



# 名古屋高速道路公社 運営会議 (第62回)

2023年(令和5年)6月16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	..... 5
(3)交通事故	..... 6
2 経営の現状(2022年度(令和4年度)決算)	..... 7
(1)損益計算書の概要	..... 8
(2)貸借対照表の概要と償還状況	..... 9
(3)資金調達の概要	..... 10

Ⅱ	中期経営計画(2022-2024)の進捗状況と今年度の取り組み	.....11
1	重点施策の取り組み状況	.....12
	(1)ネットワークの充実	.....12
	(2)メンテナンスの着実な実施	.....15
	(3)交通安全対策等	.....17
	(4)環境保全の取り組み	.....19
2	その他社会環境変化への対応	.....20
	(1)積極的な情報発信	.....20
	(2)組織基盤の強化・働き方改革の推進	.....21
Ⅲ	2023年度(令和5年度)予算の概要	.....22

## 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。

- ・1979年(昭和54年)7月 高速3号大高線(高辻~大高)の開通
- ・2013年(平成25年)11月 名古屋高速道路81.2kmの全線開通、建設から維持管理へ移行
- ・2015年度(平成27年度) 構造物の長寿命化を図るため大規模修繕着手
- ・2020年度(令和2年度) 都心アクセス関連事業に着手
- ・2021年(令和3年)5月 名二環の全線開通、対距離料金制導入

名古屋高速道路公社では、更なる利用促進と更なる利便性向上に向け取り組んでいく。

# 名古屋高速道路公社の概要

1970年(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

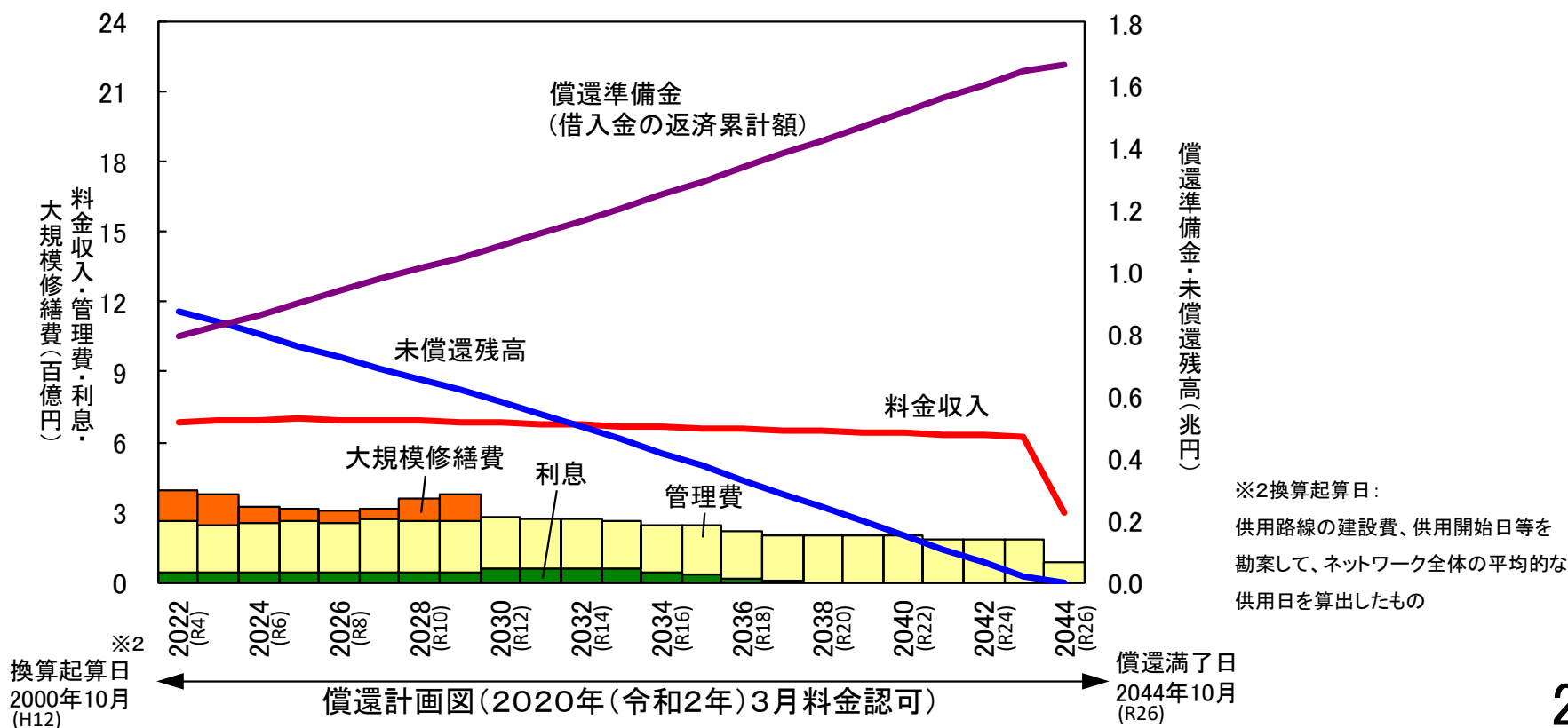
## [事業概要※1]

総事業費:1兆8,070億円

完了年度(建設事業):2028年度(令和10年度)

償還満了日:2044年(令和26年)10月

※1 総事業費、完了年度は整備計画(2021年(令和3年)8月国土交通大臣許可)、償還満了日は料金認可(2020年(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

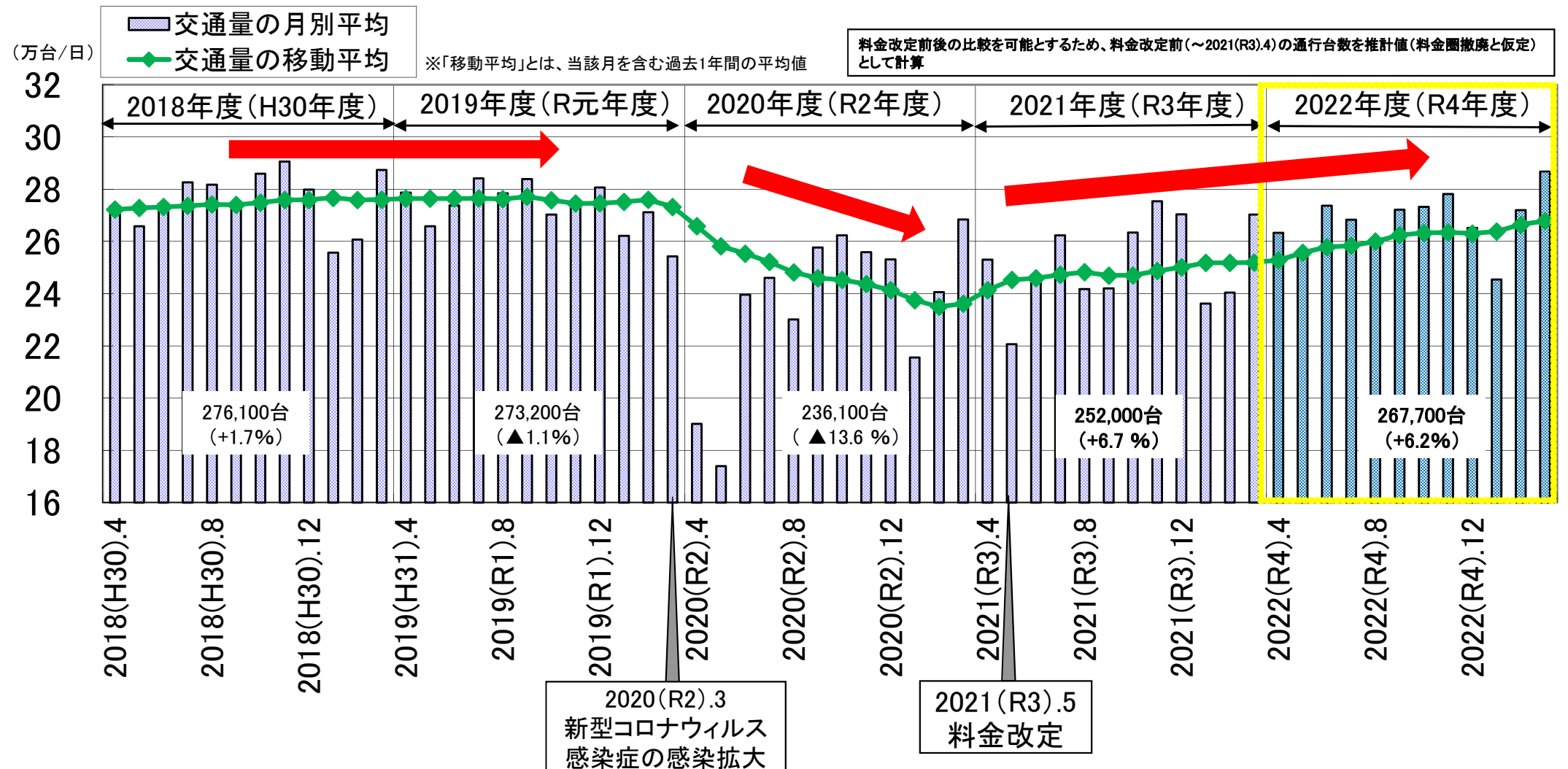
## 1 交通量等の現状

### (1) 交通量

#### ① 平均交通量(2022年度(令和4年度))

2021年(令和3年)5月1日に料金改定を行い、2022年度(令和4年度)の1日あたり約26.8万台(うちETC利用率95.6%)

#### ② 交通量は2021年度(令和3年度)よりも約6%増となり2019年度(令和元年度)の約98%まで回復



# ○ 対距離料金制移行に伴う交通状況の変化

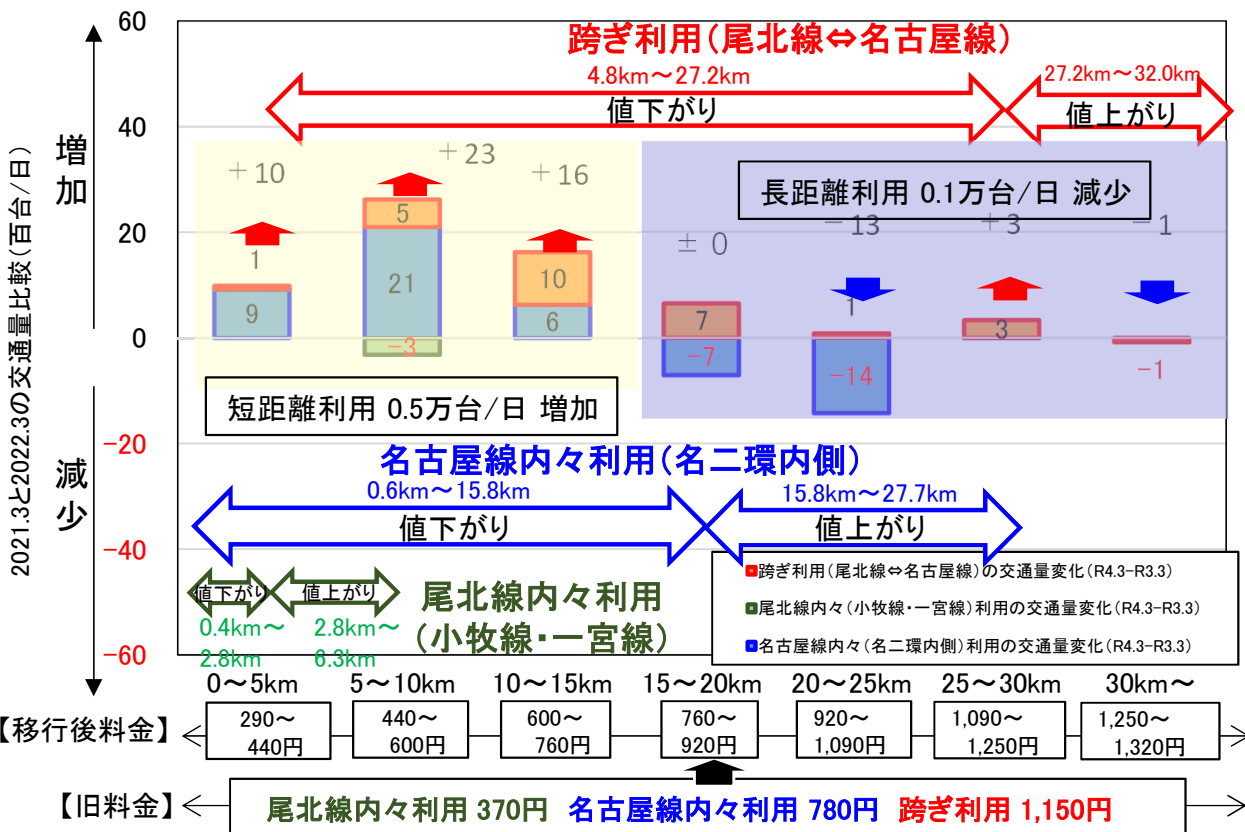
## ①名古屋高速の短距離利用が増加

短距離利用(~15km)は対距離制移行により約0.5万台/日増加

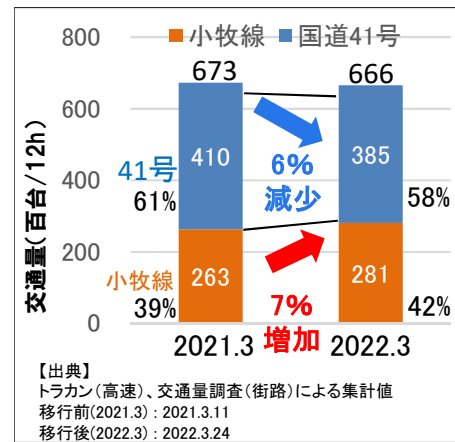
## ②旧料金圏を跨ぐ利用が増加し、一般道の交通が円滑化

旧料金圏を跨ぐ利用(楠線⇔小牧線)が増加し、並行する街路(国道41号)の所要時間が約2分短縮

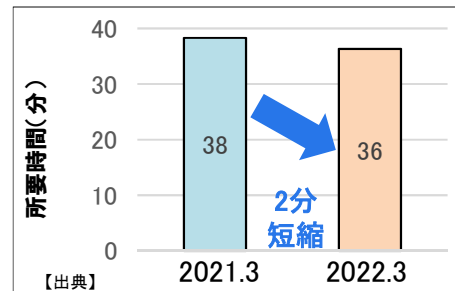
### ■名高速 距離帯別交通量分布の変化(ETC車)



### ■断面交通量の変化



### ■国道41号の所要時間の変化 (朝ピーク時、上り方向)



【出典】ETCデータによる集計 【移行前(2021.3):3月22日~26日平日(月~金)平均】 【移行後(2022.3):3月22日~25日平日(火~金)平均】  
 ※名古屋線内々利用は、「名古屋線のみ利用」から「NEXCO路線との接続部(楠JCT、高針JCT、名古屋南JCT、東海JCT、名古屋西JCT、清洲JCT)を経由した利用」を除いたもの  
 ※尾北線内々利用は、「尾北線のみ利用」から「NEXCO路線との接続部(楠JCT、清洲JCT、小牧IC、一宮IC)を経由した利用」を除いたもの  
 ※跨ぎ利用は、名古屋線と尾北線を跨いで利用したもの ※料金は普通車の例、割引は未考慮

# 1 交通量等の現状

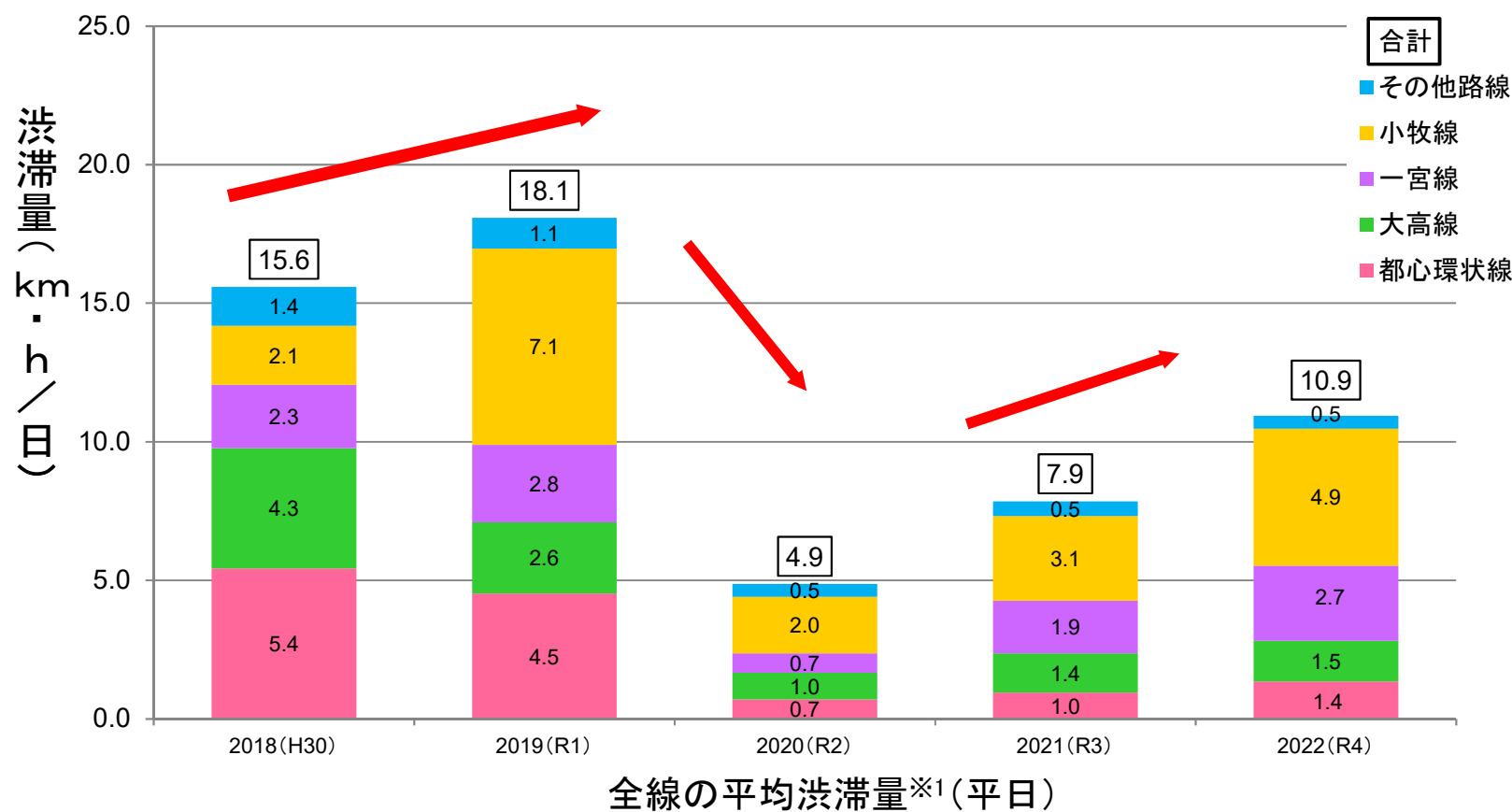
## (2) 渋滞状況

名古屋高速全線における平均渋滞量(平日)

2020年度(令和2年度):対前年度比約73%減

2021年度(令和3年度):対前年度比約61%増

2022年度(令和4年度):対前年度比38%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)

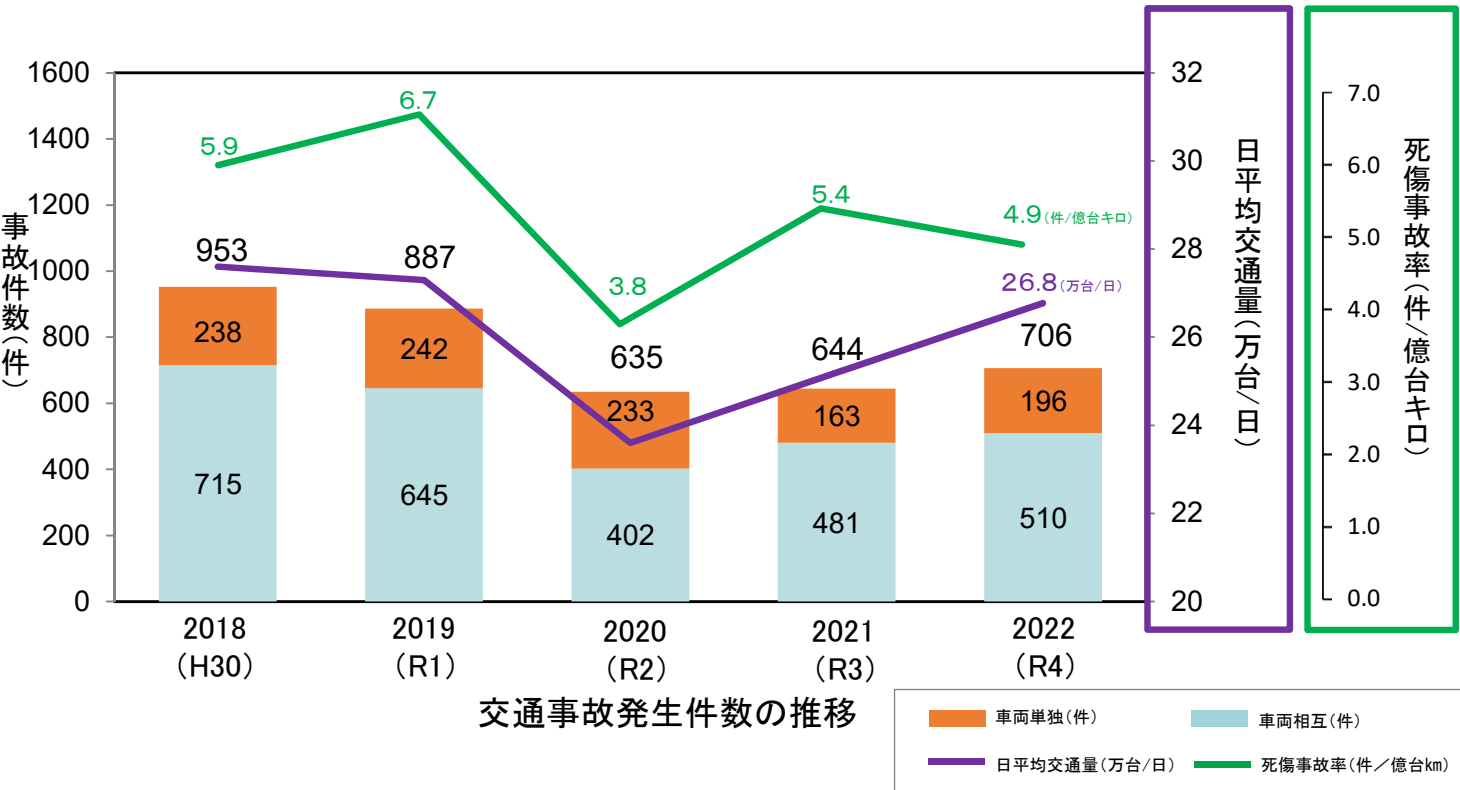
(注)端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがある。



### (3) 交通事故

- ① 総事故件数(2022年度(令和4年度)):706件 死傷事故率(2022年度(令和4年度)):4.9件/億台km
- ② 交通死亡事故(2022年度(令和4年度)):2件
  - ・新洲崎JCT南渡り 施設衝突事故:死亡1名
  - ・豊山南出口 高速乗合バス横転・火災事故:死亡2名 負傷7名
- ③ 逆走・誤進入による事故件数(2022年度(令和4年度)):0件  
逆走・誤進入発生件数(2022年度(令和4年度)):13件(対前年度比2件増)

※「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	
2018年度 (平成30年度)	2	1	3	0	6
2019年度 (令和元年度)	1	4	2	1	8
2020年度 (令和2年度)	1	4	2	6	13
2021年度 (令和3年度)	5	2	2	2	11
<b>2022年度 (令和4年度)</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>13</b>
合計	11	13	12	15	51

## 2 経営の現状(2022年度(令和4年度)決算)

## 2 経営の現状(2022年度(令和4年度)決算)

◆2022年度(令和4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:682億円(うち679億円が道路料金収入)

イ 道路料金収入:前年度から32億円(4.9%)増加

#### ② 費用の状況

ア 総額:682億円

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):302億円(消費税納付金含む。)
- ・ 業務外費用(借入金利息など):50億円
- ・ 償還準備金繰入(借入金の元金返済へ充当):314億円

イ 道路管理費:修繕費などの減少により、前年度から14億円減少

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49億円増加

### 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			
	4年度	3年度	前年度比			4年度	3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	30,209	31,806	△ 1,597	95.0	業務収入	68,024	65,110	2,914	104.5
道路管理費	30,189	31,583	△ 1,394	95.6	道路料金収入	67,921	64,725	3,196	104.9
(内消費税納付金)	(3,363)	(3,433)	(△69)		マイレージ還元負担金収入	8	121	△ 113	6.2
貸倒引当金繰入	2	+0	1	324.5	マイレージ引当金戻入益	43	185	△ 142	23.2
マイレージ還元負担金	18	223	△ 205	8.2	業務雑収入	52	79	△ 27	65.9
一般管理費	1,610	1,689	△ 78	95.4					
業務外費用	4,954	5,269	△ 315	94.0	業務外収益	141	105	36	134.6
(内借入金利息)	(4,787)	(5,096)	(△309)						
小計(管理費用)	36,773	38,764	△ 1,991	94.9					
償還準備金繰入	31,392	26,451	4,940	118.7					
合計	68,165	65,215	2,950	104.5	合計	68,165	65,215	2,950	104.5

(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(2022年度(令和4年度)決算)

### (2) 貸借対照表の概要と償還状況

#### ① 資産の状況

総額:1兆7,047億円(うち営業中の道路資産:1兆6,784億円(資産全体の98%))

#### ② 負債及び資本の状況

ア 総額:1兆7,047億円

内訳 借入金(道路債券を含む):5,636億円 償還準備金<sup>※1</sup>:8,033億円  
(主なもの) 設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金:3,200億円

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(2022年度(令和4年度)末)

償還準備金<sup>※1</sup>:8,033億円、償還率<sup>※2</sup>:48.1%(前年度比1.9ポイント向上)

〈2021年度(令和3年度)末〉

参考: 償還準備金 7,719億円  
償還率 46.2%

※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

償還率 48.1%÷償還準備金 8,033億円/(営業中道路の投資済額-交付金) 16,714億円

#### 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	4年度	3年度	前年度比		勘定科目	4年度	3年度	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
流動資産	13,019	12,863	156	101.2	流動負債	67,666	68,024	△ 358	99.5
現金・預金など	5,905	6,183	△ 278	95.5	1年以内返済予定長期借入金※	58,054	57,910	144	100.2
未収金	7,116	6,680	435	106.5	未払金など	9,613	10,114	△ 501	95.0
貸倒引当金	△ 2	△ 0	△ 1	324.5	固定負債	513,650	536,021	△ 22,371	95.8
固定資産	1,690,741	1,681,686	9,056	100.5	名古屋高速道路債券※	409,300	422,500	△ 13,200	96.9
道路	1,678,378	1,678,380	△ 2	100.0	政府借入金※	39,508	47,444	△ 7,936	83.3
道路建設仮勘定	12,050	3,015	9,035	399.6	県・市借入金※	38,268	43,504	△ 5,236	88.0
有形固定資産など	313	290	23	108.1	長期借入金など※	18,472	14,513	3,959	127.3
繰延資産	896	980	△ 83	91.5	退職給与引当金	1,071	985	86	108.7
					ETCマイレージ引当金	11	54	△ 43	20.2
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	803,337	771,945	31,392	104.1
					償還準備金	803,337	771,945	31,392	104.1
					基本金(県・市出資金)	320,003	319,538	465	100.1
資産合計	1,704,656	1,695,528	9,128	100.5	負債・資本合計	1,704,656	1,695,528	9,128	100.5

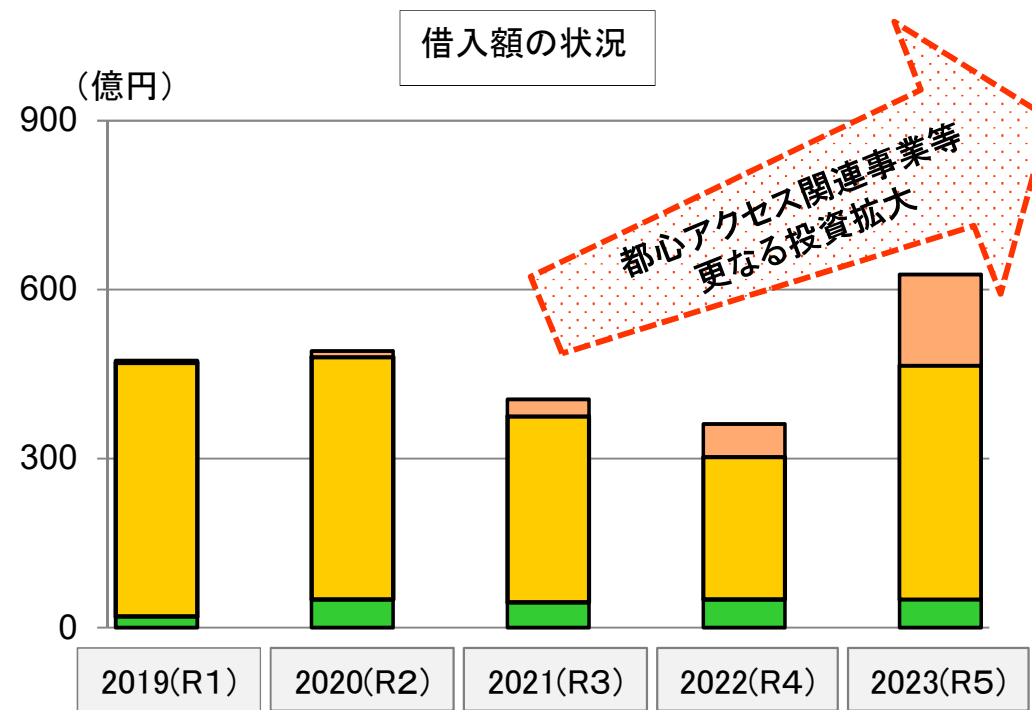
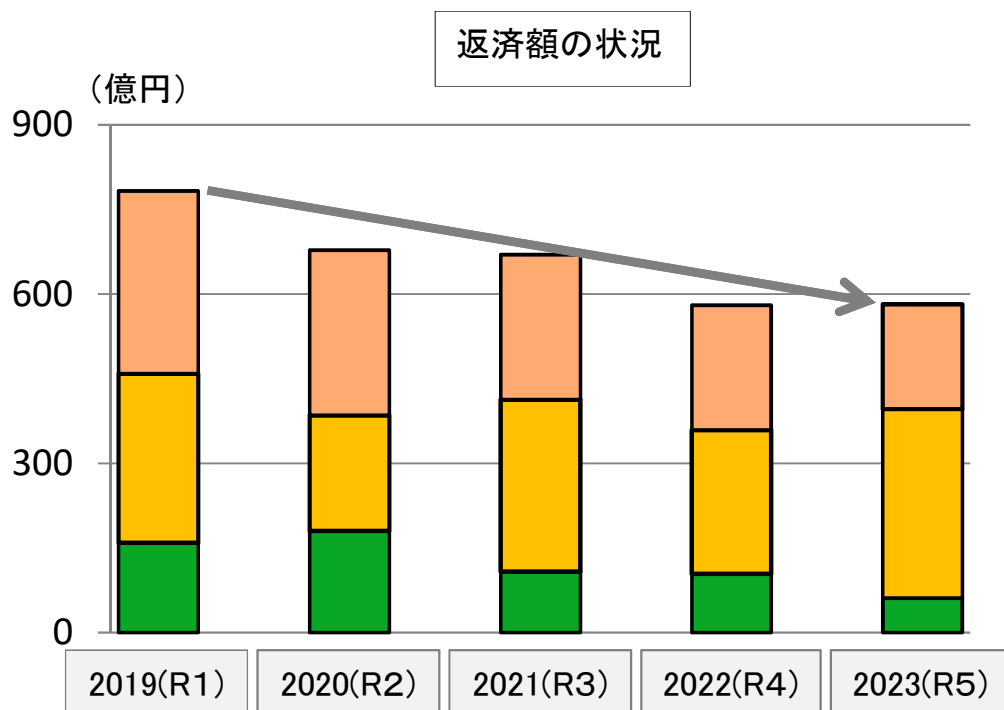
※の合計が借入金の合計となる。  
2022年度  
(令和4年度)合計 : 5,636億円  
2021年度  
(令和3年度)合計 : 5,859億円

(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。

### (3) 資金調達の概要

#### 年度ごとの返済額及び借入額の推移

- ① 返済額: 開通済区間の債務残額減少に伴い年度ごとの返済額は**徐々に減少**
- ② 借入額: 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  
 借入額の大部分は、市場公募債の発行(民間資金)により幅広く調達



公的資金(国等)
  民間資金(市場公募債)
  民間資金(金融機関)

※借入額の2022(R4)までは実績、2023(R5)は予算

## Ⅱ 中期経営計画(2022-2024)の 進捗状況と今年度の取り組み

# 1 重点施策の取り組み状況

## (1) ネットワークの充実



### ○都心アクセス関連事業の推進

2022年度【実績】

① 新洲崎出入口の設置②新黄金出入口の設置③栄出入口の設置及び丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加について、詳細設計など進捗を図るとともに関係機関との協議の実施、用地取得(新洲崎:100%、黄金:33% 取得済)を進めた。

2023年度【目標】

引き続き、詳細設計の進捗、関係機関との協議の実施、用地の取得や支障物件の移設等を進めるとともに、沿線地域へ丁寧な説明を行い、順次、本体工事の着手に取り組む。



① 新洲崎出入口(完成イメージ)



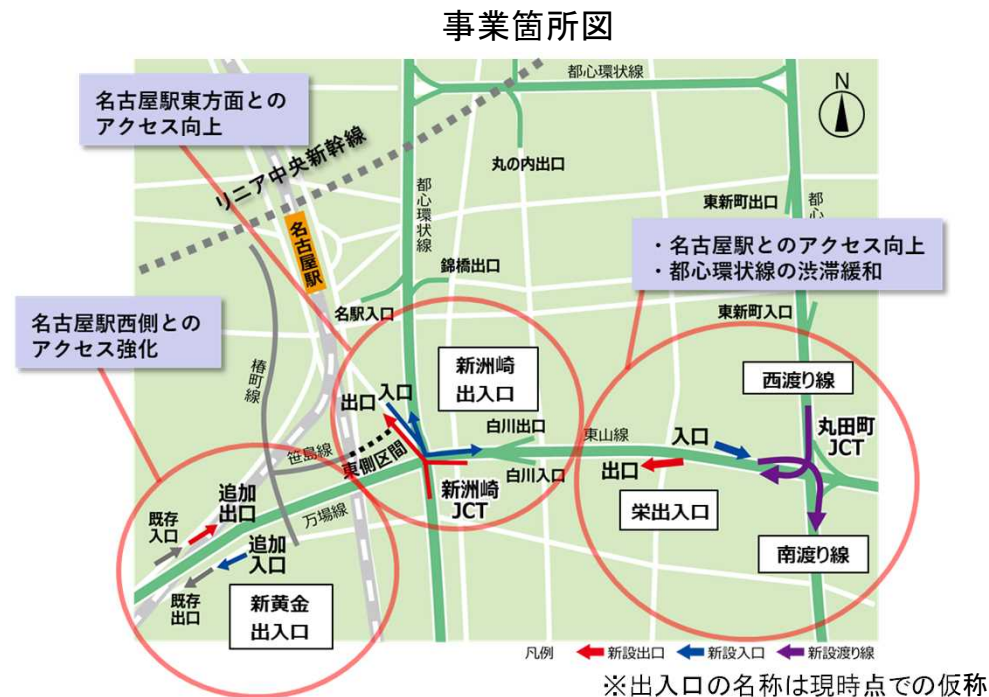
新洲崎出入口付近完成イメージ



② 新黄金出入口(完成イメージ)



③ 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)】



# (1) ネットワークの充実

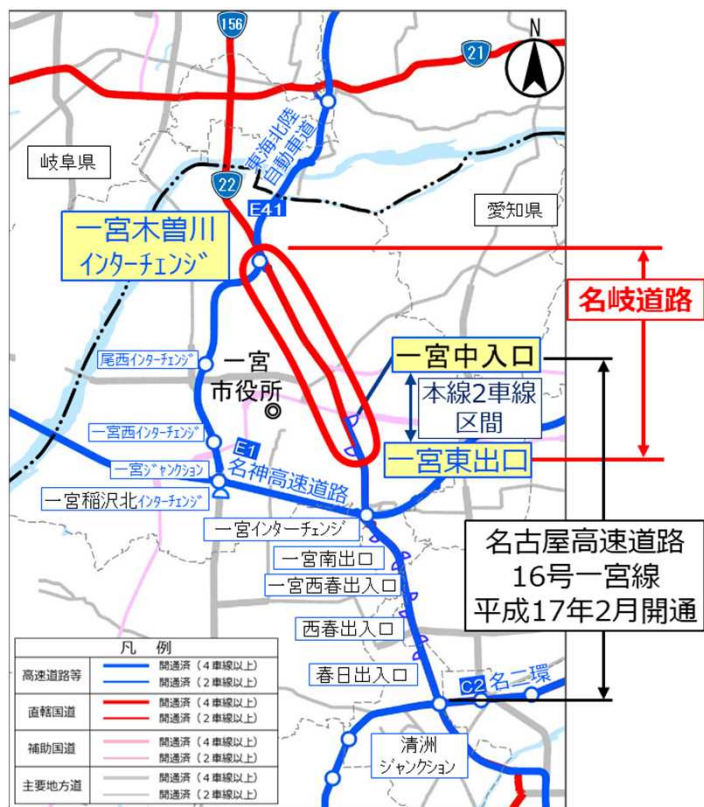
## ○名岐道路の事業化

2022年度【実績】

国、県等が進める都市計画手続きの進捗に合わせ、将来事業主体となることを前提に関係機関とともに事業化に向けた課題整理を行った。

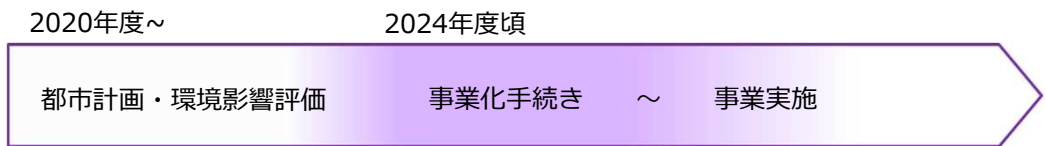
2023年度【目標】

引き続き、都市計画決定後の速やかな事業化に向けて、関係機関とともに、必要な手続や事業スキーム等の検討・調整を進める。



出典：2023年（令和5年）5月、愛知県

### 名岐道路の事業スケジュール（予定）



※都市計画決定後、速やかに進めていきます。（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、必要な財源確保に当たり、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：2020年（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）



## ○利便性の向上 (①料金所配置の統一 ②ETC専用化)

### 2022年度【実績】

- ① 安全性・快適性・利便性の向上や料金収受の効率化を図り、シームレスな利用を実現するため、入口への料金所配置の統一に向けて、関係機関と調整を進めた。
- ② 他都市圏の高速道路の一部で運用開始したETC専用化について、運用状況等を把握するとともに、名古屋高速道路におけるETC専用化に向けて検討を進めた。

### 2023年度【目標】

- ① 料金所配置の統一に伴って入口料金所を新設する箇所等で橋梁幅幅が必要となるため、関係機関と連携し、都市計画変更の手続きを進める。
- ② ETC専用化について道路整備特別措置法改正の状況やNEXCO中日本等での実施状況を踏まえつつ、名古屋高速道路での試行実施に向けて準備を進める。

#### (参考) 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針

(抜粋) 2. (2) 2) 実現に向けた取組

##### ②起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

・・・異なる管理主体や料金体系間の継ぎ目において高速道路本線に料金所が多数設置されているが、シームレスな利用を実現し、安全性・快適性を向上させるため、まずは、名古屋高速道路の料金圏の継ぎ目に位置する本線料金所の撤去について検討すべきである。

出典：2019年(令和元年)12月11日,社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系 基本方針

#### (参考) 料金所配置の統一に向けて (2023(令和5年)年4月28日 記者発表資料)

名古屋高速道路公社では、安全性・快適性・利便性の向上や料金収受の効率化を目的として、以下の方針で、関係機関等のご理解、ご協力を得ながら実現に向けた検討・調整を進めてまいります。

高速11号小牧線・高速16号一宮線の一部にある出口料金所等を撤去し、あわせて料金所がない入口やジャンクション渡り線に料金所を新設  
(⇒全線、料金所配置を入口(入口徴収方式)に統一)

#### (参考) 道路整備特別措置法の一部を改正する法律(2023年6月7日公布)

##### 高速道路料金の確実な徴収 【特措法】

- ・車両の運転者に加え、使用者にも高速道路料金を請求できることを明確化
- ・軽自動車・二輪車による料金不払時に使用者情報の取得ができるよう措置

出典：2023年(令和5年)6月7日,国土交通省,「道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律」が成立し、その一部の施行に伴う関係省令が公布及び施行されました

#### (参考) NEXCO中日本における中京圏初のETC専用化について



##### 運用開始箇所

- ・C2 名二環 有松IC(外回り)(名古屋市緑区)
- ・C2 名二環 鳴海IC(外回り)(名古屋市緑区)
- ・C3 東海環状道 山県IC(岐阜県山県市)
- ・C3 東海環状道 大野神戸IC(岐阜県揖斐郡大野町)

##### 運用開始日時

2023年4月18日(火) 0時～

## (2) メンテナンスの着実な実施



### ○ 大規模修繕工事の実施

2022年度【実績】

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。

・大規模修繕計画(2015～2029年度)に基づき、主に都心環状線・楠線・東山線において、修繕工事を着実に実施し、対象区間のうち71%(目標70%)を完了した。

2023年度【目標】

引き続き、大規模修繕計画に基づいた修繕工事を都心環状線等で実施し、対象区間のうち75%の完了を目指す。

### 大規模修繕完了率

**80%**

(2024年度目標)

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

- : 2022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

大規模修繕の対策例 (コンクリート床版下面)

<対策前>



<対策後>



繊維シート貼付による補強



### (3) 交通安全対策等

#### ○交通安全対策、逆走・誤進入対策の実施

2022年度【実績】

##### 1.交通安全対策の継続的な実施

分合流部の車両相互事故対策として、鶴舞南JCT部に「車線キープグリーンライン対策」等を実施した。

##### 2.逆走・誤進入対策の継続的な実施

①立入禁止看板、カラー舗装・路面標示等による注意喚起対策を実施した。

②新たな逆走・誤進入 検知・警告システムの開発

三次元レーザレーダを用いたシステム(新技術)を試験導入し、検知精度を検証した。(高針出入口)

2023年度【目標】

1. 総事故件数・・・760件以内/年(2019年度 887件)

死亡事故件数・・・ 0件/年

2. 逆走・誤進入による事故件数・・・0件/年

\* 新技術の仮運用を実施し、逆走・誤進入検知・警告システムの実運用を目指す。

合流部付近での車線変更を抑制し、事故の危険性を減らします。



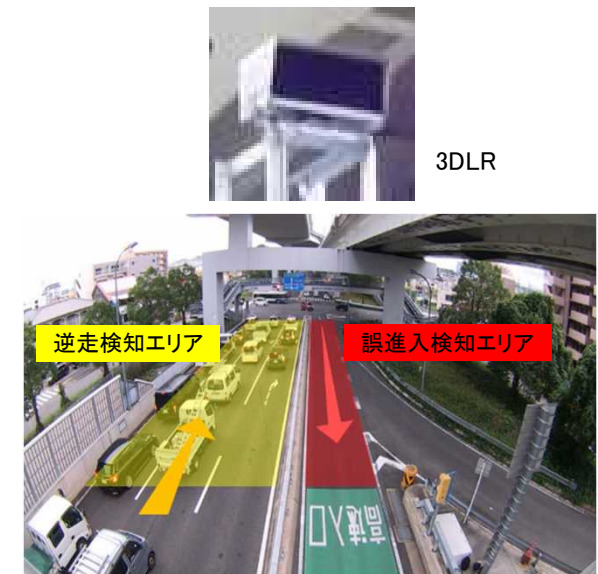
スムーズな合流で安全走行!



車線キープグリーンライン対策(鶴舞南JCT合流部)



誤進入対策の例(大高入口)



三次元レーザレーダの試験状況(高針出入口)

## ○情報提供の拡充

### 2022年度【実績】

お客様への情報提供について、近年の交通状況やお客様ニーズをはじめとする環境の変化を踏まえ、わかりやすさを重視し、お客様に「伝わる」最適な情報提供を目指すため、今後の道路交通情報提供の基本方針をとりまとめた。

### 2023年度【目標】

道路交通情報提供の基本方針に基づいた具体的な施策の検討を進める。

### 道路交通情報提供の基本方針(改善の視点)

1. 最適な経路選択に資する情報提供の強化
2. 他高速道路等と連携したシームレスな情報の提供
3. 事故リスク軽減に向けた情報の提供
4. よりリアルタイムな情報の提供
5. 安全・安心・快適な走行支援に関する新技術の導入
6. 多様なお客様への対応

**わかりやすさを重視し、お客様に「伝わる」最適な情報提供を目指す**ため、  
基本方針に基づく具体施策の検討を進める

### 【具体施策の検討イメージ】

- 簡易図形等を用いた視覚的にわかりやすい情報提供
- 広域道路ネットワーク化を踏まえた情報提供範囲の拡大
- 周辺高速道路との連続的な渋滞・所要時間情報の提供
- 走行速度等に応じた注意喚起情報の提供

など



簡易図形を用いた視覚的にわかりやすい情報提供（イメージ）

## (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

環境行動計画：中期経営計画(2022-2024)に基づき、脱炭素社会の実現に貢献するために、今後取り組む環境施策に関して、計画目標・取組方針・取組内容等をまとめたもの。

#### 2022年度【実績】

持続可能な社会の実現に向けて、公社の事業活動から排出する温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)の削減を着実に進めるために環境行動計画を策定した。

なお、2022年度は道路照明のLED化(64%取替済)等を進めたことにより、CO<sub>2</sub>排出量が2018年度比で16.0%削減した。  
 ※ 排出係数は2018年度値

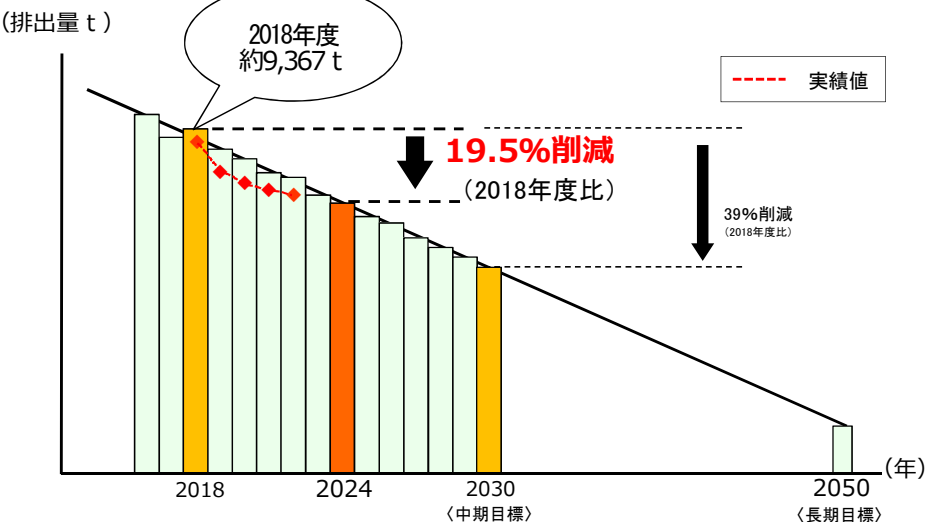
#### 2023年度【目標】

環境マネジメントの推進を着実に図り、目標達成に向けて環境行動計画に定めた施策に取り組む。

#### 2024年度目標

CO<sub>2</sub>排出量

19.5%削減 (2018年度比)



#### 環境保全施策の実施と進捗管理

環境行動計画に基づき環境マネジメントを推進し進捗管理を行います。

##### 計画

【環境マネジメント会議】  
 ・ 取り組み推進のための環境行動計画の作成

##### 実行

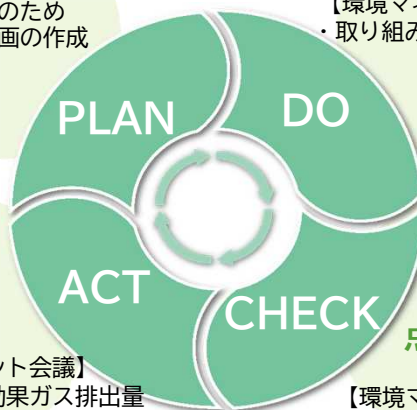
【環境マネジメント会議】  
 ・ 取り組み推進のための支援

##### 見直し

【環境マネジメント会議】  
 ・ 指標及び温室効果ガス排出量削減目標の達成状況の確認  
 ・ 改善のための提案

##### 点検・評価

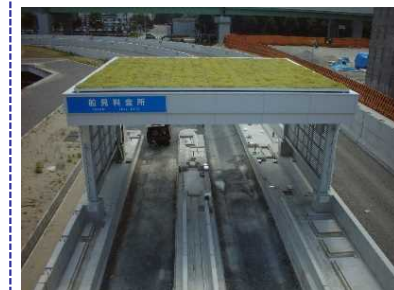
【環境マネジメント会議】  
 ・ 取り組み状況の点検・評価



#### 取り組み事例



LED照明 (東山トンネル)



屋上緑化 (船見料金所)

## 2 その他社会環境変化への対応

### (1) 積極的な情報発信

#### ○戦略的な広報の推進

##### 2022年度【実績】

- ・利用促進を図るためのPR及び公社事業の理解やイメージ向上を目的とした広報戦略を策定。
- ・名古屋高速を利用してお出かけする際の観光施設やグルメ情報などを紹介する情報冊子「naco」やPR動画の制作を行い、利用促進につながる情報を発信。

##### 2023年度【目標】

- ・広報戦略をもとにホームページをリニューアルし、より使いやすくすることや、SNS等を活用したお出かけ情報の発信(観光情報、イベント情報等)により、お客様との双方向コミュニケーションの向上および利用促進を図る。



2023春夏号

お出かけ情報冊子「naco」



NAGOYA EXPRESSWAY CHANNEL(PR動画)



SNSの活用

## (2) 組織基盤の強化・働き方改革の推進



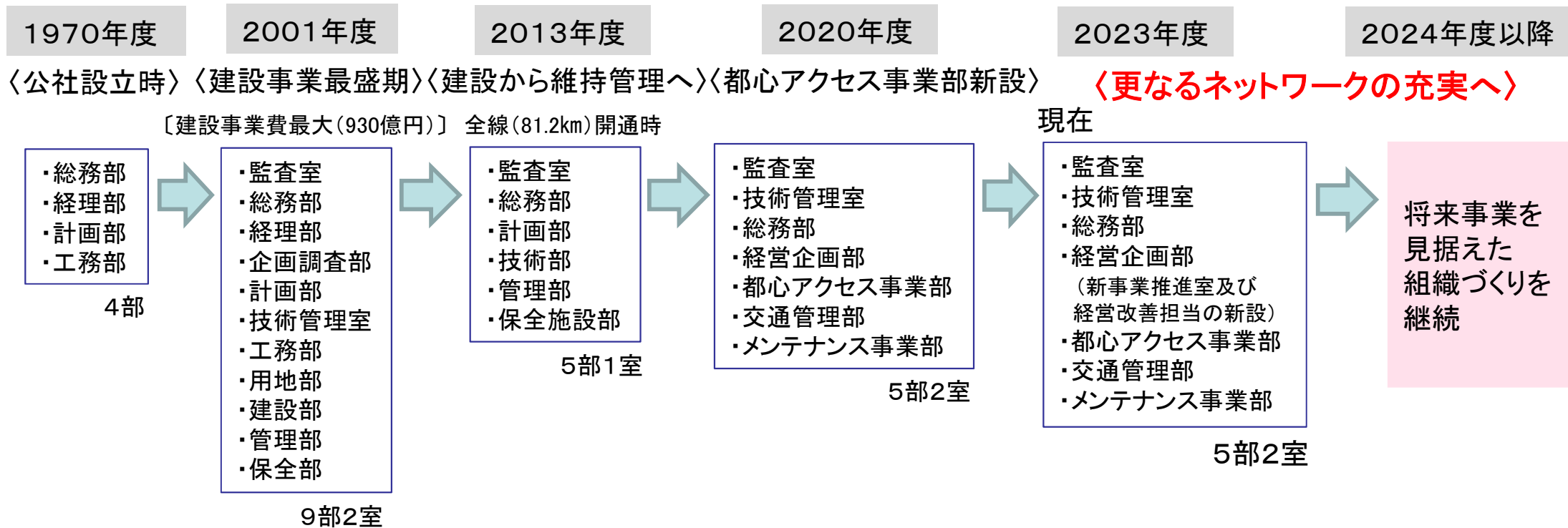
### ○業務を推進するための人的資源を最大限活用した組織づくり

#### 2022年度【実績】

- ・経営企画部企画課に名岐道路等への取り組みのため新事業推進室を、また、将来を見据えた会社の健全経営の確保のため同部経営課に経営改善担当を2023年度当初に新設した。
- ・経営企画部環境対策課及びメンテナンス事業部保全企画課の執行体制を2023年度当初に強化した。

#### 2023年度【目標】

将来事業を見据え、業務を推進するための必要な人員の確保及び組織強化を行う。





# Ⅲ 2023年度(令和5年度)予算の概要

## (1) 建設事業 124億円[対前年度比1.01]

### 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、本体工事等
- ② <黄金地区>地下埋設物移設工事、用地取得、本体工事等
- ③ <栄地区>地下埋設物移設工事、設計等

## (2) 管理事業 1,059億円[対前年度比0.95]

### ① 維持改良費 290億円[前年度比0.83]

- ア 大規模修繕工事、計画的な維持補修
- 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、雪氷作業など)

### ② 業務管理費 115億円[前年度比1.00]

- 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 渋滞対策等にかかる業務
- エ 消費税の納付

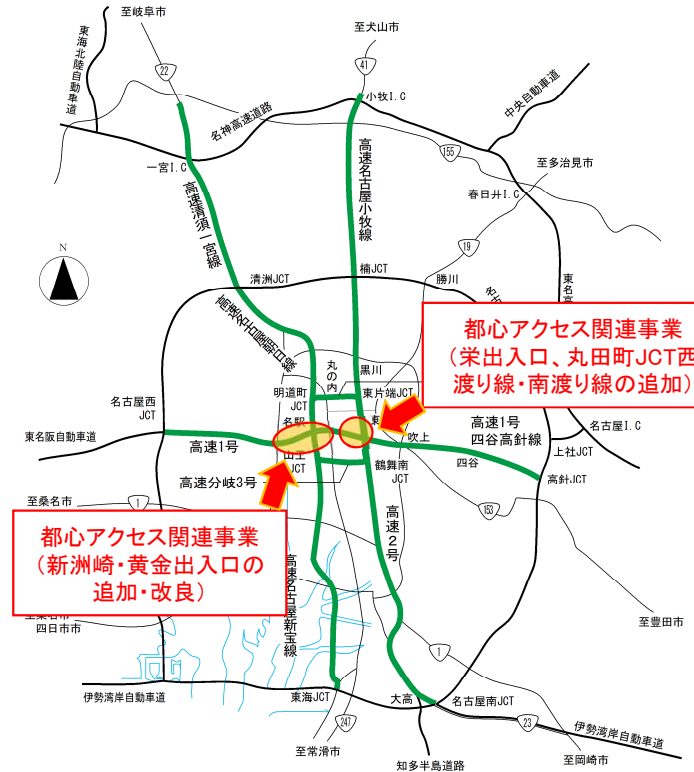
### ③ 業務外支出(元金償還金、支払利息) 635億円[前年度比1.00]

### ④ その他(一般管理費、予備費) 19億円[前年度比1.07]

## (3) その他事業 19億円[対前年度比0.38]

都心アクセス関連事業に係る代替地取得費用、  
合併料金所の維持管理に係る受託業務

### 建設事業の実施箇所



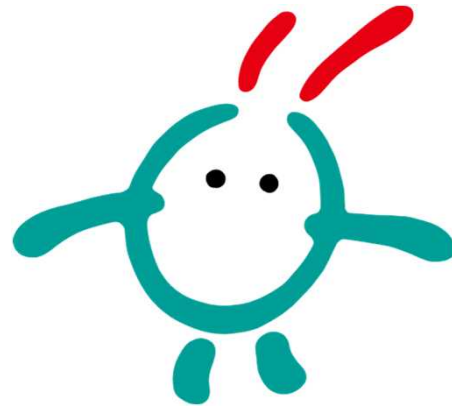
### 管理事業の実施例



## 2023年度(令和5年度)予算

(単位:百万円)

区 分	収 入				支 出			
	科 目	2023(R5) 予算額(A)	2022(R4) 予算額(B)	(A)／(B)	科 目	2023(R5) 予算額(A)	2022(R4) 予算額(B)	(A)／(B)
建設事業費	県・市出資金	1,860	1,845	100.8%	建設費	11,653	11,606	100.4%
	無利子貸付金	3,100	3,075	100.8%	一般管理費	688	669	102.8%
	特別転貸債	4,340	4,305	100.8%	支払利息	59	25	236.0%
	民間借入金	3,100	3,075	100.8%				
	計	12,400	12,300	100.8%	計	12,400	12,300	100.8%
管理事業費	料金収入	64,562	63,402	101.8%	維持改良費	29,026	34,980	83.0%
	民間借入金(借換)	41,098	48,226	85.2%	業務管理費	11,528	11,523	100.0%
	雑収入	244	241	101.2%	一般管理費	1,829	1,715	106.6%
					業務外支出	63,516	63,646	99.8%
					元金償還金	58,054	57,910	100.2%
					支払利息	5,462	5,736	95.2%
					予備費	5	5	100.0%
計	105,904	111,869	94.7%	計	105,904	111,869	94.7%	
その他事業費	受託工事収入	4	3	133.3%	受託工事費	4	3	133.3%
	代替地取得借入金	1,900	5,000	38.0%	代替地取得費	1,900	5,000	38.0%
	計	1,904	5,003	38.1%	計	1,904	5,003	38.1%
合 計	120,208	129,172	93.1%	合 計	120,208	129,172	93.1%	



NAGOYA EXPRESSWAY

