

名古屋高速道路公社

運営会議

(第63回)

2024年(令和6年)6月13日

目 次

名古屋高速道路公社の概要	ページ 1
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(2023年度(令和5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

Ⅱ	中期経営計画(2022-2024)の取組み	.....	9
1	重点施策の状況	.....	10
	(1)ネットワークの充実	.....	10
	(2)メンテナンスの着実な実施	.....	13
	(3)交通安全対策等	.....	15
	(4)環境保全の取組み	.....	17
2	その他施策の状況	.....	18
	(1)震災対策等	.....	18
	(2)利用促進	.....	19
	(3)組織基盤の強化	.....	20
	(4)DX推進への取組み	.....	21
Ⅲ	長期ビジョン(新規)及び次期中期経営計画の策定	.....	22
Ⅳ	2024年度(令和6年度)予算の概要	.....	23

名古屋高速道路公社の概要

【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。

- | | |
|------------------|----------------------------|
| ・1970年(昭和45年)9月 | 名古屋高速道路公社設立 |
| ・1979年(昭和54年)7月 | 3号大高線(高辻～大高)第1期開通 |
| ・2013年(平成25年)11月 | 名古屋高速道路81.2kmの全線開通 |
| ・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1日 | 名二環の全線開通と同時に対距離料金制導入 |
| ・2024年(令和6年)3月4日 | 都心アクセス関連事業(新洲崎地区)の本体工事契約締結 |

名古屋高速道路公社の概要

名古屋高速道路公社は、出資金や借入金で道路を建設し、通行料金により一定の期間内で返済をしていく有料道路制度に基づき事業を実施

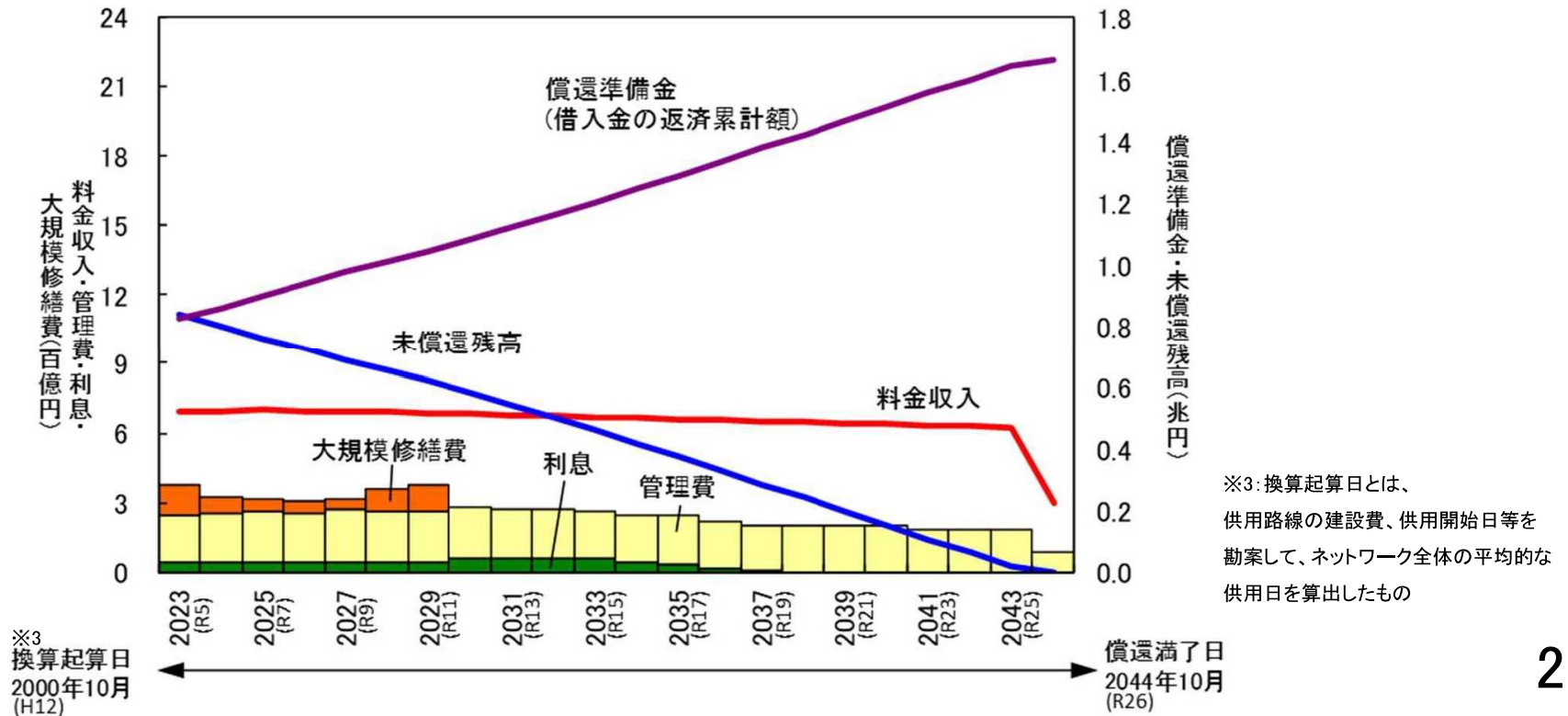
総事業費※1 : 1兆8,740億円

完了年度(建設事業) ※1 : 2031年度(令和13年度)

償還満了日※2 : 2044年(令和26年)10月

※1:総事業費、完了年度は整備計画(2024年(令和6年)1月国土交通大臣許可) ※2: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。

償還計画図(2020年(令和2年)3月料金認可)

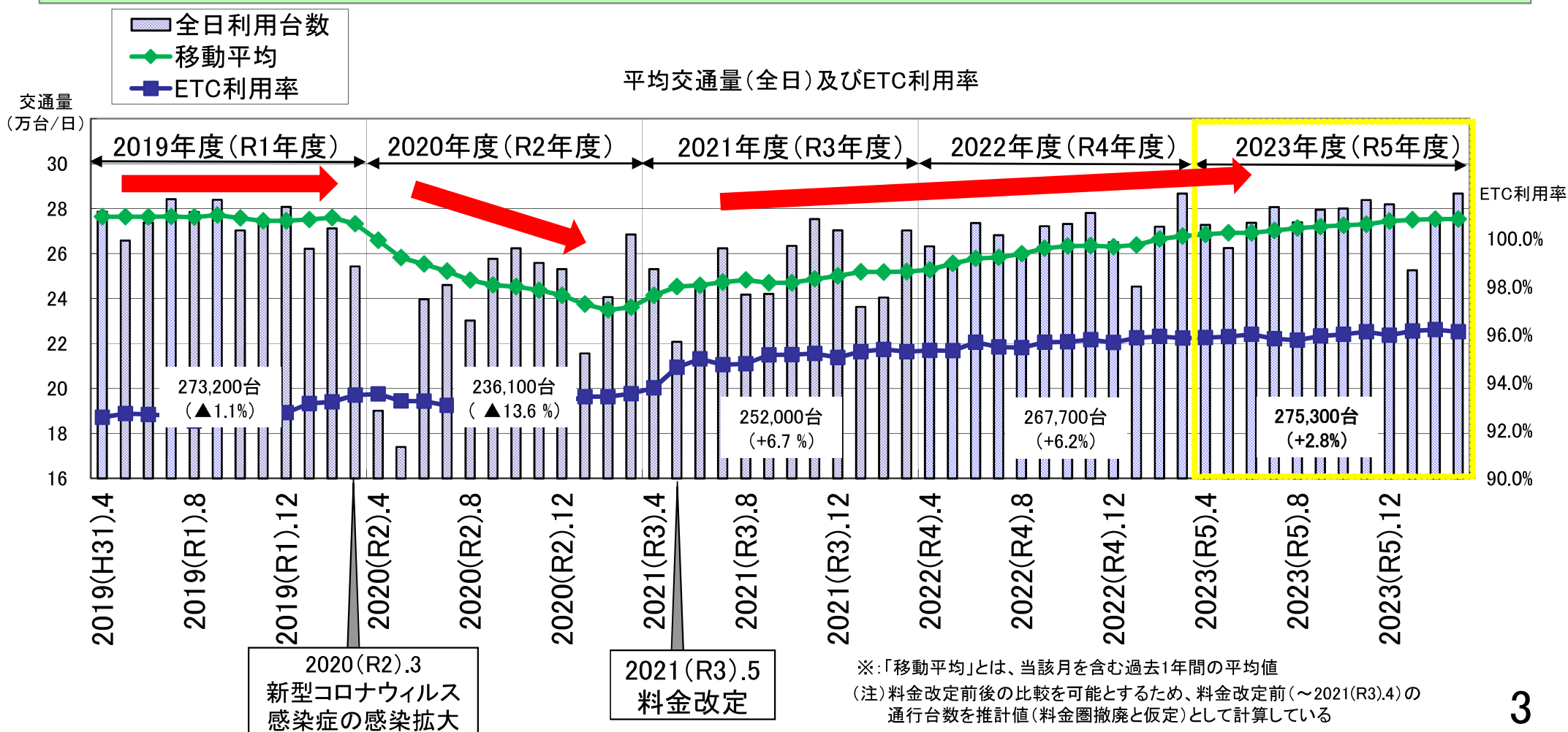


I 名古屋高速道路の現状

1 交通量等の現状

(1) 交通量

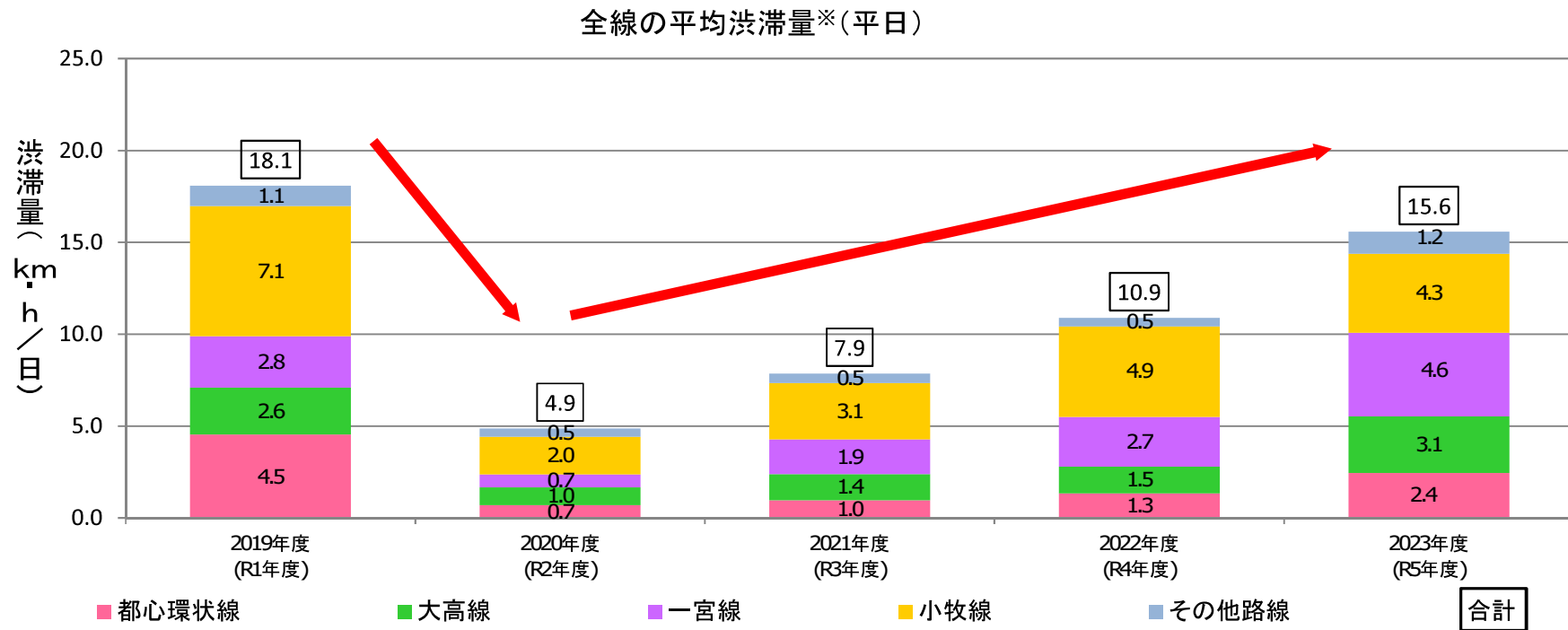
- ・平均交通量：1日あたり約27.5万台（2023年度（令和5年度））
2022年度（令和4年度）よりも2.8%増となり、2019年度（令和元年度）を上回る水準（100.4%）まで回復
- ・ETC利用率：96.1%（2024年（令和6年）3月時点）



1 交通量等の現状

(2) 渋滞状況

- ・全線の平均渋滞量(平日)は、交通量の増加に伴い、2021年度(令和3年度)以降増加傾向
- ・11号小牧線では小牧北出口(国道41号との合流部)を起点に、16号一宮線では名神高速道路下り線との合流部を起点に、それぞれ名古屋高速本線まで渋滞が発生
- ・3号大高線では高辻入口付近で、都心環状線では錦橋出口を起点に本線まで渋滞が発生



※: 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)

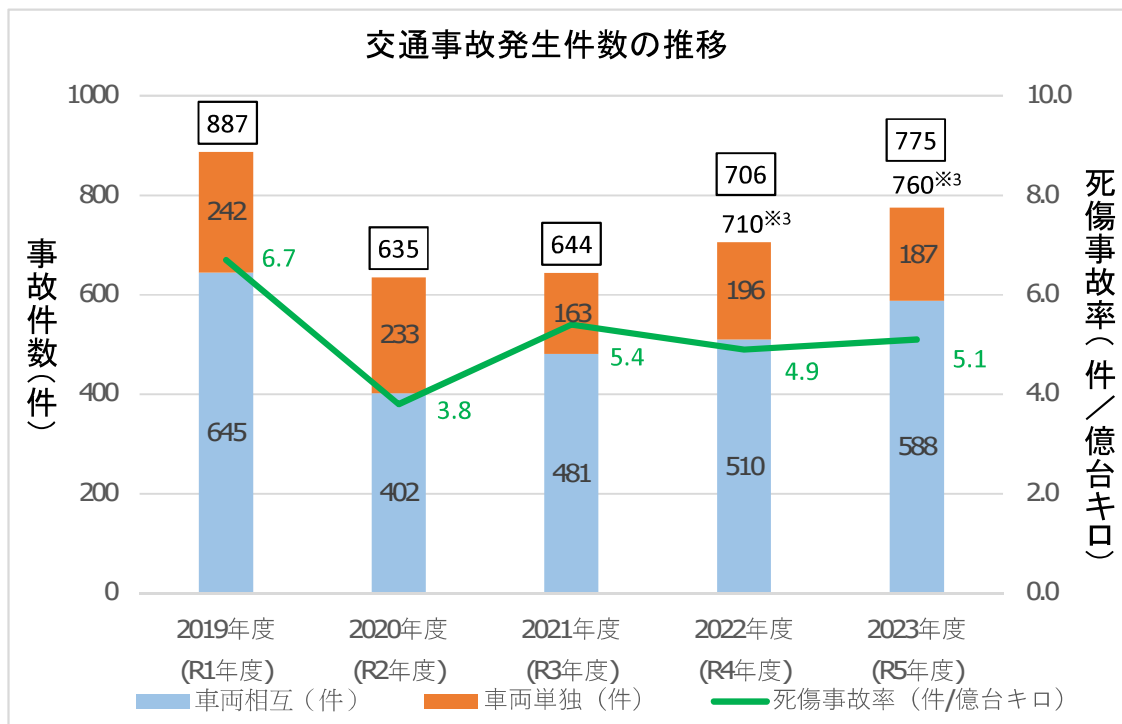
1 交通量等の現状

(3) 交通事故

2023年度(令和5年度)

- ・総事故件数: 775件 死傷事故率^{※1}: 5.1件/億台km(名古屋市内幹線道路 死傷事故率^{※2}: 147.8件/億台km)
- ・交通死亡事故: 1件
4号東海線港明出口 施設衝突事故: 死亡1名
- ・逆走・誤進入発生件数: 15件
逆走・誤進入による事故件数: 0件

※1:「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。 ※2: 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。



逆走・誤進入発生状況 (件)

		年度					合計
		2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	
逆走	車両	1	1	5	2	5	14
	歩行者	4	4	2	2	2	14
誤進入	自転車	2	2	2	3	1	10
	原付等	1	6	2	6	7	22
合計		8	13	11	13	15	60

2 経営の現状(2023年度(令和5年度)決算)

2 経営の現状(2023年度(令和5年度)決算)

◆2023年度(令和5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:701億円(うち699億円が道路料金収入)

イ 道路料金収入:前年度から20億円(2.9%)増加

② 費用の状況

ア 総額:701億円

内訳 (主なもの)

- 道路管理費(道路の維持補修や料金収受など):306億円(消費税納付金含む。)
- 業務外費用(借入金利息など):48億円
- 償還準備金繰入(借入金の元金返済へ充当):330億円

イ 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16億円増加

損益計算書

(単位:百万円)

費用の部					収益の部				
勘定科目	5年度	4年度	前年度比		勘定科目	5年度	4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	30,604	30,209	394	101.3	業務収入	69,980	68,024	1,956	102.9
道路管理費 (内消費税納付金)	30,600 (4,046)	30,189 (3,363)	411 (683)	101.4	道路料金収入	69,910	67,921	1,988	102.9
貸倒引当金繰入	1	2	+0	74.5	マイレージ還元負担金収入	1	8	△7	10.2
マイレージ還元負担金	3	18	△16	13.7	マイレージ引当金戻入益	6	43	△37	13.1
一般管理費	1,650	1,610	40	102.5	業務雑収入	64	52	12	122.4
業務外費用 (内借入金利息)	4,812 (4,644)	4,954 (4,787)	△142 (△142)	97.1	業務外収益	100	141	△42	70.6
小計(管理費用)	37,066	36,773	293	100.8					
償還準備金繰入	33,014	31,392	1,622	105.2					
合計	70,080	68,165	1,914	102.8	合計	70,080	68,165	1,914	102.8

(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(2023年度(令和5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:1兆7,100億円(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:1兆7,100億円

内訳 借入金(道路債券を含む):5,357億円 償還準備金^{※1}:8,364億円
 (主なもの) 設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金:3,217億円

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(2023年度(令和5年度)末)

償還準備金^{※1}:8,364億円、償還率^{※2}:50.0%(前年度比1.9ポイント向上)

〈2022年度(令和4年度)末〉

参考: 償還準備金 8,033億円
 償還率 48.1%

※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 50.0%÷償還準備金 8,364億円/(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	5年度	4年度	前年度比		勘定科目	5年度	4年度	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
流動資産	7,260	13,019	△ 5,758	55.8	流動負債	66,510	67,666	△ 1,156	98.3
現金・預金など	78	5,905	△ 5,827	1.3	1年以内返済予定長期借入金※	58,423	58,054	369	100.6
未収金	7,184	7,116	68	101.0	未払金など	8,087	9,613	△ 1,525	84.1
貸倒引当金	△ 1	△ 2	+0	74.5	固定負債	485,448	513,650	△ 28,202	94.5
固定資産	1,701,920	1,690,741	11,179	100.7	名古屋高速道路債券※	390,800	409,300	△ 18,500	95.5
道路	1,678,376	1,678,378	△ 2	100.0	政府借入金※	33,886	39,508	△ 5,622	85.8
道路建設仮勘定	23,246	12,050	11,196	192.9	県・市借入金※	35,379	38,268	△ 2,889	92.5
有形固定資産など	298	313	△ 15	95.3	市中銀行等借入金など※	17,219	18,472	△ 1,253	93.2
繰延資産	796	896	△ 100	88.8	退職給与引当金	1,137	1,071	66	106.2
					ETCマイレージ引当金	5	11	△ 6	48.2
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	836,351	803,337	33,014	104.1
					償還準備金	836,351	803,337	33,014	104.1
					基本金(県・市出資金)	321,668	320,003	1,665	100.5
資産合計	1,709,977	1,704,656	5,320	100.3	負債・資本合計	1,709,977	1,704,656	5,320	100.3

※の合計が借入金の合計となる。
 2023年度
 (令和5年度)合計 : 5,357億円
 2022年度
 (令和4年度)合計 : 5,636億円

(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。

Ⅱ 中期経営計画(2022-2024)の取組み

1 重点施策の状況

(1) ネットワークの充実



○都心アクセス関連事業の推進

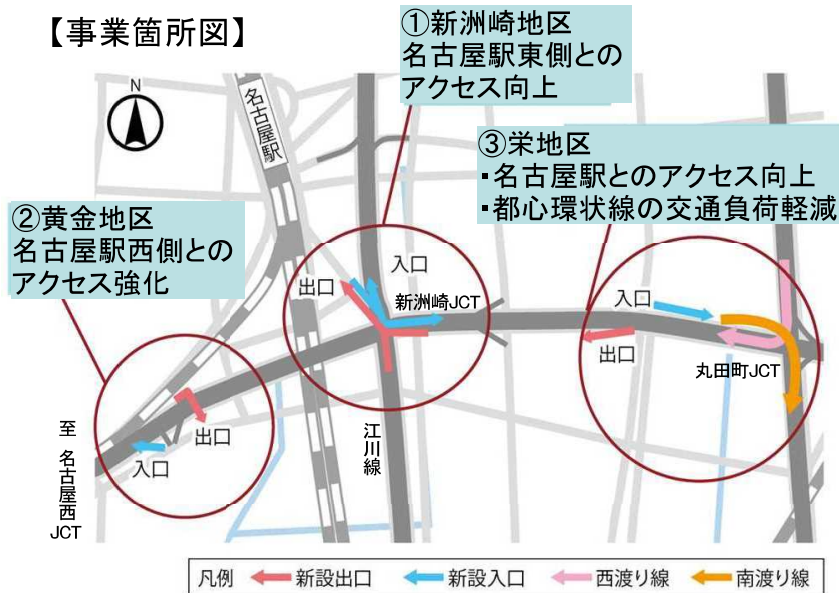
2023年度【実績】

①新洲崎地区②黄金地区③栄地区について、詳細設計や用地取得(新洲崎地区:100%、黄金地区:64%取得済)、関係機関協議等の進捗を図った。なお、①の新洲崎地区においては整備計画変更を行った上で本体工事の契約を締結した。

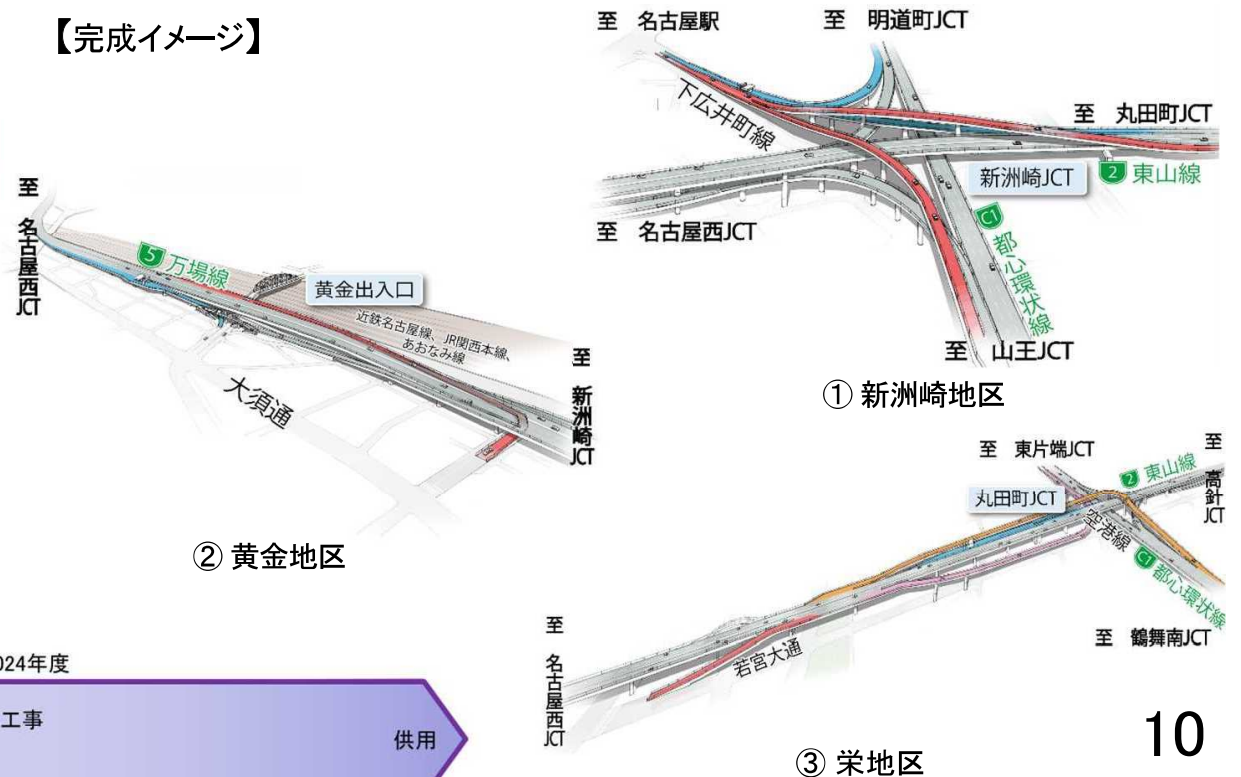
2024年度【目標】

引き続き、詳細設計や用地取得、関係機関協議、支障物件の移設等を進め、本体工事の着手に取り組むとともに、必要な手続きを進める。

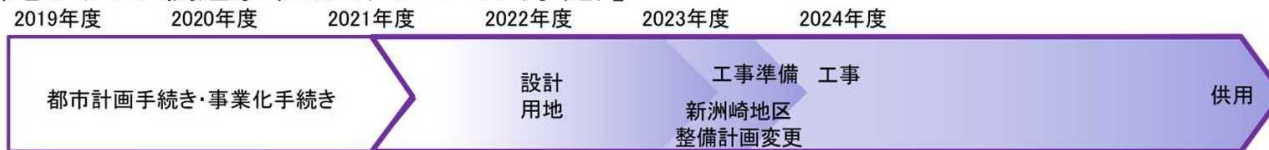
【事業箇所図】



【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)】



○名岐道路の事業化

2023年度【実績】

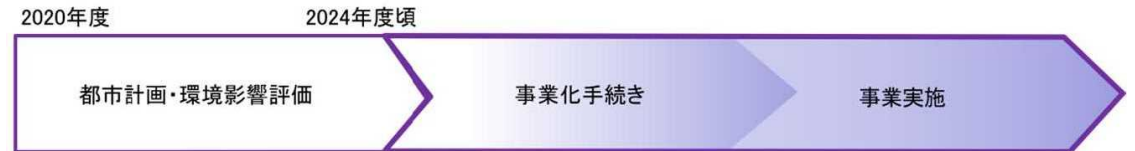
愛知県が進める都市計画手続きの進捗を踏まえ、将来、事業主体となることを前提に、都市計画決定後の速やかな事業化に向けて、関係機関とともに必要な手続きや事業スキーム等の検討を進めた。

2024年度【目標】

引き続き、関係機関とともに事業スキーム等を調整し、速やかな事業化に向けて、必要な手続きの準備を進める。



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：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)

2023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るため、料金所配置を入口に統一する方針を公表するとともに、入口料金所を新設する箇所等で橋梁拡幅が伴う箇所の都市計画変更手続きや公安協議を関係機関と連携して進めた。
- ② 中京圏のETC専用化の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、課題抽出及び料金収受方法の検討を進めた。

2024年度【目標】

- ① 料金所配置統一に伴って入口料金所を新設する箇所等の設計及び事業化に向けた準備を進める。
- ② 名古屋高速道路周辺に位置する名古屋第二環状自動車道のETC専用化の進捗状況等を踏まえ、試行実施に向けて引き続き検討を進める。

(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。

11号小牧線・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(入口収受方式)に統一)



※：清須料金所は、本線部の料金所撤去に伴って必要となる本線合流部の加速車線長確保のため、橋梁拡幅を行う計画

(参考) C2 名古屋第二環状自動車道におけるETC専用化

ETC専用 ONLY



ETC専用料金所案内イメージ

2023年4月18日(火)～

運用箇所
鳴海(外回り)、有松(外回り)

2024年4月4日(木)～

運用箇所
・有松(内回り)、鳴海(内回り)、
植田(内・外回り)、上社南、
千音寺南、富田(内・外回り)、
南陽(内・外回り)、
飛島北(内回り)



ETC専用料金所イメージ

(2) メンテナンスの着実な実施



○ 大規模修繕工事の実施

2023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・2号東山線において修繕工事を着実に実施し、中期経営計画に掲げた目標である75%を完了した。

道路法に基づき、5年に1回の頻度で行うことを基本とする定期点検の2巡目が完了した。

2024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、1号楠線、2号東山線、5号万場線で実施し、目標である80%の完了を目指す。

定期点検2巡目の点検結果及び先行する高速道路会社の取り組みを踏まえ、構造物のさらなる長寿命化に向けた検討を進める。

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

- : 2023年度まで完了区間
- : 2024年度まで完了予定区間
- : 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

鋼構造物の局所的な劣化状況



鋼製高欄地覆部の腐食



ゴム支承の亀裂

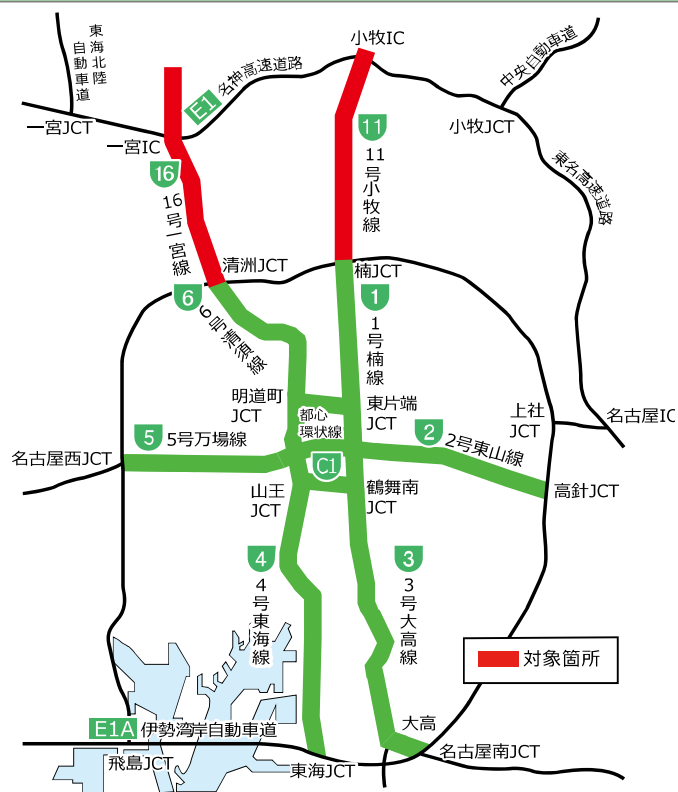
○ 計画的な維持補修の実施

2023年度【実績】

大規模修繕工事対象路線以外の路線(11号小牧線・16号一宮線)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、損傷劣化状況を考慮し計画的に維持補修工事を実施した。

2024年度【目標】

引き続き、計画的に維持補修工事を実施する。
また、16号一宮線南行のリフレッシュ工事(高機能舗装への打換え)を実施する。



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)

(3) 交通安全対策等

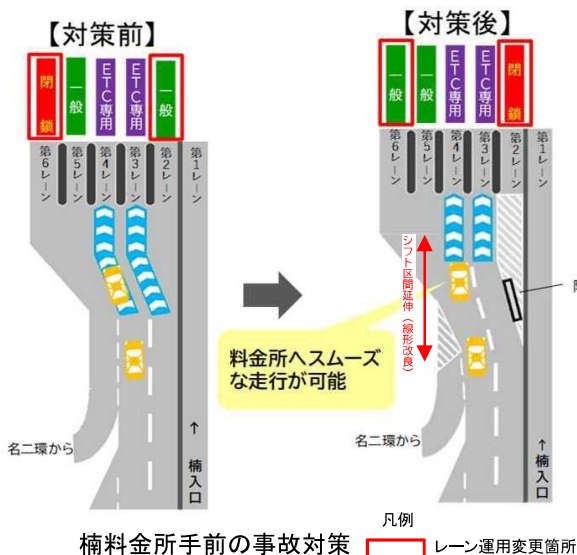
①交通安全対策の継続的な実施、②逆走・誤進入の防止

2023年度【実績】

- ① 施設衝突事故対策として、1号楠線楠料金所手前の区画線を改良し、料金所レーンへの誘導を改善した。
- ② 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継続して実施するとともに、誤進入啓発チラシをリニューアルし、関係機関と連携した啓発活動を実施した。
また、天候、明かり等の影響が少ない三次元レーザレーダを用いた逆走・誤進入検知・警告システムを、共同研究(阪神高速道路(株)、(株)IHI)で開発し、2号東山線高針出入口に整備した。

2024年度【目標】

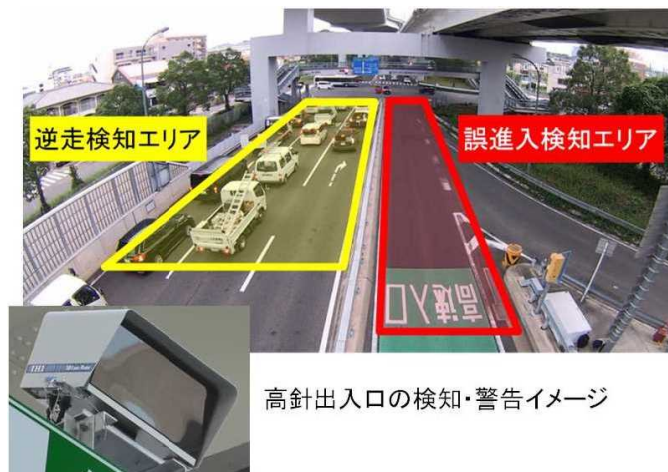
- ① 事故原因を分析したところ車両相互事故が増加していたため、都心環状線等で事故対策を実施していく。
総事故件数・・・730件以内/年
死亡事故件数・・・0件/年
- ② 本年5月に三次元レーザレーダの実運用を開始した。他の箇所への展開に向け検討を進める。
逆走・誤進入による事故件数・・・0件/年



楠料金所手前の事故対策



誤進入啓発チラシ(ベトナム語版)



三次元レーザレーダ



警告状況イメージ

○情報提供の拡充

2023年度【実績】

2022年度にとりまとめた道路交通情報提供の基本方針に基づき、交通管制中央設備の更新に併せて導入を目指す具体的な施策(簡易図形による視覚的にわかりやすい情報提供など)について検討を行った。

2024年度【目標】

具体的な施策の実現に向け工事の進捗を図るとともに、将来道路ネットワークの拡充を見据えた対応について、引き続き検討を行う。

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

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

【交通管制中央設備の更新に併せて導入を目指す施策(一例)】

- ① 簡易図形による視覚的にわかりやすい情報提供
- ② 周辺高速道路との連続的な渋滞・所要時間情報の提供



視覚的にわかりやすい情報提供(イメージ)

- ③ 走行速度等に応じた注意喚起情報の提供
- ④ JARTIC、VICSセンタへの情報配信間隔の短縮 など

【将来道路ネットワークの拡充を見据えた対応】

最適な経路選択をサポートするための経路比較に係る情報提供の検討 など

(4) 環境保全の取組み

○環境マネジメントの推進

2023年度【実績】

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。

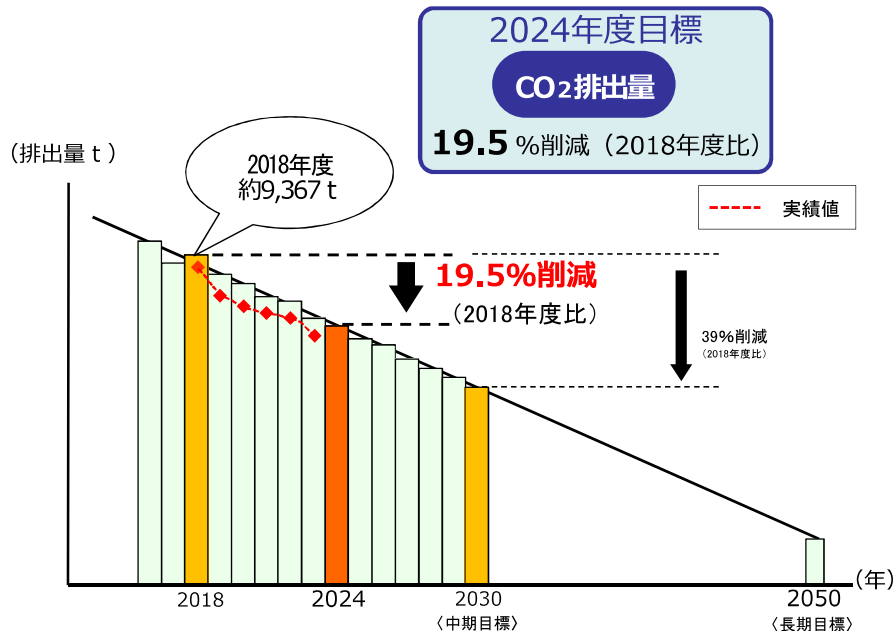
カーボンニュートラルの実現に向けて、公社の事業活動から排出する温室効果ガス(CO₂)の削減を着実に進めるため、2022年度に策定した環境行動計画に基づき、環境保全施策の検討及び進捗管理を進めた。

なお、道路照明のLED化(77%取替済)等を進めたことにより、CO₂排出量が2018年度比で22.5%削減した。また、再生可能エネルギーの利活用を促進するため、太陽光発電設備の設置が可能な建築物の改修に併せて、2030年度までの導入計画を策定した。

[※: 排出係数は2018年度値]

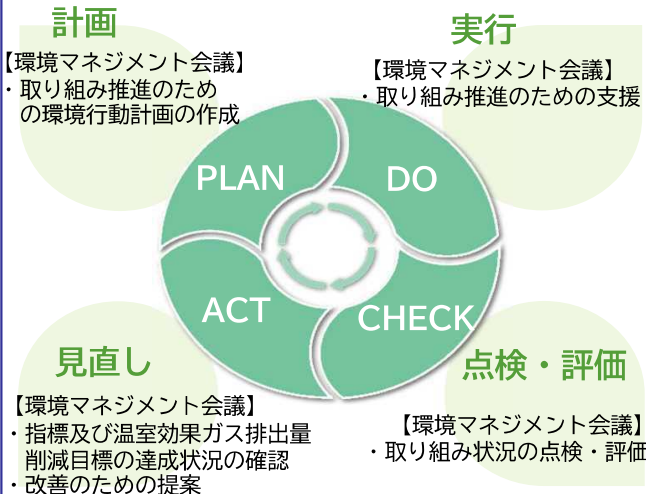
2024年度【目標】

2030年度目標(CO₂排出量39%削減)達成に向けて、環境マネジメントの推進を着実に図る。道路照明のLED化(目標約87%)を引き続き進めるとともに、小牧営業所、千音寺基地の2箇所における太陽光発電設備の設計に向けた準備等を進める。



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。



取り組み事例



LED照明(本線上)



太陽光発電設備(黒川ビル)

2 その他施策の状況

(1) 震災対策等



○大規模地震への備え

名古屋高速道路公社では、緊急輸送道路としての機能を発揮できるよう、兵庫県南部地震後の約10年間で耐震補強等の対策を完了した。その後現在に至るまで地震発生後の緊急点検や応急復旧に資する対策を進めるとともに、南海トラフ地震を想定した訓練を継続的に実施し、被災時に迅速な復旧活動を行う体制を整えている。

さらに、本年4月には、災害時にお客様の安全を速やかに確保するため、遠隔操作できるエアバー式遮断棒による通行止めの運用を開始した。

橋脚耐震補強工事の実施



橋脚の耐震補強
コンクリート橋脚に
対する鋼板巻立て工法
などを実施

緊急点検や応急復旧に資する対策の実施



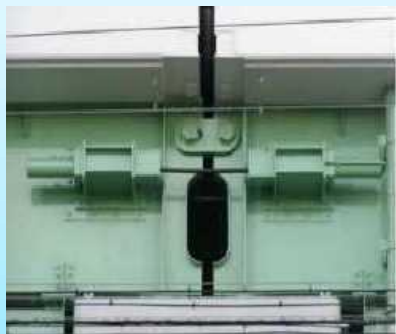
緊急点検
橋脚梁周り
検査路の整備

南海トラフ地震を想定した訓練の実施



訓練
南海トラフ地震を
想定した訓練を
実施

上部工耐震補強工事の実施



上部工の耐震補強
落橋防止構造の強化
などを実施



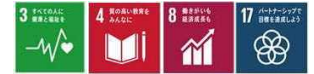
応急復旧
ジャッキの規格
や据付け位置
の明示

遠隔操作による入口閉鎖装置を設置



入口閉鎖装置
遠隔操作できる
エアバー式
遮断棒を設置

(2) 利用促進



○積極的な情報発信等

2022年度に利用促進及び公社事業の理解向上を図るため広報戦略を作成した。
それに基づき、お客様が必要な情報にアクセスしやすくなるようホームページのリニューアルや情報冊子・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）を実施した。
また、ネクス・プラザ（名古屋高速道路広報資料センター）を活用し「夏休みフェスティバル」などのイベントを企画・実施することにより地域との交流を図ると共に、各種催事への出展により、名古屋高速道路の安全性・速達性・利便性の広報を行った。



ホームページリニューアル



2024春夏号
お出かけ情報冊子「naco」



ネクス・プラザ 夏休みフェスティバル



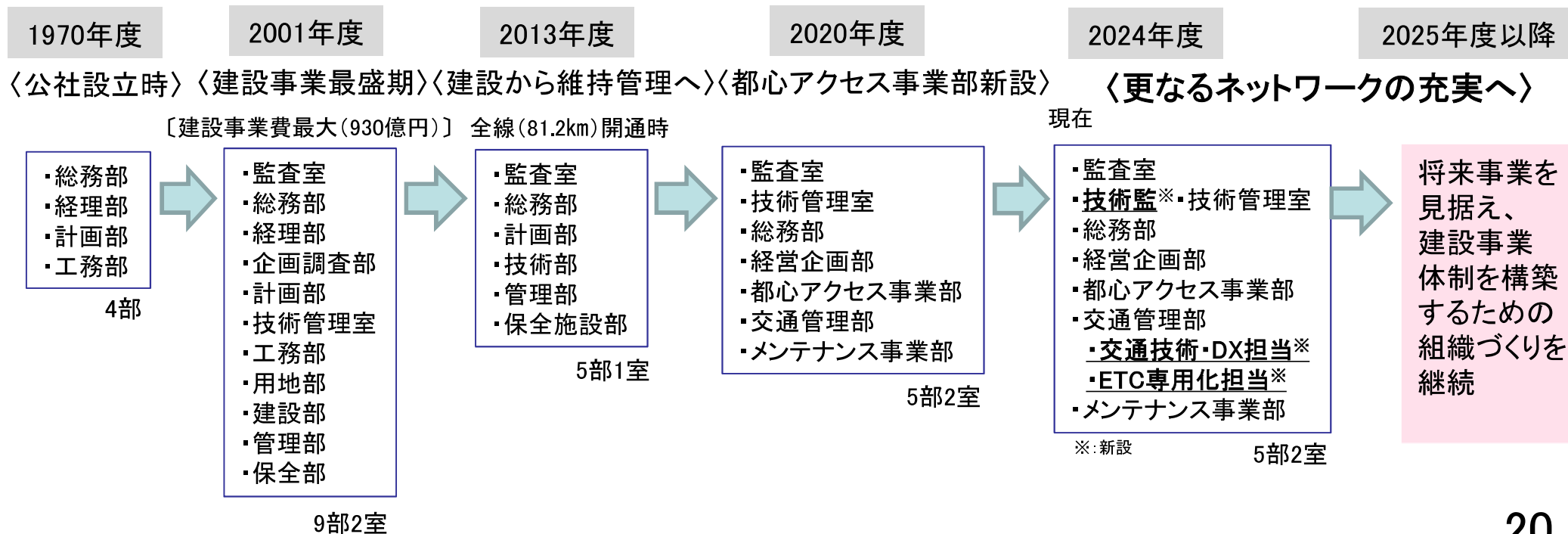
(3) 組織基盤の強化



○人的資源を最大限活用した組織づくり、一部部署の移転

都心アクセス関連事業や今後予定されている名岐道路事業等における技術承継の体制を確保するため、公社の技術を総括する技術監を配置した。また、道路DXの推進やETC専用化の導入に向け、交通管理部の執行体制を強化した。引き続き、将来事業を見据え、建設事業体制を構築し、業務を推進するために必要な人員確保及び組織強化を行う。

黒川ビルは、しゅん功から25年以上経過し、老朽化によるビル全体の改修工事を行う必要があり、交通管制業務の重要設備である交通管制設備についても更新時期を迎えているため、改修工事等を実施予定である。そのため、当分の間、一部部署を移転する。



(4)DX推進への取り組み

○デジタル技術の活用・経営の合理化

2023年度は公社のDX元年として、DXへの果敢なチャレンジを促し、DXに対するモチベーションを一層高めるため、理事長から社内向けDXトップメッセージ「未来目線で今を変革する」を発信。

2024年度は、いつでも安全・安心・快適なお客様サービスの提供を目指し、特にお客様ニーズの面から、交通管理部に交通技術・DX担当を新設し、新たな変革に積極的に取り組む。

各分野でDXに関する取り組みをさらに深化させるため、社内にDX推進会議を設置し、「DX推進戦略」を進める。

〈職員に向けたDXトップメッセージ〉

「未来目線」で今を変革する（抜粋）

私たちが描く未来が、名古屋高速の現在のあり方を決めるのです。強くイメージした未来から現在を捉える「未来目線」を持つことから変革が始まります。

「実現したい未来にとって重要なことは何か」を志向し、失敗を恐れず、デジタル技術・データという道具もフル活用して、新たな価値の創出に果敢にチャレンジしていきましょう。

迷ったら進もう。進んだらまた語り合おう。私たちの変革は地域社会の発展につながります。湧き上がる変革を共に体感しましょう。

令和6年3月 名古屋高速道路公社
理事長 松井 圭介

DX推進戦略(イメージ)

最高の安全・安心の提供

ドローンやAI技術等を活用し、道路点検・維持管理を効率化・高度化を図る

利用したくなるドライブ環境の提供

交通管制システムの高度化やAI分析等により、お客様が必要な情報を確実に入手できるようにする

持続可能な社会に貢献

AI等を活用した最適な交通運用により、渋滞ゼロを実現し、CO₂削減等社会環境を改善する

強固な経営基盤の確立

業務プロセスの一元化等により、多様な価値観・働き方を尊重し、いきいきと働ける環境を整備する

Ⅲ 長期ビジョン(新規)及び次期中期経営計画の策定

人口減少、自動車産業・技術の変化、DX等社会環境が大きく変化する中、長期的な方向性を明確にし、公社の基本理念を確実に実現できるよう、概ね10年後を見据えた長期ビジョンを策定する。策定にあたり、公社初の取り組みとして、将来公社事業を担っていく若手職員で構成するワーキンググループで、めざすべき未来像の議論を進めている。なお、現在の中期経営計画が最終年度であることから、長期ビジョン及び現在の中期経営計画の進捗状況を踏まえた次期中期経営計画の策定を行っていく。

	長期ビジョン(新規)	次期中期経営計画
計画期間	2035年度までの概ね10年間	2025～2027年度の3年間
計画内容	・めざすべき未来像(案) ・取り組みの方向性	・長期ビジョン及び現在の中期経営計画の進捗状況を踏まえ策定

【ワーキンググループの実施状況】



【策定スケジュール予定】

～2025年1月頃
計画案策定

2025年2月頃
関係機関調整

2025年6月頃
運営会議報告

IV 2024年度(令和6年度)予算の概要

(1) 建設事業 226億円[対前年度比1.83]

- ① 都心アクセス関連事業 220億円[前年度比1.77]
 - ア <新洲崎地区>地下埋設物移設工事、本体工事等
 - イ <黄金地区>地下埋設物移設工事、用地取得等
 - ウ <栄地区>地下埋設物移設工事、本体工事等
- ② 16号一宮線 6億円[前年度なし]
 - <南行>高機能舗装打換え

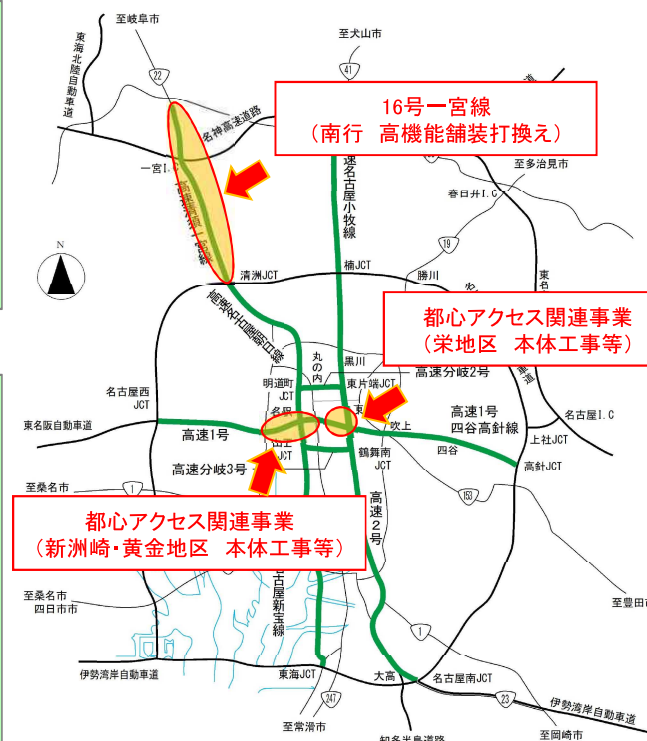
(2) 管理事業 1,079億円[対前年度比1.02]

- ① 維持改良費 298億円[前年度比1.03]
 - 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(舗装の打換え、遮音壁の取替、施設更新工事、応急補修等)
 - エ 雪氷対策業務(凍結防止剤散布や除雪作業、雪氷作業等)
- ② 業務管理費 119億円[前年度比1.03]
 - 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・交通事故対応等)
 - 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) 641億円[前年度比1.01]
- ④ その他(一般管理費、予備費) 21億円[前年度比1.13]

(3) その他事業 3億円[対前年度比0.16]

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工事

建設事業の実施箇所



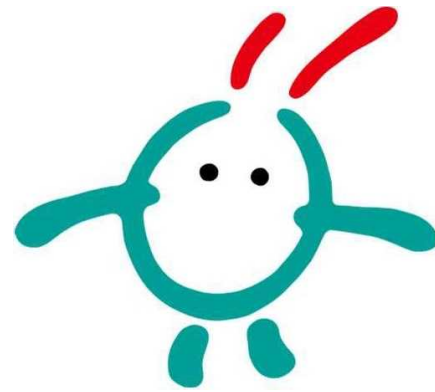
管理事業の実施例



2024年度(令和6年度)予算

(単位:百万円)

区 分	収 入				支 出			
	科 目	2024(R6) 予算額(A)	2023(R5) 予算額(B)	(A)／(B)	科 目	2024(R6) 予算額(A)	2023(R5) 予算額(B)	(A)／(B)
建設事業費	県・市出資金	3,396	1,860	182.6%	建設費	21,644	11,653	185.7%
	無利子貸付金	5,660	3,100	182.6%	一般管理費	918	688	133.4%
	特別転貸債	7,924	4,340	182.6%	支払利息	78	59	132.2%
	民間借入金	5,660	3,100	182.6%				
	計	22,640	12,400	182.6%	計	22,640	12,400	182.6%
管理事業費	料金収入	67,320	64,562	104.3%	維持改良費	29,821	29,026	102.7%
	民間借入金(借換)	40,286	41,098	98.0%	業務管理費	11,885	11,528	103.1%
	雑収入	250	244	102.5%	一般管理費	2,072	1,829	113.3%
					業務外支出	64,073	63,516	100.9%
					元金償還金	58,423	58,054	100.6%
					支払利息	5,650	5,462	103.4%
					予備費	5	5	100.0%
計	107,856	105,904	101.8%	計	107,856	105,904	101.8%	
その他事業費	受託工事収入	8	4	200.0%	受託工事費	8	4	200.0%
	代替地取得借入金	300	1,900	15.8%	代替地取得費	300	1,900	15.8%
	計	308	1,904	16.2%	計	308	1,904	16.2%
合 計	130,804	120,208	108.8%	合 計	130,804	120,208	108.8%	



NAGOYA EXPRESSWAY

