

P L A N

2025-2027

名古屋高速道路 中期経営計画 2025-2027

PLAN

2025-2027

名古屋高速道路 中期経営計画 2025-2027

CONTENTS 目次

第1章 はじめに

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

第2章 中期経営計画（2025-2027）の取り組み

- 10 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
- 16 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
- 22 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
- 28 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
- 34 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
- 40 中期経営計画（2025-2027）の全体像
- 42 SDGsとの関係性

第1章

はじめに

「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は、全国初の地方道路公社として1970年9月に設立され、1979年7月の大高線の開通を皮切りに、順次区間を延伸し、2013年11月には東海線の開通により全長81.2kmのネットワークが形成され、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きました。

一方、公社を取り巻く環境は著しく変化しています。近年では、気候変動等によって、豪雨や洪水等の自然災害が激甚化・頻発化し、その被害が深刻化する中、この地域では南海トラフ地震発生の恐れが高まっており、震災対策の強化は一刻の猶予も許されない状況です。また、カーボンニュートラルへの取り組みとして、消費エネルギーの削減も強く求められています

さらに、現在整備が進められているリニア中央新幹線の開業や高速道路ネットワークの開通等により、日本中央回廊が形成されることから、全国各地との時間距離の短縮による人流・物流の促進が期待されています。加えて、CASEの潮流が産業構造を大きく変革し、AI・ICTを活用した道路サービスの高度化も期待されています。

また、well-beingの概念が浸透し、移動ニーズの多様化が進んでおり、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。

このように著しく社会環境が変化する中、公社では、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、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。

このため、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の具体的な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。



長期ビジョン2035の全体像

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。

目指すべき将来像

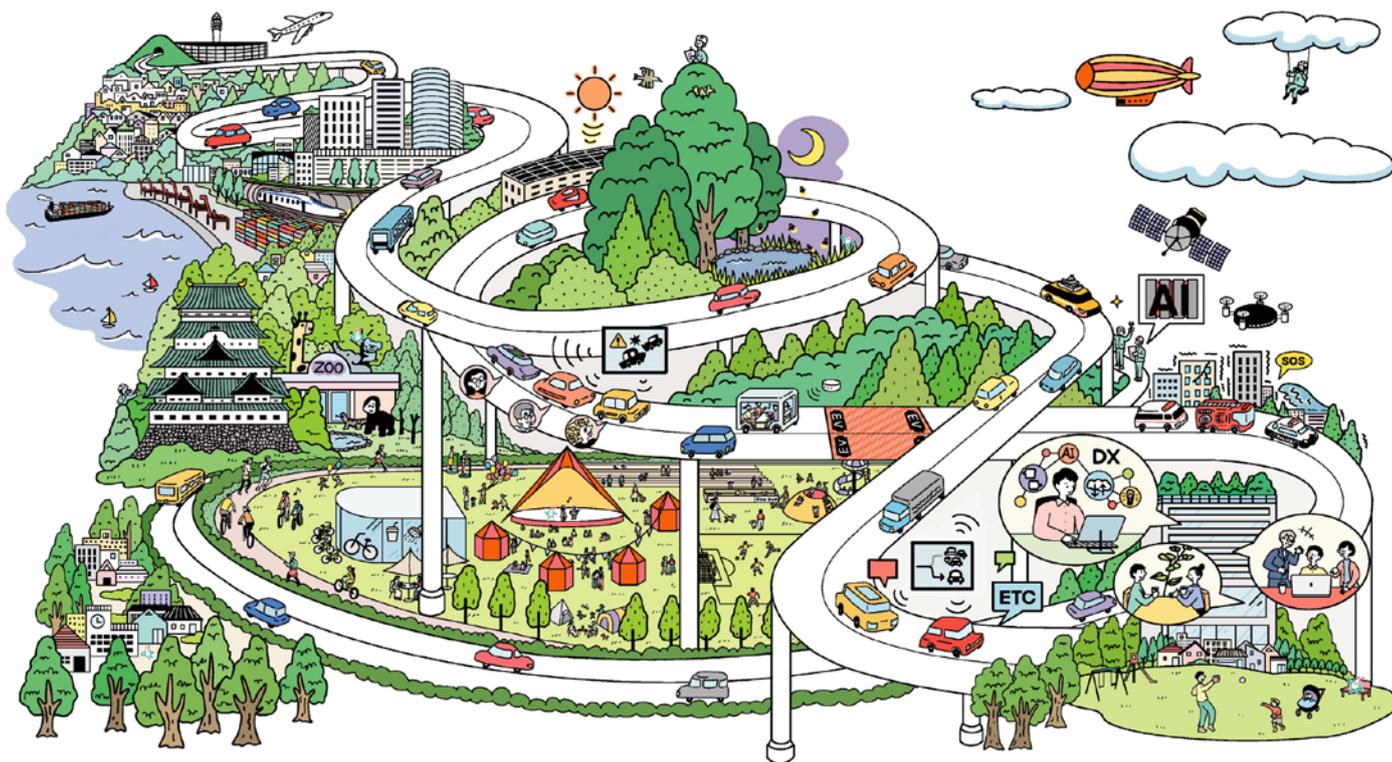
人々の暮らしや社会を **もっと豊かに**、**もっとしあわせ** にする道路

名古屋高速道路は、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。

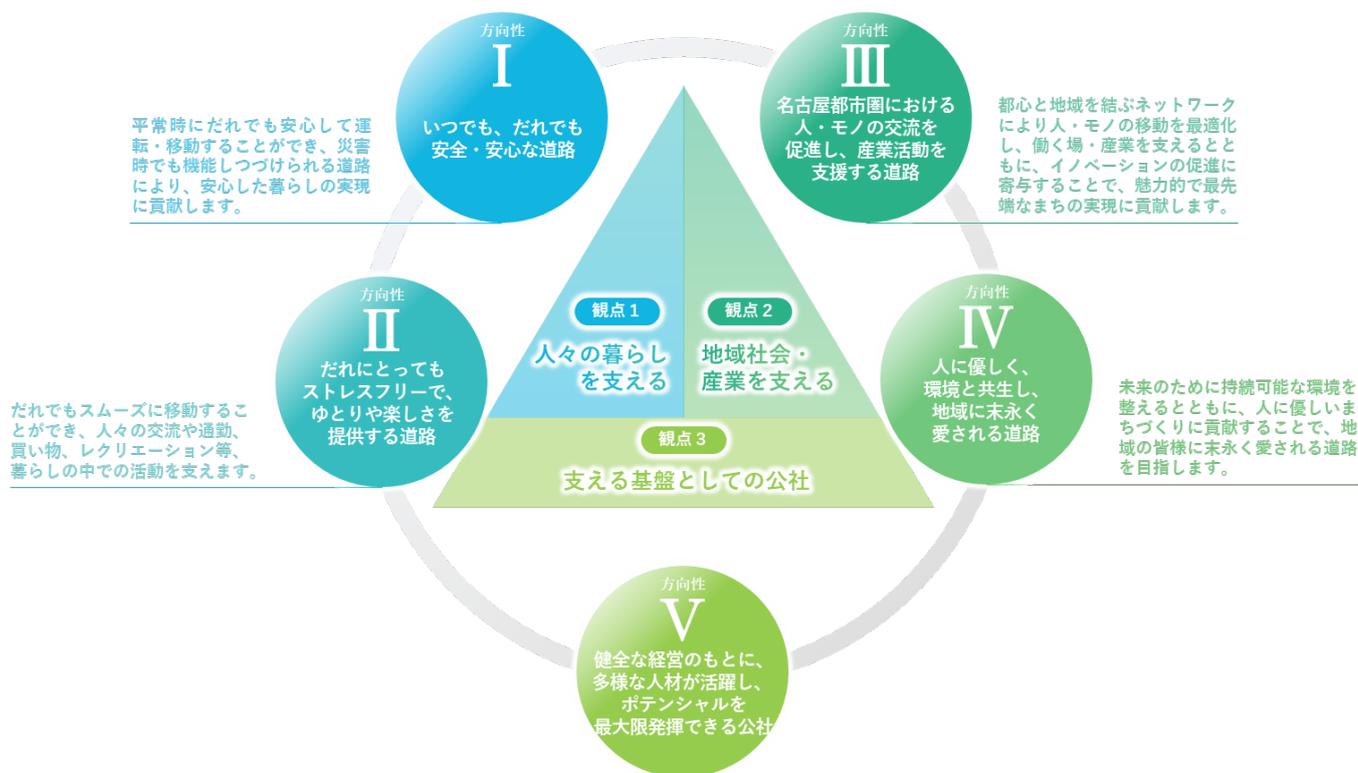
2025年、私たちは今後10年、さらにその先も
日々の生活のなかで、安全・安心・快適な移動を支えることで、
地域の人々の **豊かな** 暮らしや社会・産業の持続及び発展に貢献したい。

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



安定した経営基盤のもとに、高い技術力を持った多様な人材を育て上げ、それらの人材がポテンシャルを最大限発揮することで、暮らしや地域社会・産業を支える公社を目指します。

	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	快適な走行空間の実現 1 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	道路ネットワークの充実 1 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 次世代に向けた技術開発に貢献 2 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	経営基盤の強化 1 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	人材確保・人材育成 2 多様な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

第2章

中期経営計画(2025-2027)の取り組み

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

今後3年間の取り組み

- 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
- 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
- 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
- 降雪・積雪対策の強化：雪氷作業の効率化

構造物の長寿命化対策の強化

構造物の健全性を回復させ、長寿命化を図る大規模修繕工事の着実な推進やリフレッシュ工事等による計画的な維持管理により、構造物の健全性や路面の走行性等を確保し安全に安心して利用できる道路環境を維持します。

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年度に大規模修繕計画を策定し、修繕工事を実施しています。

2023年度には道路法に基づく2巡目の定期点検が完了したことから、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を見直し、引き続き計画的に修繕工事を進めます。

なお、点検結果において「早期に措置を講ずべき状態（健全性診断区分Ⅲ）*1」と判定された構造物に対しては、損傷の発見から5年以内に補修等の措置を講じます。

リフレッシュ工事の実施

舗装の打換えを主とするリフレッシュ工事は、1～2週間程度の短期間の通行止めにより、大規模かつ多工種の工事が集中的に展開できることから、効率的、効果的に路線単位でのメンテナンスが可能となります。

工事の実施にあたっては、各路線の点検結果・経過年数・損傷状況等、総合的観点から方針を策定した上で計画的に進めます。

また、品質向上に向け、新技術・新材料を積極的に導入します。

<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）



アスファルトの舗設



伸縮装置の修繕

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
構造物の5年以内の補修等措置率 （健全性の診断区分Ⅲ）	100%	100%	100%	100%



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

100%



2027年度目標

100%維持

構築
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

*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

効率的な維持管理の実施

点検の省力化・効率化を図るため、新技術に着目し、有用性が見込める技術を試行・検証しながら導入し、点検手法を改善します。また、維持管理業務の効率化を図るとともに、災害時における情報把握を行うためのGISプラットフォームを構築します。

点検における新技術活用

現状は、全ての構造物に対して近接目視による点検を行っています。将来的な人手不足に対応するため、業務の省力化・効率化が可能な新技術を試行導入します。

具体的には、赤外線画像による構造物内部の損傷検出技術の活用により、近接目視が必要な箇所を限定できることから、これらの技術を試行・検証します。

AI等を用いた新技術の導入検討

近年では、AI等を用いた画像解析処理による点検技術が開発されています。一方、これらの新技術は、学習させる教材や判定フロー等により、精度や優位性の違いが見られるため、公社の点検・維持管理への適用可能性を検証します。

GISプラットフォームの構築

地図を共通基盤とするGISプラットフォームから公社内の既存の各種システムにアクセスでき、それらの情報を連携、統合するシステムを構築することにより、維持管理業務の省力化・効率化を図ります。

また、災害時において、現場からの報告や拠点間のリアルタイムな情報共有を可能にすることにより、正確な情報把握及び迅速な指揮を行うためのシステムを構築します。



GISプラットフォームのイメージ

2027年度の達成目標

指標	現状 (2024)	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
GISプラットフォームの構築、改善	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

震災対策の強化

大規模地震等の災害時に、緊急輸送道路としての機能を確実に発揮できるよう、災害対応力を高めます。

情報収集手段の強化として、災害時の情報共有システムの構築やドローン等を活用した実証試験等を行います。また、災害対策活動の継続及び強化として、交通管制設備のバックアップシステムの構築、必要な資機材の増強や入口閉鎖装置の拡充を図ります。

情報収集手段の強化

地震発生後には、津波による浸水や建物倒壊による瓦礫等で、構造物に点検員が近づけない状況が想定されるため、ドローン等遠隔操作で被災状況を確認できるシステムの実証試験を行い、運用に向けて検討します。

また、災害対策本部が現場からの被害報告や現場の状況確認等を行う情報共有システムを構築し、平常時にも活用することで、災害時に迅速で確実な情報収集及び共有ができるよう努めます。

災害対策活動が継続可能な環境や体制の強化

災害対策活動が1週間程度継続可能となる環境整備に向け、食料や燃料調達の強化等を検討します。

また、災害時でも交通管制業務を継続する必要があるため、他拠点でのバックアップシステムの構築を進めます。

災害対応力の向上・資機材の増強

自治体や自衛隊等の関係機関と連携し、大規模地震等を想定した防災訓練を継続的に実施することにより、災害対応力の向上を図ります。

また、緊急輸送道路としての機能を確実に発揮できるよう段差の復旧作業等を行う道路啓開用資機材を増強するとともに、新材料の導入について検討します。

さらに、特殊な構造形式の橋梁についても、地震発生後の構造物の速やかな機能回復に資する対策を検討します。

早期通行止め可能な入口閉鎖装置の拡充

地震や大雪時に、お客様の安全確保を速やかに行うため、遠隔操作の高度化を図った入口閉鎖装置を2024年度に試行導入しました。

今後は、現在の運用状況を検証するとともに、他の入口にも拡充します。



入口閉鎖装置（高速16号一宮線西春入口）

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
防災設備の拡充、改善	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

1 インフラ長寿命化と災害への対応

降雪・積雪対策の強化

降雪や道路状況等の情報の収集能力を高めます。また、降雪等による通行止めの速やかな解除に向け、除雪作業の効率化を継続的に進めます。

大雪が予想される場合には、お客様の人命を最優先に考え、予防的な通行止めを適切に実施します。

雪氷作業の効率化

降雪時の通行確保や通行止め解除に迅速に対応できるよう、ウェアラブルカメラの活用、ロードドライバーによる凍結路面への対応、GPS機能を搭載した雪氷車両による適切な作業、気象予測精度の向上等により雪氷作業の効率化を図ります。

また、大雪が予想される場合には、お客様の人命を最優先に考え、周辺道路等の関係機関と連携し、周辺交通への影響の最小化を図り、高速道路上での車両の滞留を防ぐため予防的な通行止めを適切に実施します。

加えて、通行止め等の情報等、お客様へ適時・適切な情報提供について検討します。



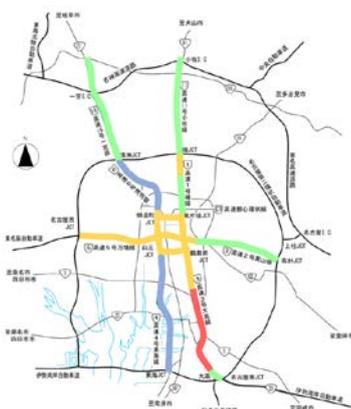
除雪作業の状況

Topics

大規模修繕計画の必要性

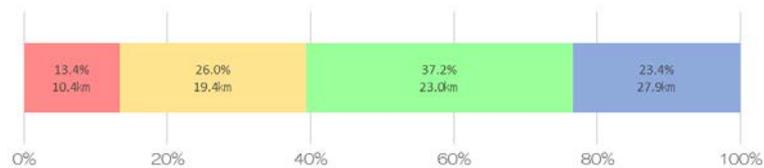
第1期開通から45年が経過しており、構造物の損傷が顕在化しています。特に、古い基準で設計された構造物では、繰り返し補修を実施しても構造物の健全性を引き上げることが困難であり、今後、重大な損傷や第三者に被害を及ぼす損傷に進展し、通行止め等が発生する恐れがあります。

このような箇所について、主要構造物全体に対して計画的に大規模修繕を実施することにより、構造物の大規模な更新を回避し、長寿命化を図っています。



40年～49年	30年～39年
20年～29年	10年～19年

供用からの経過年数と比率



供用からの経過年数と比率
(2025年3月31日時点)

2027年度の達成目標

指標	現状(2024)	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
雪氷作業の効率化に向けた新たな機器の導入検討	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

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

今後3年間の取り組み

- 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
- 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

交通安全対策の強化

交通事故の削減に向け、過去の事故データを基に事故リスクが高い箇所の抽出・分析を行い、効果的な交通安全対策を実施するほか、交通安全啓発活動を継続的に実施します。

また、AI等を用いた画像による異常事象の自動検知システムの導入に向け検討します。

交通安全対策の実施・効果検証

交通事故削減のため、過去の事故データを元に事故リスクの高い箇所を抽出・分析を行い、交通安全対策を立案・実施し、効果検証を行います。

特に、2022年度に鶴舞南JCTで車両相互事故対策として導入したキープグリーンラインについては、一定の効果が確認されたことから、他の高速都心環状線のJCT等事故リスクが高い箇所への導入を検討します。

また、料金所施設への衝突事故対策としてお客様がより安全に走行できるように区画線等の改良を進めます。

異常事象の自動検知システムの導入検討

落下物や交通事故等の早期発見を図るため、AI等を用いた画像による異常事象の自動検知システムについて、最新の技術動向を調査するとともに、膨大な画像データの蓄積に対応するシステムの改修、自動検知の精度検証を行い、導入に向けた課題の抽出、整理を行います。

2027年度の達成目標

指標	現状(2024)	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
新たな交通安全対策の実施件数	2件	1件	1件	1件

交通事故リスク情報の提供

交通事故の多発箇所において収集・解析したデータを用いて、リアルタイムに交通事故リスク情報の提供や速度抑制等の注意喚起を行い、お客様に安全走行を促します。

具体的には、交通事故リスク情報の提供・運用方法を検討しシステムの構築を行い、高速3号大高線での試行を進めます。また、その効果検証を行い、他の路線への導入を検討します。



事故リスク情報提供の例

交通安全啓発活動の実施

交通事故抑制のため、季節ごとの交通安全運動に合わせた啓発活動の実施とともに、交通安全イベントに参加する等、継続的に啓発活動に取り組み、お客様の交通安全意識を高めます。



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 8.8件/億台km、阪神高速道路 14.0件/億台km

逆走・誤進入対策の強化

逆走・誤進入の削減に向け、過去のデータを基に事案発生回数が多い出入口の抽出・分析を行い、効果的な対策を継続的に実施します。

また、逆走・誤進入事案を自動検知し、逆走車両への注意喚起等、システムの整備・拡充を図ります。

逆走・誤進入対策の実施・効果検証

車両の逆走や歩行者・自転車・原付等の誤進入を防止するため、過去の発生状況を基に事案発生回数が多い出入口を抽出・分析、対策を立案・実施し、効果を検証します。

逆走・誤進入検知警告システムの整備・拡充

逆走・誤進入については、目視確認では事案発見が遅れるリスクが懸念されることから、早期把握と迅速な対応を可能とする3次元レーザーレーダを用いた逆走・誤進入検知警告システムの整備・拡充を図ります。



警告システム事例

Topics

「逆走・誤進入対策を動画でCheck！」作成

車両の逆走・誤進入対策として、公社では、高速出入口部の路面標示や本線合流部での高輝度矢印板の設置、地図アプリの設定の見直し等、様々な対策を実施しております。これらの対策について、分かりやすく解説する動画を作成し、YouTubeで公開しています。



高速道路への誤進入対策編（1分48秒）

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
システム導入等の逆走・誤進入対策箇所数	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所

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

今後3年間の取り組み

- 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
- 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
- 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
- 料金所配置の統一 : 料金所配置の統一

渋滞対策の推進

交通渋滞の対策を継続的に進めるとともに、潜在的なボトルネック箇所等において、効率的・効果的な対策を実施します。

また、交通流の平準化を図るため、効果的な交通マネジメントに取り組みます。

| 渋滞対策の実施

渋滞多発箇所や慢性的に混雑が発生している区間に対して、その解消・緩和を図るための対策を検討・実施します。

特に、交通集中により渋滞が頻発する高辻入口付近では、渋滞区間を通過した後に速やかな速度回復を図るための対策を進めていきます。

また、道路ネットワーク全体の更なるサービス向上に向け、潜在的なボトルネック箇所等を把握するための新たな評価指標を検討します。



出口部分の渋滞状況（高速2号東山線(東行) 四谷出口）

| 交通分散・需要分散による渋滞対策の実施

特定の路線に交通需要が集中し、慢性的に混雑が発生している路線があるため、他路線への交通分散を検討します。

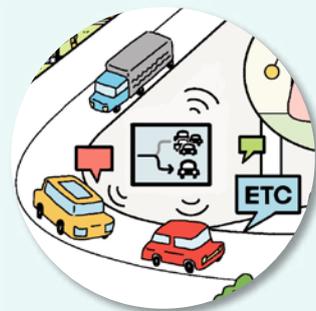
特に、偏りが顕著である高速3号大高線と高速4号東海線では、大高線に集中する交通を東海線へ転換させる対策等を検討し、道路ネットワークの効率的な活用を図ります。



需要分散のルートイメージ

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
渋滞対策実施箇所	2箇所	1箇所	1箇所	1箇所



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

道路交通情報提供の高度化

お客様が最適な経路でスムーズに走行できるよう、他機関を含めたシームレスな情報を提供します。

また、お客様への提供情報の最適化を図るため、ETC2.0サービスをより有効的に活用していただけるよう、提供情報の見直し等、道路交通情報提供の高度化を進めます。

最適な経路選択に資する情報提供

お客様が出発地から目的地まで最適な経路でスムーズに走行できるよう、NEXCO中日本等を含めたシームレスな情報（渋滞区間、比較所要時間等）を経路選択が可能な位置で提供します。

これらの情報提供は、交通管制中央設備の更新と併せた整備を進めており、より分かりやすい情報板の製作・設置を行います。



高速16号一宮線（北行）に新設する情報板



情報板設置イメージ

ETC2.0サービスの強化

お客様への提供情報の最適化を図るため、ETC2.0サービス*2をより有効に活用していただけるよう、情報量や提供内容の改善を図ります。

特に、事故防止を図る観点で、注意喚起情報や安全運転啓発情報をお客様の走行に応じた効果的なタイミングで提供します。



走行速度に応じた情報の提供

*2：有料道路等における料金収受に加えて、渋滞時の迂回ルート情報や安全運転に資する情報提供等の多彩なサービスが提供されている

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
道路交通情報提供の高度化 整備進捗	検討	工事発注	準備・製作	設置

柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化

料金所のキャッシュレス化・タッチレス化による利便性の向上やロードプライシング*1等柔軟な料金体系の設定が容易となるETC専用化の導入に取り組みます。

柔軟な料金体系の設定により、交通状況に応じた需要の分散・最適化につながるため、料金サービスの導入に向け検討します。

ETC専用化の試行導入

料金所のキャッシュレス化・タッチレス化やロードプライシング等柔軟な料金体系の設定が容易となるETC専用化を導入します。

ETC専用化の導入にあたり、NEXCO中日本等の高速道路会社の運用状況等を踏まえながら、ロードマップを策定した上で設計を進め、試行導入します。



ETC専用料金所案内イメージ

混雑状況に応じた柔軟な料金体系の導入検討

国土交通省の動向や各高速道路会社の料金施策を踏まえ、NEXCO中日本とも同調し、交通状況に応じた需要の分散・最適化を目的として柔軟な料金サービスを検討します。

Column

国等の柔軟な料金体系の動向

国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会において、「大都市圏の実現すべき料金制度のあり方について、交通需要の偏在による混雑緩和のため、特定時間帯や経路の料金の割引・割増を本格導入すべき*2」とされています。また、骨太の方針（2024）*3でも、「ETC専用化を踏まえ2025年度より段階的に混雑に応じた柔軟な料金体系へ転換していく」ことが示されています。

名古屋都市圏においても、基本方針*4の中で、「今後整備するネットワーク完成後の影響を検証し、将来的には最適な交通流動を目指して、混雑状況に応じた料金施策を実施する必要がある」とされています。

*1：特定の時間帯や区間で高速料金を変更することで、交通量を調整し、渋滞の緩和を図る仕組み

*2：国土幹線道路部会「中間答申」（2021.8.4）

*3：「経済財政運営と改革の基本方針2024（骨太の方針）」（2024.6.21閣議決定）

*4：国土幹線道路部会中京圏小委員会「中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系基本方針」（2019.12.11）

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
ETC専用化のロードマップ策定及び試行導入	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

1 快適な走行空間の実現

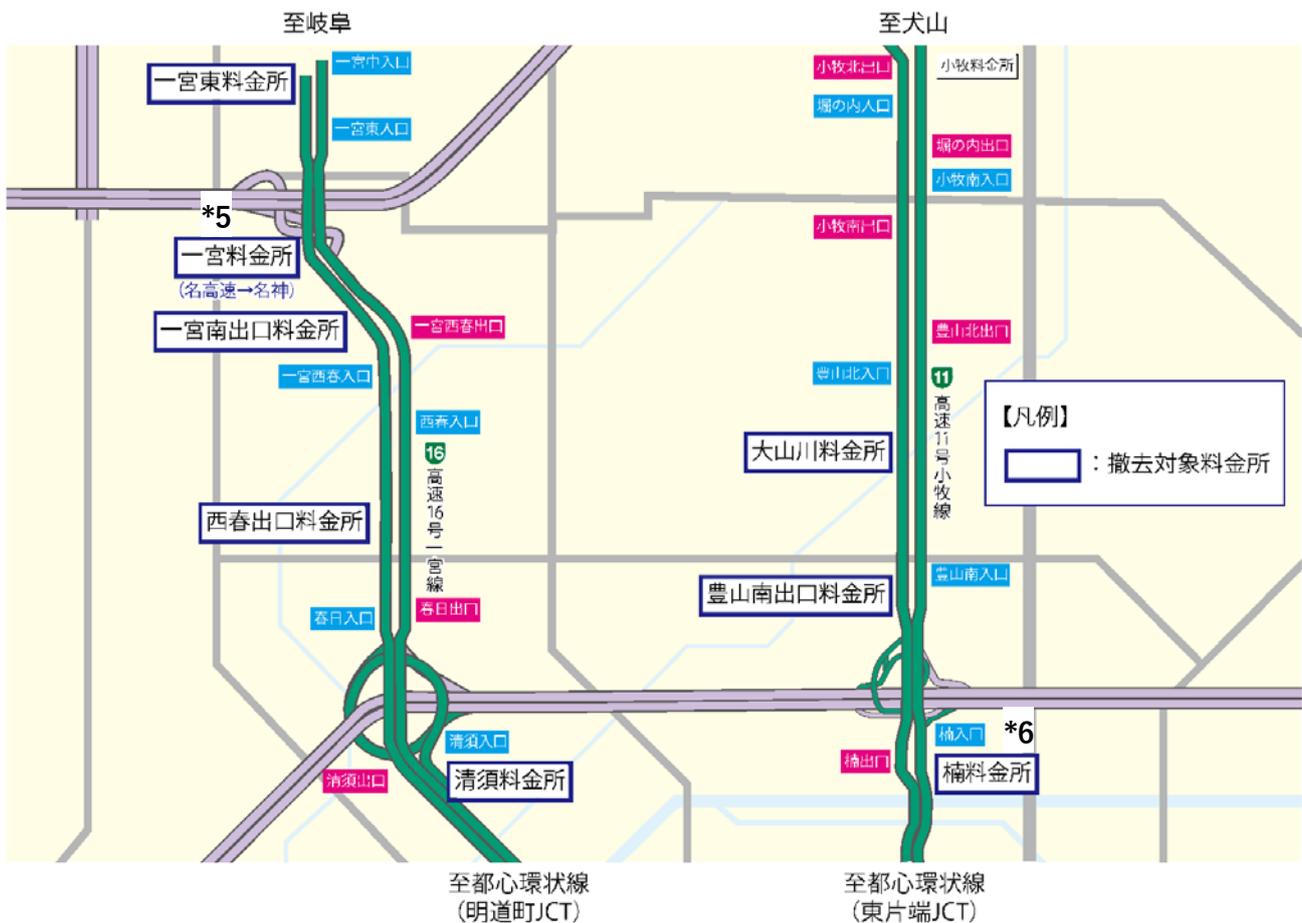
料金所配置の統一

安全性・利便性・快適性向上のため、料金所位置を入口に統一し、出口料金所及び旧料金圏の継ぎ目にある本線料金所を撤去し、人・モノのスムーズな移動を図ります。

料金所配置の統一

料金所位置を入口に統一するため、料金所がない入口やJCTの渡り線入口に料金所を新設し、高速11号小牧線及び高速16号一宮線の一部にある出口料金所を撤去します。また、旧料金圏（名古屋線料金圏・尾北線料金圏）の継ぎ目にある本線料金所の撤去を進めます。

入口料金所を新設する箇所等における橋梁拡幅工事の着手に向けて、必要な手続きを行い、調査、設計、及び関係機関調整等を進めます。



撤去対象料金所

*5: 名古屋高速道路の出口料金所機能を撤去

*6: 楠料金所については、引き続き検討・調整

2027年度の達成目標

指標	現状 (2024)	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
料金所配置の統一	検討・設計	設計	設計・橋梁拡幅工事契約	橋梁拡幅工事現場着手

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

今後3年間の取り組み

- 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
- 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

観光・レジャー向け料金プランの拡充

多様な観光・レジャー等のニーズに対応した料金プランの導入により、観光地等への移動にも名古屋高速道路を利用していただけるようになります。

| 周遊プラン等の拡充

観光・レジャーでの利用を促進するため、周遊プラン等の拡大や楽しさを提供できるようなプラン内容の充実を図ります。

2024年度には、愛知・名古屋観光誘客協議会*4及びNEXCO中日本と連携し、定額料金で指定の周遊エリアが乗り放題となるパスとお買い物券をセットにしたドライブプランを企画しました。

2025年度からは、プラン数や実施期間等、NEXCO速旅との連携拡大を図るとともに、観光・レジャーに対するお客さまのニーズを把握するための調査・分析を行い、観光・商業施設や他有料道路との連携等も視野に入れ、プラン内容の更なる充実を目指します。



ドライブプラン チラシ(2024年度)

*4：愛知県、名古屋市、一般社団法人愛知県観光協会、県内50市町村で構成

2027年度の達成目標

指標	現状(2024)	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
連携プラン数	3つ	2024年度を上回る	2024年度を上回る	2024年度を上回る



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》



*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港水族館、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年度10月の休日データを対象

観光地等との連携強化

情報冊子やSNSを活用し、沿線の観光・イベント情報の発信及び観光施設との連携により、沿線の地域振興に貢献するとともに、名古屋高速道路のイメージアップと利用促進につなげます。

また、休憩ニーズへの対応について検討します。

「おでかけ情報冊子「naco」やSNSの活用

おでかけ情報冊子「naco」は観光・イベント情報の発信に加え、名古屋高速道路の事業や取り組みについて広く理解を得るための情報発信ツールとなっています。

また、観光・商業施設との連携を図り沿線の地域振興に貢献するとともに、名古屋高速道路のイメージアップと利用促進につなげています。

今後も「naco」やSNSを活用し、ドライブプランや沿線観光情報、イベント情報を継続的に発信します。



おでかけ情報冊子「naco」

2027年度の達成目標

「休憩ニーズへの対応検討

現在、名古屋高速道路には休憩施設がないため、周辺の高速度道路の休憩施設（SA・PA）の案内を行います。

また、快適な走行環境の提供及び安全性の確保に資する休憩施設について、求められる機能やその必要性について検討します。さらに、周辺施設との連携・活用を含めた方策についても幅広く検討します。

Topics

「NAGOYA EXPRESSWAY CHANNEL」を知っていますか？

名古屋高速では、各路線をモチーフにした9体のキャラクターたちが名古屋高速について紹介するYouTubeチャンネル「NAGOYA EXPRESSWAY CHANNEL」を開設しています。チャンネルでは、「誰かに話したくなる名古屋高速の秘密」や「おでかけ情報」、「交通安全の仕組み」等、名古屋高速にまつわるさまざまな情報が詰まった動画を配信しています。



いちの先生 ひがしやさん とうかちゃん おだか博士 としんさん きよさん こまぼんまパパ くすのママ

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
沿線地域情報を掲載した情報冊子発行回数	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

今後3年間の取り組み

- 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
- 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

都心アクセス事業の推進

リニア中央新幹線の開業等を見据え、都心アクセス事業の整備により、名古屋駅とのアクセス向上や名古屋駅周辺から中部国際空港等へのアクセス強化、高速都心環状線や街路交通の渋滞緩和を図ります。

新洲崎地区の事業進捗

名古屋駅東側とのアクセス向上及び錦橋出口の渋滞緩和のため、新洲崎出入口の工事を進めます。

2024年6月の工事説明会を経て、7月に現場に着手し、現在は、橋脚基礎等の下部工の構築を進めています。今後は、鋼製橋脚及び鋼上部工（鋼桁）の製作にも着手します。

黄金地区の事業進捗

名古屋駅西側とのアクセス向上を図るため、新黄金出入口の工事を進めます。

現在は下部工の設計を終え、今後は、工事契約の締結、現場着手を目指します。

栄地区の事業進捗

栄・大須エリアとのアクセス向上、高速都心環状線の渋滞緩和および名古屋駅周辺から中部国際空港を始めとした南方面へのアクセス強化を図るため、栄出入口及び丸田町JCT西渡り線・南渡り線の工事を進めます。

現在、高速の実施設計（ECI方式^{*1}）を実施中です。今後は、工事契約の締結、現場着手を目指します。

^{*1}: ECI方式は技術提案・交渉方式のうち、「設計段階から施工者が関与する方式」のことをいう

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
新洲崎地区の事業進捗	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	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	設計、積算	工事契約	現場着手	工事推進



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



図 (仮称) 全体完成イメージ

(整備効果の例)

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、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、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。





名古屋都心部と周辺地域を結ぶネットワークの強化

名古屋都市圏における人・モノのスムーズな移動や利便性向上を図るため、名古屋都心部と周辺地域を結ぶネットワークの強化に取り組みます。このうち、名古屋都心部と一宮・岐阜方面を結ぶ名岐道路については、地域交通の円滑化、物流の強化、観光産業の活性化が期待されることから、着実に事業の推進を図ります。

また、更なるネットワークの強化に向けた様々な検討を引き続き行っていきます。

名岐道路の早期整備

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、航空宇宙産業を始めとする物流強化、観光産業の活性化が期待されます。

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。

(参考)

2024年10月 都市計画変更決定告示

2025年 4月 名岐道路（国土交通省）の新規事業化

(参考) 名岐道路の事業概要

◆路線概要

- 名岐道路は愛知県一宮市から岐阜市に至る延長約10キロの高規格道路。このうち、名岐道路（一宮～一宮木曾川）は、愛知県一宮市丹陽町九日市場から一宮市大毛の区間における延長6.9キロの自動車専用道路。
- また、名岐道路の機能を最大限発揮させるために一宮ICをJCT化し、名神高速道路との相互利用を可能にする。

◆事業目的

- 名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ時間信頼性の高い自専道ネットワークの構築
- 道路ネットワークの階層化により、現道国道22号の渋滞が緩和し、地域交通の円滑化に寄与
- 日本の航空宇宙産業の地域経済の発展に寄与
- 世界に誇る観光地へのアクセス向上により、地方の観光産業の活性化を支援

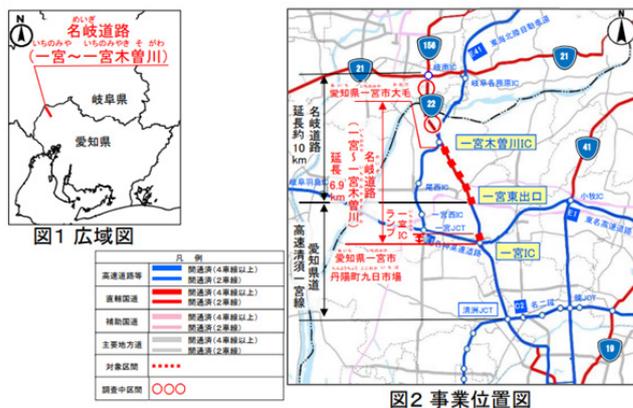


図1 広域図

図2 事業位置図

- 起終点：愛知県一宮市丹陽町九日市場～愛知県一宮市大毛
- 延長等：6.9km
- (第2種第1級、4車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費：約2,700億円・計画交通量：約46,700/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約24,900台/日	約5,300台/日	約16,500台/日

出典 国土交通省事業評価部会資料（抜粋）

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
名岐道路の整備	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		

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強化

Topics

名岐道路の整備効果 ※国土交通省事業評価部会資料より抜粋

渋滞を緩和し、地域交通の円滑化に寄与

【課題】国道22号は、一宮市内の信号連坦と交通集中により、朝タピーク時に慢性的に速度低下。
愛知県内の直轄国道の平均旅行速度に対し、写真1 朝ピーク時交通状況
国道22号の対象区間は約6割程度の速度。(国道22号 富士4交差点付近)

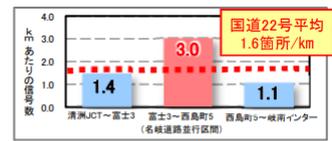


図3 国道22号の信号数

【効果】広域移動を受け持つ名岐道路と、地域交通を受け持つ国道22号とで道路ネットワークが階層化されることで、国道22号の交通が分散され、旅行速度が向上。



図4 平均旅行速度

○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 (R6年10月平日平均7時台より)
【現況】一宮中～一宮木曾川 【整備後】一宮IC～一宮中(整備済み区間)と同等になると想定

全国シェアを誇る航空宇宙産業関連事業等の物流強化

【課題】当該地域は日本の航空宇宙産業の拠点であり、岐阜地域で製造された部品等の多くが名古屋港周辺まで運搬されているが、速達性に課題。

【効果】名古屋と岐阜地域を結ぶ最短距離の自専道ネットワークの整備により、速達性や時間信頼性が向上。

○岐阜地域(部品工場)～名古屋港周辺(組立工場)までの所要時間
【現況】約79分 ⇒ 【整備後】約65分(約14分短縮)

※航空機メーカー部品工場(岐阜)～組立工場(名古屋)間の最大所要時間を比較
出典: 【現況】ETC2.0プローブ情報(R6年10月平日平均、国道21号・国道22号・名古屋高速道路・名古屋第二環状自動車道を通行)



図5 部品製造から空輸までの流れ

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

【課題】北陸圏・中部圏では、広域観光周遊ルートである昇龍道プロジェクト等にてインバウンド観光を促進。また、リニア開業により更なる需要増加が見込まれる。しかし、交通拠点から世界遺産の白川郷をはじめとする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、渋滞時間を考慮したツアー計画となり、観光地の滞在時間減少等が課題。

【効果】ゲートウェイとなるリニア駅等から観光地へのアクセス性が向上。

○高速ボトルネック箇所(一宮IC⇄一宮木曾川IC)の最大所要時間
【現況】約33分 ⇒ 【整備後】約7分(約26分短縮)

※ボトルネック箇所である一宮IC-宮木曾川間の最大所要時間を比較
出典: 【現況】ETC2.0プローブ情報
(休日最大所要時間の平均(下り:R6年5月3日(金・祝)10時台、上り:R6年8月15日(日)17時台)、名神高速道路・東海北陸道を通行)
【整備後】一宮IC-宮木曾川IC間を名岐道路の80km/hとして算出(名岐道路・名古屋高速道路を通行)



図6 観光拠点へのアクセス経路

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

今後3年間の取り組み

- CASE*1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

CASEに対応した道路づくり

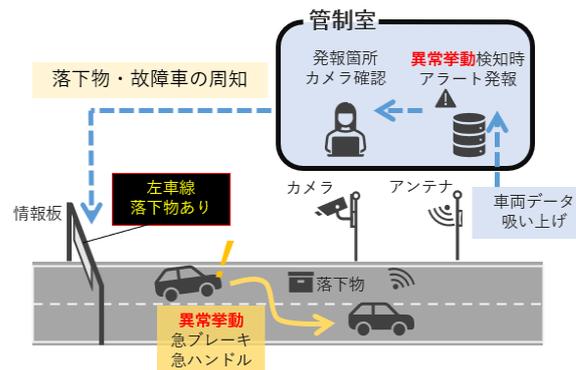
自動運転への期待が高まる中、最新の技術動向を踏まえ、高速道路側の支援策を検討します。
また、路車間協調通信技術*2を活用した取り組みについても検討します。

路車協調に向けた取り組み

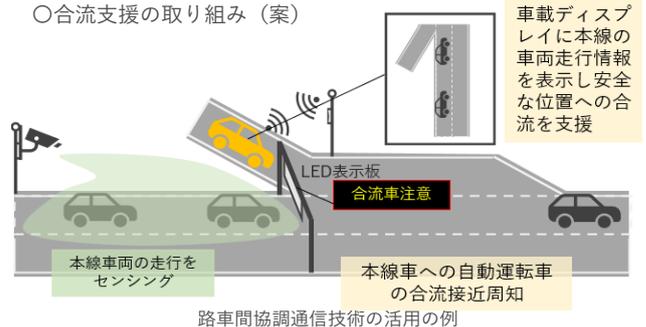
自動運転技術に対応するため、高速道路側の支援策として、路車間協調通信技術を活用した取り組みを検討します。

具体的には、後続車による追突等の二次的な事故を軽減するため、落下物や故障車等を速やかに検知し、迅速に対応できるように自動運転技術の一部である路車間協調通信技術を活用し、道路・交通管理に有用な情報の取得を目指します。また、入口やJCTにおいて安全に合流するための情報提供の可能性についても検討します。これらの取り組みを進めるため、共同事業者を特定し、名古屋高速道路を実証フィールドとした実験を進めます。

○先読み情報提供の取り組み（案）



○合流支援の取り組み（案）



*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：路車間協調通信技術：ドライバーの安全運転への支援や、自動運転車の安全・円滑な走行、車両の取得した情報による効率的な交通管理等を目的に、道路インフラと車両間で情報をやり取りする通信技術のこと

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
自動運転の実現に向けた実証実験件数	0件	— (検討)	— (調整)	1件



2027年度の達成目標

《 新技術導入件数*1 》



2024年度実績

2 件



2027年度目標

9 件

*1：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

建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用

構造物の老朽化や建設業における技術者の不足に対応するため、AI・ICT等の新技術を活用して建設・維持管理の省力化・効率化に取り組みます。

| 適用可能な新技術の導入・活用

各工事における課題解消につながる効果的な新技術を採用します。また、AI、ICT等による新技術の導入に向けて、建設や維持管理に関する適用可能な技術を抽出し、試験施工等を行います。

具体的には、点検の見落とし防止や劣化の対応措置を支援する技術、3次元データを活用した出来形を計測する技術等、試験施工による技術検証も含めて新技術の活用に取り組みます。

| ウェアラブルカメラの活用

ウェアラブルカメラを用いて、工事現場等の遠隔臨場を実現し、現場管理や検査対応の時間的効率化、経済的コストの縮減を図ります。

また、緊急時の報告等においても、ウェアラブルカメラの活用を検討し、利用拡大を図ります。



建設現場における遠隔臨場の例

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
新技術の導入	2 件	3件	3件	3件

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

今後3年間の取り組み

- 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
- 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
- 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
- 環境技術の積極的な導入 : 新たな環境技術の採用

省エネルギー化の推進

事業活動における電気使用量の削減、太陽光発電設備の導入等による再生可能エネルギーの利活用等を行います。

| LED照明への転換推進

公社では、従来、高速道路上の道路照明にナトリウム灯を採用してきましたが、消費電力が少ない LED 照明に転換することにより、使用電力の省エネルギー化を推進しています。

2026年度までに高速道路上の全ての道路照明をナトリウム灯からLED照明へ転換することを目指します。



LED照明（本線上）

| 太陽光発電設備の導入

CO₂ 排出量を削減するため、再生可能エネルギーである太陽光発電設備の計画的導入を図ります。

これまで、太陽光発電設備については、黒川出入口他2箇所を設置しています。今後、2030年度までに公社が保有している建築物5箇所*2に太陽光発電設備の導入を目指します。



太陽光発電設備（黒川出入口）

*2：公社が保有している設置可能な建築物の概ね50%以上として、5箇所への導入を目指す

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
道路照明のLED転換率	87%	93%	100%	100%



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

循環型社会の実現に寄与する取り組みの充実

高速道路の建設・維持管理において、省資源化・資源循環に取り組みます。

また、企業活動における3R*3活動を広く実践するとともに、環境に配慮した製品・資材等の調達を推進します。

建設副産物等の再利用の促進

循環型社会の実現に向けて、建設に伴い副次的に発生した、コンクリートやアスファルト等の建設副産物について、再生資源化施設への搬出を徹底し、再利用を促進します。

また、交通規制を伴う工事の予告や交通安全啓発に使用した横断幕等をワークショップを通じてアップサイクルすることで、再利用の促進やリサイクル意識の普及啓発に取り組みます。



横断幕をアップサイクルしたバッグ

グリーン購入の推進

3Rの取り組みを推進しても、新たに製品やサービスを購入する必要があります。そのため、社内で使用する紙類・文具類や工事で使用する資材の調達においては、環境負荷ができるだけ小さい製品を環境負荷の低減に努める事業者から優先して購入するグリーン購入を推進します。



ワークショップの様子

*3：3Rは、Reduce（リデュース）、Reuse（リユース）、Recycle（リサイクル）の3つのRの総称

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
グリーン購入による製品の調達率 （紙・文具類）	80%	83%	86%	89%

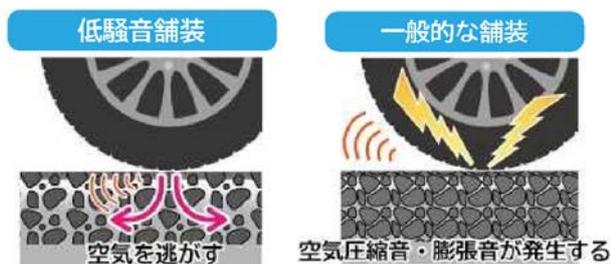
周辺環境の保全の強化

名古屋高速道路周辺における生活環境や自然環境への負荷を低減し、環境の保全と改善に引き続き取り組みます。

騒音・振動対策の推進

周辺環境の保全の強化として、これまで実施してきた低騒音舗装の敷設、遮音壁や高架裏面吸音板の設置等の騒音・振動対策について、引き続き推進します。

現在の低騒音舗装の敷設率は約94%（半地下・トンネル部除く）であり、2025年度には敷設率100%を達成する見込みですが、今後新たに整備する出入口や連絡路にも適切に環境保全対策を実施するとともに、周辺環境の把握及び維持管理を継続し、騒音・振動等の発生を抑制します。



低騒音舗装と一般的な舗装の違い

また、高速1号楠線黒川出入口の建設に合わせて整備した「レインボー黒川庭園」を2024年度に生物多様性に配慮した緑地にリニューアルし、環境啓発や教育の場として活用しています。

今後も、生態系に配慮した環境保全対策を積極的に進めます。



ヒメボタルの保護を目的としたパイプ照明設置状況

生態系の保全・回復

会社では、これまでに生態系の保存・回復に努めてきました。

このうち、高速都心環状線の建設の際には、名古屋城外堀に生息するヒメボタルの保護を目的として、道路照明が生息地へ漏れないように壁高欄に埋め込むパイプ型を採用しています。



レインボー黒川庭園における植樹イベントの状況

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
低騒音舗装の敷設率	94% （施工延長約8.9km）	100% （施工延長約8.1km）	100%	100%

環境技術の積極的な導入

最新の環境技術等の導入を図ることで、環境負荷を低減するとともに、社会に新技術が普及することに貢献します。

新たな環境技術の採用

道路に適用可能な環境負荷の小さい技術や低減に寄与する技術について、最新の技術情報を収集するとともに、導入可能なものについては積極的に採用します。

具体的には、周辺環境への騒音負荷低減や通行車両の燃費改善等を図るため、2024年度に新たな舗装技術として試験導入した小粒径ポーラスアスファルトについて、舗装の状態を継続的に把握するとともに、沿線環境への効果を検証します。

また、引き続き新技術の導入に向け検討し、広く技術提案募集を行い、試験導入、モニタリングを実施することで、有効な技術を積極的に採用します。



従来のポーラスアスファルト舗装



小粒径ポーラスアスファルト舗装

Topics

環境行動計画について

カーボンニュートラルを世界レベルで達成するという趨勢を受けて、政府関係機関、国内自治体、民間企業等の「カーボンニュートラル」に向けた動きが活発化し加速しています。

上記のような社会の状況を鑑み、公社では高速道路事業による環境負荷を軽減し、持続可能な社会の実現に向けて環境保全の取り組みを推進することを環境理念として「名古屋高速道路環境行動計画」を取りまとめています。

この環境行動計画では、環境理念を具現化し、かつ、国の施策である「2050年カーボンニュートラルの実現」に追随し、国の考えを参考に設定した目標を達成するための取り組み計画を定めています。なお、本計画は、2050年カーボンニュートラルの実現を見据えて2030年度を目標達成年度とし、計画期間を2023年度から2030年度としています。

なお、国の脱炭素化政策の進展を注視しつつ、本計画の脱炭素化施策の必要な見直しを行います。



環境行動計画2023

2027年度の達成目標

指標	現状 (2024)	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
新たな環境技術の導入検討	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

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

今後3年間の取り組み

- 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
- 街路復旧及び高架下活用に向けた取り組み

地域貢献活動の更なる推進・まちづくりとの連携

地域との連携・協力体制を構築・強化するため、イベントの企画・出展やネックス・プラザの周年記念イベントの開催等により、広く地域の皆様に親しまれる名古屋高速道路を目指します。

また、高速道路工事後の街路復旧や高架下活用等に取り組めます。

| 地域と協働したイベントの企画・出展

広く地域の皆様に親しまれるため、名古屋高速道路の強みや特徴を活かした見学や体験等を中心としたイベントを沿線地域と協働で開催し、交流を図ります。



地域主催イベント



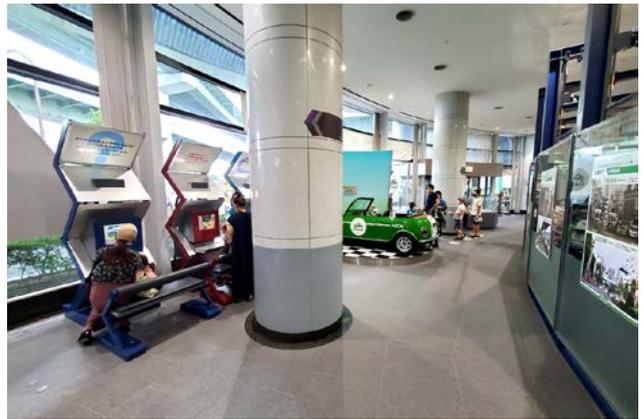
地域協働イベント（現場見学会）

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
イベント来場者数合計	820人	1,000人以上	1,000人以上	1,000人以上

| ネックス・プラザの部分改修

ネックス・プラザ開館30周年（2027年10月）に合わせて展示機器をリニューアルし、地域の方々への感謝をお伝えするとともに、事業のPRを行う場として開館30周年イベントを開催して地域交流活性化を図ります。



ネックス・プラザ

| 街路復旧及び高架下活用に向けた取り組み

高速道路工事後の街路復旧や高架下活用について、沿線自治体等の検討状況等を把握します。



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

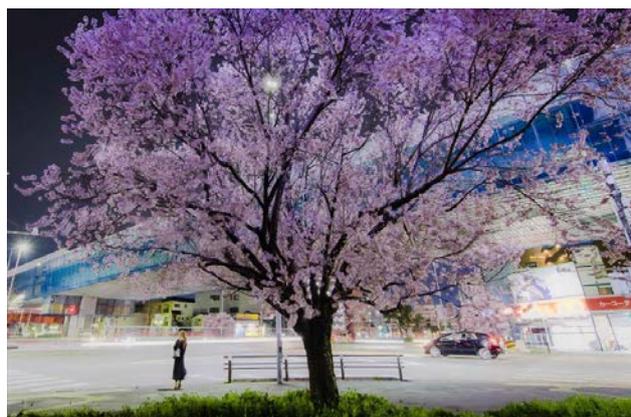
Topics

名古屋高速Instagramフォトコンテスト

公社では、「名古屋高速Instagramフォトコンテスト」を開催し、多くのご応募をいただきました。本イベントは、誰でも気軽に参加できるイベントとして、写真を通して名古屋高速道路を身近に感じてもらい、親しみをもっていただくことを目的に開催したものです。



募集テーマ：名古屋高速とまちの四季
2024年度優秀賞
「眼福な風景」
(撮影場所：高速4号東海線六番南入口付近)



募集テーマ：名古屋高速百景
2023年度最優秀賞
「信号待ち」
(撮影場所：高速都心環状線)

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

今後3年間の取り組み

- 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

安定した財務基盤の維持

償還計画を踏まえた着実な債務の返済のため、適切な予算管理や資金調達等により、安定した財務基盤の維持を図ります。

また、職員の財務に関する更なる意識の向上を図ります。

適切な予算編成及び執行管理

償還計画を踏まえた着実な債務の返済を継続していくため、予算執行状況の調査・分析結果を反映した適切な予算編成や執行管理を行うとともに、資金需要の平準化に引き続き取り組みます。

また、予算制度や執行状況、収支実態等に関する社内研修・情報共有を継続的に実施し、適切な予算執行、着実な債務返済について職員の更なる意識の向上を図ります。

資金調達手段の多様化

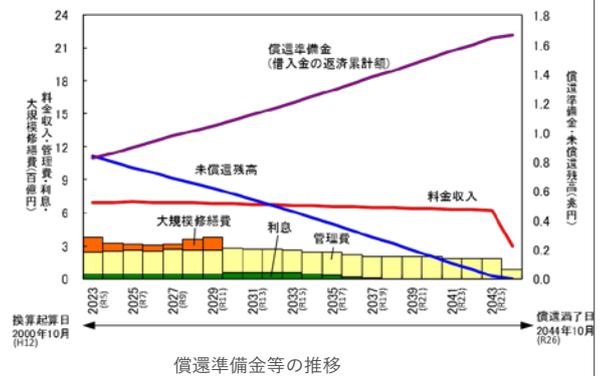
事業資金を安定的に調達するため、ソーシャル・ファイナンスを始め調達手段の多様化を図ります。

また、投資家への個別訪問やWEBサイトでの企業情報の開示を始めとする積極的なIR活動を通じて投資家とのコミュニケーションの強化に努め、公社事業への理解促進を図ることで、様々なニーズに対応します。

Topics

名古屋高速道路の償還制度

公社は、借入金を財源として道路を建設し、お客様からの通行料金をもってその返済に充てています。公社では、一定の料金徴収期間内の料金収入で、高速道路の建設費、管理費、借入金利息等必要な費用のすべてを返済できるよう、有料道路の借入金返済計画である償還計画を作成しています。



2027年度の達成目標

指標	現状 (2024)	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
償還計画を踏まえた着実な債務返済	(償還率52.1%)	実施	実施	実施



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

DXによる生産性向上

AIやICT等を積極的に導入・活用することにより、業務のシステム化を進め、生産性向上を図ります。

｜ AIやICTの導入

AIやICT等を積極的に導入・活用し、人手に頼っていた作業をシステム化することで事務処理の効率化・省力化を図ります。

具体的には、生成AIやRPA等の事務処理の効率化・省力化に資するツールについて、試行的に導入します。

｜ お客様対応の高度化

現在、お客様からの問い合わせ窓口として、お客様センターでの電話による有人対応及びホームページによる受付を行っています。

今後、自動応答・チャットボットによるお問い合わせ受付の導入を検討し、お客様対応の高度化や双方向コミュニケーションの向上を図ります。



2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
業務支援ツールの 試行導入・運用件数	—	— （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

今後3年間の取り組み

- 職員が働きやすく、活躍できる職場づくり：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、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
- 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確保・育成
- ブランドイメージの確立・向上：SNSを含む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

職員が働きやすく、活躍できる職場づくり

ワーク・ライフ・バランス等を推進するため、「働き方改革や人材確保・育成に関する基本方針」を策定します。基本方針に基づき、職員一人ひとりの事情に合わせた働き方を選択できるよう、休暇を取得しやすい環境づくり等を図ります。

また、職員エンゲージメント*1が高く、働きがいのある職場づくりを行います。

働き方改革、人材の確保・育成に関する基本方針の策定

ワーク・ライフ・バランスやワーク・ライフ・インテグレーション*2を推進するため、「働き方改革や人材の確保・育成に関する基本方針」を策定します。

基本方針に基づき、職員一人ひとりの事情に合わせた働き方を選択できるよう、休暇を取得しやすい環境づくり、育児休業や介護休暇の利用促進、在宅勤務や時差勤務の活用等を図ります。

また、職員採用活動については、従来の春・秋試験に加え、2025年1月から「早期エントリー方式」の導入を行いました。今後も時代のニーズをとらえた多様な採用活動を展開します。

*1：エンゲージメントとは誓約や約束を意味し職員と企業の信頼関係や愛着心のことをいう
職員エンゲージメントを高めるには、職員の意見を聞き、適切な対策を実施することが大切とされている

*2：仕事と家庭生活の双方を充実させつつ、さらにそれらの相乗効果を生み出す考え方

男性職員による育児休業の取得促進

厚生労働省が男性職員による育児休業の取得促進に向けて取り組んでいる現状を踏まえ、公社においても、男性職員が出産・育児に積極的に関わり、仕事と育児のバランスのとれた働き方ができるよう、2週間以上の育児休業の取得を促進します。

また、職場環境の機運を醸成し、取得率の増加を図るため、出産・育児に関わる休暇制度について本人のみならず、上司や周囲の職員に対しても、幅広く情報提供等を行います。

職員エンゲージメント向上に向けた取り組み

現在、職員エンゲージメントに関する研修を実施し、素地を高めています。

今後、職員自身の意識の変化を客観的に把握するため、職員エンゲージメントに関するアンケート等を実施します。その結果に基づき、必要な施策を通じて職員のエンゲージメントを高めます。

2027年度の達成目標

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



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

取り組み

スの充実

Voice

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、従来制度の内容の充実に加えて、新しい制度の導入や検討を行うことで、これからもワーク・ライフ・バランスの推進に取り組んでいきます。実際に育児休業を取得する男性職員も増えてきています。2か月間の育児休業を取得した職員にインタビューを行いました。

育休取得者の声

子供が生まれた際、育児休業制度等を利用して約2か月間の休みを取得しました。育児は慣れないことが多く最初は大変でしたが、1日中自宅で過ごす時間を持てたことで妻を支えられたほか、家族が普段どのように過ごしているのかがよく分かり、育休を取得して良かったと思いました。仕事に復帰した後も、時差勤務制度を利用することで、子供の保育園への送迎等を行っています。

就職してからこれほど長い間休んだことはなく、仕事のことを考えると不安もありましたが、上司や同僚は快く送り出してくれて、仕事もカバーしてくれました。子育てをできる時間は人生の中でそれほど長くはないと思いますので、積極的に育休を取得して家族と過ごす時間を持ってほしいと思います。



技術職員（土木）

Topics

働きやすいオフィス環境の整備

2024年度の一部部署の移転にあわせて、働きやすさの向上やコミュニケーションの強化を図るため、フリーアドレスを導入しました。また、WEB会議がしやすい会議室の整備を行い、生産性の高いオフィス環境を創出しています。さらに、デュアルモニターを採用したことでペーパーレス化にも取り組んでいます。





技術力向上のための環境づくり

これまで公社が培ってきた高い技術力を維持・継承していくため、専門性・技術力を有した職員を育成します。

| 幅広く活躍できる人材の育成

これまで公社が培ってきた建設や維持管理の技術は大きな強みであり、今後も引き続き高い技術力を維持・継承していく必要があります。このため、高い技術力を持つ職員が指導・相談できる環境を整えるとともに、都心アクセス事業のような最先端かつ高度な技術を要する設計や建設に従事させる等により、幅広く活躍できる人材を育成します。

また、職員の技術力の維持・向上を目的として、外部講師による社内研修や外部講習会の受講により、技術士等の資格取得促進に繋がります。さらに、公社職員を講師として近隣の自治体や大学へ派遣し、社会基盤整備に関する講義を継続的に行います。

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
公社業務に関連した資格取得者数*1	10人	5人	5人	5人

*1：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

地域の重要な社会基盤である名古屋高速道路の社会的意義を広く地域の皆様に知っていただくため、公社事業や社会活動に及ぼす効果についての情報発信をすることにより、公社のブランドイメージの確立・向上を図ります。

また、お客様から寄せられた多くのご意見・ご要望を通じてニーズを把握し、サービスの充実を図ります。

| SNSを始め多様な手段による情報発信

SNSを始め多様な情報発信ツールにより、公社事業や社会活動に及ぼす効果について積極的に発信することにより、認知度や好感度を高め、公社のブランドイメージの確立・向上を図ります。

| お客様ニーズを踏まえたサービスの充実

お客様満足度調査の結果及びお客様センター等に寄せられた多くのご意見・ご要望からニーズを把握し、公社全体で共有しサービスの充実を図ります。

2027年度の達成目標

指標	現状（2024）	2025年度目標	2026年度目標	2027年度目標
お客様総合満足度*2	3.72	3.74	3.76	3.78

*2：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）

Topics

DX推進戦略

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、より高度なお客さまサービスの提供、新たな価値・仕組みの創出等を目指し、各分野でDXの取り組みを推進します。

■ 取り組みテーマ

① 維持管理の効率化・高度化

GISプラットフォームの構築により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。



② 災害対応の迅速化

災害時において迅速な現場状況の把握と的確な対応を実施し、お客様の安全確保を強化するとともに、現場の安全性を向上します。



③ 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。



④ 情報提供・交通マネジメントの高度化

道路情報板においてシームレスな情報提供を目指すとともに、取得データから渋滞等の交通状況を予測し、渋滞や事故を削減する交通マネジメントの実現を目指します。また、自動運転社会の実現に向けた支援を促進します。



⑤ 業務処理の効率化・高度化

AI等を活用し、業務プロセスの集約や見直し等により生産性・効率性が向上し業務負荷の軽減が可能となるとともに、働きやすい環境を形成します。



*画像は生成AIで作成したイメージです。

■ 取り組みの進め方

- ・ 進化を続けるデジタル技術の動向も踏まえ、小さな単位で取り組み（試行・実践）を繰り返し、段階的に進めるとともに、適宜、取り組み内容の更新・見直しを行います。
- ・ 各分野においてデジタル技術の実装を進め、他の施策との連携、公社全体への展開を図ります。



中期経営計画（2025-2027）の全体像

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」の実現を目指し、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。

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	2027年度の達成目標
<p>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</p> <p>観点1</p> <p>人々の暮らしを支える</p> <p>観点2</p> <p>地域社会・産業を支える</p> <p>観点3</p> <p>支える基盤としての公社</p>	<p>方向性 I</p> <p>いつでも、だれでも安全・安心な道路</p>	<p>1 インフラ長寿命化と災害への対応</p> <p>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</p>	<p>≪構造物の5年以内の補修等措置率（健全性の診断区分III）≫</p> <p>100%維持</p> <p>※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」</p>
		<p>2 安全・安心な道路空間の実現</p> <p>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</p>	<p>≪死傷事故率※≫</p> <p>4.8件/億台km以下（2%減）</p> <p>※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</p>
	<p>方向性 II</p> <p>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</p>	<p>1 快適な走行空間の実現</p> <p>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</p>	<p>≪渋滞量※≫</p> <p>17.9km・h/日（10%減）</p> <p>※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</p>
		<p>2 ゆとりや楽しさの実現</p> <p>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</p>	<p>≪観光・レジャー利用時の名古屋高速道路利用割合※≫</p> <p>26%（2ポイント増）</p> <p>※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</p>
	<p>方向性 III</p> <p>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</p>	<p>1 道路ネットワークの充実</p> <p>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</p>	<p>≪ネットワークに関する事業進捗≫</p> <p>都心アクセス事業工事推進</p>
	<p>2 次世代に向けた技術開発に貢献</p> <p>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</p>	<p>≪新技術導入件数※≫</p> <p>9件</p> <p>※名古屋高速道路に関連した技術開発実証・新技術活用件数の事業</p>	
	<p>方向性 IV</p> <p>人に優しく、環境と共生し、地域に未永く愛される道路</p>	<p>1 持続可能な社会づくりへの貢献</p> <p>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</p>	<p>≪脱炭素化に向けたCO₂排出量削減割合※≫</p> <p>29.0%減</p> <p>※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</p> <p>※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</p>
		<p>2 地域社会への貢献</p> <p>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</p>	<p>≪公社事業の認知度※≫</p> <p>55%（3ポイント増）</p> <p>※複数の取り組みを認知している割合</p>
	<p>方向性 V</p> <p>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</p>	<p>1 経営基盤の強化</p> <p>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</p>	<p>≪償還計画≫</p> <p>着実な償還</p>
		<p>2 人材確保・人材育成</p> <p>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の形成する</p>	<p>≪愛知県休み方改革マスター企業※≫</p> <p>ゴールド認定</p> <p>※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</p>

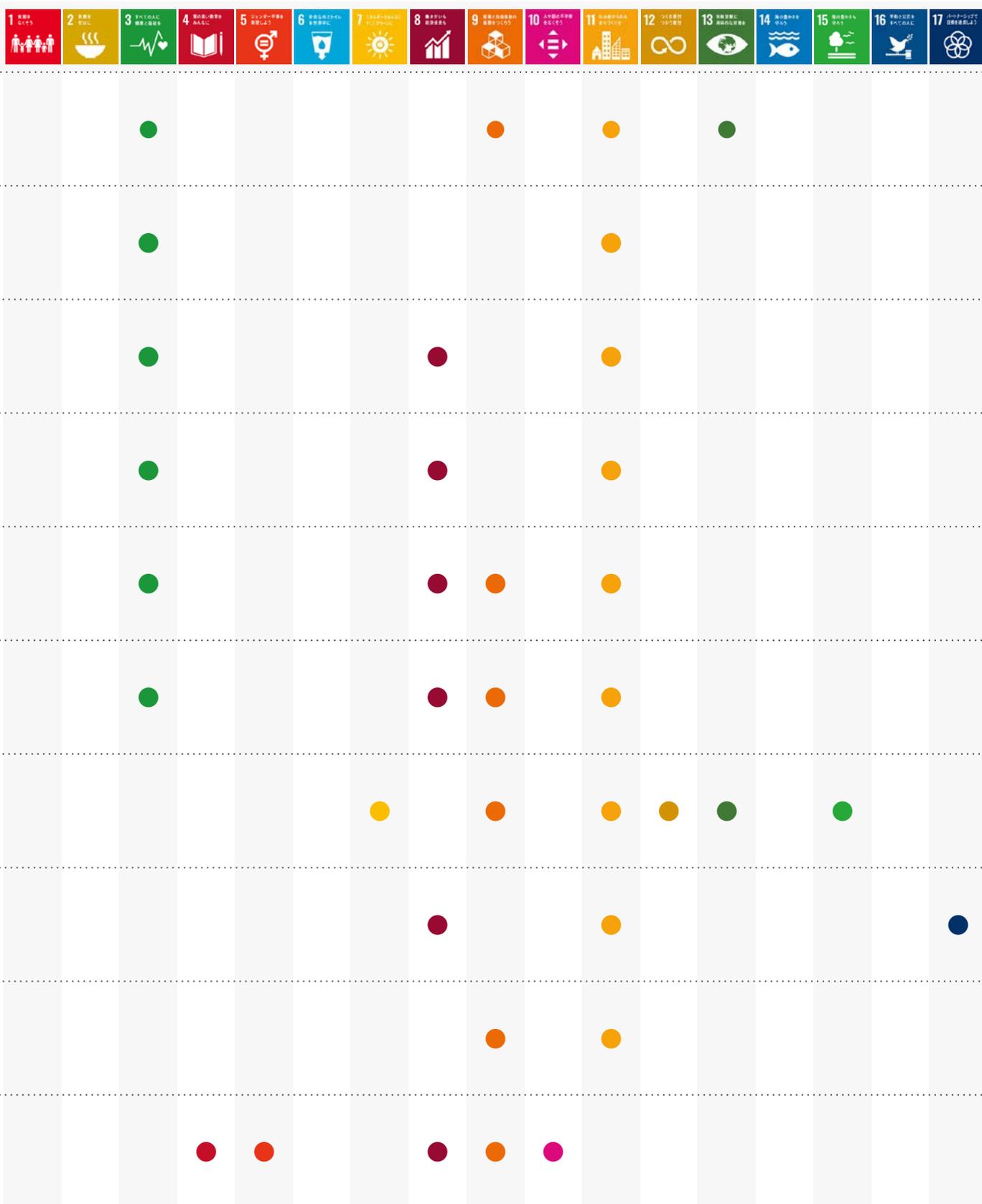
基本施策	指標	達成目標				主な個別施策 (抜粋)
		2024 実績	2025	2026	2027	
■ 構造物の長寿命化対策の強化	□ 構造物の5年以内の補修等措置率 (健全性の診断区分Ⅲ)	100%	100%	100%	100%	
■ 効率的な維持管理の実施	□ GISプラットフォームの構築、改善	GISプラットフォームの構築着手	システム構築	運用及び機能の拡充	システムの改善	● 大規模修繕工事の着実な推進・リフレッシュ工事の実施 ● 点検における新技術活用・GISプラットフォームの構築
■ 震災対策の強化	□ 防災設備の拡充、改善	災害情報一元化機能のシステム構築着手	システム構築	通常業務でのシステム活用	システムの改善	● 災害対応力の向上・資機材の増強 ● 雪氷作業の効率化
■ 降雪・積雪対策の強化	□ 雪氷作業の効率化に向けた新たな機器の導入検討	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	
■ 交通安全対策の強化	□ 新たな交通安全対策の実施件数	2件	1件	1件	1件	● 交通安全対策の実施・効果検証、交通事故リスク情報の提供
■ 逆走・誤進入対策の強化	□ システム導入等の逆走・誤進入対策箇所数	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	● 逆走・誤進入対策の実施・効果検証、検知警告システムの整備・拡充
■ 渋滞対策の推進	□ 渋滞対策実施箇所	2箇所	1箇所	1箇所	1箇所	
■ 道路交通情報提供の高度化	□ 道路交通情報提供の高度化整備進捗	検討	工事発注	準備・製作	設置	● 渋滞対策の実施 ● ETC2.0サービス強化
■ 柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化	□ ETC専用化のロードマップ策定及び試行導入	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	● 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検討
■ 料金所配置の統一	□ 料金所配置の統一	検討・設計	設計	設計・橋梁拡幅工事契約	橋梁拡張工事現場着手	● 料金所配置の統一
■ 観光・レジャー向け料金プランの拡充	□ 連携プラン数	3つ	2024年度を上回る	2024年度を上回る	2024年度を上回る	● 周遊プラン等の拡充 ● おでかけ情報冊子「naco」やSNSの活用 ● 休暇ニーズへの対応検討
■ 観光地との連携強化	□ 沿線地域情報を掲載した情報冊子発行回数	2回/年	2回/年	2回/年	2回/年	
■ 都心アクセス事業の推進	□ 新洲崎地区、黄金地区、栄地区の事業進捗	現場着手設計、積算用地取得	工事推進工事契約用地取得	工事推進現場着手	工事推進	● 新洲崎地区・黄金地区・栄地区の事業進捗 ● 名岐道路の早期整備
■ 名古屋都心部と周辺地域を結ぶネットワークの強化	□ 名岐道路の整備	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			
■ CASEに対応した道路づくり	□ 自動運転の実現に向けた実証実験件数	0件	— (検討)	— (調整)	1件	● 路車協調に向けた取り組み ● 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・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用	□ 新技術の導入	2件	3件	3件	3件	
■ 省エネルギー化の推進	□ 道路照明のLED転換率	87%	93%	100%	100%	● LED照明への転換推進、太陽光発電設備の導入 ● 建設副産物等の再利用の促進、グリーン購入の推進
■ 循環型社会の実現に寄与する取り組みの充実	□ グリーン購入による製品の調達率 (紙・文具類)	80%	83%	86%	89%	● 騒音・振動対策の推進、生態系の保全・回復 ● 新たな環境技術の採用
■ 周辺環境の保全の強化	□ 低騒音舗装の敷設率	94% (施工延長約8.9km)	100% (施工延長約8.1km)	100%	100%	
■ 環境技術の積極的な導入	□ 新たな環境技術の導入検討	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	
■ 地域貢献活動の更なる推進・まちづくりとの連携	□ イベント来場者数合計	820人	1,000人以上	1,000人以上	1,000人以上	● 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
■ 安定した財務基盤の維持	□ 償還計画を踏まえた着実な債務返済	(償還率52.1%)	実施	実施	実施	● 適切な予算編成及び執行管理、資金調達手段の多様化 ● AIやICTの導入、お客様対応の高度化
■ DXによる生産性向上	□ 業務支援ツールの試行導入・運用件数	—	— 導入検討	2件	4件	
■ 職員が働きやすく、活躍できる職場づくり	□ 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	—	現状と課題の整理及び調査	基本方針の策定	施策の策定	● 働き方改革、人材の確保・育成に関する基本方針の策定
■ 技術力向上のための環境づくり	□ 公社業務に関連した資格取得者数	10人	5人	5人	5人	● 男性職員による育児休業取得促進 ● 幅広く活躍できる人材の育成
■ ブランドイメージの確立・向上	□ お客様総合満足度	3.72	3.74	3.76	3.78	● SNSを始め多様な手段による情報発信

SDGsとの関係性

公社では、長期ビジョンとSDGsの関連を整理し、ビジョンに定める施策等を推進することを通じて、今後も引き続きSDGsの達成に貢献していきます。

	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
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 安全・安心な道路空間の実現 2 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
	観点2 地域社会・産業を支える	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	快適な走行空間の実現 1 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 ゆとりや楽しさの実現 2 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
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 1 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 次世代に向けた技術開発に貢献 2 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
	観点3 支える基盤としての公社	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 地域社会への貢献 2 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
		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 1 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 人材確保・人材育成 2 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

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS





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に基づき、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

2025年7月発行

いつも近くに
名古屋高速

