

名古屋高速道路公社の設立

第 1 節 公社設立の背景と経過

第 2 節 公社の目的と設立時の組織等

春



高速 1 号楠線 黒川出入口付近の堀川親水護岸

夏



丸田町 JCT

秋



高速2号東山線と若宮大通公園

冬



高速2号東山線と市道若宮大通

第1節 公社設立の背景と経過

1 公社設立の背景

(1) 高度経済成長と自動車交通の増大

昭和30年代は、日本経済が戦後の急速な復興から新たな成長段階へ移行した時期であった。池田内閣は、35年12月に36年度を初年度とする「国民所得倍増計画」を、37年10月には「全国総合開発計画」を閣議決定して高度経済成長政策をとった。その結果、我が国の経済が拡大し、大型の民間設備投資ブームを現出するとともに、個人所得が大幅に伸び、次第に自動車が一般の交通手段として使われるようになり、急増していった。

名古屋市における人口は、30年にはほぼ戦前の水準の130万人台に回復した。その後、人口は増加の一途をたどり、35年に約170万人、45年には約204万人となり、さらに60年には264万人になるものと予測された。

また、名古屋圏の人口は、既に45年ごろには、名古屋市内よりもその周辺部において人口増加が著しくなっていた(表1-1-1参照)。

■表1-1-1 名古屋圏における人口の推移と予測

(単位:千人)

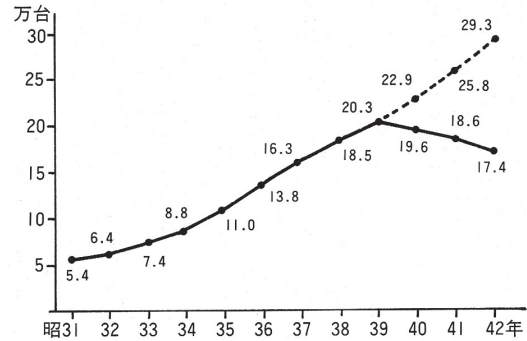
年	昭35	40	45	50 (予測)	55 (予測)	60 (予測)
名古屋市	1,697	1,935	2,036	2,250	2,439	2,637
名古屋圏	5,792	6,545	7,278	8,150	8,998	9,865

注:昭和47年3月の都市交通審議会答申第14号による。「名古屋圏」とは、名古屋駅を中心とする概ね半径40km以内の地域をいう。

都市への人口の急激な集中は、折からのモータリゼーションの進展とともに自動車交通を急激に増加させた。名古屋市内における自動車保有台数は、31年に約5万台であったものが、その後、年間約20%という驚異的な伸びを示し、39年には20万台に達した(図1-1-1参照)。

このため市内各所で交通が渋滞し、特に郊外から名古屋市への流出入交通量の増加により、ラッ

シュ時には市街地周辺部から市境界付近にかけて激しい交通渋滞が発生した。



注 1.名古屋市の現市域に換算した台数(各年末の登録車両の台数)である。
2.点線は、潜在保有台数*を含む数字である。
3.昭和44年3月愛知県土木部都市高速道路調査室資料による。
(※本来名古屋市内にありながら、市外に登録されている台数)

図1-1-1 名古屋市内の自動車保有台数の推移

(2) 名古屋市の道路事情と将来交通量の予測

名古屋市は、第二次世界大戦で当時の市域の約4分の1を消失するなど大きな被害を受けたが、戦後いち早く、戦災復興と近代都市建設を目標に、復興土地区画整理事業を行ったことで、市街地は整然とした街区を造り出した。しかし、名古屋市内の道路率(道路面積÷行政面積×100)は依然として低く、昭和43年の平均道路率は約11%と、東京都区部や大阪市とほぼ同水準にとどまっていた(図1-1-2参照)。

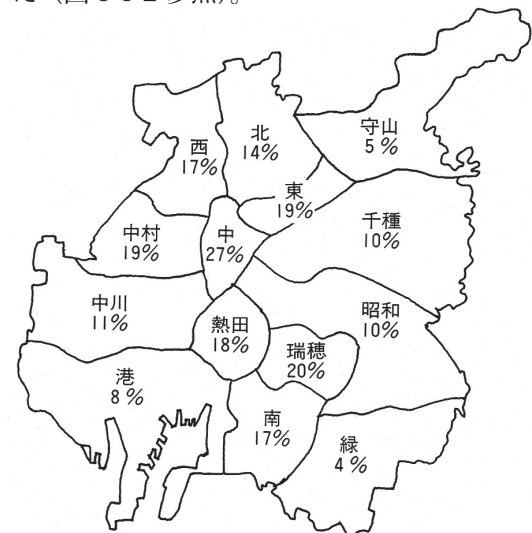


図1-1-2 名古屋市の区別道路率(全市平均11%・昭和43年)

名古屋市は中部経済圏の中心都市であり、名古屋都心から40km圏内には、岡崎、豊田、瀬戸、多治見、犬山、岐阜、大垣、一宮、桑名、四日市、常滑、半田などそれぞれ特色を持った数多くの都市が存している。

名古屋市とその周辺都市を結ぶ交通需要が増加するなか、40年に行われた名古屋都市圏自動車起終点調査（OD調査）に基づく将来交通需要予測では、名古屋市内の全交通量は、40年の約130万台が、50年には約290万台、60年には約430万台に達すると推計された。

2 名古屋高速道路構想の進展

(1) 運輸省都市交通審議会の答申等

名古屋都市高速道路の構想は、昭和36年、建設省から大都市幹線街路調査の委託を受けた愛知県及び名古屋市の基礎調査から始まり、同年10月の「都市交通審議会」（運輸大臣の諮問機関）において名古屋都市高速道路の必要性が答申された。

次いで38年6月に、建設省中部地方建設局、愛知県、名古屋市及び日本道路公団名古屋支社で構成する「名古屋都市高速道路調査連絡会」が発足し、都市高速道路計画に関する調査事務の調整、基本計画の作成に着手した。

更に39年3月に、建設省中部地方建設局、愛知県、名古屋市、地方財界、学識経験者等からなる「名古屋大都市整備計画懇談会」が設立され、40年6月に整備計画の基本構想がまとめられた。

(2) 愛知県都市高速道路調査室の設置

名古屋高速道路に関する調査は昭和36年から始まったが、これを専門に担当する行政組織としては、37年に愛知県土木部計画課に高速道路調査係が設置されたのが最初で、続いて翌38年には名古屋市においても、計画局計画部街路計画課に高速道路調査係が設けられ、県市が協調しながら基礎調査を続けた。

42年4月には、愛知県土木部に愛知県と名

古屋市の職員で構成する「都市高速道路調査室」が設置され、これにより、いよいよ本格的な都市高速道路建設の計画づくりが開始された。この調査室においては、これまでの経緯を踏まえ、道路交通の現況と将来交通需要を見通した上で、44年度に名古屋都市高速道路の建設計画をまとめあげた。

また、42年6月、地方関係機関、団体及び地元選出国會議員により「名古屋都市高速道路建設促進期成同盟会」が結成され、都市高速道路の建設促進運動を繰り広げた。

3 名古屋高速道路公社の設立

(1) 地方道路公社法の制定

我が国では、昭和31年から道路整備事業の一環として、道路整備特別措置法に基づく有料道路の整備が行われてきた。

道路管理者である地方公共団体による有料道路事業は、40年頃から積極的に行われるようになったが、それでもなお、地方の幹線道路の整備は、自動車交通量の伸びに対し著しく立ち遅れ、国土の総合的な開発と産業経済の発展のためには、更に急速な整備が必要となっていた。

加えて、首都圏、阪神圏に次いで、名古屋圏にも都市高速道路を建設するための調査検討がかねてから進められており、この財源はもちろん、事業主体を早急に決定することが迫られていた。

名古屋に都市高速道路を建設し、管理する事業主体については、地元の名古屋都市高速道路建設促進期成同盟会が中心となり、国に対して、都市高速道路の早期建設及び公団の新設を強く要望してきたこともあり、結論が急がれた。

しかし、国においては、都市化現象に伴い高速自動車道路を要望する都市が今後引き続き出てきた場合、それぞれの都市に公団を設けることは、必ずしも行政運営上好ましくないと考えられていた。

建設省内部には、以前から地方道路公社の新規設立により高速道路の建設を推進しようという構想があり、民間資本の導入という側面からこの構想に強い関心が持たれていた。さらに、建設省は、新しい公団の設立による本州四国連絡橋建設という大プロジェクトを当時かかえており、当分新しい公団の設置は認めない方針であった。こうした経緯で地方道路公社法案が立案され、名古屋都市高速道路建設事業に係る予算関連法案として国会に提出され、45年4月17日の衆議院本会議、5月8日の参議院本会議で可決され、5月20日に地方道路公社法（公社法）が公布された。

(2) 名古屋高速道路公社の発足

愛知県知事と名古屋市長は、昭和45年8月14日、公社の理事長と監事を指名（設立時に任命）し、同日付で、当時の公社法第4条第3項の規定に基づく自治大臣への出資承認申請を行い、同年9月2日に承認を得て、同日付けで建設大臣に対し名古屋高速道路公社の設立認可申請を行い、同月21日付で設立認可を受けた。

昭和45年9月24日、公社法第6条第1項の規定に基づき、名古屋法務局において組合等登記令第3条による設立の登記を行い、愛知県名古屋市中区丸の内2丁目4番7号（愛知県第4分庁舎内）に、公社法に基づく全国最初の地方道路公社として、名古屋高速道路公社が発足した（表1-1-2参照）。

■表 1-1-2 名古屋高速道路公社及び他団体の設立年月日

	団体名称	設立年月日
公 団	日本道路公団 〈現 東・中・西日本高速道路(株)〉	昭和31年 4月 16日
	首都高速道路公団 〈現 首都高速道路(株)〉	昭和34年 6月 17日
	阪神高速道路公団 〈現 阪神高速道路(株)〉	昭和37年 5月 1日
	本州四国連絡橋公団 〈現 本州四国連絡高速道路(株)〉	昭和45年 7月 1日
公 社	名古屋高速道路公社	昭和45年 9月 24日
	福岡北九州高速道路公社	昭和46年11月 1日
	広島高速道路公社	平成 9年 6月 3日

第2節 公社の目的と設立時の組織等

1 公社の目的と業務

公社は、定款第1条により、「名古屋市の区域及びその周辺地域において、その通行又は利用について料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うこと等により、この地域の地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって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することとされている。この目的を達成するため、定款第13条において主に次の業務を行うこととなっている。

- ①名古屋市の区域及びその周辺地域における有料の指定都市高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理
- ②国、地方公共団体等の委託に基づく、指定都市高速道路の管理と密接な関連のある道路の管理
- ③有料の自動車駐車場の建設及び管理
- ④国等の委託に基づく、道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究
- ⑤指定都市高速道路の新設等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

2 設立時の組織体制等

(1) 役員

公社法及び公社の定款により、公社に役員として理事長1名、副理事長1名、理事4名以内及び監事2名以内を置くこととされ、理事長及び監事は設立団体の長が任命し、副理事長及び理事は理事長が設立団体の長の認可を受けて任命することとされている。いずれの役員も任期は4年である。

理事長は公社を代表し、その業務を総理、副理事長は公社を代表し、理事長を補佐して公社の業務を掌理、理事は理事長及び副理事長を補佐して

公社の業務を掌理、監事は公社の業務を監査することが職務とされている。

昭和45年9月24日（公社設立の日）、理事長及び監事は、設立団体の長（愛知県知事及び名古屋市長）から任命され、理事長は、設立団体の長の認可を得て、副理事長及び理事4名を任命し、8名の全役員が就任した。

初代役員は、次のとおりであった。

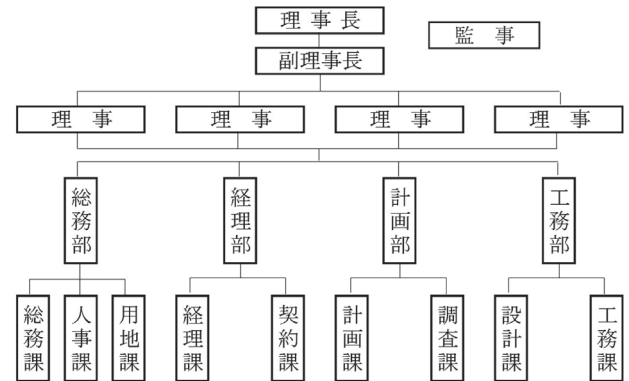
理事長	松尾 信資 (前 愛知県副知事)
副理事長	佐々木 正久 (前 建設省中部地方建設局長)
理事〔総務担当〕	成田 二郎 (前 自治省大臣官房調査官(財政担当))
〔経理担当〕	庄司 俊夫 (前 大蔵省理財局国有財産第二課長)
〔計画担当〕	伊藤 武男 (前 愛知県土木部土木技監)
〔工務担当〕	永田 修三 (前 名古屋市水道局技術管理者)
監事	野呂 八束 (前 名古屋市清掃局長)
	小高 忠八 (前 首都高速道路公団中央管理局長)

(2) 組織及び定員

昭和45年9月の公社設立時の組織は、都市高速道路の事業主体として先行していた首都及び阪神の両高速道路公団の組織を参考とし、公社の規模及び事業量などを勘案して、役員の下に総務部、経理部、計画部及び工務部の4部（9課）が置かれた（表1-2-1参照）。

また、設立当初の職員定員は79名をもって発足した。この定員に対する現員の充足状況は、発足当初52名であったが、その後12月には67名となり、翌年1月には73名と、ほぼ定員が充足されるに至った。

■ 表 1-2-1 公社発足時の組織



3 設立時の資金計画と予算

(1) 資金計画

公社設立当時の整備計画では、総延長が57.5km、総事業費は1,330億円であった。この事業費の財源については、その大半が借入金であり、政府、地方公共団体及び民間の各資金によることとされたが、なかでも、民間資金を積極的に導入、活用することが公社法の基本的な考えであった。これらの各資金の構成比率については、地方公共団体の負担割合及び資金コストが先行の首都及び阪神高速道路公団とほぼ同様になるように考慮して定められた。

まず県・市の出資金については、両公団の場合、その資金コストを年利6%にするため、地方公共団体が出資金7%及び交付金3.8%の財政負担をしていたことから、公社についても同様の考え方により10%とされた。

国の無利子貸付金については、有料道路整備資金貸付要領の貸付額の規定どおりの15%とされた。

残る有利子資金については、公社の資金コストが両公団と同様6%になるように、国の財政投融資額と民間からの調達額の比率が定められた。

なお、財政投融資資金は公社へ直接融資できないため、設立団体の地方公共団体が長期貸付金の財源として大蔵省資金運用部から借り入れ、公社に転貸する「特別転貸債」の制度が創設され、その財源比率は35%、残り40%を民間資金での調

第1章 名古屋高速道路公社の設立

達とした。

これにより、国と地方の財政負担割合も、両公団の場合と同様ほぼ折半となった。

このような経緯を経て、財源の構成比率は、出資金10%、無利子貸付金15%、特別転貸債35%、民間からの調達資金40%とされた。この他、関連街路分担金の2分の1相当額が交付金として地方公共団体から公社に交付されることとなった。

これらに基づいて定められた当初の資金計画は、表1-2-2のとおりであった。

■表 1-2-2 当初の資金計画

(単位:百万円)

区 分		全体計画	昭和45年度
受 入	出資金受入(愛知県・名古屋市)	13,025	46
	貸付金受入(政府貸付金)	19,536	69
	借入金(愛知県・名古屋市/特別転貸債)	45,584	160
	〃 (名古屋高速道路債券)	52,096	183
	計	130,241	458
	交付金受入	2,760	128
	合 計	133,000	585
払 出	高速道路建設費	118,036	351
	調査費・一般管理費	4,112	225
	建設利息	10,852	9
	合 計	133,000	585

注:建設事業に係るものに限る(受託事業費を除く)。

百万円未満四捨五入のため、合計と一致しないカ所がある。

(2) 予算

公社発足初年度の昭和45年度予算は、収入・支出とも総額5億8,700万円であった(表1-2-3参照)。

収入予算の主な内容は、次のとおりであった。

①愛知県・名古屋市出資金受入

公社法第4条の規定による設立団体である愛知県及び名古屋市からの出資金それぞれ2,300万円

②政府貸付金受入

道路整備特別措置法第8条の3の規定による国からの無利子貸付金として6,900万円

③愛知県・名古屋市借入金(特別転貸債)

県、市からの借入金それぞれ8,000万円

④名古屋高速道路債券

債券(縁故債)発行による1億8,250万円

⑤愛知県・名古屋市交付金受入

関連街路の新設又は改築に要する費用に対する交付金として、県、市それぞれ6,375万円

支出予算の主な内容は、次のとおりであった。

①高速道路建設費

高速3号大高線の建設に必要な測量及び設計等に必要経費として9,600万円

②調査費

路線計画の調査、研究及び交通公害調査等に要する経費として3,100万円

③関連街路分担金

公社法第29条の規定による関連街路事業に係る分担金として2億5,500万円

なお、初年度支出予算の執行状況は、高速道路建設費の2,100万円、関連街路分担金の2億193万円を翌年度へ繰り越すとともに、業務外支出で14万円が不用となったため、総支出額は3億6,392万円にとどまった。

■表 1-2-3 昭和45年度予算

(単位:千円)

収 入		支 出	
出資金受入(愛知県・名古屋市)	46,000	高速道路建設費	96,000
政府貸付金受入	69,000	調 査 費	31,000
借入金(愛知県・名古屋市)	160,000	関連街路分担金	255,000
〃 (名古屋高速道路債券)	182,500	一般管理費	179,195
交付金受入(愛知県・名古屋市)	127,500	名古屋高速道路債券 取扱諸費など	8,805
受託業務収入	1,500	受託業務費	1,500
利息収入、業務収入など	500	予 備 費	15,500
合 計	587,000	合 計	587,000

40周年を祝って



元理事長 甲斐一政

(平成2年10月9日～
6年10月8日在任)

振り返ってみると、20世紀後半50年の間に、私たち日本人が経験した一番大きな社会現象は急速な都市化の流れだったと思う。

工業化に伴い経済が拡大するにつれて、農村から人口の都市集中が始まり、それをさばくための交通、わけても高速道路網の広がり日本人の生活を一変させた。すごい時代に私たちは生きてきたのだとつくづく思う。

名古屋大都市圏にも都市高速がなくては急増する車社会をととても支えきれないとして公社を設立し、高速2号の本体工事に着手したのが昭和47年である。そして高辻～大高間10.9kmが開通したのが54年だがこのときの日平均交通量は1万3千台だった。それが平成23年4月現在では28万台を超えた。これが日本経済の急速な成長とその中核となった名古屋大都市圏の姿そのものである。

そこで思うのは、いま文字通りこの大都市圏の骨格を形成している高速道路も、建設当初の約10年余は、歴代の理事長はじめ役員員の並々ならぬ苦勞の連続があったことである。

二つめに思うのは、長い間の懸案であった国直轄第2環状線と都市高速81.2kmがほぼ完成に近いのを見て、ようやくこの大都市の交通体系も完成に近いことを知り、自分もこの有意義な事業に関与できた1人であることに密かな喜びを覚えることである。

そしてもう一つ思い出すことがある。

それは、私が在任中にもっとも重視したのは、この都市高速道路を名古屋市域外にどのようなタイミングで延伸させるかという点であった。

今から思うと馬鹿げているが、この高速道路公社は愛知県と名古屋市が出資して設立されていることから、半分は名古屋市民の税金でありそれを名古屋市域外に使うことはまかりならんという妙な理屈が存在していた。特に複雑な名古屋市議会ではこの理屈が厳然と存在していたのである。

しかし、誰が考えてもこの都市高速道路が日本列島の背骨に当たる東名や名神に直結しなくては道路の機能が果せないことは分かっている。そんなことは当の議員各位も十分理解しているのに市域外延伸は禁句であった。

ある日、私は松延さんと二人で名古屋市議会の各党団長さんを訪ねたのだが、「いやあ、久しぶりですね。分かるとる分かるとる、了解了解・・・」で終わってしまった。

今から考えると、少々拍子抜けではあったが、あれは名古屋都市高速にとって一つの転機であったことは間違いない。当時、建設省の事務次官であった藤井さんがとても喜んでくれたのをよく覚えている。

時折、11号小牧線が東名高速と直結し、あるいは16号一宮線が名神高速につながっているのを見ながら建設半ばだった頃を懐しく思い出している。

時代はさらに移り、近い将来において、道州制の時代を迎えよう。その時を考えると、名古屋大都市圏はコアとなる名古屋市を中心に愛知、岐阜、三重にまたがる広域の都市高速の建設が必要になる時代が来るだろう。

名古屋高速道路公社は、今からそういう未来の到来を予測して県、市とともに準備を怠らないよう望む次第である。