

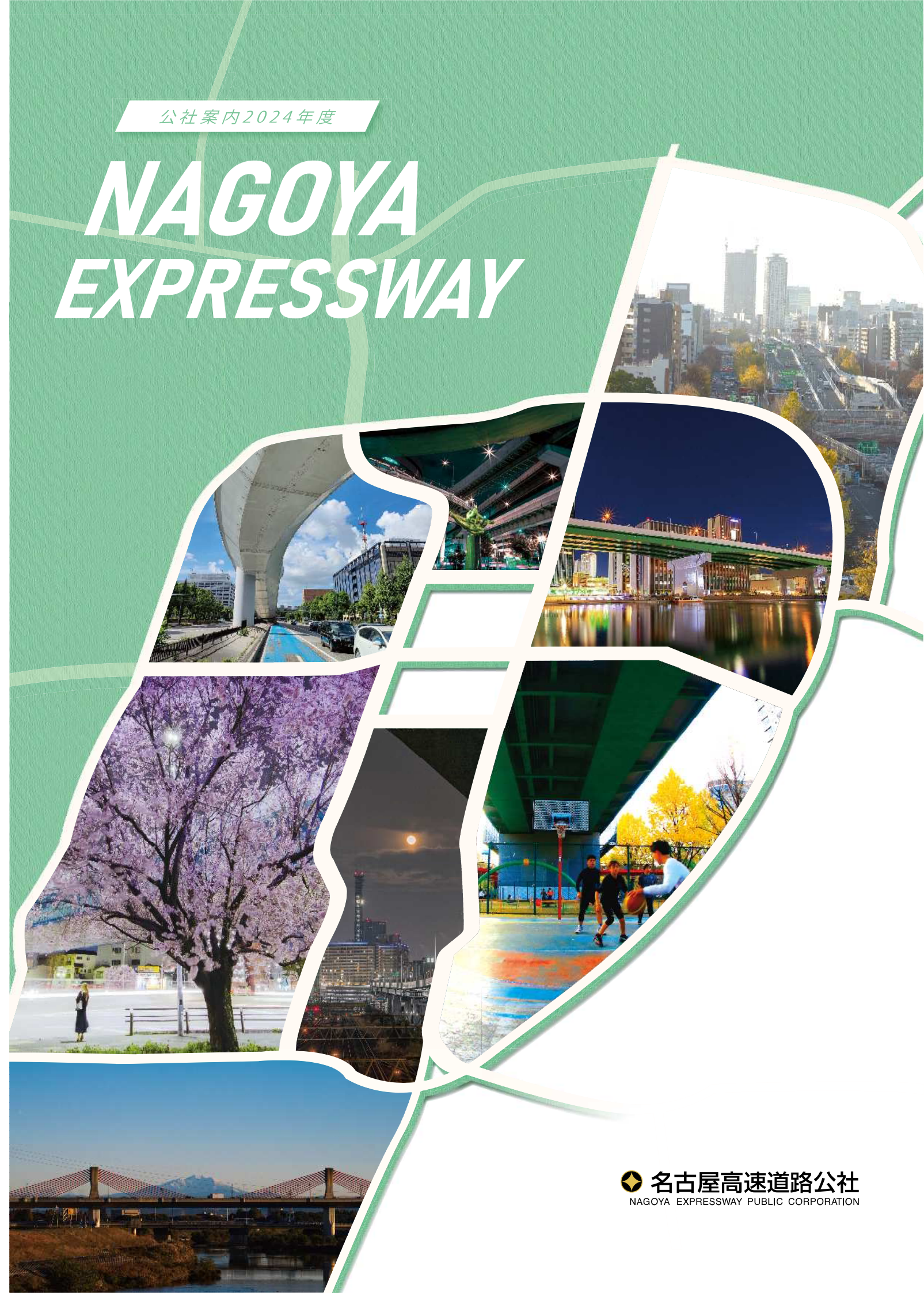
公社案内2024年度

NAGOYA EXPRESSWAY

いつも近くに
名古屋高速



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



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

はじめに

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

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

経営理念

基本理念

いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、
地域社会を支える名古屋高速を目指します。

基本方針

- I 都市交通施設としての役割を果たし、元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献します。
- II お客様を第一に考え、安全・安心・快適な利用環境を提供します。
- III 効率的で透明な事業運営に努め、創意工夫と自己研鑽で常に進化を続けます。

目次

はじめに／経営理念	01	確かさ(安全・安心の徹底)	09
ネットワーク／交通量	02	走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)	13
有料道路制度／整備効果	03	誠実さ(社会的責任の遂行)	18
予算・決算	04	堅実さ(経営基盤の確立)	21
中期経営計画／SDGs	05	公社概要／公社組織	24
使いやすさ(道路ネットワークの充実・有効活用)	07	名古屋高速のあゆみ	25

ネットワーク



交通量

名古屋高速道路は開通延長81.2km、2023年度には1日あたり約27万5千台のご利用をいただいております。名古屋都市圏における経済活動の礎を担っています。



有料道路制度

名古屋高速道路を始めとした有料道路は、借入金を主な財源として道路を建設し、お客様からの通行料金収入をもってその返済に充てています。

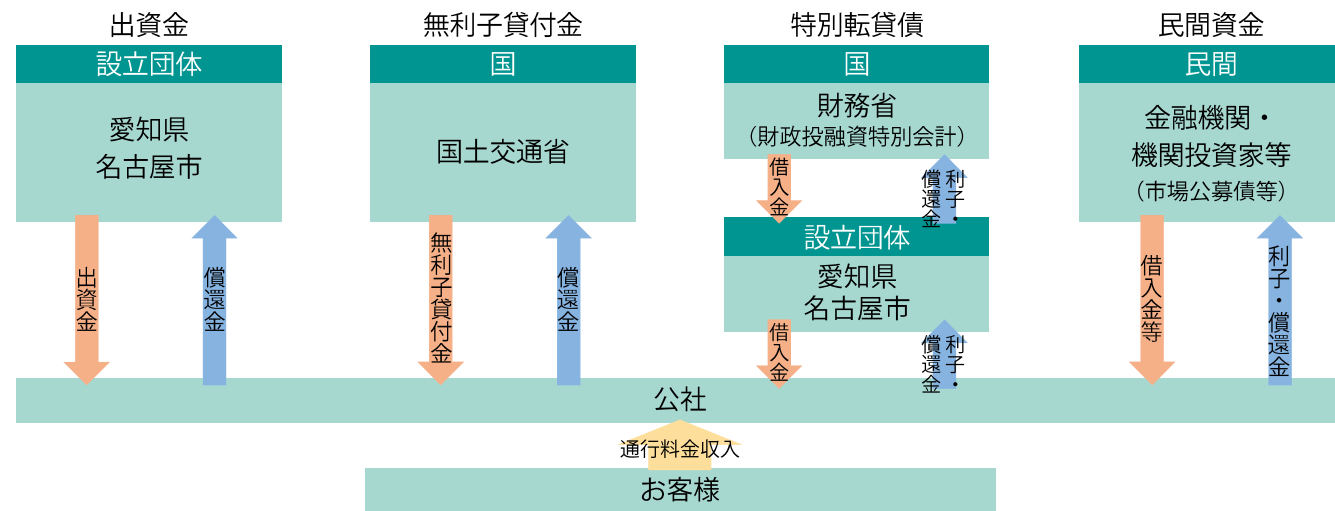
料金の決定基準及び手続きは道路整備特別措置法(以下「特措法」という。)に定められており、料金の決定にあたっては国土交通大臣の認可を受けなければなりません。名古屋高速道路の通行料金の額は、償還主義及び公正妥当主義の2原則に則って決定されています。

償還主義

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

公正妥当主義

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

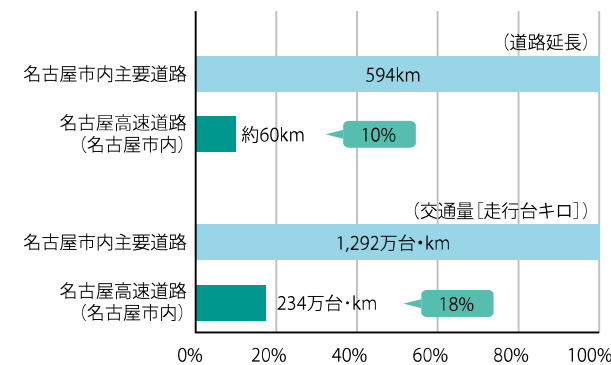


整備効果

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

道路交通の分担率

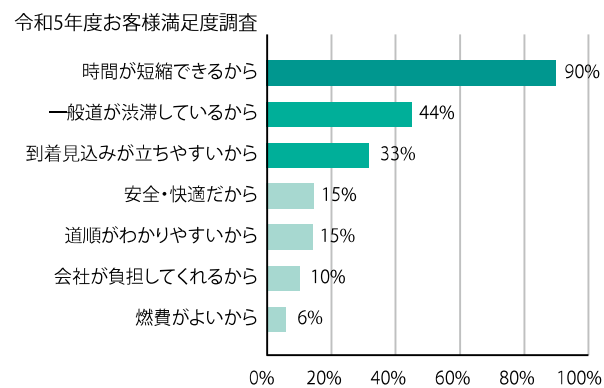
名古屋市内の主要幹線道路に占める道路の延長比率が約10%であるのに対し、同市内の約18%の交通量を担っています。



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

利用の理由

時間短縮や到着見込みの立ちやすさが上位を占めています。



予算・決算

2024年度収入・支出予算

(単位：百万円)

区分	収入			支出		
	科目	2024予算額	2023予算額	科目	2024予算額	2023予算額
建設事業費	県・市出資金	3,396	1,860	建設費	21,644	11,653
	無利子貸付金	5,660	3,100	一般管理費	918	688
	特別転貸債	7,924	4,340	支払利息	78	59
	民間借入金	5,660	3,100			
	計	22,640	12,400	計	22,640	12,400
管理事業費	料金収入	67,320	64,562	維持改良費	29,821	29,026
	民間借入金(借換)	40,286	41,098	業務管理費	11,885	11,528
	雑収入	250	244	一般管理費	2,072	1,829
				業務外支出	64,073	63,516
				予備費	5	5
	計	107,856	105,904	計	107,856	105,904
その他事業費	受託工事収入等	308	1,904	受託工事費等	308	1,904
合計		130,804		合計	130,804	120,208

年度別収支状況(2021年度~2023年度)

(単位：百万円)

年度	費用					収益		
	事業資産管理費	一般管理費	業務外費用	償還準備金繰入	計	業務収入	業務外収益等	計
2021	31,806	1,689	5,269	26,451	65,215	65,110	105	65,215
2022	30,209	1,610	4,954	31,392	68,165	68,024	141	68,165
2023	30,605	1,650	4,812	33,013	70,080	69,980	100	70,080

中期経営計画 2022-2024

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。

基本理念・基本方針に加え、前中期経営計画(2019-2021)の進捗・達成事項や長期の見通しを踏まえ、2022-2024年の計画期間中に次の施策に取り組みます。



SDGs (持続可能な開発目標) の達成に貢献する取り組み

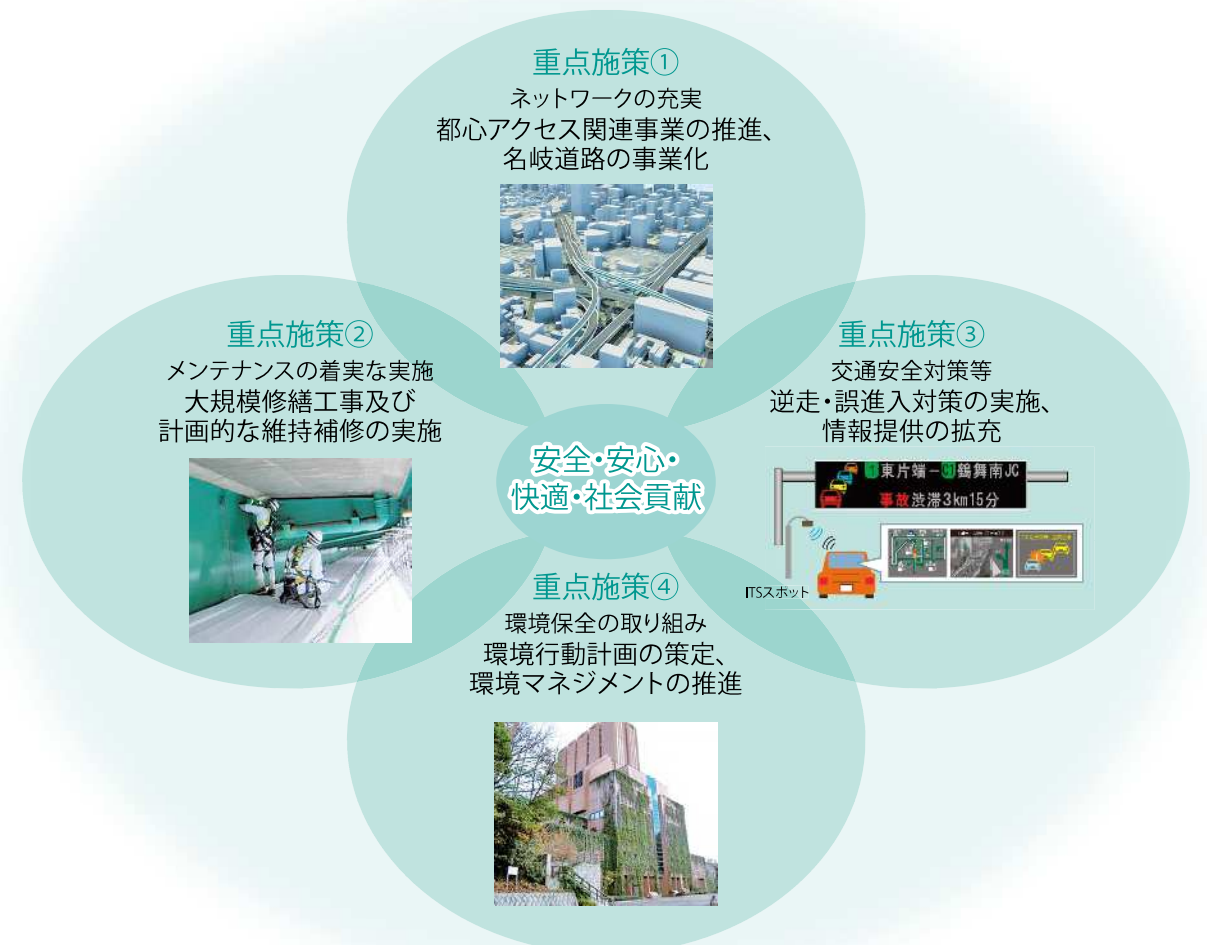
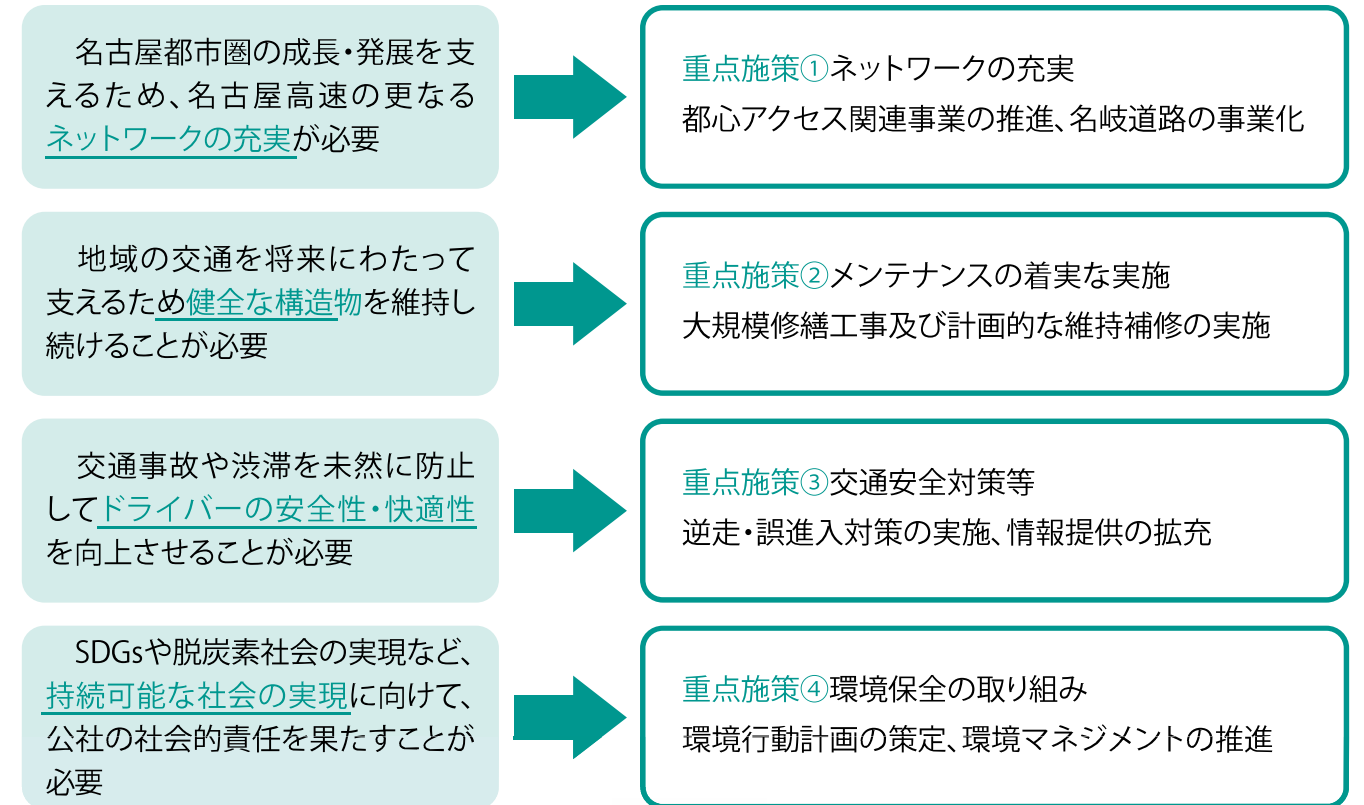
SDGsは、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であり、その目指すところは、名古屋高速道路公社の経営理念と重なり合うものであります。

このことから、名古屋高速道路公社では、経営理念を具体化し実現するため、取り組みに注力している「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。



中期経営計画の重点施策

前ページに示した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。



使いやすさ (道路ネットワークの充実・有効活用)



リニア中央新幹線開業を見据え名古屋駅等へのアクセスの向上を進め、道路ネットワークの更なる充実と機能の向上を図り、名古屋都市圏の成長・発展に貢献していきます。

都心へのアクセス向上の取り組み

名古屋高速道路は、名二環と一体となって名古屋都市圏の道路網の骨格となる自動車専用道路であり、名古屋市への流入交通の円滑な迂回分散を促すとともに、平面道路の混雑緩和や地域の交通環境の改善等の役割を担っています。

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

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

高速道路出入口の設置等によるアクセスの改善



凡例 ● 新設出口 ● 新設入口 ● 西渡り線 ● 南渡り線 ※各出入口名は仮称です。

- 新洲崎出入口の設置により、駅東方面とのアクセス向上を図ります。
- 新黄金出入口の設置により、駅西側とのアクセス強化を図ります。
- 栄出入口の設置及び丸田町のJCT西渡り線・南渡り線の追加により、栄・大須エリアの利便性向上、高速都心環状線の渋滞緩和、名古屋駅とのより円滑なアクセス向上を図ります。

将来の黄金出入口付近

新黄金出入口(完成イメージ)



【西方面からのアクセス向上】

- 西方面から名古屋駅西側へのアクセスが可能となるとともに、一般道路の走行距離及び所要時間の短縮が図られます。

将来の新洲崎JCT付近

新洲崎出入口(完成イメージ)



【東方面からのアクセス向上】

- 名古屋駅東側との往来がスムーズになります。
- 錦橋出口の交通が分散され、高速都心環状線の渋滞緩和が期待されます。
- 駅周辺から東方面へは、高速都心環状線を迂回する必要がなくなり、時間短縮が図られます。

整備効果の一例



将来の丸田町JCT付近

栄出入口・丸田町JCT(完成イメージ)



【栄・大須エリアの利便性向上】

- 高速出入口の選択肢が増え、目的地までの走行距離や所要時間の短縮が図られるとともに、周辺の交通が分散し、一般道路の渋滞緩和が期待されます。

【名古屋駅とのアクセス向上】

- 北方面から名古屋駅方面へは、高速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。
- 駅周辺から中部国際空港など南方面へは、高速都心環状線の北回りを經由せずにアクセスが可能となります。

【高速都心環状線の渋滞緩和】

- 高速都心環状線の交通が高速2号東山線に転換され、高速都心環状線の渋滞緩和や時間短縮が期待されます。

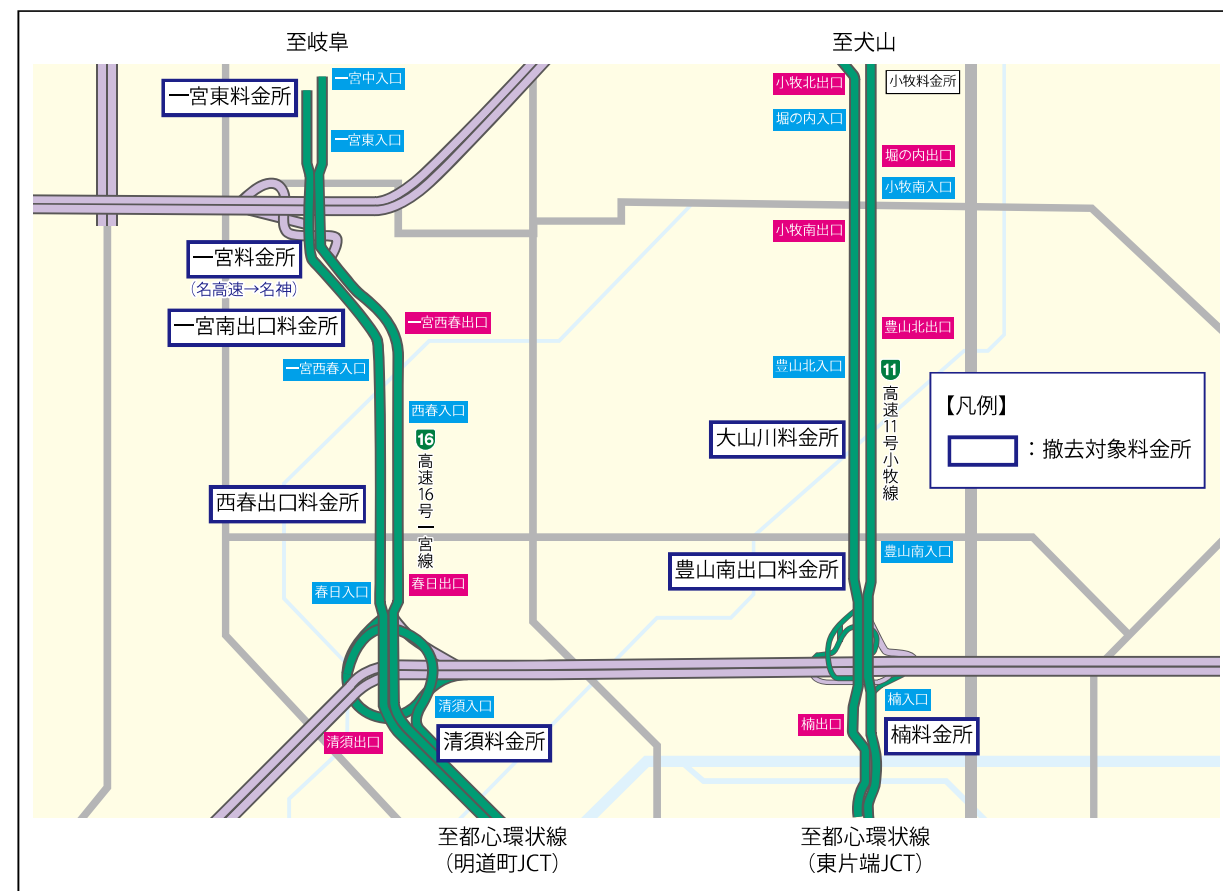
料金所配置の統一に向けた取り組み

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

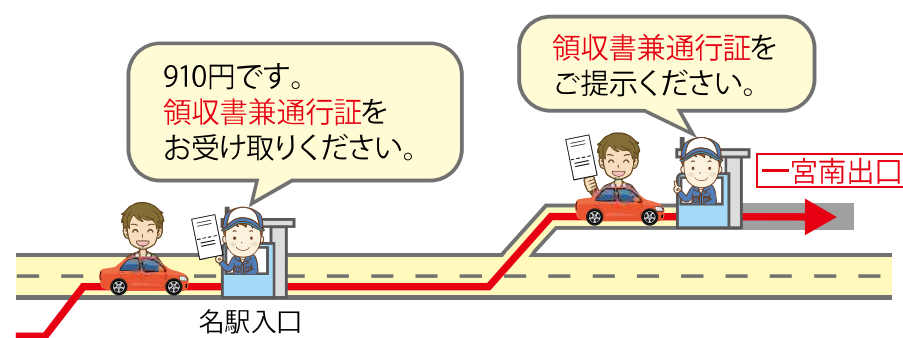
具体的には、料金所がない入口やジャンクション渡り線に料金所を新設し、高速11号小牧線、高速16号一宮線の一部にある出口料金所を撤去するとともに、料金圏の廃止に伴い、不要となる本線料金所の撤去について、検討・調整を進めています。

こうした取り組みにより、入口料金所で料金をお支払いいただいたお客様が出口料金所及び本線料金所で一旦停止等していただく必要がなくなり、名古屋高速道路をご利用いただくお客様の安全性、快適性、利便性が向上するものと考えています。

【撤去対象料金所】



【参考：現在のご利用方法（現金利用者）】



現在は、最初の料金所で料金をお支払い済みのお客様も出口料金所及び本線料金所で一旦停止していただいています。

確かさ (安全・安心の徹底)



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。

交通安全対策

交通安全対策の推進

交通事故の原因や形態、ネットワークの完成に伴う交通流の変化などを十分に把握し、分析するとともに、交通事故対策のこれまでの取り組みを評価して、有効な対策を計画的に実施していきます。

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

JCT合流部の事故対策（車線キープグリーンライン）

高速都心環状線JCT合流部付近では車線変更する車両が多く事故の危険性が高いため、合流部付近の混雑を抑え、事故の危険を減らすため、車線キープを促すための車線キープグリーンラインを導入しました。



鶴舞南JCT

逆走・誤進入対策（三次元レーザーレーダの導入）

これまで高速出入口部や本線合流部への看板設置、路面標示等により渋滞事故につながる可能性の高い逆走・誤進入対策を実施してきましたが、未だ車両の逆走や高速道路への誤進入は増加傾向にあり、少しでも逆走・誤進入を早く検知して迅速に対応できるよう、新たに三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を導入しました。



2号東山線 高針出入口

大規模修繕の着実な推進

大規模修繕工事の実施

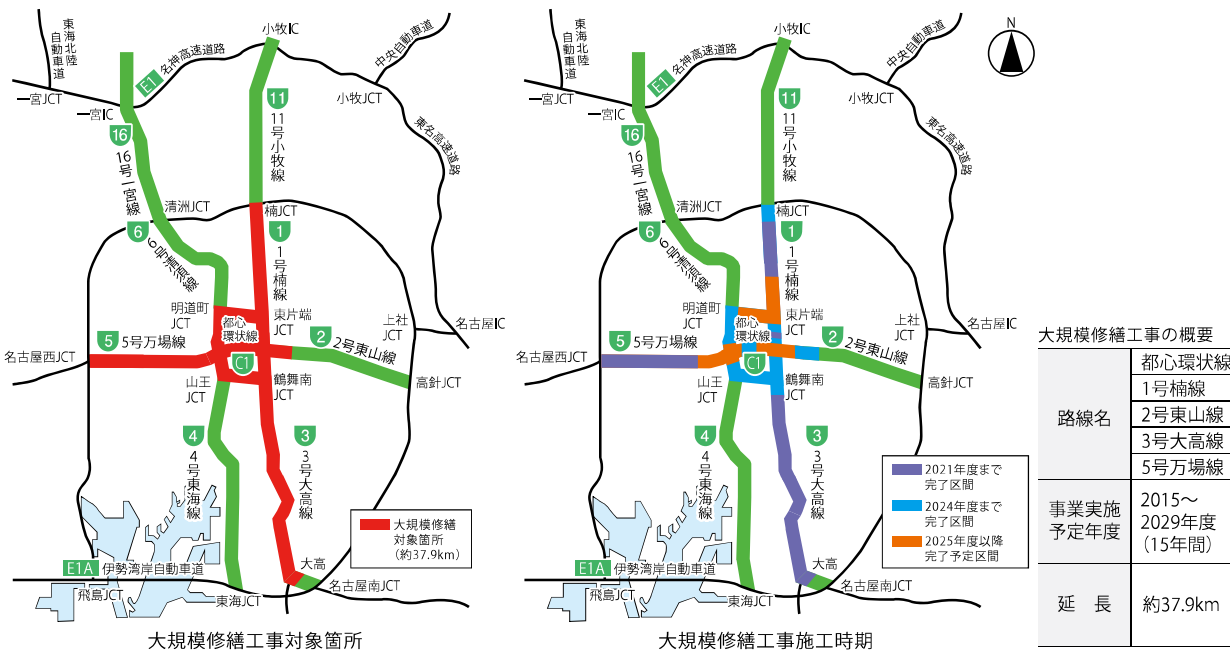
2015年7月に「名古屋高速道路の大規模修繕計画」を発表し、同年9月に大規模修繕実施に伴う料金の徴収期間の延伸に対する認可を受け、工事に着手しました。

古い基準*で設計された主要構造物に対して計画的に大規模修繕工事を実施することにより、構造物の大規模な更新を回避し、長寿命化を図ります。

2015年度より大規模修繕工事を開始し、供用からの経過年数が多い路線を優先的に実施してきており、対象工事延長の75%（2023年度末現在）が完了しています。

*【古い基準の例】

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



大規模修繕の対策例

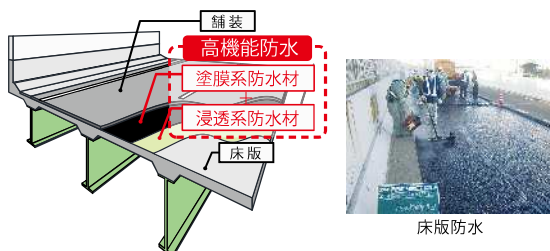
コンクリート床版上面



コンクリートの損傷・鉄筋腐食

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

<対策後のイメージ図>



床版防水

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

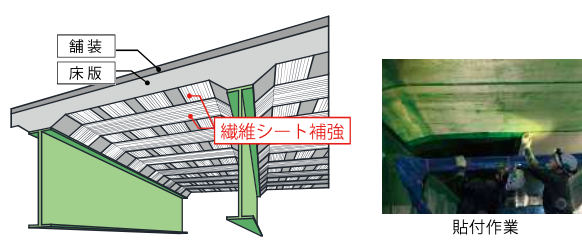
コンクリート床版下面



格子状(2方向)のひび割れ

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

<対策後のイメージ図>



貼付作業

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

道路施設の維持管理

適切な点検・診断、計画的な維持補修等の実施

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



リフレッシュ工事

安全・安心・快適な走行環境を提供するため、点検結果などを基に計画的にリフレッシュ工事を実施しています。この工事では、短期間の通行止めによる舗装の打ち換えや施設等の補修工事に併せて、構造物の長寿命化を図る床版修繕工事や点検作業を集中的に行います。近年では、鋼床版部の舗装撤去作業に効率的で効果的なIH技術による特殊機械を用いています。

2023年度は、高速2号東山線の新洲崎JCT～丸田町JCT区間において、8日間の終日通行止めを実施して行いました（東行きは早期通行止め解除を行い、工事後半は一車線規制で実施）。2024年度も、関係機関と協議のうえ、計画的なリフレッシュ工事を実施予定です。



鋼床版上の舗装撤去（IH技術による特殊機械）

コンクリート床版の打音検査

アスファルトの舗設

防災対策

緊急輸送道路としての機能発揮等に向けた取り組み

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

災害対応力強化に向けた取り組み

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

実践的な防災訓練の実施

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

遠隔操作による入口閉鎖装置の設置

災害時にお客様の安全を速やかに確保するため、2024年4月より一部の料金所において、遠隔操作できるエアバー式遮断棒による通行止めを開始しています。



入口閉鎖装置

【2023年度 防災訓練の実施状況】



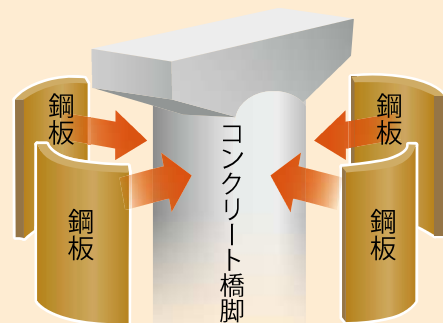
段差の応急復旧訓練



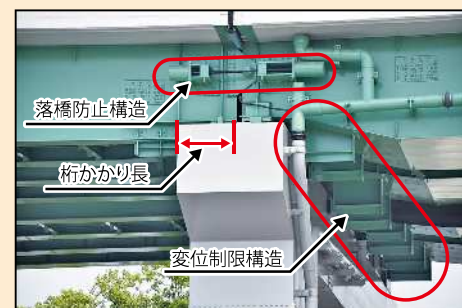
災害対策本部運営訓練

名古屋高速道路の耐震補強

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



コンクリート橋脚の補強（鋼板巻き立て）



橋桁の落橋防止システム

走りやすさ (快適なドライブ環境の追求)



交通集中による渋滞への対策を進め、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、より充実した道路情報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。

継続的な渋滞対策

都心へのアクセス向上の取り組み (P7参照) による、高速都心環状線の交通負荷軽減を図るとともに、お客様がよりスムーズに走行いただけるよう、渋滞が恒常的に発生している箇所について、定時性・速達性の確保に向けた渋滞対策に取り組んでいます。

凡例 ▲ 主な対策事例

対策前: 4車線区間 始まり (約300m 延長)

対策後: (セブラ帯撤去) 4車線区間 始まり

対策前: 至 鶴舞南JCT (第1, 第2)

対策後: 至 鶴舞南JCT (第1, 第2) 看板「Om先合流あり!」本線合流部1,200m 600m手前に設置

看板「Om先合流あり!」本線合流部1,200m 600m手前に設置

ラバーポール

交通規制時間・回数の縮減

交通事故・故障車・気象等の交通事案に伴う渋滞・通行止め時間の縮減として、公社レッカー車の運用体制・稼働時間を拡充し、交通傷害となる事故・故障車両の早期搬出による規制時間の短縮を図るとともに、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。

また工事ごとの交通規制を極力避け、同じ交通規制区域内で行うことのできる工事を集約し、工事による交通規制回数の縮減を図ります。



公社レッカー車



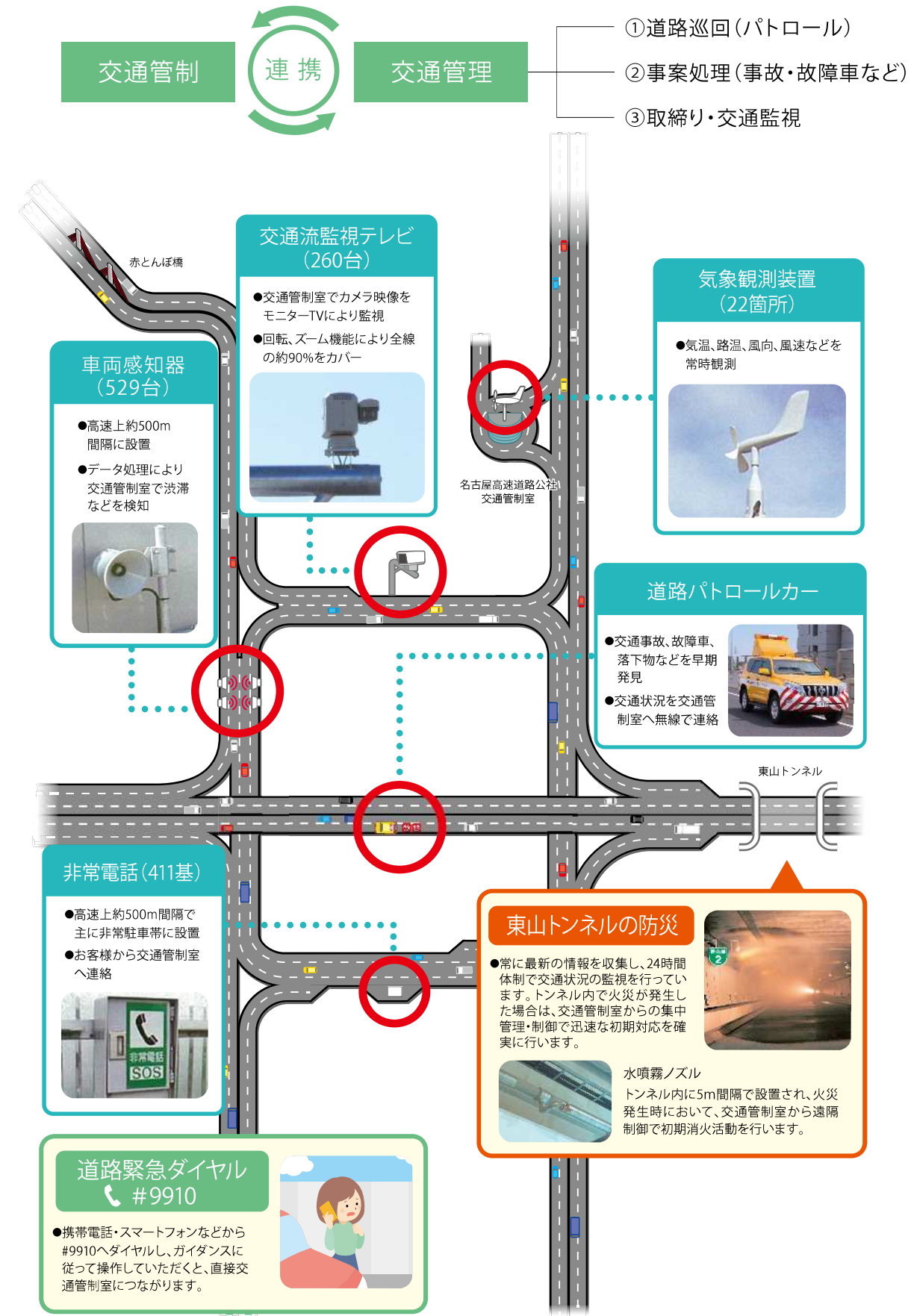
公社レッカー車による作業状況

交通管制システム・交通管理

お客様の安全・安心・快適なドライブを24時間・365日体制でサポート

道路パトロールカーによる定期的な巡回や、交通事故、故障車などの緊急時に迅速な対応を行うことで、お客様のスムーズな走行環境を確保しています。

交通管制室は、高速道路上のすべての情報を常に迅速に収集し、交通司令の適切な判断・指示のもと、事案対応、お客様への情報提供を24時間・365日体制で行っています。



交通管制室

大型表示装置

●監視カメラの映像、渋滞・交通事故・落下物などの道路交通情報を表示。

管制隊員

交通司令

管制隊員の役割

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

交通司令の役割

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

取締り・交通監視

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

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



違反車両の取締り

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。

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。



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)

雪氷作業の効率化の推進

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

走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)

走りやすさ(快適なドライブ環境の追求)

積極的な情報発信

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

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

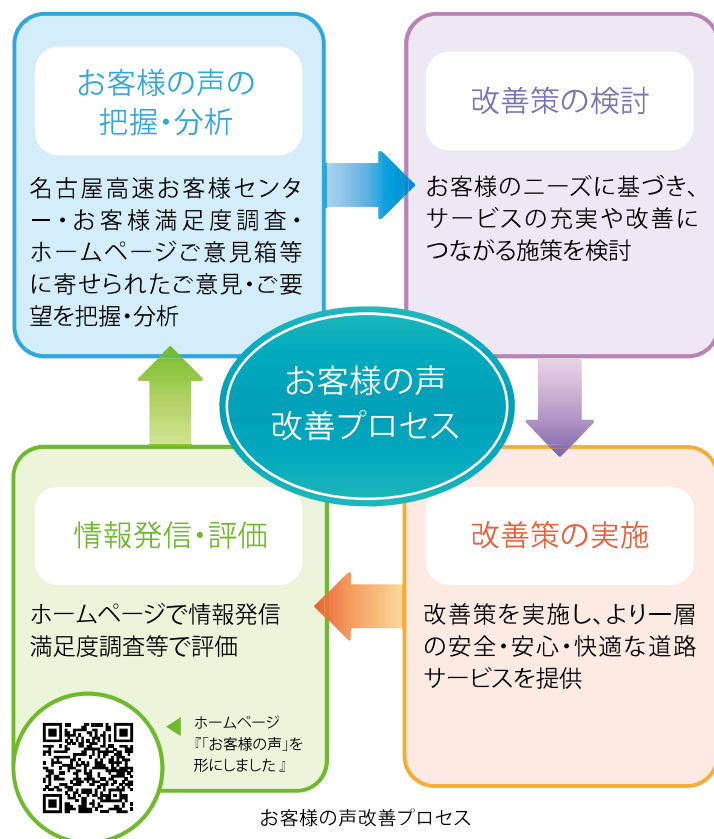
公社ホームページでは名古屋高速道路の魅力向上や事業への理解を深めてもらうため、お出掛け情報を掲載したり、キャラクターが名古屋高速道路を紹介する動画を公開しています。



お客様意見の把握・分析・施策反映

お客様の総合的なお問い合わせ窓口として名古屋高速お客様センターを設置し、お客様のご意見・ご要望に対して丁寧に対応しています。また、メールでお問い合わせを受け付けるホームページご意見箱の活用や名古屋高速道路モニターからご意見・ご要望をお聞きする事など、様々な手段を通してお客様の声を把握しています。これらのご意見・ご要望を分析し、お客様ニーズに基づいた施策への反映や改善に努めており、改善事例は公社ホームページやリーフレット等で、お客様へ情報発信しています。

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



お客様満足度調査結果

総合満足度の推移 (5段階評価)

2023年度 3.67
(2022年度 3.77)

- 1.調査期間: 2023年9月1日(金)~9月30日(土)
- 2.調査方法: 調査票の配布及びインターネットによるアンケートを実施
- 3.回答数: 8,643件



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への取り組みに加えて、SDGsや脱炭素社会への貢献、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て社会的責任を果たしていきます。

環境保全への取り組み

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

脱炭素社会への貢献

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

ネットワーク整備による環境負荷の低減

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

年間CO₂排出量(2023年度日平均利用台数27.5万台/日)

太陽光パネルの設置

料金所内の電力の一部に、太陽光エネルギーを採用しています。

桶料金所

道路照明のLED化

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

東山トンネル

沿道環境の改善

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

遮音壁の設置

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

遮音壁(高速1号桶線萩野付近)

高機能舗装の敷設

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

一般的な舗装 vs 高機能舗装

タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の流れがなく、空気圧縮音、膨脹音が発生する。

空隙に空気が逃げ、音が生じにくい。

高架裏面吸音板の設置

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

高架裏面吸音板(高針JCT付近)

高機能舗装の敷設

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

高機能舗装の音の伝搬

音を吸収

高架裏面吸音板

遮音壁

高架裏面吸音板の吸音効果により、反射音を低減することができる。

道路施設の環境共生

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

施設の壁面および屋上の緑化

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



緑橋換気所(壁面緑化)



2号東山線久屋大通付近丸みを帯びた梁なし2柱式橋脚の採用

街との調和

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

パイプ照明の採用

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



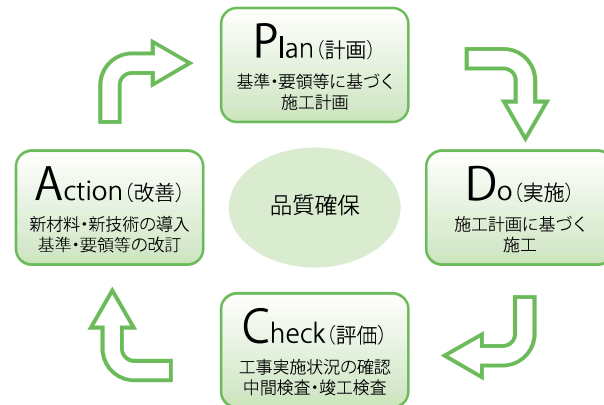
高速都心環状線(明道町JCT~東片端JCTの一部区間)

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。

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。



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

地域・社会への貢献

地域の皆様とのコミュニケーションを図り、地域との繋がりを深めます。

ネクス・プラザ(名古屋高速道路広報資料センター)

ネクス・プラザを活用した小中学校の総合学習などの利用促進や、夏や秋にはネクス・プラザイベントなどを開催し、地域の皆様との繋がりを深めています。

総合学習としての活用

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



総合学習としての活用状況

地域社会との共生

名古屋高速道路を身近に感じていただくため、フォトコンテスト、ワークショップのイベントを開催したほか、地域交流イベントへ出展し、多くの方に楽しんでいただきました。

また、沿線地域の観光施設を巡るデジタルスタンプラリーの開催や、情報冊子「naco」を半期ごとに発行するなど、沿線地域の活性化につながる取り組みを行っています。

今後も沿線地域との連携、交流を深め、地域との繋がりを深めます。



フォトコンテスト



ワークショップの様子



横断幕を再利用した編込みバッグ等



地域交流イベント



情報冊子「naco」

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。

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。

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ファイナンスを推進していきます。



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。2023年度までの4年間で123件の投資家より投資表明を獲得しました。

2022・2023年度名古屋高速道路債券(市場公募債)発行状況

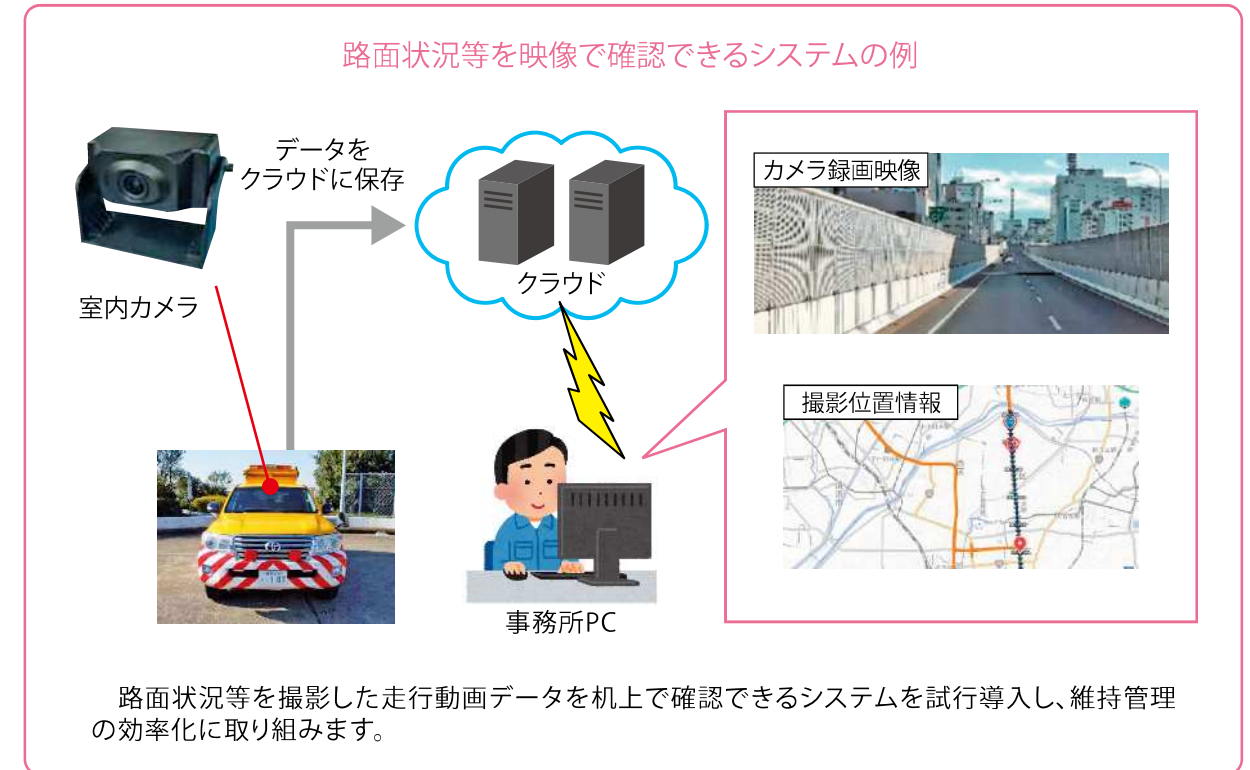
回号	年限	発行額	発行年月日	利回り
162回	2年	80億円	2022年12月16日	0.126%
165回	5年	33億円	2022年12月16日	0.304%
167回	3年	40億円	2023年2月24日	0.161%
168回	5年	30億円	2023年2月24日	0.424%
169回	7年	50億円	2023年2月24日	0.611%
170回	10年	20億円	2023年2月24日	0.755%
171回	3年	30億円	2023年9月25日	0.215%
172回	10年	40億円	2023年9月25日	0.767%
173回	2年	70億円	2023年12月25日	0.265%
174回	5年	37億円	2023年12月25日	0.567%
177回	10年	13億円	2023年12月25日	0.924%

デジタル技術の活用(DX推進)

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。

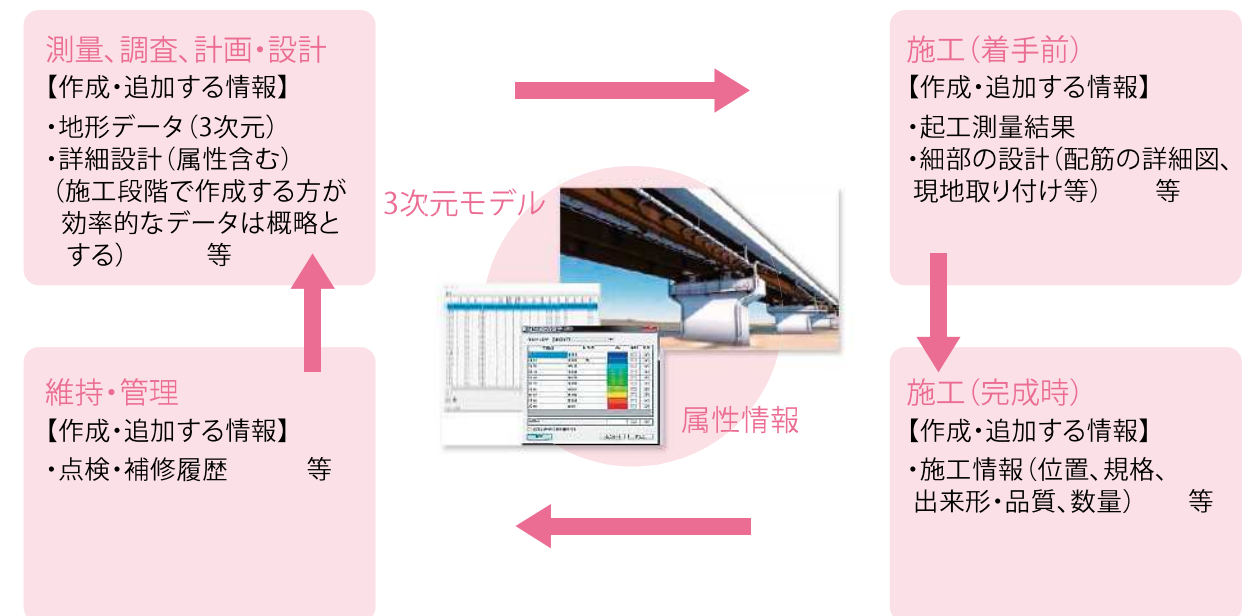
効率的な維持管理の実施

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。



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 国土技術政策総合研究所)

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んでいます。

人材の育成と新たな技術の蓄積

資格取得の奨励及び支援

職員の自己成長に対する意欲を促進し、あわせて会社の技術力等を向上させるための取り組みとして、資格取得のための勉強会の実施などの支援を行っています。

(主な資格取得者数:技術士9名、電気主任技術者2名、1級建築士1名、コンクリート診断士15名、土木鋼構造診断士7名、博士2名)

※2024年4月1日現在



社内研修の様子(技術研修)

ワークライフバランスの推進

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

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)



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

愛知県「休み方改革」
イニシアチブ賛同企業
(2023.6.1登録)



名古屋市
親学推進協力企業
(2023.6.6登録)

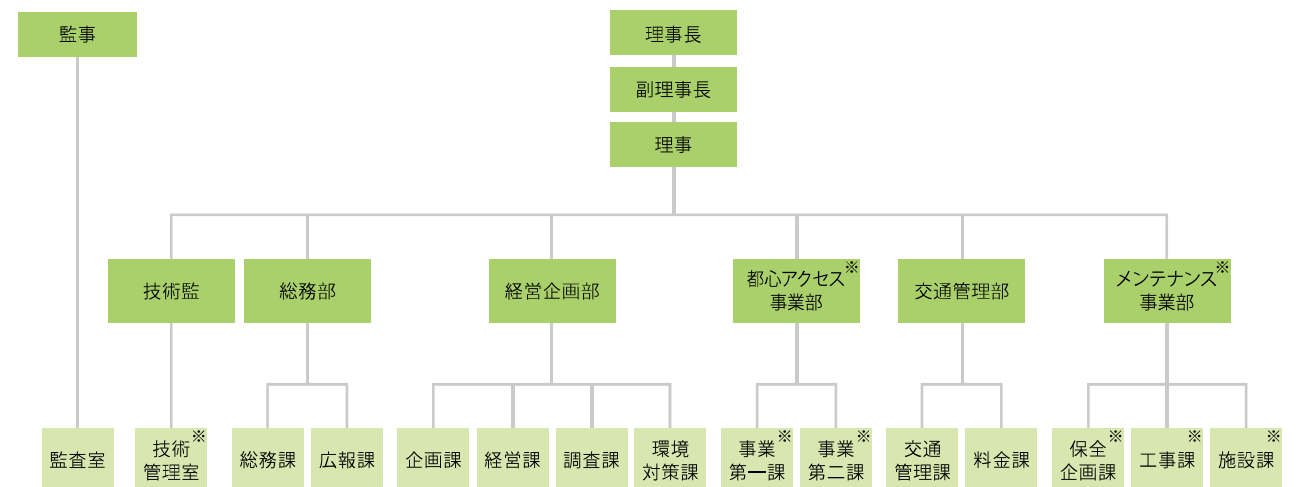


名古屋市
子育て支援企業
(2024.1.31取得)

公社概要

名称	名古屋高速道路公社
代表者	理事長 松井 圭介
所在地	名古屋市北区清水四丁目17番30号
設立	1970年9月24日
基本財産	3,266億3,900万円(2024年4月現在)
役員数	理事長1名、副理事長1名、理事2名、監事1名
職員数	226名(2024年4月1日現在)
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・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
供用延長	81.2km
通行台数	約27.5万台/日(2023年度実績)
料金収入	約700億円(2023年度実績)

公社組織



※…所在地 黄金ビル
〒453-0804 名古屋市中村区黄金通7-28-1
TEL (052) 461-4400 (代表)

●名古屋高速道路公社ホームページ

名古屋高速

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



PCサイト
QRコード



スマートフォン
サイト
QRコード

●ETC課金修正フォーム

ETCで通行された際の料金の修正を受け付けております。



ETC課金修正
フォーム
QRコード

●名古屋高速ハイウェイテレホン

最新の交通情報を24時間提供しております。(5分ごとに更新)

052-919-3232

●名古屋高速お客様センター

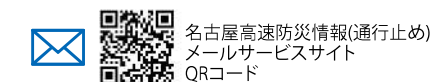
052-919-3200

クイックさんに、まるまる

9:00~19:00[年末年始(12/29~1/3)を除く]

●名古屋高速防災情報(通行止め)メールサービス

登録されたお客様のメールアドレスに、
通行止め情報をお送りします。



名古屋高速防災情報(通行止め)
メールサービスサイト
QRコード



名古屋高速公式
Facebook
QRコード



名古屋高速公式
X(旧Twitter)
QRコード



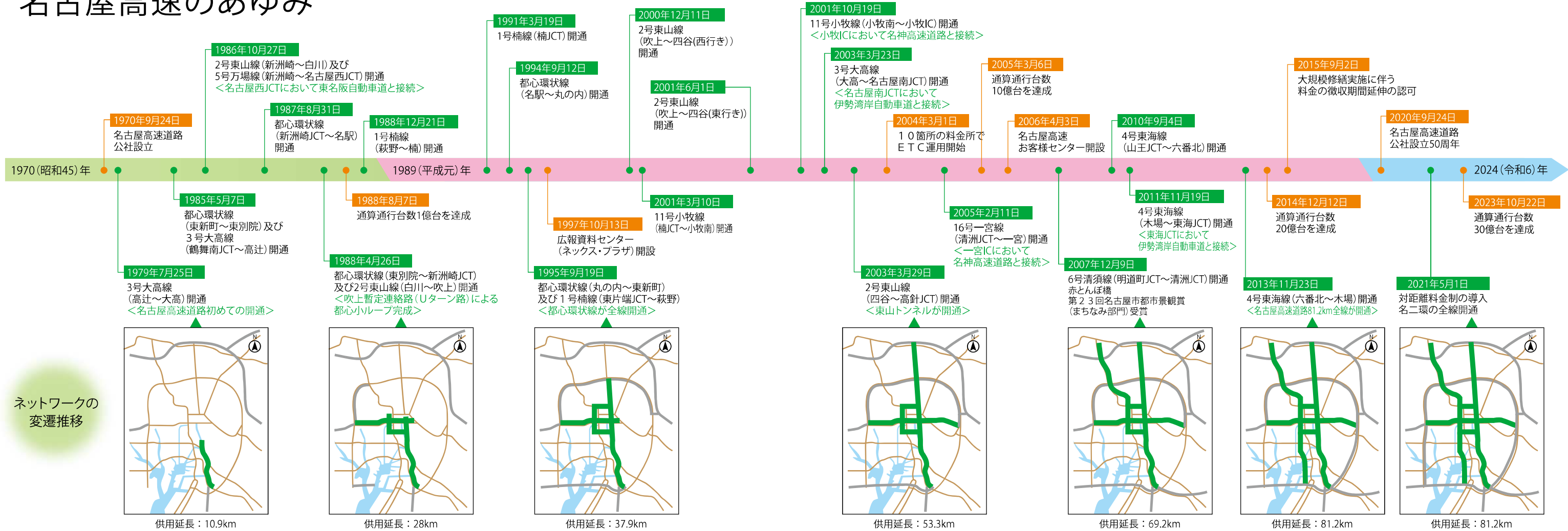
名古屋高速公式
Instagram
QRコード



名古屋高速公式
YouTube
QRコード

※QRコードは、(株)デンソーウェーブの登録商標です。

名古屋高速のあゆみ



ネックス・プラザへ行こう!

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

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



事前予約をすると展示物のガイドを受けたり、交通管制室の見学もできるよ!

ネックス・プラザへ行こう!
(公社HP)



開館時間：10:00～17:00(入場無料)
休館日：毎週月曜日(月曜日が祝休日の場合は翌日)・年末年始(12/29～1/3)
所在地：名古屋市北区清水四丁目17-30 名古屋高速道路公社黒川ビル内
※地下鉄名城線「黒川」駅1番出口より、南へ徒歩5分

交通管制室見学

交通管制室は名古屋高速道路の安全を守るため24時間365日休まずに目を光らせています。交通管制室見学を希望される方は事前に下記連絡先までお申し込み下さい。



交通管制室見学

【予約受付】

電話番号：052-919-3241

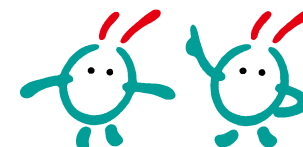
受付時間：10:00～17:00

※事前受付は、希望日の前日までをお願いします。

※交通管制室見学は、受付が必要です。(自由見学不可・要予約)

なお、交通管制室は12時～13時、16時以降は見学できません。

また、当日、都合により受付を中止する場合がございます。ご了承ください。



名古屋高速道路公社イメージキャラクター「ナコちゃん」

名古屋高速道路ネットワーク図や公社事業からイメージをデザイン化し、1994年に誕生。愛称「ナコちゃん」の名前は、1997年に皆様に付けていただきました。2020年度に公社設立50周年を迎えたことを記念し、「ナコちゃん」のデザインをリニューアルしました。