

第 2 部

第10章

経営の状況

- 第 1 節 財務状況
- 第 2 節 予 算
- 第 3 節 償還計画
- 第 4 節 資金調達
- 第 5 節 契 約
- 第 6 節 経営改善計画と中期経営計画

第1節 財務状況

1. 会計処理の特徴

公社の会計処理は、企業会計原則に準拠しているが、有料道路事業の特性から次のような特徴がある。

有料道路事業は、出資金・借入金により道路を建設し、お客様からの料金収入により返済していくものであり、すべての返済を終えると、本来の道路管理者に引き渡すことになっている。

したがって、借入金が着実に返済されているかどうかを会計処理において適切に把握することが重要である。

このことから、借入金の返済に充てた年度の「収支差」（収益と費用の差）を「償還準備金繰入」として費用に計上し、その累計額を「償還準備金」として貸借対照表の負債の部に計上している（償還準備金積立方式、地方道路公社法施行規則第8条）。

この償還準備金積立方式を採用することで、「道路資産」の額と「償還準備金」の額の対比により、道路に投下した資金の償還状況がわかる仕組みになっている。

2. 営業中道路の収支状況

昭和54年7月25日の第1期開通（3号大高線高辻～大高10.9km）から、開通延長の伸びとともに通行台数及び料金収入の伸びも順調に推移している（図10-1-1参照）。

第1期開通時の昭和54年度には、日平均通行台数1万3,000台、日平均料金収入516万円（総料金収入12億9,400万円）であった。平成30年度には、過去最高の日平均通行台数34万4,000台、日平均料金収入2億1,000万円（総料金収入770億200万円）を記録したが、令和2年度には、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、交通量が減少したため、日平均通行台数29万4,000台、日平均料金収入

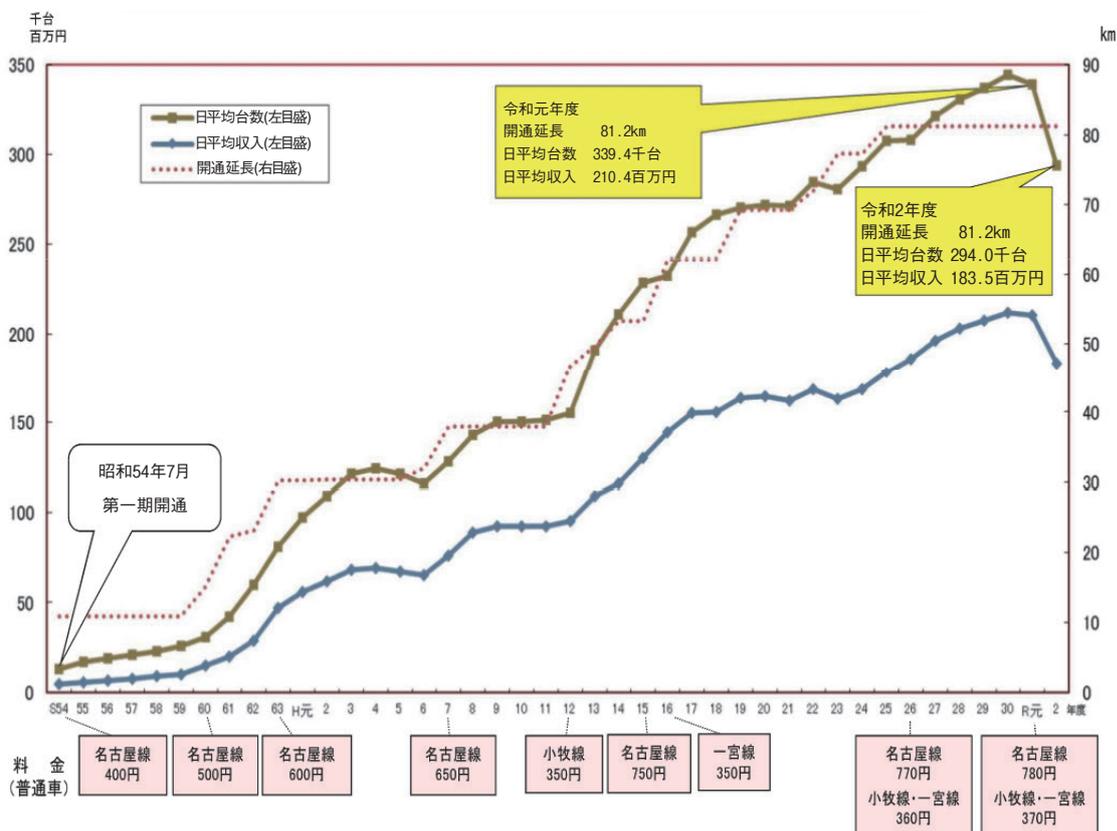


図10-1-1 通行台数と料金収入の推移

1億8,000万円（総料金収入669億9,600万円）となった。

3. 貸借対照表の概要

令和2年度の貸借対照表の概要は、表10-1-1のとおりである。

資産の総額は、1兆6,994億円となっており、このうち、営業中の道路資産は1兆6,750億円、工事中の道路資産（道路建設仮勘定）は36億円である。この合計額が資産全体の99%を占めている。

負債及び資本の総額は、1兆6,994億円であり、その主なものとしては、借入金（1年以内返済予定長期借入金、名古屋高速道路債券、政府借入金、県・市借入金、長期借入金など）6,136億円、元金返済に充てた償還準備金7,455億円、設立団体（愛知県・名古屋市）からの出資金3,182億円である。

償還準備金は、第1期開通の昭和54年度から昭和63年度までは、費用が収益を上回るマイナス状態（赤字）が続いたが、開通区間の延長等に伴い料金収入が増加したことから、平成元年度からは単年度黒字に、さらに平成6年度に累積でも黒字に転換、以降

毎年度償還準備金の繰入が続き、令和2年度には前年度より298億円増加し、7,455億円となった（図10-1-2参照）。

4. 損益計算書の概要

令和2年度の損益計算書の概要は、表10-1-2のとおりである。

収入のほとんどがお客様からの道路料金収入で、収益の総額は678億円である。道路料金収入は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、前年度から100億円の減となっている。

費用の総額は678億円であり、その主なものとしては、道路の維持補修や料金収受等に要した道路管理費294億円、借入金利息等の業務外費用57億円及び借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入298億円である。償還準備金繰入は、収益と費用の状況により、前年度から5億円の減少となった。

■ 表10-1-1 令和2年度貸借対照表の概要

（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

（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。

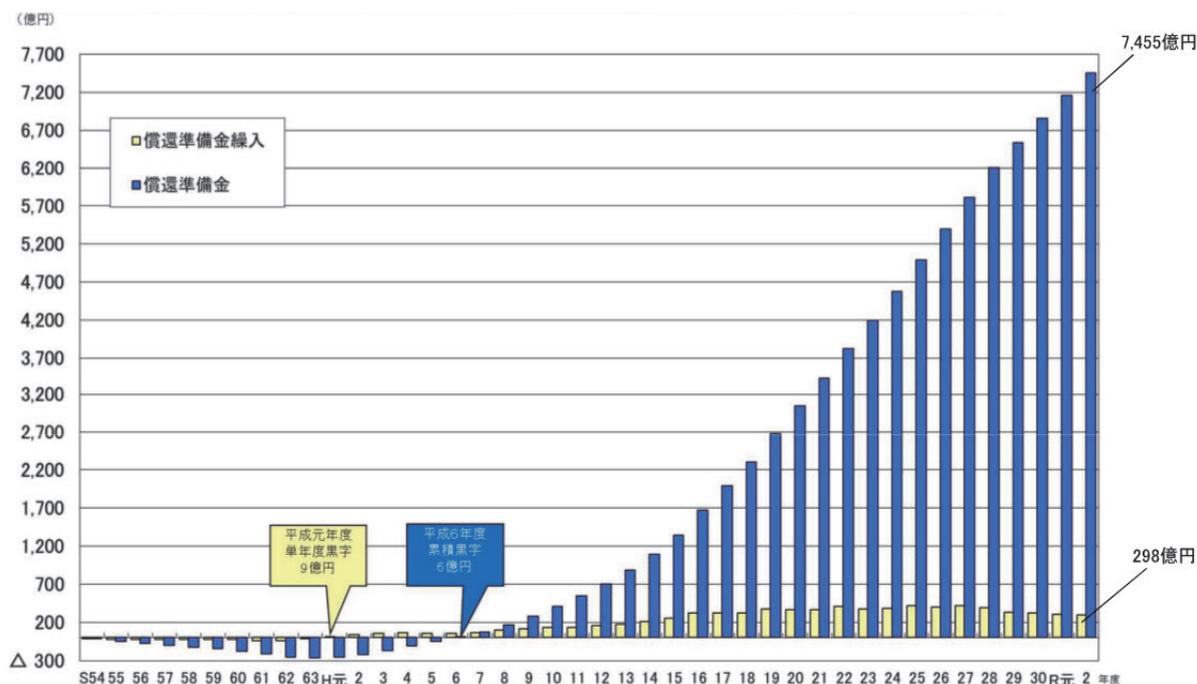


図10-1-2 償還準備金の推移

■表10-1-2 令和2年度損益計算書の概要

(単位：百万円)

費用の部				収益の部					
勘定科目	2年度	元年度	前年度比		勘定科目	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	29,424	37,986	△ 8,562	77.5	道路料金収入	66,996	77,002	△ 10,007	87.0
(内消費税納付金)	(3,527)	(3,583)	(△56)		マイレージ還元負担金収入	530	587	△ 57	90.3
貸倒引当金繰入	1	+0	1	362.1	マイレージ引当金戻入益	8	6	2	136.6
マイレージ還元負担金	891	1,003	△ 112	88.8	業務雑収入	119	70	48	168.5
一般管理費	1,897	2,004	△ 107	94.7	業務外収益	103	102	+0	100.4
業務外費用	5,705	6,404	△ 699	89.1					
(内借入金利息)	(5,523)	(6,193)	(△669)						
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。

第2節 予算

1. 公社の予算

公社は、公社法第24条の規定により、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、設立団体の長である愛知県知事及び名古屋市長の承認を受けなければならないことになっている。

また、同法第25条の規定により、決算は翌年度の5月31日までに完結させ、同法第26条の規定により、財務諸表及び決算報告書を決算完結後2箇月以内に愛知県知事及び名古屋市長に提出しなければならないことになっている。

2. 年度別予算の推移

(1) 助成対象事業費

助成対象事業費は、高速道路の新設・改築工事の対象となるものをいう。設立時の昭和45年度は、準備段階の5億8,700万円の予算の計上にとどまったが、翌46年度は本格的な建設の着手となったため前年度比8倍強の50億2,000万円となった。昭和47年度及び48年度は、工事箇所拡大に伴い予算が大幅に増加したが、昭和49年度は、昭和48年3月に名古屋市議会が公社関連予算を一時凍結した影響により繰越措置分の施行が大半となり、大幅な縮小となった。

しかし、昭和51年11月の都市計画の変更、昭和52年5月の整備計画の変更に伴い、昭和52年度から復調し、昭和53年度からは200億円台、さらに昭和58年度からは300億円台の予算計上となったが、昭和62年度は、昭和52年5月許可の整備計画（総事業費3,535億円）の最終年度であったことから、前年度比64%の243億円にとどまった。

昭和62年8月の都市計画変更を経て、同年12月に整備計画を変更し、総事業費を5,540億円、工期は昭和45年度から平成9年度までとした。これを受け

て昭和63年度に都市計画変更区間の事業に着手したが、変更に伴う諸手続を要したため、昭和63年度予算は208億円にとどまった。

公社の助成対象事業は、平成元年度に、NTT資金を活用し有料道路及びこれと密接に関連した道路の一体的整備を図る総合有料道路事業へ移行し、平成元年度の予算は251億5,800万円となった。

なお、NTT資金を活用した無利子貸付制度の中にAタイプ（収益回収型）の事業があり、総合有料道路事業はその一つである。この制度は平成19年度まで続いた。

その間、予算も順調に増加し続け、平成13年度には932億円となり、単年度予算としてのピークを迎えた。

平成4年8月の整備計画変更により、総事業費が7,750億円に増額され、その後の数度にわたる整備計画の変更により、平成17年2月の整備計画変更時に総事業費は1兆6,900億円となっている。

ネットワークの完成に伴い予算も減少しつつあったが、新たに都心アクセス事業の追加として令和2年7月及び令和3年8月に整備計画を変更し、工期は令和10年度まで、総事業費は1兆8,070億円となるなど復調の兆しが見え始めているところである。

令和3年度予算は86億円となっている。

(2) 助成対象外事業費

助成対象外事業費は、維持改良費、業務管理費、借入金の元金償還、利息の支払、受託事業費などである。開通区間の延長及び助成対象事業費の増加に伴い年々必然的に増加する経費が大半を占め、昭和62年度以降は助成対象事業費を上回ることとなった。

なお、管理費用については、平成16年2月の経営改善計画及び平成19年6月の中期経営計画においてそれぞれ数値目標を定め、コスト縮減に努めているところである。

3. 投資額・償還額の状況

令和2年度末の営業中道路の投資済額(道路資産)1兆6,750億円は、一部(資産見返交付金)を除きすべて借入金(出資金を含む)で賄っているが、その借入金の返済に充当した償還準備金繰入の累計額である償還準備金は、令和2年度末では7,455億円となっている(図10-2-1参照)。

また、営業中道路の投資済額に対する償還準備金の比率を示す償還率は、第1期開通から6年間は下降し続けたが、昭和60年度の第2期開通以降は好転し、平成6年度にはプラスに転じた。その後も毎年償還を続け、令和2年度末の償還率は、前年度に比し1.8ポイント向上し、44.7%となっている(図10-2-2参照)。

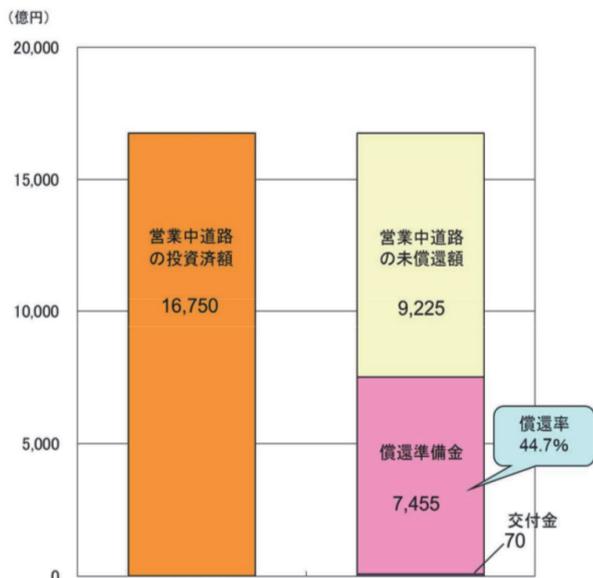


図10-2-1 令和2年度末の償還状況

$$\text{償還率} = \frac{\text{償還準備金}}{\text{営業中道路の資産 (要償還額)}} \times 100$$

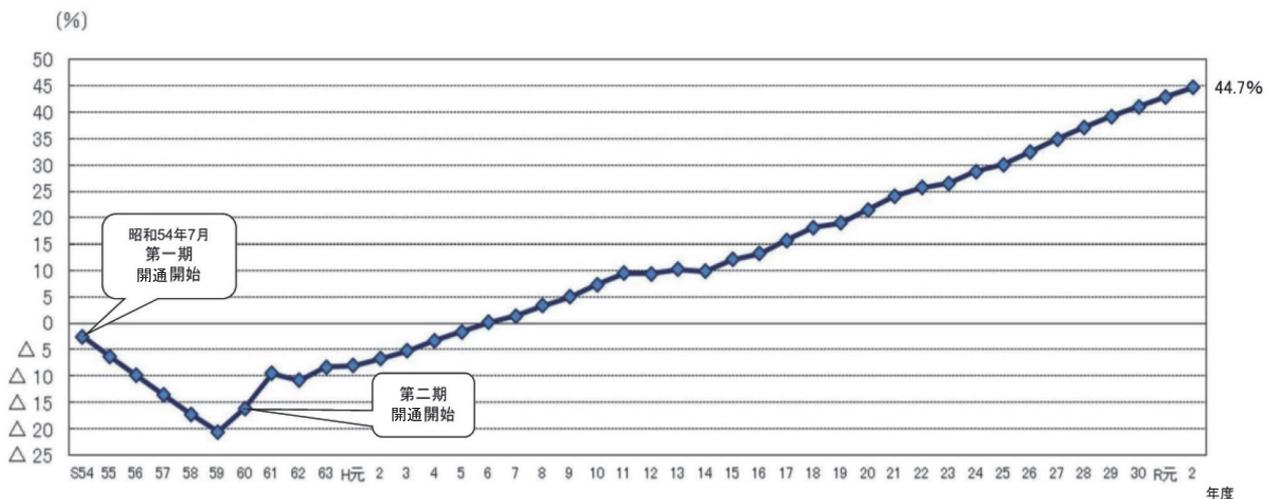


図10-2-2 償還率の推移

第3節 償還計画

1. 概要

名古屋高速道路は、特措法に基づく有料道路である。

有料道路は、道路建設等に要する費用を借入れ、開通後に通行車両から収受する料金をもって当該借入金の償還に充てることを基本的枠組みとするもので、償還計画に基づき、建設費、管理費等の費用の総額を一定の償還期間内に償還していく仕組みとなっている。

償還計画は、有料道路の借入金返済計画であり、特措法に基づき、料金認可を国から得る際に作成するものである。料金認可申請時の最新のデータを基に算出した事業費、管理費、交通量、金利等を用いて、一定の期間内に借入金を償還できるようにするためには、通行料金をいくらに設定し、毎年いくらずつ返済していくべきかの計画を策定するものである。新規路線の開通などで、料金の改定、若しくは料金徴収期間の変更を行う場合には、その都度償還計画の見直しを行っている。

2. 第25回料金認可に基づく償還計画

令和2年3月に認可を受けた第25回料金認可では、名二環の全線開通に合わせて対距離料金制へと料金改定を行い、換算起算日の平成12年10月から43年12箇月（令和26年10月まで）で償還する計画になっている（表10-3-1参照）。

■表10-3-1 償還計画の概要

項目	第25回料金認可 (81.2km) [R2年3月許可]	
事業費	16,838億円	
財源構成	出：無：転：民 ※1	15：25：35：25 (25：35：25：15) ※2
新規開通年度	R2年度	名二環西南部・南部連絡路
料金	～R2	名古屋線780円、尾北線370円、特定区間210円
	R3～	(250 + 29.52 × 距離) × 1.1 (円)
換算起算日	平成12年10月	
償還期間	43年12箇月	

※1 出=出資金、無=無利子貸付金、転=特別転貸債、民=民間資金
 ※2 上段は有料融資事業、下段()は新有料融資事業の財源比率

料金収入と管理費・利息との差額を元金償還に充てることにより、未償還残高は平成21年度の1兆2,510億円をピークに順次減少し、令和26年にはゼロとなり、償還が完了する見込みである（図10-3-1参照）。

しかしながら、交通量・金利は、社会経済情勢によって変動する不確実なものであるため、計画どおりになるとは限らない。そのためには、その時々償還状況を正確に把握しておくことが重要であり、不確実な要因によって起こり得るリスクにも十分耐えられるよう健全な経営を行っていくことが求められる。

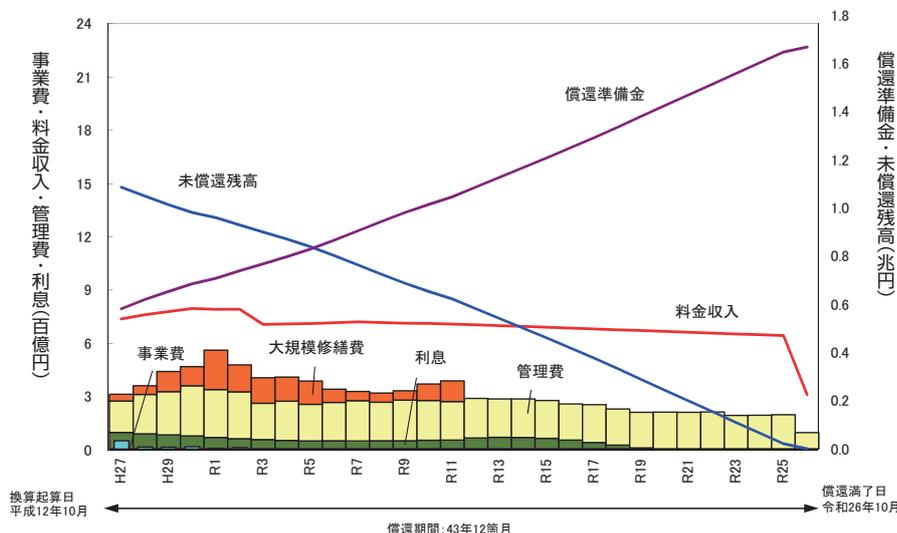


図10-3-1 未償還残高の推移

第4節 資金調達

1. 概要

公社は、名古屋高速道路の建設、管理に要する資金を国、地方公共団体（愛知県・名古屋市）及び民間から調達している（表10-4-1参照）。

■表10-4-1 資金の調達区分

国	無利子貸付金、政府助成金
設立団体	出資金、特別転貸債、交付金
民間等	名古屋高速道路債券（銀行等引受債・市場公募債） シンジケート・ローン 競争入札 地方公営企業金融公庫資金（現地方公共団体金融機構資金）

事業費の財源については、交付金の廃止、道路事業資金収益回収特別貸付金（NTT資金）の導入等といった経緯により、その構成比率について数度にわたる変更があった。

2. 出資金

出資金は、公社法第4条の規定に基づき公社が地方公共団体から受け入れる資金であり、公社の基本財産となる。

基本財産は公社存立の財政的基盤であり、その額については公社経営の安定と信用の裏付けとなる額が必要となる。

なお、公社ではこれまで設立団体以外の出資はなく、設立団体である愛知県及び名古屋市が基本財産の全額を出資している。

建設財源に占める出資金の比率については、全体として建設資金コストが6%となるように、設立当初は10%と定められた。

無利子貸付金と出資金の比率については、昭和52年度に建設省と自治省との間で、おおむね1:0.7とする確認がなされ、昭和54年度以降、この確認に基づく措置がされている。

出資金の比率は、昭和52年度に全体の12.5%に引

き上げられ、さらに平成元年度からはNTT資金の導入により国の無利子貸付金の構成比率が拡充されたこと等から25%と大幅に引き上げられ、現在では、従前の有料融資事業分については15%となっている。

出資金の額は、公社設立時には愛知県、名古屋市各2,300万円の合計4,600万円であったが、毎年増資され、令和2年度末現在の出資金の総額は、愛知県、名古屋市各1,591億2,400万円で、合計3,182億4,800万円となっている。

3. 無利子貸付金

無利子貸付金は、特措法第20条の規定により、高速道路建設費の財源の一部として国から無利息で貸付けを受ける資金（有料道路整備資金貸付金・道路事業資金収益回収特別貸付金）である。

建設財源に占める無利子資金の比率は、公社設立当初は、有料道路整備資金貸付要領第3条に定められている貸付率の限度枠一杯の15%でスタートした。その後、昭和54年度からは無利子貸付金の比率が20%に引き上げられた。

平成元年度からはNTT資金の導入により大幅に貸付率が引き上げられ35%となった。

平成3年度からは、従前の有料融資事業分が30%と35%の2本になり、現在は従前の有料融資事業分が25%となっている。

なお、令和2年度までの借入金の総額は4,625億8,900万円となっている。

また、借入れの条件は5年据置20年償還の年賦償還（初年度を1、最終年度を3とする等差級数償還）であり、設立団体の債務保証を受けている。

4. 特別転貸債

特別転貸債の制度は、昭和45年に公社が設立される際、国と地方の財政負担を折半とするという考えに立ち、国の財政投融资資金を導入することにより

設けられた制度である。名古屋高速道路の建設では、出資金及び無利子貸付金以外の資金調達を民間資金だけで賄うのでは公社の運営が困難となるため、比較的利の低い国の財政投融资資金の導入が認められたものである。

ただし、公社は、財政融資資金法の制約により直接財政投融资資金からの直接貸付けが認められないため、設立団体である地方公共団体が地方債として借入れ、即日公社に転貸するので、これを特別転貸債といっている。

設立団体である地方公共団体が毎年度総務大臣より起債の同意を得た後、国から財政融資資金を借入れ、同じ条件で公社に転貸するもので、借入条件は、5年据置20年償還の半年賦元利均等又は元金均等償還となっている。

建設財源に占める特別転貸債の比率については、当初35%であったが、昭和54年度から40%に引き上げられた。

特別転貸債の比率は、平成元年度にNTT資金が導入され、建設財源に占める無利子貸付金の比率が増大したことにより、25%に低下した。

平成3年度からは従前の有料融資事業分が30%と25%の2本となり、現在は、有料融資事業分が35%となっている。

なお、令和2年度までの特別転貸債の借入れの総額は、愛知県、名古屋市各2,664億3,000万円の合計5,328億6,000万円であり、助成対象事業の財源の中で最大の額となっている。

5. 民間資金

民間資金の積極的な導入により、立ち遅れていた地方幹線道路の整備を進めるという公社法の趣旨を踏まえ、建設財源のうち公社自らが調達する資金として民間資金を活用する制度が導入された。

民間資金の調達に当たっては、公社法の施行についての通達により設立団体が債務保証するよう定められており、これによって、より良い条件での資金

調達ができている。この債務保証は、愛知県と名古屋市の折半となっている。

建設財源に占める民間資金の比率については、設立当初は40%を民間資金で調達することとなっていたが、NTT資金の導入により国の無利子貸付金の構成比率が拡充されたこと等から、平成元年度には15%まで低下した。

平成3年度からは、従前の有料融資事業分の20%と新有料融資事業分の15%の2本となり、民間資金比率は、現在は有料融資事業分が25%となっている。

一方、昭和48年度からは、借入金の元金償還が始まり、これに伴い、元金償還金に充当する借換債を発行することになった。さらに、昭和54年度から昭和63年度の間は営業収支の不足分に充当する債券も発行することとなった。

民間資金の建設分と借換分との合計額は年々増加し、調達資金に占める民間資金の比率は、令和2年度予算においては98%と非常に高くなっている。

(1) 銀行等引受債

民間資金については、公社設立初年度は東海銀行（現三菱UFJ銀行）1行から調達していた。しかしながら、地元金融機関を中心に幅広く調達するとともに、公社事業の性格上、長期でかつ安定した多額の資金を確保する必要があるため、昭和46年10月に東海銀行（代表幹事行）、日本興業銀行及び日本長期信用銀行（いずれも当時）の3行を受託会社（その後、代表幹事行である三菱UFJ銀行とみずほコーポレート銀行の2行）とし、この受託会社を含むシンジケート団（初年度34銀行、その後調達を終了する平成26年3月時点では26金融機関）が組織され、資金確保が円滑に図られるようになった。

当初、民間資金は、名古屋高速道路債券を発行して調達することとしており、発行条件については昭和50年9月の第10回までは東京都の縁故債の条件と同一であったが、昭和51年3月の第11回から東京都の外郭団体である東京都住宅供給公社の発行条件と同一となった。平成12年9月の第78回からは、地方

公共団体の外郭団体債券を基準とした発行条件に変わり、平成16年3月の第83回以降は、各金融機関から発行条件を募るシンジケート団プレマーケティング方式を採用していた。償還条件は10年満期一括償還で、資金調達の効率化の一環で平成25年度に同手法による調達は終了した。

平成25年度までの発行総額は8,321億8,850万円である。

(2) シンジケート・ローン

平成14年度からは、債券発行による資金調達に加え、シンジケート団を中心とした協調融資団から証書貸付による融資を受けるシンジケート・ローンを導入した。資金調達の多様化により資金の安定的な調達ができること、それまでの債券発行での調達による金利コストと比べ比較的低金利での調達となること、預金との債権債務相殺事項を設けることによるペイオフ対策にもなること等の観点から導入した。

近年のESG投融資への関心の高まりを踏まえ、令和元年度に三菱UFJ銀行が実施する「ESG経営支援ローン」を、翌令和2年度はソーシャルローンによる調達を実施した。

令和2年度には7金融機関が参加し、償還条件は固定金利制で、4年6箇月満期一括償還であった。令和2年度までの借入れ総額は、1,349億円となっている。

(3) 市場公募債

平成16年度からは、市場公募債による調達を開始し、平成17年2月に初めて市場公募債を発行した。

平成14年度に社債、国債等を対象として券面を必要としない統一的な振替決済制度を整備するため、「証券決済制度等の改革による証券市場の整備のための関係法律の整備等に関する法律」が公布され、公社法についても、この法律で債券発行の根拠を規定する一部改正がなされた。この改正により、地方道路公社が発行する債券については、証券取引法(現

金融商品取引法)上の有価証券に該当することとなり、市場公募債の発行が可能となった。

増大する民間資金需要に対して、資金調達の多様化による資金の安定的な調達と銀行等引受債に比べて低利な資金の調達が可能となり金利負担が低減できることから、平成16年度に初めて10年の市場公募債を発行して以降、毎年度継続して発行している。平成17年度からは20年債、平成21年度からは5年債、平成24年度からは15年債も発行した。償還条件はすべて満期一括償還であるが、令和元年度には20年定時償還債を起債した。

前述のESG投融資への関心の高まりから、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し、12月より公社債をソーシャルボンドとして発行した。

なお、令和2年度までの市場公募債発行総額は6,060億円となっている。

(4) 競争入札

前述のシンジケート・ローンは、資金調達手段の多様性維持、安定性の観点から必要であるものの、市場公募債に比べて金利・手数料が割高であることから、借入条件の適正な金利水準の調査のため、令和2年度より、複数の金融機関を指名し競争入札を導入した。

なお、償還条件は、固定金利で4年6箇月の満期一括償還、借入額は30億円となっている。

6. 公営企業金融公庫資金

公社は、高速道路建設費の財源の一つとして、昭和58・59年度に公営企業金融公庫から資金の貸付けを受けた。

また、平成11年度からは、民間資金を補完するため、建設財源に占める5%（平成11年度は2.4%分）を公営企業金融公庫から借入れていたが、同公庫が地方公営企業金融機構となり、地方道路公社が貸付対象外となったことから、同公庫からの借入れは平

成19年度に終了した。

なお、証書借入れで、借入れ条件は、5年据置20年償還の半年賦元利均等償還であり、平成19年度までの借入れ総額は322億2,349万円である。

7. 交付金

交付金は、高速道路建設費の財源の一部として、設立団体である地方公共団体から補助金として交付される資金である。

公社は、公社法第29条及び同法施行令第6条の規定により、都市高速道路の建設に伴い必要となる関連街路の新設又は改築に要する費用について、その3分の1を負担することとなっている。この負担金が関連街路分担金であり、交付金はこの関連街路分担金に対する補助金として交付されていたが、平成元年度に廃止された。

交付金の受入総額は、愛知県及び名古屋市から各35億1,100万円の総額70億2,200万円であった。

8. 政府助成金

昭和56年度から59年度の間、前述の無利子貸付金20%の比率を維持することが困難となった。このため20%の比率を維持できない分は、代替措置として特別転貸債及び公庫資金で調達することとなった。しかしながら、有利子資金であるため、無利子貸付金で調達した場合と同等の効果が生じるよう、その利息分について国から利子補給を受けることとなった。この利子補給金が政府助成金である。

政府助成金は、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律及び地方道路公社都市高速道路整備補給金要綱により、平成17年度までの毎年度、特別転貸債及び公庫資金の利子支払の都度同日に交付を受けていた。

助成金の総額は、127億2,800万円であった。

第5節 契約

1. 契約方式の変遷

公社の契約は、昭和46年10月に制定した指名業者の決定等に関する細則に基づき、指名競争入札方式を中心に行われてきたが、平成5年に起きた全国的な贈収賄や談合事件を契機に、公社の契約制度を見直し、不正が起りにくい制度に順次改善を図ってきた。

具体的には、透明性・客観性を高めるため、一般競争入札や公募型指名競争入札方式の導入、工事完成保証人制度に代わるものとしての金銭保証による履行保証制度の導入などがその主なものである。

平成13年には、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律が施行され、毎年度の発注見通し、入札・契約に係る情報の公表等がすべての公共工事に義務付けられたので、公社は法律の適用団体にはなっていないが、法律の趣旨に沿う制度に改善を図った。

平成15年度には、公募型指名競争入札対象工事の拡大、予定価格の事前公表制度の導入等を行い、また平成16年度には、新たな契約方式として技術提案型契約方式を導入するとともに、新たに第三者機関として契約の適正化を図るための入札監視委員会を設置した。平成18年10月からは、愛知県を中心とし県内自治体が共同で運用を行っている「あいち電子調達共同システム」を利用した電子入札を導入することとし、同年12月から一部試行し、平成20年4月から本格実施した。

平成17年には、公共工事の品質確保の促進に関する法律が施行された。公社においても、低価格入札工事による下請業者へのしわ寄せ、労働条件の悪化、安全対策の不徹底などによる品質の低下などの事態が生じないようにするため、平成18年度から総合評価落札方式を試行導入した。

その後、平成20年3月に「公共工事の品質確保に

関する当面の対策について」(公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議策定)において、契約等における対等な関係の構築やダンピングの防止のため、低入札価格調査制度の適切な見直し、低入札価格調査と失格判断基準の導入などの基本方針が示され、全国的に順次低入札対応策が図られたことから、公社においても平成21年4月から失格判断基準を新たに導入し、低入札価格調査制度を改正した(表10-5-1参照)。

■表10-5-1 入札契約制度改善のための主な取組み

年 月	取組内容
H7.6	工事における一般競争入札の試行導入
H7.12	公募型指名競争入札の試行導入
H9.4	○一般競争入札の本格実施 ・ 予定価格25億円以上の一般土木工事、鋼橋工事及び建築工事 ○公募型指名競争入札の本格実施 ・ 予定価格12億円以上25億円未満の一般土木工事及び建築工事 ・ 予定価格8億円以上25億円未満の鋼橋工事 ○金銭補償による履行保証制度の導入
H15.10	○公募型指名競争入札対象工事の拡大 ・ 予定価格1億円(建築工事3億円)以上25億円未満の工事 ○予定価格の事前公表の試行導入
H16.4	○公募型指名競争入札対象工事の拡大 ・ 予定価格1億円以上25億円未満の建築工事 ○低入札価格調査制度の導入 ・ 予定価格5億円を超える工事 ○入札監視委員会の設置
H16.7	技術提案型契約方式(VE)の試行
H18.1	○一般競争入札対象工事の拡大 ・ 予定価格5千万円以上の工事 ○公募型指名競争入札の廃止
H18.4	予定価格の事前公表の本格実施
H18.11	工事における総合評価落札方式の試行
H18.12	電子入札の一部試行
H20.4	電子入札の本格実施
H21.4	○一般競争入札対象工事の拡大 ・ 予定価格1千万円を超える工事 ○低入札価格調査制度の改正 ・ 予定価格1千万円を超える工事 ・ 失格判断基準の導入
H25.1	業務委託における低入札価格調査・最低制限価格の制度の導入 工事における総合評価落札方式の本格導入 事後審査方式一般競争入札の試行導入
H25.11	業務委託における一般競争入札の実施 業務委託におけるプロポーザル方式の導入
H26.8	役務の提供に関する業務委託における最低制限価格制度の試行導入
H28.4	業務委託における総合評価落札方式の本格導入

平成24年度には、業務委託における低入札価格調査及び最低制限価格を導入した。また、工事における総合評価落札方式を本格導入し、併せて事後審査方式一般競争入札を試行導入した。

平成25年度には業務委託における一般競争入札及びプロポーザル方式を実施した。

平成26年度には、役務の提供に関する業務において、最低制限価格制度を試行導入した。

平成28年4月には、業務委託契約において総合評

価落札方式を本格導入した。

令和2年度には、新洲崎JCTに出入口を追加するための改築事業において、技術提案・交渉方式(設計交渉・施工タイプ)を採用した。

2. 資格審査

入札に参加を希望する者は、あらかじめ「一般競争参加資格審査申請書」(審査申請書)を公社に提出して適格性の審査を受け、「有資格業者名簿」に登録されていなければならない(表10-5-2参照)。

審査申請書の受付は昭和46年から毎年実施していたが、昭和57年からは2年に1回とし、その後、平成13年度からは2年に1回の定期受付に加え、随時にも受け付けることとした。

工事等の種別は表10-5-3のとおりであり、一般土木工事、鋼橋工事及び建築工事の新設工事については、発注予定金額に対応する区分を設け、建設業法の規定に基づく経営規模その他経営に関する客観的事項などを勘案して有資格者を等級別に格付している。

■表10-5-2 一般競争参加不適格者

一	契約を締結する能力を有しない者
二	破産手続き開始の決定を受けて復権を得ない者
三	暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律(平成3年法律第77号)第32条第1項各号に掲げる者
四	前3号に該当する者を入札の代理人として使用する者
五	資格決定する前2年以内に次の一に該当したと認められる者
イ	契約の履行に当たり、故意に工事等を粗雑にし、又は、工事等の材料の品質若しくは数量に関し不正の行為をした者
ロ	公正な競争の執行を妨げた者又は公正な価格を害し、若しくは不正の利益を得るために連合した者
ハ	落札者が契約を締結すること又は契約者が契約を履行することを妨げた者
ニ	監督又は検査の実施にあたり、職員の職務の執行を妨げた者
ホ	正当な理由なくして契約を履行しなかった者
ヘ	契約により、契約の後に代価の額を確定する場合において、当該代価の請求を故意に虚偽の事実に基づき過大な額で行った者
六	前5号に該当する者を契約の締結又は契約の履行に当たり、代理人、支配人その他の使用人として使用する者
七	経営状態が著しく不健全であると認められる者
八	審査申請書の重要な事項について虚偽の記載をし、又は記載をしなかった者

■表10-5-3 工事等の種別（令和2年度現在）

工 事	一般土木、鋼橋、プレストレスト・コンクリート、舗装、電気、電気通信、造園、塗装、道路標識・区画線、建築、管、遮音壁、機械器具設置 計13工種 (平成2年度から7年度までは「修繕」があり14工種)
測量等	測量、調査、コンサルタント（土木）、コンサルタント（建築等）計4業種

3. 入札監視委員会

入札・契約手続の公正の確保と透明性の向上を図るため、平成16年4月に入札監視委員会を設置した。平成13年3月に国が示した「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」において第三者機関を活用することが求められたので、公社としても入札監視委員会を設置し、その審議の結果を適切に業務に反映させることとしたものである。委員会の役割等は次のとおりである。

1) 役 割

- ・入札及び契約手続の運用状況等について報告を受けること
- ・競争入札における参加資格の設定または指名の理由及び経緯等、随意契約の理由及び経緯等の審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があるときは理事長に意見の具申を行うこと
- ・入札及び契約手続に係る苦情処理結果の審議報告を受けること

2) 委員及び任期

委員は学識経験者とし、理事長が委嘱し、3人以内で組織する。任期は2年とし、再任を妨げない。

■表10-6-1 経営改善計画（要旨）

1. コスト削減

お客様の負担の軽減、健全な経営、着実な償還に向け、今後もより一層のコスト削減に努める。

(1) 人件費

- ① 役員の報酬月額の変更に伴う削減及び60歳を超える期間の退職金不支給
- ② 建設事業終了時までの役員数の半減と職員数の約30%削減

(2) 建設コストについて残事業費約5千億円の約10%削減

(3) 管理コストについて約20%削減

2. 契約方式の改善

入札・契約手続について、透明性・客観性及び競争性をより高めるため、お客様サービス水準の確保を図りながら、契約方式の改善に積極的に取り組む。

(1) 入札契約制度の改善

- ① 予定価格の事前公表の試行の促進

第6節 経営改善計画と中期経営計画

1. 経営改善計画

第12回料金改定に伴う道路管理者（県・市）の同意に当たって、平成15年2月に県・市議会から公社の経営の合理化等の要請が強くなされた。このことを踏まえ、公社は、同年12月9日に「名古屋高速道路公社の経営改善計画について」を公表したが、この内容について不十分であるとの意見があったので、さらにこの計画に具体的項目を加える改定を行い、平成16年2月6日に「経営改善計画」として公表した（表10-6-1参照）。

- ②第三者からなる入札監視委員会の設置
 - ③指名業者名の事前非公表
 - ④電子入札平成18年度導入への準備
3. お客様サービスの向上
- 渋滞・環境対策、ETC整備等を推進するとともに、お客様第一主義の徹底を図り、サービスの向上に努める。「お客様サービス推進課」を設置し、お客様のご意見、ご提案を直接お聞きし、きめ細かいサービスに反映させる。
- (1) 渋滞対策
- ①星崎料金所のブース増設、山王カーブ北渡り2車線の3車線化
 - ②3号南部（高速東海線）の早期整備
- (2) 環境対策
- 騒音に係る要請限度超過区間の遮音壁高上げ、低騒音舗装の敷設
- (3) ETC料金制度の導入等
- ①平成16年10月までにETCを整備
 - ②ETCを活用した乗継ぎ制度、夜間割引、端末区間での特定区間割引の導入等に向けて社会実験の実施
- (4) お客様の意見の反映
- 料金問題調査会の委員に学識経験者、経済界代表の方に加えて、新たにお客様代表の方を委嘱し、さらに料金問題調査会で利用者団体、名古屋高速道路モニター等との意見交換会を開催し、お客様の意見を直接聞く機会を設ける。
4. 健全な経営
- お客様の負担等によって利用しやすい道路を健全に経営していくために、更に一層の経営努力を行う、また、専門家の方々による定期的な外部監査を行う等、経営の改善を図る。
- ①750円の料金をできるだけ堅持
 - ②県市に新たな税負担等の迷惑を掛けることなく、早期に着実な償還ができるよう努力

2. 中期経営計画

(1) 中期経営計画【平成19～22年度】

平成16年2月に経営改善計画を策定してから3年あまり経過したことから、その間の実績を整理するとともに、現在の経営状況を確認し、社会情勢の動

向等を踏まえつつ、さらに、お客様の立場に立って新たな課題への対応を図る必要性から、平成19年6月に「中期経営計画【平成19～22年度】」を策定した（表10-6-2参照）。

■表10-6-2 中期経営計画【平成19～22年度】（要旨）

1. 中期経営見通し
- 整備計画に定められた投資と償還の計画に対し、その実績を対比することにより検証し、中期における公社経営の見通しについて、投資計画と償還計画の達成の見込みを概観する。
- (1) 投資計画と償還計画（図1参照）
- ①投資計画は、総事業費1兆6,900億円をもって、平成22年度までに計画延長81.2kmの完成
 - ②償還計画は、総事業費を換算起算日から40年かけて平成52年4月までに償還完了
- (2) 投資の実績と中期見通し
- ①投資計画（図2参照）

平成18年度末の投資実績約1兆4,800億円、平成19年からは清須線、東海線の整備と渋滞対策等の実施による概ね整備計画どおりと想定

 - ②償還計画（図3～6参照）

平成18年度までの利用交通量は、概ね計画に近い微増、今後の見通しも概ね計画どおりと想定

金利の市場動向は、平成2年の約8%をピークに下落し、平成16～18年度はいずれも計画値を下回っており約2%

将来金利は、特別転貸債3.60%、民間債3.81%を想定

 - ③管理費

平成8年度に対し約20%減の約1.5億円に抑制し、将来も一層の縮減に取り組む。

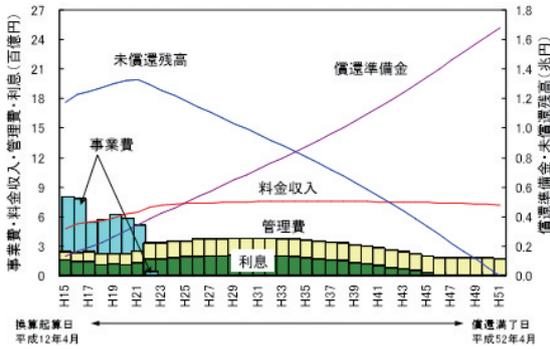


図1 投資計画と償還計画

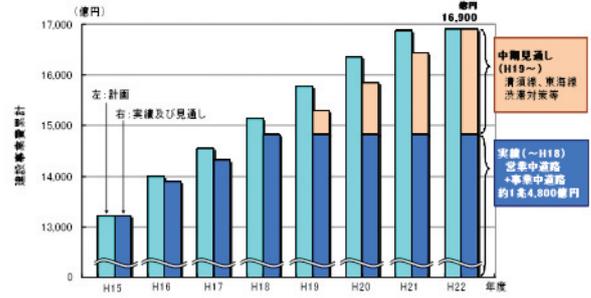


図2 建設事業費の投資計画

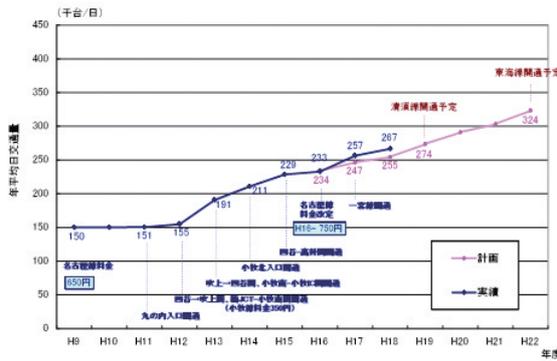


図3 交通量の計画と実績

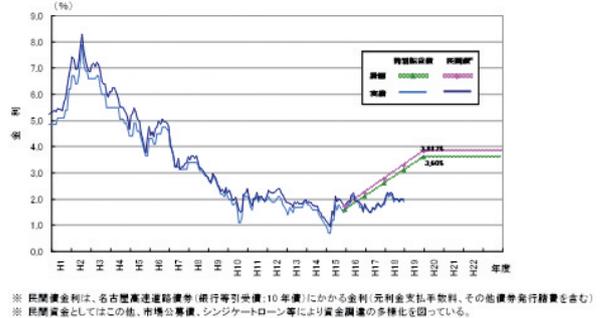


図4 金利の計画と実績

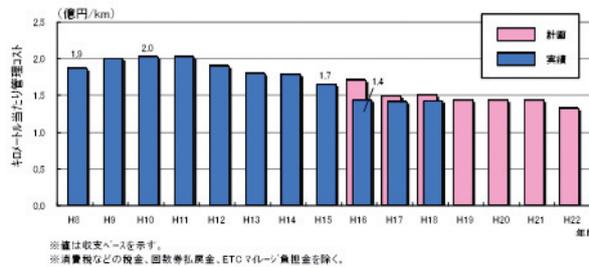


図5 管理コストの推移（キロメートル当たり）

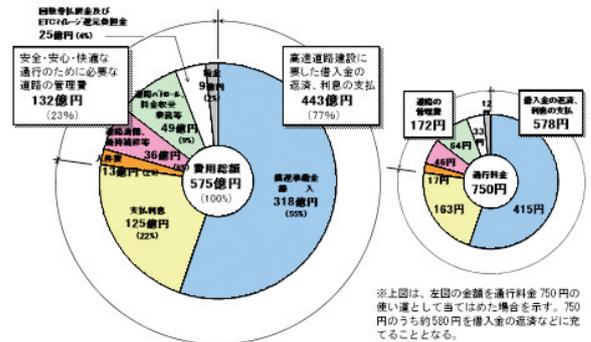


図6 平成18年度費用の内訳

2. 中期施策項目

名古屋高速道路のネットワークを完成させるとともに、着実に償還を進め、合わせて、防災対策、渋滞対策等の関連する所要の施策への取り組みを強化する。

- ① ネットワークの着実な整備及び防災対策の推進
- ② 渋滞対策、交通事故対策、環境対策の推進、道路交通情報等提供の拡充
- ③ お客様の声の反映と多様で弾力的な料金に向けたETCの活用
- ④ コスト削減の徹底及び透明性・公正性の向上等

(2) 中期経営計画【平成22～25年度】

平成19年6月に中期経営計画【平成19～22年度】を定め経営努力を続けてきたが、4号東海線の開通時期の変更により事業期間の延伸が必要となったことなどから、平成21年度に整備計画を変更し、その

際、道路に関わる諸環境の変化を踏まえて償還計画の見直しを行った。これに併せて、新たに中期経営計画【平成22～25年度】を策定した(表10-6-3参照)。

■表10-6-3 中期経営計画【平成22～25年度】(要旨)

1. はじめに

東海線の開通時期の変更(平成22年度から24年度へ)により、事業期間の延伸と世界的な経済状況、国による将来交通推計の見直しなどを踏まえて、償還計画を見直すとともに、これまでの建設、保全管理並びに料金収納・借入金償還の三業務から、保全管理と料金収納・借入金償還を主体とした業務に切替る必要があるため、組織体制の大幅な見直しや業務拠点の集約化などを進める。

2. 経営の状況

(1)収入と支出の状況

- ①平成21年度の収入は、597億円であり、その大半(99.7%)が料金収入等となっている。
- ②平成21年度の支出の内訳は、名古屋線料金圏の普通車750円を当てはめると、約80%は建設に要した借入金の返済及び利息支払いに充当、残る約20%で道路の管理費等を賄っている(図1参照)。

(2)投資と償還の状況

- ①平成21年度末の総投資額は約1兆6,000億円で、整備計画上の投資額1兆6,900億円の約94%が投資済である。
- ②償還準備金(借入金返済に充てた金額の累計額)は約3,400億円で、償還率(営業中道路の投資済額に対する償還準備金の比率)は約24%となっている。

3. 中期経営目標

東海線の全線開通予定年度を平成24年度に、また関連する平面道路の復旧等を含め整備計画最終年度を平成25年度に改める。さらに、事業着手が明らかになった名古屋環状2号線(名二環)西南部・南部区間との連絡路を追加する。

(1)建設完了までの投資計画(図2参照)

- ①平成25年度までに全線開通を図り、関連する道路復旧工事の完成を含めて約595億円の投資を行う。
- ②3箇所の名二環連絡路建設事業に約45億円、大高線渋滞対策等に計約240億円を見込む。

(2)中期の償還目標

- ①平成25年度の利用交通量は、約30万台を見込む(図3参照)。
- ②調達金利は、平成22年度1.8%程度以下、平成25年度3.0%程度と見込む(図4参照)。
- ③長期の管理費目標の年間平均1.7億円/kmを下回るよう中期の目標を定める(図5参照)。
- ④償還準備金累計額を、平成25年度末には約4,900億円(償還率約29%)とすることを償還目標とする(図6参照)。

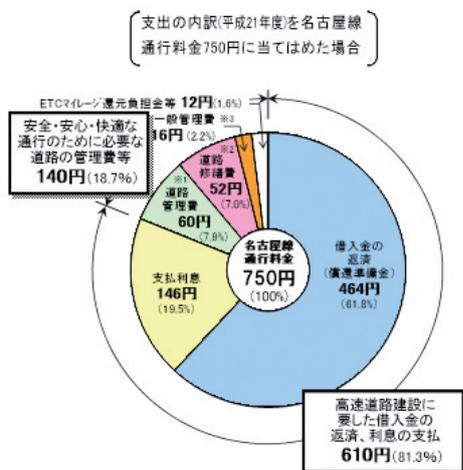


図1 お客様からいただいた通行料金の使いみち

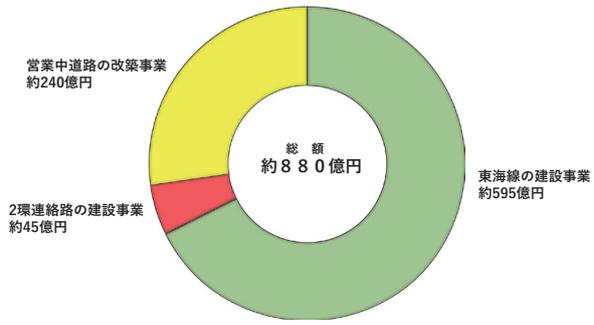


図2 建設完了までの投資内訳(平成22～25年度)

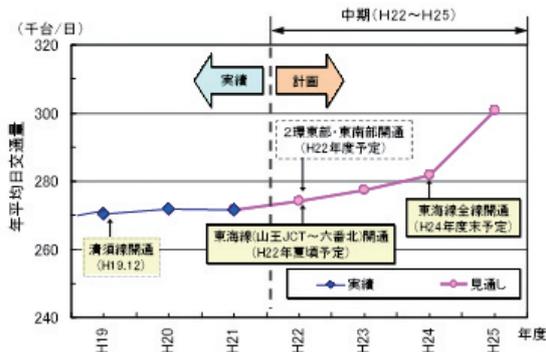


図3 中期の交通量見通し

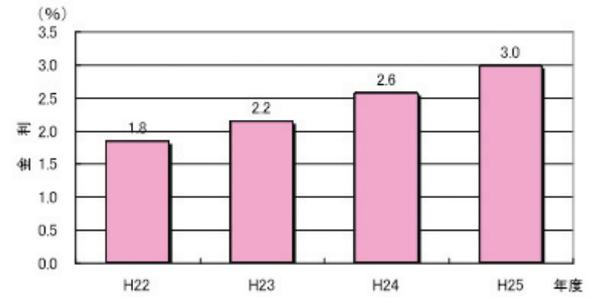


図4 中期の金利見通し
※) 民間資金(10年債)の見直し

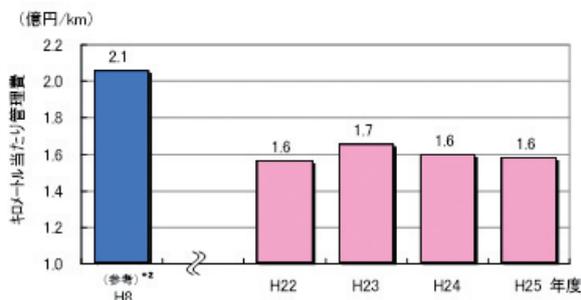


図5 中期の管理費目標
※1 道路管理、修繕費、一般管理費を開通延長で除したのもの。
※2 全国的にコスト縮減の取り組みが開始された平成8年値を参考として示す。

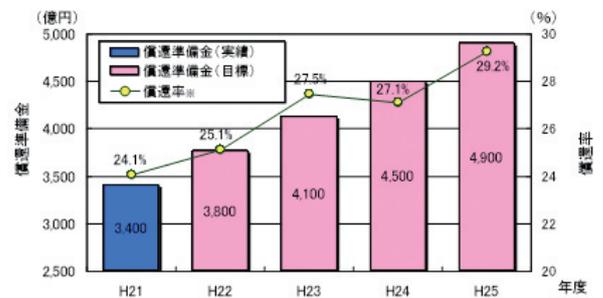


図6 中期の償還目標

4. 中期施策

(1) 施策の方針

- ①名古屋高速道路ネットワークの完成
- ②お客様満足の向上と地域との共生
- ③交通安全対策の強化
- ④健全で透明な経営と着実な償還
- ⑤地域社会への貢献

(2) 中期施策の具体的取り組み

- 1) 平成24年度末の東海線全線完成を目指し、名古屋高速道路ネットワークの完成を進める。
- 2) 渋滞対策の推進、道路情報提供の拡充、料金施策の検討、環境対策の実施、お客様ニーズの把握及びご意見の反映、ネックス・プラザの活用や地域の皆様との交流に取り組む。
- 3) 高速道路や工事中区間の事故防止対策を進め、交通安全活動に取り組む。
- 4) 常にコスト縮減を意識して事業を進め、契約方式の改善に取り組むなど、健全で透明な経営を図るとともに、県民・市民の皆様へ新たな負担を求めることがないよう、借入金の償還を着実に進める。
- 5) 名古屋高速道路が災害時の緊急輸送道路としての機能を十分に発揮できるよう努めるとともに、公社がこれまでに培ってきた技術力を地域に提供し、地域社会への貢献に努める。

5. 新たな組織体制と業務拠点の集約化

(1) 核となる業務の変化に対応した組織体制づくり

中期には、整備計画で定められた路線81.2kmのすべてが完成・開通することから、これまでの建設、保全管理、通行料金の収納・借入金の償還というの三つの業務から、維持・修繕、交通管理等の保全管理業務と有料道路という特殊性から生ずる料金収納・借入金償還業務へ移行するので、業務の集約化と効率化を目的とした新たな組織体制と業務拠点の集約化を図る。

(2) 新たな組織体制

- ①現在の7部230人体制から当面は5部160人体制とする。
- ②役員については、業務の重点化・集約化及び新たな組織体制を踏まえ、役員数の見直しと新たな組織体制へ移行する前の早い時期に、役員報酬額を引き下げる。

(3)業務拠点の集約化

本社部門を公社所有の黒川ビルへ平成24年度から段階的に移転統合し、業務拠点の一元化、効率化等を図る。

(3) 中期経営計画【平成25～27年度】

平成25年内に4号東海線の六番北～木場間3.9kmが開通する見込みとなり、名二環西南部との連絡路を除き、全計画路線81.2kmが完成することとなった。これにより、建設投資から道路資産の有効活用や維

持管理、サービス向上を主体とした業務へ移行することとなった。このことを踏まえ、平成25～27年度を計画期間とする新たな中期経営計画を策定した(表10-6-4参照)。

■表10-6-4 中期経営計画【平成25～27年度】(要旨)

1. はじめに

平成24年度には、整備計画の変更に伴って償還計画の見直しを行うとともに、建設から管理へと業務が移行する新たな経営の段階にあたって、「基本理念」「基本方針」を策定した。そこで、「基本理念」「基本方針」を踏まえ、整備計画、償還計画をもとに、国の審議会の中間答申(※)も参考に、平成25年度を初年度とする3年間の新たな中期経営計画を策定した。

※社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 中間答申(平成25年6月25日)

2. 経営の状況

(1)収入と支出の状況

- ①平成24年度の収入は、620億円であり、そのほとんどが料金収入等となっている。
- ②平成24年度の支出の内訳は、名古屋線料金圏の普通車750円を当てはめると、約80%は建設に要した借入金の返済及び利息支払いに充当、残る約20%で道路の管理費等を賄っている(図1参照)。

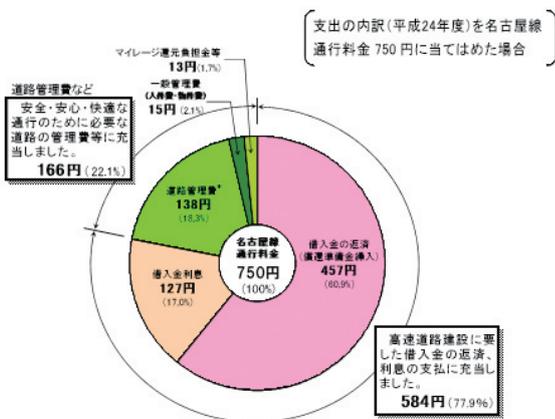


図1 お客様からいただいた通行料金の使いみち

※道路管理費は、道路巡回、道路清掃、保守・点検、料金收受等に要する費用

(2)投資と償還の状況

- ①平成24年度末の総投資額は約1兆6,600億円で、整備計画上の投資額1兆6,900億円の約98%が投資済である。
- ②償還準備金(借入金返済に充てた金額の累計額)は約4,600億円で、償還率(営業中道路の投資済額に対する償還準備金の比率)は約29%となっている(図2参照)。

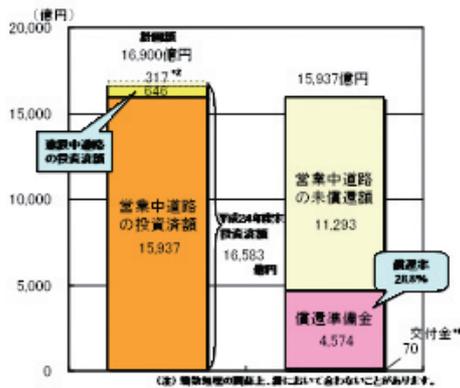


図2 投資額と償還額の状況 (平成24年度末)

※1 関連街路分担金の補助として昭和63年度まで県・市から受けた補助金であり、償還対象外。
 ※2 投資予定額の外に有形固定資産、繰延資産等を含む。

3. 中期経営目標

整備計画の主な変更点は、名二環西南部・南部区間の完成予定時期が定められたことに伴い、その整備スケジュールに合わせ、名古屋西JCTにおける名二環西南部との連絡路の完成予定年度を、平成30年度に変更したことである。

なお、変更に際して、将来交通量・将来金利等の諸条件を見直し、償還計画の見直しを行った。

(1)投資計画

平成25年度から整備計画の完成予定である平成30年度までの建設予定投資額は約240億円。

なお、本計画期間中 (平成25～27年度) では、約130億円を見込んでいる。

(2)中期償還目標

①平成27年度の利用交通量は、約31万台/日を見込む (図3参照)。

②調達金利は、平成25年度1.9%程度から平成27年度までに2.6%程度と見込む (図4参照)。

③長期の管理費目標は、前計画に引き続き、年間平均1.7億円/kmとし、コスト削減に努める。(図5参照)。

ただし、想定を上回る自然災害や予期せぬ事象への対応など、想定外の多額の管理費を要する場合には、償還への影響に留意しつつ、適切に対応していくこととした。

④償還準備金累計額を、平成27年度末には約5,800億円 (償還率約35%) とすることを償還目標とする (図6参照)。

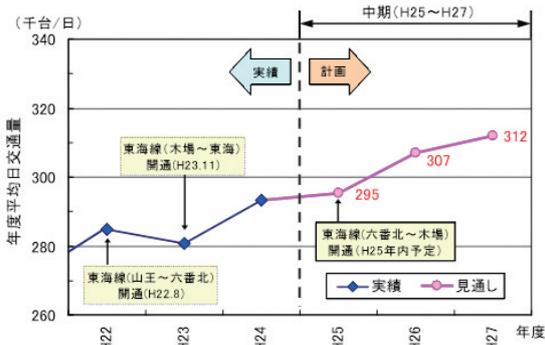


図3 中期の交通量見直し

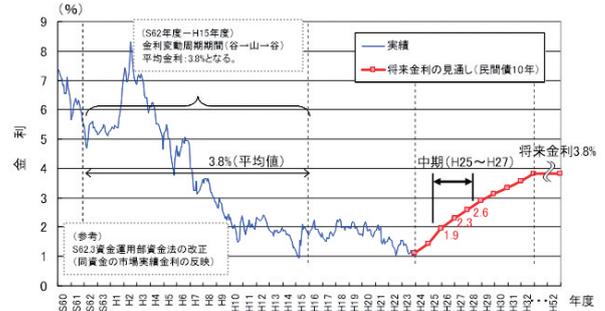


図4 金利 (民間債10年) の見直し

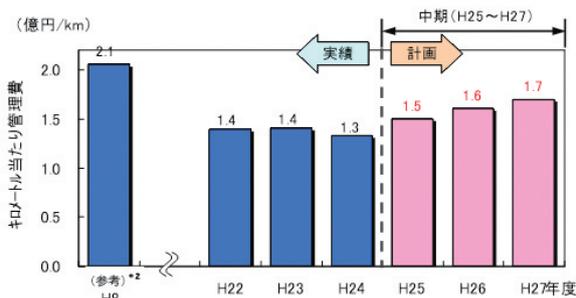


図5 中期の管理費目標

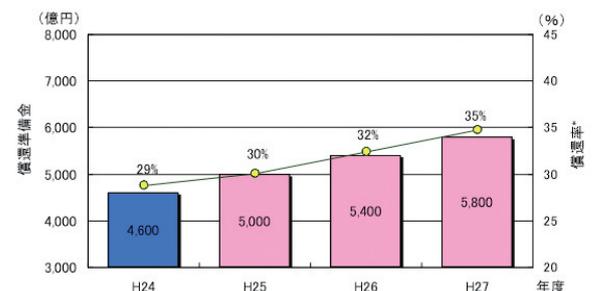


図6 中期の償還目標

4. 重点施策

基本理念、基本方針を踏まえて、重点的に取り組むものとして、以下に示す4項目を施策の方針として掲げ、平成25年度からの3年間で施策の達成に取り組む。

- (1) ネットワーク機能の発揮～元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献～
 - ① 道路ネットワークの完成と有効活用
 - ② 利用しやすい料金施策の検討
 - ③ 災害時の緊急輸送道路としての機能発揮
- (2) お客様サービスの向上～安全・安心・快適な利用環境の充実～
 - ① 交通安全対策
 - ② 道路情報提供の拡充
 - ③ 渋滞対策
 - ④ お客様ニーズの把握と意見の反映
 - ⑤ 地域の皆様との交流
 - ⑥ 環境対策
- (3) 確実な維持管理～将来にわたって安心して使える名古屋高速～
 - ① 道路構造物の適切な維持管理
 - ② 道路構造物の長寿命化対策
 - ③ 道路設備の適切な維持・更新計画
- (4) 効率的で透明な事業運営
 - ① 組織体制の充実と効率化
 - ② コスト縮減及び収益改善に向けた取り組み
 - ③ 人材の育成と技術の継承
 - ④ 透明性・公正性の向上

(4) 中期経営計画【2016～2018年度】

2015年度（平成27年度）には日平均通行台数が32万台を超え、公社としての基本的な視点をこれまでの「整備」からお客様の視点に立った「利用」へと軸足を移し、きめ細やかな渋滞対策や安全対策を進

め、お客様サービスを一層向上させられるよう、3年間の経営方針に「より利用しやすいサービスの向上をめざして」を掲げる中期経営計画を策定した(表10-6-5参照)。

■表10-6-5 中期経営計画【2016～2018年度】(要旨)

1. はじめに

日平均通行台数も32万台を超え、お客様の認知度も確実に高まっており、公社としての基本的な視点をこれまでの「整備」からお客様視点に立った「利用」へと軸足を移し、きめ細やかな渋滞対策や安全対策を進め、お客様サービスを一層向上させられるよう、様々な取り組みを進めていく。

2. 経営方針

基本理念、基本方針及び公社を取り巻く情勢等を踏まえ、公社が「整備」から「利用」へ軸足を移すことを着実に進めるため、「より利用しやすいサービスの向上をめざして」を中期経営計画（2016-2018）の経営方針とした。

3. 重点施策

- ・大規模修繕の確実な推進
- ・交通安全対策及び交通規制回数・時間の縮減
- ・都心へのアクセス（名駅等）向上の取り組み
- ・人材の育成と新たな技術の蓄積及び透明性・公正性の向上

4. 主な施策

- ・ネットワーク機能の発揮
- ・お客様サービスの向上

- ・地域社会との共生
- ・適切な維持管理
- ・経営基盤の強化

5. 進捗管理

32の取組項目について、役員会の下に各部長による「中期経営計画推進チーム」を設置し、四半期毎に実績を評価し、今後の取り組みに活かしていく（図1参照）。

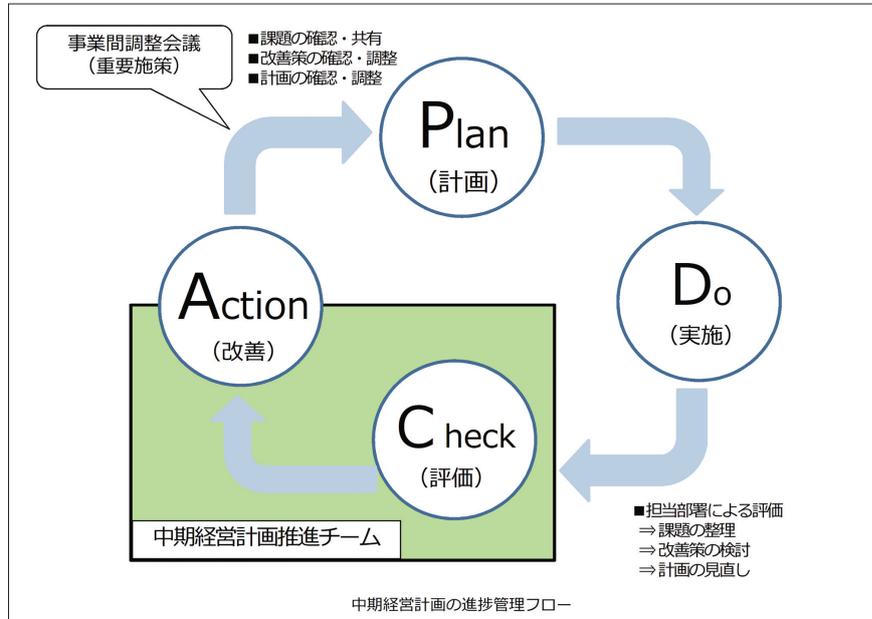


図1 進捗管理フロー

6. 経営の現状及び投資計画と償還見通し

(1) 経営の状況

1) 収支の状況

- ①平成27年度の収益は、726億円であり、そのほとんどが料金収入等となっている。
- ②平成27年度の費用の内訳は、名古屋線料金圏の普通車770円を当てはめると、約70%は建設に要した借入金の返済及び利息支払いに充当、残る約30%で道路の管理費等を賄っている（図2参照）。

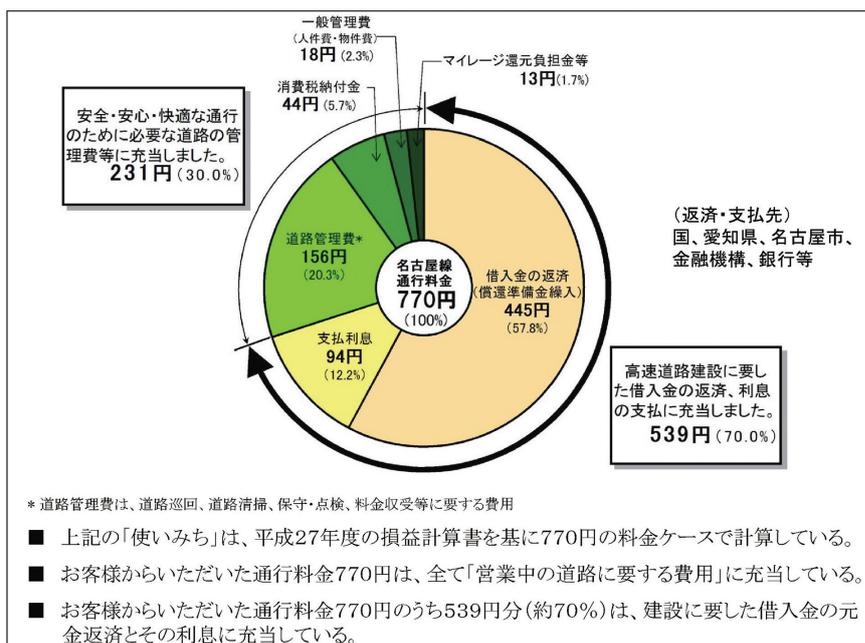


図2 お客様からいただいた通行料金の使いみち

2) 投資と償還の状況

- ①平成27年度末の総投資額は約1兆6,721億円となった。
- ②償還準備金（借入金返済に充てた金額の累計額）は約5,811億円で、償還率（営業中道路の投資済額に対する償還準備金の比率）は約34.9%となっている（図3参照）。

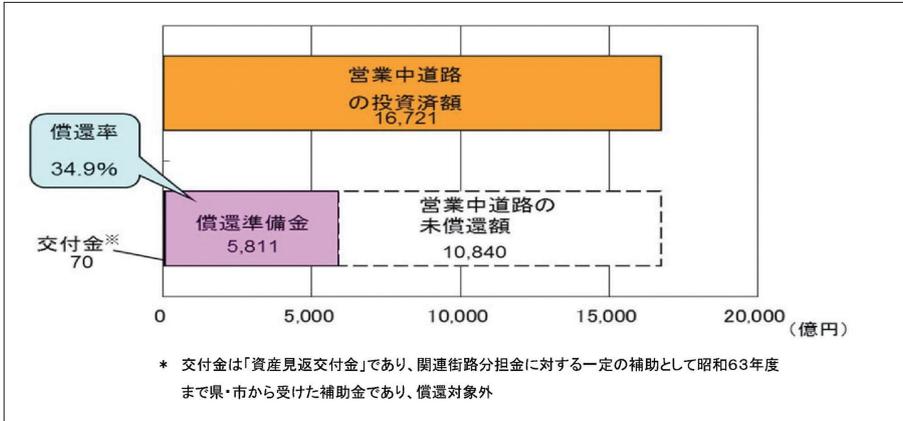


図3 償還状況

(2) 投資計画と償還見通し

1) 投資計画（注:投資計画は整備計画（平成25年1月国土交通大臣許可）に基づく）

中期（平成28年度から平成30年度）の建設投資予定額は、約113億円を見込む。
実施する建設事業の内訳は、名古屋西JCT建設工事、並びに、ETC整備など営業中道路での改築事業である。

2) 償還見通し

①金利の見通し

調達金利は、平成28年度2.6%程度から平成30年度までに3.1%程度まで徐々に上昇すると見込む（図4参照）。

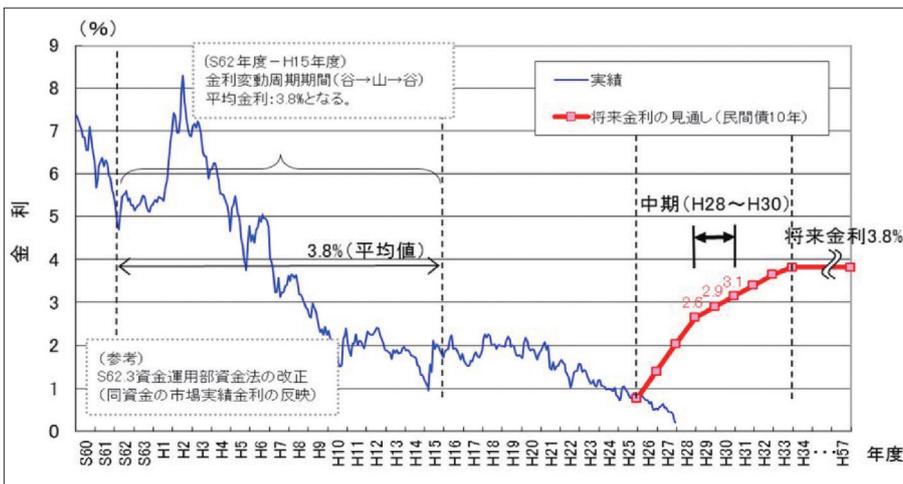


図4 金利（民間債10年）の実績と見通し

②管理費見通し

管理費には、道路巡回等の安全・安心・快適な通行のために必要となる費用、構造物の経年劣化に対する補修及び電気・通信施設の更新などに要する費用に加えて、平成27年度から41年度までの予定で取り組む大規模修繕に必要な費用を計上している（図5参照）。

ただし、想定を上回る自然災害や予期せぬ事象への対応など、想定外の多額の管理費を要する場合には、償還への影響に留意しつつ適切に対応していくこととした。

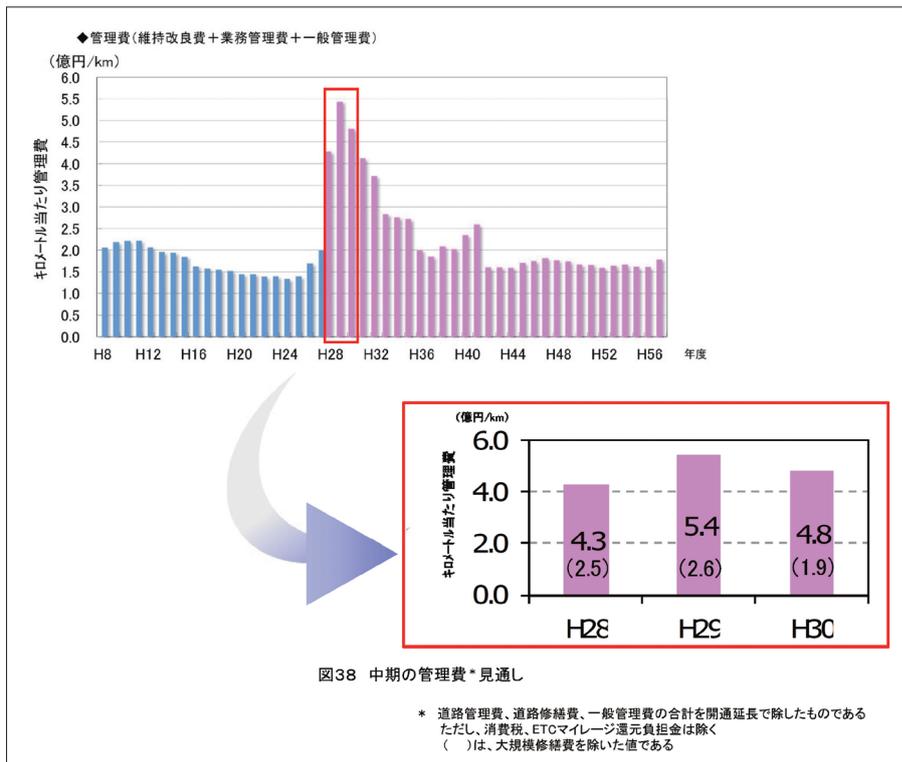


図5 中期の管理費見通し

③償還見通し

償還準備金累計額を、平成30年度末には約6,000億円とすることを償還目標とする(図6参照)。

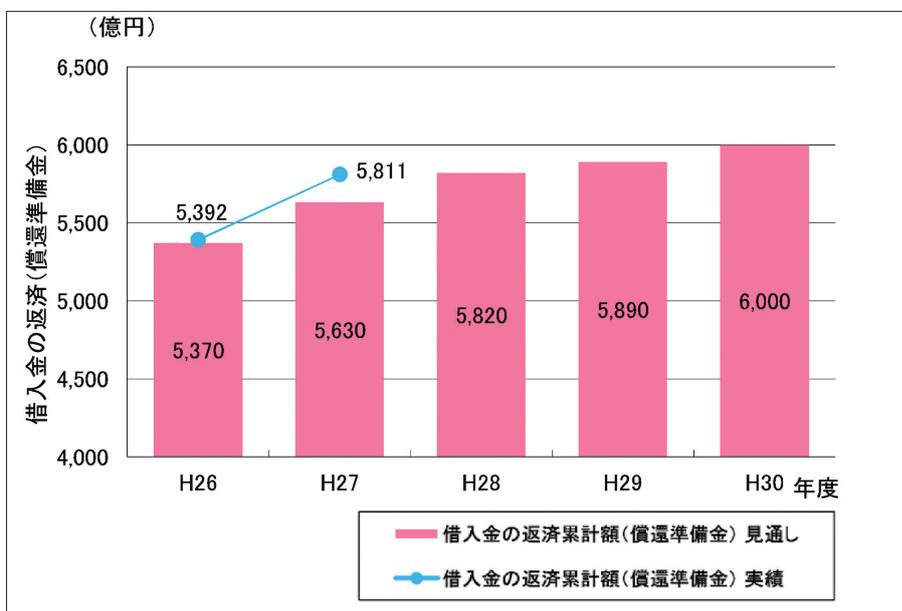


図6 借入金の返済累計額

(5) 中期経営計画【2019～2021年度】

名古屋第二環状自動車道(名二環)の名古屋西JCT～飛鳥JCTの開通(令和3年5月1日)による名古屋市周辺の高速道路ネットワークの完成や、

2026年(令和8年)の第20回アジア競技大会の開催、2027年(令和9年)のリニア中央新幹線の開業といった状況を見据え、「名古屋高速は、進化する名古屋都市圏を支えます」を中期経営方針に掲げる中期

経営計画を策定した（表10-6-6参照）。

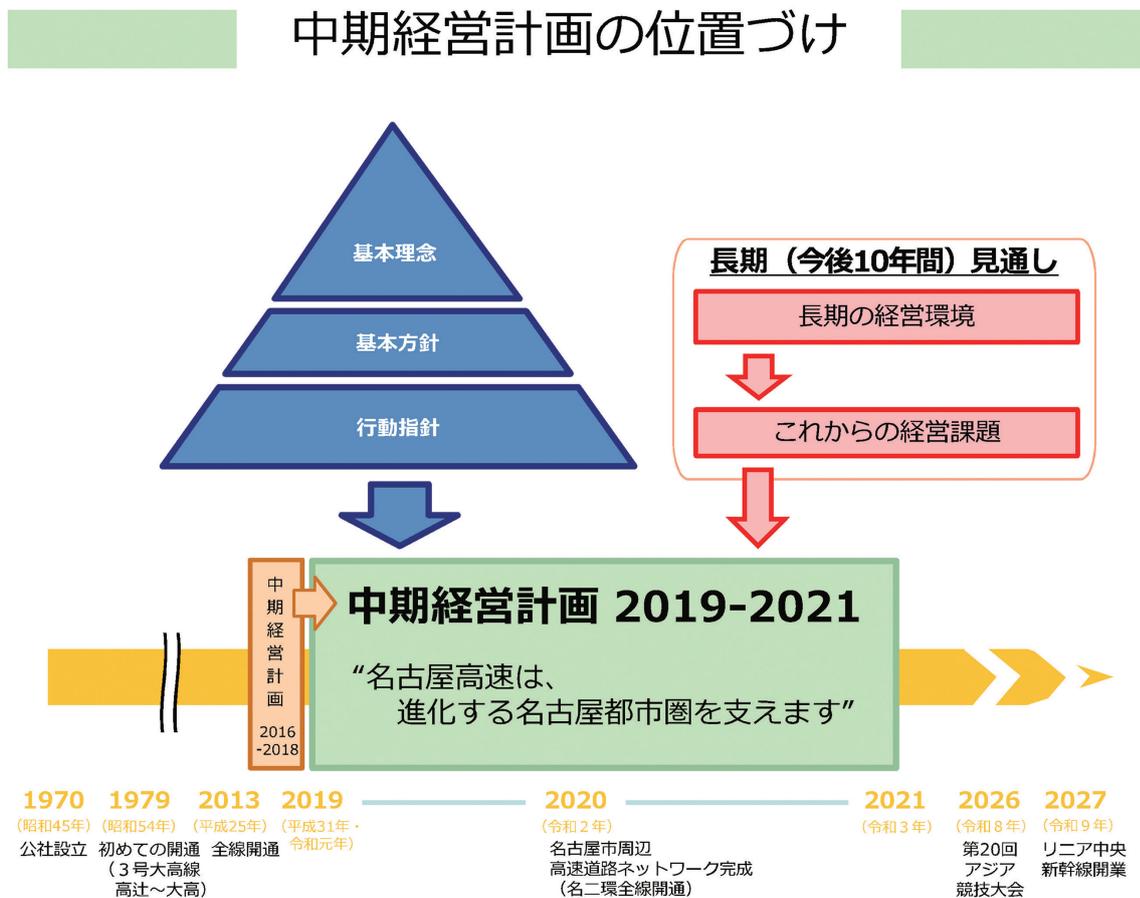
■表10-6-6 中期経営計画【2019-2021年度】（要旨）

1. はじめに

全線開通を機に、公社では、基本的な視点を「整備」から「利用」へ移し、お客様サービスの一層の向上を図ってきたが、引き続き大規模修繕、防災対策等を着実に進め、都市交通施設としての基盤をより確かなものにしていく必要がある。

これに加えて、名古屋高速道路と名古屋第二環状自動車道（名二環）を一体として広がる名古屋市周辺の高速度道路ネットワークの完成後において、道路ネットワーク機能がさらに発揮されるよう、リニア中央新幹線の開業等も見据え、基本理念に掲げる“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”を目指す。

2. 中期経営計画の位置づけ



3. 中期経営方針

「名古屋高速は、進化する名古屋都市圏を支えます」

⇒進む高速度道路ネットワークの整備、近づくアジア競技大会開催・リニア中央新幹線開業。

名古屋高速は、既存施設を有効に活用し機能を向上させることで、「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、将来のスーパー・メガリージョンの形成に向けて進化する元気な「名古屋都市圏」を支えます。

(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～

- ・都心へのアクセスの向上
- ・ネットワーク機能の発揮
- ・より利用しやすい料金

(2) さらに確かな名古屋高速～安全・安心の徹底～

- ・更なる交通安全対策の実施
- ・大規模修繕の着実な推進
- ・維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修

- ・道路法違反車両に対する取締・指導の強化
 - ・南海トラフ地震を始とした自然災害への対応力向上
 - (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～
 - ・継続的な渋滞対策の推進
 - ・交通事故・工事に伴う渋滞の縮減
 - ・雪氷対策の強化
 - ・道路交通情報提供の充実
 - ・お客様とのコミュニケーションの推進
 - ・自動運転への対応
 - (4) 社会的責任の遂行
 - ・工事の品質確保と安全管理
 - ・環境保全への取り組み
 - ・事業運営への信頼性向上
 - ・地域社会との共生
 - ・積極的な情報発信
 - (5) 経営基盤の強化
 - ・～財務基盤強化・経営合理化～ コスト縮減・効率化と戦略的な資金調達
 - ・～組織基盤強化～ 職員と組織の能力発揮
 - ・～事業推進基盤強化～ 確実な事業推進
- ※目標値の一部については、実績に応じて各年度に更新を行った。

(6) SDGsの達成に貢献する名古屋高速道路 公社の取り組み

令和2年8月26日に、「中期経営計画（2019-2021）」とSDGs（持続可能な開発目標）の各ゴールとのつながりを明確にし、計画に定める施策の推進を通じて、SDGsの達成に貢献していくことを公表した。

また、社内に「SDGs推進チーム会議」を設置し、SDGsに関する役職員の理解・浸透及び意識向上を図るとともに、SDGsの達成に貢献する取り組みを着実に進めていくこととした（表10-6-7参照）。

■表10-6-7 「中期経営計画（2019-2021）」とSDGsとの関連



SDGsの達成に貢献する 名古屋高速道路公社の取り組み



名古屋高速道路公社では、経営理念において、いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、地域社会を支えることを目指すと掲げ、事業を行っています。

SDGsは、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であり、その目指すところは、名古屋高速道路公社の経営理念と重なり合うものであります。

このことから、名古屋高速道路公社では、経営理念を具体化し実現するため、取り組みに注力している「中期経営計画（2019-2021）」とSDGsの各ゴールとのつながりを明確にし、計画に定める施策を推進することを通じて、SDGsの達成に貢献していきます。

また、社内に「SDGs推進チーム会議」を設置し、SDGsに関する理解・浸透及び意識向上を図るとともに、SDGsの達成に貢献する取り組みを着実に進めます。さらに、これからはSDGsの達成に向けて、積極的に取り組み内容の充実や拡大に努めていきます。

経営理念

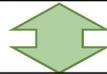
基本理念

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。

中期経営計画（2019-2021）



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



・SDGsとは

持続可能な開発目標（SDGs）とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。

（外務省HPより）

●念願の建設工事

「道をつくる仕事がしたい」と思い、この名古屋高速道路公社へ入社して10年目、念願であった建設部への異動がかなった。

着任したのは平成23年4月。当時の建設部は、整備計画延長81.2kmの中でも最後の路線となる高速4号東海線のⅡ期区間（木場～東海JCT間）とⅢ期区間（六番北～木場間）の最盛期であり、中でもⅢ期区間は、六番町新幹線跨線部や用地明渡し未了部など非常に困難な課題を有する区間であった。筆者は無力に限りにく近い微力であったが、先輩・同僚とこれらの課題を乗り越え、平成25年11月に無事全線開通を迎え、その喜びを分かち合えたことは筆者の公社人生の中でも大きな財産となった。なお、全線開通までのエピソードは、主力だった先輩方の座談会で振り返られているので是非そちらをご覧ください。

●地元の方々の温かい対応 ～「ありがとう」「おつかれさま」～

さて、全線開通後は、後続の街路整備工事を予定する名古屋市へ引渡すための街路復旧工事を残すのみとなり、筆者はその最後の仕上げをまかされることとなった。

この最後の仕上げ段階の中で、地元の方々の温かい対応2つが今も心に残っている。

1つめは、ある地元の方より仮設看板の設置を要望されたときである。後続工事を控え車道や歩道が整備途上の状態だったため「歩行者の安全対策」として要望されたものだった。しかし、現場を引渡す際には仮設物はすべて撤去するのが原則。そこで、市の担当者と相談し、仮設看板を設置した状態で引渡すことのできることをいただき、受注業者の協力もあって要望の看板を設置することができた。現地を確認された地元の方からは「ありがとう。よくやってくれた。」という感謝の言葉をかけていただいた。ささいな内容ではあったかもしれないが、筆者にとっては、地元の思いにで

きるだけ寄り添い、市・受注業者が一体となることができるだけのことを行った結果がむくわれた温かい言葉だった。

2つめは、街路復旧工事も終わりを迎えた頃、市の担当者よりお誘いをいただき、学区の集まりで最後にご挨拶させていただいたときである。最後にご挨拶させていただいたときである。最後に顔を出すことで、思いもよらぬ要望をいただいいてしまわないか、内心ヒヤヒヤしていたところだったが、挨拶終了とともに、不安とは裏腹に「おつかれさま」という気持ちのこもった温かい盛大な拍手をかけていただいた。公社の諸先輩方や受注業者の皆さまが一丸となってこれまで地元の方々へ行ってこられた真摯な対応、並々ならぬ努力に対するねぎらいの意が表されたものと感じ、非常に感慨深いものがあった。

●今後に向けて ～「誠意」と「感謝」～

今、公社は、『いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供』することを基本理念とし、大規模修繕工事や日常の維持管理、交通安全対策などに日々奮闘中である。これらに加え、来るリニア開業に向けた都心アクセス事業の本格化という新たな局面を迎えている。

これらの大きな事業を成し遂げていくためには、公社職員一丸となって立ち向かっていくことはもちろんのことだが、関係機関、受注業者、また、道路を利用されるお客さまや沿線の皆さまのご理解・ご協力があって初めて成し遂げられるものである。

関係する皆さまと真摯に向き合う「誠意」と「感謝」の気持ちを忘れることなく、微力ながら精進してまいりたいと筆者は思う。

そして、どこかでまた、「ありがとう」と言ってもらえる、感じてもらえる、そんな仕事ができれば幸いである。

（荒巻 景介）

●はじめに

平成27年度から平成29年度まで整備部企画整備課調査係で名古屋高速道路の点検・調査の業務に携わり道路の損傷状況について知るようになった。調査係は現在の業務分担とは異なり点検と調査が一つの係になっていた。その当時は平成24年12月の中央自動車道笹子トンネルで発生した天井板落下事故を受けて道路構造物の維持管理の重要性が社会全般に認識され、平成25年9月に道路法及び道路法施行令の改正、平成26年7月道路法施行規則が改正され、橋等の点検は近接目視により5年に1回の頻度を基本とし、その健全性の診断等が定められた。

名古屋高速道路公社においても上記の改正やこれまでの知見等を踏まえて「道路構造物の点検要領（土木構造物）平成27年4月 名古屋高速道路公社 整備部（以下、「点検要領」）」を全面改定した。法改正後の最初の定期点検は半地下・トンネル部、橋梁部を平成26年度から平成30年度の5年間で全線実施し、点検手法は近接目視及び触診を基本として実施し、コンクリート構造物は表面のみではなく、内部の状況把握、第三者被害防止を目的としてハンマーなどによる打音検査も合わせて行った。

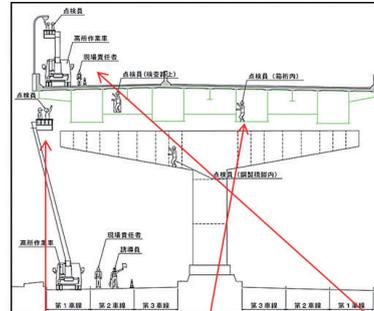
●現状

定期点検1巡目を平成26年度から30年度にかけて全線行った結果、点検要領に基づき補修が必要であると判定された損傷数は3万程度確認された。路線毎の内訳では開通約40年の大高線では43%程度、開通約30年の万場線では20%程度、環状線では10%程度と開通年数に比例して損傷数は増加している。部材別の損傷としては、伸縮装置に全体の30%程度、支承に20%程度、床版、鋼部材の順番で多くの損傷が確認されている。

●要因

損傷としては、鋼部材では掛け違い部の伸縮装置の損傷部からの漏水によって桁端部の鋼部材（支承等）や橋脚に腐食等が確認されている。特に冬期は凍結防止剤として塩化ナトリウム等が散布され雨水で流されることがないので鋼部材の腐食速度は速く、損傷程度も著しい状況である。コンクリート床版では、下面の漏水や打音検査時に異音を確認された箇所の床版上面を調査すると断

面補修箇所で既設との接着が切れ、雨水や凍結防止剤の供給により鉄筋の腐食が進行するため、下面への漏水や異音を発生させている。



図・写真-1 点検実施状況



写真-2 伸縮装置損傷状況 写真-3 支承腐食状況

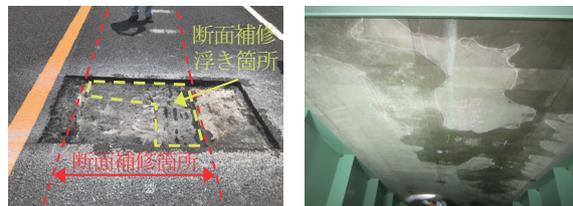


写真-4 床版上面状況 写真-5 床版下面漏水状況

これらにより、名古屋高速道路は漏水による鋼部材の腐食や補修箇所の再劣化が主な損傷要因であるため、その対策を行うことが維持管理で重要である。

●おわりに

漏水は部材を急速に劣化させるので、点検時は注視し、発見時は速やかな要因の調査・対策が必要であり、断面の補修は材料の性能、使用条件、現場条件を考慮し、材料の性能が十分に発揮できるように材料の品質管理及び施工管理を定め、その管理・監督を行うことが損傷数を減らし、長寿命化につながることを意識して維持管理に取り組んでいきたい。

（田村 敬介）