

防災対策と工事安全対策

第1節 防災対策

第2節 工事安全対策

平成7年1月17日 阪神・淡路大震災



平成23年3月11日 東日本大震災



警察・消防との合同訓練（緑橋換気所）



緑橋換気所防災訓練（1）



緑橋換気所防災訓練（2）



緑橋換気所防災訓練（3）



緑橋換気所防災訓練（4）



訓練状況の把握（緑橋換気所施設管制室）

第 1 節 防災対策

1 防災体制

(1) 防災関係法の変遷

昭和 34 年に大きな被害をもたらした伊勢湾台風を契機に災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）が 36 年 11 月に制定された。この法律に基づき、国は中央防災会議において防災基本計画を策定し、地方公共団体は地方防災会議において地域防災計画を策定している。

一方、駿河湾を中心とする東海地震に備えて、大規模地震対策特別措置法（昭和 53 年法律第 73 号）が制定され、大規模な地震が発生した場合に著しい被害が生ずる恐れがある地域を地震防災対策強化地域に指定するとともに、地震観測体制の整備等の措置を定めて国全体で防災対策がとられている。

その後、平成 7 年 1 月 17 日に発生した阪神・淡路大震災を契機に、災害対策基本法、大規模地震対策特別措置法が改正されるとともに、地震防災緊急事業五箇年計画の作成、調査研究の推進などを目的として、地震防災対策特別措置法（平成 7 年法律第 111 号）が 7 年 6 月に制定された。

このように、大きな自然災害等の発生を契機として国の防災体制が強化されており、それに合わせて公社の防災体制もその都度見直しを実施してきた。

(2) 防災体制の整備

公社では、開通当初の昭和 54 年に「名古屋高速道路公社災害対策要綱」を定め、災害が発生した場合において、被害の拡大を防ぐとともに速やかに災害復旧を行うための防災体制の整備を図ってきたが、63 年 5 月 11 日に災害対策基本法第 2 条に基づき、公社が愛知県知事より指定地方公共機関に指定されたことを受け、平成 4 年 4 月に同法第 6 条に基づき「名古屋高速道路公社防災業務計画」を作成し、防災に関し公社が処理すべ

き業務の大綱を定め、防災活動の総合的かつ計画的な推進を図ることとした。

また、防災業務計画の作成を受け、要綱を改正し各部室の災害対策活動実施要領を定めた。

さらに、中央防災会議において観測データの蓄積や新たな学術的知見等が得られてきたことから、14 年には名古屋市が新たに東海地震に係る地震防災対策強化地域に指定されたことを受け、大規模地震対策特別措置法に基づく「名古屋高速道路公社地震防災応急計画」を定め予知型地震に備えるとともに、これまでの要綱を廃止し、14 年 10 月に新しい災害対策要綱を定めた。

公社の防災業務関係の規程等をまとめると表 10-1-1 のとおりとなっている。

■ 表 10-1-1 防災業務関係規程等

地震以外の災害	地震発生以後	防 災 業 務 計 画	防 災 業 務 計 画	災 害 対 策 要 綱	災 害 対 策 活 動 実 施 要 領	災 害 対 策 要 綱 取 扱 要 領	防 災 ハ ン ド ブ ック
			調査情報 地震発生	地震防災 応急計画			

(平成23年度末現在)

(3) 災害配備体制

公社の平成 23 年度の災害配備体制は表 10-1-2 のとおりであり、非常体制（3 号配備）の場合及び警戒体制（2 号配備）の場合で非常かつ重大な災害が発生した場合又はその恐れがある場合には、災害対策本部を設置して災害対策業務の迅速かつ適切な実施を図ることとしている。

■表 10-1-2 災害配備体制

区分	準備体制 (1号配備)	警戒体制 (2号配備)	非常体制 (3号配備)
	主として情報連絡活動にあたり、状況によって速やかに上位の体制に移行する体制	準備体制を更に強化し、災害に対する警戒を強め状況に応じた応急対策を実施する体制	会社の全力を挙げて災害対策活動を実施する体制
指令基準	1 「愛知県」、愛知県の「西部」又は「尾張東部」若しくは「尾張西部」に大雨又は洪水に関する警報が発令された場合が必要と認めるとき 2 「愛知県」、愛知県の「西部」又は「尾張東部」若しくは「尾張西部」に台風による暴風又は大雨に関する警報が発令された場合 3 地震が発生し、高速道路等が存する地域で震度4の場合 4 その他、理事長が必要と認めた場合 東海地震調査情報が出された場合（安心情報である旨を明記して発表された場合を除く。）	1 高速道路等に重大な災害が発生する恐れが著しく切迫していると認める場合 2 高速道路等に相当大きな災害が発生した場合 3 強い地震が発生し、高速道路等が存する地域で震度5弱の場合 東海地震注意情報が出された場合	1 高速道路等に重大な災害が発生した場合 2 大地震が発生し、高速道路等が存する地域で震度5強以上の場合 東海地震の警戒宣言が発令された場合

前述したように会社は災害対策基本法に基づく指定地方公共機関に位置づけられており、また名古屋高速道路は関係機関の防災計画の中で緊急輸送道路の役割を担っている。このような重要な役割を会社が担っていることを踏まえ、災害時の円滑な対応及び職員の防災意識の高揚を図ることを目的として、東海地震をはじめとする大規模地震を想定した防災訓練を毎年実施するとともに、全職員への防災ハンドブックの配布や情報伝達・安否確認、非常参集訓練等を行っている。

なお防災ハンドブックの中では、表 10-1-3 に掲げる防災 10 箇条の注意事項を挙げ、職員の意識啓発を図っている。

■表 10-1-3 防災 10 箇条の注意事項

- ① 我々は名古屋高速道路及びお客様の生命・財産を守るという重大な責務を負っていること。
- ② 職員全てが防災業務従事職員であり、24 時間会社職員であること。

- ③ 今この時に緊急事態が発生したら、お客様及び高速道路のために何をすべきかを心しておくこと。
- ④ 真にやむを得ない場合を除き、常に連絡が出来る状態を維持すること。
- ⑤ 如何なる状況下においても、何をなすべきかを考え最善の方策を講じること。
- ⑥ 悪い情報ほど早く、変更があれば速やかに伝えるべき者へ状況を伝えること。
- ⑦ 推測あるいは情報源が不明確な情報に左右されないこと。推測と事実とを混合しないこと。情報は必ず情報源を確認すること。
- ⑧ 「……と思います。」という無責任な発言は禁句。各自が責任者の意識をもつこと。
- ⑨ 緊急時に規則・形式・体面にとらわれるな。今、なすべきことを真剣に考えること。
- ⑩ 人命・安全を最優先とし、後世に恥じない行動をとること。

平成 23 年度には突発型地震を想定した初動訓練を実施しているが、その訓練の想定条件等は、次のとおりであった。

1) 想定条件

東海・東南海・南海地震 3 連動（震度 6 強のプレート境界型）地震が突発的に発生した場合を想定

2) 名古屋高速道路の被害

- ア. ジョイント段差 10cm 程度の道路構造物の被害
- イ. 照明灯具の落下、標識柱の倒壊等道路付属物の被害
- ウ. 地震による高速道路上の交通事故の発生
- エ. 電力の供給停止による電気被害（自家発電設備への切替）
- オ. NTT 回線の混雑による通信被害（国土交通省とのマイクロ回線、衛星電話対応）
- カ. 本社ビル等社屋の軽微な建物被害

3) 訓練

- ア. 災害対策本部及び黒川(保全施設・管理部)・黄金(建設部)の現場対応本部の立ち上げ、運営等訓練(突発型地震発生と同時に必要な初動体制の構築)
- イ. 通行止の実施、お客様の避難誘導訓練
- ウ. 緊急交通路・緊急輸送道路の機能確保のための運営等訓練

2 防災施設

昭和53年6月に制定された大規模地震対策特別措置法では、大規模地震に関し防災上緊急に整備すべき施設として避難地、避難路、消防用施設等が定められている。公社においても、平成7年1月の阪神・淡路大震災を契機に設置した地震総合対策検討委員会(委員長 副理事長)において整備方針を定め、同年7月に非常口の設置など具体的な方針を決定した。

非常口の他、地震計、非常用発電設備、防災通信施設等についても、8年1月に初めて整備計画に組み入れ、順次整備を進めてきている。

(1) 非常口

地震災害等の際に、高速道路上のお客様が安全・円滑に避難できるよう、高架区間では約1kmごとに1カ所で避難が可能となるように、22年度現在66カ所の出入口と、33カ所の非常階段を設置している。高速道路上の遮音壁部に避難用の扉を設け、非常階段を通じ高架下の平面道路上に避難できるようになっている(写真10-1-1, 2参照)。非常階段の出口正面には、広域避難場所の看板を設置し、お客様が安全な場所へ避難できるようにしている。

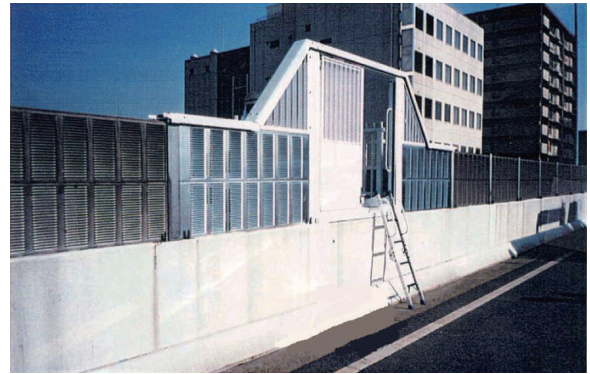


写真 10-1-1 高速道路上の非常口



写真 10-1-2 高架下の非常階段出口

また、半地下区間及びトンネル区間には、約500mごとに1カ所で避難が可能となるように6カ所の出入口の他、非常階段を23カ所設置している。

(2) 地震計等

1) 地震計

地震計は、平成7年度から16年度にかけて6カ所に設置し、計測機器をそれぞれの箇所につき3基(地下1m、橋脚柱下端、橋脚柱上端)設置している(表10-1-4参照)。

表 10-1-4 地震計の設置路線等

設置路線(観測局)	設置年度
高速1号楠線(黒川)	平成7
高速3号大高線(星崎)	
高速5号万場線(千音寺)	
高速2号東山線(高針)	平成14
高速11号小牧線(小牧南)	平成15
高速16号一宮線(西春)	平成16
高速4号東海線(港明、東海)	平成24(予定)

2) 非常用発電設備

電力の送電停止に備え、公社の非常用発電設備として平成8年度から順次自家発電設備（ガスタービン）を設置している（表10-1-5参照）。各発電設備が受け持つ配電エリアは図10-1-1のとおりである。

自家発電設備により、黒川交通管制センターと緑橋施設管制センターの監視制御卓、無線装置及び電話交換機並びに黒川ビル・緑橋換気所のビル内に必要な建物照明の電源が、停電時に12時間供給可能となっている。

■表 10-1-5 自家発電設備の設置箇所

設置箇所	設置年度	規格 (KVA)
石元	平成9	500
黒川	平成8	2,000
千音寺	平成9	375
緑橋	平成14	3,500 ×2台
高針	平成14	200
清須	平成19	400
港明	平成23	400

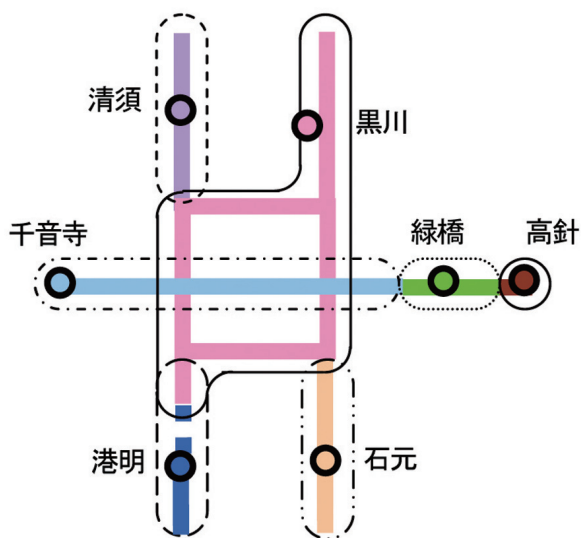


図 10-1-1 自家発電設備設置箇所・配電エリア

3) 防災通信施設

平成7年度に、災害時の情報・命令系統の

整備拡充を図るため、建設省中部地方建設局との間に道路災害対策用通信回線を整備した。これにより、中部地方建設局と建設省本省間の通信回線を使用して公社と本省との電話・ファックス等の直結通信線が確保された。

また、14年度には、愛知県防災無線網の端末設備が黒川ビルに整備され、防災無線による電話・ファックス等の直結通信線が確保された。

さらに、19年度には、停電時や携帯電話回線の不通時における通信手段として衛星電話を配備した。

(3)トンネル防災設備

東山トンネルは、半地下構造区間と接続しており、換気、防災施設についても半地下構造区間との整合性を図る必要があった。このため、平成2年度から施設計画等の検討を行い、8年度には「高速1号東山トンネルの換気・防災検討委員会」（委員長 水野明哲工学院大学教授）において、「道路トンネル非常用施設設置基準」（昭和56年4月建設省通知）を基に、さらに他機関の実施例なども調査検討し、トンネル及び半地下区間を一体とした非常用施設配置計画を策定した。

トンネルの非常用施設の設置のための等級区分は、道路延長及び交通量に応じて、AA、A、B、C、Dの5区分の基準が建設省（国土交通省）において定められている。公社では、東山トンネル区間はAA級の、半地下構造区間の四谷付近及び春岡付近はA級の、トンネル等級を指定していない半地下構造区間は、前後の道路に準ずる等級の防災施設を配置した。区間全体の非常用施設設置状況は、図10-1-2のとおりである。

また、異常事態発生時に、迅速な状況の把握と二次災害の防止を図るため、テレビカメラ（100m間隔）、水噴射ノズル（5m間隔）、消火器・消火栓（50m間隔）等を配置した。なお、テレビカメラは、火災の際の視認性を確保するため火災によるカメラの故障リスクを考慮し3台のカメラで捕捉できるような設置間隔とした。

施設名	招制構造区間 (0.76km)	半地下構造区間 (断続トンネル区間 0.87km, 半地下区間 1.1km)	トンネル構造区間 (下り線 3.56km, 上り線 3.19km)	高針
非常電話	300m間隔	100m間隔	300m間隔	100m間隔
押ボタン式通報装置 (50m間隔)				
火災検知器 (25m間隔)				
消火器 (50m間隔)				
消火栓 (50m間隔)				
誘導表示板 (50m間隔)				
排煙設備				
避難通路 (500m間隔)				
給水栓 (250m間隔)				
無線通信補助設備				
ラジオ再放送設備				
拡声放送設備				
水噴霧設備 (50m 1区画, 2区画同時放水)				
テレビカメラ		200m間隔	200m間隔	
緊急車出入口	○→ 吹上東・西出入口(下り) ○← 吹上西・東出入口(上り)	○ 春岡入口(下り) ○← 春岡出口(上り)	○→ 四谷出口(下り) ○← 四谷入口(上り)	○→ 高針出口(下り) ○← 高針入口(上り)
非常駐車帯	○	○	○	○

図 10-1-2 非常用施設設置状況

3 地震対策

(1) 地震発生時等の安全対策

1) 地震が発生した場合

地震が発生した場合には、直ちに気象庁から地震に関する情報を入手するとともに、名古屋高速道路の6カ所の路線に設置している地震計からデータを収集し、公安委員会（高速道路交通警察隊）と直ちに協議を行った上で、表 10-1-6 の震度階級に応じた交通規制を実施している。

■ 表 10-1-6 震度階級と交通規制内容

震度階級区分	交通規制内容
震度 4、震度 5 弱	40km/h の速度規制
震度 5 強以上	通行止

道路情報板、路側放送、ハイウェイラジオ、ハイウェイテレホン等により情報を提供するとともに避難誘導を行う。また、交通管理隊のパトロールカー等を出動させ、高速道路全線の巡回点検、高速道路の損壊状況やお客様の被害状況等を調査し、さらに、緊急輸送車両の通行路を確保するため、通行の支障となる走行不可能車両、落下物、倒壊物等の排除を速やかに行うこととしている。

2) 東海地震関連情報が発表された場合

東海地震関連情報が気象庁から発表された場合は、地震発生の場合と同様に公安委員会（高速道路交通警察隊）と交通規制について協議を行い、「調査情報（臨時）」と「注意情報」が発令された場合には速度規制を、「警戒宣言」が発令された場合には通行止を実施し、お客様の

安全確保に努めることとしている。

なお、名古屋市と東海市は、大規模地震対策特別措置法第3条に基づく地震防災対策強化区域に指定され、同法第40条の規定に基づき「愛知県地域防災計画」が策定されている。この計画では警戒宣言が発せられた場合は、公社は同法第24条に基づき、公安委員会の要請を受けて名古屋高速道路全路線を対象とした交通の流入制限及び走行抑制を行うことになっている。さらに、公社は道路状況の把握とともに警戒宣言等のお客様への周知徹底を行うことになっている。

(2) 耐震補強

我が国は世界有数の地震国で、度重なる地震により大きな被害を受けているが、地震の被害を受けるたびに道路橋示方書の改訂が行われ、耐震設計基準が強化されてきた。

鋼橋やコンクリート橋などの対象別に整備されてきた道路橋示方書等が昭和46年に初めて一つの道路橋示方書としてまとめられた。55年には、53年の宮城県沖地震等を受けてコンクリートの許容せん断応力度が引き下げられ、平成2年には、昭和58年の日本海沖中部地震後などを受けて地震時保有水平耐力法の導入、動的応答解析法による照査方法などが示された。

公社では、「平成3年度震災点検要領」（建設省道路局通達）に従って、平成2年以前の道路橋示方書を適用した橋脚を対象に、5年度から橋脚の柱主鉄筋段落とし部、帯鉄筋間隔の耐震性能の照査を行い、補強方法の検討を行った。このような状況の中、7年1月17日に発生した兵庫県南部地震により、阪神高速道路の橋脚の倒壊、桁の落橋等の被害が発生し、大地震への備えの重要性と都市全体の防災の強化の必要性が改めて痛感されることとなった。

兵庫県南部地震の経験を踏まえ、橋脚の変形性能を考慮した耐震設計についての「兵庫県南部地震により被災した道路橋の復旧に係わる仕様（復

旧仕様）」（平成7年2月）に準拠した耐震補強工事に公社は着手した。その後8年にはプレート境界型地震タイプIと内陸直下型地震タイプIIの2タイプの耐震設計手法を確立させた道路橋示方書が示された。

橋脚の耐震補強は、5年度から行ってきた柱主鉄筋段落とし部の検討を踏まえ、さらに「復旧仕様」の考え方も取り入れ、7年度から着手し、8年度から「平成8年道路橋示方書」を適用し9年度までに施工を完了した（表10-1-7参照）。

■ 表 10-1-7 橋脚耐震補強

実施年度	コンクリート橋脚 (RC,PC,SRC)	鋼製橋脚	合計
平成7	288/290	0	288/290
平成8	292/336	0	292/336
平成9	59/69	257/380	316/449
計	639/695	257/380	896/1,075

注) 数値の分子は補強実施数、分母は補強対象数。
なお、分母と分子の差は、補強の必要のない橋脚数

1) コンクリート橋脚

名古屋高速道路の橋脚は、ほとんどが平面道路の中央分離帯に設置されており、このうち、交差点等では平面道路の建築限界までの間が狭いことから、RC（鉄筋コンクリート）橋脚の柱の補強方法は、鋼板巻立工法（図10-1-3参照）を標準とした。また、補強鋼板の厚さは、加工や溶接部の品質管理を考慮して9mm標準とし、橋脚柱の地震時における耐力を向上させるとともに、粘り強い構造とした。

PC（プレストレストコンクリート）橋脚柱及びSRC（鉄骨鉄筋コンクリート）橋脚柱についても、RC橋脚柱と同様に耐力換算し鋼板巻立工法を採用した。なお、PC橋脚柱、SRC橋脚柱の耐力換算による耐震設計については、「正負交番繰り返し載荷実験」によりその妥当性を確認した。

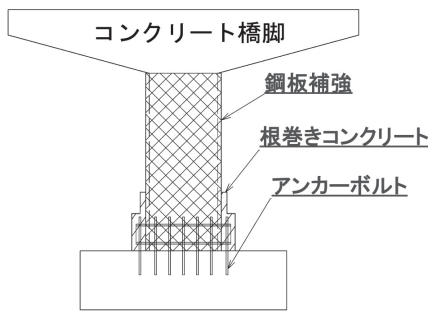


図 10-1-3 コンクリート橋脚の鋼板巻立法

2) 鋼製橋脚

鋼製橋脚については、平成 8 年の道路橋示方書で定められたタイプ II（内陸直下型）の地震動が起きた場合でも、限定された損傷にとどめ、橋としての機能の修復応急対応ができることを設計方針として、耐震性能の照査を行った。

補強方法としては、橋脚本体構造のフランジ・ウェブへの直接の溶接を避け、矩形断面の柱についてはボルト締めによるリブ補強と中詰コンクリートのマンホール下端までの追加充填を行うことを標準とし（図 10-1-4 参照）、円形断面の柱については柱の上端まで中詰コンクリートを追加充填することを標準とした。

なお、高速都心環状線と高速 1 号楠線の、桁と橋脚が剛構造となっている立体ラーメン橋については、タイプ II 地震動に相当する地震動に対しても、十分な耐震性能を有し安全性があると確認されたことから、補強工事は行わなかった。

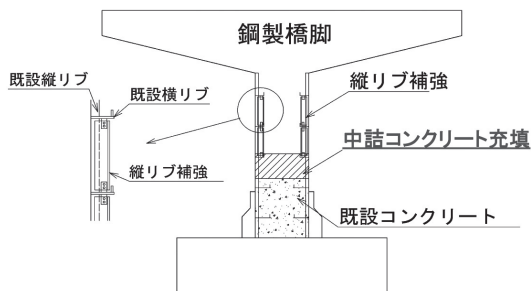


図 10-1-4 鋼製橋脚のリブ補強・中詰コンクリート充填

3) 上部工

ア. 一般的な耐震補強

兵庫県南部地震では、上部構造に関して、橋桁の落下、ジョイント部の損傷などの被害が発生した。このため、上部構造の耐震対策として、高速 3 号大高線の鋼単純鈎桁について、桁の連続化（写真 10-1-3 参照）を行い落橋防止を図るとともに、騒音・振動の低減、維持管理の省力化等を図った。桁の連続化を行った箇所では、中間支点での負反力（浮き上がり）に対するボルトによる固定や、既設橋脚に適切に水平力を分担させるための鋼製支承からゴム支承への取替えを実施した（表 10-1-8 参照）。

また、連続桁と桁の連続化ができない曲線桁等の単純桁の上部構造については、支承の照査を行い、支承の橋軸直角方向への補強、橋軸方向への変位制限装置（写真 10-1-4 参照）の設置等の対策を実施した。

単純桁、連続桁に共通の対策としては、必要桁かかり長の確保のための受け台、落橋防止装置（写真 10-1-5 参照）、段差防止装置の設置等の対策を実施した。

なお上部構造の耐震補強工事は、交通量の多い主要幹線道路上で行うことがほとんどであるので、標準的な施工方法としては、道路の夜間規制を行いながら落下防護工を行った上で、部材搬入、部材架設及び現場塗装を行う方法を採用した。



写真 10-1-3 桁の連続化

■ 表 10-1-8 上部構造の耐震補強実施箇所数
(単位:箇所)

年度	桁の連続化	落橋防止装置の改良	計
平成10	23	44	67
平成11	16	93	109
平成12	15	18	33
平成13	20	65	85
平成14	23	55	78
平成15	31	65	96
平成16	6	78	84
合計	134	418	552

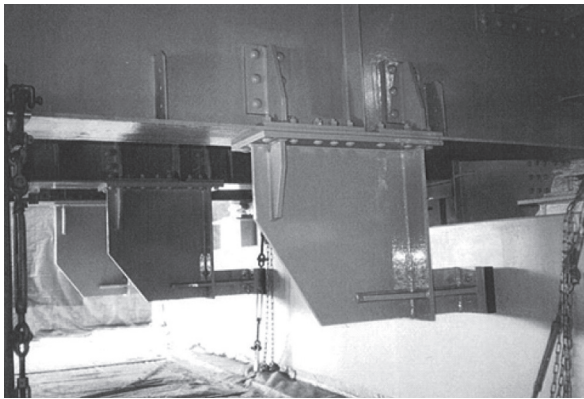


写真 10-1-4 変位制限装置



写真 10-1-5 落橋防止装置（PC ケーブル）

イ. 特殊な箇所の耐震補強

①黒川出入口

黒川出入口は、ループ形状の立体構造物であるため、動的応答解析に基づき詳細に検討を行った上で補強を行った。なお、工事に当たっては景観に配慮し、変位制限装置をカバープレートで覆った。

②高速 2 号東山線の若宮大通区間

高速東山線の若宮大通区間は、公園区間でもあることから景観に配慮し梁のない 2 本柱の橋脚構造を採用しているため、橋梁の耐震補強部材としては座屈拘束ブレース（写真 10-1-6 参照）を全国で初めて採用した。なお、採用に当たっては、実験や解析により耐震補強に有効であることを綿密に確認した。

③ PC 桁

千音寺料金所、星崎料金所及び名四国道連絡路については PC 桁を採用しているため、千音寺料金所については PC 連続箱桁変位制限装置の設置、星崎料金所については単純 T 型 PC 桁の連続化と横桁の連結化、名四国道連絡路については単純 T 型 PC 桁の連続化と変位制限装置の設置を行った。

④高速都心環状線の立体ラーメン橋

高速都心環状線明道町 JCT～東片端 JCT は、景観に配慮し上下部構造ともに鋼構造により剛結された立体ラーメン橋となっているため、地震時の荷重に対し余裕があったことから、橋脚自体の耐震補強は行わなかったが、連続鋼床版箱桁について、ゲルバーヒンジ（桁の継ぎ目）に落橋防止装置を設置する耐震補強を行った。



写真 10-1-6 座屈拘束ブレース

第2節 工事安全対策

1 安全管理委員会の設置

(1) 目的

平成11年度に建設・維持補修工事の施工に伴う事故が多発したことを受け、事故処理に関して一定のルール化を図る必要性が生じたことから、同年10月に名古屋高速道路公社安全管理委員会要領を制定し、公社内部に安全管理委員会を設置した。

安全管理委員会は、建設・維持補修工事の施工に伴い発生する恐れのある事故の防止、発生した事故の原因の調査、事後措置に関する適切な対応策の立案等を行うもので、次の業務を所掌している。

- ①安全管理体制の整備に関すること。
- ②事故防止対策の安全教育に関すること。
- ③請負業者の指導及び監督の方法等に関すること。
- ④発生した事故の原因調査及び事後措置に関すること。
- ⑤安全な施工方法に関すること。
- ⑥情報連絡に関すること。
- ⑦その他委員長が必要と認める事項。

(2) 組織

委員会の委員長は副理事長、副委員長は工務部・建設部・保全施設部を所管する理事、委員は全部長とした。

なお、委員会の下部組織として幹事会と事故調査専門部会を設置し、幹事会の幹事長は技術監、幹事は関係課長とした。

(3) 事故調査専門部会

平成19年12月に、委員会の下部組織として事故調査専門部会を設置し、工事事故が発生した場合には事故調査専門部会を開催し、事故の調査及び原因の究明を行い、安全管理委員会へ報告することとした。

事故調査専門部会の部会長は技術監、副会長は

技術管理室長、部会員は関係課長とした。

2 安全管理アドバイザーの委嘱

平成16年度から、建設・維持補修工事のより一層の安全を図るため、学識経験者等5名の外部委員を安全管理アドバイザーとして委嘱し、必要に応じ安全アドバイザー会議を開催している。会議では、前年度に発生した事故の総括及び施工中の現場視察を行い、工事事故防止対策、施工計画の内容等について委員会に対し助言及び指導を行っている。

安全管理委員会の構成は、図10-2-1のとおりである。

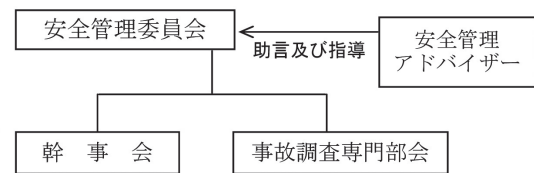


図10-2-1 安全管理委員会の構成

3 安全パトロールの実施

平成16年4月に安全管理委員会要領を改正し、委員長が経験豊富な公社職員の中から統括安全監督員及び安全監督員を指名し、年間を通じて安全パトロールを実施させることとした。安全監督員は工事現場の安全パトロールを実施し、名古屋高速道路全般の結果を集約するとともに現場を監督する職員にその状況を周知することにより、工事安全対策に役立てるものである。なお、22年度は、約30件の安全パトロールを実施している。

この他、建設部及び保全施設部においては、それぞれ安全協議会を設置し、労働基準監督署との合同パトロールをはじめ各種のパトロールを行うとともに職員の安全教育研修を実施し、工事事故の防止に努めている。