

# VISION 2035

名古屋高速道路  
長期ビジョン2035







# VISION 2035

名古屋高速道路 長期ビジョン2035

## CONTENTS 目次

### 第1章 はじめに

---

- 05 理事長メッセージ
- 06 長期ビジョン2035の策定にあたって
- 08 名古屋高速道路公社の概要
- 10 公社を取り巻く社会環境の変化

### 第2章 目指すべき将来像

---

- 16 目指すべき将来像
- 18 3つの観点と5つの方向性

### 第3章 将来像の実現に向けて

---

- 30 長期ビジョン2035の全体像
- 32 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
- 36 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
- 40 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
- 44 IV 人に優しく、環境と共生し、  
地域に未永く愛される道路
  - 1 持続可能な社会づくりへの貢献
  - 2 地域社会への貢献
- 48 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



# 第1章

## はじめに



日々の生活の中で、  
安全、安心、快適な移動を支えることにより、  
地域の人々の豊かな暮らしや産業の発展に貢献します。



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、少子高齢化の加速に伴い、人々の外出率等が減少する一方で、well-beingの概念が浸透し、移動ニーズの多様化が進んでいます。このため、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。

本ビジョンでは、公社の経営理念を踏まえ、目指すべき将来像を「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」と定め、その実現に向け、3つの観点と5つの方向性を示しました。

これからも職員一丸となって、目指すべき将来像の実現に向け、全力を挙げて取り組んでまいります。今後とも、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

# 長期ビジョン2035の策定にあたって

## 経営理念

名古屋高速道路公社（以下「公社」という。）では、「基本理念」と「基本方針」及び「職員の行動指針」からなる経営理念を掲げています。

### 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。

私たち名古屋高速道路公社職員は、将来にわたって名古屋都市圏に不可欠な社会基盤を支える者として、基本理念及び基本方針に則り、**職員の行動指針**を掲げ、日々の業務に尽力します。

### 策定にあたって

#### 若手職員の思いを取り入れたビジョン

公社初の長期的なビジョン策定にあたり、多くの若手職員を含めたワーキンググループを発足し、公社の未来について議論を行いました。

そこでは、現状の課題や将来像を徹底的に議論し、若手職員の思いを取り入れたビジョンとしました。

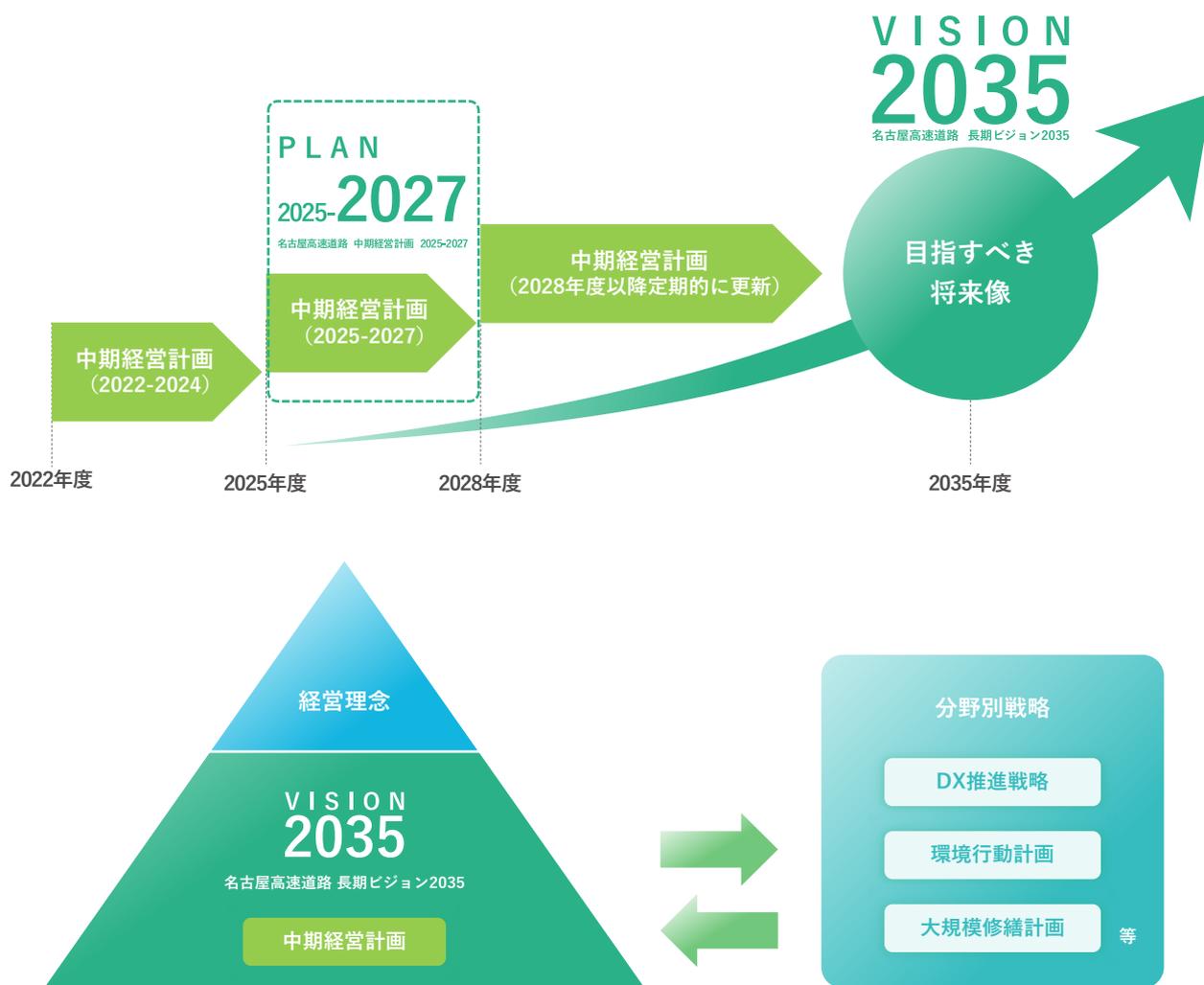


## 策定目的及び進行管理

会社を取り巻く社会環境が著しく変化する中、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繋がると考え、中期経営計画の更新に合わせ「名古屋高速道路 長期ビジョン2035」を策定しました。

本ビジョンは、会社の経営理念を踏まえ、目指すべき将来像を「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」と定め、その実現に向け、「人々の暮らしを支える」「地域社会や産業を支える」「支える基盤としての公社」の3つの観点と5つの方向性を示し、各施策に取り組んでいくこととしました。また、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計画と位置付け、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としました。

なお、本ビジョンの進行管理にあたっては、刻々と変化する社会環境の変化に柔軟かつ迅速に対応していかなければならないため、マイルストーンの設定により将来像への道筋を明らかにし、着実に進めていく必要があります。このため、中期経営計画にはマイルストーンの役割も担わせ、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。

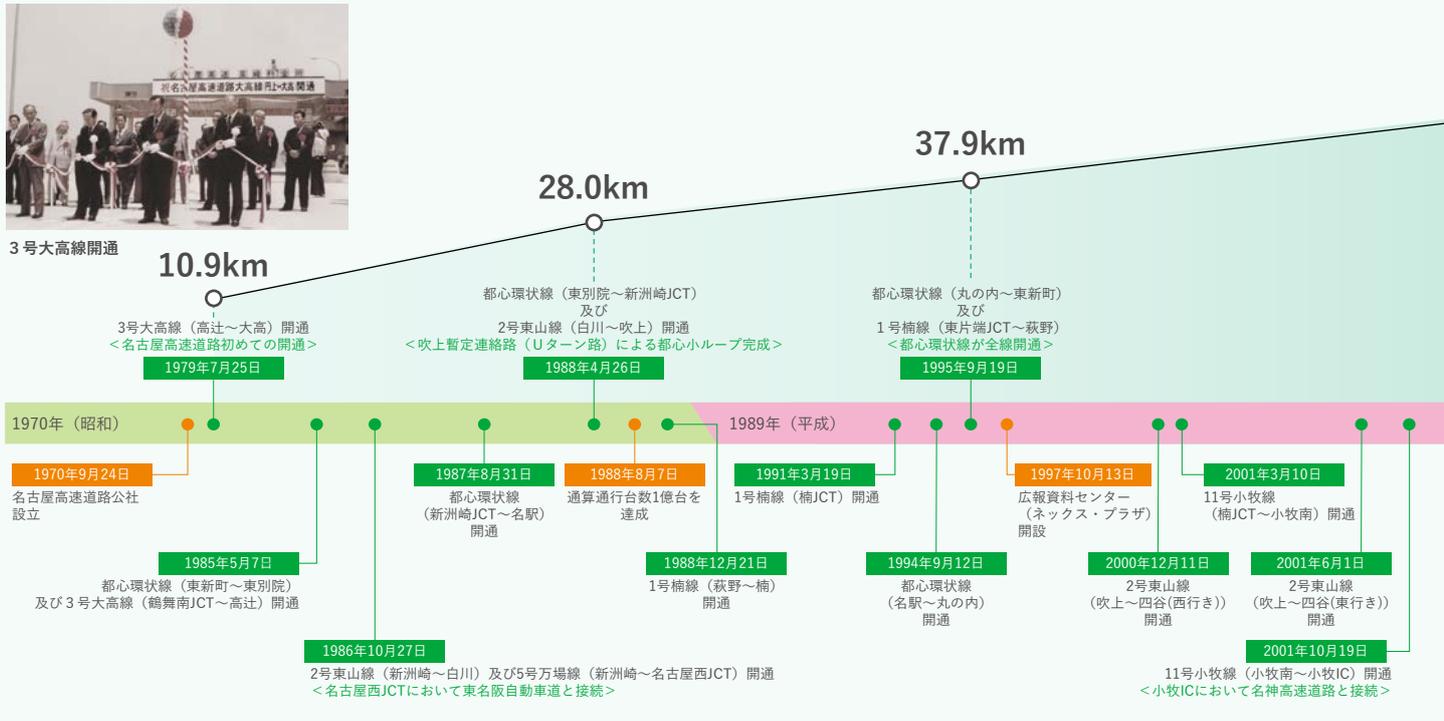


# 名古屋高速道路公社の概要

公社は、名古屋市及びその周辺地域に都市高速道路を建設・管理することを目的に1970年9月24日、地方道路公社法に基づく全国初の地方道路公社として、愛知県と名古屋市の共同出資により設立されました。

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。

1979年7月25日の高速3号大高線（高辻～大高間）10.9キロの開通から順次区間を延伸し、2013年11月23日の高速4号東海線（六番北～木場間）3.9キロの開通により、全長81.2kmのネットワークが形成されました。



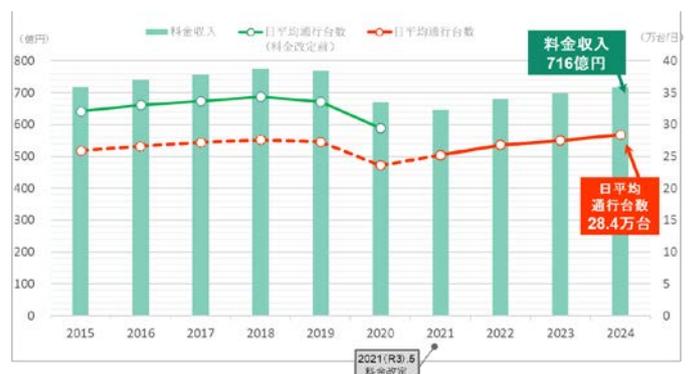
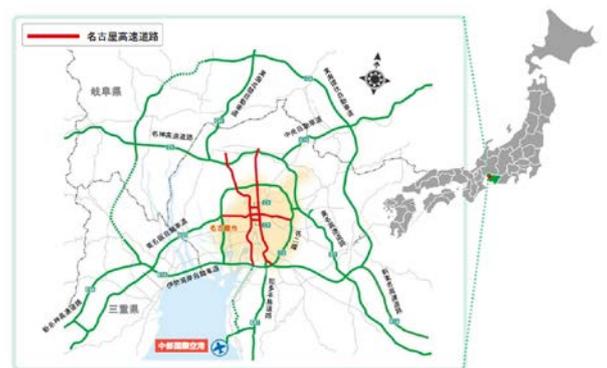
## 名古屋高速道路の役割

名古屋高速道路は、全長81.2kmのネットワークが名古屋都市圏を中心に放射線状に形成されており、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。また、災害時には緊急輸送道路としての機能を発揮する重要な道路です。

## 交通量と料金収入の推移

過去10年間の交通量の推移は、右のグラフに示すように、2015年度の約25.9万台/日から以降順調に増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により2020年度には約23.6万台/日まで落ち込みました。その後コロナウイルス感染症の収束に伴い、順調に交通量は回復し2024年度には約28.4万台/日となっています。

料金収入は、対距離料金制導入前の2015～2020年度は、交通量の増減に伴い、約670～770億円で推移していましたが、対距離料金制導入後の2021～2024年度は約650～720億円で推移しています。



# 数字でみる名古屋高速道路

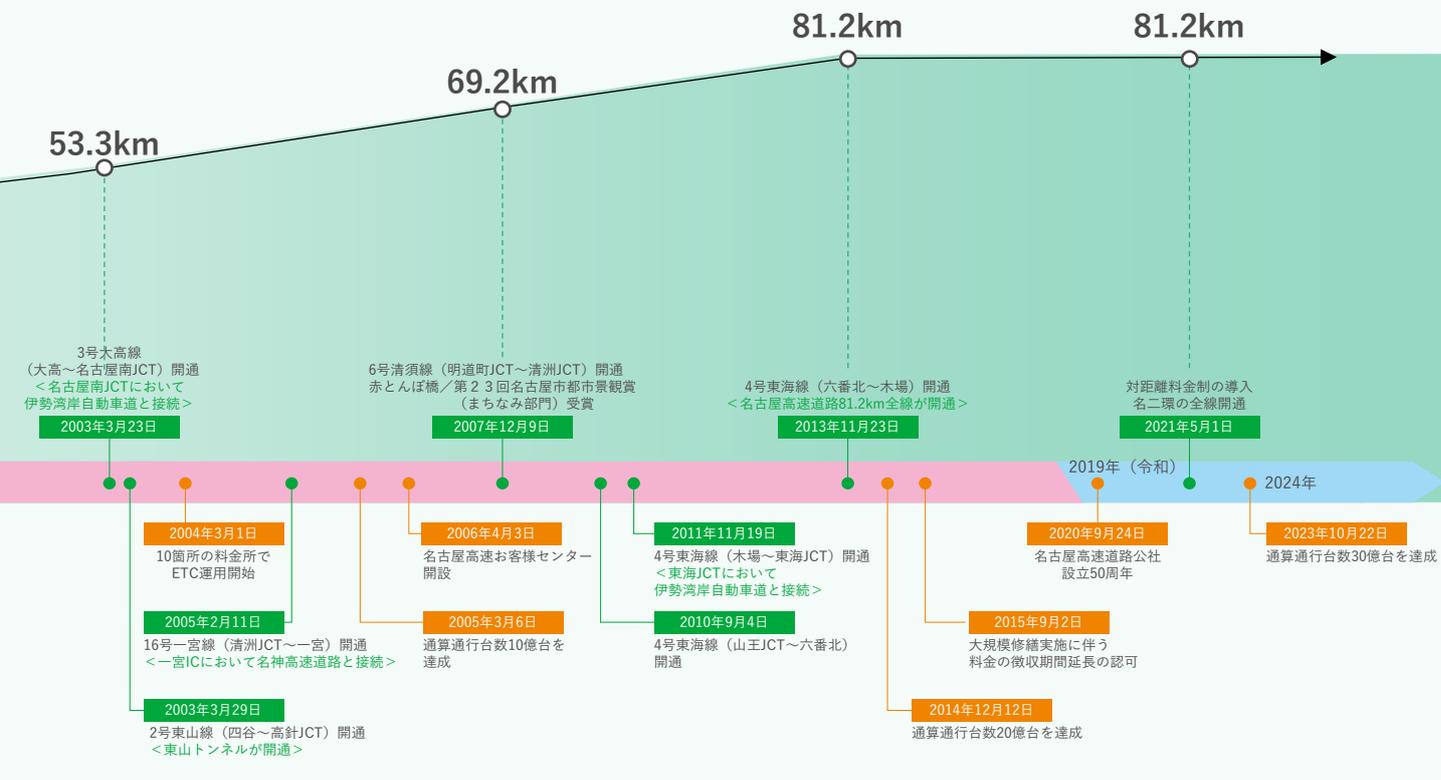
開通延長  
**81.2km**

日平均通行台数\*1  
**28万4千台**

料金収入\*2  
**716億円**

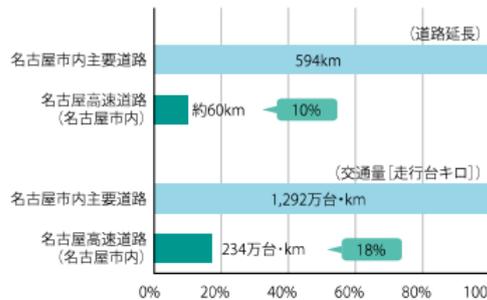
\*1 2024年度実績

\*2 2024年度実績



## 道路交通の分担率

名古屋高速道路は、名古屋市内の主要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。

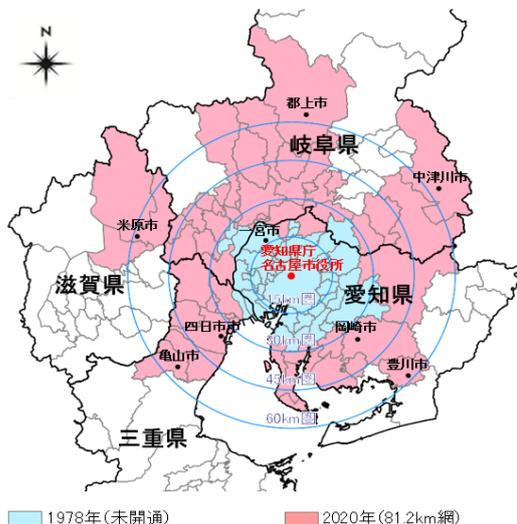


※名古屋市内主要道路: 高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象として  
 ※道路延長: 名古屋市道路統計(令和4年)を基に算出している。  
 ※走行台キロ: 道路交通の総量を表す場合に用いる指標をいう。  
 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査を基に算出している。

## 移動圏の拡大

全線開通による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。

\*名古屋高速未開通時と全線開通時の1時間移動圏の面積比較 (1978年→2020年)



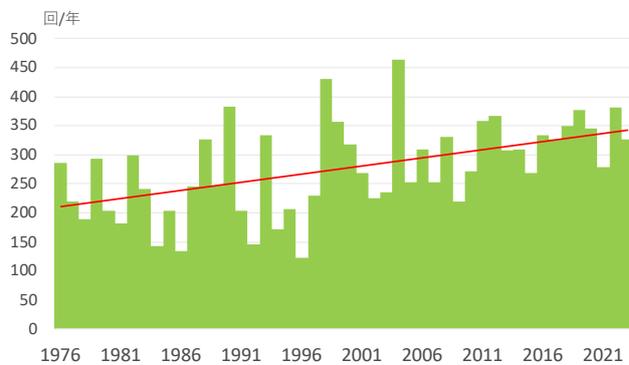
# 公社を取り巻く社会環境の変化

## 自然災害の激甚化・頻発化

気候変動等によって、自然災害のリスクは高まってきており、暴風、豪雨、洪水、土砂災害、高潮等の気象災害による被害が毎年のように発生しています。近年の平均気温の上昇や大雨の頻度の増加等、気候変動とその影響が全国各地で現れており、重要な問題となっています。

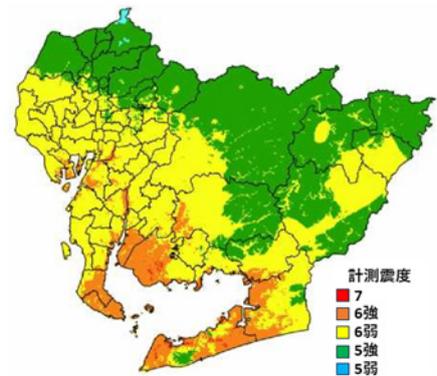
また、政府の地震調査委員会によると、南海トラフ地震（マグニチュード8～9級）の30年以内の発生確率は、2013年公表時は60～70%であったのに対し、2023年公表時では70～80%との評価がなされており、時間の経過とともに地震の切迫性は高まっています。

この100年で気象災害の激甚化・頻発化が目に見える形で進んできており、地球温暖化の進行に伴って、この傾向が続くことが見込まれています。また、今後発生が想定されている南海トラフ地震等の大規模地震への備えも怠ることはできない状況にあります。<sup>\*1</sup>



出典 気象庁 大雨や猛暑日など（極端現象）のこれまでの変化

時間雨量50mm以上の年間発生回数<sup>\*2</sup>



出典 愛知県 第3次あいち地震対策アクションプラン 南海トラフ地震について

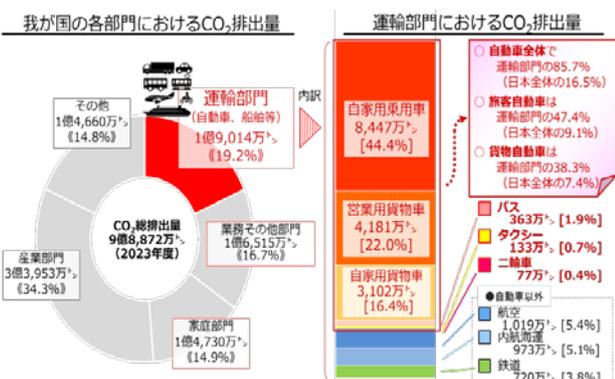
南海トラフ地震の被害想定<sup>\*3</sup>

## カーボンニュートラルへの取り組み

地球温暖化の進行により企業においてもカーボンニュートラルへの取り組みが進められています。日本の二酸化炭素排出量の約19%が運輸部門からの排出で、そのうち約86%を自動車が占めている<sup>\*4</sup>ことから、低炭素な人流・物流への転換、道路交通の適正化、道路のライフサイクル全体の低炭素化等の方向性が示されています<sup>\*5</sup>。

また、道路インフラの省エネ化等の取り組みや電動車の普及<sup>\*6</sup>に向けた環境整備が行われています。

さらに、「ESG投資<sup>\*7</sup>」等、企業に求められる環境配慮に関する情報開示に加え、土木分野においても「ネイチャーポジティブ<sup>\*8</sup>」等、生物多様性の確保・保全等がますます重要になっていくことが想定されます。



出典 国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量

運輸部門における二酸化炭素排出量<sup>\*9</sup>

リスク	内容	リスク	影響
移行リスク	低炭素経済への「移行」に関するリスク	政策・法規制リスク	温室効果ガス排出に関する規制強化 情報開示義務の拡大
		技術リスク	既存製品への新技術への入れ替え 新規技術への投資失敗
		市場リスク	消費行動の変化 原材料コストの上昇
物理的リスク	気候変動による「物理的」変化に関するリスク	評判リスク	消費者選好の変化 業種への非難
		急性リスク	サイクロン、洪水の深刻化・増加
		慢性リスク	降雨や気象パターンの変化 平均気温上昇、海面上昇

出典 国土交通省 TCFD提言における物理的リスク評価の手引き

TCFD提言における気候変動のリスク<sup>\*10</sup>

## 日本中央回廊の形成

リニア中央新幹線の開業や高速道路ネットワークの整備等により、三大都市圏を結ぶ日本中央回廊が形成され、地方創生や国際競争力の強化等が期待されています。全国各地との時間距離の短縮により、人流・物流が一層促進されることから、ビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大につながります。

これらの整備による波及効果を最大限に活かすため、都市圏内においても、速達性や定時性が確保された道路サービスの提供が重要となります。<sup>\*11</sup>

### ■日本中央回廊の特徴

- 東京～大阪間が約1時間（日本列島の東西時間距離が大幅短縮）⇒一体的な都市圏
- 三大都市圏を結び、多様な自然や文化を有する地域を内包する、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域（名目GDP：約360兆円、人口：約7,300万人）
- 5Gの整備や高規格道路における自動運転など、デジタルとリアルが融合したネットワーク効果による全国各地との交流の活性化

### 広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造

- 広域的な新幹線・高規格道路ネットワークの形成により、人流、物流、企業の取引関係の更なる拡大

### ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保

- リニア中央新幹線の段階的開業により、東海道新幹線とともに、東京・名古屋間、さらに大阪へと三大都市圏を結ぶ大動脈が二重化

### 新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成

- 移動時間の短縮効果、デジタル技術の活用が相まって、多様な暮らし方、働き方の選択肢を提供
- 特に、中間駅を核とした高速交通ネットワークの強化やテレワークの普及等を通じて、二地域居住等を一層促進

### 全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大等

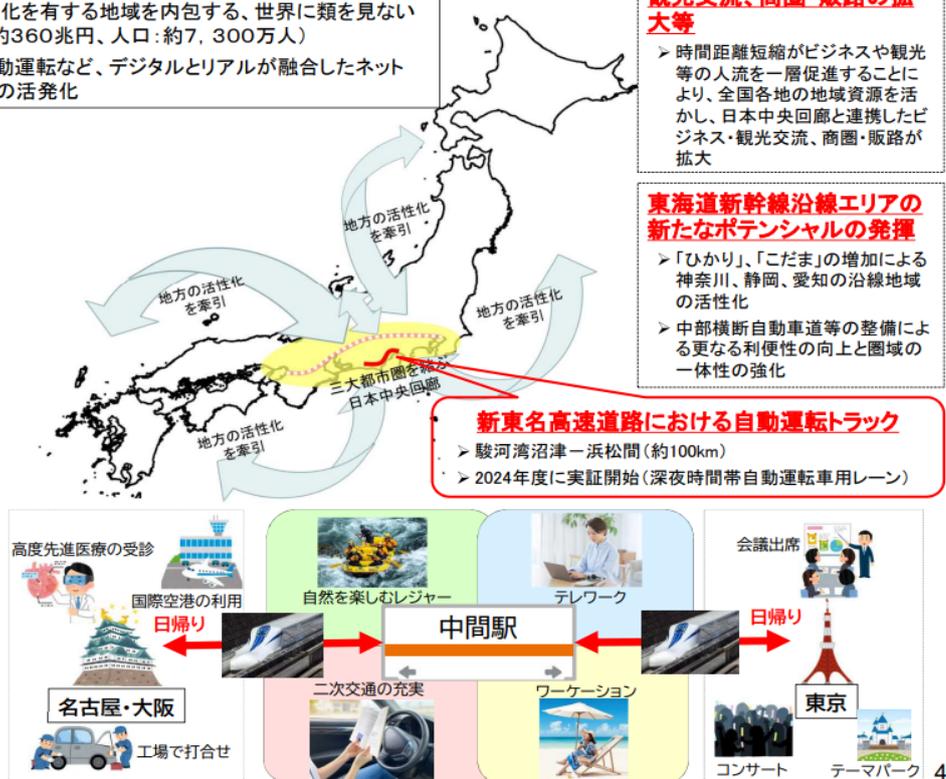
- 時間距離短縮がビジネスや観光等の人流を一層促進することにより、全国各地の地域資源を活かし、日本中央回廊と連携したビジネス・観光交流、商圏・販路が拡大

### 東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルの発揮

- 「ひかり」、「こだま」の増加による神奈川、静岡、愛知の沿線地域の活性化
- 中部横断自動車道等の整備による更なる利便性の向上と圏域の一体性の強化

### 新東名高速道路における自動運転トラック

- 駿河湾沼津～浜松間（約100km）
- 2024年度に実証開始（深夜時間帯自動運転専用レーン）



出典 国土交通省 第三次国土形成計画（全国計画）<sup>\*11</sup>

\*1：令和5年版 防災白書  
 \*2：気象庁 大雨や猛暑日など（極端現象）のこれまでの変化  
 \*3：愛知県 第3次あいち地震対策アクションプラン 南海トラフ地震について  
 \*4：国土交通省 第75回基本政策部会 カーボンニュートラルに向けた道路分野の貢献について  
 \*5：国土交通省 道路分野の脱炭素化政策集 Ver.1.0  
 \*6：経済産業省 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略  
 \*7：ESG（Environmental, Social, and Governance）投資は、環境、社会、ガバナンスの要素を重視した投資手法のこと

\*8：ネイチャーポジティブは、自然環境の回復や保護を推進し、将来的に生物多様性や生態系を改善するような自然環境に対するポジティブな影響を目指す考え方のこと  
 \*9：国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出  
 \*10：国土交通省 TCFD提言における物理的リスク評価の手引き  
 \*11：国土交通省 第三次国土形成計画（全国計画）

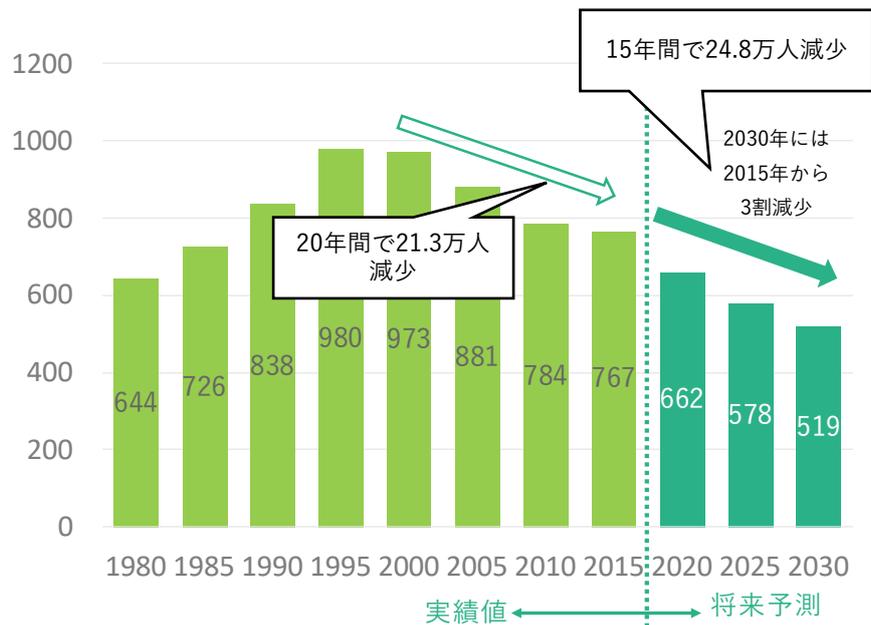
# 公社を取り巻く社会環境の変化

## 自動車産業や技術の変化

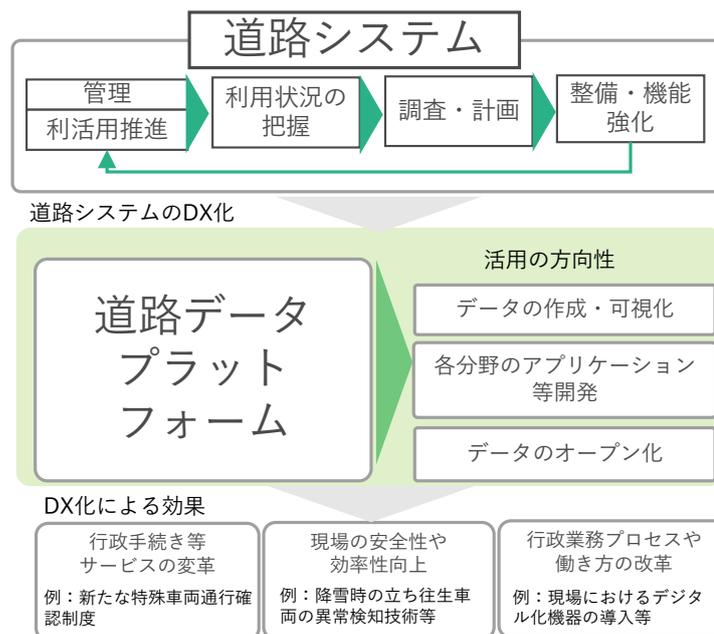
人手不足や物流の2024年問題により、2030年には商品の3割強の輸送が困難になることが予想される<sup>\*12</sup>等、物流業界の担い手不足によりトラック輸送の効率化や省人化が今後さらに課題となってきます。

一方近年では、これらの課題解決の糸口となるような、運転支援技術の普及・高度化に加え、CASE（コネクテッド、自動運転、シェア及び電動化）の潮流が産業構造を大きく変革させており、異業種との融合や競争が加速化しています。

加えて、AI・ICT技術が急速に進展する中、国土交通省でも、道路データプラットフォーム等の道路システムのDXが進められています。



道路貨物運送業の運転従事者数の推移<sup>\*12</sup>



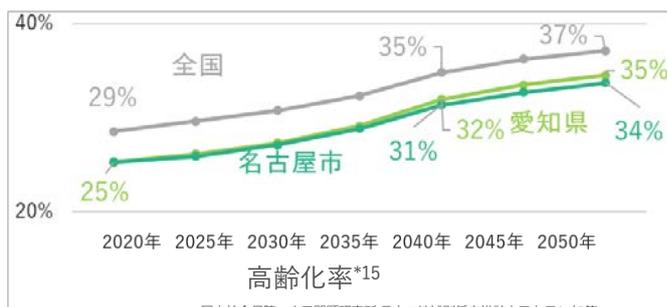
国土交通省 道路システムのDX (xROAD)道路データプラットフォームの概要と今後の予定を元に作成

道路システムのDXの概要<sup>\*13</sup>

## 少子高齢化の進行

愛知県及び名古屋市の将来人口は、全国的な人口減少より緩やかなものの、将来にわたってやや減少傾向にあるほか、将来の高齢化率は、2040年には2020年に比べ6ポイント程度上昇します。そのため、高齢ドライバーの運転操作不適による交通事故の増加等が懸念されます。

また、生産年齢（15～65歳）人口率は2040年には2020年に比べ5ポイント程度減少することに加えて、運輸業・郵便業の労働生産性が低く<sup>\*14</sup>、経済や産業の効率化が求められています。また、生産年齢人口自体の低下により、建設業による人材確保が一層困難になると考えられます。



## 暮らしと幸せの価値観の変化

多くの方が物質的な豊かさではなく、心の豊かさやゆとりのある生活を望む<sup>\*16</sup>等、多様なライフスタイル・価値観が登場しています。運転免許保有者の減少や、新型コロナウイルス感染症拡大以降のテレワーク・オンライン会議の普及等も踏まえて、人々がそれぞれのwell-being<sup>\*17</sup>を実現できる暮らしを求めるようになる中、名古屋都市圏における移動のあり方や移動ニーズについても多様化が想定されます。

加えて、今後は道路を単なる移動空間ではなく人々の幸せを実現できる空間として、車中心から人中心の道路空間への再構築の取り組みが進められており<sup>\*18</sup>、まちづくりとの連携もますます重要になってきています。

\*12：持続可能な物流の実現に向けた検討会 資料、日本ロジスティクスシステム協会 ロジスティクスコンセプト2030 デジタルコネクでめざす次の産業と社会  
 \*13：国土交通省 道路システムのDX (xROAD)道路データプラットフォームの概要と今後の予定

\*14：国土交通省 令和6年版国土交通白書  
 \*15：国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口  
 \*16：内閣府 国民生活に関する世論調査(令和6年8月調査)  
 \*17：well-beingは、人々が心身ともに健やかで満足した生活を送れる状態  
 \*18：国土交通省 2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～



## 第2章

# 目指すべき将来像

## 人々の暮らしや社会を **もっと豊か**

名古屋高速道路公社は、2013年に  
名古屋都市圏の暮らしや社会・

2025年、私たちは今後  
日々の生活のなかで、安全・安  
地域の人々の **豊かな** 暮らしや社会

すべての人が、それぞれの **しあ**

名古屋高速道路公社は、人々の  
もっとしあわせにする道路の実現



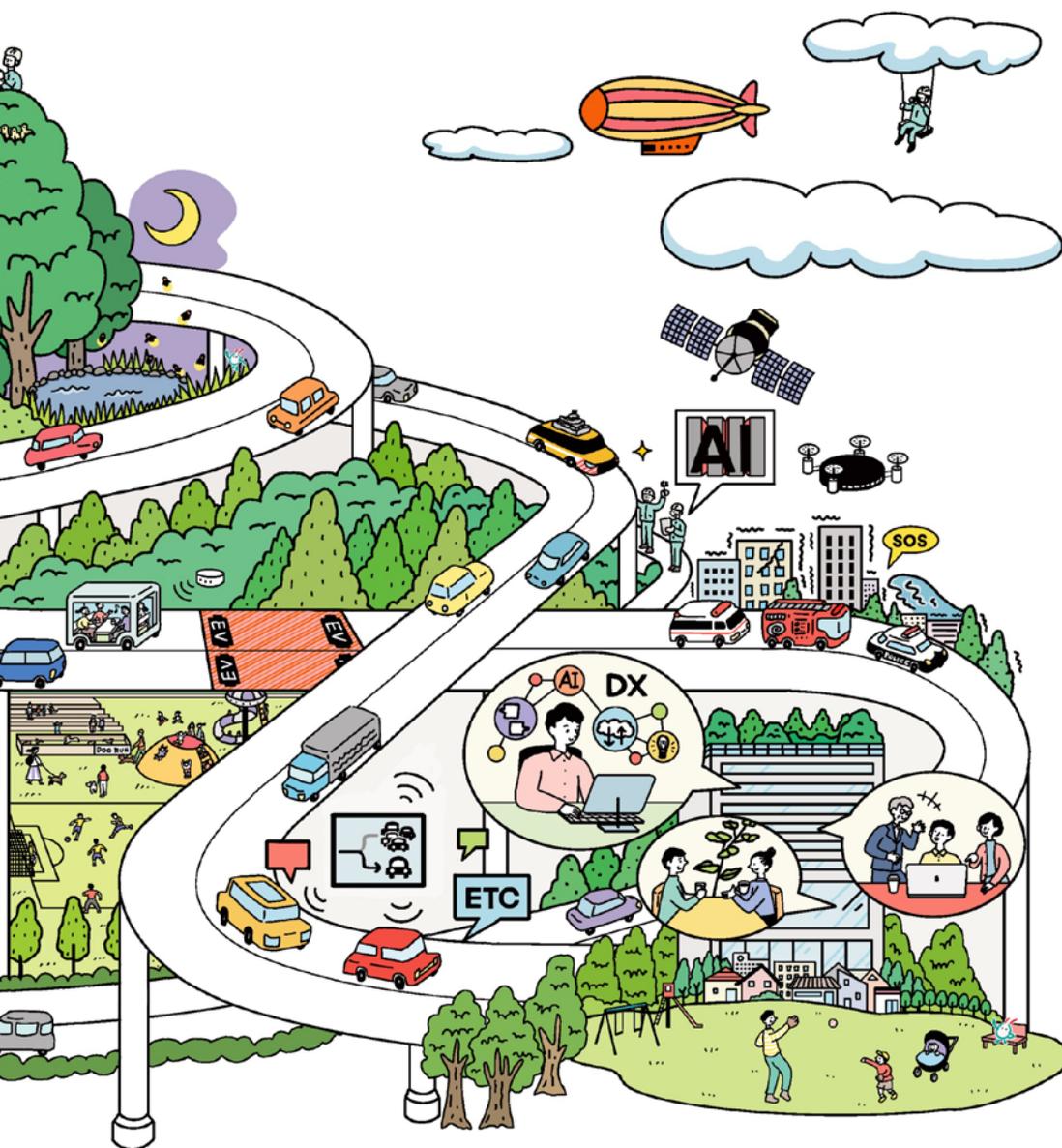
## に、もっとしあわせにする道路

全長81.2kmのネットワークが完成し、  
産業の発展を支えてきました。

10年、さらにその先も  
心・快適な移動を支えることで、  
・産業の持続及び発展に貢献したい。

わせに近づくお手伝いをしたい。

暮らしや社会をもっと豊かに、  
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

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。

### 3つの観点

#### 「人々の暮らしを支える」

- 「いつでも、だれでも安全・安心な道路」を目指し、適切な維持管理により将来にわたって使い続けられ、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できるよう、構造物の長寿命化対策や震災対策の強化等を着実に進めていきます。また、事故の心配や運転操作の不安がない安全な道路とするため、交通安全対策や逆走・誤進入対策の強化を進めていきます。

平常時にだれでも安心して運転・移動することができ、災害時でも機能しつづけられる道路により、安心した暮らしの実現に貢献します。

だれでもスムーズに移動することができ、人々の交流や通勤、買い物、レクリエーション等、暮らしの中での活動を支えます。

- 「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」を目指し、高速道路としての定時性や速達性を発揮し、だれでもスムーズに走行できる空間を確保するため、渋滞対策の推進や、柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化等を図ります。また、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ため、観光・レジャー向け料金プランの拡充や観光地等との連携強化も進めていきます。



安定した経営基盤のもとに、高い技術力を持ったポテンシャルを最大限発揮することで、暮らし

#### 「支える基盤としての公社」

- 「健全な経営のもとに、多様な人材が活躍し、ポテンシャルや生産性の向上による健全な経営を推進し、着実な償還上の取り組みを進めていきます。多様で高い技術力を持つ職員が働きやすく、活躍できる職場づくりや、技術力向上



### 「地域社会や産業を支える」

- 「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」を目指し、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、都心アクセス事業の推進や名古屋都心部と周辺地域を結ぶネットワークの強化を進めます。また、次世代に向けた技術開発への貢献として、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します。

- 「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、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、地球環境に優しい持続可能な社会づくりへの貢献を図ります。また、地域の活性化や発展に貢献するため、沿線地域やまちづくりとの連携も進めていきます。

多様で能動的な人材を育て上げ、それらの人材が地域社会・産業を支える公社を目指します。

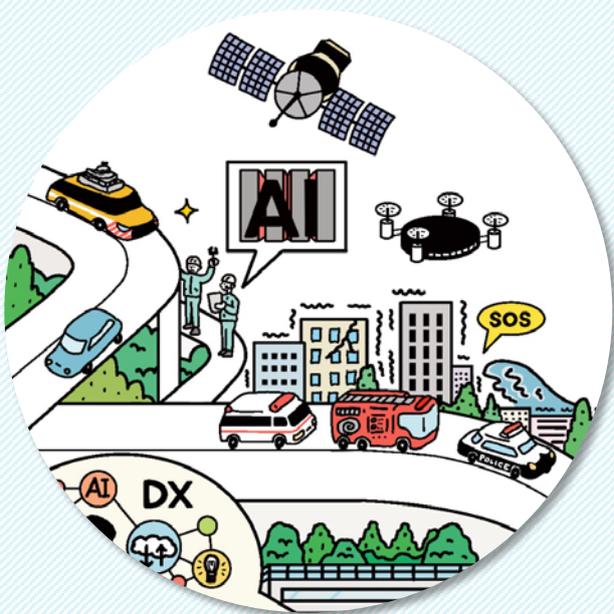
「人を最大限発揮できる公社」を目指し、安定した財務基盤の維持を実施するため、安定した財務基盤の維持とDXによる生産性向上人材を確保・育成してポテンシャルを最大限発揮できるよう、環境づくりを進めます。

5つの方向性

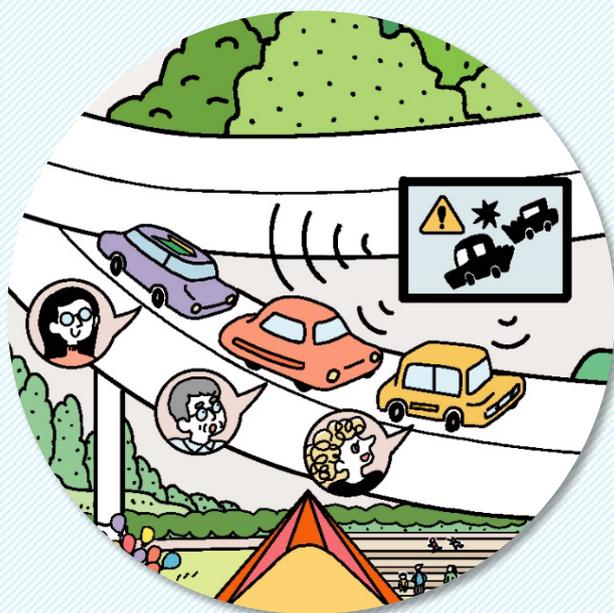
# I いつでも、だれでも 安全・安心な道路

いつでも、だれでも安心して、移動ができる「みち」とはなにか。  
それは「交通事故ゼロ」という究極の安全・安心を達成すること。  
そして、平常時からの適切な維持管理により、たとえ今、災害が起こっても、  
安全・安心を届けること。

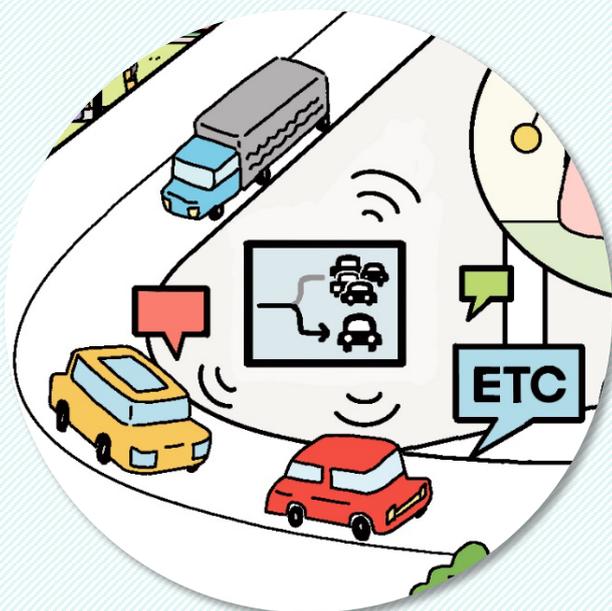
だれでも安心して走行できるよう、ドライバーへのサポートはもちろん、  
地震等の自然災害に見舞われても、  
緊急輸送道路としての機能を確実に発揮できる安全・安心な「みち」を目指します。



インフラ長寿命化と  
災害への対応



安全・安心な道路空間の実現



快適な走行空間の実現



ゆとりや楽しさの実現

## 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



通勤、買い物、レクリエーション等の日常の様々なシーンで、  
だれもがスムーズに移動ができる。

すべての人々が、それぞれのしあわせに向かう道すじとして、  
移動空間としての「道路」から、  
しあわせ、楽しさを実現できる「みち」を目指します。

# III

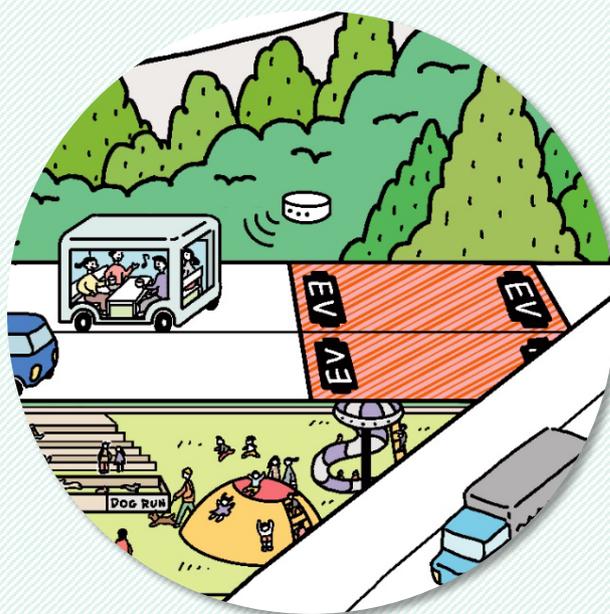
## 名古屋都市圏における 人・モノの交流を促進し、 産業活動を支援する道路

「100年に一度の大変革期」を迎えている自動車産業。  
リニア中央新幹線の開業が期待される名古屋。  
イノベーションが起きるその瞬間の力になろう。

次世代に向けて人・モノの移動を最適化し、  
産業活動を支援する「みち」を目指します。



道路ネットワークの充実



次世代に向けた技術開発に貢献



持続可能な社会づくりへの貢献



地域社会への貢献

## IV 人に優しく、環境と共生し、 地域に末永く愛される道路

おとなが利用する高速道路だけど、  
こどもたちも笑顔になれる「みち」ってなんだろう。

美しい地球を未来に残したい。  
そして、人に優しいまちづくりに貢献したい。  
車中心から、人中心のまちへ。  
サステナブルな未来のために、愛される「みち」を目指します。



## 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

人々の暮らしをもっと豊かに、もっとしあわせにする道路の実現に向け、  
今私たちがすべきこと。

安定した経営基盤のもと、  
高い技術力をもった人材育成と、働きやすい環境を整えることで、  
人々の暮らしや地域社会・産業をしっかりと支える公社を目指します。



経営基盤の強化



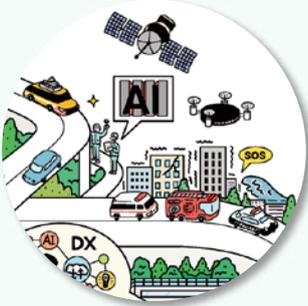
人材確保・人材育成



## 10の取り組み方針一覧

5つの方針は、それぞれ2つの取り組み方針に枝分かれし、全体で10個の取り組み方針を構成します。

以下に、10の取り組み方針と合わせて、キービジュアル内のシーンを整理しました。



### I - 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



### II - 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



### III - 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



### IV - 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



### V - 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



## I - 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



## II - 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



## III - 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



## IV - 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



## V - 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



## 第3章

# 将来像の実現に向けて

# 長期ビジョン2035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	目指すべき将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	<b>観点1</b> 人々の暮らしを支える	<b>方向性 I</b> いつでも、だれでも安全・安心な道路	<b>インフラ長寿命化と災害への対応</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol> <b>安全・安心な道路空間の実現</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol>
	<b>方向性 II</b> 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	<b>快適な走行空間の実現</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol> <b>ゆとりや楽しさの実現</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol>	
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	<b>観点2</b> 地域社会・産業を支える	<b>方向性 III</b> 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	<b>道路ネットワークの充実</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol> <b>次世代に向けた技術開発に貢献</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol>
	<b>方向性 IV</b> 人に優しく、環境と共生し、地域に末永く愛される道路	<b>持続可能な社会づくりへの貢献</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol> <b>地域社会への貢献</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol>	
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	<b>観点3</b> 支える基盤としての公社	<b>方向性 V</b> 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	<b>経営基盤の強化</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol> <b>人材確保・人材育成</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol>

達成目標	基本施策
<p>《健全性の診断区分Ⅰ、Ⅱの割合※》  <b>90%以上</b>                      ※ 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」</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 構造物の長寿命化対策の強化</li> <li>■ 効率的な維持管理の実施</li> <li>■ 震災対策の強化</li> <li>■ 降雪・積雪対策の強化</li> </ul>
<p>《死傷事故率※》  <b>4.6件/億台km（6%減）</b>                      ※ 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通安全対策の強化</li> <li>■ 逆走・誤進入対策の強化</li> </ul>
<p>《渋滞量※》  <b>13.9km・h/日（30%減）</b>                      ※ 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 渋滞対策の推進</li> <li>■ 道路交通情報提供の高度化</li> <li>■ 柔軟な料金サービスによる交通需要の最適化</li> <li>■ 料金所配置の統一</li> </ul>
<p>《観光・レジャー利用時の名古屋高速道路利用割合※》  <b>29%（5ポイント増）</b>                      ※ 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 観光・レジャー向け料金プランの拡充</li> <li>■ 観光地との連携強化</li> </ul>
<p>《新洲崎出入口整備による効果（所要時間※短縮）》  <b>15分（25%短縮）</b>                      ※ 高針JCT～名古屋駅間のピーク時所要時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都心アクセス事業の推進</li> <li>■ 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</li> </ul>
<p>《新技術導入件数（試験施工含む）※》  <b>累計30件以上</b>                      ※ 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ CASEに対応した道路づくり</li> <li>■ 建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用</li> </ul>
<p>《脱炭素化に向けたCO<sub>2</sub>排出量削減割合※<sup>1</sup>》  <b>39.0%以上減※<sup>2</sup></b>                      ※<sup>1</sup> 道路の維持管理等の事業活動によるCO<sub>2</sub>排出量の2018年度比削減割合                      ※<sup>2</sup> 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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 省エネルギー化の推進</li> <li>■ 循環型社会の実現に寄与する取り組みの充実</li> <li>■ 周辺環境の保全の強化</li> <li>■ 環境技術の積極的な導入</li> </ul>
<p>《公社事業の認知度※》  <b>65%以上</b>                      ※ 会社がサービス向上のため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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域貢献活動の更なる推進</li> <li>■ まちづくりとの連携</li> </ul>
<p>《償還計画》  <b>着実な償還</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 安定した財務基盤の維持</li> <li>■ DXによる生産性向上</li> </ul>
<p>《職員エンゲージメント※指数》  <b>エンゲージメント指数の向上</b>                      ※ 誓約や約束を意味し、職員と企業の信頼関係や愛着心</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 職員が働きやすく、活躍できる職場づくり</li> <li>■ 技術力向上のための環境づくり</li> <li>■ ブランドイメージの確立・向上</li> </ul>

# 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

## 取り組みポイント

- 名古屋高速道路では、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。また、気候変動に伴う風水害や雪害が激甚化、頻発化しています。さらに、この地域では南海トラフ地震発生切迫性が高まっています。
- このような状況の中、構造物の健全性や路面の走行性等を保ち、安全に安心して利用できることに加え、南海トラフ地震等の大規模災害時には緊急輸送道路\*1としての機能を発揮するとともに、風水害・雪害等の自然災害への対応力強化等、地域の皆様に安全・安心を提供できる道路づくりに取り組みます。
- そのため、構造物の長寿命化対策の強化、効率的な維持管理の実施、震災対策の強化及び降雪・積雪対策の強化に取り組みます。

## 2035年度の達成目標

《健全性の診断区分Ⅰ、Ⅱ\*2の割合\*3》



## ロードマップ

	2025年度	2027年度末	2035年度末	将来の姿
	中期経営計画2025-2027			
構造物の長寿命化対策の強化	大規模修繕・リフレッシュ工事の着実な実施、新技術検討	点検結果に基づき、戦略的な予防保全の推進		戦略的な予防保全による100年橋梁の実現
効率的な維持管理の実施	GISプラットフォーム構築、点検における新技術の活用	AI等新技術の導入		新技術の導入による効率的な維持管理の実現
震災対策の強化	情報収集手段の強化、防災設備の拡充・改善、防災訓練の実施、入口閉鎖装置の拡充			更なる災害対応力の強化
降雪・積雪対策の強化	雪氷作業の効率化、予防的通行止めの適切な実施、気象予測精度の向上、情報提供の高度化			お客様の安全を確保し、安心して走行できる道路環境の実現



## 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。

将来的には、戦略的な予防保全をより一層推進するとともに、日常点検等においても損傷の早期発見・補修対応に取り組むことで、メンテナンスの最小化を図り、安全で安心な100年橋梁を目指します。

## 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、最新の技術に着目し、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、維持管理に付随するデータ量の増加に対応するため、情報の検索、確認、検証業務の効率化を図るとともに、災害時における正確な情報把握及び迅速な指揮を行うためのGIS（地理情報システム）プラットフォームを構築します。

将来的には、AI等の新技術の積極的な導入により、更なる省力化を図り、効率的な維持管理を目指します。

## 震災対策の強化

大規模地震等の災害時に、人命救助や被災地への物資の輸送等を担う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被災状況の迅速な把握に有用なドローン等の新技術を活用した実証試験等を行います。

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を進めます。引き続き、大規模地震等を想定した総合防災訓練、道路啓開のための実動訓練等を行い災害対応力の向上を図ります。

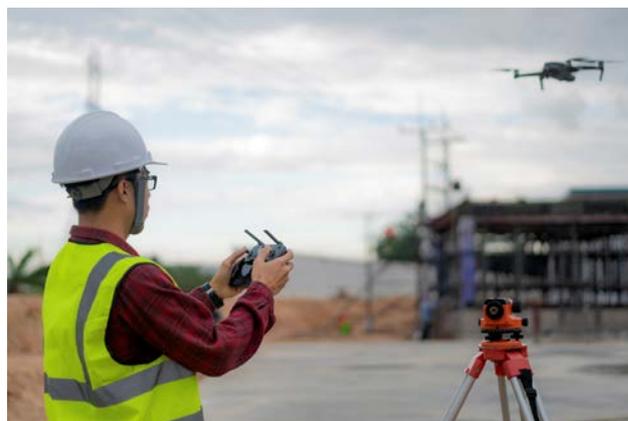
また、災害発生時に速やかにお客様の安全確保を行う入口閉鎖装置を拡充します。

## 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、雪氷体制の効率化を図れるよう気象予測精度の向上を図ります。また、降雪等による通行止めの速やかな解除に向け、路面状態に合わせた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、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。

将来的には、高精度な事前予測に基づき、通行止めの時間や区間の最適化及び適切な情報提供及び除雪作業の効率化を図り、降雪・積雪時におけるお客様の安全を確保したうえで、安心して走行できる道路環境を目指します。



\*1：災害直後から、避難・救助を始め、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路

\*2：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」のことをいう

\*3：名古屋高速道路の橋梁部を市・町の行政区区域、名古屋市内は区境により35橋梁に分割した場合のそれに基づく診断区分Ⅰ、Ⅱの割合をいう

## 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

### 取り組みポイント

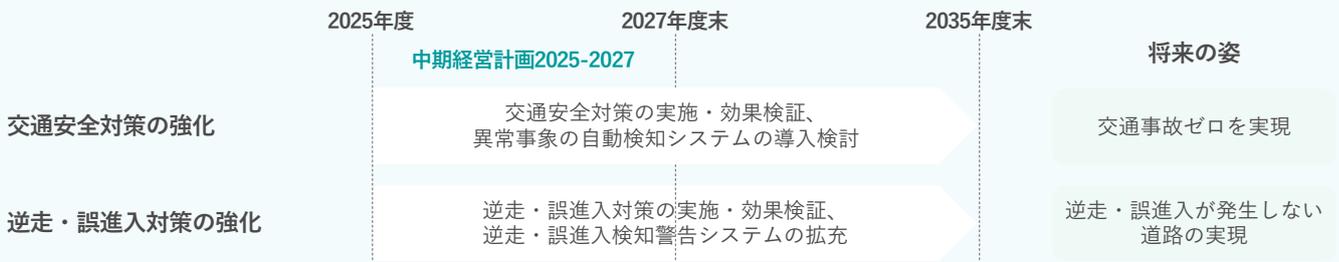
- 名古屋高速道路では継続的に交通安全対策を実施していますが、依然として交通事故が発生しています。また将来の高齢化率の上昇に伴う高齢ドライバーの増加によって、運転操作不適による交通事故の増加が懸念されます。
- このような状況の中、高齢ドライバー等全てのお客様が快適に事故の心配が無く、安全に通行できる道路環境を構築します。
- そのため、交通安全対策の強化や逆走・誤進入対策の強化に取り組みます。

### 2035年度の達成目標

《死傷事故率\*1》



### ロードマップ





## 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の実施や交通事故リスク情報の提供等を実施するほか、交通安全啓発活動を継続的に実施します。

また、落下物や交通事故等の早期発見を図るため、AIやセンシング技術等を用いた異常事象の自動検知システムの導入に向け検討します。

将来的には、路車間通信技術等を用いて車両側へ情報提供する技術の開発等、継続的な交通安全対策の積み重ねにより、交通事故ゼロを目指します。

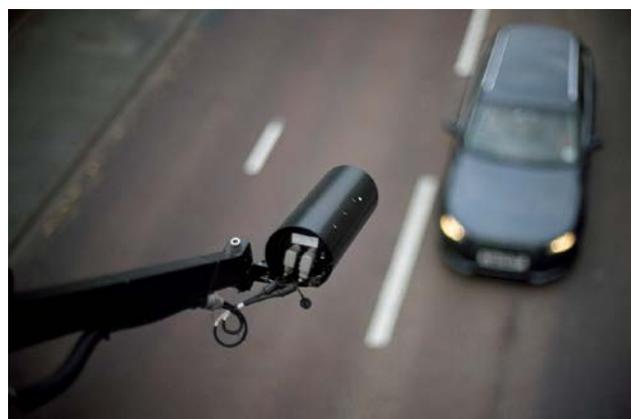


## 逆走・誤進入対策の強化

逆走・誤進入の削減に向け、過去の発生状況を基に発生リスクが高い出入口の抽出・分析を行い、効果的な対策を継続的に実施します。

また、出入口における逆走・誤進入を道路側で自動検知し、逆走車両等への注意喚起等、システムの拡充を図ります。

将来的には、新技術の動向も踏まえ、導入可能性を検討し、逆走・誤進入が発生しない道路を目指します。



\*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を指す  
【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

## 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

### 取り組みポイント

- 名古屋高速道路では継続的に渋滞対策を実施していますが、日常的に渋滞が発生している箇所があり、依然として課題が残っている状況です。
- このような状況の中、継続的に渋滞対策を進めるとともに、正確で分かりやすい情報を提供することで、だれでもスムーズに、目的地へ移動できる道路交通サービスを実現します。
- そのため、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及び料金所配置の統一に取り組みます。

### 2035年度の達成目標

《渋滞量\*1》



19.9km・h/日

13.9km・h/日  
(30%減)

渋滞ゼロ

2024年度実績



2035 年度目標



将来

### ロードマップ

	2025年度	2027年度末	2035年度末
	中期経営計画2025-2027		
渋滞対策の推進	渋滞対策の実施・効果検証、 需要分散対策の検討	渋滞対策の実施・効果検証、 需要分散対策の実施・改善	将来の姿 ストレスなく 目的地に到着できる 道路交通サービスの実現
道路交通情報提供の高度化	最適な経路選択情報の提供、 ETC2.0サービスの改善	情報提供 内容の改善	お客様に「伝わる」 最適な情報提供の実現
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、 柔軟な料金サービスの検討	システム改修 後の情報提供	交通需要の最適化により、 いつでもスムーズな走行を 実現
料金所配置の統一	料金所設計・工事着手	ETC専用化の 試行・検証及び運用開始、 柔軟な料金サービスの 導入・検証	人・モノのスムーズな 移動の実現
		料金所工事・完了	



## 渋滞対策の推進

慢性的に発生する交通渋滞へ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を把握し、道路ネットワーク全体の更なるサービス向上に向け、効率的・効果的な対策を実施します。

また、交通流の平準化にあたっては、リアルタイムの交通状況に応じた適切な経路を選択できるほか、走行速度の回復を促すための分かりやすい情報提供等、効果的な交通マネジメントに取り組みます。

将来的には、定時性・速達性を確保し、ストレスなくスムーズに目的地に到着できる道路交通サービスを提供します。

## 道路交通情報提供の高度化

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、他機関を含めたシームレスな情報を経路選択可能な位置で提供します。

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\*2をより有効に活用していただけるよう、提供情報の見直し、新たな提供方法の検討等、道路交通情報提供の高度化を進めます。

将来的には、これらの情報提供の高度化を通じて、お客様により安全・安心・快適に名古屋高速道路を利用していただくために、分かりやすさを重視し、お客様に「伝わる」最適な情報の提供を目指します。

## 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\*3等柔軟な料金体系の設定が容易となるETC専用化の導入・拡大に取り組みます。

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。

将来的には、柔軟な料金サービスの導入により、交通需要を最適化することで、道路交通の円滑化を図り、いつでもスムーズな走行を目指します。

## 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。



- \*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
- \*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
- \*3：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 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

### 取り組みポイント

- 多くの方が物質的な豊かさではなく、心の豊かさやゆとりのある生活を望む等、人々がそれぞれのwell-being<sup>\*1</sup>を実現できるような暮らしを求めるようになっていきます。
- このような状況の中、人々が充実した余暇を過ごせるよう、ゆとりや楽しさを実感できるサービスの提供に取り組めます。
- そのため、観光・レジャー向け料金プランの拡充や観光地等との連携強化に取り組めます。

### 2035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<sup>\*2</sup>》



### ロードマップ





## 観光・レジャー向け料金プランの拡充

対距離料金制の導入等により、短距離利用や旧料金圏（名古屋線・尾北線）を跨ぐ連続利用がしやすくなりました。

今後は多様な観光・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します。

将来的には、料金プランの拡充を通じて、名古屋高速道路の利便性を向上し、ゆとりや楽しさを実感できるサービスの提供を目指します。

## 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・イベント情報の継続的な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、休憩ニーズに対応するため、快適な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のほか、周辺施設との連携・活用を含めた方策等を検討します。

将来的には、インバウンド等の外国人観光客への対応も含め多様な情報発信やお客様に寄り添ったサービスを充実させていくことで、更なる利用促進を図ります。



- \*1：人々が心身ともに健やかで満足した生活を送れる状態のこと
- \*2：主要観光施設<sup>\*3</sup>の自動車での来訪者のうち、名古屋高速道路の利用割合<sup>\*4</sup>を設定
- \*3：2023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
- \*4：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

# 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

## 取り組みポイント

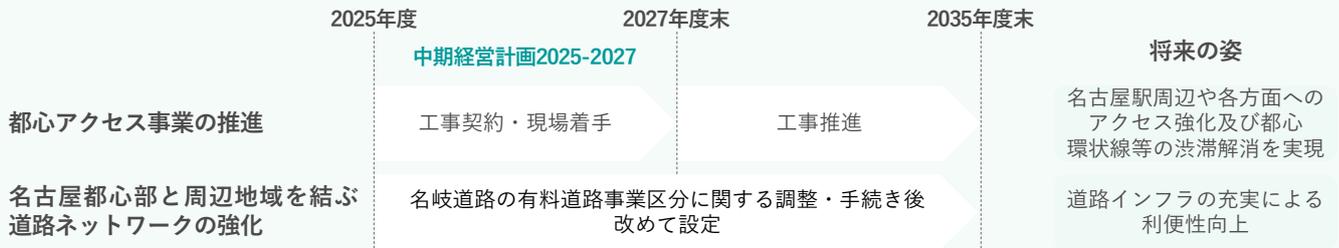
- リニア中央新幹線の開業や高速道路ネットワークの整備等により、三大都市圏を結ぶ日本中央回廊が形成されます。全国各地との時間距離の短縮により、ビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大につながります。
- このような状況の中、リニア中央新幹線の開業等による波及効果を最大限に活かせるよう、人流・物流をより一層促進し、産業を支えるため、名古屋都市圏の道路ネットワークを拡充します。
- そのため、都心アクセス事業の推進や名古屋都心部と周辺地域を結ぶ道路ネットワークの強化に取り組みます。

## 2035年度の達成目標

《新洲崎出入口整備\*1による効果（所要時間短縮）\*2》



## ロードマップ



\*1：事業期間2031年度まで

\*2：新洲崎JCT出入口整備による時間短縮効果が期待される、高針JCT～名古屋駅（桜通口）の平日ピーク時間帯（17時台）の所要時間の短縮度合いを指標とした

なお、2024年度実績値は2024年10月のETC2.0プローブデータを元に算出



## 都心アクセス事業の推進

今後予定されるリニア中央新幹線の開業等を見据え、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」（名古屋市、2018.3）等に基づき、都心アクセス事業新洲崎地区（新洲崎出入口）、黄金地区（新黄金出入口）、栄地区（栄出入口及び丸田町JCT西渡り線・南渡り線）の整備を進めます。都心アクセス事業により、名古屋駅西側・東側とのアクセス向上や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、都心環状線や街路交通の渋滞緩和を図ります。

\*各出入口名は仮称です。

## 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

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道路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。

将来的にも、地域の方々やお客様の利便性向上に向け、道路インフラの充実を図ります。



## 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

### 取り組みポイント

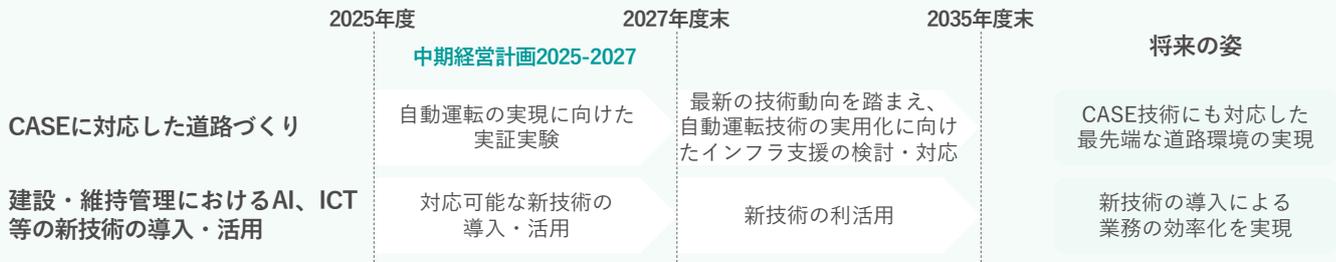
- 生産年齢人口の減少に伴うトラックドライバーの不足により輸送能力の低下が懸念される中、自動運転による省人化・省力化が期待されています。また、自動車産業においては、CASE\*1の潮流が産業構造を大きく変革すると想定されています。さらにAI等の新技術の進展によって、建設・維持管理の効率化や高度化が期待されています。
- このような状況の中、自動運転を始めとする、CASEに対応した道路づくりやAI、ICT等の新技術の導入・活用を図ります。
- そのため、CASEに対応した道路づくりや建設・維持管理におけるAI、ICT等の新技術の導入・活用に取り組みます。

### 2035年度の達成目標

《新技術導入件数（試験施工含む）\*2》



### ロードマップ

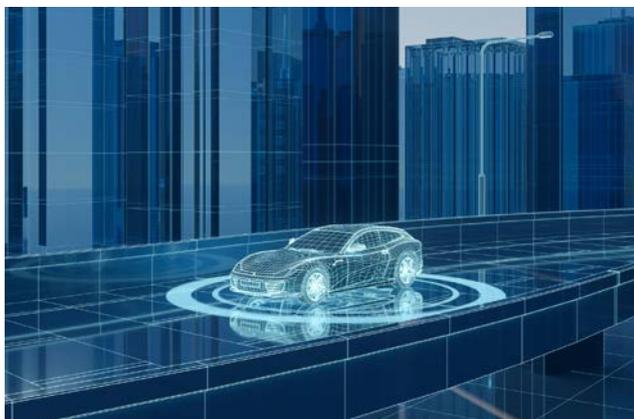




## CASEに対応した道路づくり

誰もが事故の心配なく移動できる自動運転への期待が高まる中、新技術の動向を踏まえ、高速道路側の支援策を検討し、お客様が安全・安心に走行できるよう自動運転への支援を進めます。また、路車間協調通信技術を活用した取り組みについても検討します。

将来的には、高速道路側の支援策により、自動運転がより安全となる走行空間を目指します。また、コネクテッド等にも対応した道路づくりを進め、魅力的で最先端な道路環境を目指します。



## 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。

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、新技術の活用に取り組みます。

将来的にも、新技術を導入・活用し、建設・維持管理に関する業務の効率化を推進します。



\*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

## 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

### 取り組みポイント

- 近年、カーボンニュートラルやネイチャーポジティブ\*1の実現等が重要視されています。また、道路インフラの省エネ化・グリーン化等の取り組みや電動車の普及に向けた環境整備が行われています。
- このような状況の中、名古屋高速道路においても、2022年度に策定した「環境行動計画」に基づき、未来にわたり地球環境に優しく持続可能な社会の実現に貢献します。
- そのため、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及び環境技術の積極的な導入に取り組みます。

### 2035年度の達成目標

《脱炭素化に向けたCO<sub>2</sub>排出量削減割合\*2\*3》



### ロードマップ

	2025年度	2027年度末	2035年度末
	中期経営計画2025-2027		
省エネルギー化の推進	道路照明のLED化、太陽光発電設備の導入検討・設計	太陽光発電設備の完成、最適な再生可能エネルギーの導入検討・推進	将来の姿 カーボンニュートラル社会の実現に貢献
循環型社会の実現に寄与する取り組みの充実	グリーン購入の推進（紙・文具類）	グリーン購入の100%達成（紙・文具類）	循環型社会の実現に貢献
周辺環境の保全の強化	低騒音舗装の敷設・更新	低騒音舗装の更新	環境の保全・改善や、緑のある都市づくりに貢献
環境技術の積極的な導入	新たな環境技術の募集	応募された環境技術の審査・試験導入	地球環境に優しい、持続可能な社会づくりに貢献



## 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、道路管理用車両等の次世代自動車への転換等を進めます。

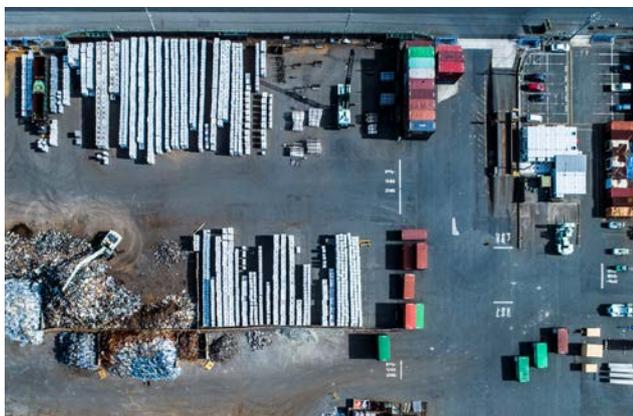
将来的には、再生可能エネルギーの拡大、高速道路ネットワークの充実、ネットワーク機能を最大限発揮する交通マネジメントの推進、次世代自動車の普及に対応した環境づくり等の取り組みを継続・強化し、事業活動全体の低炭素化および将来のカーボンニュートラル社会の実現に貢献します。

## 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・維持管理時に発生する建設副産物を始めとする廃棄物を抑制し、その再利用を促進することにより省資源化・資源循環に取り組みます。

また、企業活動における3R<sup>\*5</sup>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。

将来的には、これら再使用・再資源化の促進により、循環型社会の実現に貢献します。



\*1：ネイチャーポジティブは、自然環境の回復や保護を推進し、将来的に生物多様性や生態系を改善するような自然環境に対するポジティブな影響を目指す考え方のこと

\*2：道路の維持管理等の事業活動によるCO<sub>2</sub>排出量の2018年度比削減割合

\*3：2030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

## 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。

具体的には、低騒音舗装等の環境保全対策や、公社管理地における生物多様性に配慮した生態系の保全・回復や生物多様性の普及啓発等を行います。

将来的にも、地域・沿線での生活がより豊かになるように環境の保全・改善に取り組むとともに、緑のある都市づくりに貢献します。

## 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。

具体的には、環境技術の技術提案募集を行いモニタリング等を継続的に実施し、有効な技術を積極的に採用します。

将来的には、これら環境技術の積極的な導入により、地球環境に優しい、持続可能な社会づくりに貢献します。



\*4：3R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

## 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

### 取り組みポイント

- 公社事業を進めるにあたっては、地域との連携・協力体制を構築・強化することが重要となります。
- このような状況の中、イベント開催等を通じて、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、沿線地域との連携を深め、地域の活性化や発展に貢献します。
- そのため、地域貢献活動の更なる推進やまちづくりとの連携に取り組みます。

### 2035年度の達成目標

《公社事業の認知度\*1》



### ロードマップ

	2025年度	2027年度末	2035年度末	将来の姿
地域貢献活動の更なる推進	中期経営計画2025-2027 イベント企画・出展、 ネックスプラザの部分改修	イベント企画・出展の継続 による連携強化		末永く愛される 名古屋高速道路の実現
まちづくりとの連携	関連するまちづくりの 動向注視	供用時期に合わせ整備を 実施（公社施工分）		沿線地域との連携を深め、 地域の活性化や発展に貢献



## 地域貢献活動の更なる推進

地域との連携・協力体制を構築・強化するため、沿線地域の主催するイベントへの出展に加え、新たに公社の特徴を活かした沿線地域との協働イベントを開催します。

また、ネックス・プラザ（名古屋高速道路広報資料センター）の周年記念イベントの開催等を通じて、地域との交流を図ります。

これらの活動により、広く地域の皆様に親しまれ、末永く愛される名古屋高速道路を目指します。



## まちづくりとの連携

沿線地域の活性化を図るため、道路空間の有効活用がますます重要になってきています。

今後は沿線自治体等のまちづくり方針等を踏まえ、高速道路工事後の街路復旧や高架下の有効活用等、沿線地域との連携を深め、地域の活性化や発展に貢献します。



\*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

# 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

## 取り組みポイント

- 道路インフラの老朽化、また労務費・建設資材の高騰や金利の上昇により、建設・維持管理に係る費用の増大が懸念されます。加えて、人手に依存した業務プロセスが課題となっています。
- このような状況の中、サービス水準の維持・向上を目指しつつ、着実な償還を進めることができるよう、安定した財務基盤の維持や業務のシステム化等業務効率化を図ります。
- そのため、安定した財務基盤の維持やDXによる生産性向上に取り組みます。

## 2035年度の達成目標

《償還計画》



## ロードマップ





## 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、適切な予算編成・執行管理及び資金調達により、安定した財務基盤の維持を図ります。

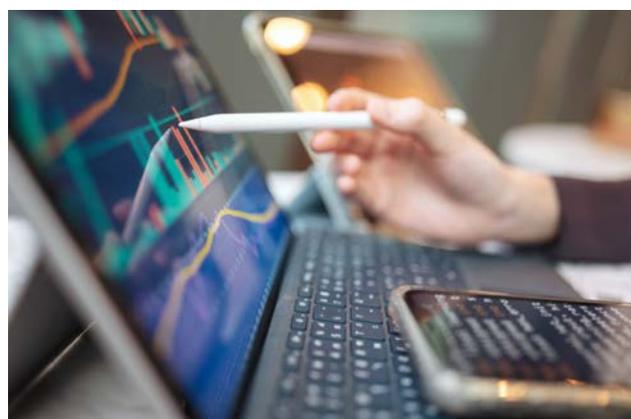
特に、企業情報の開示を始めとする積極的なIR活動を実施することにより、投資家の多様なニーズを踏まえ、ESGファイナンスを始め様々な資金調達を推進します。

これらを継続的に実施するとともに、財務に関する職員の更なる意識の向上を図ります。

## 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。

将来的には、公社の業務フローの大胆な変革や新たな価値の創造による高度化に伴い、一層の業務の効率化や生産性の高い組織づくりを目指します。



## 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

### 取り組みポイント

- 働き方のニーズが多様化する中で、個々の事情に応じた多様な働き方が選択できる社会が期待されています。高い専門性を持つ職員を確保・育成し、事業運営に必要な技術を継承していかなければなりません。
- このような状況の中、職員の多様な働き方に対するニーズを満足する職場環境を形成するとともに、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します。
- そのため、職員が働きやすく、活躍できる職場づくりや技術力向上の環境づくりに取り組みます。また、公社のブランドイメージの確立・向上に取り組みます。

### 2035年度の達成目標

《職員エンゲージメント\*1指数》



\*\*\*<sup>\*2</sup>

エンゲージメント  
指数の向上

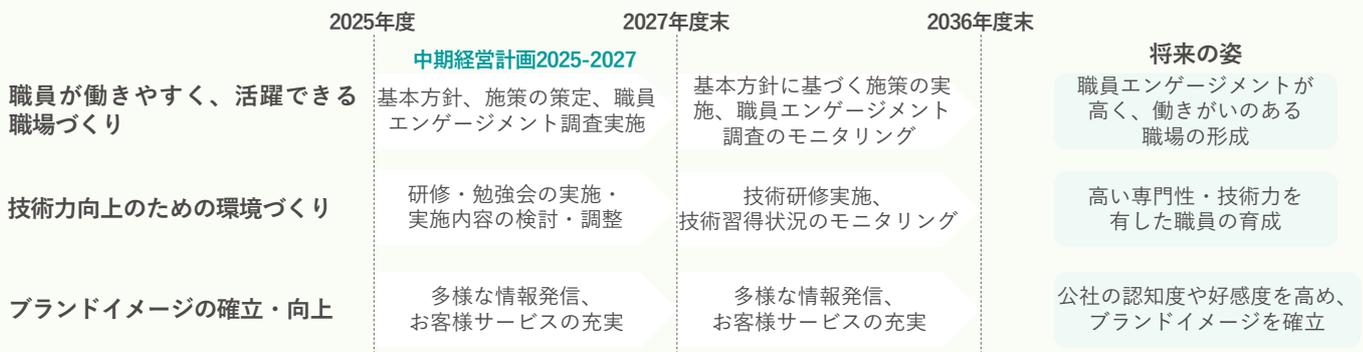
更なる向上

2024年度実績

▶▶▶ 2035 年度目標 ▶▶▶

将来

### ロードマップ





## 職員が働きやすく、活躍できる職場づくり

ワーク・ライフ・バランスやワーク・ライフ・インテグレーション\*3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、育児休業や介護休暇の取得促進、在宅勤務や時差勤務の活用等を図ります。

また、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、育児休業の取得促進を図ります。

職員それぞれが持つ多様なポテンシャルを最大限発揮し、職員エンゲージメントが高く、働きがいのある職場づくりを行います。



## 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ることから、専門性・技術力を有した職員を育成します。

具体的には、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同時に、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。

## ブランドイメージの確立・向上

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るとともに、SNS等を利用し公社事業や社会活動に及ぼす効果を積極的に情報発信します。これにより、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き、職員が誇りをもって働けるようブランドイメージの確立・向上を図ります。

\*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 2025年度以降にエンゲージメント調査を実施予定

\*3 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



## 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

表紙写真 : 航空写真（撮影場所：新洲崎JCT付近より名古屋駅方面を望む）

中表紙写真 : 名古屋高速Instagramフォトコンテスト2024年度優秀賞「陽のあたる緑道、寄り添う高速道」  
（撮影場所：高速都心環状線 丸の内入口付近）

いつも近くに  
名古屋高速

