

名古屋高速道路公社

運営会議

(第56回)

平成29年 7月10日

目 次

	ページ
はじめに	1
有料道路事業のしくみ	2
I 名古屋高速道路の現状	
1 名古屋高速道路の概況	3
2 交通量等の現状	
(1)交通量	4
(2)渋滞状況	5
3 経営の現状(平成28年度決算)	
(1)損益計算書の概要	6
(2)賃借対照表の概要と償還状況	8
II 平成29年度予算の概要	10
III 平成29年度の主な取り組み(中期経営計画(2016-2018)の進捗状況)	
1 重点施策の取り組み状況	12
(1)大規模修繕の確実な推進	12
(2)交通安全対策及び交通規制回数・時間の縮減	13
(3)都心へのアクセス(名駅等)向上の取り組み	14
2 主な施策の取り組み状況	
(1)「より利用しやすい料金」について	15
(2)交通安全対策	16
(3)渋滞対策	18
(4)広報活動の取り組み	19
(5)道路施設の維持保全	20
3 目標達成状況一覧	22
【参考】 償還関連資料	24

はじめに

- ・名古屋高速道路は、平成25年11月23日に現計画延長81.2kmの全線が開通。
- ・現在、1日平均で33万台が利用しており、名古屋都市圏における経済活動の礎を担っている。
- ・しかしながら、交通量の増加に伴う渋滞や事故の増加が懸念されるほか、構造物の高齢化も進んでいる状況にある。
- ・そのため、公社の視点を「整備」から「利用」へと軸足を移し、定時性・安全性の確保に向けた対策に取り組むとともに、構造物の長寿命化対策を進めていく。
- ・さらに、リニア中央新幹線に対応した新たなまちづくりとの連携を深め、元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献していく。

【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。

有料道路事業のしくみ

- ・ 昭和45年9月に愛知県と名古屋市により設立。
- ・ 出資金や借入金によって道路を建設。
- ・ 通行料金をいただいて建設に要した費用を一定の期間内に返済(償還)していく有料道路制度。

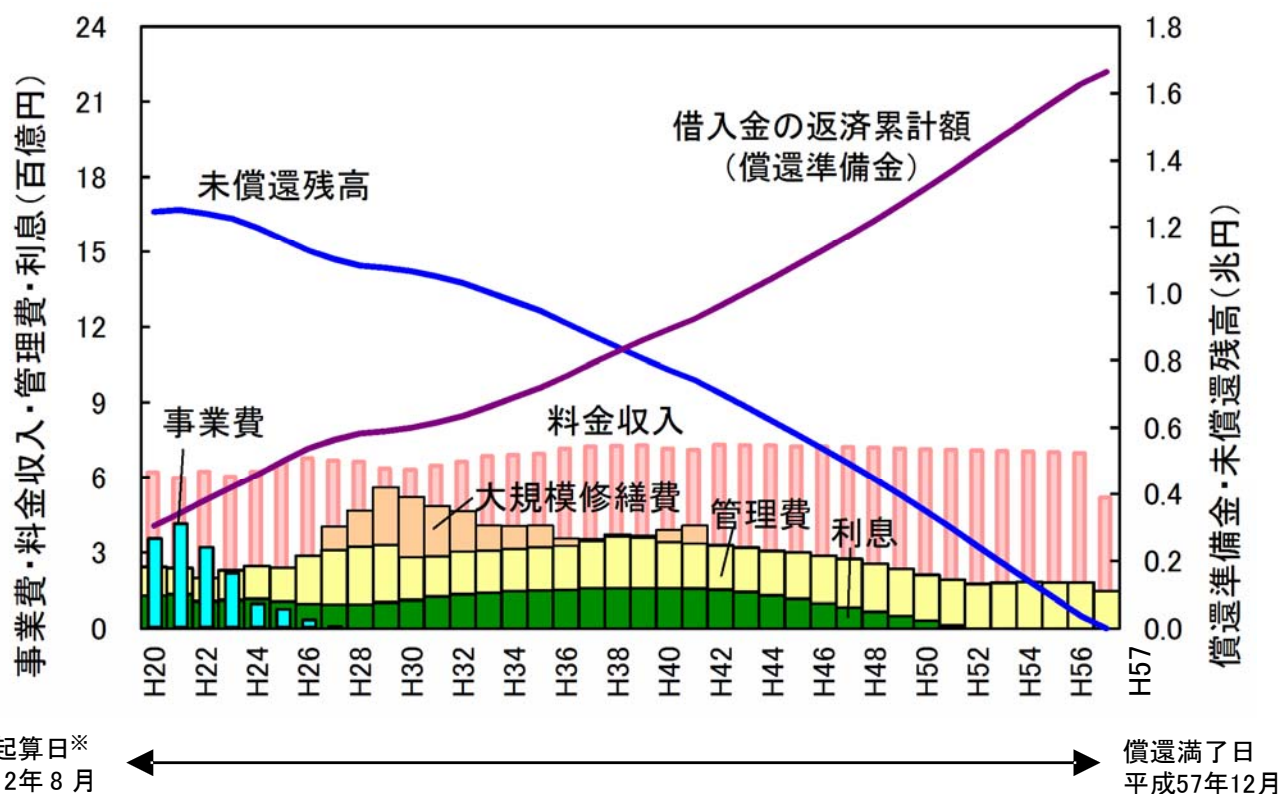
[事業概要]

総事業費:1兆6,900億円

完了年度:平成30年度

償還満了日:平成57年12月

※総事業費、完了年度は整備計画(平成25年1月国土交通大臣許可)、償還満了日は料金認可(平成27年9月国土交通大臣認可)に基づく。



換算起算日※
平成12年8月

償還満了日
平成57年12月

※換算起算日: 供用路線の建設費、供用開始日等を勘案して、ネットワーク全体の平均的な供用日を算出したもの

図1 償還計画図

I 名古屋高速道路の現状

1 名古屋高速道路の概況

① 道路交通の分担率

名古屋市内の主要幹線道路に占める道路の延長比率が約10%であるのに対し、同市内の約17%(日あたり236万台・km)の交通量を担っている。

② 死傷事故の状況

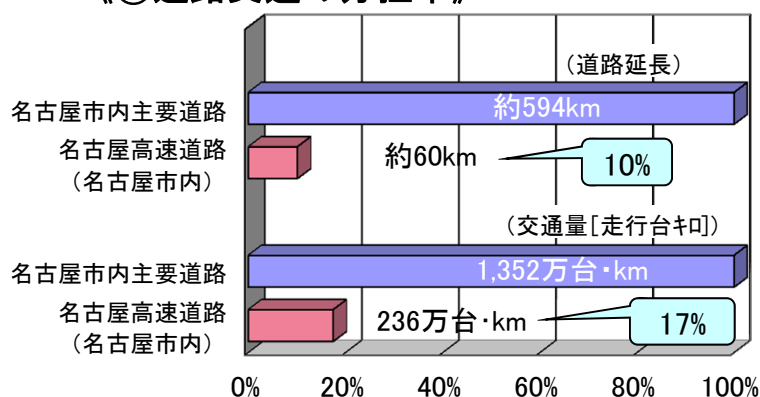
交差点や信号のない自動車専用道路であるため、交通事故に遭う確率を示す「死傷事故率※」が7件/億台キロと主要幹線道路に比べ約1/21と交通事故(人身事故)の発生が低い状況にある。

③ 利用の理由(お客様のご意見)

名古屋高速道路を利用する理由は、時間短縮・到着見込みの立ちやすさが上位を占めており、高速性・定時性に関し一定の評価をいただいている。

※「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。
死傷事故率の減少は、道路を走行する際に事故に遭う確率が減少し、安全性が向上することを意味する。

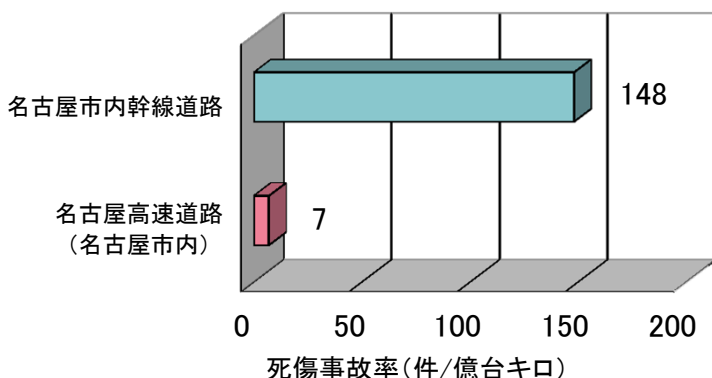
《①道路交通の分担率》



○名古屋市内主要道路: 高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象としている。
○道路延長: H28名古屋市道路統計を基に算出している。
○走行台キロ: 道路交通の総量を表す場合に用いる指標をいう。平成27年道路交通センサスを基に算出している。

図2 道路延長と交通量(走行台キロ)

《②死傷事故の状況》

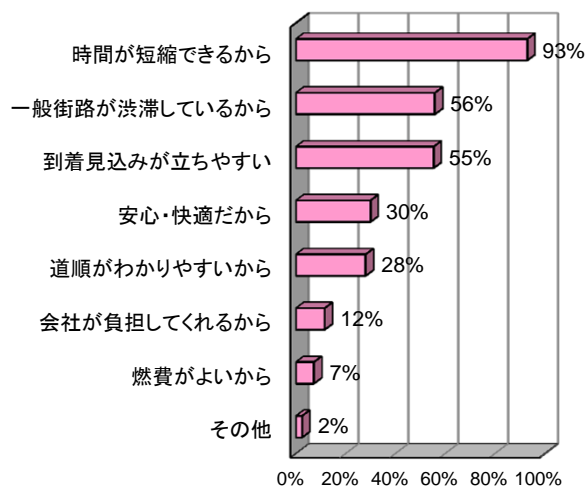


○死傷事故率: 1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す。名古屋市内幹線道路は、平成27年道路交通センサス及び交通事故・道路統計データベースを基に算出。名古屋高速は公社データ(平成27年)より算出。

○名古屋市内幹線道路: 名古屋市内の一般国道、主要地方道、一般県道、センサス対象指定市(名古屋市)一般市道を対象としている。

図3 死傷事故率

《③利用の理由》



《平成28年度お客様満足度調査》
対象:〈調査票〉沿線市町村、NEXCO周辺PA・SA、タクシー・トラック協会、名商工会員等
〈WEB〉委託調査、公社HP
収集数: 約4,700件 (調査票約2,800件、WEB約1,900件)
実施期間: 平成28年10月1日～10月31日

図4 利用理由

2 交通量等の現状

(1) 交通量

- ① 平成28年度の平均交通量は約33万1千台/日で、景気の緩やかな回復基調が続いていることに伴い対前年比3%増。
- ② 長期的な増減傾向を示す移動平均(過去1年)*では、平成23年3月の名二環(高針JCT～名古屋南JCT)の開通などの影響による一時的な減少を除けば、増加傾向。

* 移動平均(過去1年): 当該月を含む過去1年間の平均値

表1 料金圏別交通量の年度比較 (台/日)

料金圏	平成28年度 A	平成27年度 B	比率 (A / B)
名古屋線	220,900	214,800	1.03
尾北線	109,900	106,500	1.03
合計	330,800	321,300	1.03



図5 料金圏図

交通量(万台/日)

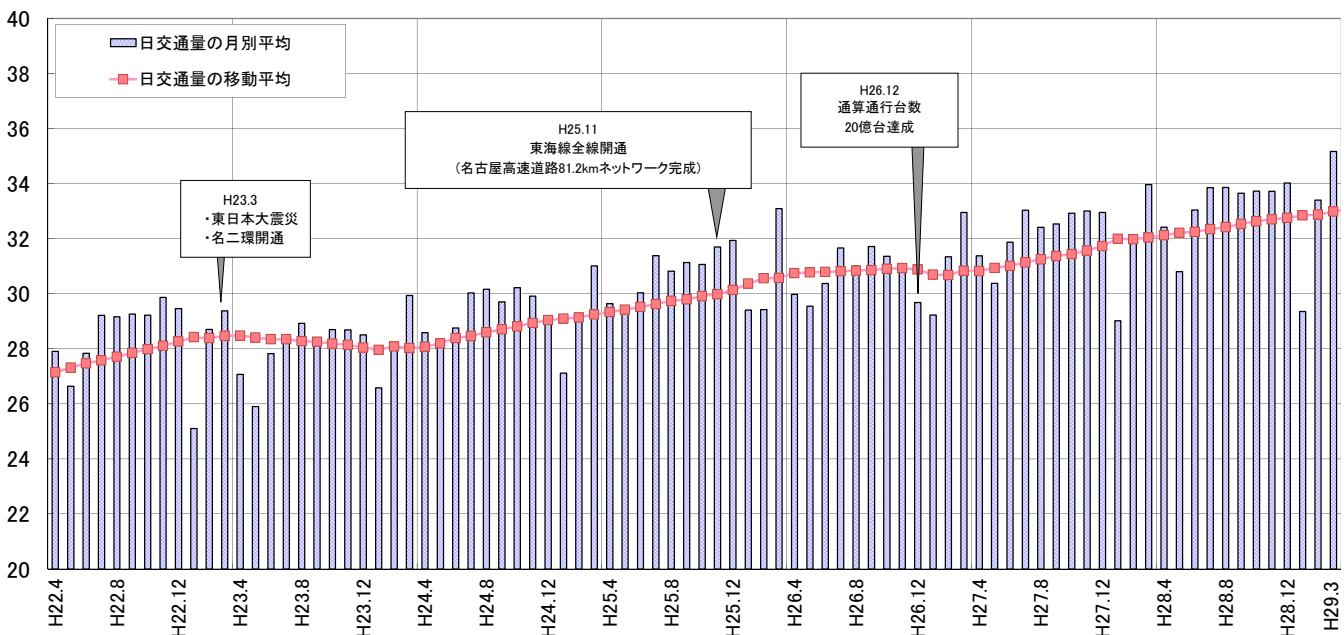


図6 交通量の推移

(2) 渋滞状況 (事故渋滞、工事渋滞を除く)

- ①平成22年度以前は、大高線、都心環状線を中心に日常的に渋滞が発生したが、名二環（高針JCT～名古屋南JCT）開通（平成22年度末）等により、渋滞は大幅に減少。
- ②平成28年度の全線の平日平均渋滞量は平成27年度と同程度。
- ③都心環状線は、平成24年度以降の交通量の増加に伴い渋滞が増加傾向。
- ④小牧線は、国道41号車線数増加等※1により、平成28年度の渋滞量が大幅に減少傾向。

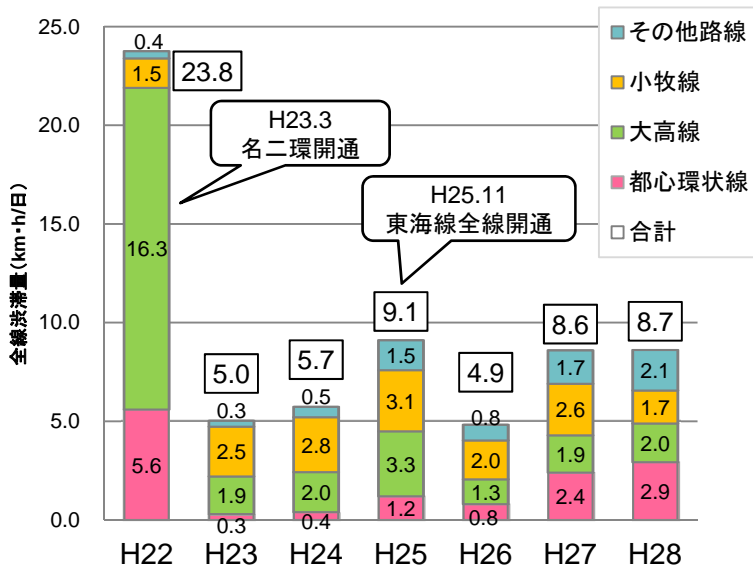


図7 全線の平均渋滞量※2(平日)

※2 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 国道41号車線数増加等:
 H26.2 国道41号村中交差点改良工事
 H28.4 国道41号車線運用の改良
 H29.2 国道41号車線数の増加
 (北行き 2車線→3車線)



H29.5.11 17:00 撮影

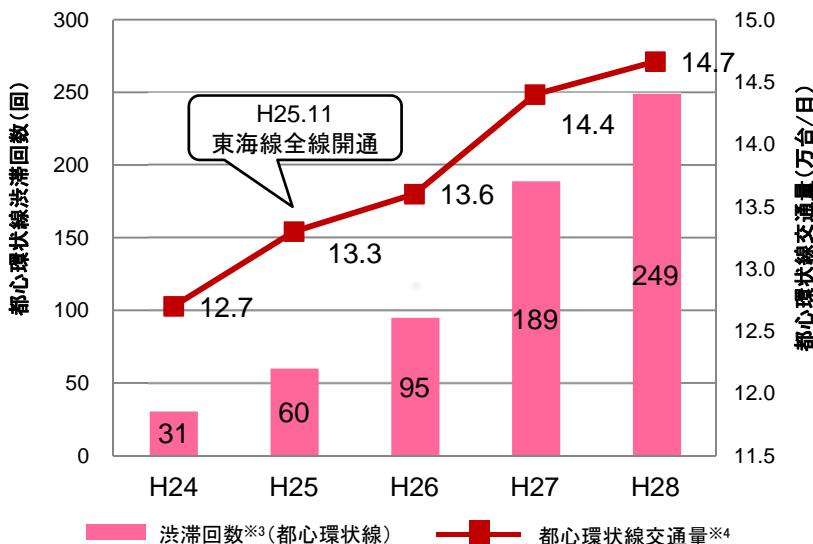


図8 都心環状線の渋滞回数と交通量(平日)

※3 渋滞回数: 時速30km以下、1km以上の車列が30分以上継続した状態を1回とする
 ※4 都心環状線交通量: 都心環状線入口及び放射路線からの流入交通量の合計



H29.5.12 8:00 撮影

図9 都心環状線渋滞状況

3 経営の現状(平成28年度決算)

(1) 損益計算書の概要

① 収益の状況

ア 収益の総額は749億円で、そのほとんどが道路料金収入となっている。

イ 道路料金収入は、交通量の増加により、前年度から23億円(3.2%)の増加。

② 費用の状況

ア 費用の総額は、749億円であり、主なものは、道路の維持補修や料金收受などに要した道路管理費245億円(消費税納付金含む。)、業務外費用(借入金利息など)83億円及び借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入393億円となっている。

イ 道路管理費は、修繕費等の増加により、前年度から56億円の増加。

ウ 借入金の返済(償還準備金繰入)は、収益・費用の状況により、前年度から26億円の減少。

表2 損益計算書

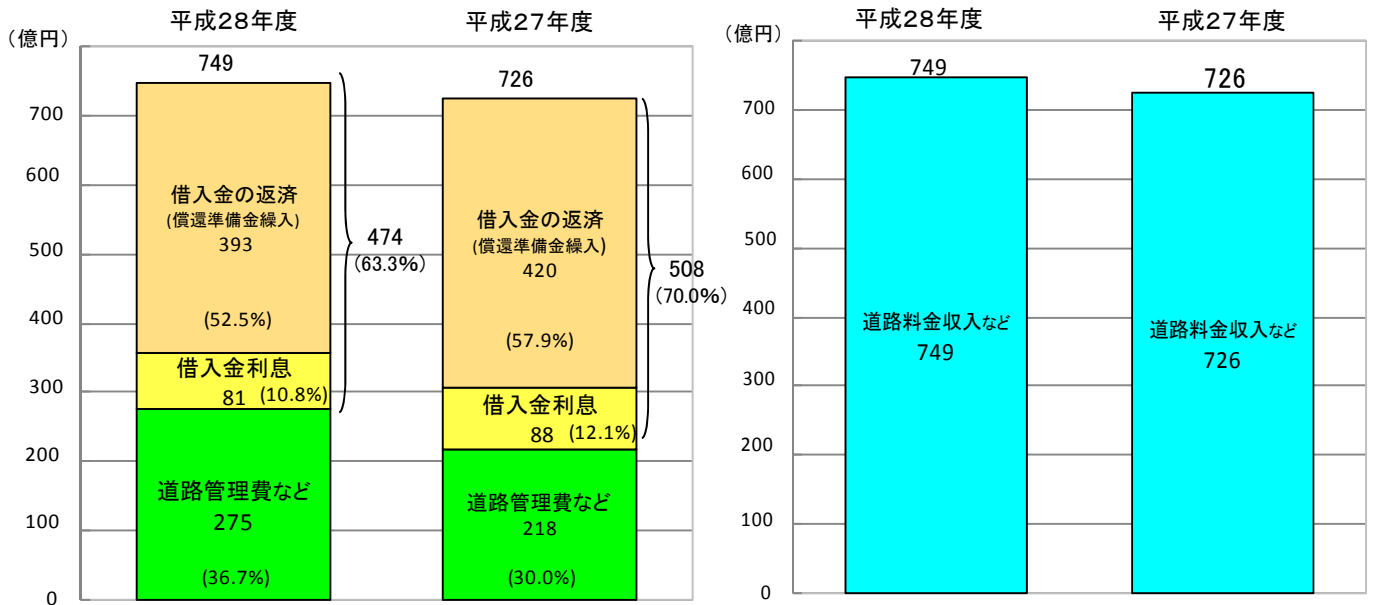
(単位:百万円)

費用の部					収益の部				
勘定科目	28年度	27年度	前年度比		勘定科目	28年度	27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	25,501	19,895	5,606	128.2	業務収入	74,764	72,455	2,309	103.2
道路管理費 (内消費税納付金)	24,463 (4,224)	18,855 (4,168)	5,608 (56)	129.7	道路料金収入	74,099	71,781	2,318	103.2
貸倒引当金繰入	1	1	0	81.8	マイレージ還元負担金収入	611	598	13	102.3
マイレージ還元負担金	1,037	1,024	13	101.3	業務雑収入	54	76	△ 22	71.3
マイレージ引当金繰入	0	15	△ 15	2.1	業務外収益	108	107	1	100.3
一般管理費	1,780	1,678	102	106.1					
業務外費用 (内借入金利息)	8,288 (8,095)	9,038 (8,822)	△ 750 (△ 727)	91.7					
小計(管理費用)	35,568	30,611	4,957	116.2					
償還準備金繰入	39,304	41,951	△ 2,647	93.7					
合計	74,872	72,562	2,310	103.2	合計	74,872	72,562	2,310	103.2

(注)端数処理の関係上、計及び比率(A/B)において合わないことがある。

費用

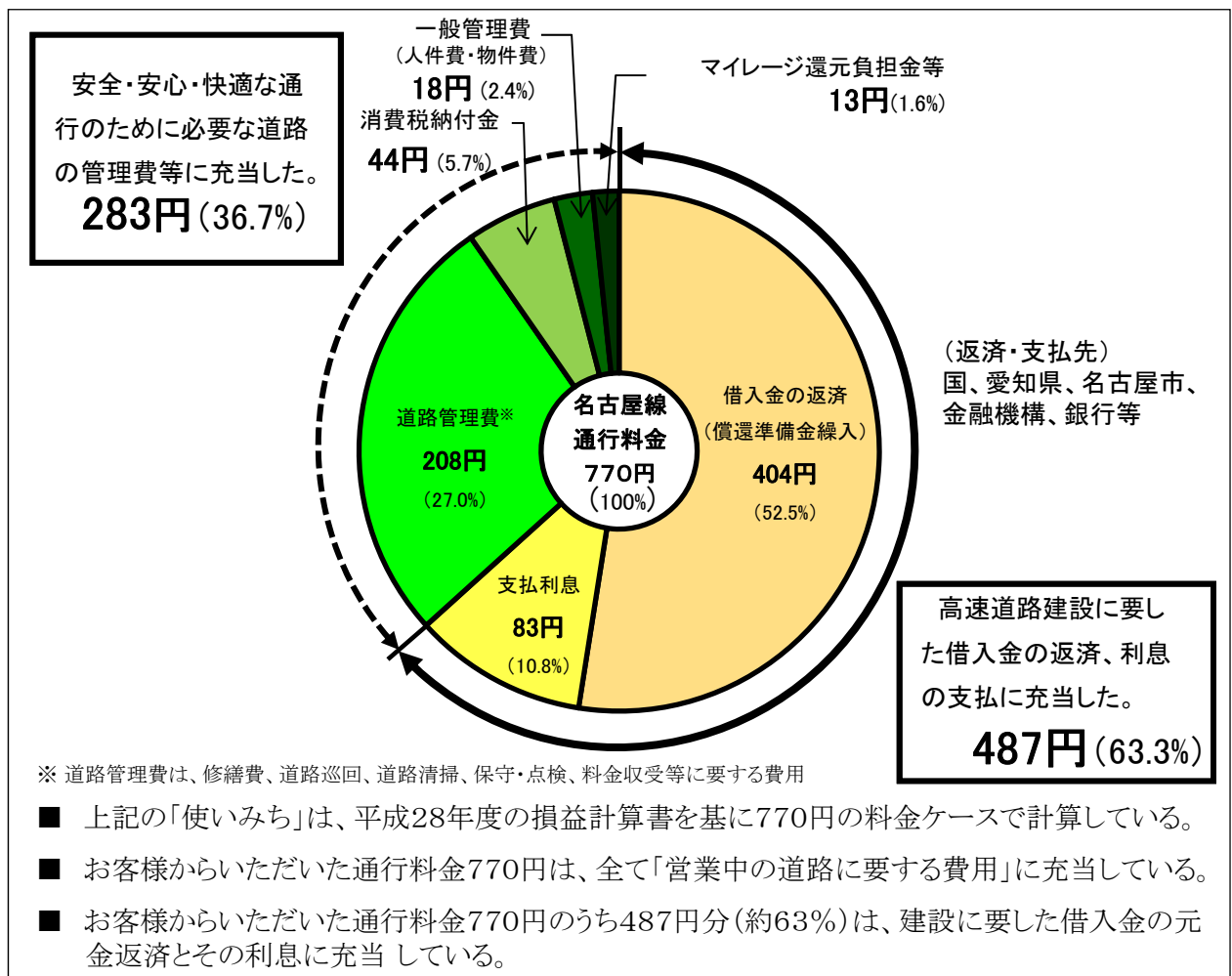
収益



(注) 端数処理の関係上、計において合わないことがある。

図10 単年度収支状況

(参考) お客様からいただいた通行料金の使いみち



(2) 貸借対照表の概要と償還状況

① 資産の状況

資産の総額は1兆6,852億円。このうち営業中の道路資産は1兆6,728億円であり、資産全体の99%。

② 負債及び資本の状況

ア 負債及び資本の総額は1兆6,852億円、主なものは、道路債券を含む借入金7,313億円、元金返済に充てた償還準備金6,204億円、設立団体の愛知県・名古屋市からの出資金3,176億円。

イ 建設に要した借入金については、全額、お客様からの料金収入で返済。

③ 償還状況

平成28年度末の償還準備金(借入金の返済に充てた償還準備金繰入の累計額)は6,204億円、償還率(償還対象額に対する償還準備金の比率)は前年度比2.3ポイント向上し、37.2%。

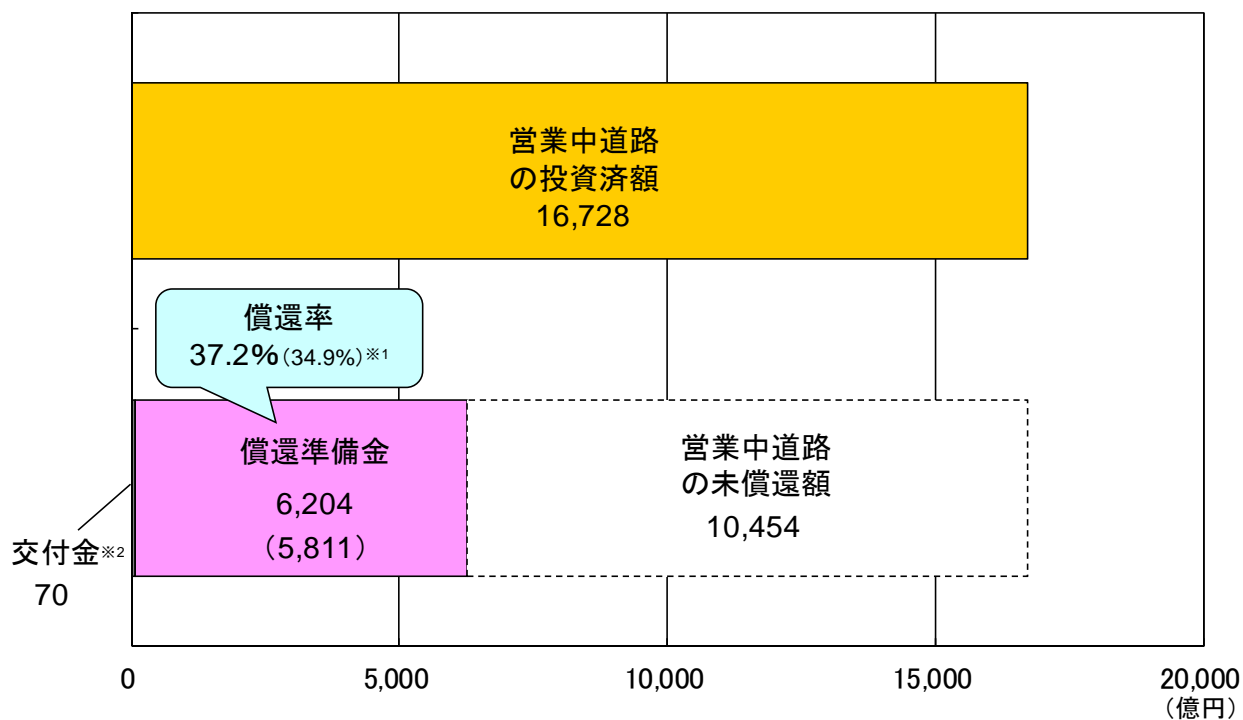
表3 貸借対照表

(単位:百万円)

資 産 の 部					負 債 及 び 資 本 の 部				
勘定科目	28年度	27年度	前年度比		勘定科目	28年度	27年度	前年度比	
	A	B	A-B	A/B(%)		A	B	A-B	A/B(%)
流動資産	9,608	7,665	1,943	125.4	流動負債	89,619	90,051	△ 432	99.5
現金・預金など	2,155	109	2,046	1,981.8	1年以内返済予定長期借入金※	81,652	83,020	△ 1,368	98.4
未収金	7,455	7,558	△ 103	98.6	未払金など	7,967	7,030	937	113.3
貸倒引当金	△ 2	△ 2	0	89.9	固定負債	657,593	693,481	△ 35,888	94.8
固定資産	1,674,615	1,673,386	1,229	100.1	名古屋高速道路債券※	392,000	381,000	11,000	102.9
道路	1,672,753	1,672,070	683	100.0	政府借入金※	122,859	141,724	△ 18,865	86.7
道路建設仮勘定	1,173	821	352	142.9	県・市借入金※	108,070	125,291	△ 17,221	86.3
有形固定資産など	688	495	193	138.9	長期借入金など※	26,703	37,550	△ 10,847	71.1
繰延資産	986	994	△ 8	99.2	退職給与引当金	680	636	44	106.8
債券発行諸費など	986	994	△ 8	99.2	ETCマイレージ引当金	259	259	0	100.1
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	620,409	581,105	39,304	106.8
					償還準備金	620,409	581,105	39,304	106.8
					基本金(県・市出資金)	317,588	317,408	180	100.1
資産合計	1,685,209	1,682,045	3,164	100.2	負債・資本合計	1,685,209	1,682,045	3,164	100.2

*の合計が借入金の合計となる。平成28年度合計：7,313億円
(平成27年度合計：7,686億円)

(注)端数処理の関係上、計及び比率(A/B)において合わないことがある。



(注) 端数処理の関係上、計において合わないことがある。

*1 (): 平成27年度の状況

*2 交付金は「資産見返交付金」であり、関連街路分担金に対する一定の補助として昭和63年度まで県・市から受けた補助金であり、償還対象外。

図11 償還状況(平成28年度)

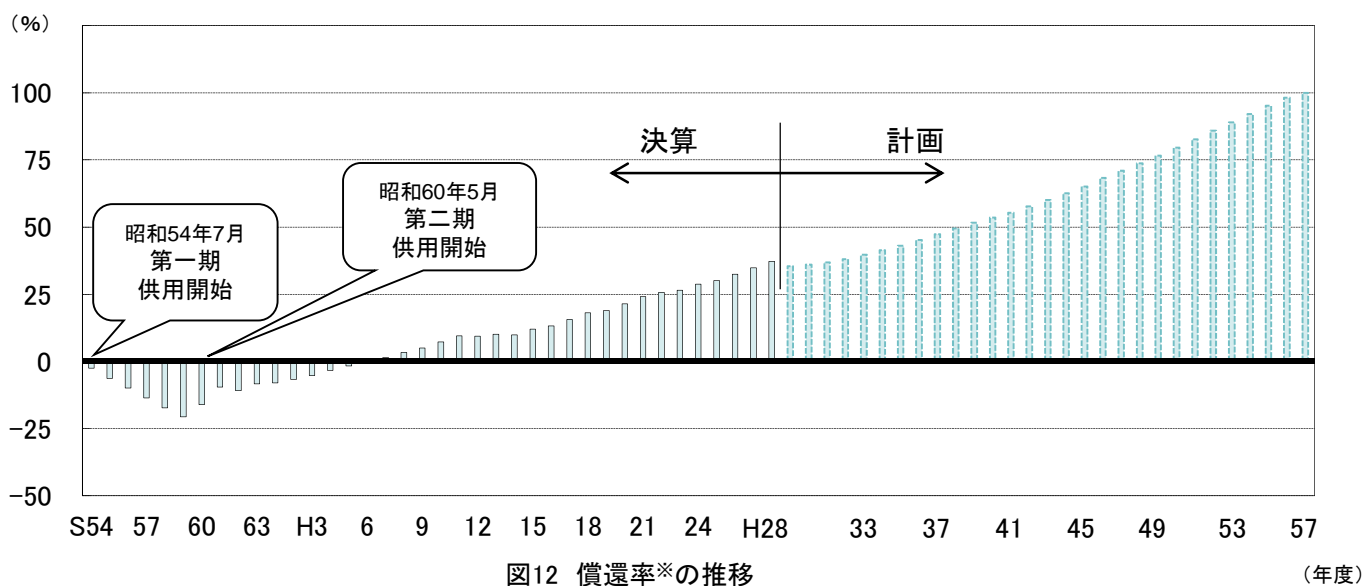


図12 償還率*の推移

*償還率は、償還対象額に対する借入金の返済(償還準備金)の割合

(年度)

Ⅱ 平成29年度予算の概要

(1) 建設事業 17億円[前年度比1.42]

① 名古屋西JCT建設工事 (8.9億円)

上部及び下部工事(高速5号万場線)

② ETC整備 (8.1億円)

ETC関連機器の機能向上(全線)

(2) 管理事業 1,376億円[前年度比1.1]

① 維持改良費 342億円[前年度比1.4]

ア 大規模修繕工事

イ 路面清掃や道路構造物・道路付属設備の点検

ウ 補修工事(舗装の打換、塗装の塗替、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など。)

オ トンネル天井板撤去工事(設備機器の工場製作)

② 業務管理費 105億円[前年度比1.0]

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。)

③ 業務外支出 911億円[前年度比1.0]

ア 元金償還金

イ 支払利息

④ その他(一般管理費、予備費) 17億円[前年度比1.0]

表4 平成29年度予算

(単位:百万円)

区 分	収 入				支 出			
	科 目	H29予算額(A)	H28予算額(B)	(A)／(B)	科 目	H29予算額(A)	H28予算額(B)	(A)／(B)
建設事業費	県・市出資金	255	180	141.7%	建設費	1,529	1,022	149.6%
	無利子貸付金	425	300	141.7%	一般管理費	162	169	95.9%
	特別転貸債	595	420	141.7%	支払利息	9	9	100.0%
	民間借入金	425	300	141.7%				
	計	1,700	1,200	141.7%	計	1,700	1,200	141.7%
管理事業費	料金収入	62,279	63,150	98.6%	維持改良費	34,215	24,567	139.3%
	民間借入金(借換)	75,135	66,532	112.9%	業務管理費	10,544	10,502	100.4%
	雑収入	172	172	100.0%	一般管理費	1,713	1,789	95.8%
					業務外支出	91,109	92,991	98.0%
					元金償還金	81,652	83,020	98.4%
					支払利息	9,457	9,971	94.8%
					予備費	5	5	100%
	計	137,586	129,854	106.0%	計	137,586	129,854	106.0%
受託事業費	受託工事収入	680	690	98.6%	受託工事費	680	690	98.6%
合 計		139,966	131,744	106.2%	合 計	139,966	131,744	106.2%

Ⅲ 平成29年度の主な取り組み (中期経営計画(2016-2018)の進捗状況)

1 重点施策の取り組み状況

(1) 大規模修繕の確実な推進

【平成28年度】

高速3号大高線の一部区間において、床版下面からの修繕等を実施した。

【平成29年度】

高速3号大高線・高速5号万場線・高速都心環状線の一部区間において、床版下面からの修繕等を実施する。

項目	平成28年度		平成29年度	平成30年度
	目標	実績	目標	
大規模修繕完了延長※	2%	2%	13%	25%

※ 大規模修繕完了延長:大規模修繕対象箇所(約37.9km)のうち、床版下面からの修繕が完了した供用延長の割合



図15 大規模修繕の実施内容

(2) 交通安全対策及び交通規制回数・時間の縮減

【平成28年度】

- ①カーブ区間の交通事故件数の減少を図る交通安全対策として、カーブ区間のカラー舗装対策を計画的に実施した。(都心環状線カーブ区間の対策: 8箇所)
- ②県警高速隊との連携及び早期のレッカー手配を実施し、交通事故処理に伴う渋滞時間の縮減に努めた。
- ③雪による通行止め時間の短縮を図るため、より効率的な除雪ルート・機械編成を定めた新たな除雪計画を策定した。

【平成29年度】

- ①交通事故の原因や形態を分析し、事故件数が多いカーブ区間に着目して、必要な対策を実施する。
- ②雪氷対策として、除雪車の増車、ランプ部の除雪要員の増員などにより、更なる通行止め時間の短縮を図る。

項目	平成28年度		平成29年度	平成30年度
	目標	実績	目標	
車両単独事故(カーブ区間)の件数※1(件/年) (H27実績: 140件)	120件	128件	90件	80件
死傷事故率※2 (1億台キロあたりの件数) (H27実績: 6.2件/億台キロ)	6.1	5.7	6.0以下 →	
交通事故処理に伴う渋滞時間	70分以内/件	67分/件	70分以内/件 →	

※1 車両単独事故(カーブ区間)の件数:カーブ区間25箇所における年間の車両単独事故件数

※2 死傷事故率: 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

参考:死傷事故率(H23年度)は、全道路は93件/億台キロ、自動車専用道路は11件/億台キロ(国土交通省HPより)



図16 カラー舗装(東片端JCT南カーブ)

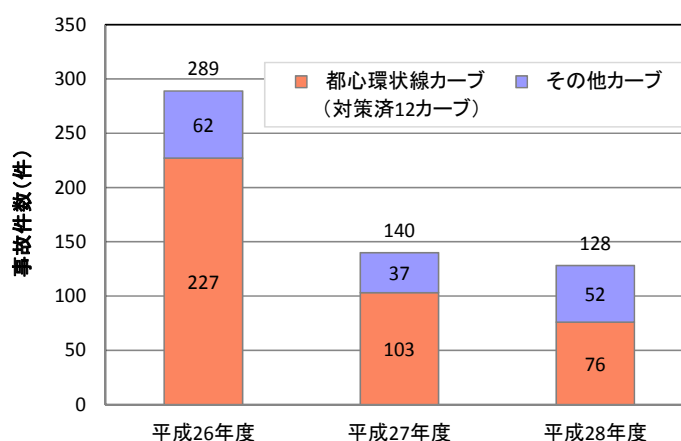


図17 カーブ区間の車両単独事故件数推移

(3) 都心へのアクセス(名駅等)向上の取り組み

【平成28年度】

都心へのアクセス(名駅等)向上に関する会議に参画し、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」の「基本的な考え方」(案)の策定に協力した。

【平成29年度】

名古屋駅周辺交通基盤整備方針の策定及び高速道路アクセス向上に係る整備内容等の具体化に向けた検討に、関係機関とともに協力する。

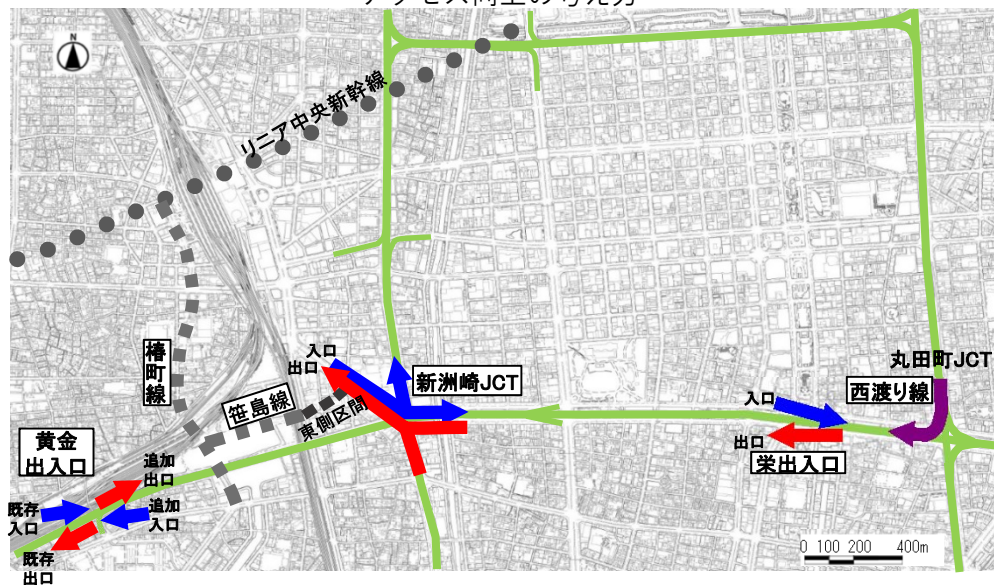
「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」の「基本的な考え方」(案)

交通施設の配置・整備 (高速道路)

方向性

名古屋高速道路の名駅周辺のランプは、栄・伏見地区を向いた出口配置であり、Uターンや迂回を伴う利用及び、都心環状線の合流部等では渋滞が発生している。また、再開発の進展やリニア開業に伴い、名駅通の交通が増大している。これらに対応するため、高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善及び名駅通に集中する交通の分散を実施する。

アクセス向上の考え方



内容

1 高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善

- ・黄金出入口付近フルIC及び樺町線の改善による駅西側とのアクセス強化、新洲崎JCT出入口設置による駅東方面とのアクセス向上を図る。
- ・新洲崎JCT方面からの接続方法については、名駅通への接続を図る。なお、名古屋駅周辺ビルへの直結については、リニアの大阪延伸等のタイミングやまちづくりの動向を踏まえ、中長期的な課題として検討する。
- ・名駅周辺の改善だけでなく、栄出入口・西渡り線の追加を行うことにより、都心環状線の渋滞緩和を行い、名駅へのよりスムーズなアクセス向上を図る。

2 名駅通に集中する交通の分散

- ・笹島線・樺町線の整備により、交通の円滑化を図る。

H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度以降
整備方針の基本的な考え方の公表			整備方針の策定	整備計画の策定、必要な手続・関係機関協議・設計・整備			

(参考)「名古屋駅周辺まちづくり推進懇談会」H29.3.30資料より抜粋

2 主な施策の取り組み状況

(1) 「より利用しやすい料金」について

【平成28年度】

国土幹線道路部会の中間答申(H27.7.30)の記載内容を踏まえ、利用経路や平均利用距離などの利用実態等を整理した。

【平成29年度】

引き続き、首都高速、阪神高速の実施状況を踏まえ、名古屋高速道路の現状と課題について、整理・検討を進める。

○参考

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27年7月30日）
高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」

(抜粋)

3. その他

【他の大都市圏の料金体系に関する検討】

「首都圏料金の賢い3原則」は、我が国の高速道路における今後の料金体系の基本とも考えられることから、首都圏とともに日本経済を牽引する近畿圏や中京圏の料金体系についても、ネットワーク整備の進展に合わせて、地域固有の課題等について整理した上で、議論を進めることが必要である。

【首都圏の動向】

平成27年7月 国土幹線道路部会 中間答申

【首都圏料金の賢い3原則】

- ①利用度合いに応じた公平な料金体系
・対距離制を基本とした料金
- ②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
・管理主体間の継ぎ目を感じない料金
- ③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系
・効率的・柔軟な利用を実現する料金

平成28年4月 首都圏の新たな料金スタート

(管理主体を超えた料金体系(対距離制)の実施)

【近畿圏の動向】

平成27年12月 近畿圏の料金等について議論が開始

平成28年 9月 国土幹線道路部会 基本方針

<基本的な考え方>

- ①利用度合いに応じた公平な料金体系
 - ②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系
 - ③交通流動の最適化のための戦略的な料金体系
- 特に、近畿圏は「必要なネットワークの充実と合理的な料金体系の整理との両立」「管理主体の整理」に特段の対応が必要。

平成29年 6月 近畿圏の新たな料金スタート

(管理主体を超えた料金体系(対距離制)の実施)

(2) 交通安全対策

1) 逆走、誤進入対策

【平成28年度】

逆走・誤進入対策として、路面標示(出口2箇所:千音寺・楠)を設置、逆走検知・警告システム(出口3箇所:錦橋、吹上東、笠寺)の設置工事を実施した。

【平成29年度】

設置を完了した逆走検知・警告システムの試行運用を5月1日から開始、その有効性を検証する。

さらに、出口部に路面標示(高速出口、大型矢印)等を設置する。

項目	平成28年度		平成29年度	平成30年度
	目標	実績	目標	
逆走、誤進入対策※	計画的に追加対策を実施	チラシ、HP等でのお客様への広報、千音寺・楠出口の路面標示実施、逆走検知・警告システムの設置	計画的に追加対策を実施	

※ 逆走、誤進入対策:高速出口における車両、自転車、歩行者の逆走、誤進入対策



図18 路面標示設置(千音寺出口)

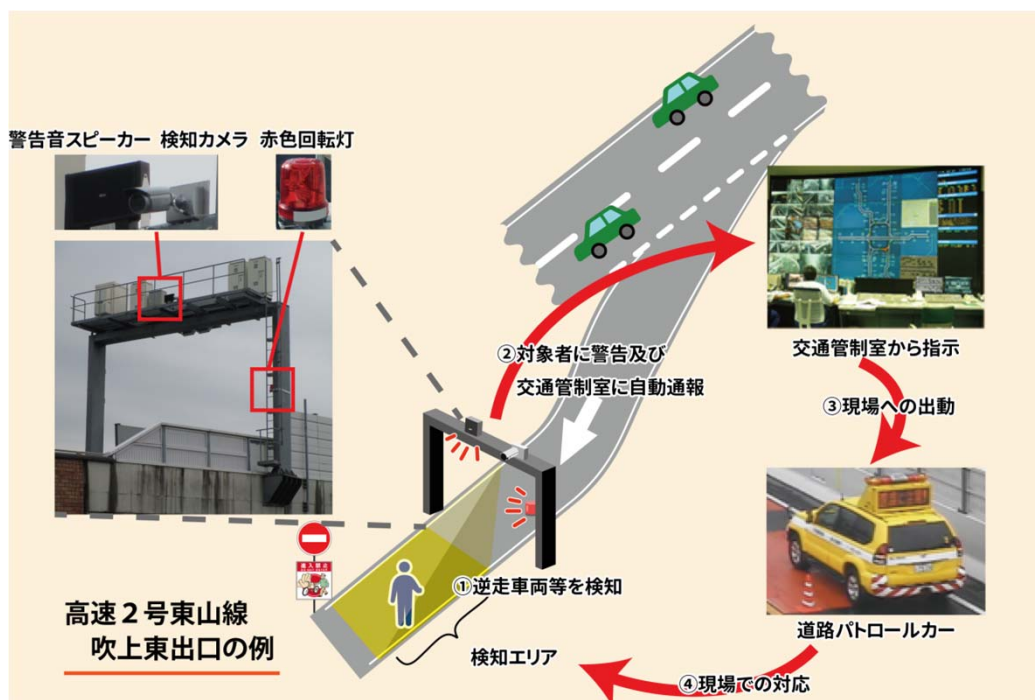


図19 逆走検知・警告システム

2) ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設

【平成28年度】

ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設工事を実施した。

【平成29年度】

ETCカード未挿入お知らせアンテナの増設工事を完了し、未挿入事案を減らす。

項目	平成28年度		平成29年度	平成30年度
	目標	実績	目標	
お知らせアンテナ増設	工事	工事	運用開始	→
ETCカード未挿入件数減少割合(11料金所)※	-	-	-	設置前比 50%減

【お知らせアンテナ増設予定箇所(11料金所): 堀田、六番北、西春、一宮東、烏森、春岡、山王、鳥見町、木場、六番南、東海新宝】

※ ETCカード未挿入件数減少割合(11料金所): ETCカード未挿入お知らせアンテナを増設した箇所においてカード未挿入件数が減少した割合



図20 ETCカード未挿入お知らせアンテナ設置状況(左:一宮中料金所、右:白川料金所)

3) 交通安全啓発活動

【平成28年度】

愛知県警と連携した交通安全啓発活動を継続して推進し、JAFと連携した交通安全講習会(名古屋高速道路の走り方のコツ講習会)なども実施した。

【平成29年度】

交通安全啓発活動の実施やホームページでの交通安全情報の提供、交通安全講習会(名古屋高速道路の走り方のコツ講習会)を引き続き実施する。



図21 走り方のコツ講習会(講義、マイクロバスでの高速道路走行)

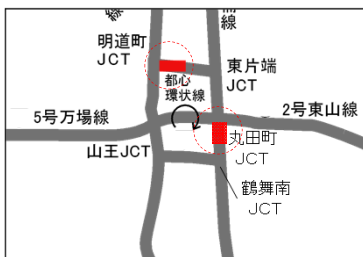
(3) 渋滞対策

【平成28年度】

- ①[丸田町JCT]交通実態の分析を行い、対策を立案した。
- ②[明道町JCT]対策後データの収集・分析により、対策の評価を実施した。

【平成29年度】

- ①[丸田町JCT]関係機関協議を進め対策を実施する。
- ②[明道町JCT]対策の評価に基づく追加対策を実施する。



項目	平成28年度		平成29年度	平成30年度
	目標	実績	目標	
渋滞対策	丸田町 JCT	立案	実施	実施済対策分析評価
	明道町 JCT	実施済対策分析評価	追加対策実施	—

丸田町JCT

車線変更に伴う事故の抑制および渋滞の緩和を目的として車線運用の変更を立案

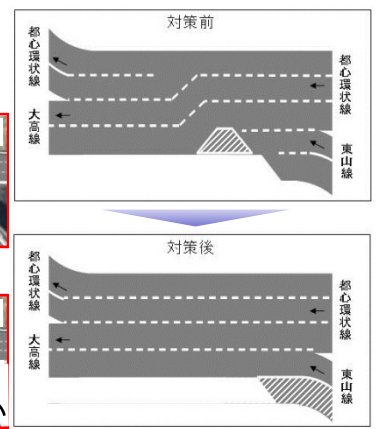
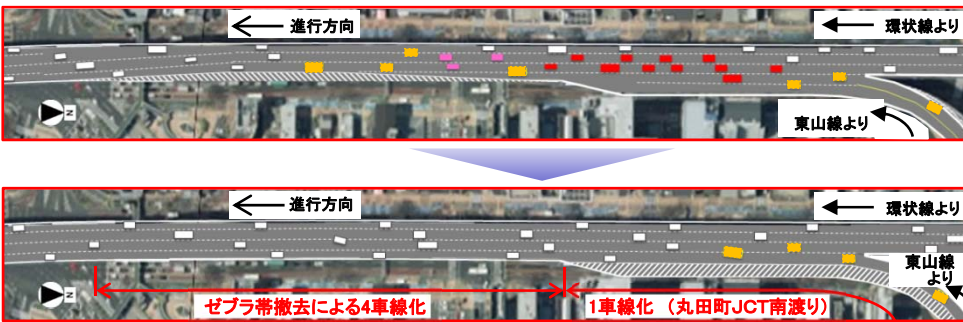
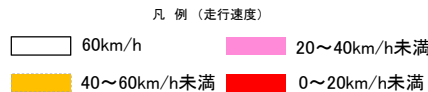


図22 ミクロシミュレーションによる予測イメージ(丸田町JCT)

明道町JCT

都心環状線の渋滞緩和を目的として合流部のキープレーン促進の対策を実施(平成27年度)

- ①案内看板の設置
- ②合流注意看板の撤去及び車線別案内標識の設置
- ③路面標示の追加・変更

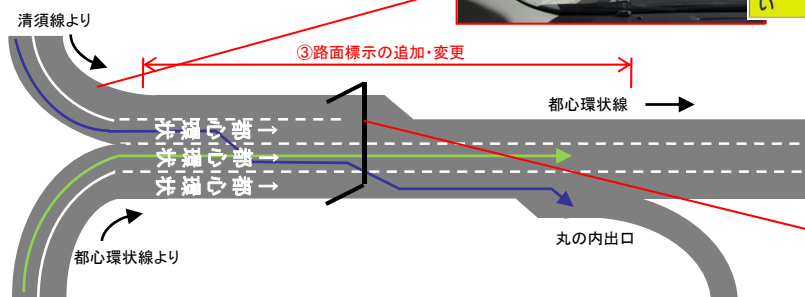


図23 渋滞対策(明道町JCT)

(4) 広報活動の取り組み

【平成28年度】

- ①ホームページや記者発表等を通じた適宜適切な情報発信に努め、取材対応、報道(新聞、TV)回数が増加した。
- ②お客様に直接情報を発信するため、平成28年9月から新たにフェイスブックの運用を開始した。
- ③夏休みフェスティバル、秋フェスティバルなどの各種イベントを開催し、地域の皆様との交流を図った。

【平成29年度】

- ①ホームページや記者発表等を通じた分かりやすく積極的な情報発信に取り組む。
- ②ホームページと連携したスマホサイトを構築して、分かりやすい情報発信に取り組む。
- ③ネックス・プラザを活用した小中学校の総合学習の利用促進を図る。

項目	平成28年度		平成29年度	平成30年度
	目標	実績	目標	
ホームページと連携したスマホサイトの構築※1	設計・検討	設計・検討	運用開始	→
フェイスブックの活用	運用開始	運用開始	運用	→
ネックス・プラザ利用団体数※2 (H27実績:93団体)	100団体	114団体	120団体	120団体以上

※1 ホームページと連携したスマホサイトの構築:ホームページと連携したスマホサイト構築による分かりやすく積極的な情報発信

※2 利用団体数:ネックス・プラザにおける総合学習や社会見学の年間利用団体数



図24 総合学習としての活用状況

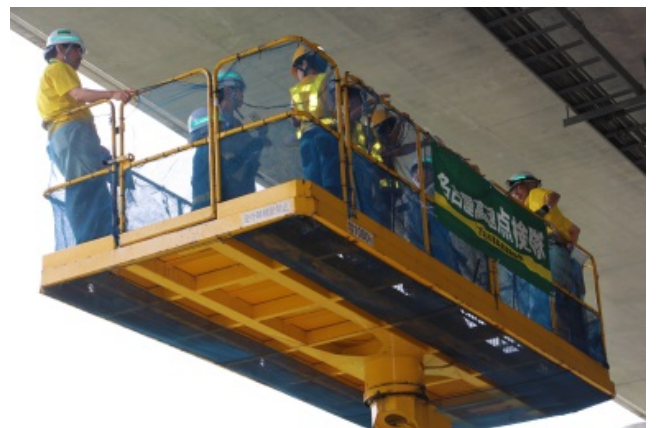


図25 高所作業車の乗車体験
(夏休みフェスティバル)

(5) 道路施設の維持保全

1) リフレッシュ工事

【平成28年度】

高速1号楠線(北行)において本線を通行止にして、舗装や電気施設等の補修工事を平成28年11月19日から11月27日まで集中的に実施した。

【平成29年度】

高速1号楠線(南行)において本線を通行止にして、舗装や電気施設等の補修工事を11月上旬(予定)に集中的に実施する。



図26 リフレッシュ工事状況

2) 東山トンネル天井板撤去

【平成28年度】

東山トンネル天井板撤去に向け、交通影響の検討をするとともに関係機関との協議に着手した。

【平成29年度】

引き続き関係機関と調整を進め、平成30年度後半を目標としたトンネル天井板撤去工事の準備を行う。

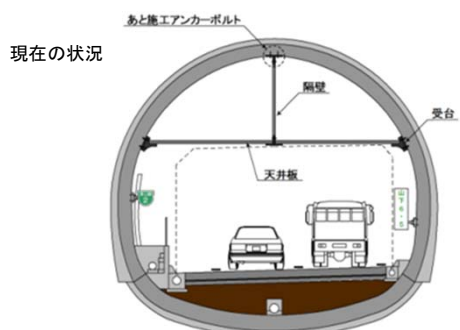


図27 東山トンネル天井板撤去後のイメージ

3) 通常修繕工事（大規模修繕対象路線を除く）

【平成28年度】

日常点検、定期点検で発見された修繕が必要な箇所について、構造物の修繕工事を実施した。

【平成29年度】

- ①日常点検、定期点検で発見された修繕が必要な箇所について、引き続き構造物の修繕工事を実施する。
- ②モルタル片落下事案を受けて、工事担当部署に点検担当を新設し、点検作業と維持補修の連携を強化して第三者被害防止に努める。

項目	平成28年度		平成29年度	平成30年度
	目標	実績	目標	目標
道路構造物保全率※	90%	92%	90%	90%

※ 道路構造物保全率: 早期に補修を必要としない橋梁数(径間数)の割合(大規模修繕対象路線を除く)

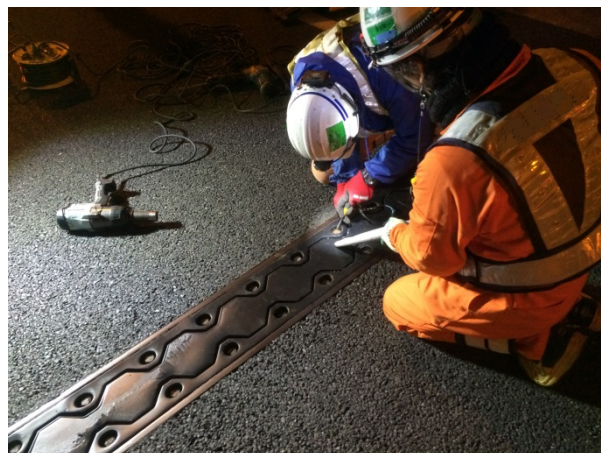


図28 定期点検状況と修繕状況

3. 目標達成状況一覧

〔4つの重点施策、5つの施策及び32の取組項目のうち、30個について目標を設定。〕

取組項目		目標（又は取組の方向性）						
		項目	内容	H28		H29	H30	
				目標	実績	目標		
1	大規模修繕に基づく取り組み	①	大規模修繕完了延長	大規模修繕対象箇所（約37.9km）のうち、床版下面からの修繕が完了した供用延長の割合	2%	2%	13%	25%
2	交通安全対策（ハード、ソフト）の推進	②	車両単独事故（カーブ区間）の件数	カーブ区間25箇所における年間の車両単独事故件数	120件	128件	90件	80件
		③	死傷事故率	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	6.1	5.7	6.0以下	
3	交通規制回数・時間の短縮	④	交通事故処理に伴う渋滞時間	交通事故処理に伴う交通規制による渋滞発生時間	70分以内/件	67分/件	70分以内/件	
4	都心へのアクセス（名駅等）向上の取り組み	〔国・県・市等で構成される「リニア・高速道路アクセス向上調整会議」に参画し、名古屋駅周辺とのアクセス向上の具体化に向け関係機関とともに検討を進める〕						
5	人材の育成と新たな技術の蓄積	⑤	派遣研修者数	NEXCO等の先進的な取り組みを行っている団体へ派遣研修をさせる職員数	3人	3人	3人	3人
		⑥	資格取得者数	公社業務へ関連した資格を新たに取得した職員数	5人	7人	5人	5人
		⑦	事例研究発表	従来3年毎の実施であったが、平成29年度より毎年度実施	計画策定	計画策定	毎年度、実施	
6	透明性・公平性の向上	⑧	総合評価落札方式による発注 プロポーザル方式による発注	価格以外の技術的要素により品質向上が期待できる業務に適用する総合評価落札方式による発注、及び高度な知識、専門的な技術を必要とする業務に適用するプロポーザル方式による発注	本格運用	本格運用	本格運用	
7	名古屋西JCT建設工事	〔伊勢湾岸自動車道、名二環等、周辺高速道路と一体となったネットワーク機能の発揮に向けて、名古屋西JCT建設工事の着実な推進を図る〕						
8	ETC2.0による情報提供	⑨	ETC2.0による情報提供	ETC2.0による渋滞、規制、安全運転支援などの情報提供	設計	設計	工事	提供開始
9	「より利用しやすい料金」について	〔国土幹線道路部会の中間答申（H27.7.30）の記載内容を踏まえ、名古屋高速道路の現状と課題の整理に取り組む〕						
10	実践的な防災訓練の実施	⑩	実践を想定した新たな訓練	想定される災害対策活動に向けて、新たに実施する実践的な訓練	初動点検、救護・避難誘導、道路啓開	初動点検、道路啓開訓練、緊急地震速報訓練を実施	初動点検、救護・避難誘導、道路啓開	
11	災害対応強化に向けた取り組み	⑪	対応力強化に向けた主な取り組み	業務継続計画（BCP）における防災上の取り組み	災害用備蓄品及び非常用電源の増強、自走不可車両の移動方法の効率化、施設等の浸水対策	防災体制強化の方針を整理	災害用備蓄品及び非常用電源の増強、自走不可車両の移動方法の効率化、施設等の浸水対策	
12	ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設	⑫	お知らせアンテナ増設（11料金所）	ETCカード未挿入お知らせアンテナの増設	工事	工事	運用開始	
		⑬	ETCカード未挿入件数減少割合	ETCカード未挿入お知らせアンテナを増設した箇所においてカード未挿入件数が減少した割合	—	—	—	設置前比50%減
13	逆走、誤進入対策	⑭	逆走、誤進入対策	高速出口における車両、自転車利用者、歩行者の逆走、誤進入対策	計画的に追加対策を実施	チラシ、HP等でのお客様への広報、千音寺・楠出口の路面標示実施、逆走検知・警告システムの設置	計画的に追加対策を実施	
14	交通安全啓発活動	〔春夏秋年末の交通安全運動など、愛知県警と連携した交通安全啓発活動に取り組むとともに、JAFなどと連携して名古屋高速道路の運転に不慣れなドライバーへの交通安全講習会を実施〕						
15	渋滞通過時間の提供	⑮	渋滞通過時間の提供	道路情報板による渋滞通過時間表示の提供	設計	設計	工事	順次、提供開始

重点施策

主な施策

取組項目		目標(又は取組の方向性)							
		項目		内容		H28		H29	H30
						目標	実績	目標	
16	現在渋滞が発生している箇所への取り組み～丸田町JCT、明道町JCT	⑯	渋滞対策	丸田町JCT	個別の渋滞対策箇所	立案	立案	実施	実施済対策分析評価
				明道町JCT		実施済対策分析評価	評価完了	追加対策実施	—
17	現在渋滞が発生している箇所への取り組み～道路交通データを活用した錦橋出口渋滞対策の試行実施～	⑰	錦橋出口交通分散	錦橋出口に集中する交通を最適に分散させる対策	調査	分析完了	最適分散手法の検討	施行実施(分析評価)	
18	将来渋滞が懸念される都心環状線への取り組み～渋滞対策プログラムによる都心環状線渋滞対策立案～	⑱	都心環状線渋滞対策立案	都心環状線における渋滞対策プログラムによる渋滞対策の立案	プログラム開発	プログラム完成	分析	立案	
19	交通状況の提供による渋滞対策～交通状況のお知らせ～	⑲	交通状況のお知らせ	交通量及び渋滞状況をホームページでお知らせ	実施	実施	→ 実施		
20	お客様意見の把握・分析、施策反映	⑳	お客様総合満足度	お客様満足度調査による5段階評価の点数	3.6	3.46	3.6以上	3.6以上	
21	分かりやすく積極的な情報	㉑	ホームページと連携したスマホサイトの構築	ホームページと連携したスマホサイト構築による分かりやすく積極的な情報発信	設計・検討	設計・検討	運用開始	→	
		㉒	フェイスブックの活用	フェイスブックを活用した情報発信	運用開始	運用開始	→ 運用		
22	ネクス・プラザを通じた地域社会との交流	㉓	利用団体数	ネクス・プラザにおける総合学習や社会見学の間年利用団体数	100団体	114団体	120団体	120団体以上	
23	エコ活動の取り組み	〔 太陽光パネルによる再生可能エネルギーの導入や、トンネル内照明のLED化などの新技術、さらに公用車をハイブリッド車へ随時入れ替えていくことでエコカー導入も推進する 〕							
24	自治体への技術提供や大学等への情報発信	〔 会社がこれまでに培ってきた技術力や経験を地域に提供し、地域社会に貢献する 〕							
25	インフラ長寿命化(行動計画)に基づく個別施設計画の策定	㉔	個別施設計画策定	「名古屋高速道路公社インフラ長寿命化計画(行動計画)」に基づき作成する個別施設毎の長寿命化計画	橋梁・トンネル	策定完了	大型構造物	—	
26	適切な維持管理に向けての取り組み	㉕	道路構造物保全率	早期に補修を必要としない橋梁数(径間数)の割合(大規模修繕対象路線は除く)	90%	92%	90%	90%	
27	取り締まりの強化	㉖	計画取り締まり回数	不正通行及び積載不良等の車両監視を兼ねた抑止効果を目的とする人的取り締まり	480回以上/年	491回	→ 480回以上/年		
28	プロジェクト間の連携強化	〔 プロジェクト連携会議を設置して、新設事業や改築事業・大規模修繕事業など中長期的な事業展開を考慮すべきプロジェクトに着手する際に、事業の重複やモレを防ぎ、プロジェクト間の連携を図るため関係部署で定期的に会議を行い、円滑かつ効率的な事業推進を図る 〕							
29	新技術等の導入	㉗	道路照明のLED化	道路照明光源を現行のナトリウムランプからLEDユニットに交換	導入検討	設計完了方針策定	更新にあわせて順次実施		
30	効率的な資金調達の実現	㉘	個別投資家訪問数	個別にIR活動を実施する投資家訪問数	32件	34件	40件	48件	
31	コンプライアンス及び技術者倫理の徹底	㉙	コンプライアンス研修会	コンプライアンス研修会受講者へアンケート調査等を実施し、内容を意識した人の割合	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	
32	情報セキュリティ意識の徹底	㉚	情報セキュリティ講習会	情報セキュリティ講習会受講者へアンケート調査等を実施し、内容を意識した人の割合	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	

【参考】償還関連資料 (料金認可(平成27年9月国土交通大臣認可)に基づく)

(1) 償還状況

借入金の返済(償還準備金)について、平成28年度は6,204億円(計画は5,820億円)で、計画を上回った。

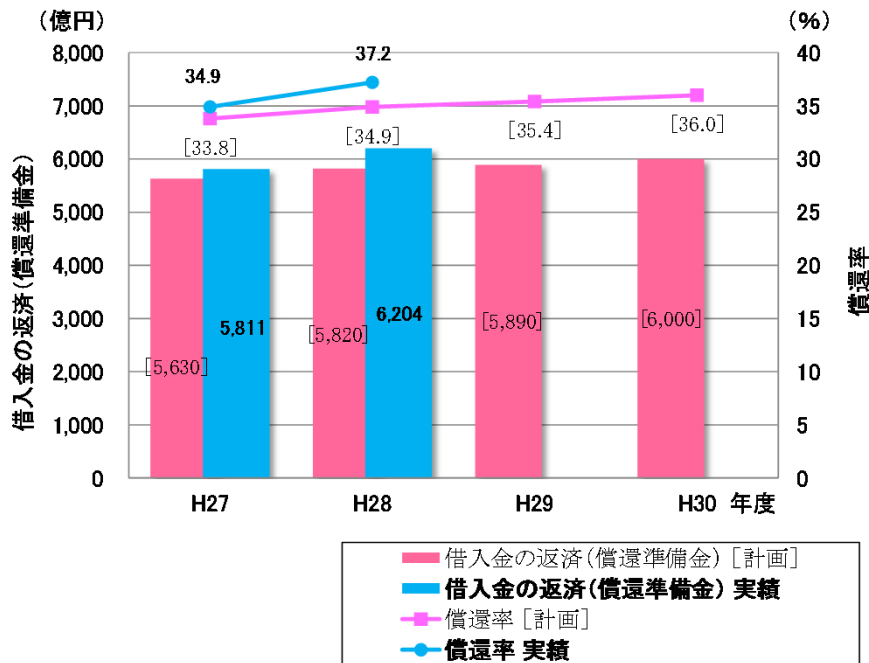


図29 借入金の返済(償還準備金)の実績と計画

(2) 金利

低金利状態が継続したため、平成28年度の調達金利は0.250%となり、見通しの水準以下に止まった。

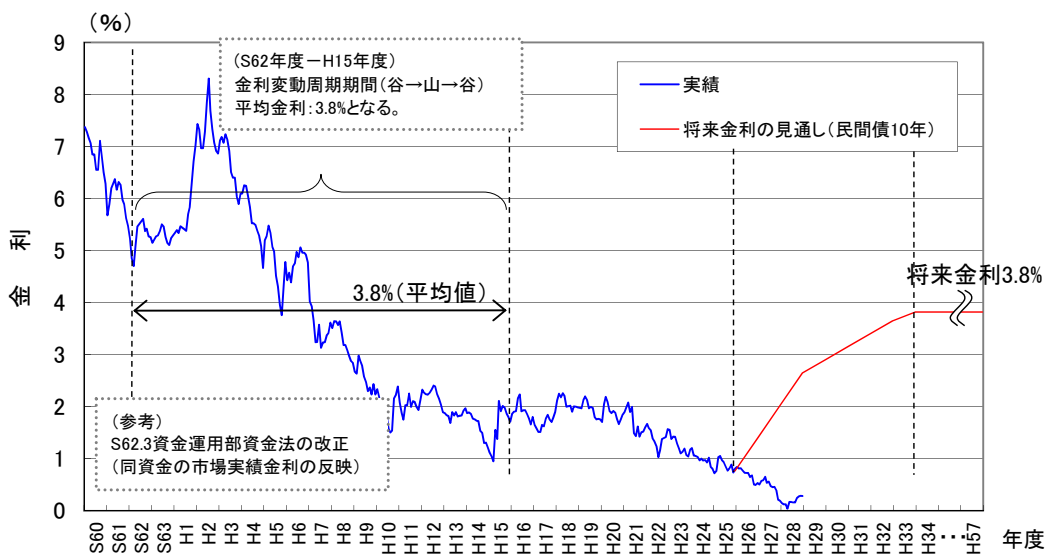


図30 金利(民間債10年)の実績と見通し

(3) 管理費

- ①平成28年度の管理費は計画の2.5億円/kmに対し、実績は2.1億円/kmであった。
- ②大規模修繕費は計画の144億円に対し、実績は48億円であった。

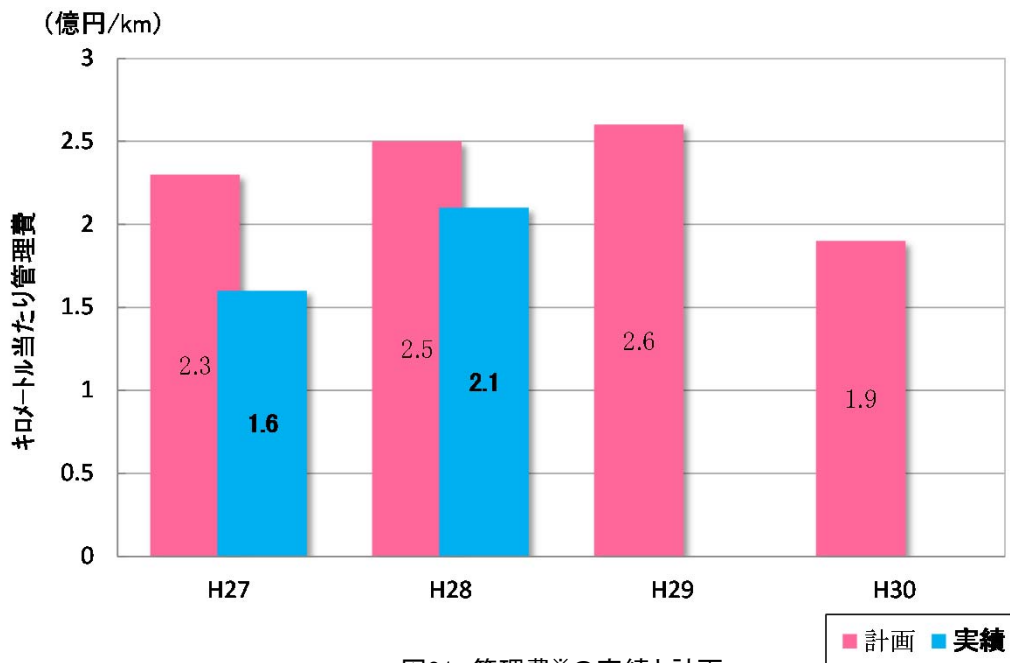


図31 管理費※の実績と計画

※ 道路管理費、一般管理費の合計を開通延長で除いたものである。
ただし、大規模修繕費、消費税、ETCマイレージ還元負担金は除く。

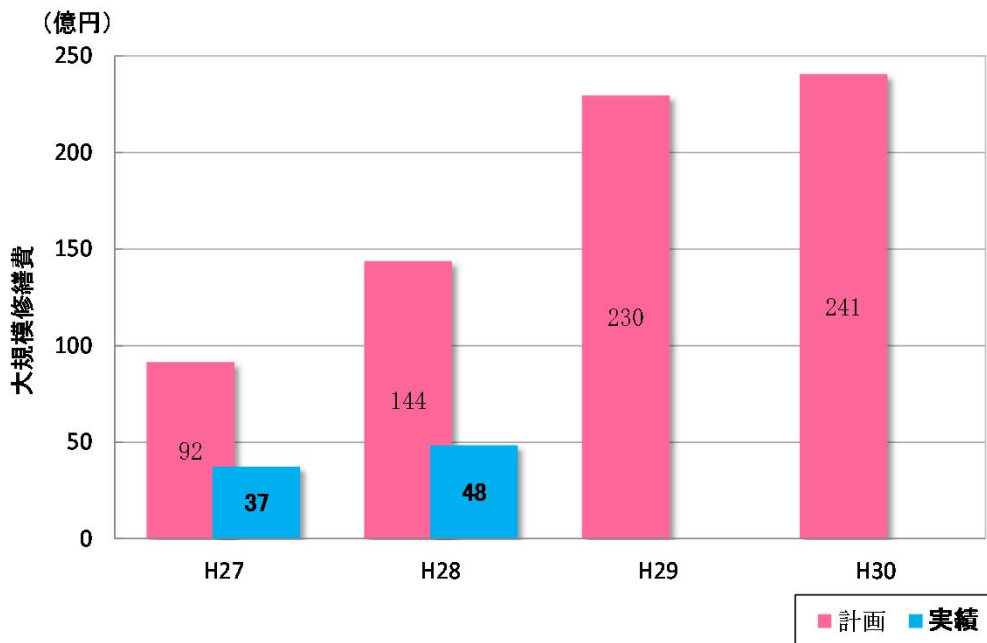
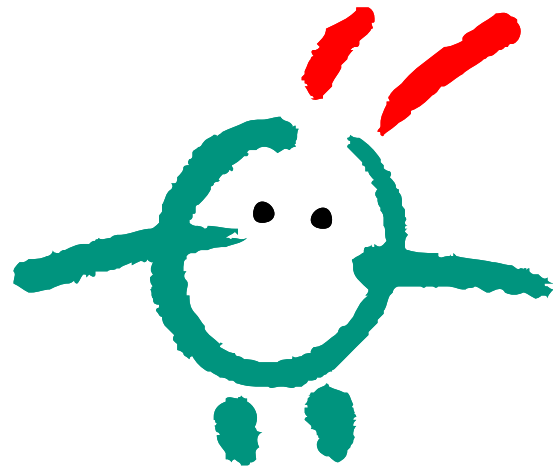


図32 大規模修繕費※の実績と計画

※ 諸経費を含む



NAGOYA EXPRESSWAY

