

答申後の経過及び 最近の話題について

平成16年3月15日

目次

| | | |
|------------------|-------|----|
| ・ 答申後の経過 | | 1 |
| ・ 経営改善計画について | | 11 |
| ・ 東山線、特定料金区間運営状況 | | 30 |
| ・ 建設事業等の概要 | | 37 |
| ・ ETCの運用について | | 47 |

. 答申後の経過

公社及び関係機関の動き

具体的料金施策の実施

H14.12.3

調査会答申



県・市等からの料金改定に関する要望

H14.12.6

愛知県知事・名古屋市長

〃

民主党愛知県議員団・民主党名古屋市議員団

〃

公明党愛知県議員団・公明党名古屋市議員団

H14.12.9

自由民主党愛知県議員団・自由民主党名古屋市議員団



H14.12.13

道路管理者同意申請

- ・名古屋線 供用後料金一年据置
- ・小牧線 特定料金区間(3区間)200円の設定
- ・名古屋線、東名阪セット回数券の販売

H14.12.27

愛知県議会建設委員会・名古屋市会土木交通委員会より意見

H14.12.27 道路管理者同意

H15. 1.24 大臣認可申請

H15. 2. 3 大臣認可

H15.3.29

高速1号四谷高針線供用開始

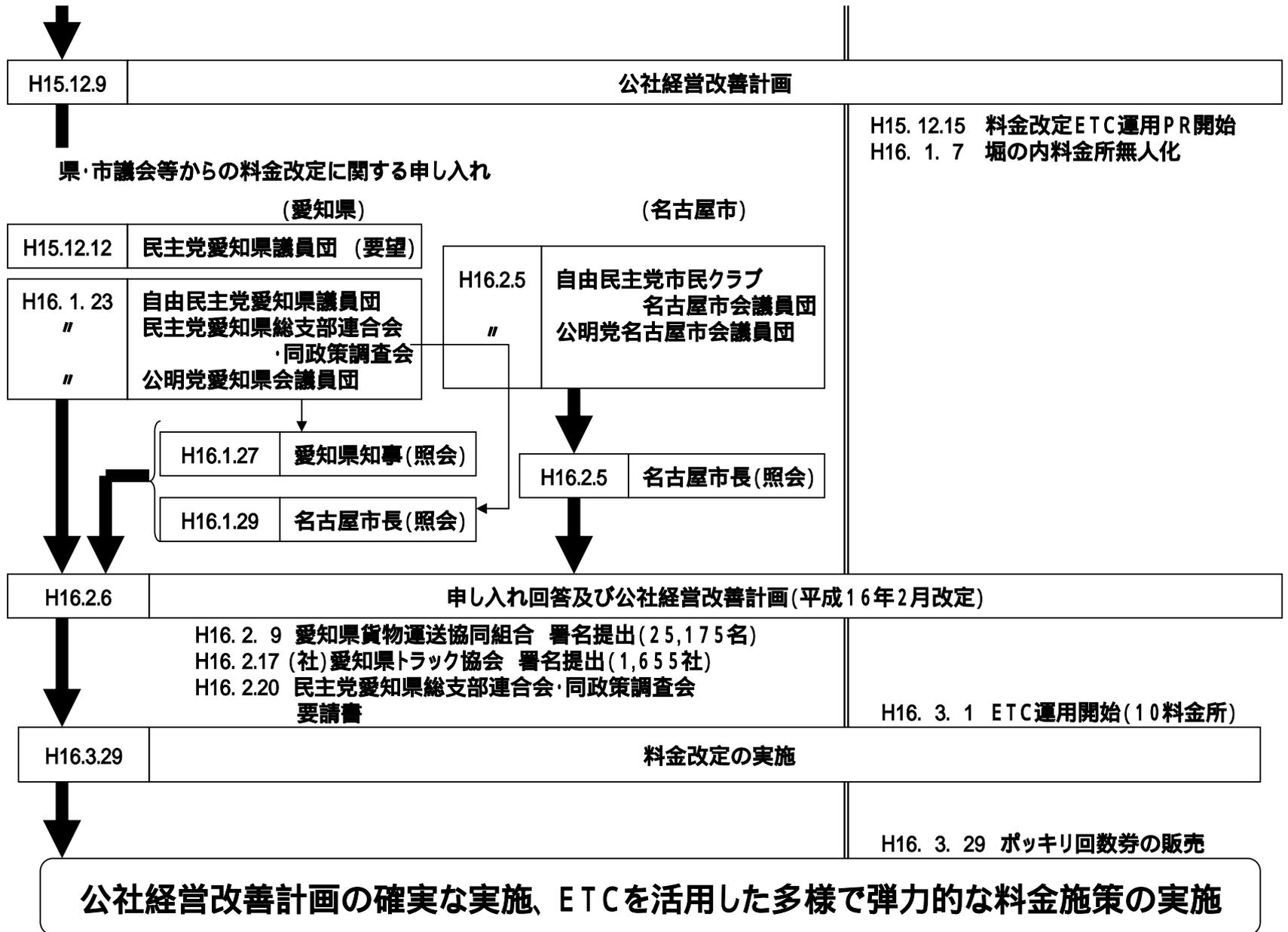
コスト縮減を核とする経営改善の検討
ETC整備の推進・施策の検討

H15. 3.29 小牧線 特定料金区間(3区間)
200円の設定
〃 名古屋線、東名阪セット回数券
の販売

H15. 7.14 ETC導入公表

H15. 10.30 障害者割引制度改正料金認可

H15. 11.18 ETC運用開始日公表



前回意見書概要

答申日 平成14年12月3日

内容

1. 名古屋高速道路の料金

新規供用(3.7km)等により、償還対象事業費が約2,070億円増加
約11,160億円になり、償還計画の見直しが必要となった。

最新フレームをもとに、料金収入を厳しく見込む条件の下で名古屋線の
料金を普通車750円、大型車1,500円に改定することが妥当である。

2. 更なる利用者サービス向上への対応

料金所渋滞の緩和等

他事業主体との連携及び名古屋高速道路の一体的な利便性の向上

ETC利用者に対する配慮

3. 今後の課題

建設コスト、管理コストの縮減を始めとする経営効率化

公的助成等のあり方

ETC、環境、安全策への対応

利用者等のニーズの反映、広報・情報提供の充実

平成14年度 料金改定に関する要望

愛知県知事・名古屋市長(H14.12.6)

料金改定の実施時期については可能な限り据え置くこと
小牧線の短区間利用者の割高感を解消する料金軽減策を実施すること
名古屋線と東名阪自動車道を通して利用する場合の乗継ぎ割引等の施策を実施すること

県議会、市議会各党

料金改定の実施を取りやめること
コスト削減など一層の経営努力を図ること
利用者サービスの向上を図ること

料金認可(道路管理者同意)の内容について(53.3km網)

県・市同意 平成14年12月27日

料金認可 平成15年2月3日

料金認可内容

【平成15年3月29日より実施】

- ・尾北線(豊山南出入口 楠JCT、堀の内入口 小牧IC)の区間に
特定区間料金を導入
350円 200円(普通車)

- ・セット回数券(名古屋線と東名阪自動車道)の販売
割引率 約17%

【平成16年3月29日より実施】

- ・名古屋線料金 650円 750円

平成15年3月29日の開通から可能な限り料金据置を実施(1年間)

償還期間: 39年7月 39年12月(現行有料道路制度上の40年内)

- ・ポッキリ回数券の新設

10,000円券 15回、20,000円券 32回 (名古屋線普通車)

県・市公報告示 平成15年3月4日

県・市委員会意見要旨

愛知県議会建設委員会(H14.12.27)

公社の経営合理化、渋滞対策の更なる検討
償還期間の延伸など国の制度にも関わる諸施策の検討

名古屋市会土木交通委員会(H14.12.27)

償還期間を50年以内に延伸するよう国に強く働きかけること
役員退職金を始め、建設、管理コストの更なる縮減をすること
ETCの整備を早期に実現すること
調査会の委員構成については広く市民の意見が反映されること

平成15年度県議会申し入れの要旨

自由民主党愛知県議員団(H16.1.23)

料金改定は、県民生活の向上に必要な新たな道路建設のためのものであり、止むを得ない経営改善の取り組みについては、県民の理解が得られているとは言い難い
出来る限りの経営改革方策を打ち出し、県民に公表して十分な理解を得ること

民主党愛知県議員団(H15.12.12.)

経営改革など、さらなる自助努力を重ね料金を引き上げないように強く要望する

民主党愛知県総支部連合会・同政策調査会(H16.1.23)

新規建設費5000億円を4000億円以下に抑制
管理費は料金所の無人化、公社のスリム化等により大幅削減すること
償還期限を40年から50年へ延長、加えて有利子負債の借り換えにより、金利負担の軽減を図る
公社改革委員会を設置し改革案の立案、借入金償還実行の監視を行うこと
その結果、料金値上げを当面凍結すること

公明党愛知県議員団(H16.1.23)

公社並びに協会の経営改善努力を徹底して行い、県民が納得のいくように広報に努めること
県民サービスの観点から、3号南部など早期に交通ネットワークを完成させること
ETCによる多様なサービスメニューを用意すること

平成15年度市議会申し入れの要旨

自由民主党市民クラブ名古屋市議員団(H16.2.5)

通行料金の引き上げは高速道路網の早期完成、名古屋の発展、将来市民に新たな負担を生じさせないためにも止むを得ない

一層のコスト削減、ETCによる多様なサービスメニューの導入を行い、市民に公表して十分な理解が得られるように公社を指導すること

公社の経営改善及び利用者負担を軽減する適正な料金のあり方を検討すること

公明党名古屋市会議員団(H16.2.5)

公社並びに協会の経営改善努力を徹底して行い、市民が納得のいくように広報に努めること
建設費、管理費の更なる削減、特に管理費については30%の削減を目指し、建設部門については3号南部が完成した段階で廃止すること

協会で行っている施工管理員、交通管制のあり方について早急に検討すること

契約方式の改善を図り、工費の削減と、入札、契約手続きの公平、透明性を確保すること

役員報酬の削減、役員退職金の引き下げ、国のOB受け入れを廃止すること

申し入れに対する公社回答要旨(H16.2.6)

料金の改定について

- ・約1兆円の借入金を着実に償還し、建設中の路線を早期に建設するためには、料金改定が必要
- ・50年償還はリスク増大、利用者負担増となり40年償還の堅持が必要
- ・ETC料金施策を実施するとともに、社会実験等を検討
- ・750円の料金を出来るだけ堅持

一層のコスト削減等の実施及び広報の強化

- ・建設終了時までには人件費を約30%削減する
- ・残事業費(5千億円)に対し約10%削減を図る
- ・管理費の約20%削減を目指す
- ・今後も更なるコスト削減を目指す
- ・定期的な外部監査を行う
- ・お客様サービスの向上に努める

・ 経営改善計画について

名古屋高速道路公社の経営改善について

| 事 項 | | 経営改善計画内容 |
|-------|-----------|---|
| コスト縮減 | 役員の報酬・退職金 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年4月1日から理事長は8%、他の役員は4%の報酬の引き下げを行います。 ・役員の退職金については60歳を超える期間は支給しません。 ・平成16年1月より退職手当支給率を削減(28/100 → 12.5/100)しました。 |
| | 役職員数・人件費 | <ul style="list-style-type: none"> ・建設事業終了時までには役員数を半減させ、職員数を約30%削減(250人 → 180人)し、人件費を約30%削減します。 |
| | 建設コスト | <p>[建設コスト]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成15年度以降残事業費(約5,000億円)に対し約10%の削減を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> 規格変更(約230億円削減) 工法の見直し(約180億円削減) 契約方法の見直し(約20億円削減) ・市場価格のより一層の反映及び技術提案型契約方式(VE方式)を採用(平成16年度)し、更なるコスト削減を目指します。 |

| 事 項 | | 経営改善計画内容 |
|---------|-----------|--|
| コスト縮減 | 管理コスト | <p>[管理コスト]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後更にETC導入の効果等を取入れ、管理費総額の約20%削減を目指します。 <p>料金收受コストの削減 交通量に応じた料金収受員の弾力的配置等を進め、平成16年度の料金収受費用を今年度に比べて、約3億円削減します。 ETC導入により料金收受コストを年間約6億円(平成20年度)削減します。 補修費等の削減(年間約3.5億円削減) 清掃頻度の見直し、交通管理の効率化等(年間約0.1億円削減) 回数通行券販売手数料率の見直し 現行の3.6%を平成16年4月1日より3.4%に見直します。(年間約0.2億円の削減)</p> |
| 契約方式の改善 | 入札契約制度の改善 | <p>公募型指名競争入札の対象工事の拡大、予定価格の事前公表促進を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年1月より1億円以上の土木工事、3億円以上の建築工事について公募型指名競争入札の試行をしています。 ・平成16年1月より全ての競争入札対象工事の予定価格の事前公表を試行しています。 ・平成16年4月より第三者からなる入札監視委員会を設置し、入札、契約手続きの更なる公平、透明性の確保を図ります。 ・平成16年1月より全ての工事について指名業者名を事前には公表しないことにしました。 ・電子入札の平成18年度導入に向け準備を進めます。 ・市場価格のより一層の反映及び技術提案型契約方式(VE方式)を採用(平成16年度)し、更なるコスト削減を目指します。 |

| 事 項 | 経営改善計画内容 | |
|-------------|-------------------|--|
| 契約方式の改善 | 料金收受業務 ・維持補修工事 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度に競争入札制度を導入すべく早期に手続きを開始します。 |
| | 名古屋高速道路協会への業務委託 | <ul style="list-style-type: none"> ・協会への委託業務費を見直し、平成16年度の委託費を約3億円削減します。 ・平成16年度には管制通信設備及び料金收受設備の点検業務を会社からの直接発注とします。 ・透明性・競争性を高める為に、平成15年11月から施工管理員の選定方法を公募方式に改めました。 ・協会に発注する建設関連業務はここ数年のピークの後順次削減し、建設終了時には無くします。 |
| お客様サービスの向上等 | お客様窓口の設置 | <ul style="list-style-type: none"> ・「お客様サービス推進課」を設置し、お客様からのご意見、ご提案等、きめ細かいサービスに反映させていきます。 |
| | 渋滞対策 | <ul style="list-style-type: none"> ・星崎料金所...2ブース増設し、8ブースとします。(H16年度完成予定) ・山王カーブ...北渡り2車線を3車線に拡幅します。現在、都市計画変更手続き中です。(H16年度工事着手) ・空港、港湾等へのアクセス向上及び大高線等の渋滞緩和等のため、3号南部の早期整備を図ります ・大高線の渋滞緩和に向け、名古屋高速と名古屋インター～高針間(東名阪)連続利用に対するETC利用車の割引社会実験等の検討を進めます。 ・特定出入口(吹上東出入口)を利用した、渋滞を避けることができる、ETC乗継ぎ制度の平成16年度導入に向け検討を進めます。 |
| | 環境対策 | <ul style="list-style-type: none"> ・騒音要請限度を超過している区間について、高速道路上の遮音壁の嵩上げ、中央分離帯の遮音壁増設等を平成16年度までに完了させ、低騒音舗装についても平成15年度から5カ年計画で完成させます。 |

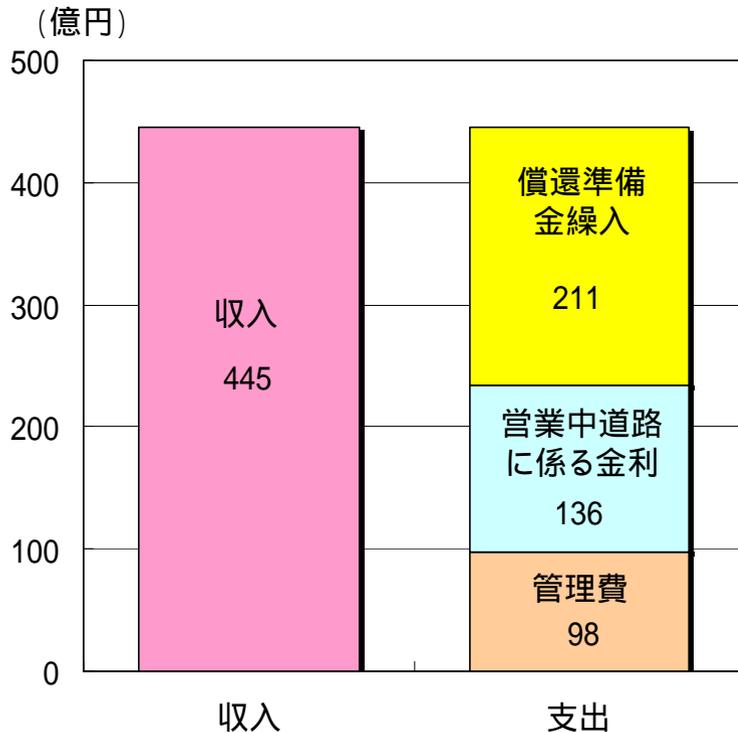
| 事 項 | | 経営改善計画内容 |
|-------------|------------|---|
| お客様サービスの向上等 | ETC料金制度導入等 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成15年度内に、本線料金所及び都心環状線入口の10料金所にETCを整備し、3月1日に運用開始します。 ・残り18料金所は、平成16年10月のITS世界会議までに設置運用します。 ・ETCを活用した下記料金制度の平成16年度導入に向けて検討を進めます。 <ul style="list-style-type: none"> 特定出入口(吹上東出入口)を利用した、渋滞を避けることができる、ETC乗継ぎ制度 前納利用のお客様を対象とした回数券並割引 路線バスを対象としたETC割引 ・料金の不公平感の是正に向け、下記施策について平成16年度内の社会実験実施等の検討を進めます。 <ul style="list-style-type: none"> 東名阪自動車道と接続する名古屋線の端末区間(黒川～楠、春岡～高針、烏森～千音寺)でのETC利用車に対する特定区間割引 混雑緩和、環境改善、施設の有効活用等のため利用交通量の少ない時間帯を利用するETC利用車に対する夜間割引 |
| | ポッキリ回数券の販売 | <ul style="list-style-type: none"> ・ポッキリ回数券(名古屋線普通車の場合、1万円(15回券)、2万円(32回券))を平成16年3月29日から新たに販売を開始し、お客様が料金所で回数券をお求めやすくします。 |

| 事 項 | | 経営改善計画内容 |
|-------------|-------------------|---|
| お客様サービスの向上等 | お客様意見の反映(料金問題調査会) | <ul style="list-style-type: none"> ・料金問題調査会の委員として、これまでの学識経験者、経済界の代表の方に加えて、新たにお客様代表の方2名を委員に委嘱(平成15年11月、委員11名)し、公社の事業推進に、よりお客様の意見を反映させます。 ・料金問題調査会において利用者団体及び名古屋高速道路モニター等との意見交換会を開催し、お客様のご意見を直接聞く機会を設けます。 |
| 健全な経営 | | <ul style="list-style-type: none"> ・専門家の方々による定期的な外部監査を行う等、経営の改善を図ります。 ・今後約5千億円の投資についてコスト削減を図りながら、全体81.2kmの道路網を完成させる予定です。 ・81.2km網供用時においても、現行整備計画で予定された800円ではなく、今回改定の750円の料金をできるだけ堅持していく方針で取り組みを行います。また、今後、交通量、金利、経営の改善等により採算性に大幅な改善があったときには、料金のあり方についての検討を行います。 ・県・市に新たな税負担等がかかることなく早期に着実な償還ができるように努力してまいります。 |

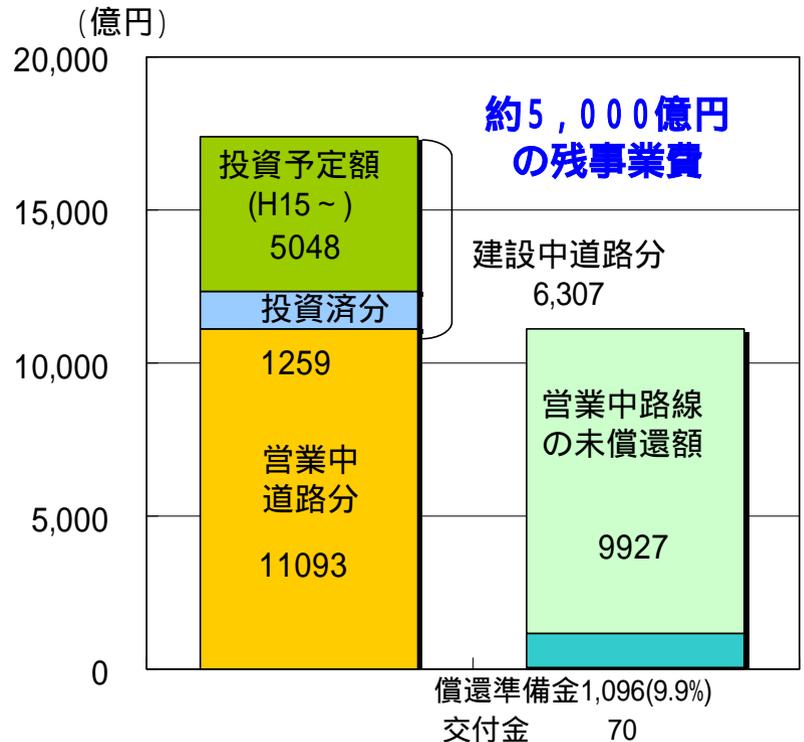
営業中道路の収支状況

営業中道路分1兆1千億のうち、約1割を返済

単年度収支状況
(平成14年度)

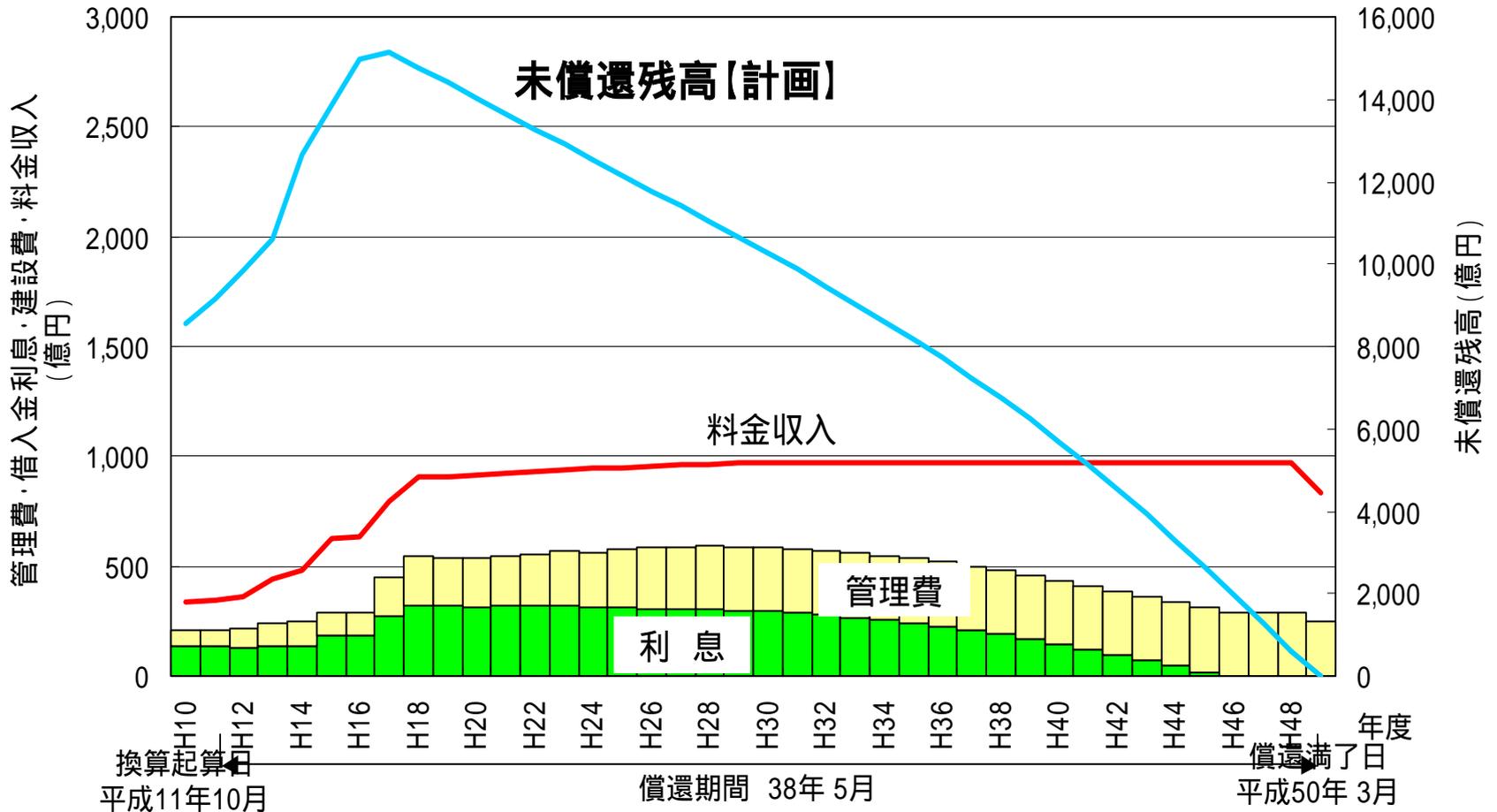


償還状況
(平成14年度末)

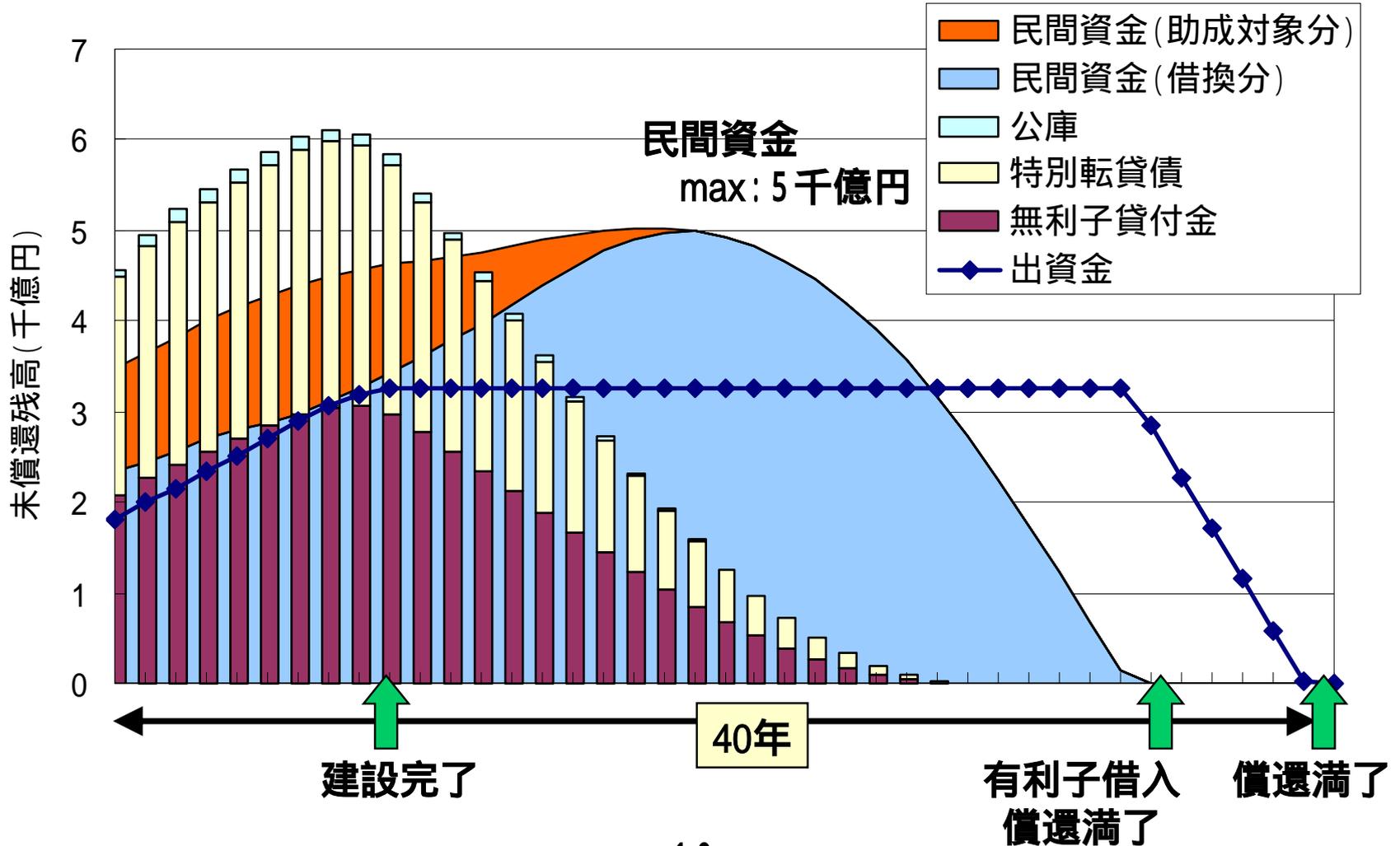


*償還準備金 / (営業中道路分 - 交付金) = 9.9%

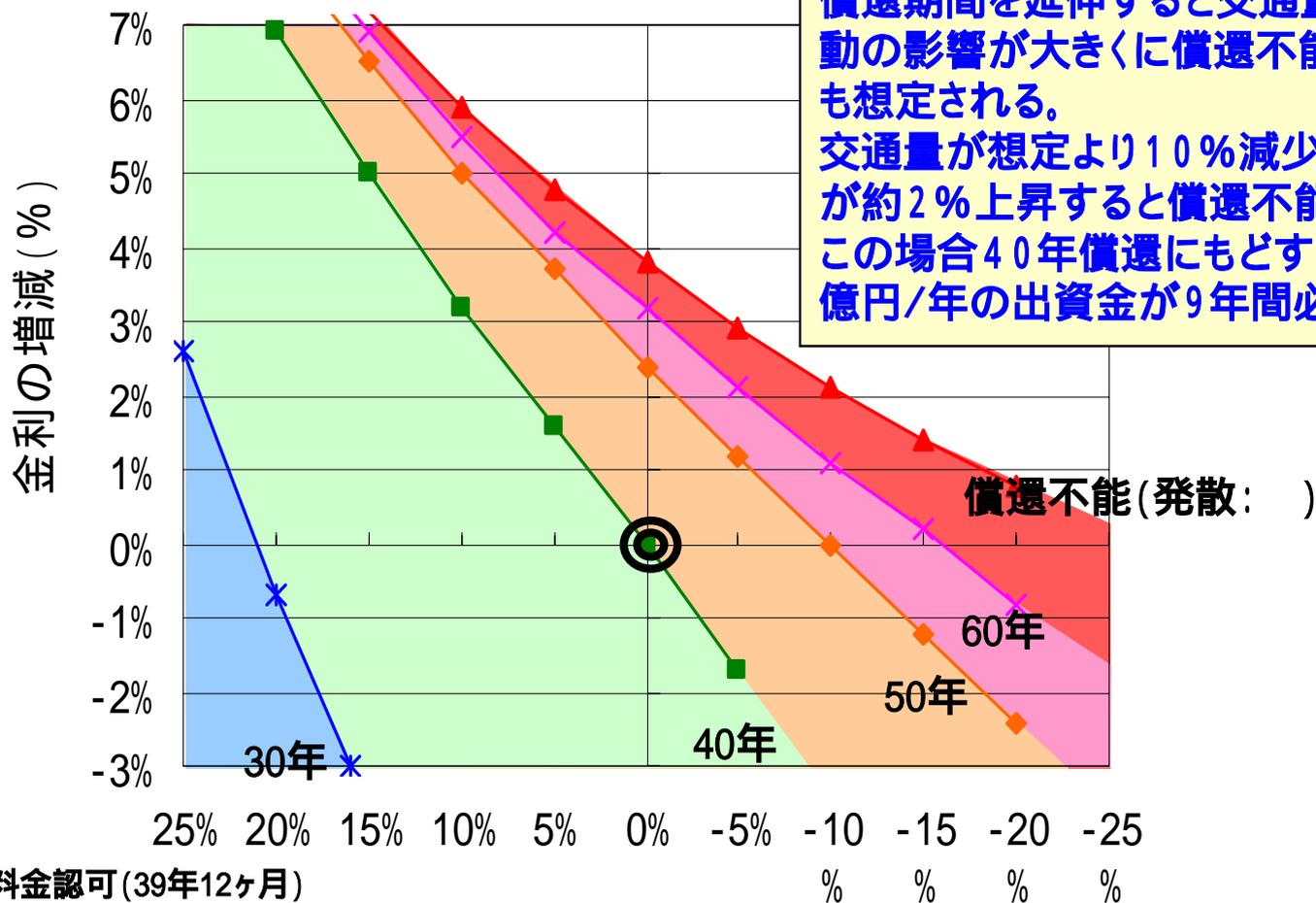
現行整備計画償還計画図



現時点における未償還残高の概略試算 (750円) 【全線供用後】



交通量・金利の影響



償還期間を延伸すると交通量・金利変動の影響が大きくに償還不能の事態も想定される。
 交通量が想定より10%減少し、金利が約2%上昇すると償還不能となる。
 この場合40年償還にもどすには400億円/年の出資金が9年間必要。

H14料金認可(39年12ヶ月)

事業費:11,160億円

料金:750円(H16~)

金利:民間3.649%、特転3.40%

交通量の増減率 (%)

道路関係四公団民営化の 基本的枠組みについて(概要)

平成15年12月22日
政府・与党申し合わせ

1 民営化の目的等

「民間にできることは民間に委ねる」との基本原則に基づき、

-) 約40兆円に上る有利子債務を確実に返済
-) 真に必要な道路を、会社の自主性を尊重しつつ、早期に、できるだけ少ない国民負担の下で建設
-) 民間ノウハウ発揮により、多様で弾力的な料金設定やサービスを提供

2 民営化に向けた有料道路の対象事業費等の見直し

(1) 高速国道の整備計画区間(9,342km)の扱い

従来、全て有料道路としての建設を予定していた整備計画区間のうち未供用区間(約2,000km)の事業方法等を見直し

-) 直ちに新直轄方式に切り替える道路
-) 有料道路事業のまま継続する道路(今後追加的に新直轄方式に切り替わりうるものを含む)に分け、そのいずれについても、
-) 「抜本の見直し区間」を設定

(2) 建設コストを含めた有料道路事業費の縮減

建設費: 既定のコスト縮減計画に2.5兆円程度を上乗せ、計6.5兆円(約3分の1)の縮減
更に、新直轄方式に切り替える約3兆円を除くと、有料道路の対象事業費は最大で
10.5兆円(当初計画20兆円に対し半減。会社発足後約7.5兆円)に縮減

管理費: 平成17年度までに、3割のコスト縮減(対14年度)を図る。民営化後は更なる努力
また、長大橋の適切な保全に配慮

3 新たな組織とその役割

(1) 会社と機構の設立

- 会社： ・公団事業を引き継ぎ、道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として設立
 ・将来、上場を目指すものとし、その時期、方法等については経営状況等を見極め、判断
- 機構： ・独立行政法人として設立。資産・債務を保有し、会社からの貸付料収入で債務を返済
 ・会社経営の自主性を阻害しない必要最小限の組織とし、民営化から45年後に解散

(2) 地域分割等(当初6社 経営安定化時5社)

- 道路公団は、3社に分割して設立。高速国道の債務は機構で3社分を一体として管理
 首都・阪神・本四を承継する会社は、国と地方が一体となって整備・管理すべき道路であること等に配慮し、それぞれ独立して設立
 本四は、経営安定化時点で、道路公団系近接会社に合併

(3) 債務返済の考え方

- 機構は、民営化から45年後には債務を完済。その時点で、高速道路等を道路管理者に移管し無料開放
 機構の有利子債務の、高速国道・本四関係分は非拡大。その他も、極力上回らないよう努力

4 料金の性格と水準

- 料金の設定に当っては、利潤を含めない
 ETCの活用等により、弾力的な料金を導入し、各種割引により料金を引き下げ
 特に高速国道料金は、平均1割程度の引き下げに加え、別納割引廃止を踏まえた更なる引き下げ
 具体的には、マイレージ割引、夜間割引、通勤割引等を実施
 民営化後、会社はこれらの引き下げられた料金水準を引き継ぎ、更なる弾力料金設定に努力

5 建設・管理・料金徴収

(1) 新規建設における会社の自主性の尊重

従来の、施行命令、基本計画指示等、国からの一方的命令の枠組みは廃止

(2) 既供用区間に係る管理等

民営化時に既に供用中の区間は、会社が管理・料金徴収を実施

(3) 事業中区間の取扱い(経過措置)

国土交通大臣は民営化後速やかに、当該地域会社が建設する区間について同社と協議
これが進まない場合は、他の地域会社と協議(「複数協議制」の導入)

会社が建設しないことに正当な理由がある場合、会社が建設する区間とはしない(理由が正当なものであるか否かは社会資本整備審議会で判断)

首都高速、阪神高速については、道路管理者の意見が適切に反映される仕組みとする

(4) 今後新たに建設する区間の取扱い(申請方式)

新たな高速道路等の建設は、会社の自主的な経営判断に基づく申請方式。国の許可の要件は予め法定

(5) 会社による建設における資金調達と返済等

会社は、自己調達資金で高速道路等を建設。建設完了時に債務とともに機構に移管
機構を通して借入金債務を返済

6 承継する資産・債務の内容

道路資産は、新直轄方式(道路管理者による事業)となるものを除き、機構が承継
SA / PA等、関連事業資産は会社が承継

7 支援措置等

税制・金融上、必要な措置を講ずるため、民営化関連法に所要の規定を置く
災害復旧への対処等のため、必要に応じ財政上の措置を講じ得るよう、規定

8 今後のスケジュール等

民営化関連法案を次期通常国会に提出し、平成17年度中に民営化を実施
民営化後、概ね10年後に、民営化の状況等を勘案して、必要な見直し

(国土交通省道路局ホームページより抜粋)

道路関係四公団民営化関係4法案(概要)

参考

平成16年3月9日
閣議決定

高速道路株式会社法案

1 会社の事業等

- (1) 高速道路の建設・管理・料金徴収を行う特殊会社として、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社を設立。
- (2) 各会社が原則として事業範囲とすべき高速道路を設定。この事業範囲以外的高速道路についての事業実施も可能。
- (3) サービスエリアの運営等の関連事業も実施。
- (4) 会社は、機構と、貸付料、貸付期間等を内容とする協定を締結。

2 国との関係

- (1) 政府(地方公共団体)は、総株主の議決権の3分の1以上の株式を保有。
- (2) 代表取締役の選定、社債及び長期借入金等については、国土交通大臣の認可が必要。
- (3) 当分の間、政府の債務保証が可能。

3 会社の合併

政府は、本四会社について、経営の安定性の確保が確実になった時点で、西日本会社との合併に必要な措置を実施。

1 機構の業務等

- (1) 高速道路に係る道路資産の保有・貸付け、債務の早期の確実な返済等を行う独立行政法人として日本高速道路保有・債務返済機構を設立。
- (2) 民営化から45年後までに、債務の返済を完了させ、解散。
- (3) 機構は、会社と、機構の業務を一体として行う必要がある全国路線網(高速自動車国道及びネットワーク型一般有料道路)又は地域路線網ごとに協定を締結し、国土交通大臣の認可を受けて、貸付料、債務返済計画等を記載した業務実施計画を作成。
- (4) 会社が建設した道路資産が機構に帰属するときに、会社が建設のために負担した債務を引き受け。
- (5) 貸付料の額は、債務の返済に要する費用等を貸付期間内に償うよう設定。

2 国との関係

- (1) 政府等の出資及び災害復旧補助が可能。機構は、これらを財源として、会社は無利子貸付け。
- (2) 長期借入金及び機構債券については、国土交通大臣の認可が必要。
- (3) 政府の債務保証が可能。

1 道路整備特別措置法の一部改正

- (1) 会社は、機構と協定を締結し、工事の内容、料金等について国土交通大臣に事業許可を申請して事業を実施。
- (2) 会社が建設する高速道路は、原則として、工事完了後に機構に帰属。
- (3) 会社は、国土交通大臣の認可を受けて、供用約款を制定。
- (4) 機構及び会社は、道路管理者の権限の一部を代行。
- (5) 料金の額は、貸付料及び会社の維持管理費用を料金徴収期間内に償うよう設定。
- (6) 料金徴収期間満了日は、民営化から45年を上限。道路資産は、満了後に道路管理者に帰属(無料開放)。

2 道路法等の一部改正

自動車専用道路と連結できる施設として休憩所等の利便施設を追加等

1 新たな組織の設立及び公団の解散に係る手続

会社及び機構の設立手続、公団から会社及び機構への権利義務の承継等並びに公団の解散について規定。権利義務の承継等については、国土交通大臣が基本方針を定め、公団が、国土交通大臣の認可を受けて、実施計画を作成。

2 業務の引継ぎ等経過措置

(1) 供用中の高速道路

既に供用中の高速道路は、当該高速道路を事業範囲とする会社が管理・料金徴収を実施。

(2) 暫定期間中の取扱い

暫定期間中(民営化後原則として6月以内)、建設中・調査中の高速道路は、当該高速道路を事業範囲とする会社が、建設・調査を実施。

(3) 建設中・調査中の高速道路

民営化後原則として4月以内に、国土交通大臣が会社と協議して、会社が建設を行うべき高速道路を指定(複数の会社との協議制)。

社会資本整備審議会の意見を聴いた上で、建設を行うことが出来ない理由が正当なものであると認めるときは、指定できない。

機構にも同様の手続を実施。

民営化後原則として6月以内に、会社及び機構は、協定を締結し、それぞれ国土交通大臣の事業許可、業務実施計画認可を受けなければならない。

3 道路関係四公団法の廃止その他関係法律の整備等(地方税法等)

4 施行期日

会社及び機構は、平成18年3月31日までの政令で定める日に成立。

5 検討

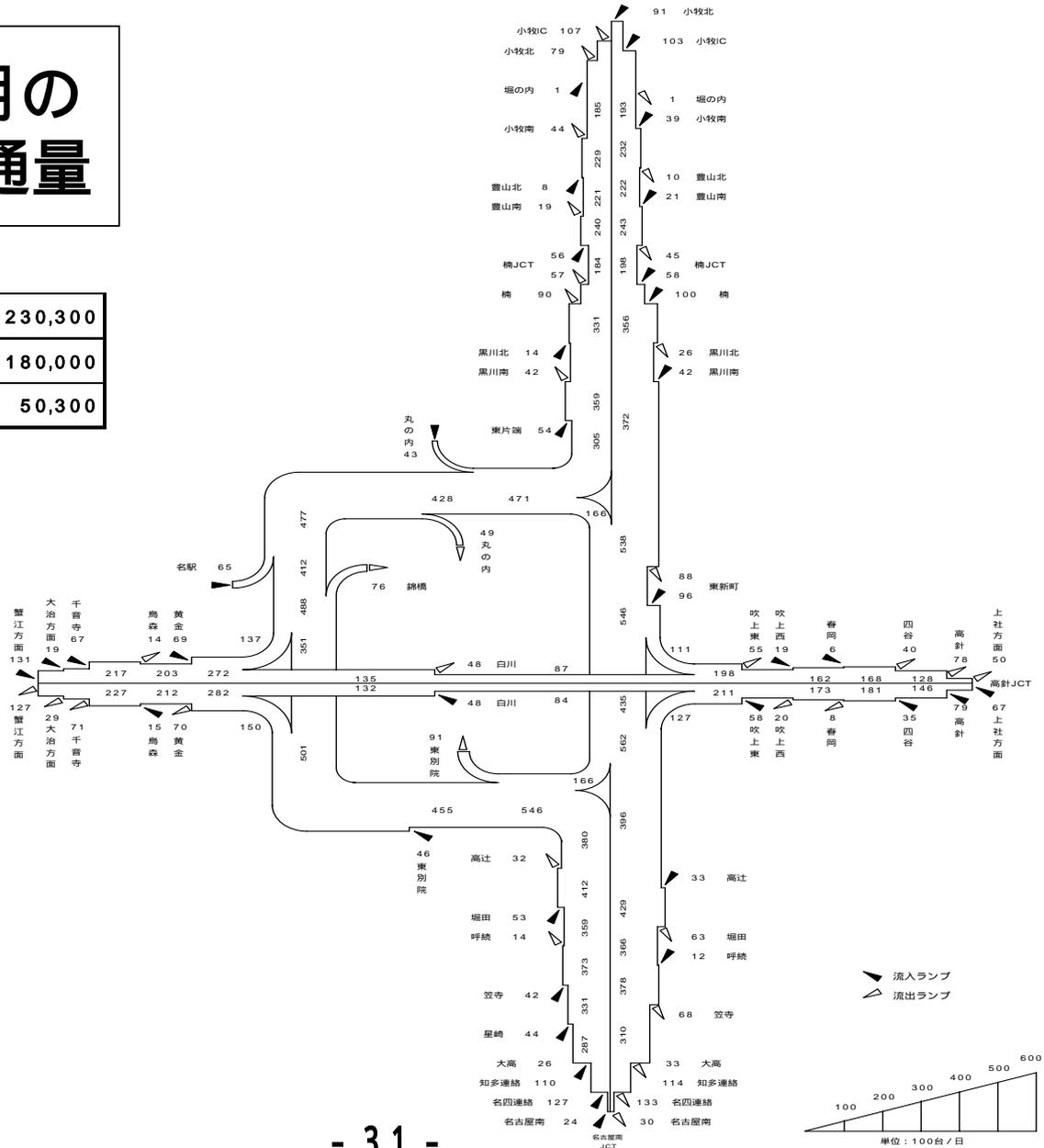
政府は、民営化後10年以内に、民営化関係法の施行の状況を検討して、必要な措置を実施。

(国土交通省道路局ホームページより抜粋)

. 東山線、特定料金区間運営状況

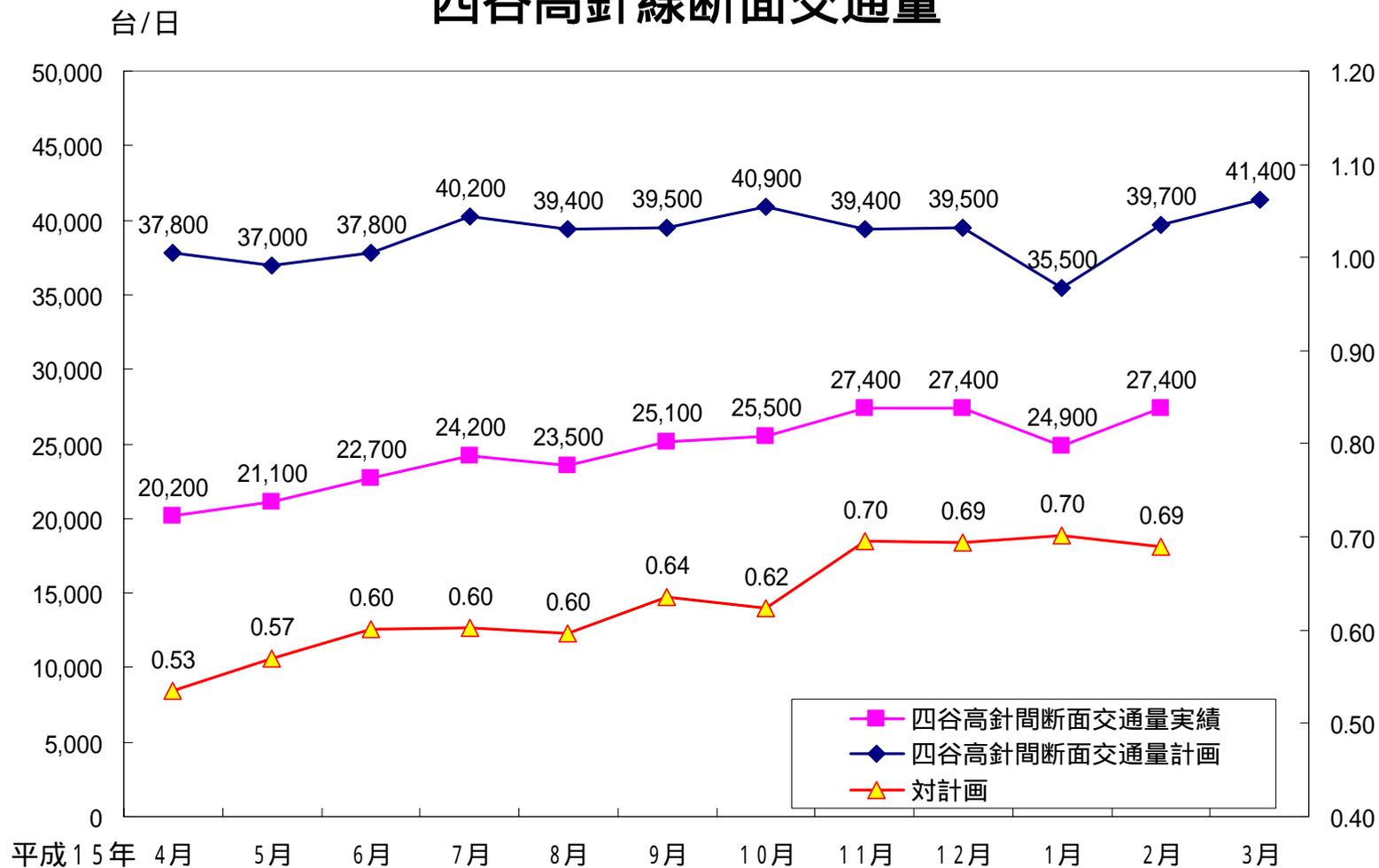
H15年12月の 日平均交通量

| | |
|--------------|---------|
| 高速利用台数(単純合計) | 230,300 |
| 名古屋線利用台数 | 180,000 |
| 小牧線利用台数 | 50,300 |



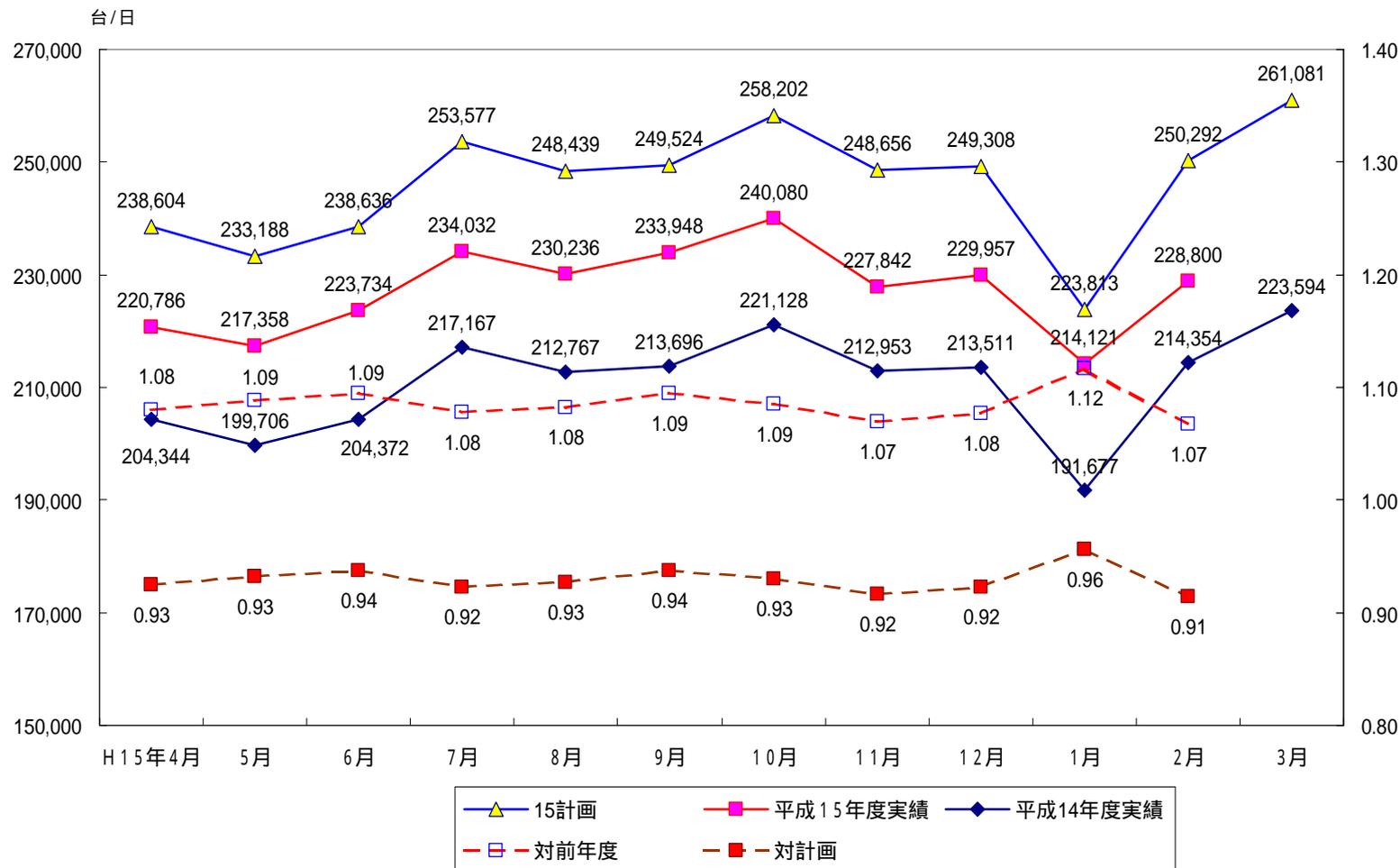
新規供用後の交通量推移

四谷高針線断面交通量



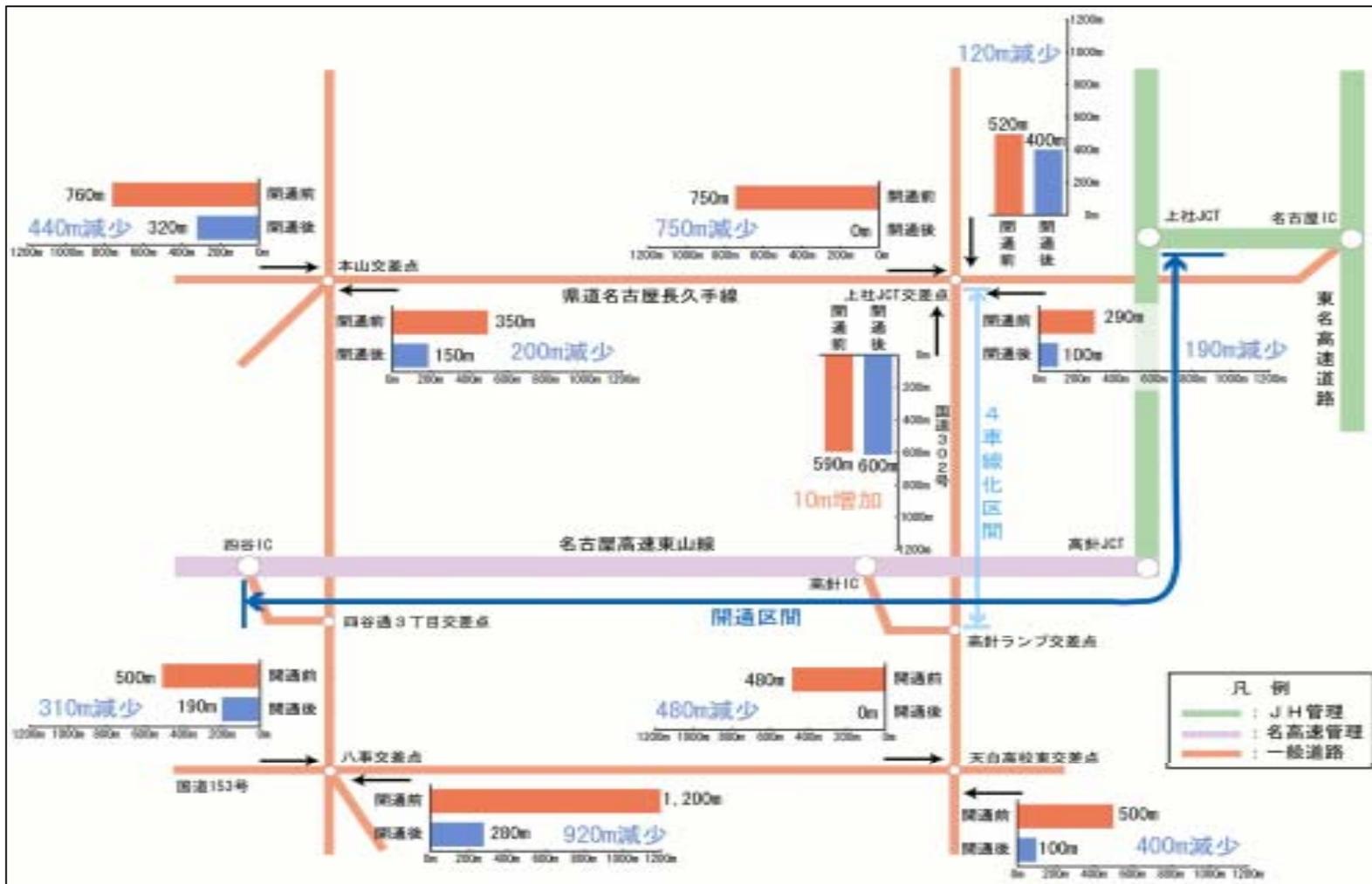
四谷高針供用後の交通量推移

全線交通量



平成15年3月の高速道路の開通による整備効果

名古屋高速東山線（四谷高針間）の開通により、並行する県道名古屋長久手線や国道153号では渋滞が緩和されました。



渋滞長は開通前が平成14年10月、開通後が平成15年6月の渋滞長。

特定区間交通量推移

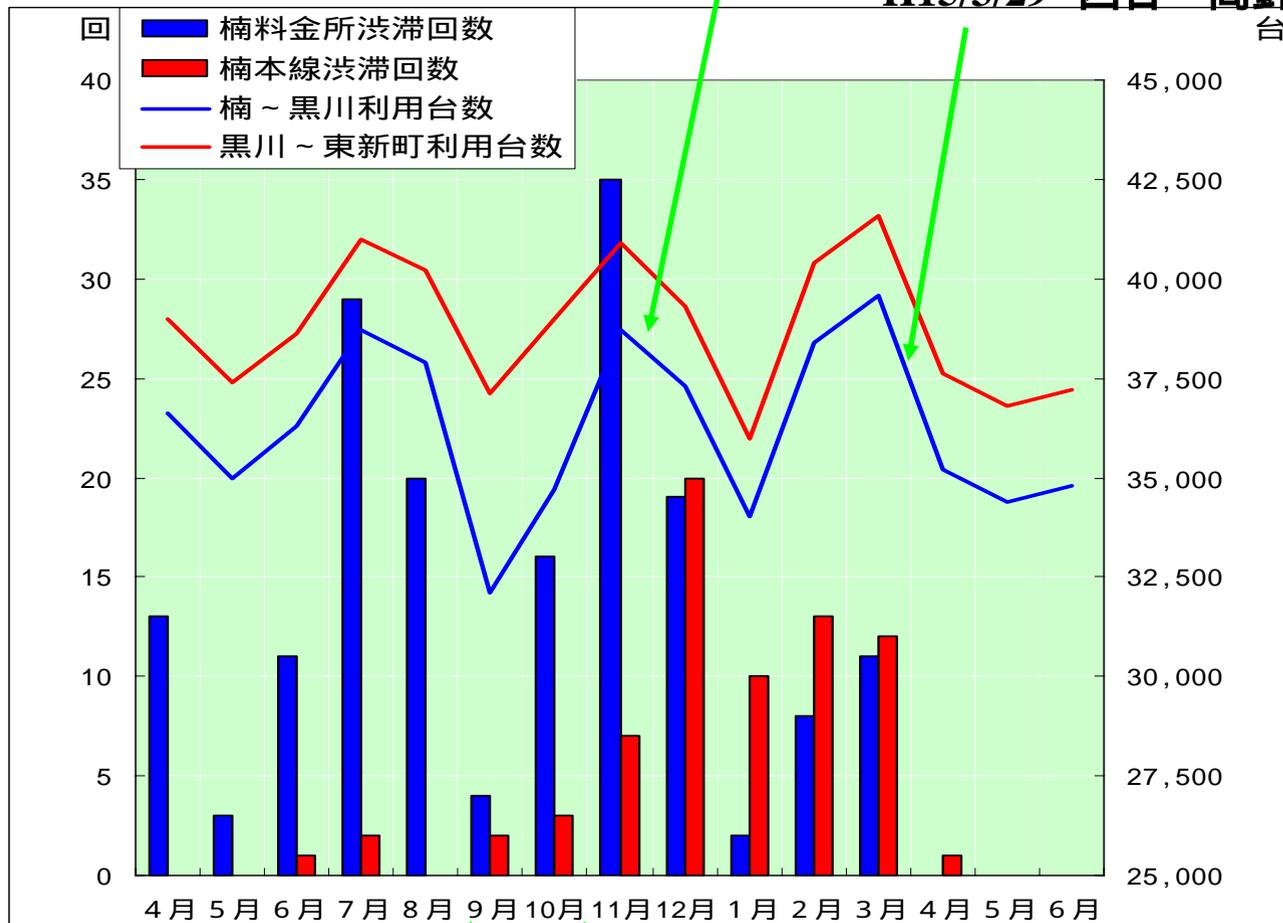
料金改定前後の同時期(4～8月)で比較

| 4月～8月の日平均交通量 | | | |
|--------------|-----------|-----------|----------|
| | 豊山南オン | 豊山南オフ | 堀の内オン |
| 料金改定前 | 1,485 | 1,219 | 63 |
| 料金改定後 | 1,940 | 1,649 | 69 |
| 交通量伸び | 1.31 | 1.35 | 1.10 |
| 収 入 | - 48百万円/年 | - 35百万円/年 | - 3百万円/年 |

楠料金所の渋滞状況比較

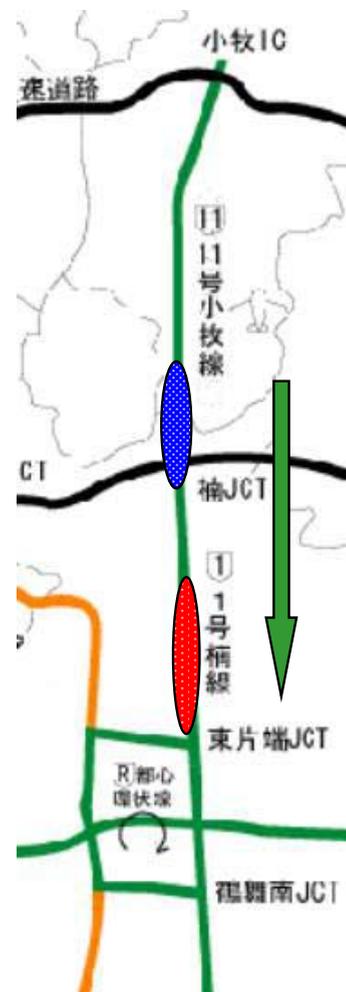
H14/11/22 楠下取料金所供用

H15/3/29 四谷～高針間供用



9/5～10/20

楠入口通行止 - 36 -



. 建設事業等の概要

平成15年度予算総括表

平成15年度 建設事業費 81,440百万円 (前年度比 1.00)

営業管理費 14,134百万円 (53.3 km網)

(単位:百万)

| 支出区分 | | 平成15年度 予算額(A) | 平成14年度 予算額(B) | (A)/(B) |
|------------|-----------------|------------------|------------------|---------|
| 建設 事業費 | 高速道路建設費 | 76,286 | 73,370 | 1.04 |
| | 調査費 | 165 | 240 | 0.69 |
| | 一般管理費 | 2,559 | 2,727 | 0.94 |
| | 建設利息 | 2,430 | 5,161 | 0.47 |
| | 計 | 81,440 | 81,498 | 1.00 |
| 管理業務 経費 | 維持管理費 ・業務管理費 | 13,002 | 11,447 | 1.14 |
| | 一般管理費 | 1,132 | 901 | 1.26 |
| | 業務外支出 | 72,543 | 68,957 | 1.05 |
| | (内 元金償還金) | 54,910 | 52,669 | 1.04 |
| | (内 支払利息等) | 17,633 | 16,288 | 1.08 |
| 計 | 86,677 | 81,305 | 1.07 | |
| その他 経費 | 受託工事費等 | 4,430 | 6,244 | 0.71 |
| 合計 | | 172,547 | 169,047 | 1.02 |

| 収入区分 | | 平成15年度 予算額(A) | 平成14年度 予算額(B) | (A)/(B) |
|------------|--------------|------------------|------------------|---------|
| 建設 事業費 | 出資金 | 17,390 | 15,990 | 1.09 |
| | 無利子貸付金 | 25,530 | 24,130 | 1.06 |
| | 特別転貸債 | 23,310 | 24,710 | 0.94 |
| | 民間資金 | 11,100 | 12,500 | 0.89 |
| | 公営公庫借入金 | 4,070 | 4,070 | 1.00 |
| | 利子補給金 | 40 | 98 | 0.41 |
| | 計 | 81,440 | 81,498 | 1.00 |
| 管理業務 経費 | 高速道路 料金収入 | 47,546 | 41,047 | 1.16 |
| | 民間資金 | 38,995 | 40,112 | 0.97 |
| | 雑収入 | 136 | 146 | 0.93 |
| | 計 | 86,677 | 81,305 | 1.07 |
| その他 経費 | 受託業務収入等 | 4,430 | 6,244 | 0.71 |
| 合計 | | 172,547 | 169,047 | 1.02 |



一宮市内

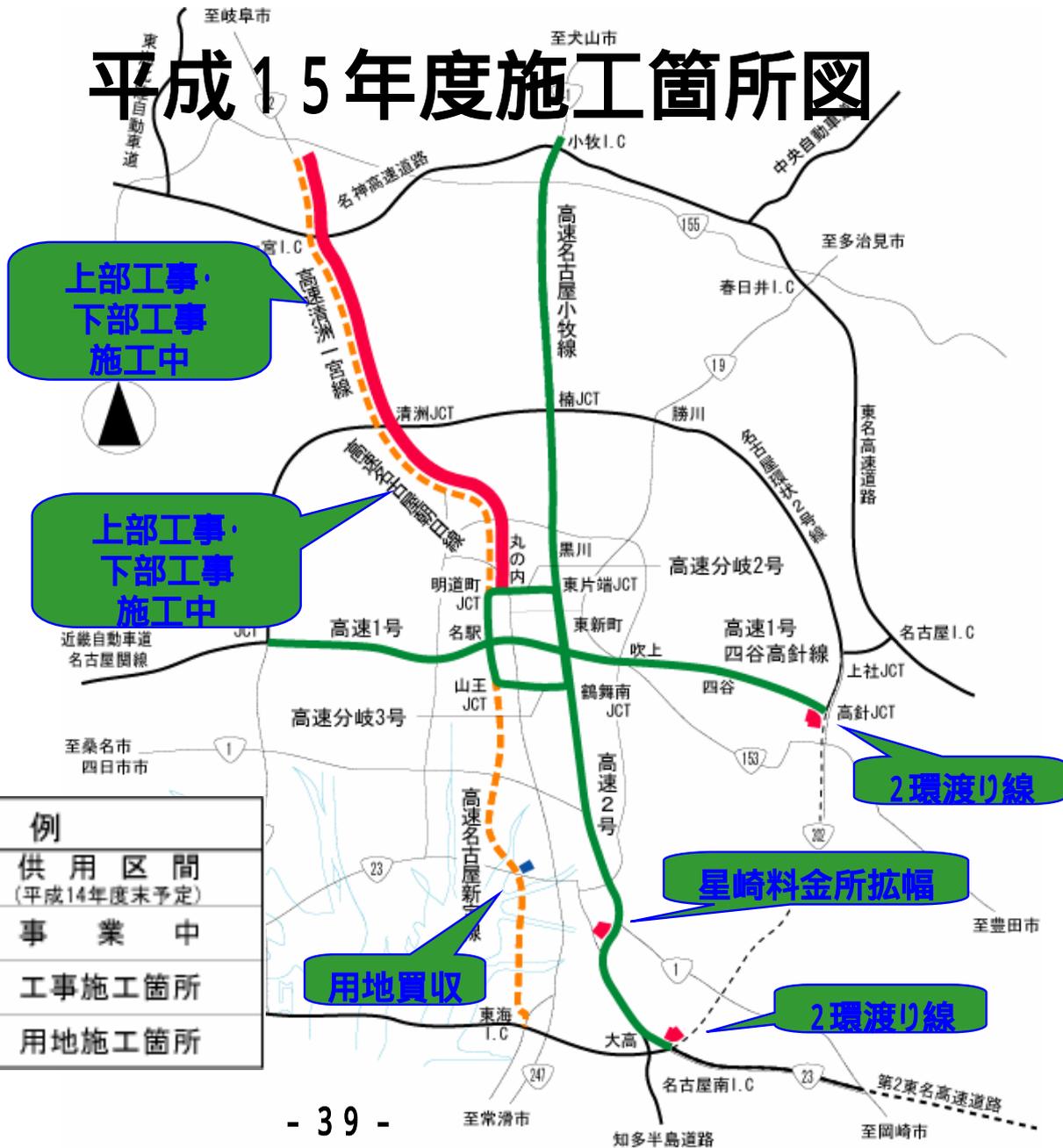


西春町内



新名西橋

平成15年度施工箇所図



| 凡 | 例 |
|---|---------------------|
| | 供用区間 (平成14年度末予定) |
| | 事業中 |
| | 工事施工箇所 |
| | 用地施工箇所 |

名古屋高速周辺道路網図

美濃・関JCT

H16年度末



土岐JCT

養老JCT

一宮JCT

小牧JCT

H16年度
清洲一宮線
開通

H16年度
東海環状
東海北陸道
以東全通



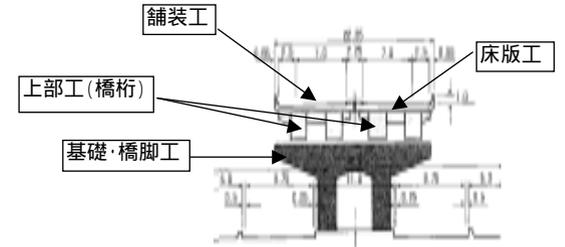
四日市JCT

H16年度
中部国際空港開港
知多半島横断道路全通

豊田JCT

H16年度
伊勢湾岸全通

清洲一宮線工事進捗状況



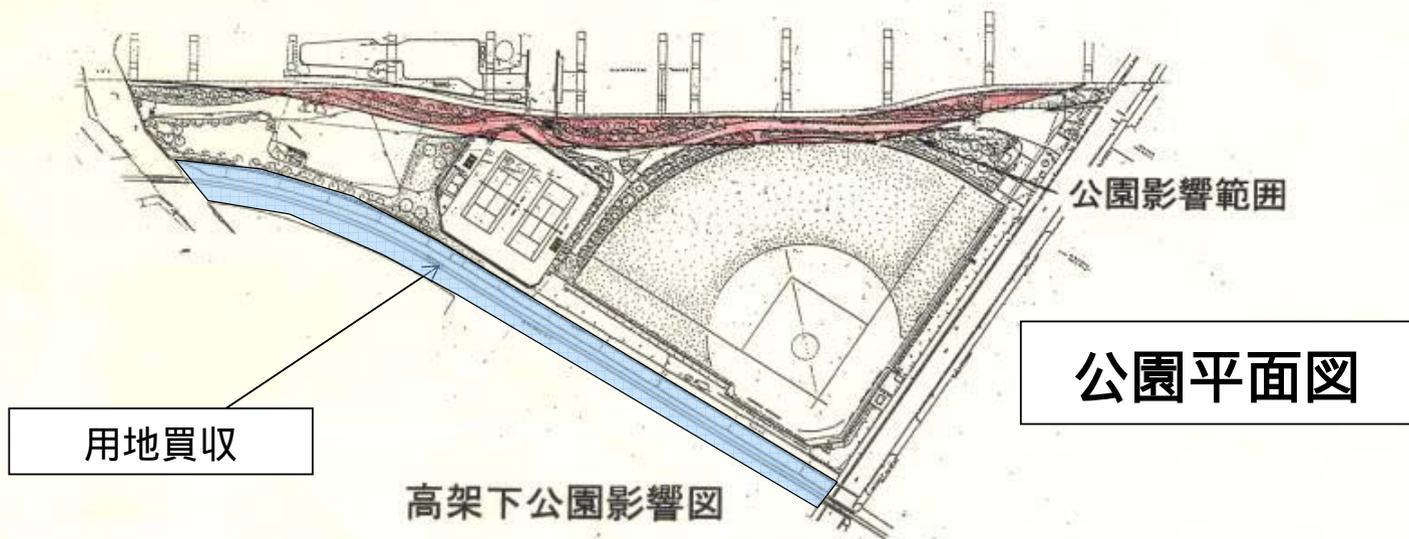
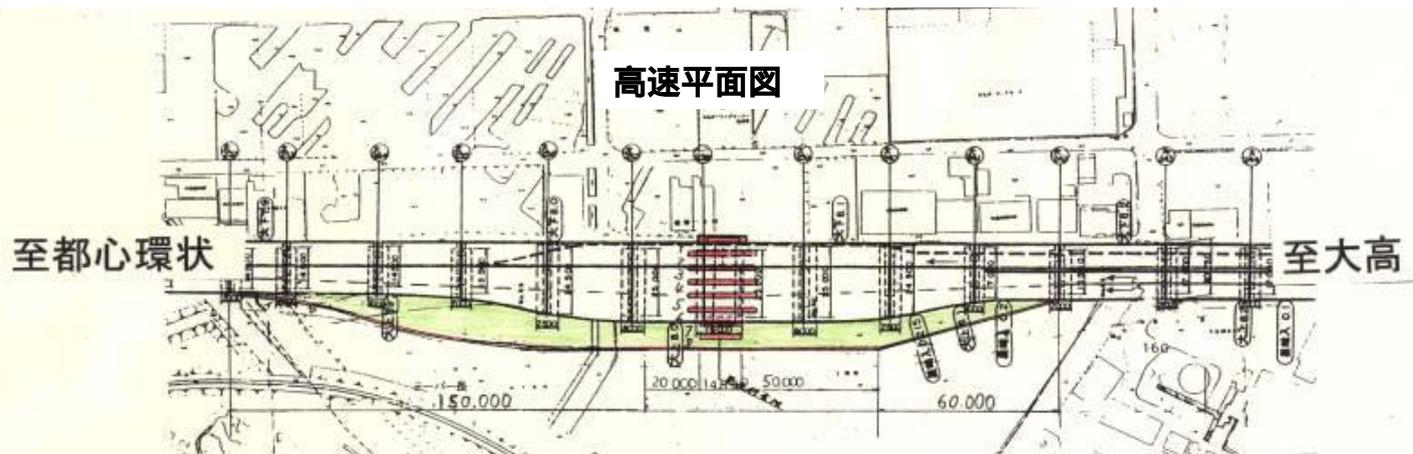
| | | | | |
|---------|--|--|--|--|
| 基礎・橋脚工 | | | | |
| 上部工(橋桁) | | | | |
| 床版・舗装工 | | | | |
| 照明・標識工 | | | | |

(凡例) 完了 80%以上 60%以上 40%以上 40%以下
 *進捗率は1月末現在の支払いベースです。

(億円)

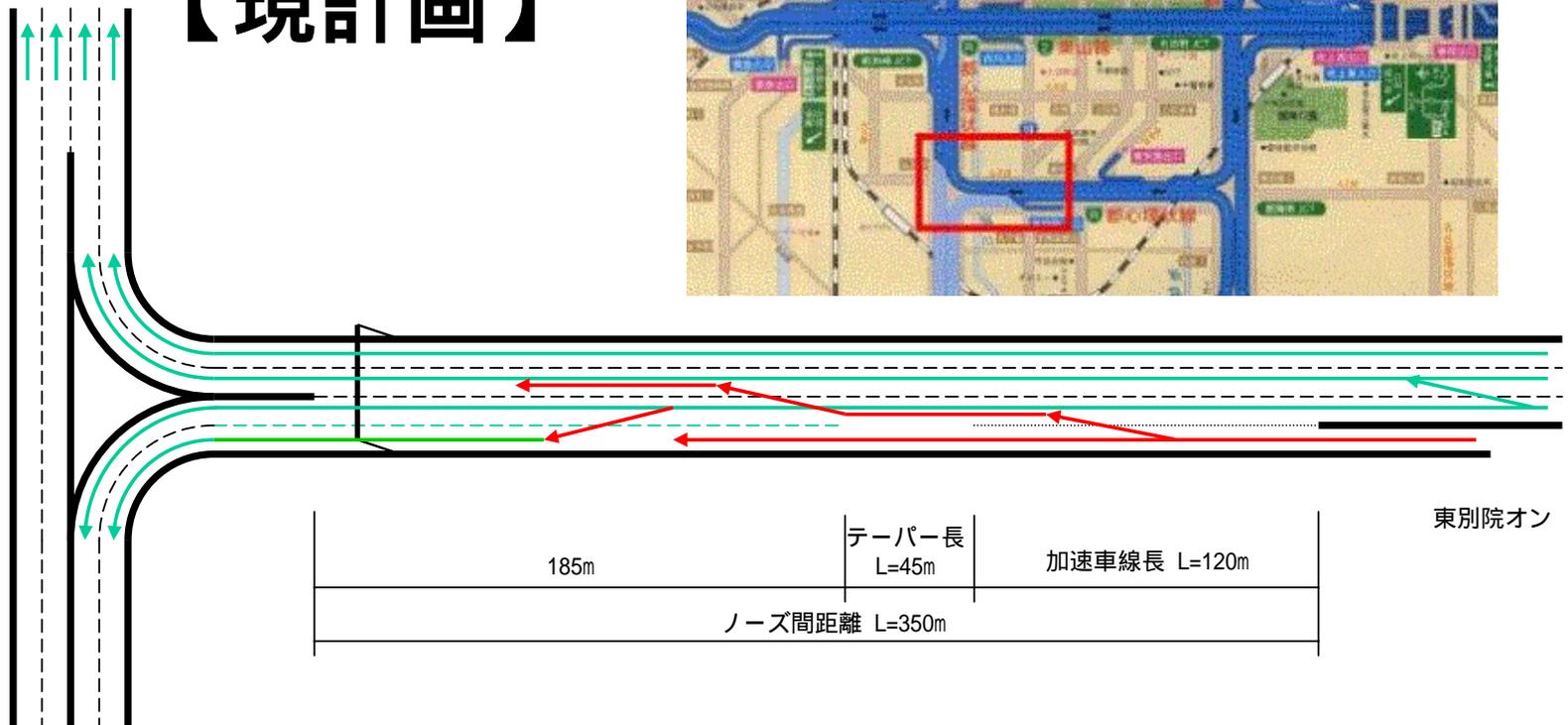
| | H15までの事業費 | H16以降事業費 | 計 |
|-------|-----------|----------|-------|
| 清洲一宮線 | 1,247 | 280 | 1,527 |

星崎料金所拡幅平面図

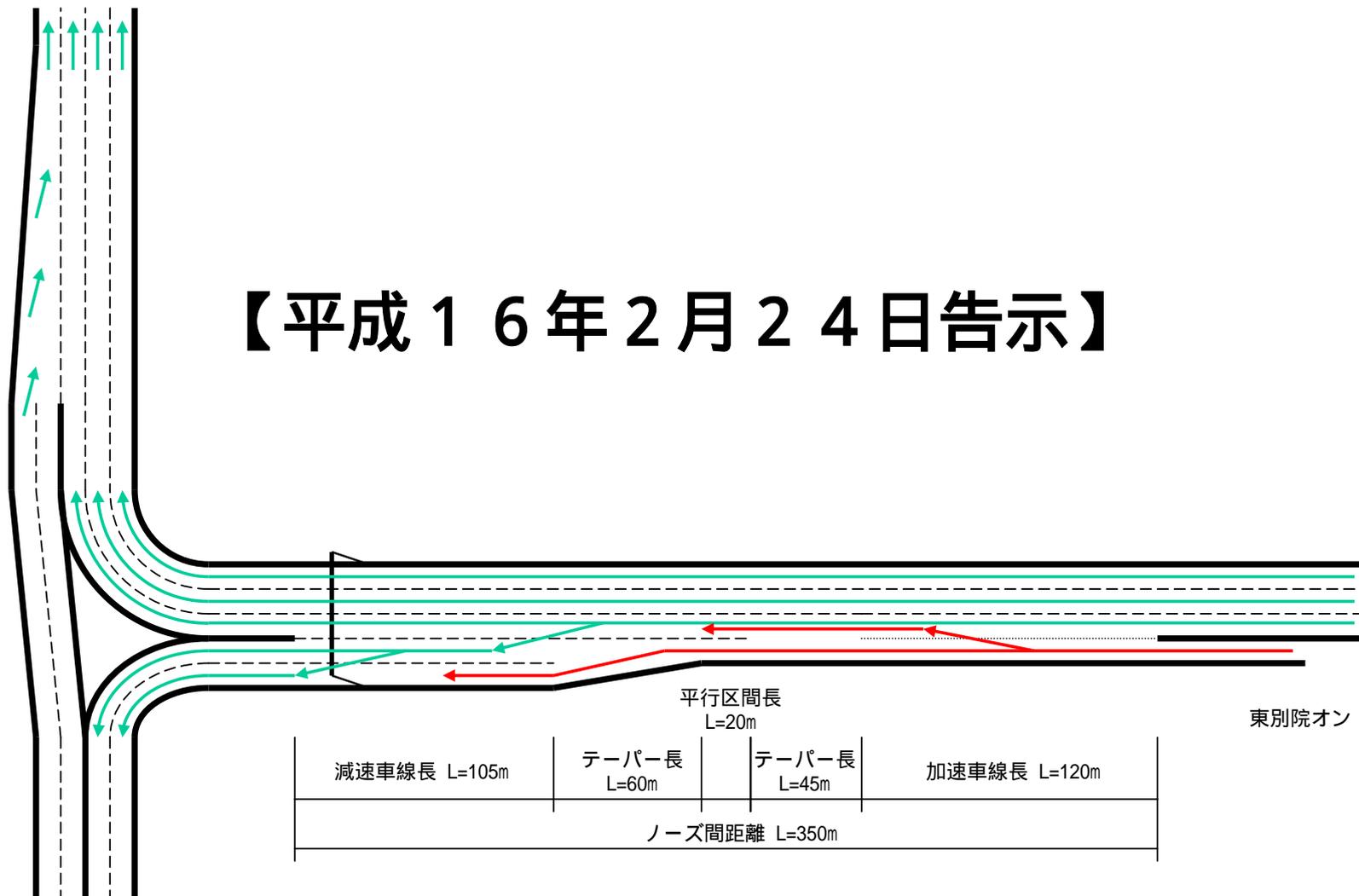


山王JCT改築概念図

【現計画】

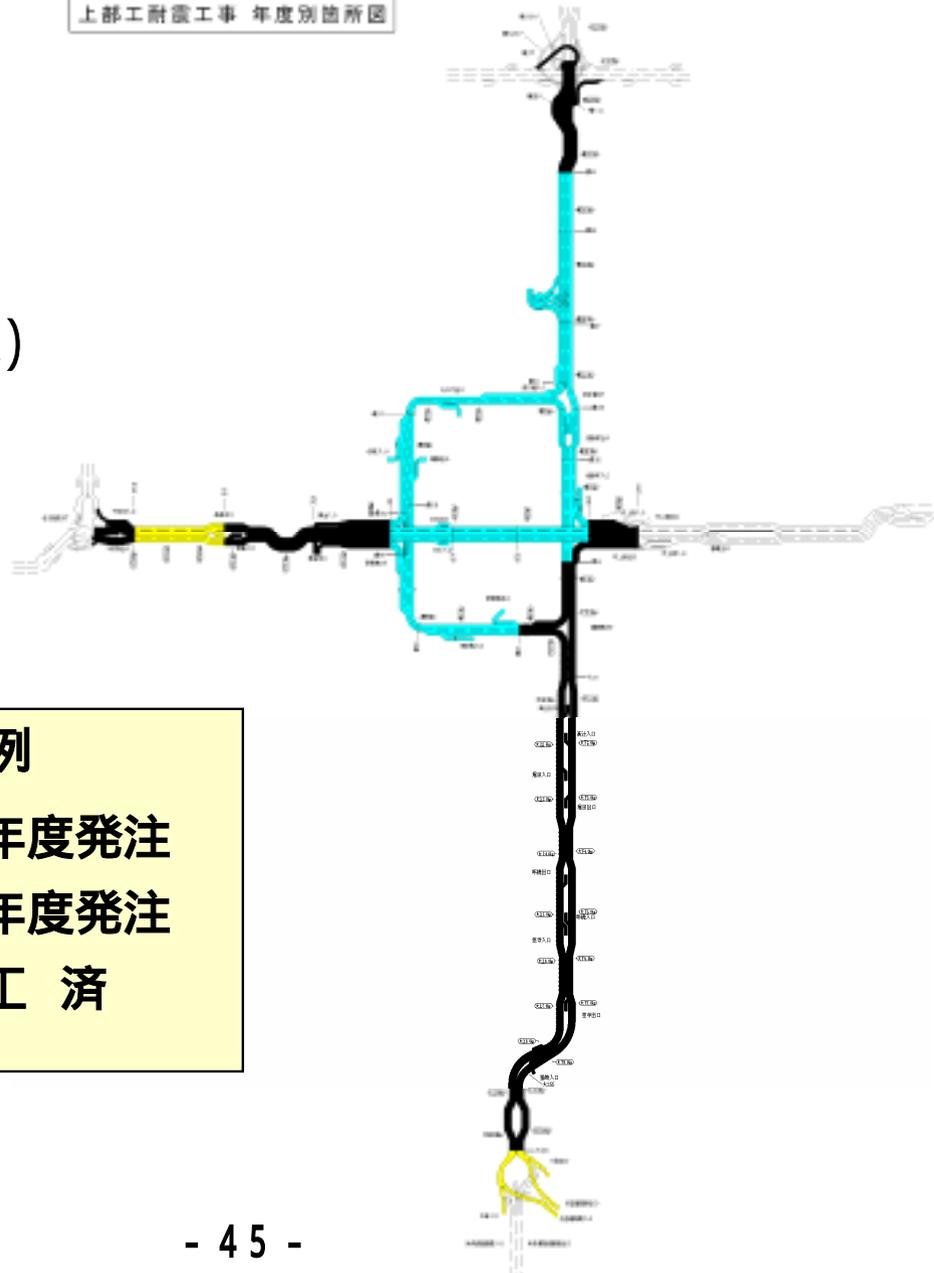


【平成16年2月24日告示】

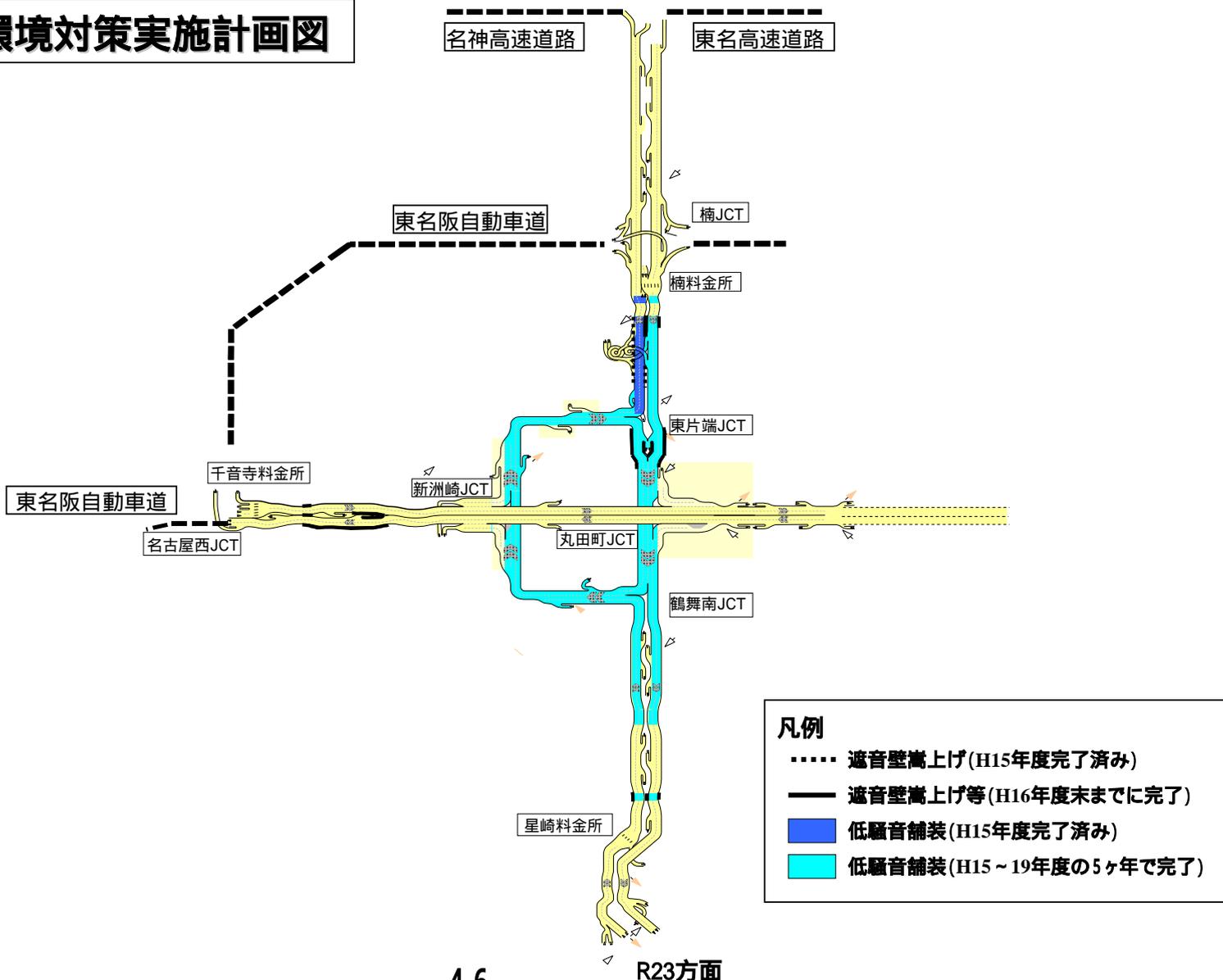


震災対策 施行箇所

(H16年度完了予定)



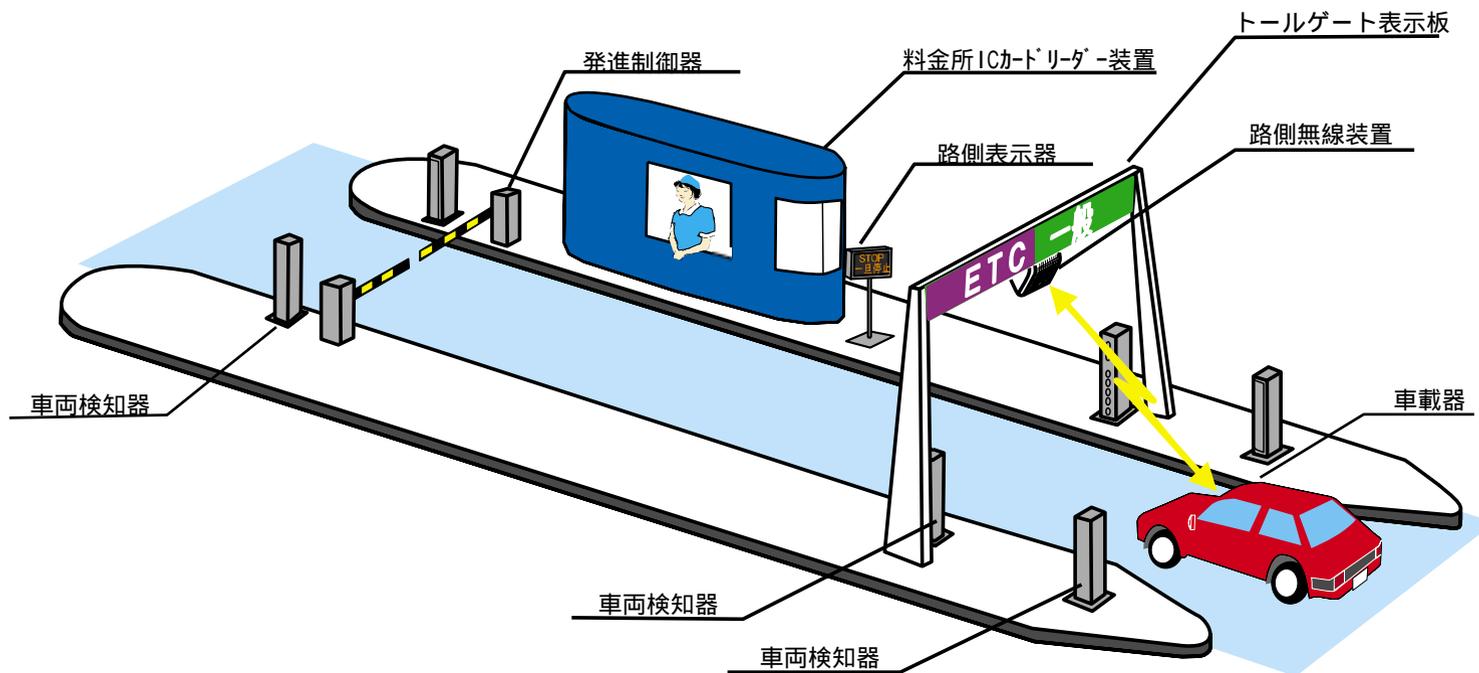
環境対策実施計画図



. ETCの運用について

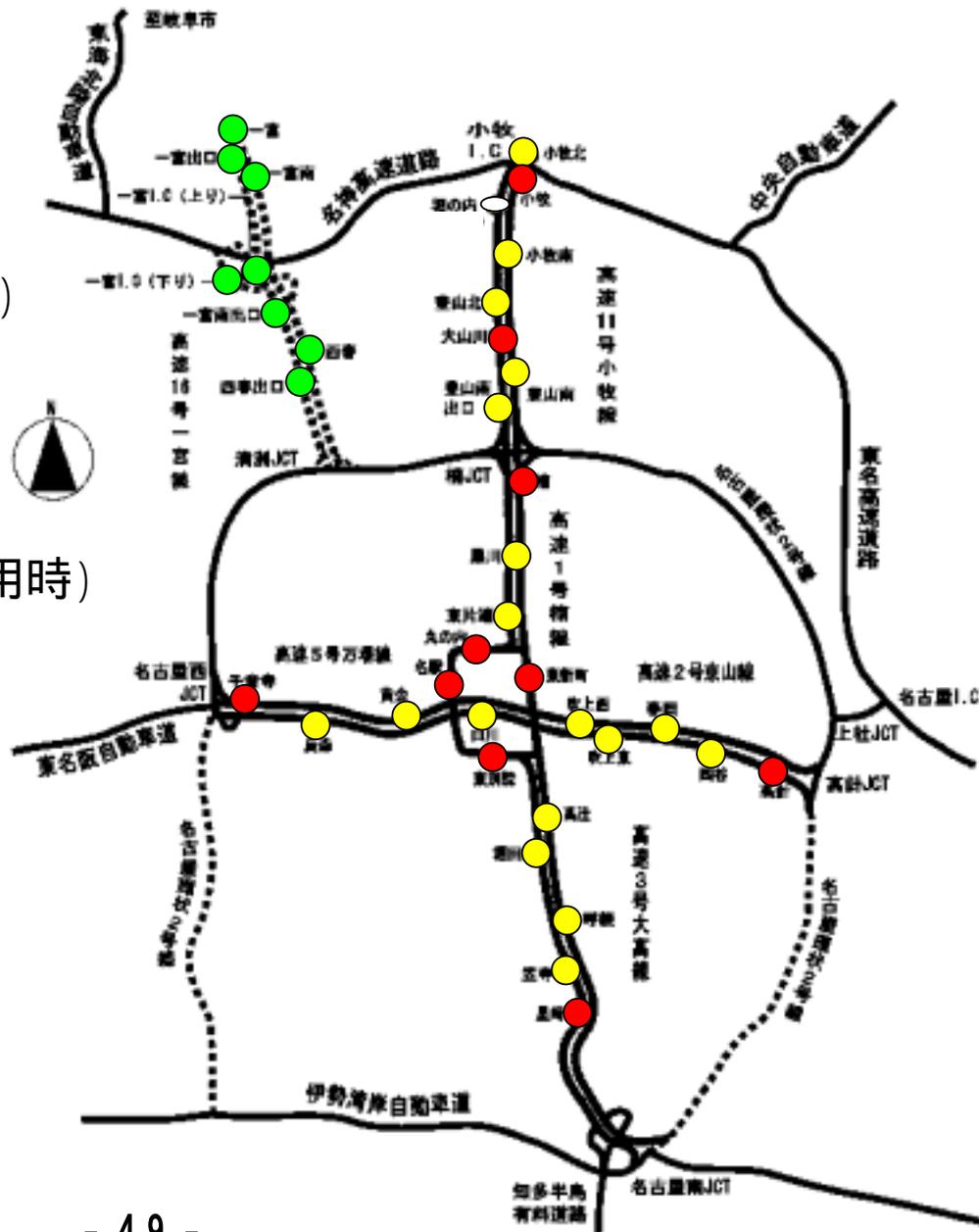
《ETCの整備について》

システムの概要



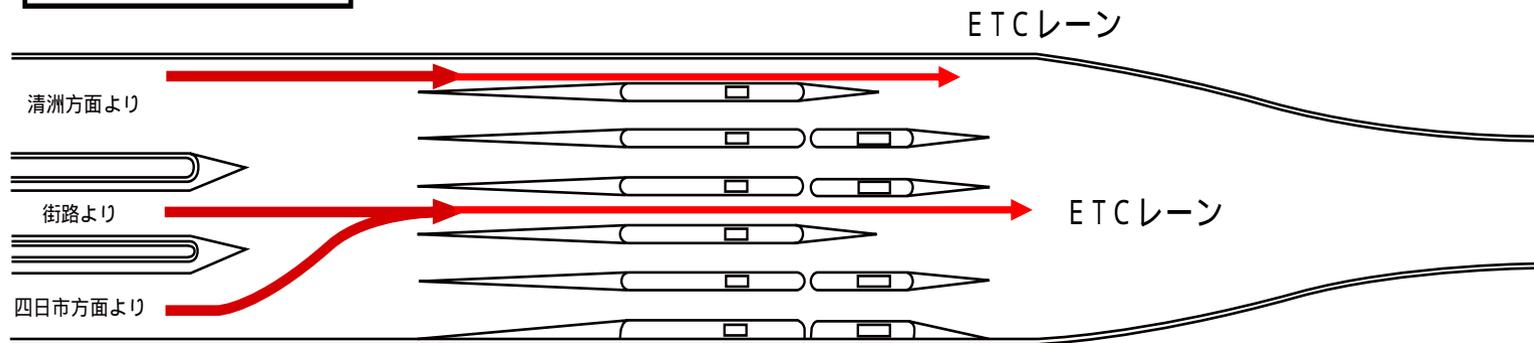
運用時期

- H16年3月1日運用(10料金所)
- H16年10月運用(堀の内料金所を除く全料金所)
- H16年度運用(16号一宮線供用時)

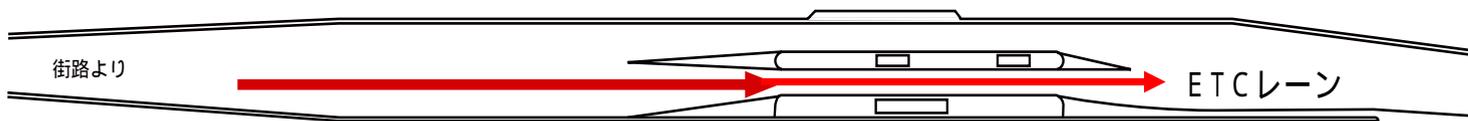


レーン配置

集約料金所（千音寺）

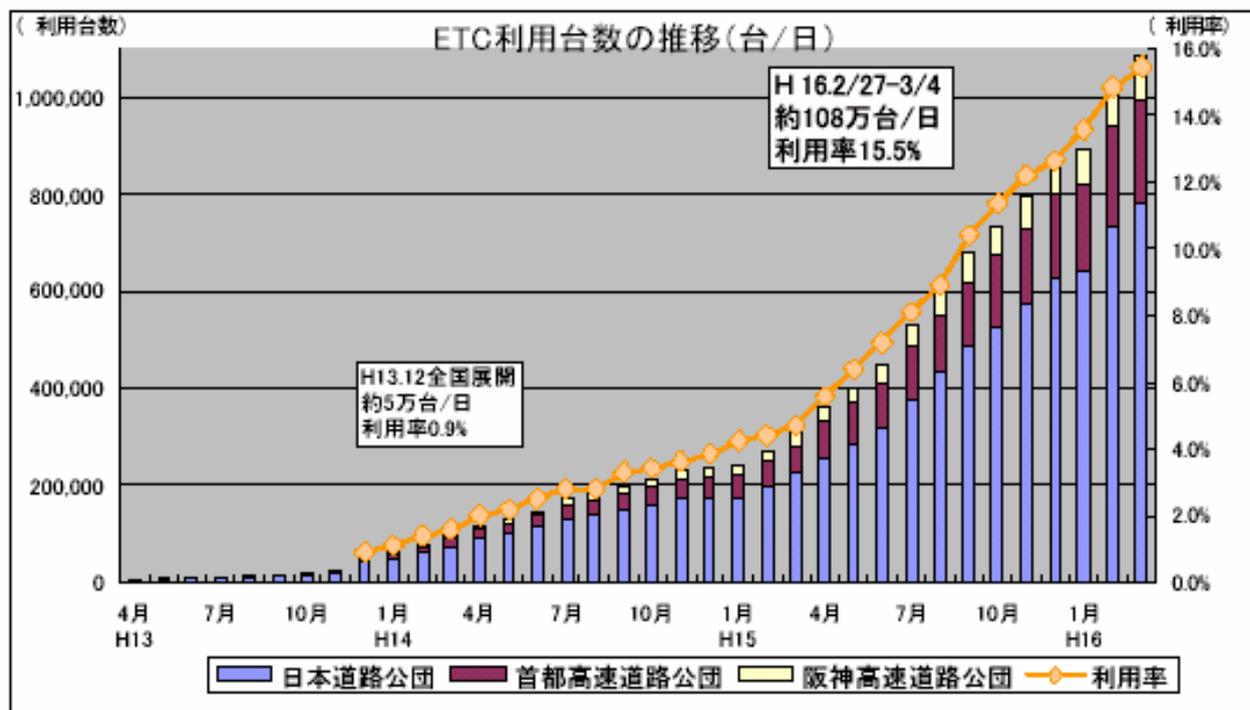


一般料金所（東新町）



ETCの普及・利用状況（速報）

（平成16年3月4日現在）



ETC利用率(平成16年2月27日-3月4日平均)

| | 日本道路公団 | 首都高速道路公団 | 阪神高速道路公団 | 全 国 |
|-----------|---------------|---------------|--------------|-----------------|
| ETC利用台数 | 約 781,400 台/日 | 約 214,500 台/日 | 約 87,400 台/日 | 約 1,083,300 台/日 |
| ETC利用率(%) | 15.4% | 19.0% | 10.8% | 15.5% |

出典：国土交通省道路局HP <http://www.mlit.go.jp/road/yuryo/riyou.pdf>

名古屋高速道路ETC利用状況(H16.3.1~3.7)

集約料金所

| 料金所 | | 集約料金所 | | | | | | |
|-----|--------------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 桶(本線) | 桶(入口) | 高針 | 星崎 | 千音寺 | 大山川 | 小牧 |
| 日平均 | ETC利用台数(台/日) | 3,385 | 361 | 2,209 | 2,968 | 2,484 | 3,375 | 2,368 |
| | 料金所利用台数(台/日) | 25,339 | 9,977 | 13,837 | 33,585 | 20,286 | 21,961 | 10,646 |
| | ETC利用率(%) | 13.4% | 3.6% | 16.0% | 8.8% | 12.2% | 15.4% | 22.2% |

一般料金所

| 料金所 | | 一般料金所 | | | |
|-----|--------------|-------|-------|-------|-------|
| | | 東新町 | 東別院 | 名駅 | 丸の内 |
| 日平均 | ETC利用台数(台/日) | 1,070 | 599 | 828 | 564 |
| | 料金所利用台数(台/日) | 8,624 | 4,082 | 6,277 | 4,439 |
| | ETC利用率(%) | 12.4% | 14.7% | 13.2% | 12.7% |

全 体

| 料金所 | | 全体 |
|-----|--------------|---------|
| 日平均 | ETC利用台数(台/日) | 20,210 |
| | 料金所利用台数(台/日) | 159,054 |
| | ETC利用率(%) | 12.7% |

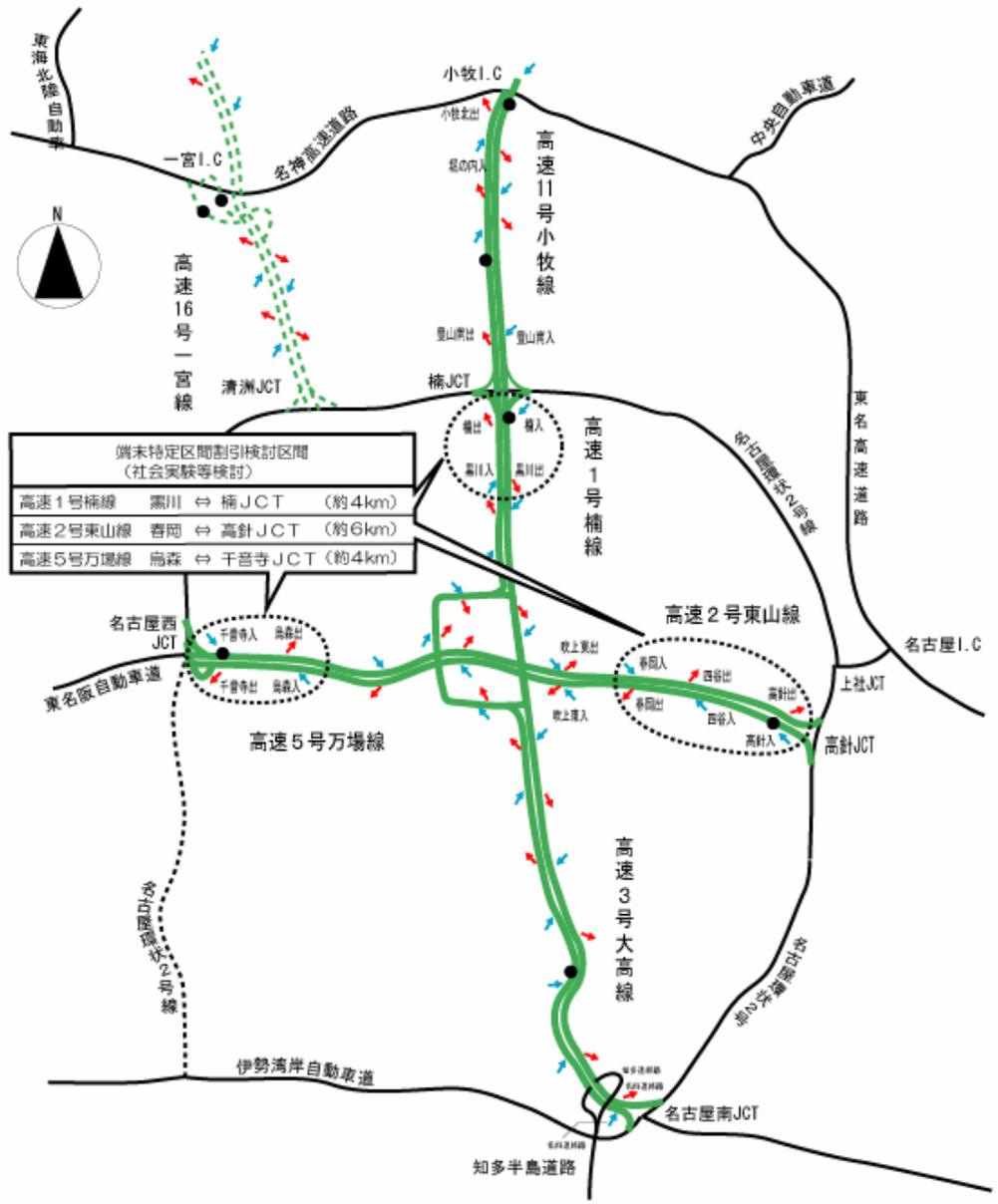
ETCを活用した料金施策（公社経営改善計画より抜粋）

| | |
|-------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none">・ETCを活用した下記料金制度の平成16年度導入に向けて検討を進めます。 特定出入口(吹上東出入口)を利用した、渋滞を避けることができる、 ETC乗継ぎ制度 前納利用のお客様を対象とした回数券並割引 路線バスを対象としたETC割引 |
| ETC料金制度の導入等 | <ul style="list-style-type: none">・料金の不公平感の是正に向け、下記施策について平成16年度内の社会実験実施等の検討を進めます。 東名阪自動車道と接続する名古屋線の端末区間(黒川～楠、春岡～高針、烏森～千音寺)でのETC利用者に対する特定区間割引 大高線の渋滞緩和に向け、名古屋高速と名古屋インター～高針間(東名阪)連続利用に対するETC利用者の割引社会実験等の検討を進めます。 混雑緩和、環境改善、施設の有効活用等のため利用交通量の少ない時間帯を利用するETC利用者に対する夜間割引 |

ETC利用による社会実験等検討案

端末特定区間割引
(楠 ~ 黒川、千音寺 ~ 烏森、高針 ~ 春岡)

夜間割引



ETCを活用した乗継ぎ施策 (吹上東出入口利用)

都心環状線が渋滞時、平面街路を乗り継いで渋滞を避けることができます。

