

P L A N

2025-2027

名古屋高速道路 中期経営計画 2025-2027

— 概 要 版 —

PLAN

2025-2027

名古屋高速道路 中期経営計画 2025-2027

— 概 要 版 —

CONTENTS 目次

- 03 理事長メッセージ
- 04 中期経営計画（2025-2027）の位置付け及び取り組み方針
- 05 長期ビジョン2035の全体像
- 08 中期経営計画（2025-2027）の取り組み

理事長メッセージ

「名古屋高速道路 長期ビジョン2035」に掲げた
将来像の実現に向け、確実な一步を踏み出します。

理事長
松井 圭介



名古屋高速道路公社では、中期経営計画の更新に合わせ、2035年度を目標年度とし、さらにその先を見据え「名古屋高速道路 長期ビジョン2035」を策定しました。

今回の中期経営計画では、これまでの取り組みを継続・発展させつつ、新たに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26の具体的施策を取りまとめました。

私たちは「名古屋高速道路 長期ビジョン2035」の将来像の実現に向け、確実な一步を踏み出します。皆さまからのご理解ご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2025年7月

中期経営計画（2025-2027）の位置付け及び取り組み方針

これまでの中期経営計画では、将来のありたい姿を実現するため、短・中期的な目標を設定し事業を進めてきました。

今回、新たに10年後の2035年度を目標年度とし、さらにその先を見据えた「長期ビジョン2035」を策定したことを踏まえ、中期経営計画（2025-2027）では、これまでの取り組みを継続・発展させつつ、長期ビジョンの具現化に向け、取り組んでいきます。

本計画では、2027年度までの3年間で実行する26の具体的施策とロードマップを示しています。

また、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。



目指すべき将来像

公社では、著しく変化する社会環境に対応するため、2035年度を目標年度とし、さらにその先を見据え、目指すべき将来像を定めました。

また、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。

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

名古屋高速道路公社は、2013年に全長81.2kmのネットワークが完成し、
名古屋都市圏の暮らしや社会・産業の発展を支えてきました。

2025年、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。

名古屋高速道路公社は、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の実現に向けて、取り組んでまいります。



3つの観点と5つの方向性



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っと豊かに、もっ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	インフラ長寿命化と災害への対応 1 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 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
		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 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 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 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 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
		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	持続可能な社会づくりへの貢献 1 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 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
	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 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 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

中期経営計画（2025-2027）の取り組み

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

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



2027年度の達成目標

≪ 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

- 大規模修繕工事の着実な推進
- リフレッシュ工事の実施

<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）

▼構造物の5年以内の補修等措置率

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
100%	100%	100%	100%

震災対策の強化

- 情報収集手段の強化
- 災害対策活動が継続可能な環境や体制の強化
- 災害対応力の向上・資機材の増強
- 早期通行止め可能な入口閉鎖装置の拡充



入口閉鎖装置設置例

▼防災設備の拡充、改善

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
災害情報一元化機能のシステム構築着手	システム構築	通常業務でのシステム活用	システムの改善

効率的な維持管理の実施

- 点検における新技術活用
- AI等を用いた新技術の導入検討
- GISプラットフォームの構築



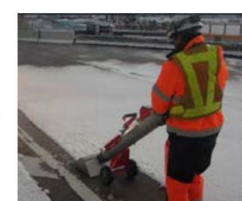
GISプラットフォームのイメージ

▼GISプラットフォームの構築、改善

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
GISプラットフォームの構築着手	システム構築	運用及び機能の拡充	システムの改善

降雪・積雪対策の強化

- 雪氷作業の効率化



除雪作業の状況

▼雪氷作業の効率化に向けた新たな機器の導入検討

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
ウェアラブルカメラの導入・活用	ウェアラブルカメラの更なる活用	その他機器等の導入検討	その他機器等の導入検討

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

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

2027年度の達成目標

《死傷事故率*1》



2022-2024年度の平均値

4.9件／億台km



2027年度目標

4.8件／億台km以下
(2%減)

*1：自動車走行台キロ（区間毎の交通量と道路延長を掛け合わせた値であり、道路交通の量を表す。）当たりの死傷事故件数のこと 【参考】2023年度実績：首都高速道路の8.8件/億台km、阪神高速道路の14.0件/億台km



交通安全対策の強化

- 交通安全対策の実施・効果検証
- 異常事象の自動検知システムの導入検討
- 交通事故リスク情報の提供
- 交通安全啓発活動の実施



事故リスク情報提供の例

▼新たな交通安全対策の実施件数

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
2件	1件	1件	1件

逆走・誤進入対策の強化

- 逆走・誤進入対策の実施・効果検証
- 逆走・誤進入検知警告システムの整備・拡充



警告システム事例

▼システム導入等の逆走・誤進入対策箇所数

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
1箇所	1箇所	1箇所	1箇所

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

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

2027年度の達成目標

≪ 渋滞量*1 ≫



2024年度実績

19.9km・h/日

2027年度目標

17.9km・h/日
(10%減)



*1：渋滞時（走行速度が30km/h以下となった場合）の渋滞長と渋滞継続時間との積を足し合わせたもの

渋滞対策の推進

- 渋滞対策の実施
- 交通分散・需要分散による渋滞対策の実施

▼渋滞対策実施箇所

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
2箇所	1箇所	1箇所	1箇所



出口部分の混雑状況（高速2号東山線（東行）四谷出口）

柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化

- ETC専用化の試行導入
- 混雑状況に応じた柔軟な料金体系の導入検討



ETC専用料金所案内イメージ

▼ETC専用化のロードマップ策定及び試行導入

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
検討	ロードマップの策定	試行導入に向けた設計着手	試行導入の実施

道路交通情報提供の高度化

- 最適な経路選択に資する情報提供
- ETC2.0サービスの強化



経路選択に資する情報提供（高速16号一宮線（北行））

▼道路交通情報提供の高度化整備進捗

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
検討	工事発注	準備・製作	設置

料金所配置の統一

- 料金所配置の統一



料金所配置の統一により撤去対象となる料金所

▼料金所配置の統一

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
検討・設計	設計	設計・橋梁拡張工事契約	橋梁拡張工事現場着手

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

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

2027年度の達成目標

《観光・レジャー利用時の名古屋高速道路利用割合*1》

2024年度実績

2027年度目標



24%

26%
(2ポイント増)*1：主要観光施設²の自動車での来訪者のうち、名古屋高速道路の利用割合³を設定

*2：2023年愛知県観光入込客統計において県が指定する観光地点のうち、名古屋近郊の名古屋地域及び尾張平野地域の観光地点である名古屋水族館、名古屋城、犬山城下町、愛・地球博記念公園の4箇所を対象とした

*3：交通ビッグデータ（ETC2.0プローブデータ）から、休日に、各観光施設を到着地とする交通（比較的長距離での利用が想定されることから、10km以上の運転をした車両）を対象に、一般道利用数と、名古屋高速道路利用数を集計し算出。なお、2024年度実績値は、2024年10月の休日データを対象

観光・レジャー向け料金プランの拡充

- 周遊プラン等の拡充



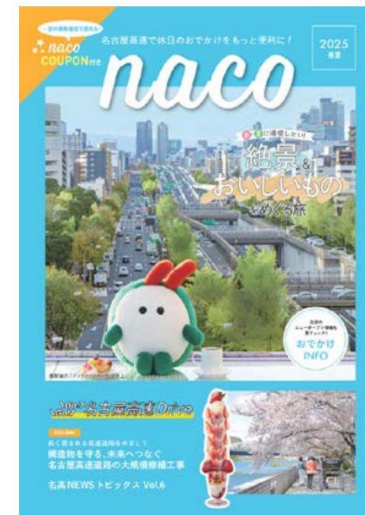
ドライブプラン チラシ(2024年度)

▼連携プラン数

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
3つ	2024年度を上回る	2024年度を上回る	2024年度を上回る

観光地等との連携強化

- おでかけ情報冊子「naco」やSNSの活用
- 休憩ニーズへの対応検討



おでかけ情報冊子「naco」

▼沿線地域情報を掲載した情報冊子発行回数

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
2回/年	2回/年	2回/年	2回/年

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



2027年度の達成目標

《ネットワークに関する事業進捗》

2024年度実績

2027年度目標



都心アクセス事業
設計・積算

都心アクセス事業
工事推進

都心アクセス事業の推進

- 新洲崎地区の事業進捗
- 黄金地区の事業進捗
- 栄地区の事業進捗

▼新洲崎地区の事業進捗

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
現場着手 用地取得(100%)	工事推進	工事推進	工事推進

▼黄金地区の事業進捗

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
設計、積算 用地取得(75%)	工事契約 用地取得	現場着手	工事推進

▼栄地区の事業進捗

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
設計、積算	工事契約	現場着手	工事推進



都心アクセス関連事業 (仮称) 全体完成イメージ

名古屋都心部と周辺地域を結ぶネットワークの強化

- 名岐道路の早期整備

▼名岐道路の整備

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
都市計画・環境影響評価 (愛知県)		有料道路事業区分に関する調整・手続き後に改めて設定	



図1 広域図

凡例	
高速道路等	開通済(4車線以上) 開通済(2車線)
連絡国道	開通済(4車線以上) 開通済(2車線)
補助国道	開通済(4車線以上) 開通済(2車線)
主要地方道	開通済(4車線以上) 開通済(2車線)
対象区間	*****
調査中区間	○○○



図2 事業位置図

名岐道路の事業位置図

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^{*1}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



2027年度の達成目標

≪ 新技術導入件数^{*2} ≫

2024年度実績

2 件

2027年度目標

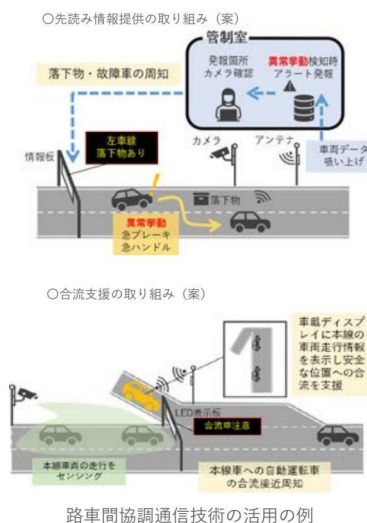
9 件

*1：CASE：Connected：コネクテッド、Autonomous：自動運転、Shared & services：シェア、Electric：電動化の略

*2：名古屋高速道路に関連した試験施工による技術検証も含めた新技術利活用件数

CASEに対応した道路づくり

● 路車協調に向けた取り組み



建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用

- 適用可能な新技術の導入・活用
- ウェアラブルカメラの活用



建設現場における遠隔臨場の例

▼自動運転の実現に向けた実証実験件数

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
0件	— (検討)	— (調整)	1件

▼新技術の導入

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
2件	3件	3件	3件

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

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

2027年度の達成目標

≪脱炭素化に向けたCO₂排出量削減割合^{*1*2}≫

2024年度実績

27.9%減
(2018年度比)

2027年度目標

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

- LED照明への転換推進
- 太陽光発電設備の導入



太陽光発電設備（黒川出入口）

▼道路照明のLED転換率

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
87%	93%	100%	100%

周辺環境の保全の強化

- 騒音・振動対策の推進
- 生態系の保全・回復



ヒメボタルの保護を目的としたパイプ照明設置状況

▼低騒音舗装の敷設率

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
94% ^{※1}	100% ^{※2}	100%	100%

※1 施工延長約8.9km ※2 施工延長約8.1km

循環型社会の実現に寄与する取り組みの充実

- 建設副産物等の再利用の促進
- グリーン購入の推進



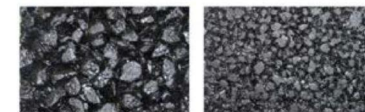
横断幕をアップサイクルしたバッグ

▼グリーン購入による製品の調達率（紙・文具類）

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
80%	83%	86%	89%

環境技術の積極的な導入

- 新たな環境技術の採用

従来のポーラスアスファルト舗装（左）/
小粒径ポーラスアスファルト舗装（右）

▼新たな環境技術の導入検討

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
新たな舗装技術 の試験導入	新たな環境技術 の動向調査	新たな環境技術 の候補選定	新たな環境技術 の提案募集

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

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

2027年度の達成目標

《 公社事業の認知度*1 》



2024年度実績

52%

2027年度目標

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による情報発信等の取り組みを複数認知している割合

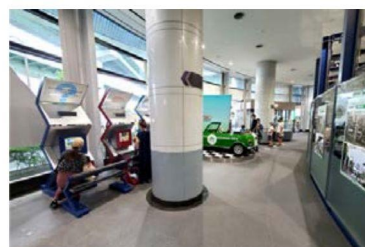


地域貢献活動の更なる推進・まちづくりとの連携

- 地域と協働したイベントの企画・出展
- ネックス・プラザの部分改修



地域主催イベント出展イメージ



ネックス・プラザ

▼イベント来場者数合計

現状（2024）	2025年度	2026年度	2027年度
820人	1,000人以上	1,000人以上	1,000人以上



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

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



2027年度の達成目標

《償還計画》



2024年度実績

着実な償還



2027年度目標

着実な償還

安定した財務基盤の維持

- 適切な予算編成及び執行管理
- 資金調達手段の多様化

DXによる生産性向上

- AIやICTの導入
- お客様対応の高度化



▼償還計画を踏まえた着実な債務返済

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
(償還率52.1%)	実施	実施	実施

▼業務支援ツールの試行導入・運用件数

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
—	— (導入検討)	2件	4件

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

2027年度の達成目標

《愛知県休み方改革マイスター企業認定^{*1}》

2024年度実績

2027年度目標



シルバー認定 ▶ ゴールド認定



^{*1}：愛知県「休み方改革」プロジェクトの一環として実施されている、年次有給休暇の取得及び多様な特別休暇の導入を積極的に推進している中小企業等を奨励する制度。3つの認定区分（ブロンズ、シルバー、ゴールド）が存在し、ゴールドが最高認定区分

職員が働きやすく、活躍できる職場づくり

- 働き方改革、人材の確保・育成に関する基本方針の策定
- 男性職員による育児休業の取得促進
- 職員エンゲージメント向上に向けた取り組み

▼働き方改革や人材の確保・育成に関する基本方針、施策の策定

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
—	現状と課題の整理及び調査	基本方針の策定	施策の策定

技術力向上のための環境づくり

- 幅広く活躍できる人材の育成

▼公社業務に関連した資格取得者数^{*2}

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
10人	5人	5人	5人

^{*2}：公社業務に関連した資格（技術士、コンクリート診断士、土木鋼構造診断士、1級土木施工管理技士、電気主任技術者等）

ブランドイメージの確立・向上

- SNSを始め多様な手段による情報発信
- お客様ニーズを踏まえたサービスの充実

▼お客様総合満足度^{*3}

現状(2024)	2025年度	2026年度	2027年度
3.72	3.74	3.76	3.78

^{*3}：公社が実施するアンケート調査による総合満足度（5段階評価）

SDGsとの関係性



		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	SDGs17のゴール																
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	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、 地域に末永く愛される道路	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																	

公社概要（2025年4月1日現在）

名称	名古屋高速道路公社
代表者	理事長 松井 圭介
所在地	名古屋市中区栄一丁目8番16号
設立	1970年9月24日
基本財産	3,266億3,900万円
役員数	理事長1名、副理事長1名、理事2名、監事1名
職員数	228名

事業概要

- ・名古屋高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理
- ・国や地方公共団体等の委託に基づき、名古屋高速道路の管理と密接な関係のある道路の管理
- ・国や地方公共団体等の委託を受けて、道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究
- ・名古屋高速道路と一体となって建設することが適当である事務所等の建設及び管理



名古屋高速 中期経営計画 検索

<https://www.nagoya-expressway.or.jp/kosya/annai/chukikeiei/>

2025年7月発行