

公社案内2019年度

NAGOYA EXPRESS WAY

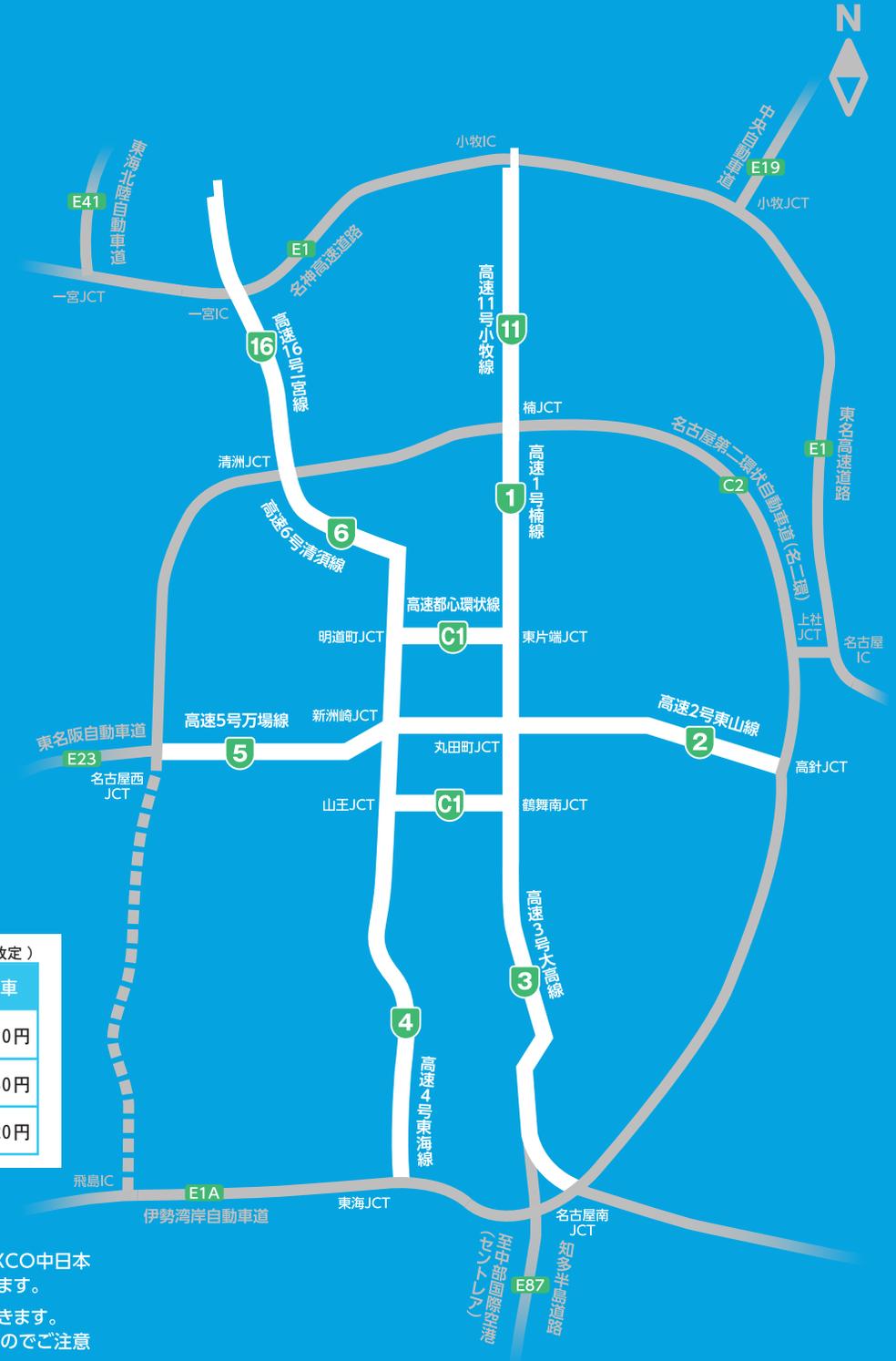


はじめに

名古屋高速道路は、1979(昭和54)年7月に高速3号大高線(高辻～大高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。そして、2019年で最初の開通から40年の節目の年を迎え、そのネットワーク機能を十分に発揮することにより、今や名古屋都市圏になくてはならない存在となっています。

日平均通行台数も34.4万台を超え、名古屋高速道路公社は、基本的な視点を「整備」から「利用」へと移し、定時性、安全性の確保に向けた対策を推進し、また、老朽化が進んだ構造物の長寿命化対策を進め、お客様サービスの一層の向上に取り組んでまいります。

路線番号	路線呼称	区 間	距離(km)
C1	高速都心環状線	都心環状線部	10.3
1	高速1号楠線	東片端JCT～楠JCT	5.6
2	高速2号東山線	新洲崎JCT～高針JCT	10.3
3	高速3号大高線	鶴舞南JCT～名古屋南JCT	12.1
4	高速4号東海線	山王JCT～東海JCT	12.0
5	高速5号万場線	新洲崎JCT～名古屋西JCT	6.8
6	高速6号清須線	明道町JCT～清洲JCT	7.0
11	高速11号小牧線	楠JCT～小牧IC	8.2
16	高速16号一宮線	清洲JCT～一宮市線四丁目	8.9
計			81.2



料金のご案内

(2019年10月1日改定)

料金圏	普通車	大型車
名古屋線	780円	1,570円
尾北線(一宮線・小牧線)	370円	730円
特定料金区間*	210円	420円

※尾北線(小牧線)楠JCT⇄豊山南出入口、堀の内入口⇄小牧IC、小牧北出口

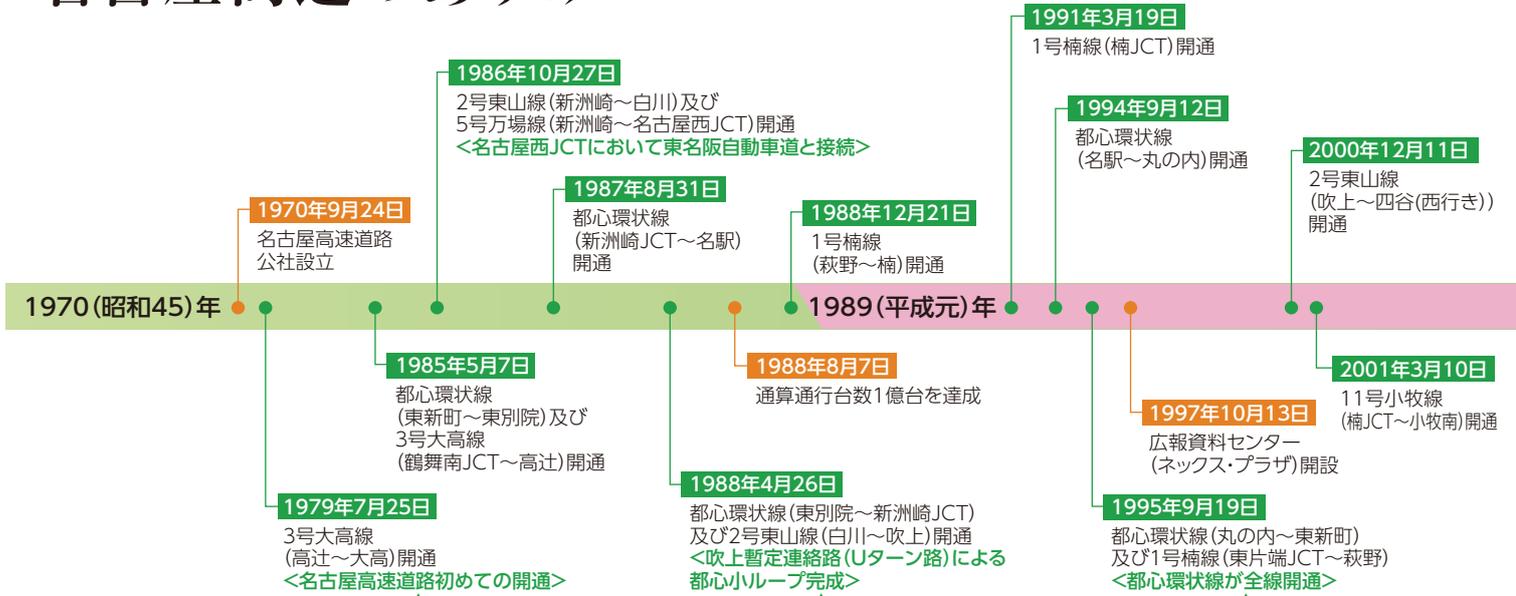
- 一宮料金所及び東海(合併)料金所では、NEXCO中日本と名古屋高速の通行料金を同時に収受しています。
- 通行料金は現金及びETCカードでお支払いできます。クレジットカードを使用することができませんのでご注意ください。(一宮料金所及び東海(合併)料金所を除く。)

目次

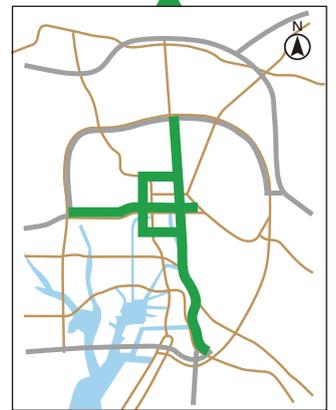
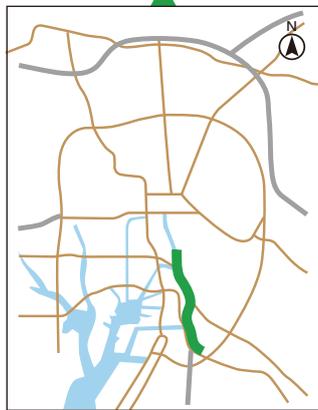
はじめに／料金のご案内	01
名古屋高速のあゆみ	03
経営理念／中期経営計画(2019-2021)	05
ネットワーク	07
安全／安心	08
快適	12
環境	16
人材／技術	17
公社概要／公社組織	18



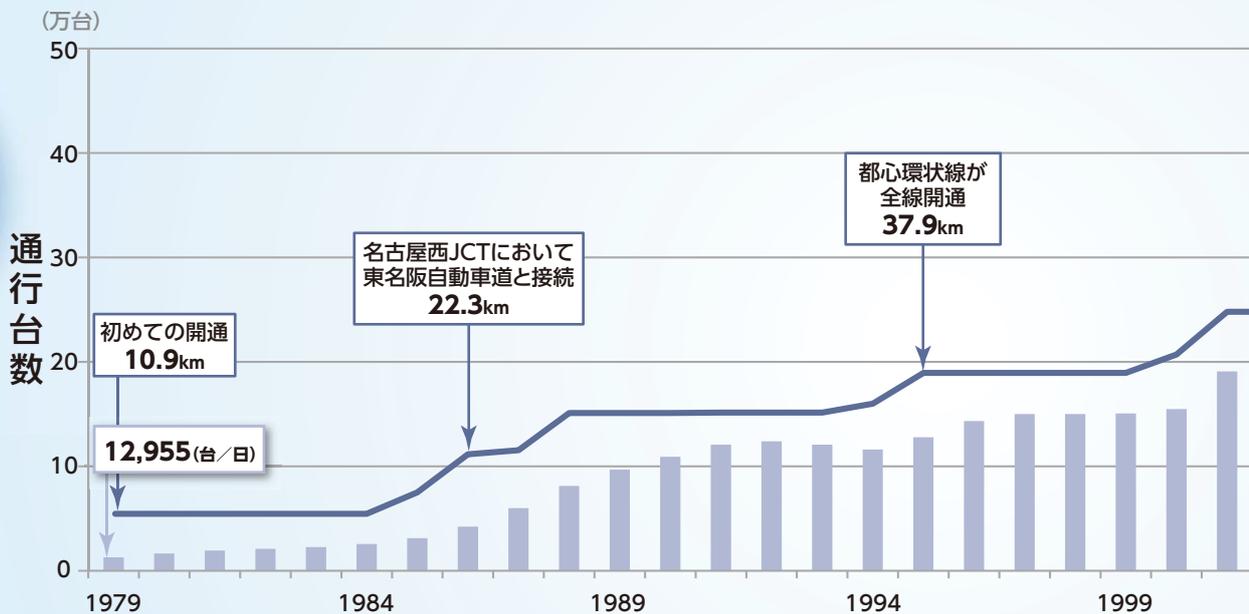
名古屋高速のあゆみ

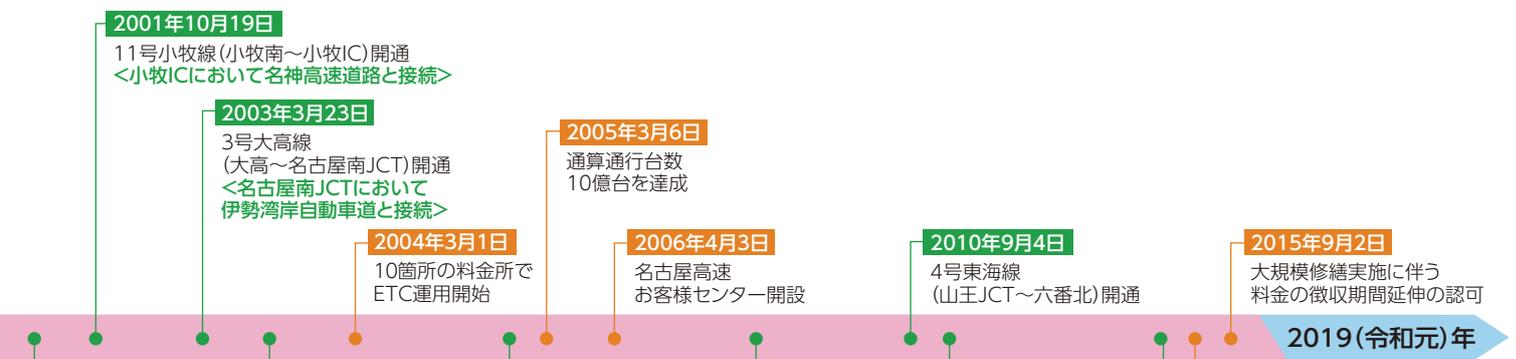


ネットワークの変遷推移



通行台数(日平均)と供用延長の推移





2001年6月1日
2号東山線
(吹上~四谷(東行き))
開通

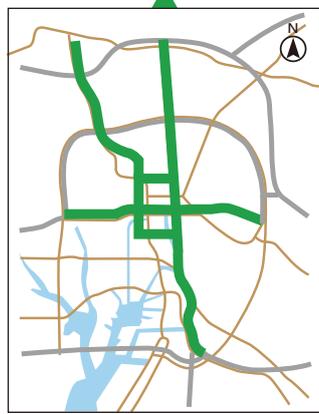
2003年3月29日
2号東山線
(四谷~高針JCT)開通
<東山トンネルが開通>



供用延長：53.3km

2005年2月11日
16号一宮線
(清洲JCT~一宮)開通
<一宮ICにおいて
名神高速道路と接続>

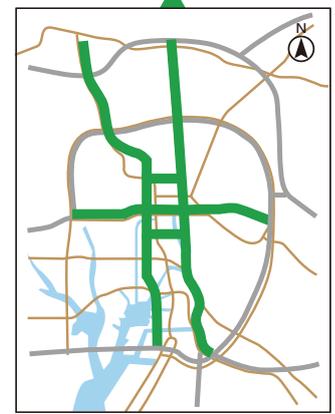
2007年12月9日
6号清須線(明道町JCT~清洲JCT)開通
赤とんぼ橋
第23回名古屋市都市景観賞
(まちなみ部門)受賞



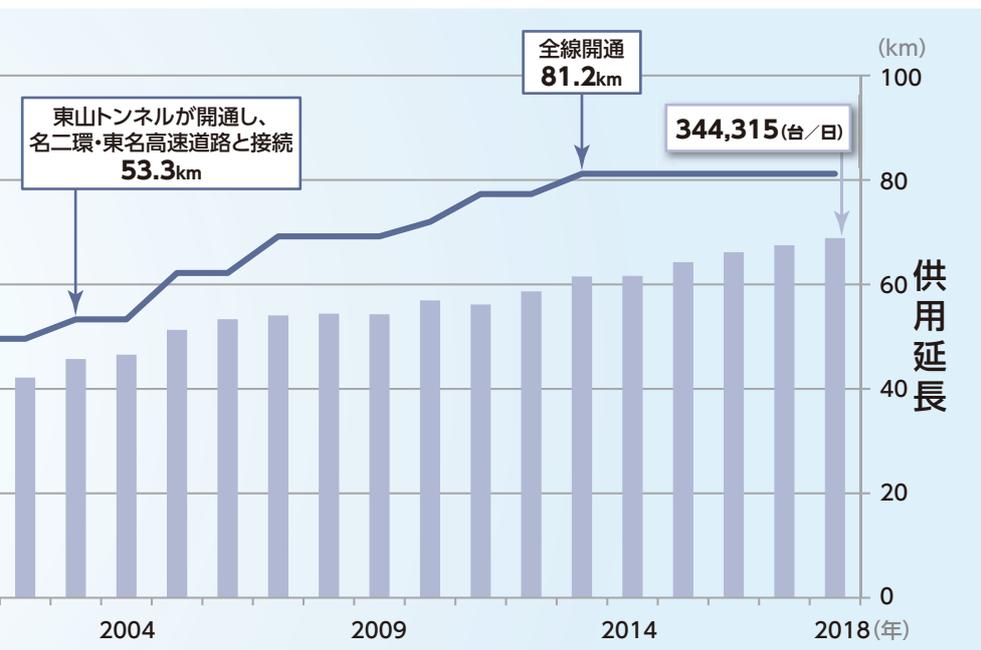
供用延長：69.2km

2011年11月19日
4号東海線
(木場~東海JCT)
開通
<東海JCTにおいて
伊勢湾岸自動車道と接続>

2013年11月23日
4号東海線(六番北~木場)開通
<名古屋高速道路81.2km全線が開通>



供用延長：81.2km



名古屋高速は、愛知県の経済の成長に併せ発展し、現在では1日に約34.4万台のお客様にご利用いただいています。名古屋都市圏の経済活動の今日の発展において、名古屋高速は中心的な社会基盤として貢献しています。

名古屋高速交通量

初めての開通 (1979年) 12,955 (台/日)

現在 (2018年) 344,315 (台/日)

約27倍

(参考)
【愛知県内総生産】
1979年：1,672百億円
2015年：3,738百億円
出典：愛知県内総生産「国民経済計算(GDP統計)、内閣府」

経営理念／中期経営計画(2019-2021)

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 2019-2021

“名古屋高速は、進化する名古屋都市圏を支えます”

進む高速道路ネットワークの整備、近づくアジア競技大会開催・リニア中央新幹線開業。
名古屋高速は、既存施設を有効に活用し機能を向上させることで、「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、将来のスーパー・メガリージョンの形成に向けて進化する元気な「名古屋都市圏」を支えます。



1970 (昭和45年)	1979 (昭和54年)	2013 (平成25年)	2019 (平成31年・ 令和元年)	2020 (令和2年)	2021 (令和3年)	2026 (令和8年)	2027 (令和9年)
公社設立	初めての開通 (3号大高線 高辻～大高)	全線開通		名古屋市周辺 高速道路ネットワーク完成 (名二環全線開通)		第20回 アジア 競技大会	リニア中央 新幹線開業

基本理念・基本方針に加え、前中期経営計画(2016-2018)の進捗・達成事項や長期の見通しを踏まえ、2019-2021年の計画期間中に次の施策に取り組みます。

さらに使いやすい名古屋高速～元気な「名古屋都市圏」づくりへの貢献～

リニア中央新幹線開業に向けた都心へのアクセスの向上、名二環等とのネットワーク機能の発揮、より利用しやすい料金に関する取り組みを進め、利便性向上を図ります。

- 1 都心へのアクセスの向上
- 2 ネットワーク機能の発揮
- 3 より利用しやすい料金

さらに確かな名古屋高速～安全・安心の徹底～

交通安全対策を継続的に実施し、交通事故や逆走等の削減に努めます。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っていきます。さらに、南海トラフ地震を始めとした自然災害への対応力強化を進め、安全・安心に対する信頼性向上を図ります。

- 1 更なる交通安全対策の実施
- 2 大規模修繕の着実な推進
- 3 維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修
- 4 道路法違反車両に対する取締・指導の強化
- 5 南海トラフ地震を始めとした自然災害への対応力向上

さらに走りやすい名古屋高速～快適さとサービスの向上～

恒常的な渋滞箇所における渋滞や事故・工事による渋滞への対策を進めます。また、雪氷対策を強化し、道路交通への影響軽減に努めます。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を始めとしたサービスの向上に取り組み、快適性向上を図ります。

- 1 継続的な渋滞対策の推進
- 2 交通事故・工事に伴う渋滞の縮減
- 3 雪氷対策の強化
- 4 道路交通情報提供の充実
- 5 お客様とのコミュニケーションの推進
- 6 自動運転への対応

社会的責任の遂行

工事の品質確保と安全管理、環境保全、事業運営の信頼性向上(コンプライアンス徹底等)、地域社会との共生、積極的な情報発信などに取り組みます。

- 1 工事の品質確保と安全管理
- 2 環境保全への取り組み
- 3 事業運営の信頼性向上
- 4 地域社会との共生
- 5 積極的な情報発信

経営基盤の強化

コスト縮減や戦略的な資金調達による財務基盤強化・経営合理化、人材育成やワークライフバランス推進などによる組織基盤強化、重要施策間の連携強化による事業推進基盤強化に取り組みます。

- 1 ～財務基盤強化・経営合理化～ コスト縮減・効率化と戦略的な資金調達
- 2 ～組織基盤強化～ 職員と組織の能力発揮
- 3 ～事業推進基盤強化～ 確実な事業推進

都心へのアクセス(名駅等)向上の取り組み

リニア中央新幹線開業を見据え、名古屋市において、交通ネットワークの強化等を図る交通基盤関連プロジェクトの方向性を示した「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」が策定されています。この構想の実現を図るため、国・愛知県・名古屋市等で構成される「リニア・高速道路アクセス向上調整会議」に当社も参画し、関係機関とともに検討を行い事業化に向けて取り組んでいます。

「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」

【基本的な考え方(自動車ネットワークの強化)】

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、本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、地域の交通環境の改善や安全性・快適性の向上等の役割を担っています。しかし現在、名古屋駅周辺のランプは、栄・伏見地区を向いた出口配置であり、名古屋駅へ向かうにはUターンや迂回を伴う利用となっています。このため、高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善等を図ります。また、高速道路ネットワーク全体の充実についても進めます。

【交通施設の配置・整備(高速道路)】

① 高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善

- 黄金出入口付近フルIC及び椿町線の改善による駅西側とのアクセス強化、新洲崎JCT出入口設置による駅東方面とのアクセス向上を図ります。
- 新洲崎JCT方面からの接続方法については、名駅通への接続を図ります。なお、名古屋駅周辺ビルへの直結については、リニアの大阪延伸等のタイミングやまちづくりの動向を踏まえ、中長期的な課題として検討します。
- 名古屋駅周辺の改善だけでなく、栄出入口・西渡り線の追加を行うことにより、都心環状線の渋滞緩和を行い、名古屋駅へのよりスムーズなアクセス向上を図ります。

アクセスの向上の考え方



② 名駅通に集中する交通の分散

- 笹島線・椿町線の整備により、交通の円滑化を図ります。

【今後の進め方】



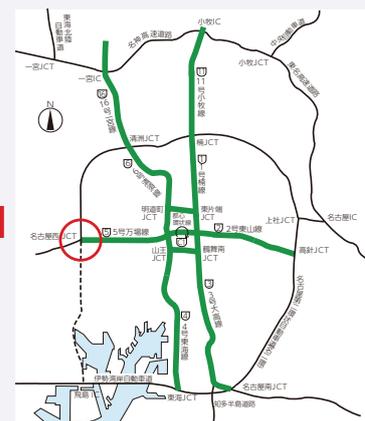
【参考】「名古屋駅周辺交通基盤整備方針(H30.3)」より抜粋

名古屋西JCT建設工事

名古屋西JCTにおいて、高速5号万場線と名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT～飛鳥JCT(仮称))の連絡路工事を進めています。



■:高速5号万場線 ■:名古屋第二環状自動車道

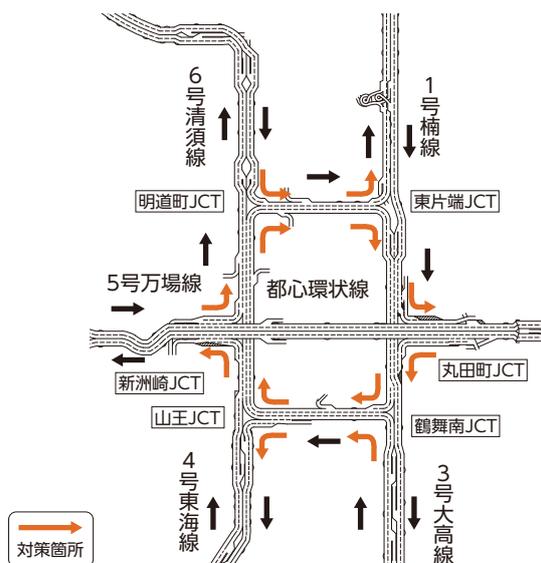


交通安全対策

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。

カーブ区間では施設衝突事故が多く発生していることから、高速都心環状線を中心としたカーブ区間においてドライバーへの注意喚起を促し安全に走行していただけるよう、カラー舗装対策を実施しました。これにより、対策箇所の交通事故は減少しました。



カラー舗装の事例(東片端JCT北カーブ)

逆走、誤進入対策の強化

車両の逆走や歩行者等の誤進入を防ぐため、「高速出口」や「大型矢印」の路面標示、「進入禁止イラスト入り看板」の設置など視覚に訴える対策に加え、「逆走検知・警告システム」の試行運用を3箇所で行っています。現在は有効性を検証するとともに、逆走、誤進入防止に向けた広報活動に取り組んでいます。



施工イメージ(黄色カラー舗装)



逆走検知・警告システム(吹上東出口)



交通安全啓発活動

愛知県警と連携した交通安全啓発活動に取り組んでいます。

また、JAFなどと連携して運転に不慣れなドライバーへの交通安全講習会(走り方のコツ講習会)を実施しています。



愛知県警と連携した交通安全啓発活動



走り方のコツ講習会

大規模修繕の確実な推進

大規模修繕工事の実施

2015(平成27)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25%(2018年度末現在)が完了しています。

*【古い基準の例】

- 1973(昭和48)年の基準で設計された鉄筋コンクリート床版
- 1994(平成6)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



大規模修繕工事の概要

路線名	都心環状線
	1号楠線
	2号東山線
	3号大高線
	5号万場線
事業実施 予定年度	2015～2029年度 (15年間)
延長	約37.9km

大規模修繕の対策例

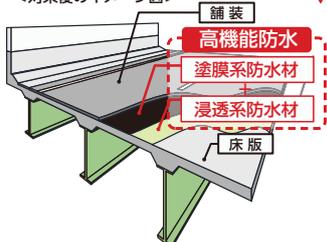
コンクリート床版上面



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、雨水等の浸透を長期間防ぎます。

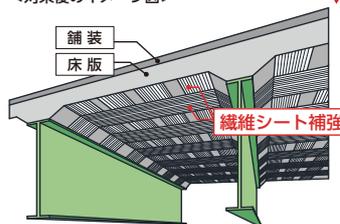
コンクリート床版下面



格子状(2方向)のひび割れ

コンクリート床版が大型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、計画的な修繕等の実施

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、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順次リフレッシュ工事を実施しています。

短期間の通行止めにより、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、点検作業を集中的に行います。

令和元年度は、高速都心環状線の明道町JCT→鶴舞南JCT区間において、4日間の終日通行止めを2回実施して行います。



リフレッシュ工事の状況



令和元年度リフレッシュ工事通行止め区間

防災対策

緊急輸送道路としての機能発揮等に向けた取組み

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。

実践的な防災訓練の実施

震度、発災時刻、構造物損傷状況、浸水範囲など具体的な条件設定に基づき、初動対応、災害対策本部運営、現場対応などについて、実践的な訓練を実施し、災害対応力の強化に努めています。

【2018年度 防災訓練の実施状況】



放置車両の移動訓練



災害対策本部運営

災害対応力強化に向けた取組み

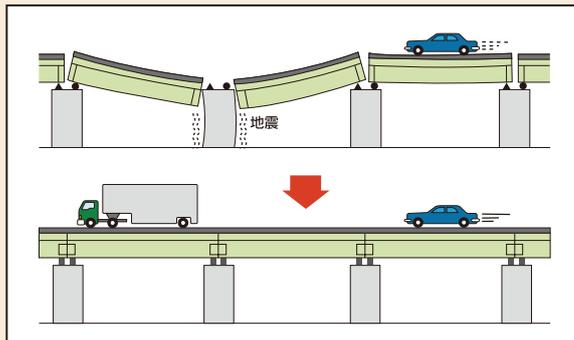
業務継続計画(BCP)で抽出した、防災拠点電源の増強や、緊急車両の通行の妨げとなる車両排除に向けた取組み等の対応項目について継続的に取り組んでいます。

名古屋高速道路の耐震補強

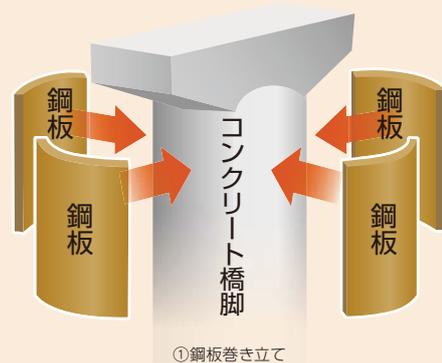
1995(平成7)年に発生した兵庫県南部地震を受けて、新たに定められた基準に基づいた耐震設計による建設を実施するとともに、既設構造物については、その基準を満たすよう耐震補強工事を実施し、2004(平成16)年度末に完了しています。

耐震補強工事の概要

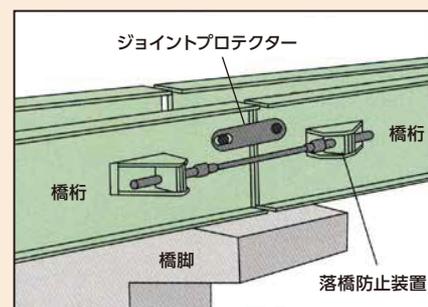
- 3号大高線など5路線(約37.9km)
- ①コンクリート橋脚の補強(鋼板巻き立て)
 - ②橋桁の連続化
 - ③橋桁の落橋防止システムの設置



②橋桁の連続化



①鋼板巻き立て



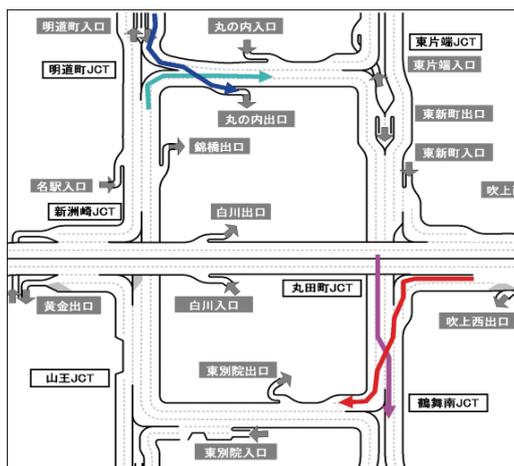
③橋桁の落橋防止システムの設置例

渋滞対策

都心環状線の渋滞対策

高速都心環状線における渋滞発生原因の約8割が交通集中による自然渋滞であり、渋滞が顕在化している箇所を中心に原因分析と対策の検討を行い、効果的な対策に取り組んでいます。

現在渋滞が発生している箇所への取組み



渋滞対策 (丸田町JCT、明道町JCT)

明道町JCT～丸の内出口

高速6号清須線から丸の内出口への織り込み交通による速度低下と、丸の内出口渋滞による本線渋滞が発生
 ⇒合流注意看板を車線別案内標識へ変更(2015年)
 ⇒対策後の分析・評価、追加対策の検討(2016年、2017年)
 ⇒丸の内出口及び明道町JCT合流部の区画線改良・看板設置の対策を実施(2018年)
 ⇒対策後データの収集・分析・評価

丸田町JCT～鶴舞南JCT

高速2号東山線から高速都心環状線への織り込み交通の増加による速度低下が発生
 ⇒区画線改良による交通の整流化を促進(2017年)
 ⇒対策後データの収集・分析・評価(2018年)
 ⇒追加対策の検討

交通規制回数・時間の縮減

交通事故処理の迅速化

交通事故処理に伴う交通規制時間の短縮を図るため、愛知県警高速隊と連携して事故処理を行うとともに、事故車両を早期に搬出するためにレッカー車がより迅速に現場に到着できるよう努めています。



事故車両の搬出

工事による交通規制回数の削減

個々の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て実施しています。また、通行止めにより短期間で多工種の工事を集中的に行うことができるリフレッシュ工事を定期的に行っています。



同一規制内での工事

大雪による全線通行止め時間の短縮

迅速な初動体制の確立、除雪車両の増強や新たな雪捨て場の確保、お客様への適切な情報提供など、対応力の向上に取り組んでいます。



除雪作業(2016年度実施状況)

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。



①道路巡回(パトロール)

81.2km全線にわたってきめ細かく定期的(概ね2時間に1回)に道路パトロールを行い、交通の支障となる落下物などの早期発見、迅速な対応を行い、お客様の安全・安心・快適なドライブを24時間・365日体制でサポートしています。

②事案処理(交通事故・故障車など)

交通事故、故障車などの交通トラブルが発生した場合は、交通司令の指示を受けて現場に急行し、交通規制を実施するなど、迅速にお客様の安全を確保します。

また、交通事故処理に伴う交通規制時間の短縮を図ることで、二次災害を防止するとともに、渋滞発生時間を短縮します。

③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

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。

情報の提供

道路情報板などにより、お客様に道路交通情報を提供しています。



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。

東山トンネルの防災

常に最新の情報を収集し、24時間体制で交通状況の監視を行っています。トンネル内で火災が発生した場合は、交通管制室からの集中管理・制御で迅速な初期対応を確実にを行います。

水噴霧ノズル

トンネル内に5m間隔で設置され、火災発生時において、交通管制室から遠隔制御で初期消火活動を行います。



水噴霧消火設備

お客様サービスの向上

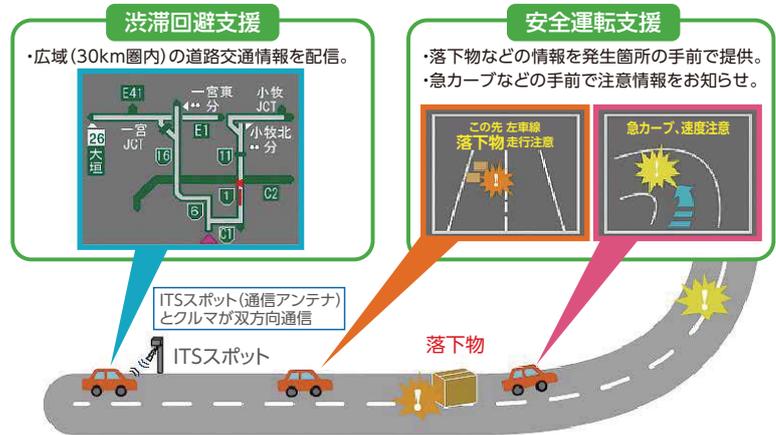
ETC2.0サービス

ETC2.0サービスは、従来のETCが持つ通行料金支払い機能に加え、路側に設置したITSスポットによりお客様のカーナビに渋滞回避や安全運転に役立つ情報を提供するものです。

名古屋高速道路公社では、2018年度から一部の路線でサービスの運用を開始しており、2019年度に全線(30箇所設置)で運用する予定です。

ETC2.0の利便性のPR活動や利用環境の整備などを行っていきます。

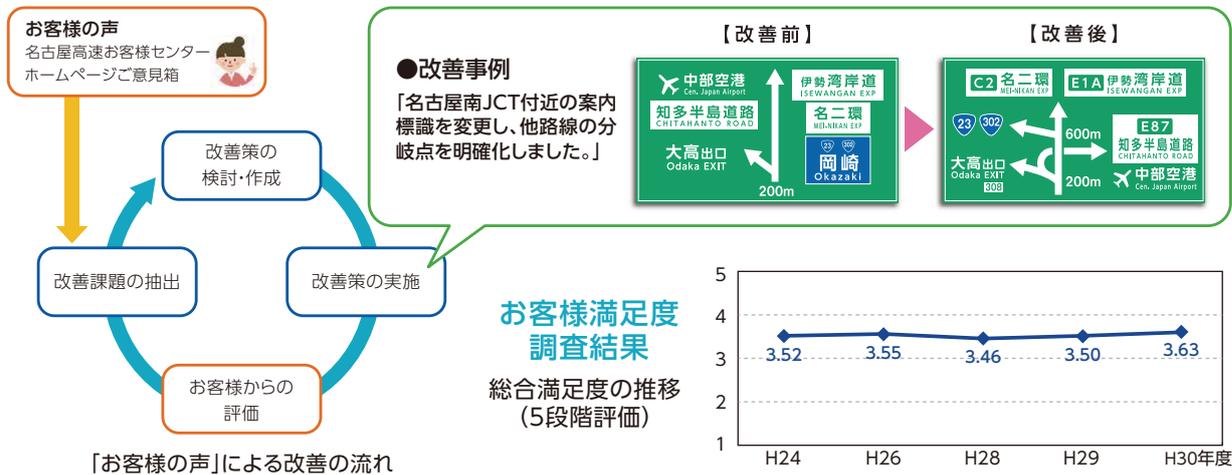
<ETC2.0サービスの提供イメージ>



お客様意見の把握・分析・施策反映

名古屋高速お客様センター、ホームページご意見箱や名古屋高速道路モニター等から寄せられるお客様のご意見・ご要望を把握・分析し、お客様ニーズに基づいた改善や施策への反映に努めています。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。

また、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。



料金所サービスの向上

料金所係員の接客態度等について、料金所を巡回調査するとともに、料金所内に設置したカメラの映像も活用し(2018年度～)、お客様への接遇の向上を図ります。



料金収受ブース



係員によるご案内

環境対策

沿道環境への対策

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、沿線周辺状況に応じて設置しています。



通常遮音壁 (1号楠線萩野付近)

先端改良型遮音壁は、遮音壁の先端に吸音体や突起を取り付けることにより、遮音壁を越えて回り込む音を低減することができます。通常の遮音壁の設置が困難な場所に取り入れています。



先端改良型遮音壁 (2号東山線南明町付近)

高架裏面吸音板の設置

高架裏面吸音板の設置により、高速道路の下の道路を走る車両から発生した音の拡散を防ぎます。平面道路に環境施設帯や遮音壁があり、裏面吸音板設置が有効な場合に取り入れています。



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があり、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減らします。

雨天時には、路面上の雨水が舗装内に浸透し、ハイドロプレーニング現象や路面の照り返しを防止するため、走行時の安全性が向上します。



一般的な舗装 (密粒舗装)



高機能舗装

省エネルギーへの取組み

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。



大山川料金所

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。



東山トンネル

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。



都心環状線
(明道町JCT～東片端JCTの一部区間)

人材の育成と新たな技術の蓄積

社内研修の実施、派遣研修の継続や資格取得の奨励などにより、専門知識を習得し、個人のスキルアップとともに、大規模修繕等への新たな技術の蓄積に努めています。これらの取り組みにより、職員の自己研鑽を奨励し人材の育成を図っています。

事例研究発表(仕事の質向上運動)

業務の効率化、新工法や新技術等への取り組みについて、公社内でも共有し、また、優れた取り組みを評価・表彰することにより、職員一人ひとりの研究意欲・工夫意欲・改善意欲を高め、公社を挙げて「仕事の質」の向上に取り組むとともに、技術の蓄積に努めています。



派遣研修

先進的な取り組みを行っている団体での経験は「新しい発想」や「広い視野」が養われ、「技能の向上」が図られるとともに、他団体との人的ネットワークを構築することができることから、他団体への職員の派遣を積極的に進めています。



社内研修の様子(技術研修)

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、あわせて公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:博士(工学)1名、技術士10名、1級建築士2名、電気主任技術者3名、電気工事施工技術士1名、コンクリート診断士14名、土木鋼構造診断士5名)

※2019(平成31)年4月1日現在

広報資料センター(ネックス・プラザ)を通じた地域社会との交流

ネックス・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、北区区民まつりとのイベントの共催、夏休み親子見学会による交流を通じて、地域の皆様との繋がりを深めています。

2018(平成30)年3月1日には、高速道路の維持管理や地震防災対策を幅広く学習できる施設にリニューアルしました。



総合学習としての活用状況

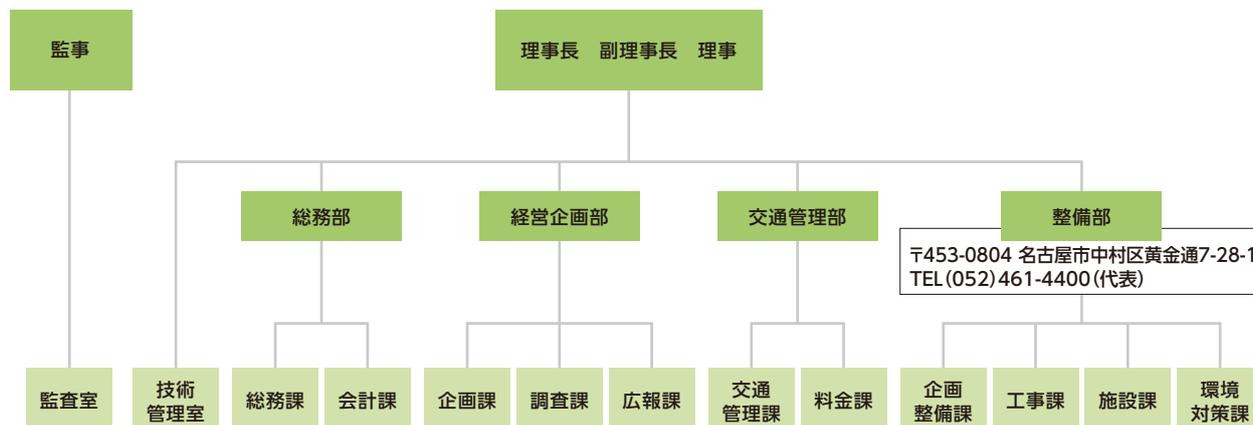


高所作業車 乗車体験
(夏休みフェスティバル)

■ 公社概要

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	3,180億3,800万円(2019年6月現在)
役員数	理事長1名、副理事長1名、理事2名、監事1名
職員数	174名(2019年4月1日現在)
事業概要	・名古屋高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理 ・国や地方公共団体等の委託に基づき、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34.4万台/日(2018年度実績)
料金収入	約774億円(2018年度実績)

■ 公社組織



●ホームページアドレス

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

名古屋高速

検索

●名古屋高速お客様センター **052-919-3200** 9:00~19:00[年末年始(12/29~1/3)を除く]

クイックさんに、まるまる

●名古屋高速ハイウェイテレホン **052-919-3232** 最新の交通情報を24時間提供!!



携帯電話
サイト
QRコード



スマートフォン
サイト
QRコード

●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

●Facebook



名古屋高速公式
Facebookサイト
QRコード

●Twitter



名古屋高速公式
Twitterサイト
QRコード

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。