



● ● ● ● ●  
 公社案内2020年度

# NAGOYA EXPRESSWAY

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

このパンフレットは環境に配慮して作られた古紙パルプを含む再生紙を使用しています。

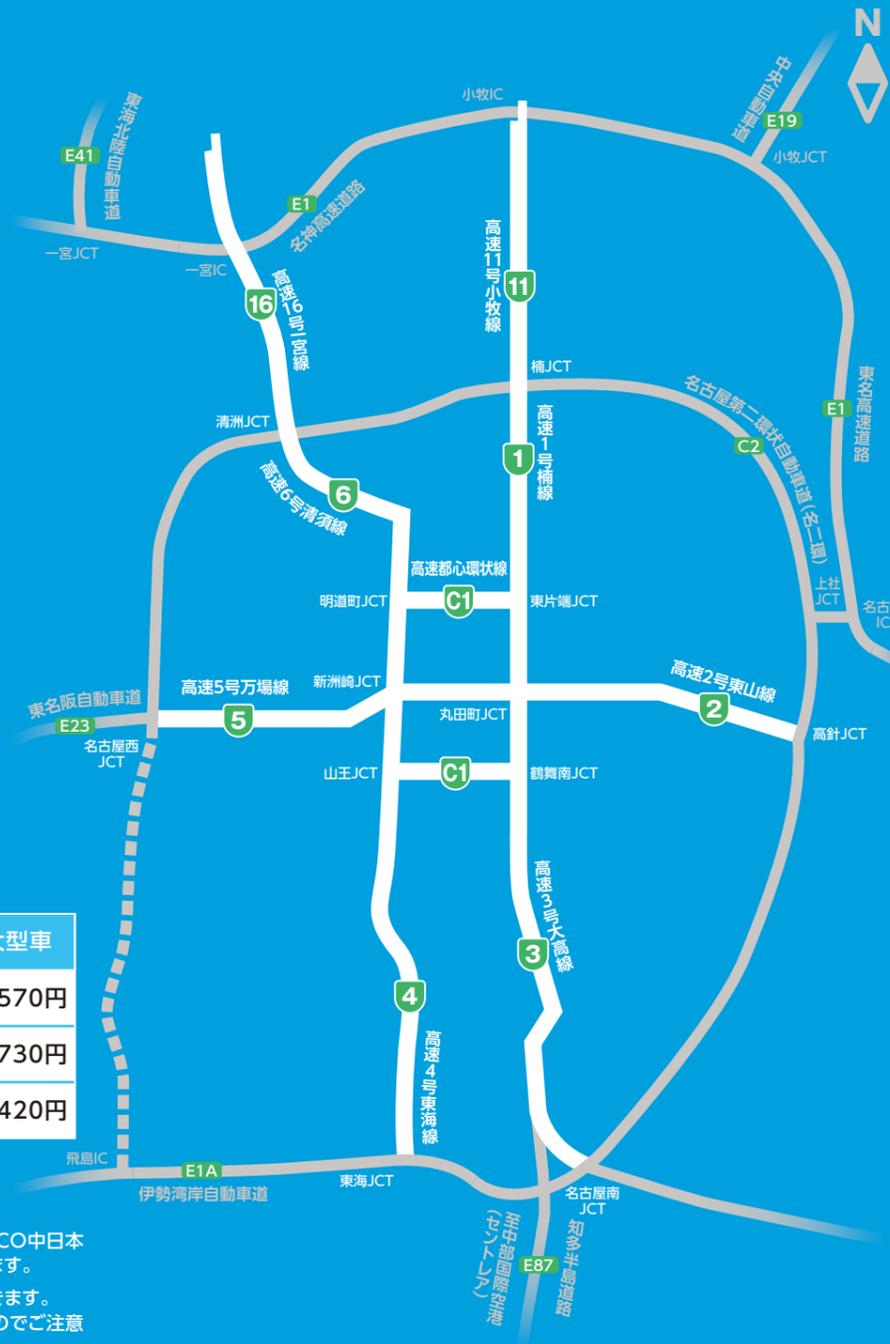
## はじめに

名古屋高速道路公社は、1970(昭和45)年9月24日に全国初の地方道路公社として設立され、今年度は設立50周年の節目の年を迎えます。

設立から9年後の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33.9万台を超え、基本的な視点を「整備」から「利用」へと移し、お客様サービスの一層の向上に取り組んでまいります。また、都心へのアクセス向上などの取り組みを推進し高速道路ネットワークの更なる充実を図り、地域社会を支える名古屋高速を目指してまいります。

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～一宮市緑四丁目	8.9
			計 81.2



## 料金のご案内

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

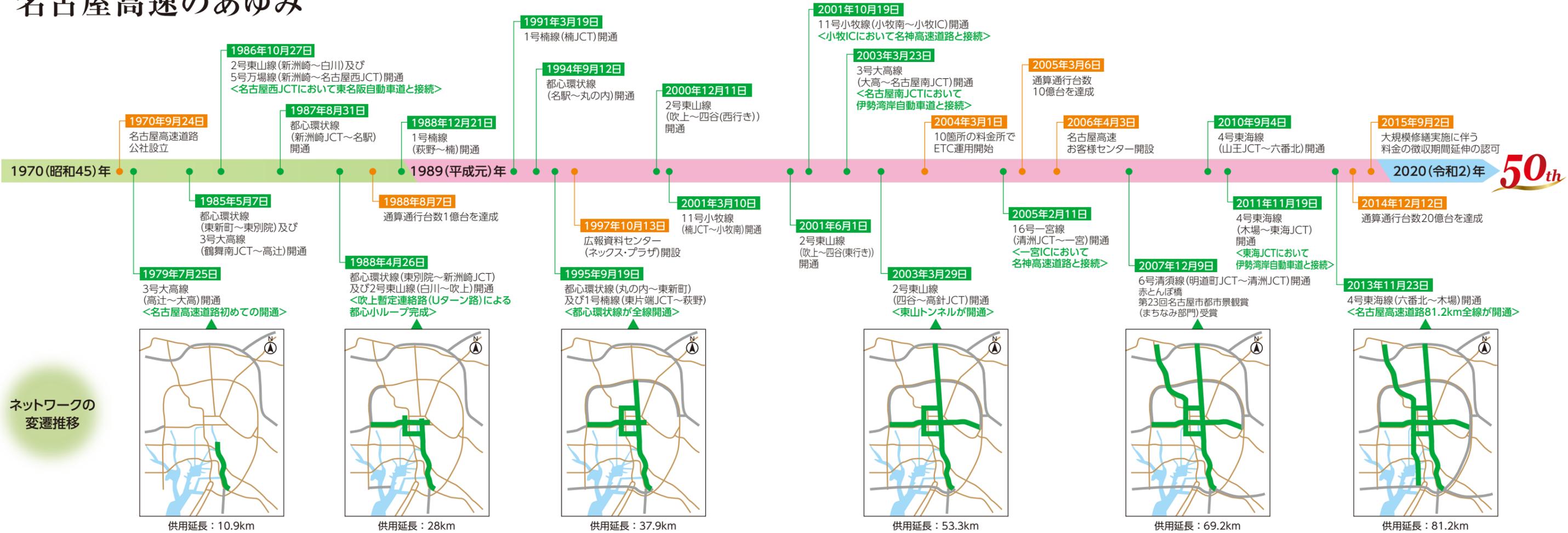
- 一宮料金所及び東海(合併)料金所では、NEXCO中日本と名古屋高速の通行料金を同時に収受しています。
- 通行料金は現金及びETCカードでお支払いできます。クレジットカードを使用することができませんのでご注意ください。(一宮料金所及び東海(合併)料金所を除く。)

## 目次

はじめに／料金のご案内	01
名古屋高速のあゆみ／経営理念／中期経営計画(2019-2021)	03
ネットワーク	05
安全／安心	07
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



## 2020年9月24日に設立50周年を迎えます

名古屋高速道路公社は、名古屋市の区域及びその周辺の地域において、交通渋滞を緩和し交通の円滑化を図ることを目的に、1970 (昭和45) 年9月に地方道路公社法による全国で最初の地方道路公社として設立され、2020 (令和2) 年9月24日に設立50周年を迎えます。

「ありがとう50年 これからもこの街と」をキャッチフレーズに、これまで名古屋高速道路公社を支えていただいたお客様や地域の方々、事業へのご理解・ご協力に「ありがとう」の気持ちを伝えるとともに、これからもわたしたちはこの街のサポーターとして一致団結し、人・物の流れを支え、より安全・安心・快適な道路サービスを提供しつづけるよう進化していく思いを表しています。



## 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、元氣な「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氣な「名古屋都市圏」を支えます。

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 元氣な「名古屋都市圏」づくりへの貢献	さらに 確かな 名古屋高速 安全・安心の徹底	さらに 走りやすい 名古屋高速 快適さとサービスの向上	社会的責任の遂行	経営基盤の強化
---	---------------------------------	--------------------------------------	----------	---------

# ネットワーク

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。

## 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。
- 丸田町JCTに南渡り線の追加を行うことにより、都心環状線の交通負荷軽減や、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向上等、高速道路ネットワークの更なる充実を図ります。  
※南渡り線については、R1.7.12名古屋高速道路公社運営会議にて公表



##### 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。

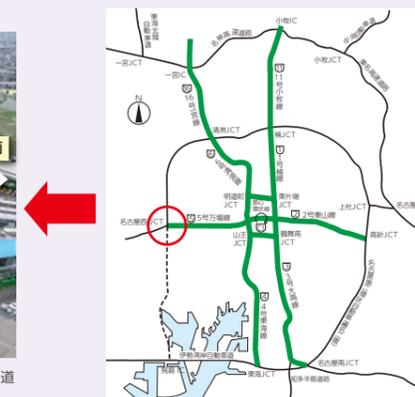
#### 【今後の進め方】



【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~飛島JCT(仮称))の連絡路工事を進めています。(2020年度開通予定)



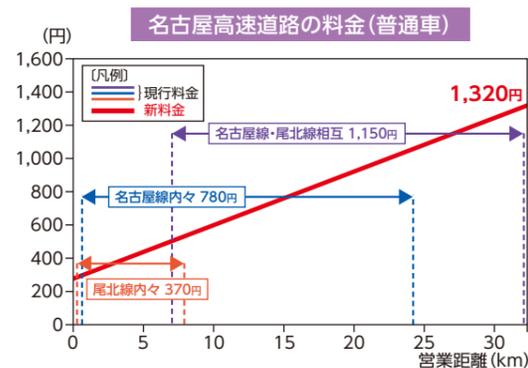
## 新たな料金体系への移行

これまで整備の経緯の違いなどから料金水準や車種区分等が異なっていた名古屋高速道路を含む中京圏の高速道路(東海環状自動車道の内側)の料金体系について、対距離制を基本とした新たな料金体系に、名古屋第二環状自動車道(名古屋西JCT~飛島JCT間)の開通に合わせて移行します。

### 【名古屋高速道路の新たな料金の概要】

#### ①対距離制の導入、車種区分の変更

- 現行の均一料金制から、走行距離に応じた対距離制へ移行します。
- 現行の2車種区分(普通車、大型車)から、周辺高速道路と同じ5車種区分(軽・二輪、普通車、中型車、大型車、特大車)へ変更します。
- 現行の名古屋線・尾北線の料金圏は廃止します。
- 非ETC車(現金車等)は、原則として入口から利用できる最大距離の料金となります。



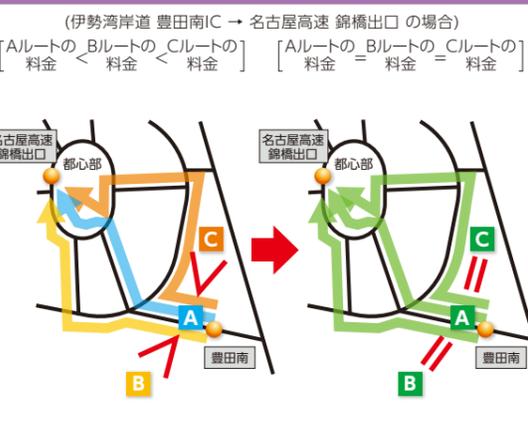
#### ②起終点を基本とした継ぎ目のない料金

- 東海環状自動車道及び名古屋第二環状自動車道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本とする料金とします。
- 都心部への分散流入に関して、料金面で不利にならないよう、交通分散の観点から、経路によらず起終点間の最短距離を基本とする料金とします。

### 名古屋第二環状自動車道の利用が不利にならない料金



### 都心部への分散流入



出典:R2.3.31 国土交通省「中京圏の新たな高速道路料金について」

# 安全／安心

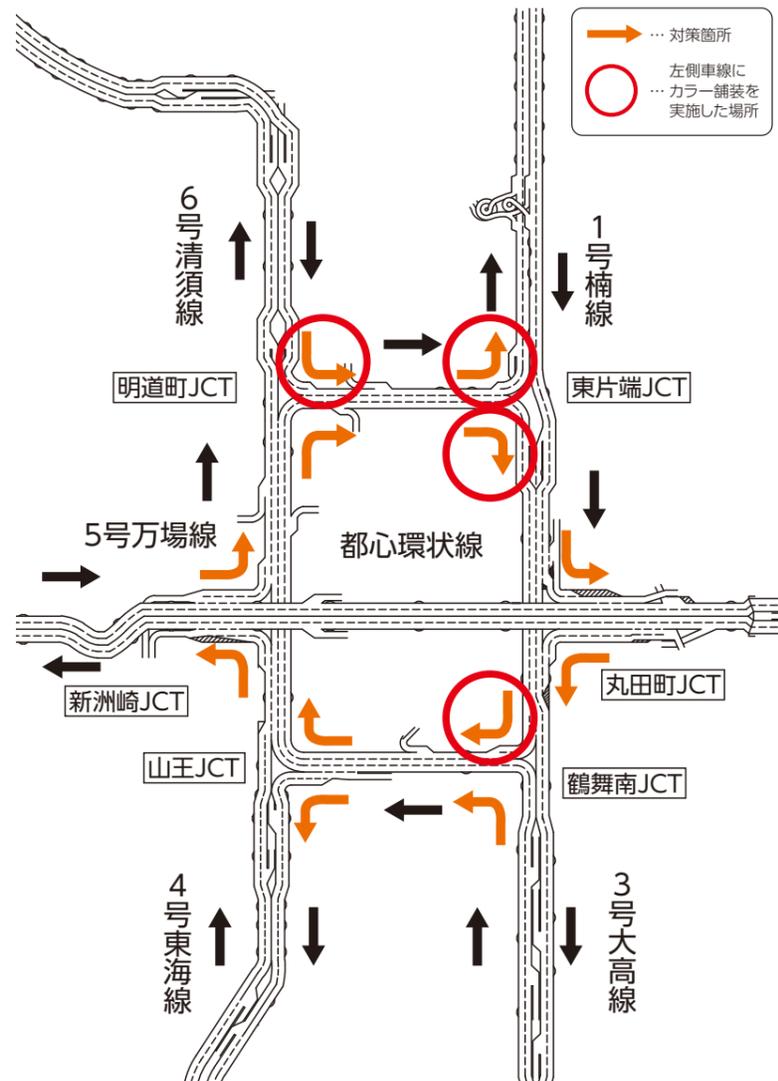
交通安全対策を継続的に実施し、交通事故や逆走等の削減に努めます。また、大規模修繕の推進、着実な点検・補修の実施等により、道路構造物を健全に保っていきます。さらに、南海トラフ地震を始めとした自然災害への対応力強化を進め、安全・安心に対する信頼性向上を図ります。

## 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ています。これにより、対策箇所の交通事故は減少しました。



2019年のリフレッシュ工事では、左側車線にもカラー舗装を実施

### 逆走車、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

### 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。



同一交通規制内での作業集約化

#### 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)

# 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38%(2019年度末現在)が完了しています。

\*【古い基準の例】

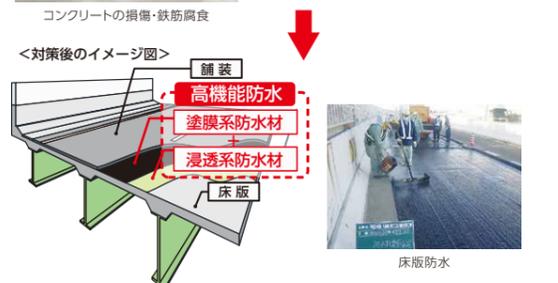
- 1973(昭和48)年の基準で設計された鉄筋コンクリート床版
- 1994(平成6)年より前の基準で車両大型化に対応した設計がされていない鉄筋コンクリート床版など



## 大規模修繕の対策例

### コンクリート床版上面

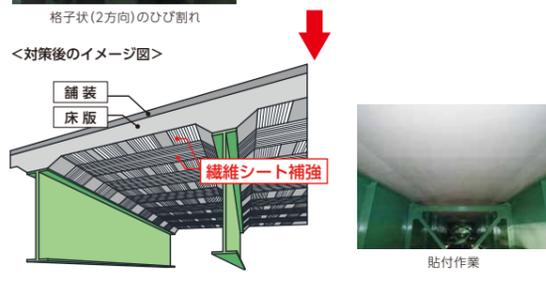
コンクリート床版内部に雨水等が浸透したことにより、鉄筋の腐食、コンクリートの損傷が顕在化しています。



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

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。



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回実施して行いました。2020年度(令和2年度)も、関係機関と協議のうえ、計画的に実施してまいります。



# 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。

【2019年度 防災訓練の実施状況】



放置車両の移動訓練(名高速専用レッカー車)



災害対策本部運営

### 災害対応力強化に向けた取組み

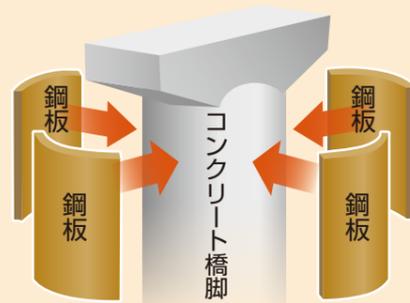
業務継続計画(BCP)で抽出した、防災拠点電源の増強や、緊急車両の通行の妨げとなる車両排除に向けた取組み等の対応項目について継続的に取り組んでいます。

### 名古屋高速道路の耐震補強

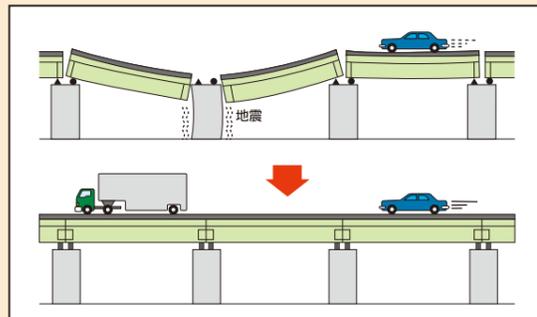
1995(平成7)年に発生した兵庫県南部地震を受けて、新たに定められた基準に基づいた耐震設計による建設を実施するとともに、既設構造物については、その基準を満たすよう耐震補強工事を実施し、2004(平成16)年度末に完了しています。

#### 耐震補強工事の概要

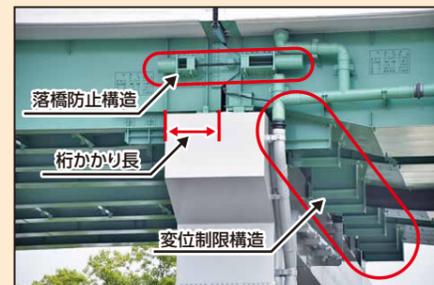
- 3号高線など5路線(約37.9km)
- ①コンクリート橋脚の補強(鋼板巻き立て)
- ②橋桁の連続化
- ③橋桁の落橋防止システムの設置



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



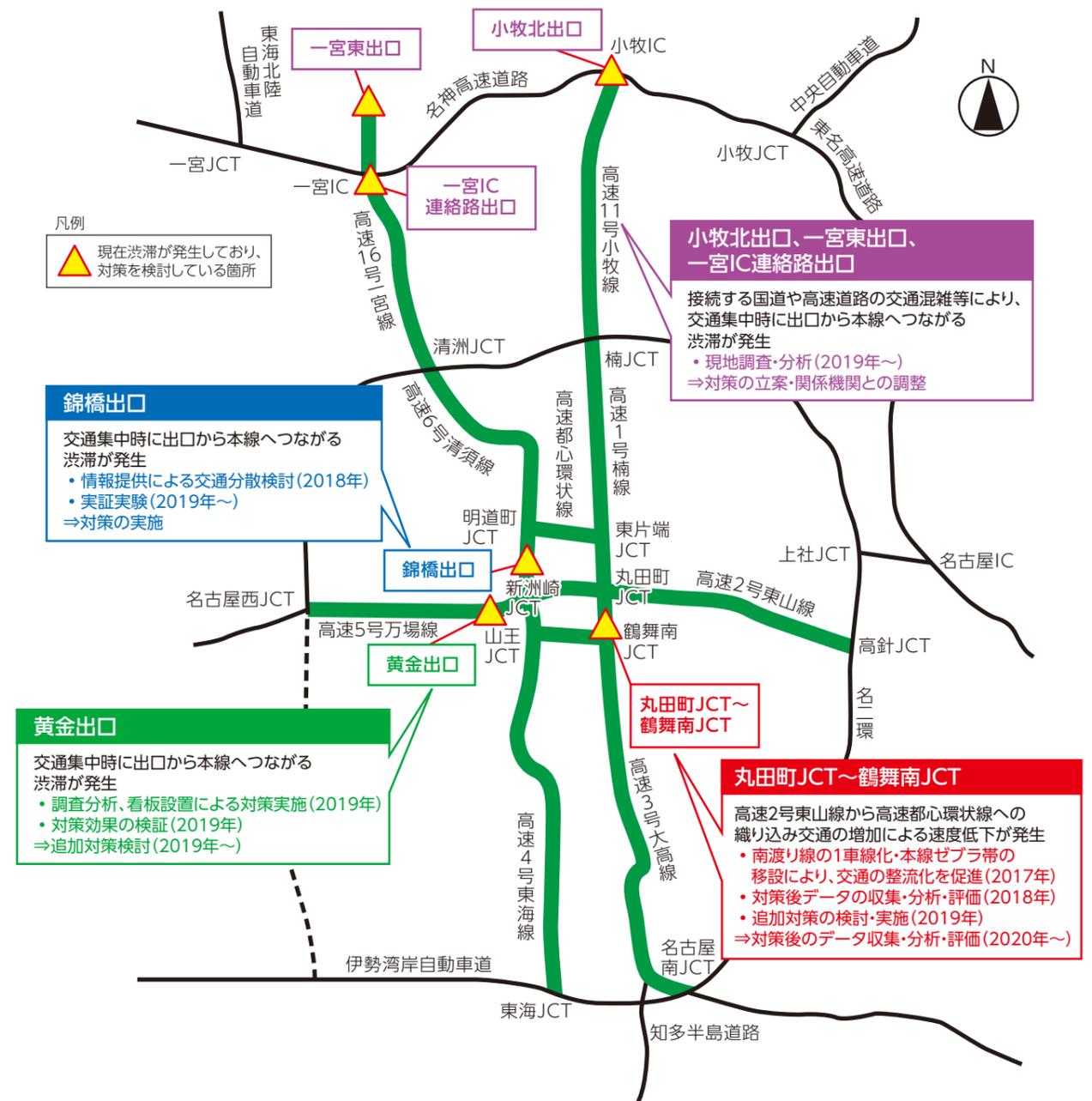
③橋桁の落橋防止システムの設置

# 快適

渋滞が恒常的に発生している箇所における対策を進めます。また、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。

## 継続的な渋滞対策

ネットワークの充実(P5参照)による、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に、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。

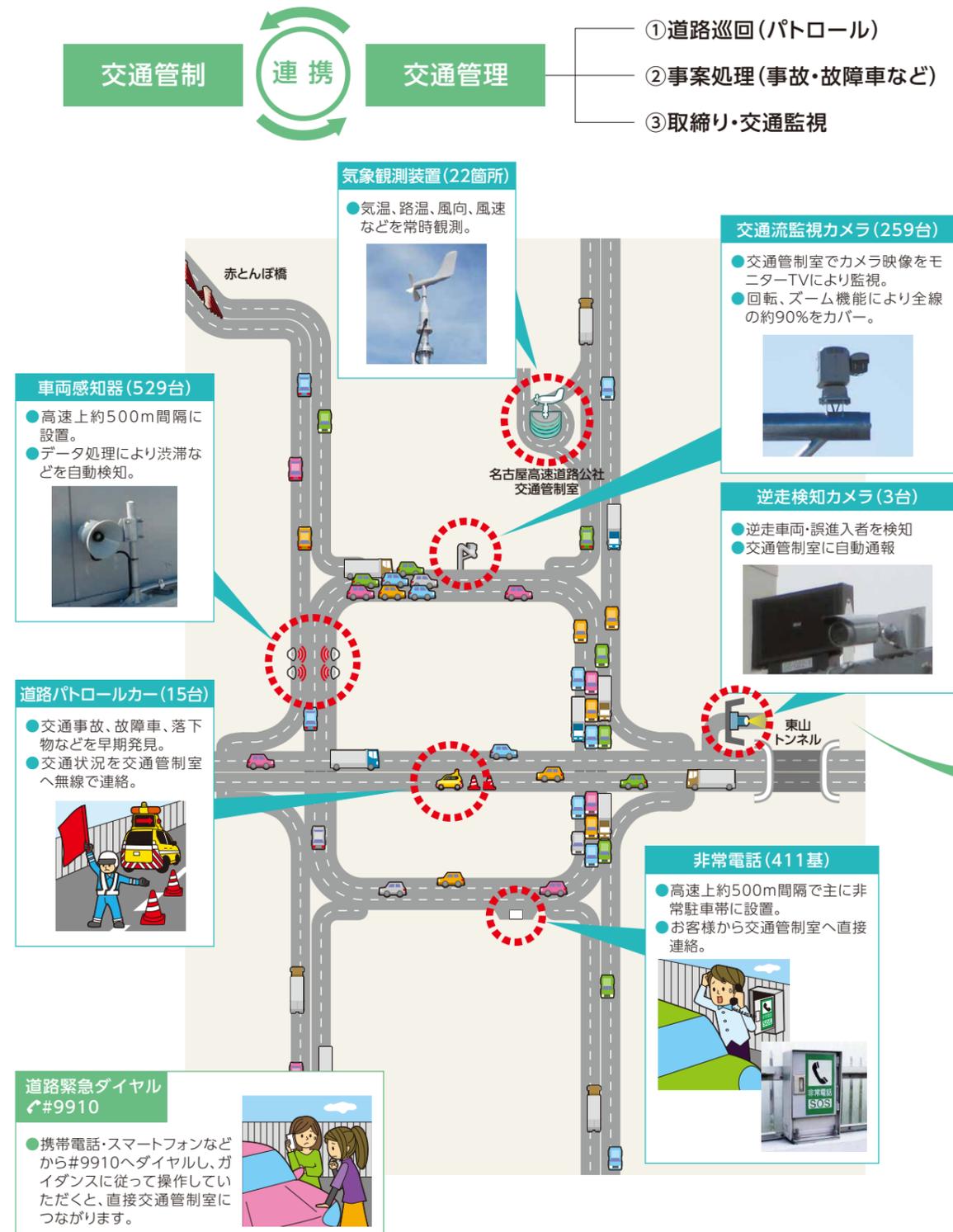


# 交通管制システム・交通管理

## 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。

**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。

**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。

16 西春 - 16 宮IC 小牧IC まで  
渋滞2km10分 20分

### 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いきます。

**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。



# お客様サービスの向上

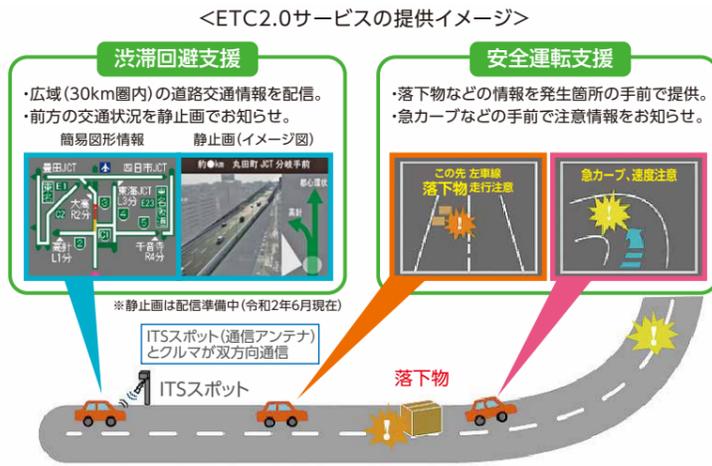
## ETC2.0サービス

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。

2019年度から名古屋高速道路全線でETC2.0サービスをご利用いただけるようになりました。

また、渋滞回避に役立つ静止画の提供に向けて準備を進めています。

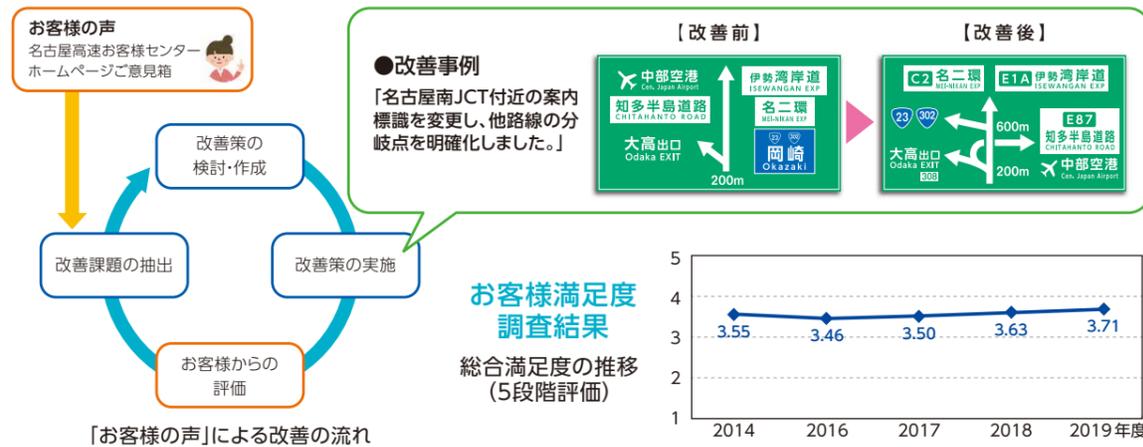
今後もサービスの向上を図るとともに、ETC2.0の利便性のPR活動や利用環境の整備を行っていきます。



## 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、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

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。

## 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。

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。



通常遮音壁(1号楠線萩野付近)



先端改良型遮音壁(2号東山線南明町付近)

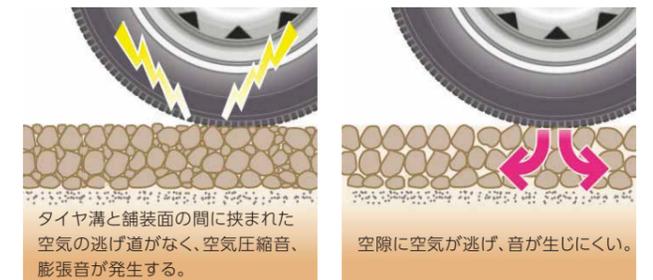


高架裏面吸音板(高針JCT付近)

#### 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。



### 省エネルギーへの取り組み

#### 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。(2019年度末までに計画の19%設置完了)



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／技術

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んでいます。

## 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、社内内で共有し、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。



現場研修

### 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。

### 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:技術士9名、1級建築士2名、電気主任技術者3名、電気工事施工技士1名、コンクリート診断士14名、土鋼構造診断士6名)

※2020(令和2)年4月1日現在



社内研修の様子(技術研修)

### 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

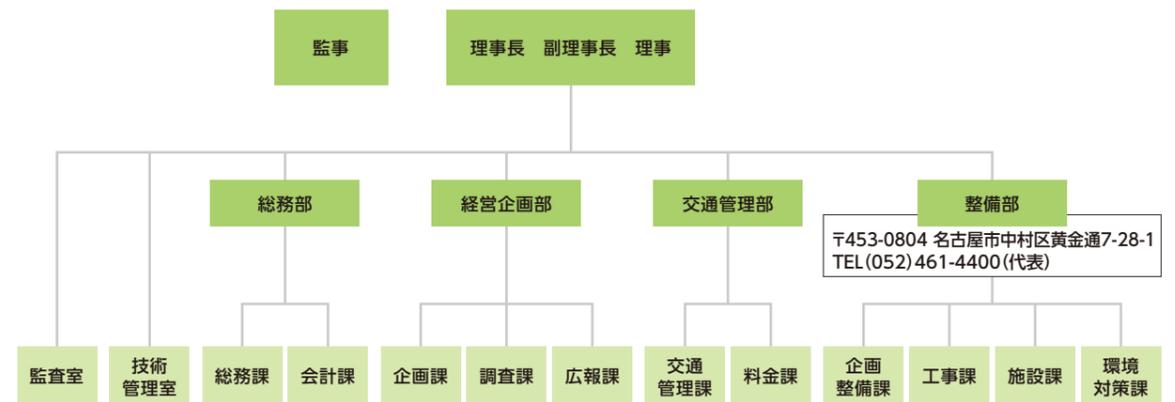


高所作業車 乗車体験  
(夏休みフェスティバル)

## 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 3,182億4,800万円(2020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 177名(2020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33.9万台/日(2019年度実績)  
料金収入 約770億円(2019年度実績)

## 公社組織



●ホームページアドレス <https://www.nagoya-expressway.or.jp/>

●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]  
フイックさんに、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!!

●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。

●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



携帯用ウェブサイト  
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)  
メールサービスサイト  
QRコード