



公社案内 2025 年度
NAGOYA
EXPRESSWAY

表紙には、2023・2024年に実施した「名古屋高速Instagramフォトコンテスト」の受賞作品を使用しています。

●名古屋高速道路公社ホームページ

名古屋高速 🔍 検索

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



●ETC課金修正フォーム

ETCで通行された際の料金の修正を受け付けております。



●名古屋高速ハイウェイテレホン

最新の交通情報を24時間提供しております。(5分ごとに更新)

052-919-3232

●名古屋高速お客様センター

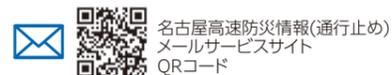
052-919-3200

クイックさんに、まるまる

9:00～19:00[年末年始(12/29～1/3)を除く]

●名古屋高速防災情報(通行止め)メールサービス

登録されたお客様のメールアドレスに、
通行止め情報をお送りします。



※QRコードは、(株)デンソーウェーブの登録商標です。

2025.6 1300

このパンフレットには、グリーン購入法対象の用紙・インキを使用しています。

名古屋高速道路公社
NAGOYA EXPRESSWAY PUBLIC CORPORATION



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。

目次

はじめに／整備効果／料金制度 03・04

名古屋高速道路のあゆみ／数字で見る名古屋高速道路／通行台数と開通延長の推移 05・06

長期ビジョン2035／中期経営計画(2025-2027) 07・08

都心アクセス事業 09・10

名岐道路の事業化／DX 11・12

交通管制システム・交通管理／交通安全対策 13・14

継続的な渋滞対策／料金所配置の統一に向けた取組／防災対策 15・16

適切な点検・診断、計画的な維持補修等の実施／リフレッシュ工事／大規模修繕工事の実施 17・18

降雪・積雪への対策／交通安全啓発／取締り・交通監視 19

お客様の声の把握・分析・施策反映／積極的な情報発信 20

環境保全への取組 21・22

組織基盤の強化・働き方改革の推進／ネックス・プラザへ行こう！ 23・24

公社概要／公社組織／予算／有料道路制度／償還状況 25・26

はじめに

名古屋高速道路は1979年7月に最初の路線である高速3号大高線(高辻～大高間10.9km)の
 開通以降、順次開通区間を拡大し、2013年11月に計画延長81.2km全線を開通しました。また、
 2021年5月に名古屋第二環状自動車道(名二環)名古屋西JCT～飛鳥JCT間が開通し、名古屋
 高速道路と名二環が一体となることで道路ネットワーク機能が強化されました。同時に中京圏の高
 速道路料金が整理・統一され、名古屋高速道路は従前の均一料金制から対距離料金制へ移行
 し、ますます便利にご利用いただけるようになりました。そのネットワーク機能を十分に発揮するこ
 とにより、名古屋都市圏になくてはならない存在となっております。

これからも名古屋高速道路公社は、リニア中央新幹線の開業を見据えた都心へのアクセスの向
 上や、高速道路を将来にわたって健全な状態に保つための大規模修繕工事、高速道路を安全・
 安心にご利用いただくための交通安全対策・防災対策を推進し、地域社会を支える都市交通施
 設としての名古屋高速道路を目指してまいります。

2025年9月24日に公社設立55周年を迎えます

名古屋高速道路公社は、名古屋市の区域及びその周辺の地域において交通渋滞を緩和し、交通の円滑化を図るこ
 を目的に、1970年9月に地方道路公社法による全国で最初の地方道路公社として設立され、2025年9月24日に設
 立55周年を迎えます。

これもひとえに、名古屋高速道路をご利用いただいているお客様、当公社の事業にご理解・ご協力いただいている地
 域の皆様のおかげと、心から感謝申し上げます。

キャッチフレーズ「いつも近くに 名古屋高速」

お客様のいつも近くにいたい。

そんな思いでお客様と接し、お客様から接して貰えたらいいと考えて、その思いをキャッチフレーズにしました。

お客様を一番に考え、お客様とともにある名古屋高速。

名古屋の街の一員として、お客様と力を合わせて、元気な名古屋をつくりたい。

そして、お客様のいつも近くにいられるよう、名古屋高速はいつまでも進化しつづけたいとの思いが込められています。

デザインロゴ



このロゴマークは、名古屋高速道路のネットワーク図をイメージしてデザインしています。
 「名古屋高速道路全線開通」から連想させるキーワードの頭文字「Change」、「Challenge」、
 「Complete」の「C」、そしてOKの「O」を表現しています。



名古屋高速道路公社マスコットキャラクター「ナコちゃん」

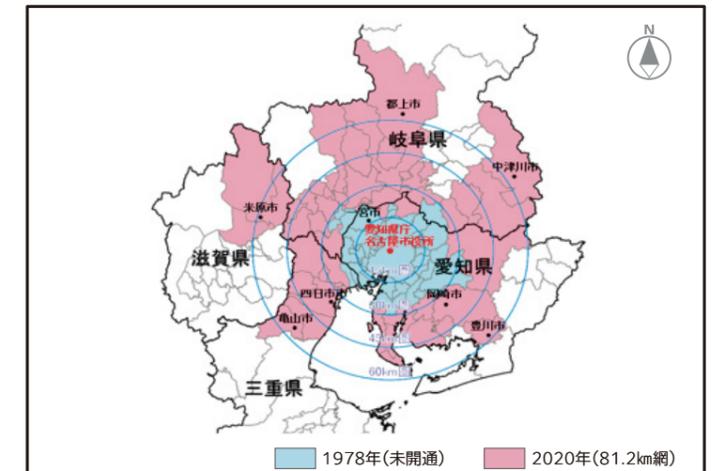
名古屋高速道路ネットワーク図や公社事業からイメージをデザイン化し、1994年に誕生
 しました。愛称「ナコちゃん」の名前は、1997年に皆様に付けていただきました。

整備効果

名古屋都市圏の自動車交通の円滑化を目的に整備された名古屋高速道路は、そのご利用により、所要時間を短縮す
 るとともに、便利でスムーズな移動を可能にします。

移動圏の拡大

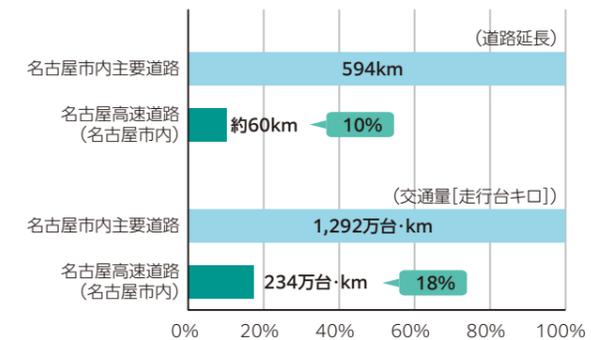
名古屋高速道路のネットワーク効果により、自動車での1時間移動圏が拡大しました。



※ 1時間移動圏は、自動車利用により愛知県庁・名古屋市役所まで1時間で到達可能な市町村としており、各市町村の役所・役場から法定速度による到着時間を基に計算しています。

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18%の交通量を担っています。

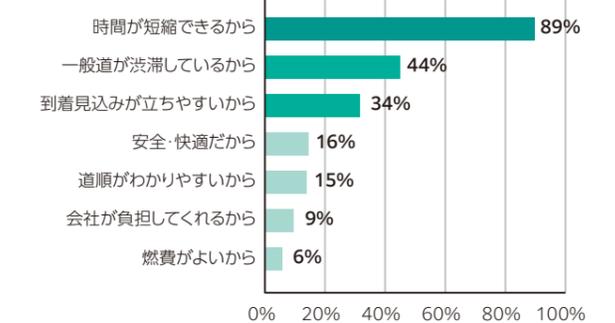


※名古屋市内主要道路: 高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象としている。
 ※道路延長: 名古屋市道路統計(令和4年)を基に算出している。
 ※走行台キロ: 道路交通の総量を表す場合に用いる指標をいう。
 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査を基に算出している。

利用の理由

時間短縮や到着見込みの立ちやすさが上位を占めています。

令和6年度お客様満足度調査



料金制度

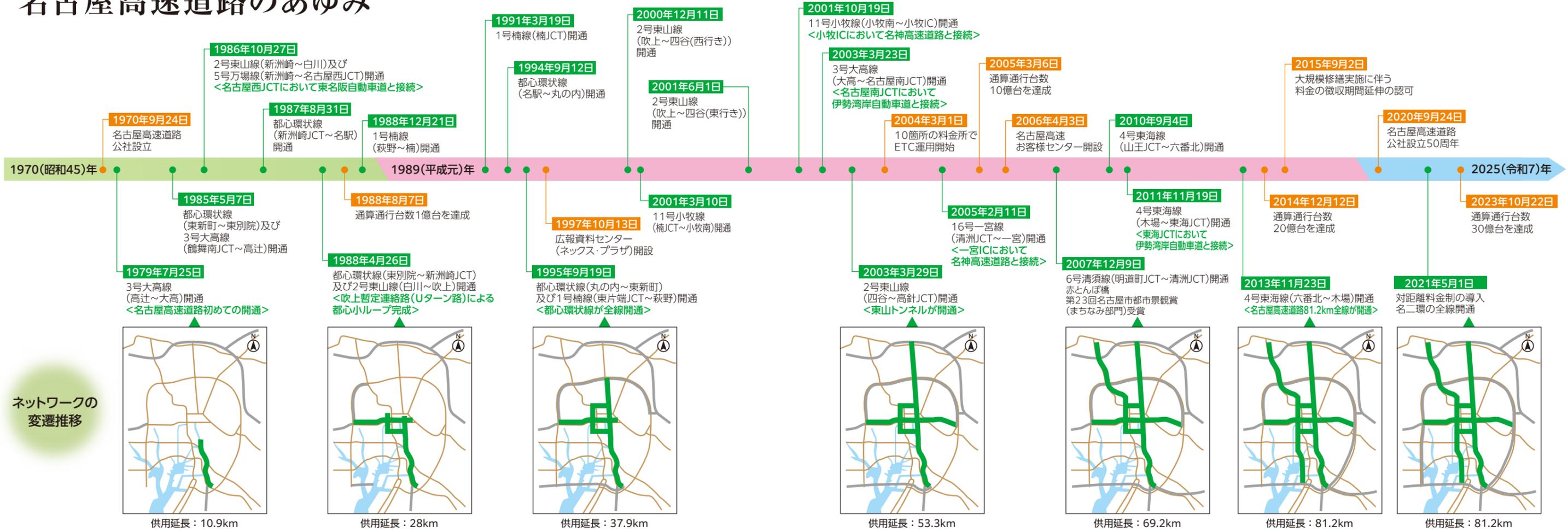
名古屋高速道路では、高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とした対距離料金制を導入しています。

現金の場合は、営業距離を把握することができず、各入口からご利用いただける最大距離の料金となりますので、料金所をスムーズに通過できる便利なETCをご利用ください。

料金についてはこちら



名古屋高速道路のあゆみ

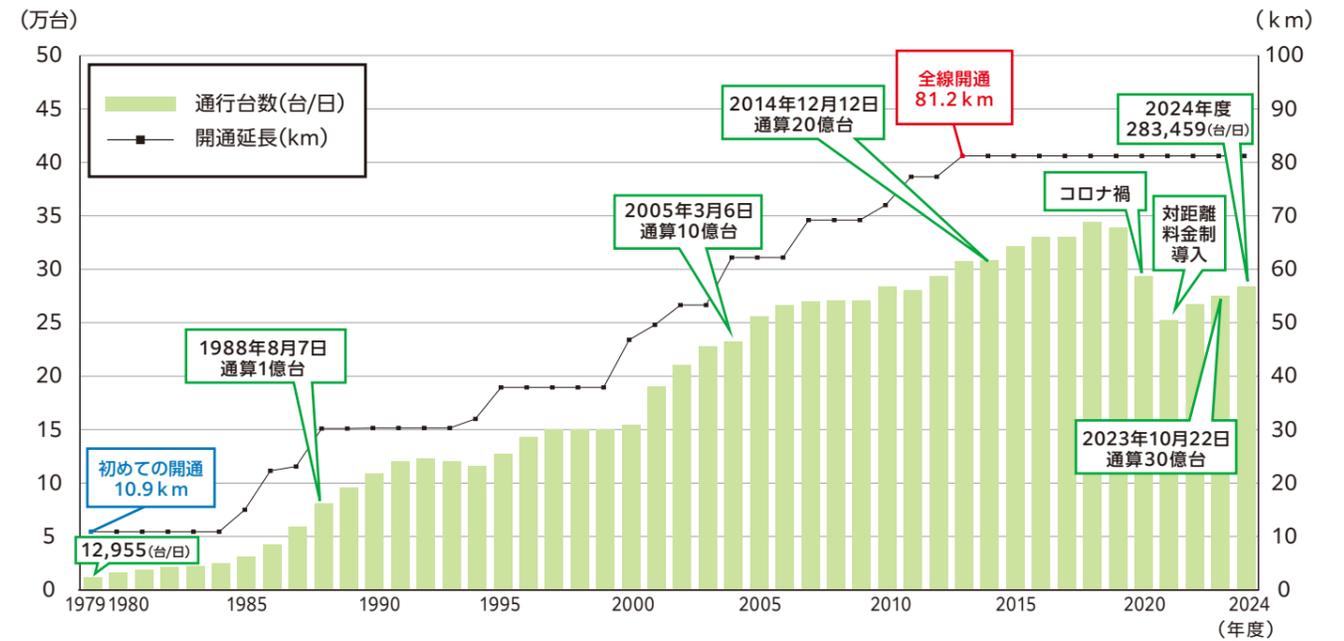


数字で見る名古屋高速道路



※ 2024年度実績

通行台数と開通延長の推移



※2021年4月までは、料金圏(名古屋線・尾北線)ごとの1回の利用回数を「1台」として集計し、2021年5月以降は料金改定に伴う料金圏撤廃のため名古屋高速道路1回の利用を「1台」として集計した(ただし、2021年度の日平均通行台数は、4月の通行台数を推計値(料金圏撤廃と仮定)として集計している。)

公社を取り巻く社会環境が著しく変化中、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つながると考え、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ビジョンを策定しました。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、3つの観点と5つの方向性、10の取り組み方針に沿って、様々な施策に取り組みます。

中期経営計画(2025-2027)では、「長期ビジョン2035」の具体化に向けて、2025年度から2027年度までの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つの観点	目指すべき未来像の実現に向けた5つの方向性	取り組み方針	長期ビジョン達成目標	中期経営計画達成目標	基本施策	関連するSDGs	
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 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	<<健全性の診断区分I, II *の割合>> 90%以上 ※国土交通省告示に基づく健全性の診断区分Iは「構造物の機能に支障が生じていない状態」、区分IIは「構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態」	<<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 ※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」	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 		
		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*>> 4.6件/億台km(6%減) ※自動車走行台キロ当たり(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。)の死傷事故件数	<<死傷事故率*>> 4.8件/億台km以下(2%減)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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	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	<<渋滞量*>> 13.9km・h/日(30%減) ※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	<<渋滞量*>> 17.9km・h/日(10%減)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 		
		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	<<レジャー目的での名古屋高速道路利用割合*>> 29%(5ポイント増) ※主要観光施設の自動車での来訪者のうち、名古屋高速道路の利用割合	<<観光・レジャー利用時の名古屋高速道路利用割合*>> 26%(2ポイント増)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 		
	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	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	<<新洲崎出入口整備による効果(所要時間*短縮)>> 15分(25%短縮) ※高針JCT~名古屋駅間のピーク時所要時間	<<ネットワークに関する事業進捗*>> 都心アクセス事業工事推進	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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道路ネットワークの強化 	
			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*>> 計30件以上 ※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の利活用件数	<<新技術導入件数*>> 9件	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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、地域に未永く愛される道路		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CO ₂ 排出量削減割合*>> 39.0%以上減 ※道路の維持管理等の事業活動によるCO ₂ 排出量の2018年度比削減割合	<<脱炭素化に向けたCO ₂ 排出量削減割合*>> 29.0%減	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 		
		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*>> 65%以上 ※公社がサービス向上のために実施する都心アクセス事業等の取り組みを複数認知している割合	<<公社事業の認知度*>> 55%(3ポイント増)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域貢献活動の更なる推進 ■ まちづくりとの連携 		
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	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*>> 着実な償還の実施	<<償還計画*>> 着実な償還の実施	<ul style="list-style-type: none"> ■ 安定した財務基盤の維持 ■ DXによる生産性向上 		
		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	<<職員エンゲージメント指数*>> エンゲージメント指数の向上 ※誓約や約束を意味し、職員と企業の信頼関係や愛着心	<<愛知県休み方改革マイスター企業*>> ゴールド認定 ※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つの認定区分が存在し、ゴールドが最高認定区分	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 		

都心アクセス事業

取り組み方針
ⅢI 道路ネットワークの充実

名古屋高速道路は、名古屋環状2号線と一体となって名古屋都市圏の道路網の骨格となる自動車専用道路であり、名古屋市への流出入交通の円滑な迂回分散を促すとともに、平面道路の混雑緩和や地域の交通環境の改善等の役割を担っています。

現在、名古屋駅周辺において、①都心環状線や名古屋駅最寄りの錦橋出口で渋滞が慢性的に発生しており、①都心環状線の出入口と名古屋駅との交通が不便な状況となっています。

こうした中、リニア中央新幹線開業を見据え、名古屋市において都市計画変更が行われ、高速道路出入口の設置や渡り線の追加事業を推進しています。

整備後のイメージ



事業の概要



① (仮称)新黄金出入口の設置

⑤ 万場線の黄金出入口付近にて、名古屋西JCT方面から降りる出口、名古屋西JCT方面へ乗る入口を設置します。

② (仮称)新洲崎出入口の設置

新洲崎JCTにて、①都心環状線および②東山線から名古屋駅方面へ降りる出口、名古屋駅方面から①都心環状線及び②東山線に乗る入口を設置します。

③ (仮称)栄出入口の設置及び丸田町JCT西渡り線・南渡り線の追加

②東山線に栄出入口を設置するとともに、丸田町JCTにて、①都心環状線南行と②東山線西行を接続する西渡り線、及び②東山線東行と①都心環状線南行を接続する南渡り線を追加します。

※各出入口名は仮称です。

名古屋駅とのアクセス向上

名古屋駅周辺から中部国際空港など南方面へは、①都心環状線の北回りを經由せずにアクセスが可能になります。

北方面から名古屋駅方面へは、①都心環状線の南回りを經由せずにアクセスが可能となります。



凡例 ← 整備前 → 整備後

整備効果

名古屋駅西側とのアクセス強化

(仮称)新黄金出入口の設置により、名古屋西JCT方面から名古屋駅西側へのアクセス性が向上し、最短経路で到達することが可能となります。



凡例 ← 整備前 → 整備後

名古屋駅東側とのアクセス向上

(仮称)新洲崎出入口の設置により、名古屋駅東側へのアクセス性が向上するとともに、錦橋出口で発生している渋滞の緩和が期待されます。



凡例 ← 整備前 → 整備後

栄・大須エリアの利便性向上

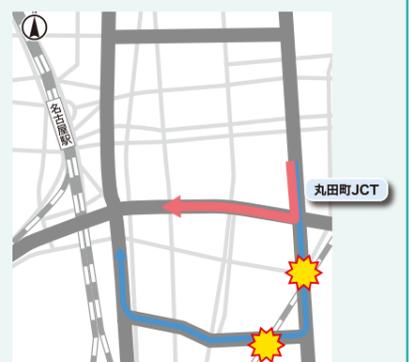
(仮称)栄出入口の設置により、栄・大須エリアへのアクセス性が向上するとともに、利用出入口の選択肢が増え、周辺の交通が分散され、一般道路の渋滞緩和が期待されます。



凡例 ← 整備前 → 整備後

都心環状線の交通負荷軽減

渡り線の追加により、①都心環状線の交通が②東山線へ転換され、①都心環状線の渋滞緩和や時間短縮が期待されます。



凡例 ← 整備前 → 整備後

名岐道路の事業化

取り組み方針
ⅢI 道路ネットワークの充実

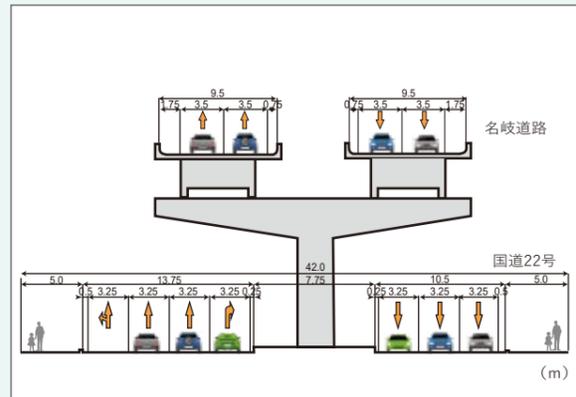
名岐道路(一宮～一宮木曾川)は、渋滞緩和による地域交通の円滑化、物流強化、観光産業の活性化などが期待される道路であり、2025年4月に有料道路事業との合併施行を前提に国土交通省の公共事業として新規事業化されました。
今後、事業区分に関する調整後、有料道路事業の事業化に向けた手続等に取り組んでいきます。

<参考>名岐道路の事業概要・整備効果

名岐道路の事業概要



事業名	一般国道22号 名岐道路 (一宮～一宮木曾川)
事業区間	愛知県一宮市丹陽町九日市場～ 愛知県一宮市大毛(延長6.9km)



名岐道路の整備効果

■ 地域産業の発展に寄与

名岐道路の整備によって、名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ自動車専用道路ネットワークが構築され、速達性や時間信頼性が向上し、航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与します。

■ 渋滞を緩和し、地域交通の円滑化に寄与

国道22号は、一宮市内の信号連担と交通集中により、朝夕ピーク時に慢性的に速度低下が発生しています。
名岐道路の整備によって、国道22号の渋滞が緩和し、地域交通の円滑化に寄与します。

■ 世界に誇る観光地へのアクセス向上による観光産業の活性化

世界遺産である白川郷をはじめとする北陸圏・中部圏の観光地へのアクセスには、高速ネットワーク上にボトルネック箇所が存在しているため、観光地の滞在時間減少等が課題となっています。
名岐道路の整備によって、観光地へのアクセス性が向上します。



国道22号の旅行速度	【現況】平均14km/h → 【整備後】平均32km/h
出典: ETC2.0プローブ情報(2024年10月平日平均7時台より)	
【現況】一宮中～一宮木曾川IC	
【整備後】一宮IC～一宮中(整備済み区間)と同等になると想定	

出典: 2025.4.1 国土交通省中部地方整備局愛知国道事務所 記者発表資料

DX

取り組み方針
VI 経営基盤の強化

公社を取り巻く社会環境の変化に対応するとともに、将来にわたって安全・安心・快適な道路サービスを提供し、進化を続けていくため、急速に進展するデジタル技術・データを最大限に活用して、より高度なお客様サービスの提供、新たな価値・仕組みの創出等を目指し、各分野でDXの取組を推進します。

テーマ① 維持管理の効率化・高度化

取組事例

- 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
- 施設管理システムへのAI導入
- ウェアラブルカメラを活用した遠隔臨場

テーマ③ 交通管理の効率化・高度化

取組事例

- 逆走・誤進入検知警告システムの導入
- 高架道路上における異常事象の自動検知
- プローブデータによる路上の異常検知
- 交通管理業務の高度化

テーマ② 災害対応の迅速化

取組事例

- 災害時における現場情報の共有方法の効率化
- 災害時等でのドローンを活用した情報収集
- 遠隔操作による入路規制設備の高度化

テーマ④ 情報提供・交通マネジメントの高度化

取組事例

- シームレスな情報提供
- 事故リスク情報の提供
- 自動運転社会の実現に向けた取組

テーマ⑤ 業務処理の効率化・高度化

取組事例

- 建設情報共有システムの展開
- AI・ICT技術の導入(事務のシステム化)
- AI導入によるお客様対応の効率化
- DX人材の育成

※画像は生成AIで作成したイメージです。

維持管理の効率化・高度化

GISプラットフォームの構築により、公社内各種データを連携、統合させることで、維持管理の効率化を図ります。また、AI等の活用により平常時における構造物の点検や補修等を計画的・効率的に実施し、安全な道路空間を維持するとともに、現場の生産性を向上します。

交通管理の効率化・高度化

AIやセンシング技術等を活用し、落下物や事故等異常事象発生時における現場状況の把握や必要なオペレーションを早期かつ適切に実施し、お客様の安全を追求します。

逆走・誤進入検知警告システムの導入

これまで高速出入口部や本線合流部への看板設置、路面標示等により重大事故につながる可能性の高い逆走・誤進入に対する対策を実施してきましたが、これに加え、早期把握と迅速な対応を可能とする新たな三次元レーザーダを用いた逆走・誤進入検知警告システムを導入しました。



2号東山線 高針出入口

交通管制システム・交通管理

道路パトロールカーによる定期的な巡回や、交通事故、故障車などの緊急時に迅速な対応を行うことで、お客様のスムーズな走行環境を確保しています。
 交通管制室は、高速道路上の全ての情報を常に迅速に収集し、交通司令の適切な判断・指示の下、事案対応、お客様への情報提供を24時間・365日体制で行っています。



交通管制室

大型表示装置

- 監視カメラの映像、渋滞・交通事故・落下物などの道路交通情報を表示

管制隊員

交通司令

管制隊員の役割

- 交通事故、故障車、落下物などの発生を監視。また、道路パトロールカーなどと無線交信を行い、非常時の対応を指示
- 交通管制室の機器を操作して、お客様に必要な道路交通情報を提供
- 非常電話や道路緊急ダイヤルなどからの、緊急通報に対応

交通司令の役割

- 交通管制室の統括、管制隊員への指示
- 警察、消防への出動要請や他道路関係者などとの連絡・調整



交通管理

道路パトロールカー

- 交通事故、故障車、落下物などを早期発見
- 交通状況を交通管制室へ無線で連絡



非常電話

- 交通状況を交通管制室へ無線で連絡
- お客様から交通管制室へ連絡



交通流監視テレビ

- 交通管制室でカメラ映像をモニターTVにより監視
- 回転、ズーム機能により全線の約90%をカバー



道路緊急ダイヤル #9910

- 携帯電話・スマートフォンなどから#9910へダイヤルし、ガイダンスに従って操作していただくと、直接交通管制室につながります。



交通安全対策

取り組み方針

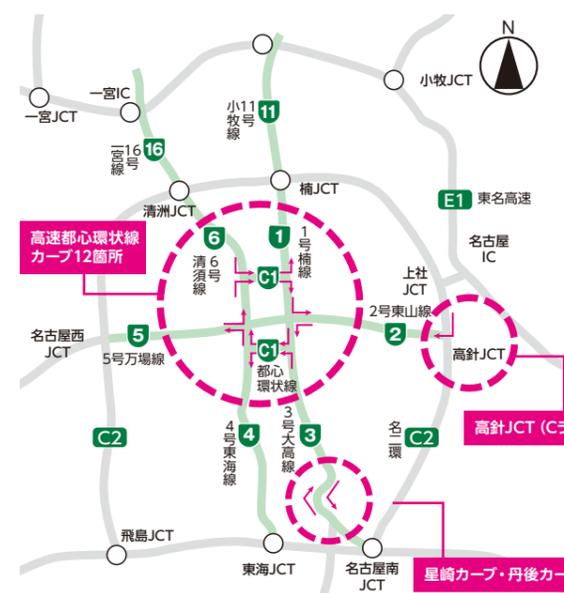
12 安全・安心な道路空間の実現

名古屋高速道路の交通安全の向上を目的として、交通事故データの分析・評価、交通事故対策の効果検証を行い、「安全」「安心」「快適」な名古屋高速道路を目指し、交通安全対策の推進により快適な交通環境となるよう努力していきます。

カーブ区間における事故対策

名古屋高速道路では、カーブを有する事故多発区間として15箇所を選定し、重点的な対策を実施しています。速度超過を抑制するため、減速路面標示や矢羽根標示、注意喚起看板などの設置を行い、ドライバーにカーブ手前で減速を促し、カーブ区間のカラー舗装(赤色)により注意を喚起しています。また、滑り止め効果の期待できる舗装の導入などの対策を行っています。

その結果、カーブ区間での車両単独事故件数は、下記のとおり減少しています。



カーブ区間を有する事故多発区間(15箇所)の位置図



カーブ区間における対策状況



カーブ対策済箇所(15箇所)の車両単独事故発生件数の推移

JCT合流部の事故対策(車線キープグリーンライン)

①都心環状線・鶴舞南JCT合流部付近では、混雑した中で車線変更する車両が多く、事故の危険性が高くなっていました。こうした中、③大高線(北行き)から鶴舞南JCTを経て都心環状線東別院出口の手前付近までの約1kmの区間、第1車線に「車線キープグリーンライン」を導入することで、合流部付近の混雑を抑え、事故の危険を減らすことができました。



広報看板



車線キープグリーンライン設置状況

継続的な渋滞対策

取り組み方針
III 快適な走行空間の実現

都心アクセス事業(9ページ参照)による⑪都心環状線の交通負荷軽減を図るとともに、お客様によりスムーズに走行していただけるよう、渋滞が恒常的に発生している箇所について、定時性・速達性の確保に向けた渋滞対策に取り組んでいます。



料金所配置の統一に向けた取組

取り組み方針
III 快適な走行空間の実現

2021年5月に対距離制を基本とする新たな料金体系に移行したことを踏まえ、安全性・快適性・利便性の向上や料金収受の効率化を図るため、名古屋高速道路全線の料金所配置の統一(入口徴収方式)に向けて取り組んでいます。

具体的には、料金所がない入口やジャンクション渡り線に料金所を新設し、⑪小牧線、⑬一宮線の一部にある出口料金所を撤去するとともに、料金圏の廃止に伴い、不要となる本線料金所の撤去について、検討・調整を進めています。

こうした取組により、入口料金所で料金をお支払いいただいたお客様が出口料金所及び本線料金所で停止することなくスムーズに通行することが可能となり、名古屋高速道路をご利用いただくお客様の安全性、快適性、利便性が向上するものと考えています。



防災対策

取り組み方針
II インフラ長寿命化と災害への対応

災害時の緊急輸送道路としての機能発揮のため、発生が懸念される南海トラフ地震を始めとする大規模地震を想定した実践的な防災訓練や災害対応力強化に向けた取組を実施することにより、災害リスクの低減を図ります。

災害対応力強化に向けた取組

業務継続計画(BCP)遂行への備えとして、受変電施設の津波浸水対策・防災拠点の継続的な電源確保といった対応項目について取り組んでいきます。

実践的な防災訓練の実施

大規模地震等を想定しての初動対応、災害対策本部運営、道路啓開のための実働訓練など、各種の実践的な訓練を計画的に実施しています。

【2024年度 防災訓練の実施状況】



段差の応急復旧訓練



災害対策本部運営訓練

遠隔操作による入口閉鎖装置の設置

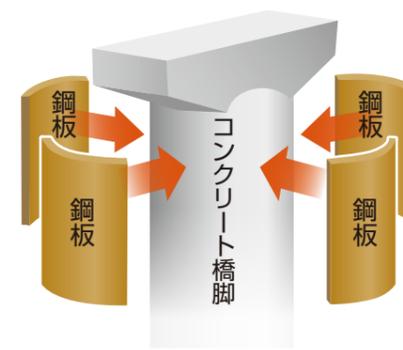
災害時にお客様の安全を速やかに確保するため、2024年4月から、一部の料金所において遠隔操作できるエアバー式遮断棒による通行止めを開始しています。



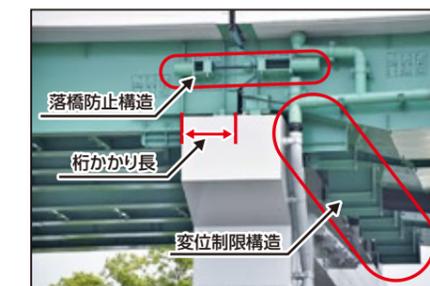
入口閉鎖装置

耐震補強

1995年に発生した兵庫県南部地震を受けて、新たに定められた基準に基づいた耐震設計による建設を実施するとともに、既設構造物については、その基準を満たすよう耐震補強工事を実施し、2004年度末に完了しています。



コンクリート橋脚の補強(鋼板巻き立て)

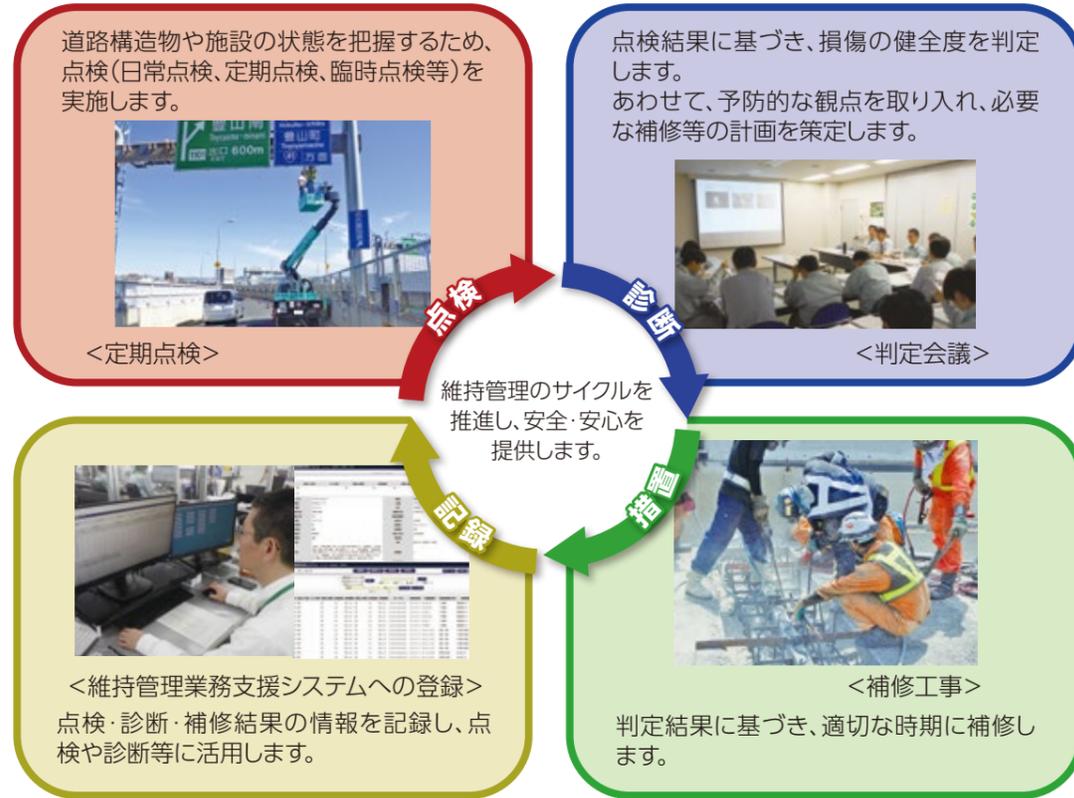


橋桁の落橋防止システム

適切な点検・診断、計画的な維持補修等の実施

取り組み方針
II インフラ長寿命化と災害への対応

お客様に安全・安心にご利用いただけるよう、道路施設を適切に維持管理するため、日常点検や法令に基づいた5年に1回の頻度を基本とした構造物の定期点検を行うとともに、構造物の点検～診断～措置～記録といったメンテナンスサイクルを着実に実施しています。



リフレッシュ工事

取り組み方針
II インフラ長寿命化と災害への対応

安全・安心・快適な走行環境を提供するため、点検結果などを基に計画的にリフレッシュ工事を実施しています。この工事では、短期間の通行止めによる舗装の打ち換えや施設等の補修工事に併せて、構造物の長寿命化を図る床版修繕工事や点検作業を集中的に行います。近年では、鋼床版部の舗装撤去作業に効率的で効果的なIH技術による特殊機械を用いています。2024年度は、16一宮線(南行き)の一宮中入口・清洲JCT間において、8日間の終日通行止めを実施して行いました。2025年度も、関係機関と協議の上、計画的なリフレッシュ工事を実施予定です。

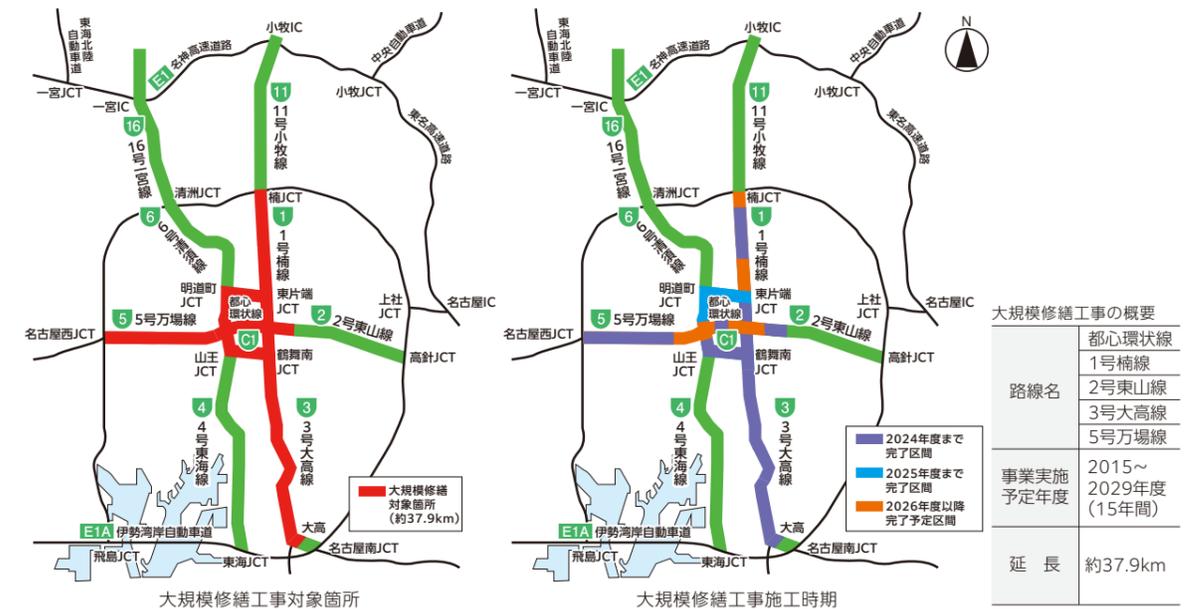


大規模修繕工事の実施

取り組み方針
II インフラ長寿命化と災害への対応

2015年7月に「名古屋高速道路の大規模修繕計画」を発表し、同年9月に大規模修繕実施に伴う料金の徴収期間の延伸に対する認可を受け、工事に着手しました。古い基準*で設計された主要構造物に対して計画的に大規模修繕工事を実施することにより、構造物の大規模な更新を回避し、長寿命化を図ります。2015年度から大規模修繕工事を開始し、開通からの経過年数が多い路線を優先的に実施してきており、対象工事延長の80%(2024年度末現在)が完了しています。

- *古い基準の例
- ・1973年の基準で設計された鉄筋コンクリート床版
 - ・1994年より前の基準で車両大型化に対応した設計がされていない鉄筋コンクリート床版など



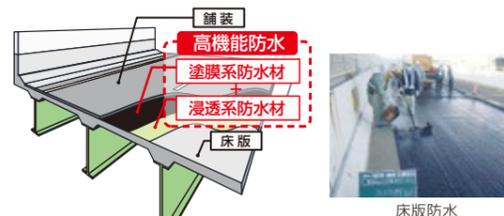
大規模修繕の対策例

コンクリート床版上面



コンクリート床版内部に雨水等が浸透したことにより、鉄筋の腐食、コンクリートの劣化・損傷が顕在化しています。

<対策後のイメージ図>



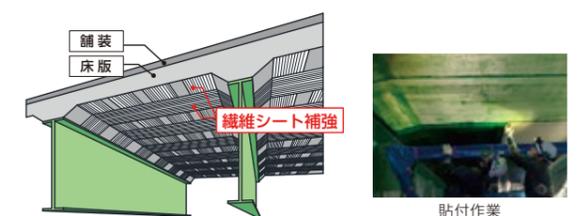
舗装の打ち換え周期を考慮し、床版上面に耐久性・遮水性の高い防水層をリフレッシュ工事に併せて設置することで、コンクリート床版への雨水等の侵入を長期間防ぎます。

コンクリート床版下面



コンクリート床版が走行車両の影響を受けて、繰り返したわむむことで、ひび割れが発生及び進展していきます。

<対策後のイメージ図>



床版下面から繊維シート等で補強することにより、床版の負担が軽減するため、耐久性が向上します。

降雪・積雪への対策

取り組み方針
I1 インフラ長寿命化と災害への対応

降雪・積雪時等の通行確保や効率的な雪氷作業のため、関係機関との調整を図りながら、正確な情報の入手や道路パトロールに取り組むとともに、雪氷作業の計画や施設運用の見直しに取り組んでいきます。

降雪・積雪時等の通行確保

雪氷時の通行を確保するため、関係機関との調整を図るとともに、より正確な気象予測や道路パトロール等からの情報を基に、適切な雪氷体制を決定し、降雪時などには迅速に対応できる体制を構築します。



凍結防止剤散布 機械除雪作業

雪氷作業の効率化の推進

雪氷作業の計画及び雪氷対策用設備の運用の見直しに加え、雪捨て場の確保や新しい凍結防止剤散布装置の試行導入等を行うことで、作業の効率化を図ります。

大雪時の道路交通確保

冬期は、大雪による積雪で高速道路上に大規模な車両の滞留が発生し、車両の排出に長時間を要する事態が予想されます。このことを踏まえ、公社では、関係4者(国土交通省 中部地方整備局・中部運輸局、名古屋地方気象台、中日本高速道路(株))とともに冬期における道路交通確保に向けた様々な取組を強化し、道路利用者や地域住民の皆様に「外出の自粛」などの協力を呼びかけます。



大雪に関する合同記者会見

交通安全啓発

取り組み方針
I2 安全・安心な道路空間の実現

愛知県警やJAF(日本自動車連盟)などと連携した交通安全啓発活動、広報動画や啓発チラシを作成、ホームページを利用したPRなどソフト面の交通安全対策にも取り組んでいます。



交通安全啓発活動

取締り・交通監視

道路法や車両制限令に違反して通行する車両は大変危険であり、特に重量超過の違反車両は道路構造物の劣化に多大な影響があります。違反車両に対する取締りを強化するとともに、悪質な違反者に対して「警告書」を交付するなどの行政処分を行います。

また、渋滞発生時や雨天時など、交通事故を未然に防止するため、非常駐車帯を利用した事故抑制監視を実施しています。



違反車両の取締り

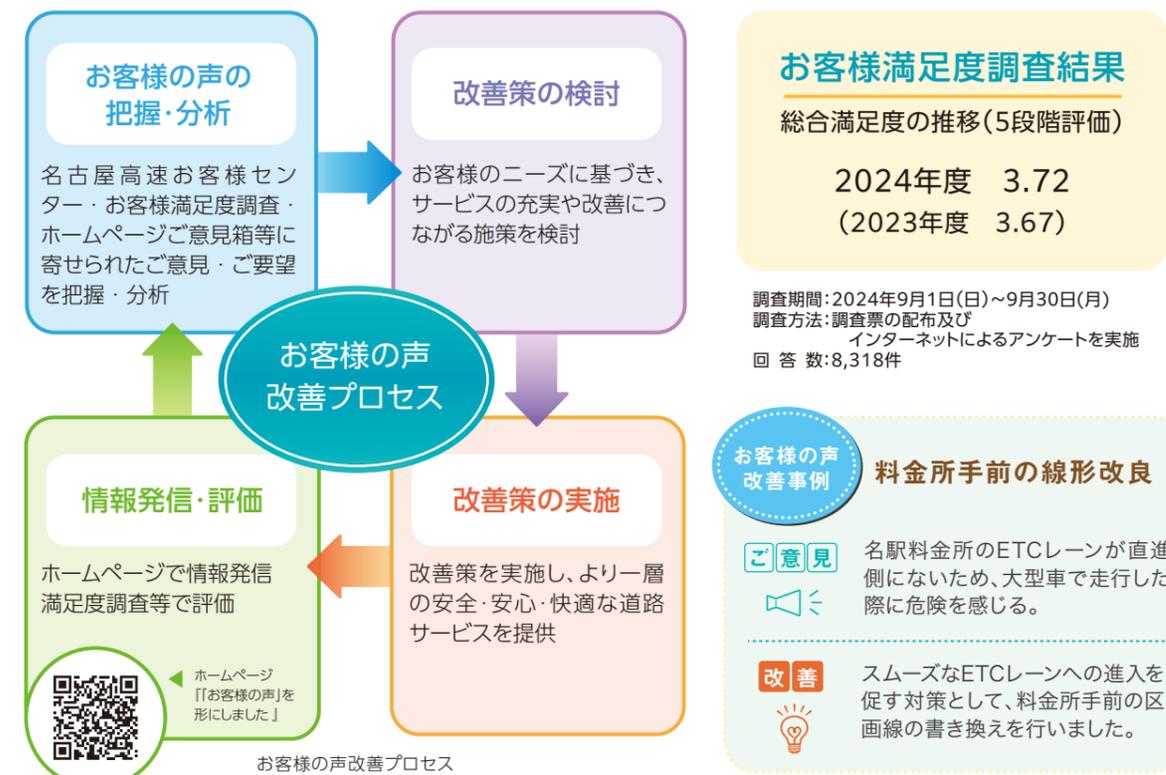
お客様の声の把握・分析・施策反映

取り組み方針
V2 人材確保・人材育成

お客様の総合的なお問合せ窓口として名古屋高速お客様センターを設置し、お客様のご意見・ご要望に対して丁寧に対応しています。また、メールでお問合せを受け付けるホームページご意見箱の活用や名古屋高速道路モニターからご意見・ご要望をお聞きすることなど、様々な手段を通じてお客様の声の把握に努めています。

これらのご意見・ご要望を分析し、お客様のニーズに基づいた改善や施策への反映に努めており、改善事例は公社ホームページ等でお客様へ情報発信しています。

さらに、お客様満足度調査を毎年実施し、お客様のニーズの把握に努め、お客様満足度の向上を図っています。



積極的な情報発信

取り組み方針
V2 人材確保・人材育成

公社ホームページやSNSを活用して積極的な情報発信に取り組むとともに、お客様への情報伝達手段の多様化に努めています。

工事の事前広報や、降雪による通行止めが予想される場合など、提供する情報の内容に応じて各種媒体を効果的に用い、お知らせしています。

また、名古屋高速道路の魅力向上や事業への理解を深めていただくため、沿線のお出掛け情報を掲載した情報冊子[naco]を発行しているほか、キャラクターが名古屋高速道路を紹介する動画を公開しています。



ホームページ

X(旧Twitter)

情報冊子naco

環境保全への取組

取組み方針
Ⅳ1 持続可能な社会づくりへの貢献

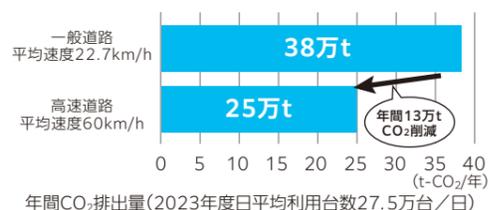
脱炭素社会への貢献及び沿道地域のより良い環境の実現に取り組めます。カーボンニュートラルの実現へ向け、公社として貢献していくため、2023年3月に「環境行動計画」を策定しました。

脱炭素社会への貢献

ネットワーク整備が高速道路上での一定速度走行の実現や一般道路の渋滞緩和などにつながり、環境負荷の低減に貢献します。また、道路の維持管理においても太陽光パネルの設置や道路照明のLED化など省エネルギーへの取組を進め、事業活動から排出するCO₂を削減し、脱炭素社会に向けて貢献していきます。

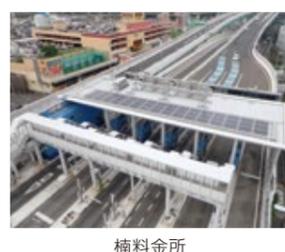
ネットワーク整備による環境負荷の低減

名古屋高速道路を平均60km/hで走行した場合、自動車からの二酸化炭素(CO₂)排出量は、全て一般道路を走行した場合に比べ、年間で約13万t(名古屋市の約40%の面積の森林が1年間で吸収するCO₂量に相当)が削減されると推定されます。



太陽光パネルの設置

料金所内の電力の一部に、太陽光エネルギーを採用しています。



道路照明のLED化

消費電力が少なく長寿命のLED照明を導入を進めています。(2023年度までに計画の77%設置完了)



沿道環境の改善

遮音壁の設置、高機能舗装の敷設などにより、高速道路の沿道の騒音低減に努めています。

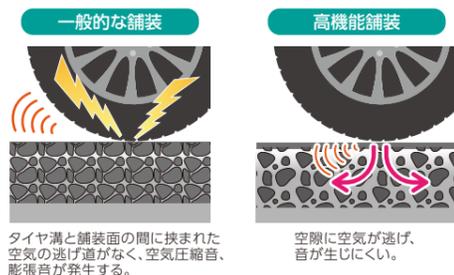
遮音壁の設置

遮音壁は、高速道路を走行する車両により生じる騒音の低減を図ることを目的として、沿道に住居のある箇所など、沿道周辺状況に応じて設置しています。



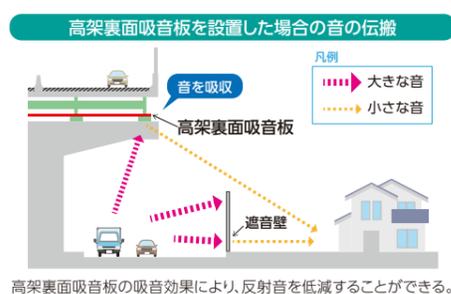
高機能舗装の敷設

高機能舗装は、一般的な舗装に比べて路面に多くの空隙を有しており、走行車両のタイヤと路面の摩擦音を舗装の中に逃がすことで騒音を低減します。



高架裏面吸音板の設置

高架裏面吸音板は、高速道路の下を走る車両により生じる騒音を高架の裏面に設置した吸音板で吸収して拡散することを低減するものです。一般道路に環境施設帯や遮音壁があり、裏面吸音板の設置が有効な場合に設置しています。



道路施設の環境共生

より良い環境保全のため、道路施設の緑化などに取り組む、周辺環境との調和に配慮しています。

施設の壁面及び屋上の緑化

東山公園区域に位置する②東山線緑橋換気所の壁面や屋上を緑化し、緑豊かな周辺環境との調和を図るとともに、二酸化炭素の削減に貢献しています。また、一部の料金所の屋上などにも緑化を行い、温暖化やヒートアイランド現象の抑制に貢献しています。



緑橋換気所(壁面緑化)

街との調和

良好な都市景観の形成のために道路構造の形状などに配慮し、街との調和を図っています。



⑥ 清須線 赤とんぼ橋
「第23回名古屋市都市景観賞(まちなみ部門)」受賞



② 東山線久屋大通付近
丸みを帯びた梁なし2柱式橋脚の採用

パイプ照明の採用

道路照明の光が名古屋城の外堀に生息するヒメボタルへ届かないよう、パイプ照明を採用し、生態系に影響を与えないよう配慮しています。



パイプ照明(④ 都心環状線丸の内付近)

SDGs (持続可能な開発目標) の達成に貢献する取組

SDGsは、持続可能でより良い世界を目指す国際目標であり、その目指すところは、公社の経営理念と重なり合うものです。

このことから、公社では、経営理念を具体化し実現するため、取組に注力している「中期経営計画(2025-2027)」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。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



組織基盤の強化・働き方改革の推進

取り組み方針
V2 人材確保・人材育成

職員と組織がその能力を最大限発揮できるようにするとともに、多様な働き方の推進により、職員が働きがいを持ち、効率的で質の高い仕事を進められるよう、人材育成と活力ある職場環境づくりに取り組んでいます。

人材の育成と新たな技術の蓄積

資格取得の奨励及び支援

職員の自己成長に対する意欲を促進し、併せて会社の技術力等を向上させるための取組として、資格取得のための勉強会の実施などの支援を行っています。
(主な資格取得者数:技術士9名、電気主任技術者2名、1級建築士1名、コンクリート診断士15名、土木鋼構造診断士7名、博士2名)

※2025年4月1日現在



社内研修の様子(技術研修)

ワークライフバランスの推進

職員の休暇取得や働き方について、従来の制度の内容の拡充に加えて、新しい制度の導入や検討を行うことで、ワークライフバランスの推進に取り組んでいきます。



愛知県
「休み方改革」
イニシアチブ

愛知県休み方改革
マイスター企業
「シルバー認定」
(2023.7.27取得)



親学推進
協力企業
名古屋市教育委員会

名古屋市
親学推進協力企業
(2023.6.6登録)



名古屋市
子育て支援企業
(2024.1.31取得)

職員募集

今後、リニア開業等でさらに発展するこの都市圏を支える巨大インフラの建設、維持管理そして発展に、熱意を持って主体的に取り組める人材を求めています。採用情報は公社ホームページをご覧ください。



過去3年間の新卒採用者数

2023年			2024年			2025年		
男性	女性	合計	男性	女性	合計	男性	女性	合計
4名	0名	4名	7名	0名	7名	5名	2名	7名



コラム ネックス・プラザへ行こう!

ネックス・プラザ(名古屋高速道路広報資料センター)は、ご家族やお友達と楽しみながら名古屋高速道路をよりご理解いただくための施設です。

名古屋高速道路の建設工程、東山トンネルの構造を超精密模型で展示し、名古屋高速道路の建設・管理などを紹介しています。

夏や秋にはイベントも開催し、地域の皆様とのつながりを深めています。



総合学習としての活用

名古屋高速道路の「建設」「管理」について楽しく学べる参加・体験型の展示は、小中学校の総合学習や社会見学に活用されています。



総合学習としての活用状況

交通管制室見学

交通管制室は、名古屋高速道路の安全を守るため24時間365日休まずに目を光らせています。交通管制室見学を希望される方は事前に電話でお申し込みください。

※交通管制室見学は、予約が必要です。(自由見学不可)
※予約は、見学希望日の前日までをお願いします。

開館時間:10:00~17:00(入場無料)
休館日:毎週月曜日(月曜日が祝休日の場合は翌平日)・
年末年始(12/29~1/3)

所在地:名古屋市北区清水四丁目17-30
名古屋高速道路公社黒川ビル1階
※地下鉄名城線「黒川」駅1番出口から南へ徒歩5分
電話番号:052-919-3241



交通管制室見学の様子



■ネックス・プラザ案内図



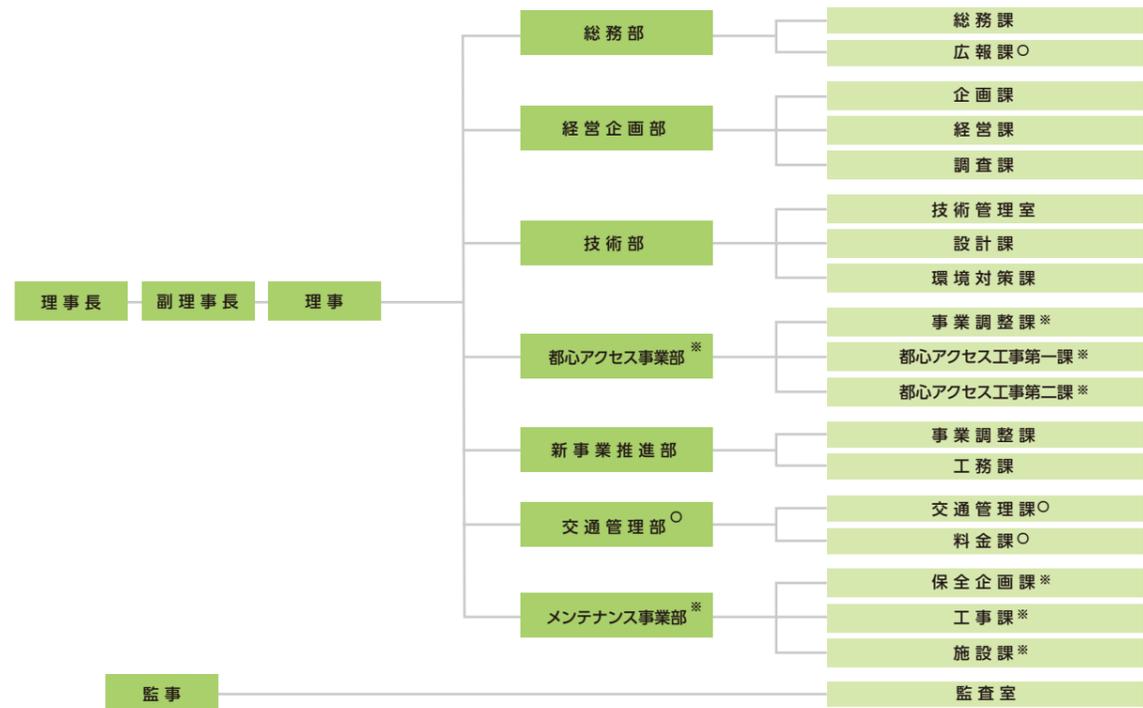
公社概要

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 3,287億8,400万円(2025年6月現在) 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 243名(2025年4月1日現在)
 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く、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に基づく、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などの建設及び管理

開通延長 81.2km
 通行台数 約28.4万台/日(2024年度実績) 料金収入 約716億円(2024年度実績)

公社組織



【所在地】黒川ビル(○) 〒462-0844 名古屋市中区清水四丁目17-30 TEL(052)919-3206
 黄金ビル(※) 〒453-0804 名古屋市中村区黄金通7-28-1 TEL(052)461-4400(代表)

予算

(単位:百万円)

区分	収入		支出			
	科目	2025予算額	2024予算額	科目	2025予算額	2024予算額
建設事業費	県・市出資金	2,145	3,396	建設費	13,278	21,644
	無利子貸付金	3,575	5,660	一般管理費	930	918
	特別転貸債	5,005	7,924	支払利息	92	78
	民間借入金	3,575	5,660			
	計	14,300	22,640	計	14,300	22,640
管理事業費	料金収入	68,092	67,320	維持改良費	33,804	29,821
	民間借入金(借換)	44,393	40,286	業務管理費	12,152	11,885
	雑収入	257	250	一般管理費	2,144	2,072
				業務外支出	64,637	64,073
				予備費	5	5
	計	112,742	107,856	計	112,742	107,856
その他事業費	受託工事収入等	68	308	受託工事費等	68	308
合計		127,110	130,804	合計	127,110	130,804

有料道路制度

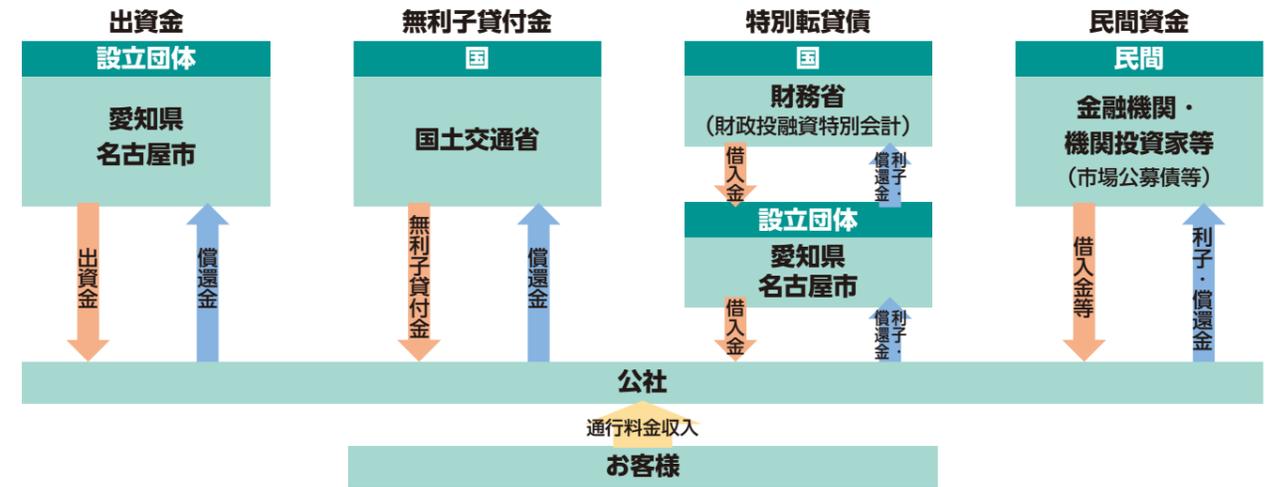
名古屋高速道路を始めとした有料道路は、借入金を主な財源として道路を建設し、お客様からの通行料金収入をもってその返済に充てています。料金の決定基準及び手続は道路整備特別措置法(以下「特措法」という。)に定められており、料金の決定に当たっては国土交通大臣の認可を受けなければなりません。名古屋高速道路の通行料金の額は、償還主義及び公正妥当主義の2原則にのっとり決定されています。

償還主義

一定の料金徴収期間内の料金収入をもって、高速道路の建設費、管理費、借入金利息等必要な費用の全てを償還期間内に賄うこと。(特措法第23条1項3号、同法施行令第7条2項及び第8条1項2号)

公正妥当主義

料金が他の交通機関の料金や物価の水準に比較して妥当な水準にあること。(特措法第23条1項4号)

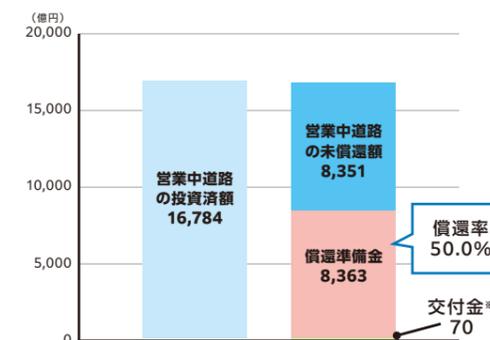


償還状況

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、1989年度以降毎年繰入が続き、2023年度は前年度から330億円増加の8,363億円となりました。償還率(償還対象額に対する償還準備金の比率)は、1994年度にプラスとなり、以降毎年償還を続け、2023年度は前年度比1.9ポイント向上し、50.0%となり、計画*を上回っています。

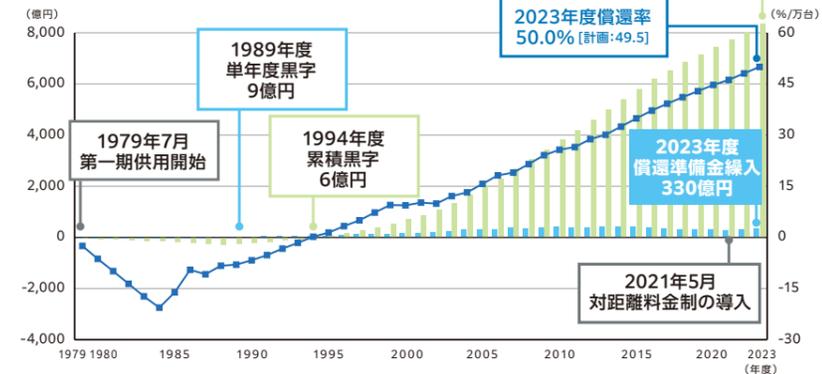
*2020年3月国土交通大臣料金認可に基づく計画

2023年度末の営業中道路の償還状況



(注)端数処理の関係上、計において合わないことがあります。
 ※関連街路分担金に対する一定の補助として1988年度まで県・市から受けた補助金であり、償還対象外

償還準備金・償還率の推移



凡例
 ■ 償還準備金繰入
 ■ 償還準備金
 ● 償還率

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