

「名古屋高速道路長期ビジョン2035」(案)及び「名古屋高速道路中期経営計画(2025-2027)」(案)に関する意見募集結果について(概要)

「名古屋高速道路長期ビジョン2035」(案)及び「名古屋高速道路中期経営計画(2025-2027)」(案)に対し、貴重なご意見をいただきありがとうございました。いただいたご意見とそれに対する公社の考え方を公表いたします。

なお、ご意見の内容については、趣旨の類似するものを取りまとめたり、原文の一部を要約するなどして掲載させていただきましたので、ご了承ください。

◆募集期間

2025年4月4日(金)～5月7日(水)

◆提出状況

提出者数:5人

意見件数:87件

◆意見の内訳

名古屋高速道路長期ビジョン2035 計35件

第1章 はじめに 7件

第2章 目指すべき将来像 2件

第3章 将来像の実現に向けて 26件

I いつでも、だれでも 安全・安心な道路空間の実現 (1件)

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(7件)

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(5件)

IV 人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路(10件)

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(3件)

名古屋高速道路中期経営計画(2025-2027) 計52件

第1章 はじめに 7件

第2章 中期経営計画の取り組み 45件

I いつでも、だれでも 安全・安心な道路空間の実現(6件)

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(7件)

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(8件)

IV 人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路(20件)

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(3件)

その他ご意見(1件)

「名古屋高速長期ビジョン2035」(案)についての意見募集結果

第1章 はじめに		
理事長メッセージ		
ご意見	意見数	会社の考え方
カーボンニュートラルへの取り組み、消費エネルギーの削減について、3つの観点と5つの方向性においては言及がなく、本気で取り組む姿勢が見えない。	1	第3章方向性IVに示しております。
日本中央回廊の形成による人流、物流の促進が期待されているとしているが、だれが期待しているのか、根拠とともに示してほしい。	1	閣議決定された『第三次国土形成計画』において、三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化につなげていくことが記載されています。
少子高齢化の加速に伴い、外出率の減少が危惧される状況に対して、経営的な面から正確に評価し、対応を検討すべき。また、そのなかで道路建設についてのB/C（費用分析比）を検討すべき。	1	社会環境の変化に柔軟かつ迅速に対応できるよう、中期経営計画を策定し、各施策や達成目標等について検証し必要に応じて見直しを行い、より機動的な事業運営に努めていきます。

第1章 はじめに		
名古屋高速道路 長期ビジョン2035の策定にあたって		
ご意見	意見数	会社の考え方
	0	

第1章 はじめに		
名古屋高速道路公社の概要		
ご意見	意見数	会社の考え方
交通量と料金収入の推移については、人口減、外出率減少等を踏まえ、現状だけでなく2035年度までの長期予測についても言及すべき。	1	将来の目指すべき姿を明らかにするための基礎材料として、過去10年間の交通量と料金収入の推移を記載しております。 社会環境の変化に柔軟かつ迅速に対応できるよう、中期経営計画を策定し、各施策や達成目標等について検証し必要に応じて見直しを行い、より機動的な事業運営に努めていきます。

第1章 はじめに		
公社を取り巻く社会環境の変化		
ご意見	意見数	会社の考え方
カーボンニュートラルへの取り組みについて、名古屋高速道路独自の施策が示されていない。道路交通によるCO2の削減を施策として追加すべき。	1	第3章方向性IVに示しております。
少子高齢化の加速に伴い、外出率の減少が危惧される状況に対して、経営的な面から正確に評価し、対応を検討すべき。また、そのなかで道路建設についてのB/C（費用分析比）を検討すべき。	1	社会環境の変化に柔軟かつ迅速に対応できるよう、中期経営計画を策定し、各施策や達成目標等について検証し必要に応じて見直しを行い、より機動的な事業運営に努めていきます。
沿線自治体の「車中心から人中心の道路空間への再構築の取り組み」に対して、公社はどのような役割を果たすのか検討すべき。	1	第3章方向性IVの取り組み方針2「まちづくりとの連携」に示しております。

「名古屋高速長期ビジョン2035」(案)についての意見募集結果

第2章 目指すべき将来像		
目指すべき将来像		
ご意見	意見数	公社の考え方
「目指すべき将来像」の実現に向けた取り組みについて、言及されていない。	1	目指すべき将来像の実現に向け、3つの観点と5つの方向性と10の取り組み方針に沿って、各施策に取り組みます。

第2章 目指すべき将来像		
3つの観点と5つの方向性		
ご意見	意見数	公社の考え方
方向性IVについて、地域の環境を守るという視点を追加し、名古屋高速道路が沿線に環境上の悪影響を与えている問題を解決することを掲げるべき。	1	第3章方向性IVの取り組み方針1「周辺環境の保全の強化」に示しております。

第3章 将来像の実現に向けて		
長期ビジョン2035の全体像		
ご意見	意見数	公社の考え方
	0	

第3章 将来像の実現に向けて		
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		
ご意見	意見数	公社の考え方
	0	

第3章 将来像の実現に向けて		
I いつでも、だれでも、安全・安心な道路		
2 安全・安心な道路空間の実現		
ご意見	意見数	公社の考え方
2035年度の達成目標を、死傷事故率6%減としているが、具体的な施策はあるのか。	1	第3章方向性I取り組み方針2「交通安全対策の強化」に示しております。

「名古屋高速長期ビジョン2035」(案)についての意見募集結果

第3章 将来像の実現に向けて		
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		
ご意見	意見数	会社の考え方
2035年度の達成目標を、渋滞量30%減としているが、具体的な施策はあるのか。	1	第3章方向性Ⅱ取り組み方針1「渋滞対策の推進」に示しております。
基本施策のロードマップにおいて、ETC専用化の試行導入が示されているが、内容が記載されておらず、何を行うのかわからない。	1	第3章方向性Ⅱ取り組み方針1「柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化」に基づき取り組みを推進してまいります。
ETC専用化の試行導入は中止すべき。非ETC車両が利用できなくなることやETC障害が発生した時のリスクが大きい。	1	いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
「混雑状況に応じた柔軟な料金体系の導入検討」などは慎重に検討し中止すべき。	1	第3章方向性Ⅱ取り組み方針1「柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化」に基づき取り組みを推進してまいります。
月間の利用実績に応じた通勤割引を復活させてほしい。	1	会社としては、過去に通勤割引は実施しておりませんが、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。また、割引施策に関しては、第3章方向性Ⅱ取り組み方針1「柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化」に基づき、検討してまいります。
利用状況の開示と合わせて割引施策についての検討状況も記載してほしい。	1	

第3章 将来像の実現に向けて		
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		
2 ゆとりや楽しさの実現		
ご意見	意見数	会社の考え方
2035年度達成目標を、観光・レジャー利用時の名古屋高速道路利用割合の5ポイント増としているが、具体的な施策はあるのか。料金プランの拡充、観光地等との連携強化という程度の施策で達成できるとは思えない。	1	第3章方向性Ⅱ取り組み方針2「ゆとりや楽しさの実現」に示しております。

第3章 将来像の実現に向けて		
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		
ご意見	意見数	会社の考え方
2035年度達成目標を、高針JCT～名古屋駅間の交通量ピーク時の所要時間25%短縮としているが、算出根拠を示すべき。	2	第3章方向性Ⅲ取り組み方針1「道路ネットワークの充実」の注釈に示しております。
採算的に問題のある名岐道路を名古屋高速道路に組み入れることは慎重に検討すべき。	2	第3章方向性Ⅲ取り組み方針1「道路ネットワークの充実」に基づき検討してまいります。

第3章 将来像の実現に向けて		
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		
2 次世代に向けた技術開発に貢献		
ご意見	意見数	会社の考え方
2035年度達成目標を、新技術導入件数(試験施工含む)累計30件以上としているが、裏付けはあるのか。	1	第3章方向性Ⅲ取り組み方針2「建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用」に基づき取り組みを推進してまいります。

「名古屋高速長期ビジョン2035」(案)についての意見募集結果

第3章 将来像の実現に向けて		
IV 人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路		
1 持続可能な社会づくりへの貢献		
ご意見	意見数	会社の考え方
2035年度達成目標を、CO2排出量39%以上減（2018年度比）としているが、2024年度のCO2排出量実績を示すべき。	2	2024年度の会社の事業活動によるCO2排出量実績は、4月の意見募集開始時には、集計中であったため策定時には掲載します。
運輸部門のCO2排出量の状況を踏まえ、道路交通量を削減するという根本的施策を会社が提唱すべき。	2	会社としましては、お客様に安全・安心・快適な道路サービスの提供に取り組んでまいります。
長期ビジョン内でも2023環境行動計画（名古屋高速）で示した、名古屋高速道路の自動車交通によるCO2排出量の状況程度の内容は示すべき。	2	第3章方向性IV取り組み方針1に記載のとおり、「環境行動計画」に基づき取り組むこととしております。
2035年度達成目標を、CO2排出量39%以上減（2018年度比）としているが、具体的な施策はあるのか。道路照明のLED化、太陽光発電設備の完成で達成できるとは思えない。	2	第3章方向性IV取り組み方針1「省エネルギー化の推進」に示している他、環境行動計画の中に示しております。

第3章 将来像の実現に向けて		
IV 人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路		
2 地域社会への貢献		
ご意見	意見数	会社の考え方
2035年度達成目標を、公社事業の認知度65%としているが、この指標については会社ホームページにも公表されていない。お客様満足度調査結果において「満足」、「やや満足」と回答した割合を用いるべきではないか。	1	公社事業を進めるにあたっては、地域の皆様に理解を深めていただくことが重要と考え、当指標を採用しております。
認知度や満足度というあいまいな目標より、広く地域の皆様に親しまれ、地域の活性化や発展にどのように貢献するかの具体的な目標が必要である。	1	

第3章 将来像の実現に向けて		
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		
ご意見	意見数	会社の考え方
2035年度達成目標を、「着実な償還」としているが、具体性を欠いており理解できない。安定した財務基盤の維持、DXによる生産性向上だけで達成できるとは思えない。	1	いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
償還計画に基づく借金返済額がどれだけかを明記し、名岐道路に関するものがどれだけあるかを明らかにすべき。	1	第3章方向性V取り組み方針1「経営基盤の強化」に基づき、新たに事業化する事業も含め、着実な償還を進めてまいります。

第3章 将来像の実現に向けて		
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		
2 人材確保・人材育成		
ご意見	意見数	会社の考え方
2035年度達成目標を、「職員エンゲージメント指数の向上」としているが、具体性を欠いており理解できない。職員が働きやすく、活躍できる職場づくりの基本方針を策定するなど、組織であれば当然実施すべきことであり、長期ビジョンに掲げる内容なのか。	1	高い専門性を持った人材がその能力を最大限に発揮し、誇りをもって働き続けられる職場づくりを目指すこととし、当指標を採用しています。

「中期経営計画(2025-2027)」(案)についての意見募集結果

第1章 はじめに		
理事長メッセージ		
ご意見	件数	公社の考え方
カーボンニュートラルへの取り組み、消費エネルギーの削減が求められているにもかかわらず、中期経営計画の取り組みのどこにもそうした記述がない。明確な取り組み方針を示すべき。	1	第2章方向性IVに示しております。
日本中央回廊の形成による人流、物流の促進が期待されているとしているが、だれが期待しているのか、根拠とともに示してほしい。	1	『第三次国土形成計画』において、三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化につなげていくことが記載されています。
少子高齢化の加速に伴い、外出率の減少が危惧される状況に対して、経営的な面から正確に評価し、対応を検討すべき。また、そのなかで道路建設についてのB/C(費用分析比)を検討すべき。	2	第1章「中期経営計画(2025-2027)の位置付け及び取り組み方針」に記載のとおり、社会環境の変化に応じて、各施策や達成目標等について検証し必要に応じて見直しを行い、より機動的な事業運営に努めていきます。
中期経営計画(案)においても、少子高齢化の進行などによる高速道路の交通量減・名古屋高速道路公社の収支悪化、経営難についての現状分析と、長期的な分析を行うべきである。また、道路建設についてのB/C(費用便益比)を検討すべきである。	2	

第1章 はじめに		
中期経営計画(2025-2027)の位置付け及び取り組み方針		
ご意見	件数	公社の考え方
	0	

第1章 はじめに		
長期ビジョン2035の全体像		
ご意見	件数	公社の考え方
3つの観点、5つの方向性、10の取組方針のどこにも、自動車走行による気候変動対応への取り組みがない。	1	第2章方向性IIの取り組み方針1の「渋滞対策の推進」、方向性IIIの取り組み方針1の「道路ネットワークの充実」により取り組みます。

「中期経営計画(2025-2027)」(案)についての意見募集結果

第2章 中期経営計画の取り組み		
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		
ご意見	件数	公社の考え方
2027年度の達成目標を、構造物の5年以内の補修等措置率（健全性の診断区分Ⅲ）100%維持としているが、健全性の診断区分Ⅲ（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）が、国土交通省の「道路橋定期点検要領」ができてから10年も経過した時点でも、残っていることはおかしい。 少なくとも長期ビジョンにある健全性の診断区分Ⅰ、Ⅱが2023年度実績約80%になっているのをどう解消するかを達成目標とすべき。	2	診断区分Ⅲの損傷は、次回の点検（5年後）までに措置を講ずるもの（早期措置）とされております。中期経営計画においては、すでに発生している診断区分Ⅲの損傷に対して計画的に工事等を実施し、次回の点検までに補修等の措置を講じた割合100%を目標としております。 長期ビジョンにおいては、構造物の長寿命化対策の強化により、健全性の診断区分Ⅰ、Ⅱの割合の向上を目標としております。

第2章 中期経営計画の取り組み		
I いつでも、だれでも、安全・安心な道路		
2 安全・安心な道路空間の実現		
ご意見	件数	公社の考え方
「車中心から人中心の道路空間へ」という重要な視点を復活すべき。中期経営計画2025-2027（案）では、このことが削除されて、交通安全対策の強化、逆走・誤進入対策の強化に矮小化されている。 長期ビジョン（案）の理事長メッセージ「道路を単なる移動空間ではなく、人々の幸せを実現する空間として捉えることが求められています」に対して名古屋高速道路公社がどのような役割を果たすかを全く検討していない。	2	長期ビジョンで掲げた方向性を実現するため、中期経営計画では3年間で実行するの取り組みを示しています。
2027年度達成目標を、死傷事故率2%減としているが、その具体的な裏付けとなる施策はあるのか。	2	第2章方向性Ⅰ取り組み方針2の「交通安全対策の強化」に示しております。

第2章 中期経営計画の取り組み		
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		
ご意見	件数	公社の考え方
2027年度達成目標を、渋滞量10%減としているが、その具体的な裏付けとなる施策はあるのか。	2	第2章方向性Ⅱ取り組み方針1「渋滞対策の推進」に示しております。
ETC専用化の試行導入は中止すべき。ETC障害が発生した時のリスクが大きい。	2	いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
「混雑状況に応じた柔軟な料金体系の導入検討」などは、慎重に検討し中止すべき。	2	第2章方向性Ⅱ取り組み方針1「柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化」に基づき取り組みを推進してまいります。

第2章 中期経営計画の取り組み		
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		
2 ゆとりや楽しさの実現		
ご意見	件数	公社の考え方
2035年度達成目標を、観光・レジャー利用時の名古屋高速道路利用割合の5ポイント増としているが、具体的な施策はあるのか。料金プランの拡充、観光地等との連携強化という程度の施策で達成できるとは思えない。	1	第2章方向性Ⅱ取り組み方針2「ゆとりや楽しさの実現」に示しております。

「中期経営計画(2025-2027)」(案)についての意見募集結果

第2章 中期経営計画の取り組み		
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		
ご意見	件数	公社の考え方
2027年度達成目標を、都心アクセス事業の工事推進としているが、黄金地区は用地取得75%と進展しておらず、また栄地区もスムーズに目標を達成できると思われない。 特に黄金地区は「従来の補償基準にこだわらず制度化を求める」要請に対し、公社は何か新しい制度でも作る予定はないのか。	1	都心アクセス事業については、用地取得・工事の推進など事業進捗に取り組んでまいります。 用地取得の推進については、対象者の皆様に、現行の補償基準でご理解いただけるよう取り組んでまいります。
「名岐道路の早期整備」では、2025~2027年度は「有料区分に関する調整・手続き後改めて設定」と達成目標が定められていない。	2	2025年度に国土交通省により新規事業化されましたが、今後、事業区分に関する調整後、有料道路事業の事業化に向けた手続き等を行う予定であるため、現時点では達成目標を定めておりません。
2025年4月に新規事業採択された一般国道22号名岐道路は、国土交通省の公共事業と公社による有料道路事業との合併施行を想定しており、今後、事業区分に関する調整後、有料道路事業の事業化に向けた手続き等を行います。」とあるが、「事業区分に関する調整」の内容を明記してほしい。	2	「事業区分に関する調整」とは、効率的な整備を進める観点等から国の施行範囲と公社の施行範囲を区分する調整を行います。
公社が、名岐道路の整備の事業主体になるという重要なことを誰が勝手に決めたのか。「必要な財源確保」が困難なら、事業主体になるのを止めれば済むことである。 2020年2月13日の「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」についての意見募集案で、「現行の償還期間を延長します。」とあるが、不必要で採算性のない新規道路の事業主体になることで「必要な財源確保」が困難になるため、「現行の償還期間を延長」という堂々巡りは許されない。余分な事業に手を出す余裕はないはずである。	2	名岐道路は、2章方向性Ⅲ取り組み方針1の「名古屋都心部と周辺地域を結ぶネットワークの強化」に示したとおり、国土交通省の公共事業と公社による有料道路との合併事業を想定しており、今後事業区分に関する調整後、有料道路事業の事業化に向けた手続き等を行います。

第2章 中期経営計画の取り組み		
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		
2 次世代に向けた技術開発に貢献		
ご意見	件数	公社の考え方
2027年度達成目標を、新技術導入件数9件としているが、裏付けはあるのか	1	第2章方向性Ⅲ取り組み方針2「建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用」に基づき取り組みを推進してまいります。

「中期経営計画(2025-2027)」(案)についての意見募集結果

第2章 中期経営計画の取り組み		
Ⅳ 人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路		
1 持続可能な社会づくりへの貢献		
ご意見	件数	公社の考え方
2027年度達成目標を、CO2排出量29%以上減(2018年度比)としているが、排出総量がわからない。また、2024年度のCO2排出量実績を示すべき。	2	2024年度の公社の事業活動によるCO2排出量実績は、4月の意見募集開始時には、集計中であったため策定時には掲載します。
日本のCO2排出量の状況を踏まえ、道路交通量を削減するという根本的施策を提唱すべき。	2	公社は、名古屋市の区域及びその周辺の地域において、この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、産業経済の発展に寄与することを目的に名古屋高速道路の新設、改築等を行っております。
中期経営計画においても2023環境行動計画(名古屋高速)で示した、名古屋高速道路の自動車交通によるCO2排出量の状況についての内容程度は示すべき。	2	第2章方向性Ⅳ取り組み方針1は、「環境行動計画」に基づき取り組むこととしております。
道路照明のLED化が2024年度に87%、2026年度に100%になったとして、2027年度達成目標であるCO2排出量29%減は達成できるのか。	2	第2章方向性Ⅳ取り組み方針1「省エネルギー化の推進」に示しております。
太陽光発電設備の導入による効果を具体的な数値で記載するとともに、2027年度の達成目標を記載してほしい。また、長期ビジョン(案)では太陽光発電設備完成は2035年度までとなっている一方で、中期経営計画では2030年度までに公社保有の建築物5か所への導入を目指すとしており、両者で目標が食い違っているのではないかと。	2	太陽光発電設備は、中期経営計画に示すとおり、2030年度までに公社が保有している建築物5箇所への導入を目指しています。太陽光発電設備については、今後、詳細に設計を進めていく段階であるため、個所数のみを示しています。なお、長期ビジョンのロードマップでは、2027年度から2035年度までに実施する取り組みを記載することとしており、太陽光発電設備は2030年度完成予定のため、この欄に記載しています。
2027年度達成目標を、2025年度から低騒音舗装の敷設率100%としているが、2015年度いっせい行動の回答で名古屋市は『低騒音舗装への打ち替え後もモニタリングポストの騒音測定値はほぼ横ばいで推移』と認めている。それにも関わらず、対策としてリフレッシュ工事にあわせ、高速道路の低騒音舗装の打ち替えを実施するという回答が8年間続いている。効果の認められない施策を続けることはやめるべき。	2	低騒音舗装については、騒音低減効果が確認された舗装であり、環境の保全と改善に寄与するものと考えております。そのため、計画的にリフレッシュ工事を実施し、定期的な打換え等を行って環境保全に努めてまいります。
窒素酸化物等の大気汚染、CO2等の地球温暖化への対応策が全く示されていない。	2	第2章方向性Ⅱの取り組み方針1の「渋滞対策の推進」、方向性Ⅲの取り組み方針1の「道路ネットワークの充実」により取り組むことが、環境負荷の低減に寄与するものと考えております。

第2章 中期経営計画の取り組み		
Ⅳ 人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路		
2 地域社会への貢献		
ご意見	件数	公社の考え方
2027年度達成目標を、公社事業の認知度55%としているが、この指標については公社ホームページにも公表されていない。お客様満足度調査結果において「満足」、「やや満足」と回答した割合を用いるべきではないかと。	1	公社事業を進めるにあたっては、地域の皆様に理解を深めていただくことが重要と考え、当指標を採用しております。
認知度や満足度というあいまいな目標より、広く地域の皆様に親しまれ、地域の活性化や発展に貢献をどうするか具体的な目標が必要である。	1	
名古屋高速道路沿線の環境をどう改善するかを視点を追加して欲しい。	2	第2章方向性Ⅳ取り組み方針1「周辺環境の保全の強化」に示しております。
「人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路」を目指しとするのであれば、名古屋高速道路が沿線に環境上の悪影響を与えている問題を解決することを掲げるべき。	2	

「中期経営計画(2025-2027)」(案)についての意見募集結果

第2章 中期経営計画の取り組み		
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		
ご意見	件数	公社の考え方
2027年度達成目標を、「着実な償還」としているが具体性を欠いており理解できない。	1	いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
償還計画に基づく借金返済額がどれだけかを明記し、名岐道路に関するものがどれだけあるかを明らかにすべき。	1	第2章方向性V取り組み方針1「経営基盤の強化」に基づき、新たに事業化する事業も含め、着実な償還を進めてまいります。

第2章 中期経営計画の取り組み		
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		
2 人材確保・人材育成		
ご意見	件数	公社の考え方
2027年度達成目標を、「職員エンゲージメント指数の向上」としているが具体性を欠いており理解できない。職員が働きやすく、活躍できる職場づくりの基本方針を策定するなど、組織であれば当然実施すべきことであり、中期経営計画に掲げる内容なのか。	1	高い専門性を持った人材がその能力を最大限に発揮し、誇りをもって働き続けられる職場づくりを目指すこととし、当指標を採用しています。

第2章 中期経営計画の取り組み		
中期経営計画(2025-2027)全体像		
ご意見	件数	公社の考え方
	0	

第2章 中期経営計画の取り組み		
SDGsとの関係性		
ご意見	件数	公社の考え方
	0	

その他ご意見		
ご意見	件数	公社の考え方
公社の案では、方向性等の番号がローマ数字で表されているのに、意見募集のフォームでローマ数字の使用ができない。	1	当社が使用しているシステムでは、ローマ数字は環境依存文字であるため入力できない仕様となりました。

「名古屋高速長期ビジョン2035」(案)、「中期経営計画(2025-2027)」(案)以外のご意見		
ご意見		
名古屋高速道路東山線(半地下・トンネル部)上下線の最高速度見直しに伴い、公社ホームページで公表している「騒音及び大気質の予測結果」について、大気質・騒音・走行速度の現状がどうなっているかを示すとともに、予測結果について、どのような照査を行って、問題がないことを確認したのか示すべき。		
2024年6月に名古屋高速道路・都心アクセス関連事業における騒音予測結果の訂正について公表したが、都市計画審議会での説明の修正、再発防止の徹底を図るため、どうするかを明記すべき。		
モニタリングポスト7ヵ所の環境保全対策について、2015年度いっせい行動の回答で名古屋市は『低騒音舗装への打ち替え後もモニタリングポストの騒音測定値はほぼ横ばいで推移』と認めている。それにも関わらず、対策としてリフレッシュ工事にあわせ、高速道路の低騒音舗装の打換えを実施するという回答が8年間続いている。効果の認められない施策を続けることはやめるべき。		
東山トンネルの規制速度引き上げに伴い、公社ホームページで公表している「騒音及び大気質の予測結果」において、事故や死傷事故の増加については検討がない。		