

名古屋高速道路公社

運営会議

(第61回)

令和4年6月7日

目 次

	ページ
はじめに	..... 1
名古屋高速道路公社の概要	..... 2
I 名古屋高速道路の現状	
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3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 中期経営計画(2019-2021)の進捗・達成状況	.....10

Ⅲ	中期経営計画(2022-2024)について(概要)	.....13
	1 中期経営計画の位置づけ	.....13
	2 将来のありたい姿	.....14
	3 中期経営方針	.....15
	4 施策の概要	.....16
	(1)都心アクセス関連事業の推進	.....16
	(2)名岐道路の事業化	.....17
	(3)大規模修繕工事の実施	.....18
	(4)計画的な維持補修の実施	.....19
	(5)交通安全対策、逆走・誤進入対策の実施	.....20
	(6)情報提供の拡充	.....21
	(7)環境行動計画の策定及び環境マネジメントの推進	.....22
	(8)人的資源を最大限活用できる組織づくり	.....23
	5 中期経営計画(2022-2024)策定までの経緯	.....24
Ⅳ	令和4年度予算の概要	.....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、建設から維持管理へ移行した。
- ・ その後、平成27年度から、構造物の長寿命化を図るため大規模修繕、そして、令和2年度からは更なるネットワークの充実を図るため都心アクセス関連事業に着手している。
- ・ 令和3年5月1日には、名古屋第二環状自動車道（名二環）の西南部・南部が開通、名古屋高速道路を含めた名古屋市周辺の高速道路ネットワーク（マルサ計画）が完成、また、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、利用者の経路選択の幅が広がるなど、利便性向上に向けた新たなスタートを切ったところである。
- ・ 名古屋高速道路の日平均交通量については、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るが、令和元年度の約92%にとどまっている。
- ・ 今後も、名古屋高速道路の利用促進と更なる利便性向上に向けて取り組んでいく。

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

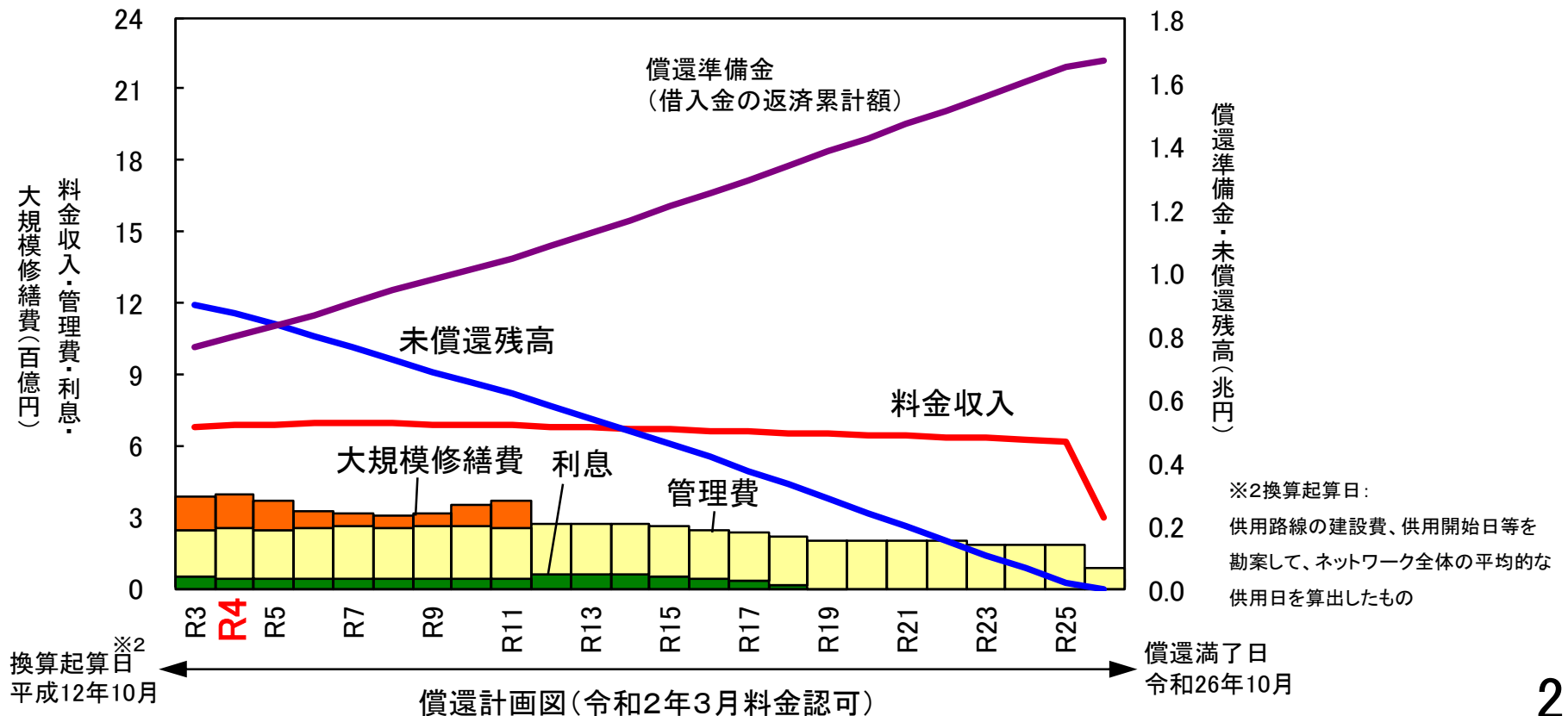
[事業概要※1]

総事業費：1兆8,070億円

完了年度(建設事業)：令和10年度

償還満了日：令和26年10月

※1 総事業費、完了年度は整備計画(令和3年8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

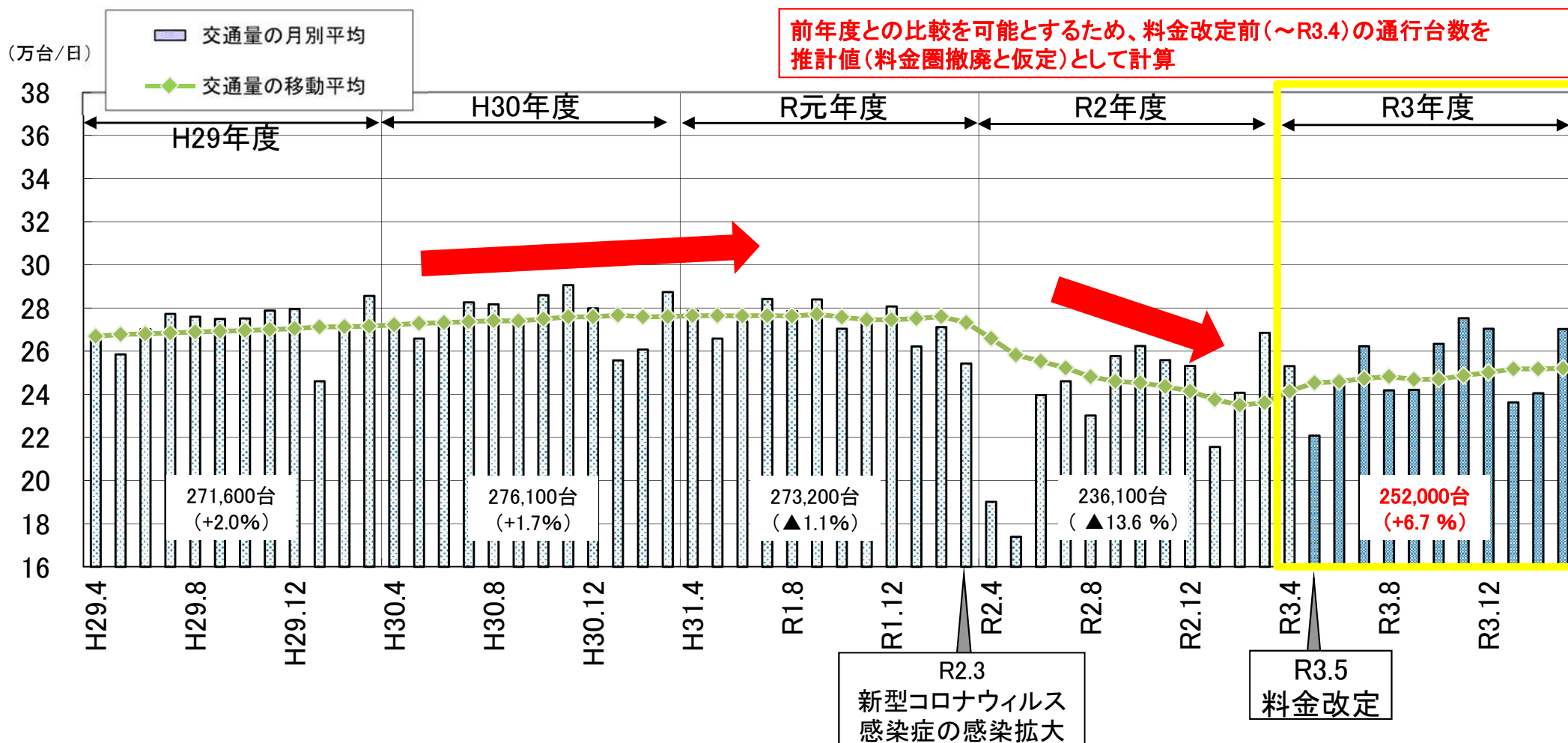
1 交通量等の現状

(1) 交通量

① 平均交通量(令和3年度)

令和3年5月1日に料金改定を行い、令和3年度の1日あたりの利用台数は約25.2万台(うちETC利用率95.3%)

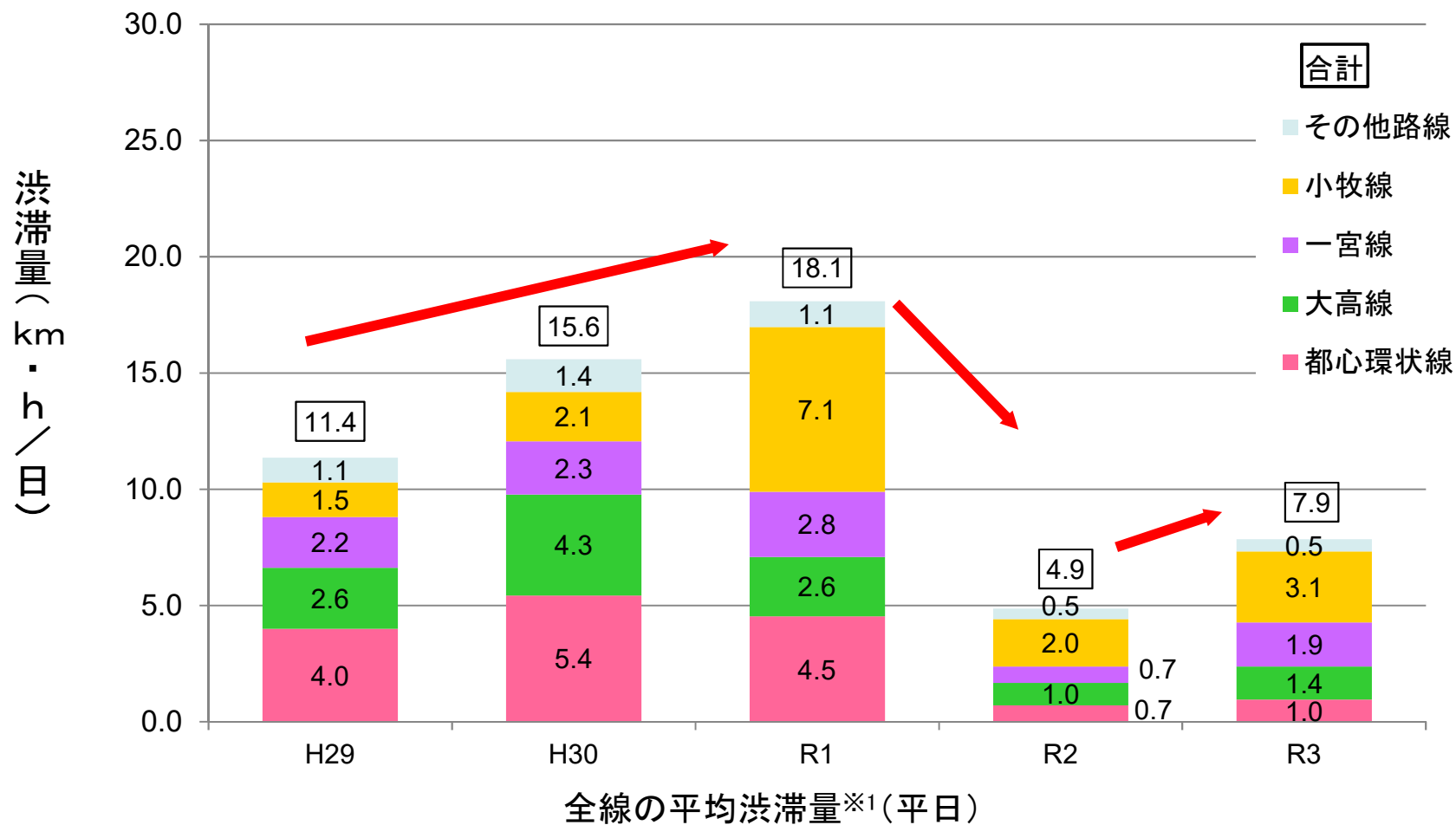
② 新型コロナウイルス感染症の影響もあり、交通量は令和元年度から約8%減少しているものの、令和2年度に比べ回復傾向(対前年度比約7%増)



(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 令和3年度: 対前年度比約61%増



※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)

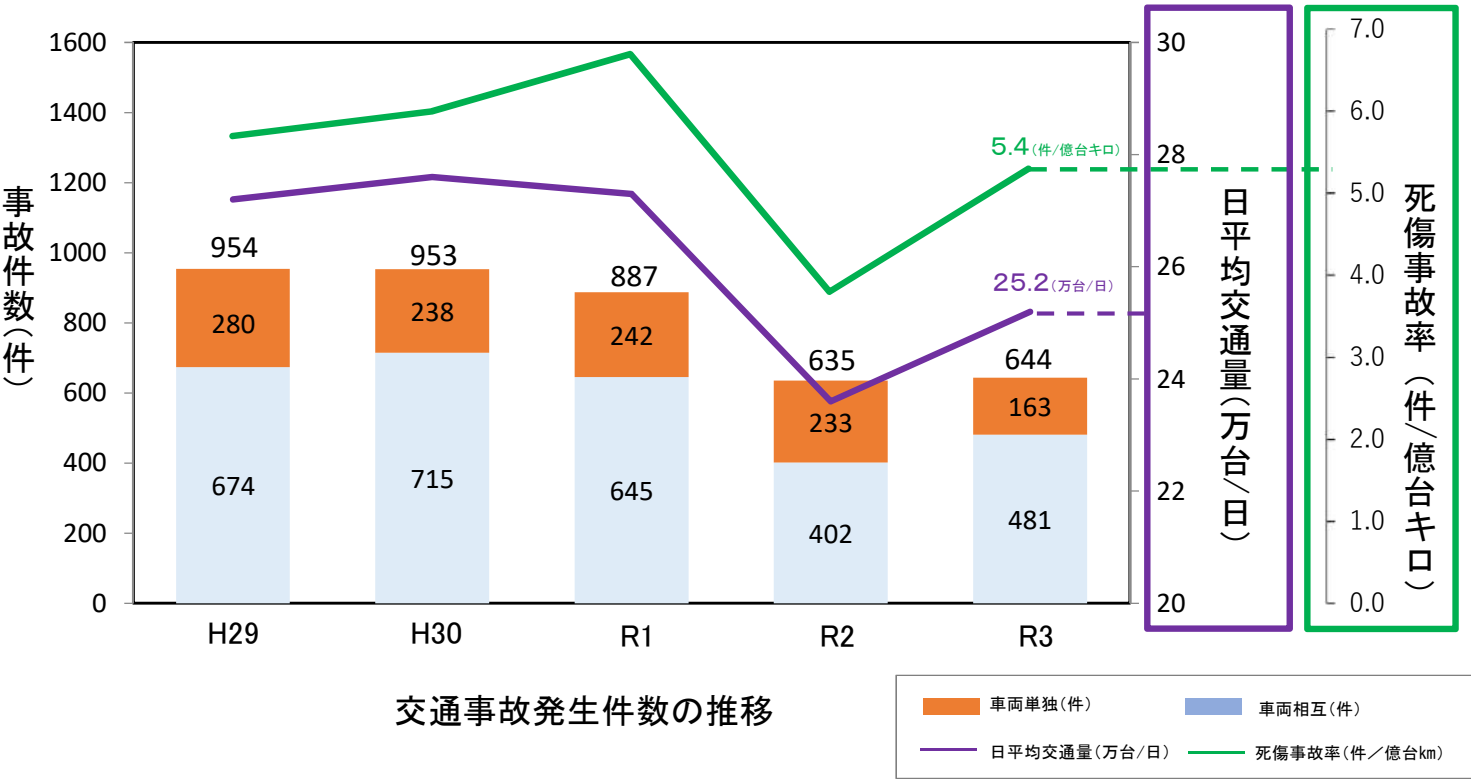
(注) 端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがある。

1 交通量等の現状

(3) 交通事故

- ① 交通死亡事故(令和3年度):0件 交通死亡事故ゼロ:連続1,083日達成中(R4.6.7現在)
- ② 総事故件数(令和3年度):644件 死傷事故率※(令和3年度):5.4件/億台km
 令和3年度の交通事故件数は、644件で令和2年度とほぼ同等(交通量は約7%増)
- ③ 逆走・誤進入による事故件数(令和3年度):0件
 逆走・誤進入発生件数(令和3年度):11件(対前年度比2件減)

※「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。



	逆走	誤進入			合計
	車両	歩行者	自転車	原付等	
平成29年度	2	1	4	0	7
平成30年度	2	1	3	0	6
令和元年度	1	4	2	1	8
令和2年度	1	4	2	6	13
令和3年度	5	2	2	2	11
合計	11	12	13	9	45

2 経営の現状(令和3年度決算)

2 経営の現状(令和3年度決算)

◆令和3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 総額:652億円(うち647億円が道路料金収入)

イ 道路料金収入:前年度から23億円(3.4%)減少

② 費用の状況

ア 総額:652億円

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):316億円(消費税納付金含む。)
- ・ 業務外費用(借入金利息など):53億円
- ・ 償還準備金繰入(借入金の元金返済へ充当):265億円

イ 道路管理費:修繕費の増加により、前年度から22億円増加

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34億円減少

損益計算書

(単位:百万円)

費用の部					収益の部				
勘定科目	3年度	2年度	前年度比		勘定科目	3年度	2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	31,806	30,316	1,491	104.9	業務収入	65,110	67,652	△ 2,542	96.2
道路管理費 (内消費税納付金)	31,583 (3,433)	29,424 (3,527)	2,159 (△94)	107.3	道路料金収入	64,725	66,996	△ 2,270	96.6
貸倒引当金繰入	0	1	△0	34.6	マイレージ還元負担金収入	121	530	△ 410	22.7
マイレージ還元負担金	223	891	△ 668	25.0	マイレージ引当金戻入益	185	8	178	2,382.3
一般管理費	1,689	1,897	△ 208	89.0	業務雑収入	79	119	△ 39	66.7
業務外費用 (内借入金利息)	5,269 (5,096)	5,705 (5,523)	△ 436 (△427)	92.4	業務外収益	105	103	2	102.3
小計(管理費用)	38,764	37,917	847	102.2					
償還準備金繰入	26,451	29,837	△ 3,386	88.7					
合計	65,215	67,755	△ 2,539	96.3	合計	65,215	67,755	△ 2,539	96.3

(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 資産の状況

総額: 1兆6,955億円(うち営業中の道路資産: 1兆6,784億円(資産全体の99%))

② 負債及び資本の状況

ア 総額: 1兆6,955億円

内訳 借入金(道路債券を含む): 5,859億円 償還準備金^{※1}: 7,719億円
 (主なもの) 設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金: 3,195億円

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3年度末)

償還準備金^{※1}: 7,719億円、償還率^{※2}: 46.2%(前年度比1.5ポイント向上)

〈令和2年度末〉

参考: 償還準備金 7,455億円
 償還率 44.7%

※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

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	3年度	2年度	前年度比		勘定科目	3年度	2年度	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
流動資産	12,863	19,460	△ 6,598	66.1	流動負債	68,024	80,808	△ 12,784	84.2
現金・預金など	6,183	12,022	△ 5,839	51.4	1年以内返済予定長期借入金※	57,910	66,928	△ 9,018	86.5
未収金	6,680	7,440	△ 760	89.8	未払金など	10,114	13,880	△ 3,766	72.9
貸倒引当金	△ 0	△ 1	1	34.6	固定負債	536,021	554,882	△ 18,861	96.6
固定資産	1,681,686	1,678,962	2,723	100.2	名古屋高速道路債券※	422,500	420,000	2,500	100.6
道路	1,678,380	1,674,969	3,411	100.2	政府借入金※	47,444	58,872	△ 11,428	80.6
道路建設仮勘定	3,015	3,571	△ 555	84.4	県・市借入金※	43,504	52,491	△ 8,987	82.9
有形固定資産など	290	422	△ 132	68.7	長期借入金など※	14,513	15,328	△ 815	94.7
繰延資産	980	1,009	△ 30	97.1	退職給与引当金	985	930	54	105.9
					ETCマイレージ引当金	54	239	△ 185	22.6
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	771,945	745,493	26,451	103.5
					償還準備金	771,945	745,493	26,451	103.5
					基本金(県・市出資金)	319,538	318,248	1,290	100.4
資産合計	1,695,528	1,699,432	△ 3,904	99.8	負債・資本合計	1,695,528	1,699,432	△ 3,904	99.8

※の合計が借入金の合計となる。
 令和3年度合計 : 5,859億円
 (令和2年度合計 : 6,136億円)

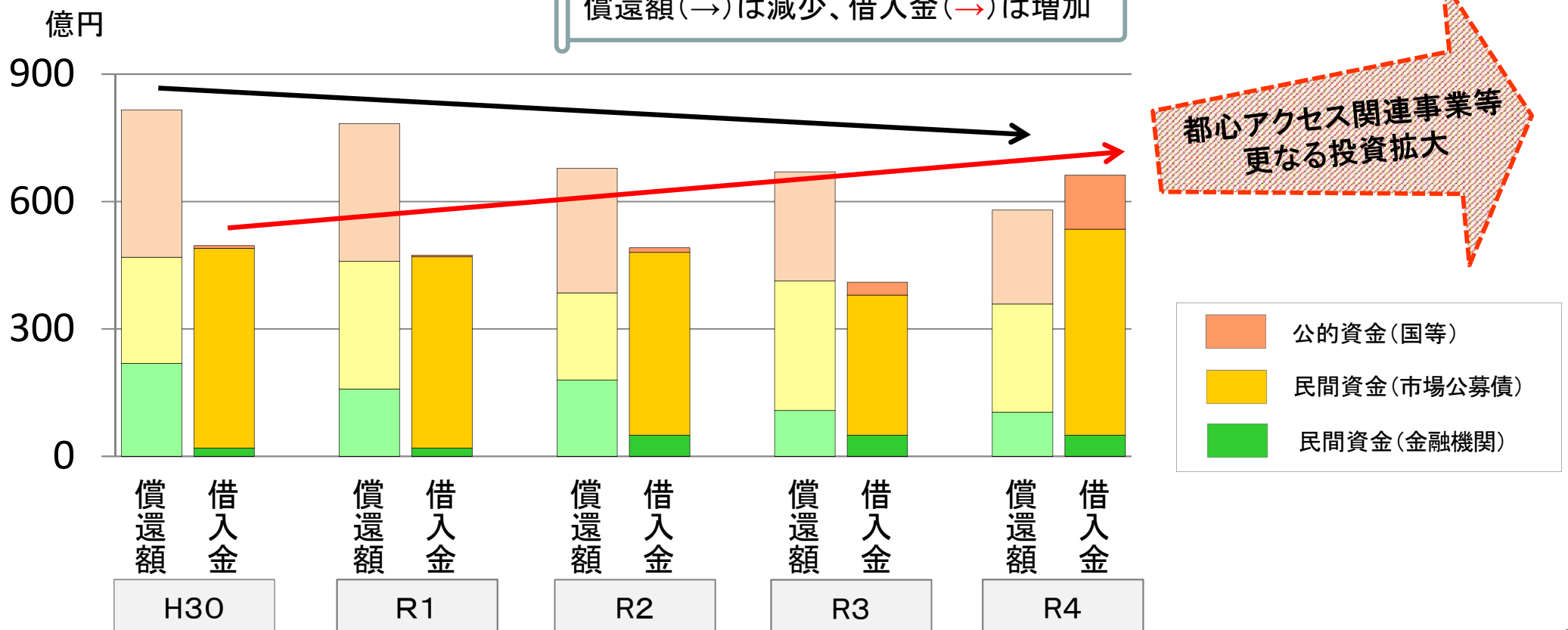
(注) 端数処理の関係上、
 計及び前年度比に
 おいて合わないことがある。

2 経営の現状(令和3年度決算)

(3) 資金調達の概要

償還及び調達推移

- ① 償還額(元金返済額): 開通区間への投資済み額にかかる元金返済額の減少に伴い償還額も徐々に減少
- ② 借入金: 民間からの借入(借換)に加え、都心アクセス関連事業等にかかる建設事業への投資
 当分の間、建設事業への新規投資が続く見込み
 借入金の大部分は、市場公募債の発行(民間資金)により幅広く調達



最近の償還額及び借入金の状況

Ⅱ 中期経営計画(2019-2021)の 進捗・達成状況

Ⅱ 中期経営計画(2019-2021)の進捗・達成状況

前中期経営計画(2019-2021)では、「名古屋高速は、進化する名古屋都市圏を支えます」を中期経営方針として、次の5項目を基に各施策に取り組んだ。

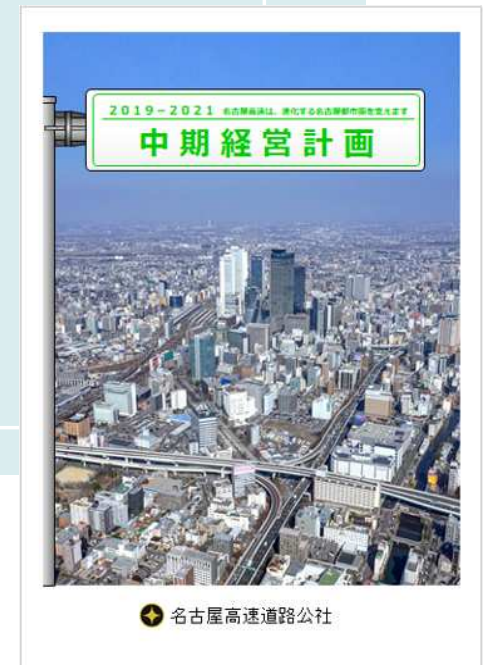
(1) さらに使いやすい名古屋高速 ～元気な「名古屋都市圏」づくりへの貢献～

(2) さらに確かな名古屋高速 ～安全・安心の徹底～

(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～

(4) 社会的責任の遂行

(5) 経営基盤の強化



主な取り組み

達成状況

① 都心へのアクセスの向上

都心アクセス事業に関する手続き（整備計画の変更）を完了し、2021年度中に**全エリアで事業化**した。

② より利用しやすい料金

均一料金制から**対距離料金制へ移行**し、利用しやすい料金体系とした（2021.5.1～）。

③ 更なる交通安全対策の実施

交通安全対策や逆走・誤進入対策として、施設の改修や充実を図った。

（総事故件数 2021年度達成目標：750件 **実績：644件**）

④ 大規模修繕の着実な推進

大規模修繕計画に基づき、計画的に構造物の修繕を行った。

（大規模修繕完了率 2021年度達成目標：60% **実施：61%**）

⑤ 積極的な情報発信

50年史及び副読本の発刊（沿線の図書館、学校、関係機関へ配布）
 設立50周年記念イベント Expressway to the Future
 ～未来へつなぐ、名古屋高速道路～を開催した（2022.3.13）。

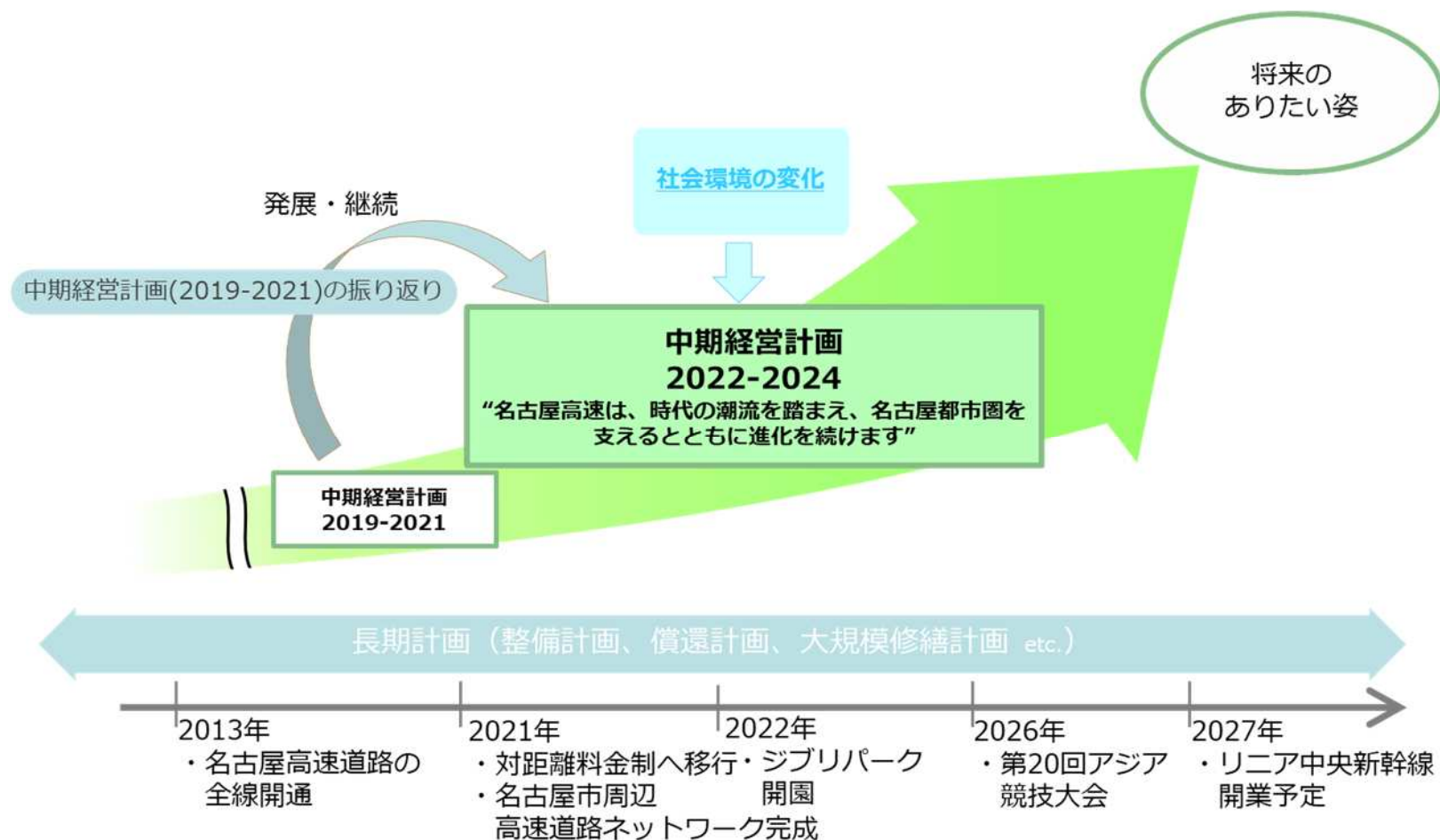
2019～2021年度（令和元年～3年度）の3年間で、目標値を設定した50の取り組みのうち、44の項目（88%）で目標を達成。

Ⅲ 中期経営計画(2022-2024)について(概要)

1 中期経営計画の位置づけ

今回の中期経営計画では、2022年度から2024年度までの3年間を計画期間として、これまでの取り組みを発展・継続させ、新たな経営環境の変化に対応しながら、事業を進める。

また、刻々と変化する社会環境の変化にも柔軟に対応できるよう、施策や達成目標等について検証し、必要に応じて見直しを行い、より機動的な事業運営に努める。



2 将来のありたい姿

名古屋高速を取り巻く社会環境は大きく変化しており、様々な課題に直面している。社会環境の変化を踏まえつつ、お客様や地域のために将来のありたい姿の実現に向けて施策を進め、いつでも安全・安心・快適な道路サービスを提供し続ける。

名古屋高速を取り巻く社会環境の変化

経済活動の広域化・交流拡大

リニア中央新幹線の開業
マルサ計画の完成
周辺道路（西知多道路・東海環状自動車道）の整備
等

安全・安心を脅かす要因の増加

逆走・誤進入の増加
構造物の老朽化の進行
気候変動による災害の激甚化
等

お客様ニーズの高度化・多様化

新型コロナウイルス感染症の蔓延と生活様式の変化
特定箇所での渋滞発生
データ活用技術の発達
等

持続可能な社会の実現

世界的なSDGsの取り組み
カーボンニュートルの要請
自動運転技術の進展
等

生産性向上の社会的要請

少子高齢化社会の到来
DX（デジタルトランスフォーメーション）の進行
働き方改革の推進
等

将来のありたい姿

名古屋都市圏の成長・発展へ貢献する名古屋高速

- 移動時間の最小化
- 交流圏の拡大

最高の安全・安心を提供する名古屋高速

- 交通事故ゼロ・死亡事故ゼロ
- 将来にわたって健全な道路

利用したくなるドライブ環境を提供する名古屋高速

- 渋滞ゼロ
- ドライバーのストレスゼロ

持続可能な社会に貢献する名古屋高速

- 挑戦し続ける風土
- 地域・社会からの厚い信頼

強固な経営基盤を確立した名古屋高速

- 安定した財務基盤の実現
- 豊富な人材・高い技術力

3 中期経営方針

第20回アジア競技大会開催、リニア中央新幹線開業、この地域は益々発展が期待される。名古屋高速は、刻々と変化する時代の潮流を踏まえ、発展し続ける「名古屋都市圏」を支えるとともに、周辺高速道路と一体となったネットワークの充実・機能の向上を図り、進化を続けることにより、将来のありたい姿を実現していく。

名古屋高速は、時代の潮流を踏まえ、 名古屋都市圏を支えるとともに進化を続けます

- (1) **使いやすさ(道路ネットワークの充実・有効活用)**
～名古屋都市圏の成長・発展へ貢献する名古屋高速に向けて～
- (2) **確かさ(安全・安心の徹底)**
～最高の安全・安心を提供する名古屋高速に向けて～
- (3) **走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)**
～利用したくなるドライブ環境を提供する名古屋高速に向けて～
- (4) **誠実さ(社会的責任の遂行)**
～持続可能な社会に貢献する名古屋高速に向けて～
- (5) **堅実さ(経営基盤の確立)**
～強固な経営基盤を確立した名古屋高速に向けて～

重点施策① ネットワークの充実
都心アクセス関連事業の推進、名岐道路の事業化

重点施策② メンテナンスの着実な実施
大規模修繕工事及び計画的な維持補修の実施

重点施策③ 交通安全対策等
逆走・誤進入対策の実施、情報提供の拡充

重点施策④ 環境保全の取り組み
環境行動計画の策定、環境マネジメントの推進

4 施策の概要

(1) 都心アクセス関連事業の推進

- ① 新洲崎出入口の設置及び新黄金出入口の設置
- ② 栄出入口の設置及び丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加工事着手に向けた準備・取り組みを行い、着実に事業を進める。



新洲崎出入口(完成イメージ)



新黄金出入口(完成イメージ)



栄出入口、丸田町JCT渡り線(完成イメージ)



都心アクセス関連事業のスケジュール(予定)

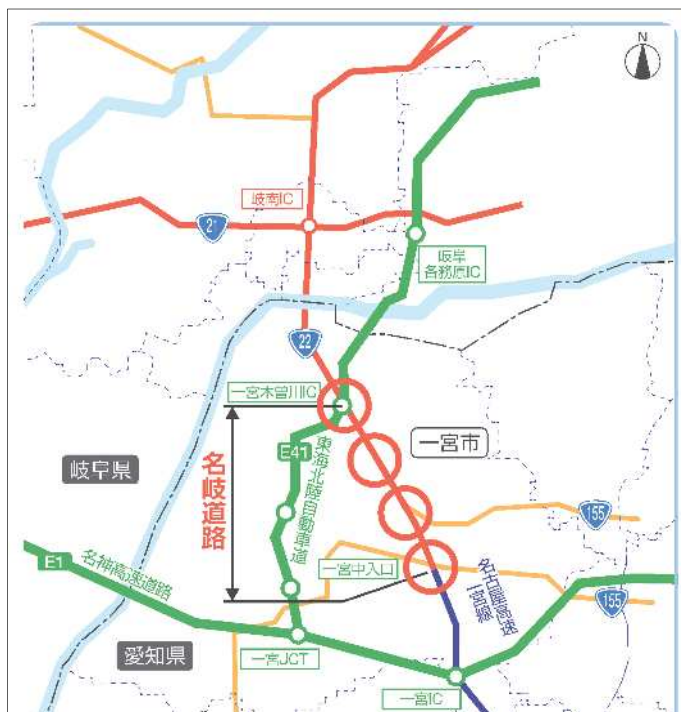


4 施策の概要



(2) 名岐道路の事業化

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み、高速道路ネットワークの更なる充実を図る。



出典：令和3年2月、愛知県、(仮称)名岐道路（一宮～一宮木曾川）
環境影響評価方法書のあらまし

名岐道路の事業スケジュール（予定）

2020年度～

2024年度頃

都市計画・環境影響評価

事業化手続き

～ 事業実施

※事業開始時期未定

(参考) 中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

(抜粋) 2. 具体方針(案)

(1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

名古屋高速の料金水準については、現行の高速道路自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入することとし、高速道路ネットワーク全体における公平性や、名古屋都心部における交通の定時制の確保等を考慮し、必要な料金を設定する。この際、都心アクセス関連事業や名岐道路の整備について、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、必要な財源確保にあたり、現行の料金水準を考慮すれば、当該整備に係る利用者の追加的な料金負担をできるだけ軽減する必要があることから、事業主体の責任を明確にした上で税負担も活用しつつ、現行の償還期間を延長する。

出典：令和2年2月5日、国土交通省、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

(3) 大規模修繕工事の実施

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。

2015年度に策定した大規模修繕計画(2015~2029年度)に基づき、対象路線の修繕工事を継続して着実に実施していく。

大規模修繕完了率





80%

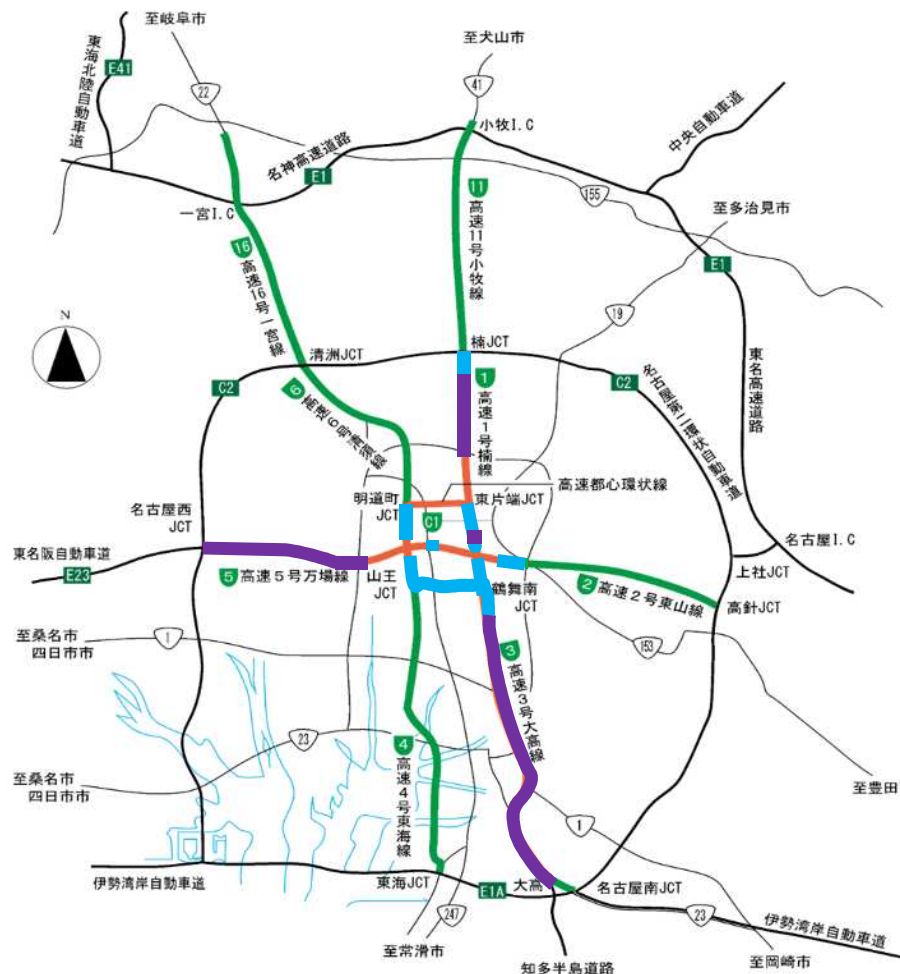
(2024年度目標)

2021年度実績：61%

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

※別途諸経費が必要

	: 2021年度まで完了区間
	: 2024年度まで完了区間
	: 2025年度以降完了予定区間
	: 計画対象外区間



大規模修繕対象区間

<対策前>



<対策後>

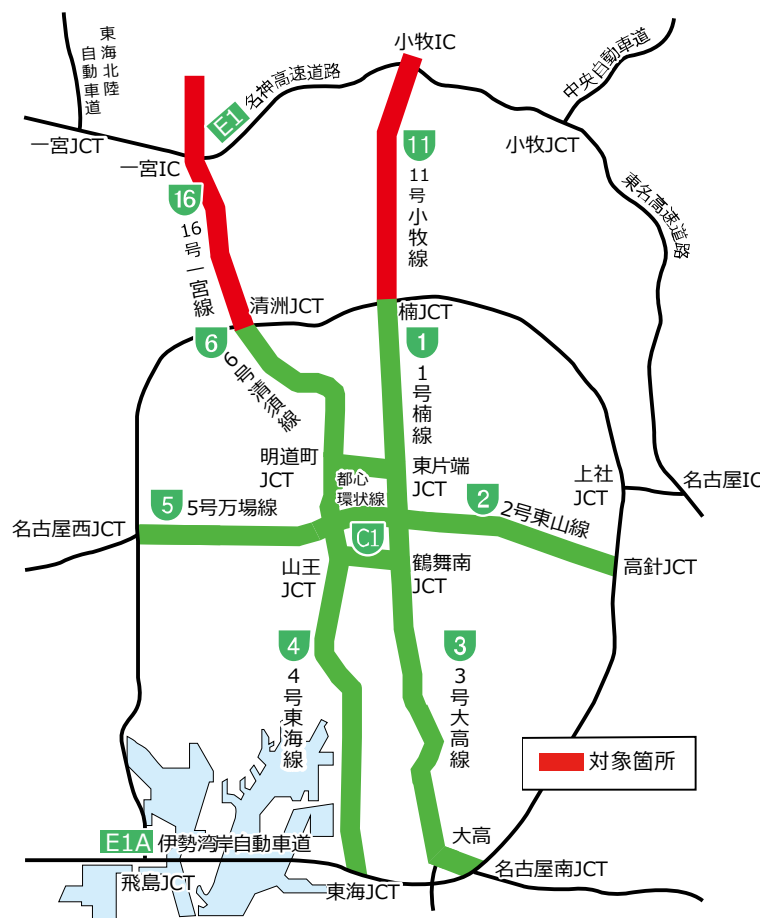


大規模修繕の対策例
(コンクリート床版下面)

4 施策の概要

(4) 計画的な維持補修の実施

大規模修繕工事対象路線以外の路線においても、コンクリートの浮き等の損傷が見られるなど、構造物の劣化進行が想定より早い箇所については、計画的に維持補修工事を実施し、構造物を健全な状態に保つ。



計画的な維持補修の実施予定路線



コンクリート床版の損傷状況



支承部の損傷状況



計画的な補修工事

具体的な工事内容

- ・コンクリート床版(はく落防止工・高機能防水工)
- ・コンクリート橋脚(表面被覆工等)
- ・桁端部(重防食塗装、支承取替、伸縮樋取替等)
- ・付属物(排水管・遮音壁等の取替等)

(5) 交通安全対策、逆走・誤進入対策の実施

① 交通安全対策の実施

交通状況の変化に応じた事故原因を分析し、継続して交通安全対策を実施することで、総事故件数の削減、死亡事故ゼロを目指す。

② 逆走・誤進入対策の実施

- ・車両の逆走や歩行者・自転車・原付等の誤進入を防止するため、発生状況に応じた注意喚起対策を継続して実施することで、事故件数ゼロを目指す。
- ・新技術を活用した新たな逆走・誤進入検知・警告システムの試験導入を実施する。

①交通安全対策の実施



高針JCT(Cランプ)カーブの対策の例

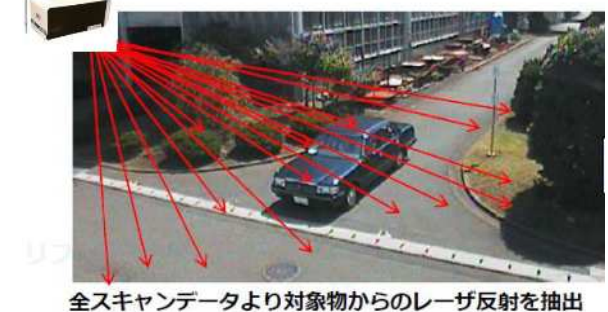
②逆走・誤進入対策の実施



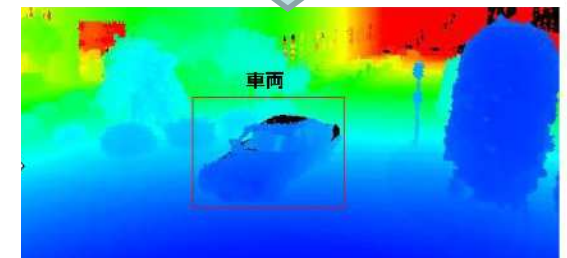
路面シート

高速入口(大高入口)の対策の例

新技術の導入



全スキャンデータより対象物からのレーザー反射を抽出



距離を計測して画像に変換 物体を検出する

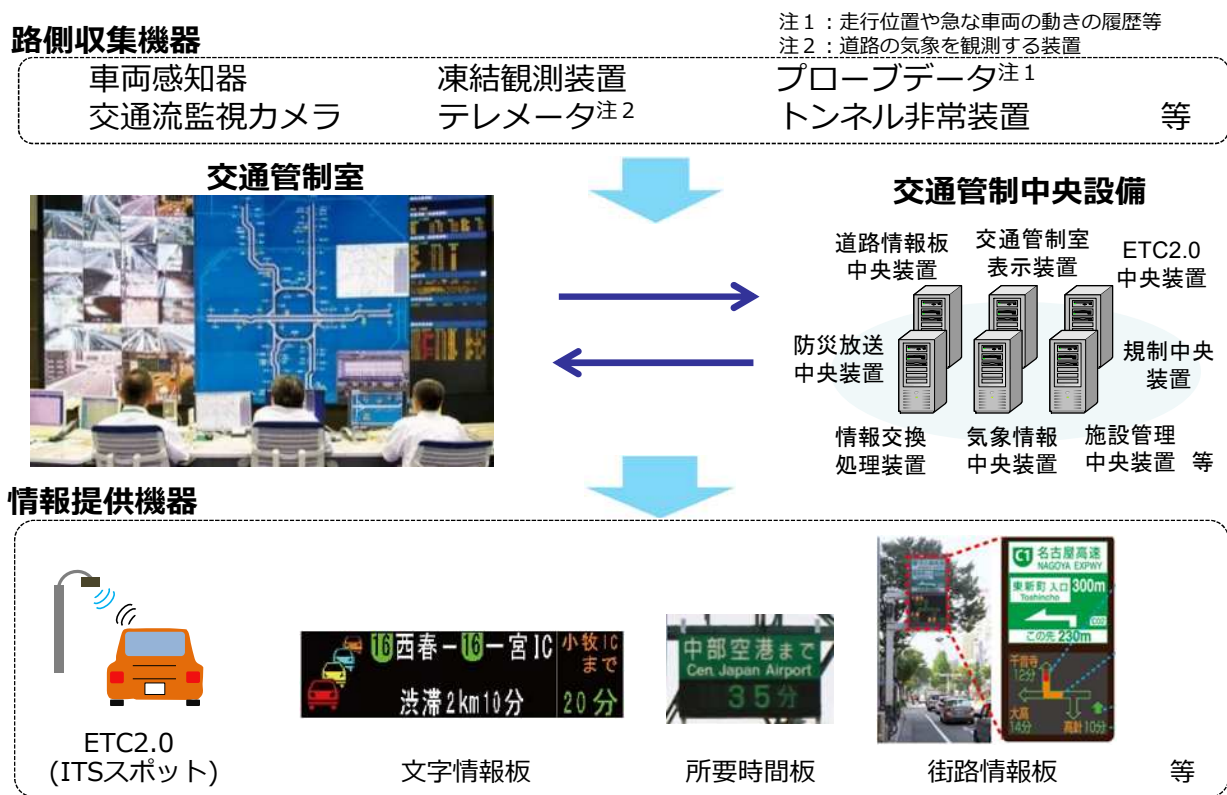
⇒位置座標だけでなく速度もわかる

4 施策の概要

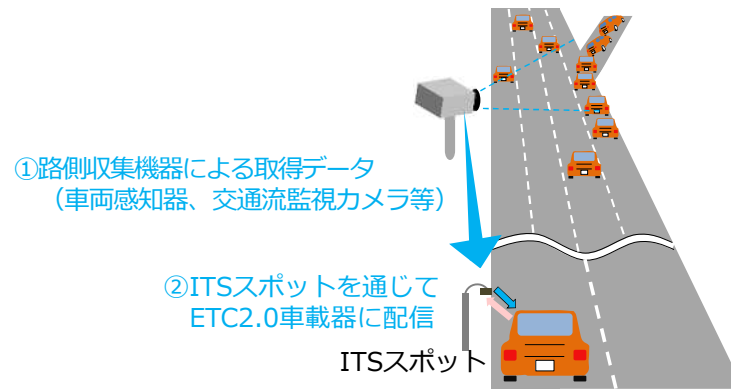
(6) 情報提供の拡充

道路交通情報提供に関するお客様ニーズを把握のうえ、情報提供のあり方を総合的に検討し、新たな道路交通情報提供システムの構築に向けた取り組みを進める。

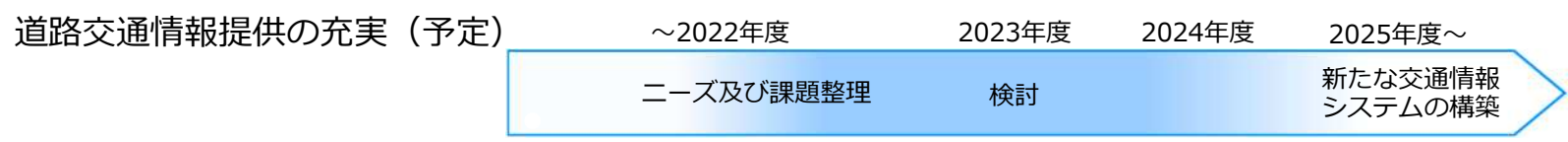
現在の交通情報提供の流れ



ETC2.0による情報提供イメージ



ETC2.0車載器を搭載した車両が、高速道路上に設置されたITSスポットを通過する際、双方向に通信が行われ、ETC2.0車載器と接続したカーナビ等に、渋滞情報など様々な情報が表示されます。



(7) 環境行動計画の策定及び環境マネジメントの推進

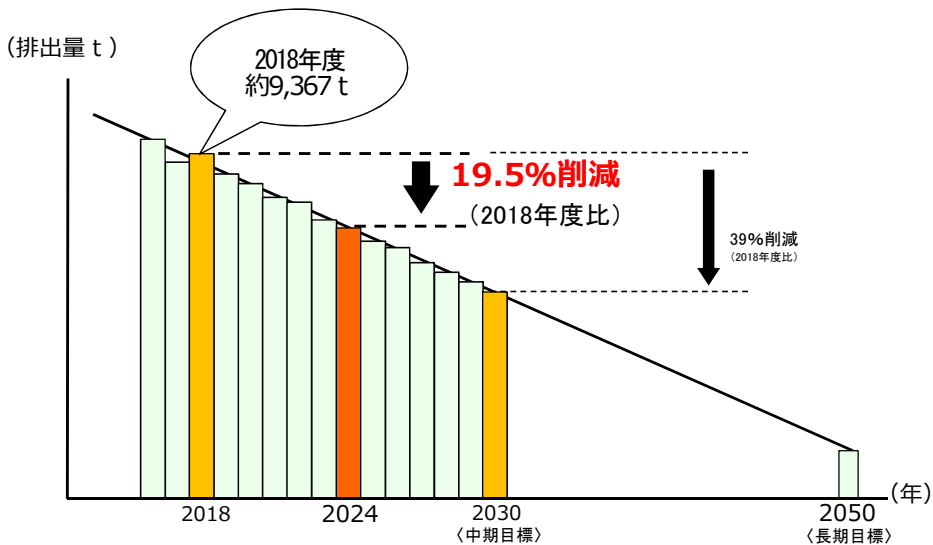
脱炭素社会の実現に貢献するため、高速道路事業からの温室効果ガス(CO₂)排出の削減量について2024年度目標を設定し、環境保全の取り組みを推進する。

- ① 事業者として取り組む内容を取りまとめた環境行動計画を2022年度に策定する。
- ② 環境マネジメントを推進し、道路照明のLED化等を進め、CO₂排出量を削減する。

2024年度目標

CO₂排出量

19.5%削減 (2018年度比)



環境行動計画

- ・ 環境行動計画を高速道路事業者として配慮すべき4つの視点から取りまとめ、目標に向けて着実に実行します。



取り組み事例



太陽光発電 (大山川料金所)

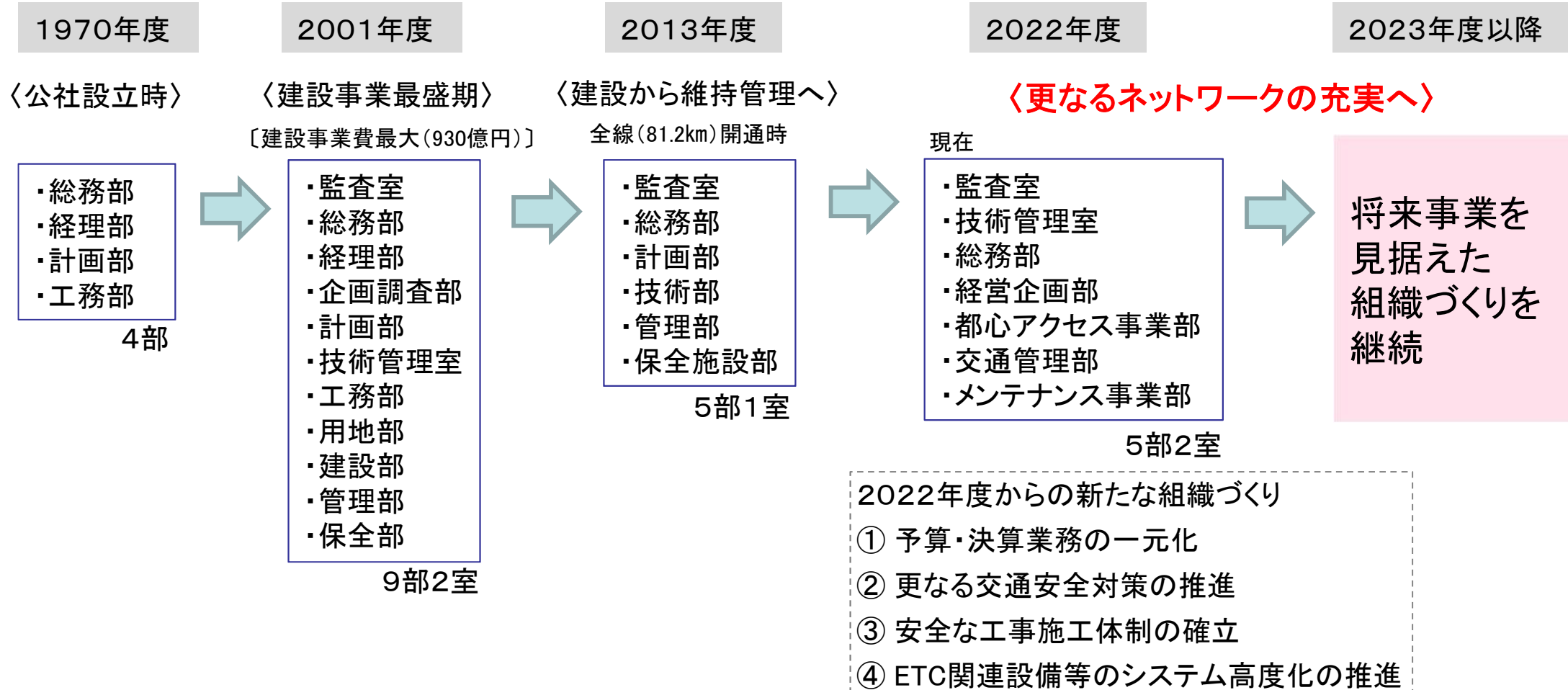


LED照明 (東山トンネル)

4 施策の概要

(8) 人的資源を最大限活用するための組織づくり

公社が直面する課題や重要な事項に対応するため、人的資源を最大限有効活用できる機動的かつ効率的な組織づくりを進める。



5 中期経営計画(2022-2024)策定までの経緯

○2021年6月

第60回運営会議で次期中期経営計画策定スケジュール(案)及び検討テーマを説明

○2022年3月

中期経営計画(2022-2024)(案)策定、関係機関(国・愛知県・名古屋市)へ意見照会

○2022年4月

中期経営計画(2022-2024)(案)を公社ホームページで公表、意見募集

意見募集期間:2022年4月1日(金)~2022年4月30日(土)

ご意見受付状況:8人、27件の受付

○2022年6月

第61回運営会議で中期経営計画(2022-2024)を説明

IV 令和4年度予算の概要

(1) 建設事業 123億円[対前年度比1.43]

都心アクセス関連事業

- ① <新洲崎地区>地下埋設物移設工事等、用地取得
- ② <黄金地区>設計、用地取得
- ③ <栄地区>地質調査、地下埋設物移設工事、設計

(2) 管理事業 1,119億円[対前年度比0.98]

① 維持改良費 350億円[前年度比1.29]

- 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、遮音壁の取替、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、雪氷作業の効率化など)

② 業務管理費 115億円[前年度比0.97]

- 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 対距離料金体系の運用及び渋滞対策にかかる業務
- エ 消費税の納付

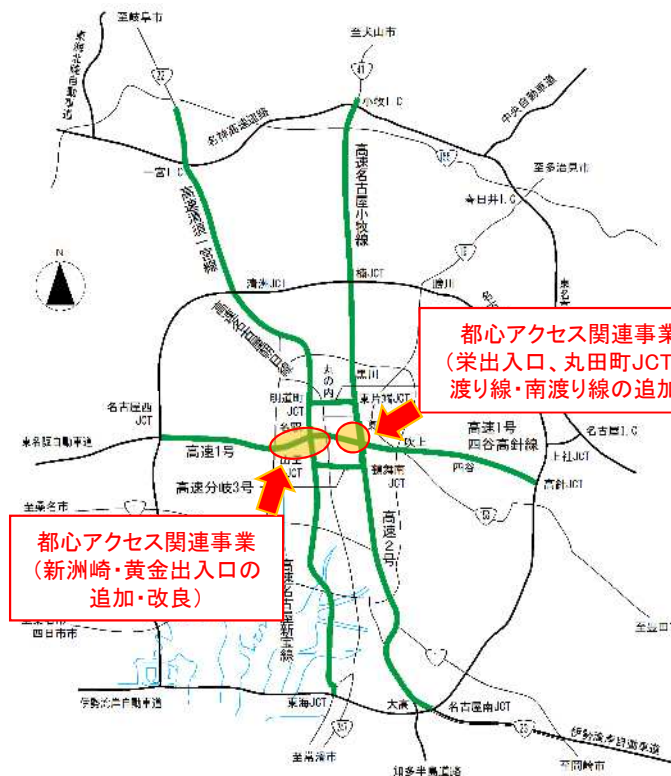
③ 業務外支出(元金償還金、支払利息) 637億円[前年度比0.87]

④ その他(一般管理費、予備費) 17億円[前年度比0.96]

(3) その他事業 50億円[対前年度比1.67]

都心アクセス関連事業に係る代替地取得費用、
NEXCOから受託した東海合併料金所の維持管理

建設事業の実施箇所



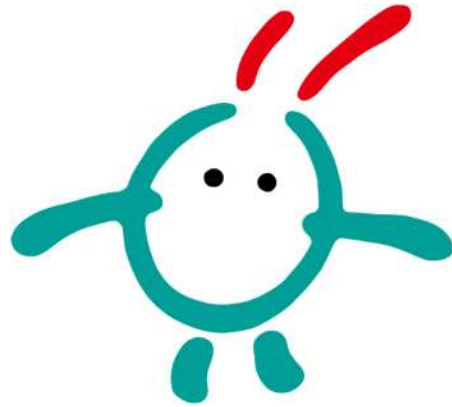
管理事業の実施例



令和4年度予算

(単位:百万円)

区 分	収 入			支 出				
	科 目	R4予算額(A)	R3予算額(B)	(A)／(B)	科 目	R4予算額(A)	R3予算額(B)	(A)／(B)
建設事業費	県・市出資金	1,845	1,290	143.0%	建設費	11,606	8,152	142.4%
	無利子貸付金	3,075	2,150	143.0%	一般管理費	669	436	153.4%
	特別転貸債	4,305	3,010	143.0%	支払利息	25	12	208.3%
	民間借入金	3,075	2,150	143.0%				
	計	12,300	8,600	143.0%	計	12,300	8,600	143.0%
管理事業費	料金収入	63,402	58,882	107.7%	維持改良費	34,980	27,138	128.9%
	民間借入金(借換)	48,226	54,943	87.8%	業務管理費	11,523	11,927	96.6%
	雑収入	241	223	108.1%	一般管理費	1,715	1,792	95.7%
					業務外支出	63,646	73,186	87.0%
					元金償還金	57,910	66,928	86.5%
					支払利息	5,736	6,258	91.7%
					予備費	5	5	100.0%
計	111,869	114,048	98.1%	計	111,869	114,048	98.1%	
その他事業費	受託工事収入	3	3	100.0%	受託工事費	3	3	100.0%
	代替地取得借入金	5,000	3,000	166.7%	代替地取得費	5,000	3,000	166.7%
	計	5,003	3,003	166.6%	計	5,003	3,003	166.6%
合 計	129,172	125,651	102.8%	合 計	129,172	125,651	102.8%	



NAGOYA EXPRESSWAY

