

名古屋高速道路公社 運営会議 (第64回)

2025年7月4日

目次

I. 名古屋高速道路の現状

1. 会社の概要	4
2. 交通量等の現状	
(1) 交通量	6
(2) 渋滞	7
(3) 交通事故	8

II. 経営状況

1. 2024年度収支状況	10
2. 2024年度財務状況	11
3. 2024年度末の償還状況	12

III. 長期ビジョン2035及び 中期経営計画2025-2027の策定

1. 中期経営計画2022-2024の振り返り	14
2. 長期ビジョン2035	
(1) 位置づけ	15
(2) 目指すべき将来像	16
(3) 3つの観点と5つの方向性	17
(4) 10の取り組み方針	18
3. 中期経営計画2025-2027	
(1) 位置づけ	19
(2) 中期経営計画の取り組み	20

IV. 今年度の取り組み

1. 2025年度予算	26
(1) 建設事業	27
(2) 管理事業	28
2. その他の取り組み	29

I . 名古屋高速道路の現状

1. 公社の概要

名古屋高速道路ネットワーク

- 名古屋高速道路は、都心環状線から放射状に、ネットワークが形成されており、名古屋都市圏の人々の暮らしや産業を支える極めて重要な役割を担っています。

開通延長

81.2km

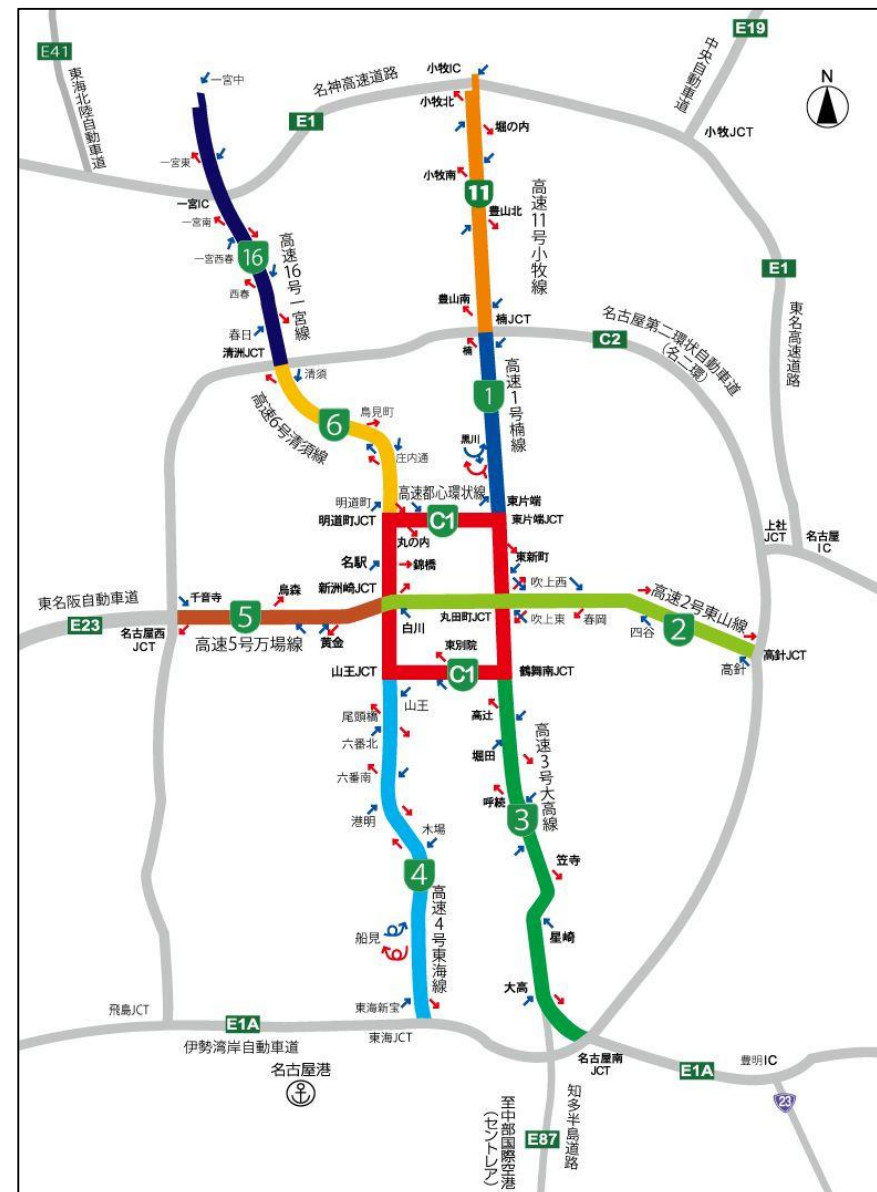
日平均通行台数(2024年度)

28万4千台

公社の設立と歩み

- 公社は、地方道路公社法に基づく全国初の地方道路公社として愛知県・名古屋市により設立されました。

1970年 9月	名古屋高速道路公社設立
1979年 7月	高速3号大高線(高辻～大高)第1期開通
2013年 11月	名古屋高速道路81.2kmの開通
2015年度	大規模修繕工事に着手
2020年度	都心アクセス事業に着手
2021年 5月	対距離料金制を導入
2024年 7月	都心アクセス事業(新洲崎地区)現場着手

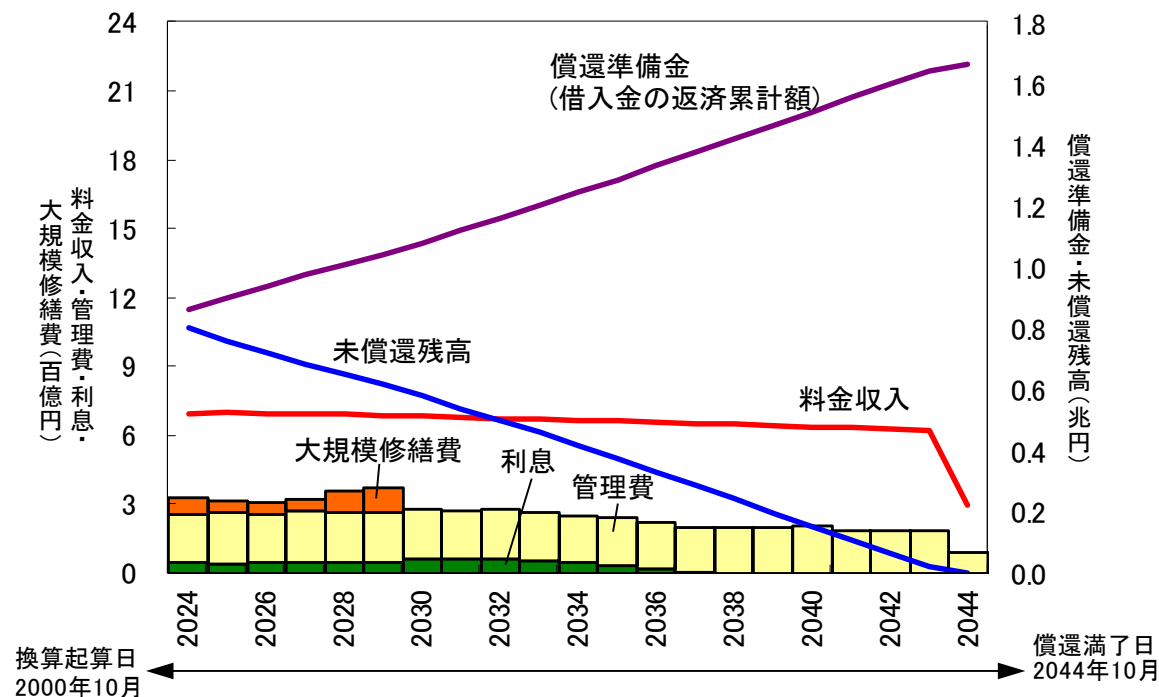


1. 公社の概要

有料道路制度

- 公社では、道路整備特別措置法に基づき、出資金や借入金で道路を建設し、通行料金により借入金を一定の期間内で返済する有料道路事業を実施しています。

償還計画図(2020年3月料金認可)



総事業費※1

1兆8,740億円

建設事業の完了年度※1

2031年度

償還満了日※2

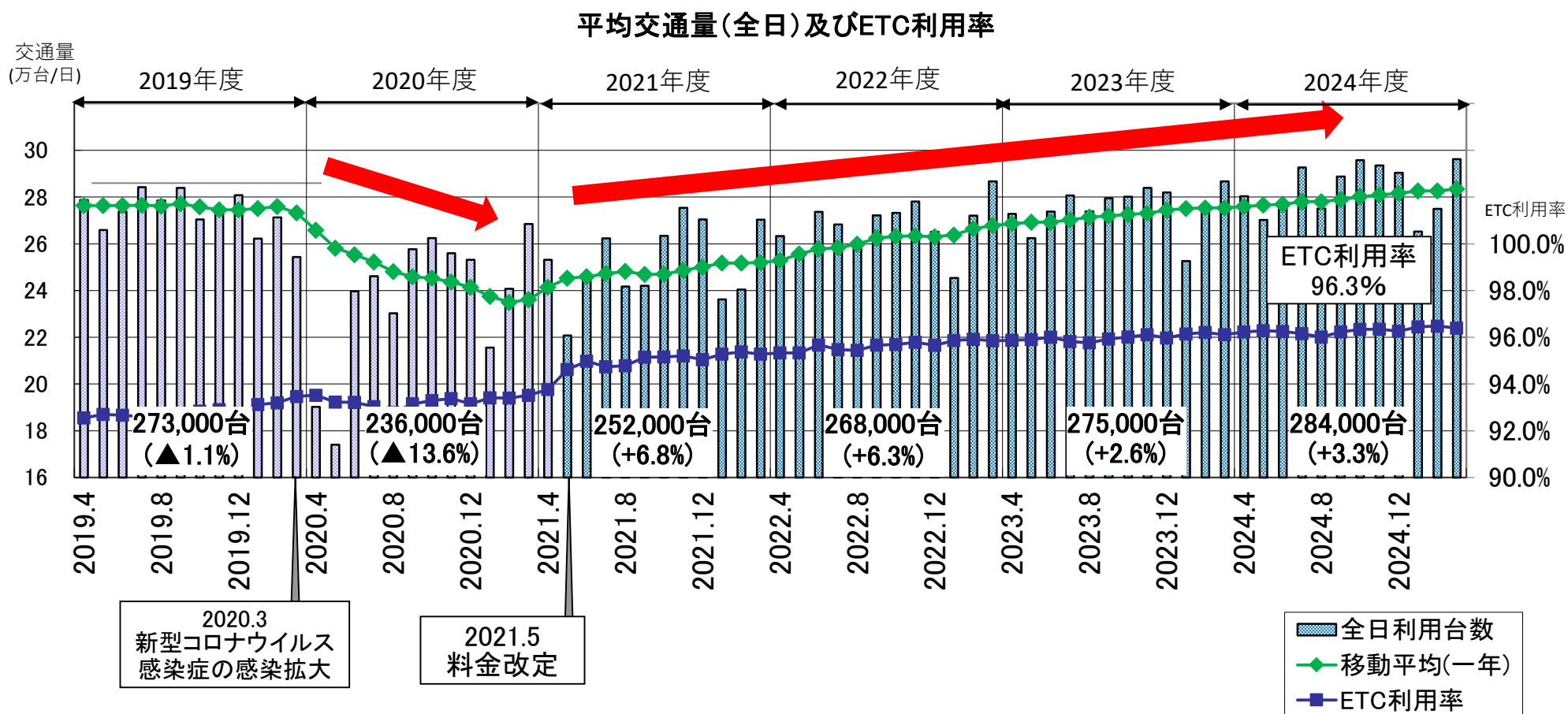
2044年10月

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

※2: 償還満了日は料金認可(2020年3月国土交通大臣認可)に基づく。

2.交通量等の現状 (1)交通量

- 2024年度の1日当たりの年平均交通量は2023年度比約3%増加し、約28万4千台となりました。
- 短距離(15km未満)、長距離(15km以上)ともに、2023年度に比べ増加^{※1}しました。
- ETC利用率は96.3%であり、微増傾向が続いています。



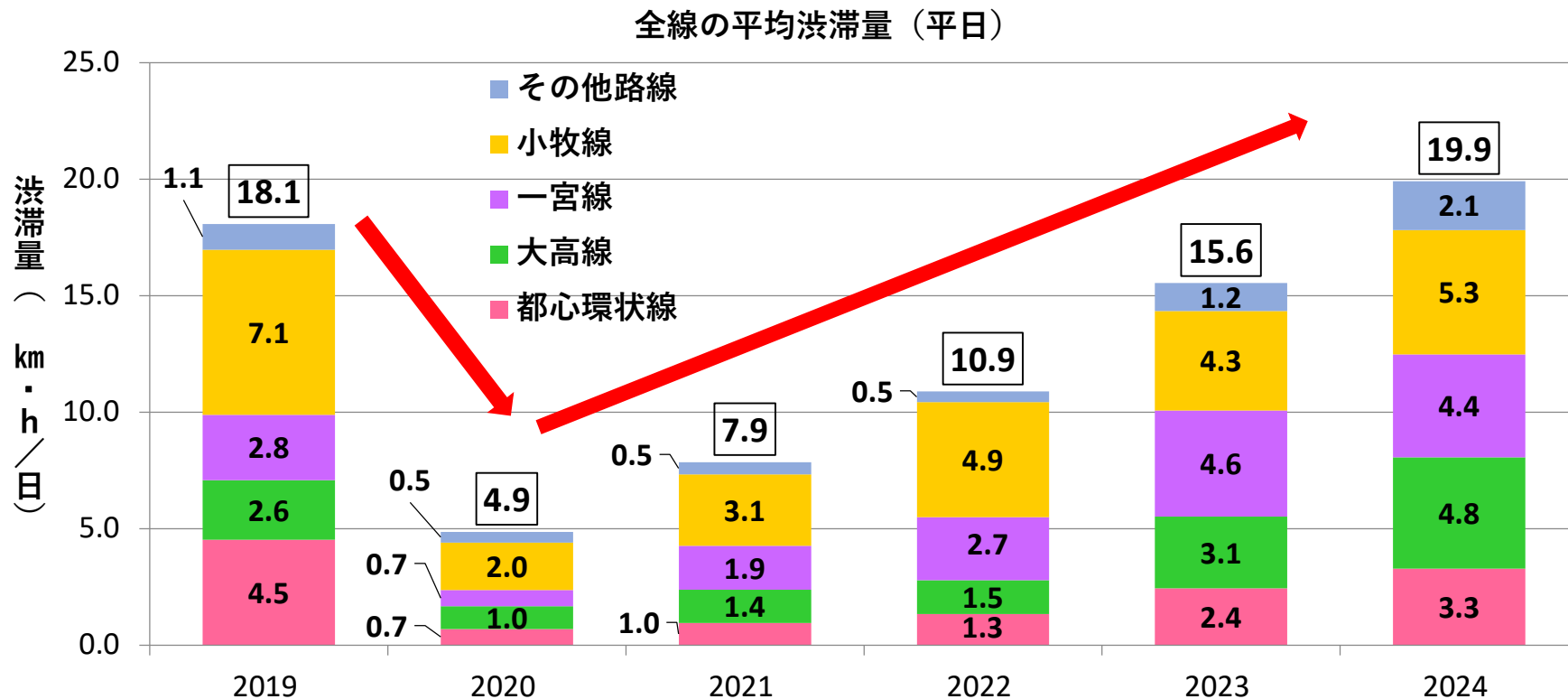
※1 2024年度のETC利用車両は、2023年度に比べ、短距離は1.9%、長距離は3.6%増加した

(注)「移動平均」とは、当該月を含む過去1年間の平均値

(注)料金改定前との比較を可能とするため、料金改定前(～2021.4)の通行台数を推計値(料金圏撤廃と仮定)として計算している

2. 交通量等の現状 (2) 渋滞

- 全線の平均渋滞量(平日)は、2021年度以降、交通量とともに増加しています。
- 出口部分では、高速11号小牧線の小牧北出口と国道41号との合流部、高速16号一宮線と名神高速道路(大阪方面)との合流部、高速都心環状線の錦橋出口を起点に、それぞれ名古屋高速道路本線におよぶ渋滞が発生しています。
- 本線上では、高速3号大高線の高辻入口付近で渋滞が発生しています。

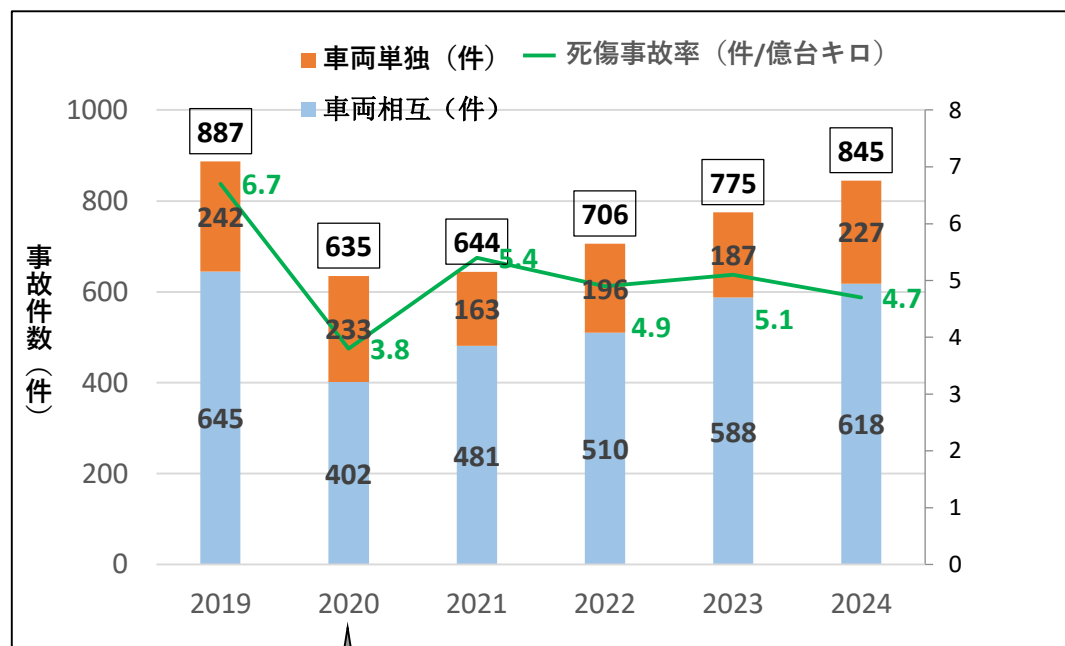


※: 渋滞量: 渋滞長(時速30km以下の区間長)と発生時間の積(事故渋滞、工事渋滞を除く)

2.交通量等の現状 (3)交通事故

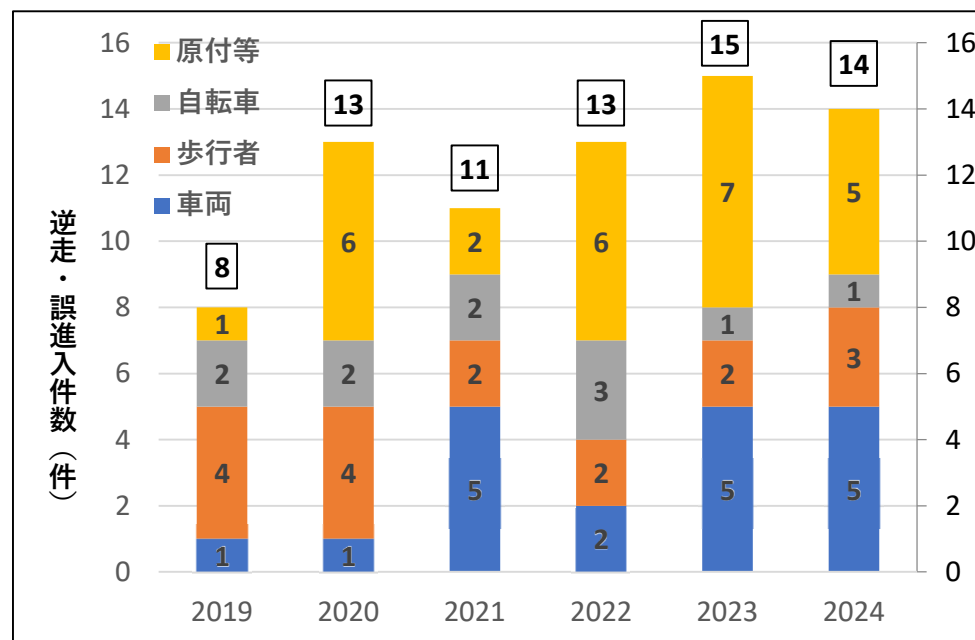
- 交通事故発生件数は、2021年度以降、交通量とともに増加しています。
- 2024年度の交通事故発生件数は、2023年度比9%増加し、845件でした。
- 2024年度の死傷事故率^{※1}は4.7件/億台kmであり、死亡事故件数は0件でした。
(首都高速8.8件/億台km、阪神高速14.0件/億台km^{※2})
- 2024年度の逆走や誤進入の発生件数は14件でした。

交通事故発生件数の推移



2020.3
新型コロナウイルス
感染症の感染拡大

逆走・誤進入件数の推移



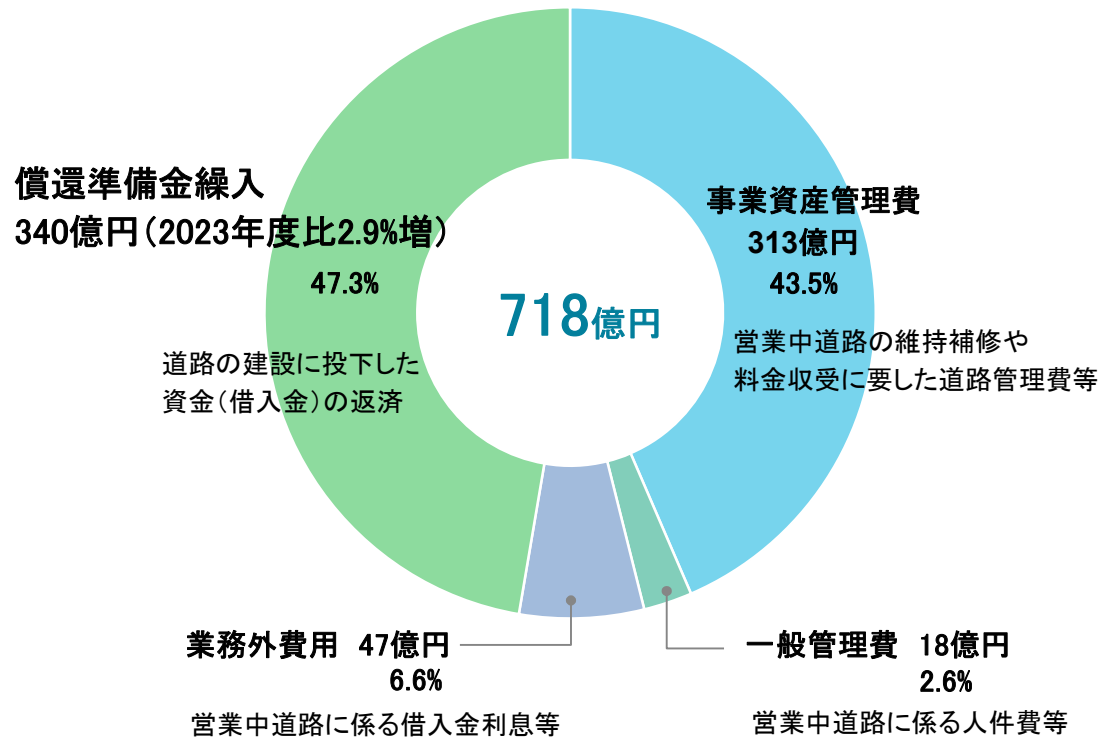
※1:「死傷事故率」とは、1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す。
 ※2:「高速道路機構ファクトブック2024」より2023年度実績

Ⅱ．経営状況

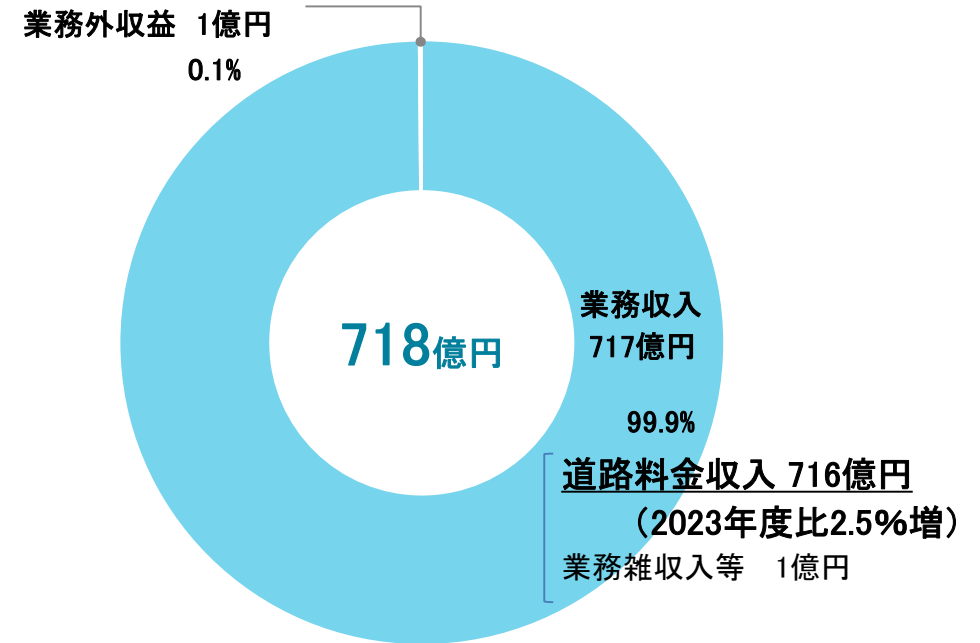
1. 2024年度収支状況

◆2024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

費用



収益



■ 収益の状況

- 収益の総額は、718億円で、うち716億円が道路料金収入となっています。
- 道路料金収入は、2023年度から2.5%の増加となっています。

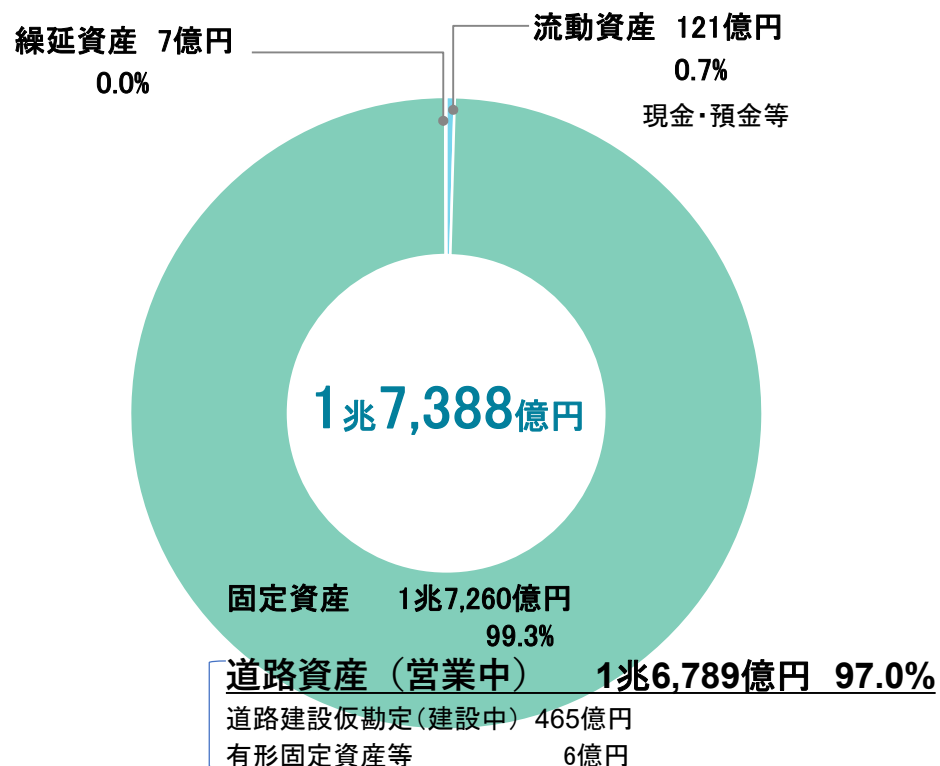
■ 費用の状況

- 費用の総額は、718億円で、主なものは、道路の維持補修や料金収受など事業資産管理費313億円、借入金利息など業務外費用47億円、借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入340億円となっています。
- 償還準備金繰入は、2023年度から2.9%増加となっています。

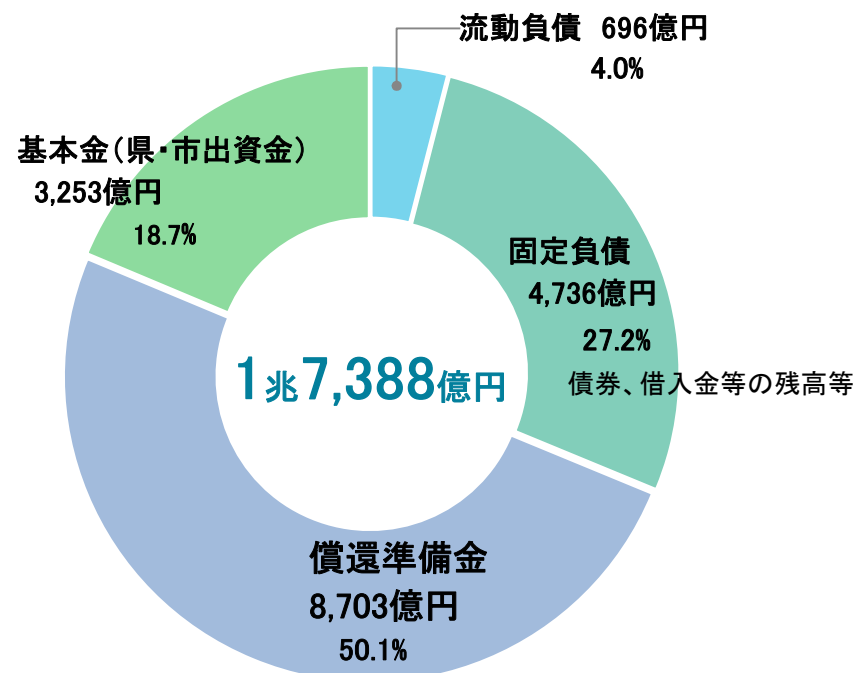
2. 2024年度財務状況

◆2024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

資 産



負債・資本



■ 資産の状況

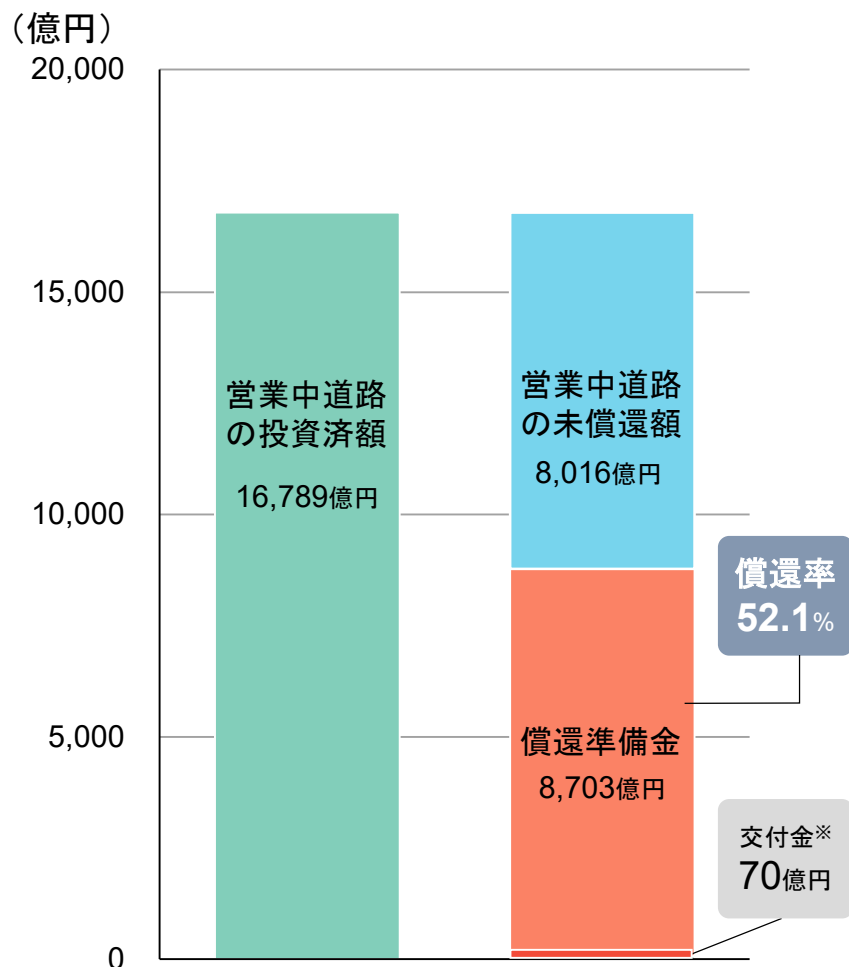
- 資産の総額は、1兆7,388億円であり、うち営業中の道路資産は1兆6,789億円で、資産全体の97%を占めています。

■ 負債及び資本の状況

- 負債及び資本の総額は、1兆7,388億円であり、主なものは、道路債券を含む固定負債が4,736億円、償還準備金が8,703億円、愛知県・名古屋市からの出資金3,253億円となっています。

3. 2024年度末の償還状況

◆2024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



- 2024年度末の営業中道路の投資済額1兆6,789億円は、交付金※¹を除き借入金及び出資金で賄っています。
- 2024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、8,703億円となっています。

2024年度末の償還状況

- 償還率(償還対象額に対する償還準備金の比率)は、2023年度から2.1ポイント上昇し52.1%になり、償還計画上の償還額を下回らない状況が続いています。

$$52.1\% \text{ (償還率)} = \frac{8,703 \text{ 億円 (償還準備金)}}{16,789 \text{ 億円 (営業中道路の投資済額)} - 70 \text{ 億円 (交付金※)}}$$

※1 交付金は「資産見返交付金」であり、関連街路分担金※²に対する一定の補助として1988年度(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 関連街路分担金は、他の道路区域内において高架又は地下に新設又は改築する場合に他の道路の新設又は改築に要する費用の一部を負担したもの。

Ⅲ．長期ビジョン2035及び 中期経営計画2025-2027の策定

1. 中期経営計画 2022-2024 の振り返り

1 全体の振り返り

中期経営方針を「名古屋高速は、時代の潮流を踏まえ、名古屋都市圏を支えるとともに進化を続けます」として、5つの分野に取り組んできました。その結果、3年間で、目標値を設定した41のうち、37の項目※¹（90%）で目標を達成しました。

5つの分野

（１）使いやすさ
(道路ネットワークの充実・有効活用)

（２）確かさ
(安全・安心の徹底)

（３）走りやすさ
(快適なドライブ環境の追求)

（４）誠実さ
(社会的責任の遂行)

（５）堅実さ
(経営基盤の確立)

2 重点施策の達成状況

重点施策	達成状況
①ネットワークの充実	都心アクセス事業(新洲崎地区)では、詳細設計、用地取得を進め、2024年度に現場着手
②メンテナンスの着実な実施	2015年度に策定した大規模修繕計画に基づき、構造物の修繕等を実施し、対象路線の80%を完了 2023年度に道路法に基づく2巡目の定期点検を完了
③交通安全対策等	2022年度に鶴舞南JCTで車両相互事故対策として、車線キープグリーンラインを実施。2024年度に高針出入口で新たな逆走・誤進入検知警告システムの本格運用を開始
④環境保全の取り組み	2022年度に環境行動計画を策定し、道路照明のLED化(87%取替済)等の推進により、CO ₂ 排出量を2018年度比27.9%削減

※1: 未達成項目は、総事故件数、死亡事故件数、総合満足度、工事事故件数の4項目

2. 長期ビジョン2035 (1)位置づけ

1 策定目的

公社を取り巻く社会環境が著しく変化する中、公社が目指すべき将来像を明らかにし、その実現が名古屋都市圏の更なる発展に繋がると考え策定しています。

3 目標年度及び進行管理

目標年度を2035年度とし、中期経営計画に本ビジョンのマイルストーンの役割を担わせ、着実に進めていきます。

2 位置づけ

本ビジョンをこれまで策定してきた中期経営計画の上位に位置付け、DX推進戦略等様々な分野別戦略とも密接に連携して取り組んでいきます。



2. 長期ビジョン2035 (2) 目指すべき将来像

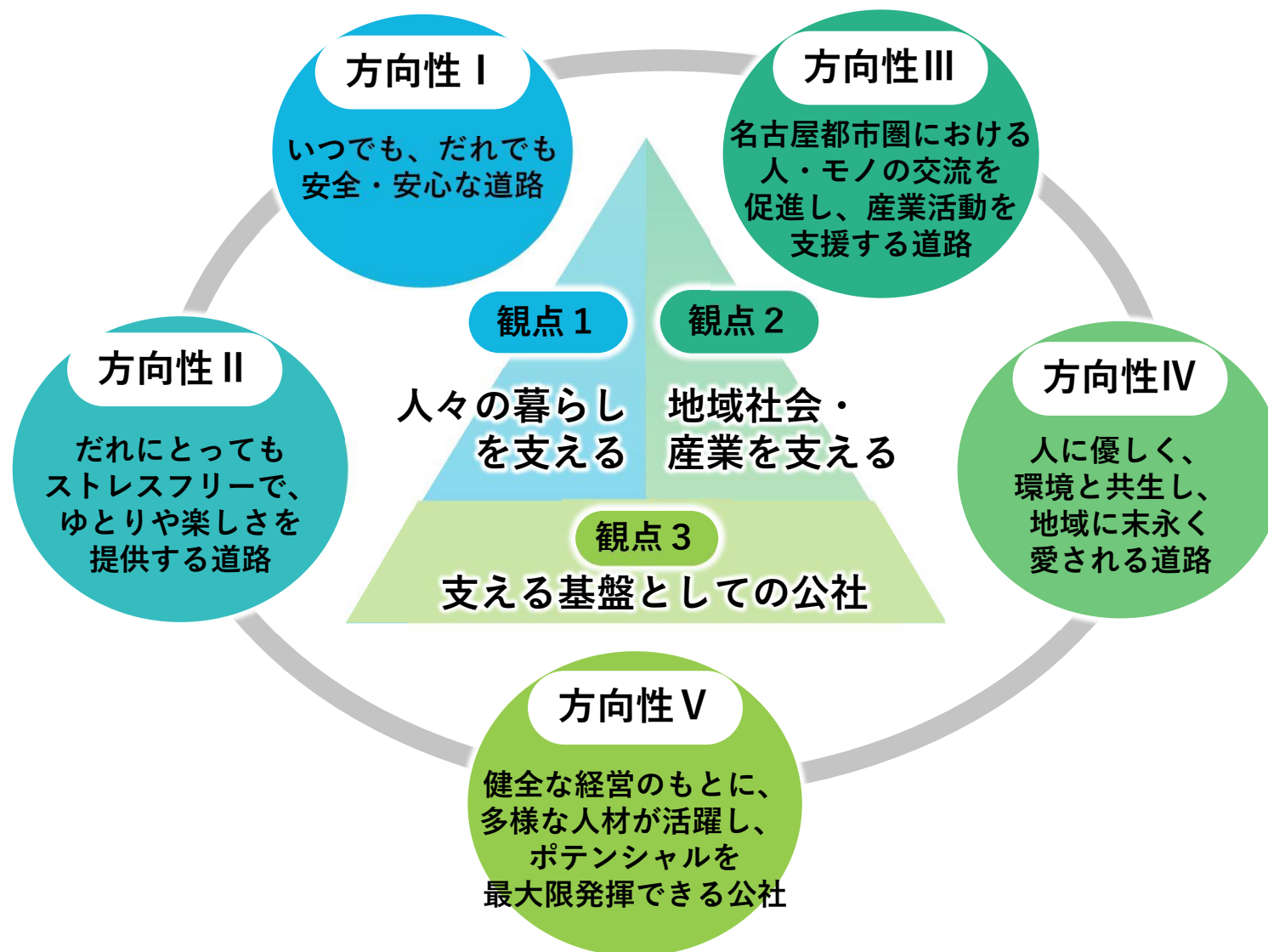
人々の暮らしや社会を **もっと豊かに、もっとしあわせ** にする道路

私たちは今後10年、さらにその先も
日々の生活のなかで、安全・安心・快適な移動を支えることで、
地域の人々の 豊かな 暮らしや社会・産業の持続及び発展に貢献したい。
すべての人がそれぞれのしあわせに近づくお手伝いをしたい。



2. 長期ビジョン2035 (3) 3つの観点と5つの方向性

長期ビジョンでは、将来像の実現に向けて、3つの観点と5つの方向性を設定しました。



2. 長期ビジョン2035 (4) 10の取り組み方針

	3つの観点	目指すべき将来像の実現に向けた 5つの方向性	10の取り組み方針	
人々の暮らしや社会をもつと豊かに、もつとしあわせにする道路	観点1 人々の暮らしを支える	方向性 I いつでも、だれでも安全・安心な道路	1	インフラ長寿命化と災害への対応
			2	安全・安心な道路空間の実現
		方向性 II だれにとってもストレスフリーで、ゆとりや楽しさを提供する道路	1	快適な走行空間の実現
			2	ゆとりや楽しさの実現
	観点2 地域社会・産業を支える	方向性 III 名古屋都市圏における人・モノの交流を促進し、産業活動を支援する道路	1	道路ネットワークの充実
			2	次世代に向けた技術開発に貢献
		方向性 IV 人に優しく、環境と共生し、地域に永く愛される道路	1	持続可能な社会づくりへの貢献
			2	地域社会への貢献
	観点3 支える基盤としての公社	方向性 V 健全な経営のもとに、多様な人材が活躍し、ポテンシャルを最大限発揮できる公社	1	経営基盤の強化
			2	人材確保・人材育成

3. 中期経営計画2025-2027 (1)位置づけ

中期経営計画では、長期ビジョンで掲げた目指すべき将来像を踏まえ、最初の3年間で実行する具体的施策とロードマップを示しています。



3. (2) 中期経営計画の取り組み 方向性Ⅰ いつでも、だれでも安全・安心な道路

取り組み方針 1 インフラ長寿命化と災害への対応

適切な維持管理により将来にわたって使い続けることができ
災害時には緊急輸送道路として地域の迅速な応急活動や復旧を支援する

構造物の5年以内の補修等措置率
(健全性の診断区分Ⅲ*1)



2024年度実績 2027年度の達成目標

100% ▶ 100%維持

*1：国土交通省告示に基づく健全性の診断区分Ⅲは「構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態」のことをいう

- 構造物の長寿命化対策の強化
- 効率的な維持管理の実施
- 震災対策の強化
- 降雪・積雪対策の強化

取り組み方針 2 安全・安心な道路空間の実現

事故の心配や運転操作の不安がなく
安全に通行できる空間を提供する

死傷事故率

2022～2024年度平均値 2027年度の達成目標



4.9件／億台km ▶ 4.8件／億台km以下
(2%減)

- 交通安全対策の強化
- 逆走・誤進入対策の強化

方向性Ⅱ だれにとってもストレスフリーで、ゆとりや楽しさを提供する道路

取り組み方針 1 快適な走行空間の実現

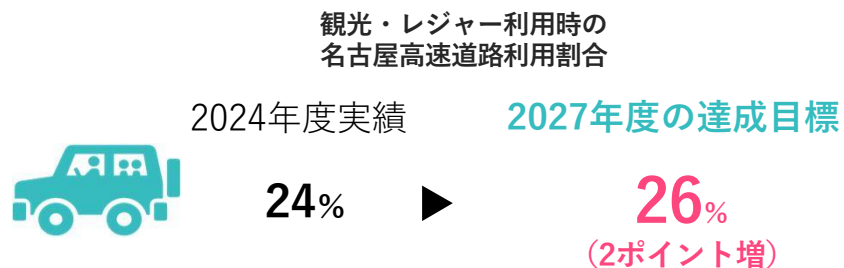
高速道路としての定時性・速達性を発揮し
だれでもスムーズに走行できる空間を確保する



- 渋滞対策の推進
- 道路交通情報提供の高度化
- 柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化
- 料金所配置の統一

取り組み方針 2 ゆとりや楽しさの実現

観光・レジャー向けサービスの提供により
お客様にゆとりや楽しさを提供する



- 観光・レジャー向け料金プランの拡充
- 観光地等との連携強化

方向性Ⅲ 名古屋都市圏における人・モノの交流を促進し、産業活動を支援する道路

取り組み方針 1 道路ネットワークの充実

リニア中央新幹線開業の波及効果を
最大限に活かすためのネットワークを強化する

ネットワークに関する事業進捗



- 都心アクセス事業の推進
- 名古屋都心部と周辺地域を結ぶネットワークの強化

取り組み方針 2 次世代に向けた技術開発に貢献

自動運転を始めとするCASEや
建設・維持管理におけるAI・ICT等の新技術の導入を促進する

新技術導入件数



- CASEに対応した道路づくり
- 建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用



方向性Ⅳ 人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路

取り組み方針 1 持続可能な社会づくりへの貢献

消費エネルギーの削減や再生可能エネルギーの活用を推進することで
地域環境に優しい持続可能な社会づくりに貢献する

脱炭素化に向けた
CO₂排出量削減割合*1 *2

2024年度実績

2027年度の達成目標



27.9%減
(2018年度比)



29.0%減
(2018年度比)

*1：道路の維持管理等の事業活動によるCO₂排出量の2018年度比削減割合

*2：2030年度中間目標である2018年度比39.0%減の達成に向け、取り組みを推進

- 省エネルギー化の推進
- 循環型社会の実現に寄与する取り組みの充実
- 周辺環境の保全の強化
- 環境技術の積極的な導入

取り組み方針 2 地域社会への貢献

沿線地域やまちづくりと連携し
地域の活性化や発展に貢献する

公社事業の認知度*1

2024年度実績

2027年度の達成目標



52%



55%
(3ポイント増)

*1：公社がサービス向上のため実施する都心アクセス事業、リフレッシュ工事、SNSによる情報発信等取り組みを複数認知している割合

- 地域貢献活動の更なる推進・まちづくりとの連携



方向性Ⅴ 健全な経営のもとに、多様な人材が活躍し、ポテンシャルを最大限発揮できる公社

取り組み方針 1 経営基盤の強化

安定した財務基盤の維持や生産性の向上による
健全な経営を推進し着実な償還を実施する

償還計画

2024年度実績

2027年度の達成目標



着実な償還



着実な償還

- 安定した財務基盤の維持
- DXによる生産性向上

取り組み方針 2 人材確保・人材育成

多様で高い技術力を持つ人材の確保・育成と
ポテンシャルを最大限発揮できる環境を形成する

愛知県休み方改革マイスター企業認定

2024年度実績

2027年度の達成目標



シルバー認定



ゴールド認定

- 職員が働きやすく、活躍できる職場づくり
- 技術力向上のための環境づくり
- ブランドイメージの確立・向上

IV. 今年度の取り組み

1. 2025年度予算

予算総額は**1,271**億円(2024年度比0.97)で、建設事業、管理事業等を行います。

建設事業

- 都心アクセス事業の推進やリフレッシュ工事における高機能舗装への打換えを実施します。

建設事業費

143億円 (2024年度比0.63)

管理事業

- 大規模修繕工事や路面清掃・点検等を行い、安心して利用できる道路環境を維持します。
- 車線キープグリーンラインや三次元レーザレーダを用いた自動検知・警告システムの展開を図り、安全対策を強化します。
- 安全で快適な交通の確保のため、交通パトロール業務、料金収受業務を行います。

管理事業費

1,127億円 (2024年度比1.05)

- ①維持改良費 338億円
- ②業務管理費 122億円
- ③業務外支出(元金償還金、支払利息)
646億円
- ④その他(一般管理費、予備費)
21億円

その他事業

- 都心アクセス事業に係る代替地取得等を行います。

その他事業費

0.7億円 (2024年度比0.22)

1. 2025年度予算 (1)建設事業

1 都心アクセス事業の推進

- リニア中央新幹線開通を見据え、名古屋駅や中部国際空港等へのアクセス向上、都心環状線や街路交通の渋滞緩和に向け、着実な工事進捗を図ります。
- 新洲崎地区では、2024年度に新洲崎出入口の設置工事に着手し、橋脚基礎等の下部工の構築を進めています。今年度は鋼製橋脚等の製作にも着手します。
- 栄地区では、栄出入口及び丸田町JCTの渡り線に係る詳細設計を進めており、今年度は工事契約の締結を目指します。
- 黄金地区では、新黄金出入口の設置工事に向けて、今年度は、引き続き用地取得を推進するとともに、工事契約の締結を目指します。

2 リフレッシュ工事における高機能舗装への打換え

- 舗装の打換えを主とするリフレッシュ工事では、1～2週間程度の短期間の通行止めを行い、大規模かつ多工種の工事を集中的に展開することにより、効率的、効果的な路線単位でのメンテナンスが可能となります。
- 今年度は、高速16号一宮線(北行)でリフレッシュ工事を実施し、高機能舗装への打換えを行います。



アスファルトの舗設



伸縮装置の修繕



図 (仮称)全体完成イメージ

1. 2025年度予算 (2) 管理事業

1 大規模修繕工事の着実な推進

- 構造物の健全性を回復させ長寿命化を図るため、2015年度に策定した大規模修繕計画に基づく修繕工事を実施し、対象路線の80%が完了しました。今年度も引き続き修繕工事を実施します。
- 道路法に基づく2巡目の定期点検が2023年度に完了したことから、点検結果を踏まえ、大規模修繕計画の対象路線及び補修内容の見直し等を検討していきます。



(対策前)



(対策後)

大規模修繕の対策例
(コンクリート床版下面)



高所作業車によるRC床版の
打音検査の状況



検査路によるRC床版の
近接目視点検の状況

点検状況

2 交通安全対策の強化

- 交通安全対策を継続的に立案・実施し、効果検証を行っています。今年度は、車両相互事故対策として、2022年度に鶴舞南JCTで実施した車線キープグリーンライン対策等を他の都心環状線JCTへの導入に向けて検討を進めます。
- 逆走・誤進入対策の立案・実施・効果検証を継続的にを行っています。今年度は、2024年度に高針出入口で導入した三次元レーザレーダを用いた自動検知・警告システム※を黄金出入口に展開します。



キープグリーンラインの事例



警告システムの事例

※ 三次元レーザレーダ検知装置により歩行者、自転車、原付等（125cc以下の自動二輪車）の進入が検知された時、交通管制室に通知されるとともに、自動でLEDプロジェクタ・表示板・回転灯が作動し、歩行者、自転車に警告を行います。

2. その他の取り組み

1 名岐道路(一宮～一宮木曾川)の事業化

- 名岐道路(一宮～一宮木曾川)は、渋滞緩和による地域交通の円滑化、物流強化、観光産業の活性化などが期待されている道路です。
- 2025年4月に国土交通省の公共事業として新規事業化され、当会社による有料道路事業との合併施行が想定されています。
- 今後、国土交通省の公共事業と当会社の有料道路事業の合併施行を念頭に、有料道路事業の事業化に向けた手続き等を行います。



2 DXの推進

- 公社では、デジタル技術を最大限に活用し、より高度なお客さまサービスの提供、新たな価値の創出、職員の働き方改革につなげることを目指し、5つのテーマを掲げDXを推進します。

テーマ① 維持管理の効率化・高度化

- ・ GISプラットフォームの構築
- ・ 構造物の点検支援技術の導入

テーマ③ 交通管理の効率化・高度化

- ・ 逆走・誤進入検知・警告システム導入
- ・ 異常事象の自動検知

テーマ② 災害対応の迅速化

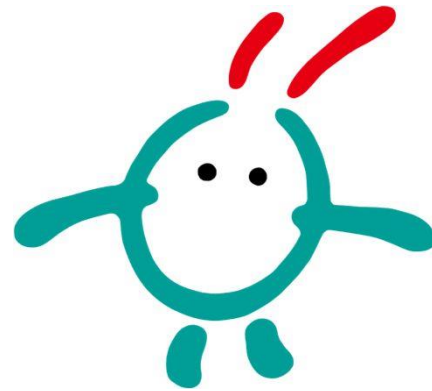
- ・ 現場情報共有方法の効率化
- ・ ドローンを活用した情報収集

テーマ④情報提供・ 交通マネジメントの高度化

- ・ シームレスな情報提供
- ・ 事故リスク情報の提供

テーマ⑤ 業務処理の効率化・高度化

- ・ 建設情報共有システムの展開
- ・ AI・ICTの導入



NAGOYA EXPRESSWAY

