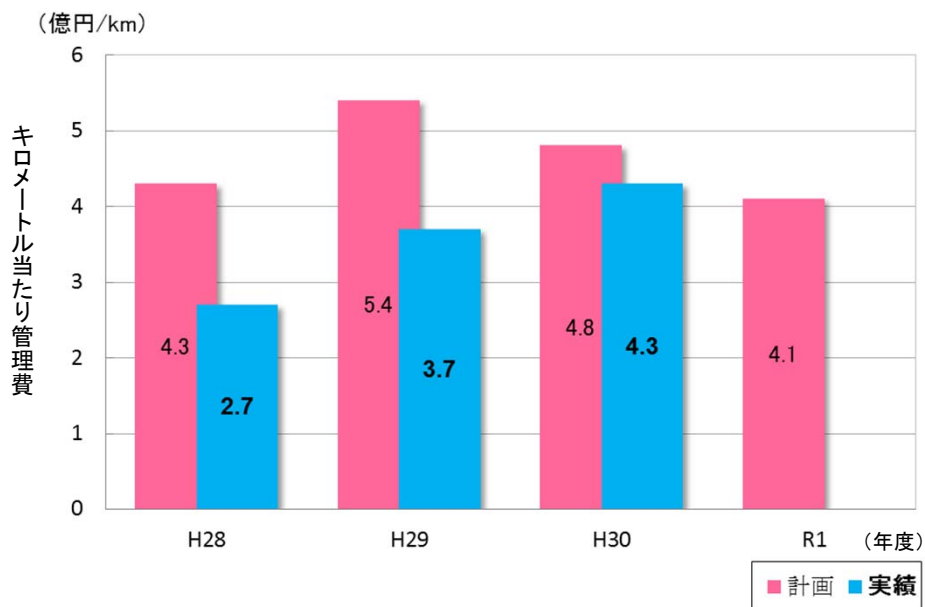
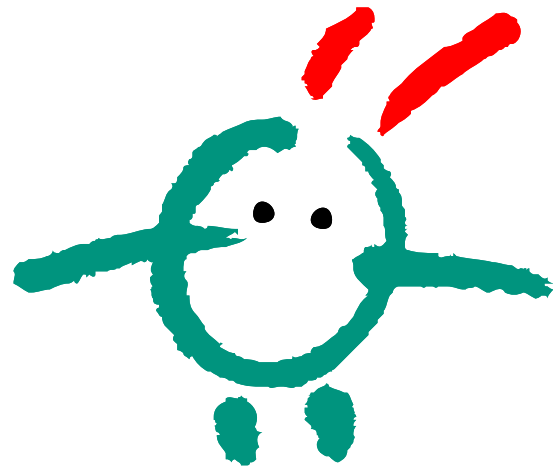


図18 管理費※の実績と計画

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



NAGOYA EXPRESSWAY

