

# 中期経営計画 2022 - 2024



※本写真は、2021.11.3～2022.1.31まで募集していた名古屋高速 Instagram フォトコンテストの応募作品です。

# 名古屋高速道路網図



凡例  
 → 入口 → 出口  
 実線 開通区間 (実線)  
 点線 未開通区間 (点線)

・総延長 81.2km  
 ・平均交通量 約25.2万台/日 (2021年度)

## はじめに

名古屋高速道路公社(以下、「公社」といいます。)は、1970(昭和45)年9月24日に全国初の指定都市高速道路公社として設立され、1979(昭和54)年7月に高速3号大高線(高辻～大高間10.9km)を初めて開通して以降、順次開通区間を拡大し、2013(平成25)年11月に81.2kmの全線が開通しました。

また、2021(令和3)年5月1日の名古屋第二環状自動車道(名二環)名古屋西JCT～飛島JCT間の開通により、公社設立当時に計画されていた、名古屋環状2号線と名古屋高速道路が一体として広がる、名古屋市周辺の高速道路ネットワーク(マルサ計画)が完成しました。同時に中京圏の高速道路料金も整理・統一されたことで、名古屋高速道路は均一料金制から対距離料金制へ移行し、新たなスタートを切ることとなりました。

そして、現在リニア中央新幹線開業を見据え、名古屋高速道路への各出入口や渡り線の追加による名古屋駅等へのアクセスの向上に取り組んでおります。また、愛知県による名岐道路の事業化に向けての手続きも進んでおり、さらなる周辺道路の計画・整備により、ますます高速道路ネットワークが充実し、利用者の利便性向上と、この地域の発展にも寄与していくものと考えられます。

一方で社会に目を向ければ、新型コロナウイルス感染症は、日常生活のみならず、社会・経済のあり方を変化させるほどのインパクトを与えました。また、SDGsやカーボンニュートラルをはじめとする、社会全体で持続可能な社会を追求していこうという機運も高まっています。

さらに、デジタル技術を含む先進技術の急速な進歩は、目を見張るものがあります。こうした環境の変化にも、柔軟に対応できる組織を構築していく必要があると考えております。

こうした状況を踏まえ、今般、2022(令和4)年度から2024(令和6)年度までの3年間における中期経営方針として「名古屋高速は、時代の潮流を踏まえ、名古屋都市圏を支えるとともに進化を続けます」を掲げ、この期間に取り組んでいく施策をまとめた中期経営計画を策定しました。

本計画を着実に進めていくことにより、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てまいります。

今後とも皆様からのご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。



名古屋高速道路公社  
理事長 新開 輝夫



# 目次

	ページ
中期経営計画(2022-2024)策定にあたって	5
将来のありたい姿	6
中期経営方針	7
施策のあらまし	8
<b>第1章 使いやすさ（道路ネットワークの充実・有効活用）</b>	
<b>～名古屋都市圏の成長・発展に貢献する名古屋高速に向けて～</b>	
1 都心アクセス関連事業の着実な推進	9
2 更なる利便性の向上	11
<b>第2章 確かさ（安全・安心の徹底）</b>	
<b>～最高の安全・安心を提供する名古屋高速に向けて～</b>	
1 交通安全対策の実施	13
2 メンテナンス事業の実施	15
3 道路構造物の保全	18
4 安定的な業務継続	18
<b>第3章 走りやすさ（快適なドライブ環境の追求）</b>	
<b>～利用したくなるドライブ環境を提供する名古屋高速に向けて～</b>	
1 交通事故発生時の迅速な対応	19
2 降雪・積雪への対策	20
3 道路交通情報提供の充実	21
4 交通集中による渋滞への対策	22
5 お客様ニーズに合ったサービスの提供	22
<b>第4章 誠実さ（社会的責任の遂行）</b>	
<b>～持続可能な社会に貢献する名古屋高速に向けて～</b>	
1 持続可能な社会への貢献	23
2 工事の品質確保と安全管理	24
3 事業運営の信頼性向上	25
4 地域・社会への貢献	25
5 積極的な情報発信	26
<b>第5章 堅実さ（経営基盤の確立）</b>	
<b>～強固な経営基盤を確立した名古屋高速に向けて～</b>	
1 財務基盤の強化	27
2 デジタル技術の活用・経営の合理化	28
3 組織基盤の強化・働き方改革の推進	29
4 確実な事業推進	30
施策・達成目標一覧	31

## 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。

## 中期経営計画の位置づけ

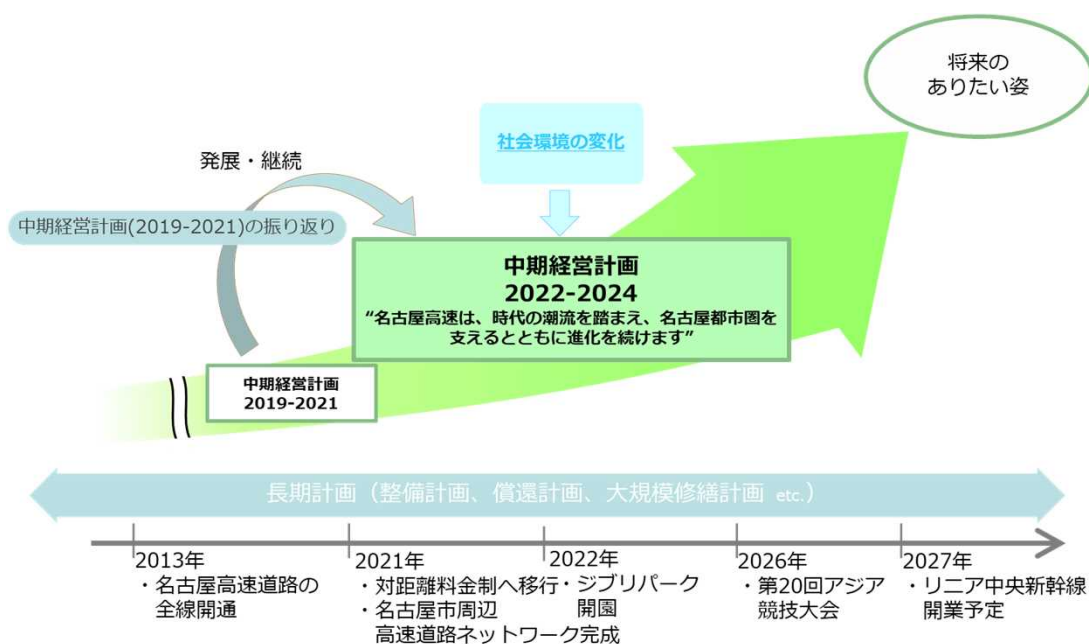
名古屋高速道路公社では、基本理念を具現化し、将来のありたい姿を実現するため、中期経営計画を策定し、事業を進めています。

前中期経営計画（2019-2021）の計画期間中には、公社設立50周年という大きな節目を迎え、リニア中央新幹線の開業を見据えた都心アクセス関連事業の事業化や、新たな料金体系への移行、大規模修繕工事を始めとするメンテナンス事業を着実に進め、一定の成果を上げることができました※。

今回の中期経営計画では、2022年度から2024年度までの3年間の計画期間として、これまでの取り組みを発展・継続させ、新たな経営環境の変化に対応しながら、事業を進めます。

また、刻々と変化する社会環境の変化にも柔軟に対応できるよう、施策や達成目標等について検証し、必要に応じて見直しを行い、より機動的な事業運営に努めていきます。

※中期経営計画(2019-2021)の取り組み状況については、公社ホームページに掲載予定です。



## 将来のありたい姿

私たちを取り巻く社会環境は大きく変化しており、人口減少・少子高齢化の進行、激甚化する気象災害、巨大地震の切迫、インフラの老朽化など、様々な課題に直面しています。

さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大・蔓延による生活・行動様式の変化や、DX（デジタルトランスフォーメーション）による業務の変容のほか、SDGsや脱炭素といった持続可能な社会を目指す機運の高まりなど、あらたな流れも生じています。

こうした社会環境の変化を踏まえつつ、名古屋高速道路公社は、お客様や地域のために将来のありたい姿の実現に向けて施策を進め、いつでも安全・安心・快適な道路サービスを提供し続けます。

### 名古屋高速を取り巻く社会環境の変化

#### 経済活動の広域化・交流拡大

リニア中央新幹線の開業  
マルサ計画の完成  
周辺道路（西知多道路・東海環状自動車道）の整備  
等

#### 安全・安心を脅かす要因の増加

逆走・誤進入の増加  
構造物の老朽化の進行  
気候変動による災害の激甚化  
等

#### お客様ニーズの高度化・多様化

新型コロナウイルス感染症の蔓延と生活様式の変化  
特定箇所での渋滞発生  
データ活用技術の発達  
等

#### 持続可能な社会の実現

世界的なSDGsの取り組み  
カーボンニュートルの要請  
自動運転技術の進展  
等

#### 生産性向上の社会的要請

少子高齢化社会の到来  
DX（デジタルトランスフォーメーション）の進行  
働き方改革の推進  
等

### 将来のありたい姿

#### 名古屋都市圏の成長・発展に貢献する名古屋高速

- 移動時間の最小化
- 交流圏の拡大

#### 最高の安全・安心を提供する名古屋高速

- 交通事故ゼロ・死亡事故ゼロ
- 将来にわたって健全な道路

#### 利用したくなるドライブ環境を提供する名古屋高速

- 渋滞ゼロ
- ドライバーのストレスゼロ

#### 持続可能な社会に貢献する名古屋高速

- 挑戦し続ける風土
- 地域・社会からの厚い信頼

#### 強固な経営基盤を確立した名古屋高速

- 安定した財務基盤の実現
- 豊富な人材・高い技術力

## 名古屋高速は、時代の潮流を踏まえ、 名古屋都市圏を支えるとともに進化を続けます

第20回アジア競技大会開催、リニア中央新幹線開業、この地域は益々発展が期待されます。名古屋高速は、刻々と変化する時代の潮流を踏まえ、発展し続ける「名古屋都市圏」を支えるとともに、周辺高速道路と一体となったネットワークの充実・機能の向上を図り、進化を続けることにより、将来のありたい姿を実現していきます。

### 中期経営計画(2022-2024)の計画期間中に取り組む主な施策

#### (1) 使いやすさ(道路ネットワークの充実・有効活用)

～名古屋都市圏の成長・発展に貢献する名古屋高速に向けて～

リニア中央新幹線開業に向けて名古屋駅等へのアクセスの向上を図るとともに、名岐道路の事業化に向けた取り組みを進め、周辺道路の計画・整備とも一体となって、道路ネットワークの有効活用を図り、名古屋都市圏の成長・発展に貢献していきます。

#### (2) 確かさ(安全・安心の徹底)

～最高の安全・安心を提供する名古屋高速に向けて～

交通事故・逆走防止のための施設改修や機器設置など、交通安全対策を継続的に実施します。また、大規模修繕の推進、着実な点検・補修の実施等により、道路構造物を健全に保つとともに、災害等を始めとした緊急時の対応力を確保し、安全・安心に対する信頼性向上を図ります。

#### (3) 走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)

～利用したくなるドライブ環境を提供する名古屋高速に向けて～

交通集中による渋滞への対策や、事故・工事・積雪等による道路交通への影響の軽減に向けた取り組みを進め、スムーズな道路交通を確保します。さらに、高度化・多様化するお客様ニーズに対応し、より充実した道路交通情報の提供などの取り組みを進め、お客様が利用したいと思える道路サービスを提供していきます。

#### (4) 誠実さ(社会的責任の遂行)

～持続可能な社会に貢献する名古屋高速に向けて～

工事の品質確保や安全管理、事業運営の信頼性向上（コンプライアンスの徹底等）の取り組みに加えて、SDGsや脱炭素、地域社会との共生に向けた取り組みを進め、持続可能な社会の実現に向けた社会的責任を果たしていきます。

#### (5) 堅実さ(経営基盤の確立)

～強固な経営基盤を確立した名古屋高速に向けて～

安定的な資金調達に向けた取り組みを進めることにより、経営基盤の確立を図ります。また、DX（デジタルトランスフォーメーション）による業務の高度化・効率化を図るとともに、人的資源を最大限活用できる組織づくりや若手職員への技術継承、職員研修を進め、組織力を高めます。



## 施策のあらまし

名古屋高速道路公社では、前ページに示した（１）から（５）の５つの分野の施策に取り組みます。そのうち、特に緊要な課題に対応していくため、以下の４つを重点施策と位置付け、重点的に取り組んでいきます。

名古屋都市圏の成長・発展を支えるため、名古屋高速の更なる**ネットワークの充実**が必要

**重点施策①** ネットワークの充実（第１章）  
都心アクセス関連事業の推進、名岐道路の事業化

地域の交通を将来にわたって支えるため**健全な構造物**を維持し続けることが必要

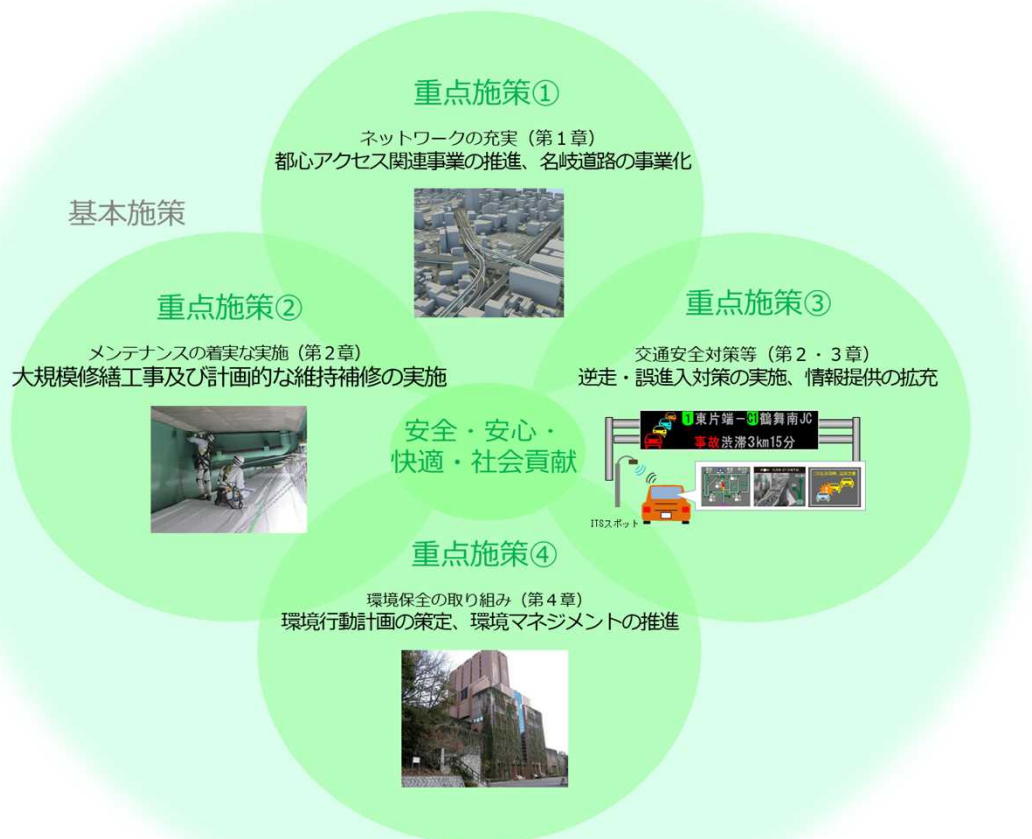
**重点施策②** メンテナンスの着実な実施（第２章）  
大規模修繕工事及び計画的な維持補修の実施

交通事故や渋滞を未然に防止して**ドライバーの安全性・快適性**を向上させることが必要

**重点施策③** 交通安全対策等（第２・３章）  
逆走・誤進入対策の実施、情報提供の拡充

SDGsや脱炭素社会の実現など、**持続可能な社会の実現**に向けて、公社の社会的責任を果たすことが必要

**重点施策④** 環境保全の取り組み（第４章）  
環境行動計画の策定、環境マネジメントの推進



# 第1章 使いやすさ(道路ネットワークの充実・有効活用)

高速道路ネットワークの更なる充実と機能の向上を図り、地域の発展・活性化に貢献していきます。

## 1 都心アクセス関連事業の着実な推進

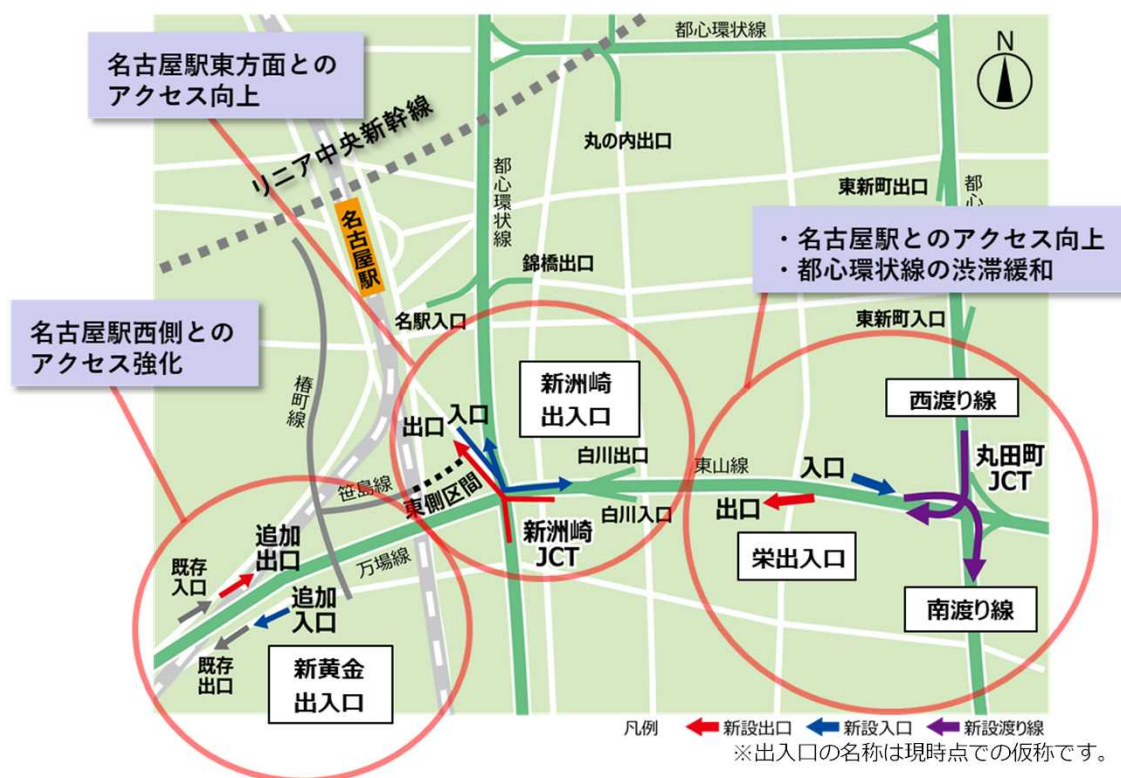


今後予定されているリニア中央新幹線の開業に向け、名古屋駅等とのアクセス性向上を図るため、名古屋市が策定した「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」などに基づき、都市計画決定がなされた「新洲崎出入口の設置」、「新黄金出入口の設置」及び「栄出入口の設置」と「丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加」に取り組んでいきます。

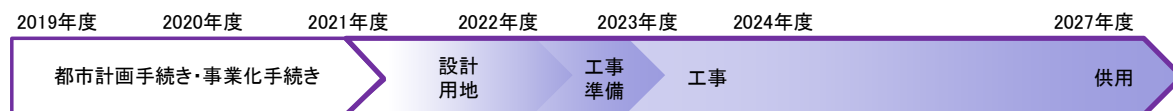
### (1) 新たな出入口・渡り線の整備推進

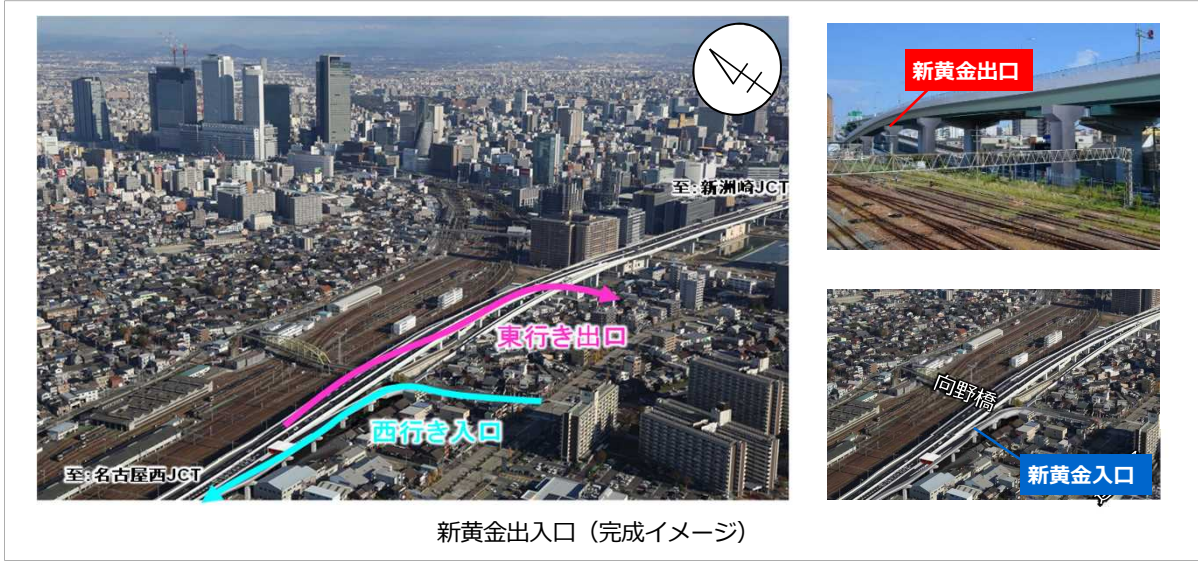
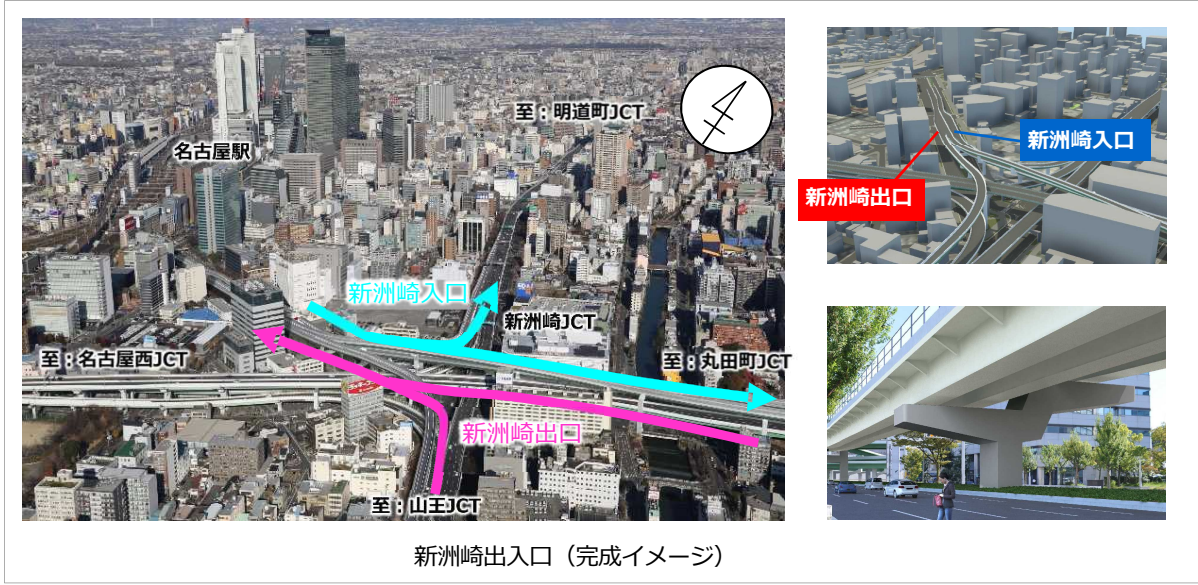
「新洲崎出入口の設置」と「新黄金出入口の設置」については、用地補償、詳細設計及び関係機関との調整協議など工事着手に向けた準備・取り組みを行い、着実に事業を進めます。

また、「栄出入口の設置」と「丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加」についても、詳細設計及び関係機関との調整協議など工事着手に向けた準備・取り組みを行い、着実に事業を進めます。



### 都心アクセス関連事業のスケジュール (予定)





※新設する橋桁の塗装色等については今後検討していきます。

## 2 更なる利便性の向上



名古屋高速道路を更に有効活用できるような高速道路ネットワークの充実や既存ネットワークを活用した更なる利便性の向上を図り、地域の活性化に貢献します。

また、新たな料金体系へ移行した効果を見極めつつ、より高いサービス水準に向けた料金施策に取り組みます。

### (1) 高速道路ネットワークの更なる充実

名岐道路は、岐阜と名古屋を最短経路で結び、中京圏の高速道路ネットワークの一部を形成し、国道22号（一宮地区）や名神高速道路（一宮JCT～一宮IC）の深刻な渋滞対策に寄与する重要な道路です。

国道22号や名神高速道路の渋滞に起因して、高速16号一宮線の出口渋滞が顕著に発生していること、国土交通省から、「名古屋高速道路公社が事業主体となることを前提」とし、「事業主体の責任を明確にした上で税負担も活用」することが示されていることを踏まえ、都市計画決定後、関係機関の支援のもと、速やかな事業化に向けて主体的に取り組みます。

また、既存ネットワークの更なる利便性向上に向けた取り組みについて、国・愛知県・名古屋市・NEXCO中日本とともに検討を進めます。



出典：令和3年2月、愛知県、(仮称)名岐道路（一宮～一宮木曾川）環境影響評価方法書のあらまし

#### 名岐道路の事業スケジュール（予定）

2020年度～

2024年度頃

都市計画・環境影響評価

事業化手続き

～

事業実施

※都市計画決定後、速やかに進めていきます。（事業開始時期未定）

### (参考) 中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

#### (抜粋) 2. 具体方針(案)

##### (1) 料金体系の整理・統一とネットワーク整備

名古屋高速の料金水準については、現行の高速道路自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入することとし、高速道路ネットワーク全体における公平性や、名古屋都心部における交通の定時制の確保等を考慮し、必要な料金を設定する。この際、都心アクセス関連事業や名岐道路の整備について、名古屋高速道路公社が事業主体となることを前提とした上で、必要な財源確保にあたり、現行の料金水準を考慮すれば、当該整備に係る利用者の追加的な料金負担をできるだけ軽減する必要があることから、事業主体の責任を明確にした上で税負担も活用しつつ、現行の償還期間を延長する。

出典：令和2年2月5日、国土交通省、中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)

## (2) 料金施策の推進

2021年5月1日に移行した、新たな料金体系の効果について検証・評価を行うとともに、他機関の動向を注視しつつ、お客様に満足していただける、より高いサービス水準を目指して、料金施策の検討を行ってまいります。

近年のETC利用の状況や他都市圏の高速道路におけるETC専用化の動向等を踏まえ、よりスムーズな料金所の通行の実現に向け、一部料金所での試行的な実施等を含め、ETC専用化の検討を進めます。



新料金ガイドブック



中京圏の料金体系の整理・統一 (2021年5月1日現在)



名古屋高速道路の直近5カ年のETC利用率

### (参考) ETC専用化等のロードマップについて

(抜粋)

都市部(中京圏)		2020年度 (R2年度)	2021年度 (R3年度)	2022年度 (R4年度)	2023年度 (R5年度)	2024年度 (R6年度)	2025年度 (R7年度)	2026年度 (R8年度)	...	2030年度頃 (R12年度頃)
NEXCO 中日本	71	導入準備 (※2)			中京圏(東海環状及びその内側) 数箇所導入 ⇒ 順次拡大(8割程度) (60箇所程度)			順次拡大 ⇒ 全線		

※1 令和2年12月1日現在の既存料金所のうちETC専用運用されていない課金料金所数

※2 カメラ等の設置や関係機関との協議等

※3 料金所の構造や交通量が多く、並行又は接続する一般道を含めた渋滞等の課題がある路線(第三京浜・横浜新道・横浜横須賀道路・京葉道路・東関東道)の料金所については、引き続き検討

※4 導入後の運用状況、ETCの普及状況、関係機関との協議等により、適時変更の可能性

2

出典：令和2年12月17日,国土交通省及び高速道路6会社,  
ETC専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化について

## 第2章 確かさ(安全・安心の徹底)

お客様に安全・安心・快適に名古屋高速道路をご利用いただくため、総合的な交通安全対策を継続して実施していきます。

また、将来にわたって構造物を健全に保つため、メンテナンス事業にも日々、取り組んでいきます。

### 1 交通安全対策の実施



交通状況の変化に着目した事故の原因・形態などの分析を踏まえ、継続的にハード・ソフト両面からの交通安全対策を実施し、総事故件数の削減、死亡事故件数ゼロを目指します。

#### (1) 交通安全対策の継続的な実施

交通状況の変化に応じた事故原因を分析し、継続して対策を実施するとともに、過去に実施した対策の効果を検証し、今後の対策に反映します。

また、過去のデータ分析・解析から事故リスクの高い箇所を算出し、これに基づく事故リスク情報の提供など、新たな取り組みを進めます。

#### 総事故件数

**730件/年\***  
(2024年度目標)

2021年度 実績：644件  
2019年度 実績：887件

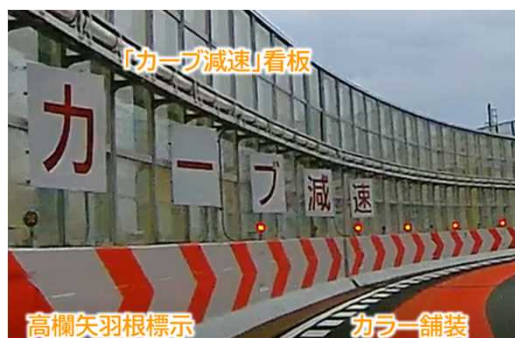
(新型コロナウイルス感染症による影響前)

※目標設定にあたっては、新型コロナウイルス感染症による影響前の事故件数等を参考とした。

#### 死亡事故件数

**0件/年**  
(毎年度目標)

2021年度 実績：0件



高針JCT (Cランプ) カーブの対策の例



交通管理隊車両による事故抑制監視の例

## (2) 逆走・誤進入の防止

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、発生状況に応じた注意喚起対策を継続して実施します。

また、新たな逆走誤進入検知・警告システムの試験導入を実施します。

### 逆走・誤進入による事故件数

**0件/年**

(毎年度目標)

2021年度 実績：0件



高速出口（大高出口）の対策の例

高速入口（大高入口）の対策の例

## (3) 交通安全啓発活動の実施

愛知県警と連携した交通安全運動を継続して実施します。

また、県民一人一人の交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践に向けて、最新の傾向に合わせた内容のイベントをJAF(日本自動車連盟)と開催するなど、新たな啓発活動に取り組みます。



愛知県警と連携した交通安全啓発活動の様子



あいちこうあんフェス2022の様子

## 2 メンテナンス事業の実施



名古屋高速道路を将来にわたって健全な状態に保つため、高齢化が進んだ構造物の大規模修繕を引き続き進めていくとともに、将来にわたる構造物及び施設の健全性の確保のため、着実にメンテナンスを実施していきます。

### (1) 大規模修繕工事の着実な推進

2015年度に策定した大規模修繕計画（2015～2029年度）に基づき、対象路線の修繕工事を継続して着実に実施していきます。

#### 大規模修繕完了率<sup>注1</sup>

**80%**





（2024年度目標）

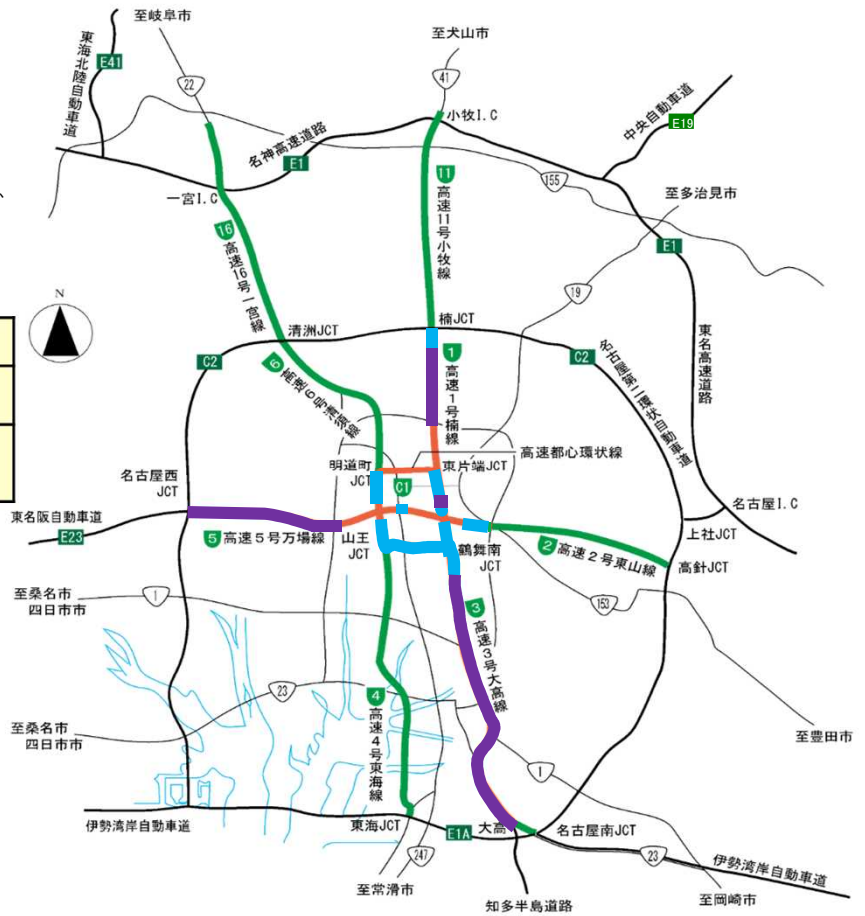
2021年度実績：61%

注1 大規模修繕完了率  
：大規模修繕対象延長(37.9km)のうち、  
修繕が完了した延長の割合

延長	約37.9km
概算工事費 <sup>注2</sup>	約1,250億円
事業実施 予定期間	2015-2029年度 (15年間)

注2 別途諸経費が必要

	：2021年度まで 完了区間
	：2024年度まで 完了区間
	：2025年度以降 完了予定区間
	：計画対象外区間



大規模修繕対象区間

#### 大規模修繕の対策例（コンクリート床版下面からの対策例）

<対策前>



床版下面の損傷状況

<対策後>



繊維シートの設置

床版下面に繊維シート等で補強することにより、  
構造物の耐久性向上を図ります。



## (2) 計画的な維持補修

大規模修繕工事対象路線以外の路線においても、コンクリートの浮き等の損傷が見られるなど構造物の劣化進行が想定より早く、第三者被害につながる恐れがあるため、これらの路線に対して計画的に維持補修工事を実施し、構造物を健全な状態に保ちます。



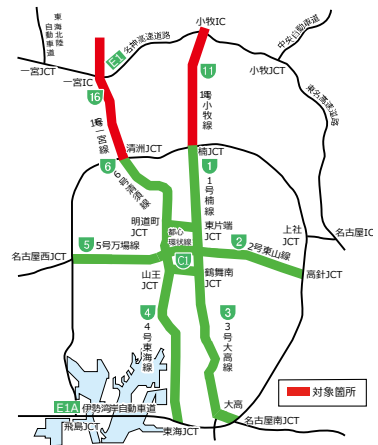
RC床版損傷状況

支承部の損傷

計画的な補修工事

### 具体的な工事内容

- ・コンクリート床版(はく落防止工・高機能防水工)
- ・コンクリート橋脚(表面被覆工等)
- ・桁端部(重防食塗装、支承取替、伸縮樋取替等)
- ・付属物(排水管・遮音壁等の取替等)

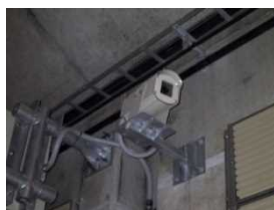


計画的な維持補修の実施予定路線

※大規模修繕対象区間以外の路線について、第三者被害に繋がる損傷が多い箇所から計画的に維持補修を実施していく。

## (3) 施設の計画的な更新

電気設備、機械設備及び建築物等について、安定的な稼働及び円滑な運用を図るため、定期点検を着実に実施し、老朽化状況を踏まえて、施設の補修と更新を計画的に実施していきます。



交通流監視カメラ



道路情報板



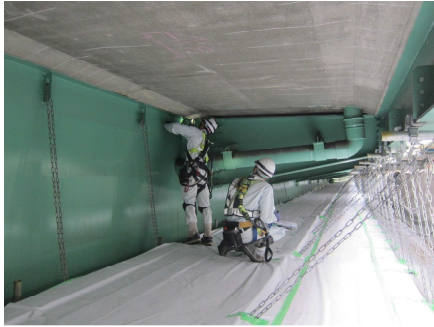
路面排水ポンプ



料金所ブース

## (4) 点検計画に基づく着実な点検の実施

道路構造物の損傷状況を把握し、健全性を診断するため、計画的に点検を実施していきます。



打音検査



橋梁点検車を使った点検

### 点検実施対象路線（予定）



※5年で全路線を1巡（サイクル）するように実施

## (5) リフレッシュ工事の着実な実施

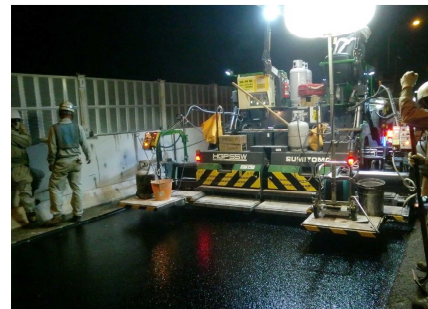
舗装、伸縮装置<sup>注</sup>、照明等の補修工事をまとめて、短期間に実施することにより交通への影響を抑えつつ、品質向上や工事騒音の低減につながる工法の採用等新たな技術についても検討や試行を行い、適切に維持補修を行います。

※計画期間中には、総延長81.2kmの約18%程度の区間での実施を予定

注 伸縮装置：高速道路の継ぎ目部分に設置しているゴム製の部品



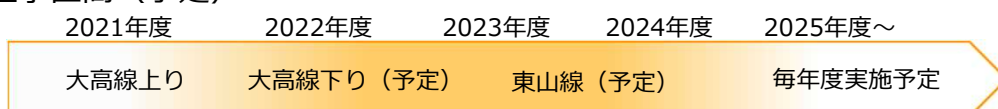
超高压水による床版はつり（新たな技術の採用）



表層部分のアスファルト舗装

### 2021年度リフレッシュ工事の状況

### 工事区間（予定）



### 3 道路構造物の保全



道路構造物の保全や交通の危険防止のため、道路法（車両制限令）違反の車両に対する取締・指導を強化します。

#### (1) 法令違反車両の取り締まりの強化・指導の実施

法令違反車両の取り締まり活動を、愛知県警高速隊と合同で実施します。また、高速道路が接続するNEXCO中日本とも合同で取り締まり活動を実施することで、連携を強化し、違反車両の防止を図ります。

さらに、取り締まり活動の内容を積極的に情報発信するなど違反防止に取り組みます。

#### 愛知県警等との合同取り締まり回数

**8回/年**

(毎年度目標)

2021年度 実績：6件

**名古屋高速の車両制限について**

**車両制限令による最高制限**

車両制限令に定める重量や寸法を超えた車両は通行できません。  
ただし、道路管理者の通行許可を受けた車両は除きます。  
許可なく、または許可条件に反して下記の制限を超える特殊車両を通行させた者、または道路管理者の命令に違反した者などに対しては、罰則が定められています。

〈重量〉	
・総重量	25t
・軸重	10t

〈寸法〉	
・幅	2.5m
・高さ	4.1m (※一部3.8m)
・長さ	12m

※高速5号万博線（西行）「千音寺出口」は、高さ3.8mとなります。

公社ホームページ



取り締まりの様子

### 4 安定的な業務継続



昨今の激甚化する自然災害や世界規模での感染症の蔓延等により、安定的な業務の実施が脅かされるリスクが増大しています。社会インフラである高速道路をいつでもご利用いただけるよう、災害対応や業務継続に取り組んでいきます。

#### (1) 実践的な訓練による災害対応力の確保

大規模地震等を想定した初動対応、災害対策本部運営、道路啓開のための実動訓練、また自治体等との連携した訓練など、実践的な訓練を計画的に実施していきます。

#### (2) 業務継続体制の確立

新型コロナウイルス感染症対応の経験を踏まえ、ICT技術の活用により、非常時における社内の業務継続体制の確立に取り組んでいきます。

また、非常時においても業務継続計画（BCP）により業務体制を維持していきます。

# 第3章 走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)

お客様へ安全・安心・快適な道路サービスを提供するため、目的地までの所要時間の短縮や渋滞の緩和を進め、定時性・安全性を向上させます。

## 1 交通事故発生時の迅速な対応



他機関との連携を密にするとともに、交通事故・故障車・気象等の交通事故に伴う、渋滞・通行止め時間の縮減を図ります。

### (1) 事案処理（交通事故等）の効率化

公社レッカー車の運用体制・稼働時間を拡充し、交通障害となる事故・故障車両の早期搬出による規制時間の短縮を図ります。

また、愛知県警高速隊と連携を密にし、事故処理を効率的に実施します。

#### 要請から現場到着までの 民間レッカー車との時間差

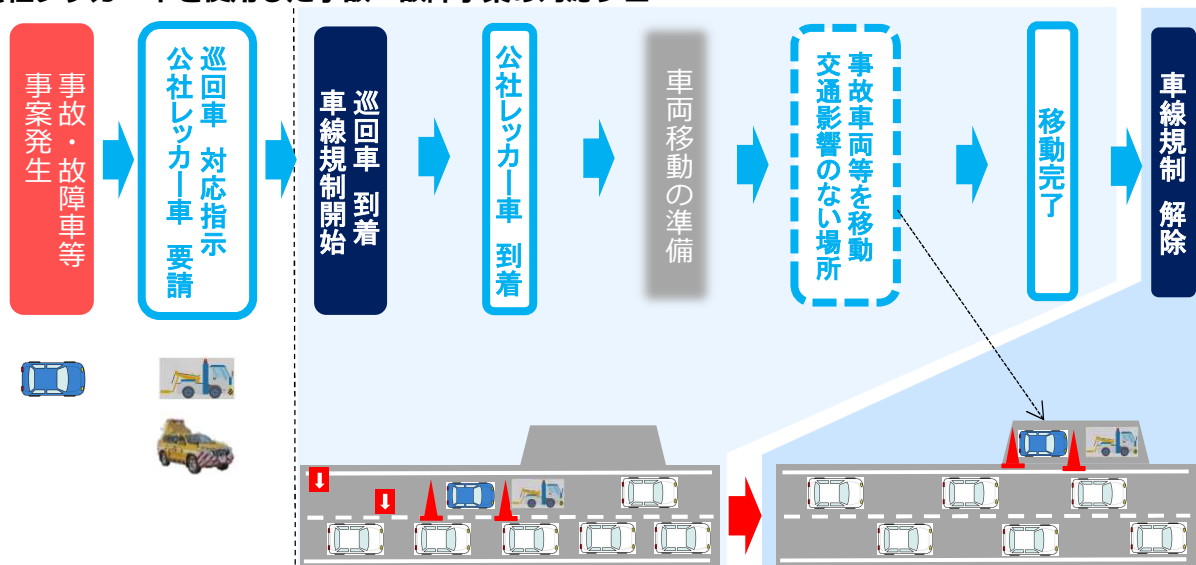
**50分\***  
(毎年度目標)

※公社レッカー車を運用しなかった場合と比較した  
規制時間の短縮

2019年度～2021年度の実績（平均差50分）

参考 2021年度までの公社レッカー車運用時間  
：8時～16時  
(2022年度以降、順次時間帯を拡充予定)

#### 公社レッカー車を使用した事故・故障事案の対応フロー



公社レッカー車による作業状況



公社レッカー車

公社レッカー車を  
手配することで  
お客様手配の  
レッカー車より  
規制時間を短縮

## 2 降雪・積雪への対策



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。

### (1) 降雪・積雪時等の通行確保の強化

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元に、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。

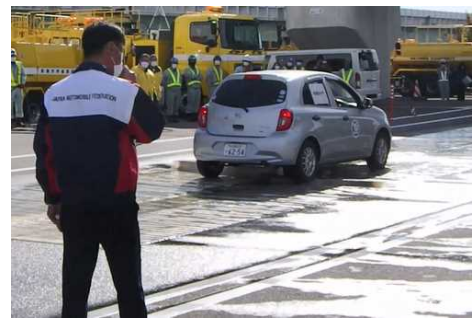
#### 本線の通行止め解除時間

**24時間以内**

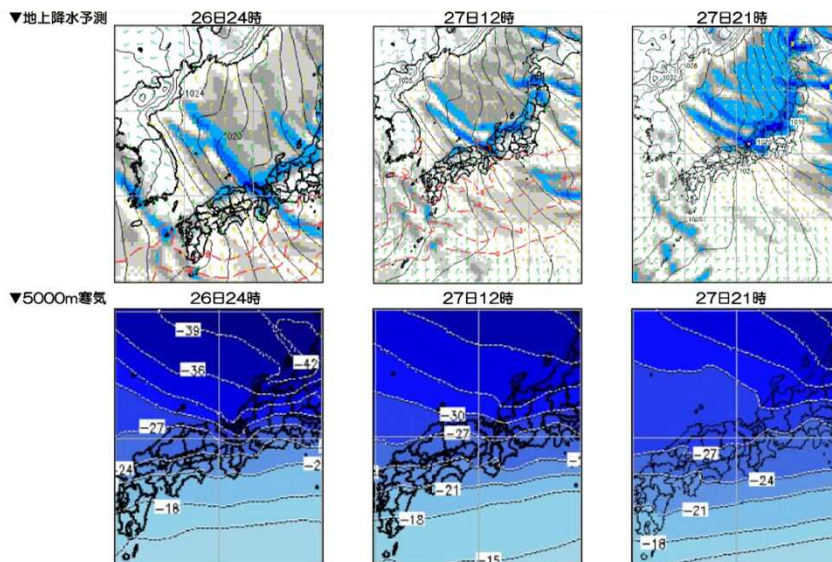
(毎年度目標)



雪氷対応車両



性能確認の実演による冬用タイヤ着用の啓発  
(JAFと共同)



気象予測情報の提供 (3日前情報)



積雪時の対応

より正確な気象予測情報から、積雪が見込まれる時期やその規模を把握することで、適切な体制の決定と迅速な対応につなげています。

### (2) 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、新しい雪捨て場の確保や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。

### 3 道路交通情報提供の充実



道路交通情報の更なる充実に向けて検討を進めていきます。

#### (1) 快適なドライブ環境のための道路交通情報提供

お客様が出発地から目的地まで快適にドライブできるよう、道路交通情報提供に関するお客様ニーズを把握し、各情報提供機器に適したわかりやすい表現や事故リスクに応じた表示内容など情報提供のあり方を総合的に検討します。

また、新たな交通情報提供システムの構築に向けた取り組みを進めます。

#### 現在の交通情報提供の流れ

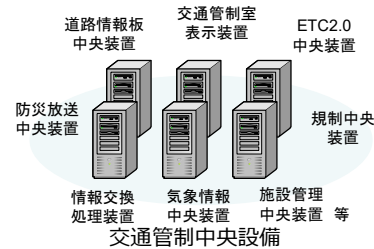
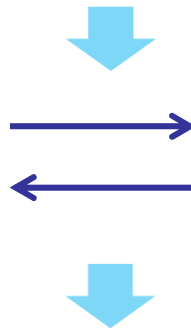
##### 路側収集機器

車両感知器  
交通流監視カメラ

凍結観測装置  
テレメータ注2

プローブデータ注1  
トンネル非常装置 等

注1：走行位置や急な車両の動きの履歴等  
注2：道路の気象を観測する装置



##### 情報提供機器



文字情報板



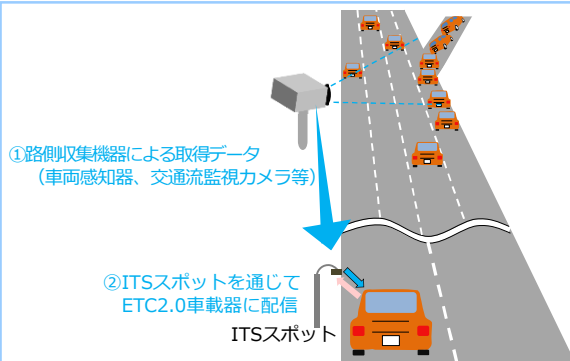
所要時間板



街路情報板

等

#### ETC2.0による情報提供イメージ

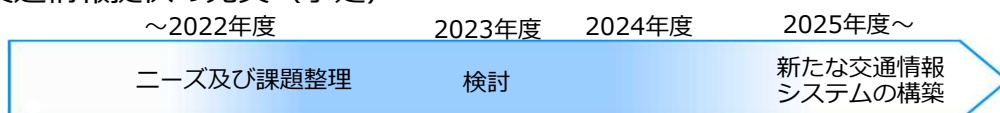


##### カーナビの表示例



ETC2.0車載器を搭載した車両が、高速道路上に設置されたITSスポットを通過する際、双方向に通信が行われ、ETC2.0車載器と接続したカーナビ等に、渋滞情報など様々な情報が表示されます。

#### 道路交通情報提供の充実（予定）



## 4 交通集中による渋滞への対策



更なる渋滞の緩和に向けた対策を進めていきます。

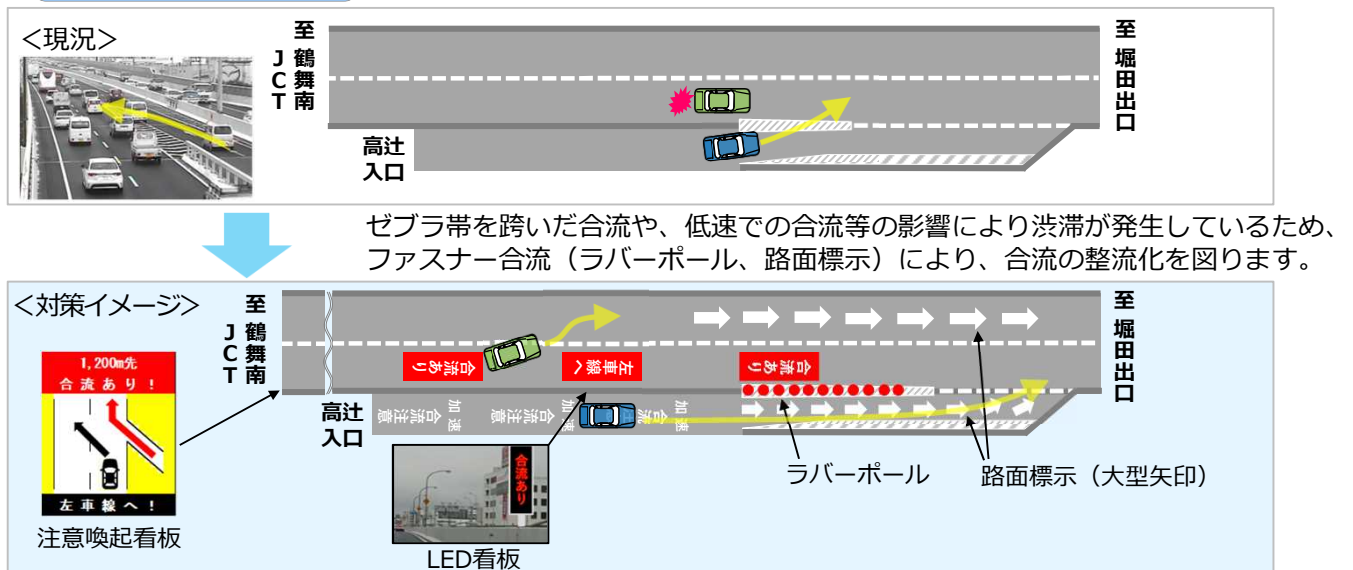
### (1) 継続的な渋滞対策の推進

渋滞が恒常的に発生する箇所について、更なる定時性・速達性の確保に向けた渋滞対策に取り組めます。

#### 渋滞対策実施箇所

##### 1箇所

(毎年度目標)



## 5 お客様ニーズに合ったサービスの提供



お客様ニーズの把握に努め、更なるサービスの充実や改善につなげていきます。

### (1) お客様満足度の向上

お客様満足度調査、お客様センターなどに寄せられたご意見・ご要望を公社全体で共有・分析し、お客様ニーズを把握するとともにサービスの充実や改善につなげ、総合満足度の向上に取り組めます。

#### 総合満足度<sup>注</sup>

3.80

(毎年度目標)

2021年度実績：3.65

注 総合満足度：お客様満足度調査による5段階評価の点数

#### お客様ご意見からの改善事例

<改善前>



高速道路入口案内のカラー舗装が薄くなって見づらい。

<改善後>



カラー舗装の引き直しと路面標示を実施しました。

#### お客様の名古屋高速道路に対する主なご意見

##### 【評価が高かった内容】

- 路面の状況や名古屋高速への入口案内
- 道路交通情報

##### 【評価が低かった内容】

- 高速道路上の合流部や都心環状線JCTの走りやすさ・安全性
- 他の高速道路への分岐点での走りやすさ・安全性

# 第4章 誠実さ(社会的責任の遂行)

工事の品質確保や安全管理、事業運営の信頼性向上（コンプライアンスの徹底等）への取り組みに加えて、SDGsやカーボンニュートラル、地域社会との共生に向けた取り組みを進め、持続可能な社会の実現に向けた社会的責任を果たしていきます。

## 1 持続可能な社会への貢献



脱炭素社会の実現に向けた取り組み等を進め、持続的な発展・成長に対しても貢献していけるよう努めます。

### (1) 脱炭素社会の実現に向けた環境保全の取り組み

2050年カーボンニュートラルの実現に貢献するため、名古屋高速道路事業から排出する温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）の削減目標を設定し、環境行動計画を策定するとともに、環境マネジメントによりCO<sub>2</sub>排出量の削減を着実に推進します。

#### 高速道路の維持管理等に関わるCO<sub>2</sub>排出量の削減

**2018年度比\***  
**19.5%減**  
(2024年度目標)

2018年度実績：0.9万ト/年

※政府の掲げる削減目標と同じ考え方で名古屋高速道路事業から排出するCO<sub>2</sub>排出量を削減とした場合の数値

#### 環境行動計画の策定

名古屋高速道路事業から排出するCO<sub>2</sub>を削減するための今後の取り組みを、高速道路事業者として配慮すべき4つの視点から取りまとめ、2022年度に「環境行動計画」を策定します。



#### 環境マネジメント

「環境マネジメント会議」を設置・運営して環境行動計画に基づく取り組みを推進し、道路照明のLED化などの進捗を図ることで、排出するCO<sub>2</sub>の削減を目指します。



省エネ化の推進例（道路照明のLED化）

### (2) 土木工事における週休2日制の実施

地域のインフラの整備・維持の担い手である建設業の持続的な発展・成長に寄与するため、建設業の働き方改革として、週休2日制を実施します。



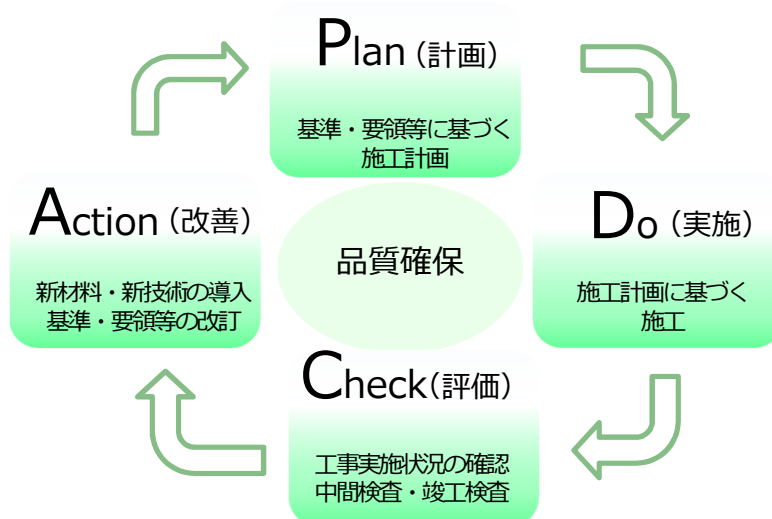
## 2 工事の品質確保と安全管理



道路施設を将来にわたって良好な状態に保つため、工事の品質確保に向けた取り組みを進めます。また、工事事故を防止するため、安全管理を推進します。

### (1) 工事の品質確保

工事の施工品質を向上させるため、構造物に応じた材料や施工方法を定めた基準・要領を制定（改定も含む）していきます。



### (2) 品質確保に向けた契約制度の改善

工事の品質確保を図るため、総合評価落札方式制度を改善するとともに、低入札対策の強化に取り組んでいきます。

### (3) 工事事故防止に向けた安全管理の推進

工事事故防止に向け、重点対策を策定し、安全管理員パトロールを計画的に実施します。また、有識者による安全管理アドバイザー会議や安全管理研修会を開催するなど、安全管理を確実に推進します。



安全管理アドバイザー会議の様子



安全管理アドバイザーによる現場視察

### 3 事業運営の信頼性向上



公社の公的使命を自覚し、高い企業倫理や事業運営のセキュリティを保持することで、社会やお客様からの更なる信頼向上を図ります。

#### (1) コンプライアンス等の意識の徹底

コンプライアンス研修及びハラスメント防止研修を実施し、職員のコンプライアンス等に関する意識を向上していきます。

また、情報セキュリティ意識の向上及びセキュリティ事案発生時の適切な対処に関する理解の促進を図ります。



セキュリティ講習会の様子

### 4 地域・社会への貢献



地域の皆様とのコミュニケーション及び繋がりを深めるとともに、新しいモビリティ社会に向けて貢献していきます。

#### (1) 地域社会との共生

名古屋高速道路を身近に感じてもらうために、ネックス・プラザ（名古屋高速道路広報資料センター）を活用した小中学校の総合学習やワークショップに加えて地域交流イベントを企画するなど、地域の皆様とのコミュニケーションを深めます。

また、沿線自治体との連携及び交流を深め、地域との繋がりを深めます。

#### 地域交流イベント企画回数

**10回/年**

(2024年度目標)



ネックス・プラザにおける小学生の総合学習の様子



ワークショップの様子



#### (2) 新しいモビリティ社会への貢献

自動運転技術・新しいモビリティサービスの実用化や普及といった、地域の新しいモビリティ社会の実現に貢献していきます。

## 5 積極的な情報発信



名古屋高速の取り組みなどについて、多様なメディアを通じて、的確に分かりやすい発信をしていきます。また、自治体や大学等への技術提供や情報発信にも取り組んでいきます。

### (1) 戦略的な広報の推進

名古屋高速の取り組みをホームページやSNSなど、多様なメディアを通じて的確にわかりやすく発信していきます。  
また、名古屋高速道路を利用してお出かけする際の観光施設やグルメ情報などを紹介するWEBサイトや情報誌を制作するなど、利用促進につながる情報を定期的に発信していきます。

#### ホームページアクセス数

**年間33万**※  
(2024年度目標)

2021年度比：1.2倍  
※Cookie取得同意により把握した数



ホームページ



SNSの活用 (Twitter、Instagramなど)



定期的な情報発信  
(情報誌、案内地図、料金ガイドブックなど)

2021年度      2022年度      2023年度      2024年度      2025年度～



### (2) 自治体や大学等への技術提供と情報発信

地域の道路インフラの整備や維持管理に役立てるため、経験に裏付けられた会社の技術力を自治体へ提供していきます。  
また、地元の大学等での出前講座を通して、将来を担う学生等へ社会基盤整備の役割や重要性、技術者としての心構えなどを伝えていきます。

# 第5章 堅実さ(経営基盤の確立)

人的資源を最大限活用できる組織づくりを行うとともに、安定的な資金調達に向けた取り組みを進めることにより、経営基盤の確立を図ります。また、DX（デジタルトランスフォーメーション）による業務の高度化・効率化を図るとともに、若手職員への技術継承、職員研修を進め、組織力を高めます。

## 1 財務基盤の強化



事業を確実に実施するため財務基盤の強化及び経営の合理化に取り組みます。

### (1) 積極的なIR活動等による安定的な資金調達

公社では、未償還残高の確実な返済を進めており、今後も償還計画を考慮した必要資金の調達により、資金需要の平準化を図り、債務の確実な返済を進めていきます。

また、投資家に対する個別訪問やWEBサイトでの企業情報の開示などの積極的なIR活動を引き続き実施することにより、投資家とのコミュニケーションを強化し、安定的な資金調達を実施するとともに、投資家の多様なニーズを踏まえ、ESGファイナンス<sup>注</sup>を推進していきます。

#### 個別投資家訪問数

50件

(毎年度目標)

2021年度実績：79件

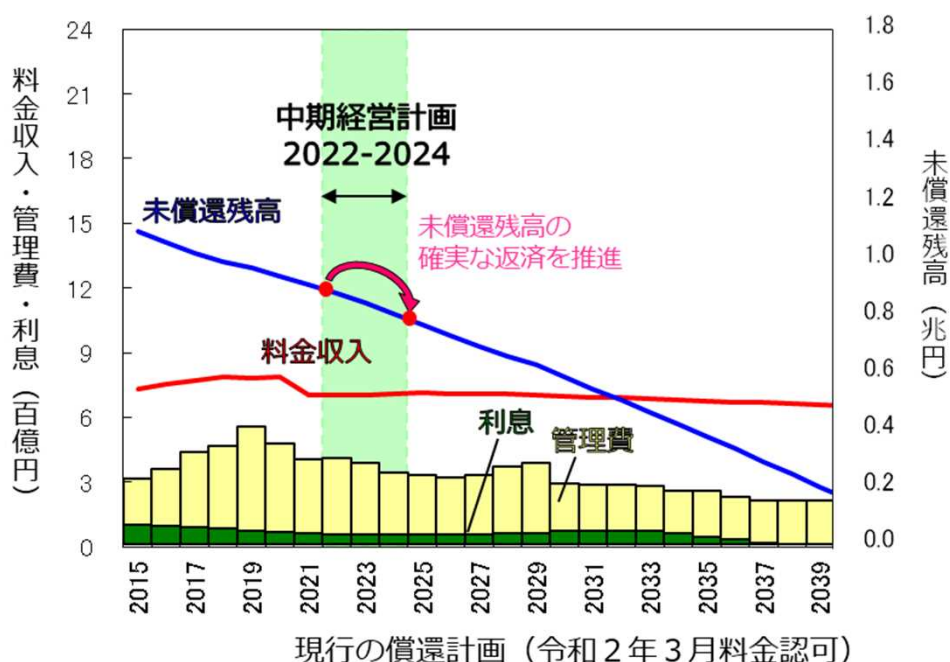
#### 新規投資表明件数

5件

(毎年度目標)

#### ESGファイナンス

環境(Environment)・社会(Social)・企業統治(Governance)に配慮している企業がこれらに関するプロジェクトに充当することを目的とする資金調達手段です。当公社では、調達した資金を社会的課題の解決に充当する「ソーシャル・ファイナンス」を2020年度より開始しました。2021年度までの2年間におけるソーシャルボンドの発行において、91件の投資家より投資表明を獲得しました。



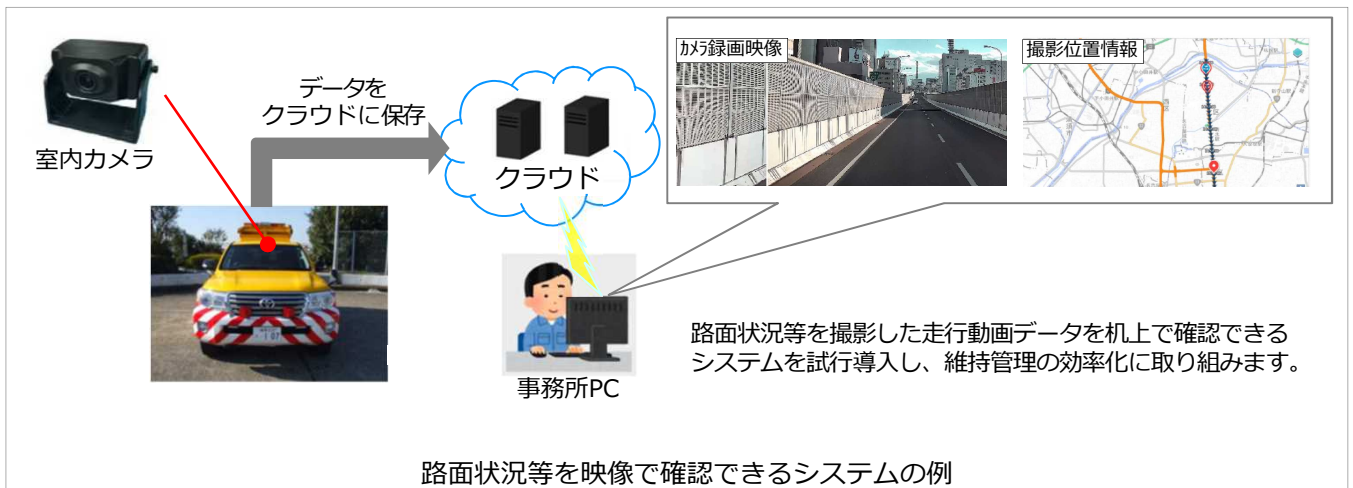
## 2 デジタル技術の活用・経営の合理化



デジタル技術の活用により、業務の効率化・高度化に取り組みます。

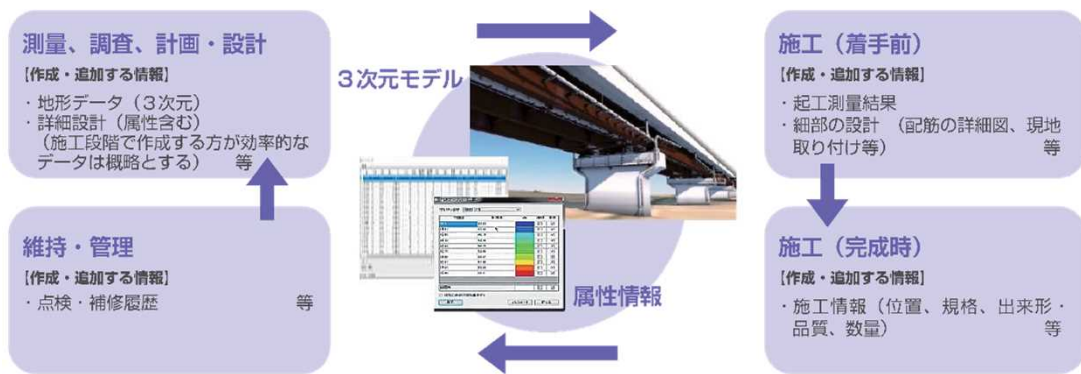
### (1) 効率的な維持管理の実施

様々なシステムやデータ（構造諸元データ、点検・補修データ、高速上情報データなど）を連携させ、さらにGIS（地理情報システム）の統合により、効率的に維持管理を実施するためのプラットフォーム構築について検討及び試行導入等を進めます。



### (2) 現場施工等への積極的な活用

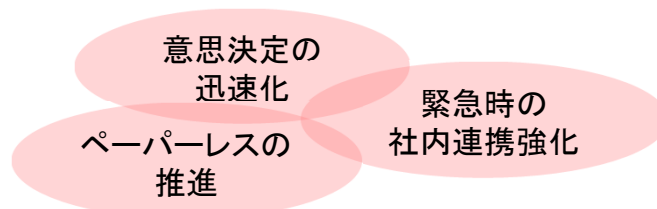
デジタル技術を用いた業務内容の提案にインセンティブを付与する制度の導入を検討します。また、現場施工管理の効率化に向けたBIM/CIMの適用ガイドラインを策定します。



【BIM/CIMのイメージ】（出典）国土交通省 国土技術政策研究所

### (3) 人事・会計システム等の見直しによる業務効率化

人事・会計システム等の見直しにより、システム及びデバイス間の連携を強化し、業務の効率化を図ります。



### 3 組織基盤の強化・働き方改革の推進



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みます。

#### (1) 業務を推進するための組織づくり

会社が直面する課題や重要な事項に対応するため、人的資源を最大限有効活用できる機動的かつ効率的な組織づくりを進めます。

**新たな組織づくり(2022年4月の主な改正)** ※2023年度以降も取り組みを継続

- 経営企画部に経営課を新設：予算・決算業務の一元化
- 交通管理部の体制強化：更なる交通安全対策の推進
- 都心アクセス事業部の体制強化：安全な工事施工体制の確立
- メンテナンス事業部にシステム高度化担当を新設：ETC関連設備等のシステム高度化の推進

#### (2) 職員の人材育成及び技術力等の向上

公社業務に関連した資格の取得を推進するとともに、学会や雑誌への論文投稿も積極的に行います。

また若手職員への技術継承のため、社内勉強会、実践研修を積極的に実施していきます。

#### 公社業務に関連した資格取得者数

**15名**<sup>※</sup>

(2022-2024年度目標)

※3カ年の累計目標値



現場研修

#### 公社業務に関連した資格取得の例

- ・技術士
- ・コンクリート診断士
- ・土木鋼構造診断士
- ・1級土木施工管理技士
- ・電気主任技術者 等

#### (3) 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 of 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。

#### 年次休暇の平均取得日数

**16日**

(2024年度目標)

#### 主な取り組み内容

- 年次休暇を取得しやすい環境づくり
- 育児休業等制度の拡充
- テレワーク（在宅勤務等）及び時差勤務の推進
- 更なるWeb化・電子化（テレワーク環境の拡充）

## 4 確実な事業推進



引き続き、公社が一丸となって中期経営計画の実現に向けて取り組むことで、計画的かつ確実に事業を推進していきます。

### 中期経営計画の進捗管理

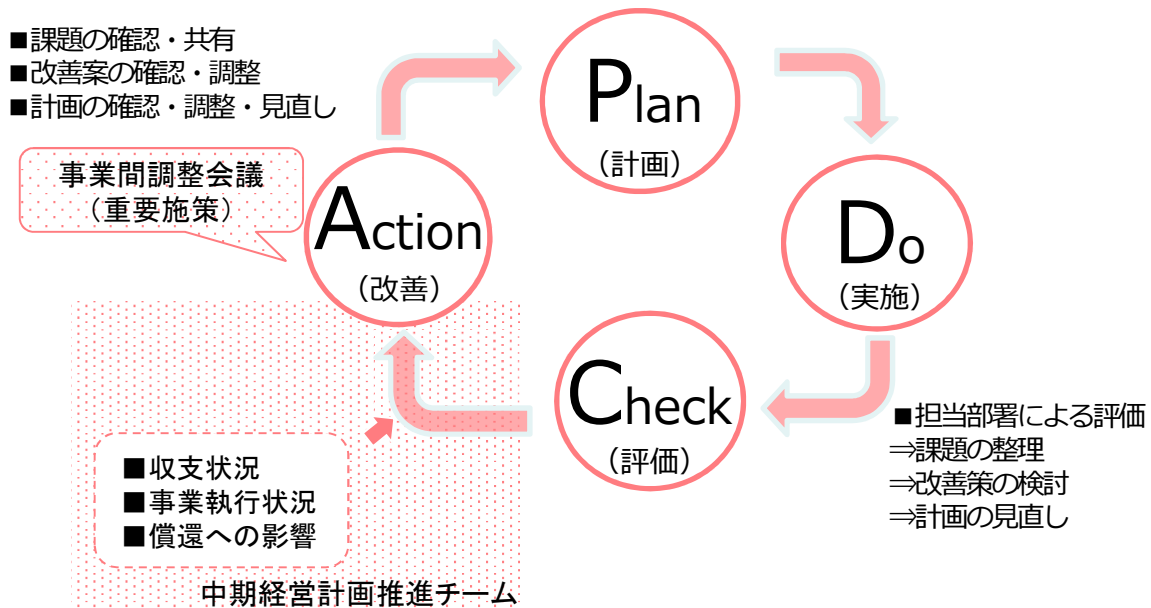
各部長等による「中期経営計画推進チーム」を設置し、取組項目について四半期ごとに実績の評価と改善策の確認を行い、進捗管理を図るとともに経営に影響を与える事項について適切な把握・評価を行います。

### (1) 重要施策間の連携強化

中期経営計画の施策のうち、複数部署が関連し、重要施策と位置づけた事業について、各事業の進捗や行程等の共有を図り、一体的に調整・課題解決を行います。

### (2) 経営計画の事業評価

長期計画（償還計画・整備計画・大規模修繕計画等）に影響を及ぼす事項について、適切に把握を行い改善・見直しを行っていきます。



新型コロナウイルスによって交通量が影響を受けていますが、ただちに経営に影響を与えるものではないと考えているため引き続き注視していきます。

## 施策・達成目標一覧

項目	施策	目標		
		2022年度	2023年度	2024年度
<b>第1章 使いやすさ(道路ネットワークの充実・有効活用)</b>				
都心アクセス関連事業の着実な推進	① 新たな出入口・渡り線の整備推進 (新洲崎出入口、新黄金出入口、栄出入口、丸田町JCT西渡り線・南渡り線)	→ 着実な事業の推進		
更なる利便性の向上	② 高速道路ネットワークの更なる充実	→ <b>【名岐道路】</b> 事業化に向けた取組み等 → <b>【既存ネットワークの更なる利便性向上】</b> 検討		
	③ 料金施策の推進	→ 検討		
<b>第2章 確かさ(安全・安心の徹底)</b>				
交通安全対策の実施	④ 総事故件数	710件	760件	730件
	⑤ 死亡事故件数	0件	0件	0件
	⑥ 逆走・誤進入による事故件数	0件	0件	0件
	⑦ 交通安全啓発活動の実施	→ 計画的に実施		
メンテナンス事業の実施	⑧ 大規模修繕完了率	70%	75%	80%
	⑨ 計画的な維持補修	→ 計画的に実施		
	新規 ⑩ 施設の計画的な更新	→ 計画的に実施		
	新規 ⑪ 点検計画に基づく着実な点検の実施	→ 計画的に実施		
	⑫ リフレッシュ工事の着実な実施	→ 毎年度実施		
道路構造物の保全	⑬ 県警等との合同取り締まり回数	8回	8回	8回
安定的な業務継続	⑭ 実践的な訓練による災害対応力の確保	→ 計画的に実施		
	⑮ 業務継続体制の確立	→ 整備		
<b>第3章 走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)</b>				
交通事案発生時の迅速な対応	新規 ⑯ 要請から現場到着までの民間レッカー車との時間差	50分	50分	50分
降雪・積雪への対策	⑰ 本線の通行止め解除時間	24時間以内	24時間以内	24時間以内
	⑱ 雪氷作業の効率化の推進	→ 計画的に実施		
道路交通情報提供の充実	新規 ⑲ 快適なドライブ環境のための道路交通情報提供	→ 計画的に実施		
交通集中による渋滞への対策	⑳ 渋滞対策実施箇所	1箇所	1箇所	1箇所
お客様ニーズにあったサービスの提供	㉑ 総合満足度	3.70以上	3.75以上	3.80以上



項目	施策	目標			
		2022年度	2023年度	2024年度	
<b>第4章 誠実さ(社会的責任の遂行)</b>					
持続可能な社会への貢献	新規 ⑳	高速道路の維持管理等に関わるCO <sub>2</sub> 排出量の削減	計画的に実施 →		2018年度比 19.5%減
	新規 ㉑	土木工事における週休2日制の実施	計画的に実施 →		
工事の品質確保と安全管理	㉒	工事の品質確保	計画的に実施 →		
	㉓	品質確保に向けた契約制度の改善	計画的に実施 →		
	㉔	工事事故防止に向けた安全管理の推進	実施	実施	実施
事業運営の信頼性向上	㉕	コンプライアンス等の意識の徹底	実施 →		
地域・社会への貢献	新規 ㉖	地域交流イベント企画回数	5回	7回	10回
	新規 ㉗	新しいモビリティ社会への貢献	情報収集・協力検討 →		
積極的な情報発信	新規 ㉘	ホームページアクセス数	29万	32万	33万
	㉙	自治体や大学等への技術提供と情報発信	計画的に実施 →		
<b>第5章 堅実さ(経営基盤の確立)</b>					
財務基盤の強化	㉚	個別投資家訪問数	50件以上	50件以上	50件以上
	新規 ㉛	新規投資表明件数	5件以上	5件以上	5件以上
デジタル技術の活用・経営の合理化	㉜	効率的な維持管理の実施	検討・試験導入 →		
	㉝	現場施工等への積極的な活用	計画的に実施 →		
	㉞	人事・会計システム等の見直しによる業務効率化	計画的に実施 →		
組織基盤の強化	㉟	業務を推進するための組織づくり	計画的に実施 →		
	㊱	公社業務に関連した資格取得者数	5名	5名	5名
	㊲	年次休暇の平均取得日数	15日	16日	16日
確実な事業推進	㊳	重要施策間の連携強化	計画的に実施 →		
	㊴	経営計画の事業評価	計画的に実施 →		





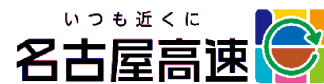
【SDGsとの関係】

会社では、経営理念を具体化し実現するため、「中期経営計画(2022-2024)」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。



【会社設立50周年記念ロゴ】

名古屋高速の形をイメージして曲線と50の丸い形を重ねて表現しています。  
これからもずっと市民や街と寄り添っていく名古屋高速として、曲線にメリハリのある形にして奥行きを出しており、これからの未来を作っていくことを伝えています。  
曲線を道路に見立ててシルエットに名古屋の街を描いています。



【名古屋高速道路デザインロゴ】

名古屋高速道路ネットワーク図をイメージしてデザイン化しています。「名古屋高速道路全線開通」より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 称 名古屋高速道路公社

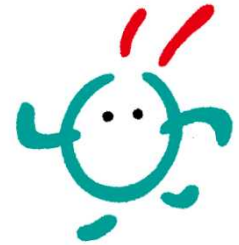
代表者 理事長 新開 輝夫

所在地 名古屋市北区清水四丁目17番30号

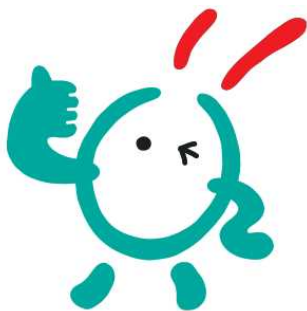
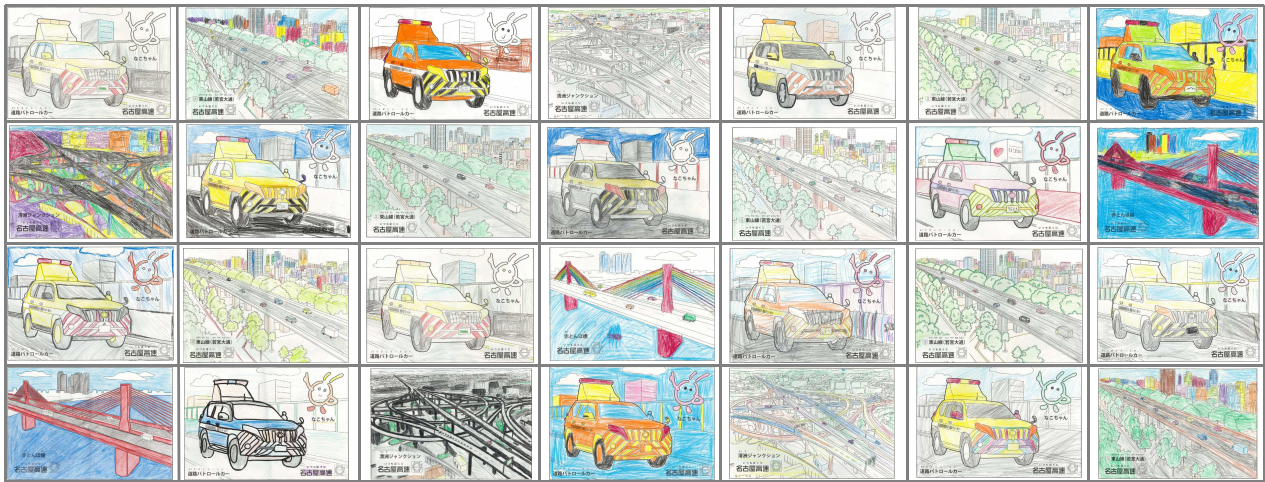
設 立 1970(昭和45)年9月24日

基本財産 3,213億8,300万円(2022年5月現在)

- 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き、名古屋高速道路の管理と密接な関係のある道路の管理
  - ・国や地方公共団体等の委託を受けて、道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究
  - ・名古屋高速道路と一体となって建設することが適当である事務所などの建設及び管理



いつも近くに  
**名古屋高速**



※本作品は、2021.11.3～2022.1.31まで募集していた「名古屋高速のぬりえをしよう！」の応募作品です。