

通行料金

- 第 1 節 通行料金制度
- 第 2 節 料金認可の経過



高速6号清須線 開通記念サイクリング (平成19年12月1日)



高速6号清須線 フリーウォーク (平成19年12月2日)



高速6号清須線 フリーウォーク (平成19年12月2日)



高速6号清須線 開通式テープカット (平成19年12月9日)



高速6号清須線 開通式記念演技 (平成19年12月9日)
(名古屋市消防音楽隊 リリーエンゼルス)



高速4号東海線 山王JCT～六番北 開通式テープカット (平成22年9月4日)



高速4号東海線 木場～東海JCT フリーウォーク (平成23年11月1日)



高速4号東海線 木場～東海JCT 開通式テープカット (平成23年11月19日)

第1節 通行料金制度

道路の整備は、租税によって行われ、建設された道路は無料で一般交通の用に供することが原則となっているが、限られた租税による道路整備だけでは社会経済の発展に伴って大幅に増大した交通需要に対処することができなくなったため、昭和27年に道路整備特別措置法が制定され、道路法上の道路に対する有料道路制度が設けられた。さらに、事業の効率的運営を図るとともに広く民間の資金を活用することを目的として、31年に日本道路公団が、その後首都高速道路公団、阪神高速道路公団及び本州四国連絡橋公団が順次設立され、これらの公団による有料道路の整備が急速に進められた。

45年に、地方道路公社法が制定され、都道府県又は政令で指定する人口50万人以上の市において一般有料道路の建設・管理を行うことができるようになり、同年9月に、同法に基づく第1号の道路公社として名古屋高速道路公社が設立された。

有料道路制度は、借入金を主な財源として道路を建設し、利用者から徴収する料金をもってその返済に充てるものであり、料金の決定は極めて重要な意味を持っている。

そのため、有料道路の料金の決定基準及び手続が道路整備特別措置法（特措法）に定められており、料金の決定に当たっては、国土交通大臣の認可を受けなければならないこととされている。

1 料金決定の2原則

高速道路の通行料金の額は、償還主義と公正妥当主義の2原則に則して決定される。

ア 償還主義

一定の料金徴収期間内の料金収入をもって、その建設に要した費用、維持修繕等の管理費用、借入利息等償還期間内に必要な費用の全てを賄

うことをいうものであり（特措法第23条第1項第3号、同法施行令第7条第2項及び第8条第1項第2号）、概念図で示すと、図4-1-1のとおりとなる。

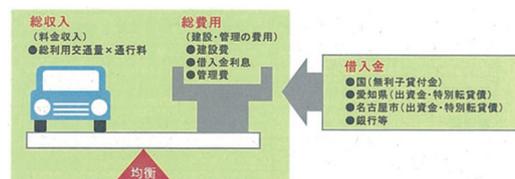


図4-1-1 償還主義の概念図

イ 公正妥当主義

料金が、他の交通機関の料金や物価の水準に比較して妥当な水準にあることをいうものである（特措法第23条第1項第4号）。

2 料金決定に係る制度等

ア 料金プール制

都市高速道路では、各々の路線が連絡しあい全体として一つのネットワークを形成してはじめてその機能が発揮されるものであるため、国土交通大臣が定める自動車交通上密接な関連を有する道路については、その道路ごとに、一定の料金徴収期間内の料金収入総額と償還対象費用の合計額が見合うように料金を定める料金プール制を採用している。

名古屋高速道路においても、国土交通大臣により、現在開通している路線全体が自動車交通上密接な関連を有する道路として定められ、料金プール制を採用している。

イ 均一料金制・対距離料金制

有料道路には、利用する距離に応じて定める「対距離料金制」と、距離にかかわらず均一とする「均一料金制」の二つの料金制度があるが、名古屋高速道路では、「均一料金制」を採用している。

均一料金制のメリットとしては、

①料金体系が簡素なため料金収受の時間が短時

第4章 通行料金

間で済み、都市内の大量の交通を効率的かつ円滑に処理することができること

- ②利用距離が長いほど割安となるため、長距離交通の高速利用を促すことになることから、平面道路との役割分担の効果が高くなることなどがあげられる。

ウ 料金圏の設定

都市高速道路が利用形態の異なる圏域に跨る場合には、別の料金圏として設定することが合理的である。

名古屋高速道路では、名古屋線と尾北線（高速11号小牧線、高速16号一宮線）を別料金圏として設定している（図4-1-2参照）。

これは、名古屋線と尾北線とで利用特性が異なることに加え、名古屋線の料金を名二環の料金より高くすることにより、名古屋都心部に流入する通過交通を名二環に迂回・分散させることを意図したものである。

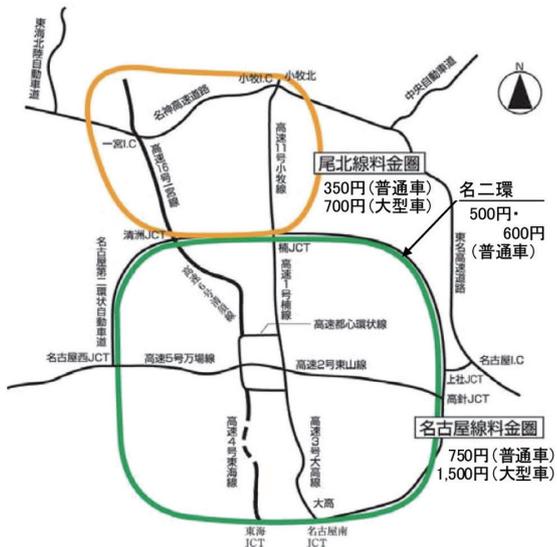


図4-1-2 料金圏

エ 料金徴収期間（償還期間）

名古屋高速道路の料金徴収期間は、換算起算日から40年以内とされている。

この徴収期間については、平成9年4月の有料道路整備資金貸付要領（建設省道路局長通知）の改正により、30年以内から40年以内

に改正されたものである。

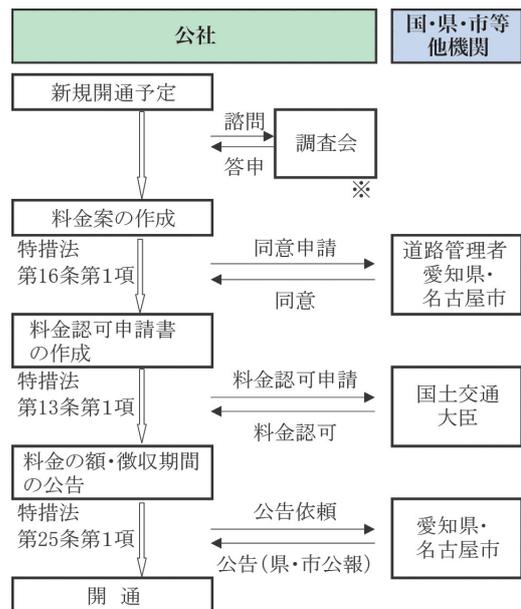
なお、換算起算日については、当初は「最初の開通の日」とされていたが、これでは後から建設された路線の建設費を短期間で償還しなければならず、料金水準が急激に上昇することになってしまうことから、「各路線の建設費と建設期間（開通日まで）とを加重平均して算出した日」を料金徴収期間の換算起算日とされた。

3 料金決定の手続

料金は、国土交通大臣の認可を受けて決定する。

公社では料金案の作成手続をより一層慎重にするため、平成6年10月に、学識経験者等で構成する「名古屋高速道路公社料金問題調査会」（調査会）を設置した。

以降、料金改定に当たっては、公社の理事長が調査会に諮問し、調査会における審議、検討を経た上で答申を受けるものとし、その答申を踏まえて、公社が料金案を作成することとしている（図4-1-3参照）。



※調査会は、名古屋高速道路の料金問題の基本的な事項について調査、審議する際に、必要に応じてお客様のご意見を聴くことができる。

図4-1-3 料金決定手続

第2節 料金認可の経過

名古屋高速道路の通行料金については、昭和54年7月の第1回認可に始まり、平成22年8月までに計19回の認可を受けているが、ここでは、その主なものについて述べる。

1 第1回(昭和54年7月)～第11回(平成12年11月)

第1期開通の高速大高線高辻～大高10.9kmの料金を、普通車400円、大型車800円で、昭和54年7月13日に運輸・建設両大臣から初めて認可を得た〔第1回〕。

その後、60年5月に高速3号大高線鶴舞南JCT～高辻、高速都心環状線の東新町～東別院が開通し、開通延長が15.0kmとなった際に、料金を普通車400円から500円に改定する認可を得た〔第2回〕。

61年10月に高速5号万場線名古屋西JCT～新洲崎JCT及び高速2号東山線の新洲崎JCT～白川を開通させたが、このときは、次期開通予定の高速東山線白川～吹上及び高速都心環状線東別院～山王JCT～新洲崎JCTの4.9km(都心小ループ)も合わせた28.0kmで料金認可を得て、名古屋西JCT～白川の開通から約1年半経過後の63年4月に、都心小ループ開通と併せて普通車600円に改定した。

また、名古屋西JCT～白川が開通したときには、高速大高線と連結していなかったため、両路線を連続して利用する場合の取扱いを検討した。両路線は、本来名古屋高速道路網を形成する一体的な道路であり、連結が確実であることから、1回の料金で両路線を連続利用できる乗継券方式を採用することとして認可を受けた〔第3回〕。

63年12月に高速1号楠線楠～萩野2.2kmが開通した際には、平成3年3月開通予定の楠JCT部0.1kmと前述の28.0kmを合わせた30.3kmの料金認可を受けた。

この認可において、楠～萩野は極めて短距離の区間であることから、この区間のみを利用するお客様に配慮し、特定区間料金制度(普通車150円)を設けた。

また、楠～萩野と既開通区間とは連結していないため、両区間を連続利用する場合は前述の乗継券方式を適用し、均一料金で利用できるようにした〔第4回〕。

平成元年の消費税3%の導入と9年の消費税5%への改定に際しては、料金所での渋滞の激化防止等のため、料金の改定ではなく、回数券の割引率を改定することで4年3月に認可を得、対応した〔第5回〕。

その後、6年8月に高速都心環状線名駅～明道町～丸の内の1.7kmが開通〔第6回〕し、7年の高速楠線萩野～東片端JCT及び高速都心環状線丸の内～東片端JCT～東新町の5.9kmが開通(都心環状線が全線開通)した際に、料金認可を得て650円に改定した〔第7回〕。

13年3月の高速11号小牧線楠JCT～小牧南の開通に際しては、前節②で述べたとおり、新たに別の料金圏を設定することとし、あらかじめ11年12月に尾北線料金圏(普通車350円)を設定する認可を得た〔第11回〕。

2 第12回(平成15年2月)

高速東山線四谷～高針JCTは、トンネル式構造となったため、従来の高架式構造に比べて多額の事業費(km当たりで約3倍)を要し、料金改定の必要が生じた。

都市高速道路のネットワークの整備に要する投資額が年々増大する一方、我が国の高速道路の料金が諸外国に比べて高いことやデフレによる割高感の増大などにより、高速道路の料金について当時厳しい批判にさらされていた。

公社においては、このような厳しい社会情勢の中、平成13年8月に第13回料金問題調査会を開

催し、以降6回にわたって、事業内容、料金制度、償還計画策定のための諸条件等の基礎的事項について審議検討がなされた後、14年11月の第19回調査会において、公社理事長から「高速2号東山線四谷～高針及び高速3号大高線大高～名古屋南JCTの新規供用並びに震災対策の改築事業の実施に伴う料金のあり方」について諮問がなされた。

この諮問を受けて、調査会は、愛知県トラック協会など道路利用者からの意見聴取も行いながら審議を行い、14年12月に調査会から意見書が理事長に提出された。

この意見書において、「名古屋線の料金の普通車750円への改定が妥当」との意見と併せ、「公社の経営効率化と利用者サービスの向上」が公社に求められた。

また、「改定が妥当」との調査会の意見に対して、同月に、愛知県知事と名古屋市長からは「料金改定の実施時期については、可能な限り据え置くこと」と「利用者へのサービス向上を図る施策を実施すること」の二つの要請があった。

同時期に、改定により均一料金としては国内最高額になることから、各党の愛知県議員団や名古屋市会議員団から「料金改定を取りやめること」や「拙速な改定を避けること」などの要望書が提出された。

公社は、これらの意見を踏まえ、

- ①料金改定は高速東山線開通日から1年経過後に実施する。
- ②尾北線料金圏の楠～豊山南、堀の内～小牧に特定料金（普通車200円）を導入する。
- ③名古屋線と東名阪自動車道を乗継ぐ場合の回数券による割引制度及び1万円・2万円の定額回数券を導入する。

以上3点を表明することで、同月末に道路管理者の同意を得た。

なお、道路管理者の同意に当たって、愛知県議会建設委員会と名古屋市会土木交通委員会において、公社の経営合理化及び償還期間の延伸など国

の制度に関わる諸施策の検討などについて意見があり、これを受けて、愛知県建設部長及び名古屋市緑政土木局長から公社理事長に対し、これらの課題について努力するよう要請がなされた。

このような経過を経た上で、15年2月に、名古屋線料金圏の料金を普通車750円に改定することの国土交通大臣認可を受け、高速東山線四谷～高針JCT開通から1年後の16年3月29日に料金を改定した。

③ 第13回(平成15年10月)～第17回(平成18年10月)

平成15年10月の第13回料金認可の際には、障害者割引の手続の簡素化と16年3月から運用開始となるETCの障害者割引への適用を図った。

また、高速16号一宮線清洲JCT～一宮8.9kmの開通に当たり、16年7月に調査会に諮問し、同年11月に「一宮線の料金についても小牧線の料金と同じ普通車350円とすること」と「今後の名古屋高速道路全線の整備に当たって、名古屋線料金圏における750円（普通車）を上げることのないように、より一層の経営改善の取組みが重要である」との意見書が調査会から提出され、17年2月に料金認可を受けた〔第14回〕。

17年12月の第16回料金認可の際には、ETCを活用した料金施策を導入したが、この導入に至る経緯は、次のとおりである。

11年に日本道路公団等が発行するハイウェイカードの偽造問題が発生し、数々の対策がとられたが問題の解決とはならず、15年2月には5万円及び3万円の高額ハイウェイカードが販売停止に、その後17年9月には全てのハイウェイカードが販売停止になった。

また、回数通行券についても首都及び阪神高速道路公団において、多数の偽造券が発見される事態が発生したため、17年1月に両公団で全ての回数通行券の販売を停止し、同年3月には日本道路公団においても停止した。

公社においても、16年10月に偽造回数通行券が発見されたため、お客様への周知の徹底、警察との連携、料金所でのチェック体制の強化等を図った。偽造回数通行券の使用は、犯罪行為であり、利用者負担の公平性の観点からも徹底した対策を進める必要があったが、公社が3公団と同様に回数通行券の廃止を行うためには、回数通行券を利用されているお客様への代替措置や料金所の渋滞緩和施策も同時に行うことが必要となることから、ETCを活用した多様な料金施策を実施することとし、料金所のETC専用レーンの設置を進めた。

ETCの導入により、お客様にとって快適なノンストップ走行が可能となり、渋滞の緩和、CO₂の削減による環境改善や料金収受にかかるコストの削減が図られるので、ETCを利用するお客様のみならず、ETCを利用されないお客様も含め大きなメリットが期待される。

このようなことからETCを活用した料金施策を導入することとし、17年9月にハイウェイカードを、18年2月には回数通行券を廃止した。

このとき新たに導入したETCを活用した料金割引は、時間帯に応じた割引（夜間割引）、曜日に応じた割引（日曜祝日割引）、距離に応じた割引（端末特定区間割引）及び利用頻度に応じた割引（マイレージ割引・コーポレートカード割引）である。なお、夜間割引・端末特定区間割引については、「名古屋高速・東名阪社会実験協議会」を設け、社会実験による検証の後本格実施した。

4 第18回(平成19年11月)・第19回(平成22年8月)

平成19年11月に高速6号清須線明道町JCT～清洲JCT 7.0km、22年8月に高速4号東海線山王JCT～六番北 2.8kmの料金認可を受けたが、両認可とも、16年11月の調査会の「名古屋線料金圏における750円（普通車）の料金を上げることのないように、より一層の経営改善への取

組みが重要である」との意見書を踏まえ、料金を据え置いた内容であった。

昭和54年7月13日の第1期開通から平成22年8月30日の第19期開通までの、開通延長と通行料金の推移は表4-2-1のとおりであり、またその間の料金認可の経過は表4-2-2のとおりである。

5 国による高速道路料金の引下げ

平成20年8月に発表された「安心実現のための緊急総合対策」により、物流コストの引下げを通じ国民生活や地域経済を支援する観点から、「中日本高速道路（株）などの高速道路料金の引下げ（平日夜間割引時間帯の拡大・休日昼間割引の導入・深夜割引の割引率拡充）」が、国の施策として同年10月（一部は9月）から実施された。

さらに、同年10月に発表された「生活対策」により、21年3月から高速道路利便増進事業を利用して、次のような各種の割引が実施された。

①休日特別割引

地域活性化を図るため、地方部の高速道路で、休日に普通車以下を対象に、終日5割引で上限料金1,000円とする。

②平日割引

物流効率化を図るため、地方の高速道路で、終日の割引率30%。

③首都・阪神高速道路の割引

休日を終日500円とする。

ただし、これらの施策は、地方道路公社が管理する道路には適用されなかった。

第4章 通行料金

■表 4-2-1 開通延長と通行料金の推移

(1)

年度	昭54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	平元	2	3	4	5	6
開通延長(km)	10.9	→	→	→	→	→	15.0	22.3	23.1	30.2	→	30.3	→	→	→	32.0
普通車 料金(円)	名古屋線 400	→	→	→	→	→	500	→	→	600	→	→	→	→	→	→
尾北線																

(2)

年度	平7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
開通延長(km)	37.9	→	→	→	→	46.8	49.6	53.3	→	62.2	→	→	69.2	→	→	72.0
普通車 料金(円)	名古屋線 650	→	→	→	→	→	→	→	750	→	→	→	→	→	→	→
尾北線						350	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→

■表 4-2-2 料金認可の経過

回	認可年月日	開通年月日等	路線名	開通区間	料金(普通車)等 (新料金適用年月日)	開通延長 (累計)
1	昭54. 7.13	昭54. 7.25	高速2号	大高～高辻	400円	10.9km
2	60. 4.30	60. 5. 7	高速2号 高速分岐3号	東新町～高辻 鶴舞南JCT～東別院	500円 (60.5.8)	4.1km (15.0km)
3	61.10.17	61.10.27	高速1号	名古屋西JCT～白川	500円	7.3km (22.3km)
		62. 8.31	高速名古屋新宝線	新洲崎JCT～名駅		0.8km (23.1km)
		63. 4.26	高速1号 高速名古屋新宝線 高速分岐3号	白川～吹上 山王～新洲崎JCT 山王～東別院	600円	4.9km (28.0km)
4	63.12. 2	63.12.21	高速2号北部	楠～萩野	600円 150円(楠～萩野間63.12.21) *特定区間料金の導入	2.2km (30.2km)
		平 3. 3.19	高速2号北部	楠JCT		0.1km (30.3km)
5	平 4. 3.23	消費税転嫁に伴う 料金改定日 4.5.1	—	—	600円 *回数通行券のみ消費税転嫁	(30.3km)
6	6. 8.12	6.9.12	高速名古屋新宝線・朝日線 高速分岐2号	名駅～明道町 明道町～丸の内	600円	1.7km (32.0km)
	6. 9.20	障害者割引措置の 拡充実施日 6.10.1	—	—		(32.0km)
7	7. 9. 1	7.9.19	高速2号 高速分岐2号	萩野～東新町 丸の内～東片端JCT	650円(7.9.20) *特定区間料金の廃止	5.9km (37.9km)
8	9. 5.12	消費税転嫁に伴う 料金改定日 9.6.3	—	—	650円 *回数通行券のみ消費税転嫁	(37.9km)
9	10. 8.25	障害者割引措置の 拡充実施日 10.9.1	—	—	650円	(37.9km)
10	12. 2. 1	50回券の販売日 12.5.1	—	—	650円 *回数通行券に50回券追加	(37.9km)
11	12.11. 8	12.12.11	高速1号	吹上～四谷(西行き)	名古屋線 650円 尾北線 350円(13.3.10) *尾北線料金圏の設定	3.5km (41.4km)
		13.3.10	高速名古屋小牧線	楠JCT～小牧南		5.4km (46.8km)
		13.6.1	高速1号	吹上～四谷(東行き)		(46.8km)
		13.10.19	高速名古屋小牧線	小牧南～小牧IC		2.8km (49.6km)
12	15. 2. 3	15.3.23	高速2号	大高～名古屋南JCT	名古屋線 650円 (16.3.29～ 750円)	0.1km (49.7km)
		15.3.29	高速1号四谷高針線	四谷～高針JCT	尾北線 350円 特定料金 200円(15.3.29)	3.6km (53.3km)
13	15.10.30	障害者割引の手續の 簡素化実施日 15.12.1 ただし、ETCは16.3.1	—	—	—	(53.3km)
14	17. 2. 1	17.2.11	高速清須一宮線	清洲JCT～一宮	名古屋線 750円 尾北線 350円(小牧線・一宮線) 特定料金 200円(小牧線)	8.9km (62.2km)
15	17. 3.25	セット回数券の廃止日 17.4.1	—	—	—	(62.2km)
16	17.12.26	理事長が別に定める日 (マイレージ割引等は 18.2.1)	—	—	導入:マイレージ割引、コーポレートカード 割引、端末特定区間割引、 ETC特別割引(期間限定) 廃止:回数券、ハイウェイカード	(62.2km)
17	18.10. 6	18.11.1	—	—	夜間割引 0～6時 20%割引 22～24時10%割引	(62.2km)
18	19.11.12	19.12.9	高速名古屋朝日線	明道町JCT～清洲JCT	名古屋線 750円 尾北線 350円 特定料金 200円(小牧線)	7.0km (69.2km)
19	22. 8.30	22.9.4	高速名古屋新宝線	山王JCT～六番北	名古屋線 750円 尾北線 350円 特定料金 200円(小牧線)	2.8km (72.0km)

注)路線名及び開通区間は、整備計画上のものである。

手探りの歩み

高速道路関係の先輩公団が、相次いで民営化されたこともあって、公社の健在ぶりが際立っているのは喜ばしい限りです。

私が入社したのは設立間もない昭和47年でした。草創期ならではの規定の整備に始まって、常に新しい業務に携わることができたことは幸いでやりがいを感じたものです。

しかし新しいことだけに何からどうすればいいのかといったことから入らなければならず、正に手探りの状況でした。

初期の頃に携わった数ある業務の中で、取分け印象に残っていることについて振り返ってみたいと思います。

・昭和54年 第一期料金認可

認可申請に至るまでの検討段階で様々な試算を行うわけですが、演算は専門業者の大型電算機で行うのです。プログラムは首都公団のものが先例としてあり、これを借用させてもらいました。建設費・交通量始め前提となる様々なデータと設定料金を入力シートに落とし込み、これを基に電算機を回すためのカードを作成する。

普通ならキーパンチャーが行う仕事なのですが、経費節約で我々が電算業者のオフィスへ毎回出向き、女性ばかりのパンチャー室の片隅で機器を借りて行った。テンポのいい音の飛び交う中、こちらは一枚ずつパチン・パチンと一つのケースにつき100枚くらい作成。

後はできたカードを先方に渡してコンピューターをランしてもらうのですが、途中でストップしてしまうこともままあり、原因を追求しなければならず、そのときの徒労感たるや今も覚えています。

ところで、キーパンチャーという職業も今は聞かなくなったが、入社当時の事務機器を思い出すと懐かしい…

コピーはまだ湿式があり、カーボン紙も使われていた。計算はもちろん算盤で、計算尺もあつ

た。出始めた計算機は数字が電光表示の大きなもの。文書の清書はタイピストによる和文タイプライターという時代だった。

・平成55年 公社債券の流通化

民間資金の調達方法は、昭和46年にシンジケート団ができて以降債券発行によることとなった。ところが公社の債券に市場流通性がないことからいささか条件が悪い。こうしたことから当時の経理担当理事から、公団の債券と同じように流通性が与えられないか研究するよう仰せつかった。

さてどうしたものか。これは公社法の成り立ちから調べるしかないと思い、財務局から出向の課長にお願ひし、大蔵省で制定時に関与されていた部署の紹介を受けた。

いざ単身出向いて事情を聞いて回る中で、外に出られた方が詳しいと紹介され、某事業団まで足をのぼしました。

こうして分かったことは、地方道路公社は国の機関である公団とは異なり、調達資金の規模も小さいため証書借入を前提に考えられていたことから、債券を発行するとしても流通性については必要なしという判断であった。

ならば流通性を与えるには、証券取引法の改正しか道はないことになるのではと伺ってみれば、一公社のためにあり得ないとの感想。

結局、このときは当公社のみでなく同じ調達方法を取る公社が一致協力して取り組むしかないとレポートを締め括った。

元々発足の経緯からして公団と公社の違いはあって、その根底に国と地方という発想が横たわっている具体例を目の当たりにしたようで、考えさせられたものの大いに勉強になった。

こうした手探りで作業はその後も続いたが、何事も「なせば成る」とはよく言ったもので、時代や考え方は変わってもこの精神は生き続けている。(中島 鋭夫)

初めての開通（昭和54年7月）の思い出

この40年誌が発刊される頃、名古屋高速道路の全体計画も高速4号東海線六番北～木場間3.9kmの完成を残すのみとなり、ほぼ全線が完成の域に達したことに感慨深い思い出となっていることと思います。

しかし残る未開通区間には、六番町の大規模交差点と東海道新幹線高架橋梁の真上に高速道路の橋梁を架設するという最後の難工事を控えており、この架設工事が無事完了し、高速4号東海線が早期に全線開通することを心から願っている次第です。

さて、昭和54年7月25日、名古屋高速道路としてはじめて高速3号大高線高辻～大高間10.9kmが開通の運びとなりました。この初めての開通の月に生まれた人は、平成24年7月で満33歳になり、まさに働き盛りの年齢です。

同様に、高辻～大高間10.9kmも開通の日から33年間休みなく働きつづけていますが、その間数度にわたるリフレッシュ工事あるいは阪神・淡路大震災を教訓にした橋脚耐震補強などの維持補修・改良工事により、現在も元気に活躍しており、今後も安全で快適な都市高速道路として働きつづけるものと期待しています。

私は昭和47年4月入社以来、53年3月まで6年間、公社の資金調達業務に従事していましたが、同年4月、当時の経理課（現財務課）予算担当に異動となりました。

この時期は、名古屋高速道路で最初の開通予定の約1年前で、運良く(?)その日から、公社ではじめての営業関係収支予算概算要求（案）を策定する作業に入ることになりました。当時の上司は、課長が名古屋市、係長が愛知県からの派遣でしたが、都市高速道路の営業関係予算を策定するのは全員がはじめてで、連日議論を重ね手探りの

中、国の査定項目である維持改良費を含めた営業関係収支予算概算要求（案）の大枠を、53年初夏の建設省概算要求ヒアリングに備え建設事業概算要求（案）と併せ策定しました。

その後、国・愛知県・名古屋市の予算査定を受け、紆余曲折を経て54年3月31日付けで昭和54年度公社予算（案）は愛知県知事・名古屋市長の承認を得、その予算を裏付けに初めての開通式を迎えました。

次に待ち構えているのが決算です。予算の執行段階では、開通時期の若干のずれ、あるいは計画交通量と実績交通量との差などにより、収入予算額に対し収入決算額は下回ったものの、経費の節減・圧縮などにより民間資金（いわゆる収支差不足分の借入金）調達の際に必要な愛知県・名古屋市の債務保証枠が不足に至らず昭和54年度決算が確定したことに、担当理事さん始め関係職員全員が安堵したことを鮮明に覚えています。

また、初めての開通を控え、お客様から受け入れる「高速道路料金収入」の受け入れ体制を構築するため、都市高速道路の運営管理の大先輩である首都高速道路公団（現首都高速道路株式会社）の実務担当者数名を研修講師として招き、会議室に数日間こもり実務処理の具体的手法について研修を受けたことも脳裏に蘇ってきます。

間もなく名古屋高速道路も81.2kmの全線開通を迎え、新たな1ページが開かれることとなりますが、名古屋高速道路が日本一安全で快適な都市高速道路として多くのお客様にご利用いただけることを心から祈ると同時に、この40年間に培われたノウハウを礎に若い職員の方々が更に大きく飛躍し、活躍されんことを期待しています。

（山下 和義）