

名古屋高速道路公社 運営会議 (第60回)

令和3年6月15日

目 次

	ページ
はじめに	..... 1
I 名古屋高速道路公社の現状	..... 3
1 交通量等の現状	..... 3
(1)交通量	..... 3
(2)渋滞状況	..... 4
(3)交通事故	..... 5
2 経営の現状(令和2年度決算)	..... 6
(1)損益計算書の概要	..... 7
(2)貸借対照表の概要と償還状況	..... 8
(3)資金調達の概要	..... 9
II 新たな料金体系への移行状況	.....10
III 令和3年度予算の概要	.....13

IV	中期経営計画(2019-2021)の進捗状況と今年度の取り組み 主要施策の取り組み状況	.....15
	1 都心へのアクセスの向上	.....15
	2 更なる交通安全対策の実施	.....17
	3 大規模修繕の着実な推進	.....18
	4 リフレッシュ工事の実施	.....19
	5 戦略的な資金調達	.....20
V	次期中期経営計画の策定に向けて	.....21
	1 策定スケジュール(案)と名古屋高速道路を取り巻く状況	.....21
	2 検討テーマ	.....22
	参考:中期経営計画(2019-2021)目標達成状況一覧	.....25

はじめに

【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。

- ・名古屋高速道路は、昭和54年7月25日の高速3号大高線（高辻～大高）の開通に始まり、平成25年11月23日に現計画延長81.2kmの全線が開通した。
- ・名古屋高速道路の日平均交通量については、令和元年度まで30万台を超えて推移していたが、コロナ禍の中、令和元年度の33万9千台を大きく下回る29万4千台となった。
- ・本年5月1日より、名古屋高速道路の料金は、均一料金制から利用距離に応じた対距離料金制へ移行した。
また、名古屋第二環状自動車道（名二環）の西南部・南部開通により、名古屋高速道路と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が完成し、利用者の経路選択の幅が広がった。

名古屋高速道路公社の概要

- 昭和45年9月地方道路公社法に基づく全国初の地方道路公社として、愛知県と名古屋市により設立

[事業概要※1]

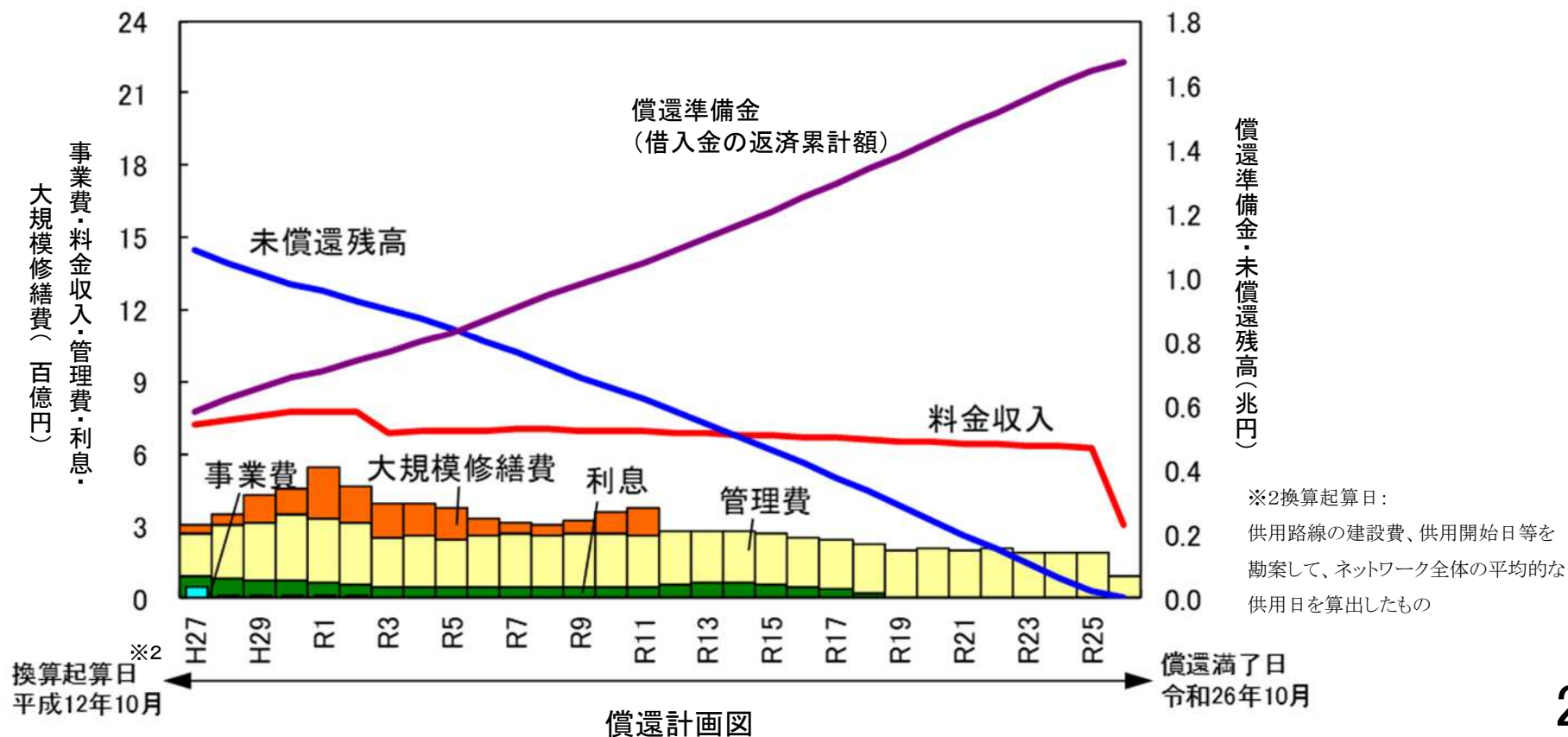
総事業費:1兆7,470億円

完了年度(建設事業):令和9年度

償還満了日:令和26年10月

(備考) 現在(R3.6.15)、新たな整備計画を道路管理者へ同意申請中

※1 総事業費、完了年度は整備計画(令和2年7月国土交通大臣許可)、償還満了日は料金認可(令和2年3月国土交通大臣認可)に基づく。



I 名古屋高速道路の現状

1 交通量等の現状

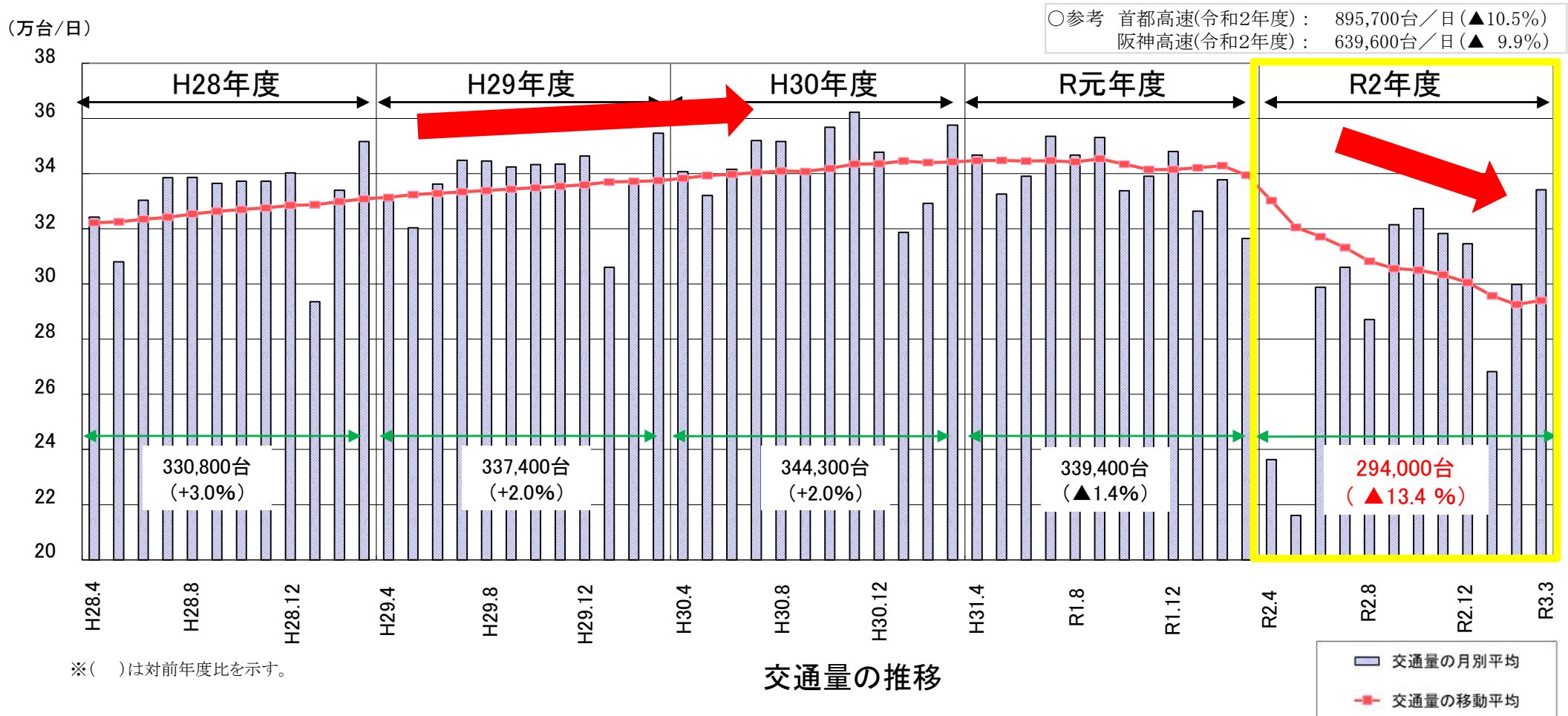
(1) 交通量

① 平均交通量(令和2年度)

コロナ禍による交通量減により、**29万4千台/日**(対前年度比約**13%減**)

② 長期的な増減傾向を示す移動平均(過去1年)* においても、減少傾向

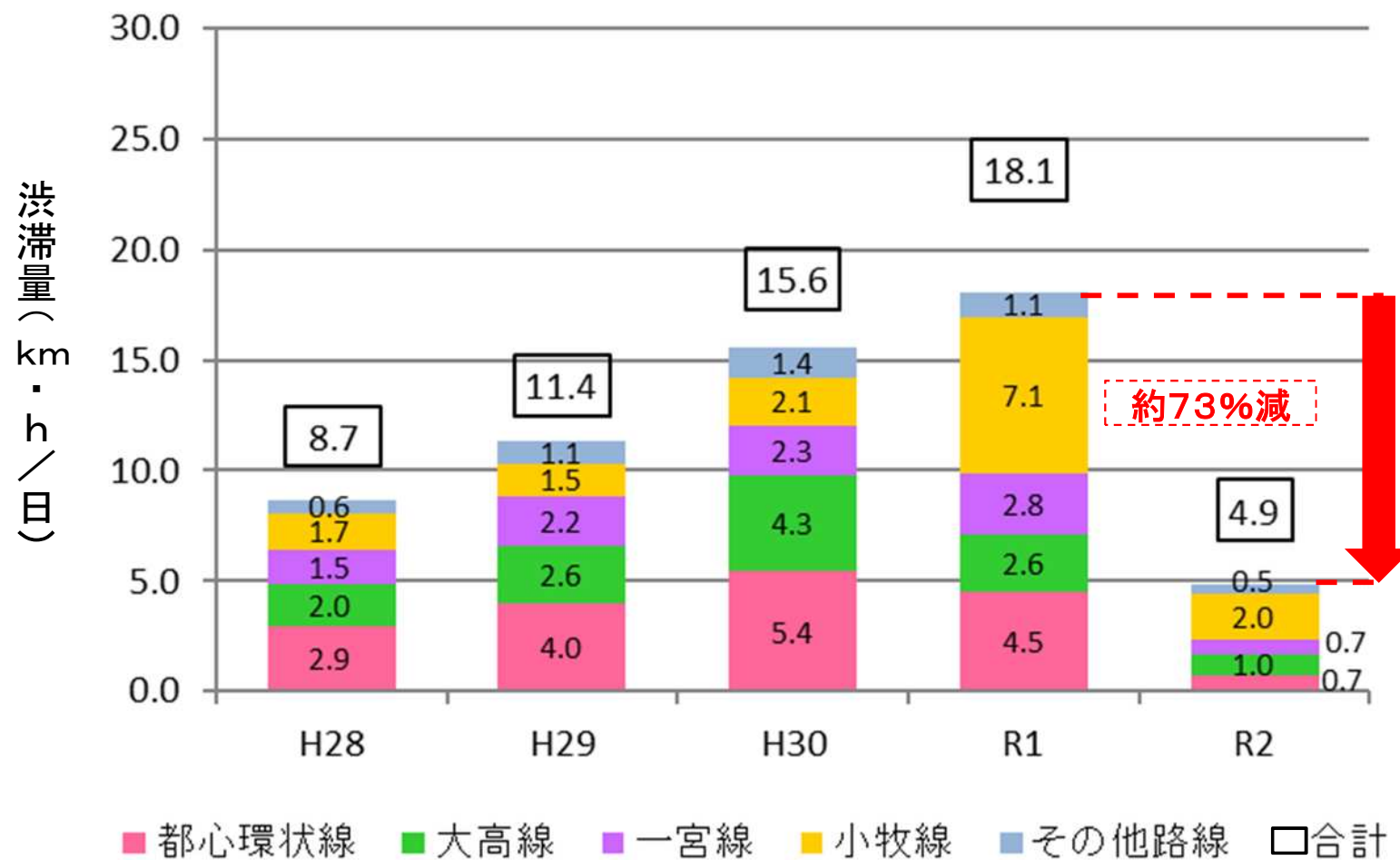
※ 移動平均(過去1年): 当該月を含む過去1年間の平均値



(2) 渋滞状況

名古屋高速全線における平均渋滞量(平日)

令和元年度まで: 増加傾向 令和2年度: 対前年度比約73%減



全線の平均渋滞量※1(平日)

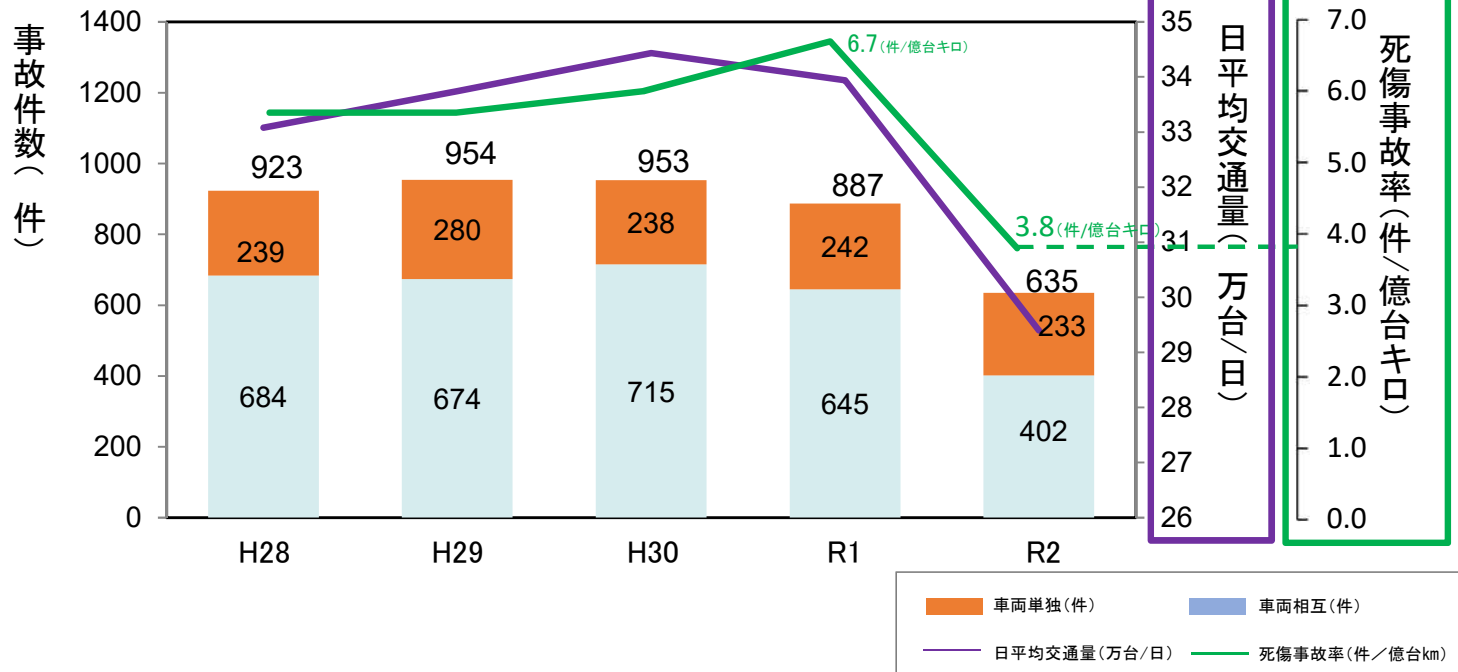
※1 渋滞量: 渋滞長(時速30km以下の区間長)と発生時間の積(事故渋滞、工事渋滞を除く) (注) 端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがある。

1 交通量等の現状

(3) 交通事故

- ① 交通死亡事故(令和2年度):0件 **交通死亡事故ゼロ連続 727日達成中(R3.6.15現在)**
- ② 総事故件数(令和2年度):635件(対前年度比28.4%減) 交通量の減少に伴い、車両相互事故が減少
死傷事故率※(令和2年度):3.8件/億台km
- ③ 逆走・誤進入発生件数(令和2年度):13件(前年度より5件増加)
過去5年間の逆走・誤進入のうち、歩行者、自転車、原付等が約8割(合計33件)

※「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。



交通事故発生件数の推移

逆走・誤進入発生状況 (件)

	車両	歩行者	自転車	原付等	合計
令和2年度	1	4	2	6	13
令和元年度	1	4	2	1	8
平成30年度	2	1	3	0	6
平成29年度	2	1	4	0	7
平成28年度	1	1	1	3	6
合計	7	11	12	10	40

2 経営の現状(令和2年度決算)

◆R2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

2 経営の現状(令和2年度決算)

(1) 損益計算書の概要

① 収益の状況

ア 総額:678億円(うち670億円が道路料金収入)

イ 道路料金収入:交通量の減少により、前年度から100億円(13.0%)減少

② 費用の状況

ア 総額:678億円

内訳
(主なもの)

- ・ 道路管理費(道路の維持補修や料金收受など):294億円(消費税納付金含む。)
- ・ 業務外費用(借入金利息など):57億円
- ・ 償還準備金繰入(借入金の元金返済へ充当):298億円

イ 道路管理費:修繕費の減少により、前年度から86億円減少

ウ 借入金の返済(償還準備金繰入):収益・費用の状況により、前年度から5億円減少

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			
	2年度	元年度	前年度比			2年度	元年度	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
事業資産管理費	30,316	38,989	△ 8,673	77.8	業務収入	67,652	77,665	△ 10,013	87.1
道路管理費 (内消費税納付金)	29,424 (3,527)	37,986 (3,583)	△ 8,562 (△56)	77.5	道路料金収入	66,996	77,002	△ 10,007	87.0
貸倒引当金繰入	1	+0	1	362.1	マイレージ還元負担金収入	530	587	△ 57	90.3
マイレージ還元負担金	891	1,003	△ 112	88.8	マイレージ引当金戻入益	8	6	2	136.6
一般管理費	1,897	2,004	△ 107	94.7	業務雑収入	119	70	48	168.5
業務外費用 (内借入金利息)	5,705 (5,523)	6,404 (6,193)	△ 699 (△669)	89.1	業務外収益	103	102	+0	100.4
小計(管理費用)	37,917	47,396	△ 9,479	80.0					
償還準備金繰入	29,837	30,371	△ 534	98.2					
合計	67,755	77,767	△ 10,013	87.1	合計	67,755	77,767	△ 10,013	87.1

(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。

(2) 貸借対照表の概要と償還状況

※1: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

※2:償還率:償還対象額に対する償還準備金の比率

① 資産の状況

総額:1兆6,994億円(うち営業中の道路資産:1兆6,750億円(資産全体の99%))

② 負債及び資本の状況

ア 総額:1兆6,994億円

内訳 借入金(道路債券を含む):6,136億円 償還準備金^{※1}:7,455億円
 (主なもの) 設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金:3,182億円

イ 建設に要した借入金については、全額、料金収入で返済

③ 償還状況(令和2年度末)

償還準備金^{※1}:7,455億円、償還率^{※2}:44.7%(前年度比1.8ポイント向上)

〈令和元年度末〉

参考: 償還準備金 7,157億円
 償還率 42.9%

貸借対照表

(単位:百万円)

勘定科目	資産の部				勘定科目	負債及び資本の部			
	2年度	元年度	前年度比			2年度	元年度	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
流動資産	19,460	9,893	9,567	196.7	流動負債	80,808	81,346	△ 538	99.3
現金・預金など	12,022	2,640	9,383	455.5	1年以内返済予定長期借入金※	66,928	67,773	△ 844	98.8
未収金	7,440	7,254	186	102.6	未払金など	13,880	13,573	307	102.3
貸倒引当金	△1	△0	△1	362.1	固定負債	554,882	572,970	△ 18,088	96.8
固定資産	1,678,962	1,677,113	1,849	100.1	名古屋高速道路債券※	420,000	416,500	3,500	100.8
道路	1,674,969	1,674,293	676	100.0	政府借入金※	58,872	72,360	△ 13,488	81.4
道路建設仮勘定	3,571	2,277	1,293	156.8	県・市借入金※	52,491	63,946	△ 11,455	82.1
有形固定資産など	422	543	△ 121	77.7	長期借入金など※	15,328	11,974	3,354	128.0
繰延資産	1,009	1,003	6	100.6	退職給与引当金	930	921	9	100.9
					ETCマイレージ引当金	239	247	△ 8	96.9
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	745,493	715,656	29,837	104.2
					償還準備金	745,493	715,656	29,837	104.2
					基本金(県・市出資金)	318,248	318,038	210	100.1
資産合計	1,699,432	1,688,009	11,422	100.7	負債・資本合計	1,699,432	1,688,009	11,422	100.7

※の合計が借入金の合計となる。
 令和2年度合計 : 6,136億円
 (令和元年度合計 : 6,326億円)

(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。

2 経営の現状(令和2年度決算)

(3) 資金調達の概要

償還及び調達の推移

- ① 元金償還(返済): 建設事業の減少に伴い返済額も徐々に減少
- ② 借入: 民間からの借入(借換)に加え、新たに都心アクセス関連事業等の建設資金(投資)の予定
➡ 当分の間、**新規(投資)**が続く見込み
 新たな借入(借換)の大部分は、市場公募債の発行(民間資金)により幅広く調達

億円

900

600

300

0

償還額

借入金

償還額

借入金

償還額

借入金

償還額

借入金

償還額

借入金

H29

H30

R1

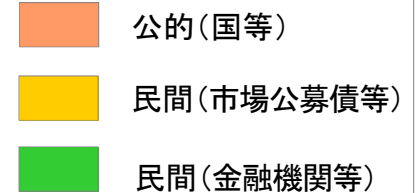
R2

R3

最近の元金償還及び借入状況

元金償還額(→)は減少、新規借入額(→)は増加

都心アクセス関連事業等
更なる投資拡大



Ⅱ 新たな料金体系へ移行状況

Ⅱ 新たな料金体系への移行状況

- ① 令和3年5月1日、名二環(名古屋西JCT～飛鳥JCT)の開通に合わせ、均一料金制から、**利用距離に応じた対距離制**へ移行
- ② WEBサイトを始め様々な広報媒体を用いて幅広く広報を実施
- ③ ETCの利用促進を図るため、ETC2.0車載器購入助成キャンペーンを実施
- ④ 現金車等へクーポンを配布し、利用実態調査を実施

新たな料金体系の概要

○対距離制を基本とした料金体系に整理・統一

- ・ 均一料金制から対距離料金制へ
- ・ 2車種区分から5車種区分へ
- ・ 料金圏を廃止(名古屋線・尾北線)
- ・ 割引を見直し

○起終点を基本とした継ぎ目のない料金の導入

車種区分	旧料金	新料金
軽・二輪	名古屋線：780円 尾北線：370円	290円～1,110円
普通車		290円～1,320円
中型車		290円～1,530円
大型車	名古屋線：1,570円 尾北線：730円	300円～2,010円
特大車		310円～3,160円



名二環開通

※国土交通省 中部地方整備局 愛知国道事務所HPより引用

対距離制移行後の交通状況

利用台数(台/日)	R3年度	対前年比 [※]	対一昨年度比 [※]
全日	220,700	126.9%	83.0%
5月	平日	119.6%	86.6%
	休日	144.3%	78.5%

[ETC利用率]

R3	
5月	94.6%
4月	93.8%

※「対前年比」「対一昨年度比」は同月の利用台数を料金圏撤廃と仮定して算出

Ⅲ 令和3年度予算の概要

(1) 建設事業 86億円[対前年度比6.14]

都心アクセス関連事業

- ① <新洲崎・黄金地区> 地下埋設物移設工事、用地取得
- ② <栄地区> 地質調査、地下埋設物移設調整

※令和3年度の整備計画変更により、事業組み入れ予定

(2) 管理事業 1,140億円[対前年度比0.98]

① 維持改良費 271億円[前年度比0.98]

- ア 大規模修繕工事
- イ 路面清掃や道路構造物・道路附属設備の点検
- ウ 補修工事(舗装の打換、伸縮装置の取替、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、雪氷体制拡充の検討など)
- オ 災害発生時の業務継続に向けた防災拠点整備

② 業務管理費 119億円[前年度比0.92]

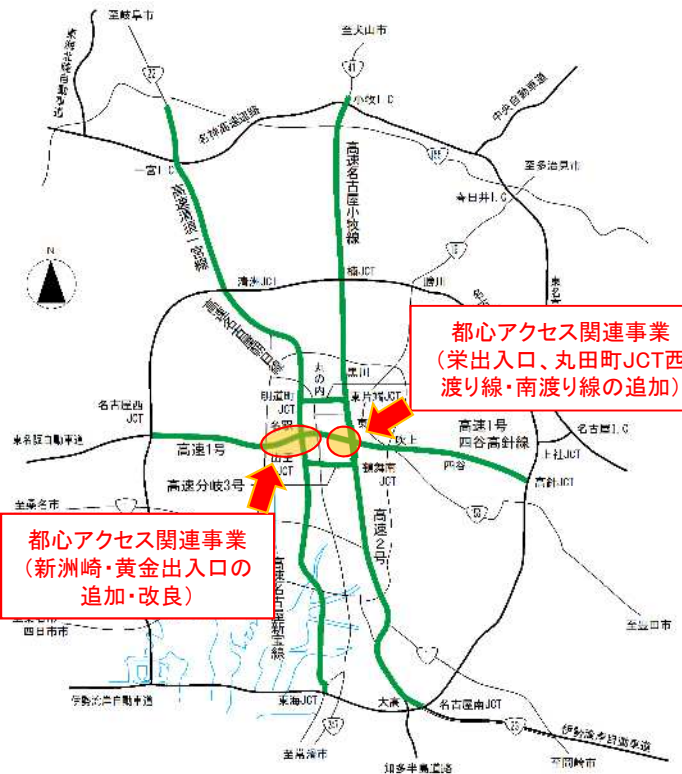
- ア 料金收受業務
- イ 交通管理・管制業務(交通パトロールや故障車・交通事故対応など)
- ウ 都心へのアクセス向上、料金、渋滞対策関連業務
- エ 消費税の納付

③ 業務外支出(元金償還金、支払利息) 732億円[前年度比0.99]

④ その他(一般管理費、予備費) 18億円[前年度比0.96]

(3) その他事業 30億円[対前年度比2.22]

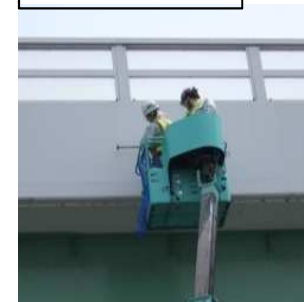
都心アクセス関連事業に係る代替地取得費用、東海合併料金所の維持管理



都心アクセス関連事業
(栄出入口、丸田町JCT西
渡り線・南渡り線の追加)

都心アクセス関連事業
(新洲崎・黄金出入口の
追加・改良)

構造物点検



交通パトロール



管理事業の実施状況

令和3年度予算

(単位:百万円)

区 分	収 入			支 出				
	科 目	R3予算額(A)	R2予算額(B)	(A)／(B)	科 目	R3予算額(A)	R2予算額(B)	(A)／(B)
建設事業費	県・市出資金	1,290	210	614.3%	建設費	8,152	1,180	690.8%
	無利子貸付金	2,150	350	614.3%	一般管理費	436	209	208.6%
	特別転貸債	3,010	490	614.3%	支払利息	12	11	109.1%
	民間借入金	2,150	350	614.3%				
	計	8,600	1,400	614.3%	計	8,600	1,400	614.3%
管理事業費	料金収入	58,882	64,810	90.9%	維持改良費	27,138	27,741	97.8%
	民間借入金(借換)	54,943	51,850	106.0%	業務管理費	11,927	13,027	91.6%
	雑収入	223	196	113.8%	一般管理費	1,792	1,877	95.5%
					業務外支出	73,186	74,206	98.6%
					元金償還金	66,928	67,273	99.5%
					支払利息	6,258	6,933	90.3%
					予備費	5	5	100.0%
	計	114,048	116,856	97.6%	計	114,048	116,856	97.6%
その他事業費	受託工事収入	3	135	2.2%	受託工事費	3	135	2.2%
	代替地取得借入金	3,000	0	皆増	代替地取得費	3,000	0	皆増
	計	3,003	135	2224.4%	計	3,003	135	2224.4%
合 計		125,651	118,391	106.1%	合 計	125,651	118,391	106.1%

IV 中期経営計画(2019-2021)の進捗状況と今年度の取り組み 主要施策の取り組み状況



都心アクセス

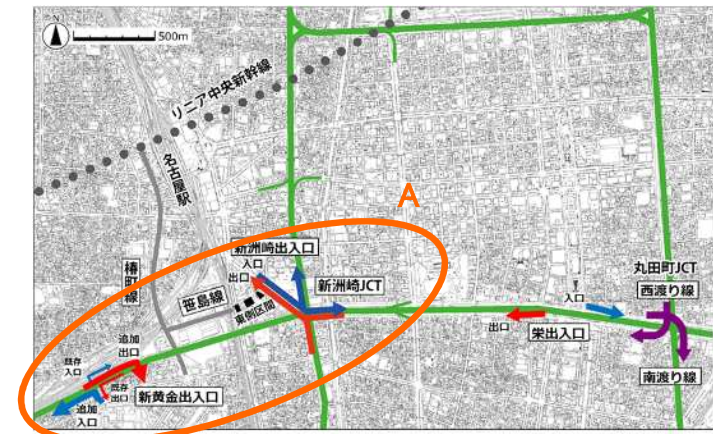
1 都心へのアクセスの向上

A(仮称)新洲崎出入口及び(仮称)新黄金出入口の整備

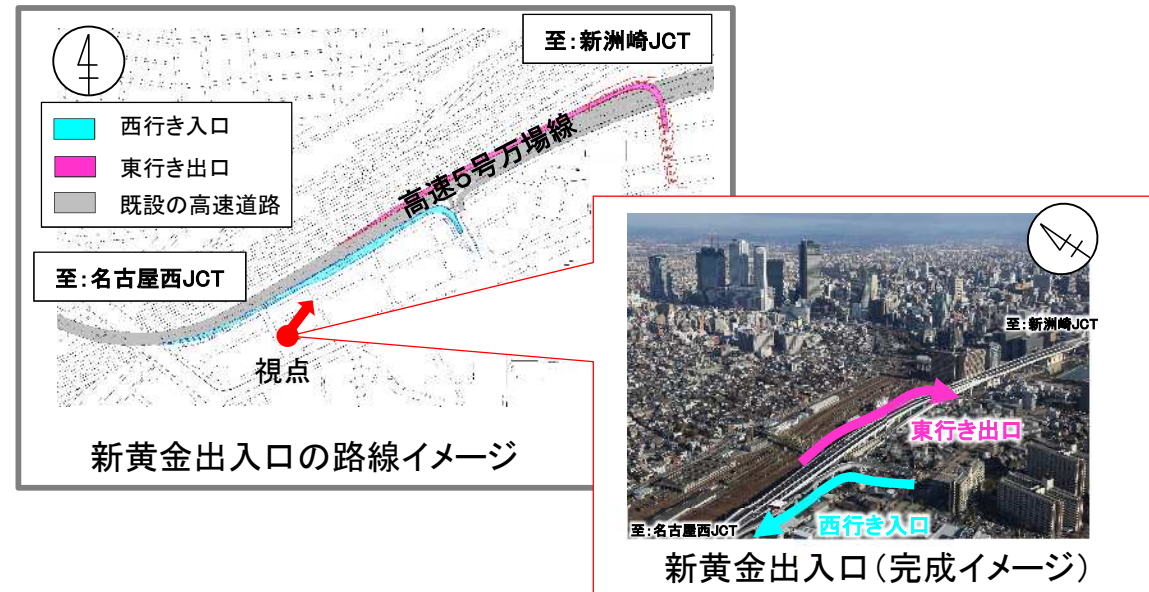
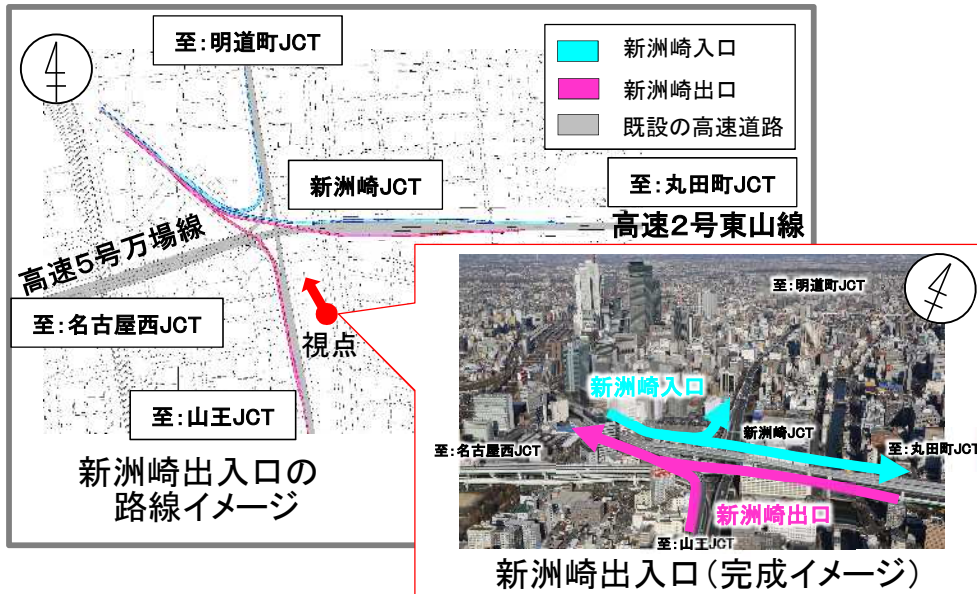
新洲崎出入口・新黄金出入口の事業スケジュール

令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度以降	令和9年度
都市計画手続き R2.3.10告示	事業化手続き	用地補償・設計・工事等		

令和2年 7月20日 整備計画変更許可
令和2年10月22日 都市計画事業認可



都心アクセス関連事業図

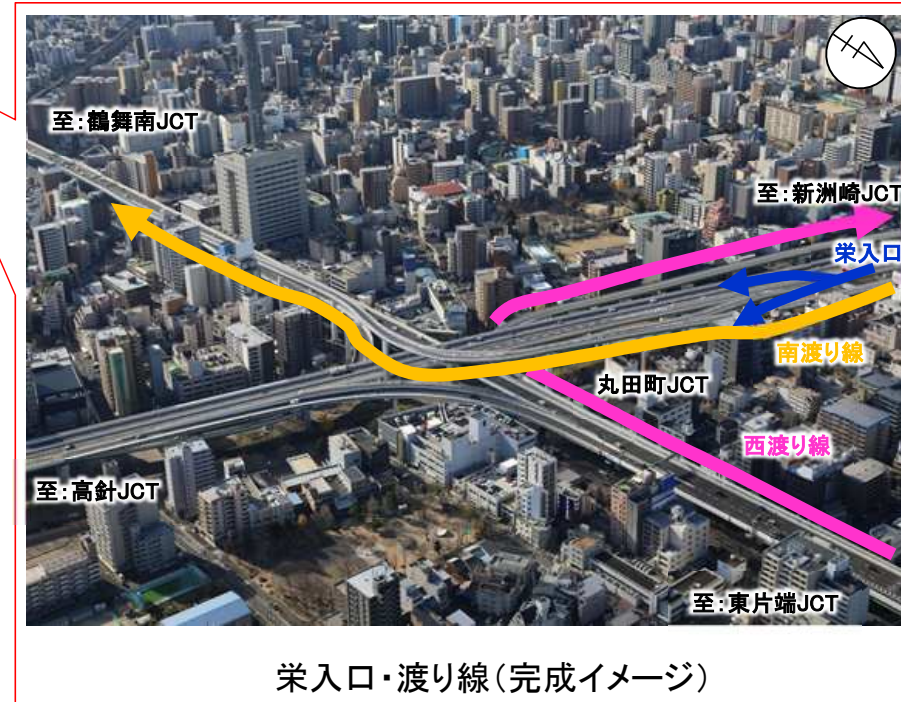
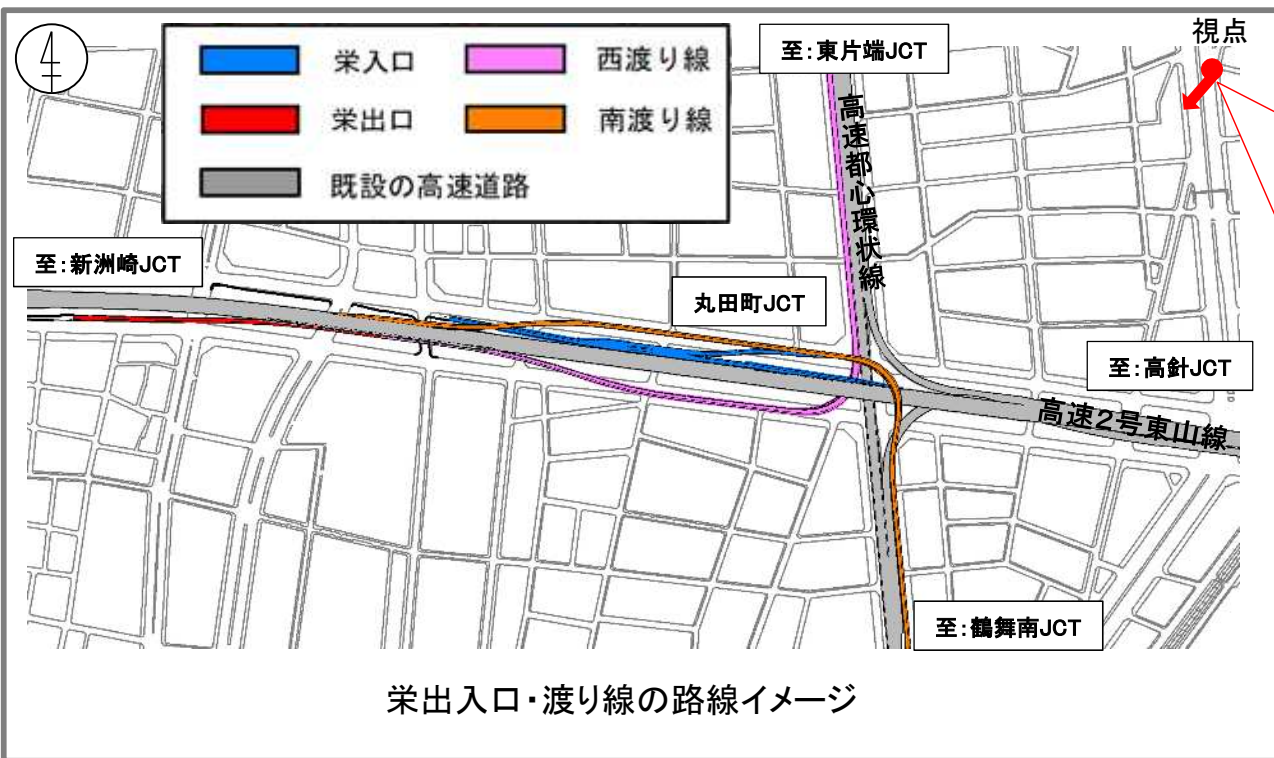


B(仮称)栄出入口、西渡り線、南渡り線の追加

栄出入口・西渡り線・南渡り線の事業スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度以降	令和9年度
都市計画手続き ※R3.3.10告示	事業化手続き	設計・工事等	

※ 栄出入口の設置に伴って改築が必要となる都市計画駐車場についても併せて実施



2 更なる交通安全対策の実施

令和2年度【実績】

交通量減少の影響もあるが、**総事故件数は635件、死傷事故率は3.8件／億台km(計画目標を達成)**

- ・ 交通事故対策 : 路面標示など(3箇所)
- ・ 安全対策(逆走、誤進入対策) : 注意喚起看板の設置、路面標示など(5箇所)
- ・ 交通安全運動 : 公社ホームページや道路情報板等で交通安全情報を提供

令和3年度【目標】

交通事故対策を推進し、総事故件数750件以内を目指すとともに、安全対策(逆走、誤進入対策)及び交通安全運動も引き続き推進



鶴舞南JCT南カーブにおけるカラー舗装【事故対策】



小牧北入口における路面標示【誤進入安全対策】



黄金入口における看板設置【誤進入安全対策】

項目	令和元年度		令和2年度		令和3年度
	目標	実績	目標※	実績	目標※
総事故件数	920件	887件	887件	635件	750件
死傷事故率	5.7件／億台キロ	6.7件／億台キロ	5.7件／億台キロ	3.8件／億台キロ	5.6件／億台キロ
逆走車や歩行者等の立入対策の対策箇所数	5箇所	5箇所	5箇所 (累計10箇所)	5箇所 (累計10箇所)	5箇所 (累計15箇所)

※ 計画の見直しを行い、目標を修正

3 大規模修繕の着実な推進

大規模修繕：構造物の大規模な更新を回避し長寿命化を図るため、損傷が顕在化している古い基準で設計された構造物に対して計画的に大規模な修繕を実施するもの。

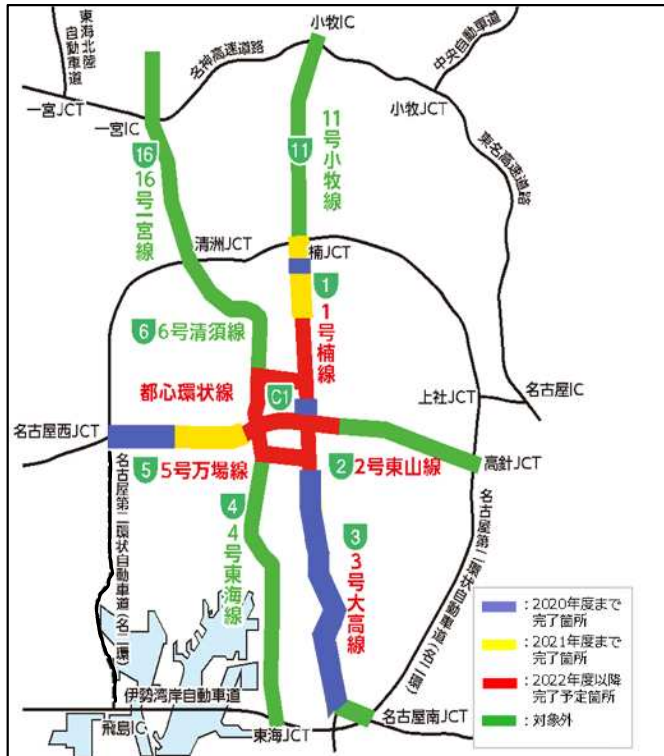
令和2年度【実績】

- ・ 実施内容：大規模修繕計画に基づいた床版下面からの補修工事など
- ・ 実施箇所：高速都心環状線を始めとする5路線で実施
(大規模修繕計画における目標のうち48%※を完了)

※: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

令和3年度【目標】

引き続き、大規模修繕計画に基づいた補修工事を高速都心環状線を始めとする5路線で実施
(大規模修繕計画における目標のうち60%※を目指す。)



注) 第1期供用の高速3号大高線は完了

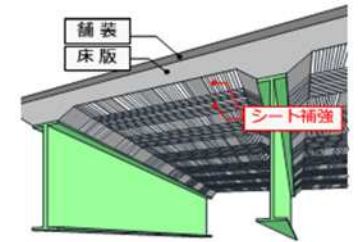
大規模修繕実施の一例



コンクリート床版下面



繊維シートによる補強



繊維シートによる補強のイメージ

項目	令和元年度		令和2年度		令和3年度
	目標	実績	目標	実績	目標
大規模修繕完了延長	35%	38%	45%	48%	60%

4 リフレッシュ工事の実施

令和2年度【実績】

リフレッシュ工事：道路の安全・快適な走行機能の回復を目的として路線単位で集中的に舗装打ち替え等を実施する工事

- ① 実施場所：高速都心環状線(鶴舞南JCT→明道町JCT)
 実施時期：令和2年10月31日～11月7日
 実施内容：通行止めにより集中的に舗装等の修繕工事(防水層の設置等)を実施
- ② 例年の広報に加え、新たにコンビニでのレジ横広告を実施し、周知に努めた。

令和3年度【目標】

高速3号大高線(上り)において、10月中旬～11月上旬(予定)に舗装等の修繕工事を実施

【令和2年度の工事状況】

令和2年10月31日～11月7日
 高速都心環状線
 (鶴舞南JCT→明道町JCT)



舗装撤去の状況



アスファルト舗設の状況



リフレッシュ工事の完了

【令和2年度の広報実績例】



地下鉄車内ポスター



道路横断幕



SNS広告



コンビニのレジ横広告



工事区間
 3号大高線上り
 名古屋南JCT～高辻出口

令和3年度
 リフレッシュ工事区間

5 戦略的な資金調達

令和2年度【実績】

① 市場公募債の発行

コロナ禍においてもWebや電話を活用しつつ計画的に個別投資家訪問を実施(51件)

② 近年のESG投融資への関心の高まりをふまえ、令和2年10月に**地方道路公社**としては初めてソーシャル・ファイナンスに関する第三者評価を取得

→ 同年12月及び令和3年2月に**ソーシャルbond発行**(計430億円)

計56件の投資家より**投資表明**を獲得し、公社事業の社会的意義を改めて確認

③ シンジケート・ローンについても同様に**ソーシャル・ローン**として調達し、参加7金融機関より融資表明を獲得

令和3年度【目標】

ソーシャル・ファイナンスとしての資金調達を継続し、投資家層の更なる拡大に注力

個別投資家訪問の実施状況

項目	目標	実績	
		令和元年度	令和2年度
個別投資家訪問数	(毎年度)		
	50件	55件	51件

当公社ソーシャルbondへの投資表明投資家(R3.3.25現在)

投資家別	件数
損害保険会社	2
地方銀行	5
信用金庫・JA	30
地方公共団体	4
その他諸法人	15

地域別	件数
東海4県	18
東京都	11
東北・関東甲信越 (東京除く)	12
関西・中国・四国	9
九州・沖縄	6

V 次期中期経営計画の策定に向けて

1 策定スケジュール(案)と名古屋高速道路を取り巻く状況

(主な予定)

- ① 令和3年12月頃 案を策定し、関係機関と調整
- ② 令和4年 4月頃 パブリックコメント実施
- ③ 令和4年 6月頃 第61回運営会議で報告

現中期経営計画(2019-2021):第6期

次期中期経営計画(2022-2024):第7期

年度	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8以降 (2026~)
他道路ネットワーク		●2021 名古屋第二環状自動車道全線開通					東海環状線全線開通(R8) 西知多道路道開通
イベント等	○2020 自動運転(高速道路でのレベル3)	○2021 東京オリンピック	○2022 ジブリパーク開業			○2025 大阪万博 ○2025 自動運転(高速道路でのレベル4)	2026.9-10 アジア競技大会 リニア中央新幹線(R9) (品川~名古屋)開業

次期中期経営計画に関するキーワード

ポストコロナ

デジタルトランスフォーメーション
(DX)

2050年
カーボンニュートラル

自動車産業の
“CASE”・MaaS

…など

検討テーマ

名岐道路の整備

利便性向上

メンテナンス

新技術・データ活用

ETC専用化

SDGs・環境

…など

2 検討テーマ

(1) 名岐道路の整備

「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」(令和2年2月 国土交通省)において、「名古屋高速道路公社が事業主体となることを前提とした上で」と記載された。関係機関における今後の議論を注視しつつ、準備をしていく。

(2) 利便性向上

新たな料金体系への移行後の交通状況を検証した上で、将来計画を見据えた高速道路ネットワークにおける課題箇所を抽出し、更なる利便性向上につながる取組みを国・愛知県・名古屋市・NEXCO中日本とともに検討をしていく。



1. 名古屋高速道路のネットワークの評価・課題整理

(1) ネットワークの評価・分析

- ・名古屋高速道路の現状、周辺地域の状況の把握
- ・社会情勢、道路関係動向の考慮



(2) ネットワークの課題整理

- ・「安全」、「安心」、「快適」の観点から、ネットワークの課題を整理
- ・将来計画を踏まえて、将来的に残存する課題箇所を抽出
- ・新たな料金体系移行後の交通状況を踏まえて課題箇所を検証



2. 利便性向上案の検討

(1) 必要となる利便性向上案の方向性の検討

- ・他の高速道路における事例を収集・整理し、名古屋高速道路における適用性を検討
- ・ハード面（道路構造、付属施設等）、ソフト面の両面から利便性向上案を抽出
⇒利便性向上案について施策別に整理
例) 出入口ランプの追加、JCT機能の強化、休憩施設の検討 等



(2) 課題箇所に対する利便性向上案を検討



3. 利便性向上案の具体化検討

(1) 利便性向上案の効果・実現性の検討

- ・利便性向上案の効果分析
- ・利便性向上案の実現性検討



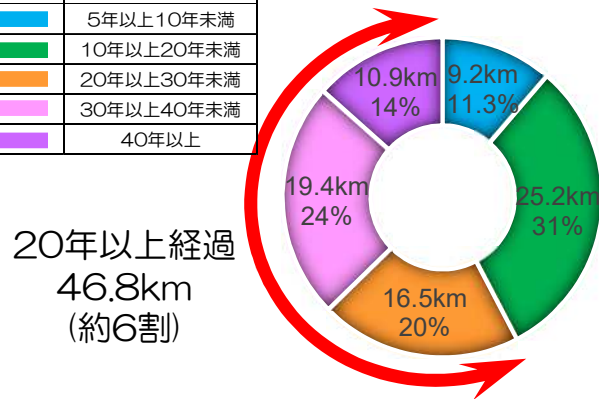
(2) 利便性向上案の具体化に向けた課題整理

2 検討テーマ

(3) メンテナンス

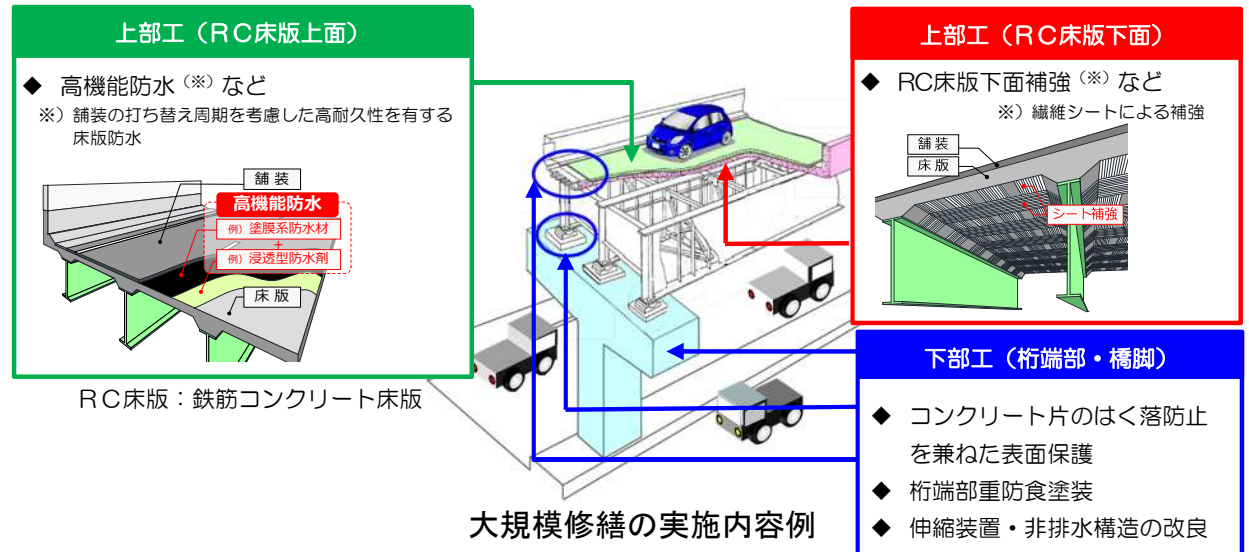
名古屋高速道路公社インフラ長寿命化計画(行動計画)に基づき、ライフサイクルコストの低減を図りつつ、将来にわたって長期的に構造物の安全性を確保していく。

凡例	経過年数
■	5年以上10年未満
■	10年以上20年未満
■	20年以上30年未満
■	30年以上40年未満
■	40年以上



20年以上経過
46.8km
(約6割)

名古屋高速道路の経過年数(令和2年度末時点)



(4) 新技術・データ活用等

情報通信技術(ICT)等の技術革新に対応し、点検・修繕を始めとしたメンテナンスの高度化・効率化や道路交通情報提供の充実などに取り組むとともに、自動運転やMaaSに関する調査・研究に協力していく。



トンネル内の走行型計測調査のイメージ

(5) ETC専用化

国土交通省及び高速道路会社6社から「ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について」ロードマップが公表された。

高速道路会社等での取組み等を踏まえ、名古屋高速道路の料金所におけるキャッシュレス化・タッチレス化について、検討を進める。

〈参考 NEXCO中日本による都市部(中京圏)でのETC専用化等のロードマップ〉

都市部(中京圏)

	料金所数 (※1)	2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
NEXCO 中日本	71	導入準備 (※2)			中京圏(東海環状及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (60箇所程度)			順次拡大 ⇒ 全線		

- ※1 令和2年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数
 ※2 カメラ等の設置や関係機関との協議等
 ※3 料金所の構造や交通量が多く、並行又は接続する一般道を含めた渋滞等の課題がある路線(第三京浜・横浜新道・横浜横須賀道路・京葉道路・東関東道)の料金所については、引き続き検討
 ※4 導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議等により、適時変更の可能性



出展:ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について
 (令和2年12月17日 国土交通省道路局高速道路課(高速道路会社6社合同))

(6) SDGs・環境

交通安全対策、強靱で質の高いインフラの構築、環境保全への取り組みを進め、SDGsの達成に貢献していく。




脱炭素社会、循環型社会の実現に貢献するために、省エネルギー化やエコドライブ啓発活動を実施するとともに、さらなる推進のために中長期的な環境保全への取り組みを検討し、実施していく。



2015年の国連サミットで採択された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標

参考: 中期経営計画(2019-2021) 目標達成状況一覧

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～

取組項目	目標 (取組内容)	2019(R1)	2020 (R2)		2021 (R3)	取組項目に 関連するSDGs	
		目標	目標	実績	目標		
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	名古屋駅周辺交通基盤整備方針に示された出入口等の追加・改良等の事業化	-	-	黄金・新洲崎の事業化 栄出入口・西濃り線の 都市計画変更	-	  
	(2) 高速道路ネットワークの更なる充実	「南濃り線」の事業化に向けた検討及び関係機関等の協議・調整	-	-	「南濃り線」の 都市計画変更	-	
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	目標1 名古屋西JCT整備完了	工事	完了	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	お客様がより利用しやすい料金体系の実現	-	-	取組みの推進	-	

第2章 さらに確かな名古屋高速 ～安全・安心の徹底～

取組項目	目標 (取組内容)	2019(R1)	2020 (R2)		2021 (R3)	取組項目に 関連するSDGs		
		目標	目標	実績	目標			
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	目標2 総事故件数	920件	887件	835件	880件 750件	  	
		目標3 死傷事故率 ※死傷事故率: 1万台の車が1万km進行した場合に起こる死傷事故件数を表す指標	5.7件/億台キロ	5.7件/億台キロ	3.8件/億台キロ	5.0件/億台キロ		
	(2) 逆走車や歩行者等の立入対策の実施	目標4 対策箇所数	5箇所	10箇所 (累計)	10箇所 (累計)	15箇所 (累計)		
		(3) 交通安全啓発活動の実施	各季の交通安全運動を始めとする交通安全啓発活動の実施	-	-	実施		-
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	目標5 大規模修繕完了延長 ※大規模修繕完了延長: 大規模修繕対象箇所 (87.9km)のうち、所轄下田からの修繕が完了した供用延長の割合	35%	45% (累計)	48% (累計)	60% (累計)		  
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	ICT等の活用による道路構造物の維持管理の高度化と効率化	-	-	-	-		
	(2) 着実な点検の実施と点検の精度向上	目標6 橋梁の点検率	18%	42% (累計)	42% (累計)	54% (累計)		
	(3) 計画的な維持補修工事の実施	目標7 道路構造物保全率 ※道路構造物保全率: 早期に補修を必要としない橋梁数(設置数)の割合(大規模修繕対象箇所を除く)	90%	90%	91%	90%		
	(4) 快適な走行を提供する舗装の補修	目標8 快適走行路面率 ※快適走行路面率: 舗装路面延長のうち、高速走行でも快適で安定した走行が可能となる舗装路面が占める割合	97%	97%	99%	97%		
	(5) リフレッシュ工事の実施	交通規制が必要な作業を集約した「リフレッシュ工事」の計画的な実施	-	-	-	-		
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	目標9-2 愛知県警高速道路交通警察隊との合同取り締まり回数	-	6回	6回	6回	  	
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	目標9 受変電施設の津波浸水対策完了(短期)	工事	-	-	-		
		目標10 整備部社屋の改修	工事	改修完了	改修完了	-		
		目標11 防災拠点の電源確保	工事	工事	工事着手	供用開始		
	(2) 実践的な訓練による災害対応力の向上	目標12 各種訓練の実施	実施	実施	実施	実施		

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～

取組項目	目標 (取組内容)	2019(R1)	2020 (R2)		2021 (R3)	取組項目に 関連するSDGs
		目標	目標	実績	目標	
1 継続的な渋滞対策の推進	(1) 都心環状線の渋滞対策	目標13 都心環状線の渋滞損失時間	(対策立案)	(対策立案)	■九田町JCT: 効果確認 ■錦橋出口: 実運用に向けた追加検討・関係機関協議 ■黄金出口: 追加対策立案・関係機関協議・対策実施	19.5万台・時
	(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	渋滞要因の調査・分析及び関係機関との協議等	-	-	■小牧線: 調査準備 ■一宮線: 渋滞調査分析	-

2	交通事故・工事に伴う渋滞の削減	(1) 交通事故処理に伴う渋滞時間の短縮	目標14 交通事故処理に伴う渋滞時間	60分以内/件	60分以内/件	67分以内/件	68分以内/件
		(2) 工事に伴う渋滞の発生及び影響の軽減	目標15 工事に伴う渋滞時間	40時間/年	40時間/年	148時間/年	40時間/年
3	雪水対策の強化	(1) 降雪・積雪時等の通行確保の強化	監視体制強化による雪水作業への迅速な対応及び早期の入口閉鎖等	-	-	関係機関調整	-
		(2) 雪水作業の効率化	目標16 雪水作業の効率化の推進	実施	実施	実施	実施
4	道路交通情報提供の充実	(1) 道路情報板の視認性向上	目標17 道路情報板の大型マルチカラー化	33%	43% (累計)	43% (累計)	53% (累計)
		(2) ET02.0の普及促進	目標18 ET02.0利用率	19%	22% (累計)	21% (累計)	25% (累計)
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	お客様ニーズに基づいたサービスの充実と改善	-	-	改善実施	-
		(2) お問い合わせへの的確な対応	お客様センター等におけるより速やかで適切な応答	-	-	適切な応答実施	-
		(3) 料金所サービスの向上	お客様への接遇の向上と迅速で正確な料金収受の確保	-	-	料金所巡回調査の実施 釣り銭機の整備	-
		(4) お客様満足度の向上	目標19 総合満足度 ※総合満足度：お客様満足度調査による5段階評価の点数	3.80以上	3.80以上	3.57	3.80以上
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	自動運転の技術開発に関する調査研究・協力	-	-	自動運転に関する 情報収集及び意見交換	-

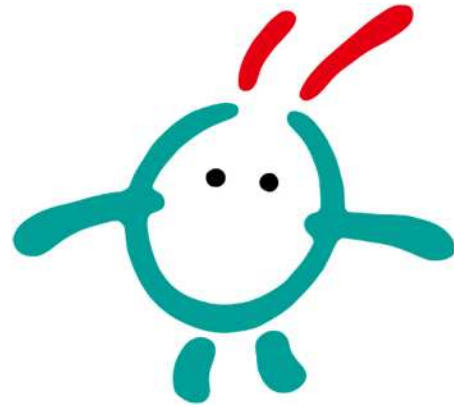


第4章 社会的責任の遂行

取組項目	目標 (取組内容)	2019(R1)	2020 (R2)		2021 (R3)	取組項目に 関連するSDGs	
		目標	目標	実績	目標		
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	-	-	実施	-	4 質の高い仕事と賃金 8 持続可能な消費と生産 9 産業とインフラの高度化	
	(2) 品質確保に向けた契約制度の改善	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	実施	入札参加資格の見直し 低入札時の対応強化		
	(3) 工事事故防止に向けた安全管理の推進	各種安全パトロールの計画的な実施及び安全管理アドバイザー会議等の実施	-	-	実施		-
2 環境保全への取り組み	(1) 道路照明LED化の推進	目標21 道路照明LED化	19%	30% (累計)	30% (累計)	39% (累計)	4 質の高い仕事と賃金 7 持続可能なエネルギー 8 持続可能な消費と生産
	(2) エコドライブ啓発活動の実施	"環境にやさしい"名古屋高速道路の積極的な利用及びやさしく静かな運転の心がけ等の呼びかけ	-	-	-	-	
3 事業運営の信頼性向上	(1) コンプライアンス等の徹底	目標22 コンプライアンス等に関する意識度	100%	100%	100%	100%	9 産業とインフラの高度化 11 持続可能な都市とコミュニティ 12 持続可能な消費と生産
	(2) 情報セキュリティ対策の強化	目標23 情報セキュリティに関する意識度	100%	100%	100%	100%	
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	社会基盤整備の役割や重要性、技術者としての心構えなどの伝承	-	-	大学での講義等の実施	-	13 気候変動に具体的な対策を 16 公正な消費と生産 17 パートナーシップを世界に
	(2) ネットス・プラザを活用した地域社会との交流	目標24 ネットス・プラザ利用団体数	130団体以上	130団体以上	45団体	130団体以上 70団体以上	
5 積極的な情報発信	(1) 多様な媒体による情報発信	ホームページ・SNS・ラジオ等の媒体を効果的に用いた、名古屋高速に関する様々な情報の提供	-	-	各種広報活動の実施	-	
	(2) 設立50周年記念事業の実施	目標25 50周年史の発行	資料収集及び編さん作業	資料収集及び編さん作業	資料収集及び編さん作業	発行	

第5章 経営基盤の強化

取組項目	目標 (取組内容)	2019(R1)	2020 (R2)		2021 (R3)	取組項目に 関連するSDGs	
		目標	目標	実績	目標		
1 ~財務基盤強化・経営合理化~ コスト削減・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	ライフサイクルコスト低減による大規模修繕等の着実な実施及び技術基準の見直し	-	(再掲)	-	4 質の高い仕事と賃金 5 ジェンダー平等 8 持続可能な消費と生産 9 産業とインフラの高度化 10 公正な消費と生産 11 持続可能な都市とコミュニティ	
	(2) 効率的な維持管理	新技術の積極的な活用による維持管理コスト増大抑制のための効率的な維持管理の実施	-	(再掲)	-		
	(3) 工事関係書類等の削減	目標26 工事関係書類等の削減の実施	調査	調査	調査		実施
	(4) 積算業務の効率化	主要資材の適正単価の採用、積算基準の見直し/新積算システムの構築	-	-	実施/運用開始		-
	(5) 光熱費の削減	道路照明及び整備部社屋改修に合わせた事務所照明のLED化による消費電力量の削減	-	-	(再掲)		-
	(6) 戦略的な資金調達	目標27 個別投資家訪問数	50件以上	50件以上	51件		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	目標28 公社業務に関連した資格取得者数	5名以上	10名以上 (累計)	11名 (累計)	15名以上 (累計)	
	(2) プロジェクトの推進を図るための組織づくり	重点的な人員配置及び能動的・効率的な組織づくり	-	-	実施	-	
	(3) ワークライフバランスの推進	目標29 年次休暇の平均取得日数	13日	14日	12.8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	事業間調整会議による工程等の共有及び一体的な調整・課題解決	-	-	事業の推進	-	



NAGOYA EXPRESSWAY

