

# 名古屋高速道路の建設の歴史を振り返って



(平成 23 年 7 月 15 日)

## (出席者)

元 名古屋高速道路公社理事  
(元 愛知県建設部技監) 長瀬 英彦 氏

元 名古屋高速道路公社工務部長  
(元 愛知県建設部尾張建設事務所長) 石川 文三 氏

元 名古屋高速道路公社計画部計画第一係長  
(元 名古屋市北区長) 長井 隆弘 氏

元 名古屋高速道路公社計画部長  
(元 名古屋市住宅都市局付参事) 徳永 東三 氏

元 名古屋高速道路公社管理部長 前原 孝憲 氏

元 名古屋高速道路公社保全施設部長 向井 治男 氏

名古屋高速道路公社理事 (司会) 大野 博見

名古屋高速道路公社総務部長 石田 伸一

(文中敬称略)

**(司会)** 公社設立から 40 年が経過し、ようやく名古屋高速道路の全ネットワークの整備が完成する段階を迎えることができました。こうした節目に当たり、公社では 40 年史を来年春に刊行することを計画しております。

本日は、公社事業に従事され幾多の苦難を乗り越えてこられた先輩の方々にお集まりいただき、本編では記述されにくいエピソードなどをぎっくばらんにお話いただくため 40 周年記念座談会を企画いたしました。よろしくお願いいたします。

## 1. 建設に取りかかるまで（～昭和46年度）

### 【都市高速道路建設の必要性】

〔司会〕名古屋は、第二次世界大戦で市域の約4分の1を焼失するという大きな被害を受け、更に昭和34年9月には伊勢湾台風という未曾有の大災害にありましたが、戦災復興土地区画整理事業が着実に進められ、2本の100m道路をはじめ、40m、50mという広幅員の道路が格子状に整然と整備されました。広い道路がこのように多く存在する名古屋において、何故、都市高速道路が必要だったのでしょうか。



司会 大野 博見

〔長瀬〕 県職員採用当初（S41.4）は、都市高速道路の担当ではなかったが、トッププロジェクトなので情報は常に入っていた。まず、昭和42年に県土木部に愛知県と名古屋市の職員で構成する調査室（都市高速道路調査室）が設置された。



長瀬 英彦氏

〔長井〕 愛知県も名古屋市と組んで道路網を押さえなければならぬとのことで、愛知県に名古屋市職員が

出向する形で調査室ができた。その当時、私は市の中で、だんだん増えてくる交通の問題を整理していた。整理してみると、長いトリップと短いトリップなど質の違う交通が混在して共に急激に増えてきたことが判った。

第一に量への対応、第二に質の分離をやらなければならない。特に都市の成長に伴い時間価値の重要性が大きくなってきており、名古屋市に関連する流出入交通対策をやろう、第三に通過交通を都心から排除しよう、都心部に関係のない交通は都心に入ることなく排除しよう、これら三つの対策をやれば名古屋都市圏の交通もスッキリするとのことで、㊟計画（マルサ計画）という、名二環（名古屋第二環状自動車道）と都市高速道路が一体となって迂回分離させ、長いトリップ、短いトリップの交通の質の分離を図る計画ができた。

どこを通すかと言うと、戦災復興で道路網ががちりできており、市電の撤去の計画もあったことなどから、そこを通すルートで㊟計画を確立することとなった。

なお、㊟計画と呼んだのは、名二環のマルと都市高の二本の南北線と一本の東西線でカタカナのサと読めるからである。

都市機能からながめ、交通対策をおろそかにするとストロー現象で都心の機能が分散する危惧があった。



長井 隆弘氏

〔石川〕 大都市幹線調査会が作った大都市圏構想図があった。マルサのマルの平面道路部分だけは、昭和42年に計画（45年4月一般国道302号に指定）している。





石川 文三氏

**【司会】** 大都市圏構想とは、どのような時代に、どのようにして作られたものですか。

**【長瀬】** 昭和36年、県市は、建設省から大都市幹線街路調査の委託を受けて、基礎調査を開始した。38年6月には中部地方建設局、県、市、日本道路公団で構成する「名古屋都市高速道路調査連絡会」が発足し、都市高速道路網の基本構想に着手した。この成果は、41年に「名古屋都市高速道路計画の概要」として発表された。その内容は名古屋環状2号線の内側に「サ」の字の形で建設するというもので、いわゆる「マルサ計画」と呼ばれるものだった。

### 【公社方式の採用理由】

**【司会】** 昭和31年の道路整備特別措置法により、道路管理者の国や地方公共団体の他、日本道路公団(S31)、首都高速道路公団(S34)、阪神高速道路公団(S37)の3公団が高速道路の建設、管理をすることができるようになりました。名古屋都市圏でも、名古屋都市高速道路建設促進期成同盟会などが公団方式による都市高速道路の早期建設を要望しましたが、結局公社方式で建設されることに決まりました。

東京や大阪では公団方式で進められたのに、名古屋では何故公社方式となったのでしょうか。このような点について、当時県市ではどのように受け止められていたのですか。

**【石川】** 地方道路公社法が昭和45年に施行され、名古屋高速道路公社が第1号として設立された。私は、名古屋高速道路の仕事に46年から携わった。

地元としては、公団方式でやって欲しかった。地元

も負担するけれども、国の予算をたくさん入れてもらい、国にしっかり面倒をみてもらいたいという考えであった。

しかし、道路整備を全国レベルで広げるためには、地域の状況に応じて県、市が対応した方が道路ネットとして進めやすいということで、地方道路公社法が施行されたものとする。国がというよりは、地域がどう考えるかが重要となってきた。

**【長井】** 公団方式だと、国の公団への施行命令で事業を実施するが、高速東山線と市道鏡ヶ池線の一体施行などローカル的な内容も含んでおり、自治体が音頭をとった方が早い。県・市が地域と密着して理解を得てやるしかないということ、国も十分判っていた。

### 【公社設立当初の都市計画の特色】

**【司会】** 昭和45年9月に策定された名古屋高速道路に係る当初の都市計画(図-1)は、今後の交通需要を予測し名古屋都市圏に最適な道路ネットワークとして考えられたものと思いますが、45年3月に愛知県の土木部調査室が作成した「名古屋都市高速道路計画図」にあった高速東山線吹上(市道環状線中道交差点)以東が削除されています。どんな理由で削除されたのですか。

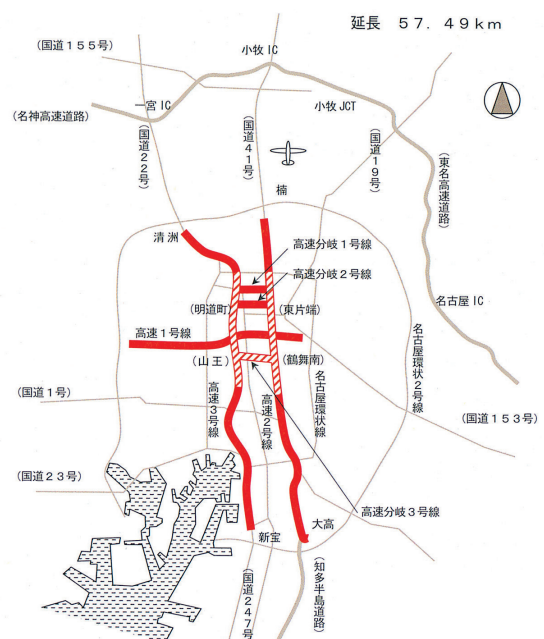


図-1 当初の都市計画図(昭和45年9月)

**〔長井〕** ㊦計画のひとつとして名古屋を東西に横断する高速東山線は、吹上から唐山へ出て、東山公園前の広小路通（県道名古屋長久手線）を通して東名高速道路の名古屋 IC に結ぶルートが一番初めの原案だった。

この高速東山線東部区間の吹上～唐山だけが既設道路の上を通さず住宅密集地の中を通す計画であった。だから地元の反対がものすごかった。このままでは、㊦計画全体に波及するので、吹上以东は、とりあえず考え直そうというのが一点。都市計画公園である東山公園の前を高架で通ることを問題視する意見もあった。一旦矛を収めるため、この区間の都市計画を留保することとなった。

**〔司会〕** 色々な問題があり、関係者の意見をまとめて、当時としては最善なものとして策定した計画が当初の都市計画だったわけですね。

**〔石川〕** 昭和45年3月に調査室が作成した「名古屋都市高速道路計画図」の大きな課題として、高速東山線は、東名高速道路名古屋 IC から東名阪自動車道の東西を結ぶので都心を通る交通が入ってくるのではないかと、これを排除すべきではないかとの発想もあった。名二環とは別の料金制度にすることにより、都心への流入を多少でも排除しようということだ。もう一つの理由として、広小路通の地下鉄の上に高架構造物を設置することは、地下鉄を跨ぐ構造が巨大となり、施工やコスト上の問題もあった。

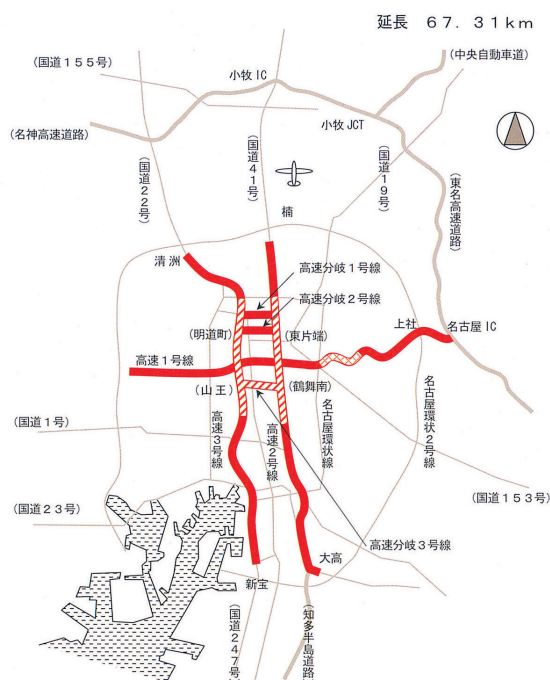


図-2 都市計画変更図（昭和48年1月）

**〔向井〕** 最初の構想では高速東山線が東名高速道路名古屋 IC と接続していたが、当初の都市計画では何故吹上で止まっていたかという話と高針にルートを変更した話と根は一緒だと思うが、まだ、昭和45年の時点では高針の話は無かった。まずは、長井さんの話の通り、鏡ヶ池、唐山、あの住宅密集地に平面道路を新設して高速道路を通していくことに反対がすごくあった。特に取っ掛かりの100m道路（市道若宮大通）の東側終点部の東側地域で、大変な反対があった。そこで、もう一度見直してみようというところで、その次にどう行くかは、通過交通だとかルートだと色々な議論があつてまだ煮詰まっていないから、高速東山線は市道名古屋環状線のところでストップしたと聞いている。



向井 治男氏



## 2. 建設に取りかかってから(昭和46年度～51年度)

### 【県・市議会3条件8項目、工事予算の凍結、工事一時中止】

**〔司会〕** 昭和46年から51年にかけては公社にとって一番大変な時代だったと思うのですが、まず、「3条件8項目」について、そもそもどのような経緯で、どなたが、あるいはどのような勢力が主導的に関わられたのでしょうか。また、どなたがその内容を固めたのでしょうか。ご存じの方がおられたらお教え願いたいと思いますが、その前に、この時代の背景などについて石田総務部長から説明をお願いします。

**〔石田〕** 公社が発足した時期は、昭和40年から続いってきた「いざなぎ景気」が44年下半年から下降局面に転じ、58ヵ月に及んだ高度成長も、45年8月をもって終わりを告げ、また、それ以降、第一次オイルショックもあって、生活環境の整備の遅れや公害対策などの問題が顕在化してきた時期でした。

こうした中で、名古屋高速道路建設計画についても、名古屋高速道路反対連絡協議会をはじめ各種の団体が43年から順次組織され、反対活動が展開されました。県や市においても45年5月名古屋市議会で3条件の要望、47年3月愛知県議会で8項目の発言、これを「3条件8項目」と言いますが、こうした中、48年4月の市長選で杉戸清氏が破れ、本山政雄氏が当選しました。



総務部長 石田 伸一

表-1 3条件8項目

◎ 昭和45年5月25日名古屋市議会都市開発整備促進部会及び建設清掃部会において、次のような要望が付された。これを「3条件」と称している。

- (1) 都市高速道路に面する沿線住民は、直接的な利益を受けることなく、むしろ実害をこうむることになると考えられる。したがって都市開発の犠牲となるこれらの住民には、従来の補償基準にこだわらず、犠牲度を十分救済できるような格別の配慮をはらうべきである。
- (2) 都市高速道路の建設は今後10か年にわたって施行される予定である。しかしながら、発展する都市の状況並びに輻輳する交通量等から、将来の実情に応じて変更の必要が生ずることも考えられる。したがって、計画決定後といえども当初決定にこだわらず最善の方途を講じて、万全の対策を樹立し、建設にあたるよう努力を払われたい。
- (3) 直接住民の利便に供する交通機関の設置等のほか、都市高速道路と相互に関連する道路網の充実を図り、将来の都市交通に対応できるよう積極的な努力を払われたい。

◎ 昭和47年3月22日の愛知県議会土木建築委員会において、委員から次のような発言があった。これを「8項目」と称している。

名古屋都市高速道路の基本計画を審議した際、住民を守る立場から今日の状況を予想して3条件を付した。しかし、現状は当時の予想をはるかに上回り光化学スモッグ等による交通公害などの発生をみた。しかるが故に3条件が明確に実施されなければ認めるわけにはいかない。さらに現下の問題として次の事項について十分な配慮をすべきである。

- (1) 住民の理解と納得を得る。
- (2) 大衆輸送機関の早期建設（高速鉄道、バスレーン、パークアンドライド方式、公共駐車場の充実）
- (3) 第2環状線の早期建設
- (4) 渋滞地帯の解消
- (5) 交通安全、交通規制の強化（生活道路確保）
- (6) 公害の防止
- (7) 都市環境との調和
- (8) 総合交通対策の確立

**〔長井〕** 都市高速道路は、環境の変化や用地の提供など市民にかなり負荷を掛けるものだというのが、市議会の認識だった。道路行政をする側は交通の質の分離だとか言うが、そういうことをやりたいなら、市民の皆さんの理解と納得を得るような努力をなささい。それを文面に書き、3条件と呼んだ。愛知県議会は、市議会の「3条件」を見て、いやいやもっと具体的に示した方がよいということで「8項目」が作られて、それを併せて「3条件8項目」と呼んだ。

**〔司会〕** 行政側で提示したのではなくて、議会側から出てきたものということですね。

**〔長瀬〕** 当時の状況からいうと、計画の中止ないし凍結という意見が、市民の声として大きかった。議会としても何らかのブレーキをかけなければならなかった。だから、公社の事業にとっては厳しい面もあったけれど、玉虫色の表現で、政治決着として、アクセルでもなくブレーキでもないペダルを踏んだのではないかと思う。

**〔石川〕** 議員さんへ業務説明にまわった時に、高速道路反対派だけでなく、推進派の議員さんも「3条件8項目」の「住民の理解と納得」を何回も言われた。

**〔向井〕** 「3条件」は、公社設立前に名古屋市都市計画原案を作る時に、「推進する際に、こういう事を念頭においてやってくださいね。」というもの。次に、少し時間が経ってから、県議会で発言されたものをそのまま県議会の要望だと言って「8項目」と付いた。8項目の中の(3)に環状2号線の整備が入っており、これと(1)の「住民の理解と納得を得る」の二つだけが大きな話題となった。ところが、時間の経過と共に、「3条件8項目」は、公社が住民に対して守らなければならない約束だと、住民対応の中での位置付けが徐々に重くなっていった。

**〔徳永〕** 所長代理、工事第二課長時代の現場の職員は、野帳(手帳)の裏に「3条件8項目」を貼り付け、全部頭に入れていた。そうでないと、現場対応、地元対応が出来なかった。憲法みたいなものですよ。しかし、「理解はするが納得はしない」という人がいっぱいいた。



徳永 東三氏

**〔司会〕** 名古屋市議会が昭和48年度公社予算を凍結していますが、このことについてまず石田総務部長から説明をお願いします。

**〔石田〕** 昭和48年3月の名古屋市議会において、「3条件8項目」の遵守が確認されるまで公社関係の市の予算を一時凍結する付帯決議が行われました。これを受け予算凍結当時の公社は、建設再開に向けて、名古屋高速道路沿道地域の環境保全などの解決を図るため、「名古屋高速道路環境対策協議会」を48年4月に設置し具体的な対策の検討を進めていました。

48年4月の市長選で新しく選ばれた本山市長が、「3条件8項目」の遵守方法についての議会説明、関係住民への説明、都市高速道路調査専門委員の委嘱などを進め、結果的には同年12月の市議会で高速道路予算執行が了承され、49年1月に予算凍結が解除されています。

表-2 予算凍結付帯決議

◎付帯決議(昭和48年3月22日名古屋市議会)

1. 委員会審議過程において、都市高速道路の建設に対して付されている付帯決議の実績を質しても、市当局からの答弁では解明できない点が多い。委員会に高速道路公社の責任者の出席を求め、直接質したいが、議会事務局の見解ではそれもできない。したがって、これに対処しうる審議機関のようなものを設置し、公社の責任者から直接質することができるような措置を講ずること。
2. 都市高速道路については昨年度当初予算の際、いわゆる3条件を付し、その後8項目の



具体策を示して、当局にこれの履行を促してきたところであるが、今次の議案審議にあたって明らかになったことは、47年度の予算執行についても、48年度の執行態度についても満足すべき説明が得られなかった。これはひとり市当局のみならず、共同事業体である県、事業主体である公社も含めてわれわれの意思を尊重する裏付けが確認されるまでは、第11款都市計画費のうち、第1項都市計画費中第8目高速道路建設費の26億5,859万円については、執行を停止すること。債務負担行為中の変更分のうち、名古屋高速道路公社の民間借入金に対する債務保証、名古屋高速道路公社の国からの借入金に対する債務保証については、保証行為を停止すること。

**【長井】** 市議会が県議会と相談して都市高速道路予算を凍結した。これは杉戸市長の時代で、「3条件8項目が守られていないから予算を一時凍結して、環境項目などを見直そう」というもので、議会が考えたものだ。その後、高速道路反対を選挙中に主張されていた本山市長が当選し、予算凍結問題を何とか解決していく方策として議会と色々と調整した結果、解除に向けての都市計画変更などの大きな判断が必要とされることとなった。

**【第一回目の大きな都市計画変更】**

**【司会】** 昭和51年に第一回目の大きな都市計画変更がなされていますが、その理由や経緯をお教えいただけますでしょうか。当初の都市計画に対して、計画はどのように変更されていますか。

**【向井】** 昭和45年9月の当初都市計画のコンセプトは、南北方向と東西方向を結ぶカタカナのサの字、市道名古屋環状線の内側（都心部）の南北方向2路線はダブルデッキ（高架2層式）3車線ずつの往復6車線、東西方向1路線は高架1層式往復4車線（丸田町～中道交差点は6車線）で構成していた。

さらに、南北方向2路線を分岐線で連絡したが、この分岐線も分岐1、2、3号の3路線があり、分岐1号と2号は1方向2車線、分岐3号はダブルデッ

キ往復4車線となっていた。この南北方向2路線と東西方向1路線、分岐3路線は、すべてジャンクション（JCT）で接続されていた。

JCTの渡り線は、道路曲線半径50m、設計速度40km/hという用地買収を少なくするための構造を採用していた。道路幅50mの一般国道41号に、ダブルデッキの高速道路に渡り線が二つずつ接続する清水口・東片端を上空から見ると、国道のほとんどが覆い被さる構造であった。

45年9月に当初都市計画が決定されたが、同年12月の工事实施計画書の作成時点で、当時の公社計画部長山本哲さんは、こんなJCTを造るのはとてもじゃない、見直そうと46年の4月頃から構想を練っていたと思う。

名古屋市の都市計画原案の基礎となるものを、46～48年頃に公社で作っていた。公社が最初に出した案は、都心環状線高架1層式一方方向4車線案。諸情勢をはじめ、交通量、公道上、用地買収など色々な課題もあったが、500分の1の模型を作って説明した。県、市の方もびっくりしたと思う。山本計画部長は、ものすごく検討されたし、よくぞあれだけの推進力があつたと思う。

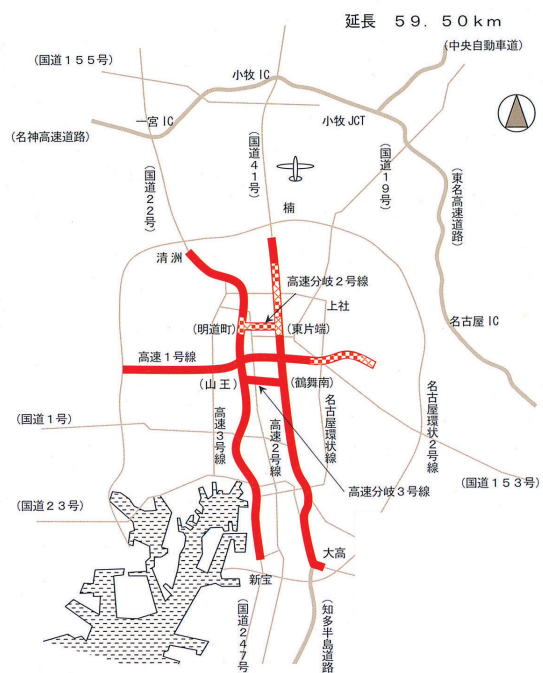


図-3 都市計画変更図（昭和51年11月）

**〔長井〕** 名古屋市は、公社からの都心環状線一方向通行案を内々聞いていたが、市としては当初できないと回答した。その後、環境問題があり、市長が本山政雄さんに替われ、色々な社会情勢が変わってきたので、一から見直しを行った。ダブルデッキなんかとでもできっこない、トンネル・半地下にしようじゃないかという中で模索した。都心ループ時計回り一方通行3車線案は、そういう副次的要素から生まれたものだ。

もう一つは、交通量の見直しを丁度その時期に行っていたこともあった。公社が持ってきたものがあるから、これも参考にして、どの案が良いのか検討を行い、都心ループ一方通行3車線という判断をした。

当初都市計画は、自動車 OD（起終点調査：自動車の発着地調査）を使用して、概ね20年先の昭和60年の将来交通量を算出し、ダブルデッキの④計画ができています。自動車交通だけの伸びを検討するのは少し時代遅れじゃないか、交通機関分担、すなわちマストランジット（鉄道・地下鉄などの大量公共輸送機関）などの交通の進捗も加味して、自動車交通はどうなるか推計を見直そうじゃないかと、建設省が昭和46年に音頭を取られて、建設省企画課と愛知県、名古屋市など3県1市が入ったパーソントリップ調査（人の動きを調べて交通機関の実態を把握する調査）をやって、交通推計を見直した（第1回パーソントリップ調査）。この調査結果を基に将来需要交通量を見直した。その結果、自動車交通量もペースダウンになった（右肩上がりの需要勾配が緩くなった）。これを基に都市高速道路の交通推計を見直した。それが都心ループ一方通行3車線のもう一つの柱になっている。前ほど都心に車がわあっと寄ってくるようなことでもない。それじゃあ公社が検討していた都心環状線一方通行でも処理ができそうだなと、こんな話になっていった。

将来需要交通量は、当初の430万台/日から305万台/日まで減り、交通の質も少しずつ変わった。それなら都心ループ一方通行は4車線ではなく3車線でさばけると推計された。

### 3. 建設の推進と第二回目の大きな都市計画変更 （昭和52年度～平成3年度）

#### 【苦難を乗り越えて初の都市高速道路の開通】

**〔司会〕** 苦難を乗り越えて、いよいよ初の開通を迎えることとなりますが、昭和54年7月に高速大高線高辻～大高の開通に備えて、業務準備室が設置されています。前原さん、その時の思い出などをお話してください。



前原 孝憲 氏

**〔前原〕** 昭和53年4月、公社計画部に業務準備室が設置された。プロパーだけの組織で、営業、道路管理、保全、交通管理の業務を、総勢10人で、料金收受など1テーマを1担当者に割り振り準備した。また、首都・阪神高速道路公団へ職員を派遣し、交通事故処理、交通監視等の実務を教えて頂いた。翌年7月25日の第1期開通は、うまく行って当たり前だと言われていたので、結構プレッシャーがかかっていた。

**〔司会〕** 勿論うまくいったんですね。

**〔前原〕** おかげさまで、管理体制をうまく離陸できた。

**〔司会〕** 首都高速では、昭和36年当初は料金收受業務を直営で行っていたと聞いています。公社では第1期開通から委託業務で行っています。公社でも直営でやろうという考えはなかったのですか。

**〔前原〕** 公社の第1期開通の頃には、首都・阪神高速も、既に料金收受を委託業務に出していたので、始めから直営ということは考えていなかった。ただ、道路パトロールなどの交通管理業務については、道路管理者を補完する業務であることから、首都高速、阪神高速の事例を参考にした。維持修繕等の保全業務は、



始めから民間委託で進めた。

**〔司会〕** 昭和54年の第1期開通時の交通推計を見ますと3万1千台/日でしたが、実際はその約40%の1万3千台/日と推計値に対し大幅に低いものでした。第2期、第3期開通区間の料金認可手続では、こういう点についてどう評価されましたか。

**〔向井〕** 第1期開通は、道路延長も短くネットワークも形成されていないため、交通量は期待できなかった。しかし、第2期の昭和60年開通以降は、都心環状線の形成とともにネットワーク効果が徐々に発揮されるのが期待できた。

第2期開通では、推計交通量を3万2千台とした。当初、第2期開通でもそんなに少ないかと言われたが、いやこれ位ですと言っておいた。実績はピッタリだった。今でも一番の自慢の推計交通量ですけど、次の第3期(61年)～第5期(63年)開通においても、推計値と実績値はほぼ同じであった。

当時、料金認可は運輸省にいかねばだめだった。運輸省の人から、第1期から2期開通になって、なんで推計交通量がこんな伸びになるのかと言われ、高速道路を設置する平面道路の交通量、渋滞状況と高速道路のネットワーク効果などの説明に時間を要した。

#### 【都心部への延伸に伴う住民運動、環境問題等への対応】

**〔司会〕** 昭和52年に3条件8項目を順守するという事で高速大高線の工事を全面再開し、54年には第1期区間が開通していますが、その直後の第2期開通区間(東新町～高辻、鶴舞南JCT～東別院)の建設では、警察官立会いによる工事着手をし、結果的に開通が2年位遅れています。

当時の状況、またこのような事態をどのように乗り切ったのか、この辺についてお話をお聞かせ願いたいと思いますが、その前に、当時の背景などについて石田総務部長より説明をお願いします。

**〔石田〕** 第2期開通区間では、沿線住民から計画や環境問題などについての意見、要望等が出され、公社は任意の説明会を開催するなど努力を続けましたが紛糾しました。騒音・大気汚染を中心に環境問題につい

ても折衝を行ったが進展しなかった。

このような状況の中で、公社は、やむを得ず警察官立会いのもとで工事に着手したわけです。

**〔長井〕** 丸田町～東新町の工事着手が実際遅れていた。工事の支障となる緩速分離帯の樹木移植は、落葉期にやらないと次の1年後まで延々と延びてしまう。公社としては、どうしてもやらなければならない時は毅然としていたいという意識であった。警察官立会いは公社の姿勢を示すために必要なことであったと思う。

当時の今城理事長の毅然とした姿勢があつて始めてできた決断だと思う。

**〔司会〕** そういう決断をする時は、かなりリーダーシップをもってやらないとできないと思いますが、そもそも強行手段を用いて工事を進めたことはプラスにつながったのですか。

**〔向井〕** 「警察官を導入したにもかかわらず、2年遅れてしまった。」という見方もあると思う。しかし、「地元が一声掛ければ1週間。何か言えば公社の建設はすぐ止まる。」では困る。「やる時はやる。」という姿勢を示した訳であり、評価できるのではないか。

**〔司会〕** 結果として2年遅れましたが、警察官立会いで工事をしなかったら、もっと遅れたかもしれないということですね。

**〔徳永〕** 当時私は、工事を進めて行かなければならない高辻の工事事務所の所長代理として、最前線で本社中枢からの指令を受けて対応していた。工事周知PRのパンフレットを地元沿線に戸別配布しようとする直前に本社からストップがかかったこともあった。関係機関の調整や地元状況により、日々方針の変更があり、このようなことは繰り返し何回もあった。

**〔長井〕** 住民運動などの副次的な成果として、高速道路ができるとともに高辻付近の浸水対策が全部できた。基幹バス1号のレーンの設置(片側3車線の内、歩道側1車線を基幹バス用レーン化)もできた。こういうことは、高速道路の開通によってできたといってもよい。この二つは評価してもらえるのではないか。

その後、市バスを都心から郊外に向けて名古屋高速道路に乗せることも交通局へお願いにいった。



写真-1 基幹バス専用レーン

**〔司会〕** 住民運動が基幹バス専用レーンの設置につながったということですか。

**〔長井〕** 住民は車線を減らせという。高速道路を造ったのに平面道路が前と同じ数の車線があるのは、環境問題上まずいのじゃないか。高速道路を造るなら、平面道路の車線を減らせ。それが主張だった。単なる優先レーンのような月並みなことをやってもしょうがない。国と相談させてもらって、カラー舗装をし、車線減と同じことになる基幹バス用レーンを作らせてもらった。

**〔司会〕** 浸水対策も住民要求により進んだのですか。

**〔長井〕** 高速大高線の高辻付近は、地形的にすり鉢状になっていて、絶えず水が溜まり水害が何度も生じていた。都市小河川整備事業に採用してもらって、高速道路の下と隣接の住都公団のビルの下に貯水池を作った。更に、高速東山線高架下の若宮大通（100m 道路）下にも貯水池を作った。あの付近の浸水対策でやるべきことは全部出来た。

**〔向井〕** 高速道路を設置した区間をみると、歩道の整備などにより平面街路はみんなきれいになっている。市バスの運行速度も確実に上がっている。すごく便利になっている。交差点では、中央分離帯があるから全部右折帯が作れ、すごく貢献している。公社職員も、その後の計画や工事の地元説明会で自信を持って言えるようになった。

**〔長井〕** 名古屋高速道路の建設とこれに対する住民運動によって、お互いに知恵を絞った結果、こういうものが生まれてきたということだ。

**〔司会〕** 元号が昭和から平成に移行する時期に、都心

環状線明道町 JCT 付近で大変な建設反対運動があって、色々苦勞されたと聞いているのですが、このことについてはいかがですか。

**〔徳永〕** これは、公社 2 回目の出向の黄金の建設部工事第二課長をしていた時代の時のことである。その前年は、計画部の計画担当主幹をしていたが、現場に行けということで、1 年で工事第二課長に替わることになった。明道町 JCT 付近が地元と非常に揉めており、全然着工の目途がつかないというところに飛び込んでいった。

当時、夜の説明会を何回も行ったが、揉めて進展しなかった。当該箇所は、昭和 62 年の都市計画変更でトンネル・半地下から高架式へ再変更しており、この変更が揉めて進展しなかった。

公社では、止むを得ず、警察官立会いのもとで工事フェンスを設置した。しかし、翌朝工事を行おうとすると工事用フェンスを盗られているという状態が繰り返された。

この状態から取束の段階に向けては、地元の人達が、計画自体の反対から桁下空間の構造変更や工事中の対策とか、工事完了後をどうするのだとかというような個別要望へと変化していった。また、工事期間についても、公安委員会にお願いして、全面通行止めを採用し短い工事期間で行うことなどで話が進んだ。更に工事方法と並行して、テレビ障害、日照障害についても要望・意見があり、環境対策室にフォローしてもらいながら進めた。非常に苦勞したが、地元の身になってキチンとやる。そこがポイントだと思う。そうしてやっていくうちに、逆に、地元側から色々な情報を頂ける。それを次のステップに反映するという形で、明道町の建設を進めていった。

私が常々思っているのは、多少の時間は必要となるが、反対の立場の人の声を十分聞かなければならないということです。意思疎通をきちっとすれば、どこかに何らかの光がみえてくると思う。

#### 【環境影響評価】

**〔司会〕** 第一回目の都市計画変更で高架からトンネ



ル・半地下構造へ変更した区間を、再度高架構造へ変更しており、この都市計画変更の際し、名古屋高速では初めての環境影響評価（アセスメント）が行われています。この辺のことについて当時の思い出とか経緯についてお話していただく前に、当時の状況について石田総務部長から説明をお願いします。

**〔石田〕** 昭和51年11月の都市計画変更は、3条件8項目や予算凍結等の経緯を踏まえて愛知県、名古屋市が主体となって行われました。

この結果、都心環状線北側半分の名駅～東新町と楠線の約3分の2の萩野～東片端 JCT の計 6.3km がトンネル・半地下式構造とされました。

62年8月の都市計画変更は、このトンネル・半地下式区間を再度高架式へと計画変更したものとなっています。



図-4 都市計画変更図（昭和62年8月）

**〔向井〕** 昭和62年8月の都市計画変更は、60年4月に市長が本山政雄さんから西尾武喜さん（S60-H9）に替わり、60年10月に公社から、「今のままのトンネル・半地下方式ではとてもやれませんが、変更検討してください。」と名古屋市へ依頼する形で話をさせてもらった。そのとき、公社は、初めてアセスメントをやらなければならなくなった。もともと名古屋市

にアセスメントの要綱（名古屋市環境影響評価指導要綱・昭和54年施行）があったものだから、要綱に基づき作る必要もあった。国の閣議アセス（昭和59年閣議決定「環境影響評価の実施について」）と市要綱の二冊分を最初は一冊にして作った。それ以降の名古屋高速道路のアセスメントは、建設省に提出する国のマニュアルに従ったものと、名古屋市の要綱に従って作ったものと二冊を作成することになった。

**〔長井〕** 一番の課題は、採算と環境問題。環境問題がクリアできるかどうかということである。

アセスメントをしっかりとやって、環境問題の他に景観も施工も全て含めて総合的に検討するため、地方自治法に基づく専門委員を名古屋市が委嘱して、委員の各大学の先生方にチェックをしていただいた。環境に対して問題がないか、アセスメントを行う前に色々な方面からチェックをしていただいた。施工面、採算面も全てやってもらって、要綱に示す内容をまとめあげた。半年位かかった。

交通面は岐阜大学の加藤先生、施工面は名古屋大学の学長をやられた松尾先生など最先端の先生方をお願いした。

景観については、トンネル・半地下式から高架に変更する上で課題が多かったところを、市の専門委員の愛知工業大学曾田先生の指導の下、黒川紀章先生（名古屋出身の建築家）にも景観のチェックや助言をしてもらった。このため、何回も、黒川先生の青山の事務所に行った。特に名古屋城外堀に隣接する都心環状線明道町 JCT～東片端 JCT については、色々な断面を切っでご指導を頂いた。これはあまり知られていないことだ。



写真-2 高速都心環状線と市道外堀町線

施工面については、高速東山線の鏡ヶ池線区間が半地下式できて、都心環状線明道町 JCT ～東片端 JCT は何故半地下式できないのかが一番の課題であった。横断道路、名鉄瀬戸線地下路線や支障物件(上下水、電気・通信線等)などがいっぱいあり、特に下水管は自然流下が必要だが、勾配を変えたりルートを変えたりすると大変なこと(大規模移設工事となり高額の費用)になる。反面、下水管の移設をしない場合は、高速道路の縦断線形がアップダウンのある道路構造となり、交通安全面で課題が残ってしまうことなどをチェックしてもらった。

都心環状線明道町 JCT ～東片端 JCT を半地下方式と遜色がない高架構造にするには、特別な景観を考えた方がよい。高速楠線は、当初の都市計画と全く同じダブルデッキ(高架2層式)構造に戻すことは絶対に避けたい。他都市には例のない Y 型ダブルデッキにした方が道路側方空間も確保でき景観も良くなり、消防法上の問題もない。北区役所の隣の空地(桜ゴム跡地等)に出入口を集約し、Y 型ダブルデッキと接続する計画になった。黒川出入口の計画をしているときに、黒川ビルに市スポーツトレーニングセンターも併設する案を提案させてもらった。

更に、色々な場面(専門委員の選出、環境資料の作成など)で、市公害対策局が全面的にバックアップしてくれてアセス原案ができた。市要綱と国の指針による二冊のアセスメントとしてできあがった。



写真-3 高速1号楠線 Y 型2層構造

#### 4. 都市内トンネルの建設と市域外への延伸(平成4～14年度)

##### 【高速東山線四谷以東の都市計画の留保の解除と都市内トンネルの建設】

**(司会)** 四谷以東が何故留保され、また解除されたのかについてお聞かせいただけますでしょうか。その前に、当時の状況、背景などについて石田総務部長から説明をお願いします。

**(石田)** 高速東山線東部区間の路線配置について、当初(昭和45年)の都市計画では、市道名古屋環状線中道交差点以東が削除されていました。48年の都市計画変更で、鏡ヶ池～唐山を半地下式で、広小路通(県道名古屋長久手線)を高架式で東名高速道路名古屋 IC と接続されました。51年の第1回目の大きな都市計画変更では、広小路ルートから高針ルートへ変更し、半地下・トンネル構造とされましたが、名二環が都市計画決定されていないとの理由で、四谷以東が留保されました。

その後、平成3年の都市計画変更で留保が解除されました。

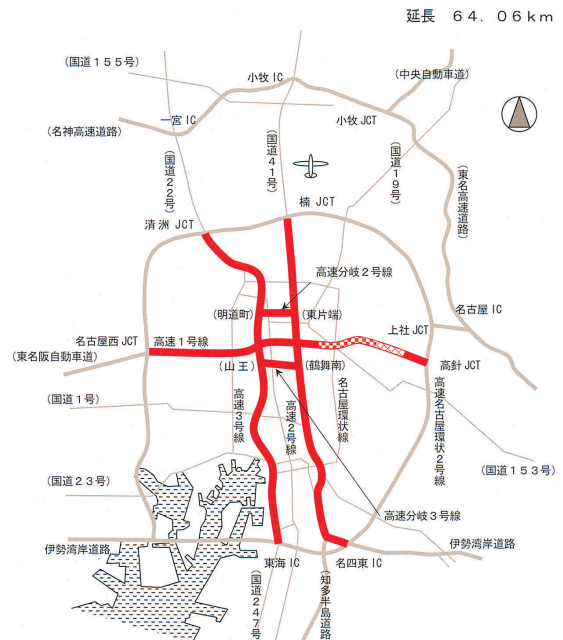


図-5 都市計画変更図(平成3年8月)

**(長井)** 高速東山線東部区間は、トンネル方式を採用しルートを変えようということで、高針ルートへ変更になった。藤巻町沿線(高針 JCT 側の東山トンネル坑口～緑橋換気所)の住民から、唐山ルートから高針・



藤巻ルートへ変わったということで反対意見がでた。

藤巻町には、「静かな環境を守る会」の代表の方がいた。学者を呼んできて、気象の問題だとか ガスの拡散問題とかを検討されていたが、公社の方でも朝方には逆転層が多く発生することから、住民立会のもと風船などを飛ばし、その高さや範囲などを深夜から早朝まで色んな角度から調査をした。「理解はするが納得はしない」ということだったが、ここまでやってくれるのならというところで話がついて、都市計画を決めた。

**〔向井〕** 公社は、高針ルートの都市計画留保を解除するために、換気所（東山、緑橋、新池）の配置計画を検討し、東山、緑橋の高さ 45m の換気塔からどの程度の排出風力であれば自動車排出ガスが逆転層を突き破り、ガスの拡散とガス濃度が薄まるのかなどを検討した。

また、東山換気所は、住宅地の真ん中に設置するため、西側の半地下区間からの換気も考慮した高さ 45m の換気塔の外観についても首都高速をモデルにして検討した。緑橋換気所は、東山トンネルの中間に位置しているので、換気規模の大きな換気所となった。高針 JCT では、高架から半地下構造に移行する名二環と新池トンネル坑口から高架構造となっている名古屋高速道路とを接続するので、JCT の形をどうするかも検討した。更に、県の問題だったが、愛知万博とか名古屋瀬戸道路の計画があり、高針 JCT から東へ延伸するのかなどか、また、トイレとコンビニのためのパーキングの設置なども検討した。これ以上の延伸がなければパーキングはできると思うが、現状では住居地域になり周辺に低層住宅に加えて高層住宅も設置されてきたので問題も多い。しかし、公社は、どちらの案でもできるよう構造上の対応はしている。



写真-4 高速2号東山線 高針 JCT

**〔長井〕** 名古屋大学も学長官舎跡地に東山換気所を設置することに難色を示していたが、半地下区間の自動車排ガスをどうしても吸い上げる必要があるということで、東山換気所の設置が決まった。

**〔長瀬〕** 名古屋大学の電子顕微鏡でかなり神経を使った。

**〔向井〕** 名古屋大学から電子顕微鏡へ影響があるという申し出があり、大変なことになったと委員会を作った。

**〔司会〕** 大変なことになったということはどういうことですか。もう少し詳しく説明してください。

**〔向井〕** 東山トンネルに隣接する名古屋大学キャンパス内の研究施設に電子顕微鏡がある。トンネルの通行車両による振動が、電子顕微鏡に影響を与えるということで、色んな議論をした。東山トンネルの計画段階で、公社が名古屋大学の川本眺万先生を委員長とする委員会を設置した。工事实施段階では、名古屋大学内に田辺忠顯先生を委員長とする検討会が設置された。この時、初めてナノメートル（10 億分の 1m）という単位を聞いた。もともと隣接する平面街路の道路交通振動の影響があると思ったが、地下にできる高速道路の影響があると言われて大変な思いをした。トンネル完成後の振動予測としては、設計や環境と同様に計画交通量などを基に電子顕微鏡にどれだけ影響を与えるかを計算した。予測結果は、交通容量に達した時に少し揺れるという程度であった。建設段階では、公社、交通局、名古屋大学の三者により振動監視モニタリングシステムを作り、そのデータを検討会で審議しながら東山トンネルの建設工事を無事完成することが出来た。その後、名古屋大学で電子顕微鏡のダンパー改良対策がなされた。

**〔司会〕** 半地下とトンネルの構造の選択はどうやって決められたのですか。住民の意見・要望ですか、それとも地形上あるいは事業費の問題ですか。優先度はどうだったのですか。

**〔向井〕** 自動車というのは人間が動かしている。人間がミスったときの大惨事（トンネル内の車両火災）とかがあるので、どうしてもトンネルには抵抗感が強いと

思う。半地下は天空が幅7.5m開いており、密閉空間ではないから安全だとの思いがある。環境上は、プラス・マイナスがある。トンネルだと排出ガスが外に出られないので換気所が必要。半地下は、排ガスが自然換気により拡散するというメリットがある。あれだけの半地下(3.5km)とトンネル(2.8km)を都市内に連続設置したのは名古屋高速が当時では初めてだと思う。

**〔司会〕** 半地下の建設費は、トンネルの建設費に比べて高いのですか。

**〔石田〕** 一般的な建設費用は、橋梁が1に対し、トンネルが2で、半地下が3となる。半地下は、土を掘って高速道路を設置し、また埋戻しするので、トンネルに比べて更に費用がかかると言われている。

**〔向井〕** 結果的には、東山トンネルの区間は水分を多く含んでいる土砂だったので、トンネルと半地下がほぼ同額だったと思う。

また、山崎川と半地下の抱き合わせ区間は、多額の工事費が必要となったが、河川に住居が面しなくなり、災害などに対する沿線住民の安心・安全の向上に寄与したと思う。

**〔長井〕** 山崎川を半地下の上に設置し、暗渠の河川とすることにより、降雨確率年を100年とした通水断面とすることで四谷出口の両側を2つのBOXに分けて施工したところは、大変な難工事であったが、よくやったと思う。

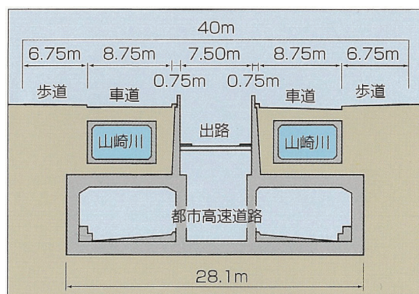


図-6 高速2号東山線半地下構造 (山崎川区間)

**〔前原〕** 危険物積載車両を規制する水底トンネルの扱いにならなかったのはよかった。

**〔向井〕** 水底トンネルにしないというのは、道路管理者としての公社の判断である。高速道路で危険物積載

車両が仮に爆発し山崎川の水が高速道路へ流入したとしても、車にいる人が速やかに避難できるという資料を内部的に作成した。

**〔高速11号小牧線(名濃道路)・高速16号一宮線(名岐道路)の建設〕**

**〔司会〕** 高速小牧線は平成6年に、高速清須線は8年に整備計画を変更する際に組み入れられました。

そもそも、高速清須線、東海線を整備してから郊外路線の高速小牧線、一宮線に着手する計画だったと思いますが、なぜ順序が逆になったのですか。また、郊外路線の建設は、名古屋市内の建設に比べ比較的スムーズに工事が進んだように見えますが、実際にはどうだったのでしょうか。この辺のことはお話しいただけますでしょうか。

**〔向井〕** これまでの名古屋高速道路は、関連街路事業等で平面街路を広げてその上に建設してきたが、高速小牧線は一般国道41号を国が広げた(昭和59年3月に4車線から8車線に拡幅)ところへ入っていった。



図-7 都市計画変更図 (平成8年11月)

**〔長瀬〕** 確かに、名古屋市においては高速清須線、東海線の整備が先で、順序が逆ではないかという意見もあったと聞いていた。

一方では、開通延長が順調に伸びる中、早く国幹道（東名・名神高速）のICと繋ぎ、広域的なアクセスを確保して欲しいという極めて強い要請が地元の各界からあった。

こうした状況において、中京都市圏自動車専用道ネットワークの早期整備という観点から、国土交通省の指導もあり、難産ではあったが名濃道路に続き名岐道路の整備計画への組み入れができた。

その際、名濃道路を東名・名神高速の小牧ICまで延伸することは比較的簡単に決まったが、名岐道路については、名神高速一宮ICまでは誰も異存はないが、そこから先どこまで延伸するかということが議論され、結果的に一宮市中心部（一般国道155号）までということで落ち着いたが、調整には大変な時間を要した。

## 5. 建設最盛期～ネットワークの完成(平成15年度～現在)

### 【ネットワークの完成に至るまでの出来事】

**（司会）** 公社事業の前半20年は、住民対応、環境問題等数多くの課題が発生し、建設に多くの時間を要しました。

一方、後半の20年は、前半と同様な課題もありましたが、前半20年の経験や沿線住民のご協力等により建設の速度が少し速まったように感じられます。このことは、前半20年で約30km、後半20年で約50kmと、高速道路開通延長距離の数値にも表われています。

後半20年の大きな出来事として、平成15年3月の高速東山線四谷～高針開通時の通行料金の値上げがあります。普通車の通行料金を650円から750円にと100円の値上げを行ったことです。

環境に配慮した高速東山線の半地下・トンネルの建設コストが大きな要因と思われますが、建設コストは高架区間の約2～3倍、キロ当たり400～600億円で、日本一高い都市高速道路と議会やマスコミで取り上げられたと聞きます。この当時の思い出や苦労話などについてお話をお願いします。

**（長瀬）** 着任時、実施日を1年延期するという条件

ではあったが料金認可はおろており、比較的軽い気持ちで引き継いだのを記憶している。

しかし実施に向けては、日本一高い通行料金、また有料道路制度が政治的話題となる中、厳しいアゲインストの風が強くなる一方だった。

こうした中、ETCの導入、建設・管理コストの削減など経営の徹底的見直しを行った「経営改善計画」を策定し、職員一人一人の意識改革を行うとともに、料金改定への理解を得るため議会をはじめ各方面に説明に廻ったが、どこでも袋たたきだった。今思うと、当時の状況でよく料金改定が出来たものだというのが実感だ。

**（徳永）** 通常の料金認可は、開通日から1年延びるということはない。しかし、公社が置かれた背景や社会情勢からいって、経営努力は勿論しなければいかん。色んなことをやった上で、かつ1年間延ばしてやりますというのが大きな流れだった。延期した1年間、当時の長瀬理事は大変ご苦勞されたと思う。

## 6. 新技術・新工法等

### 【名古屋高速道路公社が開発した新技術・新工法】

**（司会）** 公社が開発し、首都高速・阪神高速に先駆けて導入した新技術・新工法などがあると聞いています。この辺のことについてお聞かせください。

**（向井）** 公社が首都高速・阪神高速に先駆けて工法開発等を行ったものとして、

- ① 橋脚梁部足場の回転支保工
- ② 床版・塗装工事の工事足場の一括吊り上げ・吊り下げ工法
- ③ 鋼桁架設の油圧ジャッキ横取り工法
- ④ 鋼構造物のトルシア形高力ボルト
- ⑤ 鋼製橋脚の直接定着式アンカーボルト
- ⑥ 応力集中箇所の耐疲労溶接
- ⑦ SFRC舗装

などがある。

このうち、① 橋脚梁部足場の回転支保工は、コンクリート橋脚梁部の工事施工に必要な支保工・足場を



工事占用帯内の平面道路方向上空に設置し、信号1サイクル程度を一時的に通行止して道路直角方向の車道上空へ90度回転させて設置するもの。また、③ 鋼桁架設の油圧ジャッキ横取り工法は、工事占用帯上空の橋脚上へ架設し、交通信号1サイクル程度を一時的に通行止して工事占用帯外の横方向へ油圧ジャッキを利用して移動させるもの。これらは、いずれも第1期開通区間の工事の経験を踏まえて開発したもので、夜間作業から昼間作業に切り替えるための工法であり、沿線住民対策、工事期間の短縮、作業の安全などに考慮した。

また、⑦ SFRC（鋼繊維コンクリート・Steel Fiber Reinforced Concrete）舗装は、耐久性の向上を目的として、橋面上の舗装では我が国で初めて採用したものだ。SFRCは、出入口や本線料金所付近の舗装に採用するとともに、コンクリート床版の補強にも使用している。

### 【公社事業を支えた人】

**（司会）** 公社事業は、公社プロパー職員だけでなく、国、県、市の派遣職員など外から公社に来た方にも大きく支えられてきたと思います。こうした方についてのエピソードなどをお話してください。

**（長瀬）** 公社に四度務めさせていただき、色々な方の名前が頭に浮ぶが、特に印象に残るのは、県庁時代を含め三度仕えた山本邦夫さん（愛知県建設部長、公社副理事長 H9-15）だった。

山本さんは、何事にも動ずることなく、またブレることなく国土交通省等へもしっかり物を言っていたでき、頼もしい上司だった。

当時尾北線・名古屋線の工事の最盛期であり、特にトンネル区間は様々な問題を抱えていた。順調とはいえないが万博までに開通することができたのは、山本副理事長による厳しい工程管理のお陰だと思っている。また両路線の開通に伴う料金改定が行われ、現在健全な経営ができているのも、山本さんに負うところが大きいと感謝している。

もうすぐネットワークが完成するが、ここまでこ

れた一番の功労者は、権利関係が難しい名古屋市内の用地買収を短期間にやりとげた優秀な用地職員ではないかと思う。

公社は、国、県、市、プロパーの混合所帯であり、ギスギスしたこともあったが、それぞれがその立場・役割を果たし、公社を支えた原動力になったと思う。また、それぞれ復帰した後公社での経験を大いに生かされたのではないか。

**（石川）** 昭和48年頃の第1回目の大きな都市計画変更の検討をしていた当時、戦災復興100m道路を造られた田淵寿郎さん（名古屋市助役 S23-33）が、助役退職後のまだお元気な時、愛知県都市計画審議会委員をされていた。反対者が委員会の周りを取り囲んで、ガンガンやったある日の都市計画審議会が終わり、足がよくなかった田淵さんをタクシーまで送るとき、まだ私はペーパーだったが、勝手な事を聞いてみた。「田淵さんが戦災復興で立派に完成させた100m道路のど真ん中に高速道路が走ることを、内心はどう思っておられますか。」と。田淵さんが、タクシーを乗る寸前に「その時々の方が選ばばいいんだよ。都市計画とはそんなもんだよ。」と言われたことが一番印象に残っている。

また、愛知県では、八田晃夫さん（土木部長、公社副理事長 S50-56）や山本邦夫さんたちも、名古屋高速道路の推進にたいへん貢献した人だと思う。

**（長井）** 建設省では、矢島隆さん（都市局建設専門官）と下口良三さん（公社企画課長 S55-57）。愛知県では、八田晃夫さん。市職員の先輩では、今城栄次郎さん（助役 S41-49）、それから谷重幸さん（助役 S49-53）と谷隆夫さん（助役 S53-61）。あとは地元説明会で苦勞された由井求さん（都市計画担当参事）。

下口さんは、本省等の折衝など本当によく動いてくれた。また、地元説明会などにも積極的に参加し、都市高速道路の必要性を説いてくれた。矢島さんは、地元対応について「よく議論してお互いに接点を見つけて仕事をやってください。住民と同じ目線に立って取り組んで欲しい。」「間違っても訴訟になってはいけません。」と言われた。この2人は国の立場から広く

暖かい助言をよくしてくれた人である。

八田晃夫さんと谷重幸さんは、昭和48年度予算凍結で公社解散の危機があった時も、「どうやってもやるんだ。」との熱意で推進された。この2人がいなかったら、名古屋高速道路はできなかつたかもしれない。

谷重幸さんは、以前から大都市圏構想に関わり、その後、計画局長や交通局長の時代に我々を呼んで、地下鉄と高速道路との構造の取り合い、交通量推計などのチェックをよくやっていただいた。この上に金城栄次郎さんがいて、市議会を乗り切ったのもこの2人である。

谷隆夫さんは、高架式への再度の都市計画変更の混乱時(S62)に、「色々異論があるかもしれないが、高速道路担当の連中はどれだけ苦労していることか。彼らの言うことを理解して、やれることは何でも協力してやってくれ。」と、市の幹部会で言ってくれた。この結果、それまでの混乱が払拭され、庁内の流れが良くなった。この一言は大きかった。

当時都市計画担当参事だった由井さんは、非常にできた人であつた独特のキャラクターの持主でもあつた。相手の立場に立って話をし、自分のペースに巻き込むことも上手であつた。反対同盟の人々にも信頼が厚く、相手からも一目置かれていた傑出した人だと思っている。色々な面で助けてくれた恩人であつた。やはり大変な事柄が生ずる時期にはそれなりの人が現れバックアップしてくれる。これが世の常ということかもしれない。あと、同僚にも沢山いるけれど、そういう人たちの御蔭で名古屋市の素案がまとまった。団結力の結果だとそんな風に思う。

高速道路の仕事をやってきて、やっぱり市職員も含めた色々な人と絆ができたというのは、なかなか消えないと思う。

**(徳永)** 苦労されている方が大勢いるということ。勿論プロパーの方は必死になって建設を進めてきたが、国、県、市の出向職員も非常に苦労なさっている。私自身も3回公社に出向して、非常に人脈が広がった。国の方、県の方、勿論プロパーの方とも知り合いになれ、それが個人的な財産になっている。これは非常に

有意義なことで、有り難いことであつた。私は現場が中心だったが、3回目の出向のときは公社計画部長としてお世話になった。例の普通車650円から750円への100円値上の料金認可手続の時の担当部長で、まさに“日本一高い高速道路”と議会、マスコミからたたかれ、相当苦労をした。公社が関係する名古屋市議会の委員会は、土木交通委員会、都市消防委員会、公社対策特別委員会の3つがある。いずれにも出席した経験があるが、ある日突然に運輸対策特別委員会にも引っ張り出されることになった。当時の副理事長の山本邦夫さんに「何で私が出席しなければならないのですか。」と文句を言ったら、「名古屋市の出身の君が、何を言うとするんだ。みんながそれだけ一生懸命聞きたいと言っているのだから率先して行ってこいよ。」と言われた。いずれにしても色々な思い出がある。

**(向井)** 一人ずつ挙げると、国の方では、福井迪彦副理事長さん(S61-H3)。100m道路の吹上に凱旋門(交通管制センター設備が入る、パリの凱旋門に類似した建築物の設置)を作ろう、技術センターを作ろうとも言われた。実現したのは名二環から外に出る路線(高速小牧線・一宮線)だけだが、色々な事を発案された。

県出向の方では、やはり山本哲計画部長さん(S45-48)。あの方がいなければ、名古屋高速道路の計画は進まなかつた。当初の都市計画では建設できなかつたと思う。

名古屋市の方はたくさんおみえになるが、あえて一人に絞ると、三木常義さん。直接の上司(計画課計画第一係長)でもあつた。名古屋高速道路の計画論、例えば交通量推計とかを、地元説明会では自信をもって説明するといったこと。それと、係長としての部下・職員の使い方を教わった。トンネル・半地下方式から高架式への再変更、高速東山線東部区間の都市計画決定など、名古屋市の計画畑のプロだつた。

プロパーの中では、谷島恒男さんの名前を抜きにはできない。あの方が公社にいたから、県市の職員も、公社についていってやろうというのがあつたのだろう。公社職員が、高速道路反対の立場の人と愛知県、名古屋市職員の立場も頭に入れて、いかに話しあっていくかというところをかなり実践してみせてくれた。

あの人を抜いては公社事業は成り立たなかったのではないかと思う。

**【今後の公社に対する提言等】**

**（司会）** 今まで<sup>お</sup>縷々皆様方にお話しいただきましたように、苦難な時代を乗り越え、ようやく名古屋高速道路の全ネットワークの完成が間近となりました。今後は、維持修繕、交通管理等の保全管理業務と有料道路という特殊性から生ずる料金収納・借入金償還業務の二つの業務に特化します。こうした変化を踏まえた今後の公社のあり方について、公社の先輩として最後に提言や助言などをいただきたいと思います。よろしくお願いします。

**（長瀬）** ネットがほぼ完成し、今後は管理、渋滞対策などが主体となるが、名古屋都市圏の自動車専用道路についてはまだまだ整備する必要があり、国・県・市とともに整備に向けてその役割を果たして欲しい。また、高速道路無料化論など最近色々あるが、まずは借金を返すことなので健全経営を図り計画通りの償還に努めて欲しい。



図-8 愛知県広域道路整備基本計画図 (平成 10 年 6 月愛知県)

**（石川）** 高速道路というのは、自動車交通ネットワークの中のいわばライフライン。大地震が発生し一般の道路が使えなくなった時は緊急輸送道路として使うことになる。今回の東北地方太平洋沖の大震災を踏まえ、地震対策の見直しが再度必要である。現在の国の基準からいえば合格ですけど、国に合わせるだけでなく、想定外の地震に対する構造対応というような気

持もあって良いと思う。そのためには、公社独自の基準を考えられたらどうか。

また、中部空港へのアクセスが知多半島道路一本しかない。国際的な空港を維持するためには、もう一本、高速4号東海線を南進するような道路が欲しい。私は、できれば名高速にやって欲しいと思う。

二番目として、機能オンリーから考えると景観なんか関係ないという極論もありうるが、都心の中の高速道路の景観は、大きな意味を持つ。新しいものを作るわけにはいかないが、何らかのお金を投入して景観を適切に維持管理して欲しい。高速都心環状線の東新町の桁下にルーバーを設置している。桁の骨組をそのまま見せないようにという配慮である。名古屋城外堀に面している高速都心環状線明道町 JCT～東片端 JCT でも、名古屋城外堀の自然景観と商業系ビル街に配慮した構造を採用している。新たにそういう構造に改良することは難しいかもしれないが、コンクリート構造物や鋼構造物は、間違いなく老朽化する。見た目あまり綺麗でなくなっていく。名古屋の景観の中で名古屋高速道路が特に優れていると人々に言われるようにして欲しい。

三番目は、「名古屋ど真ん中祭」を栄の松坂屋前あたりの久屋大通など数カ所の道路の中で行い、市民を楽しませている。私はリニモが走っている長久手町に住んでいるが、町民にリニモに親んでもらうため、1年に一回音楽隊を入れてイベントを開催している。そうすることによって、沿線住民にリニモを理解してもらえるというプラスもある。ある駅では子供達の絵を展示している。そうすると、その絵をわざわざ見に来てくれる。乗るために来てくれるのではなく、駅に来て親んでもらうということが重要だと思ってやっている。高速道路も、通行止め集中工事などが完了した後の一日を利用してイベントを開催するなど、何かの形で親んでもらうことができないか。すぐに実現できるとは思わないが、市民に親んでもらえる。高速道路は自動車交通のためというのがずっと私の頭の中にあったが、市民は必ずしもそうではない。高速道路を、どういう形で市民に親んでもらえるかという



ことを考えることが重要だ。勿論道路の円滑な交通の確保が一番大事なのはいうまでもないが。

**【司会】** 前原さん、向井さんには、公社職員プロパーOBとして公社に対する提言をお願いします。

**【前原】** 維持管理の時代になってくる。維持管理だけをやっていると、他からの刺激も無いということで、ぼんやりしてしまう。今のままでいいやと現状維持のまま進んでいってしまうといけない。公社職員の皆さんには本日の話のようなDNAも流れているので、これからも創意工夫で仕事を進めていって欲しい。

**【向井】** 建設が終わると保全・管理だけになる。建設の経験無しの保全業務だけでは技術職員の技術力が大幅に低下する。如何に技術力を向上させるか。本人の勉強だけでは絶対に無理である。技術力を継続できるよう、例えば、公社がお金をかけて研修するとか、何処かへ派遣するとか、委託業務を何か取ってきて、それをやるか。とにかく技術力の向上と継承の検討が必要である。「技術屋は、放っておいても個人の勉強ですむ。」と思っている事務屋さんがいるが金をかけてでも検討して欲しい。そういうことをしないと、技術の向上や継承はできない。これは、私が一番心配しているところだ。前原さんが言ったように、それぞれのモチベーションを上げるということも当然必要だが、組織体としての技術の継承、技術力を伸ばすということ全体として考えていってほしい。その一点だけ。

**【徳永】** 公社経営を一生懸命にやられているとは思いますが、一言申し上げると、普通車の利用料金110円値下げの平日昼間時間帯割引の社会実験中で、無料化はないとは思いますが、今後どんどん厳しい外圧がくる。それに対してどう対応していけるか経営上の観点から非常に難しい所にくるものと思っている。

もう一点、皆さん方のお話と重複するが、今の整備計画81.2km網がもうすぐ完成するが、本当にそれでいいのか。長瀬さんや石川さんからお話がでたが、ネットとしての中京都市圏の基幹公共道路交通網、しかも道路交通の主力を占める名古屋高速道路だから、ヤレヤレこれで建設が終わった、これからは維持管理の時代ですと素直にいくのかということ、ちょっと立ち

止まって考える必要があるのではないか。

向井さんが先ほど仰っていたが、建設が終わってくると技術力が低下する。これだけハイレベルな技術力の継承には、色々な方法があるだろうが、やはりそういう問題認識を持つ。そのことが非常に大事だと思っている。

**【司会】** 予定の時刻になりました。本日は、たくさんのお話ありがとうございました。また、最後にはそれぞれの観点からの貴重なご提言もいただきました。皆様方のご発言を十分踏まえ、今後我々公社の人間もしっかり頑張っていかなければならないと改めて痛感しました。引き続きのご指導を最後をお願い申し上げて、これで本日の座談会を終わりたいと思います。

本日は長時間にわたりどうも有難うございました。

以上

# 40周年を機に新たな出発を

前理事長 登内 洋人  
(平成14年10月9日～  
18年10月8日 在任)



理事長を命ぜられた平成14年8月は、大変暑い季候が続くまさに真夏のことでした。

あの4年間は、貴重な経験であったと思います。

そのころ庄内川にかかる清須線の橋りょう（後に「赤とんぼ橋」）の工事が先行して行われ、続いていよいよマンションの立ち並ぶ鳥見町から庄内通まで進行する時期にあたり、堀越ランプ（現：鳥見町出入口）の設置について1万人を超す人々の署名を集め、名古屋市長に設置反対の陳情書が提出されるにいたりしました。

もともと庄内通、押切、明道町にかけては住宅商店等が密集していた箇所、道路幅員が30mと狭い部分もあり、大変な困難が予想されていたところでした。

また、東山トンネルの完成が間近に迫っていました。かつて名古屋大学付近の工事現場に案内され、その大規模な工事に驚かされたものでした。

用地の確保をはじめ、周辺環境に最大の配慮をしながら設計し、工事を遂行してきた技術職員らの苦労は想像するに余りがあります。

そのトンネルが無事完成し、四谷・高針JCT間の開通式を就任から半年後に迎えることができました。

しかし、その後別の大きな課題が待ちかまえていたことも確かです。

四谷・高針JCT間の工事費約1,700億円をいかに償還していくのか。

県・市及び両議会と利用するお客様や一般県民・市民の意見は、料金値上げに対して大変厳しいものがありました。

最後に経営改善という課題です。

大きな財源と多くの人々の努力・協力があつて建設された名古屋高速道路という大きな資産も、使っていただく多くのお客様があつてこそ生きてくるわけです。

料金をいただくにあたっては、お客様目線で考えていく習慣も大切だと感じたところです。各方面からご意見をいただき、お客様目線をより強化した経営改善計画の策定を迫られたところです。

さて、いよいよ東海線が完成いたしますと本格的な管理の時代にはいることになるでしょう。高速道路を利用するお客様にとって最も負担が小さく、長持ちのする道路とするため、これから本格的に知恵を結集して、百年も二百年もいやそれ以上長きにわたってこの社会資産を維持管理し、多くの人々の知恵を結集して、この社会資産の保持に努めたいものです。