

2019 - 2021 名古屋高速は、進化する名古屋都市圏を支えます

# 中期経営計画



名古屋高速道路公社

# 名古屋高速道路網図



# はじめに

名古屋高速道路公社(以下、「公社」といいます。)は、高度経済成長期の急速なモータリゼーションの進展を背景に、名古屋市及びその周辺の地域において交通の円滑化による住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とし、地方道路公社法に基づく全国初の指定都市高速道路公社として、愛知県と名古屋市により1970(昭和45)年9月に設立されました。

以降、建設事業を順次進め、1979(昭和54)年の最初の開通から35年を経て、2013(平成25)年に現整備計画全線81.2kmが開通しました。2018(平成30)年度は1日当たり平均で約34万4千台のご利用をいただいております、今や名古屋都市圏の大動脈に成長しました。

全線開通を機に、公社では、基本的な視点をこれまでの「整備」から「利用」へと移し、お客様サービスの一層の向上に努めてまいりました。そして、これからも大規模修繕や防災対策等を着実に進め、都市交通施設としての基盤を確かなものにしてまいります。

さて、この地域の道路整備に目を向けますと、2020年度には名古屋第二環状自動車道(名二環)の名古屋西ジャンクション～飛島ジャンクション(仮称)の開通が予定されています。これにより、公社設立当時に計画されていた名古屋高速道路と名二環を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が完成し、その機能を全面的に発揮することとなります。これを機に名二環との連携を一段と深め、サービス向上につなげてまいります。

さらに、この地域では、今後10年間に第20回アジア競技大会(2026年)の開催やリニア中央新幹線の開業(2027年)が予定されています。また、東海環状自動車道の整備が進み、名古屋高速道路と連携する道路ネットワークが更に充実します。

こうした今後の経営環境を見据えて、今般、2019年度から2021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、進化する名古屋都市圏を支えます」を掲げて、この期間に重点的に取り組んでいく施策をまとめた中期経営計画を作成しました。この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。

また、公社は、計画期間中に設立50周年、そして最初の開通から40周年の節目を迎えます。これまでに培ってきた技術、養ってきた知識、重ねてきた経験を未来に向けて活かしてまいります。

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
経営理念	5
中期経営計画の位置づけ	6
前中期経営計画（2016-2018）の振り返り	7
長期見通し	8
中期経営方針	12
<b>第1章 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～</b>	13
1 都心へのアクセスの向上	13
2 ネットワーク機能の発揮	17
3 より利用しやすい料金	18
<b>第2章 さらに確かな名古屋高速 ～安全・安心の徹底～</b>	19
1 更なる交通安全対策の実施	19
2 大規模修繕の着実な推進	20
3 維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修	21
4 道路法違反車両に対する取締・指導の強化	23
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	24
<b>第3章 さらに走りやすい名古屋高速 ～快適さとサービスの向上～</b>	25
1 継続的な渋滞対策の推進	25
2 交通事故・工事に伴う渋滞の縮減	27
3 雪氷対策の強化	28
4 道路交通情報提供の充実	29
5 お客様とのコミュニケーションの推進	30
6 自動運転への対応	31
<b>第4章 社会的責任の遂行</b>	32
1 工事の品質確保と安全管理	32
2 環境保全への取り組み	34
3 事業運営の信頼性向上	35
4 地域社会との共生	36
5 積極的な情報発信	37
<b>第5章 経営基盤の強化</b>	38
～財務基盤強化・経営合理化～	
1 コスト縮減・効率化と戦略的な資金調達	38
～組織基盤強化～	
2 職員と組織の能力発揮	40
～事業推進基盤強化～	
3 確実な事業推進	41
施策一覧	42
前中期経営計画（2016-2018）の進捗・達成状況	47

# 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。

## 行動指針

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、次の行動指針を掲げ、日々の業務に尽力します。

### 【基本方針Ⅰ】

- 1. 人・物の交流活性化、交通安全、防災力強化、環境保全など都市交通の課題の解決を使命とし、活気あふれる社会のためになすべきことを常に考えます。
- 2. 積極的な地域貢献を通じて、地域社会と共生し、末永く愛される名古屋高速を目指します。
- 3. 名古屋都市圏を担う幹線道路を長期にわたり計画的に維持管理する責務を自覚し、その誇りと心意気を持って職務に取り組みます。

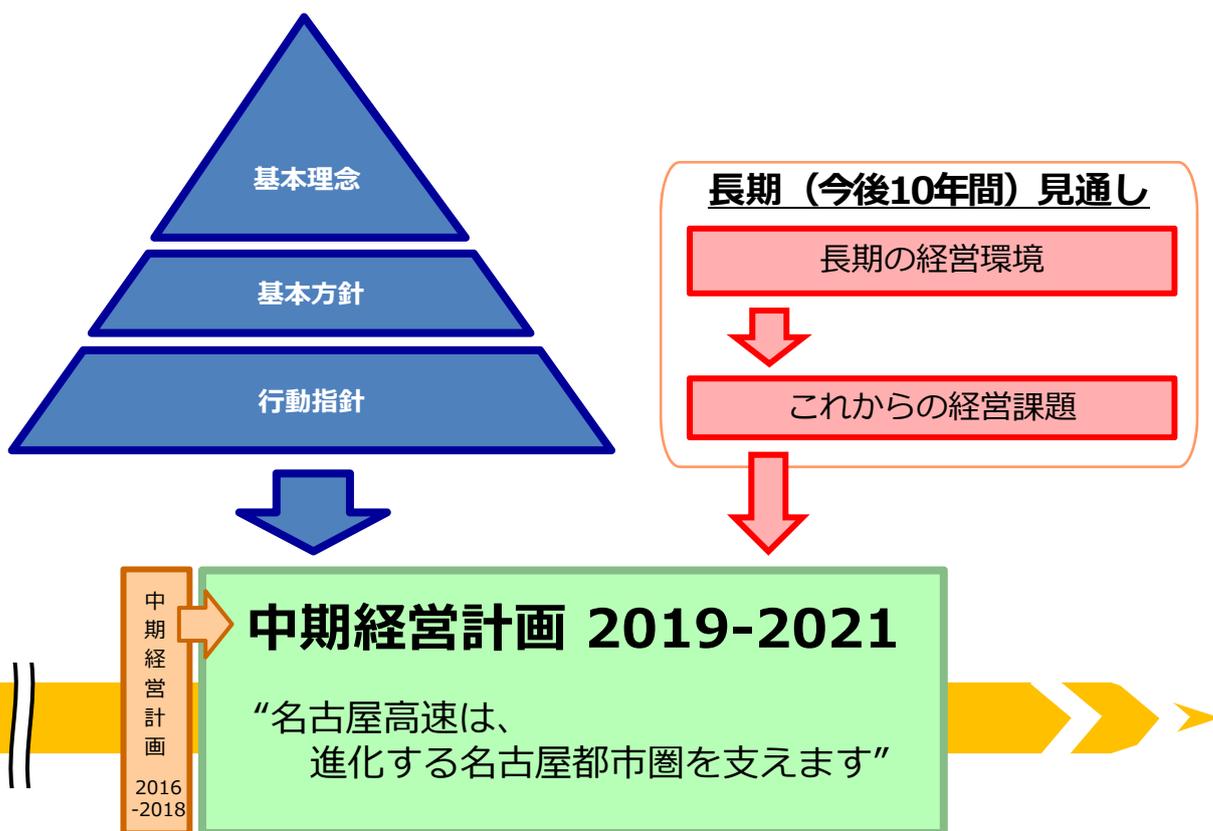
### 【基本方針Ⅱ】

- 4. 職員全員がお客様の声に誠意をもって耳を傾け、お客様の更なる満足向上のために励みます。
- 5. 一層の安全対策に努め、お客様に安心して走行していただくことを常に判断基準の中心に置きます。
- 6. 道路交通情報や道路案内等の充実に努め、お客様が目的地まで確実かつ速やかに到着できるよう快適なご利用をサポートします。

### 【基本方針Ⅲ】

- 7. お客様からの料金で経営が成り立っていることを念頭に置き、最大の投資効果が得られるようコスト意識を持って、スピード感のある事業実施を心がけます。
- 8. 更なる信頼の向上のため、高い職業倫理を保ち、的確な情報発信に努め、公平公正な社会的責任を果たします。
- 9. 職員と組織とがその能力を最大限に発揮できる職場風土をつくり、向上心と創造力で都市高速道路の価値の向上と創出に挑戦します。

# 中期経営計画の位置づけ



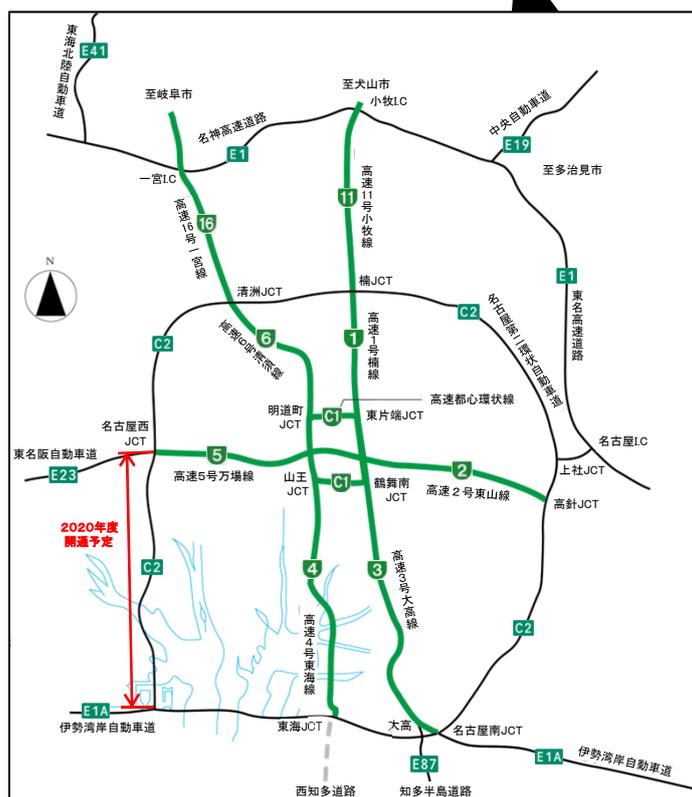
**1970** (昭和45年) 公社設立  
**1979** (昭和54年) 初めての開通 (3号大高線 高辻~大高)  
**2013** (平成25年) 全線開通  
**2019** (平成31年・令和元年)

**2020** (令和2年) 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)

**2021** (令和3年)

**2026** (令和8年) 第20回 アジア 競技大会

**2027** (令和9年) リニア中央 新幹線開業



# 前中期経営計画（2016-2018）の振り返り

## 1 3年間の経営方針

より利用しやすいサービスの向上をめざして

## 2 前中期経営計画の進捗・達成事項

各施策の目標に対する進捗・達成状況については、P.47-48を参照

### 重点施策

#### (1) 大規模修繕の確実な推進

- ・計画どおり工事を実施し、目標の進捗率を達成しました。

#### (2) 交通安全対策及び交通規制回数・時間の縮減

- ・交通安全対策を実施し、「死傷事故率」の指標では目標を達成しました。また、事故発生時において関係機関との連携等に努めたことにより「交通事故処理に伴う渋滞時間」の指標では、目標を達成しました。
- ・都心環状線カーブ区間事故件数は減少したものの、その他のカーブ区間で事故が多発したため、「車両単独事故（カーブ区間）の件数」の目標は達成できませんでした。

#### (3) 都心へのアクセス（名駅等）向上の取り組み

- ・2018（平成30）年3月に名古屋市から公表された「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」の計画の具体化に向けた検討に協力しました。

#### (4) 人材の育成と新たな技術の蓄積及び透明性・公正性の向上

- ・「資格取得者数」が目標を上回ったこと、業務委託の発注において総合評価落札方式・プロポーザル方式の本格運用を行ったことなど概ね目標を達成しました。

### 目標に対する評価

→ P.47-48 前中期経営計画（2016-2018）の主な進捗状況

目標値を設定した30の取り組みのうち、28の項目（93%）で目標を達成したことから、全般的に良好であったと評価できます。

## 3 現状把握と本計画への反映

前中期経営計画の進捗・達成事項を踏まえ、主に次の観点を本計画に反映します。

- ・大規模修繕については順調に目標を達成しましたが、引き続き、大規模修繕計画の完了に向けて着実な進捗を図っていきます。
- ・目標が未達に終わった交通安全対策に関しては、取り組みを一層強化し、更なる交通事故削減を目指して継続的に対策を講じていきます。
- ・都心へのアクセス向上、より利用しやすい料金に関しては、本計画期間の中で具体化に向けた新たな段階に入ることから、重点的に取り組みを進めていきます。
- ・恒常的な渋滞が増加しており、対応が課題となっているため、高速都心環状線を始めとした渋滞多発箇所における対策を引き続き実施していきます。

# 長期見通し

## 1 今後10年間の名古屋高速を取り巻く 出来事や社会経済情勢の変化

年度	想定される出来事や社会経済情勢の変化
2019	名古屋高速道路の最初の開通から40年
	東海環状自動車道 関広見IC～高富IC（仮称）、 大野・神戸IC（仮称）～大垣西IC 開通※1
2020	名古屋高速道路公社の設立から50年
	名古屋第二環状自動車道 全線開通※2 （名古屋西JCT～飛島JCT（仮称）開通）
	愛知県人口ピーク※3 注
	愛知県・名古屋市の総人口に占める65歳以上人口の割合が25.4%※4 注 【参考 75歳以上の運転免許保有者数全国で600万人 注（警察庁推計）】
	訪日外国人旅行者数（目標） 4,000万人※5 注
	自動運転「レベル3」（条件付きの自動運転。緊急時を除き運転を車に任せる。）実用化※6
2021	電波ビーコン（2.4GHz）による情報提供が終了し、ETC2.0による情報提供に一本化
2023	名古屋市人口ピーク※7 注
2024	東海環状自動車道 高富IC（仮称）～大野・神戸IC（仮称）、 北勢IC（仮称）～大安IC（仮称） 開通※1
	自動運転「レベル4」（高度な自動運転。環境は限られるが運転手の対応は不要。）実用化※6
2026	第20回アジア競技大会（愛知・名古屋）開催
2027	リニア中央新幹線（品川～名古屋）開業 注

今後30年以内に南海トラフ沿いを震源域とする  
M8～9クラスの規模の地震の発生確率が70～80%※8

※1 中部地方整備局 岐阜国道事務所 ホームページ（2019.7）より。  
なお、北勢IC（仮称）～大安IC（仮称）については、用地取得等が順調な場合

※2 中部地方整備局・中日本高速道路（株）記者発表資料（2017.7）より。  
今後の予算状況や施工上の条件変化等により変更あり

※3 「愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略」愛知県（2015.10）より

※4 「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」国立社会保障・人口問題研究所（2018.3）より

※5 「明日の日本を支える観光ビジョン」観光庁（2016.3）より

※6 「官民ITS構想・ロードマップ2019」高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議（2019.6）より。自家用自動車における市場化等期待時期

※7 「名古屋市長総合計画2023 - 世界に冠たる「NAGOYA」へ-（案）」名古屋市（2019.7）より

※8 地震調査研究推進本部 公表（2018.2）

注の事項は暦年

## 2 長期の経営環境 “4つの背景”

名古屋高速を取り巻く今後10年間の出来事や社会経済情勢の変化から浮かび上がる4つの背景に基づいて長期の経営環境を見通し、目指す姿を掲げることで、これからの経営課題を示します。

(1) 経済活動の広域化  
・ 交流人口の拡大

(2) お客様ニーズの  
多様化・高度化

(3) 道路構造物の高齢化

(4) 巨大地震リスクの高まり  
と気象災害の激甚化

### (1) 経済活動の広域化・交流人口の拡大

高速道路ネットワークの拡充、アジア競技大会開催、リニア中央新幹線開業に伴って、名古屋都市圏を中心とした経済活動の広域化や交流人口の拡大が想定されます。

物流・人の交流の基盤として、地域の活性化につながるよう、機能性・利便性の向上が求められます。

#### 経営環境と目指す姿

2020年度の名二環（名古屋西JCT～飛島JCT（仮称））の開通により、名古屋高速道路と名二環が一体となった名古屋市周辺の高速道路ネットワークが完成します。加えて、東海環状自動車道の整備が進み、広域の高速道路ネットワークが充実することで物流の効率化、産業集積の形成・活性化、観光促進など様々な効果が期待されています。

また、2026年に開催される第20回アジア競技大会（愛知・名古屋）では、大会を通して国内外の人の交流や地域の活性化が図られます。

2027年にはリニア中央新幹線（品川・名古屋間）開業が予定されています。この開業により名古屋都市圏は、交流圏の拡大とともに、首都圏との結び付きの強化が見込まれます。さらに、大阪まで延伸されると、三大都市圏が一体となり、約7千万人の規模を持つ世界最大級の巨大経済圏「スーパー・メガリージョン」が形成されます。

こうした社会基盤の整備や大規模プロジェクトによって経済活動の広域化、交流人口の拡大がもたらされます。

その効果が名古屋都市圏の隅々に行き渡るよう、都心へのアクセス向上や渋滞対策といった高速道路ネットワーク機能の一層の発揮、お客様の利便性向上につながる取り組みを進めます。

これにより、ものづくりを始めとした産業やインバウンドなどを支援し、地域の活性化に貢献します。



※1 東京都・名古屋市の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線(品川～名古屋間) 工事実施計画(その1)」(平成26年10月17日認可)に基づき作成。

※2 名古屋市・大阪市のルート範囲及び主要な経路は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申(平成23年5月)参考資料6に基づき作成。

三重県、奈良県、大阪府の各府県に設置される駅の位置は未定。

リニア中央新幹線ルート概念図  
(出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会)

## (2) お客様ニーズの多様化・高度化

本格的な超高齢社会の到来、インバウンドの急増、情報通信技術（ICT）や人工知能（AI）などの目覚ましい技術革新による社会変化が予想されます。さらに多様化、高度化するお客様ニーズへの対応が必要となります。

### 経営環境と目指す姿

2020年に愛知県・名古屋市の総人口に占める65歳以上人口の割合が25.4%に達すると推計され、高齢者が4人に1人を超える本格的な超高齢社会が到来します。同じく2020年には75歳以上の運転免許保有者数が全国で600万人と推計されており、高齢ドライバーが一段と増加します。

また、政府は、訪日外国人旅行者数の目標を2020年には4,000万人、2030年には6,000万人と掲げており、一層の受入環境の整備に関する取り組みが進められることから、訪日外国人の利用増加が予想されます。

こうした多様なお客様のニーズを考慮しながら、交通安全対策の強化や情報提供の充実などの取り組みを進めていきます。

一方、技術革新の分野では、交通事故削減、渋滞緩和、少子高齢化対応・生産性向上、高齢者等の移動支援などの効果が期待される自動運転について2020年度に「レベル3」、2025年度に「レベル4」の実現が予定されていることから、実用化や普及に伴う影響を検討し、適切に対応していきます。

このような多様化・高度化する都市高速道路へのニーズを適切に把握し、お客様が利用しやすい環境を整備していきます。

### 65歳以上人口の割合

	2015年	2020年	2025年	2030年
愛知県	23.8	25.4	26.2	27.3
名古屋市	24.2	25.4	26.0	27.1

（％）  
「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」より作成

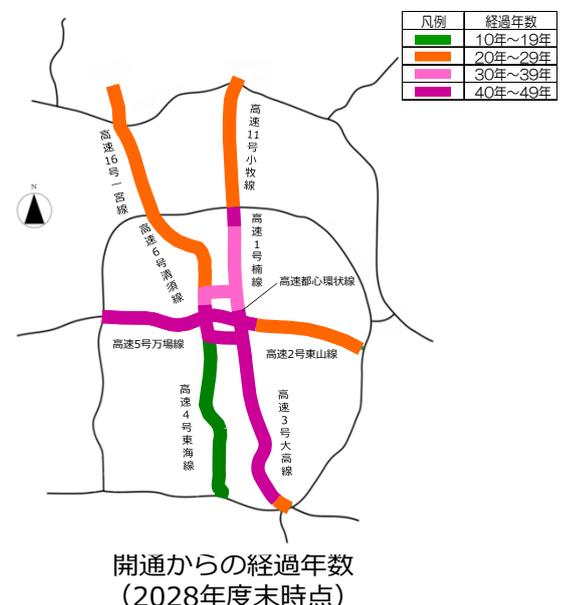
## (3) 道路構造物の高齢化

名古屋高速道路の構造物の高齢化が、開通年数の経過に伴い進行します。インフラの管理者として、将来にわたって長期的に構造物の安全性を確保する使命を担っています。

### 経営環境と目指す姿

名古屋高速道路は高速3号大高線の開通以降、順次開通区間を拡大してきました。2019年度には最初の開通から40年が経過することから、適切な対策を実施しなければ、高齢化の進展による構造物の損傷の増加が懸念されます。

公社では、これまで「インフラ長寿化計画」や「大規模修繕計画」を策定し、長期的な安全性の確保を図ってきました。今後も、きめ細かな点検、適切な維持補修・補強、大規模修繕、維持管理の高度化・効率化などの安全・安心を追求する取り組みを進め、名古屋高速道路を将来にわたって健全に保つよう、努めていきます。





## 中期経営方針

# 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。

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、この方針を具体化するために2019-2021年の計画期間中に次の施策に取り組みます。

### （1）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。

### （2）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。

### （3）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。

あわせて、上記施策を実行するための基盤となる健全で活力のある事業運営に資する諸施策に取り組みます。

### （4）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。

### （5）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。

# 第1章

## 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～



### 1 都心へのアクセスの向上

2027年のリニア中央新幹線開業を見据え、都心アクセス向上の具体化に向け関係機関とともに検討を進め、お客様の利便性向上や地域経済の活性化推進に取り組んでいきます。

#### (1) 都心へのアクセス向上の取組み 継続

都心へのアクセス向上を図るため、名古屋駅周辺交通基盤整備方針に示された高速道路出入口の追加・改良等について、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きます。

#### 「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。

名古屋駅周辺の高速道路ネットワーク



## 交通施設の配置・整備（高速道路）

### 方向性

名古屋高速道路の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、Uターンや迂回を伴う利用及び、都心環状線の合流部等では渋滞が発生しています。また、再開発の進展やリニア開業に伴い、名駅通の交通の増大が懸念されています。これらに対応するため、高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善及び名駅通に集中する交通の分散を実施します。

### 内容

#### 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。

#### 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。

### アクセス向上の考え方



H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度以降
整備方針の基本的な考え方の公表			整備方針の策定		整備計画の策定、必要な手続・関係機関協議・設計・整備		

## (2) 高速道路ネットワークの更なる充実 新規

都心環状線の渋滞対策や、中部国際空港を始めとする南方面への速達性・利便性の向上等、高速道路ネットワークの更なる充実を図るため、丸田町JCTにおける東山線東行きから都心環状線への『南渡り線』について事業化に向けた検討を行い、関係機関等の協議・調整に取り組んでいきます。

南渡り線の整備により、交通基盤整備方針と一体となって以下の効果が期待されます。

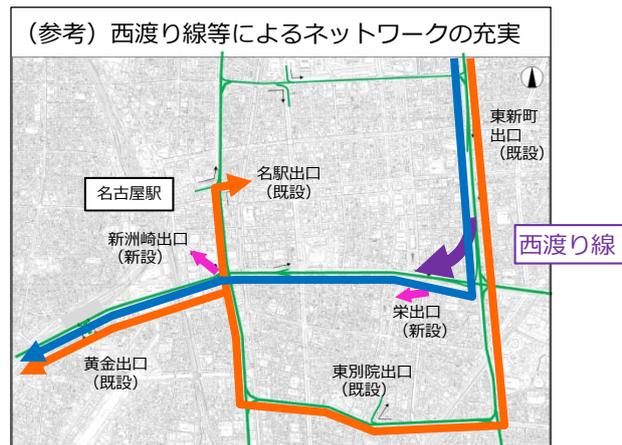
### 1) ネットワークの充実による都心環状線の交通負荷軽減

近年、名古屋高速道路の交通量が増加傾向にあることや、リニア開業による交通量増加に伴い、明道町JCTや錦橋出口を先頭とした都心環状線の渋滞が増加する見込みとなっています。

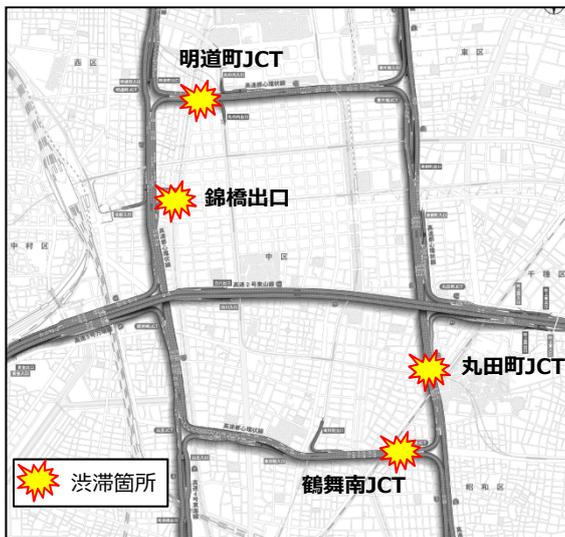
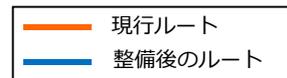
『名古屋駅周辺交通基盤整備方針』に示される出入口と西渡り線と一体で、南渡り線を整備することにより、都心環状線南回り・北回りの交通が東山線へ転換し、**都心環状線の渋滞解消が見込まれます。**



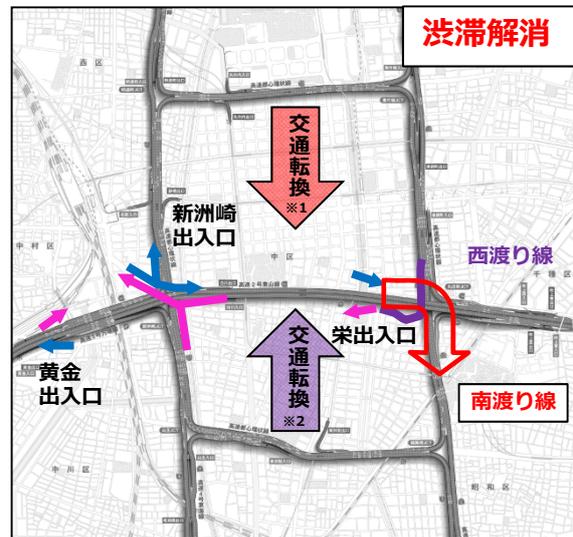
(交通基盤整備方針に示される入口を記載)



(交通基盤整備方針に示される出口を記載)



現況の渋滞箇所



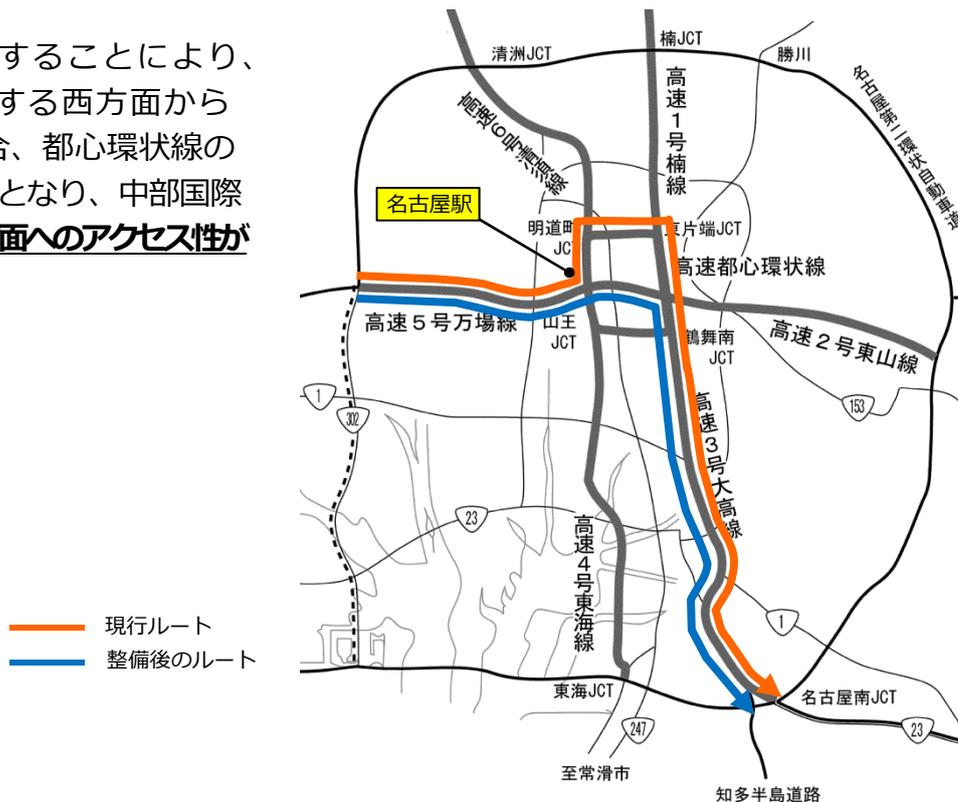
交通基盤整備方針と南渡り線を整備した場合

※1: 南渡り線整備により、都心環状線北回り交通が東山線へ転換

※2: (参考) 西渡り線整備により、都心環状線南回り交通が東山線へ転換

## 2) 名古屋駅から中部国際空港を始めとする南方面へのアクセス性向上

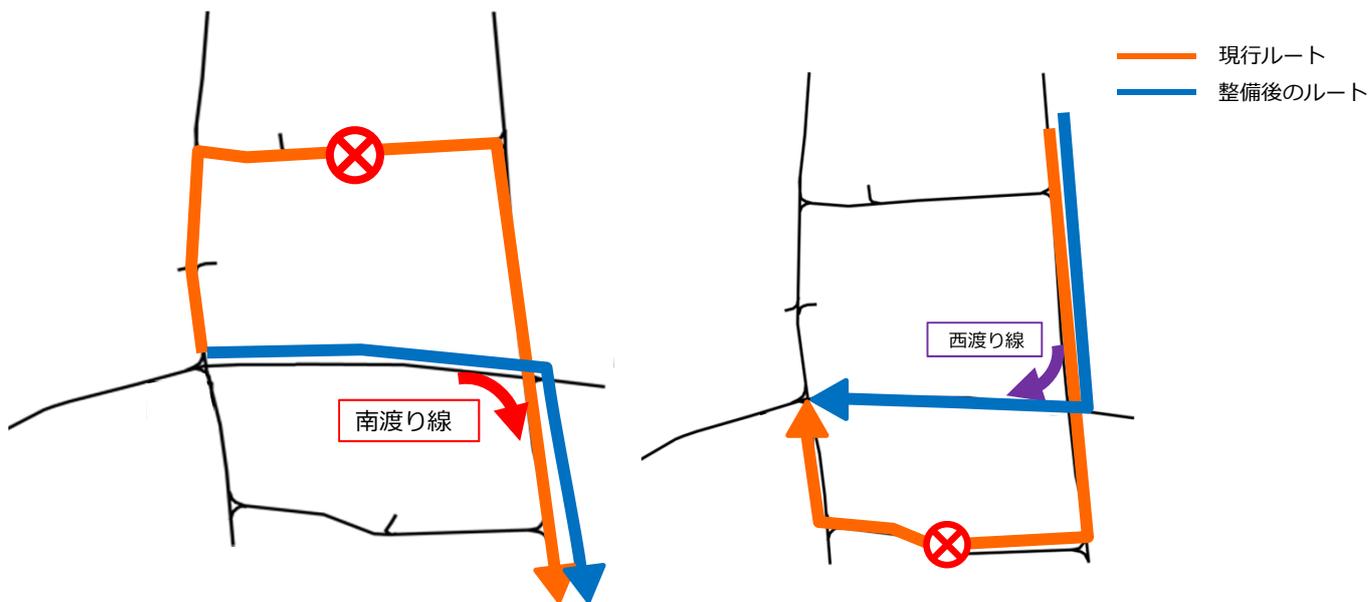
南渡り線を整備することにより、名古屋駅を始めとする西方面から南方面へ向かう場合、都心環状線の北回りの走行が不要となり、中部国際空港を始めとする南方面へのアクセス性が向上します。



アクセス向上のイメージ

## 3) 都心環状線のリダンダンシーの確保

『名古屋駅周辺交通基盤整備方針』に示される丸田町JCT西渡り線に加え、南渡り線を整備することにより、都心環状線において修繕工事や交通事故等による交通規制が発生した場合でも代替路が確保され、**高速道路ネットワークの強化が図られます。**



南渡り線による代替路イメージ

(参考) 西渡り線による代替路イメージ

## 2 ネットワーク機能の発揮

名古屋高速道路と名二環、伊勢湾岸自動車道等周辺高速道路が一体となり、名古屋都市圏の高速道路ネットワーク機能が一層発揮できるよう、名古屋西JCT建設工事を進めています。

### (1) 名古屋西JCT建設工事の着実な推進 継続

名古屋市周辺の高速道路ネットワークの2020年度完成に向けて、NEXCO中日本と調整を図りながら、関係機関との協議を円滑に行い、工事を着実に実施していきます。あわせて、環境対策についても適切に実施していきます。

目標1

#### 名古屋西JCT整備完了

2020年度



2019年6月撮影

名古屋西JCT建設工事 現場状況

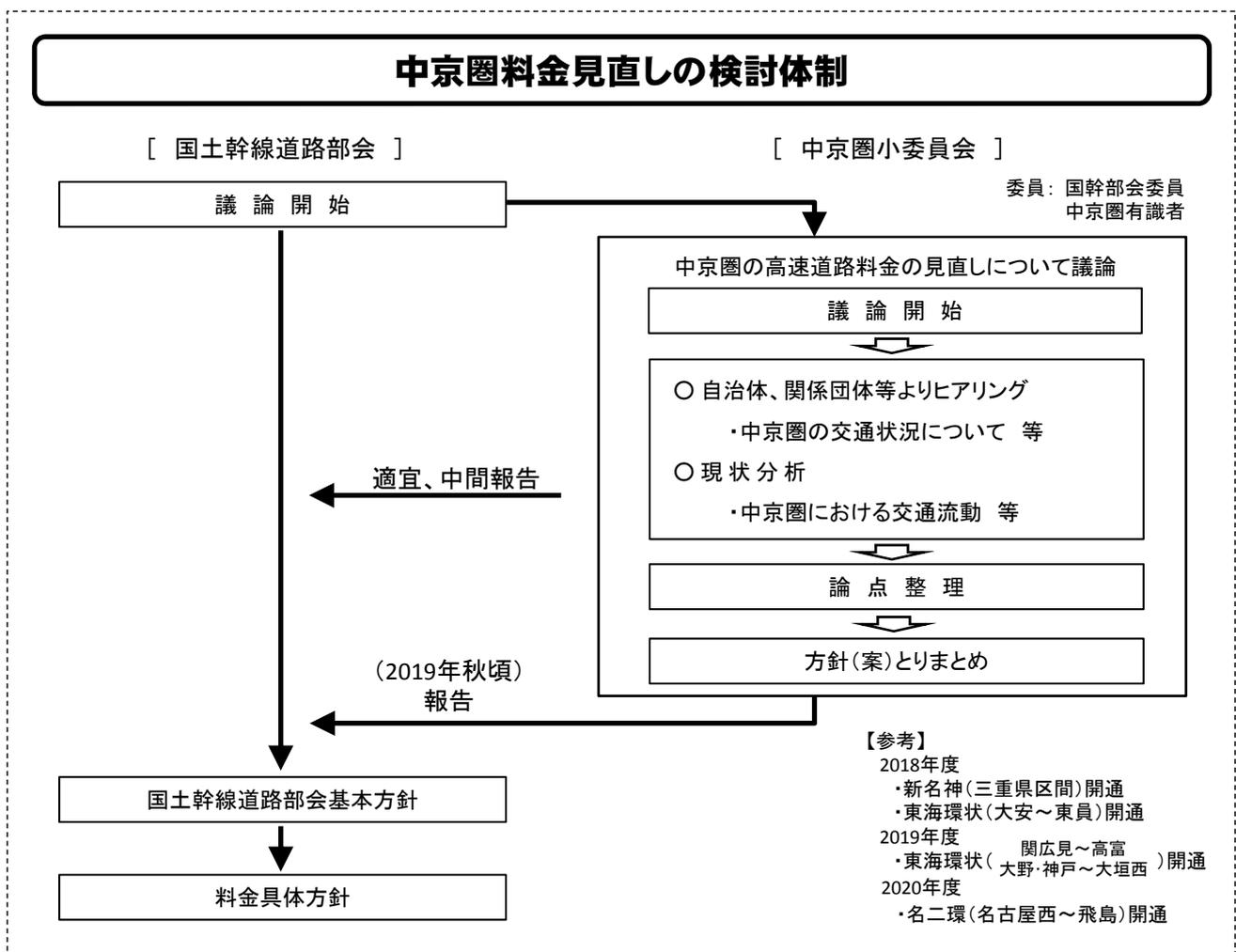
### 3 より利用しやすい料金

国土幹線道路部会において、中京圏の高速道路料金の見直し議論が2018年夏より開始されました。

具体的には、同部会に設置された中京圏小委員会において、自治体、関係団体等へのヒアリングや現状分析を踏まえて論点整理を行い、方針（案）をとりまとめ、2019年秋頃に国土幹線道路部会へ報告するとされています。

#### (1) 新たな料金体系への取組みの推進 継続

国土幹線道路部会（中京圏小委員会）における議論を踏まえ、ネットワーク整備の進展を見据えつつ、関係機関とともにお客様がより利用しやすい料金体系の実現に向けた取組みを推進します。



※ 第31回国土幹線道路部会（2018年7月27日）資料及び  
第1回中京圏小委員会（2018年11月7日）資料を基に、公社にて作成

# 第2章

## さらに確かな名古屋高速

～安全・安心の徹底～



### 1 更なる交通安全対策の実施

交通事故を削減するため、事故の原因・形態などを分析し、引き続きハード、ソフトの両面から交通安全対策を総合的に実施していきます。

#### (1) 交通安全対策の継続的な実施 継続

カーブ区間などの事故多発区間を中心に、事故原因・区間特性等の分析を行い、カラー舗装、路面標示などの改良を始めとした交通安全対策を計画的に実施します。

目標2

総事故件数

**900件**  
(2021年度目標)

2018年度実績：953件

目標3

死傷事故率※

**5.6件/億台km**  
(2021年度目標)

2018年度実績：5.9件/億台km

※死傷事故率…1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す指標



東片端JCT 北カーブにおける交通安全対策の例【事故多発区間】

#### (2) 逆走車や歩行者等の立入対策の実施 継続

車の逆走や歩行者、自転車等の立ち入りを防止するため、2017年度までに全ての出入口において路面標示を実施しました。さらに、過去に逆走事案等のあった箇所や構造上の対応が必要と考えられる箇所において、現場特性に応じた路面標示や看板の追加などに加え、自動警告対策を実施します。

また、試行導入中の逆走検知・警告システムについては、引き続き効果の検証を実施していきます。

目標4

対策箇所数

**15箇所**  
(2019-2021年度目標)※

※3ヶ年の累計目標値



施工イメージ (黄色カラー舗装)

警告音スピーカー 検知カメラ 赤色回転灯



逆走検知・警告システム (吹上東出口)

#### (3) 交通安全啓発活動の実施 継続

愛知県警等と連携した各季の交通安全運動、ホームページや横断幕等での交通安全情報の提供、交通安全講習会の開催など、交通安全啓発活動を実施します。



愛知県警と連携した交通安全運動出発式 (2019.2.18)



ホームページでの交通安全情報提供 (落下物防止強化と冬季の安全運転)

## 2 大規模修繕の着実な推進

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きます。

### (1) 大規模修繕計画に基づく事業の推進 継続

2015年度に策定した大規模修繕計画に基づき、工事の着実な進捗を図ります。

また、データベース化された点検結果の評価を行い、随時、計画に反映させることで効率的に取り組んでいきます。

目標5

#### 大規模修繕完了延長※1

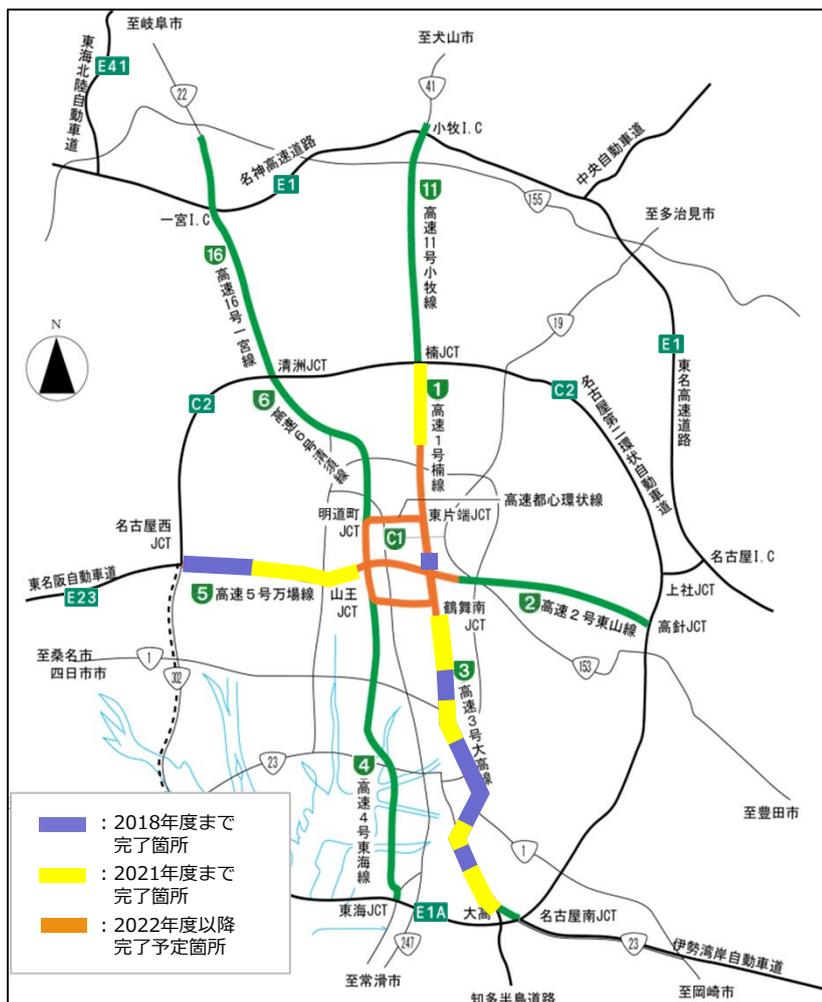
**60%**  
(2021年度目標)

2018年度実績：25%

※1 大規模修繕完了延長…大規模修繕対象箇所(37.9km)のうち、床版下面からの修繕が完了した供用延長の割合

※2 別途諸経費が必要

延長	約37.9km
概算工事費※2	約1,250億円
事業実施予定年度	2015-2029年度 (15年間)



#### 大規模修繕実施の一例

コンクリート床版下面



繊維シートによる補強



### 3 維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修

お客様に安全・安心にご利用いただけるよう、維持管理の高度化を進め、点検精度等の向上を図るとともに、効率化によりコスト抑制に努めます。

また、点検結果を修繕計画に反映させ、これに基づいて着実かつ計画的に修繕を実施していきます。

#### (1) 新技術を活用した維持管理の高度化・効率化 継続

ICT(情報通信技術)などの新技術の積極的な活用により、道路構造物の維持管理の高度化と効率化を図っていきます。

##### 1) 3次元点群データ※の活用

レーザースキャナにより取得する3次元点群データと同時に取得する映像により、現場状況を三次元的な情報として把握し、寸法計測を行うことができます。

また、従来の平面測量では得られない立体的な情報を設計検討等に役立てることで、業務の効率化を図っていきます。

※3次元点群データ：3次元座標 (X,Y,Z) を有する点の集合をいう。



3次元点群データ等の取得イメージ



机上での寸法計測イメージ

##### 2) 広視野角カメラ搭載型巡回車両による点検

広視野角カメラ（視野角180度の撮影が可能な3面カメラ）を設置した車両を走行させ、撮影を行うことで、従来より広範囲に構造物の映像を取得することができます。発見した路面や遮音壁の損傷映像を定期的に記録していくことで、損傷状況の経年変化の確認などに活かしていきます。



広視野角カメラと取得データのイメージ



GPS地図

### 3) 維持管理業務支援システムの高度化

点検・補修履歴の管理等に使用している公社の「維持管理業務支援システム」に、前述の3次元点群データ、広視野角映像の技術を連携させ、より高度なシステムを構築していきます。

### 4) 交通規制作業登録システムの機能拡張

高速道路上の交通規制作業を管理する公社の「交通規制作業登録システム」に、一般道路上の交通規制作業を管理する機能を追加し、同一交通規制区域内における複数作業の集約化を更に進め、効率化を図ります。



## (2) 着実な点検の実施と点検の精度向上 新規

国土交通省が定めた道路の維持修繕に関する省令・告示に基づき公社が策定した橋梁などの道路施設の点検計画により、点検を着実に実施していきます。

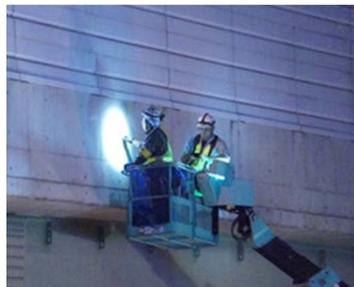
また、非破壊検査技術や新技術による効果的な点検技術を導入し、点検の精度をさらに向上させていきます。

目標6

#### 橋梁の点検率<sup>※1</sup>

**54%**<sup>※2</sup>  
(2021年度目標)

※1 橋梁の点検率…2019年度から2023年度までの累計の点検実施率  
※2 点検サイクル5年間で100%となるもの



近接目視点検



非破壊検査技術  
(床版内部診断技術)

## (3) 計画的な維持補修工事の実施 継続

点検と密接に連携を図り、点検結果から判定された緊急性等を考慮し、計画的に補修を実施します。

目標7

#### 道路構造物保全率<sup>※</sup>

**90%**  
(毎年度目標)

2018年度実績：94% ■ 前中期経営計画目標値：90%

※ 道路構造物保全率…早期に補修を必要としない橋梁数(径間数)の割合(大規模修繕対象路線を除く)



ジョイントの補修



桁の塗装

## (4) 快適な走行を提供する舗装の補修 新規

道路巡回による日常的な点検や定期点検によって舗装路面状況を適切に把握し、劣化箇所の補修を実施します。

目標8

**快適走行路面率※**

**97%**  
(毎年度目標)

2018年度実績：98%

※ 快適走行路面率…舗装路面総延長のうち、高速走行でも快適で安定した走行が可能となる舗装路面が占める割合



路面の緊急補修



舗装工事実施状況

## (5) リフレッシュ工事の実施 継続

舗装、伸縮装置、照明等の補修工事、道路構造物及び施設の点検など交通規制が必要な作業を集約した「リフレッシュ工事」を計画的に実施します。



リフレッシュ工事の状況

## 4 道路法違反車両に対する取締・指導の強化

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）違反車両に対する取締・指導を強化します。

### (1) 取り締まりの強化 継続

愛知県警高速道路交通警察隊と連携した合同取締りなど、重点的な取り締まりを実施します。また、料金所に設置した軸重計測装置による機器取り締まりを常時行います。悪質な違反者に対しては警告書を交付するなど厳正に対処します。



取り締まり状況



軸重計測装置

## 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

発生が懸念される南海トラフ地震を始めとする大規模地震に加え、近年激甚化する豪雨等の気象災害についても警戒が必要となる中、災害時の緊急輸送道路としての機能発揮のため、防災拠点の強化や実践的な防災訓練の実施などの取り組みにより総合的な災害対応力向上に努めます。

### (1) 災害時の業務継続に向けた防災拠点整備の推進 継続

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・整備部社屋の改修（防災機能の強化等）・防災拠点の電源確保といった対応項目について、継続的に取り組めます。

目標9

**受変電施設の  
津波浸水対策完了（短期）**

**2021年度**



受変電施設の止水板設置例

目標10

**整備部社屋の改修完了**

**2020年度**



事務所非常用発電機の設置例

目標11

**防災拠点の電源確保の  
供用開始**

**2021年度**

### (2) 実践的な訓練による災害対応力の向上 継続

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ます。

目標12

**各種訓練の実施**

**毎年度実施※**



防災訓練実施状況（道路啓開、本部運営）

※訓練内容は適宜決定

# 第3章

## さらに走りやすい名古屋高速 ～快適さとサービスの向上～



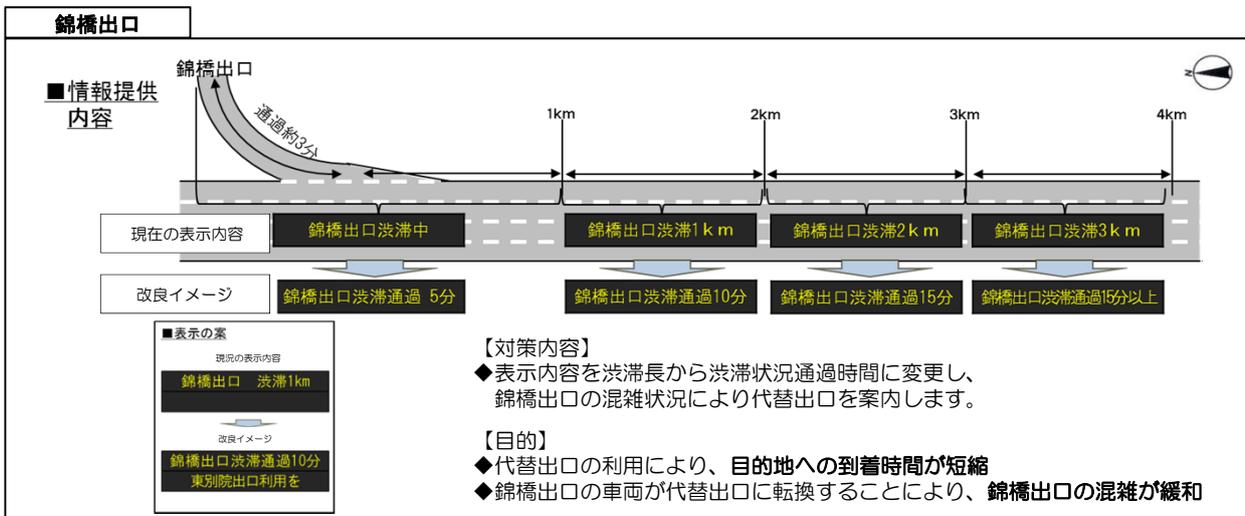
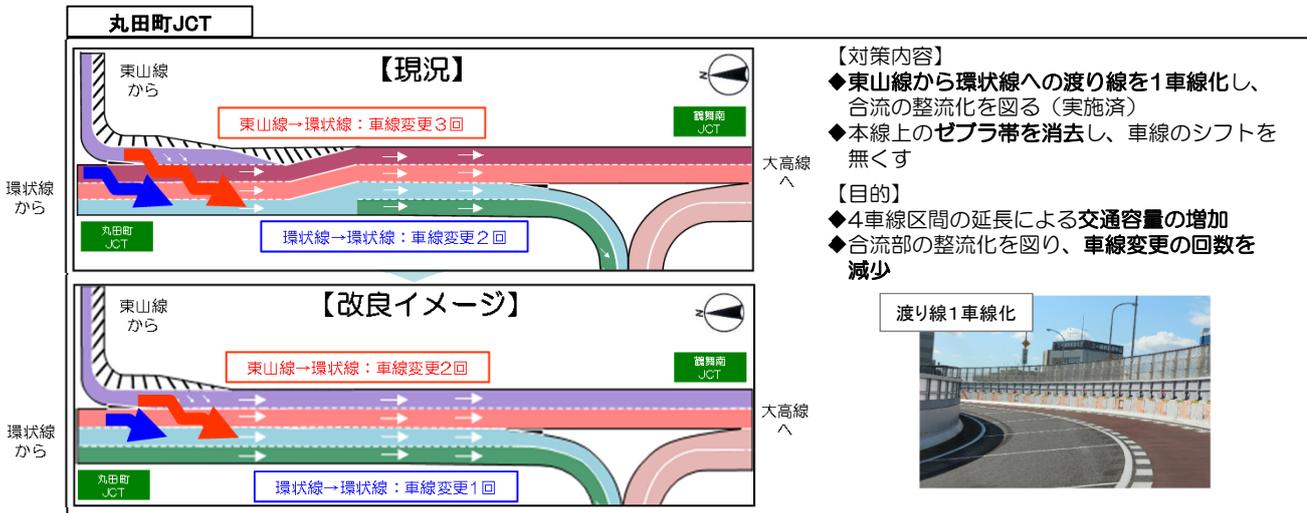
### 1 継続的な渋滞対策の推進

お客様がよりスムーズに走行いただけるように、渋滞が恒常的に発生している箇所について、引き続き、定時性・速達性の確保に向けた渋滞対策に取り組んでいきます。

#### (1) 都心環状線の渋滞対策 継続

丸田町JCTなど都心環状線本線のボトルネック箇所において、渋滞対策を実施します。さらに、対策後の交通分析検証結果に基づき必要な追加対策を検討し、継続的な対策を実施します。

また、錦橋出口の渋滞対策として、情報提供による交通分散化対策に取り組みます。



目標13

#### 都心環状線の渋滞損失時間※

**19.5万台・時**  
(2021年度目標)

2018年度実績：渋滞損失時間 19.5万台・時

※渋滞損失時間…渋滞が発生することによる利用者の年間損失時間

## (2) 小牧北出口、一宮東出口・一宮IC連絡路における渋滞対策 新規

愛知県内の主要渋滞箇所を選定されている小牧北出口、一宮東出口・一宮IC連絡路において、渋滞要因の調査・分析を実施し、有効な渋滞対策の検討・立案に向け、関係機関協議等に取り組みます。

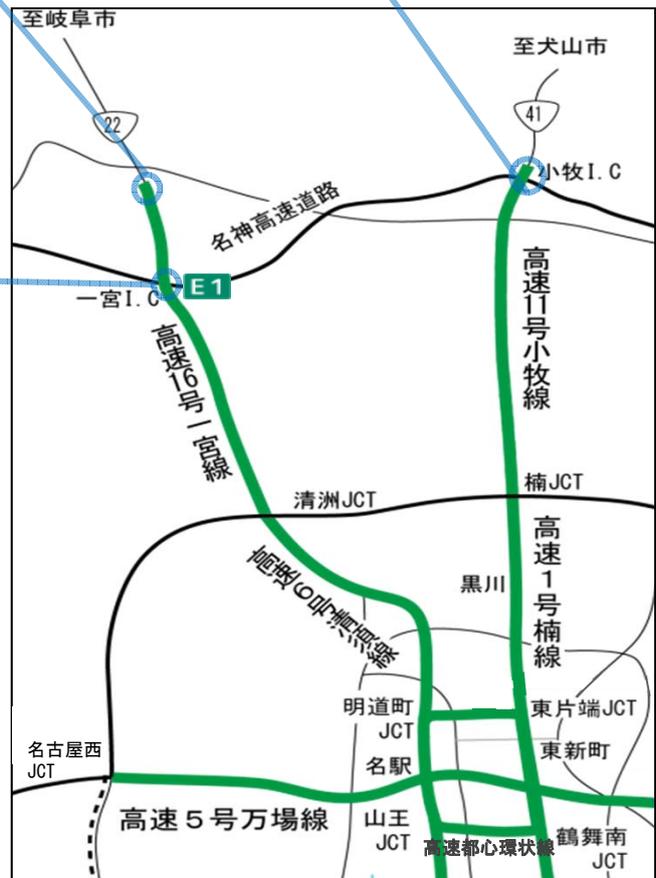
一宮東出口 渋滞状況



小牧北出口 渋滞状況



一宮IC連絡路 渋滞状況



## 2 交通事故・工事に伴う渋滞の縮減

新たな工夫や他機関との調整などによって交通事故・工事に伴う渋滞の縮減に努めます。

### (1) 交通事故処理に伴う渋滞時間の短縮 継続

愛知県警高速道路交通警察隊との連携やレッカー車の対応を強化し、事故処理を迅速に実施します。

目標14

#### 交通事故処理に伴う渋滞時間

**68分以内/件**  
(毎年度目標)

2018年度 実績：70分/件



横転事故処理 (2017.9.12)

### (2) 工事に伴う渋滞の発生及び影響の軽減 継続

高速道路上での工事による渋滞を回避しやすい施工日・施工時間帯の選定や交通規制が必要な作業の集約化（「リフレッシュ工事」等）を行います。このほか、施工方法や使用材料を見直して施工時間の短縮を図ります。

目標15

#### 工事に伴う渋滞時間※

**40時間/年**  
(毎年度目標)

2018年度 実績：51時間/年  
※ 緊急工事等により生じた渋滞時間は除く



同一交通規制内での作業集約化

### 3 雪氷対策の強化

降雪・積雪時等にお客様の安全を図りつつ道路交通機能を維持するため、機器の充実や作業改善などで対策を強化し、交通規制の回避や通行止め時間の短縮を図ります。

#### (1) 降雪・積雪時等の通行確保の強化 継続

雪による通行止めを極力回避し、通行確保を図るため、監視カメラや道路パトロールによる監視体制を強化し、雪氷作業に迅速に対応します。また、立ち往生車両を防ぐため、早期の入口閉鎖等を実施します。



監視カメラ映像



降雪時の道路パトロール

#### (2) 雪氷作業の効率化 継続

雪氷作業方法の見直し、融雪・積雪処理設備を始め、新たな設備や機器の導入などソフトとハードの対策を融合しながら効果的な改善策を検討し、雪氷作業の効率化を進めます。

目標16

雪氷作業の効率化の推進

毎年度実施



除雪状況と凍結防止剤散布状況



雪氷対策出発式 (2018.11.27)

## 4 道路交通情報提供の充実

多様化・高度化するお客様のニーズに対応するため、さらにわかりやすく、きめ細かな道路交通情報を様々な手段により提供していきます。

### (1) 道路情報板の視認性向上 新規

お客様にわかりやすい情報提供を行うため、道路情報板の大型マルチカラー化を進めます。これに合わせて、路線情報には名古屋高速だけでなく名二環などNEXCO路線の路線番号を表示するなど提供内容に関しても道路ネットワーク全体でわかりやすい案内を推進します。

目標17

#### 道路情報板の大型マルチカラー化※

**53%**

(2021年度目標)

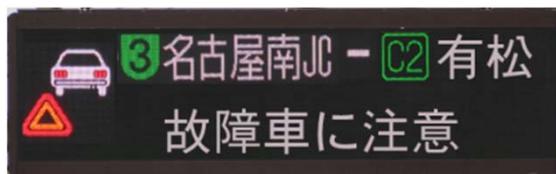
2018年度実績：23%

2024年度までに全ての道路情報板の  
大型マルチカラー化完了

※ 道路情報板の大型マルチカラー化…全体基数における更新済み道路情報板の割合



従前の表示例



大型マルチカラー化後の表示例

### (2) ETC2.0の普及促進 新規

名二環等を含む経路選択支援情報や事故注意箇所における安全運転支援情報など充実した情報の提供が可能なETC2.0の運用を、2018年度から一部の路線で開始しており、順次運用箇所を拡大していきます。ホームページやイベントを通じた利便性のPR活動や利用環境の整備などを行い、ETC2.0の普及促進を図っていきます。

目標18

#### ETC2.0利用率※

**25%**

(2021年度目標)

2018年度(2019年3月)実績：15%

※ ETC2.0利用率…全通行台数(総入口交通量)に占める  
ETC2.0利用台数の割合

< 簡易図形 >



事故により、大高方面まで  
30分ほどかかっています。

< 画像 >



丸田町JCT付近の現在の状況です。

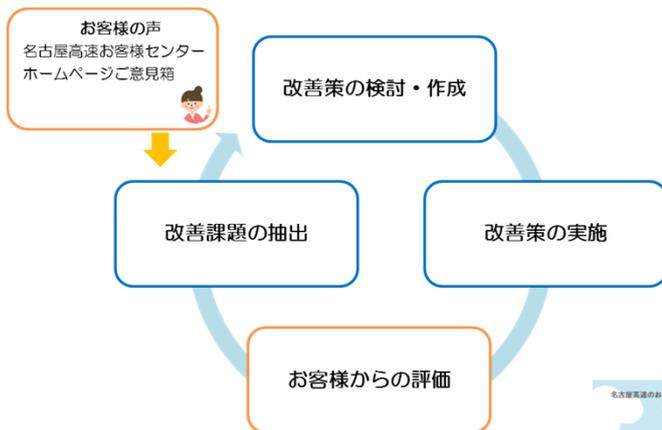
ETC2.0による情報提供イメージ

## 5 お客様とのコミュニケーションの推進

お客様第一の観点から、積極的にお客様とコミュニケーションを図り、満足度の向上やサービスの充実に努めます。

### (1) お客様の声の反映 継続

お客様からお寄せいただいたご意見・ご要望は、公社全体で共有・分析し、お客様ニーズに基づいたサービスの充実や改善につなげていきます。



「お客様の声」による改善の流れ



モニター会議による  
お客様の声の把握



『お客様のいつも近くに』  
(リーフレット)

**改善事例 2** 黒川出口カーブ内の案内看板

**対策** 黒川出口は、ぐるぐるカーブしているため交差点手前が右左折2車線に分岐していることが、事前に分かりづらいです。

**変更前** 左折車は常時左折可能ですが、途中から2車線になっていることが分からず、左折車も前車の後ろに並んでしまう。

**変更後** 2車線になっていることが早い段階で分かりやすくなった。

**改善事例**

### (2) お問い合わせへの的確な対応 新規

お客様センターなどに寄せられる名古屋高速道路のご利用に関する様々なお問い合わせの社内共有とシステム化を進め、より速やかに適切な応答ができるよう改善を続けます。



電話でのお問い合わせ

名古屋高速お客様センター

電話番号 / 052-919-3200(クイックさんに、まるまる)  
受付時間 / 9:00~19:00 (年末年始12/29~1/3を除く毎日)

User's Voice - お客さまのご意見をお寄せ下さい -

お客様からいただいたご意見やご質問は、弊社のサービスの改善に役立てさせていただきます。

- こちらは、返信が不要な方の投稿フォームです。個人情報の入力には必要ありません。返信が必要な方は、[返信が必要な方の投稿フォーム\(個人情報の入力必要\)](#)をご利用下さい。

※ご意見・ご質問



メールでのご意見・ご質問

お問い合わせフォーム

<http://www.nagoya-expressway.or.jp/toi/okyaku/index.html#mail>

または、名古屋高速道路公社ホームページのトップ画面のバナーからアクセスできます ▶

メールでのご意見・ご質問



### (3) 料金所サービスの向上 新規

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、お客様への接遇の向上を図ります。また、料金収受にかかる機器（自動つり銭機等）を導入し、迅速さと正確さを確保していきます。



料金収受ブース



係員によるご案内

### (4) お客様満足度の向上 継続

名古屋高速道路に対するお客様の評価を把握するため、お客様満足度調査を毎年度実施します。調査で得られたお客様のご意見・ご要望を各種施策に反映させることなどを通して、総合的な満足度の向上に取り組みます。

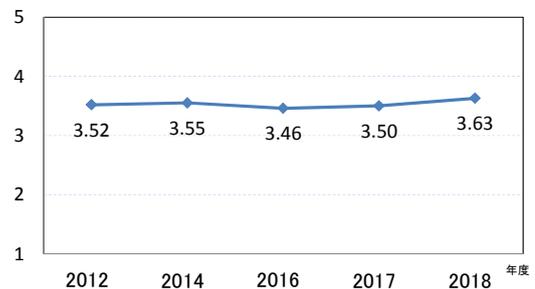
目標19

総合満足度\*

**3.60以上**  
(毎年度目標)

2018年度実績：3.63

※総合満足度…お客様満足度調査による5段階評価の点数



お客様満足度調査結果  
総合満足度の推移 (5段階評価)

## 6 自動運転への対応

交通事故削減や渋滞緩和などの効果が期待される自動走行（自動運転）システムについて道路管理者として適切に対応していきます。

### (1) 自動運転の実用化・普及への適切な対応 新規

自動運転の技術開発に関する調査・研究への協力等を行うとともに、実用化や普及に伴う影響を検討し、適切に対応していきます。



## 1 工事の品質確保と安全管理

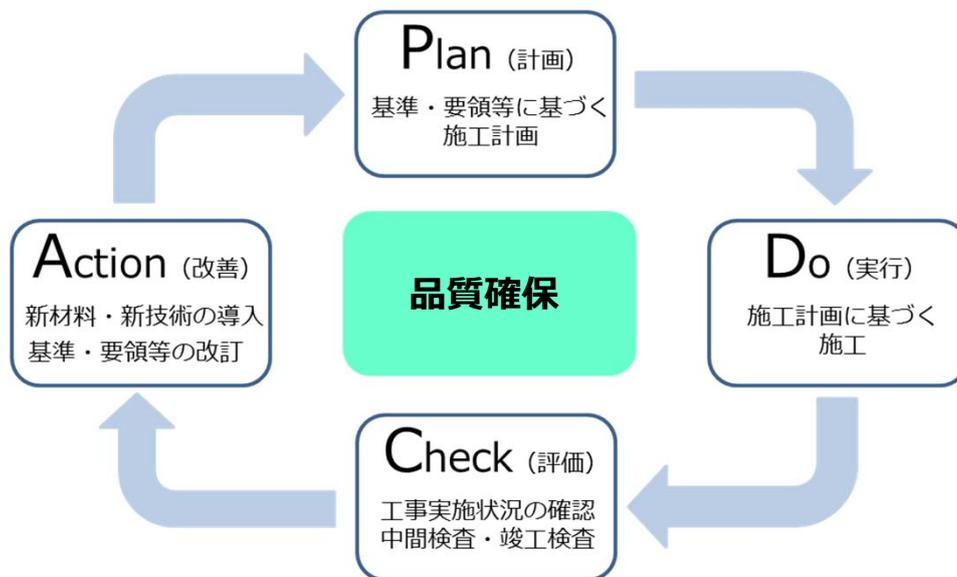
道路施設を将来にわたって良好な状態に保つため、工事の品質確保に向けた取り組みを進めます。

また、工事事故を防止するため、安全管理を適切に推進します。

### (1) 施工プロセスの着実な実施 新規

工事の品質確保を図るため、PDCAサイクルに基づいた施工プロセスを着実に実施します。また、ICTや新材料・新技術等を現場の施工管理に反映していきます。

工事期間が複数年に渡る大規模修繕工事等は、品質確認のため、進捗に応じて中間検査を実施します。



PDCAサイクルによる施工プロセスイメージ



公社職員立会による工事実施状況の確認と検査状況

## (2) 品質確保に向けた契約制度の改善 継続

品質確保を図るため、入札参加資格を見直すとともに、低入札時の対応を強化します。

目標20

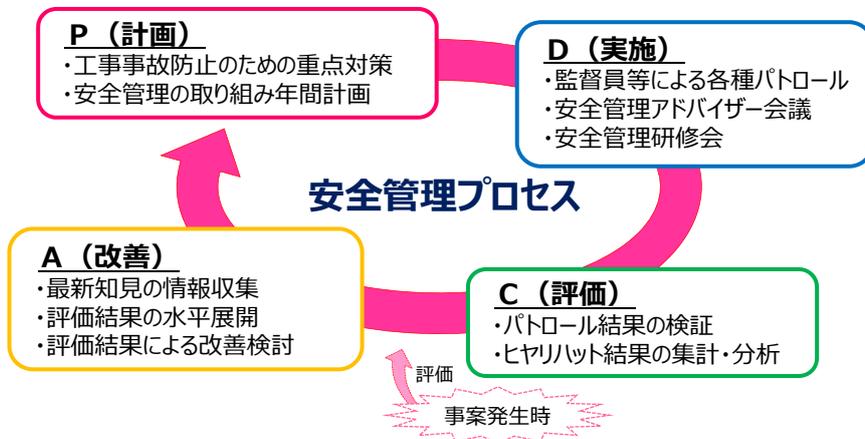
**入札参加資格の見直し、  
低入札時の対応強化実施**

**2021年度**

## (3) 工事事務防止に向けた安全管理の推進 新規

工事事務防止に向け、工事安全に係る法令遵守の徹底及び現場作業の安全を確保するため、過去の事事故事例を踏まえた「工事事務防止のための重点対策」を定め、監督員による各種安全パトロールを計画的に実施するとともに、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、これまでに構築した安全管理プロセスを確実に推進していきます。

さらに、安全に関する最新知見を取り入れ、常に安全管理の改善に取り組んでいきます。



監督員（公社職員）による安全パトロール

管理職パトロール  
監督員パトロール  
安全管理員パトロール

## 2 環境保全への取り組み

環境への影響を軽減する取り組みを進めるとともに、啓発活動を実施し、環境保全に努めます。

### (1) 道路照明LED化の推進 継続

消費電力量を削減するため、道路照明のLED化を進めており、2018年度に東山トンネルのLED化が完了しました。引き続き、大規模修繕に合わせて順次、実施していきます。



LED照明（4号東海線六番北入口付近）

道路照明のLED化は、従来のナトリウム灯と比較して消費電力が少なくなり、CO<sub>2</sub>排出量の削減に貢献します。

目標21

#### 道路照明LED化

**39%**

(2021年度目標)

2018年度実績：16%

### (2) エコドライブ啓発活動の実施 新規

騒音や大気汚染等の環境問題の改善のため、環境負荷の軽減につながる定速での走行性に優れた“環境にやさしい”名古屋高速道路の積極的な利用、やさしく静かな運転の心がけなどを呼びかけるエコドライブ啓発活動を進めます。

名古屋高速で **ECO** しよう！  
～やさしく静かな運転のすすめ～

環境にやさしい名古屋高速道路の積極的な利用とやさしく静かな運転の心がけにより騒音や大気汚染等の環境問題の改善につながります。地球環境の保全と沿道の静かな生活環境のため、ご協力をお願いします。

**環境にやさしい名古屋高速を走ろう！**

時速60キロでの走行は、二酸化炭素、窒素酸化物、浮遊粒子状物質などの大気汚染物質の排出量を少なく抑えることができ、地球温暖化や大気汚染の防止に貢献できます。さらに一定の速度で走行することで燃費の向上にもつながります。環境保全のために名古屋高速道路の利用を考えてみてはどうでしょうか。また、E・T・C夜間割引などの割引メニューを利用すれば、名古屋高速道路をよりお得に走行することができます。

→ お得なE・T・C割引情報

ホームページでのPR



制限速度守って  
静かに走ろう

就寝時間帯です  
静かに静かに

看板や道路情報板表示による「静かな運転」の呼びかけ

### 3 事業運営の信頼性向上

会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徹底 継続

社会を取り巻く環境の変化を背景に、コンプライアンス（法令遵守）やハラスメント防止に対する関心はますます高まっていることから、公社職員の意識啓発を図る取り組みとして、全職員に対しコンプライアンス研修等を実施します。

目標22

#### コンプライアンス等に 関する意識度※

**100%**  
(毎年度目標)

2018年度実績：100%

※コンプライアンス等に関する意識度…アンケート調査等を実施し、回答者に対する意識できた人数の割合

#### (2) 情報セキュリティ対策の強化 継続

工事費積算システムをクライアントサーバ方式からweb方式へ改修を進め、情報セキュリティ対策を強化します。

また、情報セキュリティ事案の発生を防止し、万一の事案発生時には適切に対処できるよう、職員に対して講習会を開催して情報セキュリティに関する知識の習得と意識の向上を図ります。

目標23

#### 情報セキュリティに 関する意識度※

**100%**  
(毎年度目標)

2018年度実績：100%

※情報セキュリティに関する意識度…アンケート調査等を実施し、回答者に対する意識できた人数の割合



情報セキュリティ講習会

## 4 地域社会との共生

地域に根ざした貢献活動等を通して、地域社会とのつながりを深めるとともに、名古屋高速への理解と信頼を一層深めていただくよう努めます。

### (1) 自治体や大学等への技術提供・情報発信 継続

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公社の技術力を自治体へ提供していきます。また、地元の大学等での講義を通して、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。

### (2) ネックス・プラザを活用した地域社会との交流 継続

広報資料センター「ネックス・プラザ」の楽しく学べる参加・体験型の展示を通して、名古屋高速道路をより身近に感じていただける機会を提供します。小中学校の社会見学や総合学習のほか、ワークショップ（体験型講座）や名古屋市の「北区区民まつり」との共催イベントなどを実施し、地域の皆様とのコミュニケーションを深めます。

目標24

#### ネックス・プラザ利用団体数

**130団体以上**

(毎年度目標)

2018年度 実績：154団体（1,736人）  
■ 前中期経営計画目標値：120団体以上



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「オリジナルマグカップづくり」の様子  
(ネックス・プラザ夏休みフェスティバル2018)

## 5 積極的な情報発信

名古屋高速道路の取り組みが社会やお客様に届くよう、多様な媒体を適切に用いて、的確でわかりやすい情報を積極的に発信していきます。

### (1) 多様な媒体による情報発信 **継続**

情報の内容に応じてホームページ、SNS、ラジオ等の各種媒体を効果的に用いて、道路交通情報や工事広報、また企業情報を始めとした名古屋高速に関する様々な情報をさらにわかりやすくタイムリーにお知らせしていきます。



名古屋高速公式Facebook 



名古屋高速公式Twitter 

### (2) 設立50周年記念事業の実施 **新規**

2020年9月に公社設立50年を迎えることから、これを節目として、長年にわたる公社事業へのご理解・ご協力に対して感謝するとともに、次代に向けて進む名古屋高速の姿を伝えるため、広報や記念イベント等を実施します。また、これまでの歴史を振り返り、設立から名古屋市周辺の高速道路ネットワークの完成（2020年度）までの沿革を通史としてまとめ、公表します。

目標25

50年史の発刊

2021年度



## ～財務基盤強化・経営合理化～

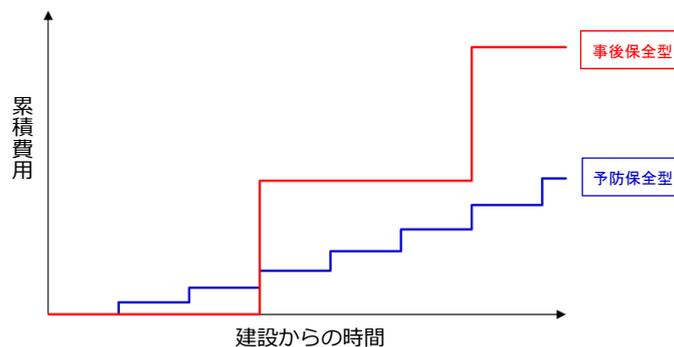
### 1 コスト縮減・効率化と戦略的な資金調達

道路の安全性やサービス水準は確保しつつ、より大きな投資効果が得られるよう、コスト縮減や効率化に努め、経営の合理化を図るとともに、財務基盤の強化に取り組めます。

#### (1) 予防保全等による構造物の長寿命化 大規模修繕計画に基づく事業の推進等【再掲】 継続

構造物の長寿命化を実現するため、予防保全の考え方に基づき、ライフサイクルコストの低減を図り、大規模修繕等を着実に実施していきます。

また、準拠元の基準改訂等に基づき、耐久性の向上や品質確保等の観点から、適宜、技術基準の見直しを行っていきます。



ライフサイクルコストの低減イメージ

#### (2) 効率的な維持管理 新技術を活用した道路施設の維持管理の高度化・効率化の推進【再掲】 継続

構造物の高齢化の進展に伴う今後の維持管理コスト増大を抑制するため、ICTなどの新技術の積極的な活用により効率的な維持管理を図ります。

#### (3) 工事関係書類等の削減 新規

工事の施工に係る事務効率化を図るため、業界団体等の協力を得ながら、提出書類の見直しや電子媒体の利用などにより、工事関係書類等の削減や簡素化を実施します。

目標26

#### 工事関係書類等の削減の実施

2021年度

## (4) 積算業務の効率化 新規

資材価格調査による主要資材の適正単価の採用、土木工事等実態調査による積算基準の見直しを行います。

また、運用面・保守面でより優れた新積算システムを構築します。

## (5) 光熱費の縮減 (道路照明LED化の推進等【再掲】) 新規

消費電力量の削減を図るため、道路照明のLED化を進めます。また、整備部社屋の改修にあわせて、事務所照明をLED化します。



LED化が完了した東山トンネルの様子

## (6) 戦略的な資金調達 継続

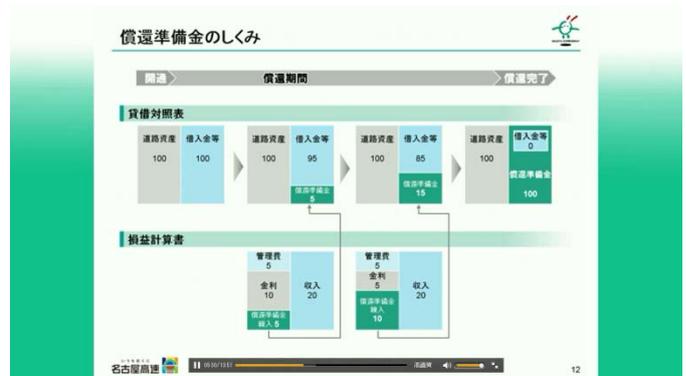
投資家に対する個別訪問、合同説明会、インターネット動画による説明などの積極的なIR活動を引き続き実施することにより、投資家との信頼関係の強化を図ります。

目標27

### 個別投資家訪問数

**50件以上**  
(毎年度目標)

2018年度実績：54件



インターネット動画によるIR説明

## ～組織基盤強化～

### 2 職員と組織の能力発揮

職員と組織がその能力を最大限発揮できるよう、人材育成と活力ある職場環境づくりに取り組みます。

#### (1) 職員の人材育成及び技術力等の向上 継続

職員の知識、専門技術力、マネジメント力等の向上及び技術の継承のため、職員研修計画に基づき、職級別及び部門別研修等を実施します。

また、業務に関連した資格取得を支援するため、資格内容・試験スケジュール等の情報提供及び資格取得支援講座を実施するとともに、資格取得助成対象の拡充について検討・実施します。

目標28

#### 公社業務に関連した 資格取得者数

**15名以上**  
(2019-2021年度目標) ※

2016-2018年度 実績：21名 ■ 前中期経営計画目標値：15名  
※3ヶ年の累計目標値

#### 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  
電気通信主任技術者



職員研修と資格取得支援講座の開催状況

#### (2) プロジェクトの推進を図るための組織づくり 新規

プロジェクトの推進を図るため、必要な部署への重点的な人員配置に努めるとともに、公社内の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。

#### (3) ワークライフバランスの推進 新規

仕事と生活の調和を図り、職員の心身の健康保持や業務能率を向上させるため、休暇の計画的な取得促進を図る取組みを実施します。

また、育児支援制度の周知徹底を行い、全職員の理解を深めることにより、職員の出産・育児に係る休暇等の取得をサポートしていきます。

目標29

#### 年次休暇の平均取得日数

**14日**  
(2021年度目標)

2018年度 実績：12.5日

## ～事業推進基盤強化～

### 3 確実な事業推進

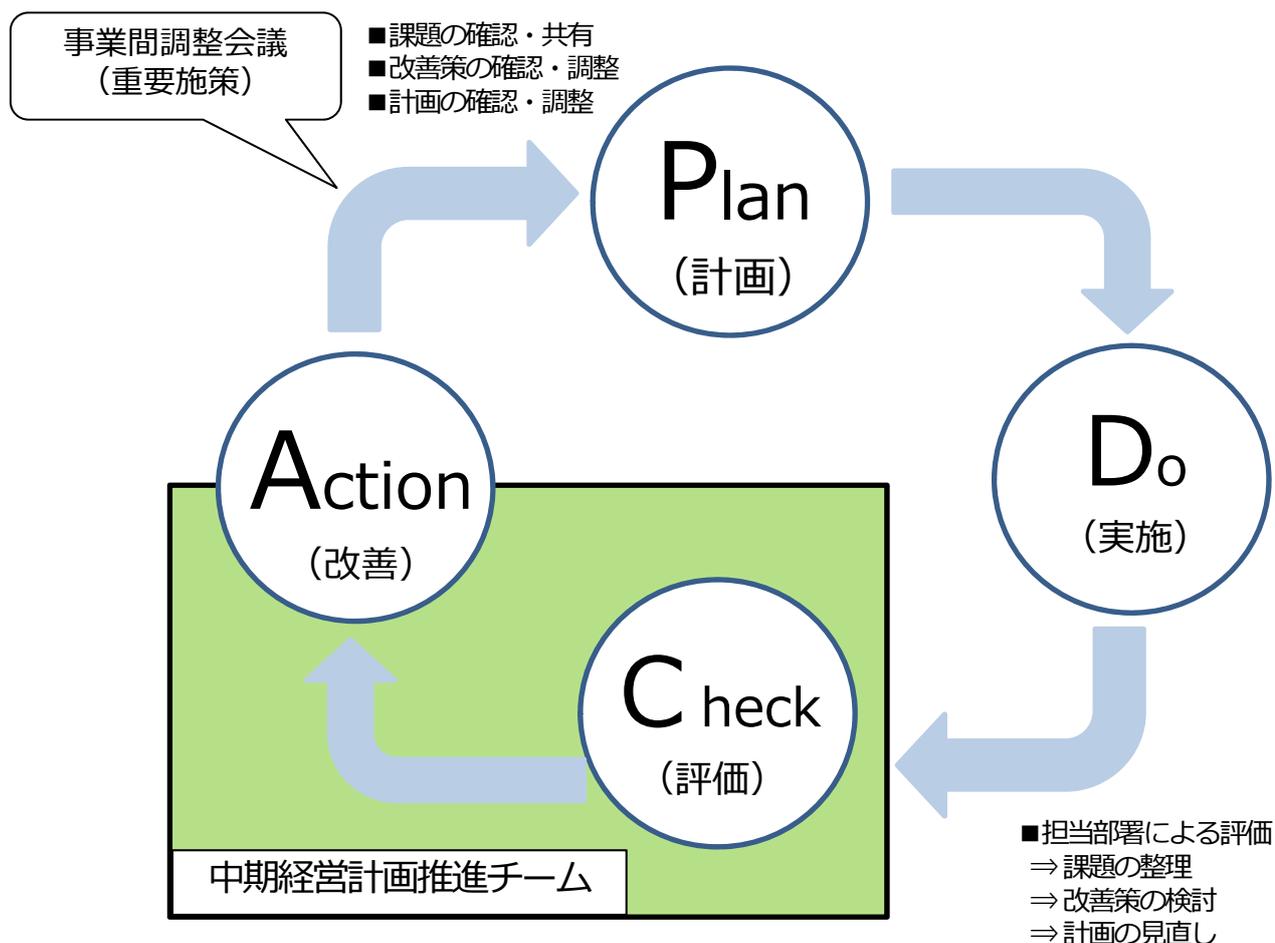
公社が一丸となって中期経営計画の実現に向けて取り組むことで、計画的かつ確実に事業を推進していきます。

#### 中期経営計画の進捗管理

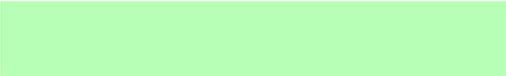
各部長等による「中期経営計画推進チーム」を設置し、取組項目について四半期ごとに実績の評価と改善策の確認を行い、進捗管理を図ります。

#### (1) 重要施策間の連携強化 継続

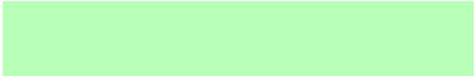
中期経営計画の施策のうち複数部署が関連し、重要施策として位置づけた事業については、事業間調整会議において各事業の進捗や工程等の共有を図り、一体的に調整・課題解決を行います。このプロセスを通して事業の重複や漏れを防ぎ、円滑かつ効率的に事業を推進していきます。



中期経営計画の進捗管理フロー



## 施策一覽



# 施策一覧

取組項目	目標	2019	2020	2021	掲載ページ
<b>第1章 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～</b>					
<b>1 都心へのアクセスの向上</b>					
(1) 都心へのアクセス向上の取組み				<b>継続</b> 前計画取組項目4	P.13
(2) 高速道路ネットワークの更なる充実				<b>新規</b>	P.15
<b>2 ネットワーク機能の発揮</b>					
(1) 名古屋西JCT建設工事の着実な推進				<b>継続</b> 前計画取組項目7	P.17
目標1 名古屋西JCT整備完了	工事	完了	—		
<b>3 より利用しやすい料金</b>					
(1) 新たな料金体系への取組みの推進				<b>継続</b> 前計画取組項目9	P.18
<b>第2章 さらに確かな名古屋高速 ～安全・安心の徹底～</b>					
<b>1 更なる交通安全対策の実施</b>					
(1) 交通安全対策の継続的な実施				<b>継続</b> 前計画取組項目2	P.19
目標2 総事故件数	920件	910件	900件		
目標3 死傷事故率	5.7件/ 億台キロ	5.7件/ 億台キロ	5.6件/ 億台キロ		
(2) 逆走車や歩行者等の立入対策の実施				<b>継続</b> 前計画取組項目13	P.19
目標4 対策箇所数 (累計)	5箇所	10箇所	15箇所		
(3) 交通安全啓発活動の実施				<b>継続</b> 前計画取組項目14	P.19
<b>2 大規模修繕の着実な推進</b>					
(1) 大規模修繕計画に基づく事業の推進				<b>継続</b> 前計画取組項目1	P.20
目標5 大規模修繕完了延長 (累計)	35%	45%	60%		
<b>3 維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修</b>					
(1) 新技術を活用した維持管理の高度化・効率化				<b>継続</b> 前計画取組項目29	P.21
(2) 着実な点検の実施と点検の精度向上				<b>新規</b>	P.22
目標6 橋梁の点検率 (累計)	18%	42%	54%		
(3) 計画的な維持補修工事の実施				<b>継続</b> 前計画取組項目26	P.22
目標7 道路構造物保全率	90%	90%	90%		
(4) 快適な走行を提供する舗装の補修				<b>新規</b>	P.23
目標8 快適走行路面率	97%	97%	97%		
(5) リフレッシュ工事の実施				<b>継続</b> 前計画取組項目26	P.23
<b>4 道路法違反車両に対する取締・指導の強化</b>					
(1) 取り締まりの強化				<b>継続</b> 前計画取組項目27	P.23
<b>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</b>					
(1) 災害時の業務継続に向けた防災拠点整備の推進				<b>継続</b> 前計画取組項目11	P.24
目標9 受変電施設の津波浸水対策 (短期)	工事	工事	対策完了		
目標10 整備部社屋の改修	工事	改修完了	—		
目標11 防災拠点の電源確保	工事	工事	供用開始		
(2) 実践的な訓練による災害対応力の向上					P.24
目標12 各種訓練の実施		毎年度実施		<b>継続</b> 前計画取組項目10	

取組項目	目標	2019	2020	2021	掲載ページ
<b>第3章 さらに走りやすい名古屋高速 ～快適さとサービスの向上～</b>					
<b>1 継続的な渋滞対策の推進</b>					
(1) 都心環状線の渋滞対策					<b>継続</b> <small>前計画 取組項目17-18</small>
<b>目標13</b> 都心環状線の渋滞損失時間		— (対策立案)	— (対策実施)	19.5万台・時	P.25
(2) 小牧北出口、一宮東出口・一宮IC連絡路における渋滞対策					<b>新規</b>
<b>2 交通事故・工事に伴う渋滞の縮減</b>					
(1) 交通事故処理に伴う渋滞時間の短縮					<b>継続</b> <small>前計画 取組項目3</small>
<b>目標14</b> 交通事故処理に伴う渋滞時間		68分以内/件	68分以内/件	68分以内/件	P.27
(2) 工事に伴う渋滞の発生及び影響の軽減					<b>継続</b> <small>前計画 取組項目3</small>
<b>目標15</b> 工事に伴う渋滞時間		40時間/年	40時間/年	40時間/年	P.27
<b>3 雪水対策の強化</b>					
(1) 降雪・積雪時等の通行確保の強化					<b>継続</b> <small>前計画 取組項目3</small>
(2) 雪水作業の効率化					<b>継続</b> <small>前計画 取組項目3</small>
<b>目標16</b> 雪水作業の効率化の推進			毎年度実施		P.28
<b>4 道路交通情報提供の充実</b>					
(1) 道路情報板の視認性向上					<b>新規</b>
<b>目標17</b> 道路情報板の大型マルチカラー化	(累計)	33%	43%	53%	P.29
(2) ETC2.0の普及促進					<b>新規</b>
<b>目標18</b> ETC2.0利用率	(累計)	19%	22%	25%	P.29
<b>5 お客様とのコミュニケーションの推進</b>					
(1) お客様の声の反映					<b>継続</b> <small>前計画 取組項目20</small>
(2) お問い合わせへの的確な対応					<b>新規</b>
(3) 料金所サービスの向上					<b>新規</b>
(4) お客様満足度の向上					<b>継続</b> <small>前計画 取組項目20</small>
<b>目標19</b> 総合満足度		3.60以上	3.60以上	3.60以上	P.31
<b>6 自動運転への対応</b>					
(1) 自動運転の実用化・普及への適切な対応					<b>新規</b>
					P.31

**新規** 本計画から新たに中期経営計画の施策として取り組むもの  
**継続** 前中期経営計画から引き続き取り組むもの

取組項目	目標	2019	2020	2021	掲載 ページ
<b>第4章 社会的責任の遂行</b>					
<b>1 工事の品質確保と安全管理</b>					
	(1) 施工プロセスの着実な実施			<b>新規</b>	P.32
	(2) 品質確保に向けた契約制度の改善			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目6</small>	P.33
	<b>目標20</b> 入札参加資格の見直し、 低入札時の対応強化実施	検討	制度化・ 周知	実施	P.33
	(3) 工事事故防止に向けた安全管理の推進			<b>新規</b>	P.33
<b>2 環境保全への取り組み</b>					
	(1) 道路照明LED化の推進			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目23</small>	P.34
	<b>目標21</b> 道路照明LED化 (累計)	19%	30%	39%	P.34
	(2) エコドライブ啓発活動の実施			<b>新規</b>	P.34
<b>3 事業運営の信頼性向上</b>					
	(1) コンプライアンス等の徹底			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目31</small>	P.35
	<b>目標22</b> コンプライアンス等に関する意識度	100%	100%	100%	P.35
	(2) 情報セキュリティ対策の強化			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目32</small>	P.35
	<b>目標23</b> 情報セキュリティに関する意識度	100%	100%	100%	P.35
<b>4 地域社会との共生</b>					
	(1) 自治体や大学等への技術提供・情報発信			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目24</small>	P.36
	(2) ネットクス・プラザを活用した地域社会との交流			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目22</small>	P.36
	<b>目標24</b> ネットクス・プラザ利用団体数	130 団体 以上	130 団体 以上	130 団体 以上	P.36
<b>5 積極的な情報発信</b>					
	(1) 多様な媒体による情報発信			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目21</small>	P.37
	(2) 設立50周年記念事業の実施			<b>新規</b>	P.37
	<b>目標25</b> 50年史の発刊	資料収集 及び 編さん作業	資料収集 及び 編さん作業	発刊	P.37

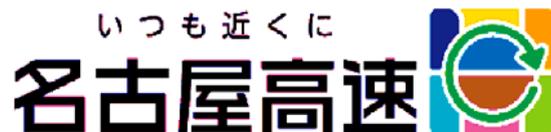
取組項目	目標	2019	2020	2021	掲載 ページ
<b>第5章 経営基盤の強化</b>					
<b>1 ～財務基盤強化・経営合理化～ コスト縮減・効率化と戦略的な資金調達</b>					
	(1) 予防保全等による構造物の長寿命化			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目1</small>	P.38
	(2) 効率的な維持管理			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目29</small>	P.38
	(3) 工事関係書類等の削減			<b>新規</b>	P.38
	<b>目標26</b> 工事関係書類等の削減の実施	調査	調査	実施	
	(4) 積算業務の効率化			<b>新規</b>	P.39
	(5) 光熱費の縮減			<b>新規</b>	P.39
	(6) 戦略的な資金調達			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目30</small>	P.39
	<b>目標27</b> 個別投資家訪問数	50件以上	50件以上	50件以上	
<b>2 ～組織基盤強化～ 職員と組織の能力発揮</b>					
	(1) 職員の人材育成及び技術力等の向上			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目5</small>	P.40
	<b>目標28</b> 公社業務に関連した 資格取得者数 <small>(累計)</small>	5名以上	10名以上	15名以上	
	(2) プロジェクトの推進を図るための組織づくり			<b>新規</b>	P.40
	(3) ワークライフバランスの推進			<b>新規</b>	P.40
	<b>目標29</b> 年次休暇の平均取得日数	13日	14日	14日	
<b>3 ～事業推進基盤強化～ 確実な事業推進</b>					
	(1) 重要施策間の連携強化			<b>継続</b> <small>前計画 取組項目28</small>	P.41

# 前中期経営計画（2016-2018）の進捗・達成状況

取組項目		目標（又は取組の方向性）								
		項目	内容	2016 (H28) 年度		2017 (H29) 年度		2018 (H30) 年度		
				目標	実績	目標	実績	目標	実績	
1	大規模修繕に基づく取組み	①	大規模修繕完了延長	大規模修繕対象箇所(約37.9km)のうち、床版下面からの修繕が完了した供用延長の割合	2%	2%	13%	13%	25%	25%
2	交通安全対策(ハード、ソフト)の推進	②	車両単独事故(カーブ区間)の件数	カーブ区間25箇所における年間の車両単独事故件数	120件	128件	90件	141件	80件	106件
		③	死傷事故率	1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数	6.1件/億台km	5.7件/億台km	6.0件/億台km以下	5.7件/億台km	6.0件/億台km以下	5.9件/億台km
3	交通規制回数・時間の短縮	④	交通事故処理に伴う渋滞時間	交通事故処理に伴う交通規制による渋滞発生時間	70分以内/件	67分/件	70分以内/件	62分/件	70分以内/件	70分/件
4	都心へのアクセス(名駅等)向上の取組み	国・県・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」に参画し、名古屋駅周辺とのアクセス向上の具体化に向け関係機関とともに検討を進める								
5	人材の育成と新たな技術の蓄積	⑤	派遣研修者数	NEXCO等の先進的な取り組みを行っている団体へ派遣研修をさせる職員数	3人	3人	3人	2人	3人	2人
		⑥	資格取得者数	公社業務へ関連した資格を新たに取得した職員数	5人	7人	5人	7人	5人	7人
		⑦	事例研究発表	従来3年毎の実施であったが、平成29年度より毎年度実施	計画策定	計画策定	毎年度、実施	事例研究発表の再周知	毎年度、実施	実施
6	透明性・公平性の向上	⑧	総合評価落札方式による発注プロポーザル方式による発注	価格以外の技術的要素により品質向上が期待できる業務に適用する総合評価落札方式による発注、及び高度な知識、専門的な技術を必要とする業務に適用するプロポーザル方式による発注	本格運用	本格運用	本格運用	本格運用	本格運用	本格運用
7	名古屋JCT建設工事	伊勢湾岸自動車道、名二環等、周辺高速道路と一体となったネットワーク機能の発揮に向けて、名古屋JCT建設工事の着実な推進を図る								
8	ETC2.0による情報提供	⑨	ETC2.0による情報提供	ETC2.0による渋滞、規制、安全運転支援などの情報提供	設計	設計	工事	発注準備	提供開始	提供開始
9	「より利用しやすい料金」について	国土幹線道路部会の中問答申(H27.7.30)の記載内容を踏まえ、名古屋高速道路の現状と課題の整理に取り組む								
10	実践的な防災訓練の実施	⑩	実践を想定した新たな訓練	想定される災害対策活動に向けて、新たに実施する実践的な訓練	初動点検、救護・避難誘導、道路啓開	各種訓練実施	初動点検、救護・避難誘導、道路啓開	各種訓練実施	初動点検、救護・避難誘導、道路啓開	各種訓練実施
11	災害対応強化に向けた取組み	⑪	対応力強化に向けた主な取組み	業務継続計画(BCP)における防災上の取組み	災害用備蓄品及び非常用電源の増強、自走不可車両の移動方法の効率化、施設等の浸水対策	防災体制強化方針の整理	災害用備蓄品及び非常用電源の増強、自走不可車両の移動方法の効率化、施設等の浸水対策	防災体制強化メニューの進捗管理	災害用備蓄品及び非常用電源の増強、自走不可車両の移動方法の効率化、施設等の浸水対策	防災体制強化メニューの設計
12	ETCカード未挿入お知らせアンテナ増設	⑫	お知らせアンテナ増設(11料金所)	ETCカード未挿入お知らせアンテナの増設	工事	工事	運用開始	運用開始	運用開始	運用開始
		⑬	ETCカード未挿入件数減少割合	ETCカード未挿入お知らせアンテナを増設した箇所においてカード未挿入件数が減少した割合	-	-	-	-	設置前比50%減	設置前比53%減
13	逆走、誤進入対策	⑭	逆走、誤進入対策	高速出口における車両、自転車利用者、歩行者の逆走、誤進入対策	計画的に追加対策を実施	千首寺・楠出口の路面標示実施、逆走検知・警告システムの設置	計画的に追加対策を実施	出口部の路面標示実施、逆走検知・警告システムの検証	計画的に追加対策を実施	出口部の路面標示実施、逆走検知・警告システムの検証
14	春夏秋冬末の交通安全運動など、愛知県警と連携した交通安全啓発活動に取り組むとともに、JAFなどと連携して名古屋高速道路の運転に不慣れなドライバーへの交通安全講習会を実施									
15	渋滞通過時間の提供	⑮	渋滞通過時間の提供	道路情報板による渋滞通過時間表示の提供	設計	設計	工事	工事	順次、提供開始	提供開始

取組項目		目標（又は取組の方向性）									
		項目		内容	2016 (H28) 年度		2017 (H29) 年度		2018 (H30) 年度		
					目標	実績	目標	実績	目標	実績	
16	現在渋滞が発生している箇所への取り組み～丸田町JCT、明道町JCT～	⑯	渋滞対策	丸田町JCT	個別の渋滞対策箇所	立案	立案	実施	実施及び事後調査結果の分析	実施済対策分析評価	実施済対策分析評価
				明道町JCT		実施済対策分析評価	評価完了	追加対策実施	関係機関協議	実施及び対策分析評価	実施及び対策分析評価
17	現在渋滞が発生している箇所への取り組み～道路交通データを活用した錦橋出口渋滞対策の試行実施～	⑰	錦橋出口交通分散	錦橋出口に集中する交通を最適に分散させる対策	調査	分析完了	最適分散手法の検討	実証実験の分析	施行実施（分析評価）	施行実施（分析評価）	
18	将来渋滞が懸念される都心環状線への取り組み～渋滞対策プログラムによる都心環状線渋滞対策立案～	⑱	都心環状線渋滞対策立案	都心環状線における渋滞対策プログラムによる渋滞対策の立案	プログラム開発	プログラム完成	分析	分析	立案	立案	
19	交通状況の提供による渋滞対策～交通状況のお知らせ～	⑲	交通状況のお知らせ	交通量及び渋滞状況をホームページでお知らせ	実施	実施	実施	実施	実施	実施	
20	お客様意見の把握・分析、施策反映	㉑	お客様総合満足度	お客様満足度調査による5段階評価の点数	3.60	3.46	3.60以上	3.50	3.60以上	3.63	
21	分かりやすく積極的な情報発信	⑳	ホームページと連携したスマホサイトの構築	ホームページと連携したスマホサイト構築による分かりやすく積極的な情報発信	設計・検討	設計・検討	運用開始	運用開始	運用	運用	
			フェイスブックの活用	フェイスブックを活用した情報発信	運用開始	運用開始	運用	運用	運用	運用	
22	ネックス・プラザを通じた地域社会との交流	㉒	利用団体数	ネックス・プラザにおける総合学習や社会見学の年間利用団体数	100団体	114団体	120団体	156団体	120団体以上	154団体	
23	エコ活動の取り組み	太陽光パネルによる再生可能エネルギーの導入や、トンネル内照明のLED化などの新技術、さらに公用車をハイブリッド車へ随時入れ替えていくことでエコカー導入も推進する									
24	自治体への技術提供や大学等への情報発信	当社がこれまでに培ってきた技術力や経験を地域に提供し、地域社会に貢献する									
25	インフラ長寿命化（行動計画）に基づく個別施設計画の策定	㉔	個別施設計画策定	「名古屋高速道路公社インフラ長寿命化計画（行動計画）」に基づき作成する個別施設毎の長寿命化計画	橋梁・トンネル	橋梁・トンネル・大型構造物策定完了	大型構造物	—	—	—	
26	適切な維持管理に向けての取り組み	㉕	道路構造物保全率	早期に補修を必要としない橋梁数（径間数）の割合（大規模修繕対象路線は除く）	90%	92%	90%	93%	90%	94%	
27	取り締まりの強化	㉖	計画取り締まり回数	不正通行及び積載不良等の車両監視を兼ねた抑止効果を目的とする人的取り締まり	480回以上／年	491回／年	480回以上／年	492回／年	480回以上／年	486回／年	
28	プロジェクト間の連携強化	プロジェクト連携会議を設置して、新設事業や改築事業・大規模修繕事業など中長期的な事業展開を考慮すべきプロジェクトに着手する際に、事業の重複やモレを防ぎ、プロジェクト間の連携を図るため関係部署で定期的な会議を行い、円滑かつ効率的な事業推進を図る									
29	新技術等の導入	㉗	道路照明のLED化	道路照明光源を現行のナトリウムランプからLEDユニットに交換	導入検討	設計完了方針策定	更新にあわせて順次実施	工事着手	更新にあわせて順次実施	実施 高架部185灯 TN部1,175灯	
30	効率的な資金調達の実現	㉘	個別投資家訪問数	個別にIR活動を実施する投資家訪問数	32件	34件	40件	43件	48件	54件	
31	コンプライアンス及び技術者倫理の徹底	㉙	コンプライアンス研修会	コンプライアンス研修会受講者へアンケート調査等を実施し、内容を意識した人の割合	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	
32	情報セキュリティ意識の徹底	㉚	情報セキュリティ講習会	情報セキュリティ講習会受講者へアンケート調査等を実施し、内容を意識した人の割合	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	意識度100%	





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

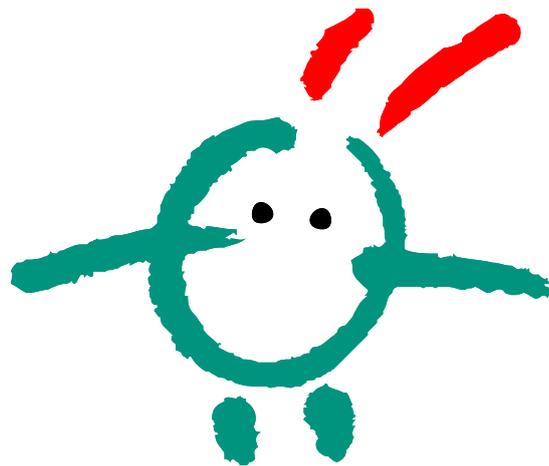
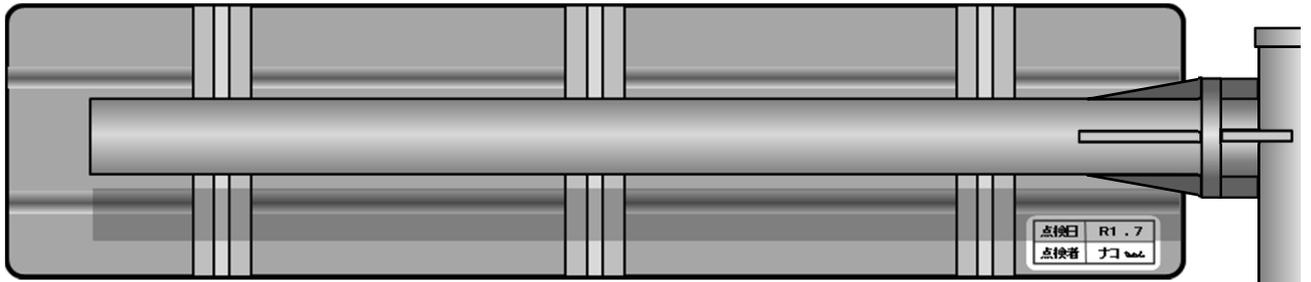
所在地 名古屋市北区清水四丁目17番30号

設 立 1970(昭和45)年9月24日

基本財産 3,180億3,800万円(2019年6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



NAGOYA EXPRESSWAY



ナコちゃん