名古屋高速道路公社

五十年史

50 Years History

名古屋高速道路公社

五十年史

50 Years History

発刊のことば

「街が変われば、道も変わる」

高度成長期の急速なモータリゼーションの進展を背景に、名古屋高速道路公社は、1970年９月24日に「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産声をあげました。そして、時代は、昭和から平成、そして令和となり、愛知、名古屋の地域社会の発展とともに、高速道路の建設・管理等を実施して、2020年に設立50周年を迎えました。

1979年７月の高辻～大高間10.9㎞の開通から34年を経て、2013年に現整備計画延長81.2㎞全線が開通、今や名古屋都市圏の大動脈に成長しました。そして2021年５月には名二環の名古屋西JCT～飛島JCTが開通し㋮（マルサ）計画が完成、更なる高速道路ネットワークの充実により皆様の暮らしが快適になるのはもちろん、経済効果の向上や交通渋滞の緩和が期待できます。

また、開通と合わせて中京圏の高速道路の料金体系が整理・統一され、名古屋高速は均一料金制から走った分だけの対距離料金制に変わり、公平で利用しやすい料金となりました。

このように、名古屋市内への流出入交通の円滑な迂回分散を促し、一般道路の混雑緩和、地域の交通環境の改善、安全性・快適性の向上など、地域社会を支える都市交通施設としての役割を果たしてまいりました。

「いつも近くに　この街　ありがとう」

50周年という節目を迎え、「ありがとう50年　これからも　この街と」というキャッチフレーズのように、名古屋高速道路をご利用いただいているお客様、当公社の事業にご理解・ご協力いただいている地域の皆様、関係各所の皆様のおかげと、心より感謝申し上げます。

さて、50年目の2020年は、世界中がコロナ感染という未曽有の禍に見舞われました。国民生活、経済活動も自粛を余儀なくされ、交通機関も大きな影響を受け、名高速も交通量が前年比13%の減少となりました。

そんな中の50周年記念事業は、同じく設立・開学50周年を迎え、この地域でともに歩んできた名古屋芸術大学とともに、連携・協力して、橋脚ラッピングアート、50周年ロゴマーク、公社イメー

名古屋高速道路公社
理事長
新開 耕夫



ジソングの記念事業を実施しました。大学の学生によるデザイン、作詞作曲、演奏歌唱による事業参加により、都市交通施設としてのハードな高速道路公社と、教育・研究機関としてのソフトな芸術大学との新しいコラボとなり、従来の周年事業にはない新しい取り組みとなりました。

「新しい街の夢を乗せて、走り続ける」

この地域では、今後、第30回アジア競技大会の開催、リニア中央新幹線の開業が予定されています。こうした社会基盤整備、大規模プロジェクトにより、経済活動の広域化、交流人口の拡大がもたらされます。その効果が名古屋都市圏の隅々に引き渡るよう、高速道路の利便性を高めるため、都心部へのアクセス向上の取り組みとして、高速道路の出入口や渡り線の整備等の早期事業化に向けて関係機関とともに取り組んでいます。

また、ここ数年、モータリゼーションの変革により、自動運転、MaaSなど新技術の開発が急速に進められ、フィールドとなる高速道路の対応も求められる時代となりました。

新技術を取り込みながら、高齢化が進んだ構造物の長寿命化対策としての大規模修繕工事や交通安全対策などに着実に取り組み、「21世紀の資産」として皆様に期待される役割をしっかりと果たしていきたいと考えております。

新しい歴史は新しい人が作るものです。そのためにはこれまでの歴史を学ぶことは欠かせません。そこには先人の知恵と技術、決断と実行、努力と苦労が詰まっています。ここに50年という半世紀に亘る名古屋高速道路の歴史を後世に伝え、今後の公社事業の推進の糧となりますよう、50年史を発刊いたします。

これからも愛知・名古屋の街を支える名古屋高速道路公社であり続けられるよう、職員一丸となって、「安全」「安心」「快適」な道路サービスが進化を続けるため、全力で取り組んでまいりますので、今後とも、一層のご指導ご鞭撻を賜りますようお願いいたします。

令和４年３月

名古屋高速道路公社

五十年史



高速都心環状線　山王JCT



高速都心環状線　丸田町JCT



高速１号楠線　黒川出入口







高速１号楠線　黒川付近から楠方面を望む



高速２号東山線　東山トンネル出入口

高速２号東山線　吹上付近から郊外方面を望む





高速３号大高線　星崎から都心方面を望む



高速３号大高線　堀田付近

高速４号東海線　尾頭橋から都心方面を望む



高速４号東海線　東海新宝から東海JCT方面を望む

名古屋高速道路公社

五十年史



高速５号万場線　黄金付近から都心方面を望む

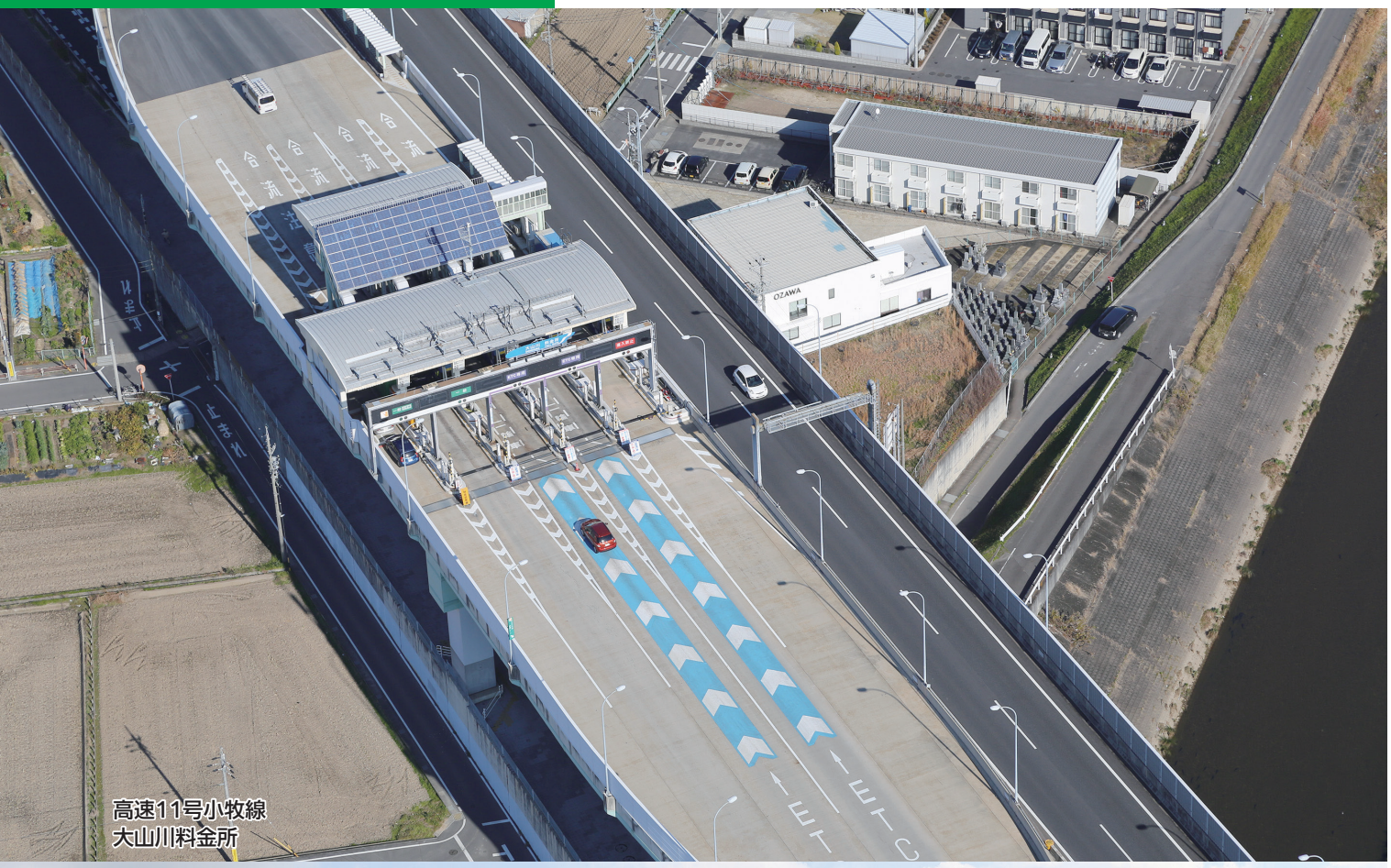
高速５号万場線　黄金出入口付近



高速６号清須線　赤とんぼ橋

高速６号清須線　明道町出入口付近から北側を望む





高速11号小牧線
大山川料金所



高速11号小牧線　小牧南入口付近から
県営名古屋空港方面を望む



高速16号一宮線　一宮IC



高速16号一宮線　清洲JCT付近から一宮方面を望む

名古屋高速道路公社

五十年史

名古屋高速道路網図



路線番号	路線呼称	区間	距離（km）
C1	高速都心環状線	−	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～一般国道155号	8.9
合計			81.2

目　　次

発刊のことば　　名古屋高速道路公社理事長　新　開　輝　夫

口　絵

名古屋高速道路網図

凡　例

第１部　公社50年に当たって伝えたいこと

序章　名古屋高速道路公社の設立と歩み…… 5

第１節　名古屋高速道路公社の構想と設立…… 6

1．名古屋高速道路公社設立の背景…… 6

2．地方道路公社法の制定…… 7

3．名古屋高速道路公社設立の準備と認可…… 7

第２節　名古屋高速道路公社の歩み …… 11

1．設立から第１期開通まで…… 11

2．第１期開通後から全線開通まで…… 13

3．全線開通後から現在まで…… 18

第３節　50年史発刊と内容紹介 …… 20

コラム　公社の記章とナコちゃんマーク …… 21

第１章　名古屋高速道路の役割【地域貢献】…… 23

第１節　名古屋高速道路と周辺高速道路ネットワーク整備

～名古屋高速道路の全線開通後（高速４号東海線開通）の効果～ ……26

1．名古屋高速道路と周辺高速道路ネットワークの整備…… 26

2．移動性・安全性の向上…… 28

3．走行に関するコストと環境への効果…… 33

第２節　中京都市圏への貢献

～名古屋高速道路が中京都市圏にもたらす経済的な効果の検証～……35

1．中京都市圏への貢献…… 35

2．各産業への貢献…… 35

3．中京都市圏の発展を支えるために…… 38

寄　稿　リニア新世紀と名古屋高速道路への期待……名古屋都市センター長　奥　野　信　宏 …… 39

第２章　名古屋高速道路をより利用しやすくする取組み【事業運営】…… 41

第１節　これまでの名古屋高速道路の料金 …… 44

1．料金制度の概要…… 44

2．従来の名古屋高速道路の料金制度…… 45

第２節　料金制度の変更に向けた取組み …… 47
1．国における全国の高速道路料金に関する動向…… 47
2．中京圏の高速道路料金に関する動向…… 47
3．公社における料金見直しに向けた動き…… 49

第３節　利用しやすい名古屋高速道路へ
～高速道路ネットワークの有効活用～……53
1．新たな料金体系の概要…… 53
2．お客様に向けた情報発信等…… 55
寄　稿　ポストリニア時代における先進モビリティ都市名古屋での名高速の一展望
名古屋大学　未来社会創造機構　モビリティ社会研究所　教授　森　川　高　行 …… 57

第３章　安全・安心・快適な道路サービス【安全・安心・快適】…… 59

第１節　交通管理体制
～24時間365日　お客様の通行の安全を見守っています～ ……62
1．交通管制室…… 62
2．交通管理隊の業務…… 63
3．緊急時対応…… 64

第２節　道路の安全対策
～高速道路の安全を保つための取組みについて～ …… 65
1．交通安全対策…… 65
2．大規模修繕工事…… 67
3．東山トンネル天井板撤去工事…… 70
4．道路の点検・補修…… 72
5．災害への備え…… 76

第３節　快適な交通のために
～高速道路を快適に利用できるようにするための取組みについて～ …… 80
1．道路情報の提供…… 80
2．渋滞対策…… 82
3．お客様サービス等の向上…… 85
寄　稿　維持管理への貢献 …… 名古屋工業大学　名誉教授　梅　原　秀　哲 …… 86

第４章　いつも近くに名古屋高速【メッセージ】
～お客様とともに～ …… 87

第１節　お客様とともに50年 …… 90
1．基本となる考え方…… 90
2．「いつも近くに名古屋高速」のキャッチフレーズについて …… 90
3．50年間での節目の出来事…… 91

寄　稿　50周年記念事業～公社と芸術大学のコラボレーション～… 名古屋芸術大学　学長　竹　本　義　明　97
第２節　お客様と公社を結ぶ取組み …… 101
1．名古屋高速道路公社広報資料センター（ネックス・プラザ）…… 101
2．名古屋高速お客様センター及びホームページご意見箱…… 102
3．モニター、お客様満足度調査、お客様の声の反映…… 102
第３節　お客様へのメッセージ …… 104
1．これからも「いつも近くに名古屋高速」…… 104
2．社会的責任の遂行…… 105
3．まとめ…… 111

第２部　各業務への取組みとその成果

第１章　名古屋高速道路の計画と整備効果 …… 117
第１節　名古屋高速道路の計画 …… 118
1．都市計画…… 118
2．基本計画…… 118
3．整備計画…… 118
第２節　都市計画の経緯 …… 119
1．構想時の道路計画…… 119
2．公社設立時の都市計画…… 119
3．東名高速道路名古屋ICへの直結 …… 121
4．第１回目の計画変更（昭和51年11月）…… 122
5．第２回目の大きな計画変更（昭和62年８月）…… 124
6．高針JCTへの接続（平成３年８月）…… 126
7．名古屋市域外への延伸（平成６年２月）…… 127
8．出入口の追加と線形変更（平成６年９月）…… 127
9．一宮・岐阜方面への延伸（平成８年11月）…… 128
10．渋滞対策と出入口の追加…… 129
11．その他の都市計画変更…… 129
第３節　基本計画 …… 130
1．当初の基本計画…… 130
2．基本計画の変遷…… 130
第４節　整備計画 …… 131
1．当初の整備計画…… 131
2．整備計画の変遷…… 132
第５節　名古屋高速道路の道路区分等 …… 137

1．２道路区分等…… 137
2．断面形状…… 137
3．基準・要領等…… 138

第６節　名古屋高速道路の整備効果 …… 139
1．走行時間の短縮…… 139
2．走行経費の節約…… 140
3．交通事故の減少…… 140
4．高速利用による環境の改善…… 140
5．移動圏の拡大…… 140
寄　稿　50年史発刊に寄せて……元理事長　森　　徳　夫 ……142

第２章　名古屋高速道路「建設」の歩み …… 143

第１節　高速３号大高線12.1km …… 144
1．高辻出入口～大高10.9km …… 144
2．鶴舞南JCT ～高辻出入口1.1km …… 148
3．大高出入口…… 149
4．大高～名古屋南JCT0.1km …… 150
5．名古屋南JCTの名二環渡り線…… 150

第２節　高速都心環状線10.3km …… 151
1．東新町入口～鶴舞南JCT1.9km …… 152
2．鶴舞南JCT ～東別院出口1.1km …… 154
3．東別院出口～山王JCT ～新洲崎JCT2.3km …… 155
4．新洲崎JCT ～錦橋出口0.8km …… 156
5．錦橋出口～明道町JCT ～丸の内出口1.7km …… 157
6．丸の内出口～東片端JCT ～東新町入口2.5km …… 159

第３節　高速５号万場線6.8km …… 161
1．新洲崎JCT ～名古屋西JCT6.8km …… 162
2．名古屋西JCTの名二環渡り線…… 165

第４節　高速１号楠線5.6km …… 166
1．萩野暫定出入口～楠出入口2.2km …… 166
2．楠出入口～楠JCT0.1km …… 168
3．東片端JCT ～萩野暫定出入口3.4km …… 169

第５節　高速２号東山線10.3km …… 173
1．新洲崎JCT ～白川出入口0.5km …… 173
2．白川出入口～吹上東出入口2.7km …… 174
3．吹上西出入口～四谷出入口3.5km …… 176
4．四谷出入口～高針JCT3.6km …… 178

5．高針JCTの名二環渡り線…… 184
第６節　高速11号小牧線8.2km …… 185
第７節　高速16号一宮線8.9km …… 188
第８節　高速６号清須線7.0km …… 191
第９節　高速４号東海線12.0km …… 198
1．山王JCT ～六番北出入口2.8km …… 198
2．六番北出入口～木場出入口3.9km …… 202
3．木場出入口～東海JCT5.3km …… 204
寄　稿　50年史発刊に寄せて …… 元理事長　村　上　芳　樹……209
座談会　①東海線３期開通区間建設関係者による「現場」の思い出 ……211
第３章　通行料金制度と料金認可 …… 225
第１節　通行料金制度 …… 226
1．料金決定の２原則…… 226
2．料金決定に係る制度等…… 226
3．料金決定の手続き…… 227
第２節　料金認可の経過 …… 228
1．第１回（昭和54年７月）～第11回（平成12年11月）…… 228
2．第12回（平成15年２月）…… 228
3．第13回（平成15年10月）～第17回（平成18年10月）…… 229
4．第18回（平成19年11月）以降…… 230
第３節　新料金体系への移行 …… 232
寄　稿　公社設立50周年を祝して～建設から管理へ～ …… 前理事長　永　田　　清……234
第４章　管理業務 …… 235
第１節　管理・保全体制の変遷 …… 236
1．管理・保全業務の開始…… 236
2．管理・保全体制の変遷…… 236
第２節　道路管理業務 …… 237
1．高架下の管理及び道路占用許可…… 237
2．原因者工事に係る負担金の徴収…… 237
3．ETCバー接触の対応 …… 238
第３節　営業管理業務 …… 238
1．料金収受…… 238
2．通行台数及び料金収入…… 239
3．乗継制度…… 240

4．未払通行対策…… 240
第４節　交通管理業務 …… 241
1．交通管制…… 241
2．交通管理…… 242
3．特殊車両の通行許可…… 243
第５節　交通管制システムの変遷 …… 244
1．開通当初のシステム（第１次システム・昭和54年）…… 244
2．第２次システム（平成元年）…… 244
3．第３次システム（平成９年）…… 244
4．第４次システム（平成22年）…… 245
5．第５次システム（令和元年）…… 245
寄　稿　名古屋高速道路公社創立50周年に当たって……元副理事長　酒　井　利　夫 ……248
座談会　②名古屋高速24時　交通司令と交通管制室の活動 ……250
第５章　保全施設業務 …… 261
第１節　業務の変遷 …… 262
1．開通当初…… 262
2．東山トンネルの開通まで…… 262
3．東山トンネルの開通後…… 263
4．全線開通後…… 263
第２節　清掃業務 …… 264
1．開通当初…… 264
2．道路構造物清掃作業要領の制定…… 264
3．コストの縮減…… 264
4．東山トンネル・半地下構造区間の壁面等の清掃…… 264
第３節　点検業務 …… 265
1．点検要領の制定…… 265
2．点検要領の改定…… 265
3．点検の実施状況…… 265
第４節　補修工事 …… 267
1．鋼桁等の塗装塗替え…… 267
2．コンクリート構造物の補修…… 268
3．遮音壁の補修…… 268
4．落下防止柵の補修…… 268
5．伸縮装置の補修…… 268
6．大規模修繕…… 269

第５節　標識改良工事 …… 270
1．標識の改良 …… 270
2．改良の具体例 …… 270
第６節　リフレッシュ工事 …… 271
1．初めてのリフレッシュ工事 …… 271
2．全面通行止めによるリフレッシュ工事 …… 271
第７節　東山トンネル天井板撤去 …… 274
1．天井板撤去の背景 …… 274
2．天井板撤去の概要 …… 274
第８節　料金所の新設等の工事 …… 275
1．楠入口専用の料金所の新設 …… 275
2．星崎料金所のブースの増設 …… 275
3．高辻入口・堀田入口の合流長の延伸 …… 275
第９節　附属施設 …… 276
1．電気・通信設備 …… 276
2．料金所等の施設 …… 278
寄　稿　名古屋高速道路への期待 …… 元副理事長　藤　井　元　生 …… 280
座談会　③大規模修繕事業及び東山トンネル天井板撤去の計画から実施まで …… 281
第６章　環境対策 …… 295
第１節　予算の凍結 …… 296
1．背　景 …… 296
2．予算凍結 …… 297
3．予算凍結から都市計画変更に至るまでの流れ …… 298
4．名古屋高速道路環境対策協議会の提言 …… 298
5．予算凍結の解除 …… 299
6．名古屋市都市高速道路調査専門委員の答申 …… 300
第２節　環境に係る制度の変遷 …… 300
1．環境影響評価 …… 300
2．環境基準等 …… 301
第３節　名古屋高速道路の環境対策 …… 306
1．騒音対策 …… 306
2．振動対策 …… 307
3．自動車排出ガス対策 …… 308
4．テレビ電波受信障害対策 …… 308
5．日照阻害対策 …… 309

6．防音工事助成…… 310
7．低周波音対策…… 310
8．モニタリングポストの設置…… 311
9．エコドライブ推進広報…… 311

第４節　景観対策 …… 312

1．景観に関する法令…… 312
2．名古屋高速道路の景観設計…… 312

第５節　環境・景観に配慮した事例 …… 314

1．道路空間に配慮した事例…… 314
2．新たな都市空間を創出した事例…… 315
3．自然環境等に配慮した事例…… 316
寄　稿　出会えた皆様に感謝‼…… 元副理事長　牧　　哲　史 ……317

第７章　渋滞対策と社会実験 …… 319

第１節　渋滞の状況 …… 320

1．渋滞の定義…… 320
2．渋滞状況…… 320

第２節　道路情報の提供 …… 321

1．道路情報板の設置…… 321
2．ハイウェイテレホンと携帯電話・スマートフォンサイト…… 322
3．路側放送…… 323
4．日本道路交通情報センターを介する情報提供…… 323
5．ETC2.0による情報提供 …… 323

第３節　ETC等による渋滞対策 …… 324

1．ETC導入前の対策 …… 324
2．ETCの導入 …… 325
3．ETC導入後の対策 …… 325

第４節　料金施策による渋滞対策 …… 327

1．ETC迂回乗り継ぎ …… 327
2．ETC夜間割引・ETC端末特定区間割引 …… 327

第５節　社会実験 …… 328

1．名古屋高速・東名阪社会実験協議会による社会実験（平成16年10月～ 19年12月）…… 328
2．時間帯割引社会実験（平成20年１ ～ ７月）…… 329
3．平日昼間時間帯割引の拡大に係る社会実験（平成23 年７月～平成25年12月）…… 329
4．社会実験・企画割引等の最近の動向…… 329
寄　稿　名古屋高速道路公社に勤務して…… 前副理事長　平　井　節　生 ……331

第８章　交通安全対策とITSの推進 …… 333

第１節　交通安全対策 …… 334

1．交通事故の現状 …… 334
2．交通安全対策 …… 335
3．死亡事故等を契機とした交通安全対策 …… 337

第２節　ITSの推進 …… 339

1．概　要 …… 339
2．ETC …… 339
3．安全走行支援システム …… 339
4．VICS …… 340
5．パトカーロケーションシステム …… 340

発刊に寄せて　次の50年に向けて …… 名古屋高速道路公社副理事長　畠　中　秀　人 …… 342

第９章　防災・工事安全対策と危機管理 …… 343

第１節　防災対策 …… 344

1．防災体制 …… 344
2．防災施設 …… 346
3．地震対策 …… 347
4．防災訓練 …… 350

第２節　工事安全対策 …… 351

1．安全管理委員会の設置 …… 351
2．安全管理アドバイザーの委嘱 …… 351
3．安全パトロールの実施 …… 351

第３節　危機管理 …… 352

1．危機管理マニュアルの制定 …… 352
2．業務継続計画（BCP：感染症） …… 352

コラム　私の名古屋高速30年史 …… 沖　森　克　文 …… 353

コラム　構造物の診断とこれから …… 鷲　見　高　典 …… 354

第10章　経営の状況 …… 355

第１節　財務状況 …… 356

1．会計処理の特徴 …… 356
2．営業中道路の収支状況 …… 356
3．貸借対照表の概要 …… 357
4．損益計算書の概要 …… 357

第２節　予　算 …… 359

1．公社の予算…… 359
2．年度別予算の推移…… 359
3．投資額・償還額の状況…… 360
第３節　償還計画 …… 361
1．概　要…… 361
2．第25回料金認可に基づく償還計画…… 361
第４節　資金調達 …… 362
1．概　要…… 362
2．出資金…… 362
3．無利子貸付金…… 362
4．特別転貸債…… 362
5．民間資金…… 363
6．公営企業金融公庫資金…… 364
7．交付金…… 365
8．政府助成金…… 365
第５節　契　約 …… 365
1．契約方式の変遷…… 365
2．資格審査…… 366
3．入札監視委員会…… 367
第６節　経営改善計画と中期経営計画 …… 367
1．経営改善計画…… 367
2．中期経営計画…… 368
コラム　建設工事での財産と今後に向けて……荒　巻　景　介 ……381
コラム　名古屋高速道路の損傷について……田　村　敬　介 ……382
第11章　組織・広報等 …… 383
第１節　組織・定員 …… 384
1．組　織…… 384
2．定　員…… 387
第２節　人事管理 …… 388
1．任用制度等の採用…… 388
2．研　修…… 388
第３節　広　報 …… 389
1．ホームページの開設…… 389
2．定期刊行物の発行…… 389
3．広報資料センター（ネックス・プラザ）の開設…… 389

4．お客様満足度調査…… 391
5．名古屋高速道路モニター…… 392
6．ホームページご意見箱…… 392
7．名古屋高速道路公社女性意見交換会…… 392
8．名古屋高速お客様センター…… 392
9．イベント広報…… 393
10．各種イベントと事前・事後の広報活動…… 393
第４節　監査及び検査 …… 394
1．監査の内容…… 394
2．工事等検査…… 394
3．外部監査等…… 394
コラム　広報担当　→　広報課　→　広報室？？…… 間　瀬　鮎　子 …… 396
コラム　料金課の思い出…… 加　藤　穂　純 …… 397

資料編

資料編　目次…… 400
図…… 403
表…… 414
年　表…… 471

名古屋高速道路公社50年史編集委員会
編集後記

凡　　例

⑴　本誌は本編（第１部・第２部）及び資料編により構成した。
本編については、第１部では「公社50年に当たって伝えたいこと」として、現在の取組みを次の５章に分けた。
第１部　公社50年に当たって伝えたいこと
序　章　名古屋高速道路公社の設立と歩み
第１章　名古屋高速道路の役割【地域貢献】
第２章　名古屋高速道路をより利用しやすくする取組み【事業運営】
第３章　安全・安心・快適な道路サービス【安全・安心・快適】
第４章　いつも近くに名古屋高速【メッセージ】～お客様とともに～
また、第２部では公社50年の通史として次の11章に分けて記述した。
第２部　各業務への取組みとその成果
第１章　名古屋高速道路の計画と整備効果
第２章　名古屋高速道路「建設」の歩み
第３章　通行料金制度と料金認可
第４章　管理業務
第５章　保全施設業務
第６章　環境対策
第７章　渋滞対策と社会実験
第８章　交通安全対策とITS の推進
第９章　防災・工事安全対策と危機管理
第10章　経営の状況
第11章　組織・広報等
資料編については、図、表及び年表に分け掲載した。

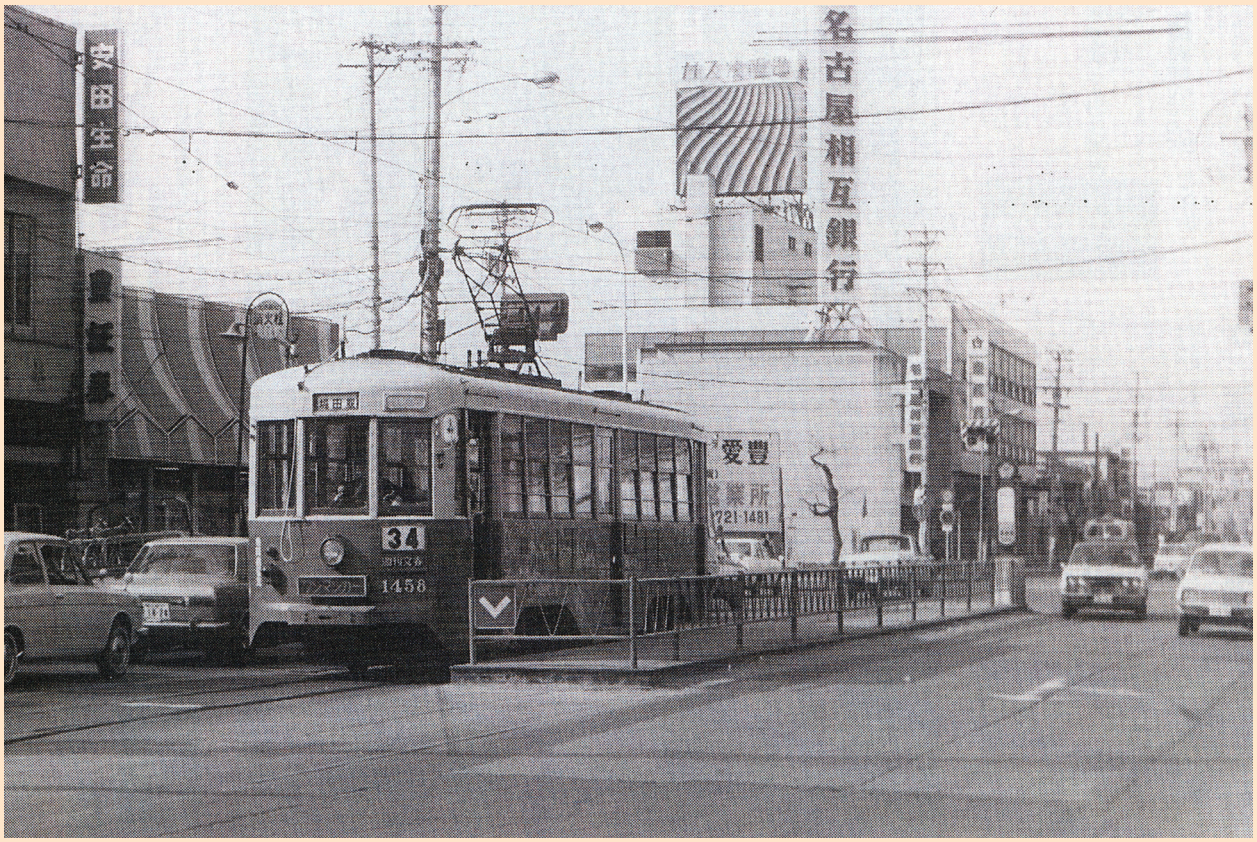
⑵　本誌の記述に当たっては以下の考え方に従った。
１）原則として、名古屋高速道路公社の令和３年３月末現在の状況について記述することとした。統計資料についても、令和３年３月（令和２年度末）のものまでとした。ただし、必要に応じて令和３年４月以降の状況についても記述した。
２）用字・用法については原則として、「公用文における漢字使用等について（平成22年内閣訓令第１号）」に拠り、常用漢字及び現代仮名遣いを使用するとともに、字句及び送り仮名についてはできるだけ統一するようにした。また、表記を柔らかくするため平仮名を多用している。ただし、引用文等については原文のままとした。
３）名古屋高速道路公社の名称は、特に必要な場合を除き「公社」と略称した。また、地方道路公社法を「公社法」、道路整備特別措置法を「特措法」と省略した。
４）外国語及び外来語は、IT、ETCなど一般的なもの、また専門用語等を除き、原則としてカタカナ表記とした。
５）数字は、成語化されたもの等を除き算用数字を用いた。
６）名古屋高速道路の路線名は、原則として管理呼称路線名を用いた。
例　高速３号大高線→３号大高線
また、都市計画、整備計画等を記述する場合の路線名については、それぞれで用いられている路線名を用いた。
例　高速３号大高線→都市計画は高速２号線、整備計画は名古屋市道高速２号
なお、資料編に路線名の対照表を掲載した。
７）現在は名称が変わっている国の省庁、公団、市町村の名称や地名等についても、原則として当時の名称を用い、必要に応じ現在の名称を（　）書きで付け加えた。
８）路線の「供用」は、原則として「開通」に統一した。
９）人名は、原則として敬称を省略した。

第1部

公社50年に当たって伝えたいこと

序　章　名古屋高速道路公社の設立と歩み
第１章　名古屋高速道路の役割【地域貢献】
第２章　名古屋高速道路をより利用しやすくする取組み【事業運営】
第３章　安全・安心・快適な道路サービス【安全・安心・快適】
第４章　いつも近くに名古屋高速【メッセージ】～お客様とともに～

＜Before＞



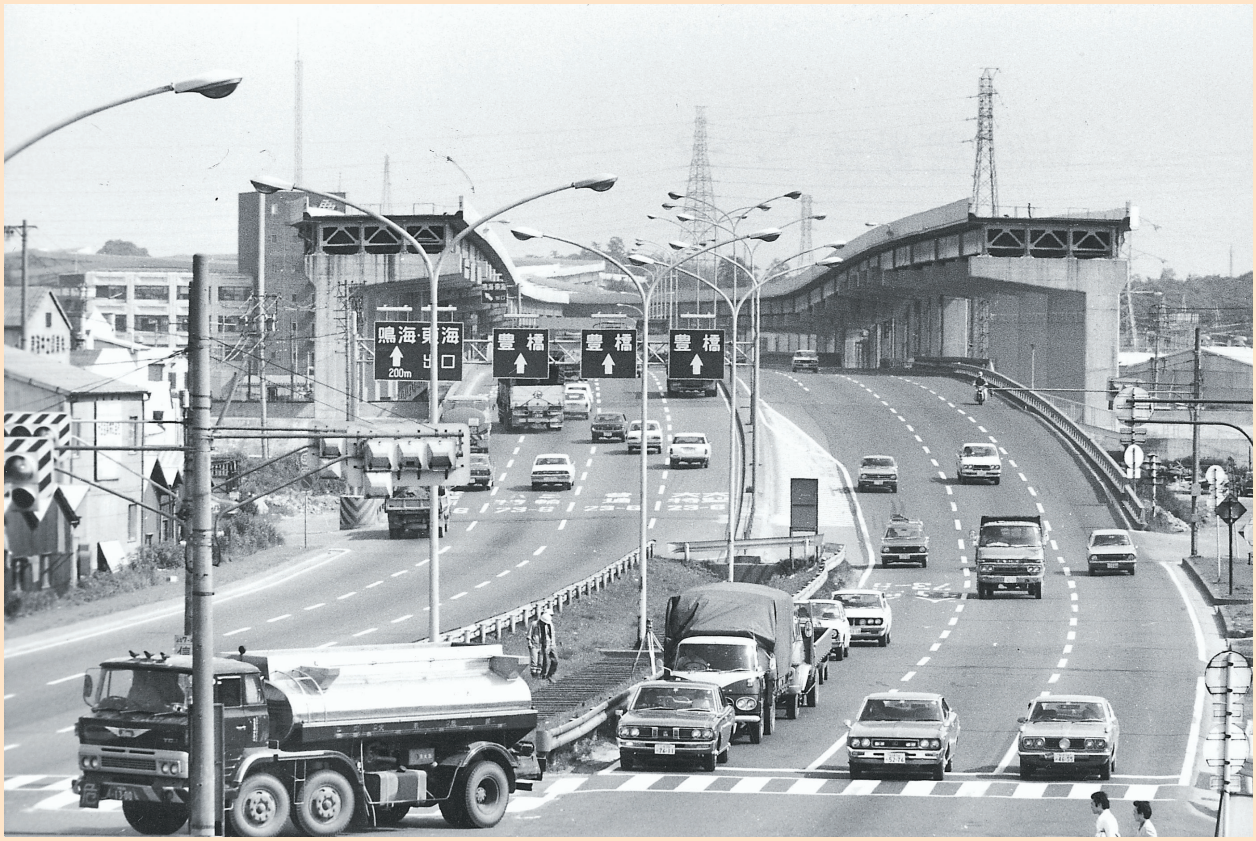
黒川交差点付近（昭和40年頃）
（写真提供：名古屋市交通局）

＜After＞



高速１号楠線と黒川交差点付近（令和３年）

＜Before＞



建設中の高速３号大高線と国道23号（昭和51年）
（写真提供：名古屋市）

＜After＞



高速３号大高線と国道23号（令和３年）

＜Before＞



名古屋市道江川線と東海道新幹線の交差部（昭和40年頃）
（写真提供：名古屋市交通局）

＜After＞



高速４号東海線、名古屋市道江川線、東海道新幹線の交差部（令和３年）

第1部 序章

名古屋高速道路公社の設立と歩み

第１節　名古屋高速道路公社の構想と設立
第２節　名古屋高速道路公社の歩み
第３節　50年史発刊と内容紹介

第１節　名古屋高速道路公社の構想と設立

１．名古屋高速道路公社設立の背景

(1)　高度経済成長と増大する自動車交通

名古屋高速道路公社は昭和45年９月24日に設立された。その設立の背景を概観するに当たって、まず昭和30年代からの高度経済成長と自動車交通の増大について述べておきたい。

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る。池田内閣は昭和35年12月に、36年度を初年度とする「国民所得倍増計画」を策定した。そして昭和37年10月には「全国総合開発計画」を閣議決定し、高度経済成長政策を推進した。その結果、我が国の経済は拡大し、大型の民間設備投資ブームが起こり、個人所得が大幅に伸び、自動車が一般の交通手段として使われるようになり、生産が急増していった。

名古屋市における人口は、昭和30年にはほぼ第二次世界大戦前の水準である130万人台に回復した。その後、人口は増加の一途をたどり、昭和35年に約170万人、昭和45年には約204万人となり、昭和60年頃には約264万人になると予測された。

また、名古屋圏の人口は、公社が設立された昭和45年頃には、名古屋市内よりもその周辺部（名古屋圏）において人口増加が著しくなっていた（表序-1-1参照）。

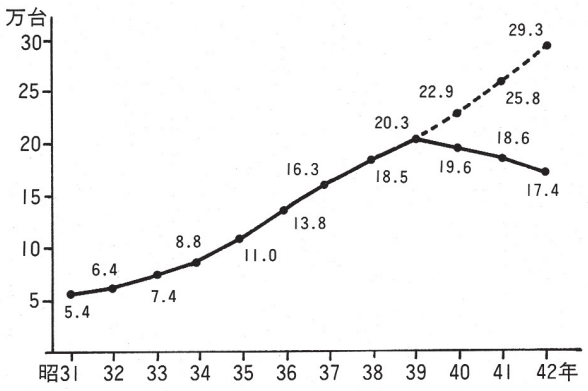
■ 表序-1-1　名古屋市及び名古屋圏における人口の推移と予測

（単位：千人）

地域＼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おおむね半径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、昭和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、昭和39年には20万台に達した（図序-1-1参照）。



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）

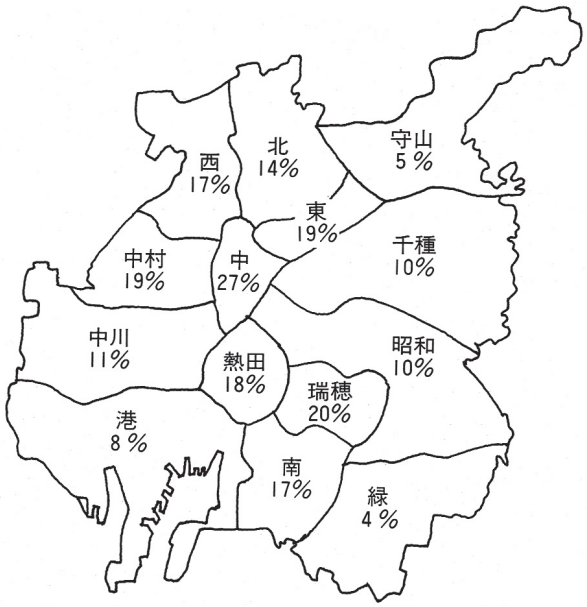
図序-1-1　名古屋市内の自動車保有台数の推移

このため名古屋市内では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。

(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、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いち早く行ったことで、市街地は整然とした街区となった。

しかしながら、名古屋市内の道路率（道路面積÷行政面積×100）は依然として低かった。昭和43年の平均道路率は約11％、東京都区部や大阪市とほぼ同水準にとどまっていた（図序-1-2参照）。



図序-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圏内の名古屋圏においても、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ある。

名古屋市とそれら周辺都市を結ぶ交通需要が増加する中、昭和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、昭和40年の約130万台が昭和50年には約290万台に、昭和60年には約430万台に達すると推計された。

2．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（特措法）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、昭和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て著しく立ち遅れ、国土の総合的な開発と産業経済の発展のためには、さらに急速な整備が必要となっていた。

加えて、首都圏や阪神圏に次いで、名古屋圏で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、この財源はもちろんのこと、事業主体をどこが担うか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や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。しかしながら、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、行政運営上、必ずしも好ましいとは言えないと考えられていた。

建設省（現国土交通省）内部では、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を持っていた。一方で、建設省は当時、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抱えており、当分新しい公団の設置は認めない方針であった。

こうした経緯の中で地方道路公社法案が立案され、同法案は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た。法案は昭和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。

3．名古屋高速道路公社設立の準備と認可

(1)　名古屋における都市高速道路構想の進展

名古屋都市高速道路の構想は、昭和36年に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った。そして同年10月の「都市交通審議会」（運輸大臣の諮問機関）において、都市高速道路の必要性が答申された。

次いで昭和38年６月に、建設省中部地方建設局（現中部地方整備局）、愛知県、名古屋市及び日本道路

公団名古屋支社（現NEXCO中日本）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。

さらに昭和39年３月、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、昭和40年６月に整備計画の基本構想がまとめられた。

名古屋高速道路に関する調査は昭和36年から始まり、これを専門に担当する行政組織として、昭和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。愛知県に続いて名古屋市においても、昭和38年には計画局計画部街路計画課に高速道路調査係が設けられ､県と市が協調しながら基礎調査を続けた。

昭和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」が設置された。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始まった。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うえで、昭和44年度に名古屋都市高速道路の建設計画をまとめた。

また、昭和42年６月、地方関係機関、団体及び地元選出国会議員により「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。

(2)　名古屋高速道路公社の発足・設立

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、同日付けで当時の公社法第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った。その後、同年９月２日に自治大臣（現総務大臣）の承認を得て、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を申請し、同月21日付け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（表序-1-2参照）。

■ 表序-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 NEXCO東・中・西日本〉	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

名古屋高速道路公社の目的は定款第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」と規定している。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

(3)　設立時の組織体制と資金計画

役員は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」こととされた。理事長と監事は設立団体の長が任命し、副理事長と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。

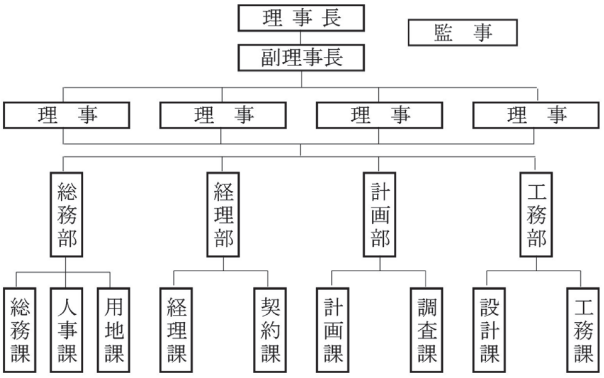
理事長は公社を代表し、その業務を総理し、副理事長は公社を代表し、理事長を補佐して公社の業務を掌理し、理事は理事長と副理事長を補佐して公社の業務を掌理し、監事は公社の業務を監査することが職務とされている。

昭和45年９月24日（公社設立の日）、理事長と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。

なお、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）

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高速道路公団と阪神高速道路公団の組織を参考とし、公社の規模や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）を置いた（図序-1-3参照）。



図序-1-3　公社発足時の組織

また、設立当初の職員定員は79名であった。この定員に対して発足当初の人員は52名だった。その後、12月には67名、翌年１月には73名と、ほぼ定員が充足した。

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、中でも、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高速道路公団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の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に、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。このほか、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公社設立当初の資金計画を表序-1-3に示す。

■ 表序-1-3　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、合計と一致しない箇所がある。

また、公社発足初年度である昭和45年度予算は、表序-1-4に示すように、収入・支出とも総額５億8,700万円であった。

■ 表序-1-4　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

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がそれぞれ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・市からの借入金がそれぞれ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

３号大高線の建設に必要な測量及び設計等に必要な経費として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

第２節　名古屋高速道路公社の歩み

公社の設立から全線開通までの主な出来事をまとめると表序-2-1のようになる。併せて名古屋高速道路のネットワークの開通一覧も図序-2-1に示した。

■ 表序-2-1　公社設立から全線開通までの歩み

年月日	出来事	開通順＊	開通延長（km）	
			区間	延長
昭45．9．24	名古屋高速道路公社設立			
54．7．25	高速３号大高線（高辻～大高間）開通＜名古屋高速道路初めての開通＞	①	10.9	10.9
60．5．7	高速都心環状線（東新町～東別院）及び高速３号大高線（鶴舞南JCT～高辻）開通	②	4.1	15
61.10.27	高速２号東山線（新洲崎～白川）及び高速５号万場線（新洲崎～名古屋西IC）開通＜名古屋西ICにおいて東名阪自動車道と接続＞	③	7.3	22.3
62．8．31	高速都心環状線（新洲崎JCT～名駅）開通	④	0.8	23.1
63．4．26	高速都心環状線（東別院～新洲崎JCT）及び高速２号東山線（白川～吹上）開通＜都心小ループ＞	⑤	4.9	28.0
63.12.21	高速１号楠線（萩野～楠）開通	⑥	2.2	30.2
平３．３．19	高速１号楠線（楠JCT連絡路）	⑦	0.1	30.3
6．9．12	高速都心環状線（名駅～丸の内）開通	⑧	1.7	32
7．9．19	高速都心環状線（丸の内～東新町）及び高速１号楠線（東片端JCT～萩野）＜高速都心環状線が全線開通＞	⑨	5.9	37.9
12.12.11	高速２号東山線（吹上～四谷（西行き））開通	⑩	3.5	41.4
13．3．10	高速11号小牧線（楠JCT～小牧南）開通	⑪	5.4	46.8
13．6．1	高速２号東山線（吹上～四谷（東行き））開通	⑫	-3	46.8
13.10.19	高速11号小牧線（小牧南～小牧IC）開通＜小牧ICにおいて名神高速道路と接続＞	⑬	2.8	49.6
15．3．23	高速３号大高線（大高～名古屋南JCT）開通＜名古屋南JCTにおいて伊勢湾岸自動車道と接続＞	⑭	0.1	49.7
15．3．29	高速２号東山線（四谷～高針JCT）開通＜東山トンネルが開通＞	⑮	3.6	53.3
17．2．11	高速16号一宮線（清洲JCT～一宮）開通＜一宮ICにおいて名神高速道路と接続＞	⑯	8.9	62.2
19.12．9	高速６号清須線（明道町JCT～清洲JCT）開通	⑰	7	69.2
22．9．4	高速４号東海線（山王JCT～六番北）開通	⑱	2.8	72
23.11.19	高速４号東海線（木場～東海JCT）開通	⑲	5.3	77.3
25.11.23	高速４号東海線（六番北～木場）開通＜名古屋高速道路81.2km全線が開通＞	⑳	3.9	81.2

＊図序-2-1の番号に対応



図序-2-1　名古屋高速道路の開通一覧

１．設立から第１期開通まで

(1)　昭和45年

公社は、昭和45年９月24日に設立された。

公社の設立に伴い、建設大臣が名古屋都市高速道路の都市計画の事業を認可した。翌25日には、愛知県知事が名古屋都市高速道路の都市計画（総延長57.5km）を決定するとともに、道路管理者（愛知県・名古屋市）が県道高速名古屋朝日線、県道高速名古屋新宝線、市道高速１号、市道高速２号、市道高速分岐１号、市道高速分岐２号及び市道高速分岐３号を自動車専用道路に指定した。

12月、建設大臣が整備計画（総延長57.5km、事業費1,330億円、工期54年度）及び工事実施計画を許可した。

(2)　昭和46年

昭和46年３月、公社は本社を名古屋市中区丸の内一丁目16番15号のフコク生命館内に移した。高速道路建設では、高速２号線（円上町７丁目～本地通３丁目）の都市計画事業が認可された。

４月、用地部を新設し、総務部用地課を用地部用地課とし、また、監査室、経理部資金課と工事事務

所を設置し、組織の拡充を図った。

５月､技術的な重要事項を調査審議する目的で｢名古屋高速道路公社の技術に関する委員会｣を発足させた。その後、同委員会に、道路計画分科会、都市環境分科会、管理管制分科会を設置した。同月、高速２号線（本地通３丁目～丹後通５丁目）の都市計画事業の認可を受けた。

(3)　昭和47年

昭和47年１月、３号大高線の堀田地区で最初の本体工事（下部）に着手した。

２月、高速２号線（丹後通５丁目～要町）の都市計画事業の認可を受けた。

３月、名古屋市議会では、都市高速道路の建設に当たって「３条件」の尊重と関係住民の納得と協力を得るよう最善を尽くすことを付帯決議した｡また、愛知県議会土木建築委員会では、都市高速道路建設に当たって３条件に加え「８項目」について配慮するよう発言があった。これらを併せて「３条件８項目」と称している。

４月、用地部用地課を用地第一課と用地第二課に分割し、計画部に企画課を新設するとともに、工事事務所を第一工事事務所に組織変更し、第二工事事務所を新設した。

同月、３号大高線（石元～丹後通）の本体工事に着手した。

６月、高速２号線（楠町～黒川本通２丁目）の都市計画事業の認可を受けた。

10月、高速２号線（要町４丁目～大高町）の都市計画事業認可を受けた。

11月、３号大高線（天白川～大高）の本体工事に着手した。

(4)　昭和48年

昭和48年４月、沿道地域の環境保全を図るための調査審議を進めるため、学識経験者20名で構成された名古屋高速道路環境対策協議会を設置した。

６月、名古屋市長が３号大高線（高辻～大高）堀田通の工事現場を視察し、公社理事長に工事一時停止を要請した。７月、３号大高線（堀田地区）の工事を中止した。

12月、名古屋高速道路環境対策協議会から理事長に提言がなされた。

(5)　昭和49、50年

昭和49年９月には名古屋市長が「名古屋都市高速道路計画を総合的に見直し、建設する」旨の見解を発表した。

10月、３号大高線（呼続大橋工区）で着工した。

昭和50年７月、３号大高線（神穂通～石元）の本体工事に着手した。

(6)　昭和51年

昭和51年11月、全体計画の見直しにより、①都心部をループ一方通行方式とする、高速分岐１号線の廃止、②高速１号線東部区間（鏡池通～名古屋IC）を廃止する内容の都市計画変更をした。なお、高速１号線（鏡池通～高針）の変更案は留保された。

11月、３号大高線（丹後通～天白川）の本体工事に着手した。

(7)　昭和52、53年

昭和52年１月、道路管理者（名古屋市長）が市道高速１号線の一部と市道高速分岐１号線の自動車専用道路の指定を解除し、市道高速１号線の自動車専用道路の指定を行った。３月、建設大臣が道路整備に関する基本計画の変更を認可し、５月には整備計画変更（第１回）を許可した。

９月、３号大高線（円上～堀田通）の本体工事に着手した。

昭和53年１月、高速１号線（島井町～畑江通）の都市計画事業が認可された。

４月、計画部調査課を廃止し、業務準備室を設置した。

(8)　昭和54年

昭和54年１月、社団法人名古屋高速道路協会が設立された。

６月、業務準備室を管理事務所に組織変更した。

７月、開通後の環境保全について公社の見解を表明した。同月、建設・運輸両大臣が３号大高線（高辻～大高）10.9kmの料金（普通車400円、大型車800円）を認可した。同月、愛知県警が管理事務所内に高速道路交通警察隊高速分駐隊を設置した。

７月25日、第１期開通（３号大高線高辻～大高）10.9kmが開通した。

なお、12月には、東名阪自動車道（名古屋西～蟹江）が開通している。

２．第１期開通後から全線開通まで

(1)　昭和55～57年

昭和55年９月には公社創立10周年の記念式典を開催した。

昭和56年１月、高速分岐３号線（東別院～鶴舞）の都市計画事業認可を受けた。

７月、都心環状線及び３号大高線（東新町～鶴舞南～円上）の工事に着手した。

昭和57年１月、５号万場線（黄金～新洲崎）の本体工事に着手した。

同年８月、２号東山線（新洲崎～白川）の本体工事に着手した。

(2)　昭和58、59年

昭和58年２月、都心環状線（鶴舞南～東別院）の工事に着手した。

７月、高速分岐３号線（東別院～山王）、高速名古屋新宝線（山王～名駅）及び高速１号線（大須～吹上）の都市計画事業の認可を受けた。

昭和59年４月、用地部（用地第一課、用地第二課）を廃止し、工務部に用地課を新設し、第一工事事務所及び第二工事事務所を統合し、建設事務所（庶務課、工事第一課、工事第二課）を新設する組織改編を行った。

11月、２号東山線（白川～吹上）の本体工事に着手した。

(3)　昭和60年

昭和60年１月、都心環状線（名駅～新洲崎）の本体工事に着手した。

４月、第２回料金認可を受けた。

５月７日、第２期開通として、都心環状線（東新町～東別院）、３号大高線（鶴舞南JCT～高辻）4.1kmが開通した。併せて、料金を普通車500円、大型車1,000円に改定した。

７月、都心環状線（新洲崎～山王）の本体工事に着手した。

なお、３月には名港西大橋が開通している。

(4)　昭和61年

昭和61年10月、第３回料金認可を受けた。10月27日、第３期開通として、５号万場線名古屋西IC～２号東山線白川7.3kmが開通した。この開通は、東名阪自動車道と同時の開通で、名古屋西ICで東名阪自動車道と接続した。

(5)　昭和62年

昭和62年４月、工務部用地課を廃止し、用地管理課と用地補償課を新設、建設事務所庶務課を廃止して工事第一課に統合した。

５月、５号万場線の黄金跨線橋について、我が国最大級の曲線桁橋を一括送り出し架設したものであって、都市内の同種橋梁を安全かつ効率的に架設する場合の先鞭をつけたものとして、昭和61年度土木学会田中賞（作品部門）を受賞した。

８月31日、第４期開通として都心環状線名駅～新洲崎0.8kmが開通した。12月、建設大臣が整備計画の変更（第２回）を許可した。

(6)　昭和63年

昭和63年３月23日、東名阪自動車道（現名古屋第二環状自動車道）（名古屋西～清洲）の開通に伴い、

５号万場線名古屋西JCT連絡路が開通した。

４月、管理事務所に保全課を新設した。

同月26日、第５期開通として、２号東山線白川～吹上、都心環状線新洲崎～山王及び山王～東別院の4.9kmが開通した。料金も普通車600円、大型車1,200円に改定された。同月、高速２号線（萩野～東新町）、高速３号線（名駅～明道町）及び高速分岐２号線（明道町～東片端）の地下・半地下構造を高架構造に変更する都市計画事業認可を受けた。

８月、通算通行台数１億台を達成した。

12月、特定料金収受区間の特定料金を設定した第４回料金認可を受けた。同月21日、第６期開通として、１号楠線楠～萩野2.2kmが開通した。当該区間は、特定区間料金であり、普通車150円、大型車300円であった。

(7)　昭和64（平成元）年

平成元年３月29日、３号大高線堀田出口が開通した。同月、２号東山線（若宮大通）の高架下と周辺街路の整備について、「人と車の調和のとれた道づくり」にふさわしい作品に対して贈られる「人間道路会議」（建設省）の特別賞を名古屋市と共同受賞した。

４月、用地部を設置し、建設事務所と管理事務所を建設部と管理部に改組した。同月、都心環状線（東桜）の本体工事に着手した。

５月、１号楠線（城北～北清水）、１号楠線（山吹）及び都心環状線（新明）の本体工事、６月、都心環状線（那古野）の本体工事に着手した。同月16日、３号大高線堀田入口及び都心環状線東別院入口が開通した。

７月、名古屋高速道路開通10周年記念行事を星崎料金所で実施した。

10月、１号楠線（吹上～四谷通）の都市計画事業認可を受けた。

なお、この年の１月８日に元号が「昭和」から「平成」に変わった。４月、消費税（３％）が導入された。

(8)　平成２年

平成２年４月、１号楠線（黒川～清水口）では本体工事に着手した。同月、組織として係制度を廃止し主査制度を導入した。

５月、１号楠線黒川ランプの工事に着手した。

６月、公社創立20周年記念特別撮影会を若宮大通高架下で開催し、９月には千音寺料金所、金山総合駅にて同記念行事を開催した。

11月、都心環状線（大津橋～東片端）の本体工事に着手した。

12月、料金所渋滞対策として縦列収受ブースを楠、千音寺、星崎、東新町料金所に順次導入していった。

(9)　平成３、４年

平成３年２月、２号東山線（吹上２丁目～大久手町）の工事に着手した。３月19日、第７期開通として、１号楠線（楠JCT部）0.1kmが開通した。これは、東名阪自動車道（現名古屋第二環状自動車道）（清洲東IC ～勝川IC）の開通に合わせたものである。

平成４年２月、２号東山線（大久手～春岡通）の工事に着手した。

３月、回数通行券の販売価格の改定（消費税相当分を転嫁）に伴い、第５回料金認可を受けた。

８月、整備計画変更（第３回）の許可を受けた。

10月、高速１号線（鏡池通４丁目～牧の原２丁目）の事業認可を受けた。

11月、２号東山線（春岡通～南明町）の工事に着手した。同月、３号大高線下り（笠寺～大高）で終日車線規制による集中工事を実施した。

(10)　平成５年

平成５年２月、高速２号線（大高町地内）の事業認可を受けた。４月、企画調査部（調査課・企画課）を新設し、５月に本社庁舎をNUP・フジサワ丸の内ビルに移転した。

６月、２号東山線（田代本通～稲舟通）の工事に着手した。

12月、サービス業務の充実を図るため、学識経験

者等18名による名古屋高速道路懇談会を発足させた。

なお、12月には東名阪自動車道（現名古屋第二環状自動車道）（名古屋IC ～勝川IC）が開通した。

（11） 平成６年

平成６年１月、２号東山線（南明町～田代本通）の工事に着手した。

２月、愛知県知事が名濃道路の都市計画を決定した。

３月、２号東山線（吹上その２工区）、４月、同（稲舟通～四谷）、６月、同（吹上出口）及び同（吹上その１工区）の工事に、７月、３号大高線（大高入口）の工事に、８月、同（大高出口）の工事に着手した。

同月、第６回料金認可を受けた。

９月、建設大臣が高速名古屋小牧線を追加する基本計画を認可した。同月12日、第８期開通として、都心環状線名駅～明道町、明道町～丸の内1.7kmが開通した。同月、第６回料金認可（障害者割引措置の拡充）を受け、10月から障害者割引を開始した。

11月から翌年９月までの期間で、１号楠線楠～萩野が連結工事のため通行止め（延べ300日間）となった。

11月、整備計画変更（第４回）の許可を受けた。

12月、第１回料金問題調査会が開催された。同月、高速名古屋小牧線（豊山町大字青山～北区丸新町及び小牧市大字村中～小牧市多気中町）の都市計画事業認可を受けた。

（12） 平成７年

平成７年１月、阪神・淡路大震災が発生した。同月、公社から阪神・淡路大震災の阪神高速道路被害状況調査に３名を派遣し、阪神高速道路公団への震災復旧第１次応援で５名を派遣し、併せて道路管理パトを提供した。２月、阪神高速道路公団への震災復旧第２次応援として３名を派遣した。

３月、２号東山線（南明その１工区）の工事に着手した。

９月、第７回料金認可（特定料金収受区間に係る特定料金の廃止）を受けた。

同月19日、第９期開通として、１号楠線萩野～東片端、都心環状線丸の内～東片端JCT ～東新町間等5.9kmが開通した。併せて、料金は普通車650円、大型車1,300円に改定され、暫定開通に伴う乗継制度を廃止した。

12月、11号小牧線（楠JCT ～豊場）で工事に着手した。

（13） 平成８年

平成８年１月、建設大臣が整備計画変更（第５回）を許可した。同月、11号小牧線（豊場～小牧）の工事に着手した。

６月、都心環状線（丸の内入口）の工事に着手した。

10月、２号東山線（園山工区）トンネル工事に着手した。同月14日、３号大高線大高出口が開通した。

11月、愛知県知事が名岐道路の都市計画を決定した。同月、建設大臣が高速清洲一宮線を追加する基本計画変更を許可した。

同月、３号大高線下り（鶴舞南JCT ～大高）で初めての全面通行止めによる集中工事が行われた。同月、高速２号線（大高町字熊野山～大高町字南休山）の事業認可を受けた。

（14） 平成９年

平成９年３月、建設大臣が整備計画変更（第６回）を許可した。同月27日、３号大高線大高入口が開通した。４月、管理部保全課を廃止し、保全部（保全第一課・保全第二課）を新設した。同月、VICSの情報提供を開始した。５月、第８回料金認可（回数通行券のみ消費税転嫁）を受けた。

７月には管理部・保全部が黒川ビルへ移転し、星崎から黒川に新交通管制システムの移設切替えを行った。

９月５日、２号東山線吹上出口（東行）が開通し

た。

10月13日、１号楠線黒川出入口が開通した。同月、名古屋高速道路広報資料センター（ネックス・プラザ）がオープンした。

12月、高速清洲一宮線（一宮市緑４丁目～新川町大字阿原字鴨池）の事業認可を受けた。

なお、３月には、小田原厚木道路ほかでノンストップ自動料金収受システム（ETC）の試験運用が開始された。

（15） 平成10、11年

平成10年２月、建設大臣が整備計画変更（第７回）を許可した。

同月、16号一宮線（清洲JCT ～一宮中）の工事に着手した。

６月、高速３号線（中川区西日置２丁目～東海市新宝町）の事業認可を受けた。

８月、４号東海線（山王JCT ～東海JCT）の工事に着手した。10月、１号楠線「黒川出入口とその周辺地区」が都市景観大賞（都市づくりパブリックデザインセンター）を受賞した。

なお、３月には、伊勢湾岸自動車道（名古屋南IC ～飛島IC）が開通した。

平成11年４月、技術管理室を新設した。

（16） 平成12年

平成12年２月、第10回料金認可（回数通行券に50回券を新設）を受けた。

４月、建設部に工事第三課を新設した。９月、建設大臣が整備計画変更（第８回）を許可した。

10月、６号清須線（新名西橋区間）の工事に着手した。11月、公社ホームページを開設した。同月、第11回料金認可（名古屋線及び尾北線料金圏の設定）を受けた。

12月、名古屋高速ハイウェイテレホンサービスを開始した。同月11日、第10期開通として、２号東山線吹上～四谷西行き3.5kmが開通した。

（17） 平成13年

平成13年３月10日、第11期開通として、11号小牧線楠JCT ～小牧南5.4kmが開通した。料金は、普通車350円、大型車700円であった。

６月１日、２号東山線吹上～四谷（東行き）3.0kmが開通した。

８月、４号東海線（港楽木場工区）の工事に着手した。

９月10日、２号東山線東山トンネルの貫通式（上下線全線が貫通）が行われた。

10月19日、第12期開通として、11号小牧線小牧南～小牧IC2.8kmが開通し、東名高速道路・名神高速道路に直結した。

（18） 平成14年

４月、保全部保全第一課及び第二課を廃止し、保全施設部保全課、施設課及び施設管制準備室を新設した。同月24日、11号小牧線小牧北入口が開通した。

11月、更なる料金所渋滞対策として１号楠線楠入口斜路に料金所を増設した。

（19） 平成15年

平成15年１月、施設管制準備室を施設管制所に改組した。２月、第12回料金認可（名古屋線650円が750円、尾北線350円、特定料金200円、ただし、名古屋線の料金改定は１年後の平成16年３月29日に実施）を受けた。

３月23日、第13期開通として、３号大高線大高～名古屋南JCT0.1kmが開通した。同月29日、第14期開通として、２号東山線四谷～高針JCT間3.6kmが開通した。東名阪自動車道（現名古屋第二環状自動車道）（高針JCT ～上社JCT）が同時開通した。

10月、名古屋高速道路公社経営戦略会議を設置し、12月、名古屋高速道路公社経営改善計画を公表した。

10月、第13回料金認可（障害者割引の簡素化等）を受けた。

(20)　平成16年

平成16年１月、11号小牧線堀の内料金所の無人化を開始した。

２月、15年12月に公表した経営改善計画に具体的な項目を加えた「経営改善計画」を公表した。

３月、星崎始め10箇所の料金所でETC運用を開始した。

４月、経理部を廃止し、新たに経理課・資金課を統合した財務課と契約課を総務部に統合し、用地部を廃止し、計画部に用地課を新設し、技術管理室を計画部に統合し、管理部にお客様サービス推進課を新設した。

10月、堀の内を除く全料金所でETC専用レーンの運用を開始した。ETC無線通行車料金割引の社会実験（特定区間割引及び夜間割引）を開始した。12月、料金所渋滞対策としての星崎料金所拡幅工事が完成した。

(21)　平成17年

平成17年２月には、第14回料金認可（名古屋線750円、尾北線350円、特定料金200円）を受けた。同月、国土交通大臣が整備計画変更（第９回）を許可した。同月11日、16号一宮線清洲JCT～一宮8.9kmが開通した。料金は、普通車350円・大型車700円であった。また、期間限定のETC特別割引（ETC迂回乗り継ぎ、ETC路線バス割引）のETC料金施策を実施した。

３月、都心環状線（山王JCT拡幅）の事業認可を受けた。同月、第15回料金認可（セット回数券廃止）を受けた。

４月、建設部工事第三課を廃止した。

５月、都心環状線山王JCT拡幅工事に着手した。

12月、第16回料金認可（マイレージの導入、回数券等の廃止）を受けた。

なお、この年は２月、中部国際空港（セントレア）が開港し、３月伊勢湾岸自動車道が開通した。３月から９月の期間で愛知万博（愛・地球博）が開催された。

(22)　平成18年

平成18年１月、名古屋高速ETC特別割引（期間限定）が終了し、２月からETCコーポレートカード割引・ポイント付与などのETC利用施策を実施した。

４月、名古屋高速お客様センターを開設した。

10月、第17回料金認可（夜間割引）を受けた。

11月、二輪車のETC本格運用を実施し、ETC夜間割引も実施した。

12月、回数通行券の利用を終了した。

なお、４月には、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構及び６高速道路株式会社による事業が開始された。

(23)　平成19年

平成19年２月、ETC利用促進キャンペーン割引実施期間を７月末まで延長した。４月、計画部用地課を廃止し、計画課に統合した。

７月、中期経営計画（平成19～22年度）を策定した。

８月６日、渋滞対策として都心環状線山王JCT北渡り３車線が開通した。

10月、第18回料金認可を受けた。

11月、庄内川に架かる新しい橋の名称を一般公募し、「赤とんぼ橋」に決定した。

12月９日、６号清須線明道町JCT～清洲JCT間7.0kmが開通した。同月、道路交通情報提供のための携帯電話サイトを開設した。

(24)　平成20～22年

平成20年１月、渋滞対策のためのETC無線通行車料金夜間割引の拡大実験を実施した。２月、６号清須線清洲JCT国道22号連絡路が開通した。

平成21年３月、11号小牧線堀の内料金所でETC及び自動料金収受機の運用を開始した。

７月、ETC普通車土日祝日30%割引の社会実験を開始した。

12月、６号清須線赤とんぼ橋が第23回名古屋市都

市景観賞（まちなみ部門）を受賞した。

平成22年２月、国土交通大臣が整備計画変更（第11回）を許可した。６月、中期経営計画（平成22～25年度）を策定した。

８月、第19回料金認可を受けた。９月４日、４号線東海線山王JCT～六番北2.8kmが開通した。

(25) 平成23年

平成23年３月11日、東日本大震災が発生した。

名古屋第二環状自動車道（高針JCT～名古屋南JCT）の開通に伴い、２号東山線高針JCT南渡り線及び３号大高線名古屋南JCTの連絡路が開通した。同月、高針をはじめ６料金所で料金自動収受機の運用を開始した。

７月、ETC平日（土曜日含む）昼間時間帯割引（15%）の社会実験を開始した。

10月29日、渋滞対策の３号大高線高辻入口及び堀田入口の本線への合流部延長工事が完成し、開通した。

11月、第20回料金認可を受けた。同月19日、４号線東海線木場～東海JCT5.3kmが開通した。

(26) 平成24年

平成24年４月、本社庁舎を黒川ビルに移転した。同月、７部体制から、建設部及び工務部を廃止し、５部１室体制とした。

３．全線開通後から現在まで

(1) 平成25年

平成25年１月、国土交通大臣は整備計画変更（第12回）を許可した。３月、基本理念、基本方針及び職員の行動指針を策定した。７月､中期経営計画（平成25～27年度）を策定した。

10月、スマートフォンサイトを開設した。11月、第21回料金認可を受けた。

同月23日、４号東海線六番北～木場3.9kmが開通し、整備計画延長81.2kmが全線開通となった。

12月、全線開通に伴う東海線記念割引を平成26年３月までの期間で実施した。

(2) 平成26年

平成26年３月、第22回料金認可（消費税８%）を受けた。

同月、「名古屋高速道路の長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術検討委員会」より大規模修繕等にかかる提言を受けた。

７月、道路橋等の５年に１度の定期点検が法令化された。

同月、「ETC特定区間割引社会実験」を平成27年６月末までの期間で実施した。

12月、通算通行台数が20億台を達成した。

なお、４月には、消費税率が５%から８%になった。

(3) 平成27年

４月、４部２室体制へ組織改編した。

７月、大規模修繕計画を策定した。

９月、第23回料金認可（大規模修繕に伴う料金収受期間の変更）を受けた。

(4) 平成28年

平成28年７月、第24回料金認可（通行止め時の乗り継ぎ措置）を受けた。

同月、中期経営計画（2016～2018）を策定した。

９月、Facebookを開設した。

(5) 平成29年

平成29年３月31日、回数通行券払い戻しを終了した。

(6) 平成30年

平成30年６月､国土交通大臣から整備計画変更（第13回）の許可を受けた。

８月､「名古屋高速防災情報（通行止め）メールサービス」の運用を開始した。

(7)　平成31（令和元）年

平成31年２月、２号東山線東山トンネル（四谷～高針）の天井板撤去工事を実施した。３月、都心環状線でETC2.0の運用を開始した。

令和元年７月、中期経営計画（2019～2021）を策定した。

８月、消費税率引き上げ（８％から10%）に伴い、料金改定について国土交通大臣に届出した。

９月、全線でETC2.0の運用を開始した。

なお、この年は、５月１日に元号が平成から令和に変わった。10月、消費税率が８％から10%に引き上げられた。

(8)　令和２年～

令和２年以降、世界的に新型コロナウイルス感染症（COVID-19）が世界的に流行している。

同年３月、第25回料金認可（対距離料金の導入）を受けた。

７月、国土交通大臣から整備計画変更（第14回）の許可を受けた。10月、高速１号線及び高速名古屋新宝線（新洲崎出入口及び新黄金出入口の追加）の事業認可を受けた。

公社は、令和２年９月24日、設立50周年を迎えた。

令和３年４月、都心アクセス事業部（事業第一課、事業第二課）を設置した。

５月、名古屋第二環状自動車道（名古屋西JCT～飛島JCT）の開通に合わせて、名古屋西JCTの渡り線が開通した。この開通に合わせて、名古屋高速道路では対距離料金に移行した。従来の均一料金・２車種区分であったものが、距離に応じた料金、５車種区分となった。

８月、国土交通大臣から整備計画変更（第15回）の許可を受けた。

10月、高速１号線及び高速２号線（栄出入口並びに丸田町JCT南渡り線及び西渡り線）の事業認可を受けた。



図序-2-2　通行台数（日平均）と供用延長の推移

第３節　50年史発刊と内容紹介

公社は、令和２年に昭和45年の設立から、設立50年を迎えた。公社は、名古屋都市圏における自動車交通の円滑化・都市機能の増進を図ること等を目的として設立され、名古屋都市圏づくりに貢献してきた。設立50年の節目に、50年史を発刊するものである。

内容は大きく２部に分かれている。第１部は、公社として今伝えたいことをまとめた。第２部は、公社設立から50年の歩みをまとめた。

(1)　第１部

序章では、名古屋高速道路公社の設立時の概要とその後の歩みを概観した。

第１章では、名古屋高速道路の役割について主に中京都市圏への貢献という観点からまとめている。

第２章は、名古屋高速道路をより利用しやすくする取組みとして、料金制度の変遷及び新しい料金体系内容についてまとめた。

第３章では、都市高速道路本来の使命である「安全・安心・快適な道路サービス」に向けた取組みをまとめている。平成25年11月の全線開通以後は、それまでの高速道路の建設というインフラ整備から、開通した高速道路の管理・サービス業務にウエートが移っている。また、昨今の災害への対応整備も安全・安心の観点からは重要な視点である。高速道路の長寿命化の観点から、大規模修繕は公社としては避けて通れない課題である。それら、これまで、かつこれからの課題を含めて記述している。

第４章は「いつも近くに名古屋高速」というキャッチフレーズのもと、名古屋高速道路とお客様とのコミュニケーションに関する取組みをまとめている。

(2)　第２部

第２部は、名古屋高速道路の建設の歩みを中心に平成24年３月に発刊した40年史を再構成した。

平成25年11月の全線開通に向けて、公社では、都心環状線（都心環状線部10.3km）、１号楠線（東片端JCT ～楠JCT、5.6km）、２号東山線（新洲崎JCT ～高針JCT、10.3km）、３号大高線（鶴舞南JCT ～名古屋南JCT、12.1km）、４号東海線（山王JCT ～東海JCT、12.0km）、５号万場線（新洲崎JCT ～名古屋西JCT、6.8km）、６号清須線（明道町JCT ～清洲JCT、7.0km）、11号小牧線（楠JCT ～小牧IC、8.2km）、16号一宮線（清洲JCT ～一宮市緑四丁目、8.9km）の計９路線81.2kmの建設・整備を続けてきた。公社設立から全線開通まで、どのような経緯を経て建設を進めてきたのか、またその間に公社が行ってきた取組みについてまとめた。

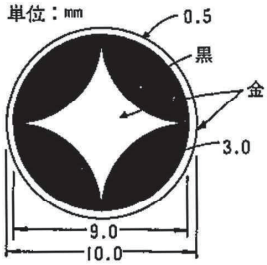
(3)　現場の生の声をまとめた座談会、資料編ほか

巻末に資料編として、50年にわたる年表などのデータを図表としてまとめた。また、職員による座談会は現場職員・OBがそれぞれのテーマで当時の状況を振り返りつつ現場の声をまとめたものである。学識経験者等の寄稿なども随所にまとめている。

コラム　公社の記章とナコちゃんマーク

●記　章

名古屋高速道路公社の記章は、昭和45年度に職員から募集した33点の作品の中から選ばれたもので、当時、計画部調査課技師であった鈴木富士彌氏の作品である。この図案は、名古屋の「名」、カタカナの「ナ」、それにジャンクションのイメージを表象したものである。昭和46年４月10日に制定した「名古屋高速道路公社の記章に関する規程」により、サイズ、色等の様式を正式に定め、以来50年にわたり使用されている。



●ナコちゃんマーク

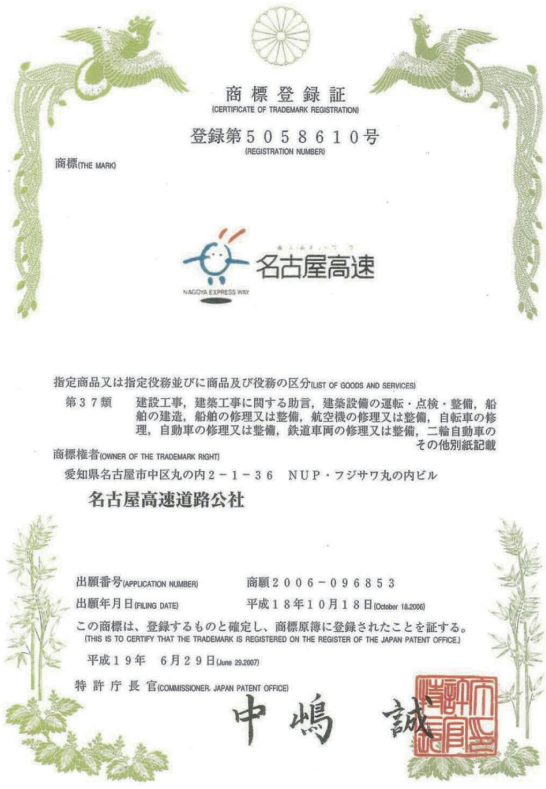
ナコちゃんマークは、公社事業から連想される三つのキーワードから生まれたコミュニケーションワード「道・人・街ネットワーク」を基に、平成６年度にグラフィックデザイナーの平井秀和氏によりデザイン化され誕生したマークである。

名古屋高速道路公社の広報資料やホームページ等で広く使用しており、公社のマスコット・キャラクターとして一般の方の認知度も高い。なお、このキャラクターの愛称「ナコちゃん」は、平成９年に県民市民に公募して決められたものである。



なお、記章及びナコちゃんマーク共に平成19年に商標登録を行っている。





第1部 第1章 名古屋高速道路の役割
【地域貢献】

第１節　名古屋高速道路と
周辺高速道路ネットワーク整備
～名古屋高速道路の全線開通後（高速４号東海線開通）の効果～
第２節　中京都市圏への貢献
～名古屋高速道路が中京都市圏にもたらす経済的な効果の検証～



高速都心環状線　山王付近から都心方面を望む



清洲JCT



高速 4 号東海線　きらく橋



高速 4 号東海線　天白川付近から都心方面を望む

第１節　名古屋高速道路と周辺高速道路ネットワーク整備
～名古屋高速道路の全線開通後
（高速４号東海線開通）の効果～

１．名古屋高速道路と周辺高速道路ネットワークの整備

中京都市圏（おおむね東海環状自動車道の沿線及びその内側、知多半島の自治体を含めた地域）の高速道路ネットワーク整備の中で名古屋高速道路の役割を捉える場合、まず公社の発足から今日までの高速道路ネットワークの整備がどのような変遷をたどってきたかについて踏まえておきたい。

(1)　昭和45年～昭和55年

公社が発足した昭和45年までに、周辺高速道路としては、名神高速道路、東名高速道路が開通していた。また、昭和55年までの10年間に、中央自動車道（小牧JCT~伊北IC）、東名阪自動車道（名古屋西IC~亀山JCT）、知多半島道路、南知多道路が開通した。

名古屋高速道路は、昭和54年に名古屋高速道路として第１期開通となる３号大高線（高辻～大高）が開通した（図1-1-1参照）。

昭和45年の中京都市圏の人口は約720万人、地域内総生産（GRP）は約23.9兆円であり、いずれの産業も増加しているが、産業構造としては第２次、第３次産業が大きく伸びていた。



図1-1-1　名古屋高速道路ネットワーク変遷図（1970年代開通区間）

(2)　昭和55年～平成２年

この時期、周辺高速道路では東名阪自動車道（名古屋西JCT ～清洲東IC、現在の名二環）、東海北陸自動車道（岐阜各務原IC ～美濃IC）、知多横断道路が開通した。

名古屋高速道路は、都心環状線（東新町～名駅）、１号楠線（楠～萩野）、２号東山線（新洲崎～吹上）及び５号万場線（名古屋西JCT ～新洲崎）が開通した。名古屋西JCTでは東名阪自動車道と接続し、周辺高速道路と初めて接続した（図1-1-2参照）。

平成２年の中京都市圏の人口は約770万人、GRPは約46.3兆円である。GRPは、バブル景気の影響から昭和55年から平成２年にかけて約22兆円増加した。



図1-1-2　名古屋高速道路ネットワーク変遷図（1980年代開通区間）



図1-1-3　名古屋高速道路ネットワーク変遷図（1990年代開通区間）

（3）　平成２年～平成12年

この時期、中京都市圏の高速道路は東海北陸自動車道が名神高速道路と接続し、東名阪自動車道（清洲東IC ～上社JCT、現在の名二環）が東名高速道路名古屋ICで接続した。また、伊勢湾岸自動車道（東海IC ～名古屋南IC）が開通した。

名古屋高速道路は、都心環状線（名駅～東新町）及び１号楠線（東片端JCT ～萩野）が開通し、楠JCTでは東名阪自動車道（現在の名二環）と接続した（図1-1-3参照）。

平成12年の中京都市圏の総人口は810万人、GRPは50.5兆円であった。

（4）　平成12年～平成22年

この時期、東名阪自動車道（上社JCT ～高針JCT、現在の名二環）、東海環状自動車道（豊田東JCT ～関広見IC）、伊勢湾岸自動車道の全線、知多横断道路・中部国際空港連絡道路（セントレアライン）が開通した。

名古屋高速道路は、２号東山線（吹上～高針JCT）、３号大高線（大高～名古屋南JCT）、６号清須線（明道町JCT ～清洲JCT）、11号小牧線（楠JCT ～小牧IC）及び16号一宮線（清洲JCT ～一宮）が開通し、小牧IC及び一宮ICで名神高速道路と、高針JCT及び清洲JCTで東名阪自動車道（現在の名二環）と、名古屋南JCTで伊勢湾岸自動車道と接続した（図1-1-4参照）。

平成22年の中京都市圏の総人口は約850万人、GRPは48.4兆円である。平成17年に中部国際空港（セントレア）が開港し、同年には愛・地球博が開催された。



図1-1-4　名古屋高速道路ネットワーク変遷図（2000年代開通区間）



図1-1-5　名古屋高速道路ネットワーク変遷図（2010年以降開通区間）

(5)　平成22年以降の変化

この時期、新名神高速道路（四日市JCT ～亀山西JCT）、新東名高速道路（豊田東JCT以東）、名二環（高針JCT ～名古屋南JCT、名古屋西JCT ～飛島JCT）、東海環状自動車道（新四日市JCT ～大安IC、養老IC ～大野神戸IC、山県IC ～関広見IC）が開通した。

名古屋高速道路では４号東海線（山王JCT ～東海JCT）が開通し、東海JCTで伊勢湾岸自動車道と接続した（図1-1-5参照）。

平成27年の中京都市圏の総人口は約850万人、GRPは約55.1兆円であった。名二環の西南部・南部、東海環状自動車道西回りの開通により、中京都市圏の高速道路ネットワークはおおむね完成した。４号東海線、名二環南東部・西南部・南部の開通により、南北方向の軸も充実した。

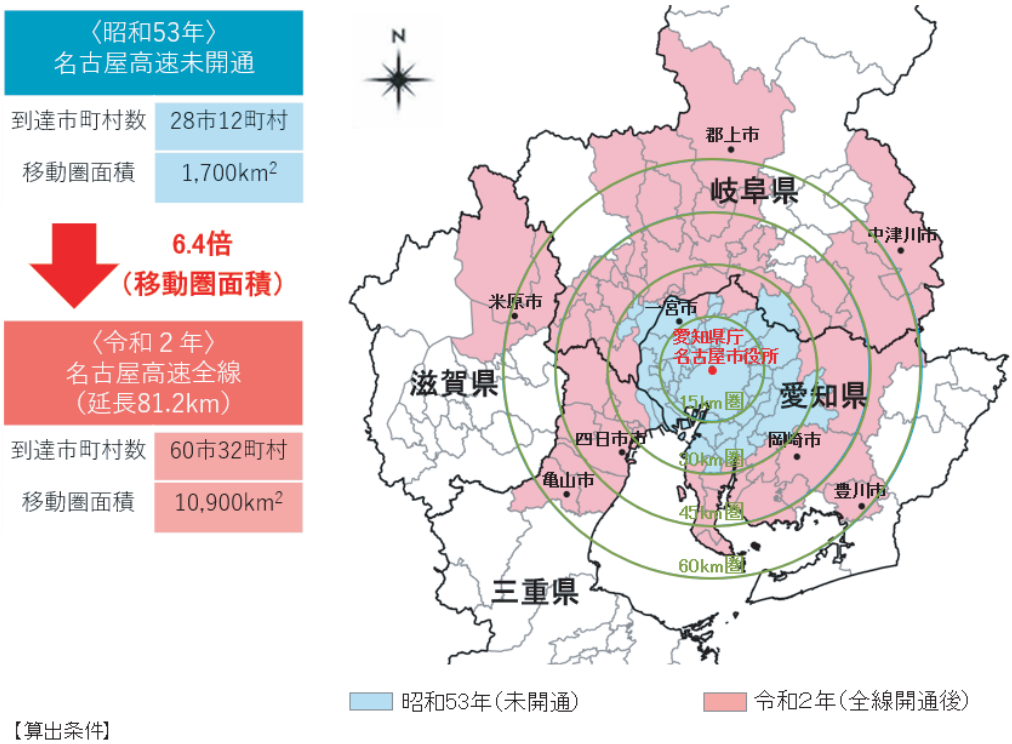
２．移動性・安全性の向上

(1)　全線開通による高速道路ネットワークの整備効果

①　移動圏の拡大

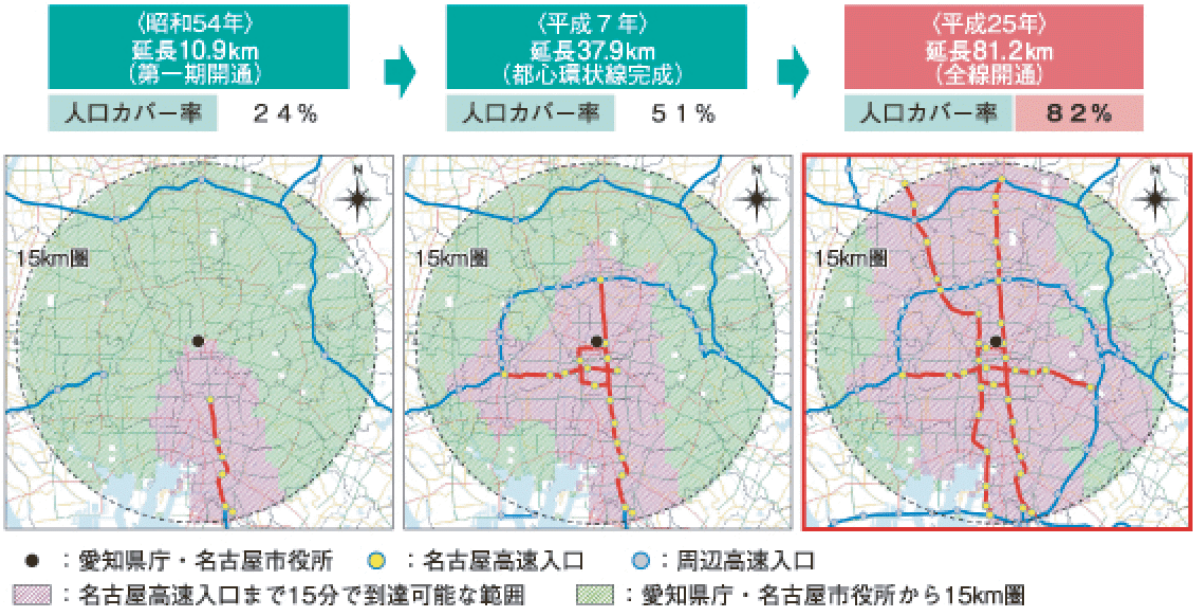
名古屋高速道路の全線開通は、高速道路を利用するお客様の移動圏の拡大につながっている。その例を、愛知県庁・名古屋市役所からの自動車での１時間移動圏の拡大で見ていく。名古屋高速道路未開通時と全線開通時の１時間移動圏の面積比較（昭和53年→令和２年）では、周辺道路とのネットワーク効果により、スムーズな移動による所要時間が短縮され、１時間移動圏が1,700km^{2}から10,900km^{2}に、約6.4倍になっている（図1-1-6参照）。

地域別に見ると、沿線地域（愛知県庁・名古屋市役所を中心に名古屋高速道路のネットワークを包括できる15km圏）において名古屋高速道路はより身近な存在になった。全線開通後、沿線地域内の500mメッシュ中心点から、15分以内に最寄りの名古屋高速道路入口まで到達可能な人口について、昭和54年の第１期（３号大高線高辻～大高）開通時の人口カバー率は24％であった。それが、平成７年の都心環状線完成時には51％になり、平成25年の全線開通時には82％となり、沿線地域にとってより身近



【算出条件】
１時間移動圏は自動車利用により愛知県庁・名古屋市役所まで１時間で到達可能な市町村とし、各市町村の役所・役場からの到達時間をもとに算出
到達市町村数は、令和2年時点の合併後の市町村数を集計

図1-1-6　１時間移動圏の拡大



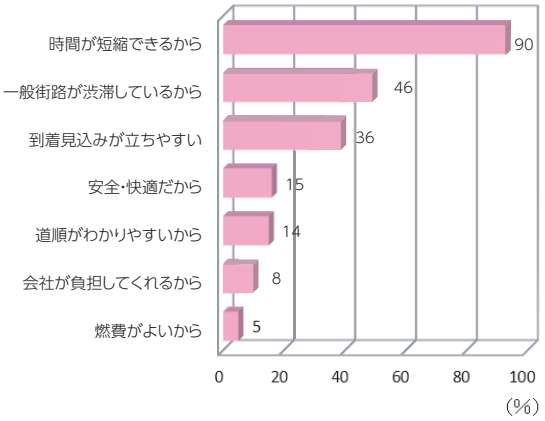
※沿線地域：愛知県庁・名古屋市役所を中心に名古屋高速のネットワークを包括できる15km圏を沿線地域として設定している。
○15分到達範囲：15km圏内の500mメッシュ中心点から、最寄りの名古屋高速入口までを平成22年道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて計算している。
○人口カバー率：昼間人口で計算している。
○15km圏域内の周辺高速入口も含めると、人口の100%が15分以内で高速入口に到達が可能である。

図1-1-7　15km圏内の人口カバー率の推移

なものとなった（図1-1-7参照）。

なお、名古屋高速道路利用による時間短縮、移動圏拡大データは数字上の評価ばかりとは言えない面も付記しておきたい。

例えば、令和２年度のお客様満足度調査（図1-1-8参照）において、９割のお客様が時間短縮を目的に名古屋高速道路を利用されている。もともと名古屋高速道路には名古屋都市圏において定時性・速達性の機能があり、それを利用されるお客様が要望・評価され続け、この整備効果が全線開通によってより鮮明に発揮されるようになったと言うことができる。



《令和2年度お客様満足度調査》
調査方法:〈調査票〉沿線市町村、NEXCOのPA等
〈インターネット〉公社ホームページ
回答数:12,717件（調査票2,419件、インターネット10,298件）
実施期間:令和2年9月17日～10月16日

図1-1-8　名古屋高速道路の利用目的

②　定時性の向上

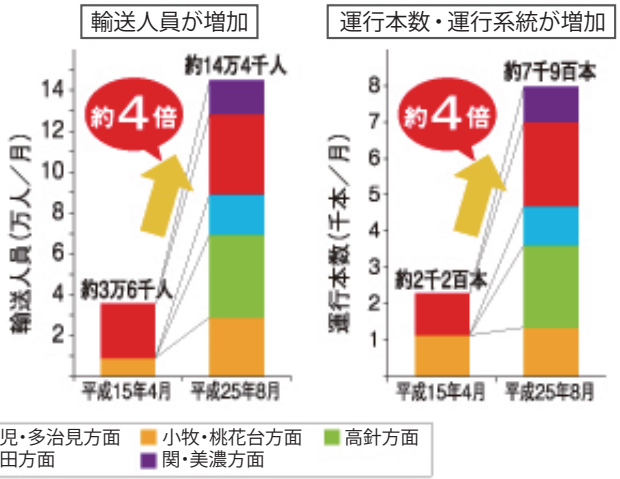
全線開通において、先に挙げた所要時間の短縮だけでなく、一定の時刻に特定の場所に到達する定時性に関しても効果を発揮し、それがお客様の利便性につながっている。

例えば、名古屋高速道路の全線開通に合わせ、都市間高速バス（名古屋近郊路線）が開業し、輸送人員・運行本数・運行系統が約４倍に増加した（図

名古屋高速を利用する主な高速バス路線



高速バスの輸送人員、運行本数・運行系統



※桑名・四日市方面については、平成15年４月のデータがないため除外している。
データ提供：岐阜乗合自動車株式会社、東濃鉄道株式会社、三重交通株式会社、名鉄バス株式会社（敬称略・50音順）

図1-1-9　名古屋近郊路線バスの主な高速バス路線

1-1-9参照）。これは、名古屋高速道路の利用による利便性の向上が評価され、それが通勤、通学、買い物など毎日の暮らしを支える基盤として多くのお客様に利用されることで得られる評価と言ってよいだろう。

なお、名古屋都市部における内内交通、内外交通、外外交通のいずれも、全線開通によって定時性の向上がこれまで以上に図られている。

③　安全性の向上

名古屋市内幹線道路（名古屋市内の一般国道、主要地方道、一般県道、一般市道）の死傷事故率（走行台キロ当たりの死傷事故発生件数）は148件/億台キロだった。対して名古屋高速道路では７件/億台キロである（図1-1-10参照）。

もともと名古屋高速道路は交差点や信号のない自動車専用道路なので、名古屋市内の幹線道路と比べて交通事故（人身事故）の発生率は低いが、全線開通後も、その状況が維持されている。

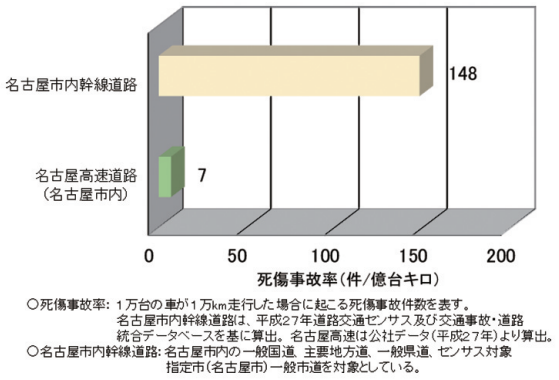


図1-1-10　死傷事故率（平成27年度）

④　全線開通による市内自動車交通の分担率と空間の有効活用

名古屋高速道路は都市の空間を有効活用し、効率的にネットワークを形成している。全線開通によりその効果がより発揮され、平成30年度時点での道路延長比（名古屋市内における高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道＝約534kmに占める名古屋高速道路の道路延長割合＝60km）は約10％であるにもかかわらず、平成27年時点での市内自動車交通分担を表す走行台キロ（自動車走行距離の総和）は約17％（名古屋市内の主要道路の自動車交通＝1,116万台・kmに占める名古屋高速道路の自動車交通＝236万台・km）を分担している。

空間の有効活用に関しては、同じ交通量（高速４車線＋平面６車線）を平面街路のみで捌こうとした場合、16車線が必要となる（都市高速道路１万7,000台／日・車線（第２種２級）、平面街路7,200台／日・車線（第４種１級）として計算）が、平面街路上に高架構造の名古屋高速道路を整備することでおよそ６車線分の用地で交通を捌くことが可能となり、効率的なインフラ整備を行っていることがわかる（図1-1-11参照）。



図1-1-11　効率的なインフラ整備

（2）　高速４号東海線の整備効果

名古屋高速道路の全線開通は４号東海線の開通によって実現した。４号東海線を中心とした路線における開通６箇月後の整備効果を見ていく。

①　３号大高線の渋滞量及び渋滞回数の変化

全線開通１箇月後における４号東海線の利用交通量は、開通区間（六番南～木場）で１日約１万3,000台であった。開通の前後の区間（尾頭橋～六番北、木場～船見）でも交通量が約１万台増加した。一方、並行する３号大高線の交通量は約4,000台減少した。また、交通が集中していた３号大高線から４号東海線への利用転換により、３号大高線の渋滞の規模・回数が減少した。渋滞量（時速30km以下の車列の区間長と発生時間の積により算出。ただし、事故渋滞や工事渋滞を除く。例えば１日のうち時速30km以下の車列1.5kmが１時間継続した状態だと渋滞量1.5km･h/日となる）は約７割減少し、渋滞回数（時速30km以下の車列の区間長が１km以上つながり、

発生時間が30分以上続いた回数。ただし、事故渋滞、工事渋滞を除く。）は約４割減少した。

全線開通後３箇月になると、４号東海線の利用交通量は、開通区間（六番南～木場）で１日約１万4,000台であった。開通の前後の区間（尾頭橋～六番北、木場～船見）でも交通量が約１万台増加した。一方、並行する３号大高線の交通量は約4,000～5,000台減少した。また、交通が集中していた３号大高線から４号東海線への利用転換により、３号大高線の渋滞の規模・回数が減少した。渋滞量は約７割減少し、渋滞回数は約５割減少した。

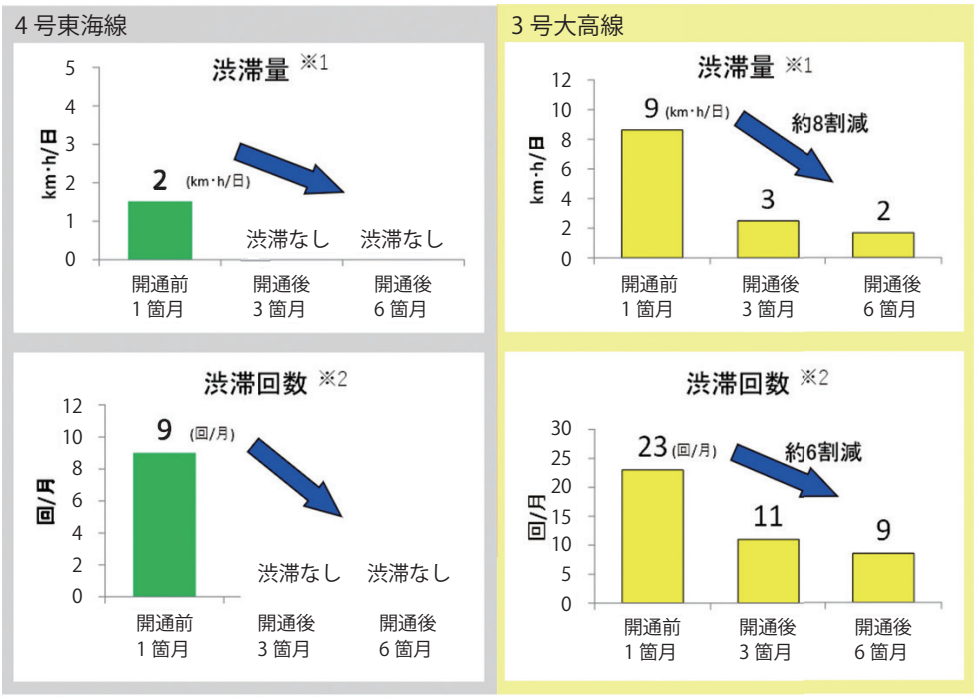
全線開通後６箇月になると、４号東海線の利用交通量は、開通区間（六番南～木場）で１日約１万4,000台。開通の前後の区間（尾頭橋～六番北、木場～船見）でも交通量が約１万台増加した。一方、並行する３号大高線の交通量は約5,000～7,000台減少した。渋滞量及び渋滞回数の変化では、これまで交通が集中していた３号大高線から４号東海線へ高速道路の利用転換が行われたことにより、３号大高線の渋滞の規模、回数が減少した。渋滞量に関しては約８割の減少であった。渋滞回数に関しては、約６割の減少であった（図1-1-12参照）。

②　３号大高線の事故率の減少

安全性の向上では、４号東海線の開通後は並行する３号大高線の渋滞回数が減少したこともありスムーズな交通が実現し、全線開通後６箇月の３号大高線の事故件数は、開通前の同時期に比べて約30件、追突関連事故の事故率が約３割減少した（図1-1-13参照）。４号東海線の開通により並行する交通量の多かった３号大高線において、安全性が向上したと言ってよいだろう。

３号大高線における事故率も４号東海線開通の前年は87.6であったものが開通後は66.5に減少、追突関連事故は67から49.5への減少になった。

事故率は、事故の発生確率を示す指標であり、走行台キロ当たりの事故発生件数で求めている。



開通前１箇月の平均：平成25年11月の平日平均値（開通前の22日まで）
開通後３箇月の平均：平成25年12月～平成26年２月の平日平均値
開通後６箇月の平均：平成25年12月～平成26年５月の平日平均値

※降雪による通行止め規制日、年末年始は除く

※１　渋滞量　…渋滞の量を表す指標で、時速30km以下の車列の区間長と発生時間の積により算出。ただし、事故渋滞、工事渋滞を除く。
例えば、１日のうち時速30km以下の車列1.5kmが１時間継続した状態では、渋滞量1.5km・h/日。

※２　渋滞回数　…時速30km以下の車列の区間長が1km以上つながり、発生時間が30分以上続いた回数。ただし、事故渋滞、工事渋滞を除く。

図1-1-12　４号東海線と３号大高線の渋滞量及び渋滞回数の変化

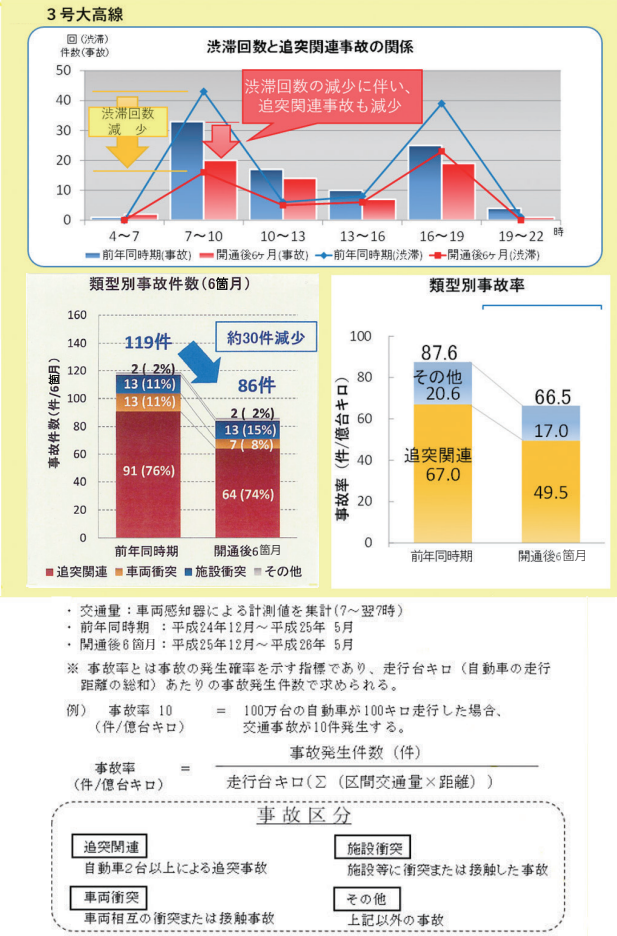


図1-1-13　３号大高線の事故率の変化

③　ダブルネットワーク効果

４号東海線の開通は３号大高線の代替路線としての機能が発揮されているか。この代替機能効果をダブルネットワーク効果と呼ぶ。

例えば、平成26年５月13日朝７時頃に発生した鶴舞南JCT付近の事故により、３号大高線（鶴舞南～高辻入口）で約２時間半の通行止めが発生したことがあった。この事故発生から通行止めの解除に至る時間において、４号東海線の利用交通量（８時台）は通常時の1.8倍に増加していた。交通事故等のアクシデントが発生した状況において、４号東海線のダブルネットワーク効果は発揮されていると言ってよいだろう。

３．走行に関するコストと環境への効果

（1）　走行に関するコスト

①　走行時間の短縮

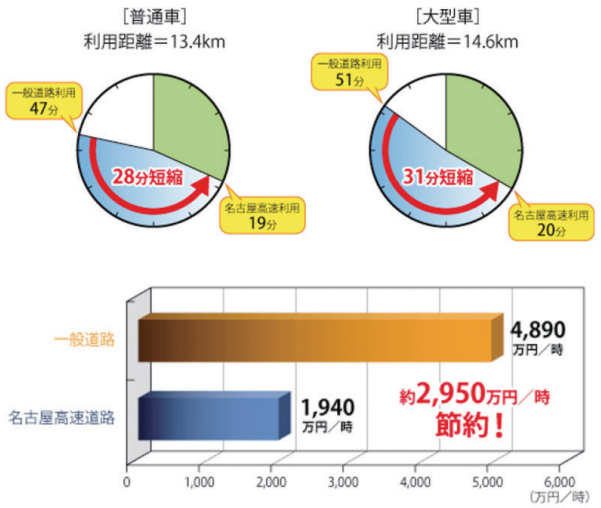
名古屋高速道路の平均利用距離（利用１回当たりの走行距離の平均）は、平成21年度に実施した第13回名古屋高速道路自動車起終点調査では普通車が13.4kmであり、大型車が14.6kmである。混雑時に一般道路でこの距離を移動すると、普通車で約47分かかり、大型車では約51分かかる。

一方で、名古屋高速道路を利用すると、普通車の13.4kmが約19分であり、大型車の14.6kmは約20分となる。名古屋高速道路の利用により、約30分短縮できることになる。短縮できた時間をお金に換算すると、普通車では１台当たり約1,100円、大型車では１台当たり約2,000円の節約になる。

お金に換算すると１時間当たり合計約2,950万円の節約になり、走行時間の短縮により、それだけのコスト節約に貢献していると言える（図1-1-14参照）。

また、走行時間の短縮効果がどう発揮されているのか、一例を見ておく（図1-1-15参照）。例えば、名古屋西JCTから牧野ヶ池緑地（名東区猪高町）までの所要時間は、一般道路を利用すると約67分かかる。これが名古屋高速道路を利用すると、約16分で到達する（所要時間については、平成27年道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いて算出）。同区間においては約51分の短縮である。そのほか、東海JCTから一宮市役所までの所要時間は、一般道路を利用すると約92分かかる。これが名古屋高速道路を利用すると約42分となり、約50分の短縮となる。

このような短縮効果は移動圏内の各所で現れており、それが移動圏の拡大につながっている。



○利用台数は名古屋高速道路公社の平成25年度実績交通量としている。
ピーク率・大型車混入率・平均利用距離は、「第13回名古屋高速道路公社自動車起終点調査」をもとにしている。
○時間価値原単位は「費用便益分析マニュアル（平成20年11月）国土交通省」をもとにしている。
※走行時間短縮におけるコストの比較であり、名古屋高速道路の利用料金は含まれていない

図1-1-14　名古屋高速道路の平均利用距離と所要時間、お金に換算した節約効果

②　走行費用の軽減

名古屋高速道路を走行すると、信号等はなく渋滞に巻き込まれでもしない限り、車を発進・停止しなければならない箇所がほとんどない。そのため、燃料の消費が抑えられるなど走行経費が節約できる。

例えば名古屋高速道路の普通車の平均利用距離13.4km、大型車の平均利用距離14.6kmでは、１台当たりの走行経費は普通車で約230円、大型車で約360円節約できる（走行時間短縮におけるコスト比較であり、名古屋高速道路の利用料金は含まれていない）。

上記「走行時間の短縮によるコストの節約」と同様、混雑時１時間の名古屋高速道路の利用台数全体では、約590万円もの走行経費の節約になる（図1-1-16参照）。

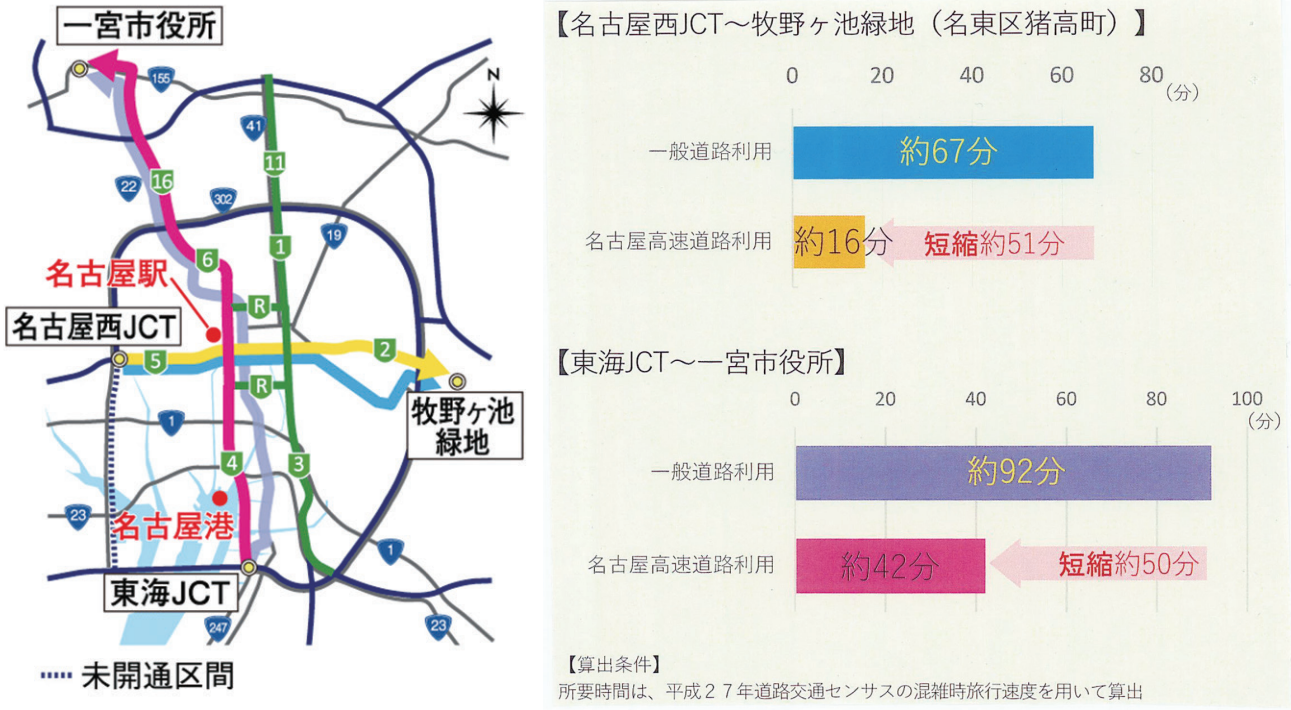
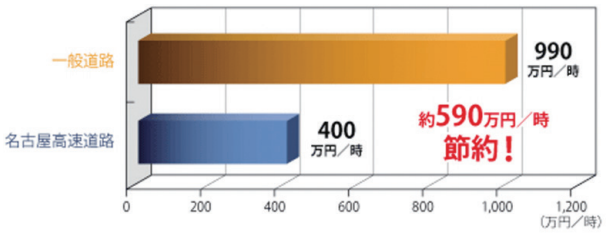


図1-1-15　所要時間短縮の具体例



○利用台数は名古屋高速道路公社の平成25年度実績交通量としている。
　ピーク率・大型車混入率・平均利用距離は、「第13回名古屋高速道路公社自動車起終点調査」をもとにしている。
○時間価値原単位は「費用便益分析マニュアル（平成20年11月）国土交通省」をもとにしている。
　※走行時間短縮におけるコストの比較であり、名古屋高速道路の利用料金は含まれていない

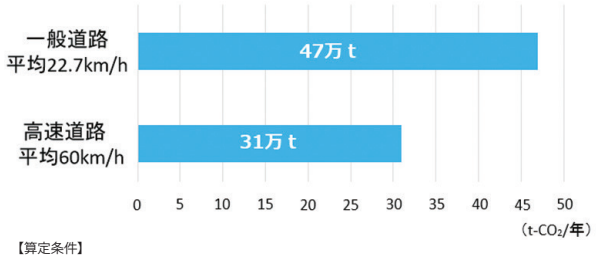
図1-1-16　平均利用距離と 1 台当たりの走行経費の関連図

（2）　環境への効果

高速道路の整備は一定速度での走行のほか、高速道路及び一般道路の渋滞の緩和を実現する。それが環境負荷の低減、すなわち走行コストの圧縮にもつながっている。

名古屋高速道路を平均60km/hで走行した場合の自動車からの年間CO_2排出量は年間約31万tであり、一方、すべて一般道路を走行した場合の自動車からの年間CO_2排出量は年間約47万tである（図1-1-17参照）。

名古屋高速道路を利用することにより、年間で約16万tが削減されると推計されている。これは、名古屋市の約半分（46%）の面積の森林が 1 年間に吸収するCO_2量に相当する。CO_2排出量の削減は、今日、SDGs及び関連するESG投資において重要な判断尺度ともなり、公社でも重要な目標となっている。



【算定条件】
　名古屋高速道路の平均利用台数33.9万台/日（令和元年度実績）、平均利用距離12.6km（令和元年度ETC車平均）、大型車混入率13.6%（平成27年道路交通センサス）、名古屋市内の一般道路平均速度22.7km/h（平成27年道路交通センサス）
【根拠資料】
　CO_2排出係数：「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成22年度版）」（国総研資料第671号）
　CO_2吸収量：「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス（優良手法指針）」による

図1-1-17　名古屋高速道路利用時と一般道路利用時の年間CO_2排出量比較

第 2 節　中京都市圏への貢献
～名古屋高速道路が中京都市圏にもたらす経済的な効果の検証～

1．中京都市圏への貢献
（1）　経済効果の概要

名古屋高速道路があることで時間短縮効果が生まれたのは前述のとおりである。また、その経済成長・観光産業への貢献について、中京都市圏の生産額は、名古屋市を中心に効果を発現し、高速道路ネットワークを通じて、広域的に波及した結果、年間6,140億円の生産額増加と試算されており、地域の経済成長に貢献している。

地域産業活性化への貢献では、名古屋高速道路の時間短縮効果によって、名古屋市の生産額が年間3,702億円増加し、周辺地域（東海環状自動車道の沿線及び内側）では豊田市で年間1,010億円増加、小牧市で年間323億円増加、一宮市で年間214億円増加等、その効果の発揮に寄与すると推計された。

地域活性化への貢献では、名古屋高速道路の時間短縮効果は、各産業の生産額の増加に寄与している。産業別に見ると、製造業では年間3,860億円、商業で年間1,850億円、農林水産業で年間50億円生産額を押し上げている。

（2）　地域別の貢献

中京都市圏の生産額の増加が、中京都市圏へのアクセスの向上による高速道路延伸地域から波及し、中京都市圏全域において生産額の拡大効果となって現れている（図1-2-1参照）。

2．各産業への貢献
（1）　ものづくりへの貢献

この項では中京都市圏に根づいてきた「ものづくり産業」と、中京都市圏として新たな産業の柱と位置づけられる「商業、観光・レジャー産業」において、前項で述べた分析の概略を踏まえ、より詳細に

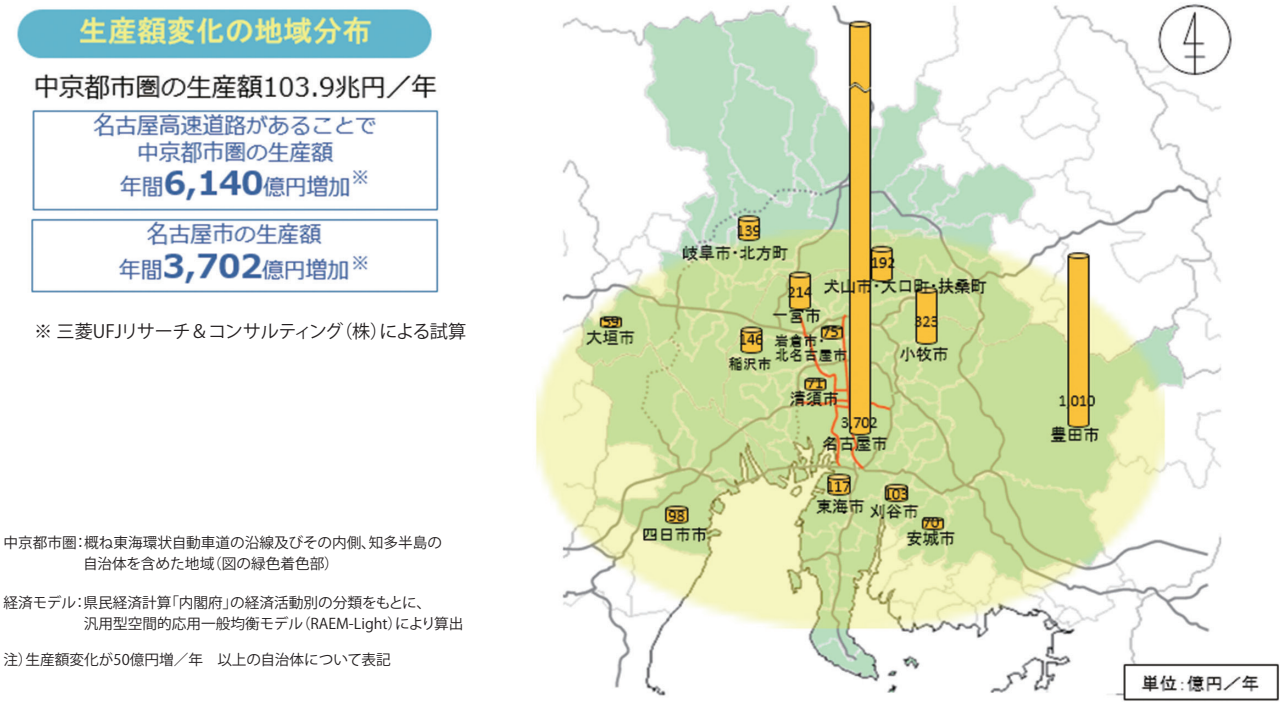


図1-2-1　中京都市圏における生産額増加地域分布図

名古屋高速道路の貢献を見ていく。

①　ものづくり地域への貢献

中京都市圏内には多様なものづくり産業が集積している。その立地特性を見ると、名古屋高速道路と他の高速道路沿線に立地しているほか、鉄鋼業や石油等、基礎素材型産業においては港湾との関係が強いことから、沿岸部に集積している（図1-2-2参照）。

自動車産業は西三河地域に集積し、工作機械などの汎用機械産業は名古屋市、尾張地域に多く分布している。

産業の集積に応じて物流が生じる。そのため、産業集積地域間の時間短縮効果の大きさは、地域産業の集積度合いと産業部門の時間距離の短縮効果のメリットを享受しやすいかどうかによって変わる。

経済モデル分析結果に見る製造業の生産額の変化では、加工組立製造業の生産額の変化ランキングは豊田市が１位となっている。豊田市は自動車産業が集積し、中京都市圏の各地域への物流も多く、名古屋高速道路を介した時間短縮効果が生まれやすい。

また、化学工業、鉄鋼業等の基礎素材型製造業における生産額変化のランキングを見ると、名古屋市港区、東海市や四日市市など名古屋港や四日市港の沿岸地域に時間短縮の大きな効果が得られている。名古屋高速道路が基礎素材型産業の物流の拡大にも寄与していることが読み取れる。中京都市圏の製造業の生産額は名古屋高速道路があることによって年間3,860億円増額すると見込まれ、生産額を押し上げている。

なお、昭和55年から令和元年の１人当たり製造品出荷額の伸びを地域別に比較すると、中京都市圏における１人当たり製造品出荷額は、三河地域や岐阜県などが含まれる名古屋都市圏の周辺地域での伸びが大きい。この周辺地域の生産性の向上が中京都市圏の製造業を牽引していることがわかる。

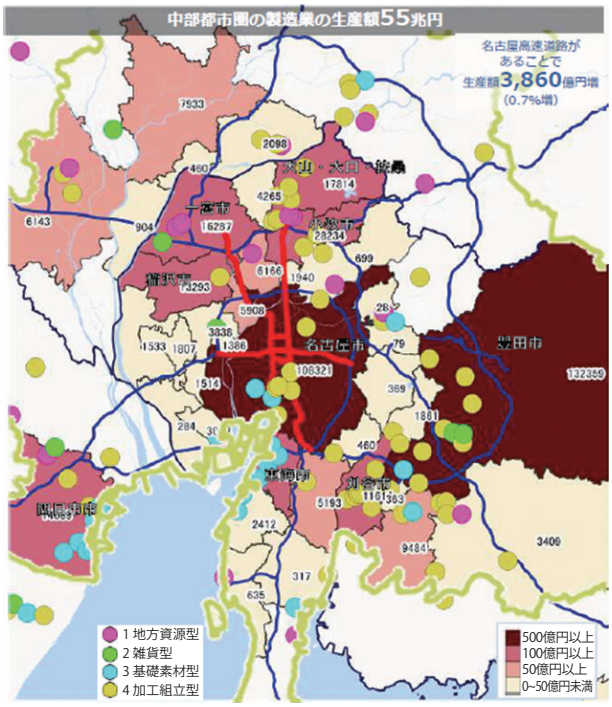
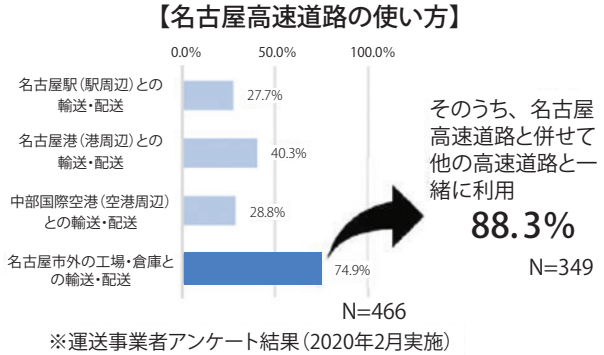


図1-2-2　ものづくり産業の生産額の押上げ効果

②　ものづくり産業と工場・倉庫との輸送・配送

運送事業者アンケートでは、名古屋高速道路の使い方として「名古屋市外の工場・倉庫との輸送・配送」で名古屋高速道路を利用している割合が７割を超え、そのうち９割が他の高速道路と一緒に利用しているなど、名古屋高速道路が広域的な移動に貢献していることがわかる（図1-2-3参照）。

このように、名古屋高速道路は東名・名神高速道路、名二環等の他の高速道路に接続することで、中京都市圏に立地する製造業の活動を支えてきた。これまでの道路整備は中京都市圏全体のものづくり地域の発展に貢献していることがわかる。



※運送事業者アンケート結果（2020年2月実施）

図1-2-3　運送事業者アンケート

(2)　商業への貢献

商業の地域的な広がりを見ると、名古屋市を中心として、名古屋高速道路沿線に商業活性化の効果が広がっていることがわかる。特に、名古屋市中区や中村区といった都心部への効果が明らかに大きい（図1-2-4参照）。

中京都市圏全体の商業生産額は、年間1,870億円増加することが見込まれる。これは中京都市圏全体の商業生産額８兆円の2.2％に当たり、名古屋高速道路にはそれだけの商業活性化における押上げ効果があると言える。

ちなみに、名古屋市内に限ってみると、名古屋高速道路には商業生産額を4.7％押し上げる効果があり、都心部の交通円滑化が商業施設等の都市開発を後押ししていることがわかる。

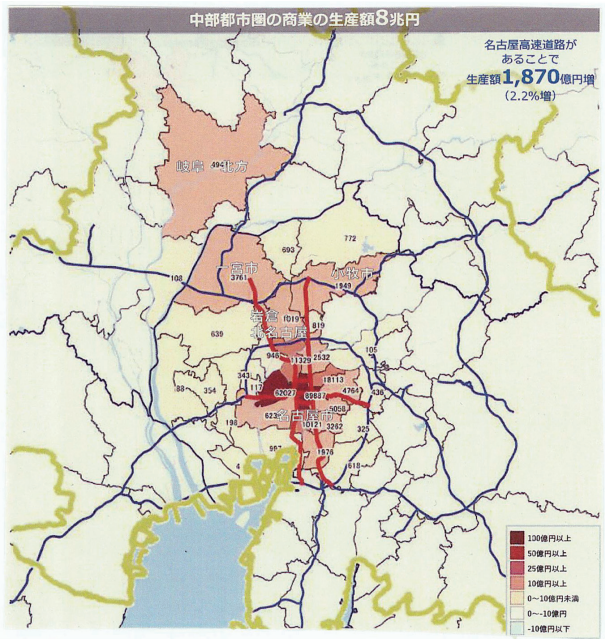


図1-2-4　名古屋都市部の商業生産額押上げ効果

また、商業の１人当たり商品販売額については、名古屋市は全国や中京都市圏の他の地域に比べ、高い水準で伸びていることがわかる。

（3） 観光・レジャーへの貢献

① 中京都市圏の主要観光地の分布

中京都市圏には、年間50万人以上の観光入込客数を誇る観光施設が名古屋市及び周辺地域に数多く分布している。特にナガシマリゾートや中部国際空港は年間1,000万人以上を迎えており、それらの観光地（観光施設）は、中京都市圏はもちろん他の地域とも高速道路で結ばれている（図1-2-5参照）。

名古屋高速道路の使い方について目的別の利用者アンケートの結果では、名古屋高速道路を利用している観光目的の利用者の８割は他の高速道路と一緒に利用する広域的な使い方が特徴である。名古屋市から周辺地域へのアクセスの向上、周辺地域から名古屋市の施設等へのアクセス向上という双方向において名古屋高速道路は貢献し、「お出かけ」のしやすさにつながっている。

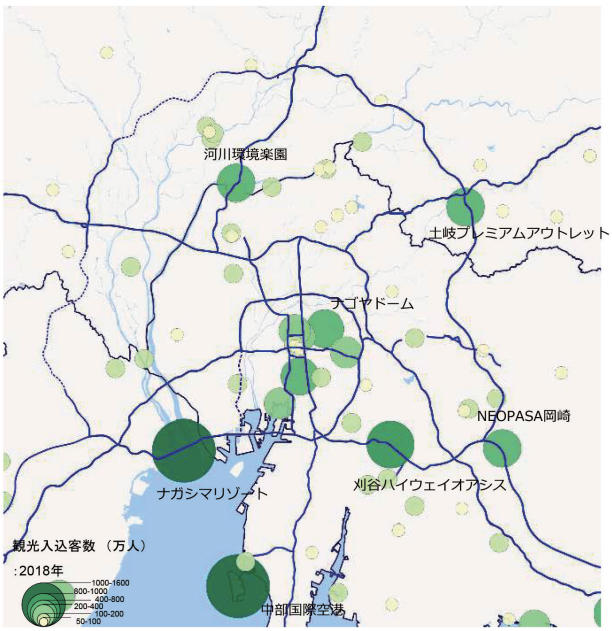


図1-2-5　主要観光地と名古屋高速道路の関係図

② 「お出かけ」の促進

利用者アンケートで、「名古屋高速道路があるおかげで、気軽に観光・レジャーなどのお出かけがしやすい」と回答した沿線住民は76.0％であり、その回答者が名古屋高速道路で実感する短縮時間は片道で平均28分となっている。

その短縮時間は名古屋高速道路を往復利用とすると、約１時間の余裕時間の創出につながる。この余裕時間が移動負担の軽減や滞在時間の延長、さらに遠方へのお出かけなどにつながっている。

３．中京都市圏の発展を支えるために

現在、整備が進められているリニア中央新幹線が開業を迎えると、東京―名古屋の所要時間は約40分と大幅に短縮され、名古屋を取り巻く状況は大きく変化する。さらに大阪までの延伸も予定されており、東京圏、名古屋圏、大阪圏が一体となった広域経済圏であるスーパー・メガリージョンの形成は、名古屋に多くの人を呼び込み、当地域の発展につながる千載一遇のチャンスと期待される。

平成26年９月には、名古屋市において「名古屋駅周辺まちづくり構想」が策定され、リニアの速達性を活かすために、名古屋駅と広域道路ネットワークとのアクセス性の改善の必要性が示された。その後、名古屋市をはじめとする関係者により具体的な検討が進められ、平成30年３月には「名古屋市交通基盤整備方針」が策定された。この中で、都心アクセス事業として、新洲崎出入口、黄金出入口、栄出入口、丸田町JCT西渡り線等の計画が示され、各種の手続きを経た後、現在、事業を進めている。

こうした都心アクセス事業により、名古屋駅と名古屋高速道路とのアクセス性が改善されるだけでなく、中部国際空港へのアクセス性の向上や、都心環状線の渋滞解消、都心部における一般道路の混雑緩和等、幅広い効果が期待される。

令和３年５月には名二環の西南部が完成し、「㋮（マルサ）計画」と呼ばれる都市高速道路ネットワークが完成し、名古屋高速道路が新たなステージを迎えた。今後も、都心アクセス事業をはじめとする種々の事業を着実に進め、この街を支える都市高速道路としての役割を果たしていきたい。



リニア新世紀と名古屋高速道路への期待

名古屋都市センター長
奥　野　信　宏

21世紀の中部圏の展開の鍵を握るインフラは、リニア名古屋駅と名古屋高速道路だろう。

我が国の高速道路は、昭和38年に名神高速道路が開通して以降、営々粛々と建設が進められた。路線によっては財政の浪費だと厳しい批判を浴びたが、21世紀に入ると併行して整備が進められた全国の新幹線とともに、陸路を広域で結ぶ高速交通ネットワークの姿がみえてきた。中部圏にはもともと優れた高速道路計画があったが、事業の進捗でネットワーク環境は全国に先駆けて整ってきた。

国土計画の基本理念は一貫して「交流連携が新たな価値を生む」だが、時代と共に施策の重点はハードの整備から整備されたハードの活用へと変化した。これが、平成20年の国土形成計画において広域連携の推進のために広域地方圏が定められ、地方が主体となって広域地方計画がつくられることになった背景である。高速交通では、結節点がひとつ増えると人の流れは幾何級数的に増加する。各広域圏では整備された高速交通ネットワークによって、それぞれが例えば東京経由でない独自の国際戦略を議論できるようになった。

第二次国土形成計画（平成28年）で提示されたコンパクト＋ネットワークは、交流連携のダイナミズムを今の時代に体現したものであり、人口減少と高齢化が進む厳しい状況の中で広域連携によって列島の隅々までの豊かさを追求するのが目標である。他方で国の経済が成長するには、それを牽引するセンターが必要である。スーパーメガリージョン構想は、コンパクト＋ネットワークの３大都市圏版だが、東京・名古屋・大阪が一体となって我が国を牽引する成長のセンターになることを目指している。高度成長期には４大工業地帯が成長のセンターだったが、昭和50年代の後半頃からは２眼レフ論が流布し、やがて東京一極集中の流れが定着した。しかし東京一極による成長は既に限界にきている。第１は大規模災害に対する脆弱さである。東京の中心部を襲う大規模災害はローカルな災害でも国家機能の麻痺に直結する。第２は日本の成長率の低さである。平成の初期、我が国のGDPは世界の約16～17%を占め、一人あたりGDPも世界のトップクラスだった。しかし平成が終わる頃にはGDPシェアは６％程度に、一人あたりGDPは20数位に低下した。それがどの程度東京一極集中の責任に帰すことかは更に検証が必要だが、注視しなければならないことではある。

名古屋圏はスーパーメガリージョンの中央に位置している。リニアの開業によって名古屋駅の鉄道利用による２時間圏人口は大阪を遙かに凌ぎ、東京（品川）と肩を並べると予測されており、都市機能の一層の集積が予想される。中部圏の一人あたりGRPは既に昭和55年に近畿圏を越え、現在、愛知県のGRPは大阪府を上回っている。リニア開業により名古屋駅や駅周辺にはそれらを受け止める更なる機能が必要だが、中でも国土構造としてはリニア効果を中部・北陸全域に波及させることが重要である。名古屋駅での新幹線や在来線への乗り換え利便性とともに注目されるのが、名古屋駅から高速道路へのアクセスである。名古屋圏は第二次国土形成計画で世界最強・最先端のものづくり圏域と位置づけられている。圏域の都市は産業の国際競争力の強化のために、名駅と結ぶ高速道路の整備に強い関心を持っている。名古屋駅から高速道路へのアクセスは、錦橋インターに加えて更に二つ整備されることになっているが、これによって名古屋駅と愛知県の尾張・三河だけでなく、岐阜、三重、静岡、長野、北陸の各都市および中部国際空港への相互の利便性は高まり、名古屋駅を起点として中部・北陸の産業や観光、生活に大きな変化がもたらされる。

名古屋駅と名古屋高速道路のアクセス整備、それに連なる高速交通ネットワークによって、名古屋駅は人の対流の巨大熱源になり、我が国を牽引するスーパーハブになるだろう。

第1部 第2章

名古屋高速道路をより利用しやすくする取組み【事業運営】

第１節　これまでの名古屋高速道路の料金
第２節　料金制度の変更に向けた取組み
第３節　利用しやすい名古屋高速道路へ
～高速道路ネットワークの有効活用～



名古屋西JCT
（写真提供：NEXCO中日本）



高針JCT



高速２号東山線　栄付近



高速５号万場線　新洲崎付近からささしま方面を望む

第１節　これまでの名古屋高速道路の料金

１．料金制度の概要

(1)　有料道路制度

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であるが、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増大する交通需要に対処することができなくなったため、昭和27年に特措法が制定され、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、昭和31年に日本道路公団が設立され、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。

昭和45年には公社法が制定され、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、名古屋高速道路公社が同法に基づく第１号の地方道路公社として設立された。

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。

(2)　料金決定の原則・制度

①　料金決定の２原則

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

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、借入利息等必要な費用のすべてを償還期間内に賄うことをいう（特措法23条１項第３号、同法施行令７条２項及び８条１項２号）。

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（特措法23条１項４号）。

②　料金決定の制度

料金プール制

都市高速道路は、各路線が連絡し合い、全体として一つのネットワークを形成して初めてその機能が発揮される。そのため、国土交通大臣が定める自動車交通上密接な関連がある道路については、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。

均一料金制・対距離料金制

有料道路の料金制度には、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２種類がある。名古屋高速道路では第１期開通以降「均一料金制」を採用してきたが、令和３年５月１日から「対距離料金制」を採用している。均一料金制のメリットとしては、

・料金体系が簡素なため料金収受の時間が短時間で済み、都市内の大量の交通を効率的かつ円滑に処理できる

などがあげられる。

一方、対距離料金制のメリットとしては、

・利用距離に応じた料金となることで利用者間の公平性が確保される

などがあげられる。

(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、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。

２．従来の名古屋高速道路の料金制度

(1)　料金圏と車種区分

名二環の内側に位置する都心環状線並びに都心環状線に直結する１号楠線、２号東山線、３号大高線、４号東海線、５号万場線及び６号清須線を名古屋線、名二環の外側に位置する11号小牧線及び16号一宮線を尾北線と区分し、２つの料金圏として設定していた。

これは、尾北線に名古屋都心方向への流出入交通だけでなく、名神･東名高速道路と名二環をつなぎ、高速交通ネットワークを補完する独立した役割があることに加え、別料金圏とすることで、都心通過交通を名二環へ迂回分散させる効果を発揮させるためである。

車種区分は、大量交通の迅速かつ円滑な処理によるお客様サービスの向上を図るため、料金収受を効率的に行うべく、普通車と大型車の２区分であった。

(2)　料金の変遷

これまでの名古屋高速道路の料金は、表2-1-1のとおり推移してきた。

(3)　各種割引制度

名古屋高速道路の従来の割引制度は以下のとおりであった。

①ETC端末特定区間割引：[平成18年２月１日～令和３年４月30日]

短区間利用者への不公平感の是正、施設の有効利用、一般道路の混雑緩和を目的として、端末特定区間※のみの利用の場合、普通車200円、大型車400円割引を行う。

※１号楠線：黒川⇔楠、２号東山線：春岡⇔高針、３号大高線：呼続⇔大高、４号東海線：木場⇔東海、５号万場線：鳥森⇔千音寺、６号清須線：鳥見町⇔清須

②ETC夜間割引：[平成18年11月１日～継続中※令和３年５月１日以降は中型車以上に限定]

一般道路通行車両の交通転換を図り、夜間時間帯における沿道環境の改善を図ることを目的として、22：00～24：00 10%割引、０：00～６：00 20％割引を行う。

③ETC日曜・祝日割引：[平成18年２月１日～令和３年４月30日]

低頻度利用者への割引サービス、施設の有効利用を目的として、日曜日・祝日全時間帯で10%割引を行う。

④ETCマイレージサービス：[平成18年２月１日～令和３年４月30日※ポイント付与終了]

回数通行券廃止に伴う代替割引及び多頻度利用者への割引サービスとして導入。100円につき１pt基本ポイントが付与され、月間利用額区分に応じ０～19pt加算される。

⑤名高速ETCコーポレートカード割引：[平成18年２月１日～継続中]

回数通行券廃止に伴う代替割引及び多頻度利用者への割引サービスとして導入。月間利用額区分に応じ０～18%割引を行う。

⑥路線バス割引：[昭和54年７月25日～継続中]

路線バス利用者の運賃負担を軽減させ、その利用を促進することにより、高速道路の渋滞緩和を図ることを目的として、最大39%割引を行う。

⑦障害者割引：[昭和54年７月25日～継続中]

有料道路料金が障害者の社会経済的自立を阻むことのないように設けられたものであり、50%割引を行う。

⑧Nagoya Expressway Pass（NEP）：[平成28年２月１日～継続中]

利用期間に応じて定額乗り放題となる訪日外国人向けの企画割引。NEXCO中日本が平成26年１月から実施している「速旅　Central Nippon Expressway Pass（CEP）」のオプションとして実施している。

なお、これらの割引制度は、障害者割引を除き
ETC利用車限定で実施している。

■ 表2-1-1　料金認可等の経過

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～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～荻野	600円 150円（楠～荻野間63.12.21）	2.2km（30.2km）
		平3.3.19		楠JCT	*特定区間料金の導入	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	荻野～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）	3.5km（41.4km）
		13.3.10	高速名古屋小牧線	楠JCT ～小牧南	*尾北線料金圏の設定	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）
		14.4.24	高速名古屋小牧線	小牧北入口		（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	障害者割引の手続の簡素化実施日 15.12.1 ただし、ETCは16.3.1	－	－	－	（53.3km）
14	17.2.1	17.2.11	高速清洲一宮線	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	19.11.2	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）
20	23.11.11	23.11.19	高速名古屋新宝線	木場～東海JCT	名古屋線750円 尾北線350円 特定料金200円（小牧線）	5.3km（77.3km）
21	25.11.20	25.11.23	高速名古屋新宝線	六番北～木場	名古屋線750円 尾北線350円 特定料金200円（小牧線）	3.9km（81.2km）
22	26.3.5	消費税率及び地方消費税率引き上げに伴う料金改定日 26.4.1	－	－	名古屋線770円 尾北線360円 特定料金210円（小牧線）	（81.2km）
23	27.9.2	大規模修繕工事の実施に伴う料金徴収期間の変更	－	－	名古屋線770円 尾北線360円 特定料金210円（小牧線）	（81.2km）
24	28.7.13	通行止め時の乗り継ぎ措置の開始	－	－	名古屋線770円 尾北線360円 特定料金210円（小牧線）	（81.2km）
届出	令元.8.21	消費税率及び地方消費税率引き上げに伴う料金改定日 令元.10.1	－	－	名古屋線780円 尾北線370円 特定料金210円（小牧線）	（81.2km）
25	2.3.31	中京圏の高速道路料金見直し 3.5.1	高速１号	名古屋西JCT（名二環西南部との連絡路）	対距離料金制 250+（29.52×営業距離）×（１+消費税率）円	（81.2km）

注）路線名及び開通区間は、整備計画上のものである。

第２節　料金制度の変更に向けた取組み

１．国における全国の高速道路料金に関する動向

平成27年１月、国の審議機関である社会資本整備審議会国土幹線道路部会（国土幹線道路部会）において『高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針』が公表された。その中では、首都圏料金の賢い３原則として「利用度合いに応じた公平な料金体系」「管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系」「交通流動の最適化のための戦略的な料金体系」が挙げられた。

この３原則を基にして、首都圏では平成28年４月、近畿圏では平成29年６月に新たな料金体系が導入された。

中京圏においては、平成30年７月の第31回国土幹線道路部会で議論が開始され、中京圏小委員会が発足した。同年11月、第１回中京圏小委員会が開催され、中京圏の高速道路料金の見直しに関する議論が本格化した。

２．中京圏の高速道路料金に関する動向

(1)　具体方針（案）の経緯

令和元年７ ～ ８月にかけて第２ ～ ４回中京圏小委員会が開催された。ここでは、地方自治体として、愛知県、岐阜県、三重県及び名古屋市、経済団体として中部経済連合会及び名古屋商工会議所、利用者団体として日本バス協会及び全日本トラック協会、道路管理者としてNEXCO中日本及び公社へヒアリングが実施された。

これらのヒアリング等を踏まえ、同年11月11日、第５回中京圏小委員会で「中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系　基本方針（案）」（基本方針（案））が示され、同年12月11日には「中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系　基本方針」（基本方針）が中京圏小委員会より公表された。

ここでは、主に中京圏の将来像と高速道路を取り巻く環境、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系、今後の高速道路の検討課題についてとりまとめられた。

その後、令和２年２月５日、国土交通省より「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」（具体方針（案））が公表された。

(2)　具体方針（案）の概要

具体方針（案）については基本方針で掲げられた中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系を基にして、次のとおりまとめられた。また、新たな料金を名二環の開通に合わせて導入することも記載された。

①　料金体系の整理・統一とネットワーク整備

名古屋高速道路の料金水準については、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入することとし、高速道路ネットワーク全体における公平性や名古屋都心部における交通の定時性の確保等を考慮し、必要な料金を設定する。

この際、都心アクセス関連事業や名岐道路の整備について、名古屋高速道路公社が事業主体となることを前提とした上で、必要な財源確保に当たり、現行の料金水準を考慮すれば、当該整備に係る利用者の追加的な料金負担をできるだけ軽減する必要があることから、事業主体の責任を明確にした上で税負担も活用しつつ、現行の償還期間を延長する。

併せて、物流を支える車の負担が大幅に増加しないよう、現行の名高速ETC コーポレートカード割引については継続するとともに、ETC 夜間割引については一般道路の沿道環境を改善するため、交通容量に余裕のある高速道路の夜間利用を促進するという割引の目的を踏まえ、中型車以上に限定した上で継続する。

また、車種区分については、５車種区分へ統一する。

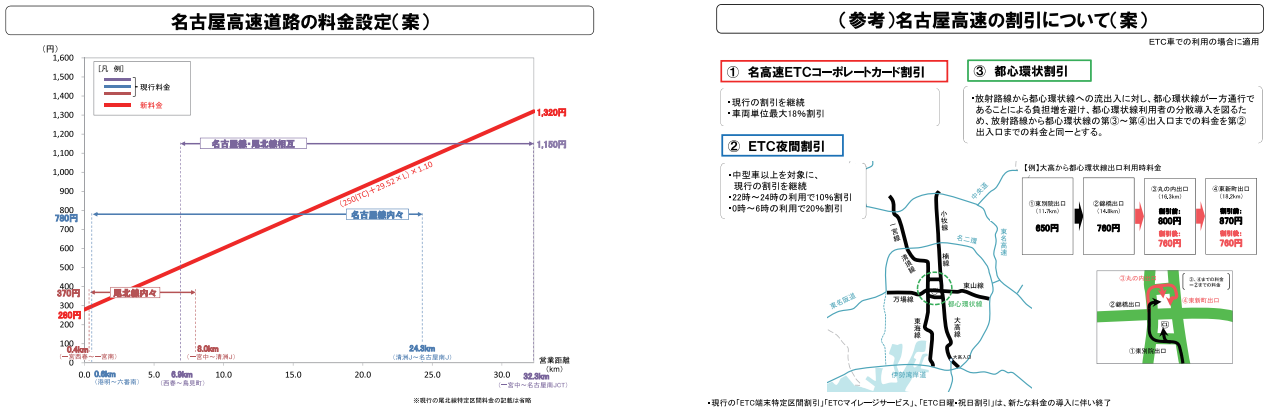


図2-2-1　名古屋高速道路の料金設定（案）及び割引について（案）
（出典.中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）R2.2.5 国土交通省）

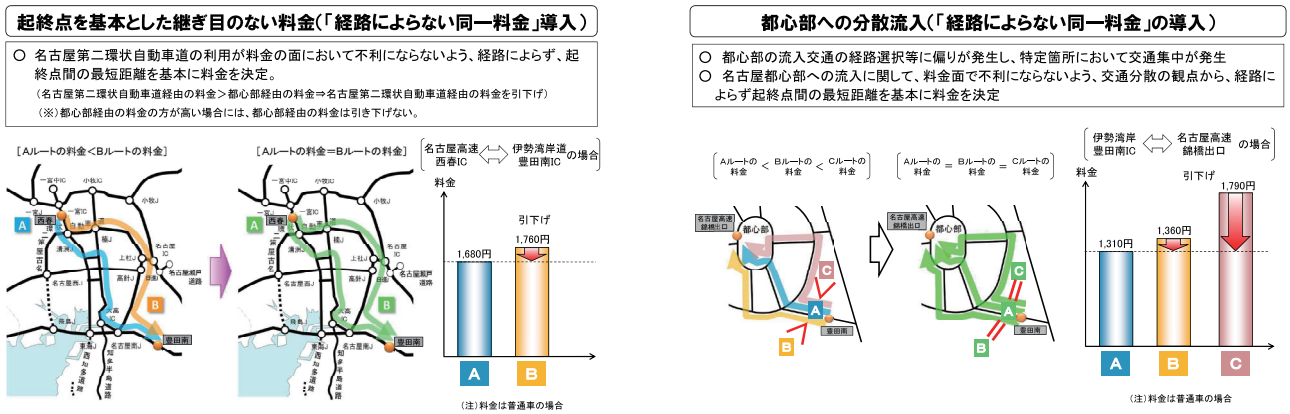


図2-2-2　経路によらない同一料金例
（出典.中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）R2.2.5 国土交通省）

②　起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

道路ネットワークを一体として捉え、名古屋都心部周辺の通過について、交通需要の偏在を防ぐとともに、都心部周辺の環境改善を図るため、東海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、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に料金を決定することとする。なお、政策目的に照らして、都心部周辺の通過が促進されないよう、都心部周辺経由の料金のほうが東海環状自動車道経由の料金よりも高い場合、その料金は引き下げないこととする。さらに、東海環状自動車道をより賢く使うため、ETC2.0搭載車を対象とした料金割引（料金の引下げ）を追加する。

また、名二環についても、名古屋都心部の環境改善を図るため、その利用が料金の面において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に料金を決定することとする。ただし、東海環状自動車道と同様、政策目的に照らして、名古屋都心部通過が促進されないよう、都心部経由の料金の方が名二環経由の料金よりも高い場合、その料金は引き下げないこととする。

また、名古屋都心部への流入交通の経路選択等に偏りが発生し、これにより特定の箇所に過度な交通集中を招いていること等を踏まえ、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に料金を決定することとする。

③　その他

名古屋第二環状自動車道の開通に合わせた新たな料金体系の導入後、その交通に与える影響を検証し、対象となる路線や時間帯などを区切り、交通状況に応じた料金施策を導入することとする。

ETC2.0の早期普及のため、本具体方針（案）に基づく施策をはじめ、ETC2.0の普及促進を進める料金施策の導入を検討するとともに、関係機関とも調整の上、車載器の購入助成の実施も検討する。

３．公社における料金見直しに向けた動き

（1）　ETC特定区間割引

ETC利用率が90%を超えたことにより、出口での迅速な料金収受が可能となったことや、首都高速道路（株）、阪神高速道路（株）が平成24年１月より均一料金制から対距離料金制（距離別料金）に移行したことを踏まえ、全線開通を契機として公社においても「より利用し易い料金」の実現に向け検討を始めた。

より利用し易い料金の検討に当たり、料金変化に伴うお客様の行動変化（利用交通量）を把握するため、新たに特定区間を設け、入口・出口ともその特定区間を利用されたお客様に対して料金の割引を行う「ETC特定区間割引」を社会実験として実施した（図2-2-3参照）。

これにより、当時実施していた端末特定区間割引と合わせて、３段階の料金を設定することで、行動変化を把握した。

期間は平成26年７月１日（火）～平成27年６月30日（火）の１年間で対象区間は１号楠線では楠（楠JCT）～東新町・東片端、２号東山線では高針（高針JCT）～吹上西、３号大高線では大高（名古屋南JCT）～高辻、４号東海線では東海（東海JCT）～山王・尾頭橋、５号万場線では千音寺（名古屋西JCT）～白川、６号清須線では清須（清洲JCT）～明道町を対象とした。割引額は普通車770円を670円に100円割引、大型車1,540円を1,340円に200円割引とし、対象車両はETC無線通行車のみとした。

なお、当時行っていたETC夜間割引、日曜・祝日割引と重複適用が可能なものとし、名二環、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、知多半島道路とJCTを経由し対象区間を利用した場合も割引が適用された。



図2-2-3　特定区間割引リーフレット

（2）　中京圏小委員会におけるヒアリング及び料金問題調査会の開催

①　中京圏小委員会におけるヒアリング

令和元年８月20日に開催された第４回中京圏小委員会において、公社へのヒアリングが実施された。理事長より、名古屋高速道路の概要、今後の方向性、公社の今後の取組み及び料金見直しに向けた留意点について説明が行われた。

特に名古屋高速道路の料金見直しに向けた留意点として、より利用しやすい料金の実現、名二環との迂回・分散機能の維持・促進、既存ネットワークの有効活用及び都心環状線の料金設定を挙げるとともに、債務の確実な償還を前提としつつ、高速道路ネットワークのさらなる充実のための財源確保が必要なため、現在の償還制度の見直し等の工夫が必要と意見した。

② **第37回料金問題調査会**

基本方針（案）の公表を受け、令和元年12月４日、第37回料金問題調査会を開催した。ここでは、基本方針（案）に係る名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性について議論が行われるとともに、理事長から料金問題調査会会長へ名古屋高速道路の料金について諮問を行った（写真2-2-1参照）。

・名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性

中京圏の高速道路料金の見直しに関して、基本方針（案）を踏まえた公社の方向性を示した。

まず、「利用度合いに応じた公平な料金体系」である。名古屋高速道路では昭和54年７月の第１期開通から、均一料金、後ちに別料金圏が設定されていた。

均一料金制は、大量の交通を効率的かつ円滑に処理でき、出路の料金所設置が困難な場合も対応できるということで採用された。しかし、近年の高速道路利用の背景として、全線開通による高速道路ネットワークの拡大に伴い、利用距離のバラツキが拡大していること、平成16年３月のETC運用開始以後、平成30年度には ETC利用率が92%になりETCが急速に普及していること、さらに首都圏においては首都高速道路が平成28年４月、近畿圏においては阪神高速道路が平成29年６月に対距離制に移行したことが挙げられる。これらの背景もあり、より利用しやすい料金の実現に向けて、利用度合いに応じた公平な料金（対距離制を基本とする）に向けて検討することとなった。

もう一点は、「管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系」である。引き続き、都心部通過交通を抑制し、名二環との迂回分散機能の確保が必要であることに加えて、都心環状線や３号大高線で渋滞が増加傾向にある一方、２号東山線や４号東海線は比較的余裕があるため、渋滞緩和や定時性確保を図る上での既存ネットワークの有効活用、事故や災害時におけるリダンダンシー確保が重要である。こうした点を踏まえて、周辺高速道路と一体となって、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現に向けて検討することとした。

なお、「都心環状線の料金設定」についても方向性を示した。都心環状線が時計回り一方通行構造であるため、都心環状線の利用が料金面で不利にならないようにして、都心環状線出入口の分散を図る必要があるとともに、同一起終点間の往復利用で料金が異なることとなることが想定された。そこで、都心発着や都心通過の利用に配慮し、利用しやすい料金の実現に向けて検討することとした。

名古屋高速道路の料金見直しに向けた方向性をまとめると、次のとおりである。

①利用度合いに応じた公平な料金体系については、料金水準や車種区分について、対距離制を基本として検討（大都市近郊区間における現行水準を参考）を行う。

②管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系については、周辺高速道路と一体となって、既存ネットワークを有効活用するための料金設定（引き続き、名二環との迂回分散機能の確保も考慮）と、起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現に向けて検討（発着が同一ならば、経路間の差異によらず料金を同一とするなど経路によらない同一料金について検討）を行う。

③都心環状線の料金設定については、発着利用では都心環状線の利用が料金面で不利にならないような料金設定上の配慮、通過利用では同一起終点間の往復利用では同じ料金とするなど、料金設定上の配慮を必要とした。そのほか、「利用しやすさ」を念頭においた割引の見直し・再編、戦略的な料金（混雑時の渋滞緩和等）についても今後検討していくとした。

このような方向性のもと、債務の確実な償還を前提とした上で基本方針（案）を踏まえ、料金案を検討することになった。

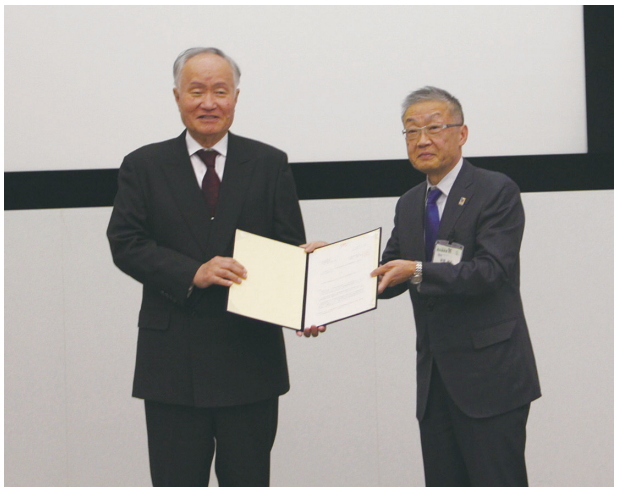


写真2-2-1　諮問受け渡し

③　第38回料金問題調査会

令和２年２月10日、第38回の料金問題調査会が開催された（図2-2-4参照）。

ここでは、料金見直しに係る前提条件等の整理、具体方針（案）及び第37回料金問題調査会で議論された「料金見直しに向けた方向性」との整合性の確認などが議論された。

・「料金見直しに向けた方向性」との整合性の確認等

「周辺の高速道路と料金水準・車種区分を統一する対距離制の導入」により、「利用度合いに応じた公平な料金体系」が実現されることで、短距離利用・料金圏を跨ぐ利用に対する不公平感や割高感の提言が図られるとともに、中京圏全体の高速道路ネットワークの公平性が確保できると確認された。

また、「対距離制の導入」や「経路によらない同一料金の導入」が実現されることで一般道からの高速道路への交通転換、混雑路線から比較的余裕のある路線への交通転換が促進されるなど「利用しやすい料金」となり、高速道路ネットワークの有効活用、名二環の迂回分散機能の確保が図られることも確認された。

さらに、建設債務に対し、確実な償還が可能なことも確認された。

これらのことから、具体方針（案）と「料金見直しに向けた方向性」は整合することが確認され、具体方針（案）の内容を、名古屋高速道路の新たな料金にかかる具体案とすることとされた。

そのほか、非ETC車については、利用される入口～出口間の特定ができず、対距離料金の適用が不可能である。そこで、各入口から利用可能な最大距離に相当する料金を適用し、収受することとした。一方でETC車載器の購入助成などETCの普及促進に努めることとの意見をいただいた。また、新料金体系の周知・広報の重要性、出発前から高速道路利用時にいたる各段階での道路情報板、ETC2.0、インターネット、SNSなど各種媒体による情報提供の充実などについても今後の検討が必要であるとの意見をいただいた。

資料３

第38回名古屋高速道路公社料金問題調査会

説　明　資　料

令和２年２月１０日
名古屋高速道路公社

本日の説明内容

1　前回調査会でのご意見の整理
2　料金見直しに係る前提条件等の整理
（１）料金見直しに向けた方向性
（２）交通の現状
（３）料金決定のしくみと料金検討の前提条件
3　国の「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針(案)」
4　「料金見直しに向けた方向性」との整合性の確認（案）
5　今後の検討事項
6　今後のスケジュール（案）

図2-2-4　第38回料金問題調査会の要旨

（3） 具体案公表、意見募集及び意見書受領

①「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」の公表

第38回料金問題調査会の議論等を経て、令和２年２月13日NEXCO中日本と連名で、「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」（具体案）を公表した。併せて、同年２月13日から26日まで意見募集を実施した。

・「中京圏の新たな高速道路料金の具体案」の概要

具体方針（案）で示されてきた「料金体系の整理・統一とネットワーク整備」、「起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現」について示すとともに、「各路線の料金等」として、名古屋高速道路の料金について記載した。具体的には、均一料金制から対距離制へと移行し、利用１回当たりの固定額（ターミナルチャージ）は250円（税抜）と設定すること、名古屋線・尾北線の料金圏は廃止すること、車種区分は２車種区分から５車種区分へ変更することを示した。また、非ETC車は、名古屋高速道路の入口から利用できる最大距離の料金を適用することや各種割引の継続、導入、終了についても記載した。

その他として、新たな料金体系の導入後、その交通に与える影響を検証し、対象となる路線や時間帯などを区切り、交通状況に応じた料金施策を導入すること、ETC2.0の普及促進を進める料金施策の導入を検討するとともに、車載器の購入助成を実施すること及び現金でご利用のお客様に対し、現状を把握した上で、ETC普及促進の取組みなど必要な対策を実施することも併せて記載した。

②　意見募集

令和２年３月５日、具体案の公表に合わせて実施していた意見募集の結果公表を行った。意見募集期間中、専用ホームページへのアクセス件数は5,396件あり、そのうち、39名のお客様から計132件のご意見をいただいた。

③　料金問題調査会答申受領

上記を経て、令和２年３月５日、料金問題調査会会長より理事長へ諮問に対する答申として意見書が提出された（写真2-2-2参照）。意見書においては、具体方針（案）が料金問題調査会における「料金見直しの方向性」と整合するものであることから、債務の着実な償還を前提とした上で、具体方針（案）を基本とした内容を名古屋高速道路の新たな料金案とすることが妥当であるとまとめられた。

なお、併せて公社においてはお客様への充分な周知に努めること、情報提供の充実に図ること及び非ETC車についてきめ細やかな対策を講じることが重要であり、新たな料金体系については、その導入後における社会情勢の変化やネットワーク整備の進展、交通状況の変化、公社の経営状況等を踏まえて、必要に応じて見直しを検討していくことが必要とも記載がなされた。

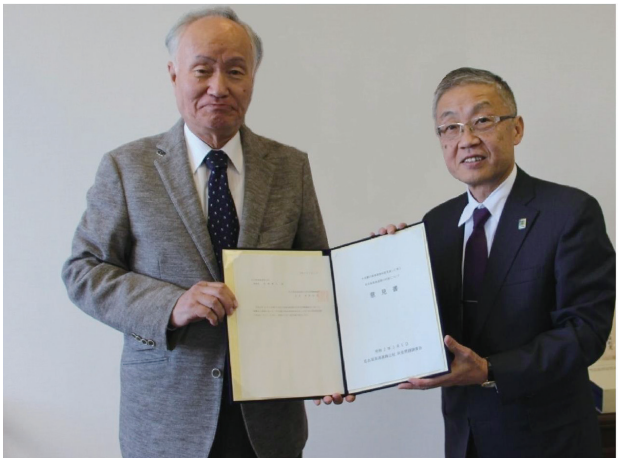


写真2-2-2　答申受領

（4） 料金認可

上記の国の議論や料金問題調査会からの答申受領などを経て、令和２年３月31日に国土交通大臣の料金認可（第25回）を受けた。この認可に伴う料金改定は名二環（名古屋西JCT ～飛島JCT）の開通に合わせて施行されることとなった。この結果、第１期開通以来、均一制であった料金は、対距離制へと変更されることとなり、名古屋高速道路の料金制度は大きな転換期を迎えた。なお、償還期間の換算起算日は平成12年10月、償還満了日は令和26年10月であり、全体の償還期間は43年12箇月となった。

第３節　利用しやすい名古屋高速道路へ

～高速道路ネットワークの有効活用～

１．新たな料金体系の概要

名古屋高速道路は、令和３年５月１日、名二環（名古屋西JCT ～飛島JCT）の開通に合わせて、対距離制を基本とする新たな料金体系へ移行した。

(1)　対距離制を基本とした料金体系に整理・統一

公社では、お客様がより利用しやすい料金体系の実現に向けた取組みとして、名古屋高速道路の料金体系を対距離制へと変更した。これにより、中京圏全体で対距離制の料金体系に整理・統一されることになった。対距離制の料金体系の基本的な考え方は「東海環状道を含むその内側の高速道路の料金水準を、『高速自動車国道の大都市近郊区間』の水準に統一する」というものである。

ETC割引についても見直しを実施した。都心環状線利用車の分散流入を図ることを目的としたETC都心環状割引を新たに導入した。名高速コーポレートカード割引、ETC夜間割引（中型車以上を対象に見直し）は継続することとし、ETC端末特定区間割引、ETC日曜・祝日割引、ETCマイレージサービスは終了することとした。

また、従来の「普通車」「大型車」の２車種区分から「軽・二輪」「普通車」「中型車」「大型車」「特大車」の５車種区分へと変更した（図2-3-1参照）。

対距離制へと変更したことに併せて、従来の「名古屋線」「尾北線」という料金圏は廃止した。

現金車等の非ETC車の料金は、各入口から利用できる最大距離の料金とした。

ETC車					
車種	軽・二輪	普通車	中型車	大型車	特大車
基本料金	290円～1,110円	290円～1,320円	290円～1,530円	300円～2,010円	310円～3,160円

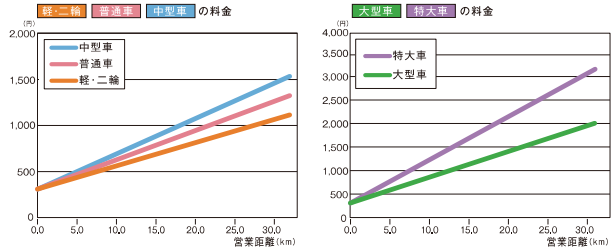


図2-3-1　基本料金について

(2)　経路によらない同一料金

経路によらない同一料金として大きく２つの料金調整、割引が導入された。

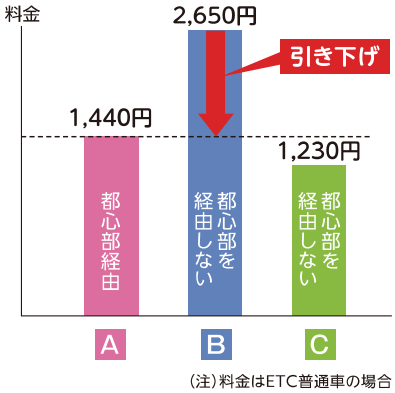
まず１つ目は名二環迂回料金（起終点を基本とした継ぎ目のない料金）である。これは、名二環を含むそれより外側同士の発着地の利用において、名二環を迂回した場合と比べて都心部（名二環より内側）を通過する経路の料金が安い場合には、名二環を迂回した場合の料金を引き下げるものである。具体例を挙げると、図2-3-2のように16号一宮線一宮IC入口から名二環鳴海ICを利用する際に、清洲JCTから６号清須線、都心環状線、２号東山線を経由するAルート、清洲JCTから名二環内回り、伊勢湾岸自動車道、再度名二環内回りを経由するBルート及び清洲JCTから名二環外回りを経由するCルートがある。このとき、都心部を経由するAルートの料金に比べて、Bルートの料金のほうが高いため、これをAルートの料金まで引き下げるものである。また、都心部を経由するAルートに比べてCルートの料金は安いため、Cルートの料金は調整されず、Aルートの料金も引き下げられない。

２つ目は名古屋都心流入割引（都心部への分散流入）である。これは、名二環を含むそれより外側と都心環状線の出入口とを発着地とする利用において、名二環及び伊勢湾岸自動車道を１以上のJCTを迂回して利用した場合に、最も安い料金へ引き下げるものである。具体的には、図2-3-3のように、東名高速道路岡崎ICから都心環状線錦橋出口を利用

する際に名古屋南JCTから３号大高線を経由するAルート、東海JCTから４号東海線を経由するBルート、名古屋南JCTから名二環を経由し、高針JCTから２号東山線を経由するCルートがある。これらを最も料金が安くなるAルートの料金に引き下げるものである。

<一宮線（一宮IC）から名二環（鳴海）までのルートの料金比較の例>



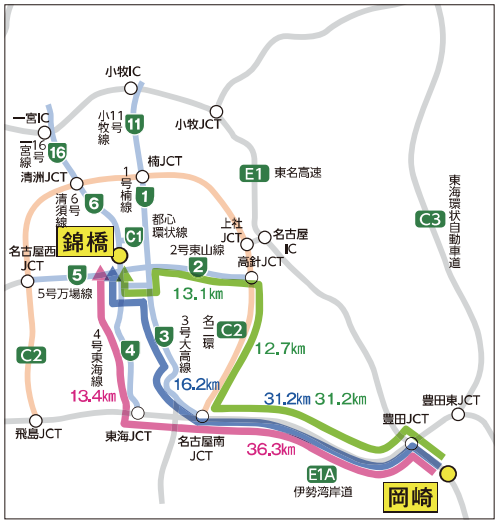


A 都心部経由料金

B 都心部経由料金まで引き下げ
（都心部経由料金より高いため）

C 料金据え置き
（都心部経由料金より安いため）

図2-3-2　名二環迂回料金例



東名（岡崎IC）から伊勢湾岸道経由で都心環状線（錦橋出口）で降りる場合、下記の東海線、大高線、東山線経由のいずれのルートを経由しても同一料金となる。

●東海線経由（49.7ｋｍ）

新料金			割引後料金（割引額）
1,860円			1,810円（−50）
内訳	NEXCO中日本	36.3km	1,150円	1,100円（−50）
	名古屋高速	13.4km	710円	710円

●大高線経由（47.4ｋｍ）

新料金			
1,810円			
内訳	NEXCO中日本	31.2km	1,010円
	名古屋高速	16.2km	800円

●東山線経由（57.0ｋｍ）

新料金			割引後料金（割引額）
2,290円			1,810円（−480）
内訳	NEXCO中日本	43.9km（31.2+12.7）	1,590円（1,010+580）	1,110円（−480）
	名古屋高速	13.1km	700円	700円

いずれの経路でも
1,810円
（ETC普通車の場合）

図2-3-3　名古屋都心流入割引例

２．お客様に向けた情報発信等

この料金改定については、公社ホームページの特設サイト、横断幕や立看板はもちろんのこと、ポスターやリーフレットなどの広報媒体による広報を行うなど積極的な広報に努めた。

（主な広報媒体・PR）

・公社ホームページ特設サイト
・新聞広告、ラジオCM
・インターネット広告
・リーフレット、ポスター、ガイドブック（図2-3-4、2-3-5参照）
・名古屋高速道路上への横断幕、懸垂幕、立看板
・広報なごや（特集号含む）
・コンビニへのポスター掲出
・名古屋高速歴史パネル展（金山総合駅）における料金改定に係る特設ブースの設置



図2-3-4　新料金ガイドブック



図2-3-5　新料金リーフレット



図2-3-6　チラシ



図2-3-7　チラシ（対象拡大、期間延長）

また、令和３年４月１日よりNEXCO中日本と共同で「中京圏ETC2.0車載器購入助成キャンペーン」を実施した（図2-3-6参照）。キャンペーンの内容は、新セキュリティに対応したETC2.0車載器購入費用を最大10,000円助成するキャンペーン①と、さらに助成を受けた方の中でETC2.0またはETC車載器未設置の車両へETC2.0車載器（新セキュリティ対応）を取り付け、WEBアンケートにお答えいただいた方にQUOカード10,000円分をプレゼントするキャンペーン②である。

なお、同年８月１日よりキャンペーン①の対象をETC車載器にも拡大するとともに、期間を同年12月26日まで延長することとした（図2-3-7参照）。



ポストリニア時代における先進モビリティ都市名古屋での名高速の一展望

名古屋大学　未来社会創造機構
モビリティ社会研究所
教授　森　川　高　行

2020年初頭から世界を席巻した新型コロナウイルス感染症は、人との接触のあり方を根源から覆した。移動においてもそれが顕著で、密な接触が避けられない中大量輸送機関は忌避される傾向が強まり、都市交通では自転車やマイカーでの移動が見直された。一方で、ここ数年モビリティにおけるバズワードは「百年に一度の変革期」である。ガソリン自動車の普及期から約百年後の現在、車の常時無線接続（Connected）、自動運転（Autonomous）、シェア化･サービス化（Share & Service）、電動化（Electric）の頭文字をとったCASE革命が起こりつつあるということだ。

これらの社会変革と技術革新の中で、都市高速道路は今後どのような役割を果たすことができるのであろうか。

CASE革命の中でも、自動運転のインパクトが大きい。とはいっても、どのような状況でも完全に無人で走行できるレベル５完全自動運転の実現の目途はたっていない。しばらくは走行環境（ODD, Operational Design Domain, 運行設計領域）が限られた中での自動運転車の活用が中心になろう。ODDの中でも実現性と実用性が高いのが、アクセスコントロールされた自動車専用道路上である。2021年初頭に世界初のレベル３自動運転車として登場した市販車「ホンダ レジェンド」のODDも、高速道路上での低速走行時である。

このような中、10年後程度に想像できる都市高速の姿のひとつは、他人との乗合の無い小型シェアカーが車間距離を詰めて走行するPRT（Personal Rapid Transit）の走行空間である。車両としては、２～４人乗りの電気自動車が有力であろう。PRTを頻繁に使う人は、レンタル車両を自宅で保管する。たまに使う人は近くのPRTステーションまで行って借り出す。高速道路以外の端末部は、当初は手動運転であろうが、やがては自動運転化され、究極にはドアツードアのSAV（Shared Autonomous Vehicle）サービスが得られる。

都市高速全体がPRTの専用道路になる必要はなく、一般車との混在も可能であるが、PRT車両同士はなるべく隊列を組んで走行する方が、道路の交通容量を増すことができよう。この頃には物流車両の高速道路上での自動運転化も進んでいる可能性が高いので、それらとも混在して走行することになろう。

このような姿を名高速で想像してみたい。10年後程度にはリニア中央新幹線が品川－名古屋間で開業しているであろう。リニア開業に伴う名古屋駅周辺の改築の一環として、名高速の出入り口が駅の東西両側にロングランプ方式で設置される計画だ。当初目論んでいた「駅直結」とまではいかないが、駅の東西の車寄せからランプまでは、平面街路走行が極めて短いスムーズな高速道アクセスが期待できる。駅西側は当面暫定改築であるが、やがて地下及び駅ビル建設の立体開発が実現するときには、ほぼ直結のアクセスになる計画もある。駅の東西の駐車場または乗降場の一部をPRTシェア車両の待機場にし、リニア中央新幹線を降りた乗客は、あたかもタクシーのようにそれに乗車し、名高速に直ちに入って快適な無人隊列走行で目的地に向かう。高速道路を降りた後のラストマイルは、当面はそのまま手動運転走行ということになろうが、速度を落とした特定経路上の走行なら街路上自動運転も近い将来可能になろう。そうなると、リニアを降りた乗客は一般街路の渋滞に巻き込まれることなく、自動運転の乗用車で目的地まで向かえることになる。

名高速を自動運転車を中心とした道路にするのであれば、現在の60km/hの規制速度を厳密に守り、車同士の速度差の少ないスムーズな理想的な走行を実現できる。名高速は、長辺20km、短辺15kmの名二環に囲まれた都市内アクセス道路と位置付けられる。名古屋都市圏内には、環状高速道路や都市間高速道路が十分に整備されている。来るべきモビリティ革命時代とポストリニア時代には、先進モビリティ都市名古屋の都市自動車専用道路として、自動運転道路への転換を検討しても良いのではなかろうか。

第1部 第3章

安全・安心・快適な道路サービス
【安全・安心・快適】

第 1 節　交通管理体制
～ 24 時間 365 日　お客様の通行の安全を見守っています～
第 2 節　道路の安全対策
～高速道路の安全を保つための取組みについて～
第 3 節　快適な交通のために
～高速道路を快適に利用できるようにするための取組みについて～



高速２号東山線　東山トンネル（トンネル天井板撤去後）



交通管制室



高速２号東山線　緑橋換気所



高速２号東山線　施設管制室

第１節　交通管理体制

～24時間365日　お客様の通行の安全を見守っています～

１．交通管制室

(1)　交通管制室の情報収集

交通管制室では、車両感知器、交通流監視カメラ、非常電話、気象観測装置、道路パトロールカーなどの高速道路上のすべての情報を、常に迅速、正確に収集し、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日体制で行っている。

情報は以下の機器等から収集している。名古屋高速道路全路線22箇所にある気象観測装置では、気温、風向、風速などを収集している。全路線に260台ある交通流監視カメラでは、収集したカメラ映像を交通管制室でモニターTVにより監視している。回転、ズーム機能により全線の約90％をカバーしている。また、高速出口からの逆走車両、誤進入者に迅速に対応するため、３箇所の出口に逆走検知警告システムを試行導入している。非常電話は高速上約500m間隔で全路線に411基設置し、お客様からの連絡を受けている。車両感知器も全路線約500m間隔で530台設置しており、データ処理により渋滞などを自動検知している。

また、公社では道路パトロールカーを15台所有し、上記により収集した情報以外に、巡回中の道路パトロールカーが発見した情報が現場から無線で交通管制室に報告される。

そのほか、お客様から道路緊急ダイヤル等を通じて、連絡をいただくことも情報源の一つである。

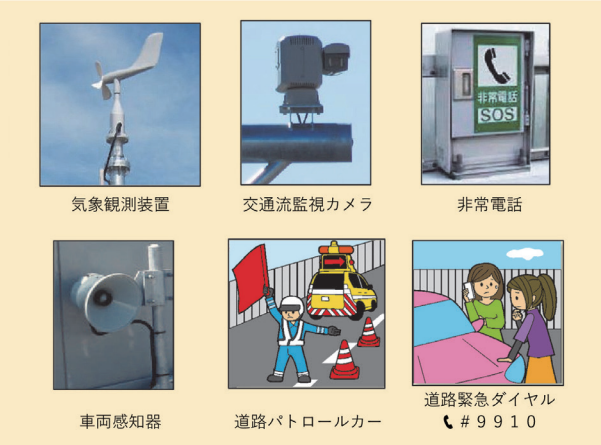


図3-1-1　交通管制室情報機器等一覧

(2)　交通管制室の情報提供と事案処理

交通管制室において24時間体制で勤務するのは、管制隊員と交通司令である。管制隊員は、交通事故、故障車、落下物などの発生を監視するとともに、交通管理隊と連絡をとり、事案発生時には、交通司令の指揮のもと対応を指示する。そのほか、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リアルタイムに提供している。また、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している。

交通司令の役割は交通管制室の統括、管制隊員への指示のほか、警察及び消防への出動要請や関係機関などとの連絡・調整である。

情報提供に関しては、高速道路上の渋滞末尾表示板にて渋滞情報及び追突事故防止の注意喚起を行い、経路選択情報板にて分岐手前で所要時間を提供し、出口手前情報板及びJCT手前情報板にて渋滞情報や交通安全情報などを提供している。また、一般道路においては入口手前情報板において入口の閉鎖情報や本線の渋滞情報などを提供し、街路情報板においては現在の混雑状況や所要時間を提供している。

また、大高～星崎間、小牧～小牧南間、高針～東山換気所間の３箇所に設置した路側通信設備から交通情報をカーラジオ（AM1620KHz）で伝え、日本道路交通情報センターによるラジオ放送やWebによる情報提供、VICS及びETC2.0による端末への情

報提供も行っている。

そのほか、公社ホームページにおいて交通状況を提供し、季節ごとの安全運転情報やGWなどの渋滞情報も掲載している。



写真3-1-1　交通管制室

(3)　交通管理の要員体制

交通管理体制の人員は、交通司令は５名、５班５サイクル（日勤・日勤・夜勤・非番・休日）で組み、交代制で業務を遂行している。管制隊員は少なくとも４名が常駐するシフトを組み、パトロール要員である管理隊員は複数の拠点に分かれ、昼間18名、夜間14名で構成している（図3-1-2参照）。その交通司令を中心とした仕事ぶりについては、座談会（250ページ）もご参照いただきたい。

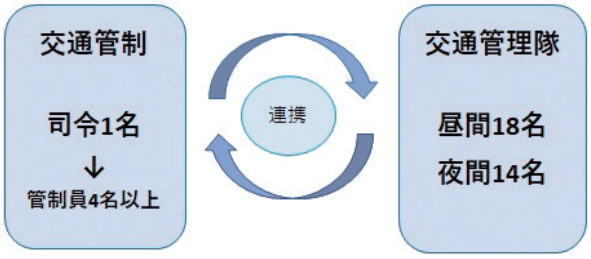


図3-1-2　交通司令、管制隊員、管理隊員の構成

(4)　東山トンネルの監視・防災

名古屋高速道路において２号東山線の東山トンネルは、その規模も大きく、交通管理上も重視している箇所であり、常に最新の交通情報を収集し、24時間体制で交通状況の監視を行っている。

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行う。トンネル内に５m間隔で設置された水噴霧ノズルがあり、火災発生時、初期消火活動については、交通管制室から遠隔制御で噴霧する体制を整えている。

(5)　違反車両の取締り

道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路法及び車両制限令では道路を通行する車両の高さ・長さ・重さなどの制限値が定められている。これらの制限に違反して通行する車両は大変危険であり、重量超過の違反車両は道路構造物の劣化にも多大な影響がある。

そのため、交通管制室の監視下において、取締りを担当する職員と交通管理隊が連携して、違反車両に対する取締りを料金所等で実施している（写真3-1-2参照）。違反者に対しては警告書を交付し、違反を繰り返すなど悪質な違反者に対しては是正指導を行っている。

また、愛知県警高速道路交通警察隊（高速隊）と連携した合同取締りを実施するなど、違反防止に向けた取組みを強化している。



写真3-1-2　取締りの実施

２．交通管理隊の業務

(1)　24時間365日体制でサポート

交通管理隊は、名古屋高速道路の道路管理等の業務を委託している一般財団法人名古屋高速道路協会の組織の一つである。

交通管理隊は、24時間365日体制で名古屋高速道路を利用されるお客様をサポートし、道路巡回はも

ちろんのこと、事故・故障などの事案対応、交通監視・取締り補助等を行っている。

道路巡回（パトロール）では、名古屋高速道路81.2km全線にわたってきめ細かく定期的（おおむね２時間に１回、１日11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・快適な道路サービスの提供につなげている。

(2)　交通事故・故障車などの事案処理

交通管理隊の業務に、交通事故・故障車などの現場での事案対応がある。名古屋高速道路での総事故件数は、令和２年度は635件（令和元年度実績は887件）であった。令和２年３月より新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う全国的な自粛要請による交通量の大幅な減少により、例年と比較すると大幅に少なくなっている。なお、過去５年間の実績では、令和２年度を除き、おおむね900件前後で推移している。

交通事故や故障車等による渋滞などの交通トラブルが発生した場合、交通管理隊は交通管制室に常駐する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する。また、交通事故処理に伴う通行止めや車線規制などによる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することも大きな役割である（図3-1-3参照）。

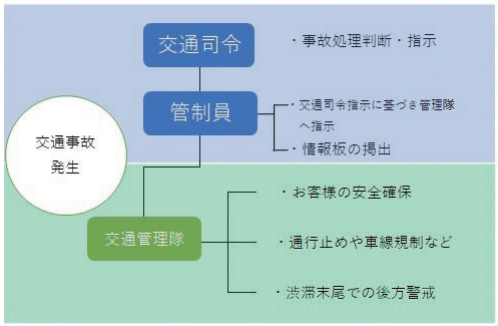


図3-1-3　交通事故時の交通管理対応の系統図

(3)　交通監視

渋滞発生時や雨天時などの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る。

(4)　取締り補助

公社が実施する違反車両の取締りに、管理隊員２名が同行し補助している。

３．緊急時対応

(1)　交通事故処理対応

公社では、交通事故処理に伴う渋滞に関しては高速隊との連携やレッカー車の対応を強化し、事故処理を迅速に実施してきた。このことにより交通事故処理に伴う渋滞時間については１件当たり68分以内と目標を設定し、実現している。

(2)　事故発生に伴う通行止め事例

令和元年６月19日、３号大高線（北行き）において、タンクローリーの横転事故が発生した。午前５時過ぎに、３号大高線の鶴舞南JCTカーブでタンクローリーの横転事故が発生し、積荷（液糖）の散乱と道路施設構造物が損傷したが、この事故と応急復旧作業に伴い、３号大高線（北行き）を通行止めにし、道路の安全確認及び早期の通行止め解除に向け、路面清掃、緊急点検及び応急復旧作業に取り組んだ。

通行止めの解除については、見通しが立ち次第行うが、応急復旧作業では公社各部署が総動員されて対応に当たることになる。応急復旧作業には遮音壁支柱及びパネルの点検、投物防止網の点検及び応急張り替え作業、道路照明柱撤去、コンクリート高欄点検等がある。広報においては、応急復旧作業の経過を公社ホームページに掲載していく。

第２節　道路の安全対策

～高速道路の安全を保つための取組みについて～

１．交通安全対策

(1)　事故の発生状況

名古屋高速道路と一般道路との死傷事故率を比較すると、直近で実施した平成27年度道路交通センサス及び交通事故・道路統合データベースを基に算出した名古屋市内幹線道路の死傷事故率は147.8件/億台km、同じく平成27年度の名古屋高速道路の死傷事故率は6.2件/億台kmであり、名古屋高速道路は死傷事故の発生率が一般道路（名古屋市内主要幹線道路）の約20分の１以下である（図3-2-1参照）。

人身事故件数で見ると、愛知県内においては令和２年度の人身事故が24,024件あり、うち死亡事故が137件であった。対して同期間の名古屋高速道路での人身事故は41件で、うち死亡事故は０件であった。

(2)　カーブ区間の安全対策

１）　カーブ区間の事故発生状況

公社では、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、分析するとともに、これまでの交通事故対策の効果分析を行い、有効な対策を計画的に実施している。特に、これまでカーブ区間での施設衝突事故が多く発生していることから、このことに着目して必要な対策を推進してきた。

また、特に交通の集中する都心環状線は、交通事故の発生によりお客様に多大な影響が出ることが想定されることから、優先的に対策を推進してきた。

しかしながら、カーブ区間の単独車両事故件数は平成30年度には113件、令和元年度には121件、令和２年度には124件となっており、徐々に増加傾向にある。

２）　カーブ区間の安全対策

カーブ区間の安全対策としては、滑り止めカラー舗装を実施するほか、注意喚起看板、矢羽板マークや高輝度反射シート、青色回転灯の設置などを行っている（写真3-2-1参照）。落下防止対策としては落下防止柵の設置、遮音壁パネルと支柱のワイヤー連結構造への改良、支柱の高欄へのワイヤー接続など実施している。こうした道路形態に応じた安全対策も交通安全の成果として現れている。

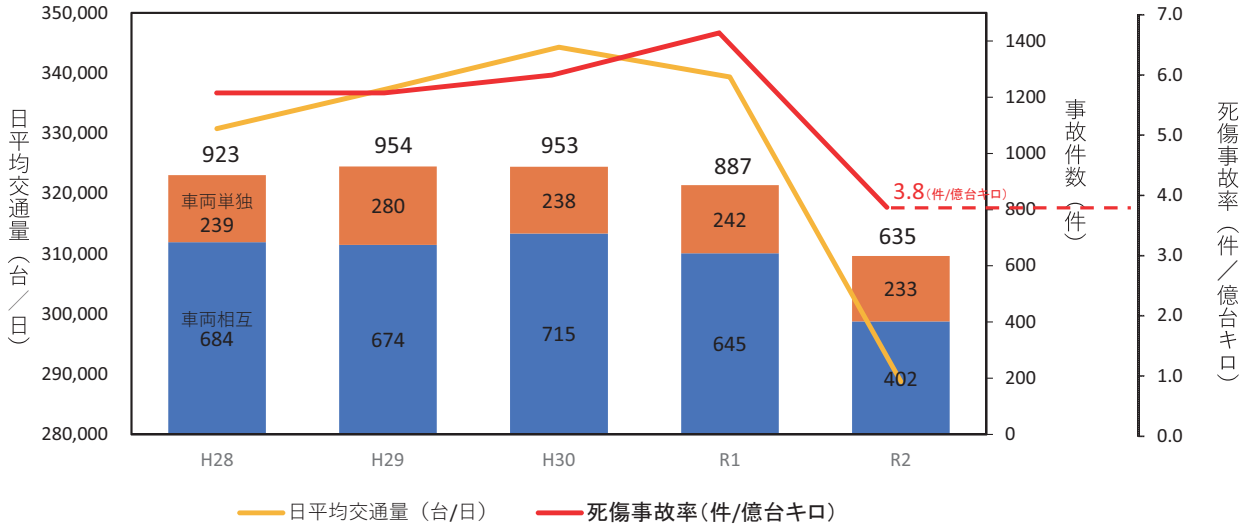


図3-2-1　近年の総事故件数と死傷事故率



写真3-2-1　急カーブでの安全対策



写真3-2-2　進入禁止イラスト入り看板など逆走対策

（3）　逆走・誤進入に関する安全対策

１）　進入禁止イラスト入り看板の設置

高齢ドライバーの増加も相まって、昨今、車の逆走が社会問題化している。また、歩行者や自転車、原付等の立入りも大きな交通事故に発展する危険をはらんでいる。

車両の逆走や高速道路への歩行者・自転車・原付等の立入りを防ぐため、公社では、これまで「進入禁止イラスト入り看板」、「路面標示（路面文字・大型矢印）」、「進入禁止シート」の設置（写真3-2-2参照）のほか、「安全のためのお願い」チラシ、動画を使った広報活動を実施してきた。進入禁止イラスト入り看板等については全路線に合計37箇所設置し、チラシによる交付活動については、平成27年度、名古屋市全区の町内会に合計７万枚を回覧した。

なお、平成29年度までにすべての出入口において路面標示を実施しているが、さらに、これまで逆走・誤進入事案などがあった地点、構造上の対応が必要と考えられる地点については、その現場の特性に応じたカラー舗装の路面標示や看板の追加などに加え、自動警告対策を実施している。

２）　逆走検知・警告システム

公社では、これまで高速出口に大型矢印等の路面標示や進入禁止イラスト入り看板等による視覚に訴える逆走・誤進入対策を実施してきたが、加えて平成29年５月、逆走検知・警告システムを導入し、試行運転を開始した。

逆走検知・警告システムの設置箇所は、都心環状線の錦橋出口、２号東山線の吹上東出口、３号大高線笠寺出口の３箇所である。

逆走検知・警告システムは、交通管制室と結ばれている。高速出口の検知エリアで、検知カメラにより逆走車両・誤進入者を検知すると、赤色回転灯が発光するとともに警告音スピーカーから警告を発し、同時に交通管制室に自動通報される。そして交通管制室の指示を受け、現場確認のため、道路パトロールカーが出動し、速やかに保護するなど現場対応を実施している（図3-2-2参照）。

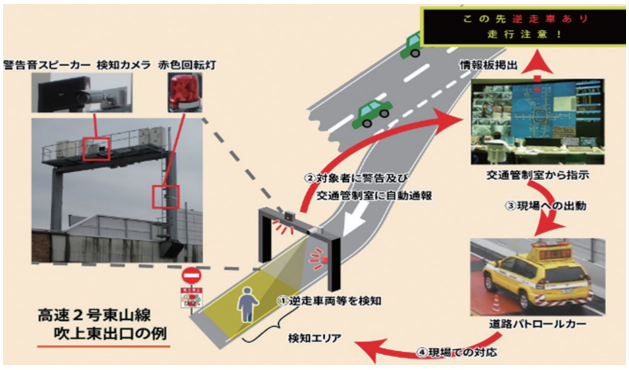


図3-2-2　逆走検知・警告システム設置図

（4）　その他の安全対策

具体的な過去に発生した事故や渋滞、お客様からいただいたご意見などを受けて、随時、安全対策を実施しており、実施内容の確認とともに効果等の検証を行っている。道路状況に応じた安全対策の例をいくつか挙げておく。

一宮ICからの渋滞において追突事故が発生したが、その注意喚起のために、平成30年12月、より手前の区間に看板や路面標示を追加設置した。このことによりお客様の渋滞の認識を早めることにつながった。

鶴舞南JCTの合流部では、車線変更が原因で事故や渋滞が発生していた。そこで平成30年12月、車線変更のタイミングを遅らせ、スムーズな合流を促すためにエスコートラインの延伸を行った。この安全対策により、車線変更までの余裕が生まれることとなった。

笠寺入口の合流部においては、本線走行車と合流車の速度差による追突事故の発生が多発していた。そこで令和元年11月、本線部の走行車線に大型矢印を標示し、合流部には加速車線に大型矢印を標示するとともに、「加速・合流注意」の路面標示を行った（写真3-2-3参照）。

また、東山トンネル内では制限速度が50km/hであるものの、速度超過が発生している傾向があった。制限速度が50km/hであることを周知するため、平成31年２月に路面標示を実施した。



写真3-2-3　笠寺入口合流部の安全対策

２．大規模修繕工事

（1）　大規模修繕工事検討前の維持管理の状況

81.2km全線開通した平成25年度においては、昭和54年の第１期開通から35年が経過し、開通からの経過年数が20年以上の構造物が約４割に達していた（図3-2-3参照）。開通からの経過とともに対策が必要な損傷数は増加傾向にあり、限られた予算の中で点検結果に基づき、損傷した箇所を部分的に修繕する事後保全型の対策を中心に進めてきたものの、他の都市高速道路の事例等から推測すると、今後も構造物の高齢化に伴う損傷は飛躍的に増加すると予測された。

（2）　技術検討委員会

１）　技術検討委員会における検討

前述の状況を受け、「名古屋高速道路の長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術検討委員会」（技術検討委員会）を設置した。

技術検討委員会設置の目的は、名古屋高速道路を将来にわたって（おおむね100年間）健全な状態で保つために必要となる「構造物の大規模な修繕等」の必要性や実施に必要な環境整備などを含め、長期的な視点での維持管理のあり方について、技術的観点から検討を行うことであった。

技術検討委員会において、大規模修繕、予防修繕の第一段階の対策時期は、４つのグループごとに劣化曲線を推定し、ライフサイクルコストの最小化を目指し、開通からの経過年数を踏まえて検討され、提言においても特に劣化が進行している３号大高線及び１号楠線の２路線については、早急に大規模修繕を実施する必要があると示された。

４つのグループは、路線ごとの特性や、構造物の損傷状況及びライフサイクルコストが最小となる対策メニューや実施時期を検討し、路線単位で、図3-2-4、図3-2-5のとおり分類された。

２）　技術検討委員会の提言

平成26年３月20日、同委員会より「名古屋高速道路の構造物の健全性を将来にわたって確保するため

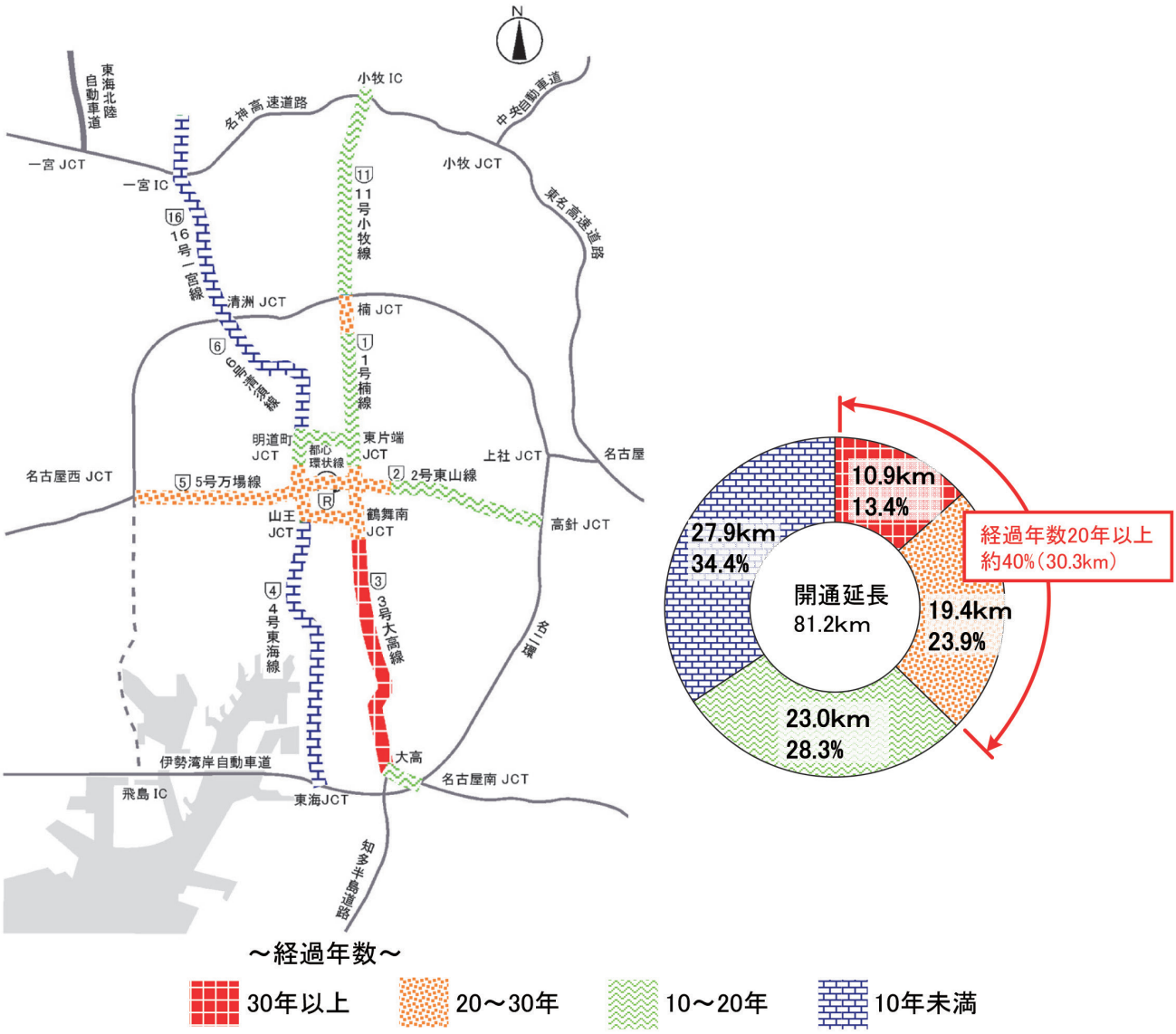


図3-2-3　平成25年度末時点の開通からの経過年数の比率

には計画的な大規模修繕が必要」、「名古屋高速道路は構造物の年齢が比較的若く、他の高速道路より早い段階で補修、補強に着手できることから、構造物を更新するのではなく計画的に大規模修繕等を実施し、長寿命化を図るべき」との提言を受けた。

(3)　償還期間延長に係る制度要望

平成25年６月に国の社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において、高速道路の永続的な有効活用という観点から、大規模修繕及び大規模更新に伴い必要となる費用は、将来世代を含め長期にわたり構造物の使用が可能となることを踏まえ、各世代の利用者負担の平準化を求める観点から料金徴収期間の延長による負担とするよう示された。

これを受け、平成26年６月に、高速道路会社の料金徴収期間を最大15年延長することにより、費用を確保することが決定された。

これらを踏まえ、公社においても大規模修繕を実施するために必要な費用を確保するため、償還期間延長の制度要望を行い、平成27年に要望が認められ「名古屋高速道路の大規模修繕を実施するために償還期間を40年以内から50年以内に延長」する新規制度が創設された。

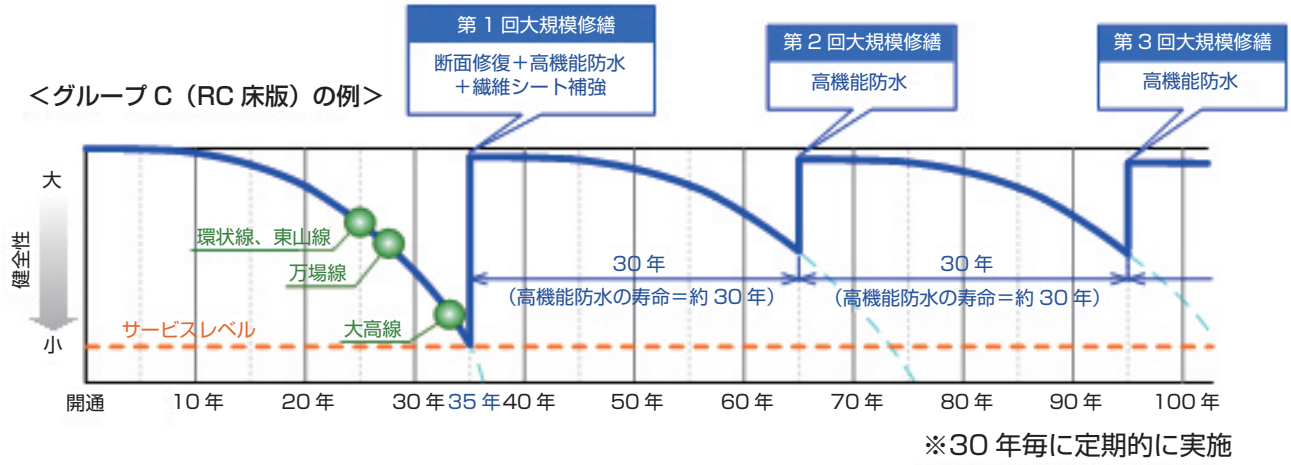


図3-2-4　劣化曲線

＜対策グループ＞

	大規模修繕 古い路線（開通から15年以上）	予防修繕 新しい路線（開通から15年未満）
北部路線	～グループA～　⇒開通から26年で実施 楠線	～グループB～　⇒開通から15年で実施 小牧線　一宮線　清須線
南部路線	～グループC～　⇒開通から35年で実施 大高線　万場線　都心環状線　東山線	～グループD～　⇒開通から21年で実施 東海線

図3-2-5　大規模修繕、予防修繕のグループ分け

（4）　大規模修繕工事の計画概要

技術検討委員会からの提言を受け、名古屋高速道路の将来にわたる長期保全事業のうち、公社が実施する内容等について、本来道路管理者である愛知県・名古屋市と道路管理者である公社の三者で検討を行った。この検討結果を踏まえて、平成27年に償還期間の延長を財源として実施する内容について「名古屋高速道路の大規模修繕計画」として計画を策定し、公表した。

大規模修繕計画の策定時点において、第１期開通から35年以上経過し、構造物の損傷が顕在化してきていた。

また、先行して建設された他の高速道路の事例においても、古い基準で設計された構造物を中心に健全性の低下が明らかになっており、今後、損傷が飛躍的に増加することが想定された。

名古屋高速道路においても古い基準で設計された構造物は、部分的な補修を繰り返し実施しても構造物の健全性を引き上げることは困難であり、今後、重大な損傷や第三者に被害を及ぼす損傷に進展し、通行止め等が発生する恐れがあった。

そのため、大規模修繕計画において、古い基準で設計された箇所で、今後、重大な損傷や第三者に被害を及ぼす損傷に進展し、通行止め等が発生する恐れのある箇所への新たな対策として、主要構造物全体に対して計画的に大規模修繕を実施することとした。

大規模修繕の実施により、巨額の費用を要する大規模な更新を回避し、構造物の長寿命化を図るものである。

平成27年７月に公表した大規模修繕計画の概要は都心環状線、１号楠線、２号東山線、３号大高線及び５号万場線の５路線（延長37.9km）を対象路線とし、概算工事費が1,250億円、実施予定年度が平成27年度～令和11年度である。

（5） 大規模修繕実施に係る料金認可

大規模修繕の実施に伴い必要な費用を確保するため認められた償還期間を、40年以内から50年以内に延長する新規制度に基づき、大規模修繕の実施に伴い必要となる費用を確保するため料金徴収期間を６年２箇月延長する料金認可申請を行い、平成27年９月に国土交通大臣から認可を受けた。

（6） 大規模修繕工事の実施

１） 工事の実施状況

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徴収期間の延長に対する許可を受け、開通からの経過年数が多い３号大高線から優先的に床版等修繕、塗装修繕工事の発注を行い、工事着手した。その後、５号万場線、都心環状線、１号楠線、２号東山線の大規模修繕工事に着手した。

令和２年度末の大規模修繕完了延長は18.2kmとなり、大規模修繕対象箇所（37.9km）に対して約48%の進捗率である。大規模修繕事業開始からの大規模修繕進捗率は表3-2-1のとおりである。

■ 表3-2-1　大規模修繕進捗率

平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度
２%	13%	25%	38%	48%

２） 工事の方法

鉄筋コンクリート床版の大規模修繕は、古い基準で設計された主要構造物について実施することとした。古い基準で設計された主要構造物とは昭和48年以前の道路橋示方書（国土交通省が定めた橋や高架の道路等に関する技術基準）で設計された床版で、その厚さが現行基準より薄いため、大型車両が通過した際にたわみやすく、劣化の進展が早いことが確認されている。

なお、平成５年11月に車両制限令が改定され、通行可能な車両の総重量が20tから25tに大型化されたことに伴い、平成６年２月に道路橋の設計基準の設計に用いる自動車重量が20tから25tに変更された。それにより古い基準で設計された箇所のコンクリート床版の劣化がより早くなっていることが考えられた。

そこで、上部工（床版上面）については、耐久性のある高機能防水層を設置することにより、床版上面からの雨水や凍結防止剤（塩化物イオン）等のコンクリートへの浸透を遮断し、劣化進行を抑制する。また、上部工（床版下面）については、繊維シート等で補強することにより、耐荷力性能・耐久性能の向上を図った。

下部工（桁端部・橋脚）については、桁端部・伸縮装置からの漏水に伴い、橋脚及び橋脚梁部で浮き、はく離、ひび割れ、錆汁などの損傷が顕在化していた。このため、伸縮装置を漏水しない構造に改良・措置するとともに、桁端部の重防食塗装、コンクリート部分のはく落防止を兼ねた表面保護工など橋脚・橋脚梁部の耐久性を向上する対策、第三者に被害を及ぼさない対策も実施することとした。

また、事業実施に伴う交通規制、渋滞等による社会的影響を低減するため、以下のような諸施策で対応した。まず、工期短縮等の技術開発、道路ネットワークの代替え機能の確保についてソフト・ハード両面からの対応を検討すること。次に高耐久性や維持管理性を満足する新たな技術開発等を活用するとともにコスト縮減に努めること。また、冬期交通の安全確保の観点から不可欠な凍結防止剤の散布について、構造物にとって大きな劣化要因となることから、使用方法の改善等を含めた総合的な検討を引き続き行うことに努めることとした。

３．東山トンネル天井板撤去工事

（1） 天井板撤去工事の経緯

平成31年２月３日から28日まで、２号東山線東山トンネルの天井板撤去工事を実施した。

天井板撤去の背景として、平成24年12月に、中央自動車道笹子トンネルにおいて、天井板崩落事故が発生したことを受け、（公財）土木学会から「コンクリートのあと施工アンカー工法の設計・施工指針（案）」の中で、長期にわたって付属設備を吊り下げ

る場合は、できる限り、あと施工アンカー工法の適用は避ける必要があるという旨の新たな知見が示された。

東山トンネルも天井板をアンカーボルトで吊り下げる同種構造で造られていたため、平成26年度に公社に「東山トンネルの安全に関する技術検討委員会」を設置し、トンネル天井板の取り扱い、今後の換気方式のあり方等について、天井板を撤去した場合の安全面、防災面、環境面から検討を行った結果、既設天井板を撤去し、ジェットファン付集中排気式縦流換気方式に変更する提言を受けた（図3-2-6参照）。

（2）　天井板撤去工事の実施

１）　天井板撤去工事

東山トンネル天井板撤去工事は、天井板のほかにも、受台及び隔壁の撤去工事があり、併せて、換気設備（ジェットファン）の設置、LED照明への切替えなどの工事を実施した。

天井板撤去区間の延長は、２号東山線のトンネル区間において、東行約2,100m、西行約2,600mにわたる大規模な工事であった。撤去前にあった約9,000枚の天井板パネルを、特殊重機を使って１枚ずつ挟んで撤去していった（写真3-2-4参照）。隔壁、アンカーボルト等も併せて撤去した。



写真3-2-4　天井板撤去工事の現場

天井板撤去の実作業期間は、２号東山線の春岡入口、高針入口及び高針JCT連絡路（名二環から２号東山線への連絡路、２箇所）を閉鎖し、四谷～高針JCT約4.4kmを通行止めとした。

２）　天井板撤去に伴う施設工事

天井板撤去に伴う施設工事は、トンネル換気設備改修工事、トンネル照明設備改修工事、換気所改修工事及び受変電設備改修工事などを実施した。

トンネル換気設備改修工事では、横流換気方式から縦流換気方式へ変更するために必要な換気設備を整備、改修を行った。主な内容としては、ジェットファンと縦流換気方式用の換気制御装置の製作・据付である（写真3-2-5参照）。



図3-2-6　東山トンネルの天井板撤去前後の構造の比較



写真3-2-5　ジェットファンの設置状況

トンネル照明設備改修工事では、既設照明設備が天井板下に設置されており、天井板撤去に併せて、老朽化した照明設備をLED照明に更新を行った（図3-2-7参照）。



図3-2-7　LED照明設置前後の比較

換気所改修工事では、天井板と換気所の接続部分について、排気側の風路に換気用のガラリを設置し、天井板撤去後に使用しない送気用風路の閉塞を行った。

受変電設備改修工事では、換気設備を縦流用の設備へ変更することに伴い、必要な受変電設備の改修を行った。

４．道路の点検・補修

(1)　日常・定期点検と応急補修

１）　点検と応急補修の概要

点検業務に関しては、大きく分けると土木構造物点検と付属物点検に分かれる。いずれも点検の種類には、日常点検、定期点検、臨時点検がある（図3-2-8参照）。日常点検（路上点検）は、高速道路の舗装や遮音壁などを車上からの目視や車上感覚により行う点検で、日常点検（路下点検）は、高架下を徒歩で目視等により行う点検である。

土木構造物点検における定期点検については、中長期的な点検計画に基づき、コンクリート構造物、鋼構造物、舗装、標識・照明柱などの構造物に接近し、詳細に行う点検である。定期点検については、法令に基づき、５年で一巡するように点検を行う（図3-2-9参照）。また、臨時点検は、自然災害、重大事故等の異常事態により重大な損傷が発生した場合に行う点検である。

これら点検では、構造物の「点検→診断→措置→記録」のメンテナンスサイクルを着実に回していくことが重要である。

土木構造物の点検結果については、社内で組織する「対策判定会」にて審議し、健全性の診断結果や対策判定区分の決定を行う。決定された対策判定区分に応じて、適切な時期に補修していくが、特に第三者被害となる可能性のある損傷や損傷劣化が著しく早急に対応する必要がある場合には、応急補修を行う。

なお、点検及び補修結果については、維持管理業務支援システムへ登録を行い、データベース化して、補修計画等の立案に役立てている。

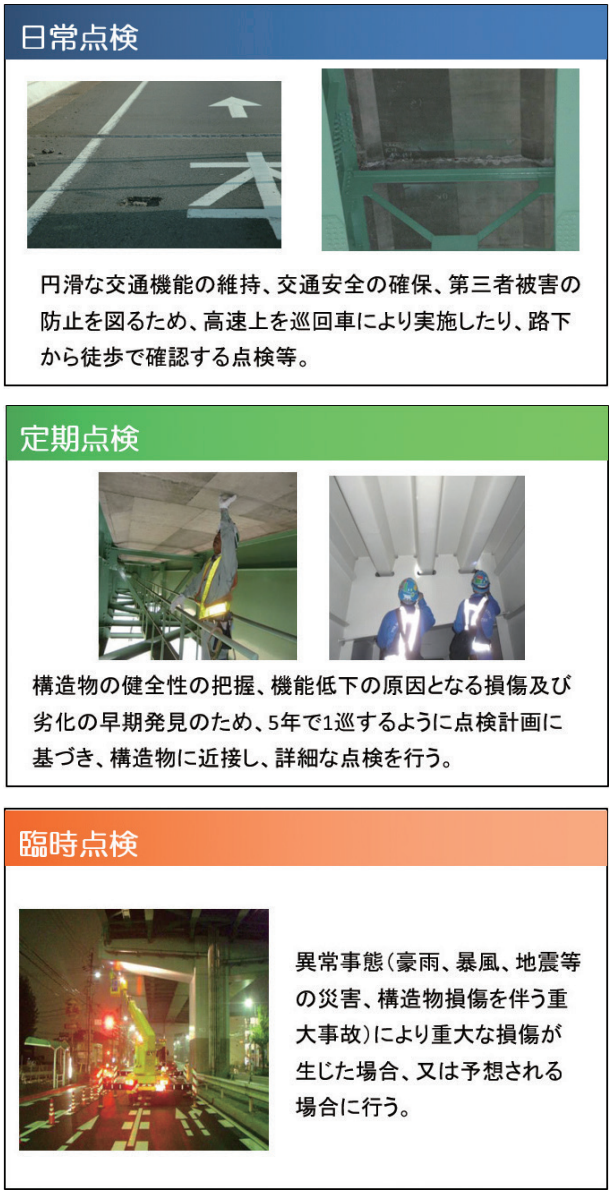


図3-2-8　点検の種類

2）　点　検

国土交通省では、一般道路と同様に高速道路についても道路の維持修繕に関する省令・告示を発している。この省令・告示に基づき、公社では点検要領を改訂するとともに、橋梁などの道路施設の点検計画を策定し、点検を着実に実施していくこととしている。

令和元年度から令和３年度までの累計の橋梁点検実施率は、54％である。なお、現在は従来の点検に加え、床版内部を診断する非破壊検査技術や近接目視点検技術など、新技術による効果的な点検技術を導入し、点検の精度をさらに向上させている。

3）　維持補修工事

点検結果から緊急性を要すると判定された箇所について、伸縮装置の補修や桁の塗装などをはじめ、計画的に補修を実施している。

大規模修繕路線を除き、早期に補修を必要としない橋梁数（径間数）の割合（道路構造物保全率という）は毎年度90％を目標としているが、着実に達成するよう取り組んできた。

また、舗装路面総延長のうち、高速走行でも快適に安定した走行ができる舗装路面が占める割合を快適走行路面率という。この目標値は毎年度97％に置き、達成している。

なお、ここで、具体的に維持業者がどのように維持補修工事を行っているか、また土木維持補修工事の応急作業について以下にまとめた。

通常の維持補修工事では、コンクリート構造物補修があり、コンクリート構造物劣化部分を点検して叩き落とし、はく落防止ネットを設置し補修作業完了となる。

伸縮装置の補修に関しては、既設の伸縮装置を撤去し、素地を調整し、止水工、取付けボルトの締め付けを実施し、ボルト孔の充填を行って補修作業完了となる（写真3-2-6参照）。



写真3-2-6　伸縮装置補修作業の状況

排水管補修については、既設の排水管を撤去し、新設排水管を設置し、シーリング工を実施して補修作業完了となる（写真3-2-7参照）。

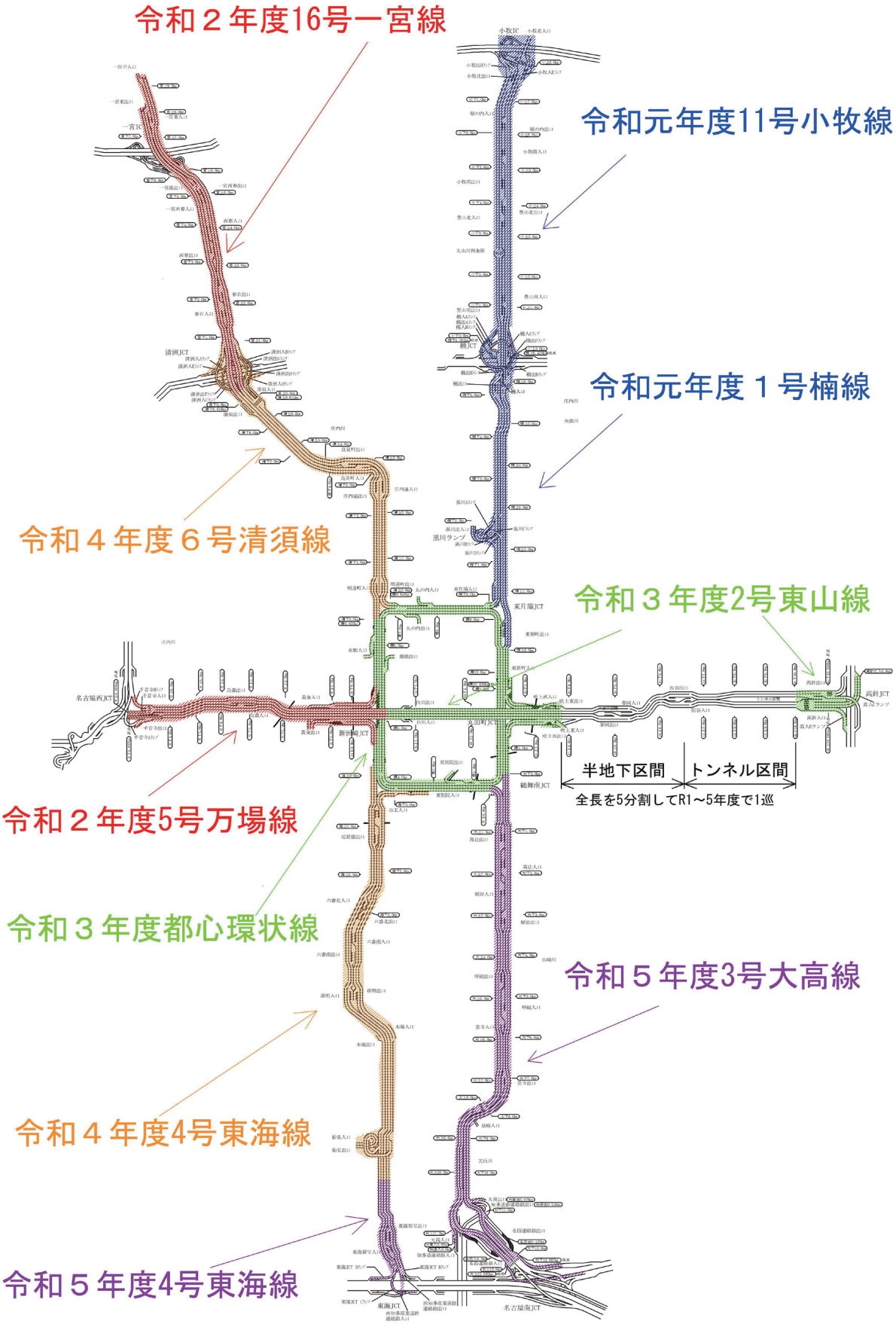


図3-2-9　定期点検における年次別、路線別点検計画（令和元年度～令和５年度（２巡目））



写真3-2-7　排水管補修作業の状況

漏水補修では、仮設排水樋を設置し、仮排水管を接続して補修作業完了となる（写真3-2-8参照）。また、維持補修工事の応急作業では、舗装補修があり、ポットホールの噴泥があれば、舗装及び床版劣化部を撤去し、プライマー塗布、接着剤塗布を実施し、セメントモルタルを打設、防水剤を塗布し、アスファルトを敷設して補修作業完了となる（写真3-2-9参照）。鳥の巣の撤去などもあり、落橋防止装置やケーブルラックなど狭隘部での撤去作業である。



写真3-2-8　漏水補修完了後の状況



写真3-2-9　舗装補修作業の状況

ちなみに、緊急補修を要する損傷件数は平成27年度が約250件、平成28年度が約220件、平成29年度が約240件、平成30年度が230件、令和元年度が約230件となっている。

４）　清掃業務

清掃業務は、機械清掃、人力清掃、高速排水桝清掃、路下排水桝清掃、料金所清掃、その他清掃に分類され、交通量及び落下物の量に応じて路線ごとに月１～４回の頻度で実施している。

(2)　リフレッシュ工事

平成５年度から、舗装、伸縮装置、照明等の補修工事、道路構造物及び施設の点検、安全対策など交通規制が必要な作業を集約して行うリフレッシュ工事を実施している。

リフレッシュ工事は、平成５年度以降ほとんど毎年実施しているが、お客様への影響を極力少なくし、短期間で舗装打替え工事をはじめとした多工種を施工できるよう、基本的には通行止めにより実施している。

令和２年度のリフレッシュ工事は、令和２年10月31日～11月７日に、都心環状線（鶴舞南JCT～明道町JCT）で実施した（図3-2-10参照）。



図3-2-10　令和２年度のリフレッシュ工事区間

(3)　附属施設の点検・補修

附属施設は、電気設備、管制通信設備、料金収受設備、料金所建物設備及び機械設備に分類され、これらの維持管理は、予防保全を目的とした点検業務と円滑な運用状態の確保を目的とした維持補修工事の二つからなる。

１）　附属施設の点検業務

点検業務は、施設の日常的な巡視や定期的な点検を通じて、異常や劣化兆候を発見し、施設の良好な状態の確保を図るものである。

電力及び交通管制設備については、設備監視を第１期開通の昭和54年から行っており、さらに平成８年度以降は24時間監視体制の強化を図ってきたが、平成16年度に維持管理費の縮減のため、監視体制を見直すとともに料金収受設備の統合などの対応を行った。

２）　附属施設の維持補修工事

維持補修業務は、施設の障害対応や計画的な補修を行うものである。

夜間・休日の対応強化のため、保守待機を昭和56年から開始し、以降も体制の強化を図ってきた。しかしながら、維持管理費の縮減のため平成16年度は保守待機体制を縮小、翌年度には保守待機体制を廃止し、保守待機を補完する体制として「招集から２時間以内に補修基地から出動できる」非常招集体制に変更した。

５．災害への備え

(1)　地震等への備え

１）　緊急輸送道路としての対応

平成７年１月に起きた阪神・淡路大震災を受け、建設省は、地震防災対策特別措置法（平成７年）第２条第１項に基づく地震防災緊急事業五箇年計画の策定に着手し、地震発生後、緊急輸送道路を確保するための効率的な地震対策の推進を図ることとした。緊急輸送道路とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路のことである。このような背景の中、名古屋高速道路は、県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡し、広域の緊急輸送を担う道路として第１次緊急輸送道路に指定された。これを受け、震災時において必要な輸送機能を確保できるよう耐震性の向上に努めることとなった。

なお、耐震補強工事については、平成８年から高架道路を支える橋脚の補強、平成11年からは高架橋の橋梁部の補強を実施し、平成16年度で耐震補強工事を完了している（図3-2-11～3-2-13参照）。

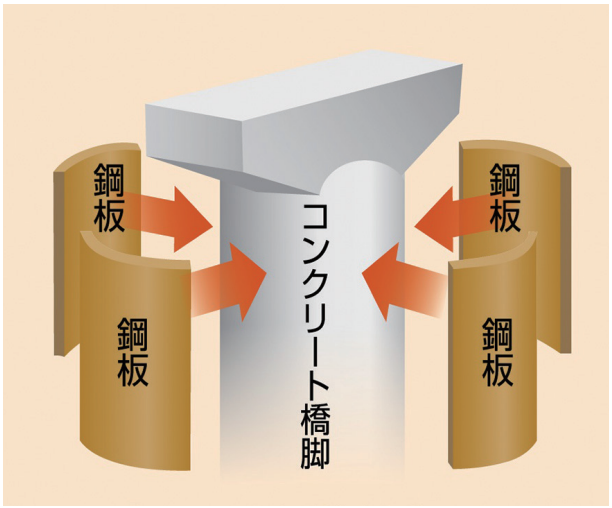


図3-2-11　コンクリート橋脚の補強

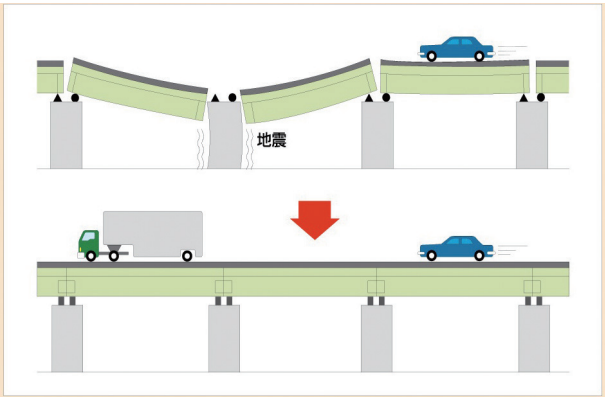


図3-2-12　橋桁の連続化

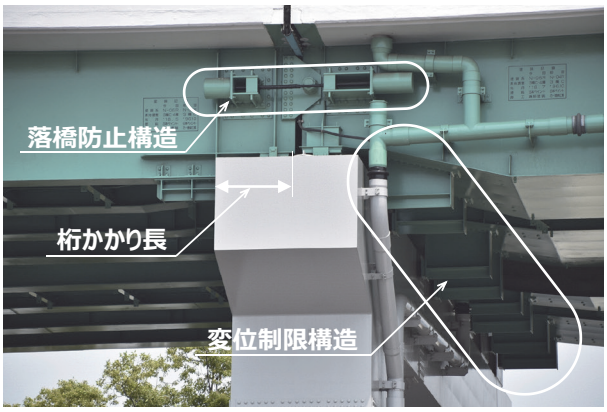


図3-2-13　落橋防止システム

2）　緊急交通路としての対応

緊急交通路とは、災害対策基本法第76条に基づき、災害応急対策の的確かつ円滑な実施のために、緊急通行車両以外の一般車両の通行の禁止・制限を公安委員会が路線と区間を指定して実施する道路をいう。その中で名古屋高速道路（全線81.2km）は最優先道路として位置づけられている。

また、震災後、名古屋高速道路上に放置車両等が存在する場合は、同法第76条の６の規定により道路管理者である公社がその区間の指定を行って放置車両等の移動を行い、災害時における道路啓開の迅速な対応が求められている。

また、それら道路啓開の迅速な対応が可能となるよう、毎年防災週間（８月30日～９月５日）の前後に、道路啓開を行う上で必要となる放置車両の移動訓練（写真3-2-10参照）や道路の継ぎ目部の段差解消訓練を行い、災害対応力の向上に取り組んでいる。



写真3-2-10　放置車両の移動訓練の状況

3）「中部版くしの歯作戦」における対応

平成23年３月に発生した東北地方太平洋沖地震による大災害を踏まえ、中部地方において近い将来に予測されている南海トラフ巨大地震の発生に備えた中部版「くしの歯作戦」が策定された。それを受け、巨大地震が発生したとしても名古屋高速道路事業が中断しないこと、また中断しても可能な限り短い期間で機能が回復することを目的として、業務継続計画（BCP：地震）を平成26年４月に策定した。

内容としては災害発生後１週間以内において、行動を優先すべき事項を整理したものとなっている。具体的には、おおむね１日で早期の広域支援ルート確保、３日以内で応急復旧工事の完了・本復旧の計画策定、７日以内で本復旧工事の実施・営業再開に向けた具体的な対応を定めている。

(2)　雪氷対策

名古屋高速道路では、特に11号小牧線、16号一宮線など北部路線において降雪・積雪、また路面凍結等による影響には大きなものがある。そこで、降雪や積雪時などにお客様の安全を図りつつ道路交通機能を維持するため、防災機器の充実や作業改善などにより対策を強化するとともに、交通規制の回避や通行止め時間の短縮を図ってきた。

降雪・積雪時等の通行確保の強化では、雪による通行止めを極力回避。よりスムーズな通行確保を図るため、監視カメラや道路パトロールによる監視体制を強化し、融雪・積雪処理などの雪氷作業に迅速

化に対応してきた。また、立ち往生車両を防ぐため、早期に高速道路の入口を閉鎖するなどの対応をとってきた。

雪氷作業においては、作業方法の見直し、融雪・積雪処理設備をはじめ、凍結防止剤散布などについて新たな設備や機器の導入も進めてきた。このようなハード・ソフト両面の対策を融合・強化しながら効果的な改善、雪氷作業の効率化を進めてきた。

(3)　トンネル火災への備え

1）　トンネル防災施設

東山トンネルは、半地下式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。そのため、平成２年度から施設計画等の検討を行い、平成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（現国土交通省）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3-2-14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

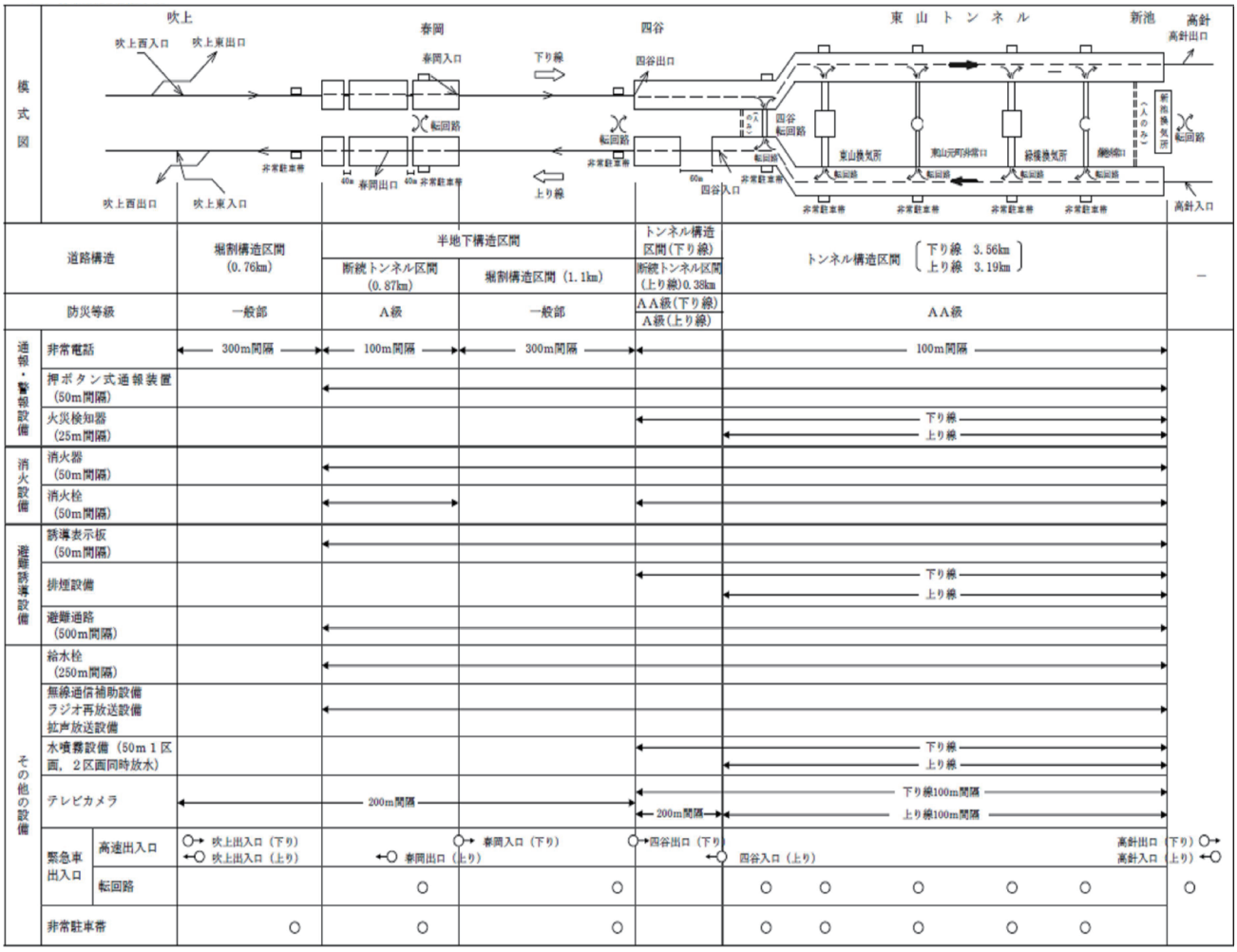


図3-2-14　非常用施設設置状況

隔)、水噴霧ノズル（５m間隔)、消火器･消火栓（50m間隔）等を配置した。

２）　東山トンネル合同防災訓練

公社では、毎年１回、東山トンネル内での車両火災を想定した東山トンネル合同防災訓練を実施している。訓練では、負傷者救助後に火災が発生したと想定し、交通規制、交通誘導、避難誘導、救助、消火訓練など実践的な訓練を実施している。



写真3-2-11　東山トンネル合同防災訓練

(4)　新型コロナウイルス対応

令和２年２月、新型コロナウイルス感染拡大が始まる初期の段階で、料金収受員に新型コロナウイルス感染症の陽性者が発生した。この事案における感染者・濃厚接触者の経緯と料金所の対応状況については、図3-2-15及び図3-2-16のとおりである。最終的には感染者、濃厚接触者を含め60名となり、また６料金所（烏森、六番北、六番南、木場、船見、東海新宝）を閉鎖しなければならないという非常事態を招いた事案となった。

この事案が完全に解消するためには濃厚接触者の復帰が不可欠であり、閉鎖した料金所が通常運用するまでには、約２週間を要することとなった。

この事案後の令和２年４月、初めて国の緊急事態宣言が発令され、全国的に新型コロナウイルス感染症対策を講じることとなった。このような状況の中、

	感染者情報	自宅待機情報	料金所情報
2月21日	事務員1名　感染疑い有りとの報告		
2月22日	事務員1名　陽性判明	濃厚接触者52名を自宅待機	５料金所を閉鎖（烏森、六番北、六番南、木場、船見）
2月23日			１料金所を閉鎖（東海新宝）
2月24日			
2月25日			6料金所をETC無線通行車限定で開放
2月26日	自宅待機中の濃厚接触者1名に高熱あり		港明事務所、11料金所の消毒作業開始
2月27日	濃厚接触者1名　陽性判明	濃厚接触者7名を自宅待機	
2月28日			
2月29日		感染者、濃厚接触者を含めると、計60名となった。	
3月1日			
3月2日			
3月3日			港明事務所、11料金所の消毒作業終了
3月4日			
3月5日			
3月6日			大半の濃厚接触者復帰を受け、通常運用を再開

<11料金所>
千音寺、烏森、黄金
山王、六番北、六番南、港明
木場、船見、東海新宝、東海

図3-2-15　料金収受員感染の経緯

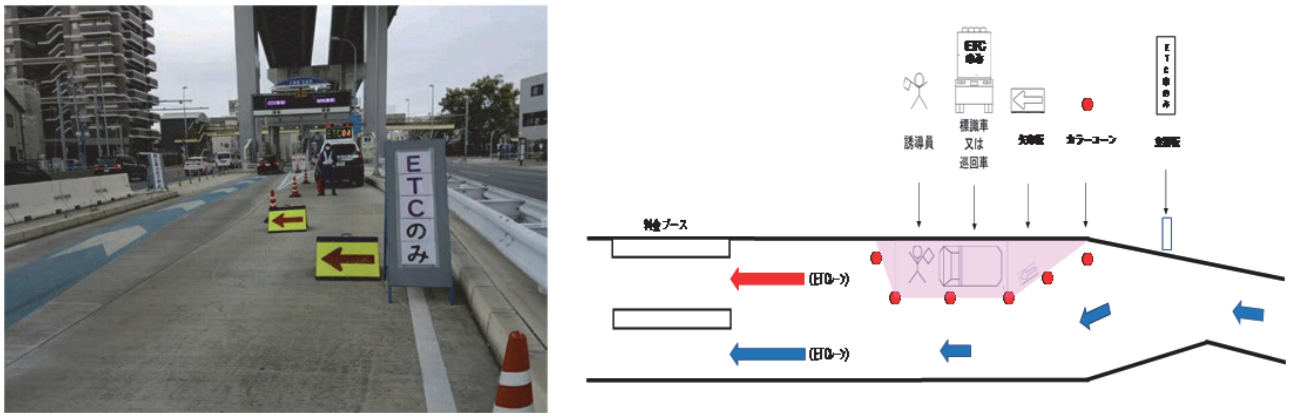


図3-2-16　ETC無線通行車限定開放時の料金所の対応

公社は、在宅勤務（テレワーク）、時差勤務、自家用車通勤を中心とした感染防止対策を実施し、職員間での感染防止に努めた。

また同時に、職員が新型コロナウイルス感染症に感染し、社内で感染拡大することで名古屋高速道路の事業継続が困難になることを避けるために、事業継続計画（BCP：感染症）の策定にも着手した。同年10月に策定したBCPは、図3-2-17に示す内容でおおむね構成されている。主な内容は、感染防止対策の推進、継続すべき業務の仕分け、人員配置の体制確立などを規定している。

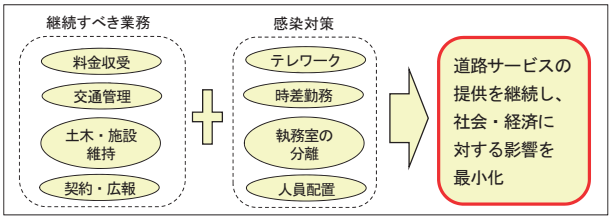


図3-2-17　BCPの概要

公社としては以上の対応を行ってきたが、令和３年５月、公社職員が初めて新型コロナウイルス感染症に罹患した。また、令和３年８月時点において感染力が強いとされる変異株（デルタ株）への置き換わりが全国的に進み、愛知県においても急速に感染が拡大（第５波）した状況となっている。

第３節　快適な交通のために
～高速道路を快適に利用できるようにするための取組みについて～

１．道路情報の提供
(1)　道路情報板による情報提供
１）　渋滞通過時間の提供

名古屋高速道路ではこれまで、よりわかりやすく、きめ細やかな道路交通情報をさまざまな手段により提供してきた。さらに平成26年度にはお客様のニーズに応え、道路情報の即時性について検討するとともに、従来の「渋滞長」に加えて「渋滞通過時間」の提供を行うこととした。

渋滞通過時間の提供とは道路情報板に渋滞通過時間を表示することであり、平成30年度から順次、提供開始していった（図3-3-1参照）。



図3-3-1　渋滞通過時間を表示した道路情報板

２）　経路選択情報の提供

名古屋高速道路では、平成27年３月から、道路情報板において路線の先にある二つのICやJCTまでの所要時間を表示した経路選択情報を提供している（図3-3-2参照）。さらに平成30年３月から、都心環状線、１号楠線、５号万場線の本線及び入口に設置されている計28箇所の道路情報板において、新たに渋滞通過時間に併せて路線番号を追加表示した。地名に加えて路線番号を表示することで、お客様にとってわかりやすい道案内を実現でき、渋滞通過に要する時間をお知らせすることで、お客様の経路選択に役立てていただける。



図3-3-2　経路選択情報を表示した道路表示板

３）　道路情報板の視認性の向上

お客さまにわかりやすい情報提供を行うため、名古屋高速道路では情報連絡板の大型マルチカラー化を進めてきた。また、マルチカラー化に併せて路線情報には名古屋高速道路だけでなく名二環、NEXCO中日本路線の路線番号を表示するなどしてきた。これらにより視認性が向上し、中京圏道路ネットワーク全体でわかりやすい案内を推進している。

公社の目標としては令和６年度までにすべての道路情報板の大型マルチカラー化を完了する予定である。令和３年現在は５割超の道路表示板についてマルチカラー化を実現している（写真3-3-1参照）。



写真3-3-1　大型マルチカラー化された道路表示板

(2)　ETC2.0

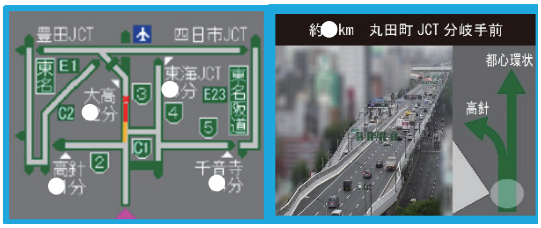
１）　渋滞回避支援情報の提供

名古屋高速道路が提供するETC2.0の情報提供サービスの一つが渋滞回避支援である。ITSスポットからETC2.0対応車載器に渋滞・通行止め等の道路交通情報が提供され、簡易図形や音声案内による経路選択が可能となる。

さらに、一部のITSスポットからは、走行ルート前方の交通状況の静止画が配信されており、直感的に交通状況がわかるようになった。

また、全国初の試みとして、令和２年８月から高速道路に近接するビル（明道町、丸田町、鶴舞南各JCTの分岐手前３地点）の屋上から撮影した静止画を配信し、お客様が交通状況を確認するのに役立つ画像を提供している（図3-3-3参照）。近接ビル屋上から撮影した静止画は、高速道路本線から撮影したものと比較して約2.5倍以上の範囲を俯瞰的に捉えることができるようになった。

なお、ETC2.0の高速・大容量通信を活用した図形・画像情報等を活用するには対応のカーナビ又はスマートフォンが必要である（以下２）、３）も同様）。



ETC2.0の情報がカーナビに表示される例
左：簡易図形　右：静止画

図3-3-3　広域の道路交通情報を表示したカーナビや屋上から撮影した静止画

２）　安全運転支援情報の提供

二つ目のサービスである安全運転支援のうち突発事象情報は、走行ルート前方で事故や落下物などが発生した際に、発生箇所の手前で図形や音声によって注意喚起するものである。また、安全運転支援情報は、急カーブや事故多発地点等の手前で図形や音声によって注意喚起するものである（図3-3-4参照）。



図3-3-4　安全運転支援情報を表示したカーナビ

３）　緊急時支援情報の提供

緊急事支援のうち災害時支援情報は、地震などの災害が発生した際に、停車や避難等の行動案内をするものである。また、トンネル災害支援情報は、トンネル内で火災等が発生した際に出口案内や進入禁止等の行動案内を行うものである。

２．渋滞対策

（1） 都心環状線の渋滞対策

１） 継続的な渋滞対策の推進

公社では、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日々取り組んできた。

都心環状線における主な渋滞発生箇所として、JCT合流部があり、丸田町JCT及び明道町JCTでは、区画線改良による車線運用の変更等の対策に取り組んだ。

丸田町JCTにおいては、平成26年度から対策検討を実施し、平成29年度に丸田町JCT南渡り線の１車線化及びゼブラ帯の移設による渋滞対策を実施し、平成29～30年度に実施済対策の効果分析を行った。その分析結果に基づき、必要な追加対策として、都心環状線の区画線改良（４車線化）を令和元年度に実施し、対策の有効性や安全性を検証した。

明道町JCTにおいては、平成26年度から対策検討を実施し、平成27年度に不要な車線変更を減らすための対策として看板設置や車線別案内標識の設置等を実施し、平成27～28年度に実施済対策の効果分析を行った。その分析結果に基づき、必要な追加対策として、車線境界線の実線化を平成30年度に実施し、対策の有効性を検証した。

当時の具体的な渋滞対策を述べると、明道町JCT～丸の内出口においては、６号清須線から丸の内出口への織り込み交通による第２車線への交通集中や、丸の内出口から滞留する車両が都心環状線本線まで影響を与えることで渋滞が発生していた。そのため、不要な車線変更を減らすことを目的に、平成27年に直進を促す看板や車線別案内標識を設置するとともに路面標示の追加・変更を実施した。

また、本線交通のさらなる整流化を目的として、平成30年度に車線境界線の実線化を追加対策として実施した。

丸田町JCTでは、従来、２号東山線から都心環状線に流入するには２車線の南渡り線を走行し、３車線の都心環状線に合流後、４車線に広がり鶴舞南JCTで分岐する車線形態となっていたことから、合流部付近で速度低下が発生し、都心環状線側に渋滞が発生していた。そのため、南渡り線の交通の整流化と鶴舞南JCTまでの４車線区間の延長距離を延ばすことを目的として、平成29年度に南渡り線の１車線化と合流部先端のゼブラ帯を上流側へ移設する車線運用の変更を実施した。また、JCT合流部のさらなる整流化を目的として、令和元年度にはゼブラ帯を撤去し、合流部を４車線化する車線運用の変更を実施した。

この結果、都心環状線３車線に南渡り線１車線が合流し、そのまま４車線で通行できる車線運用となった（図3-3-5参照）。

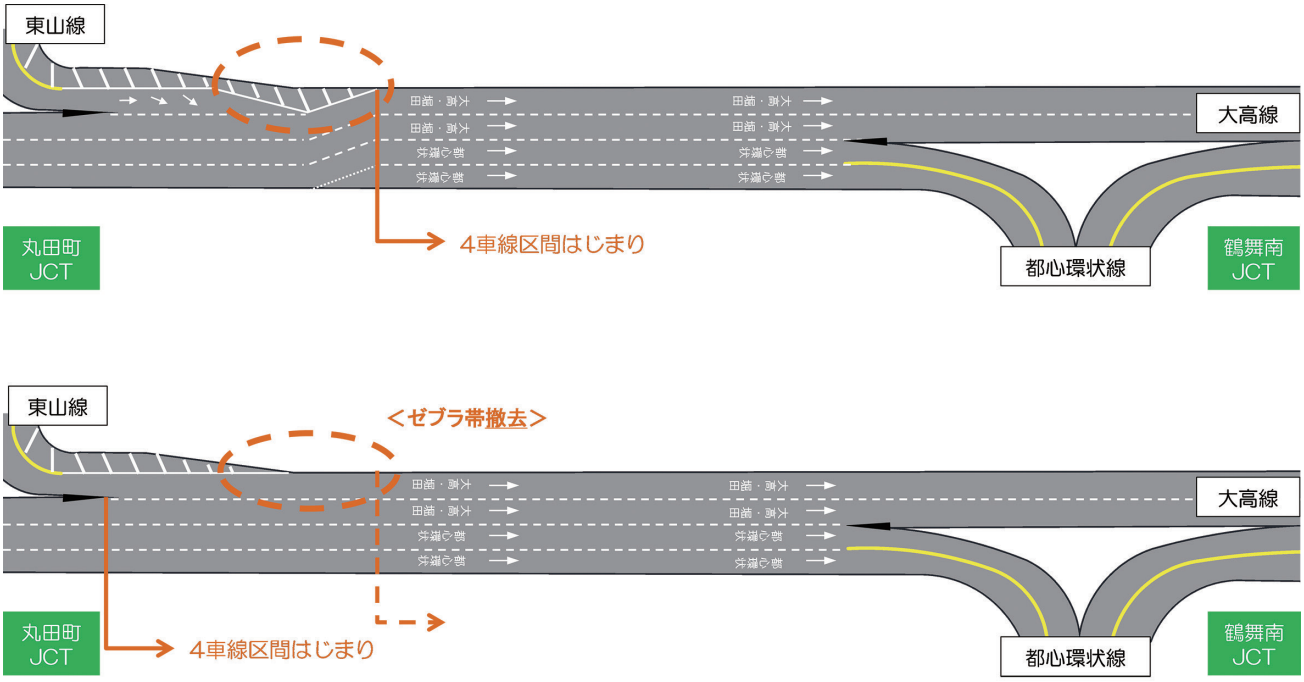


図3-3-5　丸田町JCTの渋滞対策

２）　道路交通データを活用した錦橋出口渋滞対策の試行実施

錦橋出口では、名古屋高速道路ネットワークの完成に伴う交通量の増加により、朝夕のピーク時間帯に渋滞が発生していた。

この渋滞対策として、平成25年度には交通管理者との協議により、錦橋出口の出口専用信号の青時間を朝夕のピーク時間帯を中心に最大８秒増加することにより、日当たりの渋滞回数は約７割減少した。平成27年度にはランプ部における円滑な車線誘導を目的に、案内看板を設置するなど、継続的に対策を検討し、実施している。

平成28年度以降、道路交通データを活用し集中している交通の分散を試行実施した。平成28年度に交通情報の提供と錦橋出口の交通挙動の関係性についてETCデータ等を活用して調査し、平成29年度に交通が集中している錦橋出口から丸の内出口、東別院出口等への最適な分散手法を検討した。

その後、平成30年度に情報提供による交通分散の試行を実施し、その結果の分析評価を行った。試行では、文字情報板において、情報板設置位置から錦橋出口を通過するまでの所要時間と代替出口を誘導する案内を掲出し、利用出口の分散効果を確認した。この試行結果を踏まえ、情報板への自動掲出に向けて、情報提供のあり方を検討している。

(2)　放射路線の渋滞対策

これまでの約10年という視点で、名古屋高速道路の主な渋滞対策を路線別にまとめた。

１）　３号大高線の渋滞対策

平成18年10月に、学識経験者を中心とした「名古屋高速道路の交通マネジメントに関する調査研究委員会」を設置した。同委員会の「名古屋高速道路都心環状線･大高線の渋滞対策に関する提言」を受け、平成23年10月に合流部の交通円滑化のため高辻入口・堀田入口の合流区間の延伸工事を実施した。

平成27年３月には、鶴舞南JCT手前において名古屋南JCT及び東海JCTまでの所要時間表示板を設置した。また、伊勢湾岸自動車道東海JCT手前（東行き）及び名古屋南JCT手前（西行き）において、３号大高線又は４号東海線を経由した場合の都心環状線までのそれぞれの所要時間の提供を開始した（図3-3-6参照）。

なお、３号大高線では平成27年４月に知多半島道路上り（大府PA南側）に情報板を設置し、３号大高線の渋滞情報提供を開始した（愛知県道路公社が

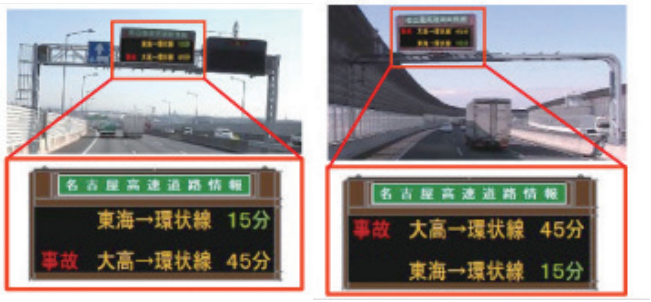


図3-3-6　伊勢湾岸自動車道（東行）東海JCT手前における所要時間の提供

実施）（写真3-3-2参照）。



写真3-3-2　知多半島道路での渋滞情報の提供

２）　11号小牧線等の渋滞対策

平成27年３月、明道町JCT手前において小牧ICまでの所要時間表示板を設置し、経路選択情報の提供を開始した。

（3）　交通規制回数及び規制時間の縮減

１）　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、愛知県警高速道路交通警察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早期に現場に到着できるように努めてきた。

交通事故処理に伴う渋滞時間の平成27年度の実績は１件につき約70分であったが、この時間を堅持し、より縮減すべく努めてきた。現在は１件当たり68分以内と目標を設定し、実現している。

２）　工事に伴う交通規制回数及び規制時間の縮減

工事による交通規制回数の縮減に関しては、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きた。なお、通行止めにより短期間で多工種の工事を集中的に行うリフレッシュ工事を定期的に行ってきたが、この取組みも工事に伴う交通規制回数の縮減につながっている。

大雪による全線通行止め時間の短縮では、作業車両及び人員の初動体制の確保、効率的な配備といった雪氷体制の充実と、新たな雪捨て場の確保や除雪作業の事前訓練実施など、さらなる除雪作業の改善に取り組み、対応力の強化を図ってきた。

工事に伴う渋滞については、リフレッシュ工事を実施するなど、事前に渋滞を回避しやすい施工日・施工時間帯の選定や交通規制が必要な作業の集約化を図っている。また、施工方法や使用材料を見直して施工時間の短縮も進めてきた（図3-3-7参照）。

ちなみに、工事に伴う渋滞時間の目標は年40時間である。平成30年度の実績は年51時間であった。時間短縮の要因は、同一交通規制の間に複数の工事作業を集約するなどによって工事を効率的に行えたことによるものである。

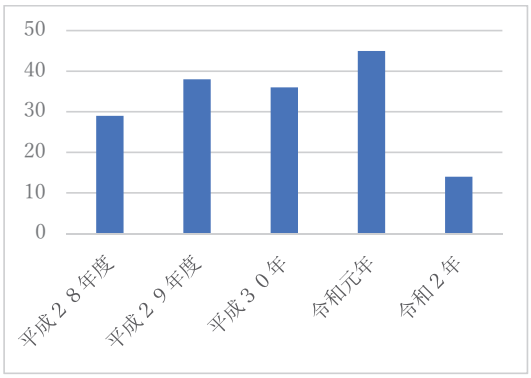


図3-3-7　工事による渋滞時間の推移

３．お客様サービス等の向上

(1)　お客様への情報発信と受信対応

直近の大きな周知・広報では公社設立の50周年、対距離制料金の周知・広報を挙げることができる。詳細は第１部第４章に譲るが、今後ともさまざまな施策・対応において、お客様への周知・広報を積極的に図っていきたい。

マスメディア（新聞・ラジオ）、インターネット（SNS、Web広報等）をはじめ、横断幕、立看板、ポスター、リーフレット等のさまざまな媒体を活用するなど、新たな料金体系の周知・広報においてもきめ細かに実施していく。

(2)　料金所でのお客様サービス

お客様のご利用の増加に伴い、料金所で渋滞が発生するようになったため、公社ではその対策として回数通行券の販売、その利用の周知、一部料金所でのレーンの増設や縦列収受（１つのレーン内で２台同時に料金収受を行うこと）等を実施の上、お客様サービスの向上に努めてきた。

平成16年３月からは、抜本的な渋滞対策として一部の料金所でETCによる料金収受が開始されたが、お客様の強い要望を受け、整備を迅速に進めた結果、同年10月にはほぼすべての料金所でETCによる料金収受を実施するに至った。

その後もお客様のETC利用率の増加に合わせてETC専用レーンの増設を進め、さらなるお客様サービスの向上を図っている。



維持管理への貢献

名古屋工業大学
名誉教授　梅　原　秀　哲

名古屋に居をかまえたのは、名古屋工業大学に勤め始めた昭和57年４月からである。大学は鶴舞公園の隣にあり、研究室から大高線の高架橋が近くに見えた。私の上司であった吉田弥智元学長が名古屋高速道路公社の技術指導をされていた関係で、赴任当初からいくつかの建設現場を見学させていただき、技術指導も行った。中でも特に、東別院出口における鋼床版上の橋面舗装に、鋼繊維補強コンクリートを我が国で初めて採用した。冬に凍結防止剤を散布することから、腐食を考慮して鋼繊維の代わりにステンレス鋼繊維を採用したが、40年近くたった現在もひび割れ等の不具合は生じていない。

大学のすぐ北を通る東山線の吹上から四谷までの掘割、半地下構造では、吹上のあたりでコンクリート壁の高さは10m位ある。その壁を打設するときに最も懸念したのは、温度応力や乾燥収縮でコンクリートにひび割れが出たら地下水がしみ出すことであった。このため、あらかじめ５m間隔で設けた誘発目地にひび割れを集中させ、その部分を補修して対処することとした。建設から25年ほどたった現在でも水は漏れていない。しかし、壁の上に設けた高さ１mほどの金網の柵の柱の部分から、雨による水滴が伝ってできた黒い太線がまっすぐ下に地面まで達している。排気ガスで薄汚れた高さ10mの灰色の壁面に、約１mの間隔で真っ黒い太線が上下に林立しているのは、景観上あまり好ましくない。建設当時は打ちっぱなしのコンクリート表面は白くきれいなため、何年もたつと汚れてくることなど全く気にしていなかった。汚れないような工夫や、汚れても目立たないような工夫をしておくべきであったと後悔している。

平成24年４月に日本建築あと施工アンカー協会から土木分野へのアンカーの普及を目的として、土木学会に設計施工指針作成の委託があり、土木学会コンクリート委員会の中にあと施工アンカー小委員会が発足し、委員長を拝命した。その年の12月に笹子トンネル天井板落下事故があり、事故調査委員会は接着系アンカーボルトが経年の荷重作用や接着剤の劣化が原因で引張強度の低下が進行し、天井板及び隔壁の落下が生じたと結論付けた。設計施工指針ではこの報告書の内容を積極的に取り入れ、26年３月に発刊した。

笹子トンネルと同種構造である東山トンネルの天井板は安全かという問題が提起され、26年４月に名古屋高速道路公社内に安全に関する技術検討委員会が発足し、委員長を拝命した。土木学会の設計施工指針では、耐久性に関するデータが十分に蓄積されていないため、長期にわたって付属設備を吊り下げる場合には、できる限りあと施工アンカー工法は避ける必要があると記載した。技術検討委員会では天井板を吊り下げる構造による長期的なリスクを避けるため、天井板の下に梁を設けて補強することも考えた。しかし、路面からの高さが梁によって建築限界をおかすことになり、最終的に天井板を撤去することを27年３月に決定した。

これとは別に、笹子トンネルの事故を受けて、道路構造物の長期的な維持管理、大規模修繕や更新について全国規模で種々の検討がなされるようになった。名古屋高速道路においても塩などの凍結防止剤による塩害等によって構造物の損傷が顕在化し始めたため、25年７月に大規模修繕等に関する技術検討委員会が発足し、委員長を拝命した。名古屋高速道路は他の高速道路と比較して、最も古い大高線の構造物で築35年しか経っていなくて、供用から15年未満の比較的新しい構造物が50%近くを占める。さらに、他の高速道路のように、コンクリート床版の取替などの大規模な更新を行うほど劣化が進んでいないため、供用から15年以上の構造物については大規模修繕と称して路線単位で床版の補修や補強を行い、供用から15年未満の構造物については予防修繕と称して床版の高機能防水化を行うだけで、概ね100年間の健全性が確保できると結論づけた。名古屋高速道路のように早期から長寿命化を目的とした維持管理を行っておくと、100年間で必要となる事業費はすべて取替の場合に比べて１/10で済む計算になり、全国の高速道路の長寿命化の模範になっていると自負している。

第1部

第4章

いつも近くに 名古屋高速【メッセージ】

～お客様とともに～

第１節　お客様とともに 50 年
第２節　お客様と公社を結ぶ取組み
第３節　お客様へのメッセージ



高速 1 号楠線　黒川橋脚ラッピングアート



楠JCT　（全線開通記念フォトコンテスト入選作品「♡はあと♡JCT」）



高速２号東山線　丸田町JCT付近（全線開通記念フォトコンテスト入選作品「黄昏の流星」）



名古屋高速道路全線開通記念～わくわくサンキューウォーク～（平成25年11月17日）

第１節　お客様とともに50年

１．基本となる考え方

公社は、高度経済成長期の急速なモータリゼーションの進展を背景に、公社法に基づく全国初の地方道路公社として昭和45年９月に設立され、令和２年には設立50年を迎えた。この50年の間には公害・環境問題による予算の一部凍結（昭和48年度予算）もあったが、昭和54年に初めての開通（第１期開通、高辻～大高）を迎え、以降、順次開通区間を拡大し平成25年11月23日に整備計画延長81.2㎞が全線開通した。

公社の基本となる考え方は、全線開通に先立って制定した経営理念（基本理念、基本方針及び職員の行動指針）に基づいている。この理念や方針、また職員の行動指針が、今日の公社において、何よりお客様に対する姿勢の基本となるものである。

【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】

・都市交通施設としての役割を果たし、元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献します。
・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。
・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。

【職員の行動指針】

私たち名古屋高速道路公社職員は、将来にわたって名古屋都市圏に不可欠な社会基盤を支える者として、基本理念及び基本方針に則り、次の行動指針を掲げ、日々の業務に尽力します。

１．人・物の交流活性化、交通安全、防災力強化、環境保全など都市交通の課題の解決を使命とし、活気あふれる社会のためになすべきことを常に考えます。
２．積極的な地域貢献を通じて、地域社会と共生し、末永く愛される名古屋高速を目指します。
３．名古屋都市圏を担う幹線道路を長期にわたり計画的に維持管理する責務を自覚し、その誇りと心意気を持って職務に取り組みます。
４．職員全員がお客様の声に誠意をもって耳を傾け、お客様の更なる満足向上のために励みます。
５．一層の安全対策に努め、お客様に安心して走行していただくことを常に判断基準の中心に置きます。
６．道路交通情報や道路案内等の充実に努め、お客様が目的地まで確実かつ速やかに到着できるよう快適なご利用をサポートします。
７．お客様からの料金で経営が成り立っていることを念頭に置き、最大の投資効果が得られるようコスト意識を持って、スピード感のある事業実施を心がけます。
８．更なる信頼の向上のため、高い職業倫理を保ち、的確な情報発信に努め、公平公正な社会的責任を果たします。
９．職員と組織とがその能力を最大限に発揮できる職場風土をつくり、向上心と創造力で都市高速道路の価値の向上と創出に挑戦します。

この基本理念、基本方針及び職員の行動指針は、平成25年11月23日の全線開通に先立ち、平成25年３月に制定したものである。

２．「いつも近くに名古屋高速」のキャッチフレーズについて

(1)　キャッチフレーズ、デザインロゴ策定への思い

公社では平成25年の全線開通を機に、新キャッチフレーズや新デザインロゴを策定した。

全線開通以後、公社業務も建設投資から道路資産の有効活用や維持管理、サービス向上が主体となっ

ていく。そこで、平成25年３月に「基本理念」「基本方針」「職員の行動指針」を策定したが、新しいキャッチフレーズ及びデザインロゴはこれら基本理念などの浸透を図り、公社のイメージアップ、公社職員のモチベーションアップにつなげる目的があった。また、その思いを外部に発信するという意図もあった。

キャッチフレーズは「いつも近くに名古屋高速」。このキャッチフレーズには、「お客様のいつも近くにいたい。そんな思いでお客様と接し、お客様から接して貰えたらいいな」という思いを込めた。「お客様を一番に考え、お客様とともにある名古屋高速。名古屋の街の一員として、お客様と力を合わせて、元気な名古屋をつくりたい。そして、お客様のいつも近くにいられるよう、名古屋高速はいつまでも進化しつづけたい」という公社役職員の思いが込められている。

デザインロゴは、真っ直ぐな線でがっちりと太い書体が見る人に安心感を与えるとともに、路線図を模したデザインをアイコンとして配置した。アイコンは、都心環状線と放射状に広がる路線図とともに、「名古屋高速道路全線開通」から連想されるキーワード「Change」「Challenge」「Complete」の「C」、そしてOKの「O」を表現している（図4-1-1参照）。

いつも近くに
名古屋高速

図4-1-1　キャッチフレーズ及びデザインロゴ

(2)　キャッチフレーズ、ロゴマーク決定の経緯

公社役職員には、平成24年当時、まもなく全線開通を迎えるに当たって、公社の社風を改善すべきという問題意識があった。

これまで、公社には新規工事、さまざまな工法の工夫など、時代を先取りする「名古屋高速“魂”」とでも言うべき気概があったが、今後は大規模な建設事業を終え、本格的な管理の時代となり、業務としても定型的な作業が中心となっていくと思われていた。そこに、このような気概を持って業務を遂行する要素は以前に比べると少なく、むしろ定型的な作業であるだけに、お役所的な雰囲気になっていく懸念があった。

そこで、公社では社風を改善し、魅力のアップを図るべきだという議論がなされるようになった。今後の中期経営計画の策定に向けてコンセプトを見直し、表彰制度を改善するとともに研修制度を多様化することとした。特定テーマの調査研究を重ねることで「脱・縦割り的な課題解決」を身につけ、他機関との人事交流を進め、外部への積極的な発信を行い、積極的なお客様参加型の改善活動を行い、大学等との連携によるリクルート強化など、今後の方向性を模索した。

その後、上記の方向性を具体的に検討し、逐次、担当部署による検討が進んでいった。

キャッチフレーズについては、このような社風の改善過程で議題となり、具現化されていった。役員会決定の最終段階では３案に絞られ、それぞれの意図や思いに関する解説等も踏まえ、「いつも近くに名古屋高速」に決定した。

デザインロゴも、同様の経緯を経て検討が進み、最終案としては２点に絞られ、書体とともに、ナコちゃんマークを置くか、別のアイコンを置くかに絞られた。結果として、ロゴマークには新たなアイコンを置くことに決まり、ナコちゃんマークは別途、発展的に物語をつくって活躍の場を見つけていこうということになった。

３．50年間での節目の出来事

(1)　時代の変遷と節目の出来事

①　名古屋都市圏の発展と交通環境づくり

昭和45年９月に公社が設立されて50年、公社設立以降の開通延長を10年ごとの節目で見ると、昭和55年には10.9kmであり、平成２年には30.2km、平成12年には41.4km、平成22年には72.0kmと、着実に開通延長を伸ばし続け、平成25年には整備計画延長

81.2km全線が開通した。

名古屋市は公社が設立される直前の昭和44年に人口200万人を突破した。その名古屋市及び愛知県におけるこの50年余年の出来事・イベントを振り返ると、平成元年７月に世界デザイン博が開催され、平成４年10月に愛知芸術文化センターが開業し、名古屋港水族館が開館した。平成９年３月にはナゴヤドーム、平成11年12月にはJRセントラルタワーズが竣工した。平成14年９月にはオアシス21が竣工し、平成17年２月には中部国際空港が開港し、同年３月には愛・地球博が開催された。平成23年３月には名古屋市科学館がリニューアルし、平成29年４月にはレゴランドがオープンした。平成30年10月には名古屋城本丸御殿が復元・完成した。

ものづくりの集積拠点として知られる愛知県及び名古屋市は、ものづくりはもちろんのこと、歴史、文化・芸術、スポーツ、娯楽など多方面において着実に発展してきた。

この50年間を振り返れば、名古屋高速道路及び公社にも数多くの節目があった。最大の節目は平成25年11月23日、整備計画延長81.2km全線が開通したことである。その全線開通に向けて、カウントダウンするかのように４号東海線では部分開通を続けてきた。

時代は令和になり、名古屋高速道路は日平均約34万台にご利用いただく名古屋都市圏における社会経済活動の大動脈となった。公社側、すなわち施設管理者側の視点から見ると、全線開通までは「建設」であったが、全線開通以後は「維持管理」に業務の軸足が大きくシフトし、より快適に利用できる道路環境づくりが重要な課題となっている。

通算通行台数は昭和54年度の第１期開通後、漸次増加した。節目で見ると、１億台の達成は都心小ループ完成後の昭和63年８月７日、10億台の達成は東山トンネル開通後の平成17年３月６日、20億台の達成は全線開通後の平成26年12月12日だった。令和３年３月31日段階では約27億522万台となっている。

(2)　全線開通と記念行事

①　全線開通記念イベント

平成25年11月23日、整備計画延長81.2kmが全線開通した。

11月23日の全線開通記念式典に先立ち、11月17日に近隣住民の方々や一般応募のお客様を対象に「名古屋高速道路全線開通記念　わくわくサンキューウォーク」を開催した（写真4-1-1参照）。

このサンキューウォークでは、ご当地のゆるキャラやNEXCO中日本、愛知県道路公社、（一財）名古屋高速道路協会等の展示ブース出展、愛知県警察本部等の働く車の展示など多くの催しが開かれ、約１万2,000名もの参加があった。

「わくわくサンキューウォーク」は、４号東海線の六番南出入口からきらく橋付近までの往復約６kmで行われた。恵まれた晴天の中、普段は歩くことができない高速道路を歩いたり作業車に触れたり、つかの間の空中散歩を楽しんでいただいた。



写真4-1-1　わくわくサンキューウォーク

その翌週、平成25年11月23日には、全線開通記念式典を実施した（写真4-1-2参照）。

記念開通式典は、午前10時から日本ガイシフォーラムレセプションホールにて開催。その後、４号東海線本線上の港明入口先にてテープカットなどを行った。

愛知県知事・名古屋市長など数多くの来賓の方々をはじめ、10組20名の小中学生とその保護者の方々を招待し、くす玉開披などに参加していただいた。



写真4-1-2　全線開通記念式典

② **全線開通に伴う東海線記念割引**

名古屋高速道路では平成25年11月23日の全線開通に伴い、企画割引として「東海線記念割引」を実施した。対象はETC無線通行車で、対象期間は平成25年12月21日から平成26年３月30日までの年末年始を含めた土・日・祝日とした。北行の東海料金所、東海新宝入口、船見入口、港明入口及び六番北入口、南行の山王入口、六番南入口及び木場入口、計８箇所の４号東海線の入口から流入した利用において、普通車、大型車ともに通行料金の50％割引を実施した。

なお、本来、企画割引はお客様の満足向上や新たな需要喚起などを目的として、期間や対象を限定し実施したものであるが、「東海線記念割引」は、全線開通を記念するとともに、この全線開通をより多くのお客様に知っていただくことを目的として、最後の開通路線となった４号東海線の入口を対象としたものである。

③ **通算通行台数20億台達成日予想クイズ**

名古屋高速道路では平成26年頃には日平均30万台を超えるお客様にご利用いただいていた。そして、平成26年12月12日に通算通行台数が20億台に達した。

その20億台達成日の直前に実施したイベントが「通算通行台数20億台達成日予想クイズ」である。20億台達成直前の平成26年10月23日から11月24日を応募期間とし、郵便ハガキでの応募又は公社ホームページの20億台達成日予想クイズ入力フォームから応募いただくクイズ・イベントであった。

なお、20億台とは、平成25年度末の愛知県内自動車保有台数が約500万台（一般社団法人自動車検査登録情報協会調べ）であり、その500万台に400回ご利用いただいた計算となる。普通自動車が一列に並ぶと、月までおよそ10往復できる距離である。

ところが、20億台達成日クイズは全線開通１周年を記念したイベントという性格があったものの、うまくマスコミに取り上げられず、当初の周知には出遅れた感もあった。しかし、公社としてラジオCM、ポスターやチラシ、懸賞サイトでの紹介や地元機関・団体等のインターネットサイトの新着情報欄への掲載依頼などの広報活動に取り組み、やがて各種の媒体に取り上げられるようになった。その結果、約１箇月の応募期間にもかかわらず、1,458件のご応募をいただいた。通算通行台数20億台達成日を見事的中された方は96名（正解率0.45％）であった。

応募の内訳を見ると、総数の約76％が愛知県外の方であり、県外にも幅広く名古屋高速道路をPRすることができ、また、県外にも名古屋高速道路の存在が広く知られていることが確認できた。

また、公社ホームページからの応募が郵便ハガキからの応募の約30倍もあった。応募の手軽さからインターネットを利用したものと思われるが、情報発信面、お客様との双方向のコミュニケーションの場としてもインターネットの有効性を感じることができたと考えている。

送付いただいた郵便ハガキには、「事故のないように祈っています」など数々の応援メッセージのほか、イラストを描いていただいたものもあった。

通算通行台数20億台達成の当日は、達成したことを広くお客様にお知らせするために、公社ホームページのトップページにその事実を載せ、ラジオCMや各路線に設置されている道路情報板での告知、また横断幕をメ～テレ玄関前の街路側高欄に掲出したほか、朝の情報番組での紹介等もさせていただいた。

このイベントは、公社初のお客様参加型イベントでもあった。

なお、この20億台達成日クイズに併せて、「全線開通１周年記念フォトコンテスト」も実施した。



応募方法など詳しくはホームページで
http://www.nagoya-expressway.or.jp/

図4-1-2　全線開通１周年記念フォトコンテスト及び通算通行台数20億台達成日予想クイズのポスター

④　全線開通１周年記念フォトコンテスト

全線開通１周年記念フォトコンテストも、公社初のお客様参加型イベントであった。全線開通１周年を記念して、名古屋高速道路に関わる写真をお客様にご応募いただき、フォトコンテストとして披露するというシンプルな記念行事であった。

平成26年10月23日から12月10日までの期間で募集を行ったが､締め切り間際で応募者が８名（20作品）と応募実績が振るわず、期間を平成27年２月10日まで２箇月延長した。当初、応募が振るわなかった理由は応募方法を郵送のみとしたことにあり、期間の延長時から電子メールでの応募も可能にしたところ、最終的には43名（105作品）のご応募をいただいた。

入賞者は公社役職員の投票とし、上位６作品を決定した。入賞作品については公社ホームページ上やネックス・プラザにて作品をご紹介するとともに、入賞者には公社が道路工事等において活用した横断幕を再利用したオリジナルバッグを贈呈した。



写真4-1-3　全線開通１周年記念フォトコンテストの入選作品

(3)　公社設立50周年記念事業

①　名古屋芸術大学との連携協力事業

令和２年９月、公社は設立50年を迎えた。この節目の年に、名古屋高速道路に関わるすべてのお客様に感謝の気持ちをお伝えするとともに、これからも名古屋都市圏の街を支える名古屋高速道路であり続けられるよう「ありがとう50年　これからも　この街と」というキャッチフレーズを掲げ、設立50周年記念事業を実施した。

この周年記念事業では新型コロナウイルス感染症の影響があったものの、感染防止策をとりながら各種のイベントを実施した。その一つとして、公社と同じく令和２年に開学50周年を迎えた名古屋芸術大学とコラボレーションした企画を展開した。

令和８年に開催予定の第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）を控え、競技種目と名古屋の街のイメージを融合させた10種のテーマによるアート作品を若宮大通公園（矢場町交差点）などの名古屋高速道路の橋脚にラッピングし（橋脚ラッピングアート）、名古屋市域の魅力の向上と賑わいの創出により、活気あるまちづくりに貢献した。同様のアート作品はネックス・プラザの壁面においても掲出した（写真4-1-4参照）。



写真4-1-4　橋脚ラッピングアート（港明）

名古屋芸術大学とのコラボレーションでは、設立50周年記念のキャッチフレーズをあしらったロゴマークも制作した。50年間の「ありがとう」の気持ちを伝えるとともに、これからも地域の皆様やこの街と寄り添っていく名古屋高速道路であり続けるという思いを表現している。

また、名古屋芸術大学の歌唱グループ「Rue＊Claire」の皆さんによる『君と行きたい』という公社イメージソングも発表した。四季を通じて「名古屋高速を走れば、遠くからでも名古屋のいろいろな場所に行ける」という思いを大切にした、元気いっぱいの生き生きした曲である。



写真4-1-5　Rue＊Claire

②　各種50周年事業

令和２年の公社設立50周年記念事業は、新型コロナウイルス感染症が猛威を振るう中で万全な感染防止策をとり実施した。

地域貢献活動の一環として、公社と同じく50歳を迎える東山動植物園（名古屋市千種区）のスマトラオランウータン「ネオ」への動物スポンサーとなった。また、名古屋高速道路により親しみを持っていただくため、平成６年度から使用しているイメージキャラクター「ナコちゃん」の着ぐるみを作成し、各種のPR活動を実施した。

令和２年９月21日に愛知県内の民放（名古屋テレビ（メ～テレ））にて特別番組『ミライナゴヤ』が放送された。タレントの石原良純さんにご出演いただき、知られざる名古屋高速道路のヒミツや50周年記念事業を紹介した。

また、名古屋芸術大学の歌唱グループ「Rue＊Claire」とは別に、ZIP-FM毎週金曜日「JOYFUL」内のコーナーで名古屋高速道路にまつわるちょっといい思い出、グッドエピソードを募集して、アーティストのSEAMOさんが、集まったグッドエピソードをもとに50周年記念イメージソング「Highway」を制作した。名古屋高速道路の思い出や未来への期待感の詰まった素敵な曲に仕上がった。

さらに、公社では、これまで支えていただいたすべての皆様に感謝の気持ちを込めて、名古屋高速道路の歴史の一端を紹介する歴史看板を、瑞穂区堀田地区（名古屋高速道路着工の地）と北区萩野地区（萩野暫定出入口のあった地）の２箇所に設置した（写真4-1-6、4-1-8参照）。設置にあたっては、地域の方々及び公職者が参加する小規模な除幕式を、新型コロナウイルス感染防止策をとりながら実施した。また、歴史看板の設置に併せて、名古屋高速道路の着工第一号の橋脚（堀田地区、脚管理番号「大112」）へ記念銘板を設置した（写真4-1-7参照）。



写真4-1-6　堀田地区の歴史看板



写真4-1-7　銘板



写真4-1-8　萩野地区の歴史看板

さらに、名古屋都市圏の発展とともに歩んできた名古屋高速道路の姿を県民・市民の皆様に伝えるため、愛知県及び名古屋市の協力のもと令和３年２月27日・28日の両日、金山総合駅コンコース（南口付近）、またその後、３月２日から21日まで、名古屋都市センター11階の展示スペースにて名古屋高速道路50年の歴史をパネルと映像で綴った「名古屋高速歴史パネル展」を開催した。

公社ホームページでは設立50周年記念の特設サイトを開設した。コンテンツとしては、「ごあいさつ」「50年のあゆみ」「整備効果」「イベントのお知らせ」「名古屋芸術大学コラボ」となっている。

ネックス・プラザ館内においても50周年記念仕様の展示を行うとともに、集客型イベントに代えて「おうちでぬりえしよう」イベントで応募のあったロゴマークの塗り絵を展示した。

この50年史の発刊も公社設立50周年記念事業の一つである。これまでの公社の歴史を振り返り、設立から原則として令和２年度までの50年間の沿革を中心に通史として、また、現在、公社が取り組んでいる事業とその事業に対する思いを編さんしている。併せて、主に小・中学生を対象として、イラストや写真を多用した分かりやすい副読本「いつも近くに名古屋高速」も作成している。いずれも、令和３年度に発刊予定である。



50周年記念事業

～公社と芸術大学のコラボレーション～

名古屋芸術大学
学長　竹本　義明

名古屋高速道路公社が設立50周年を迎えられたことを、心よりお祝い申し上げます。

合縁奇縁と申しますが、令和２年（2020）は名古屋芸術大学も開学50周年にあたり、貴公社との50周年記念事業への取組みは、思いがけず素晴らしい機会となりました。この地域でお互いが脈々と培ってきた事業の成果を発表するに相応しい記念事業になったのではないかと思います。

名古屋高速道路が未開通であった頃は、名古屋市内の東西、南北の移動に１時間以上かかっていましたが、平成25年（2013）に全線開通したことにより、それぞれ約50分もの時間短縮が実現しました。名古屋市はもとより東海圏下の基幹道路交通網となり、貴公社のキャッチフレーズ“いつも近くに名古屋高速”をまさに体現し、市民になくてはならないインフラとなられました。

その頃本学では、18歳人口が大幅に減少する平成30年（2018）問題を間近に控え、社会が芸術教育に求める内容が、音楽・美術・デザイン等の専門分野を突き詰めるだけに留まらず、専門分野の融合による新たな芸術の創造へと変化しつつあり、その対応を迫られておりました。

本学では、それらの課題に対応すべく、培ってきた芸術教育をさらに推進・発展させ、新しい芸術大学への再構築に取り組み始めました。それまで芸術系の音楽・美術・デザインの３学部と教育系の人間発達学部の４学部体制でしたが、平成29年（2017）４月に従来の芸術系３学部を統合し、新たに芸術教養領域を加えて音楽・美術・デザイン・芸術教養の４領域をもつ芸術学部として改編しました。

改編当初は、思うように領域を超えた活動が行えませんでしたが、カリキュラムで各領域の学びを自由に学修できる体制を整え、徐々に目指していた学部･領域を超えた活動が行われるようになりました。

ちょうどその頃、貴公社より、50周年記念事業を公社内や一部関係者だけの事業とせず、これまでの歩みを十分社会に周知する事業にしたいとのご意向で、記念事業のコラボレーションのご提案をいただきました。本学にとりましても、まさに新たな教育研究成果を社会に周知する絶好の機会であると捉え、全学協力体制による事業の推進を学内に説きました。

今回の50周年記念事業コラボレーション企画は、公社設立50周年ロゴマークの制作、名古屋高速道路橋脚ラッピングアートの制作及び公社イメージソングの制作というものでした。ロゴマークと橋脚ラッピングアートの企画とデザインはデザイン領域、イメージソングの制作においては、歌詞制作をデザイン領域、楽曲制作と歌唱は音楽領域が担当しました。イメージソング「君と行きたい」は、オーディションで選ばれたボーカルユニット「Rue＊Claire（リュ＊クレール）」（仏語で「道」の意）が歌唱し、

そのミュージックビデオ制作を音楽領域とデザイン領域が携わることにより、学内が一致団結し、持てる技術、アイデアのすべてを発揮して制作に取り組みました。

高速道路公社と芸術大学のコラボという、これまでにない形で互いに50周年を迎えられたことは、大変意義あることだと思っています。本学のこれまでの歩みの集大成となり、また、新しい芸術の学びの形として目指した専門領域の枠を超えた活動が、このような素晴らしい機会をいただき、実現しましたことを心より感謝申し上げます。

貴公社は、道路事業を基本に、安全を考え高速道路の渋滞や事故を減らすことを主眼に置いたこれまでの活動に加え、今後は、利便性の向上と利用者に一層の愛着をもっていただけるような活動に取り組まれるとうかがっております。貴公社の設立50周年という大きな節目を機会に、この地域の経済を支える大きな役割を担う貴公社の活動に対して、引き続き本学も微力ながら尽力させていただく所存です。

末筆ながら名古屋高速道路公社の一層のご発展と公社職員の皆様方のご活躍を祈念いたしまして、お祝いの言葉とさせていただきます。





◇50周年記念ロゴマーク

デザイン領域が担当した50周年ロゴマークは、名古屋高速をモチーフとした曲線と50の丸い形を重ねて表現しています。曲線の柔らかさとメリハリある奥行き感で過去から未来への時間の経過を表し、街と市民に寄り添う歴史と未来を作っていくということを伝えています。



◇橋脚ラッピングアート

名古屋市内の黒川、円頓寺交差点、ささしまライブ、若宮大通公園、名古屋みなとアクルス前の５箇所10面に設置された橋脚ラッピングアート。これもデザイン領域が制作を担当しました。「名古屋らしさ」を表現するため設置場所についてリサーチし、それぞれの場所に合ったパターンを作成しています。色彩も場所と関連付けし、カラーパレットを構成、色彩の共通性と幾何学形態によって、10面のラッピングアートそれぞれに連動性を持たせています。アジア競技大会を連想させるスポーツのイメージは、墨で描いたシルエットにして躍動感とアジア競技大会開催の期待感を表現しています。



◇50周年記念イメージソング

高速道路公社等では初の試みとなるイメージソング制作。この課題に取り組むため、本学の教育資源を結集しました。歌詞を担当するのは小説や脚本を執筆することを学ぶデザイン領域文芸・ライティングコース。複数制作された歌詞に作曲を担当したのは音楽領域サウンドメディア・コンポジションコース。歌唱、演奏と録音は音楽領域の声優アクティングコース、ポップス・ロック＆パフォーマンスコース、サウンドメディア・コンポジションコース等の名古屋芸術大学全体でイメージソングの制作を担当しました。出来上がったイメージソングは、高速での心地よい走りや景色をイメージした明るい曲に仕上がりました。



第２節　お客様と公社を結ぶ取組み

１．名古屋高速道路公社広報資料センター（ネックス・プラザ）

ネックス・プラザは、お客様への情報の提供、公社事業の積極的な紹介・啓発を目的とした施設である。平成25年11月の全線開通後はその目的に加え、お客様や地域社会に名古屋高速道路をより身近に感じていただくための広報展示施設として運営している。

ネックス・プラザは、開設から数度の改修を行っており、平成18年３月に２階展示室を閉鎖し、１階に施設を集約した。平成23年３月には施設の縮小及び一部改修を行った。そして平成29年３月には施設の一部老朽化や公社事業の変遷に対応して、施設を全面的に見直してコーナーの増設等の改修を行い、リニューアル・オープンした。

リニューアル・オープンのコンセプトとしては、「見て・触れて・体験する」ことができる施設であること、名古屋高速道路を楽しみながら学ぶことができることを心掛けた。

なお、このリニューアル･オープンに当たっては、「特別企画！　ネックス・プラザ見学ツアー」を開催し、参加者の方々には案内標識板をあしらったオリジナルタオルを進呈した。

①　ネックス・プラザでのイベント

ネックス・プラザで行われるイベントには、平成10年度から主に夏休み時期と秋の行楽シーズンに開催している「ネックス・プラザ フェスティバル」がある。夏のフェスティバルは平成15年度から令和元年度（令和２年度は新型コロナウイルス感染防止のため中止）まで合わせて23回開催した。秋は、開館記念日や北区民まつりに併せ（平成28年度より秋のフェスティバルに名称を変更）、平成10年から令和元年度（令和２年度は新型コロナウイルス感染防止のため中止）までに合計23回開催した（平成18年度は回数券払い戻し業務により中止）。

令和元年度の「夏休みフェスティバル」は７月25日～28日に開催し、高速道路の維持点検を体験する「名古屋高速点検隊」、工作教室、はたらくクルマの展示、パフォーマンス集団・クラウンミントのパフォーマンス、交通管制室の見学など、盛りだくさんのイベントを実施した。

また、JAF（(一社）日本自動車連盟）共催による「名古屋高速道路安全運転のすすめ」という講習会は、平成26年度から令和元年度までに季節を変えて６回開催している。同講習会は平成29年度に名称を「名古屋高速道路の走り方のコツ講習会」と変更した。

愛知県ITS推進協議会が主催する「あいちITSワールド」に出展するなど、ネックス・プラザを離れての広報活動も積極的に展開している。



写真4-2-1　平成31年の夏休みフェスティバルのチラシ

②　ネックス・プラザのこれから

ネックス・プラザでは、地域の方々に公社事業をより広く紹介し、地域社会の一員としての社会的責任（CSR）や社会貢献の観点からの利活用に取り組んでいる。その大きな柱の一つが、小中学校の社会見学や総合学習など学校教育等における「体験型」学習などでの利用である。令和元年度は３万3,373人（１日平均119人）、令和２年度は、１万8,018人（１日平均72人）にご利用いただき、小中学校の総合学習利用などでは、令和元年度は218団体、令和２年度は45団体にご利用いただいた（令和２年度は、新

型コロナウイルス感染拡大予防のため、やむを得ず休館日を設けたための減少)。



写真4-2-2　小中学生の「体験型」学習などでの利用

２．名古屋高速お客様センター及びホームページご意見箱

(1)　お客様センター

①　開設から現在までの歴史

「名古屋高速お客様センター」は、平成18年４月に開設した電話窓口である。名古屋高速道路上で発生した事故や故障、渋滞などの最新の道路交通情報のご案内や高速道路料金・ETC割引など、名古屋高速道路のご利用に関するさまざまなお問い合わせに対し、専門のオペレータが親切、丁寧にお答えするとともに、お客様のニーズを的確に捉え、最適なサービスを提供している。

年末年始を除く毎日９：00～19：00に受け付けている。

②　問い合わせ傾向の変化

これまでお客様センターに寄せられたお問い合わせ内容については、公社で分類整理して、公社ホームページご意見箱とともに、公社ホームページの「そこが知りたい　名古屋高速Q&A」の充実にも役立てている。

なお、近年お客様の名古屋高速道路に関する情報入手の手段が電話からインターネット等に移行してきたことに伴い、問い合わせ件数自体は減少傾向にある。お客様センターへの問い合わせ及び公社ホームページのご意見箱のここ数年の受付件数は、平成29年度には１万6,770件（日平均47件）あったが、平成30年度には１万4,077件（日平均39件)、令和２年度には１万1,254件（日平均31件）と減少傾向となっている。

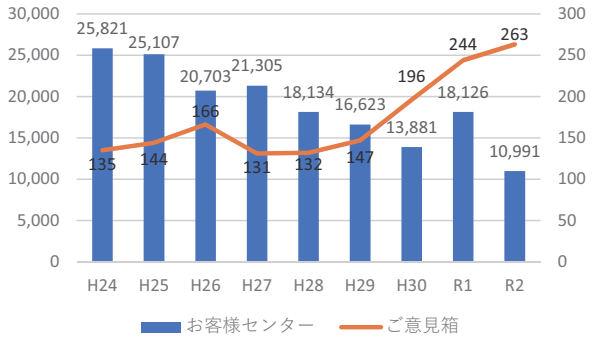


図4-2-1　お客様センターと公社ホームページご意見箱の受付件数

(2)　公社ホームページご意見箱

ホームページご意見箱は平成13年12月にホームページ上に開設した。平成18年３月からは、お寄せいただいたご意見・ご要望に対しては、ご意見の内容に応じて個別に回答している。

３．モニター、お客様満足度調査、お客様の声の反映

(1)　モニター制度とお客様満足度調査

①　名古屋高速道路モニター

名古屋高速道路をご利用いただくお客様から毎年約50名を名古屋高速道路モニター（モニター）として募集している。

モニターに年１・２回集まっていただくモニター会議を実施したり、モニター調査として名古屋高速道路の料金制度や維持管理の状況などについてアンケート調査を実施し、さまざまなご意見をいただいている。

②　お客様満足度調査

公社では、名古屋高速道路に関するお客様ニーズの把握やサービスの向上を図るため、お客様満足度調査を毎年秋頃に１箇月ほどかけて実施している。調査で得られたお客様のご意見・ご要望を各種施策に反映させ、総合的な満足度の向上に取り組んでい

る。

お客様満足度については「満足」から「不満」まで５段階で評価いただき、毎年度3.60以上の評価をいただけることを目標にしている。

令和２年度の調査は、９月17日～10月16日の約１箇月間、主要な料金所などでの調査票の配布及びインターネットによるアンケートを実施した。12,717件の回答を得て、総合満足度は3.57であった。回答の内訳は「満足12.6％」「やや満足51.7％」「どちらとも言えない19.2％」「やや不満12.6％」「不満3.9％」であり、「満足」「やや満足」とご回答いただいた割合は64.3％であった（図4-2-2、図4-2-3参照）。

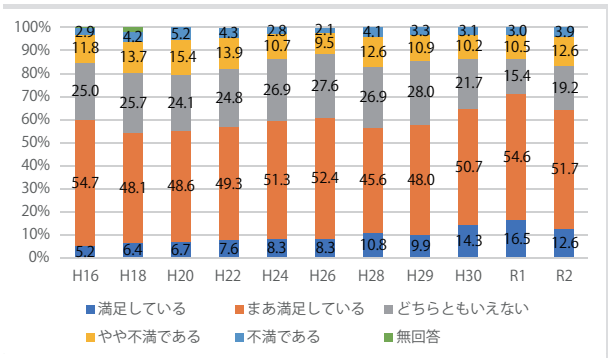


図4-2-2　お客様満足度調査結果の推移

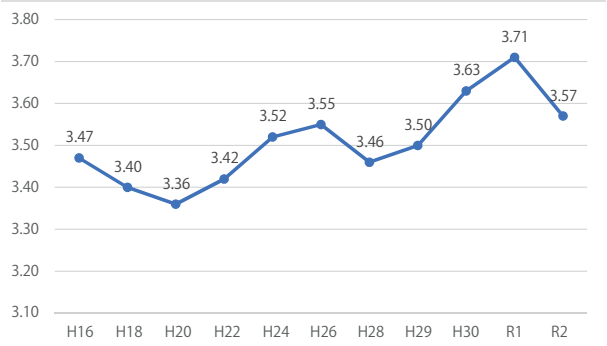


図4-2-3　お客様満足度調査総合満足度の推移

③　女性意見交換会（ウーマン・ブレイン）

平成24年11月から平成25年２月にかけて名古屋高速道路について女性からの意見を伺うことを目的として、女性学識経験者を座長に、女性モニター及び公社女性職員により構成される女性意見交換会（ウーマン・ブレイン）を開催した。

ウーマン・ブレインでは、名古屋高速道路にカーブや分合流が多く、「怖い」「難しい」「よく分からない」などといった声があることから、これらを補う方法について女性視点からのご意見を伺い、平成25年２月に「より安全で利用しやすい名古屋高速道路を目指した提言書」（提言書）が提出された（写真4-2-3参照）。

提言書に基づいて、平成25～27年度の３年間にわたり「より利用しやすく」を目指した取組み（ドライバーに伝わる情報提供、わかりやすい案内標識や看板等）、「より安全に」を目指した取組み（デザイン的な視点による安全対策の取組み等）及びお客様意見への取組みを実施した。



写真4-2-3　名古屋高速道路女性意見交換会の提言

(2)　お客様の声の反映

お客様からお寄せいただいたご意見・ご要望を公社全体で広報広聴会議を通じて共有・分析し、お客様ニーズに基づいたサービスの充実や改善につなげている。

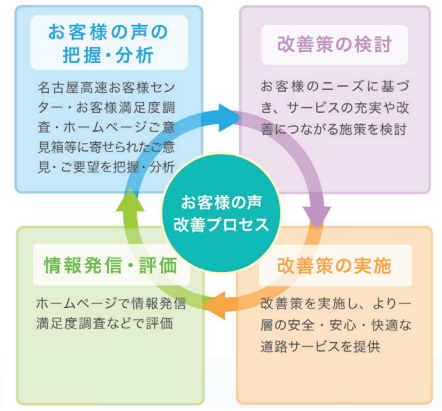


図4-2-4　お客様の声の反映の仕組み

改善事例の一つとして、「黒川出入口カーブ内の案内看板」のケースがある。お客様から「黒川出入口はぐるぐるカーブしているため、交差点手前で右左折２車線に分岐していることが事前にわかりづらい」というご意見が寄せられた。そこで公社内では改善課題の抽出、改善策の検討・作成、改善策の実施を進め、右左折分岐することを早い段階で知らせるべく、黒川出口カーブの手前に設置している２箇所の看板の案内を変更した（図4-2-5参照）。このことにより、黒川出入口のカーブに入る早い段階で、２車線になっていることがわかるようになった。

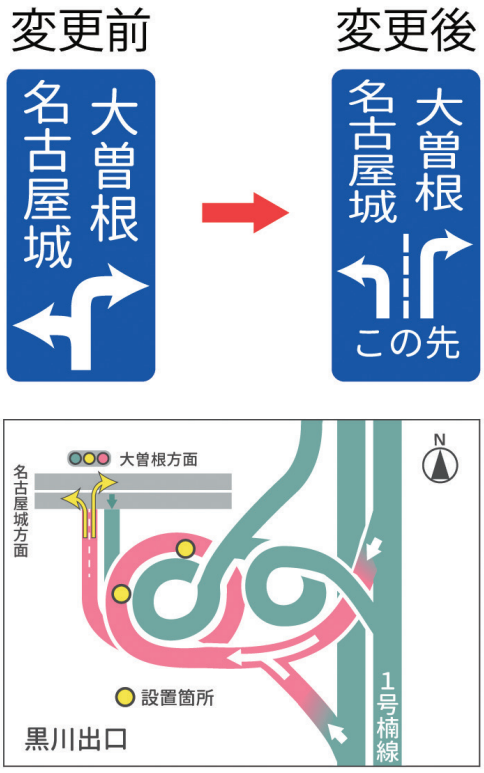


図4-2-5　黒川出入口案内板

第３節　お客様へのメッセージ

１．これからも「いつも近くに名古屋高速」

(1)　50周年の「ありがとう」

名古屋高速道路は日々ご利用いただいているお客様とともに発展してきた。このまちに住む方々や地元企業の皆様、建設・維持管理に携わる施工業者や関係機関等の皆様のご支援を受けて事業を進めてきた。

平成25年11月23日には、整備計画延長81.2kmが全線開通し、昭和54年の第１期開通（10.9km）時に約1.3万台であった日平均交通量は令和元年度には約33.9万台に上り、設立から50年を迎え、名古屋高速道路は名古屋都市圏を支える重要な道路ネットワークの一部を担っている。

50周年の節目に策定した新たなキャッチフレーズは、「ありがとう50年　これからも　この街と」である。これまで名古屋高速道路及び公社を支えていただいたすべての皆様に「ありがとう」の気持ちをお伝えするとともに、これからもこのまちのサポーターとして一致団結し、人・物の流れを支え続け、より安全・安心・快適な道路サービスを提供し続けるように進化していくことを宣言する意味を込めている。

この「ありがとう」の気持ちは、お客様へ、まちへ、パートナーへ「ありがとう」という意味を込めている。

お客様へ「ありがとう」。名古屋高速道路は日々、お客様にご利用いただくことにより、道路ネットワークとしての価値を高め、名古屋都市圏、中京圏、ひいては我が国になくてはならない存在として、地域社会に深く根付いてきた。名古屋高速道路をご利用いただいているすべてのお客様へ感謝をお伝えしたい。

まちへ「ありがとう」。公共事業は沿線住民の方々や地元企業をはじめとする「まち」の皆様のご理解・

ご協力のもとに成り立っている。また、名古屋高速道路は重要な輸送路として「まち」の発展を支えてきた。名古屋高速道路とともに歩む「まち」へ感謝をお伝えしたい。

パートナーへ「ありがとう」。これまで建設や維持管理に携わった施工業者や関係機関の方々に感謝をお伝えしたい。また、公社では、OB・OGらのパートナーから継承された知識や技術を礎とし、現役の役職員が一体となり、事業に取り組んでいる。名古屋高速道路で協働するすべてのパートナーへ感謝をお伝えしたい。

２．社会的責任の遂行

（1）　事業運営における信頼性のより一層の向上

名古屋高速道路の今後の役割において最も重要なのは、社会的責任の遂行であると捉えている。

①　コンプライアンス等の徹底

社会を取り巻く環境の変化を背景に、コンプライアンス（法令遵守）やハラスメント防止に対する関心がますます高まっている。公社では、職員の意識啓発を図る取組みとして、全職員に対してコンプライアンス研修等を実施している。

②　安全管理

公社では、工事事故を防止するため、工事安全に係る法令遵守を徹底するとともに、公社監督員による安全パトロール等を計画的に実施している。

また、有識者による工事現場視察等を実施する安全管理アドバイザー会議や工事関係者等を対象とした安全管理研修会を開催するなど、予防対策として工事事故の再発防止に取り組んでいる。

③　工事の品質確保と施工プロセスの着実な実施

品質確保については、総合評価落札方式を導入し、評価基準や入札参加資格を見直すとともに、低入札時の対応を強化することで、さらなる品質の向上を図っている。

現在、公社では工事の品質確保を図るためPDCAサイクルに基づいた施工プロセスを着実に実施している（図4-3-1参照）。

P…Plan（計画）。基準・要領等に基づく施工計画。

D…Do（実行）。施工計画に基づく施工。

C…Check（評価）。工事実施状況の確認。中間検査や竣工検査。

A…Action（改善）。新材料・新技術の導入。基準・要領等の改定。

このPDCAサイクルにおいて、生産性の向上や働

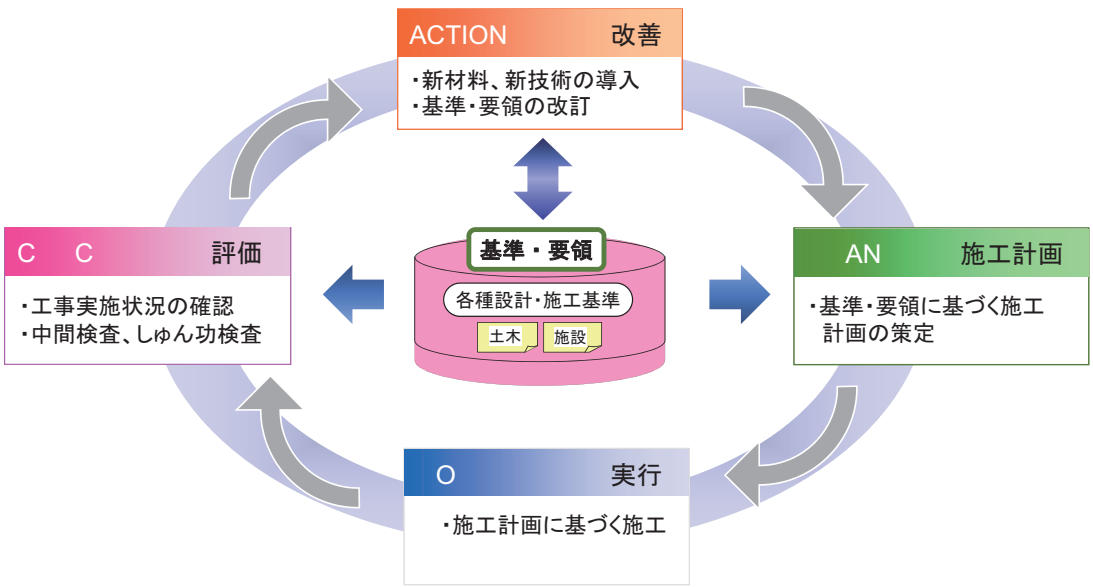


図4-3-1　工事の品質確保のためのPDCA

き方改革を推進するため、ICT（情報通信技術）の活用や新材料･新技術等の導入に積極的に取り組み、現場の施工管理に反映している。また、工事期間が複数年にわたる大規模修繕工事等は、継続的に品質を確認していくことも重要であるため、進捗に応じた中間検査を定期的に実施している。

④　情報セキュリティ対策の強化

情報セキュリティ事案の発生を防止し、万一の事案発生時には適切に対処できるよう、職員に対して情報セキュリティ講習会を毎年開催している。このような講習会に適宜参加していくことで、情報セキュリティに関する知識の習得と意識の向上を図っている。

(2)　環境保全への取組み

社会的責任の遂行において環境保全も重要な観点である。近年、高速道路事業における環境への配慮の意識が高まってきており､公社でも環境への影響･負荷を軽減する取組みを進めている。

①　脱炭素社会実現への貢献

高速道路ネットワークの整備は、高速道路上での定常走行や一般道路の渋滞緩和などにつながり、環境負荷の低減に貢献している。一般道路から名古屋高速道路へ転換し、ご利用いただくことで、CO_2の排出量は年間16万t削減される試算となる（令和元年度日平均利用台数33.9万台/日での試算）。

また道路照明のLED化にも取り組んでいる。LED照明は、従来のナトリウム照明と比較して消費電力が少なく、CO_2排出量の削減に貢献する。名古屋高速道路では、東山トンネルの照明のLED化を平成30年度に完了しており、引き続き、全路線を対象に大規模修繕工事に併せて照明のLED化を推進している（写真4-3-1参照）。

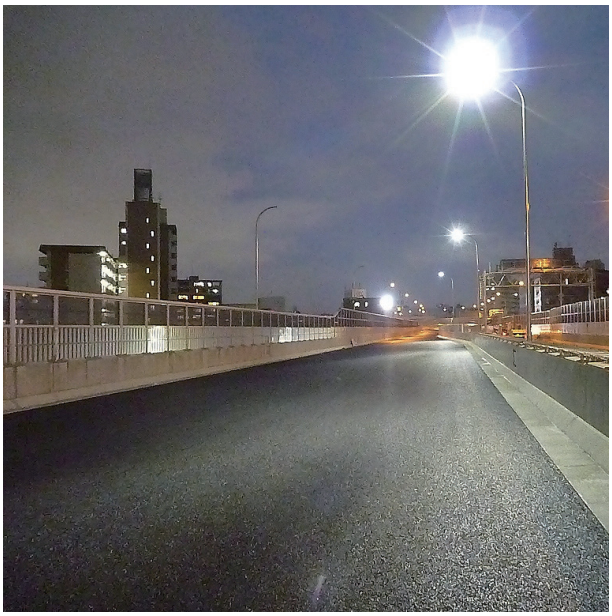


写真4-3-1　名古屋高速道路のLED照明

②　エコドライブ啓発活動の実施

環境保全に関しては、名古屋高速道路をご利用されるお客様にご協力いただく面が多分にある。公社では、騒音や大気汚染等の環境問題の改善のため、環境負荷の軽減につながる定速での走行や緩やかなアクセルワークを心掛けていただくことを「エコドライブ啓発活動」として、チラシや各種イベントでの掲示等で呼びかけている。また公社ホームページ、道路情報板等による「優しく静かな運転」の呼びかけなども、積極的に発信している。

③　そのほかの環境保全の取組み

公社では上記の環境保全策のほか、廃材を再利用し環境への影響を軽減する試みや、生態系や景観に配慮した環境保全を実施してきた。例えば、使用済みの横断幕を再利用したオリジナルバッグやネームプレートの制作、パイプ照明（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に配慮された照明）の採用、さらには東山公園区域内の緑橋換気所の壁面緑化、一部の料金所の屋上緑化などがある（写真4-3-2､4-3-3参照）。



写真4-3-2　横断幕を再利用したネームプレート



写真4-3-3　４号東海線船見料金所の屋上緑化

環境保全は、公社が取組みを進めているSDGsのさまざまなターゲットと深く関わっており、その理念に沿って、今後も取組み内容の充実や拡大に努めていく。

（3）　積極的な情報発信

①　地域社会との共生

名古屋高速道路では、地域に根ざした貢献活動等を通して、地域社会とのつながりを深めるとともに、名古屋高速道路へのご理解と信頼をより一層深めていただけるよう努めてきた。その核となるものの一つが積極的な情報発信であると考えている。

その一つとして、自治体、大学などへの技術提供や情報発信があり、地域の道路インフラの整備や維持管理に役立てるため、経験に裏づけられた公社の技術力を自治体へ提供している。また、地元（愛知県・名古屋市）の大学で講義を行うことなどを通して、次代を担う学生等へ社会基盤整備の役割や重要性、技術者としての心構えなどを伝えてきた。

②　多様な媒体による情報発信

公社では、公社の取組みの内容が社会やより多くのお客様にお届けできるよう、多様な媒体を適切に用いて、的確でわかりやすい情報を積極的に発信している。公社ホームページ、FacebookやTwitterなどのSNS、またラジオなど、情報の内容に応じて各種の媒体を効果的に活用し、道路交通情報や工事広報、また企業情報をはじめとした名古屋高速道路に関するさまざまな情報をよりわかりやすく、タイムリーにお知らせしてきた。

（4）　SDGsと名古屋高速道路公社

①　SDGsとは

SDGs（Sustainable Development Goals「持続可能な開発目標」）は、2015年９月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である。

SDGsは、17のゴール（図4-3-2参照）・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っており、発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものである。日本政府も内閣総理大臣を本部長、全閣僚を構成員とするSDGs推進本部を設置して積極的に取り組んでおり、各自治体や企業等の間でもSDGsに対する関心が高まり、取組みが拡大しているところである。



図4-3-2　SDGs17のゴール

② 取組みの目標

公社では、経営理念において、いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、地域社会を支えることを目指すと掲げ、事業を行っている。SDGsは、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であり、その目指すところは公社の経営理念と重なり合う。このことから、公社事業を通じてSDGsの達成に貢献していく。

③ 取組みの方法

公社では、経営理念を具体化し実現するため、公社全体で取組みを注力している中期経営計画の各施策において、SDGsが定めるゴールとのつながりを明らかにし、中期経営計画の施策を推進することを通じて、SDGsへの貢献を図っている（図4-3-3参照）。

社内の全部長を構成員とするSDGs推進チーム会議を設置し、SDGsに関する理解、浸透及び意識向上を図るとともに、同メンバーの中期経営計画推進チームと一体となって、SDGsの達成に貢献する取組みを進めている。

図4-3-3 SDGsと中期経営計画（2019-2021）の関わり

第１章 さらに使いやすい名古屋高速 ～元気な「名古屋都市圏」づくりへの貢献～

取組項目			目標（取組内容）	2021年度※	取組項目に関連するSDGs
1	都心へのアクセスの向上	（１）都心へのアクセス向上の取組み	名古屋駅周辺交通基盤整備方針に示された出入口等の追加・改良等の事業化		
		（２）高速道路ネットワークの更なる充実	「南渡り線」の事業化に向けた検討及び関係機関等の協議・調整		
2	ネットワーク機能の発揮	（１）名古屋西JCT建設工事の着実な推進	目標1 名古屋西ＪＣＴ整備完了	2020年度整備完了	
3	より利用しやすい料金	（１）新たな料金体系への取組みの推進	お客様がより利用しやすい料金体系の実現		

第２章 さらに確かな名古屋高速 ～安全・安心の徹底～

取組項目			目標（取組内容）	2021年度※	取組項目に関連するSDGs
1	更なる交通安全対策の実施	（１）交通安全対策の継続的な実施	目標2 総事故件数	750件	
			目標3 死傷事故率 ※死傷事故率：1万台の車が1万km走行した場合に起こる死傷事故件数を表す指標	5.6件/億台キロ	
		（２）逆走車や歩行者等の立入対策の実施	目標4 対策箇所数	15箇所（累計）	
		（３）交通安全啓発活動の実施	各季の交通安全運動を始めとする交通安全啓発活動の実施		
2	大規模修繕の着実な推進	（１）大規模修繕計画に基づく事業の推進	目標5 大規模修繕完了延長 ※大規模修繕完了延長：大規模修繕対象箇（37.9km）のうち、床版下面からの修繕が完了した供用延長の割合	60%（累計）	
3	維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修	（１）新技術を利用した維持管理の高度化・効率化	ICT等の活用による道路構造物の維持管理の高度化と効率化		
		（２）着実な点検の実施と点検の精度向上	目標6 橋梁の点検率	54%（累計）	
		（３）計画的な維持補修工事の実施	目標7 道路構造物保全率 ※道路構造物保全率：早期に補修を必要としない橋梁数（径間数）の割合（大規模修繕対象路線を除く）	90%	
		（４）快適な走行を提供する舗装の補修	目標8 快適走行路面率 ※快適走行路面率：舗装路面総延長のうち、高速走行でも快適で安定した走行が可能となる舗装路面が占める割合	97%	
		（５）リフレッシュ工事の実施	交通規制が必要な作業を集約した「リフレッシュ工事」の計画的な実施		

4	道路法違反車両に対する取締・指導の強化	（１）取り締まりの強化	目標8-2 愛知県警高速道路交通警察隊との合同取り締まり回数	６回	
5	南海トラフ地震を始めとした自然災害への対応力向上	（１）災害時の業務継続に向けた防災拠点整備の推進	目標9 受変電施設の津波浸水対策完了（短期）	2019年度対策完了済	
			目標10 整備部社屋の改修	2020年度改修完了	
			目標11 防災拠点の電源確保	供用開始	
		（２）実践的な訓練による災害対応力の向上	目標12 各種訓練の実施	実施	

第３章　さらに走りやすい名古屋高速　～快適さとサービスの向上～

取組項目			目標（取組内容）	2021年度※	取組項目に関連するSDGs
1	継続的な渋滞対策の推進	（１）都心環状線の渋滞対策	目標13 都心環状線の渋滞損失時間	19.5万台・時	
		（２）小牧北出口、一宮東出口・一宮IC連絡路における渋滞対策	渋滞要因の調査・分析及び関係機関との協議等		
2	交通事故・工事に伴う渋滞の縮減	（１）交通事故処理に伴う渋滞時間の短縮	目標14 交通事故処理に伴う渋滞時間	68分以内／件	
		（２）工事に伴う渋滞の発生及び影響の軽減	目標15 工事に伴う渋滞時間	40時間／年	
3	雪氷対策の強化	（１）降雪・積雪時等の通行確保の強化	監視体制強化による雪氷作業への迅速な対応及び早期の入口閉鎖等		
		（２）雪氷作業の効率化	目標16 雪氷作業の効率化の推進	実施	
4	道路交通情報提供の充実	（１）道路情報板の視認性向上	目標17 道路情報板の大型マルチカラー化	53%（累計）	
		（２）ETC2.0の普及促進	目標18 ETC2.0利用率	25%（累計）	
5	お客様とのコミュニケーションの推進	（１）お客様の声の反映	お客様ニーズに基づいたサービスの充実と改善		
		（２）お問い合わせへの的確な対応	お客様センター等におけるより速やかで適切な応答		
		（３）料金所サービスの向上	お客様への接遇の向上と迅速で正確な料金収受の確保		
		（４）お客様満足度の向上	目標19 総合満足度 ※総合満足度：お客様満足度調査による5段階評価の点数	3.80以上	
6	自動運転への対応	（１）自動運転の実用化・普及への適切な対応	自動運転の技術開発に関する調査研究・協力		

第４章　社会的責任の遂行

取組項目			目標（取組内容）	2021年度※	取組項目に関連するSDGs
1	工事の品質確保と安全管理	（１）施工プロセスの着実な実施	工事品質を確保するためのPDCAサイクルに基づいた施工プロセスの着実な実施		
		（２）品質確保に向けた契約制度の改善	目標20 入札参加資格の見直し、低入札時の対応強化実施	実施 2019年度低入札時の対応強化実施済	
		（３）工事事故防止に向けた安全管理の推進	各種安全パトロールの計画的な実施及び安全管理アドバイザー会議等の実施		
2	環境保全への取り組み	（１）道路照明LED化の推進	目標21 道路照明LED化	39%（累計）	
		（２）エコドライブ啓発活動の実施	”環境にやさしい”名古屋高速道路の積極的な利用及びやさしく静かな運転の心がけ等の呼びかけ		
3	事業運営の信頼性向上	（１）コンプライアンス等の徹底	目標22 コンプライアンス等に関する意識度	100%	
		（２）情報セキュリティ対策の強化	目標23 情報セキュリティに関する意識度	100%	
4	地域社会との共生	（１）自治体や大学等への技術提供・情報発信	社会基盤整備の役割や重要性、技術者としての心構えなどの伝承		
		（２）ネックス・プラザを活用した地域社会との交流	目標24 ネックス・プラザ利用団体数	70団体以上	
5	積極的な情報発信	（１）多様な媒体による情報発信	ホームページ・SNS・ラジオ等の媒体を効果的に用いた、名古屋高速に関する様々な情報の提供		
		（２）設立50周年記念事業の実施	目標25 50周年史の発刊	発刊	

第５章　経営基盤の強化

取組項目			目標（取組内容）	2021年度※	取組項目に関連するSDGs
1	～財務基盤強化・経営合理化～ コスト縮減・効率化と戦略的な資金調達	（１）予防保全等による構造物の長寿命化	ライフサイクルコスト低減による大規模修繕等の着実な実施及び技術基準の見直し		
		（２）効率的な維持管理	新技術の積極的な活用による維持管理コスト増大抑制のための効率的な維持管理の実施		
		（３）工事関係書類等の削減	目標26 工事関係書類等の削減の実施	実施	
		（４）積算業務の効率化	主要資材の適正単価の採用、積算基準の見直し／新積算システムの構築		
		（５）光熱費の縮減	道路照明及び整備部社屋改修に合わせた事務所照明のLED化による消費電力量の削減		
		（６）戦略的な資金調達	目標27 個別投資家訪問数	50件以上	
2	～組織基盤強化～ 職員と組織の能力発揮	（１）職員の人材育成及び技術力等の向上	目標28 公社業務に関連した資格取得者数	15名以上（累計）	
		（２）プロジェクトの推進を図るための組織づくり	重点的な人員配置及び能動的・効率的な組織づくり		
		（３）ワークライフバランスの推進	目標29 年次休暇の平均取得日数	14日	
3	～事業推進基盤強化～ 確実な事業推進	（１）重要施策間の連携強化	事業間調整会議による工程等の共有及び一体的な調整・課題解決		

３．まとめ

①　設立50周年のロゴマーク

公社設立50周年のキャッチフレーズは「ありがとう50年　これからも　この街と」、これまで名古屋高速道路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」の気持ちをお伝えするとともに、これからも私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続けるよう進化していく思いを表している。

公社設立50周年のロゴマークは、名古屋高速道路の形をイメージした曲線と50の丸い形を重ねて表現している。50周年の「ありがとう」の気持ちをお伝えするとともに、これからもずっと地域の皆様やこの街と寄り添っていく名古屋高速道路であり続けるよう、曲線を名古屋高速道路に見立ててシルエットにこの街を描き、ともにこれからの未来をつくっていく思いを表している（図4-3-4参照）。

「ありがとう50年　これからも　この街と」のロゴマークに込めた思いを体現するように、名古屋高速道路に関わるすべての皆様に感謝の気持ちをお伝えし、これからも愛知・名古屋の街を支える名古屋高速道路であり続けられるよう、職員一丸となって「安全」「安心」「快適」な道路サービスの提供に全力で取り組んでいく。



図4-3-4　50周年のキャッチフレーズ及びロゴマーク

公社では、日々、名古屋高速道路をご利用いただいているお客様、また、名古屋高速道路とともに発展してきた地域の皆様や地元企業の皆様、建設・維持管理に携わる施工業者・委託業者・関係機関等の皆様からのご支援により設立50年を迎え、新たに51年目へとスタートが切れたことに、心からお礼を申し上げる。

これからの公社は、名古屋高速道路と名二環を一体として広がる名古屋市周辺の高速道路ネットワークの完成、リニア中央新幹線の開業等を視野に入れ、都心へのアクセスの向上をはじめとした新しい事業に重点的に取り組み、進化する元気な名古屋都市圏を支えていく。

併せて、防災対策や大規模修繕等を引き続き着実に進め、都市交通施設としての基盤をより確かなものとするとともに、既存施設を有効に活用し機能を向上させていく。そのことによって、安全・安心・快適な道路サービスを充実させていく。

②　50年を機に、未来への宣言

これからの名古屋高速道路は、ネットワーク整備の進展を見据え、より利用しやすい道路環境の実現などへの取組みを推進し、巨大経済圏「スーパー・メガリージョン」の中心となる名古屋都市圏を支える一翼を担っていく。また、ICTをはじめとした技術革新による自動運転の実用化など高度化するニーズにも対応していく。

一方で、地震や津波など自然災害への対応力強化や大規模修繕計画による長寿化の取組みにより、引き続き、将来に渡って安全を確保する使命を果たしていく。

こうした未来の姿に向かう名古屋高速道路の進化は、発展していく地域社会と支え合い、いつまでも、そしてこれまで以上に「安全」「安心」「快適」な名古屋高速道路であり続けることである。

設立50年を機に、名古屋高速道路はパートナーと培ってきた知識や技術を礎に役職員が一致団結し、名古屋都市圏のより一層の発展に向け、名古屋高速道路をさらに発展させていきたい。

第2部

各業務への取組みとその成果

第１章　名古屋高速道路の計画と整備効果
第２章　名古屋高速道路「建設」の歩み
第３章　通行料金制度と料金認可
第４章　管理業務
第５章　保全施設業務
第６章　環境対策
第７章　渋滞対策と社会実験
第８章　交通安全対策と ITS の推進
第９章　防災・工事安全対策と危機管理
第10章　経営の状況
第11章　組織・広報等

＜Before＞



明道町交差点付近（昭和中頃）
（写真提供：名古屋市）

＜After＞



明道町JCTと明道町交差点付近（令和３年）

＜Before＞



建設中の黄金立体橋（昭和39年）
（写真提供：名古屋市）

＜After＞



高速５号万場線と黄金立体橋（令和３年）
（写真提供：一般財団法人名古屋高速道路協会）

＜Before＞



浄心交差点付近（昭和40年頃）
（写真提供：名古屋市交通局）

＜After＞



高速６号清須線と浄心交差点付近（令和３年）

第2部

第1章

名古屋高速道路の計画と整備効果

第１節　名古屋高速道路の計画
第２節　都市計画の経緯
第３節　基本計画
第４節　整備計画
第５節　名古屋高速道路の道路区分等
第６節　名古屋高速道路の整備効果

第１節　名古屋高速道路の計画

指定都市高速道路事業を実施するに当たっては、次の３種の計画を策定することが必要である。まず、その計画の位置づけについて触れておきたい。

１．都市計画

名古屋高速道路の都市計画は国土交通大臣の認可を受けて愛知県知事又は名古屋市長が決定する。

地方道路公社が建設する指定都市高速道路は、都市計画法第18条第１項に基づいて都市計画に定められたものである。

２．基本計画

名古屋高速道路の整備に関する基本計画は地方道路公社法第５条に基づき、定款で規定される。その基本計画は、公社が事業主体として取り組む路線を規定する計画で、公社の定款において指定都市高速道路を新設して料金を徴収する路線及び管理の区間（起終点）を定める。

名古屋高速道路公社の基本計画については、設立団体である愛知県と名古屋市の議会の議決、道路管理者である愛知県と名古屋市の同意を得た後、国土交通大臣の認可を受けて決定される。

３．整備計画

道路整備特別措置法（特措法）に基づく整備計画は、具体的な道路構造を検討して事業費や事業期間等を定めるものである。

名古屋高速道路公社が指定都市高速道路を新設・改築して料金を徴収しようとするときは、同法第12条第２項の規定に基づき、国土交通大臣に整備計画を定めた申請書を提出し、許可を受けなければならない。なお、申請に当たっては、道路管理者である愛知県と名古屋市の議会の議決を経て同意を得なければならない（同法第16条）。

整備計画に定める項目は以下のとおりである（同法第12条第３項）。

①路線名及び新設し、又は改築する区間（特措法施行令第３条第１号）

②車線数（区間により異なるときは、区間ごとに明らかにすること）（同条第２号）

③設計速度（区間により異なるときは、区間ごとに明らかにすること）（同条第３号）

④連結位置及び連結予定施設（同条第４号）

⑤新設又は改築に要する費用の概算額（同条第５号）

⑥その他必要な基本的事項（同条第６号）

第２節　都市計画の経緯

１．構想時の道路計画

(1)　㋮（マルサ）計画の誕生

名古屋高速道路に関する計画は、昭和36年の愛知県と名古屋市による基礎調査から始まり、昭和44年に愛知県土木部都市高速道路調査室において、名古屋都市高速道路計画としてまとめられた。その概要は、都心と市街地周辺との連絡に重点を置いたものであった。

連絡道路としては、交通が集中する都心と東名高速道路（名古屋IC方向）、一般国道41号（小牧方向）、一般国道22号（一宮方向）、東名阪自動車道（四日市方向）、西知多産業道路（知多方向）、名四国道（岡崎方向）とを結ぶ６方向への放射道路が選定された。

名古屋市内の自動車交通の流れは、特に南北方向の需要が大きいため、南北に２路線（高速２・３号線。以下計画については、その計画時の路線名で表記）を配し、東西には１路線（高速１号線）を配した「サ」の字型とし、さらに南北方向２路線それぞれの連絡線として２分岐線を配し、都心で環状ルートを形成する道路網となり、名古屋第二環状自動車道（名二環）計画とあわせて㋮（マルサ）計画と呼ばれた。

また、車線数については、将来の推定利用台数を基準とするものの、将来必要と思われる延伸計画などを考慮して、４車線で交通需要を満たせる場合でも６車線として立案された。市道名古屋環状線によって囲まれた内側は高速１号線の中央部及び２分岐線は４車線、その他は６車線とし、市道環状線の外側は全路線４車線として計画された。

(2)　３路線３分岐線で総延長61.1kmを計画

上記基本方針に基づき、広幅員街路の利用を原則として路線位置を検討した結果、３路線と３分岐線総延長61.1kmの名古屋都市高速道路計画が策定された（図1-2-1参照）。

計画全体の概要は次のとおりである。

ア　道路の構造基準

①道路の種類　自動車専用道路

②道路の等級　道路構造令第２種第２級

③設計速度　60km/h

ただしランプウェイ　40km/h

④車線数　４車線・６車線

⑤１車線幅員　3.25m

⑥曲線半径　200m以上・特例50m以上

⑦縦断勾配　一般４％以下・特殊７％以下

⑧最小視距　75m以上

イ　ランプウェイ（出入口）

①設置は、ランプ利用交通量を定めるとともに、ランプを幹線街路に接続し、交通の円滑化を図るように定めた

②型式はセンターランプを主体とし、設置位置の平均間隔は約３km、都心に近い区間ではいく分短い間隔とした結果、オンランプ36箇所、オフランプ37箇所となった

ウ　高速道路利用台数の推計

利用台数は、昭和50年（３号大高線開通予定）に８万9,100台/日、昭和52年（５号万場線開通予定）に18万4,100台/日、昭和55年（全線開通予定）に25万300台/日、昭和60年に35万7,000台/日と推計した

エ　建設計画について

建設期間は昭和45年度から昭和54年度までの10年間とし、総建設費は約1,500億円と見込んだ

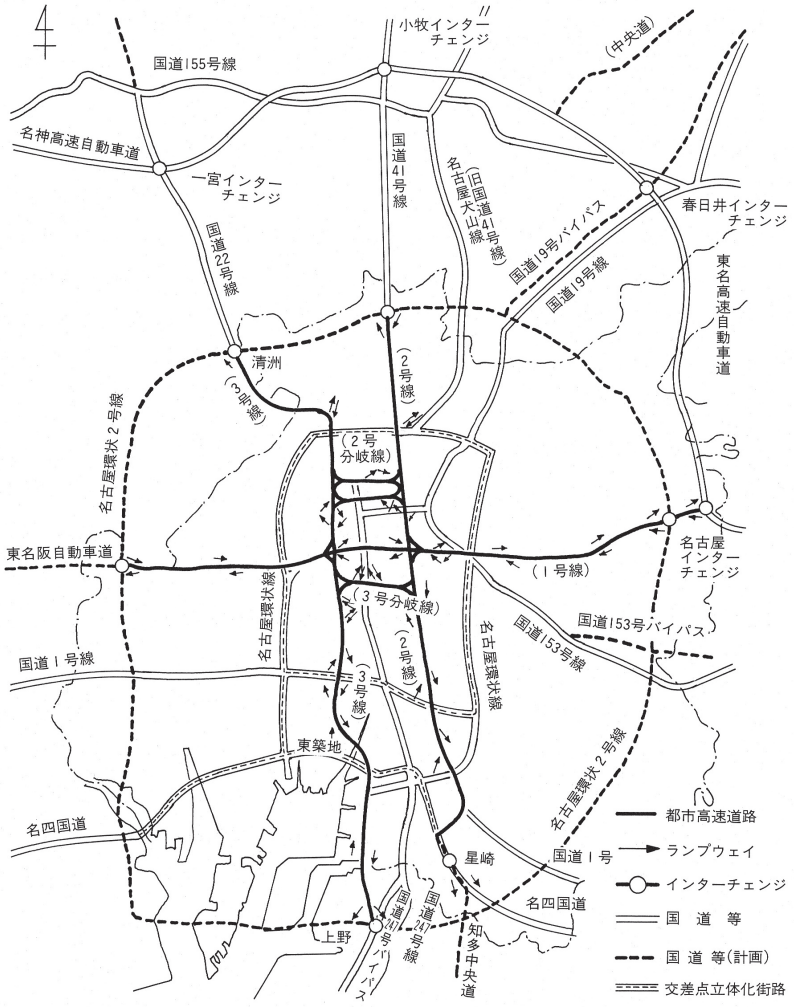
以上が昭和45年３月に都市高速道路調査室がまとめた計画の概要である。この計画は、名古屋高速道路公社の発足に当たり重要な基礎資料となった。

名古屋高速道路はこの計画に基づき、昭和45年９月に最初の都市計画が決定され、その後、昭和47年９月の第１回変更から数度にわたる都市計画の変更が行われ、現在に至る。

２．公社設立時の都市計画

(1)　経　過

名古屋市は、昭和45年４月、都市高速道路と関連



注　愛知県土木部都市高速道路調査室資料(昭和45年３月)による。

図1-2-1　都市高速道路計画図

街路に関する市の原案（高速１号線のうち鏡ヶ池線以東の区間を除いた案）を作成し、市議会の了承を得て、愛知県知事に提出した。

愛知県は公聴会、関係市町の意見徴取を行い、県の原案を作成し、愛知県都市計画地方審議会を経て同年９月に建設大臣の認可を受け、都市計画を決定した。

高速１号線は、東名高速道路の名古屋ICに結ぶ案があったが、市道名古屋環状線から名古屋IC間約8.8kmについては計画が未調整であり、さらに検討を重ねて計画案を決定することとした。なお、その背景には、公社設立（昭和45年９月）以前から、鏡ヶ池線沿線地域の高速道路建設反対組織が結成され、昭和51年の都市計画変更に至るまで約50団体、延べ約100件の請願・陳情があったことがある。

(2)　概　要

交通需要の見通しとしては、名古屋市内の全自動車交通量を昭和40年起終点調査（OD調査）に基づいて推計すると、昭和60年には430万台/日に達するものと見込まれ、そのうち、市内相互交通が約３分の２、走行距離の長い流出入交通が約３分の１を占めると予想された。

この見通しを踏まえ、公社設立時の都市計画では、都市高速道路として３路線及び３分岐線を配し、その交差部８箇所にインターチェンジを計画し、出入路については主要街路との連絡を考慮して、入路31箇所、出路31箇所が計画された。

車線数は、昭和45年３月にまとめた計画どおりで、市道名古屋環状線の内側は１号線中央部及び２分岐線以外を６車線とし、他はすべて４車線とした。

構造は、全線高架構造で主に既設街路上に設置し、都心部は高架２層構造で６車線、放射部は高架１層構造で４車線とし、高速分岐１号線と高速分岐２号線は高架１層構造２車線の１方向通行、高速分岐３号線は高架２層構造４車線とした。

出入路構造は、ほとんどの区間が幹線道路の中央に造られることから、左側から出入りすると沿道の商店などの前をふさぐことになる。そのため、主にセンターランプ型式となり、これは今日、名古屋高速道路の特色の一つとなっている。

当初計画の概略図及び標準断面図は、図1-2-2及び図1-2-3のとおりである。

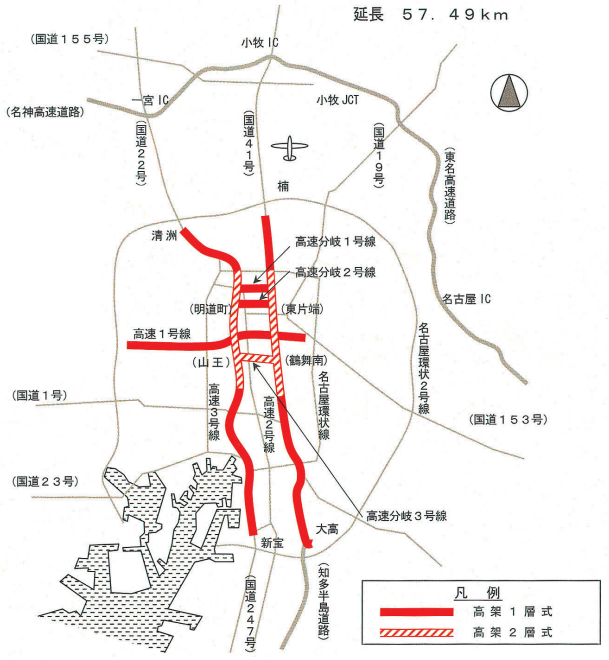


図1-2-2　概略図（昭和45年９月）

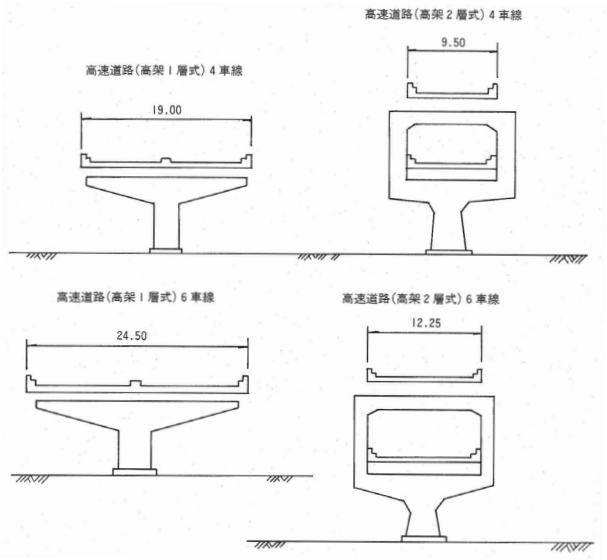


図1-2-3　標準断面図（昭和45年９月）

なお、昭和47年９月には、高速２号線南区天白町以南において線形及び終点位置の変更が行われた〔第１回変更〕。

３．東名高速道路名古屋ICへの直結

(1)　経　過

当初計画で保留された鏡ヶ池線以東の区間（広小路ルート）については、昭和45年12月に名古屋市原案の修正案が市議会で了承された後、地元調整が進められ、昭和48年１月に都市計画が決定された。

この広小路ルートに対しては、以前から、地下鉄東山線の高架と高速道路の高架が平行することによって騒音等の環境負荷がさらに大きくなること、また、名古屋ICからの通過交通が都心に流入し都市部の環境が悪化するという理由により、沿線住民から強い反対が示されていた。都市計画決定に至るまでの過程において、関係住民からさまざまな意見・要望が寄せられた。さらに、名古屋市議会で３条件の要望（昭和45年５月25日）と愛知県議会で８項目の発言（昭和47年３月22日）があった（第２部第６章第１節１参照）。

さらに、社会経済情勢の変化や環境問題への高まりもあり、昭和48年３月の名古屋市議会においては、この３条件８項目の尊重が確認されるまで、公社関

係の市予算の執行を一時凍結する付帯決議が行われた。

これらのことが、昭和51年の大きな都市計画変更につながっていく。

(2) 概　要

高速１号線千種区千種本町７丁目～千種区猪高町（東名高速名古屋IC）について都市計画決定が行われ、吹上～四谷は半地下式構造とし、四谷から広小路通（東山通）を通って東名高速名古屋ICに直結する区間は、高架式構造とされた。

変更後の都市計画概略図は、図1-2-4のとおりであり、また鏡ヶ池線の半地下式構造の標準断面図は、図1-2-5のとおりである〔第２回変更〕。

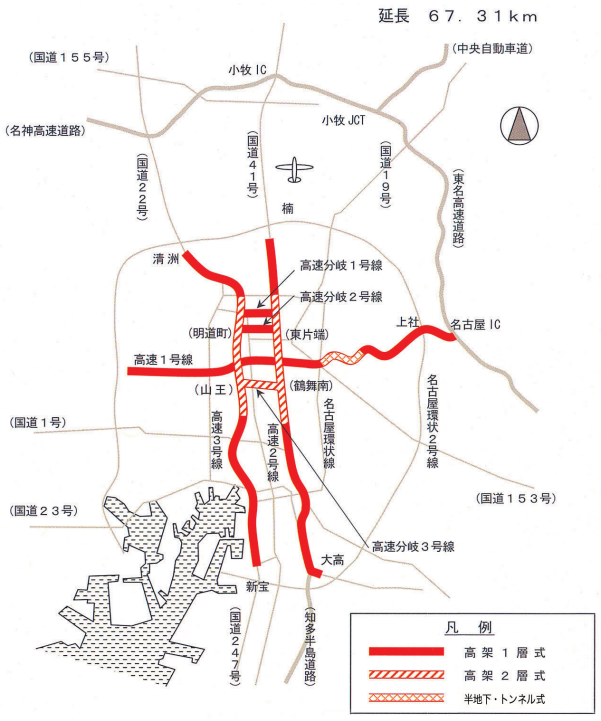


図1-2-4　概略図（昭和48年１月）

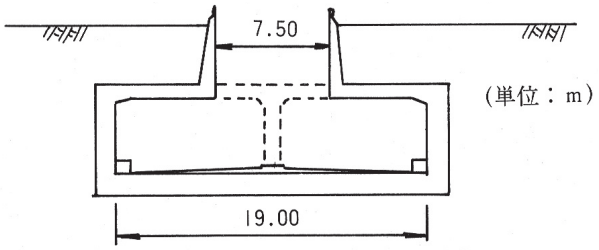


図1-2-5　鏡ヶ池線の半地下式構造の標準断面図
（昭和48年１月）

４．第１回目の計画変更（昭和51年11月）

(1) 経　過

昭和48年３月の48年度予算の一部凍結決議の後、同年４月の名古屋市長選挙により選出された本山新市長は、昭和48年と49年の二次にわたり、学識経験者等を都市高速道路調査専門委員に委嘱した。

委員は都市高速道路建設の計画（昭和48年１月）に対して、都市交通部門、環境対策部門及び行財政制度部門に分けて検討を進め、昭和49年８月に市長に対し報告書を提出、同年９月に市長は「名古屋都市高速道路計画を総合的に見直し、建設する」旨の見解を発表した。

この市長見解に基づいて、名古屋市では計画変更の具体案づくりを進め、昭和50年５月に「名古屋都市高速道路検討素案」を発表した。

その主な内容は、

①名古屋市内の昭和65年推計交通量は305万台/日とする

②都心部の高速道路網は都心ループ一方通行方式とする

③昭和60年までに高速１号線、高速２号線及び都心ループを完成し、高速３号線は昭和60年以降の課題とする

④都心ループは基本３車線とする

⑤東名高速と東名阪自動車道との直結交通を排除する

⑥自動車交通の質的配分を図る

⑦高速１号線東部のうち地下鉄１号線と競合する部分は、別線ルートを選定する

⑧地下方式の主体を半地下方式とする

⑨環境対策は平面部分を含めた一体的な対策を目指す

⑩現計画の見直しによる増嵩費に対処するため、財源構成を期待する

などである。

愛知県は昭和50年７月、この考え方を基本的に了承し、名古屋市に対して都市計画変更、財源変更及び環境・安全対策等の検討事項を示し、早急に検討の上「都市高速道路変更原案」を提示するよう要請した。

昭和51年２月に名古屋市がまとめた「都市高速道路計画変更原案概要書」は同年６月、市議会（建設環境部会）において、

①高速１号線の都心部分（大須～丸田町）約1.7kmを連結する

②高速１号線（鏡池通～高針）約3.5kmの計画を留保するとの２点の修正附帯条件を付して了承された。

名古屋市は当初案にこれらの修正を加え、昭和51年７月に愛知県へ市変更原案を提出した。そして同年10月、愛知県知事は名古屋都市高速道路の変更案を発表し、同年11月に建設大臣の認可を得て都市計画が決定した。

都心ループを一方通行方式に変更し、高速１号線東部の千種区鏡池通４丁目以東を留保し、高速分岐２号線及び高速２号線の一部に地下・半地下構造を採用する等の変更がなされたことにより、沿線住民の反対運動は沈静化した。

公社は、この都市計画変更以降、再び建設促進に向かって、住民の理解を得るように努め、路線ごとに環境対策その他について沿線住民と折衝を行った。

(2)　概　要

名古屋市内の将来交通需要見通しとしては、パーソントリップ調査に基づく昭和65年推計交通量305万台/日を用いることとした。この結果、名古屋高速道路の利用台数は、図1-2-6のとおりとなった。

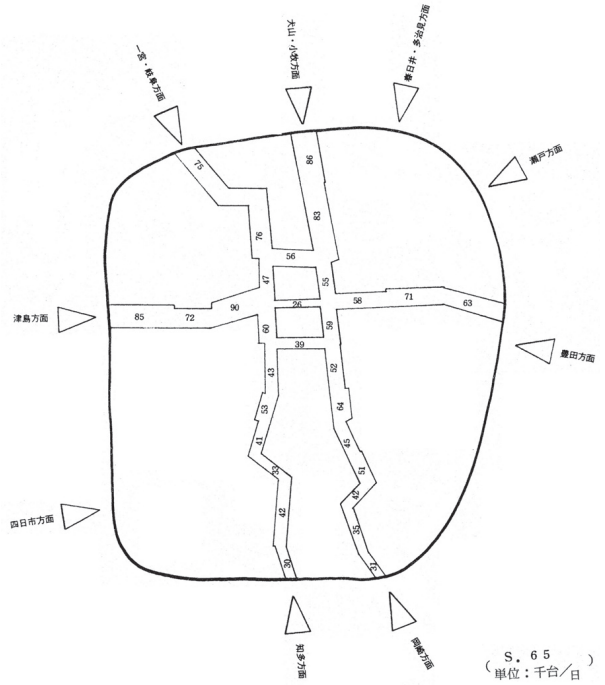


図1-2-6　都市高速道路の計画交通量
（昭和65年推定）

交通量を見直したことから、車線数の基本は往復４車線、都心ループは一方向（右回り）３車線とされ、利用交通台数と投資額などを勘案して、高速分岐１号線を廃止し、高速分岐２号線、高速分岐３号線、高速２号線及び高速３号線からなる都心ループ一方通行方式とされた。

高速１号線は広小路ルートから高針ルートへ変更するが、四谷以東（千種区鏡池通～東名高速名古屋IC）については名二環の都市計画が決定されていないこと、地下式の構造や環境等の検討がされていないことから、都市計画を先送りして留保された。

構造については、高速２号線及び高速３号線は高架１層構造又は地下・半地下構造に、高速分岐２号線は地下・半地下構造に、高速分岐３号線は高架１層構造に変更され、IC（JCT）は６箇所に、出入路は入路23箇所、出路22箇所、計45箇所に変更された。

都心ループ一方通行方式の採用により、都心ICの構造が簡略化され、都市景観との調和等都市環境の改善が図られることとなった〔第３回変更〕。変更内容の概要は、次のとおりである。

①都心部はループ一方通行方式とされた

②高速１号線東部の千種区鏡池通～東名高速名古屋ICのルートを廃止し、千種区鏡池通４丁目が終点とされた

③高速１号線ルートは千種区鏡地通～名東区高針として変更提案されたが、都市計画決定を留保された

④高速２号線及び高速３号線の片側３車線の高架２層式構造が高架１層式構造と半地下・トンネル式構造に変更された

⑤高速分岐１号線は、都心部ループ一方通行方式の採用に伴い廃止された

⑥高速分岐２号線は、高架１層式構造から半地下・トンネル式構造に変更された

⑦高速分岐３号線は、高架２層式構造から高架１層式構造に変更された

変更後の都市計画概略図及び標準断面図は、図1-2-7及び図1-2-8のとおりである。

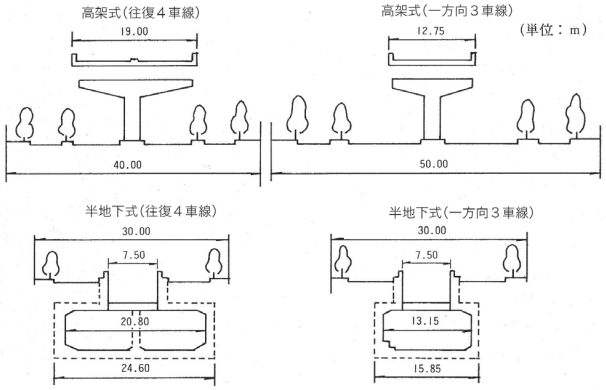


図1-2-8　標準断面図（昭和51年11月）

また、昭和57年11月には、名二環の都市計画決定に伴い、その路線に名古屋高速道路を接続させ、高速２号線と高速３号線の起終点の位置を変更した〔第４回変更〕。変更後の都市計画概略図は、図1-2-9のとおりである。

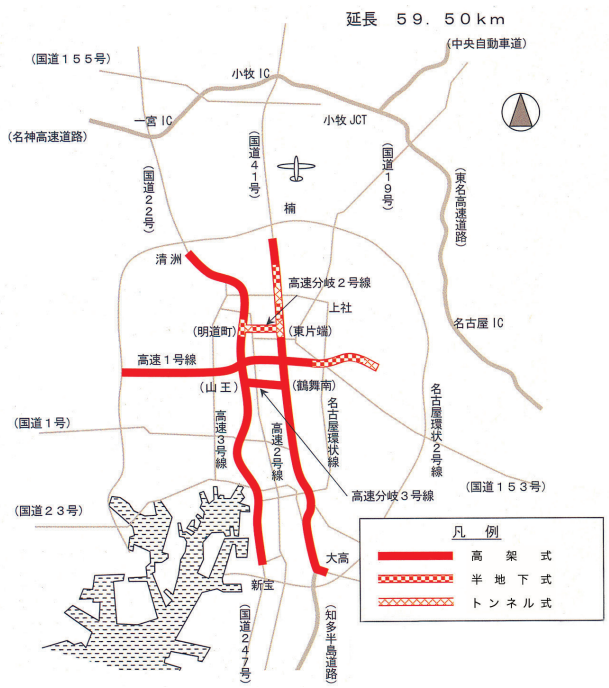


図1-2-7　概略図（昭和51年11月）

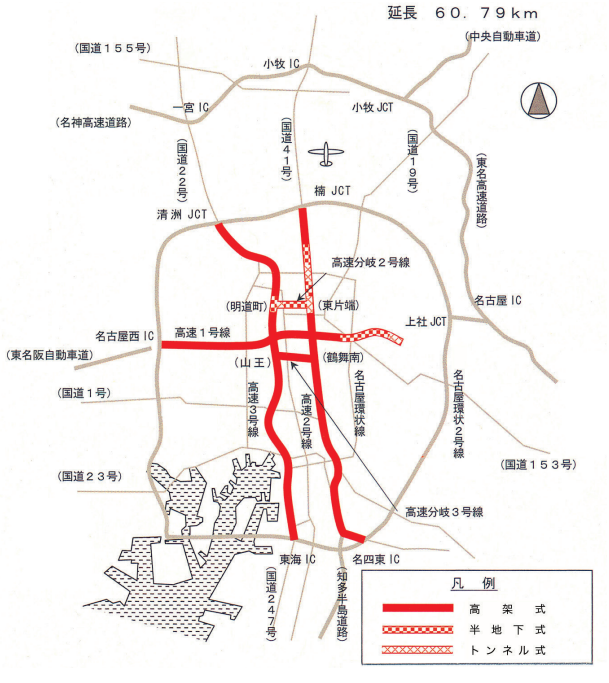


図1-2-9　概略図（昭和57年11月）

５．第２回目の大きな計画変更（昭和62年８月）

(1)　経　過

公社は昭和52年５月に変更した整備計画に基づき、昭和62年度までに延長41.3kmを完成できるよう建設を進めた。しかし、国の財政事情による制約、

環境問題を主とした住民運動の高まり等の厳しい社会情勢の中で、その達成が困難となってきた。

そこで公社は、昭和62年度以降の事業の進め方について、事業者の立場から改めて総合的、多面的な検討を行った。その結果、

①平面街路幅員30m区間においては民地との近接施工となること

②久屋大通付近においては平面街路が嵩上げとなること

③工期の長期化及び事業費の増大により採算上多大な制約を受けること

④沿線及び付近地住民への影響が多大であること

⑤道路内に収容する他の諸施設との調整等が困難であること

など、多くの問題が明らかになってきた。

そのため、これらの改善を目指し、構造、施工性等事業実施面や有料道路事業としての採算面、環境対策等について総合的に検討を重ねた。その結果、半地下・トンネル式構造区間について、効率的かつ円滑な事業の推進が可能であり、また、適切な環境対策を実施することにより、半地下・トンネル式構造と同程度の環境保全が期待できる高架式構造への変更が可能であるとの結論に至った。

昭和60年10月に公社が名古屋市及び愛知県に対して名古屋高速道路の計画変更を依頼することから始まった。同年11月、名古屋市長は都市高速道路調査専門委員10名を委嘱した。その専門委員は次の２つに大別して検討を進めた。

①交通計画分野　将来の整備構想、工事の施工性、道路空間の利用方策、採算性の検討

②環境分野　都市高速道路の環境対策、高架構造案の環境対策、高架構造の景観

その結果、都市高速道路の担う役割の大きさ、名古屋市北部地域の交通混雑の早期改善及び事業の施行による自動車交通に与える影響の軽減、公共交通機関への配慮、工事中の周辺への影響、有料道路事業としての採算性を確保するための事業費と償還計画との関連などを総合的に判断し、半地下・トンネル式を高架式に変更することが適当である旨の意見が提出された。

これを受けて昭和61年２月、名古屋市長は高速２号線、高速３号線及び高速分岐２号線の半地下・トンネル構造区間を高架構造に変更する旨の見解を発表した。次いで市長は同月に都市計画変更素案、３月に都市計画変更原案の概要を発表し、市議会建設環境部会での審議や関係住民への説明会を重ねた。５月には市議会の了解が得られ、８月と９月に名古屋高速道路として初めての環境影響評価に係る「公開ヒアリング」（名古屋市要綱に基づく）を行った。その後、名古屋市都市計画審議会の了承を経て、10月に市長は変更案を知事に提出した。

知事はこの変更案について公聴会、市の意見聴取等を行った後、知事案を作成し、愛知県都市計画地方審議会の了承を経て、建設大臣の認可を得て、昭和62年８月に都市計画を変更した。

(2)　概　要

高速２号線、高速３号線及び高速分岐２号線の半地下・トンネル構造6.3㎞をすべて高架構造に変更するものであった。これらの区間のうち、高速２号線の平面街路幅員30mの区間（北区清水５丁目～東区白壁４丁目）は非対称の高架２層構造（Y型ダブルデッキ構造、道路幅14m、路面高は下層の下り線14m、上層の上り線23m）、高速分岐２号線は高架１層構造（道路幅12.75m、路面高13~15m）とし、高架下空間の確保、側方のできる限りの余裕の確保、平面街路の修景等を考慮して環境保全の充実を図った。

ランプ（出入口）については､黒川に集約ランプ、東片端にオンランプ（入口）、高岳及び丸の内にオフランプ（出口）を設置することを定めた。なお、高速分岐２号線のオンランプについては保留されたが、一般国道22号～久屋大通の間に設置することは決められた〔第５回変更〕。

変更後のこの都市計画概略図並びに標準横断図は、図1-2-10及び図1-2-11のとおりである。

また、平成元年５月には、伊勢湾岸自動車道に係る都市計画変更に伴い、高速２号線の終点の変更及

び大高中ランプの設置が決定された〔第６回変更〕。

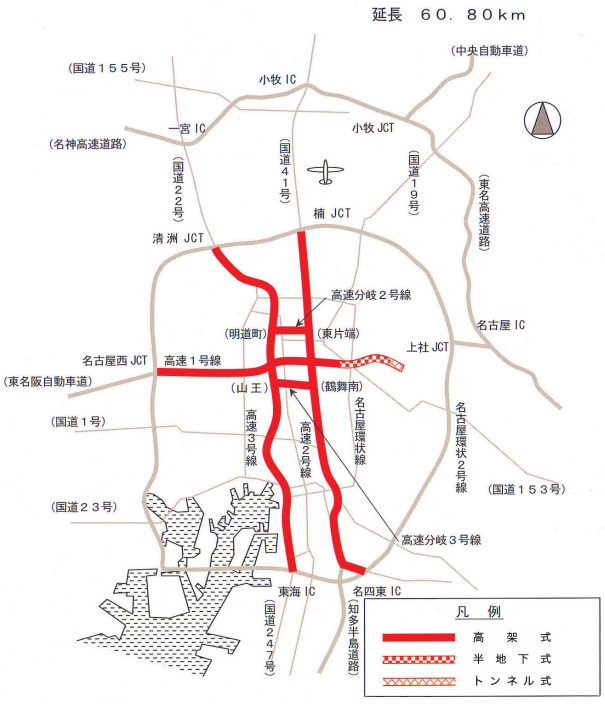


図1-2-10　概略図（昭和62年８月）

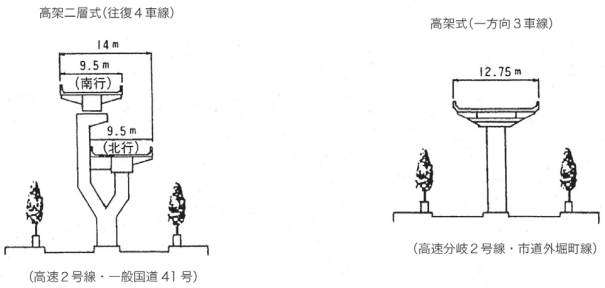


図1-2-11　標準断面図（昭和62年８月）

６．高針JCTへの接続(平成３年８月)

(1)　経　過

高速１号線を名二環と接続させるために、平成３年８月に都市計画の変更を行い、高速１号線を名東区猪高町高針まで延伸した。

昭和51年11月に高速１号線東部区間（四谷出入口～高針JCT）は留保することで都市計画が変更されていた。その後、名二環が昭和57年11月に都市計画決定されたことを受け、高速１号線東部の留保区間（高速１号四谷高針線）は、平成３年８月にトンネル式構造で都市計画の変更が行われた。

(2)　概　要

高速１号線東部区間は、そのほとんどをトンネル構造として、四谷出入口（千種区鏡池通４丁目）から名二環高針JCTまで平成３年８月に都市計画が決定され（JCT渡り線を含む）、同時に一般国道302号の道路幅が60mから75.5mに変更された〔第７回変更〕。

この第７回変更後の都市計画概略図は図1-2-12であり、トンネル構造の標準横断図は図1-2-13のとおりである。

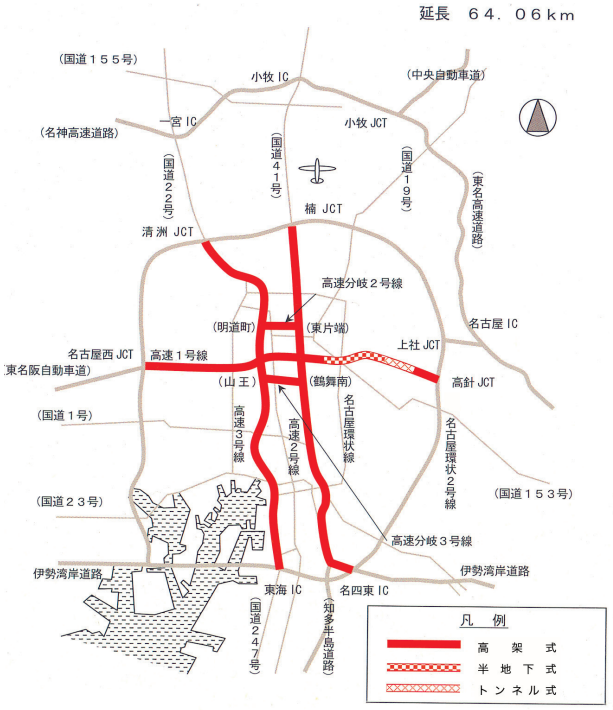


図1-2-12　概略図（平成３年８月）

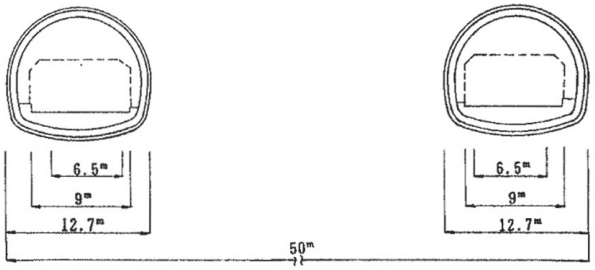


図1-2-13　トンネル構造の標準横断図（平成３年８月）

７．名古屋市域外への延伸（平成６年２月）

(1)　経　過

中京都市圏の社会経済活動をさらに発展させるため、平成６年に高速２号線を小牧ICまで延伸し、名古屋市から北方面に伸びる自動車専用道路として名濃道路が都市計画決定された。

一般国道41号は交通量が多いだけでなく平面交差点も多いため、交通渋滞が甚だしく、基幹道路としての機能に支障を生じていた。また、沿線には名古屋空港のほか、名古屋市中央卸売市場北部市場、トラックターミナル等の名古屋都市圏の流通基地として重要な役割を担っている施設が整備され、沿道の土地利用も急速に進んでいた。また、特に利用者が急増していた名古屋空港へのアクセスの改善も強く求められていた。

このため、第11次道路整備５箇年計画（平成５年～９年度）において名濃道路は早急に整備する路線として位置づけられ、平成６年２月に一般国道41号上に高架構造で建設する都市計画決定が行われた。

(2)　概　要

名濃道路は楠JCTから小牧ICを経て一般国道155号に至る道路で、名二環と東名・名神高速道路を連絡する都市高速道路である。また、大都市の都心部を走る道路ではないため、設計速度及び道路区分は80km/hの２種１級道路とされた。

ランプの配置については、次の基本的な考え方に基づき計画された。

①他の自動車専用道路との連携を図るため、小牧IC及び楠JCTへの円滑なアクセスを確保する

②名古屋都市圏の環状道路を形成する一般国道302号、一般国道155号バイパス（当時）及び沿線市町中心部へのアクセス道路となる４車線以上の主要な幹線道路との連絡を図る

③主要な拠点施設である名古屋空港、名古屋市中央卸売市場北部市場及びトラックターミナルへの円滑なアクセスを確保する

料金所については集約料金所が楠JCTではなく大山川（豊山町）に設けられたため、楠JCTから大山川料金所までの間に出路徴収する豊山南出口が計画された〔第８回変更〕。第８回変更後の都市計画概略図及び名濃道路の標準断面図は、図1-2-14、図1-2-15のとおりである。

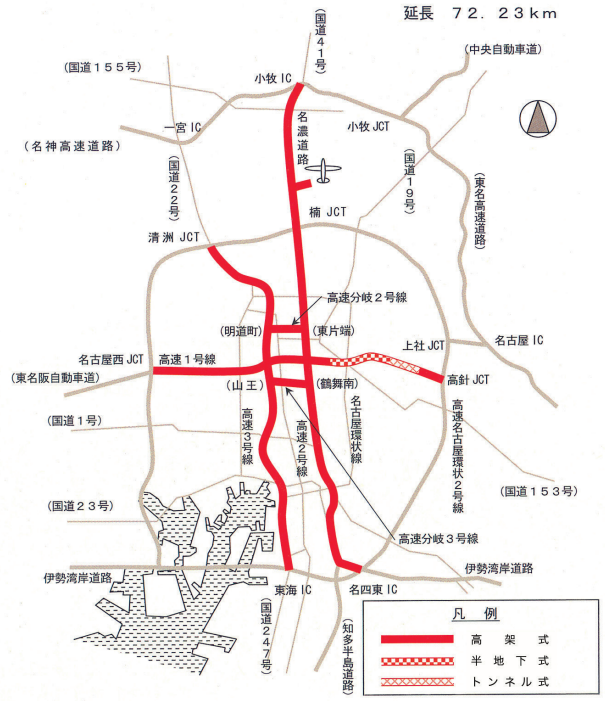


図1-2-14　概略図（平成６年２月）

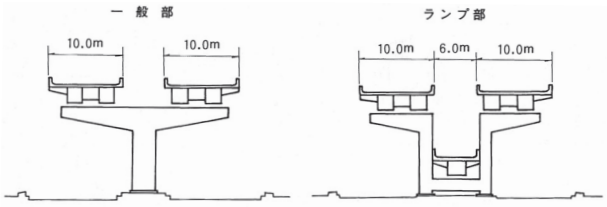


図1-2-15　名濃道路の標準断面図（平成６年２月）

８．出入口の追加と線形変更（平成６年９月）

(1)　経　過

昭和62年８月の計画変更により、高速分岐２号線の高架構造化に伴い高速３号線明道町地区の構造が変更されたが、全体の見直しは行われなかった。

しかし、事業化が進む中で本区間の事業の推進が

急務の課題となった。そこで、平成５年６月に名古屋市長は市議会計画建設部会においてランプの追加や一部線形変更を行うなどの都市計画変更原案概要を発表し、同年11月に都市計画変更原案を知事に提出した。そして、平成６年９月には愛知県都市計画地方審議会で変更原案が了承され、同年９月16日に高速３号線及び高速分岐２号線の都市計画変更がなされた。

(2) 概　要

高速３号線の明道町出入口の追加及び出入口追加に伴う本線の線形変更が行われた。また、高速分岐２号線の丸の内入路（オンランプ）が追加決定された〔第９回変更〕。

９．一宮・岐阜方面への延伸（平成８年11月）

(1) 経　過

名岐道路は名濃道路とともに、名神高速道路などと一体となって中京都市圏の社会経済活動の発展に資する名古屋圏自動車専用道路網の一部として計画された。

一般国道22号の交通需要の増大に対処するため、名古屋市と一宮・岐阜方面及び名神高速道路一宮ICとを結ぶ自動車専用道路として、第11次道路整備５箇年計画において名岐道路は早急に整備する路線として位置づけられ、平成８年11月に、一般国道22号上に高架構造で建設する都市計画が決定された。

(2) 概　要

名岐道路は名二環清洲JCTを起点とし、一宮ICを経て一般国道155号を終点とする道路であり、名濃道路と同様、名古屋市郊外への交通路である。そのため、現況及び将来の土地利用、さらには利用交通の特性を考慮し、設計速度80km/hの第２種第１級の道路として整備されることとなった。

ランプの配置については、主に次の方針に基づき計画された。

①他の自動車専用道路との連携を図るため、一宮IC及び清洲JCTへの円滑なアクセスを確保する

②名古屋都市圏の環状道路を形成する名二環、一般国道155号及び沿線市町中心部へのアクセス道路となる４車線以上の主要な幹線道路との連絡を図る

③交通需要に配慮するとともに、一般道路の交通流入による負担を軽減する

名岐道路の一宮最北部については、主に次の事項を考慮し、都市計画決定された〔第10回変更〕。

①一般道との接続部分の出入交通量が多く、ランプ１箇所では処理が困難である

②オンランプを名神高速道路の交差部付近に計画すると、一般国道22号から名神高速道路へのランプと近接し、道路利用者の混乱を招く恐れがある。また、近接を避けるためさらに南へ計画した場合には、名岐道路の専用部において名神高速道路からの流入交通との錯綜が生じる

③一宮市街地と名古屋方面を結ぶ交通は、一般国道155号から南側に多い

④主要アクセス道路は一般国道155号と県道一宮春日井線の２路線である

第10回変更後の都市計画概略図は、図1-2-16のとおりである。

また、平成12年８月に都市計画法施行令の改正があり、新たに都市計画に定める事項として「車線数」が追加された。このことに伴う計画変更が行われた〔第11回変更〕。

さらに、同年11月に名岐道路の道路幅の変更、非常駐車帯の設置、一宮ICの計画変更及び車線数の追加が行われた〔第12回変更〕。

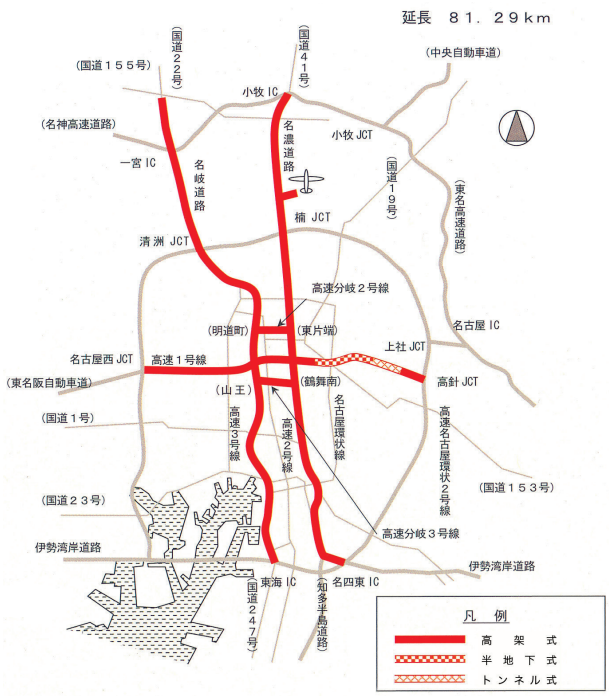


図1-2-16　概略図（平成８年11月）

10．渋滞対策と出入口の追加

(1)　星崎料金所ブースの増設（平成15年２月）

３号大高線の星崎料金所では、知多半島道路や一般国道23号などの名古屋市南部及び南西部方面からの車で朝夕の渋滞が発生していた。また、その後に予定される３号大高線の延伸により第二東名高速道路と名古屋高速道路とが接続し、中部国際空港の開港、第二東名・名神高速道路の四日市～豊田の開通などにより、その交通量が現状より増加することが予想され、星崎料金所の処理容量の不足が懸念された。

このため、平成15年２月に星崎料金所を２レーン拡幅（２ブース増設）して、交通処理容量を高める計画変更が行われた〔第13回変更〕。

(2)　山王JCT北渡り線の３車線化

都心環状線の山王JCTでは、朝夕に慢性的な渋滞が発生していた。また、６号清須線及び第二東名高速道路等の整備の進捗や中部国際空港の開港等による交通需要の増加に対応する必要があった。山王JCTは東別院入路と近接しているため、また車両の合流部で交通容量の低下が生じるという特徴もあった。

これらの改善のため、北渡り線を２車線から３車線に拡幅する計画変更が平成16年２月に行われた〔第14回変更〕。

(3)　六番南出入口と西知多産業道路への連絡路の追加

中部国際空港や第二東名・名神高速道路などの広域交通網の整備状況などを踏まえ、名古屋市の南西部地域から南部方面への利便性を向上させることを目的に、４号東海線に、一般国道１号の南側に六番南出入口を、東海JCTに西知多産業道路への連絡路を追加する計画変更が平成17年10月に行われた〔第15回変更〕。

11．その他の都市計画変更

市町村合併により、名岐道路に係る地名が変更となったことから、名岐道路に係る都市計画の変更が平成18年11月に行われた〔第16回変更〕。また、愛知県内の都市計画区域の再編に伴い、名古屋高速道路のすべての路線について都市計画区域名及び路線番号の変更が平成22年12月に行われた〔第17回変更〕。

リニア中央新幹線の開業に向け、名古屋駅と高速道路とのアクセス性向上のため、新洲崎出入口及び新黄金出入口を追加する都市計画の変更が令和２年２月に行われた〔第18回変更〕。また、都心環状線の渋滞解消、名古屋駅へのよりスムーズなアクセス向上、名古屋駅から中部国際空港をはじめとする南方面へのアクセス向上及び都心部における自動車の集中緩和を図るため、栄出入口並びに丸田町JCT西渡り線及び南渡り線を追加する都市計画の変更が令和３年３月に行われた〔第19回変更〕。

第３節　基本計画

１．当初の基本計画

昭和30年代においては、名古屋市及びその周辺地域における市街地の拡大、自動車交通需要の増大による都市の環境悪化と機能低下に対処するための都市活動を支える都市交通体系の確立、なかでも市街地形成の骨格をなす幹線道路整備の必要性が急務だった。そのため、次の答申等がなされた。

①都市交通審議会名古屋圏部会における「名古屋高速道路の必要性の答申」（昭和36年）

②名古屋都市高速道路調査連絡会における「基本計画の作成」（同38年）

③名古屋大都市整備計画懇談会における「整備計画の基本構想の提言」（同40年）

これらの答申等を受け、公社設立団体（愛知県・名古屋市）の議会での議決、道路管理者（愛知県・名古屋市）の同意の後、当初の基本計画が昭和45年９月21日に建設大臣の認可を受け決定した。

基本計画の路線網立案に当たっての基本方針は、都心と市街地周辺との連結、すなわち、路線を都心から主要な方向へ放射状に伸ばし名二環と結ぶことであった。

この基本方針に従い、東西に１路線、南北に２路線を配し、主要な方向への交通量に対処するとともに、南北方向２路線間に連絡線を配して都心部で環状ルートを形成し、都心部と３路線間の連絡を図ることが計画された。

２．基本計画の変遷

当初の基本計画は、昭和45年９月に策定され、その後６回の変更が行われている（表1-3-1参照。なお、路線名称は計画時に合わせた）。

■ 表1-3-1　基本計画の変遷

路線	S45.9.21（当初）	S52.3.24（第１回変更）	H3.11.8（第２回変更）	H6.9.14（第３回変更）	H8.11.19（第４回変更）	H18.6.13（第５回変更）	H19.8.20（第６回変更）
高速１号 高速１号	中川区富田町 ～千種区千種本町	中川区富田町 ～千種区鏡池通	中川区島井町 ～千種区鏡池通	→	→	→	→
高速１号四谷高針線			千種区鏡池通 ～名東区猪高町	→	→	→	→
高速２号	北区楠町 ～緑区大高町	北区楠町 ～緑区大高町※	北区大我麻町 ～名東区猪高町	→	→	→	→
高速３号 高速名古屋朝日線	中村区泥江町 ～清洲町大字朝日	→	中村区名駅四丁目 ～清洲町大字朝日	→	→	中村区名駅四丁目 ～清須市朝日	→
高速名古屋新宝線	中村区泥江町 ～東海市新宝町	→	中村区名駅四丁目 ～東海市新宝町	→	→	→	→
高速分岐１号	西区北駅町 ～東区長塀町	廃止	－	－	－	－	－
高速分岐２号	東区東片端町 ～西区隅田町	西区隅田町 ～東区東片端町	西区那古野二丁目 ～東区泉二丁目	→	→	→	→
高速分岐３号	中川区松重町 ～昭和区東郊通	中川区山王三丁目 ～昭和区御器所一丁目	→	→	→	→	→
高速名古屋小牧線	－	－	－	北区大我麻町 ～小牧市大字村中	→	→	→
高速清須一宮線 旧清洲一宮線	－	－	－	－	清洲町大字朝日 ～一宮市緑四丁目	清須市朝日 ～一宮市緑四丁目	→（路線名変更）
合計	７路線	６路線	７路線	８路線	９路線	→	→
参考（延長）	57.5km	59.5km	63.8km	72.3km	81.2km	→	→

※大高地区の線形変更

変更の主な内容は、以下のとおりである。

ア　第１回変更（昭和52年３月24日認可）

①高速１号の終点の変更（千種区千種本町を同区鏡池通に変更）

②都心部ループ一方通行方式の採用に伴う高速分岐１号の廃止

イ　第２回変更（平成３年11月８日認可）

高速１号終点（千種区鏡池通）から名東区猪高町まで区間を延伸し、高速１号四谷高針線として追加

ウ　第３回変更（平成６年９月14日認可）

高速名古屋小牧線の追加

エ　第４回変更（平成８年11月19日認可）

高速清洲一宮線の追加

オ　第５回変更（平成18年６月13日認可）

市町村合併に伴う高速名古屋朝日線及び高速清洲一宮線の起終点の地名の変更

カ　第６回変更（平成19年８月20日認可）

市の名称変更に伴い、「高速清洲一宮線」の路線名を「高速清須一宮線」に変更

なお、基本計画における「起点と終点」は、表1-3-2のとおりである。

■ 表1-3-2　基本計画（令和３年３月末）

路　線	起　点	終　点
高速１号		
高速１号	名古屋市中川区島井町	名古屋市千種区鏡池通
高速１号四谷高針線	名古屋市千種区鏡池通	名古屋市名東区猪高町
高速２号	名古屋市北区大我麻町	名古屋市緑区大高町
高速３号		
高速名古屋朝日線	名古屋市中村区名駅四丁目	清須市朝日
高速名古屋新宝線	名古屋市中村区名駅四丁目	東海市新宝町
高速分岐２号	名古屋市西区那古野二丁目	名古屋市東区泉二丁目
高速分岐３号	名古屋市中川区山王三丁目	名古屋市昭和区御器所一丁目
高速名古屋小牧線	名古屋市北区大我麻町	小牧市大字村中
高速清須一宮線	清須市朝日	一宮市緑四丁目

第４節　整備計画

１．当初の整備計画

当初の整備計画は、道路管理者（愛知県・名古屋市）の議会の議決を経て道路管理者の同意を得て、昭和45年12月１日に建設大臣の許可を受けた。計画の主な内容は、事業費（新設に要する費用の概算額）を1,330億円、工事の着手予定年度を昭和45年度、完成予定年度を昭和54年度とする10箇年計画で、７路線延長57.5kmの指定都市高速道路を建設するというものであった。

なお、この当初計画は昭和60年における利用予想台数として、全体で１日35万7,000台を見込んでいた。

当初計画の概略図は図1-4-1、概要は表1-4-1のとおりである。

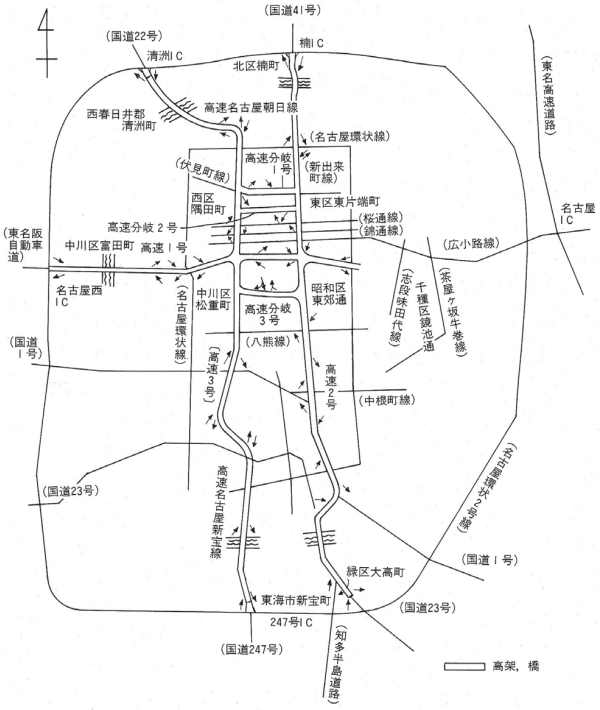


図1-4-1　概略図（昭和45年12月許可）

■ 表1-4-1　概要（昭和45年12月許可）

路線名	新設する区間	延長(m)	車線数
愛知県道 高速名古屋朝日線	起点 名古屋市中村区泥江町 終点 西春日井郡清洲町大字朝日	7,600	4･5･6
愛知県道 高速名古屋新宝線	起点 名古屋中村区泥江町 終点 東海市新宝町	13,500	4･6
名古屋市道 高速１号	起点 名古屋市中川区富田町 終点 名古屋市千種区千種本町	10,300	4･6
名古屋市道 高速２号	起点 名古屋市北区楠町 終点 名古屋市緑区大高町	19,400	4･6
名古屋市道 高速分岐１号	起点 名古屋市西区北駅 終点 名古屋市東区長塀町	2,200	2
名古屋市道 高速分岐２号	起点 名古屋市東区東片端町 終点 名古屋市西区隅田町	2,200	2
名古屋市道 高速分岐３号	起点 名古屋市中川区松重町 終点 名古屋市昭和区東郊通	2,300	4
計		57,500	

２．整備計画の変遷

当初の整備計画は昭和45年12月１日に建設大臣の許可を受け、その後、次のように15回の変更許可を行っている。なお、路線名は整備計画当時のものである。

①第１回変更（昭和52年５月25日許可）

高速２号、高速名古屋新宝線、高速名古屋朝日線、高速分岐２号の構造を高架式構造から半地下・トンネル式構造に変更し、都心ループ一方通行方式の採用とこれに伴う高速分岐１号の削除及び高速１号の起点及び終点の変更（千種本町から鏡池通へ）を行った。併せて、全体事業費を見直し、完成予定年度を変更した。

②第２回変更（昭和62年12月17日許可）

高速２号、高速名古屋新宝線、高速名古屋朝日線及び高速分岐２号の地下・半地下式構造を高架式構造に変更し、この構造変更に伴うランプ（出入路）の再配置による変更を行った。併せて、全体事業費の見直し及び完成予定年度を変更した。

③第３回変更（平成４年８月５日許可）

高速１号四谷高針線（四谷～高針3.4km）の組入れ及び高速２号大高中ランプの追加の変更を行った。併せて、全体事業費の見直し、完成予定年度を変更した。

④第４回変更（平成６年11月24日許可）

高速名古屋小牧線（名濃道路8.2km）及び高速２号南部延伸区間（大高～名四東IC0.1km）の組入れ並びに高速分岐２号丸の内入路の組入れによる変更を行った。併せて、全体事業費の見直し及び完成予定年度を変更した。

⑤第５回変更（平成８年１月10日許可）

高速名古屋朝日線（３号北部7.0km）の組入れ、明道町JCT北渡り線の追加及び地震対策費の追加による変更を行った。併せて、地震対策費の追加等による全体事業費の見直し及び完成予定年度を変更した。

⑥第６回変更（平成９年３月13日許可）

高速清洲一宮線（名岐道路8.9km）の組入れによる変更を行った。併せて、小牧IC整備費及び道路環境緊急対策費の追加による全体事業費の見直しを行った。

⑦第７回変更（平成10年２月６日許可）

高速名古屋新宝線（３号南部 12.0km）の組入れ、山王JCT南渡り線の追加及び国幹道との連絡路の組入れによる変更を行った。併せて、開通区間の上部構造地震対策費等の追加による全体事業費の見直し及び完成予定年度の変更を行った。

⑧第８回変更（平成12年９月25日許可）

国幹道との連絡路（高速１号四谷高針線高針JCTの南渡り線及び高速２号名古屋南JCTの東名阪自動車道への渡り線）の組入れによる変更を行った。併せて、ETC整備の組入れによる費用の追加等、全体事業費の見直しを行った。

⑨第９回変更（平成17年２月９日許可）

建設コストの削減並びに環境対策費及び渋滞対策費の追加等による全体事業費の見直し及び完成予定年度の変更を行った。

この変更は、３号大高線の大高出入口～名古屋南JCT及び２号東山線の四谷出入口～高針JCTの開通に伴う第12回料金認可（平成15年２月３日大臣認可）に係る愛知県知事、名古屋市長及び愛知県・名古屋市両議会などからの要望が背景となっている。

第12回料金認可は、名古屋線普通車料金を650円から750円に値上げするもので、２号東山線四谷出入口～高針JCTの開通（平成15年３月29日）後１年

間は650円に据え置くということで認可を受けており、料金改定は平成16年３月29日に行った。

なお、料金改定が、両議会や各党県議員団や市議員団から、建設費及び管理費に係るコスト縮減などの経営努力を図り料金改定をとり止めること、償還期間を50年に延伸するよう国に働きかけることなどの要請があった。それに対して、公社としては料金改定は止むを得ないものであるが、経営改善には努めることとし、平成15年12月９日に「経営改善計画」を策定・公表したが、この改善計画では不十分であるとの意見があり、平成16年２月６日に「経営改善計画」を改定・公表した。

改定した経営改善計画においては、「人件費、建設費、管理費の削減などにより、今後もより一層のコスト削減に努める」、「現行整備計画で予定されていた800円（名古屋線普通車）の料金ではなく、今回改定の750円の料金をできるだけ堅持していく方針で取り組む」ことなどを明記した。

さらに、同年12月３日には、愛知県建設部長、名古屋市住宅都市局長及び名古屋高速道路公社理事長の三者が名古屋高速道路の整備に係る確認書を取り交わし、「今回の整備計画の変更においては、名古屋高速道路公社の経営改善計画を着実に実行し40年間で償還することとしているところであるが、今後、交通量、金利が計画と乖離する等、償還計画に大きな影響が出ると見込まれるときには、さらなるコスト縮減、合併施行等の採算性向上策を図ることにより、現行料金を維持しながら確実な償還を確保し、円滑な整備を進めていく」ことを確認した。

このようなことを踏まえ、第９回整備計画変更では、事業費を17,400億円から16,900億円に縮減する一方、償還計画の管理費は、平成17年度には平成８年度比約20％の削減をすることとした。

また、完了予定年度については、高速名古屋新宝線の用地買収の難航などにより５年の遅れが生じるものとし、平成17年度から平成22年度に変更した。

⑩第10回変更（平成18年２月３日許可）

高速名古屋新宝線南部の六番南出入口及び西知多産業道路連絡路の追加並びに市町村合併に伴う高速名古屋朝日線の終点及び高速清洲一宮線の起点の地名変更を行った。

⑪第11回変更（平成22年２月25日許可）

一部の用地の確保が遅れていること、工事に必要な建設資機材の調達等の諸調整に時間を要したこと、さらには東海道新幹線を越える箇所については、大掛かりな工事を慎重に進めなければならないこと等の理由から、高速名古屋新宝線の完成時期を変更した。

このほか、名古屋環状２号線西南部と高速１号線との連絡路を追加する必要が生じたことによる連絡路の組入れ、市町村合併に伴う高速清洲一宮線の路線名及び地名等の変更を行った。

なお、高速名古屋新宝線の完成時期の変更は２回目であったことなどから、平成21年10月19日に名古屋市緑政土木局長から名古屋高速道路公社理事長あて「名古屋市会土木交通委員会における要望について」が送付され、「整備計画に基づいて必要な財源を確保し、着実に事業を施行し、早期に各施設の供用開始を図ること」「名古屋高速道路の整備に当っては、地域住民に分かりやすく説明を行うこと」という要請があった。

変遷後の整備計画概要は、表1-4-2、概略図は図1-4-2のとおりである。

■ 表1-4-2　整備計画の概要（平成22年２月許可）

路線名	新設する区間	延長(km)	車線数
愛知県道 高速名古屋朝日線	起点 名古屋市中村区名駅四丁目 終点 清須市朝日	7.6	4･5･6
愛知県道 高速名古屋新宝線	起点 名古屋市中村区名駅四丁目 終点 東海市新宝町	14.3	4･6
名古屋市道 高速１号	起点 名古屋市中村区島井町 終点 名古屋市千種区鏡池通	13.5	4･6
名古屋市道 高速１号四谷高針線	起点 千種区鏡池通 終点 名東区猪高町	3.6	4
名古屋市道 高速２号	起点 名古屋市北区楠町 終点 名古屋市緑区大高町	20.5	4･6
名古屋市道 高速分岐２号	起点 名古屋市西区那古野二丁目 終点 名古屋市東区泉二丁目	2.2	2
名古屋市道 高速分岐３号	起点 名古屋市中川区山王三丁目 終点 名古屋市昭和区御器所一丁目	2.3	4
愛知県道 高速名古屋小牧線	起点 北区大我麻町 終点 小牧線大字村中	8.2	4
愛知県道 高速名古屋清須線	起点 清須市朝日 終点 一宮市緑四丁目	8.9	4
計		81.2	

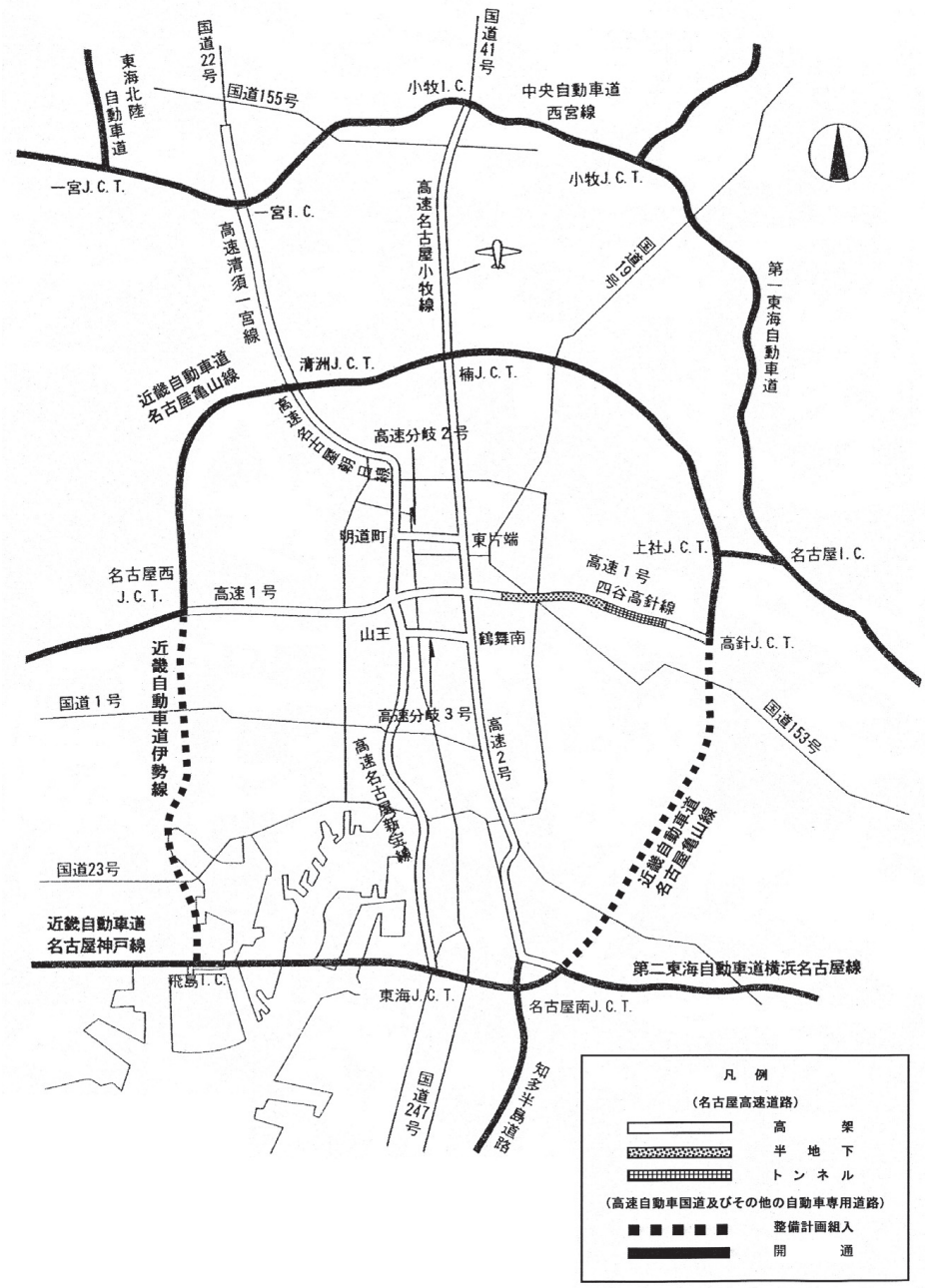


図1-4-2　概略図（平成22年２月許可）

なお、平成25年１月15日の第12回変更では完成予定年度が平成30年度に変更され、連結位置の地名変更が行われた。また、平成30年６月19日の第13回変更では、完成予定年度が平成32年度に変更されている。

⑫第14回変更（令和２年７月20日許可）

高速１号及び高速名古屋新宝線の新洲崎出入口の追加、高速１号の新黄金出入口の追加等による全体事業費の見直し及び完成予定年度の変更を行った。

⑬第15回変更（令和３年８月24日許可）

高速１号の栄出入口の追加並びに丸田町JCTに高速２号南行きから高速１号西行きへ連絡する西渡り線及び高速１号東行きから高速２号南行きへ連絡する南渡り線の追加による全体事業費の見直し及び完成予定年度の変更を行った。

こうした整備計画の変遷をまとめると、表1-4-3のようになる。

■ 表1-4-3　整備計画の変遷

許可年月日	S45.12.1（当初）	S52.5.25（第１回変更）	S62.12.17（第２回変更）	H4.8.6（第３回変更）	H6.11.24（第４回変更）
延長	57,870m	41,260m	41,350m	44.8km	53.1km
概算事業費	1,330億円	3,535億円	5,540億円	7,750億円	9,410億円
完成年度	昭和54年度	昭和62年度	昭和72年度	平成９年度	平成12年度
変更概要	－	高速２号、新宝線、朝日線及び分岐２号の構造を地下・半地下へ変更/都心ループ一方通行の採用（分岐１号の削除など）	高速２号、高速３号及び高速分岐２号の構造を地下・半地下から高架へ変更	高速１号四谷高針線組入れ/高速２号大高中ランプ追加（改良）	高速名古屋小牧線組入れ/高速２号南部延伸組入れ
愛知県道 高速名古屋朝日線	中村区泥江町 ～清洲町大字朝日 7,570m	中村区泥江町 ～西区隅田町 630m	中村区名駅四丁目 ～区那古野二丁目 →	→ 0.6km	→ →
名古屋県道 高速名古屋新宝線	中村区泥江町 ～東海市新宝町 13,540m	中村区泥江町 ～中川区山王三丁目 2,240m	中村区名駅四丁目 ～中川区山王三丁目 →	→ 2.3km	→ →
名古屋市道 高速１号	中川区富田町 ～千種区千種本町 10,340m	中川区富田町 ～千種区鏡池通 13,500m	中川区島井町 ～千種区鏡池通 →	→ 13.5km	→
名古屋市道 高速１号四谷高針線	－	－	－	千種区鏡池通 ～名東区牧の原二丁目 3.4km	→ →
名古屋市道 高速２号	北区楠町 ～緑区大高町 19,730m	→ 20,400m	北区大我麻町 ～緑区大高町 20,480m	→ 20.5km	→
名古屋市道 高速分岐１号	西区北駅町 ～東区長塀町 2,200m	－	－	－	－
名古屋市道 高速分岐２号	東区東片端町 ～西区隅田町 2,200m	西区隅田町 ～東区東片端町 →	西区那古野二丁目 ～東区泉二丁目 2,210m	→ 2.2km	→ →
名古屋市道 高速分岐３号	中川区松重町 ～昭和区東郊通 2,290m	中川区山王三丁目 ～昭和区御器所一丁目 →	→ →	→ 2.3km	→ →
愛知県道 高速名古屋小牧線	－	－	－	－	北区大我麻町 ～小牧市大字村中 8.2km
愛知県道 高速清須一宮線	－	－	－	－	－

議会の議決	県	S45.10.13	S52.3.11	－	－	H6.10.13
	市	S45.9.30	S52.3.9	S62.10.7	H3.12.4	H6.9.30
道路管理者の同意	県	S45.10.14	S52.3.12	－	－	H6.10.14
	市	S45.10.14	S52.3.12	S62.10.9	H3.12.11	H6.10.14

許可年月日	H8.1.10（第５回変更）	H9.3.13（第６回変更）	H10.2.6（第７回変更）	H12.9.25（第８回変更）	H17.2.8（第９回変更）	H18.2.3（第10回変更）
延長	60.1km	69km	81.2km	→	→	→
概算事業費	113,000億円	13,120億円	16,200億円	17,400億円	16,900億円	→
完成年度	平成16年度	→	平成17年度	→	平成22年度	→
変更概要	高速名古屋朝日線（３号北部）組入れ/地震対策費	高速清洲一宮線（名岐道路）組入れ	高速名古屋新宝線（３号南部）組入れ/国幹道との連絡路組入れ	国幹道との連絡組入れ/ETC整備組入れ	建設コストの削減	連絡位置及び連結予定施設の変更（六番町ランプ、西知多産業道路連絡路の追加）
愛知県道 高速名古屋朝日線	中村区名駅四丁目 ～清洲町大字朝日 7.6km	→ →	→ →	→ →	→ →	中村区名駅四丁目 ～清須市朝日 →
名古屋県道 高速名古屋新宝線	→ →	→ →	中村区名駅四丁目 ～東海市新宝町 14.3km	→ →	→ →	→ →
名古屋市道 高速１号	→	→	→	→	→	→
名古屋市道 高速１号四谷高針線	→ →	→ →	千種区名駅四丁目 ～名東区猪高町 3.6km	→ →	→ →	→ →
名古屋市道 高速２号	→	→	→	→	→	→
名古屋市道 高速分岐１号	–	–	–	–	–	–
名古屋市道 高速分岐２号	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
名古屋市道 高速分岐３号	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
愛知県道 高速名古屋小牧線	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
愛知県道 高速清須一宮線	–	清洲町大字朝日 ～一宮緑四丁目 8.9km	→ →	→ →	→ →	清須市朝日 ～一宮市緑四丁目 →

議会の議決	県	H7.10.13	H8.12.17	H9.10.9	H12.7.17	H16.10.7	H17.12.16
	市	H7.10.6	H8.12.6	H9.10.3	H12.7.17	H16.10.7	H17.12.16
道路管理者の同意	県	H7.10.17	H8.12.18	H9.10.15	H12.7.18	H16.10.13	H17.12.21
	市	H7.10.18	H8.12.18	H9.10.16	H12.7.18	H16.11.1	H17.12.22

許可年月日	H22.2.25（第11回変更）	H25.1.15（第12回変更）	H30.6.19（第13回変更）	R2.7.20（第14回変更）	R3.8.24（第15回変更）
延長	→	→	→	→	→
概算事業費	→	→	→	17,470億円	18,070億円
完成年度	平成25年度	平成30年度	平成32年度	令和９年度	令和10年度
変更概要	名古屋西JCT連絡路組入れ/路線名、地名の変更	完成予定年度変更 連結位置の地名変更	完成予定年度変更	完成予定年度変更 新設ランプの追加（新洲崎ランプ、新黄金ランプ）	完成予定年度変更 新設ランプ及び渡り線の追加（栄ランプ、丸田町JCT西渡り線・南渡り線）
愛知県道 高速名古屋朝日線	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
名古屋県道 高速名古屋新宝線	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
名古屋市道 高速１号	→	→	→	→	→
名古屋市道 高速１号四谷高針線	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
名古屋市道 高速２号	→	→	→	→	→
名古屋市道 高速分岐１号	–	–	–	–	–
名古屋市道 高速分岐２号	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
名古屋市道 高速分岐３号	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
愛知県道 高速名古屋小牧線	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
愛知県道 高速清須一宮線	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →

議会の議決	県	H21.10.14	H24.12.20	H30.3.26	R2.7.6	R3.7.6
	市	H21.10.14	H24.12.10	H30.3.7	R2.7.6	R3.7.6
道路管理者の同意	県	H21.10.15	H24.12.20	H30.3.30	R2.7.8	R3.7.8
	市	H21.10.19	H24.12.17	H30.3.30	R2.7.8	R3.7.8

第５節　名古屋高速道路の道路区分等

１．２道路区分等

名古屋高速道路は名古屋都市圏の幹線路線を構成する自動車専用道路であり、名二環内側の都市部の路線（名古屋線）は道路構造令第２種第２級の道路として、また名二環外側の都市周辺部の路線（尾北線）は同令第２種第１級の道路として、道路区分、設計速度、車線幅員等が定められている。

路線別の道路区分等は表1-5-1に示すとおりである。

■ 表1-5-1　名古屋線・尾北線の道路区分等

路　線	名古屋線 （都心環状線等）	尾北線 （一宮線・小牧線）
道路区分	道路構造令第２種第２級	道路構造令第２種第１級
設計速度	60km/h（ただし半地下・トンネル区間は50km/h）	80km/h
車線幅員	3.25m	3.5m
中央帯幅員	2.0m	2.25m
路肩幅員	左側 1.75m 右側 0.75m （ただし都心環状線は両側ともに1.25m）	左側 1.75m 右側 0.75m
車線数	往復４車線 （ただし都心環状線は基本３車線）	往復４車線

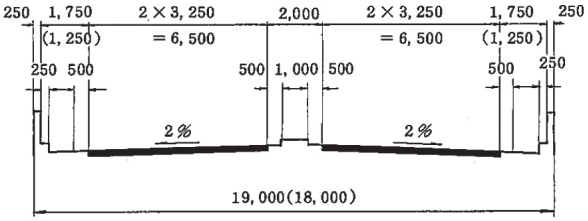


図1-5-1　２方向４車線（放射路線、上下線一体区間）

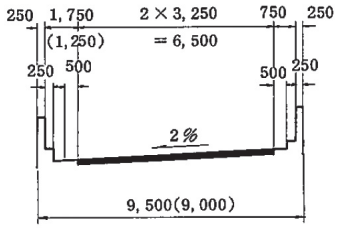


図1-5-2　１方向２車線
（放射路線、上下線分離区間の片側断面）

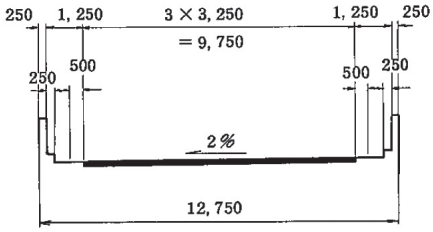


図1-5-3　１方向３車線（都心環状線）

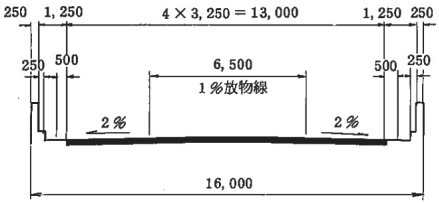


図1-5-4　１方向４車線（都心環状線）

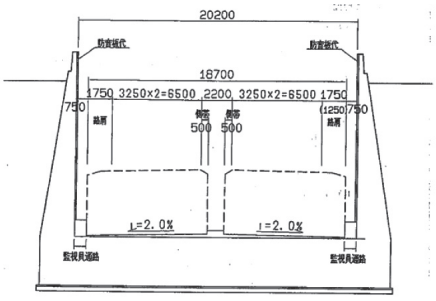


図1-5-5　２方向４車線
（２号東山線の半地下式区間の掘割構造）

２．断面形状

名古屋高速道路の構造は整備計画延長81.2kmのうち74.9km（約92％）が高架式構造となっており、6.3km（約８％）が半地下・トンネル式構造となっている。

路線形態別の道路の断面形状等は、次のとおりである。

（1）　道路の断面形状

１）　名古屋線（２種２級道路）

名古屋線の道路の断面形状は、図1-5-1 ～ 7に示すとおりである。

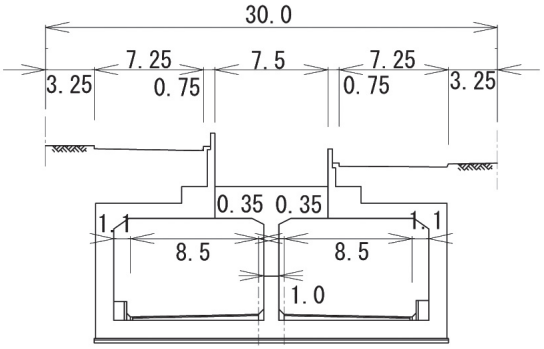


図1-5-6　２方向４車線
（２号東山線の半地下式区間の構造）

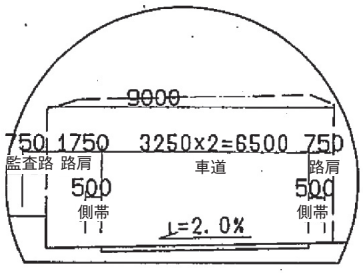


図1-5-7　１方向２車線
（２号東山線のトンネル式構造区間の片側断面）

２）　尾北線（２種１級道路）

尾北線の道路の断面形状は、図1-5-8 ～ 9のとおりである。

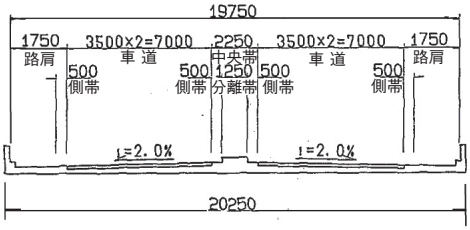


図1-5-8　２方向４車線（16号一宮線の上下線一体区間）

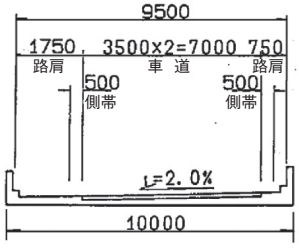


図1-5-9　１方向２車線
（11号小牧線の上下線分離区間の片側断面）

(2)　防護柵の断面形状

名古屋高速道路は半地下・トンネル式構造区間を除く名古屋線（第２種２級）と尾北線（第２種１級）の全線が高架式構造になっており、道路附属施設である防護柵も道路と一体となる構造となっている。

防護柵の断面形状は図1-5-10のとおりである。

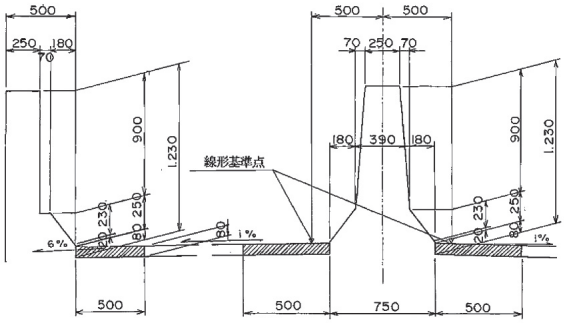


図1-5-10　防護柵の断面形状（高架式構造区間）

３．基準・要領等

公社では道路構造令及び同令第35条の規定に基づく道路橋示方書（国土交通省令）に定める基準を基本に、首都・阪神高速道路公団等の技術基準・要領等も参考にしつつ、さらに都市環境との調和や地域の特性にも配慮しながら、名古屋高速道路の道路構造物及び道路附属施設物の技術基準･要領等を定め、これらに基づき都市高速道路の建設を進めてきた。

道路構造物及び道路附属施設の設計に関する主な技術基準等は、表1-5-2と表1-5-3に示すとおりである。

■ 表1-5-2　道路構造物に係る主な基準・要領等

名　称	制定年月
非常駐車帯設計基準	昭和47.6
排水構造物設置基準	昭和48.2
設計要領集	昭和48.8
鋼桁用すべり支承標準図形集	昭和48.8
高欄及びバリアー式中央分離帯設計要領	昭和48.12
基本設計要領	昭和49.4
下部構造設計基準	昭和49.4
PC構造物設計基準	昭和49.4
名古屋高速道路幾何構造基準	昭和49.9
区画線等設置基準	昭和49.9
防音塀設置基準	昭和49.12
桁端補強構造等設置要領	昭和50.4
防音塀設置要領	昭和50.4
標識等付属施設標準図集	昭和51.3
舗装設計基準	昭和51.4
鋼構造物設計基準	昭和51.6
塗装設計施工基準	昭和51.8
標識設置基準	昭和53.2
溶融亜鉛メッキ設計施工基準	昭和53.12
名古屋高速道路の路線呼称等について基本方針及び呼称について	昭和53.12
コンクリート構造物設計基準	昭和58.3
仮説構造物設計基準	昭和58.3
線形計算要領	昭和59.4
距離標準設置基準	昭和59.10
鋼構造物標準図表	昭和59.10
遮音壁標準図表	昭和60.10
鋼構造物製作基準	昭和62.4
コンクリート構造物標準図表	昭和62.5
鋼桁用支承標準設計図集	昭和62.12
高速道路に設置する落下物防止施設設置要領	平成元.4
鋼製橋脚直接定着方式の設計指針	平成2.3
トンネル設計要領	平成4.3
高速１号半地下構造物設計要領	平成4.9
標識構造物設計基準及び標識等附属施設標準図表	平成7.4
非常口設置要領	平成10.3
標識表示例集	平成10.3
耐震設計基準	平成10.4
ゴム支承設計基準	平成10.4
鋼製橋脚の耐震設計マニュアル	平成10.11
半地下・地下区間における標識設置要領	平成11.4
排水性舗装設計施工基準	平成11.4
名古屋高速道路非線形動的解析実施要領	平成12.2
鋼構造物架設設計要領	平成13.4
耐震設計基準	平成15.10
合成床版設計・施工要領	平成15.10
高強度鉄筋コンクリート橋脚柱部設計要領	平成16.4
高塗着スプレー塗装設計施工要領	平成17.7
鋼少数主桁橋設計要領	平成18.4

■ 表1-5-3　道路附属施設に係る主な基準・要領等

名　称	制定年月
道路照明設置基準	昭和47.7
名古屋高速道路料金収受施設の一般技術基準	昭和49.9
軸重計及び排出口設置基準	昭和58.3
カーブ誘導灯設置基準	昭和58.12
電気通信設備設計要領	昭和58.12
トンネル非常用施設及び換気設備設計指針	平成3.6
東山トンネル防災運用指針	平成14.4

第６節　名古屋高速道路の整備効果

名古屋高速道路は、名古屋都市圏における自動車交通の円滑化を図り、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に整備されるものである。完成後は都市交通の円滑化とともに、環境の改善や交通事故の減少などのさまざまな効果が期待される。開通区間が増えるとともに交通量も飛躍的に増加し、整備の効果も大きくなってきた。

名古屋高速道路の整備効果を一般道路と比較して説明すると、以下のとおりとなる。なお、比較の前提として一般道路の速度を、名古屋市内の朝夕の混雑時の速度約20km /h（平成17年度道路交通センサス）とし、名古屋高速道路の速度を規制速度の60km /hとしている。

１．走行時間の短縮

名古屋高速道路の平均利用距離12.6kmを走行した場合、一般道路より名古屋高速道路を利用したほうが25.2分短縮される（図1-6-1参照）。

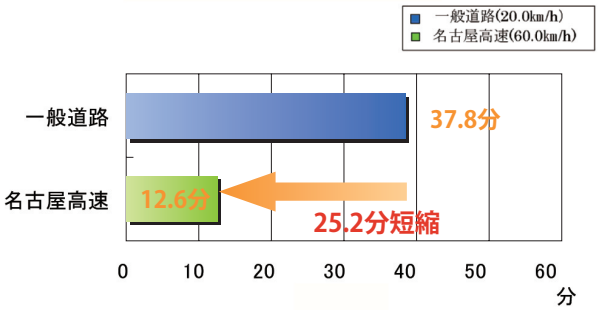


図1-6-1　時間短縮

この25.2分を金額に換算すると、普通車１台当たり997円（39.60円×25.2分）の便益、大型車１台当たり1,712円（67.95円×25.2分）の便益となる（表1-6-1参照）。

■ 表1-6-1　時間価値原単位

普通車（乗用車）	39.60円/分・台
大型車（普通貨物車）	67.95円/分・台

資料：費用便益分析マニュアル（H30.2 国土交通省）

２．走行経費の節約

名古屋高速道路の平均利用距離12.6kmを走行すると、走行経費が普通車で179円（(22.68円－8.42円)×12.6km)、大型車で256円（(42.06円－21.70円）×12.6km）節約される（表1-6-2、図1-6-2参照)。

■ 表1-6-2　走行経費原単位

	一般道路(市街地) 20.0km/h	高速・地域高規格道路 60.0km/h
普通車(乗用車)	22.68円/台・km	8.42円/台・km
大型車(普通貨物車)	42.06円/台・km	21.70円/台・km

資料：費用便益分析マニュアル（H30.2 国土交通省）

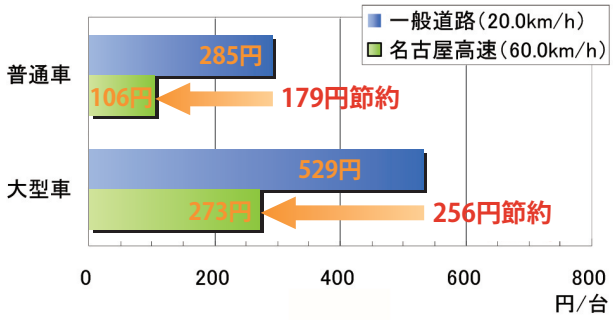


図1-6-2　走行経費

３．交通事故の減少

平成27年の死傷事故率は、一般道路では147.8件/億台km、名古屋高速道路では7.2件/億台kmとなり、一般道路に比べ約20分の１となっている（図1-6-3参照)。

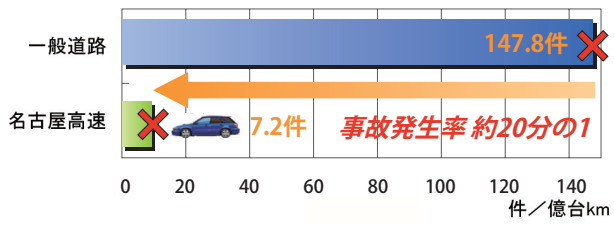


図1-6-3　死傷事故率

４．高速利用による環境の改善

名古屋高速道路の規制速度は60km/hとなっており、大気汚染物質の排出量は、走行速度60km/h程度で最も少なくなる。

また、令和元年度の名古屋高速道路の利用台数は、平均33万9,373台/日、大型車混入率は13.6％（平成27年道路交通センサス)、平均利用距離は12.6㎞（令和元年度ETC車平均）となっている。

これらを基に、名古屋高速道路の利用による二酸化炭素（CO_2)、窒素酸化物（NOx）及び浮遊粒子状物質（SPM）の各排出量を、「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案)」（平成15年８月国土交通省）により算出し、一般道路を利用した場合の同算出排出量と比較してみると次のようになる。

ア　二酸化炭素（CO_2)

名古屋高速道路の利用により、１日当たりの二酸化炭素（CO_2）排出量が約488t削減される。この削減量を年間に換算すると、セントレア36個分の植林面積のCO_2吸収量に相当する。

イ　窒素酸化物（NOx)

名古屋高速道路の利用により、１日当たり窒素酸化物（NOx）の排出量が2.1t削減される。この削減量を年間に換算すると、大型観光バス約３万6,000台の排出量に相当する。

ウ　浮遊粒子状物質（SPM)

名古屋高速道路の利用により、１日当たりの浮遊粒子状物質（SPM）排出量が約0.2t削減される。この削減量を年間に換算すると、500mlペットボトル約73万本に相当する。

５．移動圏の拡大

名古屋高速道路の利用により、同じ時間で移動できる範囲が拡大する。また、名古屋高速道路と名二環などの高速道路を併せて利用することにより、同じ時間で移動できる範囲がさらに広がる。

具体的には、名古屋駅から 1 時間以内で移動できる圏域は、名古屋高速道路開通前の昭和53年には約20kmであったが、令和 2 年には60kmを超え、移動圏面積で見ると1,700km^{2}から 1 万900km^2、約6.4倍に広がった。

なお、詳細は第 1 部第 1 章をご参照いただきたい。



50年史発刊に寄せて

元理事長　森　　徳　夫
(平成18年10月９日～24年３月31日在任)

私は、2006年３月に愛知県副知事を退任して、同年10月に公社の理事長に就任し、４年後の10年10月に退任の予定であった。しかし、後任に擬せられていた名古屋市の前副市長が就任できないことになったため、12年３月まで続投することになった。そうした経緯から、私の在任期間は５年半という変則的なものになった。

さて、その頃の社会経済情勢で特徴的なことはというと、経済活動の分野にあっては競争原理の徹底が叫ばれ、政治の分野にあっては地方自治体の首長を中心にポピュリズムが蔓延していたことである。そうした情勢は、公社にも様々の難題を突きつけることになった。

最初に槍玉に挙げられたのは、名古屋高速道路の料金収受業務を、契約の相手方を随意に選択する随意契約によって数社に委託していたことで、それを競争入札にすべきということであった。しかし、そうした長期で継続的な業務にあっては、発注側と受注側との間に常日頃の信頼関係が欠かせないことから、競争入札には馴染まないのではないかと考えていた。しかし、随意契約か競争入札かといった議論には、どうしても水掛け論的な面があり、競争入札論を論破するには至らなかった。因みに、中日本高速道路にあっては、料金収受業務を子会社に委託しており、そうした問題をうまくクリアしている。さりとて、公社は子会社を持つわけにはいかないしと、残念に思ったりした次第である。ともあれ、公社にあっては、競争入札論に抗することができないままに、その導入に向けて、担当の役職員が苦心惨憺することになり、その姿を見て辛い想いをしたことが想起される。

その後も、公社が当初から名古屋高速道路協会に随意契約で委託している交通管理業務や保全業務などが俎上に上がり、担当職員が、どのようにして随意契約な要素を取り入れていくのかについて腐心している情況を仄聞して、心が痛んだことを覚えている。

そうした一方で、知事や名古屋市長などで構成される公社の運営会議で、新たに就任した市長が公社の役員の給与の一層の引下げを強く求めた。それに対して、国のOBである役員が、公社の独自性を主張するなどして反論した。しかし、擁護する意見もなく、気まずい雰囲気に終始したことが思い出される。

ここで、当時立案された環状線の８の字構想について触れておきたい。この構想は、環状線と、それを東西に横断している東山線の環状線内の部分とを、連絡路によって結ぶことにより、楕円での大回りに加えて、新たに二つの円での小回りを実現しようとするものであった。因みに、環状線は楕円で時計回りの一方通行であることから、それを利用する場合には、余計に走行しなければならないケースが多いのは、当然である。中でも、東山線と万場線から環状線を経て他の路線に進み、また戻ってくるとすると、他の路線からの場合に比べて、ほぼ倍を余計に走行しなければならない。ところが、８の字型が実現すれば、それがほぼ半減できるというわけだ。また、その頃は、環状線は慢性的に渋滞が発生しており、それの改善も期待できるということであった。この構想は公社の運営会議に諮られたが、知事や市長は一様にややこしい話だなあといった顔付きで、残念ながら沙汰止みになった。仮に環状線の規模が倍とかであったなら、実現に向かったかもしれないし、いや、当初から８の字で建設されていたかもしれないと思ったりする次第である。

最後に、公社を支えていた生き抜きの職員達は、優秀かつ勤勉であった。しかも、性格の良い人が多くて、お陰で楽しく有意義に公社時代を過ごすことができた。心からお礼を申し上げたい。

第2部

第2章

名古屋高速道路「建設」の歩み

第１節　高速３号大高線 12.1km
第２節　高速都心環状線 10.3km
第３節　高速５号万場線 6.8km
第４節　高速１号楠線 5.6km
第５節　高速２号東山線 10.3km
第６節　高速 11 号小牧線 8.2km
第７節　高速 16 号一宮線 8.9km
第８節　高速６号清須線 7.0km
第９節　高速４号東海線 12.0km

第１節　高速３号大高線12.1km

３号大高線は、鶴舞南JCT（都心環状線）と名古屋南JCT（名二環・伊勢湾岸自動車道）を結ぶ高架一層式の南北路線である。

この路線は、名古屋都心部と名古屋市南部地域や豊田、岡崎、知多方面とを結ぶ路線で、都市交通の円滑化を図るとともに、名古屋都市圏の社会経済活動を支える重要な役割を担っている。

１．高辻出入口～大高10.9km

(1)　路線の概要

■ 表2-1-1　路線の概要

区　　間	昭和区円上町～緑区大高町
延　　長	10.9km
設計速度	60km/h（出入口及び連絡路は40km/h）
構　　造	高架式
道路幅	19m
車線数	往復４車線
出入口	９箇所*
事業費	730億円
工事着手	昭和47年１月
開通日	昭和54年７月25日 （堀田出口は平成元年３月29日 堀田入口は平成元年６月16日）

*出入口の数には渡り線及び連絡路を含まない。以下本章において同じ。

高辻出入口～大高は、北端の昭和区円上交差点から市道堀田高岳線、一般国道１号を南進し、南区本地通から公社単独買収区間を南西方向に進み、南区丹後通から一般国道23号を南進して南端の緑区大高町に至る路線である。市道堀田高岳線、一般国道１号及び一般国道23号の道路中央に本線を高架構造で設置し、本区間の南端には、一般国道23号（名四国道）と知多半島道路に接続する連絡路を設置した。

高速道路を設置する市道区間のほとんどの両側に緩速分離帯が設置されていたので、これを撤去するとともに、道路中央の市電軌道敷のレール・敷石等を撤去し、高速道路を設置した。高速道路設置後、市道両側の歩道幅を6.25mから10mに拡幅し、中央分離帯には樹木や地被類等による緑化を行った。

また、一般国道１号区間は、関連街路方式により道路幅を24.54mから40mに拡幅（用地取得を除く道路拡幅整備事業を名古屋市より受託施行）し、道路中央に高速道路を設置した。

一般国道23号区間のうち南区要町交差点より北の区間では、道路の中央に高速道路を設置したが、住居が多く存在する南区要町地区は従来から重交通にさらされていた地区であった。さらに国道と名古屋高速道路が重複することになることから、環境対策として国道の道路幅を37mから55mに拡幅し、両側に環境施設帯を設置した。

また、要町交差点より南の区間では国道両側の農地等を用地買収し、上下線分離構造の高速道路を設置した。

３号大高線高辻出入口～大高は、昭和46年１月に事業認可を受け、地下埋設物の移設工事から着手し、昭和47年１月に瑞穂区堀田地区、同年４月に南区本地通～丹後通、同年11月に一般国道23号天白川～大高と順次高速道路の本体工事に着手した。

しかし、全面的な工事着手早々の昭和48年３月、名古屋市議会において「３条件８項目の尊重が確認されるまで昭和48年度の都市高速道路関連予算の一部を執行停止する」という付帯決議がなされた。さらに、同年４月の名古屋市長選で本山市長が誕生し、高速道路の建設に反対する住民運動は日ごとに激しさを増していった。

同年６月に市長要請に基づく工事の一時停止、さらには同年秋のオイルショック等が重なり、名古屋市は、名古屋高速道路に係る都市計画をゼロベースで見直すこととなった。

一方、公社は、堀田地区の工事契約の解除を行うとともに、３条件８項目に関する基本的な対策を関係住民に説明し、住民の理解を得るよう努力を続けた。

同年12月、本山市長が「現計画の環境問題等検討を要する問題に対処する方策についてさらに検討を深める。関係住民の理解と納得が得られる部分については事業を執行したい」と市議会に説明し、昭和48年度予算の執行停止が解除された。

解除に伴い、昭和49年10月に一部の区間から工事を再開し、昭和51年11月の都市計画変更を経て昭和52年９月には全区間の工事を再開した。このような幾多の苦難を乗り越え、昭和54年７月25日に、名古屋で初めての都市高速道路が開通した。

なお、堀田出入口は、高辻出入口との利用距離が短いので当初は開通させず、都心環状線都心小ループ（南側半分）の完成を待って、堀田出口を平成元年３月29日に、堀田入口を同年６月16日に開通させた。

(2)　設　計

１）　構造設計

名古屋高速道路の構造設計については、道路法に基づく道路構造令、道路橋示方書等に準拠し、首都・阪神高速道路公団の基準等も参考として定めた公社の基準・要領に基づき行った。

３号大高線高辻出入口～大高の構造は、上部工は橋脚間隔30mの単純合成鋼鈑桁、下部工は標準部をT型鉄筋コンクリート（RC）橋脚（図2-1-1参照）、出入口部を門型ラーメンRC橋脚とすることを標準とした。

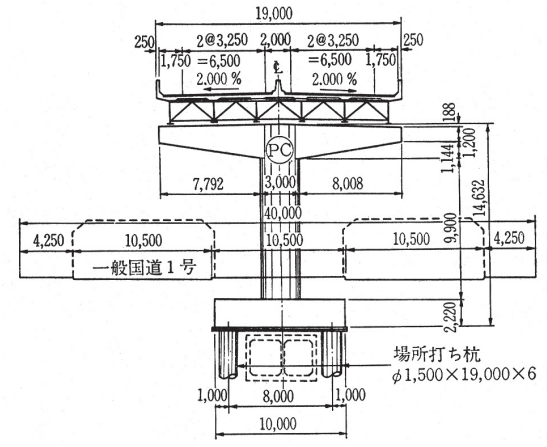


図2-1-1　３号大高線標準断面図（一般国道１号区間）

２）　設計の特徴

この区間の設計の特徴は次のとおりである。

・高架下空間は鉄道部等を除き上部工桁下8.8m、橋脚梁下7.5mを最小値として高速道路の連続性を確保（写真2-1-1参照）

・鋼桁・鋼橋脚に耐候性鋼材を採用

・鋼板継手にトルシア型高力ボルトを採用

・伸縮装置に桁端補強BOX構造を採用

・鋼板塗装仕様に製品ブラストを採用

・RC橋脚梁や柱にPC鋼棒・鋼線を採用

・一般国道23号の一部区間で軽量コンクリート床版を採用

・一般国道１号の共同溝や市道区間の洞道との同時施工を考慮した橋脚基礎構造を採用

・一般国道１号区間のT型橋脚に円型形状の柱を採用（写真2-1-2参照）

・呼続大橋（山崎川）から北側の商業地域では低騒音低振動の場所打ちリバース杭を、呼続大橋から南側の近隣商業・工業系地域ではベノト杭を採用



写真2-1-1　市道堀田高岳線上の３号大高線



写真2-1-2　一般国道１号上の３号大高線

（3） 用地取得

１） 用地取得体制の整備

当初は全路線を10年間で建設するという計画になっていたため、公社設立初年度より用地取得を実施する必要があった。このため、昭和45年の公社設立当初は総務部に用地課を設置し、愛知県及び名古屋市から用地取得業務の経験のある職員を迎えるとともに、用地取得に係る規程、要領、基準等の整備を進めた。

昭和46年度には用地部として独立させ、職員を大幅に増員し２課４係の体制とし、３号大高線南部の用地取得を進めた。さらに、１号楠線の建設に先立ち、一般国道41号の街路拡幅事業を名古屋市から受託し用地取得に取りかかった。

２） 用地取得

石元及び丹後地区並びに大高地区の道路用地の取得を公社単独で、また、要町地区の環境施設帯に係る用地の取得については、中部地方建設局との合併事業により公社が行った。

なお、一般国道１号に係る道路拡幅用地については、関連街路事業により名古屋市が用地取得を行った。

ア．石元及び丹後地区

一般国道１号～一般国道23号の約1.2kmの単独買収区間では、残地での工場機能の維持を求める大規模工場との交渉や都市公園の一部取得による代替公園の提供などの問題の解決に長期間を要し、昭和54年度にようやく用地取得を完了した。

イ．要町地区

古くからの集落で住宅が建物全体の約80％を占めるこの地区では、要町公民会名四公害道路対策委員会が組織され、一般国道23号と名古屋高速道路との複合公害の発生を懸念した建設反対が表明された。公社は同委員会と話し合いを重ね、昭和51年10月に環境施設帯を設置することで合意を得、同施設帯設置に必要となる用地取得を進め、昭和54年度には用地取得をおおむね完了した。

ウ．大高地区

穏やかな丘陵地帯で農地が大部分を占めるこの地区の地権者の大多数が農業従事者であったため、土地改良区内の導水路・側道等に関する要望についての交渉に時間を要し、昭和54年度にようやく用地取得を完了した。

なお、上記４地区合計で、用地取得面積83,562㎡、56戸の建物移転補償を行った。

（4） 建設工事

１） 本体工事

この区間では、車道を市道区間では片側３車線、国道区間では片側２車線を確保した上で、道路中央に幅16.5mの工事区域を設け、その中で本体工事を行った。なお、一般国道23号の要町交差点から南は、３号大高線の上下線を分離構造により国道両側の法面等に設置するため、法面横の側道を交通規制して工事を行った。

２） 附帯工事

附帯工事としては、支障となる地下埋設物等の移設工事のほか、平面道路の機能復旧工事があった。具体的には、街路樹の移植、緩速分離帯の撤去、中央分離帯の設置、舗装復旧、歩道橋の移設・改築、歩道整備等の工事であり、道路管理者と協議の上、これらの工事を公社が行った。

３） 受託工事

高速道路の建設に係る関連街路の拡幅工事や施工場所・時期が重複する工事又は高速道路の建設工事と関連が深く、施工管理や工程調整上公社で施工することが望ましい工事については事業主体と受託協定を締結し、公社が行った。

４） 東海道新幹線等跨線部の架設工事

一般国道１号～ 23号の東海道新幹線、東海道本線及び南方貨物線を跨ぐ箇所については、橋長148mの３径間連続鋼床版箱桁（支間長43m＋64m＋41m、最大曲線半径300m）で架設を行った。なお、この工事は、公社として最初となる国鉄線との立体交差工事であった。

架設については、国鉄線の上空は国鉄に委託施工

し、中央径間については国鉄と協議の上、仮設桁を手延べ機で架設し仮設桁上で本桁を引き出し架設する工法を採用したが、仮設桁の架設については、引き出しに１日、降下に２日の計３日を要した。

この新幹線跨線部等の架設工事は、公社が発足して間もなくの昭和47年９月に工事着手し、反対運動等の影響により工事が中断することもあったが、昭和49年８月に完了した。

５）　呼続大橋の改築工事と共同溝工事

山崎川を渡河する一般国道１号の呼続大橋の道路拡幅（道路幅24.54mを40mに）に伴う既設橋梁の改築工事及び共同溝工事については、橋梁の改築工事を名古屋市から、共同溝工事を建設省から公社が受託し、昭和49年10月に高速道路工事と同時着工した。

本体工事は、下部工を呼続大橋との一体構造によるRC橋脚で、上部工を65mの単純鋼箱桁で施工した（図2-1-2参照）。

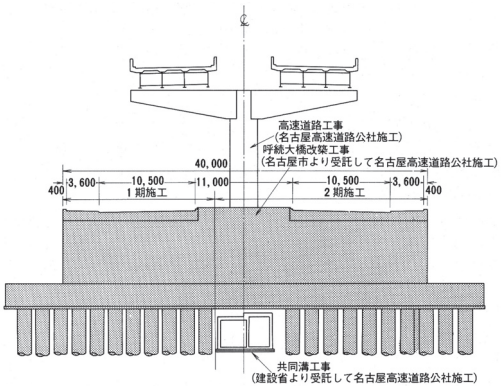


図2-1-2　呼続大橋断面図

これらの工事は昭和55年３月に完成した。

(5)　施設工事

この区間については、堀田、笠寺、高辻及び呼続の一般料金所並びに星崎本線集約料金所を設置した。

このうち、星崎料金所については、高架下に休養室を設け、収受員の安全な移動を図るため階段により高架上料金所と行き来する構造とした。

また、過積載車の通行の中止や是正等を行うための軸重計を各料金所に配置した。

このほか、南区本地通６丁目に管理・保全業務を行う星崎管理事務所を設置した。この事務所は、公社事務室のほか交通管制室、愛知県警高速道路交通警察隊名古屋西分駐隊、料金収受会社の営業所及び配電のための受電所等を収容した建物である。

(6)　住民要望等への対応

昭和47年１月の建設工事着手から昭和54年の開通までの時期は、高度経済成長に伴う公害問題が顕在化し、自動車交通による環境への影響が大きな社会問題となってきた時代であった。その影響もあり、昭和48年には高速道路反対名古屋市民会議が発足するとともに、各地域にも住民組織が結成され、高速道路建設反対の動きが広がった。

建設反対運動が活発化する中で、住民要望等の対応に相当な時間を要したが、さまざまな環境対策、安全対策等の実施を約束し、住民の理解と協力を得ながら工事を進めた。

なお、昭和54年に公社は、高速道路反対名古屋市民会議に対し、「今後は名古屋市環境影響評価指導要綱の精神を尊重し、事業説明会及び工事説明会を開催するとともに、それぞれの説明会の後、一定期間内に住民の意見、要望等に対し文書等で答えるなど、住民の理解を得るよう最善の努力を行い、工事に着工する」こと（いわゆる「話し合い方式」）を表明し、第２期開通区間の工事の着手時から実施した。

この区間における住民要望等への主な対応は次のとおりである。

１）　要町地区

要町地区は、当時でも１日約８万台、大型車混入率約30%という重交通路線の一般国道23号の沿線にある古くからの集落地区である。地元住民による高速道路建設対策委員会が結成され、交通環境の抜本的な見直しを強く求められた。地元から出された①環境施設帯の設置、②公園部における遮音壁の設置、③テレビ電波障害に対する補償、④歩道橋の移設・新設、⑤集会所の移転、⑥排水対策、⑦工事被害へ

の対処等の要望を受け入れ、昭和51年に工事を開始した。

このうち①環境施設帯の設置は、沿線住民により結成された要町公民会名四公害道路対策委員会との度重なる折衝の結果、名古屋高速道路沿線で初めて行うこととしたものであり、環境施設帯の設置事業は、一般国道23号を管理する中部地方建設局と公社の合併事業として実施した。用地取得費を公社が、工事費・維持管理費を中部地方建設局が負担し、用地の取得及び工事は公社が実施した。関連工事費を含む総事業費は約18億円であった。

環境施設帯の設置範囲は高速道路の車道端から20mとし、南区丹後通４丁目から天白町４丁目までの延べ延長約700mに高さ５mの遮音壁、築堤、植樹帯、歩道及び地先道路を設けた（図2-1-3参照）。

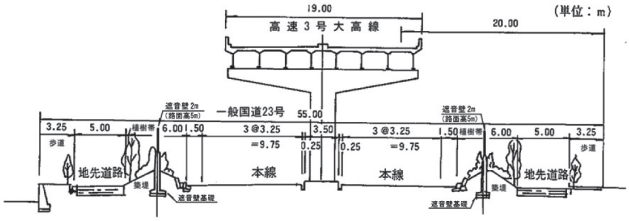


図2-1-3　環境施設帯の標準断面図

環境施設帯の設置により、大気及び騒音について改善が図られ、遮音壁による通過車両の目隠しという心理的な改善効果も得られた。また、植樹帯の設置により、環境に潤いを与えるなど沿道の様相も好転した。



写真2-1-3　要町の環境施設帯と遮音壁

現在は中部地方整備局によりさらに遮音壁の嵩上げがされた状態となっている（写真2-1-3参照）。

２）　円上～堀田地区

この地区は、名古屋高速道路の最初の建設着手区間であったが、堀田通高速道路公害反対の会、高速道路反対瑞穂区協議会、堀田通７・８丁目自治会等による抗議集会等もあり、昭和48年６月の市長要請により工事を一時中止した。

昭和52年には、円上･堀田対策協議会が結成され、抗議集会、反対署名運動、工事フェンス撤去実力行使等が行われた。公社は、地元の要望を受け入れ、昭和52年９月には公社理事長が現地に出向き「開通後も建設前の環境現況（昭和50年１月名古屋市測定）より悪化させない」、「開通後は定期的に環境調査を実施する」こと等を直接表明し、12月に本格的な工事に入ることができた。

２．鶴舞南JCT～高辻出入口1.1km

（1）　路線の概要

■ 表2-1-2　路線の概要

区　　間	昭和区御器所１丁目～同区円上町
延　　長	1.1km
設計速度	60km/h（JCT渡り線は50km/h）
構　　造	高架式
道路幅	19m
車線数	往復４車線
事業費	359億円*
工事着手	昭和56年７月
開通日	昭和60年５月７日 （都心環状線の東新町入口～鶴舞南JCT～東別院出口と同時）

*東新町入口～鶴舞南JCT～東別院出口3.0kmの事業費との合計額

鶴舞南JCT～高辻出入口は、市道堀田高岳線の道路中央に本線を高架構造で設置した路線である。第２期開通区間として、都心環状線の東新町入口～東別院出口と同時開通した。

市道区間は、第１期開通区間の市道区間と同様に、緩速分離帯と市電軌道敷の撤去を行った後、道路中央に高速道路を設置した。また、両側歩道6.25mを10mに拡幅するとともに、歩道及び中央分離帯の緑化整備を行った。

(2)　設　計

第２期開通区間からは、管理コストの縮減や景観を考慮して連続桁を標準採用し、この区間の上部工については、橋脚間隔30 ～ 40mの３径間連続非合成鋼鈑桁を標準とした。

なお、鶴舞南JCTの上部工のうち、市道堀田高岳線と市道山王線の大交差点の上については、橋長229mの３径間連続鋼床版箱桁を採用した（写真2-1-4参照）。



写真2-1-4　鶴舞南JCT

(3)　建設工事

第１期開通区間と第２期開通区間の工事内容はほぼ同様であるが、第２期開通区間については、次のような点が異なっている。

１）　回転支保工

道路の中央に建設されるコンクリート橋脚の梁部施工のための支保工設置作業については、昼間のごく短時間（１信号サイクル程度）の一時的な通行止めによる交通規制のみで梁部の支保工を設置できる工法として、公社は回転式支保工を開発した。

回転式支保工は、コンクリート橋脚の梁部を施工するための梁受支保工に回転機能をもたせることにより、工事区域内で橋軸方向に組立て、90度回転させ所定の位置に支保工を設置できるようにしたものである（写真2-1-5参照）。



写真2-1-5　回転支保工

この工法の開発により、それまで必要だった１橋脚当たりの夜間作業日数約４日（設置２日、撤去２日）が不要となり、環境問題への対応だけでなく工事期間の短縮も図ることができた。

３．大高出入口

(1)　出入口の概要

■ 表2-1-3　出入口の概要

場　　所	緑区大高町
設計速度	30km/h
構　　造	入口は盛土式、出口は高架式
道 路 幅	入口5.75m、出口6.25m
車 線 数	１車線
事 業 費	23億円
工事着手	平成６年７月
開 通 日	平成８年10月14日（出口） 平成９年３月27日（入口）

旧大高出入口は、昭和45年９月の都市計画決定では、大高地区と直接アクセスするように計画されていた。しかし、昭和47年の都市計画変更において南区天白川以南の高速道路の線形が変更され、旧大高出入口と一般国道23号（名四国道）との接続位置が南側へ変更となったことにより、大高地区周辺の利便性が低下することとなった。

このため地元等から出入口に係る要望が出され、大高地区の利便性の向上を図るため、出口を一般国道23号の側道へ接続させ、入口を知多半島道路側道から旧大高北入口（知多半島道路連絡路）へ接続させることにより、県道23号東浦名古屋線にアクセスする新たな大高出入口が平成元年５月の都市計画変更において追加決定された。

都市計画変更を受けて、公社は平成５年２月に事業認可を取得し、平成６年７月に工事に着手した。

大高出口は平成８年10月14日に、また大高入口は平成９年３月27日に開通した。

(2)　設計・建設工事

本工事の準備段階中の平成７年１月17日に阪神・淡路大震災が発生した。

この震災により耐震基準の見直しが行われたことに伴い、液状化対策として擁壁基礎杭等の構造設計の見直しを行った。

４．大高～名古屋南JCT0.1㎞

(1)　路線の概要

■ 表2-1-4　路線の概要

区　　間	緑区大高町地内
延　　長	0.1km
設計速度	60km/h
構　　造	高架式
道路幅	19m
車線数	往復４車線
事業費	290億円
工事着手	平成９年１月
開通日	平成15年３月23日 （伊勢湾岸自動車道と同時）

この区間は、３号大高線の大高（名四国道連絡路・知多半島道路連絡路）から名古屋南JCTに接続する延伸区間で、一般国道23号に高架構造で設置した本線を約0.1km（工事延長は約１km）延長させたものである。

これにより、日本道路公団の伊勢湾岸自動車道とも名古屋南JCTで接続することになり、名古屋都市圏自動車専用道路のさらなるネットワークの形成が図られることとなった。

名古屋南JCTの整備については、平面道路、高速自動車国道及び名古屋高速道路の整備を同時に実施する必要があるため、平成７年６月に建設省、日本道路公団及び公社の三者による協定を締結して事業に着手した。

(2)　設　計

３号大高線の延伸には、既設区間の一部拡幅が伴うため、最新の基準に合わせて下部工及び上部工の構造設計を行った。

１）　下部工

基礎杭については、一般国道23号の法面に設置する橋脚は深礎杭を、既設橋脚と一体的に設置する橋脚は場所打ちベノト杭を採用した。また、橋軸直角方向幅が制限される一般国道23号中央分離帯に設置する橋脚は、連続地中壁基礎を採用した。

２）　上部工

延伸部では、耐震性及び経済性を考慮し、多径間化を図るとともに合理化桁及びプレキャスト床版（PC床版）を採用した。また、料金所付近では現場作業の省力化及び床版の品質の向上を図るため、鋼・コンクリート合成床版を採用した。

(3)　用地取得

大高～名古屋南JCTの用地については、伊勢湾岸自動車道、一般国道23号、同302号、名二環及び３号大高線が相互に関係するため、用地取得に当たっては関係機関による協定が締結された。用地の取得費用については、底地方式に基づき分担することとなり、公社は愛知県土地開発公社及び名古屋市土地開発公社が先行取得した用地のうちの３万4,670.38㎡を３号大高線分として再取得した。

(4)　建設工事

日交通量約10万台（大型車混入率約40%）という重交通の一般国道23号上で建設工事が行われるため、施工に当たっては、国土交通省、日本道路公団、公社等で構成する「23号併設区間施工検討部会」（部会長 国土交通省名古屋国道工事事務所長）を設置し、この検討部会で検討した工事工法・工程により施工した。

５．名古屋南JCTの名二環渡り線

３号大高線と名二環との渡り線は、平成15年３月に開通した伊勢湾岸自動車道と連携して、通過交通と流出入交通とを円滑に分散させる重要な役割を果たすものである（表2-1-5参照）。

■ 表2-1-5　渡り線の概要

区　　間	緑区大高町地内
設計速度	40km/h
構　　造	高架式
道路幅	８m
車線数	１車線
工事着手	平成16年７月
開通日	平成23年３月20日 （名二環高針JCT ～名古屋南JCTと同時）

名二環渡り線は、平成７年６月の建設省、日本道路公団及び公社の三者協定により、公社が公団に設計･施工を委託し、構造についても公団仕様とした。

なお、公団仕様の大きな特色としては、壁高欄が半壁高欄となっていることが挙げられる。

第２節　高速都心環状線10.3㎞

都心環状線は、交通量の集中する都心から郊外へ放射状に延びる南北方向４路線と東西方向２路線の計６方向の放射路線と接続し、都心部を全線高架一層式、基本３車線の右回り一方向通行で回る延長10.3㎞の路線である。

この路線は、各放射路線と東片端、丸田町、鶴舞南、山王、新洲崎及び明道町の各JCTで接続し、名古屋市と名古屋市周辺との流出入交通の円滑化を図り、名古屋都市圏の社会経済活動を支える重要な役割を担っている。

都心環状線は、昭和54年10月に最初の都市計画事業認可を受け、翌年３月の支障物件移設工事から順次建設に着手し、昭和60年５月７日に、３号大高線鶴舞南JCT ～高辻出入口1.1km及び東新町入口～鶴舞南JCT ～東別院出口３kmを第２期として開通させ、その後昭和62年８月31日に、新洲崎JCT ～錦橋出口（旧名駅出口）0.8kmを、昭和63年４月26日に、東別院出口～山王JCT ～新洲崎JCT2.2kmを、平成６年９月12日に、錦橋出口～明道町JCT ～丸の内出口1.7kmを順次開通させ、平成７年９月19日の丸の内出口～東片端JCT ～東新町入口2.6kmの完成により本線の全区間が開通した。

なお、丸の内入口は本線開通の約３年後の平成11年11月11日に開通した。

１．東新町入口～鶴舞南JCT1.9km

(1)　路線の概要

■ 表2-2-1　路線の概要

区　　間	中区新栄１丁目～昭和区御器所１丁目
延　　長	1.9km
設計速度	60km/h
構　　造	高架式
道路幅	12.75 ～ 16m
車線数	一方向３又は４車線
出入口	東新町入口１箇所
事業費	359億円*
工事着手	昭和56年７月
開通日	昭和60年５月７日 （鶴舞南JCT ～東別院出口及び３号大高線鶴舞南JCT ～高辻出入口と同時）

*鶴舞南JCT ～高辻出入口及び鶴舞南JCT ～東別院出口計2.2kmの事業費との合計額

この区間の都心環状線は、市道堀田高岳線の道路中央に本線を高架構造で設置した。市道堀田高岳線の区間では、第１期開通区間と同様に緩速分離帯等の撤去を行った後、道路中央に高速道路を設置し、両側歩道6.25mを10mに拡幅整備するとともに中央分離帯の緑化整備を行った。

昭和60年５月７日に、鶴舞南JCT ～東別院出口及び３号大高線鶴舞南JCT ～高辻出入口の計4.1kmが第２期開通区間として同時開通した。

この区間の建設は、都心部における初めての工事で、沿線住民の高速道路建設反対運動等が相次ぎ、公社にとって大きな試練の場となった。

公社は、昭和58年度の完成に間に合わせるためやむを得ず、高速道路工事で初めての警察官立会による街路樹の移植工事に着手したが、本体工事の着手に向けての折衝は難航した。

その後、住民運動は都市高速道路の必要性など計画の基本に係わる反対から、環境、景観、工事被害対策などの個別事案に係わる要望へと変化したため、これらの要望に公社が誠意をもって対応することにより本体工事に着手することができた。

第２期開通区間4.1kmの建設は、「話し合い方式」によって進められ、この区間における環境、景観、工事被害対策等の住民要望への対応方法が、その後の公社の地元対応方法の基本となった。

(2)　設　計

１）　下部工

NTT、中部電力の洞道との同時施工を考慮した基礎構造とし、基礎杭は杭径1.5m、杭長16 ～ 25mの場所打ちリバース杭を採用した。

２）　上部工

橋脚間隔40 ～ 50mの連続鋼鈑桁を標準としたが、交差点やJR中央本線付近では橋脚間隔50 ～ 80mの連続鋼箱桁又は連続鋼床版箱桁を採用した。

３）　景観対策

景観対策として次のような対策を講じた。

・コンクリート橋脚の塗装

・桁下化粧板としてルーバーの設置（東新町付近）（その後、平成27年10月から平成29年11月の間に撤去した。写真2-2-1参照）

・配水管を外桁の内側に設置

・平面道路から視認可能な範囲の亜鉛メッキ仕様の附属



写真2-2-1　ルーバー撤去前（上）とルーバー撤去後の状況

物を橋桁・橋脚と同系色で塗装
・出入口擁壁の塗装、タイル貼り
・歩道と中央分離帯の植栽緑化

(3)　建設工事

本体工事、附帯工事及び受託工事ともに鶴舞南JCT～高辻出入口の工事と同時期の施工であり、建設工事の内容もおおむね同様である。

この区間における特徴的な工事としては、鶴舞交差点とJR中央本線を跨ぐ橋長179mの２径間連続鋼床版箱桁の鶴舞跨線橋（写真2-2-2参照）の架設が挙げられる。この工事は、鶴舞交差点が変則５差路交差点となっており、交通量が多く架設条件が制約される中で、送り出し工法を採用した。



写真2-2-2　鶴舞跨線橋

(4)　住民要望等への対応

この区間は、鶴舞南JCT～高辻出入口と併せて昭和54年10月に都市計画事業認可を得た後、同月から11月にかけて事業説明会を実施した。

事業説明会後、沿線住民からは計画や環境問題などについて約50通の要望書が出された。公社はこれらに対して個別に対応するとともに、同年12月から翌年１月にかけて、任意の説明会を12回実施するなど努力を重ねたが、説明会は紛糾した。折衝は、昭和区においては主に円上・鶴舞間高速２号線公害対策協議会（円上・鶴舞対策協）、中区においては主に東新円上間高速道路強行建設反対期成同盟（東新円上同盟）との間で行われたが、円上・鶴舞対策協からは、環境対策の充実、高辻付近の浸水対策、工事被害の防止対策等について、また、東新円上同盟からは、都市高速道路の必要性、地下構造への計画変更等計画の基本に係る意見等が出され、公社、建設省、名古屋市の度重なる説明にもかかわらず、平行線が続いた。

このため、準備工事である街路樹の移植工事を移植適期ぎりぎりの昭和55年３月末までに完了しないと、昭和58年度内の高速道路の完成が間に合わない事態に至った。こうした状況の中で、昭和55年３月、公社は、工事の安全を図るためやむを得ず、警察官立会いの下で移植工事に着手した。沿線住民はこの移植工事の着手に態度を硬化し、本体工事の着手に向けての折衝は難航した。公社は説明会の開催や個別の話し合い、文書回答等により繰り返し説明を行い、住民組織との折衝を重ねた。

円上・鶴舞対策協との折衝の中で求められた騒音及び大気のモニタリングポストの設置、高辻付近の浸水対策の充実、休祭日・夜間等における工事被害防止対策等について、公社は誠意をもって対応することとし、改めて工事説明会を開催し、このことについて説明することにより工事に着手することができた。

しかし、東新円上同盟からは、都市高速道路の必要性等の再検討のほか高架の高さ変更等が要求され、同盟としてはおおむねの理解も納得もしていないとして、工事着手に対する実力阻止が行われた。このため、公社は、昭和56年７月に、工事の安全を図るため、再び警察官立会いの下で本体工事に着手したが、着工現場では沿線住民と押し問答やにらみ合いが終日続いた。

同年９月に東新円上同盟の代表と市長及び理事長との話し合いが行われた結果、名古屋市、公社及び住民代表で構成する環境検討会を設置することになった。この検討会では大気汚染や騒音の対策等の問題についてさまざまな折衝を重ねた。特に日照阻害による沿線商業地域への影響に対する営業補償と固定資産税の減免が大きな問題となった。

また、東新円上同盟からは、歩道の拡幅緑化と修景、東新町入口の交差点閉鎖を伴わない道路構造の改良、コンクリート橋脚の塗装、遮音壁の修景、中央分離帯への地被類緑化、桁下化粧板（ルーバー）等の要望が出されたが、これらの要望に公社は、一つずつ誠意をもって対応しながら工事を進めた。

２．鶴舞南JCT～東別院出口1.1㎞

(1)　路線の概要

■ 表2-2-2　路線の概要

区　　間	昭和区御器所１丁目～中区平和１丁目
延　　長	1.1km
設計速度	60km/h（出口は30km/h、JCT渡り線は50km/h）
構　　造	高架式
道路幅	12.75m
車線数	一方向３車線
出入口	東別院出口１箇所
事業費	359億円*
工事着手	昭和58年２月
開通日	昭和60年５月７日 （東新町入口～鶴舞南JCT及び３号大高線鶴舞南JCT～大高出入口と同時）

*東新町入口～鶴舞南JCT及び鶴舞南JCT～高辻出入口計3.0kmの事業費との合計額

この区間の高速道路は、市道山王線の道路中央に本線を高架構造で設置した。

この区間については、昭和56年１月に事業認可を得て、同年２月に事業説明会を行ったが、説明会のボイコットなど激しい反対運動が行われた。公社は、住民と粘り強く話し合いを重ね、沿線関連の公共施設の整備や環境対策の充実等を図ることにより、昭和58年２月に工事に着手できたが、２年間の停滞を余儀なくされたことは公社にとって大きな試練となった。

公社は、東新町入口～高辻出入口の沿線住民との折衝経過等を踏まえ、昭和57年度に沿道対策担当参事を配置するとともに、この区間の工事から、事前に事業を周知し住民の理解を深めることを目的として、事業内容や環境対策等をわかりやすく説明する冊子『事業のあらまし』や『ご質問にお答えして』などの『名高速だより』を配布した。事業説明会、工事説明会の開催前に、説明冊子を配布する方法は、その後の地元対応方法の標準となった。

(2)　設　計

１）　下部工

東郊通２丁目交差点～新堀川の下水道幹線と市道前津通の地下鉄名城線とを考慮した基礎形状とした。

基礎杭は、杭径1.5m、杭長約30mの場所打ちリバース杭を標準としたが、地下鉄との近接施工箇所では杭径3.5m、杭長37mのPCウェル工法を採用した。

２）　上部工

この区間では、JR中央本線、新堀川及び大交差点が連続交差していることを考慮し、連続鋼床版箱桁（最大橋脚間隔126m）及び連続非合成鋼鈑桁を採用した。

(3)　建設工事

１）　新堀川・国鉄中央本線上

この区間には、市道山王線に交差する形で国鉄中央本線、市道中央線西通、新堀川等がある。そのため、橋脚間隔が大径間となり、上部構造も橋長300m強の３径間連続鋼床版箱桁２連となった。

２）　東別院出口

①PCウェル工法による施工

東別院出口付近のPR２橋脚の基礎については、地下鉄名城線東別院駅部と民間の４階建ビルとの間に橋脚を施工することとなるため、これらの構造物に影響を与えないようにPCウェル工法で施工した。

②SFRC舗装

東別院出口付近では、曲線半径35mの２径間連続鋼床版箱桁を設置したが、縦横断勾配が大きいため進入車両が急制動をかけるという厳しい条件下にあるため、舗装材料は流動性が安定し、耐ひびわれ性、耐摩耗性及びじん性に優れたSFRC（鋼繊維コンクリート）を使用した。

鋼床版上の舗装材として、SFRC舗装により施工された事例は、当時全国的にも見当たらず、本工事が我が国で初めての例であった。

（4）　住民要望等への対応

鶴舞南JCTから東別院出口の地域では、中区橘、平和、松原及び正木の４小学校区からなる伊勢山中学校区において、高速分岐３号線高架高速道路建設反対連絡協議会が結成され、計画の廃止を求め、愛知県や名古屋市に対して陳情･請願が行われた。沿線住民との折衝が続く中、公社は、事業の円滑化を図るため、事業の理解を得ることを目的とした「名高速だより」を発行し、沿線の各戸に配布した。

名高速だよりの発行を数回にわたり行い、沿線住民の理解を得る努力を重ねたが、地元においては、さらに高速分岐３号線中・昭和対策協議会（分３対策協）が組織され、こう着状態が続いた。その後２回の説明会を行い､本体工事に着手しようとしたが､沿線住民の反対にあい、着手することはできなかった。

事態を打開するため、公社理事長自ら現地折衝を行い、名古屋市、公社及び分３対策協との間で三者協議会を設置することにより、昭和58年２月にようやく本体工事に着手することができた。

公社ではこの後、都市計画事業の認可前に事業の内容や環境対策についての資料等を配付し、あらかじめ沿線住民の理解を得るように努めることとした。

３．東別院出口～山王JCT ～新洲崎JCT2.3㎞

（1）　路線の概要

■ 表2-2-3　路線の概要

区　　間	中区平和１丁目～中村区名駅南２丁目
延　　長	2.3km
設計速度	60km/h（入口は40km/h、JCT渡り線は50km/h）
構　　造	高架式
道路幅	12.75 ～ 16m
車線数	方向３又は４車線
出入口	東別院入口１箇所
事業費	522億円*
工事着手	昭和60年７月
開通日	昭和63年４月26日 （白川出入口～吹上出入口と同時。 東別院入口は平成元年６月16日）

*白川出入口～吹上東出入口1.8kmの事業費との合計額

この区間の都心環状線は、市道山王線及び市道江川線の道路中央に本線を高架構造で設置した。

この区間の高速道路は、そのほとんどを市道の中央に設置したが、山王JCT北渡り連絡路については高架下の一部の用地を買収し設置した。

市道山王線では、道路中央に高速道路を設置し、歩道幅７ｍを10mに拡幅した上で緑道として修景整備を行った。また、市道江川線では、市電軌道敷等の撤去を行った上で､道路中央に高速道路を設置し、さらに歩道幅6.25mを10mに拡幅し、中央分離帯の設置と緑化等の整備を行った。

東別院出口～山王JCTでは、地元との調整が非常に難航し、工事説明会を数回行った後、昭和60年11月に本体工事に着手した。なお、工事を進める段階でも、東別院入口部分についての環境問題等で地元との調整が難航し本線部分を優先して工事を進めたため、東別院入口の開通は本線部分より約１年遅れとなった。

この区間の本線部分は、昭和63年４月26日に２号東山線白川出入口～吹上東出入口と同時開通した。吹上暫定連絡路を通じて鶴舞南JCT ～山王JCT ～新洲崎JCT ～丸田町JCTを結ぶ路線（都心小ループ）が完成したことにより、ネットワーク効果による名古屋高速道路の利便性が向上し交通量が飛躍的に増加した。

（2）　設　計

１）　下部工

橋脚間隔が長いため、鋼製橋脚を標準とした。また基礎杭は杭径1.5m、杭長30 ～ 40mの場所打ちリバース杭を採用した。

２）　上部工

３径間連続鋼箱桁（橋脚間隔50m）を標準としたが、大交差点や堀川付近では連続鋼床版箱桁（最大橋脚間隔約90m）を採用した。

（3）　用地取得

山王JCT北渡り連絡路高架下107㎡の用地取得と

１戸の建物移転補償を行った。

また、新洲崎JCTの５号万場線との接続部分の用地取得は、名古屋市が行った。

(4)　建設工事

１）　本線の工事

東別院出口～山王JCTについては、東別院入口に係る環境問題等について沿線住民と折衝を続けながら、昭和60年11月に下部工に着手した。

しかし、折衝に進展が見られなかったため、本線部の開通を優先することとし、昭和61年12月から本線部の上部架設、さらに床版工事、附属工事と順次工事を進め、昭和63年４月に開通した。

東別院入口は本線より約１年後の平成元年６月16日に完成し開通した。

２）　名駅南３丁目交差点上での送り出し架設

都心環状線とすでに開通している２号東山線とがその上空で交差する市道江川線名駅南３丁目交差点（写真2-2-3参照）は、市道江川線と下広井町線とが交差する大交差点であることから、交差点上での架設については、３径間連続鋼床版箱桁（224.0m）を、送り出し工法により架設した。



写真2-2-3　名駅南３丁目交差点

(5)　住民要望等への対応

この区間では、都市計画事業認可前に事業概要や環境対策を沿線住民に周知した後、昭和58年７月に事業認可を受けた。その後、事業説明会を翌年１月に開催し、同年３月には説明会における要望等についての回答冊子を沿線住民に配布した。その後、公社は分３対策協、高速道路反対名古屋市民会議などと環境問題や東別院入口位置の変更問題などについて協議を重ね、工事に段階的に着手した。なお、工事に当たっては、２箇月ごとに工事ニュースを沿線各戸に配布するとともに、専従の地元対応者を配置した。

４．新洲崎JCT～錦橋出口0.8㎞

(1)　路線の概要

■ 表2-2-4　路線の概要

区　　間	中村区名駅５丁目～同区名駅南２丁目
延　　長	0.8km
設計速度	60km/h（出口は30km/h）
構　　造	高架式
道路幅	12.75～16m
車線数	一方向３又は４車線
出入口	錦橋出口１箇所
事業費	75億円
工事着手	昭和60年２月
開通日	昭和62年８月31日

この区間の都心環状線は、市道江川線の道路中央に本線を高架構造で設置した。

(2)　設　計

１）　下部工

橋脚間隔の長い箇所では鋼製橋脚を採用した。基礎杭は杭径1.5m、杭長35m標準の場所打ちリバース杭を採用した。

２）　上部工

橋脚間隔40mの３径間連続鋼箱桁を標準とした。

３）　錦橋出口

錦橋出口の道路構造が、曲線半径45mの急カーブとなっているため、公社に事故対策委員会を設置して道路標識等の改善を行うとともに、平面道路との接続については、公安委員会と協議し、出口専用信号機を設置するなど円滑な交通の確保に努めた（写真2-2-4参照）。



写真2-2-4　錦橋出口

(3)　建設工事

昭和59年９月の工事説明会の後、翌年２月から本体工事に着手した。

１）　ハイドロクラブの開発

名古屋高速道路の建設工事は、原則として騒音等の影響の少ない場所打ちリバース杭工法により施工してきた。しかし、このリバース杭でも、なおスタンドパイプ建込み時にハンマーグラブを落下させる際に発生する騒音や振動について沿道住民から苦情があった。

そこで公社では、騒音、振動の影響がさらに少ない施工方法について施工業者と検討を重ね、油圧バケット方式を開発した。開発した新たな掘削機は「ハイドログラブ」と名付けられた。

２）　錦橋出口の施工

錦橋出口が設置される市道錦通の下には地下鉄東山線が通っており、基礎構造が地下鉄を跨ぐ形態となるため、工事の支障となる地下鉄通気口を市交通局と協議して移設した。

(4)　住民要望等への対応

昭和58年６月に都市計画事業認可を申請したが、分３対策協から「沿線住民からの意見、要望等の反映の時期、方法を協議中にもかかわらず、認可申請するのは住民無視である」との強い抗議があった。そこで、三者協議会で協議し、その後は事業認可前に事業の内容、環境対策等を記述した冊子を配布し、住民の意見要望等を受け、それに対する回答を冊子にまとめて配布した後に、事業認可を申請する方式に改めることとした。

この区間では、高速３号線柳橋対策協議会や沿線の町内会から、平面道路の中央分離帯の整備や歩道の修景などの要望が出され、植栽や歩道擬石タイルの設置などを行った。

５．錦橋出口～明道町JCT ～丸の内出口1.7㎞

(1)　路線の概要

■ 表2-2-5　路線の概要

区　　間	中村区名駅５丁目～中区丸の内２丁目
延　　長	1.7km
設計速度	60km/h（出入口は40km/h、JCT渡り線は50km/h）
構　　造	高架式
道 路 幅	12.75 ～ 16m
車 線 数	一方向３又は４車線
出 入 口	名駅入口と丸の内出口の２箇所
事 業 費	314億円
工事着手	平成元年５月
開 通 日	平成６月９月12日 （名駅入口は平成７年９月19日）

この区間の都心環状線は、市道江川線及び市道外堀町線の道路中央に本線を高架構造で設置した。

昭和62年の都市計画変更により、都心環状線の北側約半分が１号楠線萩野暫定出入口～東片端JCTとともに半地下・トンネル式から高架式へと構造が変更され、明道町JCT付近は、都心環状線の建設の歴史の中で沿線住民による建設反対運動が活発に行われた最後の区間となったが、公社は沿線住民と粘り強く話し合いを重ね、地元と確認書を締結し平成２年８月に工事に着手した。

(2)　設　計

１）　市道江川線区間

上部工は連続鋼箱桁及び鋼床版箱桁、下部工はT型単柱式橋脚を採用するとともに、高速道路路面高14m、橋脚間隔50mを標準として採用し、都市空間の確保、構造の連続性などの景観対策に努めた。

２） 名駅入口部

名駅入口の下部工は、既設の名古屋駅地下街や地下鉄駅舎の将来計画を考慮し、基礎杭がプラットホームの中柱になるような特殊な設計とした。

また、市道米屋町第１号線の交差点では、柳橋中央市場への通行確保のため、桁下３mの交差点となるように設計した。

３） 市道外堀町線区間

この区間は、北側に名古屋城外堀の緑豊かな自然環境に恵まれ、また両側歩道には高さ約10mのトウカエデの並木が存在し、さらに南側には商業系ビル街が連なっているため、桁下空間の確保、圧迫感・威圧感の低減、柔らかさの創出等に努めるなど景観に特段の配慮を行った。

下部工は、すべて鋼製橋脚とするとともに橋脚柱の形状は形成材を使用して八角形とした。

なお、桁下が暗くならないように、この区間の鋼桁塗装色については、白色系の淡い黄緑色のペールグリーンイエロー（公社名はスプルースホワイト）という他路線の緑色系とは異なる色彩を採用した。

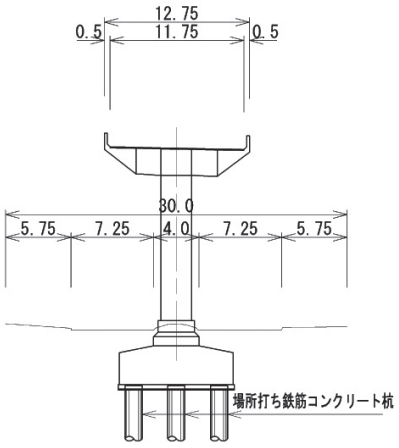


図2-2-1　標準断面図（市道外堀町線区間）

上部工は、高速道路の路面高14m、橋脚間隔50m（下線部は120m）の２径間又は３径間連続鋼床版箱桁を標準とした。橋脚と箱桁を剛結する立体ラーメン構造を採用し、桁の形状は形成材を使用して逆台形とした（図2-2-1参照）。

４） 直接定着方式の開発

明道町JCT付近の橋脚のうち１基の橋脚については、地下埋設物の影響により基礎を大きくできず、アンカーフレーム方式を採用できなかったため、付着型アンカーボルトによる橋脚の直接定着方式を公社で開発し試験採用した（図2-2-2参照）。

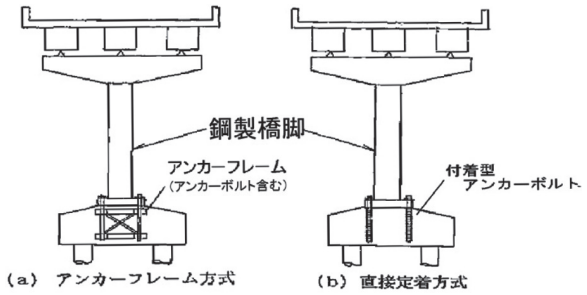


図2-2-2　アンカーフレーム方式と直接定着方式

直接定着方式については、その後、１号楠線黒川出入口でも試験採用し、これらの試験施工をもとにさらに改良を加え、11号小牧線以降の建設からは本格採用した。

５） 基礎構造

基礎杭については、杭径1.5m、杭長35m標準の場所打ちリバース杭を採用した。

(3) 用地取得

明道町JCT南渡り連絡路部において、7,996㎡の用地取得と17戸の建物移転補償を行った。

(4) 建設工事

１） 市道江川線区間

この区間の工事は、名古屋駅にも近く多くの市民の目にも触れるため、平成元年５月に着工以来延べ６年間にわたり、工事期間中の交通処理、工事区域内の清掃、整理整頓に特に配慮しながら工事を行った。

２） 名駅入口部

市道錦通に接続する名駅入口は、道路地下の地下鉄東山線に影響しないように配慮して工事を行う必要があるとともに、名古屋駅地下街の換気口の改築工事も行う必要が生じた。このため、名駅入口のランプ擁壁については、作業時間、工事規制などの制約条件を考慮し、プレキャストブロックを採用した。

３）　市道外堀町線区間

①下部工

この区間の工事区域幅が６ｍと狭いため、場所打ちリバース杭の施工に必要な泥水処理用タンクを地上に並べるとなると約100m近く必要となるが、これだけの用地を地上には確保できないため、この区間の工事は交差点で区切られる工事区域ごとにタンクを地下に埋設することにより、作業場所を確保してリバース杭を施工した。

②上部工

上部工においても、工事区域幅の狭さ等を考慮し、セッティングビーム（吊金具）を用いる特殊な架設工法を採用した。なお、鋼桁は、塗装足場工が高木と干渉し合うことや現場工期の短縮、経費縮減を考慮して、名古屋高速道路で初めて工場一括塗装方式を採用した。

(5)　住民要望等への対応

１）　名駅地区

名駅入口の北側には、前述したように柳橋中央市場が隣接している。この市場は公設市場ではなく、明治時代に問屋街が自然発生的に形成されていったものであるが、深夜・早朝から午前中まで路上駐車が多く、市場関係者等と工事手順や工事規制形態について150回以上の折衝を重ねながら工事を進めた。このため、名駅入口の開通は、本線部の開通から約１年遅れとなった。

２）　明道町地区

この地区では、昭和62年に地下構造から高架構造へと都市計画の変更が行われた際に、明道町地域の環境と営業を守る会が結成され、反対運動が活発に行われた。工事着手に向け、公社は守る会と交渉を続け、平成２年１月に準備工事に着手したが、工事フェンスが住民により全面的に撤去されるということもあった。

しかしながら、地元住民と粘り強く話し合いを重ね、平成２年８月にようやく再度工事に着手することができ、平成６年９月に明道町を含む都心環状線（名駅～丸の内）が開通した（写真2-2-5参照）。



写真2-2-5　明道町JCT（南渡り線）

６．丸の内出口～東片端JCT ～東新町入口2.5㎞

(1)　路線の概要

■ 表2-2-6　路線の概要

区　　間	中区丸の内２丁目～同区新栄１丁目
延　　長	2.5km
設計速度	60km/h（出入口は40km/h又は30km/h、JCT渡り線は50km/h）
構　　造	高架式
道 路 幅	12.75 ～ 16m
車 線 数	一方向３又は４車線
出 入 口	丸の内入口と東新町出口の２箇所
事 業 費	1300億円*
工事着手	平成２年１月
開 通 日	平成７年９月19日（１号楠線萩野（暫定出入口）～東片端JCTと同時。丸の内入口は平成11年11月11日）

* １号楠線萩野（暫定出入口）～東片端JCT3.4kmの事業費との合計額

この区間の都心環状線は、市道外堀町線、一般国道41号及び市道堀田高岳線の道路中央に本線を高架構造で設置した。

この区間は、そのほとんどを市道及び国道の中央に設置したが、東片端JCT南渡り・北渡り各連絡路については高架下の用地を買収して設置した。

(2)　設　計

１）　丸の内出口～東片端JCT

この区間の設計について特筆すべき点は、自然、文化及び景観に優れたこの地域の特性を配慮し、環境保全に特に留意したことである。

２） 東片端JCT ～東新町入口

上部工は、大交差点を考慮し、橋脚間隔70mの連続鋼床版箱桁や橋脚間隔45mの連続鋼箱桁等を採用した。

また、基礎杭は支持層に応じて杭長30 ～ 50mの場所打ちリバース杭を採用した。

(3) 用地取得

東片端JCT北渡り連絡路部の用地取得面積は412㎡、建物移転補償戸数は10戸であり、また南渡り連絡路部の用地取得面積は578㎡、建物移転補償戸数は12戸であった。

(4) 建設工事

１） 丸の内出口～東片端JCT

市道外堀町線区間は、片側３車線で、両側歩道には高さ約10mのトウカエデの高木があるという作業制約条件下にあった。このため６mという狭い工事区域幅の中で工事を行わざるを得ず、場所打ちリバース杭のタンク等の機器材は地下に設置した。また、両側歩道のトウカエデが支障となるので、上部工の桁架設に当たっては、セッティングビームを用いた横取り工法を採用した。

２） 東片端JCT ～東新町入口

この区間の工事は、下部工が国道区間では下水管と電力管が入坑する共同溝工事（一般国道41号清水共同溝建設工事）と、市道区間では電力管の洞道工事と同時期の施工となった。

また、市道区間では電力管の洞道及び上水管の移設工事が高速道路と同じ工事区域内で施工されることになるため、本体工事に先立ち両者の工事形態や工程の調整を行うことが非常に重要となった。

(5) 住民要望等への対応

東桜学区高速道路対策協議会から、東新町出口直近の高岳南交差点について２本の横断歩道を残すよう特に強い要望があったので、公社と関係機関が協議して、この横断歩道のうち１本を残すことになった。

(6) 環境対策

１） 景観への配慮

明道町JCTから東片端JCTまでの市道外堀町線の区間については、名古屋城の外堀に近接し、景観への配慮が特に必要であったため、次のような対策を講じた。

ア．橋脚柱と桁を剛結化することにより、梁をなくした構造の採用

イ．桁を逆台形構造にすることにより、桁下空間の確保と圧迫感の低減

ウ．柱形状を八角形にすることにより、威圧感の低減

エ．桁の塗装色をスプルースホワイトにすることにより、桁下の明るさの確保

オ．中央分離帯をかまぼこ形にするとともに緑化を地被類で行うことにより、外堀の自然風景の反対車線からの視界の確保

２） ヒメボタルの生態系への配慮

昭和62年の都市計画変更時に実施された環境影響評価において、名古屋城外堀に生息するヒメボタル及び外堀一帯の植生帯が自然環境上貴重なものとして確認された。

このため、工事中の泥水の逸水防止、地下水のpH管理を行うとともに、高速道路上の照明光が外堀に漏れないようにするため、パイプ照明を高速道路として初めて採用した（写真2-2-6参照）。

また、ヒメボタル生息区間の市道外堀町線の歩道には、フット照明（足下灯）を併設し、ヒメボタル発生期間の約１箇月間はフット照明に切替えるようにした。

このような対応をしたことにより、市道外堀町線区間の開通後も、毎年ヒメボタルが飛来していることが確認されている。



写真2-2-6　パイプ照明

第３節　高速５号万場線6.8km

５号万場線は、新洲崎JCT（都心環状線）と名古屋西JCT（名二環・東名阪自動車道）とを結ぶ延長6.8kmの高架一層式の東西路線である。

この路線は、名古屋都心部と名古屋市西部地域及び三重県四日市方面とを結ぶことにより、名二環と一体となって都市交通の円滑化を図り、名古屋都市圏の社会経済活動を支える重要な役割を担っている。

５号万場線は、昭和45年９月の都市計画決定、同年12月の整備計画許可を経て、昭和53年１月に最初の都市計画事業認可を受け、２号東山線の新洲崎JCT～白川出入口0.5kmと併せて支障物件の移設と用地買収に着手した。

昭和54年10月には高速道路の本体工事に取りかかり、７年後の昭和61年10月27日に名古屋西IC～新洲崎JCTの５号万場線の全線及び２号東山線の新洲崎JCT～白川出入口が開通した。

なお、都心環状線完成までの暫定措置として、すでに開通していた３号大高線への乗継券の発行を行ったことにより、乗継ぎ効果による名古屋高速道路の利用交通量が大幅に増加した。

その後、昭和63年３月23日に名古屋西JCT北渡り線が、東名阪自動車道名古屋西JCT～清洲東ICと同時に開通した。

令和３年５月１日に、名古屋西JCTのCランプ及びFランプが、名二環名古屋西JCT～飛島JCTと同時開通した。

１．新洲崎JCT ～名古屋西JCT6.8㎞

（1） 路線の概要

■ 表2-3-1 路線の概要

区　　間	中区名駅２丁目～中川区島井町
延　　長	6.8km
設計速度	60km/h（出入口は40km/h、新洲崎JCT渡り線は50km/h、名古屋西JCT渡り線は40km/h）
構　　造	高架式
道路幅	19m
車線数	往復４車線
出入口	６箇所
事業費	1,241億円*
工事着手	昭和54年10月
開通日	昭和61年10月27日（東名阪自動車道名古屋西IC ～名古屋西JCTと同時。なお名古屋西JCT北渡連絡路は昭和63年３月23日に東名阪自動車道名古屋西JCT ～清洲東ICと同時）

*新洲崎JCT ～白川出入口0.5km事業費との合計額

５号万場線は、名駅南３丁目交差点から西方向へ進み、六反公園･鉄道（JR東海道新幹線、中央本線、東海道本線及び名鉄名古屋本線）・中川運河船溜まり・運河倉庫群を地上高さ最大約26mで跨ぎ、JR関西本線南側沿いから市道名古屋環状線の黄金陸橋で立体交差し、県道115号津島七宝名古屋線の島井町交差点に至る道路の中央に本線を高架構造で設置した。

中村区名駅南３丁目交差点～畑江通３丁目交差点は、公社及び名古屋市が用地買収し、その上に高速道路を設置した。

県道115号津島七宝名古屋線の中村区畑江通３丁目交差点～岩塚駅前交差点は、関連街路事業により道路幅を24.54mから40mに拡幅した。この部分も道路中央に高速道路を設置した。

（2） 設　計

１） 下部工

烏森出入口～万場大橋の基礎は、既設下水管上を跨ぐ構造とし、基礎杭は、杭径1.5～２m、杭長30～40mの場所打ちリバース杭を標準とした。なお、万場小橋以西では、公社で初めて液状化対策の設計を行った。

２） 上部工

橋脚間隔40mの連続鋼鈑桁を標準としたが、鉄道跨線部付近では橋脚間隔80～120mの連続鋼床版箱桁、河川や交差点付近では橋脚間隔50～70mの連続鋼箱桁を採用した。

（3） 用地取得

５号万場線の用地取得は、新洲崎JCT ～黄金陸橋東側、黄金陸橋西側～中村区畑江通３丁目の公社単独買収区間、中村区畑江通３丁目～岩塚駅前交差点の関連街路事業による道路拡幅区間及び名古屋西JCT部に大別される。

１） 新洲崎JCT ～黄金陸橋東側

①六反地区

最も東に位置する六反地区については、名古屋市が当時施行中の戦災復興土地区画整理事業区域内に存在していたことから、仮換地途上にある区画整理前の従前地を取得することになった。

このため、分筆を行う際に各従前地の分筆面積と分筆線をどのようにするのか名古屋市と協議する必要が生じ、取得のための事務作業が通常の用地取得と比べ複雑かつ膨大なものとなった。

六反地区の用地取得面積は8,745㎡、建物移転補償戸数は40戸であった。

②運河地区

運河地区については、大手倉庫会社４社の大規模倉庫とそれに付随する事務所等が存在しており、当初は倉庫建物を全面的に移転させる方法を検討し代替地の取得の努力を重ねたが、適地が見つからなかったので、建設省協議を経て建物の占用許可を行う方法に変更した。

③百船、九重地区

百船、九重地区には、小規模な商店や家内工業を営む工場兼住居等が、JR等の鉄道敷地に沿い運河通との間に存在していた。

この地区においては、高速道路建設に対する住民の方々の根強い不安感があったため、高速道路の必要性から建設後の計画に至るまで広範にわたる説明会を何度も開催し、地元の理解と協力を求めた後、個別の用地取得交渉を開始した。

百船地区の用地取得面積は１万3,210㎡、建物移転補償戸数は78戸、また九重地区の用地取得面積は１万156㎡、建物移転補償戸数は76戸であった。

２）　黄金陸橋西側～畑江通３丁目

この区間における用地取得は、公社単独による用地取得、関連街路事業による用地取得及び名古屋市の市道烏森町線拡幅事業による用地取得の３つが混在しており、取得地によっては二つの事業が重複している状況にあった。

このため、関連街路事業と市道烏森町線拡幅事業について、名古屋市と協定を締結し、公社が用地取得を含むすべての業務を受託した。

この地区における用地取得面積は5,179㎡、建物移転補償戸数は76戸であった。

３）　畑江通３丁目～岩塚駅前交差点

この区間については、高速道路の建設に先立ち、関連街路事業による用地取得と街路拡幅整備を名古屋市から受託し公社が行った。

４）　名古屋西JCT部

一般国道302号の建設のための用地取得については、中部地方建設局がすでに着手しており、続いて名古屋市が県道津島七宝名古屋線の、日本道路公団が東名阪自動車道の、さらに公社が５号万場線の建設に着手することになったため、これらの事業予定者が昭和52年10月に費用負担について協議した上で、公社がJCT部のすべての用地取得を行った。

(4)　建設工事

１）　岩塚駅前交差点～万場大橋

①狭い工事区域内での施工

この区間の平面道路の県道津島七宝名古屋線は、道路幅32.73m、車道幅員24mの往復６車線道路であり、場所打ちリバース杭及び土留矢板等の工事については、

・車道は西行、東行とも２車線を確保する
・沿線に商店街が連続し、地下埋設物件が多いので、歩道は縮小しない
・信号交差点は極力閉鎖しない

という方針のもとに、工事期間中は車道を３車線と１車線に分離することにより、西行、東行とも２車線を確保する方法で行った。

②万場大橋の架け替え工事との一体施工

万場大橋工区の下部工は、庄内川に架かる万場大橋の架け替え工事と一体で行った。架け替え工事は、名古屋市の関連街路事業により行われたが、河川内の橋脚は架け替えられる万場大橋に５号万場線が上載される形となり、工程的にも制約の多い工事となった（図2-3-1参照）。

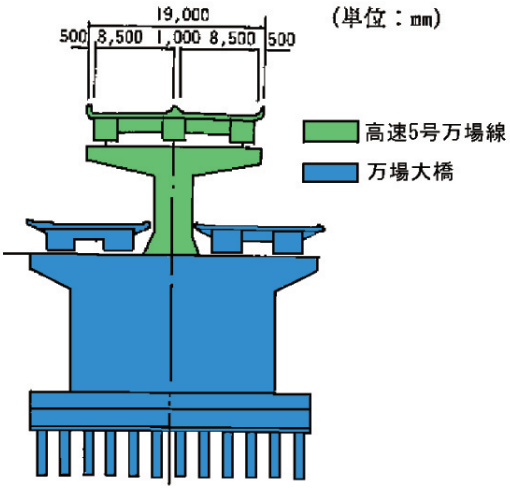


図2-3-1　河川内の橋脚構造

また、上部工は橋長196.8m、幅員19m、鋼重1,173tの３径間連続非合成箱桁を架設地点下の万場大橋の交通を阻害しないよう堤内地の隣接工区の床版上で組み立て、送り出し工法により架設した。

２）　畑江通３丁目～岩塚駅前交差点

畑江通３丁目～岩塚駅前交差点の工事は、交通量の多い平面道路での工事となるので、円滑な交通を確保するため、当初の計画では夜間に工事を行うこととしていたが、以下の架設工法の開発・採用を行うことにより夜間工事の減少に努めた結果、交差点等の特殊な箇所を除き、ほとんど昼間に施工できるようになり、工事の安全性の向上及び工程の大幅な進捗が図られた。

・回転支保工
・水平油圧ジャッキ式桁横取り工法
・一括吊り上げ・吊り下げ工法

・特殊クレーンによる防護柵工法

３）　新洲崎JCT ～黄金陸橋

①倉庫地区

名古屋駅の南約1.2㎞に位置するこの地区は、国鉄笹島貨物ターミナル駅（昭和61年度廃止）と中川運河船溜まりの間にある水陸の物資輸送手段に恵まれた地区で、地の利を生かして古くから倉庫群が建ち並んでいた。

この倉庫群を跨いで建設した５径間連続鋼床版箱桁橋は、橋長437m、総鋼重約6,900t、最大径間長129m、高速路面高約26mと、名古屋高速道路の中でも最大径間長、最大路面高を誇る橋梁であった。

工事に当たっては、倉庫業者の営業に支障をきたさないよう、運河に面した箇所では、上・下部工とも運河内に仮桟橋を設置して行った。

②黄金跨線橋と六反跨線橋

黄金跨線橋の工事は、市道名古屋環状線及び関西本線等を跨ぎ、また六反跨線橋の工事は我が国最大の鉄道輸送動脈である東海道新幹線等を跨ぐ工事であり、公社でも最大規模の工事となった。

黄金跨線橋は最小半径250m、橋長293m、鋼重4,295tの大橋梁である（写真2-3-1参照）。施工方法としては、一括送り出し工法（中央径間の一部はガータークレーンによる片持工法）を採用した。

このように、黄金跨線橋は、我が国最大級の曲線桁橋を一括送り出し工法により架設したものであり、都市内で大橋梁を安全かつ効率的に架設する場合の先鞭をつけたものとして、昭和61年度土木学会田中賞（作品部門）受賞の栄誉に輝いた。



写真2-3-1　黄金跨線橋

六反跨線橋は、本線桁とこれに平行する二つの渡り線からなり、線形が直線、各橋長が177m、鋼重が本線1,313t、渡り線が各616tの橋梁である（写真2-3-2参照）。架設に当たっては道路と鉄道の上空を横断する工事となるため、送り出し工法を採用した。なお、鉄道部上の架設については、国鉄に委託して行った。



写真2-3-2　六反跨線橋

(5)　施設工事

料金所については、白川、黄金及び烏森の一般料金所並びに千音寺本線集約料金所を設置した。千音寺料金所では、高架下の県道津島七宝名古屋線の中央分離帯内に受電所と休養室を設け、休養室については階段により高架上の料金所と連絡する構造とした。

また、その他の施設としては、土木清掃及び雪氷対策のための千音寺基地並びに料金収受のための黄

金営業所を設置した。

（6）　住民要望等への対応

１）　岩塚本通地区

昭和53年１月の名古屋西IC～白川出入口の都市計画事業認可を受け、同年３月に事業説明会を実施したところ、名古屋都市高速道路１号線中村連絡会議、岩塚学区を交通公害から守る会、柳学区を公害から守る会などの地元組織から、環境に関する要望書が公社に提出された。

これらの要望に対して、話し合い方式による折衝を積み重ねた結果、昭和55年２月に工事に着手することができた。

２）　九重、百船地区

この地区の沿線住民とは、主に町内会単位で環境対策や高架下の利用などの要望に対する折衝を重ねた。九重東部高速道路対策協議会から出された要望に対して、黄金出入口の取付け道路の構造改善を図ることとしたこと等により地元の理解と協力が得られ、昭和57年８月に工事に着手することができた。

３）　六反地区

２号東山線と都心環状線とが連結するこの地区では、六反学区を公害から守る会等と騒音などの環境問題について折衝を重ねた。当初はなかなか地元の理解が得られなかったが、工事の進捗に合わせて日照補償やテレビ電波補償を行うことなどを約束することにより、住民の理解と協力が得られ、昭和57年８月に工事に着手することができた。

２．名古屋西JCTの名二環渡り線

■ 表2-3-2　渡り線の概要

区　　間	中川区島井町地内
構　　造	高架式
設計速度	40km/h
車線数	１車線
事業費	39億円
工事着手	平成26年８月
開通日	令和３年５月１日 （名二環名古屋西JCT～飛島JCTと同時）

５号万場線と名二環との渡り線は、令和３年５月１日に開通した名二環西南部・南部（名古屋西JCT～飛島JCT間）と一体となって、都市交通の円滑化を図り、名古屋都市圏の社会経済活動を支える重要な役割を果たすものである。

これにより、昭和43年に都市計画決定された名古屋環状２号線（専用部・一般部）の約半世紀にわたる大規模プロジェクトが全線開通し、名古屋都市圏自動車専用道路のさらなるネットワークの形成が図られることとなった。

名古屋西JCTの整備については、名二環及び渡り線の整備を同時に実施する必要があるため、平成24年６月にNEXCO中日本と公社で協定を締結して事業に着手した。なお、渡り線のうち、公社がFランプを受託し、CランプをNEXCO中日本に委託し、設計及び建設を行った。

第４節　高速１号楠線5.6km

１号楠線は、東片端JCT（都心環状線）と楠JCT（名二環・11号小牧線）とを結ぶ延長5.6kmの高架式の南北路線である。

この路線は、名古屋都心部と小牧・犬山方面とを結ぶことにより、名二環と一体となって都市交通の円滑化を図り、名古屋都市圏の社会経済活動を支える重要な役割を担っている。

この路線の先には、流通を中心とした産業の集積地であるとともに名古屋のベッドタウンとしても発展してきた小牧市や名古屋市中央卸売市場北部市場、名古屋空港などの大型都市施設が立地する豊山町がある。

さらに、名古屋都心部との境界には一級河川の庄内川と矢田川があり、この両川を渡河する一般国道41号の新川中橋が交通ネックとなり、橋の付近で激しい交通渋滞が起きていた。

１号楠線は、このような交通需要と交通の状況を踏まえ、自動車交通の高速性・定時性を確保するとともに沿線の交通混雑緩和や交通安全、地域環境の改善を図るため、昭和45年９月に都市計画が決定された。

同年12月に整備計画の許可を得て、３号大高線と同時期の昭和47年６月に最初の都市計画事業認可を受け、北区北警察署南交差点以北の一般国道41号を拡幅する事業に着手した。

同年９月に庄内川・矢田川付近の区間で高速道路本体工事に着手し、16年後の昭和63年12月21日に萩野暫定出入口～楠出入口2.2kmが開通した。

なお、萩野が暫定出入口となったのは、建設中の昭和51年11月に第１回目の大きな都市計画変更があり、萩野以南が半地下・トンネル式に構造が変更されたことにより、床版工事までおおむね完了していたこの区間の完成が長期間遅れる見通しとなったためである。しかし、前述したように庄内川・矢田川を渡河する新川中橋付近は、交通渋滞の激しい箇所であったことから、この区間の工事は完全に終わっていないものの都市計画に影響を与えない範囲内で完了区間の活用を図るため、萩野暫定出入口を配置したものである。

その後、昭和62年８月の第２回目の大きな都市計画変更により、１号楠線の半地下・トンネル式区間が高架式区間に再度変更となったため、萩野暫定出入口の橋桁を本線桁に再利用することとし、平成６年11月16日から約300日の通行止めによる工事を行い、平成７年９月19日にようやく１号楠線全線が開通した。

なお、平成３年３月19日には、楠出入口～楠JCT0.1kmが名二環清洲東IC～勝川ICと同時開通した。また、黒川出入口の開通は一般国道41号の北清水橋架け替え工事を黒川出入口の用地を利用して行ったため、平成９年10月13日になった。

１．萩野暫定出入口～楠出入口2.2km

(1)　路線の概要

■ 表2-4-1　路線の概要

区　　間	北区萩野通１丁目～同区大我麻町
延　　長	2.2km
設計速度	60km/h（出入口は40km/h）
構　　造	高架式
道路幅	19m
車線数	往復４車線
出入口	暫定２箇所を含め４箇所
事業費	295億円
工事着手	昭和47年９月
開通日	昭和63年12月21日

この区間の１号楠線は、一般国道41号の道路中央に高架構造で本線を設置した。

なお、庄内川・矢田川を渡河する新川中橋付近では、東側の上流側へ迂回し河川の上に本線を設置した。

関連街路事業により、本体工事の着工前に一般国道41号の道路幅を24.54mから40mに、両側歩道を4.25mから６mに拡幅するとともに、中央分離帯を設置し、緑化等の整備を行った。

本体工事は、庄内川・矢田川の河川部と一般国道41号部に分けて行い、庄内川・矢田川の河川部の本

体工事を昭和47年９月に着工し、昭和53年９月にはおおむね完了させていたが、第１回目の大きな都市計画変更があったため、河川部の工事を一時中断した。

関連街路事業による国道拡幅に伴う楠橋（新地蔵川）の架け替え工事と共同溝工事との同時施工が必要であったことから､架け替え工事を名古屋市から、共同溝工事を中部地方建設局から公社が受託し、昭和55年10月に着手した。昭和60年10月には、拡幅が完了した区間から本格的な下部工に着手するとともに、中断していた河川部の工事を再開した。

16年４箇月という長年月を要したが、萩野暫定出入口～楠出入口2.2kmを、昭和63年12月21日にようやく開通させることができた。

(2)　設　計

１）　本　線

下部工については、共同溝（NTT、中部電力）との同時施工を考慮した基礎構造とし、基礎杭は、杭径1.5m、杭長10 ～ 20mの場所打ちリバース杭を採用した。なお、河線部については、径６ ～ 7.5m、長さ14mの小判型ケーソン基礎を採用した。また、上部工については、橋脚間隔40mの連続鋼鈑桁を標準採用した。

２）　萩野暫定出入口

萩野暫定出入口については、半地下式と高架式の双方に利用できるような構造対応とし、道路幅9.5mの２方向２車線の出入口とした。

その後、昭和62年８月の第２回都市計画変更により、半地下・トンネル式区間が高架式区間となり、暫定出入口橋桁を本線桁に再利用した。

(3)　用地取得

１号楠線の建設に先立ち一般国道41号の拡幅整備が必要となるため、名古屋市から都市高速関連街路事業を昭和47年度に公社が受託し、用地取得を開始した。

楠本線集約料金所付近の高速道路設置に必要な用地取得のための公社事業と名古屋市の関連街路事業が競合したため、名古屋市と費用負担に係る協定を締結し、公社が用地交渉を進めた。

用地交渉は比較的順調に推移し、楠地区の関連街路事業を昭和56年度に、１号楠線の用地取得を昭和57年度に完了させることができた。

庄内川以南には、自動車関連事業所や公共施設等がある萩野地区と飲食店や小売店舗が連なる中切地区とがあったが、都市高速道路建設反対や用地補償上の優遇措置の要求などにより両地区における用地交渉は難航した。公社は、個別の権利者と粘り強く話し合いを進め、理解が得られた権利者から立入調査を行うなどにより用地取得業務を進め、両地区の用地取得を昭和61年度までに完了させた。

(4)　建設工事

１）　庄内川・矢田川内の工事

一般国道41号新川中橋付近は、当時名古屋市でも特に交通渋滞の激しい箇所であり、都市高速道路の早期建設の要望が強かった。このため、３号大高線の建設に引き続き１号楠線の早期建設を目指すこととなり、昭和50年度の完成を目指し、河川内の下部築造工事を昭和47年９月に着手した。しかし、昭和48年度工事予算の凍結と本山市長の工事中止要請を踏まえ、名古屋高速道路都市計画の大幅な見直しが行われることとなり、昭和49年12月に上部工に着手したものの、庄内川・矢田川以南地区の関連街路の用地取得の目途が立たない状況となった。

このため、昭和53年９月に、床版工事まで完了していた河川部の工事を一時中断することになった。

その後、昭和54年度になって、先行施工の高架区間を利用して萩野通に暫定出入口を設置することにより、萩野暫定出入口～楠出入口2.2㎞を開通させる計画を立て、矢田川南地区の関連街路事業の進捗状況を睨みながら昭和60年10月に本格的な工事に取りかかり、最初の着工から16年後の昭和63年12月21日にこの区間を開通させた。

２）　共同溝との同時施工

一般国道41号については、清水共同溝の構築と１号楠線の建設を同時施工する計画になっており、両者の設計、工法及び工程の調整を行う必要が生じた。

このため、昭和61年２月に、公社と中部地方建設局との間で実施方法、施工区分、費用負担等を定めた協定書を取り交わし、名古屋高速道路の基礎杭の施工の後に清水共同溝を構築した。

(5)　住民要望等への対応

昭和47年６月に、事業説明会を実施し、一般国道41号拡幅のための用地取得に着手した。しかし、昭和53年９月に庄内川・矢田川の河川内の床版工事以降の工事を中断するとともに、国道区間の本体工事の着手も見送ることとなった。昭和60年７月に至り、ようやく国道区間の工事説明会を実施することになったが、環境団体等からの要望もあり、また前の事業説明会から約13年経過していることを考慮し、同年８月に、事業の内容や環境対策等の説明会を開催した。その後も高速２号線北部対策協議会からたびたび要求書が出されたが、公社はその都度誠意をもって折衝を行い、同年10月に本体工事に着手することができた。

２．楠出入口～楠JCT0.1km

(1)　路線の概要

■ 表2-4-2　路線の概要

区　　間	名古屋市北区大我麻町
延　　長	0.1km
設計速度	60km/h（JCT渡り線は40km/h）
構　　造	高架式
道路幅	19m
車線数	往復４車線
事業費	100億円
工事着手	昭和63年６月
開通日	平成３年３月19日 （東名阪自動車道清洲東IC～勝川ICと同時）

楠JCTは、名古屋の北玄関となる重要な道路交通の結節点であり、楠出入口～楠JCTは、楠出入口部の新地蔵川から一般国道41号と一般国道302号とが立体交差する大我麻交差点までの上に、高速道路本線とJCTの渡り線を高架構造で設置した。

(2)　設　計

下部工については共同溝（NTT、中部電力）を考慮した基礎構造とし、基礎杭は杭径1.5m、杭長10～20mの場所打ちリバース杭を採用した。また、上部工については、橋脚間隔30～40mの連続鋼鈑桁を標準採用した。

(3)　用地取得

北区大我麻町、丸新町及び五反田町においては、一般国道302号の新設工事と１号楠線の建設工事が重なることから、一般国道41号北区楠橋以南までの関連街路事業を名古屋市より受託して整備中であった公社は、中部地方建設局と協議し、建設省の所管局の違い（関連街路事業は都市局、一般国道302号新設事業は道路局）はあるものの、この箇所を１路線として捉え、関連街路事業方式で整備することとなった。

このため、公社が全体事業費の３分の１を負担し、中部地方建設局がすべての用地の取得を行う協定を昭和56年10月に締結し、昭和56年度後半から昭和60年度にかけて用地の取得が行われた。

(4)　建設工事

楠JCTの建設工事については、名古屋西JCTの建設の場合と同様に、各道路事業者間で締結した施行区分に関する協定に基づき、いわゆる呼び込み方式により行うことになり、名二環の清洲方面及び勝川方面から名古屋高速道路へ流入する渡り線を公社が施工した。

施工に当たっては、公社、中部地方建設局及び日本道路公団との間で工程調整を行いながら工事を進め、東名阪自動車道清洲東IC～勝川ICと同時開通させた。

３．東片端JCT～萩野暫定出入口 3.4km

(1)　路線の概要

■ 表2-4-3　路線の概要

区　　間	東区東片端町～北区萩野通１丁目
延　　長	3.4km
設計速度	60km/h（出入口は40km又は30km/h、JCT渡り線は50km/h）
構　　造	高架式
道路幅	19m（Y型２層区間は14m）
車線数	往復４車線
出入口	３箇所
事業費	1300億円*
工事着手	平成元年５月
開通日	平成７年９月19日（都心環状線丸の内出口～東新町入口と同時。黒川出入口は９年10月13日）

*都心環状線丸の内出口～東新町入口4.2kmの事業費との合計額

この区間の１号楠線は、市道堀田高岳線及び一般国道41号の道路中央に本線を高架構造で設置した。なお、黒川出入口については、高架下用地を買収して設置した。

１号楠線は、高架一層構造が標準であるが、道路幅員が30mの区間は、上下線分離のY型２層構造で設置した。

東新町交差点～清水口交差点は、市電軌道敷等の撤去を行った上で本線を設置し、北警察署南交差点～萩野通１丁目南交差点は、関連街路事業で一般国道41号の道路幅員を24.54mから40mに拡幅した上で本線を設置した。

また、一般国道41号の両側歩道については道路幅員40mと50mの区間は6.25mに、道路幅員30mの区間は5.75mに整備し、中央分離帯において緑化等を行った。

(2)　設　計

１）　下部工

本線部下部工の基礎杭については、杭径２m又は1.5m、杭長20～40mの場所打ちリバース杭を採用した。

また、黒川出入口部の基礎杭は、杭径1.5m、杭長11～25mの場所打ちリバース杭、杭径５m、杭長23mの圧入ケーソンなど多様な基礎構造を採用した。

２）　上部工

東片端JCT～黒川出入口については、Y型２層式構造（図2-4-1参照）の上層桁、下層桁ともに橋脚間隔60mの連続鋼床版箱桁を標準採用し、下層桁は鋼製橋脚と剛結する立体ラーメン構造を、上層桁は支承構造を採用した。

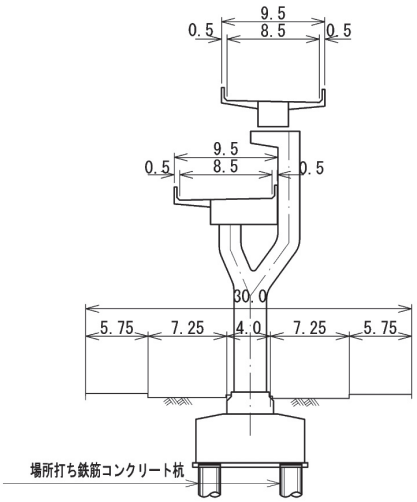


図2-4-1　Y型２層式構造

本線と直交する黒川出入口部は、一般国道41号、市道東志賀町線及び庄内川水系の堀川に接し、幅約70m、長さ約200mの工場跡地を中心として、総延長約1.5kmの出入口を設置した。この黒川出入口は、名古屋高速道路として初めて双方向にアクセスできる機能を持つフルセットの出入口となった。高速道路出入口部と南行き本線とは約24mの高低差があるため、ツインループ方式により本線と接続させることとし、東ループの曲線半径は30m、西ループの半径は内側を25m、外側を32.28mとした。

(3)　用地取得

名古屋市から都市高速関連街路事業を昭和47年度に受託し、公社が一般国道41号の用地取得と街路築造を行った。

しかし、北区成願寺１丁目（矢田川左岸）から清水５丁目（北清水橋）までの一般国道41号の延長2,850mの区間で公社が取得する必要のある用地は、道路に面した敷地の前面部分のみであり、残った敷

地の用途が見い出せないため、地権者から残地の買い取りを求められるケースが相次いだ。また、一般国道41号沿線には比較的規模の小さな商店等が多く存在していたことに加え、国の補助事業によるさまざまな制約等もあった。このようなことから、すべての用地取得が完了したのは、用地取得開始から25年を要した平成８年であった。

（4） 建設工事

１） 萩野暫定出入口の廃止と橋桁・橋脚の本線への再利用

萩野暫定出入口部については、その橋桁と橋脚を本線に再利用するため、橋脚基礎の増杭、フーチング基礎の継ぎ足しによる一体化、橋脚柱・梁の継ぎ足しによる本線橋脚への切り替え等、さまざまな工事を行う必要があった（図2-4-2参照）。このため、萩野暫定出入口～楠JCTを平成６年11月16日午前０時から延べ300日間通行止にして、出入口橋桁・橋脚の再利用工事を行った。

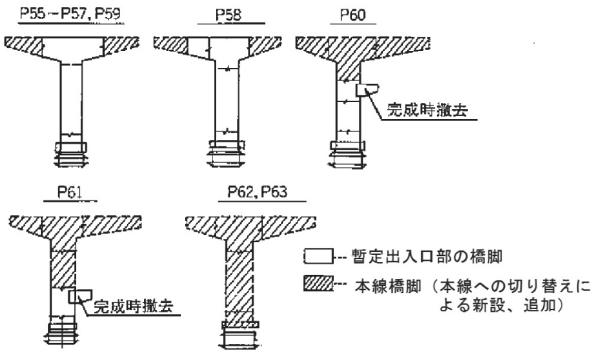


図2-4-2　萩野暫定出入口橋脚の本線橋脚への再利用

２） 北清水橋の架け替え

一般国道41号の北清水橋（橋長16.5m、道路幅25.8m）は、昭和16年にアーチ型コンクリート床版橋として建設されたもので、堀川の30年確率雨量強度の将来河川計画断面を満たしていなかった。このため、高速道路の建設に先立ち、新橋への架け替え工事（橋長38.5m、道路幅30.8m）を受託し公社が施工した。逆T式橋台と単純鋼箱桁への架け替え工事は、黒川出入口の取得用地等を利用して、迂回道路と仮橋を設置し、平成元年７月～平成８年３月の７年半かけて行った。

３） 黒川出入口

黒川出入口の建設は、マイタウン・マイリバー整備事業計画に合わせた堀川の河川改修、大型下水管（下水φ1,500㎜及び1,100㎜）及び水管橋（上水φ1,100㎜）の移設、黒川ビルと市スポーツトレーニング施設（トレセン）の建設、市道東志賀町線の整備拡幅（２車線から４車線）等のさまざまな工事と同時施工で行った。

施工に当たっては、新たな都市景観の創出、「人の動線」に配慮した高架下の整備、沿道との調和等の景観基本コンセプト・整備方針を作成し、また地元住民の意見や要望等も踏まえながら工事を進め、平成９年３月に建設工事が完了した（写真2-4-1参照）。



写真2-4-1　黒川出入口

なお、黒川出入口とその周辺の高架下整備は、平成10年10月に（財）都市づくりパブリックデザインセンターから都市景観大賞（小空間レベル部門）を受賞した。

４） Y型区間の上部工架設

清水口交差点～北警察署南交差点（北清水橋）の一般国道41号は、戦災復興土地区画整理事業で道路幅が30mに拡幅されており、再度の道路拡幅は不可能であったため、この区間については上下線２方向のY型２層式構造とし、民地との側方空間を６m確保した（写真2-4-2参照）。



写真2-4-2　Y型２層式構造

一般国道41号の道路幅が30m、１日の交通量が約５万台、工事区域幅が10mという厳しい条件の下で、高速道路路面高26 ～ 28mの上層桁の架設を行った。

この区間では、一括吊り上げ架設工法を我が国で初めて公社が採用した。この一括吊り上げ架設工法については、公社職員が、平成５年８月に米国コロラド州アスペンで開催された国際会議において発表している。

５）　東片端入口付近の樹木の保存

東片端入口付近には地域で大切にされているクスノキとイチョウがあったので、計画・設計段階で一定の離隔を確保した道路線形にするとともに橋脚の配置にも配慮した。

さらに、工事段階では「名木保存に関する施工検討委員会」（委員長 新田伸三名城大学教授）による検討を行い、樹木周辺を透水性舗装とするとともに、掘削時の地下水位低下を防止するための給水設備の設置などを行った。

（5）　施設工事

１）　料金所

この区間には、東片端及び黒川の一般料金所並びに楠本線集約料金所を設置し、萩野～楠出入口の開通に伴い本線上に設置した楠北行暫定料金所については、平成７年に廃止した。

黒川料金所はループ状の道路線形との調和を図るため、上屋に曲線形状の屋根を採用するなど周辺景観との調和に特に配慮した。

２）　黒川ビル

黒川出入口の取得用地内に黒川ビル（建設当時は東棟と称した）を建設し、ビル内には交通管制室、受電所のほか事務室及び県警高速道路交通警察隊名古屋西分駐隊室等を整備した。

なお、名古屋市の北部方面の拠点施設となるスポーツトレーニングセンター（建設当時は西棟と称した）を、名古屋市からの受託事業により黒川ビルと一体構造で建設した（表2-4-4、写真2-4-3参照）。

■ 表2-4-4　黒川ビル建物概要

敷地面積	5,411.85㎡
建築面積	2,263.09㎡
延べ面積	15,710.61㎡
階数	東棟：地下２階・地上６階・塔屋１階
	西棟：地上２階
高さ	棟高 30.70m
工事費	68億円
工期	平成７年７月～平成９年３月



写真2-4-3　黒川ビル

（6）　住民要望等への対応

環境影響評価の手続きが昭和61年２月より始まり、黒川出入口付近の住民から黒川出入口の交通処理に関する意見書が提出された。また同年10月には、清水口付近の沿線住民から名古屋市を被申請人として、「地下・半地下構造の高架構造への都市計画変更について、地下・半地下式と高架式の環境比較を行ったうえ、市民の理解と納得を得るまで都市計画法に基づく市長の意見を提出しないこと」等を求めて、愛知県公害審査会に調停申請が行われた。

その後十数回に及ぶ調停が行われたが成立せず、

調停継続のまま昭和62年８月には都市計画変更が行われた。

時期は前後するが、同年７月には黒川出入口計画を白紙に戻すこと等を求めて、黒川出入口付近の住民から愛知県を被申請人として、愛知県公害審査会に公害紛争処理法に基づく調停申請が行われた。また昭和63年５月には、名古屋市等を被申請人として、黒川出入口建設再検討等を求め愛知県公害審査会に調停申請が行われた。この両事案に関しては、平成元年５月に住民から取下書が提出され終結した。

公社は、都市計画事業認可に基づいて行う事業説明会に先立ち、沿線住民に事業概要等の冊子を配布し、住民の理解を深めるように努めた後、昭和62年８月の都市計画変更に伴う都市計画事業認可を翌年４月に受け、同月から５月にかけて事業説明会を開催した。その後、黒川地区高速道路対策協議会、黒川ランプ反対協議会等から出された要望等についても十分説明を行う等住民の理解を得る努力を重ねた。

(7) 環境対策

１） 騒音対策

ア．Y型２層式構造区間

Y型２層式構造区間の上層桁裏面に、下層桁路面を走行する車両の反射音対策として高架裏面吸音板を設置した。

また、隣接する建物の中高層階への騒音対策として、下層道路の両側の高欄側壁にセラミックタイプの吸音板を設置した。

なお、この高架裏面吸音板と高欄側壁吸音板は、名古屋高速道路で初めての設置であった。

イ．黒川出入口

黒川出入口については、２層構造区間の上層桁裏面に高架裏面吸音板を設置した。

また、隣接中学校の側には、路面高さ５mの遮音壁を設置した。

２） 景観対策

黒川出入口と堀川親水護岸に次のような景観対策を講じた。

ア．黒川出入口

①東西ループに透光性青色系の高さ２mの曲面遮音壁の設置

②壁高欄外側側面にストライプの緑色塗装

③上部工外桁のブラケット部にルーバーの設置

④東西ループに視線誘導と夜間の景観に配慮したパイプ式照明の設置

⑤西ループの高さ５mの遮音壁に明かり取り用の窓の組み入れ

⑥西ループの５m遮音壁の外側にホーロー鋼板の化粧板の設置と道路周辺の植栽

イ．堀川親水護岸

①右岸側壁、左岸低水護岸、散策路などにブラウン系の色彩を基調とした御影石の設置

②両護岸部に緑化ブロックの設置

③護岸にアプローチ用の階段と車いす用の斜路の設置

④護岸に魚巣ブロックの設置

第５節　高速２号東山線10.3km

２号東山線は、新洲崎JCTと丸田町JCTを結び、さらに名古屋市東部方面の高針JCTで名二環と接続する延長10.3kmの東西路線である。２号東山線については、下記に挙げた構造を採用している。

この路線は、名古屋市の東西方向の幹線道路が少ない中で、名二環と一体となって東西方向の都市交通の円滑化を図り、名古屋都市圏の社会経済活動を支える重要な基幹道路である。

１）　都心部商業系地域

都心部商業系地域を通過する新洲崎JCT ～吹上東出入口3.2kmは高架構造とした。

２）　住居系・商業系地域

大部分が住宅密集地である住居系・商業系地域に新設される市道鏡ヶ池線の地下に設置する吹上西出入口～四谷出入口3.5kmは、半地下構造とした。

３）　名古屋市東部の丘陵地域

名古屋市東部の丘陵地域に位置する東山公園、閑静な住居地区等を通過する四谷出入口～新池2.8kmはトンネル構造とした。

４）　住居系地域

自然豊かな住居系地域を通過する新池トンネル坑口～高針JCT0.8kmは、側方に緩衝空間としての環境施設帯等を確保する高架構造とした。

この路線は、昭和53年７月に５号万場線と併せて、新洲崎JCT ～白川出入口を２号東山線で最初の事業認可を受けて、昭和57年８月に工事着手。昭和61年10月27日に白川出入口までが開通した。

その後、昭和63年４月26日には白川出入口～吹上東出入口（旧吹上出入口）、平成12年12月11日には吹上西出口～四谷入口（西行）、平成13年６月１日には吹上西入口～四谷出口（東行）、平成15年３月29日には四谷出入口～高針JCT（東名阪自動車道上社JCT ～高針JCTと同時開通）と順次開通した。平成23年３月20日の名二環高針JCT ～名古屋南JCTの開通に合わせた高針JCT南渡り連絡路の完成により、２号東山線の全区間が開通した。

１．新洲崎JCT ～白川出入口0.5㎞

（1）　路線の概要

■ 表2-5-1　路線の概要

区　　間	中区名駅２丁目～同区大須１丁目
延　　長	0.5km
設計速度	60km/h（出入口は40km/h）
構　　造	高架式
道路幅	19m
車線数	往復４車線
出入口	白川出入口の２箇所
事業費	1241億円*
工事着手	昭和57年８月
開通日	昭和61年10月27日

*名古屋西JCT ～新洲崎JCT6.8kmの事業費との合計額

この区間は、市道下広井町線及び市道若宮大通の道路中央に本線を高架構造で設置した。この区間の設計の主な特徴としては次の点が挙げられる。

・新洲崎交差点付近の下部構造は、地下の共同溝や地下鉄の将来計画等を考慮した橋脚や基礎形状とした。

・都心環状線と２号東山線が交差する名駅南３丁目交差点の橋脚は、高さ約22mの２層門型鋼製ラーメン構造とした。

（2）　住民要望等への対応

沿線住民により組織された「高速道路公害から健康と生活を守る会」から、環境問題に係る要望があり、また高速道路反対名古屋市民会議から話し合い方式が守られていないという抗議があり、着工を延期する事態もあったが、住民組織と粘り強く折衝を続け、昭和57年８月に本体工事に着手することができた。

２．白川出入口～吹上東出入口2.7㎞

(1)　路線の概要

■ 表2-5-2　路線の概要

区　　間	中区大須１丁目～千種区吹上１丁目
延　　長	2.7km
設計速度	60km/h（出入口は40km/h、JCT渡り線は50km/h、吹上暫定連絡路は30km/h）
構　　造	高架式
道路幅	19m
車線数	往復４車線
出入口	吹上東入口の２箇所
事業費	522億円*
工事着手	昭和59年11月
開通日	昭和63年４月26日 （都心環状線 東別院出口～山王JCT ～新洲崎JCTと同時）

*東別院出口～山王JCT ～新洲崎JCT2.3kmの事業費との合計額

２号東山線は、戦災復興事業により整備された市道若宮大通の道路中央に本線を高架構造で設置した。

この区間では、本線を若宮大通の中央に設置するため、高架構造は都市景観に特段の配慮した形状とした。

なお、都心環状線の完成までの間、５号万場線と３号大高線の接続を目的として、高架構造から半地下構造への移行箇所を利用した吹上暫定連絡路（Uターン路）を設置し、東別院出口～山王JCT ～新洲崎JCTと同時に昭和63年４月26日に開通させた。このことにより都心小ループが完成し、名古屋市の西部方面と南部方面が都市高速道路で初めて結ばれ、名古屋高速道路の利用交通量の増加が大いに図られた。

(2)　設　計

１）　下部工

基礎杭については、杭径1.5m、杭長20 ～ 40mの場所打ちリバース杭を採用した。

２）　上部工

橋脚間隔60mの３径間連続鋼箱桁を標準とした。なお、交差点やJR中央本線付近では長径間の連続鋼床版箱桁を採用した。

３）　景観対策

構造物に次のような景観対策を講じた。

・上部工の鋼箱桁は逆台形とし、鋼箱桁の継ぎ手を溶接継ぎ手とした
・下部工は、標準的なT型橋脚に替え、梁なし２柱式橋脚を採用した（図2-5-1参照）
・コンクリート橋脚を塗装した
・配水管を橋脚柱内に埋め込んだ
・点検用昇降タラップにルーバーを設置した
・平面道路から視認可能な範囲の亜鉛メッキ付属物を塗装した
・出入口擁壁をタイル貼り、化粧型枠とし、塗装により美装化した

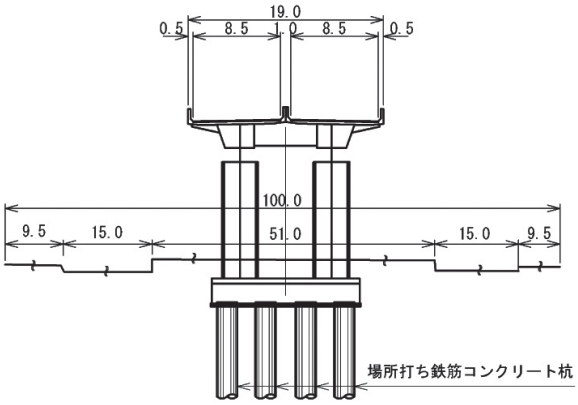


図2-5-1　標準断面図（新洲崎JCT ～白川出入口～吹上東出入口）

なお、これらの対策を特に講じたのは、昭和59年３月に名古屋市都市景観条例が制定されたことに加え、名古屋市長から高架構造と市道若宮大通の街路景観との調和を図るよう要請されたためである。高架下については、名古屋市によってゾーンごとに花の広場、水の広場等の公園が整備された。

このような公社と名古屋市による高架下及び公園の整備に対して、平成元年３月の第２回人間道路会議において、“人と車の調和のとれた道づくり”にふさわしい作品に贈られる「第２回人間道路会議賞特別賞」を公社と名古屋市とが共同受賞した（写真2-5-1参照）。



写真2-5-1　第２回人間道路会議賞特別賞を共同受賞した市道若宮大通区間

（3）　建設工事

１）　下部工

昭和59年11月から下部工事に着手したが、工事区域がすべて若宮大通の公園内であったので、工事区域のフェンスをグリーン色にするなど、公園との調和に配慮しながら施工した。

２）　上部工

市道若宮大通と市道堀田高岳線が交差する丸田町交差点上の上部工については、都心環状線上に設置することになるので、橋長198mの３径間連続鋼床版箱桁で架設した。

３）　暫定連絡路の設置

５号万場線方面から３号大高線方面へ走行するためには、都心環状線が完成しないと直結できない道路計画となっている。しかし、２号東山線白川出入口～吹上東出入口の開通時において、従来の乗継券方式をそのまま適用した場合、かなりの利用交通量（昭和63年推計8,100台/日）が見込まれた上、乗継車両が限定された平面道路を通行することになり、特に吹上ホール交差点付近でかなりの交通渋滞が発生するものと予測された。

このため、都心環状線の全線開通までの暫定措置として、吹上東出入口付近の若宮大通に吹上暫定連絡路の設置を計画し、その設計速度は、道路構造令で定めるCランプ規格の設計速度30km/hとした。

連絡路の設置に係る公安委員会との事前協議においては、他に類のない特殊な道路構造であるとして、道路管理者としての交通安全上の特別の配慮を求められたが、数箇月にわたる検討の上、交通監視施設の設置、黄色樹脂系薄層舗装等の対策案を示すことにより公安委員会の了解が得られた。

また、地元代表への説明会においては、環境対策について要望があったので、２m遮音壁の設置等の対策案を示すことにより地元の了承も得られた。

このような経過を経て設置に至った連絡路の利用交通量は、当初予測の１日当たり8,100台をかなり上回り、平成２年９月には１日当たり約１万4,200台となった。

なお、吹上暫定連絡路は都心環状線が全線開通した平成７年９月に閉鎖した（写真2-5-2参照）。



写真2-5-2　吹上暫定連絡路

（4）　住民要望等への対応

この区間では、都心環状線（新洲崎JCT ～錦橋出口）の建設と同様に、都市計画の事業認可前に、事業の内容、環境対策などを事前に周知した後、昭和58年７月に事業認可を受け、事業説明会を翌年１月に行った。その後中区の若宮大通の環境を守る会や千種区の千石学区高速道路対策協議会等に対する任意説明会等を開催し理解を求めた後、昭和59年９月及び10月に工事説明会を開催した。

工事着手後も地元と折衝を続け、若宮大通の環境を守る会と、防音工事助成、市道若宮大通の歩道拡幅、高架下の整備等について話し合いを重ねた。また、千石学区高速道路対策協議会からは、閉鎖予定であった吹上暫定連絡路東側の若宮大通を横断する道路（旧郡道）を閉鎖しないよう要望があったので、

関係機関と調整を行い、本線の縦断線形を変更し、この横断道路を閉鎖しないこととした。

３．吹上西出入口～四谷出入口3.5㎞

(1)　路線の概要

■ 表2-5-3　路線の概要

区　　間	千種区吹上１丁目～同区鏡池通４丁目
延　　長	3.5km
設計速度	50km/h（出入口は40km/h）
構　　造	半地下式
道路幅	20.9 ～ 28.1m
車線数	往復４車線
出入口	６箇所
事業費	1,600億円
工事着手	平成３年２月
開通日	平成12年12月11日西行き 平成13年６月１日東行き

この区間については、市道若宮大通の道路中央に掘割構造で、また市道鏡ヶ池線の道路中央路面下に半地下構造で設置した。

工事に先立つ道路用地の取得に向けた説明会の開催を契機に反対運動が再燃したので、名古屋市及び公社は、環境影響評価に準じた環境予測を行い、この結果を説明し、沿道環境及び地域分断に配慮した対策を講ずることとして住民との話し合いを進め、平成３年２月に工事に着手した。

なお、沿線には民家が多いため、開削工事は沿線環境に特に配慮して行った。また、高速本体構造物の完成後に、地上部の平面道路の整備工事を行った。

(2)　設　計

吹上西出入口～中道交差点の掘割構造については、U型擁壁構造を標準とした（図2-5-2参照）。

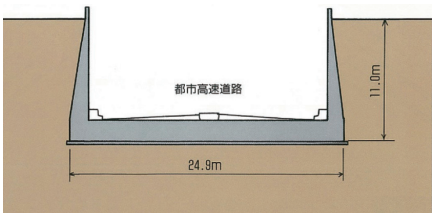


図2-5-2　掘割構造標準断面図（吹上西出入口～中道交差点）

また、中道交差点～四谷出入口の半地下構造については、ストラット付きボックスカルバートを標準とし、交差点部等の区間の道路構造は２連ボックスカルバートとした（図2-5-3参照）。

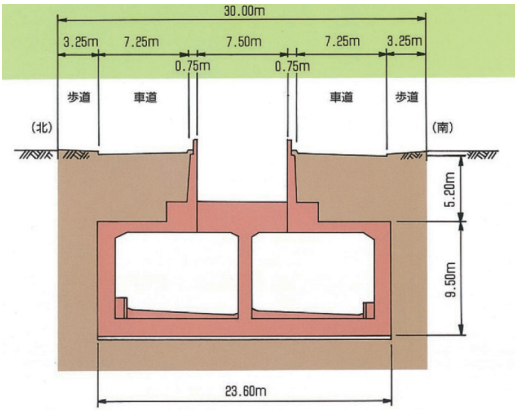


図2-5-3　半地下構造標準断面図（中道交差点～四谷出入口）

この区間では、全国的にも例のない半地下構造物が3.5km続くことになり、従前の道路土工指針や共同溝設計施工指針などがそのまま適用できないため、公社独自に設計要領等を定め、それに基づき、設計した。工事中及び完成時の被圧水による浮上り、温度応力によるコンクリートひび割れなどについては特に留意した。

(3)　用地取得

昭和57年２月に、住宅密集地に新設する市道鏡ヶ池線の中道交差点～青柳町６丁目交差点約370mについて、名古屋市が都市計画事業認可を取得し、説明会を開催した後用地取得に着手したが、地域分断や住環境の悪化を懸念する地元住民組織により、測量や建物調査の立ち入り拒否にあうなど用地取得は難航した。

２号東山線の早期建設のためには、鏡ヶ池線の全線事業化が急務であったことから、名古屋市は昭和59年度に入り青柳町６丁目交差点～田代本通３丁目交差点についても都市計画事業認可を取得した。一方、昭和60年６月に名古屋市と公社が関連街路事業の受委託協定を締結し、以後公社が鏡ヶ池線の用地取得を行うこととなった。

昭和61年度には、名古屋市が田代本通３丁目交差点～四谷通３丁目交差点の最後の都市計画事業認可も取得したので、公社が全線の用地取得を進めることとなった。なお、この事業については平成元年度

からは密接関連道路事業として行われた。

千種区南明町以東は、北側に高く南側に低い緩やかな丘陵地となっており、道路と隣接地との間に高低差が生ずることになるため、公社受託に際してその対応策が課題となっていたが、従前と同様な土地利用が図られるようにするためのすり付け又は嵩上げに伴う擁壁の設置及び目隠し用フェンスの設置を行う費用を補償することで解決した。

（4）　建設工事

１）　掘割構造の施工（吹上西出入口～中道交差点）

市道若宮大通の掘割構造区間の建設工事は、平成３年２月に着手した。高架区間との接続部については、平成７年９月19日の都心環状線の開通を待ち、翌20日に吹上暫定連絡路を閉鎖し建設工事に着手した。

２）　半地下構造の施工（中道交差点～四谷出入口）

工事に先立ち用地取得が必要となる半地下構造区間については、平成４年１月に千種区春岡において工事に着手以降、用地取得の進捗状況に応じて順次着手した。

半地下構造区間の工事は、高架区間と異なり路面下での作業が多く外見からはわかりにくいため、説明をビジュアル化してほしいという要望があり、鏡ヶ池工区の工事説明会から公社として初めてビデオによる工事概要説明を行った。

３）　山崎川のトンネル河川化（田代本通３丁目交差点～鏡池通２丁目交差点）

この区間には、２級河川の山崎川が縦方向に流れており、市道鏡ヶ池線の工事の前にオープン河川の山崎川をトンネル河川に改築する必要があったため、100年確率雨量強度の降水量を考慮した２連のボックスカルバートを設置した（図2-5-4､5参照）。

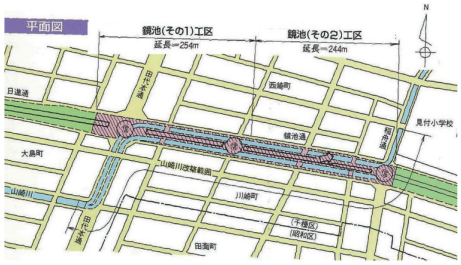


図2-5-4　山崎川トンネル河川化区間

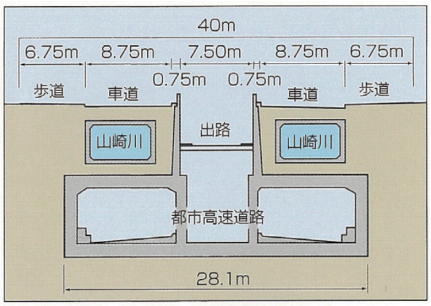


図2-5-5　山崎川トンネル河川化区間断面図

（5）　住民要望等への対応

昭和40年代の高度成長は化石燃料の消費量を著しく増大させ、排ガスなどによる自動車公害に対する住民運動が全国的にも活発となった。

このような状況の中、この地区では、名古屋高速道路が都市計画決定される以前の昭和43年12月に阿由知通鏡ヶ池線反対期成同盟が、続いて鏡ヶ池線東山学区反対期成同盟が結成され、反対決議や要望等の活動が行われていた。

さらに市道鏡ヶ池線の用地取得に向けた昭和57年２月の説明会の開催を契機に、騒音等による沿線環境の悪化、地域分断、立ち退き等を懸念する地域住民の反対運動が活発化した。

このため公社は、名古屋市とともに環境影響評価に準じた環境予測を実施し、平成元年10月に都市計画事業認可の取得、11月には事業説明会の開催を行った。地域住民は、あくまでも正式な環境影響評価を求め、説明会が途中で打切られるなど厳しい状況が続いたが、任意説明会等を開催するなど、住民の理解と協力を得るように努め、平成３年２月に工事に着手した。

(6)　環境対策

この区間は半地下構造を採用したため、次のような環境対策を実施した（図2-5-6参照）。

1）　壁面吸音板の設置

半地下区間では、住居系・商業系の別により設置範囲は異なるが、道路進行左側の管理用通路の横に高さ３m標準の吸音板を設置した。特に住居系の地域では、開口部のストラット上の壁面全部にも吸音板を設置した（写真2-5-3参照）。



写真2-5-3　半地下区間における壁面吸音板の設置

2）　先端改良型遮音壁の設置

住居系の地域では、壁面吸音板に加えさらに開口部高欄上に高さ１mの先端改良型遮音壁を設置した。

3）　低騒音舗装等

この区間の高速道路に低騒音舗装を敷設したほか、平面道路の市道鏡ヶ池線には、低騒音舗装の敷設、低層遮音壁の設置、歩道の緑化等を行った。

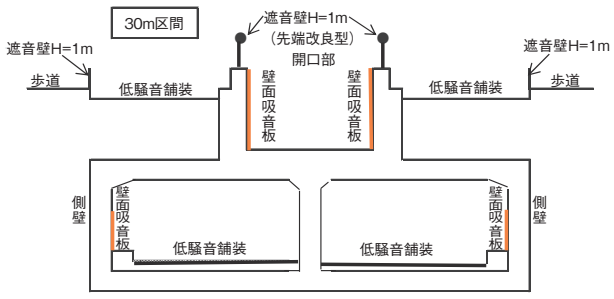


図2-5-6　半地下区間の環境対策

４．四谷出入口～高針JCT3.6㎞

(1)　路線の概要

■ 表2-5-4　路線の概要

区　　間	千種区鏡池通４丁目～名東区猪高町
延　　長	3.6km
設計速度	50km/h（出入口及びJCT渡り線は40km/h）
構　　造	トンネル及び高架式
道路幅等	トンネル内空幅9.75m
	高針料金所の道路幅43.7m
車線数	往復４車線
出入口	高針出入口の２箇所
事業費	1670億円
工事着手	平成８年10月
開通日	平成15年３月29日 （東名阪自動車道上社JCT～高針JCTと同時。高針JCT南渡り線は平成23年３月20日に名二環高針JCTと同時開通）

この区間は、市道鏡ヶ池線区間は開削トンネル構造により、四谷通３丁目交差点西側～新池トンネル坑口は、公園区域の下は名古屋市の使用許可を得て、公園区域以外の用地は公社が買収もしくは区分地上権を設定した。この区間は山岳トンネル構造により、また新池トンネル坑口～名東区高針JCT交差点は公社が用地を買収し高架構造により設置した。

1）　トンネル構造区間

トンネル構造区間のうち、市道鏡ヶ池線区間は幅約30mの開削トンネルを道路幅40mの鏡ヶ池線の地下15～20mに設置した。また、山岳トンネル区間は幅13～14.5m、高さ10～12m、上下線中心離隔30～40mの大断面双設トンネルを、東山公園、住宅地等がある丘陵地の地下５～60mに設置した。

山岳トンネルはNATM（New Austrian Tunneling Method）工法により掘削を進め、緑橋、東山及び新池の３箇所に換気施設を配置した。

なお、公社ではこの開削トンネルと山岳トンネルの二つを併せて、「東山トンネル」と呼んでいる。

2）　高架構造区間

高架構造区間のうち、トンネル坑口～植田川（荒田地区）は２号東山線建設事業と市道荒田線の整備事業で用地買収し、また、植田川～高針JCT交差点（高針地区）は、２号東山線の建設事業と名二環の整備事業により用地買収し、高架構造で設置した。なお、荒田地区は、沿線に民家は少ないものの将来計画を考慮し、高速道路周辺に道路幅18mの市道荒

田線を設置し、また、高針地区は住居系地域であることから、緩衝空間としての環境施設帯を道路側方に設けた。

高針JCT部の高架構造区間については、中部地方建設局、日本道路公団及び公社の三者による協定を締結して事業を進めた。

四谷出入口～高針JCTは平成４年10月に都市計画事業認可を受け、用地買収に着手した。

平成８年10月にトンネル構造区間の立坑工事に、さらに平成10年４月には高架構造区間の橋脚工事に着手し、平成15年３月29日に東名阪自動車道上社JCT ～高針JCTと同時に開通した。

なお、高針JCT南渡り線は、平成23年３月20日に名二環高針JCT ～名古屋南JCTと同時に開通した。

(2)　設　計

この区間は、名古屋高速道路で唯一の大規模な都市内トンネルとなっており、東側の新池トンネル坑口から高架構造に直接接続して名二環高針JCTに接続している。

１）　トンネル構造区間

①構　造

四谷出入口～新池坑口のトンネル区間2.8kmは、開削トンネル構造0.2km及び山岳トンネル構造2.6km（図2-5-7参照）からなる。

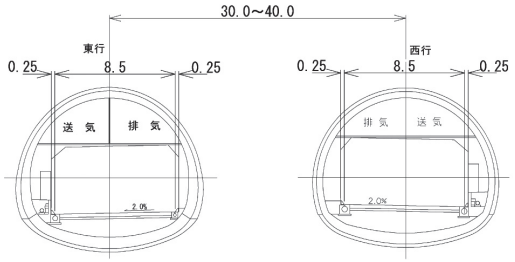


図2-5-7　トンネル構造標準断面図（四谷出入口～新池坑口）

②設計速度

東山トンネル2.8km区間は、半地下構造3.5km区間と接続している。このため、計6.3kmの長さの地下構造が続くことになり、煤煙などにより高架区間と比べて視認性が悪く、また水平（勾配）感覚や速度感覚も低下すること等から、トンネル区間の設計速度は走行安全性に配慮して高架区間より１ランク下げた50km/hとした。

なお、この設計速度を基に環境影響評価が行われ、その結果について沿線に周知された。

③トンネルの防災・換気

東山トンネルは半地下構造区間と接続しているため、防災・換気については平成２年度から、まず公社内部で基本的事項の検討を行った。その後、平成８年度から「高速１号東山トンネル防災・換気検討会」（委員長水野明哲工学院大学教授（当時））を設置し、ハード・ソフト両面からの防災・換気対策を検討した。

東山トンネルの換気については、地形的条件から東山換気所、緑橋換気所及び新池換気所の３換気所が計画された。さらに上記の検討会による検討結果を踏まえ、坑口からの排ガス漏れ出しを防ぐため、坑口部の排気量を付加する排気傾向型横流換気方式を採用した。

その後、平成31年２月の東山トンネル天井板撤去工事の際に、ジェットファン付集中排気式縦流換気方式へ変更した。

トンネル防災等級は、東山トンネル区間はAA級、半地下構造区間の春岡付近はA等級とした（図2-5-8､9参照）。

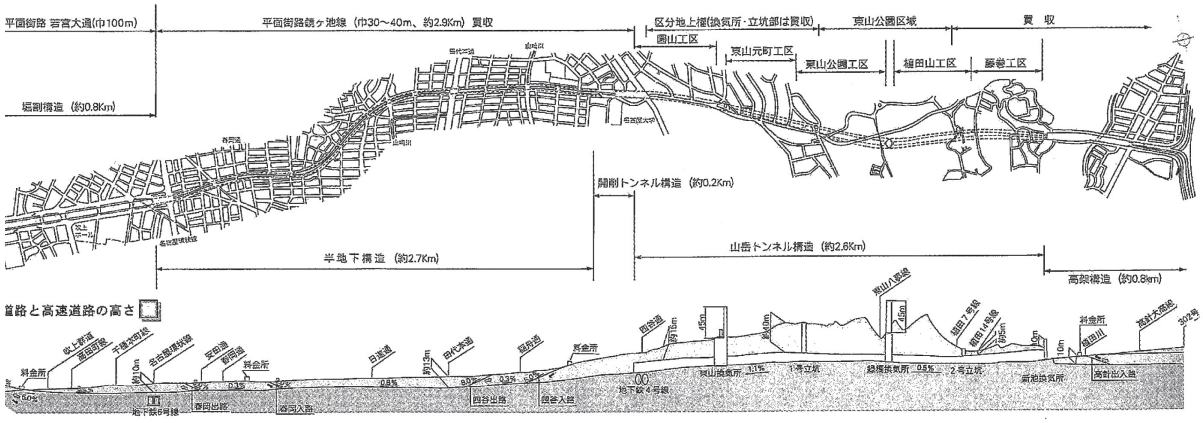


図2-5-8　東山トンネル概要図

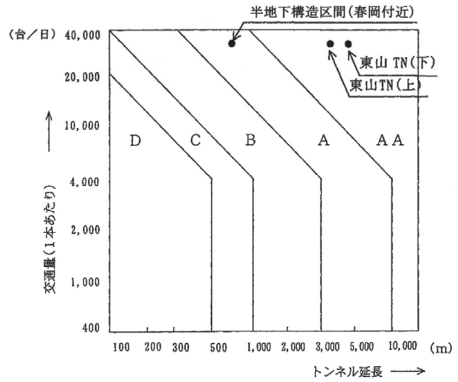


図2-5-9　トンネル防災等級

なお、トンネル及び半地下区間の非常用施設については、道路進行方向左側に防災用避難通路兼管理用通路及び非常用施設を配置し（図2-5-10参照）、両区間を一体として管理できるようにした。

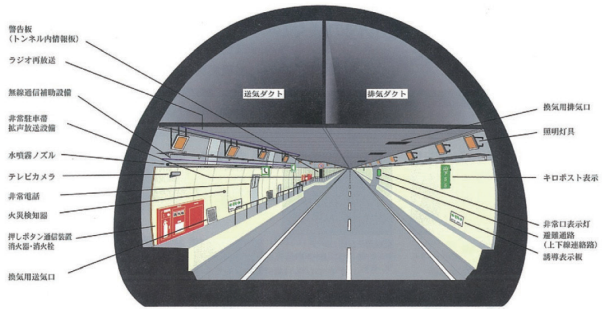


図2-5-10　東山トンネルの非常用施設配置（開通当初）

④NATM工法の採用

東山トンネルは、全国的にも施工実績が少ない大断面トンネルであったことから、トンネル工法について専門家の意見を取り入れながら種々検討した。その結果、地表面上に与える影響が少なく最も経済的なNATM工法を採用した。

⑤トンネル内の舗装等

トンネル内の舗装は、四谷出入口の半地下構造区間から手前100mは半地下区間から連続した低騒音舗装を、新池トンネル坑口から手前100mは安全を考慮して白色系骨材を使用したコンポジット舗装（排水性舗装とコンクリート舗装の二重構造）を採用し、トンネル坑口の騒音対策に努めた。トンネル坑口以外の区間は、連続鉄筋工法によるコンクリート舗装を採用した。

道路照明の良好な輝度が得られるように、トンネル道路進行方向の右側のコンクリート壁面にはセラミック系無溶剤塗料を施し、左側壁面には白色系のテフロン加工の鋼板を設置し、トンネル内を明るくした。

また、送気・排気ダクト用天井PC板が落下しないよう、覆工材にワイヤーロープを直接取り付け、フェールセーフ（二重の安全対策）を図った。

２）　高架構造区間

新池坑口～高針JCTの高架構造区間の設計については、平成７年の阪神・淡路大震災により改定された道路橋示方書（平成８年）と公社の耐震設計基準（平成10年）等を適用した。

①下部工

鋼製橋脚とRC橋脚を採用し、基礎杭は杭径1.2m、杭長10～20mの場所打ちベノト杭を採用した。

なお、名二環と渡り線で接続する箇所の橋脚基礎については、NEXCO中日本と協議し、名二環と一体となる構造とした。

②上部工

トンネル坑口から250m区間は高針料金所区間となることから、10径間連続PC中空床版を採用し、また料金所を除く区間は平均橋脚間隔50mの連続鋼箱桁を採用した。

鋼桁の色彩は、自然の緑豊かな背景色と違和感がないようにするとともに、２号東山線のPC桁の色と名二環の鋼桁の色との連続性等を考慮し、白色系で淡い黄緑色のペールグリーンイエロー（公社名はスプルースホワイト）を採用した。

(3)　用地取得

１）　トンネル構造区間

ア．園山、東山元町地区

トンネル構造区間は、丘陵地に位置する東山公園とマンションや大規模な住宅等が建ち並ぶ閑静な住宅地域の地下を通過しており、公園区域と用地買収した東山換気所を除く用地については、区分地上権の設定により対応した。用地交渉に当たり、地元住民からは、阪神・淡路大震災級の大規模地震が発生した際の不安や東山換気所からの排気ガス、地下水枯渇による立木等への影響についての懸念が示された。また、マンションについては、入居者全員の同意が得られなければ契約締結に至らないという問題もあったため、関係各部によるプロジェクトチームを編成し、地権者の方々の理解と協力を得るための話し合いを重ね、時間は要したが平成11年度に用地取得等を完了することができた。

なお、園山地区の用地取得等の面積は8,986㎡、建物移転補償は１戸、また東山元町地区の用地取得等の面積は１万4,973㎡であった。

イ．藤巻地区

この地区もトンネル構造区間ではあるが、東山公園事業と競合したため、区分地上権の設定ではなく用地取得により対応した。公園事業と一体となって行うほうが効率的であるため、高速道路と重複する区域については、平成７年度に名古屋市が事業認可を取得し、平成４年度に既に事業認可を得ていた公社が、東山公園区域の用地取得を名古屋市より受託し公園事業と一体で行ったが、用地取得は難航した。この地区の住民からは、用地取得ではなく区分地上権の設定で足りるとして、用地交渉を拒否されるとともに、公園事業についても、高速道路関連区域のみの事業化では公園の全体的整備にはならないと反対されるなど、事業そのものに対する理解を得ることが難しい状況にあった。このため、公社は、平成９年度に関係各部によるプロジェクトチームを編成して用地交渉に臨み、公社職員が度重なる訪問等を行った結果、ようやく事業に対する地元の理解と協力が得られるに至り、平成４年度に現地入りして以来８年を経た平成12年度に用地取得を完了することができた。

なお、この地区での用地取得面積は１万5,583㎡、建物移転補償は８戸であった。

２）　高架構造区間

ア．荒田地区

この地区では区画整理事業が予定されていたが、事業時期の調整が困難なことから、平成４年度に、高速道路に平行する平面道路の市道荒田線の整備が区画整理事業に先行して事業化された。荒田線は道路幅18mで、そのうち公社が６m、市が８m、残り４mを区画整理事業で負担することとなったが、用地取得については、公社単独買収区間と併せて荒田線の区間についても公社が名古屋市から受託して行った。

なお、公社単独買収区間の用地取得面積は9,072㎡、建物移転補償戸数は３戸であった。

イ．高針地区

この地区の大半の用地は、高針JCTの予定地として名古屋市土地開発公社により先行取得が行われていたが、平成10年度に都市計画道路事業の事業認可を名古屋市が取得したことから、公社が名古屋市と受託協定を締結し、残りの用地の取得を行った。地権者の移転先の確保は難航したが、平成12年度に用地取得を完了した。

なお、この地区の用地取得面積は１万6,095㎡、

建物移転補償戸数は７戸であった。

(4) 建設工事

１） トンネル構造区間

①トンネル工事

東山トンネルの山岳トンネルは、延長2.6km、掘削断面120 ～ 140㎡の双設トンネルで、施工に当たっては、「東山トンネルに係わる技術委員会」（委員長川本眺万愛知工業大学教授･名古屋大学名誉教授）を設置し、施工の進捗に伴って得られた知見や試験施工の結果を踏まえた助言を受けながら、NATM工法で工事を進めた。

掘削については、機械掘削による上半先進ショートベンチカット工法を採用するとともに、地形・地質、周辺環境等の施工条件に応じた各種の補助工法を用いた。

東山トンネル工事は、園山、東山元町、東山公園、植田山及び藤巻の５工区に分けて施工し､四谷立坑、１号立坑、２号立坑の三つの立坑から、東山換気所、緑橋換気所及び新池換気所に到達するように掘削した（前掲図2-5-8参照）。

２） 高架構造区間

東山トンネル東側の坑口から高針JCTまでの荒田・高針地区の高架工事は、公社が直接施工し、JCT渡り線の工事の一部は、中部地方建設局へ委託して施工した。なお、道路標識、舗装、遮音壁及び高架裏面吸音板等の工事はすべて公社が行った。

また、荒田工区のうち、本線集約料金所を設置する箇所は、上下線一体構造のため、道路幅が約45mと非常に広い。そのため、上部工についてはたわみの少ないPC10径間連続中空床版桁を採用し、各径間ごとに分割して施工した。

(5) 施設工事

２号東山線の平成15年３月の開通に併せて、高針本線集約料金所や換気所などの施設を整備した。

１） 高針本線集約料金所

東山トンネル坑口の直前に位置する高針本線集約料金所については、周囲の景観に特に配慮し、特徴的な色彩と形状を持つ上屋構造とした（写真2-5-4参照）。



写真2-5-4　高針本線集約料金所

また、高針本線集約料金所の高架下には、受電所、電気・機械維持補修基地、雪氷基地とともに料金所休養室を整備した。

２） 換気所

東山トンネルには、換気区間ごとに東山、緑橋及び新池の計３箇所の換気所を設けた。

①東山換気所（表2-5-5、写真2-5-5参照）

■ 表2-5-5　東山換気所建物概要

敷地面積	2,949.61㎡
建築面積	238.36㎡
延べ床面積	9,767.60㎡
換気塔高さ	45.00m
地下深さ	36.00m
工事費	70億円
工期	平成９年11月～平成15年３月



写真2-5-5　東山換気所

設　計

地上高45mの換気塔を有する東山換気所は、風致地区内の閑静な住宅地に位置するため、換気塔以外

は地下構造物とした。45mの換気塔については視覚的な圧迫感を軽減するため縦ラインを強調し、換気所周辺には植栽を施し、市道の街園として一体的に形成することにより、周囲の景観との調和を図った。

工　事

換気塔以外の施設はすべて地下の工事になるため、７段の切梁を設ける山留壁のオープンカット工法により行い、換気塔の外壁については花崗岩打込みの石質パネルをクレーンにより吊り上げるカーテンウォール工法で施工した。

②緑橋換気所（表2-5-6、写真2-5-6参照）

■ 表2-5-6　緑橋換気所建物概要

敷地面積	7,422.25㎡
建設面積	2,220.87㎡
延べ床面積	13,332.76㎡
換気塔高さ	45.00m
地下深さ	45.00m
工事費	90億円
工期	平成８年２月～平成15年３月



写真2-5-6　緑橋換気所

設　計

地上高45mの換気塔を有する緑橋換気所は、東山公園区域内の丘陵地に位置するため、壁面及び屋上の緑化を施して周辺環境との調和を図った。

工　事

躯体工事は仮設の切梁支保工を設けることなく、建物本体を山留支保工として利用しながら上階から下階へと順次掘削と躯体の構築を繰り返していく逆打ち工法で施工した。

③新池換気所（表2-5-7、写真2-5-7参照）

■ 表2-5-7　新池換気所建物概要

敷地面積	502.61㎡
延べ床面積	1,055.71㎡
換気塔高さ	6.50m
地下深さ	19.66m
工事費	3.5億円
工期	平成10年７月～平成15年３月

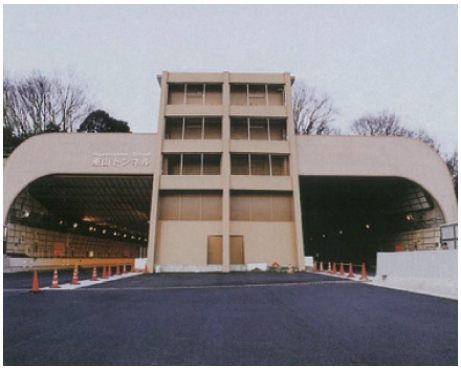


写真2-5-7　新池換気所

設　計

トンネル坑口に設置する新池換気所は、東山公園区域の東側の丘陵地に位置するため、坑口と一体となった換気塔に丸みを付けて柔らかみを持たせた。また、換気塔及び坑口の上部には緑化を施すとともに盛土し、緑豊かな周囲の景観との調和を図った。

工　事

新池換気所側からトンネル掘削工事を行うため、建物全体の内、高速道路となる地下２階の躯体工事までを先行し、トンネル掘削工事の完了後に地上部分の躯体の仕上げ工事を行った。

３）　交通管制システム

半地下・地下構造の２号東山線の開通に合わせ、AA級の東山トンネル内の火災や事故を迅速に処理し、お客様の避難誘導を適切に行うためのトンネル防災システムを構築し、緑橋換気所内に施設管制室を設置した。

なお、当初のトンネル防災システムについては、

黒川交通管制室と緑橋施設管制室で機能を分担していたが、平成23年度からは黒川交通管制室に一元化した。

(6)　住民要望等への対応

四谷出入口～高針JCTに相当する区間は、昭和44年度にまとめられた当初の路線計画では、市道若宮大通を東進し広小路通に出て、東名高速名古屋ICに接続することになっていた。

昭和45年の都市計画決定時に、市道名古屋環状線以東は保留されたが、その後、名古屋市議会の了承を得て地元調整が進められ、昭和48年１月に、保留されていた市道名古屋環状線以東が都市計画決定された。

しかし､同年４月の市長選挙で本山市長に交代し、名古屋都市高速道路計画を総合的に見直すこととなった。本山市長は、昭和50年５月に名古屋都市高速道路検討素案を、また翌年２月には名古屋都市高速道路計画変更原案の概要書を発表し、市道名古屋環状線以東については東山公園をトンネルで進み、高針で名二環に接続するルートを提案した。

これらの動きに対し、昭和50年10月、藤巻町に静かな環境を守り高速道路に反対する会（静環会）が発足し、東山公園一帯の緑地保全をはじめとする環境問題についての請願等がなされた。こうしたことを踏まえ、昭和51年６月に、名古屋市議会建設環境部会において千種区鏡池通４丁目以東の都市計画を留保することとされた。

その後昭和53年３月に、公社において気流動態調査及び拡散実験を実施し、地元住民を対象とした説明会を開催する一方、名古屋市と静環会との間で環境問題等について話し合いを重ねた。この結果、地元住民の理解と協力が得られたので平成２年２月に、公社理事長から愛知県知事及び名古屋市長に対し、留保区間の計画推進について依頼し、都市計画手続きが再開され、平成３年８月にこの区間が都市計画された。

千種区鏡池通４丁目以東の区間については、昭和63年度に学識経験者等による「東山トンネル（仮称）に係わる大気拡散に関する調査研究委員会」（委員長竹内清秀日本気象協会常務理事）を設置し、地形を考慮した大気拡散手法について、模型実験を行いながら詳細な検討を進めた。この検討結果をもとに、平成２年に都市計画決定の手続きと併行して環境影響評価が行われ、公社はこれらを踏まえながら環境対策を実施した。

５．高針JCTの名二環渡り線

■ 表2-5-8　渡り線の概要

区　　間	名東区牧の原～名東区猪高町
構　　造	高架式
設計速度	40km/h
車線数	１車線
工事着手	平成11年４月
開通日	平成23年３月20日 （名二環高針JCT ～名古屋南JCTと同時）

２号東山線と名二環との南渡り線は、平成23年３月20日に開通した。同時に開通した名二環東南部（高針JCT ～名古屋南JCT間）と連携して、通過交通と流出入交通とを円滑に分散させる重要な役割を果たすものである。

高針JCT部の高架構造区間については、平成10年８月に締結した中部地方建設局、日本道路公団及び公社の三者による協定等に基づき、事業を進めた。なお、渡り線のうち、Cランプを中部地方建設局に、Dランプ下部工を日本道路公団にそれぞれ委託し、Dランプ上部工を公社にて施工した。

第６節　高速11号小牧線8.2㎞

11号小牧線は、楠JCT（名二環・１号楠線）から小牧ICまでを結ぶ延長8.2kmの高架一層式の路線である。

この路線は、名古屋都心部及びその周辺と小牧・犬山方面とを小牧IC（東名･名神高速道路）で結び、名二環と一体となって都市交通の円滑化を図り、名古屋都市圏の社会経済活動を支える重要な役割を担っている。

平成６年２月に環境影響評価を踏まえた都市計画の決定（都市計画道路名は名濃道路）、同年11月に整備計画への組入れ、同年12月に都市計画事業認可を受けた。

平成８年１月に工事に着手し、平成13年３月10日に楠JCT ～小牧南出入口5.4km、同年10月19日に小牧南出入口～小牧IC2.8km、さらに平成14年４月24日に小牧北入口が完成し、11号小牧線の全線が開通した。

(1)　路線の概要

■ 表2-6-1　路線の概要

区　　間	北区大我麻町～小牧市大字村中
延　　長	8.2km
設計速度	80km/h（出入口及びJCT渡り線は40km/h）
構　　造	高架式
道路幅	26m
車線数	往復４車線
出入口	10箇所
事業費	1700億円
工事着手	平成８年１月
開通日	平成13年３月10日 楠JCT ～小牧南出入口 平成13年10月19日 小牧南出入口～小牧IC 平成14年４月24日 小牧北入口

上下線分離構造の11号小牧線は、道路幅40～45mの一般国道41号の道路中央に高架構造で設置した（写真2-6-1参照）。道路沿線の状況は、工業・準工業系がほとんどだが、一部区間は住居系と田園地域（市街化調整区域）となっている。



写真2-6-1　上下線分離構造の11号小牧線

11号小牧線の建設工事は、名古屋市内～豊山町内の一般国道41号共同溝工事と同時施工となり、豊山町豊場交差点（県道春日井稲沢線）から北側6.5kmの工事は公社が直接行い、南側1.7kmのうち下部工、上部工及び床版工事は中部地方建設局に委託して行った。なお、公社は北側6.5kmにおいて豊場交差点～中江川1.9kmの共同溝工事を受託した。

(2)　設　計

11号小牧線は、名古屋高速道路として初めての道路構造令第２種第１級の道路であり、設計速度は80km/hである。

11号小牧線の設計は、当初、平成５年の道路橋示方書等に基づいて行っていたが、工事発注直後の平成７年１月に阪神・淡路大震災が発生したため、公社は、同年７月の建設省通知「橋、高架の道路等の新設及び補強に係る当面の措置について」に基づき、11号小牧線の耐震設計マニュアルを新たに作成し、上部工、下部工とも設計の見直しを行った。

１）　11号小牧線の設計上の特徴

①基礎杭

杭径1.5m又は２m、杭長15 ～ 20mの場所打ち杭（リバース杭及びベノト杭）を標準（図2-6-1参照）としたが、名古屋市中央卸売市場北部市場のアンダーパス（市場から国道への地下道路）付近は連続地中壁基礎を、また小牧IC付近はケーソン基礎を採用した。

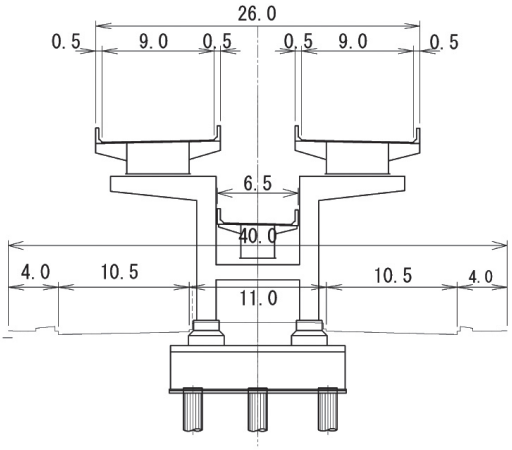


図2-6-1　標準断面図

②下部工

当初設計ではコンクリート橋脚を約10%計画していたが、設計を見直し、すべて鋼製橋脚とした。なお、鋼製橋脚についてはコスト縮減のため直接定着方式のアンカーボルトを標準とした。

③上部工

橋脚間隔50～60mの３～４径間連続鋼箱桁を標準とし、交差点部及びJCT部では連続鋼床版箱桁と橋脚との剛結構造を採用した。

④道路案内標識等

道路案内標識の設置位置は11号小牧線の設計速度を80km/hとしたことを考慮して、これまでの設計速度60km/hの場合と同様の出口分岐手前30m、200m、400m、600m、800m（ただし400mは道路情報板、800mは右側出口のみ）の地点に、さらに1000mの地点を追加した。

２）　耐震設計の変更点

耐震設計上は次の変更を実施した。

・鋼製支承をすべてゴム支承に変更
・PCケーブルによる落橋防止装置を新設
・鋼製橋脚柱を板厚変化のない断面に統一
・橋脚基礎フーチングにせん断鉄筋を増設

(3)　用地取得

11号小牧線については、平成８年11月に都市計画を変更し、名神高速道路に接続する連絡路の料金所の位置を変更した。このことにより、新たに橋脚を建設するための用地の取得が必要となったが、この用地の地権者は橋脚部以外の土地について権原を残したいという意向が強かったため、橋脚及びその周囲管理幅２mの土地以外については、地上権の設定により解決を図った。

この地区における用地取得面積は5,087㎡、建物移転補償戸数は３戸であった。

(4)　建　設

１）　下部工

基礎について、楠JCT～中江川では、橋脚の下の共同溝との同時施工を考慮した杭基礎により、比較的浅い深度に洪積砂礫層が厚く存在していた中江川～小牧IC南側では、直接基礎により施工した。

また、豊山町区間のうち、豊場交差点～中江川は薄い沖積層の下にN値が30以上のよく締まった玉石及び礫の多く混じる洪積砂礫層が存在したので、公社で初めて全周回転式オールケーシング工法によるベノト杭により施工した。

２）　上部工

①東名高速道路上の送り出し架設

小牧IC東側の東名高速道路上の３径間連続鋼床版箱桁の架設は、東名高速道路を夜間通行止めにし、キャタピラ式スライド装置とツインジャッキを用いた送り出し架設工法により行った。

②大山川上の張り出し架設

一級河川大山川を渡る３径間連続鋼床版箱桁（橋長325m、中央径間134m）は、上下線一体構造で高架部に大山川料金所を設置するため、その総幅員が26.8m～35.3mと広くなることから、中央径間の架設は、トラベラークレーンを用い、両側より１ブロックずつ張り出して架設する工法により行った。

３）　舗装工

①コンクリート床版の橋面防水処理

舗装敷設前に行うコンクリート床版の橋面防水処理については、施工目地に加え床版上面の引張り力が作用する付近にも施工した。

②低騒音舗装

環境面に特に配慮するため、走行時の騒音を軽減させる効果のある低騒音舗装（排水性舗装）を、高架区間としては公社で初めて11号小牧線の豊山高層住宅地区で採用した。

４）　開通時期

11号小牧線は平成８年１月に工事着手したが、小牧ICに接続する連絡路の用地取得等が遅延したため、連絡路のアンダーボックスの増設工事の完了が遅れた。このため、小牧ICと接続する連絡路の工事が完了した後に小牧北入口の工事を行うこととし、次の３段階に分けて開通させた。

①楠JCT～小牧南出入口（5.4km）
　平成13年３月10日開通
②小牧南出入口～小牧IC（2.8km）
　平成13年10月19日開通
③小牧北入口
　平成14年４月24日開通

(5)　施設工事

料金所については豊山南出口、豊山南入口、豊山北入口、小牧南入口、堀の内入口及び小牧北入口に一般料金所を設置し、小牧及び大山川に本線集約料金所を設置した。

なお、高架上に設置した大山川料金所の休養室については、道路交通による振動の影響が懸念されたため、建物の床と高速道路の床版との間に制震装置を設置し、労働環境の向上を図った。

(6)　住民要望等への対応

11号小牧線は、平成６年12月の都市計画事業認可を得て平成７年１月に事業説明会及び工事説明会を開催し、事業や工事の内容を沿線住民に周知した。個別の住民要望はあったものの建設自体に対する反対はなく、地元の理解と協力によりスムーズに工事を行うことができた。

(7)　環境対策

平成６年度に都市計画手続きと併せて環境影響評価が行われ、大気については環境保全目標を達成できると評価されたが、騒音については一部の地点で計画路線からの騒音が環境保全目標を達成できないため、環境保全目標を達成できるよう高速道路に遮音壁を設置する等の適切な環境保全対策を講ずることが求められたため、建設に当たっては、この環境影響評価の結果を尊重し事業を進めた。

高速道路の騒音対策としては、沿線に住居が存在する区間では壁高欄上に高さ１mの遮音壁を設置した。豊山地区にある県住宅供給公社豊山第一住宅の高層住宅と近接している区間では、環境影響評価で求められた環境保全目標を達成するため、沿線約300mにおいて高欄上に上段部を曲面とした高さ４m（路面からは5.15m）の特殊遮音壁（写真2-6-2参照）を、また中央分離帯上に高さ２mの遮音壁の設置と低騒音舗装の敷設を行った。



写真2-6-2　豊山地区の特殊遮音壁

さらに、夜間の騒音レベルが防音工事助成要綱の助成適用要件に該当する住居に対しては、要綱に基づき騒音対策工事を行った。

なお、この区間の平面道路の一般国道41号の騒音対策については、低騒音舗装の敷設と住居等が存在する箇所での低層遮音壁の設置が行われた。

また、沿線の環境状況を把握する目的で、騒音及び大気（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）のモニタリングポストを名古屋市北区新沼町に公社が設置した。なお、この施設は名古屋市が管理している。

第７節　高速16号一宮線8.9㎞

16号一宮線は、清洲JCT（名二環・６号清須線）と一宮市中心部（一般国道155号）とを結ぶ延長8.9㎞の高架一層式の路線であり、名神高速道路とは一宮ICで接続している。

この路線は、名古屋市及びその周辺と一宮・岐阜方面を結び、名二環と一体となって都市交通の円滑化を図り、名古屋都市圏の社会経済活動を支える重要な役割を担っている。

16号一宮線は、環境影響評価を踏まえて平成８年11月に都市計画決定（都市計画道路名は名岐道路）され、その後、平成９年３月に整備計画の変更許可、同年12月に都市計画の事業認可を受け、平成10年２月に建設工事に着工し、愛知万博開催直前の平成17年２月11日に全線開通した。

(1)　路線の概要

■ 表2-7-1　路線の概要

区　　間	清須市朝日～一宮市緑４丁目
延　　長	8.9km
設計速度	80km/h（出入口及びJCT渡り線は40km/h）
構　　造	高架式
道路幅	20.25m
車線数	往復４車線
出入口	10箇所
事業費	1460億円
工事着手	平成10年２月
開通日	平成17年２月11日

16号一宮線は、上下線一体構造を標準として、一般国道22号の道路中央に高架構造で設置した。

(2)　設　計

16号一宮線は、道路構造令第２種第１級の道路であり、道路幅は20.25m（図2-7-1参照）、設計速度は80km/hである。この路線の設計については、阪神・淡路大震災を踏まえて耐震設計等の見直しが行われた平成８年の道路橋示方書等と、これをもとに改訂・制定した公社の設計基準・要領を適用した。

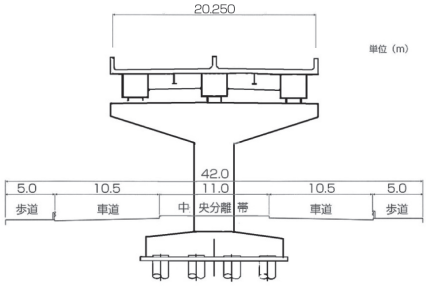


図2-7-1　道路横断面図（16号一宮線）

１）　下部工

耐震性の確保及びコスト縮減の観点から、ラーメン構造によるコンクリート橋脚を標準とした（写真2-7-1参照）。



写真2-7-1　16号一宮線の橋脚

コンクリート橋脚については、平成８年の道路橋示方書に準拠し、最小鉄筋量、帯鉄筋のフック形状、スターラップの間隔、鉄筋の曲げ形状等の構造細目を定めたことにより、配筋が従前の路線よりも密になった。

なお、河川、交差点部、料金所等では鋼製橋脚を採用した。

２）　上部工

橋脚間隔45mの連続非合成鋼鈑桁を標準としたが、交差点等径間が長くなる箇所では、設計の合理化により材片の数を減らし、２箱桁の連続非合成鋼箱桁を採用した。

(3)　用地取得

１）　一宮IC部

16号一宮線の建設に際し必要となった用地は、名神高速道路一宮ICとの連絡路の設置に要する一般国道22号の西側、東側及び一宮IC内の３箇所の用地で、用地取得面積は3,402㎡、建物移転補償戸数は１戸であった。

なお、この地域の住民は、すでに名神高速道路一宮IC及び一般国道22号の建設の際に、また近年では名神高速道路尾張一宮パーキングエリアの建設及び青木川の改修等の際に大規模な用地買収を経験しており、またそのすべての用地交渉が一括集団交渉で行われてきたという歴史を有していた。

さらに地権者の大多数は農業従事者であり、地域の結束には強いものがあった。それ以前の用地交渉を主導した地域のリーダーが多数残っており、公社との集団交渉の際に一般国道22号の西側及び東側の用地を一括して買い取って欲しいという強い要求がなされた。

一方、若い世代の一部には集団交渉ではなく個別交渉を希望する地権者が現れ、買収交渉は困難を極めた。

しかしながら、昼間は個別交渉を、夜間は集団交渉を重ねることにより双方との信頼関係を構築し、最後の調印は一括で行うことができた。平成11年度に用地測量を開始し、平成14年度に用地取得が完了した。

２）　一場中小田井線

県道163号一場中小田井線下之郷交差点改良事業をすでに愛知県が実施中であったが、平成15年度以降の用地取得及び工事については、高速道路工事の実施に必要な附帯工事を公社が密接関連道路事業により実施することとなり、平成15年度から平成16年度にかけ、567㎡の用地取得、６戸の建物移転補償を行った。

（4）　建設工事

１）　下部工

①盤下げ工事

16号一宮線を設置する一般国道22号の清洲JCTから一宮IC手前の区間は、国道本線が側道より0.8～2.8mかさ上げされていたので、本体工事に先立ち路面を側道と同じ高さにする盤下げ工事を行った。

②橋脚梁支保工の夜間一括架設

二柱式のコンクリート橋脚梁施工の際の一般国道22号の車線規制の軽減を図るため、橋脚梁支保工（写真2-7-2参照）を工事区域内で組み立て、交通量の少ない夜間に一括で架設した。



写真2-7-2　橋脚梁支保工

③PC橋脚の試験施工

阪神・淡路大震災以後、構造部材の強度を向上させると同時に変形性能を高めて大地震にも耐えられる構造を目指し、一宮IC連絡路の橋脚については橋脚柱部の鉛直方向にプレストレスを導入したPC橋脚で試験的に施工した。

このPC橋脚は、「プレストレストコンクリート橋脚の耐震設計ガイドライン」（プレストレストコンクリート技術協会）に基づき設計したもので、橋脚柱部を中空構造にしてコスト縮減を図った。

２）　上部工

①橋脚梁の一括架設

鋼製橋脚の梁部分については、工事区域内で昼間に部材の組立、溶接及び塗装を行った後、大型クレーンを使用して夜間一括架設（写真2-7-3参照）を行い、通行規制の軽減を図った。



写真2-7-3　橋脚梁の架設準備（昼間）



写真2-7-4　16号一宮線一宮IC料金所

②青木川上の桁架設

青木川を跨ぐ桁の架設については、大型クレーン２台で相吊り一括架設を行った後、横取りと降下を行った。

架設後､主桁を所定の位置まで横取りと降下させ、高速道路橋面上に設置した小型のクレーンを用い、横桁と鋼床版を架設した。

③名神高速道路横断部上の送り出し架設

名神高速道路横断部上の架設は、名神高速道路の集中工事に伴う通行止めの期間に合わせ、平成15年５月31日から６月１日にかけ、エンドレスキャリーを用いた送り出し工法で架設した。

④工事の委託施工

清洲JCT ～北名古屋市中之郷南交差点（県道春日井稲沢線）2.3kmについての設計は公社が行い、下部工から床版工事までを中部地方整備局に委託して施工した。

(5)　施設工事

１）　料金所施設

16号一宮線の料金所の特徴点としては、名二環からの流入交通を考慮してすべての北行出口に料金所を設置したことが挙げられる。

このため、16号一宮線には西春入口、一宮東入口及び一宮中入口の入口料金所のほか、西春出口、一宮南出口及び一宮東出口に出口料金所を設置した。

また、一宮IC料金所（写真2-7-4参照）では、名神高速道路の料金も合併収受し、接続するブース等をNEXCO仕様で整備した。

２）　電気・通信設備

平成17年２月17日の中部国際空港（セントレア）の開港及び同年３月25日～ ９月25日の愛知万博の開催に合わせて、名古屋高速道路全線にわたりETCシステムを整備した。

(6)　住民要望等への対応

16号一宮線については、平成９年12月に都市計画事業認可を取得し、事業説明会を平成10年１月から２月にかけて６会場で実施し、さらに工事説明会を平成12年７月から８月にかけて８地区において行った。工事説明会においては、工事による騒音･振動に対する質問のほか、通行形態の変更に伴う代替施設（横断歩道橋）の設置、高速道路からの排水に伴う水路の増強等地域に密着した要望等が多く出された。

平成14年10月に、国道工事環境対策協議会（その後、名岐道路対策協議会に名称変更）が沿線住民により組織され、平成16年11月に、話し合いの場を設けるよう要請がなされるとともに、主に次の６点について要望がなされた。

・電波障害対策
・モニタリングポストの設置
・事後調査の実施
・資産価値下落対策
・防音工事助成
・日照補償

国道に関する要望も含まれていたことから、公社

は中部地方整備局等と連携を図り、数回にわたって協議会と話し合いを行い要望に対応した。

また、開通後の平成18年８月に、再度話し合いの場の設置を要請されるとともに、日照・騒音調査などについて要望がなされたので、公社は愛知国道事務所と連携しながらこれらについても対応した。

(7)　環境対策

平成８年度に都市計画手続きと併せて実施された環境影響評価においては、大気、騒音及び振動について環境保全目標を達成できると評価されているが、より沿道環境の保全を図るため、次のような対策を講じながら事業を進めた。

騒音対策としては、沿線に住居が存在する区間の壁高欄上に高さ１mの遮音壁を設置した。さらに、夜間の騒音レベルが助成要件に該当する住居に対する防音工事助成を行った。

また、平面道路の一般国道22号については、低騒音舗装の敷設と沿線に住居等が存在する箇所における低層遮音壁の設置が行われた。

第８節　高速６号清須線7.0km

６号清須線は、明道町JCT（都心環状線）と清洲JCT（名二環・16号一宮線）とを結ぶ延長7.0㎞の高架一層式の路線である。

この路線は、名古屋都心部と愛知県北西部・岐阜方面を結び、さらに中部国際空港、名古屋港などの物流拠点につながる名古屋都市圏の社会活動を支える重要な路線である。

昭和45年９月に都市計画決定され、同年12月には整備計画の許可が得られた。しかしながら、昭和51年11月の第１回目の大きな都市計画変更を受け、当面は都心環状線、１号楠線、２号東山線、３号大高線及び５号万場線の整備を優先することとなり、昭和52年５月の第１回整備計画変更により、４号東海線とともに整備計画から削除された。

その後、明道町出入口の増設に伴う線形の変更等により、平成６年９月に環境影響評価が行われるとともに都市計画変更が行われ、平成８年１月に地震対策費の追加等による全体事業費の見直しとともに、第５回整備計画変更が行われた際に、６号清須線は整備計画に再び組み入れられることになった。

６号清須線の建設は、平成８年３月の都市計画事業認可を受け、用地買収と支障物件移設に、さらに平成12年10月には本体工事に着手し、平成19年12月９日に全線開通した。

(1)　路線の概要

■ 表2-8-1　路線の概要

区　　間	西区那古野２丁目～清須市朝日
延　　長	7.0km
設計速度	60km/h（出入口は40km/h、明道町JCT渡り線は50km/h、清洲JCT渡り線は40km/h）
構　　造	高架式
道路幅	19m（一部18m）
車線数	往復４車線
出入口	８箇所
事業費	1330億円
工事着手	平成12年10月
開通日	平成19年12月９日

６号清須線は、市道江川線の明道町交差点から北

上し、庄内通３丁目交差点を西側方向へカーブして市道新名西橋線を西進し、堀越交差点から一級河川庄内川を渡河する新名西橋の下流側を通過し、清須市朝日交差点に至る路線である。一部区間を公社が単独買収したほかは、市道江川線、新名西橋線及び一般国道22号の道路中央に本線を高架構造で設置した。６号清須線の標準道路幅は19mであるが、道路幅30mの市道江川線区間では、民地との離隔幅標準６mを確保するため、路肩幅員を縮小し本線の道路幅を18mとした。

なお、市道江川線の秩父通交差点～庄内通３丁目交差点は、名古屋市の関連街路事業により24.54mから40mへ拡幅され、また市道新名西橋線の庄内通３丁目交差点～堀越交差点は、名古屋市の密接関連事業により16mから40mへ拡幅された。

なお、６号清須線の「清須」については、当初「清洲」を使用していたが、平成17年７月の西枇杷島町、清洲町及び新川町の合併による「清須市」の誕生（その後、平成21年10月に春日町を編入合併）を受けて名称変更したものである。ただし、清洲JCTの「清洲」については、すでに平成17年２月の16号一宮線開通時にNEXCO中日本と公社で名称を決定したこともあり「清須」には変更しなかった。

(2) 設　計

６号清須線の設計には、16号一宮線と同様に平成８年の道路橋示方書等を用いた。

１） 上部工

①市道区間

市道江川線の区間のうち30m道路幅員の区間については、橋脚間隔60mの連続鋼床版箱桁を標準とし、道路路面高は18m（都心部の平均路面高は14m）として桁と鋼製橋脚を梁のない剛結構造とし、桁下の道路空間を確保した。

また、市道新名西橋線の区間は、橋脚間隔50mの連続鋼箱桁を標準とした。

②一般国道22号区間

一般国道22号の区間のうち、新名西橋（一級河川庄内川）下流側の区間については、景観及び経済性の観点から３径間連続エクストラドーズド橋（橋長294m）を採用した（図2-8-1参照）。完成後、この橋の名称は赤とんぼ橋となった。

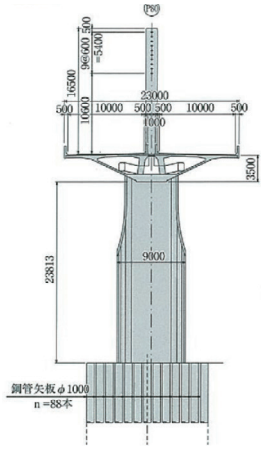


図2-8-1　標準断面図（エクストラドーズド橋）

また、庄内川～清須市古城交差点の国道南西側沿いは公社単独買収区間であり、高架下における車の交通がないため、PC連続箱桁を採用した（図2-8-2参照）。

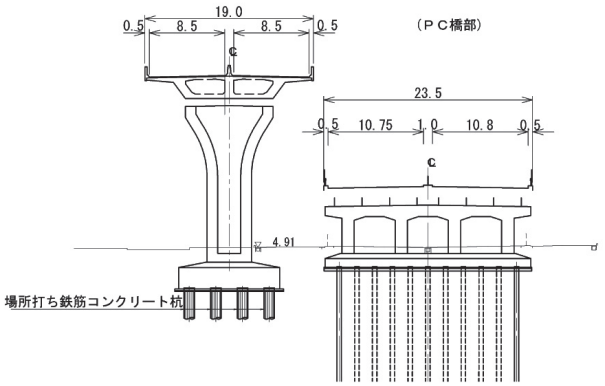


図2-8-2　標準断面図（PC箱桁）

古城交差点～清洲JCTは、橋脚間隔40mの鋼・RC合成床版小数主桁を採用し、公社で初めてとなるコンクリート柱と鋼鈑桁の剛結構造を採用した（図2-8-3参照）。

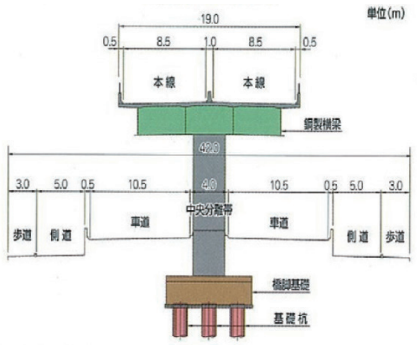


図2-8-3　標準断面図（鋼・RC合成床版少数主桁）

２）　下部工

①地下鉄との競合区間

市道江川線には、地下鉄鶴舞線が地下に設置されているため、市道江川線に設置する高速道路の基礎のうち、浅間町及び浄心の駅舎部では地下鉄函体の上に高速道路の基礎を直接載荷する構造とした（図2-8-4参照）。

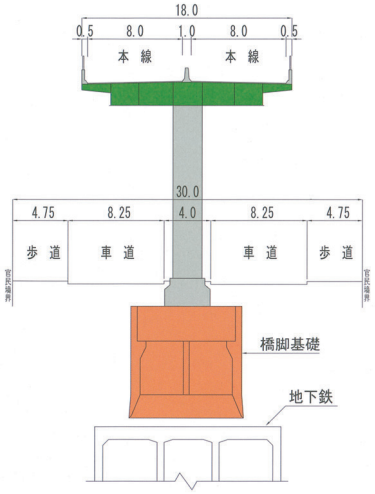


図2-8-4　標準断面図（地下鉄駅舎部）

江川線の道路幅員が30mと狭く、地下鉄が開削トンネル工法で施工されている区間については上下線一体の地下鉄函体を跨ぐ構造とし、フーチング幅を小さくできる鋼管矢板（杭径800mm、杭長35m標準）の連続地中壁基礎を採用した（図2-8-5参照）。

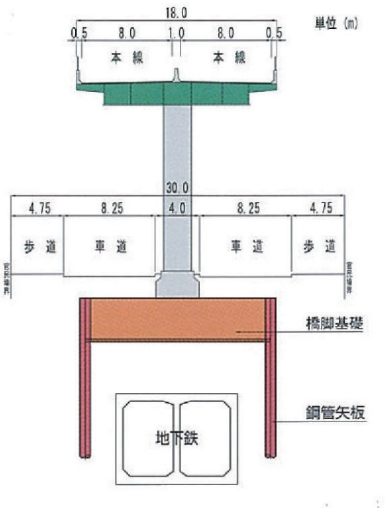


図2-8-5　標準断面図（地下鉄開削区間）

また、道路幅員が40mの秩父通以北の地下鉄がシールドトンネルで施工された区間については、３列の場所打ち杭で２本のシールドトンネルを挟む構造とした（図2-8-6参照）。

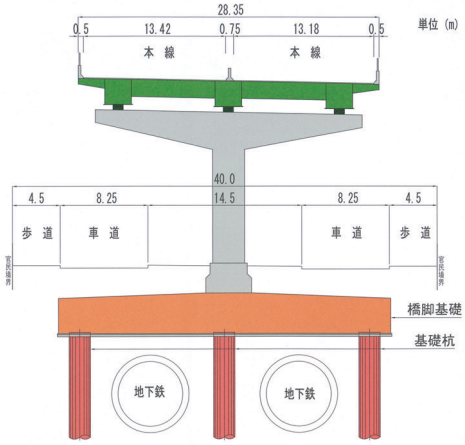


図2-8-6　標準断面図（地下鉄シールド区間）

さらに、浅間町交差点南の基礎杭については公社で初めて鋼管ソイルセメント杭（杭径1.2m又は1.5m、杭長34.5m）を採用した。

②上記①以外の区間

地下鉄競合部以外の市道江川線区間の杭基礎については、杭径が1.5m又は２m、杭長35m標準の場所打ちリバース杭及びベノト杭を採用した。

市道新名西橋線区間については、杭の鉛直載荷試験を行い、杭径が1.5m、平均杭長18mの場所打ちリバース杭を採用しコスト縮減を図った。

(3)　用地取得

１）　市道江川線区間

市道江川線区間については、名古屋市との間で関連街路事業の協定を締結し公社が業務を受託し、平成８～16年度に用地取得を行った。

２）　市道新名西橋線区間

この区間についても、市道江川線区間と同様に名古屋市との間で密接関連事業の協定を締結し公社が業務を受託し、平成８～17年度に用地取得を行った。

３）　一般国道22号区間

一般国道22号の区間については、堀越工区、新名西橋工区及び新川工区の３工区に分け、国道の改良を主とする堀越工区の道路拡幅については、中部地方建設局が費用負担し公社が用地取得を行い、また高速道路建設に伴う新名西橋工区及び新川工区の道路拡幅については、費用負担及び用地取得ともに公社が行った。

４）　公社の単独買収区間

庄内通３丁目の庄内通カーブ区間については、平成８～15年度に公社が単独で用地取得を行い、用地取得面積は8,033㎡、建物移転補償は44戸であった。また､庄内川から清須市古城交差点についても､10～12年度に公社が単独で用地取得を行い、堀越地区の用地取得面積は156㎡、建物移転補償は１戸、西枇杷島町の用地取得面積は9,172㎡、建物移転補償は21戸であった。

このほか、明道町JCT北渡り連絡路部で、平成８～12年度に公社が単独で用地取得を行い、用地取得面積は809㎡、建物移転補償は６戸であった。

(4)　建設工事

１）　工事の着手

６号清須線については、渇水期しか施工できない庄内川区間を平成12年10月に、庄内川～清洲JCTを平成14年４月に、明道町JCT～庄内川を平成15年６月にと、３期に分けて工事に着手した。

なお、清洲JCT内の工事は中部地方整備局に委託した。

２）　庄内川区間（エクストラドーズド橋）

庄内川を跨ぐ区間については、景観及び経済性の観点から、３径間連続エクストラドーズド橋（橋長294m）を採用した。

エクストラドーズド橋は、PC鋼材をより効果的に用いるため、桁橋において従来桁内に配置されていたPC鋼材を桁外に配置し、プレストレス力を主桁に作用させる新しい橋梁形式である。

なお、景観については、色彩検討委員会（委員長曽田忠広愛知工業大学教授）を設置し、特にケーブルの色彩について検討して赤色系のケーブルを採用した。

橋の名称については、平成19年８月に公募し、同年11月に「赤とんぼ橋」（写真2-8-1参照）と決定した。



写真2-8-1　赤とんぼ橋

赤とんぼ橋は、平成18年５月に平成17年度プレストレストコンクリート技術協会作品賞を受賞し、平成22年２月には第23回名古屋市都市景観賞（まちなみ部門）を受賞した。

３）　庄内川～清洲JCT

この区間では、鋼・RC合成床版少数主桁とRC橋脚柱とを剛結する構造を公社として初めて施工した。

①下部工

一般国道22号区間のうち一級河川新川を渡河する箇所では当初、河川内の上流側と下流側に橋脚２基を設置する計画であったが、平成12年９月11日の東海豪雨で新川左岸堤防が決壊したため、河川内での

橋脚設置を断念し、橋脚間隔を長くして既設橋梁の前後の道路上に橋脚を設置することとした。

②上部工

古城交差点南側の名古屋鉄道犬山線上の桁は、PRC構造で架設した。

新川を渡河する国道22号上新川新橋上の中央径間は張り出し架設で施工した。

耐震性・耐久性の向上と工費の縮減を図るため、橋脚と橋桁を剛結構造とした。

③舗　装

舗装は、料金所区間を除く全区間について低騒音舗装により敷設した。

なお、新川の３径間連続鋼床版箱桁は橋脚間隔が107m＋132m＋107mと長いことから、たわみによる疲労対策のため、舗装基層をSFRC舗装とし鋼床版の補強を行った。

４）　明道町JCT ～庄内川

この区間の工事については、浅間町～庄内通の道路直下に地下鉄鶴舞線があるため、地下鉄への影響がないように工事を行った。

①下部工

浅間町～秩父通の地下鉄開削トンネル区間は、道路幅員が30mと狭く、また地下鉄鶴舞線が開削トンネル工法により上り線と下り線一体で施工されていたので、民地との離隔をできるだけ多く確保し、地下鉄構造物を跨ぐ構造とし、フーチング幅を小さくできる鋼管矢板基礎で施工した。

秩父通～庄内通の地下鉄シールドトンネル区間は道路幅員が40mあり、地下鉄がシールドトンネルで施工されているので、２本のシールドトンネルを挟む３列の場所打ち杭とし、オールケーシング工法で施工した。

浄心及び浅間町の駅舎部の基礎は、地下鉄上床版との離隔を最低限50cm確保することが条件となるため、施工の確実性を考慮して鋼矢板切り梁工法で施工した。

地下鉄鶴舞線浅間町駅の南側では、地下鉄や道路幅員等の制約から、公社として初めて鋼管ソイルセメント杭で試験的に施工した。

②上部工

地下鉄への影響を考慮し、橋脚と梁を一体化する剛結構造で施工した。桁は、セッティングビームを用いて横移動により夜間に架設した。

③舗　装

舗装は低騒音舗装で敷設し、鋼床版の基層は、都心環状線等でも用いたグースアスファルトで施工した。

（5）　清洲JCT内の調整池の拡大

清洲JCT内に８箇所ある調整池は、一般国道302号及び名二環の整備に伴う道路排水等の処理を目的として設けられ、最終流末を水場川に放流するものである。

平成12年９月11日に発生した東海豪雨により水害が発生したため、清洲JCTの建設に伴う説明会等において、地元住民から「調整池の容量の10,000㎥以上の確保、機能の改善、維持管理の徹底」等の強い要望があった。そのため、公社は、国、県、名古屋市、清須市等と協議し、調整池の拡大工事を行うこととし、工事を中部地方整備局に委託して行った。

（6）　施設工事

料金所については、庄内通入口、明道町入口及び鳥見町入口に一般料金所を、清須に本線集約料金所を整備した。

このうち庄内通料金所においては、センターブース方式（２レーン中央にブースを設置する方式）を公社として初めて採用した（写真2-8-2参照）。

また、庄内カーブの高架下には、交通管理、料金収受及び維持補修用の庄内基地を設置した。



写真2-8-2　庄内通料金所（センターブース方式）

(7)　住民要望等への対応

６号清須線は、平成６年９月に環境影響評価を踏まえた都市計画変更が行われ、平成８年３月に都市計画事業認可を受け、沿線住民に対する事業概要等の冊子の配布、事業説明会の開催等を行った後、同年５月に用地買収と支障物件の移設に着手した。

６号清須線のうち庄内川の河川部区間については、平成12年７～９月に工事説明会を開催し、同年10月に庄内川区内で本体工事に着手した。庄内川～清洲JCTの一般国道22号区間については、平成14年３月に工事説明会を開催し、同年４～７月に本体工事に着手した。また、中部地方整備局へ施工委託した清洲JCTについては、同年６月及び９月に工事説明会を開催し、10月に本体工事に着手した。

さらに明道町JCT ～庄内川については、用地買収等の状況を踏まえ、平成15年６月に工事説明会を開催し、同年７月に工事に着手した。

１）　西枇杷島町地区

一般国道22号の庄内川～古城交差点の沿線は住居系地域となっており、６号清須線の建設による環境の悪化を懸念し、計画当初から沿線地域において反対があった。地元住民等により名古屋高速３号線対策協議会が組織され、平成９年２月には、同協議会より一般国道22号の環境改善を求める要望書が住民の署名を添えて公社に出された。その内容は、一般国道22号の騒音・振動・粉塵に係るものであり、公社から国道の管理者に対して環境対策を働きかけるよう求めたものであった。

さらに、平成10年４月には12項目に及ぶ要望書が協議会から公社に提出されたので、同年５月に、中部地方整備局、西枇杷島町及び公社の三者による対策連絡会議を設置して検討を行い対応した。平成13年２月に上記要望の未解決分について協議会から再度文書が提出されたが、その後協議会は解散したので、その要望については西枇杷島町に引き継がれた。

なお、高速道路の工事の着手前に、庄内川～古城交差点の低騒音舗装の敷設と高さ3.5mの先端改良型遮音壁の設置が国道管理者によって行われた。

２）　庄内地区

東西路線である市道新名西橋線区間の沿線は商業系地域となっているが、その背後地は、北側が住居系地域、南側が主として準工業系地域である。また南側の準工業系地域の一部の区間は高層住宅が林立している。

平成５年に庄内学区区政協力委員連絡協議会の下部組織として庄内学区道路建設問題協議会が設置され、６号清須線の建設に伴う市道江川線及び新名西橋線の道路拡幅に係る種々の問題について名古屋市及び公社と話し合いが重ねられ、平成10年９月に庄内学区道路建設問題協議会は、地域分断や学童通学路の危険性等地域の環境問題の対策を重点とする、庄内学区地域環境整備問題対策委員会に名称が改められた。名古屋市及び公社は、同委員会と継続的に話し合いの場を持ち、委員会と交渉を重ねたが、その主な内容は次のとおりであった。

- 鳥見町入口の路面高の嵩上げによる高架下の横断通路の確保
- 鳥見町出口の高速道路専用信号機の設置と横断歩道の確保
- 庄内カーブ区間高架下の整備

また、交通騒音や学童の交通事故等の発生を懸念し、高層住宅パークシティ鳥見に高速道路対策委員会が組織され、公社は同委員会とも、鳥見町出入口の必要性、交差点閉鎖問題、通学路への対応等について話し合いを重ねた。パークシティ鳥見の住民を

中心とする堀越ランプの中止を求める会及び庄内学区子ども会からは、堀越ランプの中止を求める署名を添えた要望書が、平成14年10月に名古屋市長に提出された。要望書に対し市長からは「ランプは廃止できないが、今後地域の方と十分話し合い、住民の方の気持ちを受け止めて仕事をするよう担当部局と公社に伝える」との返答がなされた。

公社は話し合いを継続しながら住民からの要望の実現に努力した結果、庄内交番前に横断歩道が設置された。また、高速道路の遮音壁の高さについて、中央側、南側、北側ともに２mとし、特に南側は高層住宅に配慮し、先端改良型の遮音壁とすることとした。

(8)　環境対策

６号清須線については、平成６年に環境影響評価が実施され、大気、騒音及び振動について、環境保全目標を達成できると評価されたが、その後、環境影響評価の行われた平成６年当時と沿道環境や道路整備の状況が変化し、科学的な予測手法も変わったので、公社、中部地方整備局及び名古屋市の三者が、平面道路及び高速道路でそれぞれ騒音対策を実施することとなった。騒音対策の実施前には、お知らせパンフレット等を、平成17年に市道区間、18年に国道区間の沿線住民に配布し周知を図った。

なお、騒音に係る新しい環境基準（新環境基準）が平成11年４月に施行され、新環境基準では、①騒音レベルの評価方法について騒音レベルの中央値（L_{50}）から等価騒音レベル（L_{Aeq}）への変更、②騒音レベルの数値・時間帯の変更、③騒音レベルの評価位置の変更など大きな改訂がなされた。環境対策の実施前にパンフレットを配布したのも、６号清須線についても新環境基準が守れるようにするため次のような騒音対策を行うことを、事前に沿線住民に周知するためであった。

１）　高速道路の対策

ア．左側高欄上に高さ1.0m（高速道路面からは2.15m）を標準とする遮音壁を設置する。

イ．中高層住宅等沿道の建物の状況に応じて、最大4.0m（高速道路面からは5.15m）の遮音壁を民地側高欄と中央分離帯に設置する。

ウ．全線に低騒音舗装の敷設を行う。

２）　平面道路の対策（中部地方整備局及び名古屋市施行）

ア．低騒音舗装の敷設を行う。

イ．国道区間の歩車道境界と中央分離帯に低層遮音壁を、市道区間の歩車道境界に遮音機能を持つ植栽ブロックを設置する。

３）　垂れ下げ遮音壁と高架裏面吸音板の設置

６号清須線は、庄内川から名鉄犬山線までは一般国道22号の南側に並行し、名鉄犬山線から古城交差点にかけては国道の中心に移行するように設置された。国道には、先端改良型の高さ3.5mの遮音壁がすでに設置されていたが、６号清須線の桁下反射音により、この遮音壁の設置効果が減少することが予測されたので、桁架設後に騒音測定を行った。その結果、騒音レベルは新環境基準値以内であるが、平成６年の環境影響評価の環境保全目標値を超えることが判明した。このため、高架裏面反射音対策として、庄内川から名鉄犬山線にかけては桁下１mの垂れ下げ遮音壁を、名鉄犬山線から古城交差点にかけては高架裏面吸音板を設置した（写真2-8-3参照）。



写真2-8-3　古城交差点付近の高架裏面吸音板

４）　モニタリングポストの設置

沿線の環境状況を把握するため、騒音及び大気（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）のモニタリングポス

トを、公社が名古屋市西区上名古屋に設置し、名古屋市が管理、計測している。

また､パークシティ鳥見高速道路対策委員会より、パークシティ鳥見内にモニタリングポストを設置するよう強い要望があったため、平成22年１月に同委員会と公社との間で協定を締結のうえ、公社が管理するモニタリングポストをパークシティ鳥見内に設置し、平成22年10月より計測を開始した。その後、大気（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）については、計測の目的が達成されたとして、令和２年３月までで計測を終了した。

第９節　高速４号東海線12.0㎞

４号東海線は、山王JCT（都心環状線）と東海JCT（伊勢湾岸自動車道）とを結ぶ延長12.0㎞の高架一層式の南北路線である。

この路線は、名古屋都心部と名古屋市南部地域や東海市など知多方面とを結び、名古屋都市圏自動車専用道路網を形成することにより沿道地域の活性化を図るとともに、名古屋港や中部国際空港（セントレア）へのアクセス道路としての機能を果たす重要な基幹道路である。また、効率的な交通処理と３号大高線の慢性的な混雑の緩和に資する道路でもある。

この路線の本格的な工事は、山王JCT ～六番北出入口を平成17年５月から、六番北出入口～東海JCTを平成18年10月からの２段階に分けて着手した。

平成19年８月６日に山王JCT北渡り連絡路の３車線化を図り、名古屋市開催の国際会議COP10（生物多様性条約第10回締約国会議）開催直前の平成22年９月４日に、山王JCT ～六番北出入口2.8kmが開通した。平成23年11月19日には、木場出入口～東海JCT5.3kmが開通した。

平成25年11月23日、六番北出入口～木場出入口3.9kmの区間の開通により、名古屋高速道路の計画路線の全ネットワークの整備が完了した。

１．山王JCT ～六番北出入口2.8km

(1)　路線の概要

■ 表2-9-1　路線の概要

区　　間	中川区山王１丁目～熱田区六番１丁目
延　　長	2.8km
設計速度	60km/h（出入口は40km/h、JCT渡り線は50km/h）
道路幅	19m
車線数	往復４車線
出入口	４箇所
事業費	540億円
工事着手	平成17年５月
開通日	平成22年９月４日 （山王入口と尾頭橋出口は、23年11月19日に木場出入口～東海JCTと同時）

この区間の４号東海線は、市道江川線の道路中央に本線を高架構造で設置した。

六番北出入口は、平成22年９月４日に開通したが、山王入口及び尾頭橋出口については利用距離を考慮し、平成23年11月19日に木場出入口～東海JCTと同時に開通させた。

市道江川線の山王橋交差点～日比野交差点は、緩速分離帯等の撤去を行い、道路中央に高速道路を設置した。また、両側歩道幅を6.25mから10mに拡幅するとともに、歩道や中央分離帯の整備を行った。

さらに、日比野交差点～六番１丁目交差点は道路幅を24.54mから50mに拡幅し、道路中央に高架構造で高速道路を設置するとともに10mの歩道と中央分離帯を設置し緑化等の整備を行った。

(2)　設　計

４号東海線の設計は、平成８年及び平成14年の道路橋示方書等を適用して行った。

沿線には中高層住宅が多く存在することから、山王JCT ～一般国道23号竜宮ICに４m遮音壁の設置が可能なように設計した。

これまで、都心部周辺の上部工は、景観を優先し連続鋼箱桁・連続鋼床版箱桁を標準としたが、４号東海線の上部工については、より一層のコスト縮減及び景観の保持の観点から橋脚間隔50mの５径間連続鋼・RC合成床版少数主桁を採用した（図2-9-1参照）。

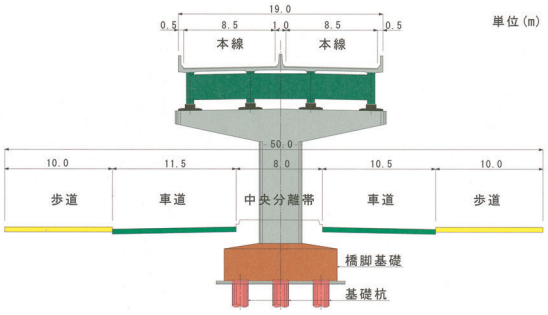


図2-9-1　標準断面図（鋼・RC合成床版少数主桁）

１）　下部工

柱寸法が４m×４mのコンクリート橋脚を標準とした。なお、地下鉄の土被りが3.5m程度と少ない４基のフーチング基礎は、コンクリート構造にできないので鋼製構造を採用した。

２）　上部工

鋼・RC合成床版少数主桁を標準としたが、山王JCTカーブ区間は、安定性を考慮し連続鋼床版箱桁と鋼製橋脚の剛結構造とし、また尾頭橋鉄道立体交差部は、連続鋼床版箱桁を採用した。

(3)　用地取得

都心環状線から分岐する山王JCT南渡り連絡路のカーブ区間の用地について、平成10 ～ 17年に用地取得を行った。用地取得面積は716㎡、建物移転補償は４戸であった。

なお、市道江川線の日比野交差点以南の拡幅に係る用地取得は、名古屋市が行った。

(4)　建設工事

１）　下部工

山王JCTについては、既設の都心環状線北渡り連絡路を２車線から３車線へ拡幅する渋滞対策工事と４号東海線との南渡り連絡路新設工事を、平成17年５月に着手した。

また、山王入口～六番北出入口については、下水管等の支障物件の移設工事の終了を待って、平成18年５月に着手した。

①日比野交差点南側の橋脚基礎

日比野交差点南側は、橋脚の基礎工が地下鉄名港線を跨ぐ構造となっており（図2-9-2参照）、掘削による地下鉄躯体の浮き上がりが特に懸念されたため、変位やひび割れ等の計測管理を密に実施するなど施工に特に注意を払った。

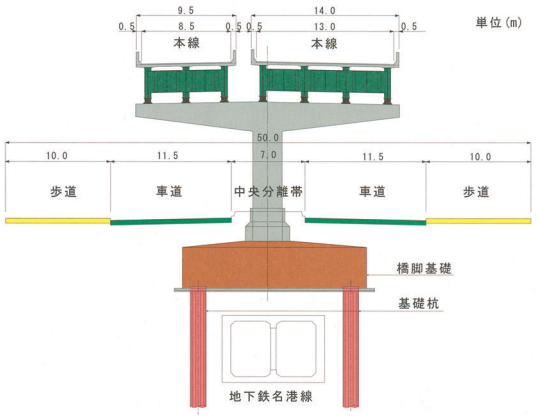


図2-9-2　道路構造断面図（日比野交差点南側）

②日比野交差点歩道部の橋脚基礎

日比野交差点歩道部に設置する鋼製ラーメン橋脚の基礎は、地下鉄駅舎部と住居に近接していたため、工程短縮にもなるPCウェルを使用したオープンケーソン基礎で施工した。

２）　上部工

①山王JCT南渡り連絡路の架設

都心環状線山王JCTに接続する４号東海線の南渡り連絡路の建設工事は、都心環状線の北渡り連絡路の渋滞対策としての３車線化工事と一体化して行うこととした。このため、４号東海線の橋脚の新設、都心環状線の既設橋脚の改築、４号東海線及び都心環状線の橋脚梁の接続による単柱式橋脚から門型式橋脚への改良等を行った上で、北渡り連絡路を拡幅して３車線化工事を行い、その完了後に４号東海線の南渡り連絡路を架設した（図2-9-3参照）。

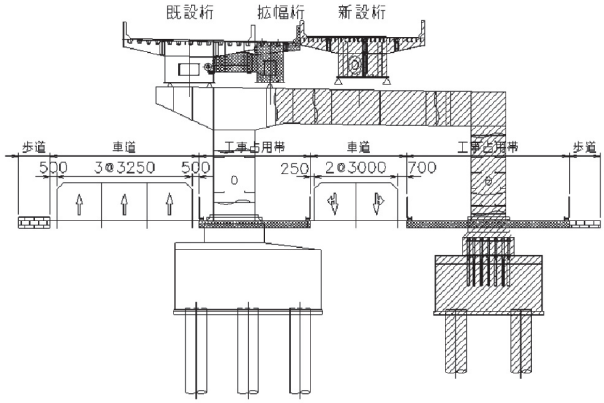


図2-9-3　山王JCTの桁の新設と３車線化拡幅

②鉄道立体交差部の架設

JR東海道本線、中央本線及び名鉄名古屋本線の三つの鉄道を跨ぐ尾頭橋の３径間連続鋼床版箱桁の中央径間（L=74.2m）の架設は、東海道本線の軌電停止ができないため、平成21年５月10日の深夜（０時～４時）のJR中央本線及び名鉄名古屋本線軌電停止時間内に、東海道本線の列車の間合いを利用し、送り出し工法により計16回に分けて施工した。

なお、この架設工事は、JR東海に委託して行った。

３）　舗装工

舗装工の特徴的な点としては、日比野交差点上等の鋼床版部についてはSFRC（Steel fibre-reinforced shotcrete。鋼繊維補強コンクリート）の基層の上に薄層（25㎜～30㎜）の排水性舗装を敷設したことが挙げられる。

(5)　住民要望等への対応

４号東海線は、平成６年９月に環境影響評価と都市計画変更が行われ、４年後の平成10年２月に国幹道との連結等を含めた第７回整備計画変更が行われた際に、整備計画に再び４号東海線が組み入れられた。同年６月に都市計画事業認可を受け、事業概要等の冊子の配布、同年７月及び８月の事業説明会の開催等により沿線住民に周知した後、用地買収に着手した。

山王JCTについては、都心環状線の北渡り連絡路の渋滞対策が喫緊の課題となっていたことから、北渡り連絡路の３車線化の早期完成を優先し、平成15年10月の都市計画変更に係る市主催の地元説明会の後、平成16年２月に都市計画が変更され、さらに４号東海線の南渡り連絡路高架下の用地買収を終えて、平成17年３月に都心環状線の３車線化の都市計画事業の説明会とJCT部区間の工事説明会を開催した後、工事に着手した。

JCT部区間を除く本線区間の工事説明会については、平成10年に都市計画事業説明会を開催してから相当の期間が経過しており、地元住民の世代交代等から、計画や環境対策も含めた工事全般の説明の要望があったため、その要望に応える形で平成17年５月に改めて工事説明会を行った。八熊学区連絡協議

会、尾頭橋商店街、中央卸売市場等からは、任意説明会への出席などの要望が寄せられたので、任意説明会での説明や文書回答などの対応を行った。

また、高速３号線を考える連絡会とは、平成10年７月の都市計画事業説明会の開催以降､年１回程度、公社と名古屋市江川線整備事務所が懇談会を開催し、用地買収、高速道路の必要性、交通量、環境対策等について話し合いを重ねてきたが、平成17年５月の工事説明会の開催以降も頻繁に懇談の申入れや質問書等の提出があった。公社は、その都度懇談会の開催や文書回答を行ったが、さらに平成21年12月には環境改善を求める要請書が名古屋市に提出されたので、平成22年９月の山王JCT ～六番北出入口の開通に至るまで継続的な話し合いを続けた。

平成17年５月に公社は工事説明会を開催したが、山王・尾頭・八熊の高速道路問題を考える会準備会から再度の説明を求められ、同年６月に任意説明会に出席し環境対策等の説明を行った｡準備会からは、環境対策に係る内容を中心とした12項目に渡る要望書が提出された。その後準備会は平成18年５月、正式に山王・尾頭・八熊の高速道路問題を考える会となったので、同会に対し文書による回答や任意説明会での説明を行った。任意説明会では、特に尾頭橋付近の鉄道に係る桁下反射音についての対策を強く要望されたので、尾頭橋在来線上の桁下に高架裏面吸音板を設置した。

(6)　環境対策

４号東海線については、６号清須線と併せて平成６年に環境影響評価が実施され、大気、騒音及び振動について、環境保全目標を達成できると評価されていた。その後、沿道環境や道路整備の状況、さらには環境に係る環境基準も環境影響評価が行われた当時とは変わったので、公社は、名古屋市とともに平面道路と高速道路の双方の騒音対策を実施することとし、平成17年に沿線住民にそのお知らせのパンフレット等を配布し、あらかじめ周知を図った。

１）　高速道路全般の対策

次のような高速道路の対策を行った。

ア　左側高欄上に高さ1.0m（高速道路面からは2.15m）を標準とする遮音壁を設置する。

イ　中高層住宅等沿道の建物の状況に応じて、最大4.0m（高速道路面からは5.15m）の遮音壁を民地側高欄と中央分離帯に設置する。

ウ　全線に低騒音舗装の敷設を行う。

２）　平面街路部の対策

ア　低騒音舗装の敷設を行う。

イ　市道区間の歩車道境界に遮音機能を持つ植栽ブロック等を設置する。

３）　尾頭橋立体交差部の対策

この箇所では、JR東海道本線・中央本線と名鉄名古屋本線が併走し、鉄道騒音が従来から問題となっていた。このため、高速道路を立体交差させることにより、さらに環境を悪化させないよう地域住民から強い要望が出された。

公社においては､学識経験者等により構成する｢在来鉄道立体交差部における騒音検討委員会｣（委員長山本貢平（財）小林理学研究所長（当時））を設置して検討を重ね、平成19 ～ 20年度の２箇年にわたる模型実験等による確認の後、平成21 ～ 22年度に尾頭橋在来線上の桁下に高架裏面吸音板を設置した（写真2-9-1参照）。

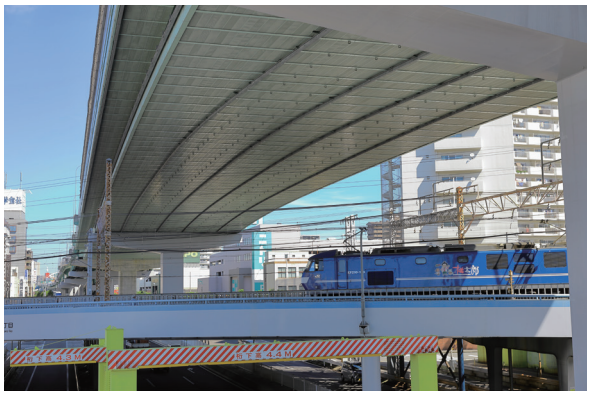


写真2-9-1　尾頭橋の高架裏面吸音板

なお、高架裏面吸音板の設置工事は、側径間の工事を公社が実施し、中央径間の工事はJR東海に委託して行った。

２．六番北出入口～木場出入口3.9km

(1)　路線の概要

■ 表2-9-2　路線の概要

区　　間	熱田区六番１丁目～港区木場町
延　　長	3.9km
構　　造	高架式
設計速度	60km/h（出入口は40km/h）
道路幅	19m
車線数	往復４車線
出入口	４箇所
事業費	約630億円
工事着手	平成18年11月 （市道港楽木場町線区間（一般国道154号～きらく橋東交差点）は平成13年８月に着手）
開通日	平成25年11月23日

この区間は、市道江川線の六番北出入口から南へ進み、一般国道１号と東海道新幹線を跨ぎ、港区役所前の公社単独買収区間から南東に港北公園内を進み、一般国道154号～堀川は新設した市道港楽木場町線の北側の公社単独買収区間を、堀川～きらく橋東交差点は新設の市道港楽木場町線の道路中央を進み、きらく橋東交差点から高層住宅が多く存在する公社単独買収区間を進み木場出入口に至る高架構造の路線である。

なお、市道江川線区間については、名古屋市が道路幅24.54mを50mに拡幅した後、道路中央に公社が高速道路を設置するとともに中央分離帯を設置し名古屋市が10mの歩道整備を行った。

(2)　設　計

１）　上部工

鋼・RC合成床版少数主桁の連続鋼鈑桁を標準とした（図2-9-4参照）。

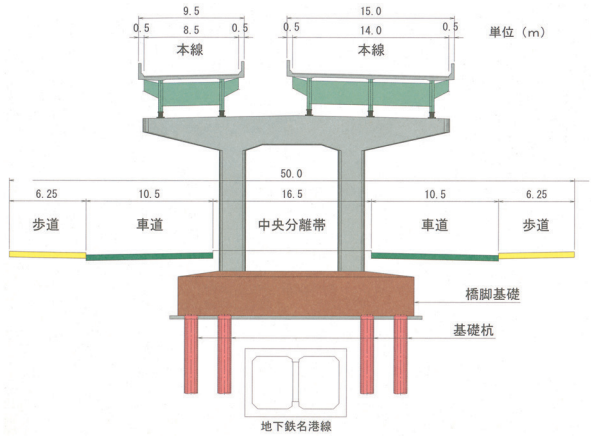


図2-9-4　標準断面図（六番北出入口～木場出入口）

なお、橋脚間隔が広くなる交差点部や河川部は連続鋼床版箱桁を採用し、また新幹線との立体交差部は耐震性等を考慮し連続鋼床版箱桁と鋼製橋脚の剛結構造を採用した。

２）　下部工

橋脚は、コンクリート橋脚を標準としたが、市道江川線区間の地下鉄の土被りが浅い箇所については、フーチング構造高を抑えるため、フーチング及び橋脚ともに鋼製を採用した。

杭基礎は、市道江川線区間については杭径1.5m、杭長45m標準の鋼管ソイルセメント杭を標準とし、地下鉄駅舎部や民地との近接施工箇所についてはアースドリル併用のオールケーシング工法によるベノト杭を採用した。

市道江川線から木場出入口の区間の杭基礎については、杭径1.5m、杭長40m標準の場所打ちリバース杭工法又は全周回式オールケーシング工法によるベノト杭を採用した。

(3)　用地取得

この区間で公社が単独買収したのは、港区役所前交差点～港北公園の港明地区と一般国道154号～堀川右岸までの作倉町地区であるが、港明地区はすべて名古屋市交通局の、また作倉町地区は愛知県の所有地が大半を占めていたため、民有地は２％程度であった。

この地区の用地取得面積は民地を含め7,999㎡、建物移転補償戸数は３戸であった。

(4)　建設工事

この区間の本格的な工事は、市道江川線の道路拡幅工事や公社単独用地買収の進捗状況に応じて、平成18年11月から順次着手した。

なお、新幹線を跨ぐ部分の下部工については、JR東海に委託して工事が完了しており、また上部工もJR東海に委託した。

１）　下部工

①六番町付近の道路の切り回し

この付近の工事は、着工時に市道江川線の未買収地が多く残っていたため、道路を切り回して行った（写真2-9-2参照）。



写真2-9-2　六番町付近の道路の切り回し

②市道港楽木場町線区間の先行施工

一般国道154号～堀川は、名古屋市が新設する市道港楽木場町線の用地取得が進んでいたことから、市道の整備に先行して平成13年８月から橋脚７基の下部工を開始し、平成15年１月に完成させた。

また、堀川を跨ぐ部分の橋脚４基については、名古屋市が新設するきらく橋に高速道路が上載される構造となるため、名古屋市に橋脚の工事を委託し、きらく橋の完成と時期を合わせて４号東海線の橋脚も平成16年３月に完成した。

２）　上部工

きらく橋上空の上部工については、５径間連続鋼床版箱桁で、２径間が陸上部、３径間が河川部となる構造であり、桁の架設は、陸上部は横取り工法により、河川部は送り出し工法により施工した。

（5）　施設工事

料金収受業務用の港明営業所を、港区役所前の公社単独買収用地内に設置した。

（6）　住民要望等への対応

１）　地元説明会

４号東海線については、平成６年９月に環境影響評価及び都市計画変更が行われ、約４年後の平成10年６月に都市計画事業認可を受けた後、事業概要等の冊子を沿線住民に配布し、同年７月から８月に延べ６日間の事業説明会を開催した後、用地買収に着手した。

平成13年８月には、市道港楽木場町線区間（一般国道154号～きらく橋）の工事を市道の整備と同時施工するため、沿線住民を対象に工事説明会を平成13年６月に行い、同年８月に下部工の工事に着手した。

その後、六番南出入口の追加を行う都市計画変更の地元説明会を、名古屋市主催で平成16年12月に、さらに愛知県主催で平成17年５月に行い、同年10月に六番南出入口を追加する都市計画変更がなされた。

上記の都市計画変更手続きに加え、市道江川線の道路拡幅（市施行）及び港区役所～一般国道154号の用地買収（公社施行）に時間を要したため、この区間については、計画及び環境対策を含めた工事説明会を平成18年10月に行うとともに、個別の任意説明会や質問書に対する文書回答などを行った。高速３号線を考える連絡会からは、環境を中心とした質問書が繰り返し提出されたので、公社と名古屋市は、その都度文書で回答するとともに、任意説明会や懇談会の開催を行った。

なお、４号東海線の騒音対策については、６号清須線と同様に、パンフレット等を平成18年に沿線住民に対して配布した。

２）　東海道新幹線を跨ぐ区間

南北路線の市道江川線と東西路線の一般国道１号が交差する熱田区六番１丁目交差点においては、東海道新幹線がこの２道路とさらに立体交差している。４号東海線は、この交差点の中央に高架構造で設置するため、東海道新幹線をさらに跨ぐことになる。

この区間については、４号東海線建設計画に係るJR東海との平成12年８月の協議の際、JR東海からの回答において「東海道新幹線の騒音・振動等が、

４号東海線の建設により周辺の環境をさらに悪化させることがないように」という要請があったことから、公社は、平成17～18年度に学識経験者等による「東海道新幹線立体交差部における騒音検討委員会」（委員長山本貢平（財）小林理学研究所長）を設置し、模型実験等も行い、平成19年６月に、騒音を低減させるための対策として、跨線部を含む前後３径間約250mの高架裏面の全面に吸音板を設置することを公社からJR東海に回答し、JR東海の了承を得た（写真2-9-3参照）。



写真2-9-3　六番町の高架裏面吸音板

このような状況の中、平成19年12月に、名古屋新幹線公害訴訟原告団・弁護団から４号東海線の桁下反射音対策の説明を求められ、平成20年３月に、高架裏面反射音対策に係る説明会を開催するなど、その後も原告団との交渉を重ねた。

その後、開通後に新幹線鉄道騒音値の上昇が見られたため、現在も解決に向けて話し合いを継続している。

(7)　環境対策

六番北出入口～木場出入口間の環境対策は、山王JCT～六番北出入口と同様に遮音壁の設置や低騒音舗装の敷設を行っている（本節１.(6)参照）。

３．木場出入口～東海JCT5.3km

(1)　路線の概要

■ 表2-9-3　路線の概要

区　　間	港区木場町～東海市新宝町
延　　長	5.3km
構　　造	高架式
設計速度	60km/h（出入口、連絡及びJCT渡り線は40km/h）
道路幅	19m
車線数	往復４車線
出入口	６箇所
事業費	1,107億円
工事着手	平成18年10月
開通日	平成23年11月19日

この区間は、公社単独買収区間の木場出入口から南へ進み、高架構造の一般国道23号を跨ぎ、南北方向路線の県道225号東港線及び県道55号名古屋半田線の道路中央を進み、天白大橋付近で海側へ迂回し、再び県道名古屋半田線の中央を南下して、一般国道247号（西知多産業道路）と一般国道302号が交差する東海市新宝町地内の東海JCTに至る路線である。

知多方面とのアクセスを図るため、平成17年10月に都市計画変更し、一般国道247号との連絡路を設置した。

県道225号東港線の港区竜宮町交差点から県道55号名古屋半田線船見町交差点までは、名古屋市が県道の道路拡幅事業により道路幅を24.54mから30mに拡幅するとともに、名古屋港へ注ぐ二級河川山崎川に架かる東橋の架け替え工事を名古屋市が行った。

(2)　設　計

１）　上部工

①標準部

橋脚間隔45m標準の連続合成鋼鈑桁を標準とした（図2-9-5参照）が、一般国道23号との立体交差部、山崎川と大江川の渡河部及び東海JCT部は橋脚間隔、架設条件等を考慮し、連続鋼床版箱桁を標準とした。

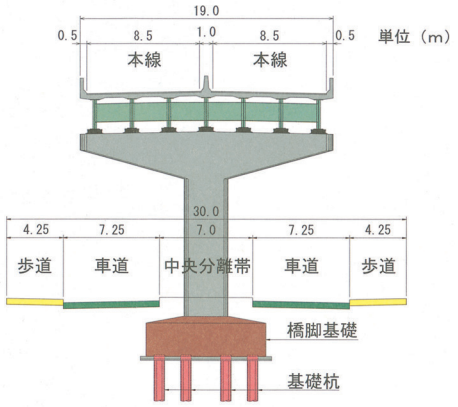


図2-9-5　標準断面図（木場出入口～東海JCT）

②木場出入口

木場出入口の周辺には高層住宅が林立し、さらにその背後は閑静な住居地域であることを考慮し、木場出入口については補修工事の少ない現場打ちポストテンション方式の連続桁によるPRC箱桁橋（中空床版）を採用した。

③船見出入口

船見出入口については曲線橋の連続鋼箱桁を採用し、道路曲線の最小半径を入口53m、出口55mとした。

④東海JCT

東海JCTの各渡り線A・B・C・Dの４つのランプについては、呼び込み方式により公社が管理する豊田方面からの連絡路（Cランプ）と四日市方面からの連絡路（Dランプ）を設計した。

２）　下部工

①標準部

埋め立て地で支持層が深いので基礎杭は杭径0.6～１m、杭長50mの鋼管杭を標準とした。

②木場出入口

木場出入口は、周辺が住宅地であり、またその用地が貯木場を埋め立てたものであったため、杭径1.5m、杭長37.5mの場所打ちリバース杭を採用した。

③船見出入口

船見出入口は、公社単独買収区間の港湾埋め立て地区に設置するため、土工部について深層混合処理による地盤改良を行った。

また、出入口内には、出入口の設置により埋め立てられた名古屋市の開水路の代替施設として、調整池を設けた。

（3）　用地取得

１）　港区木場町・竜宮町地区

この地区は、物流関係施設、大規模遊技施設、電力会社施設など比較的面積の大きな施設の用地が多く、３万206㎡の用地取得と16戸の建物移転補償を行った。

２）　港区船見町・東海市新宝町地区

船見出入口の建設用地として、愛知県から船見ふ頭の県有地を取得した。また、天白大橋を海側に迂回して本線を設置するため、東海市新宝町の名古屋港管理組合所有地を取得した。用地取得面積は合わせて２万3,232㎡であった。

３）　東海JCT

東海JCTについては、平成７年９月に中部地方建設局、日本道路公団、愛知県及び名古屋市の四者が協定を締結し、４号東海線の事業者確定後に用地取得を行うことと、４号東海線の事業予定者である公社の費用負担割合を全体の19.7%とすることが定められ、公社は、平成10年６月に都市計画事業認可を受けた後、愛知県土地開発公社が先行取得した２万927㎡の用地を取得した。

４）　竜宮町交差点～船見町交差点

この区間については、市道大津町線の道路拡幅事業により、名古屋市が用地の取得を行った。

（4）　建設工事

１）　下部工

下部工の工事については木場出入口～天白川を平成18年10月から、天白川～東海JCTを同年11月から着手した。

①工事区域の確保

竜宮町交差点～天白大橋の平面道路は、市内でも有数の重交通道路であり、往復４車線を確保しつつ工事区域を設けるため、公社は名古屋市がすでに買収済みであった道路脇の用地に、排水側溝と幅1.5m

～2.0mの工事用仮歩道を整備した後、往復４車線の現道車道を移設し、道路中央に幅11.0mの工事区域を確保した。

②天白大橋隣接部の施工

天白大橋隣接部については、港湾区域内に仮設桟橋及び仮設構台を構築して施工した（図2-9-6参照）。

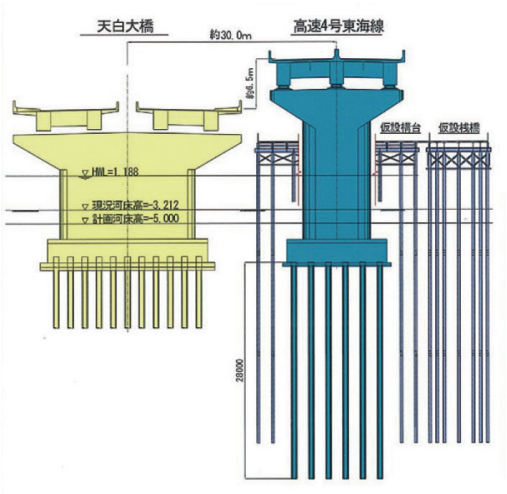


図2-9-6　工事断面図（天白大橋隣接部）

③東海JCT渡り線の施工

東海JCT渡り線の下部工については、４号東海線から伊勢湾岸自動車道豊田方面への連絡路（Aランプ）及び４号東海線から伊勢湾岸自動車道四日市方面への連絡路（Bランプ）をNEXCO中日本が、伊勢湾岸道豊田方面から４号東海線への連絡路（Cランプ）及び伊勢湾岸道四日市方面から４号東海線への連絡路（Dランプ）を公社が行った。

２）　上部工

木場出入口については、上下線一体構造の多室PC箱桁構造により施工した。

一般国道23号を跨ぐ３径間連続鋼床版箱桁については、平成21年11月及び12月の２回に分けて一般国道23号を通行止めにし、送り出し工法により桁架設を行った。

山崎川を跨ぐ３径間連続鋼床版箱桁のうち、中央径間（113.5m）の架設は、東橋の上空で行うこととなるので、架け替えられた東橋の鉄筋コンクリート床版上で高架橋の桁を組み立て、主桁２本をダブルツインジャッキにより一括して吊り上げる工法で施工した。

大江川を跨ぐ３径間連続鋼床版箱桁については、トラベラークレーンによる張り出し工法により架設を行った。

東海JCTは、上部工のうち、Cランプ及びDランプの連絡路の工事について公社が設計・施工を担当したが、Cランプ及びDランプの連絡路ともに一般国道302号、一般国道247号（西知多産業道路）、伊勢湾岸自動車道及び名古屋臨海鉄道と交差し、特にCランプの連絡路の架設は、伊勢湾岸自動車道の上空を跨ぐため、夜間一括架設工事で行った。

伊勢湾岸自動車道の上空を跨ぐ架設桁は、６径間連続鋼床版箱桁のうちの一つの桁であるが、長さ約75m、幅9.5m、曲線半径100m、付属物を含めた重量が約440tにもなる大規模なものであったため、国内最大級の1,250t吊のクレーンを使用した（図2-9-7参照）。

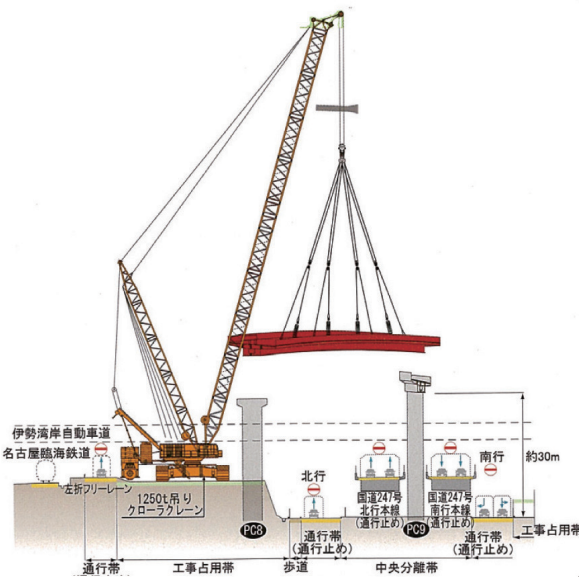


図2-9-7　伊勢湾岸自動車道の上空を跨ぐ夜間一括架設工事

（5）　施設工事

料金所は、船見、東海新宝及び木場の一般料金所並びに東海本線集約料金所を設置した。

このうち、東海本線集約料金所は伊勢湾岸自動車道と連結しており、伊勢湾岸自動車道から流入する車の料金も合併収受することとし、料金所ブース等をNEXCO仕様で整備した。また、設置場所の制約

上、休養室は県道55号名古屋半田線の中央分離帯内に整備した。

そのほか、雪氷基地を船見出入口の用地内に設置した。

（6）　住民要望等への対応

１）　地元説明会の開催

４号東海線については、平成10年７～８月に延べ６日間の事業説明会を開催したが、その後、一般国道247号（西知多産業道路）と接続する連絡路を追加する都市計画変更についての地元説明会が平成17年２月に、愛知県主催により東海市の住民を対象として行われた。

さらに、事業説明会から工事の開始まで相当期間が経過したため、計画や環境対策も含めた工事説明会を公社が平成18年10月に行った。

２）　木場地区

名古屋高速道路が最初に都市計画決定された昭和45年当時は、木場地区は工業地域で貯木場があったが、その後埋立てが行われ、この地区は公団住宅、県営住宅、市営住宅などの中高層住宅が立ち並ぶ住宅地域となった。

平成６年に、都市計画変更に伴う環境影響評価の手続きが始められると、高速道路本線と木場出入口が設置されることにより木場地区が分断され、生活環境が悪化するのではないかと懸念する沿線住民により、平成９年11月に名古屋高速３号線東築地対策委員会が組織され、名古屋市に対し要望書等が提出された。平成10年８月に公社は事業説明会を開催したが、同対策委員会からは出入口建設に反対する書面が同年９月に名古屋市長に提出されるとともに、環境対策を求める要望書が公社理事長に提出された。

その後、名古屋市及び公社が同対策委員会と折衝を重ね、平成18年９月に名古屋市は、「現在の出入口の設置位置が適切であると考えており、開通に伴う住居周辺の交通対策や通学路の安全対策などこれまで実施してきたことに加えて、さらなる対策に取り組む」ことを回答し、また公社は、「環境対策、モニタリングポストの設置、地元要望を踏まえた高架下の整備等を行う」ことを回答した。

こうした経過を踏まえ、同年10月の工事説明会開催後に工事に着手することができた。

３）　昭和町地区

昭和町地区には、県道55号名古屋半田線大江川～船見出入口の道路東側の延長約400m、幅約15mの区域内に約10戸の住居が名古屋半田線に面して存在していた。また、昭和町地区は交通量４万台/日・大型車混入率約44%という市内でも有数の重交通地区であり、これまでも騒音･振動に悩まされてきた地区であった。

平成18年４月に、地元町内会より歩道幅の拡幅、環境施設帯の設置などの要望書が公社に提出されたため、工事着手前の環境対策として、歩道幅の確保、舗装の打ち替え、防音工事助成と同等の防音工事を実施することを、平成19年10月に公社から文書で回答し、この地区における工事に着手することができた。

（7）　環境対策

１）　木場地区

木場地区は、名古屋市の木場再開発地区計画において良好な住宅地の形成等を図ることとされている地区であることを踏まえ、この地区では次のような環境対策を実施した。

ア　高速道路高欄上に高さ4.0m（出入口を除き高速道路路面上高さ5.15m）の先端改良型の遮音壁の設置

イ　低騒音舗装の敷設

ウ　モニタリングポストの設置

平成23年10月に、東築地対策委員会と公社の間で協定を締結し、木場町にモニタリングポストを設置し、平成23年11月から計測を開始した。なお、令和元年８月には、モニタリングポスト設置の目的が達成されたとして、モニタリングポスト廃止の協定を同委員会と公社の間で締結し、令和２年３月末をも

って計測を終了した。

２）　昭和町地区

平成６年８月の環境影響評価書では、４号東海線全線の大気、騒音及び振動について、環境保全目標を達成できると評価されていたが、平成16年２月に公社が、また平成19年１月に名古屋市港保健所が行った騒音・振動調査結果によれば、現況の騒音レベルは要請限度を超過し、また振動レベルは要請限度以下ではあるものの地震震度Ⅰ（55 ～ 65dB）に相当する状況にあることが判明した。

このため、公社は、工事着手前の環境対策に加え、振動対策として平面道路の既設コンクリート舗装上に耐流動性舗装を敷設することとし、大型車の交通による舗装の流動化等から生ずる騒音や振動の抑制を図った。さらに、高速道路開通時の騒音対策として、低騒音舗装の敷設、壁高欄上の高さ１mの遮音壁の設置などを行った。

また、平面街路については低騒音舗装の敷設、中央分離帯と歩車道境界の遮音壁の設置などが行われている。なお、沿線工業地域に住居が存在する箇所についても、昭和町とおおむね同様の環境対策を行った。



50年史発刊に寄せて

元理事長　村　上　芳　樹
(平成24年４月１日～ 27年３月31日在任)

私が理事長に就任する３年前、平成21年４月名古屋市役所では河村市長が市長、議員報酬を800万円に減額することなどを公約に市長に就任されました。

併せて市の行政改革の一つに、市職員の再就職について「名古屋ルール」を定め、報酬を制限するなど、いわゆる天下りとの違いを明確にするとの方針が示されました。

このため、名古屋市では、「名古屋ルール」の下で名古屋高速道路公社の理事長を選任する手法が事務方で模索されていました。

そして、平成24年４月１日、実施に向けた白羽の矢が私に向けられました。

この日、大村知事から理事長就任の辞令をいただき就任しましたが、その前日には、河村市長から名古屋市職員に再任用し「名古屋高速道路公社へ出向」との辞令をいただいていました。

市職員の身分を持って出向することにより必然的に報酬は抑えられ、いわゆる天下りとは明確に区別されました。こうして私は、異例ずくめの理事長に就任し本社移転によりリニューアルされたばかりの黒川ビルの理事長室に入りました。

理事長職に平成24年４月から平成27年３月までの３年間、公社50年の歴史のうちわずか６％の期間ですが、整備計画路線の全線開通という節目に巡り会うことができました。

50年史発刊の機会に、全線開通にまつわり私が関わったエピソードをいくつかご紹介したいと思います。

平成25年１月９日の深夜熱田区六番町で、全線開通に向けて最後の工区となった新幹線上空を横断する跨線部の手始めとなる手延べ桁を渡す工事が「送り出し架設工法」により施工されました。

この工事は、新幹線の最終列車が通過したのちに施工されるため、真冬の深夜にもかかわらず多くの市民や事業関係者が見守る中工事が始まり、ゆっくりと手延べ桁が送り出されていく様を注目していました。

感動的だったのは、桁が対面の北側橋脚に到着した瞬間、工事を見守る多くの市民から歓声と拍手が沸き起こりました。高速道路の建設事業がしっかりと世間に受け入れられた証でした。

私はこの工事を視察されていた河村市長に、「名古屋高速道路の工事で、市民の方からこんな歓声と拍手をいただいたのは着工以来、初めてのことです。」と話したことが思い出されます。

それから、11箇月後すべての工事が完成し、11月23日全線開通の日を迎えました。

着工以来40年余、多くの関係者の苦労が実を結ぶ瞬間に立ち会うことができました。開通式では理事長車が車列の先頭を走ることができると聞き、初期から工事にかかわり、開通を目の前にその生涯を終

えた前野君の遺影を胸に抱き、一緒に開通式の走り初めをしました。

これまでの公社は、全職員が整備計画路線の全線開通を目標として一丸となって40年間困難を乗り越えてきました。

全線開通を果たしたのちに、全職員が目標とするもの、心を一つにするものが職員に共有されているのか職員の考えを聞きたく思い、私は職場ごとに出向き、これからの名古屋高速道路公社の使命についてフリートークの機会をつくってもらいました。

そんな中で、各職場から有志が集まり、プロジェクトチームができ公社の基本理念、基本方針、職員の行動指針をとりまとめ、今後の公社運営の柱を定めました。あわせて、職員の投票による、「いつも近くに名古屋高速」のキャッチフレーズとロゴマークは今も使われています。

基本理念、基本方針を具体化する例として、建設事業が収束に向かい、職員に余力が生まれる中、その力を構造物の長寿命化対策に向けるべく、名古屋工業大学の梅原先生を座長とした「名古屋高速道路の長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術検討委員会」に提言を求めることとしました。

名古屋高速道路ではリフレッシュ工事により舗装の計画的な維持管理は以前から行われていたものの、構造物の維持管理について点検結果を受けて必要箇所を補修する事後対応となっていました。

平成26年３月私が退任する数日前に提言をとりまとめていただき、長寿命化対策に比較的早く取りかかったことが幸いし、他の高速道路各社が構造物の更新で苦心する中、橋梁の掛け替えなど構造物の更新を伴わない長寿命化計画の答申をいただきました。

今後、長期維持管理を実施していく上で、長期間の交通規制を回避しお客様への影響を最小限にとどめる可能性を残すことができました。

今後、名古屋高速道路はリニア開業を迎え名駅アクセスなどさらなるネットワーク強化に取り組むとともに、新料金体系の下、ますます市民に近い存在であることを期待しています。

私も今年70歳を迎え長寿命化で周辺の皆さんにご迷惑なメンテナンスがかからないよう余生を過ごさねばと思う今日この頃です。

座談会❶

東海線３期開通区間建設関係者による「現場」の思い出

公社設立以降、事業区間を延伸することが中心の50年でしたが、平成25年11月、当初の目標である㈭計画を含む、全事業延長81.2kmが開通した。

この座談会では4号東海線3期開通区間、六番町から木場間を中心に、東海線全線（都心環状線の山王JCT（名古屋市中川区）から伊勢湾岸自動車道に接続する東海JCT（東海市新宝町）の間12kmの全線にわたる）の工事について、当時の関係者に現場の思い出、工事秘話などを振り返り、自由闊達に語ってもらった。



座談会出席者（職名は建設に携わった当時の職名 所属）

〈コーディネーター〉
沖 森　克 文　（工事第一課から工務課）
梶 田　博 儀 氏（工事第一課長から建設部長）
髙 石　佳 宏　（設計課から建設課）
谷 口　敏 明 氏（工務課長から建設課長）
寺 島　靖 雅　（施設課）
長谷川　秀也　（建設課）
渡 邉　幸 太　（設計課から建設課）

沖森　本日はお集まりいただきありがとうございます。まず、司会の私から4号東海線建設工事の概略についてお伝えしたいと思います。

東海線は公社で最後に事業着手した路線で、平成17年度・18年度にかけてすべての工区で工事説明会を行い着手しました。平成17年度当時は江川線の熱田区日比野から港区方面にかけての用地買収が5割程度しか進んでいなかったものの、「平成22年10月に国際会議場で開催予定だったCOP10（生物多様性条約第10回締約国会議）に間に合わせる」という名古屋市などからの厳しい要請もありました。

1期開通区間（山王JCTから六番北出入口）については平成22年の9月、COP10に間に合わせる


沖森克文


梶田博儀氏

タイミングで開通し、引き続き平成 23 年 11 月に木場出入口から東海 JCT までの 2 期開通区間が順調に開通しました。しかしながら、3 期開通区間については江川線での工事着手に時間を要したため、また、特に難しかったのは用地買収が遅れた七番町地区で、工事のスペースがまったく確保できない状況でした。しかし、公社職員が一丸となって取り組み、平成 25 年 11 月に東海線全線を開通することができたわけです。

それでは、自己紹介を兼ねて各自、東海線との関わりをお願いします。

その後、私が考えたお題目について話をしていく流れで進めたいと思います。

私の東海線との関わりは、平成 17 年度の工事着手の時からです。当時は工事第一課の主査で、日比野工区の立ち上げから、平成 18 年度はきらく橋工区の立ち上げに関わり、この 2 年間は地元対応で本当に苦労しました。

また、平成 22 年度、23 年度に再度、工事第一課の主査として、きらく橋工区、六番工区の上部工を担当して、平成 24 年度には工務課に異動して六番町や七番町でサポートを行いました。また、平成 26 年度に工務課から環境対策課に移り、開通後の環境対応を 4 年間行っていたので、この 10 年ほどは東海線を中心に仕事をしていました。

梶田　私は、昭和 48 年に名古屋高速道路公社に入社し、最初の 4 年間は 3 号大高線の現場を、退職前の平成 19 年度から平成 22 年度までの最後の 4 年間は、4 号東海線の現場に携わらせていただきました。

35 年近く公社に在職しているにもかかわらず東海線のルート及び沿線状況が十分把握できていなかったため、山王交差点から東海 JCT までを一日かけて踏査し、複数の鉄道・幹線道路・主要河川と交差し大規模な集合住宅に隣接する等、厳しい施工条件の中での大変難しい工事になるだろうと感じたことを覚えております。

用地状況や沿線条件が厳しい中で、地元の皆さんや、関係機関のご協力のもと、公社が今まで他の路線で培ってきた新技術や経験を駆使し、最後の 4 号東海線の 12km を公社職員、施工関係者が一丸となってさまざまな困難を克服し完成することができた素晴らしい路線であると思います。

公社を離れ 10 年近くが経ち、北のほうに住んでいる関係もあり 4 号東海線を利用する機会も少なく、歳とともに建設当時の記憶も薄れてきましたので、今回の座談会に参加させていただくに先立ち、先週、東海線の高速上と高架下の街路の施工時を思い出しながら走ってまいりましたが、街路も整備され素晴らしい街となり、港区や東海市方面へのアクセスが格段に向上し、沿線の開発に大きく貢献していると身をもって感じました。

都心環状線から南に向かうと六番町の新幹線を超えるあたりでは、路面が上り勾配で天気が良く快晴であったため、青空に吸い込まれるような感覚でした。

また、新幹線を超えると、今度は前方の視界がパッと開け、素晴らしい景色に感動してまいりました。

谷口　私は平成 23 年度から 25 年度に名古屋市から

派遣され、名古屋高速道路公社に3年間勤めました。23年度は工務部工務課長として、主な仕事は東海線の残りの区間の工事の調整等をやらせていただき、特に東海道新幹線の高架工事のJR東海との上部工の工事協定が一番思い出深いです。新幹線公害訴訟の原告団の皆さんとのやり取りも大変で、いろんな問題が発生したことが工務課長としての思い出ですね。

平成24年度、25年度は技術部建設課長として従事しました。特に難しい工事が2箇所残っていて、新幹線を跨ぐ工事と七番町の未買収用地での工事。この二つの課題を2年間で解決していかないといけないことが大変でした。3年間、本当に貴重な経験をさせていただいたと思っています。

長谷川　私は平成20年度から25年度の6年間、東海線の工事に携わりました。

平成20年度から22年度の3年間は、2期開通区間である港区木場町から昭和町までの下部工事と上部工事を担当させていただきました。

平成20年度に建設部へ着任し、初めて現場踏査を行った際は、工事ヤード（工事スペース）が幅11mと大変狭く、かつ大型車が非常に多い、重交通量の道路であったため、この工事を安全かつ工程管理するのは大変だと直感的に思ったのを今でもよく覚えています。

また、平成23年度から25年度の3年間は、3期開通区間である港区七番町から木場町までの上部工、付属物工事を担当させていただきました。私が着任した頃は、六番町の新幹線跨線橋の橋桁架設と七番町の未買収用地上における橋桁架設の2大難題が残っていたのですが、そのうち、七番町の担当をさせていただきました。よきメンバーとともにその難題を乗り越え、無事、全線開通を迎えられたことは非常によい思い出です。

髙石　私の東海線との関わりは平成21年度、22年度に工務部の設計課がスタートでした。

東海線の設計の大部分は完了していましたが、一番難工事となる六番町の新幹線跨線部を含む六番町から東海通の辺りの設計がまだ完了しておらず、特にJR東海へ工事を委託することとなっていた送り出し架設に伴う補強設計や裏面吸音板や鋼製高欄（防護柵）の設計が残っていて、毎月のJR東海との打ち合わせが大変だったことを覚えています。

平成23年度からは工事第一課の六番町担当として、引き続きJR東海との桁架設に向けた調整で、JR東海と毎週、工程調整や多々ある課題の解決に向けた調整が続き、顔を合わせるのが嫌なぐらい続いていたことを思い出します。ですが、終わった今となってみれば、やり遂げた達成感をひしひしと感じています。

六番町の送り出し工事では当時の職員やJV（建設工事共同企業体）や周辺工事のJVなどに、限られた工程、定められた期日に向けて一生懸命、一丸となってやってもらいました。担当した当初は大変なことばかりでしたが、橋桁の連結式やウォーキングイベント、開通式にも関わることができ、やり終えた時は非常にいい思い出が残せた、やりがいがあったと感じています。

寺島　私と東海線の関わりは平成19年度から。東海線の段階開通が見えてきて、設計を見直す必要があり、それからです。その後、東海線の1期、2期、3期とも開通に工事担当として関わることができました。

東海線で特に印象深いのは2期開通で、一時的に路線が途切れてしまったこと。設計でも頭を悩ませたところです。一番苦労したところは、工程が見えにくかったことや、ヤードがとにかく狭くて重機などの乗り入れが難しかったことですね。

渡邉　私は平成21年度の入社ですが、その前の3年間は民間のゼネコンに勤めていて、入社して2年間は設計担当でした。当時は本体工事、本体設計などが終わり主には付属物や区画線の協議などを警察等と実施していました。

その後、平成23年度から3年間、工事で東海線に携わりました。木場地区周辺の担当でしたがすでに本体もでき上がって、付属物の遮音壁や舗装や標識工事の段階でしたので、高速道路の姿として見栄えが良くなる工事でしたので、自分が設計してきた

部分が目に見えて出来上がっていくので楽しかったことを覚えています。

平成 24 年度、25 年度は六番町付近の上部工や付属物の工事に携わり、それなりにプレッシャーはあったんですが、髙石さんはそれ以上のプレッシャーがあったと思います。私は、毎朝出社したらトイレに駆け込んでいました（笑）。

沖森　トイレで唸っていたの？

渡邉　はい。

長谷川　サボっていたか、もしくは飲み過ぎのいずれかですね？

渡邉　確かにそれもありますが…。いやいや、本当ですよ。

見学者 1,000 人！「六番町送り出し」

沖森　東海線の工事を振り返って、まず六番町の送り出しがこの区間のメインかな。一気に桁を吊り上げる一括吊り上げも大変だった記憶があります。東海線は結構大きな施設を跨ぐところが多くて、送り出しを多用していた。尾頭橋もそうですし、六番町、堀川、竜宮の 4 箇所。

長谷川　東海 JCT でも送り出し工法を採用していました。

沖森　5 箇所？　結構やってるので、まず六番町の話を髙石さんからお願いします。

髙石　六番町の送り出し工事は東海線のなかでも最後の大々的な架設工事で、現場の施工は JR 東海に委託しましたが、東海道新幹線の上空を渡すため繁忙期（年末年始やお盆、ゴールデンウィーク）を除いた期間で架設を終わらせなきゃいけない制約がありました。実際の架設は平成 25 年 1 月、正月休みが終わってすぐに始まりました。その架設に間に合わせるために前後区間の架設は少しの余裕もない工程で、かつ限られた期日までに JR 東海に現場作業ヤードを引き渡す約束がされていたため、工程短縮のために送り出し区間に隣接する径間では一括吊り上げ工法を採用するなど、その調整に非常に苦労しました。決められた期日までに作業ヤードを引き渡して、JR 東海に工程どおり、計画どおり現場を進めてもらうためのヤードづくりに翻弄された期間だったのが平成 23 年度です。


髙石佳宏

平成 24 年度に入ってから JR 東海に現場作業ヤードを引き渡し、工程どおりに送り出しをするため送り出し設備や桁を受けるベント（桁を架設する時の支え）の整備を順番にできるように、その期間も設けて現場での準備が完了して新年を迎えることができました。平成 25 年 1 月 9 日夜間の送り出し工事の際には現場作業員は 450 人ほど、沿線住民の方や見学に来られた方々が 1,000 人ほどいたという新聞報道もありました。

深夜の工事にもかかわらず、名古屋市長も現場に見学にみえたことが非常に印象深く残っています。

特に、この現場では新幹線の上空では経験のない約 100m にもなる橋桁を回転させる工事がありました。直線桁ではなく、カーブ桁の送り出しであったため、送り出し後に橋桁を回転させる特殊な工事があり、新幹線の上空では初めての工事だと言われていました。JR 東海側もピリピリした現場管理をしながらの施工で、珍しい工事を経験させていただきました。一連の送り出し架設は約半年をかけ完了しました。

送り出し架設が完了した後は、公社側の残工事として桁架設を待たせていた部分の架設工事や料金所周りの工事の準備、調整を進め、少しでも早く JR 東海から現場作業ヤードを引き渡してもらうために毎週、工程会議で非常に面倒な調整や工程短縮の提案について繰り返し議論して工事を進めました。長

谷川さんにも施工中の床版の上を資材運搬用のトラックが通れるように対応してもらいました。

長谷川　傍目から見ても週に１回のバトルは大変そうでした（笑）。

沖森　私にも六番１の交差点辺りが人で溢れ返ってた記憶があります。谷口さん、その時に市長の対応とかはなかったですか？

谷口　市長の対応は当時の村上理事長がされた。私は髙石さんと現場の管理と取材対応をしていました。

沖森　テレビ放映もあった？

谷口　15分ぐらい、ニュースで特集を組んでいただいて。

沖森　その内容を教えてください。

谷口　テレビ局が１月９日に夜間架設があるという情報をどこからか入手して、その２日ほど前に現場で取材したいという話が建設課にあった。昼の現場で２時間ほど取材があって、その後、黄金事務所で長谷川主査はじめ担当者によって製作した架設模型で架設手順の取材が30分ほど。それで終わりかなと思っていたら、なんと当日の夜にその架設の状況を架設が始まる前の段取りから、架設が終わって朝一番の試験車輌が走る前までの取材。髙石主査にも立ち会ってもらいました。

それが１月15日のニュース番組で特番扱いでした。「新幹線超えの未明の難工事、完全密着」という15分ほどのニュースが流れた。本当にありがたかったですね。

また、送り出し架設当日の夜には、現場の隣にある名古屋市工業研究所の駐車場を特別に貸してもらい、真冬ですから暖を取るスペースと、名古屋高速の事業概要の説明と架設の模型などを置いて、現場でどのような工事を進めるかを紹介しました。

ブースを設置する前にNEXCO中日本の新東名・岡崎東ICへアクセスする国道473号線、東名の夜間工事があって、その架設説明ブース、説明会場を参考にしました。いろいろ勉強して段取りさせていただきました。



東海線建設六番町送り出し

沖森　すごい、そんなに長時間、テレビカメラを回して撮ったんですね。

谷口　皆さん、今でも映像があれば映っていると思います。

沖森　残ってるの？　DVD か何かで。

髙石　たぶん家にはあります（笑）。

渡邉　私も髙石さんの雄姿を残してあります。

谷口　それと、かなり広範囲の通行止めになるので、どうやって地元の方に周知するのかも悩みました。市の土木事務所にいた経験で、区役所を使って地元に入っていこうと。

区役所で毎月、小学校の学区の連絡協議会があり、港・中川・熱田区の各連絡協議会で工事概要の説明をしながら「通行止めをします」とアナウンスしました。

唯一苦い経験をしたのが架設の日をいつ公表するかです。市長が記者会見で日時を発表することになっていて、それまではシークレットだと言われていたので、日程公表ができなかったのが辛かったですね（笑）。

長谷川　確かに新幹線跨線橋の架設は今までの公社で経験のないような通行止めだったと思います。国道 1 号や市道江川線、そしてその脇道までを通行止めすると、ものすごく広範囲になる。それをよく完工したなというのが率直な感想です。通行止め当日、私は電話対応で事務所に詰めていましたが、地元や道路利用者からまったくご意見をいただくことがなかった。ご意見がなかったのは、事前の準備が万全であった結果だと思います。

国道 23 号の通行止めと地元の応援

沖森　通行止めと言えば、国道 23 号の竜宮の上、あれも大変だったね。

長谷川　国道 23 号は日本有数の重交通量路線であったため、通行止めを伴う橋桁架設に対し、道路管理者や交通管理者との協議が非常に難航しました。事前協議は橋桁架設を行う約 1 年半前から開始し、当初計画では重交通量路線を長時間にわたり通



長谷川秀也

行止めする社会的影響を踏まえ、約 15 分の一時的な通行止めを繰り返しながら、順次、橋桁を送り出すことで進めました。しかし、一時的な通行止めの協議を提出する間際で、道路管理者、交通管理者と交通安全を確保する難しさに関して、ともに再考する機会があり、結果として一時的な通行止めから長時間にわたる通行止めに変更することとしました。その変更は橋桁架設の約 7 週間前であったため、その短期間で広報や架設計画を見直し、完工できたのは周りの皆さまに支えられたおかげだと思います。

梶田　一時通行止めが、施工間近に全面通行止めに変更になったことは想像を絶するほど大変でした。長谷川さんには大変な調整をしていただき乗り切ることができました。通行止めに伴う案内看板は近隣看板屋さん総出で製作していただいて。

沖森　やはり幹線道路っていうのは大変ですよね。堀川の上はお知らせ看板を立てるだけでやらせてもらえましたから。ただ、堀川周辺はマンションがいっぱい建ってて、その住民の方から「毎日見てるぞ！ちょっとずつ進むな」と（笑）。

長谷川　地元住民の方から、日々、少しずつ橋桁が送り出される姿に「頑張れ、頑張れ」という励ましの葉書をもらいましたね。

梶田　沿線にお住いの年配のご夫婦より JV の現場事務所に日々の工事に対する感動する励ましの手紙を頂いた時は、開通式典に是非ご招待できたらと思いましたが、匿名で、わかることは近隣マンションの 14 階にお住いの方としかわからず、ご招待には至りませんでしたが、励ましや、感謝の手紙を頂く

と本当に嬉しいですね。

長谷川　感謝といえば、長きにわたり工事を進めさせていただいたお詫びと感謝の意味を込めて、工事沿線に位置する中川小学校の児童に開通直前の高速道路を案内させていただいた際、床版に絵を描いてもらったり、高所作業車に乗ってもらったりし、大変喜んでいただいたことが忘れられない。案内後には「おじさんたちのような仕事をしたい」と言ってくれて、非常に心に残っています。

髙石　そうそう。中川小学校はお礼の手紙をいただいた。船方小学校も、現場に児童に来てもらいましたね。

渡邉　船方小学校の児童には、RC 床版に絵を描いてもらいましたね。

沖森　公社の設立 50 周年記念の歴史パネル展を見たら六番町の連結式の写真が飾ってあった。懐かしいなと思って。

課題解決が生んだアイデア勝負！の技術

沖森　では、一括吊り上げの思い出は？

髙石　六番町では、送り出し架設が始まるちょうど 1 年前の平成 24 年 1 月に新幹線のすぐ隣の径間の桁を一括吊り上げで架設しました。吊り上げる桁には、交差点を一つ跨いだ隣の中央分離帯の作業ヤードで縦に約 80 mの箱桁を 2 本組み立て、昼間に交差点を閉鎖して桁を架設位置までドーリー（自走台車）で移動させました。通常のクレーン架設であれば夜間規制での架設が常識ですが、クレーンを使わないため、一括吊り上げ自体も昼間に行いました。

沖森　昼間？　架設も吊り上げも？

髙石　一括吊り上げも、江川線を一車線規制で 9 時から 17 時までの許可で、17 時ギリギリで規制解除しました。1 月に桁を吊り上げて 2 月中旬にはもう JR 東海にヤードを引き渡しましたので、非常にタイトな工程のなか、段取りよく工事を進めてもらいましたね。

沖森　あの吊り上げで吊り上げ用の架台のジグ（治具）を脚の梁に乗せるとき、新幹線が雪で遅れて……。奇跡的にダイヤがいいほうに動いて、あの 1 日は本当に肝を冷やした。

髙石　まさにギリギリの工程でした。

沖森　だったよね。

長谷川　山崎川を跨ぐ渡河橋の上空に位置する橋桁も一括吊り上げ工法で施工しました。名古屋市が山崎川にかかる東橋の架け替え工事を平行して行っていたため、その工事と同調し、東橋の床版上にて名古屋高速の橋桁を組み上げ、一気に吊り上げる工法を採用しました。吊り上げる機械は、安全対策と工期短縮を目的に、ダブルツインジャッキを用いました。

沖森　あったね、尺取虫みたいなやつ。

長谷川　どの現場においても工事受注者と調整、相談を重ねつつ、最も現場に適した工法を採用してきました。開橋（ひらきばし）という大江川を跨ぐ橋の上空ではトラベラクレーン工法にて橋桁を架設しました。その橋桁は、公社の中では最長径間となる 138m です。振り返るといい経験だったと思います。

沖森　精度はどうでした？

長谷川　橋桁の最終ブロックの落とし込みも苦労せずにできました。橋桁架設時には、その直下に位置する市道大津町線の道路利用者に対して安全を確保する必要がありました。大津町線は 2 方向 4 車線道路であったため、1 方向 2 車線を工事ヤードとして車線規制し、残る 1 方向 2 車線を対面通行にて工事を進めました。対面通行を行う際には、警察に多大なるご協力を得て、本信号で信号現示を手動で変えていただいた。今振り返ると、相当無茶なお願いを聞いていただいたと思います。このような協力が得られたからこそ安全に無事故で完成できました。

梶田　少し前のデータになりますが、施工個所の交通量は、約 3 万 5,000 台／日で、大型車も多く、大型車の混入率は約 35%。

長谷川　多いですね。

梶田　今、思えば、あのような狭隘な施工ヤードの中で、よく施工したと思います。狭隘で施工条件が難しい所の橋脚は、一般的に鋼製橋脚構造にしたいところを、海に近いという環境条件と建設コスト縮

減等の観点から、RC 橋脚構造が標準となりましたが、現場は非常に大変でしたね。

長谷川　標準的な工法であれば橋脚 1 本につき約 10 日間は通行止めにする必要がありましたが、回転支保工を用いることによって夜間 10 分間程度の通行止めで行うことができました。回転支保工の採用に当たっては、構造面、安全面でかなり苦労した思い出があります。

沖森　回転支保工って最初に使ったの、大高線でした？

梶田　3 号大高線と 5 号万場線。5 号万場線がメインだったように思います。

安全性とできる限り夜間工事日数を少なくするために、さまざまなアイデアで名古屋高速道路公社が特許を取得した時期です。けれど回転支保工は製作費も高く、置いておく場所もなく……。

沖森　でも、結局小スペースでやりきった。そういう意味では、公社って昔からよく考えてやってきたんだよね。

梶田　回転支保工とか橋桁等の足場防護工の一括吊り上げ吊り下げ工法、橋桁の水平ジャッキ式桁横取り工法も、公社が特許を取得していました。

皆さんの技術の結晶ですね。何か難題に突き当たると、いいアイデアが生まれる。皆さんの若い力に助けられてできたんじゃないかと思います。

先ほど、お話した 11 mの施工ヤードの中で杭を打つのも大変でしたよね。先にフーチング部を掘削し。

長谷川　3 点式の標準的な杭打機が使えなかったため、油圧式の全周回転工法を用いて覆工板下で工事を進めました。

梶田　普通でしたら路面から杭を施工するのですが、まず先にフーチング部を掘削し、その中で杭を施工する。

長谷川　鋼管杭ですね。

沖森　短く継いでいく。

梶田　私が現場で驚いたのは、フーチングがすべて鋼製だったこと。

長谷川　既定の土被りが確保できないところは、フーチングの厚さをできるかぎり薄くなるように鋼製フーチングを採用しました。

沖森　日比野も？

長谷川　そうです。本当にいろいろと設計面、施工面で工夫が必要でしたね。工夫といえば、六番北入口の料金所ではグレーチング床版を採用しましたね。

渡邉　やっていました。工期短縮にすごいお金をかけましたね（笑）。

難題だった新規の施設工事

沖森　工事ではどうしても工期短縮を求められる上に土木と施設が輻輳するので、相当苦労されたと思います。寺島さん、施設についてはどうでした？

寺島　私が担当した工程で一番厳しかったのが六番南の料金所。東海線の 3 期開通で料金所の無人化という話もあり、運用部署からも早く料金所に設備を置いて研修をやりたいという話があり、工程調整に苦労しました。

箱桁内に高圧ケーブルを設置する作業があって、これも前年度が猛暑で、当初は 4 ～ 5 月に施工できると踏んでいたけど、結局、3 箇月工程がずれて、夏場になってしまった。

通常は桁下にリールの様なケーブルドラムを置いてスーパーデッキで引き上げますが、六番町の工区だと下のヤードが取り合いで、僕らが入るスペースもなかった。だから、港明出入口のランプから本線上に持って上がって戻ってきて、桁上のジョイント



寺島靖雅

から橋脚に降ろして、ケーブルラックに入れた。この方法は今まではなかったことです。

ケーブルといっても普通の配線とはまったく違い、鉄筋のように曲がらない物。曲げてテンションかけると高圧ケーブルだと絶縁破壊が起きたり電気事故になったり、光ケーブルだと芯線が折れることもあり、曲げとか引っ張りのテンションが大丈夫かと苦慮したことは覚えています。

それと、東海線で一番ネックになったのが1期開通の六番北から2期開通の木場までの間の桁が繋がっていないところがあること。通常だと、テレビカメラや情報板、ETCなど各種設備のデータを黒川ビルまで伝送するために自前の光ケーブルを敷設しますが、六番北と木場との間が分断されているので敷設できず、自前の光ケーブルでデータを送れないという課題がありました。これを解決するために、各種設備のデータを、NTT回線を用いて黒川まで伝送することにしました。

ただし、NTT回線は通信費が月に結構な金額がかかるため、結局、一時的には費用がかかりますが、トータルで見て通信費を安くするために機器を追加する方法で対策を図りました。通信速度の最適化やデータ圧縮（1Gbps→50Mbps）などをNTTの協力のもとで事前に検証し、信頼性、セキュリティ性も踏まえた上で通信コストを抑えました。

このNTT回線はお金がかかるので、3期開通時にはなくすように調整したけど、結局3箇月ぐらいずれた。それでも少しでも早く光ケーブルを引けるように、両端まで光ケーブルを敷設して、桁が架かってすぐに接続しました。通常は桁のジョイントの溶接などをしてからケーブルを引くことが多いけど、先にケーブルを引いているのでジョイント溶接したりすると火花が落ちてくる。その養生をやっていただいたり、配慮して施工していただいたりしました。

それと、高圧ケーブルを敷設した時には、法律に基づく耐圧試験をやらないといけない。一時的に僕らが入り込みますが、建設部に現場の立入りを禁止してもらって耐圧試験をやらせてもらったこともありました。

沖森　それ、トラカンデータ（高速道路上に設置された車両感知器のデータ）も全部？

寺島　情報板もそうですね、まとめて。

沖森　そんなことできるんだね。

長谷川　普通のインターネットの回線とは違うのですか？

寺島　普通のインターネットの回線は全然速度が保証されてなくて、途切れ途切れになっても仕方ないですよっていうのが普通の回線。ビジネス用の回線は帯域保証型というものです。それなりの信頼性、セキュリティ性を持たせると、費用が相当かかることがあります。

沖森　ところで港明入口って、自動収受機を入れた？

寺島　はい。試験的に。港明と六番南には両方入っていまして、港明入口は名古屋高速の料金所では初めてのETCと料金精算機との組み合わせで自動化を図っていきました。ただ、交通量が多いので、混在運用をやるっていう形で導入して、半年ほど試験運用した結果、なかなか無人化は難しいという結論に至り、今も無人化はできていませんね。

沖森　六番南は港明に比べて車が少ない。それでもダメ？

寺島　はい。交通量は少ないけど、港明でも何かあったら営業所がインターホンで対応して、駆けつけないといけない。どうしても10分かかります。その10分のサービスレベル低下を許容するかどうかで難しいだろうということですね。

今なら言える「七番町の地元対応」裏話

沖森　では、次に七番町の地元対応について長谷川さんからお願いします。

長谷川　はい。冒頭でもお話しさせていただきましたが、六番町の跨線橋架設と七番町の未買収用地上における橋桁架設が3期開通区間の難題でした。用地買収は名古屋市事業であったため、公社ではその話を進めることができませんでした。公社として工事を進めるためにやるべきことは、未買収用地に住

居が建っている状況の中、橋桁を架設することにより、その土地の上空を占用すること、また架設時に住居者の安全を確保することに対して、住居者に上空占用の承諾を得て、架設時に安全な場所へ避難していただくことでした。

それらを理解していただくために、上部工架設を開始する当時は、毎週、住居者と話し合いをさせていただきました。話し合いは、玄関先に立ちながら、毎回１～２時間ほどでしたね。なにげない日常会話からスタートし、住居者の話に耳を傾けながら、こちらの話を聞いてもらえるタイミングを伺い、良いタイミングだと思ったところで工事の話を切り出し、けど、こちらの話は聞いてもらえず、また傾聴から再スタート。工事の話は５分もあれば十分できる内容なのですが。そのように、たわいもない話から相手の真意を引き出し、良いタイミングでこちらの意向をわかりやすく端的に伝えることの難しさに悩みながら地元折衝していましたね。

結果として住居者から上空占用と架設時の避難に関するご理解・ご協力は得られたのですが、それらが得られなかった場合の対応も同時に考えていました。

橋桁は未買収用地を 25cm ほど上空占用する状況でしたが、承諾が得られなかった場合は、上空占用でない部分の橋桁を先行して架設することができるように、上空占用する部分と分割して製作しました。結局、分割架設は行わずにすんだのですが。また住居の直近で工事を進めるため、足場を必要としない鋼製型枠も採用しました。通常工事の設計・施工では考える必要がない泥くさい？設計・施工条件ですが、今ではとても貴重な経験だと思っています。

沖森　地権者の方はもちろん土地を売りたくないという話だろうけど、いったん工事を許すと、だんだん虫食い的に進められて寄り切られるという思いは強かったの？

長谷川　時間をかけて工事説明したおかげだと思いますが、工事に対する反対意見はほぼなかったですね。どちらかというと土地への思い入れが強かったかと。



谷口敏明氏

梶田　私も３回ほどお伺いして、玄関先で毎回長時間お話をさせて頂く中で「過去の交渉の経緯も聞いてくれ」と言われながら、そのうち世間話になってお茶が出てきて、「自分はここで生まれてからずっと住んでいる。過去にも道路の拡幅で取られて、また取られる。昔からの思い出が詰まった土地だということぐらいわかるだろ」と。私も用地部に３年ほど在籍して、いろいろな交渉経験はありましたが、その時は本当に大変でした。

谷口　相手の地権者さんと長時間にわたって話をした経緯は私も覚えています。当時、私は名古屋市の職員、建設課長で公社の職員と二足の草鞋を履いたような状況でした。

架設が終わって壁高欄もメタルの型枠を組んで足場が朝顔（建物の周囲に張り巡らせる仮設の建材）はなく下の足場だけ。でも、相手のところへ行って、「いつ、架設をします。建物に 25cm かかりますので、夜間架設をするときには居住を避けてください」という話もさせていただきましたね。

その後しばらくして地権者の方から建物を撤去したいという話がきた。南側に江川線の用地買収をした残地が若干あったので、南から重機やトラックを入れて解体を進めていきたいということです。これはチャンスだと思って、即、名古屋市へ走って、道路使用の許可を取って対応した。それで相手の方が思う工程どおりの引っ越しを粛々と進め、建物の撤去をしたわけです。

私としては名古屋市にも面目が立ったし、公社と

しても桁架設が終わって開通もできた。第３期開通の11月23日には建物はすべてなく、ただコンクリートの基礎が残っているだけ。「六番町と七番町の２件の難題が無事解決した」と本当に感慨深かったですね。

経験に裏打ちされた「人材育成」が課題

沖森　皆さん東海線の工事に携わって、それぞれ印象・思い出に残っていることがあると思いますので、それをざっくばらんに話しましょう。

私は東海線で鋼管ソイルセメント杭、基礎杭の一つで、穴を掘った直後に抗長の鋼管をサッと落とし込んで固定するのですが、最初の不慣れな時、泥土が固かったみたいで、10m ぐらい残したところでピッと止まって落ちなかった。泥土はすぐに固まっていき、10m 残った状態で夕方の５時、６時を迎えて、高周波バイブロハンマーで揺すりたいと業者さんに言われて、自信がないまま夜中にやったら周辺の建物の窓ガラスが激しく揺れて、地元の方から建設部にクレーム電話が鳴りまくって本当にびっくりしました。それでも結局動かず、最後は全周（全周回転式オールケーシング工法）で圧をかけて抜いたけど、その失敗している杭を数週間見ることになって……。なんて言ったらいいんですかね、現場は失敗するつもりはなくて、きちんとできると思っていた時に予想し得ないことが起こるもので、地元からのご意見を含め工事第一課の主査をやっている時は毎日、「今日は何もないように」と祈りながらやってました。毎日出社したら「地元の○○さんから電話です」って付箋が置いてないことを祈りながらですね（笑）。

ただやっぱりね、最後は自分のことなんだっていう気持ちを持って取り組まないとうまくいかない。人もついてきてくれない。これは本当に重要で、今でもその考え方は生きていて、東海線の工事の担当は本当によかったなと思っています。

梶田　私のほうからは３点ほど。まず受注者さん方がよくやっていただいた。低入札の工事では品質面や安全面がちょっと不安なため、安全・品質管理専属の施工管理者を置いて対応した結果、大きな事故もなく施工することができました。また、受注者さん方からは「当初の工期で変更は一切応じない。工期延期するのであれば、打ち切り竣工し、再契約をしてほしい」と言われ、皆さんにも大変苦労をかけました。

もう一点は、国道23号の竜宮 IC の付近の工場跡地の現場調査で非常に高い数値の環境汚染物質が出た時です。これを記者発表すると、ヘリコプターが飛ぶわ、新聞社等報道関係者からガンガン電話が入り大変でした。

沖森　思い出が尽きないですね。

梶田　ですよね。本当に胃が痛くなって困りました。

谷口　私が印象に残ったことは、まず JR 東海と１年がかりで上部工の協定を結んだ時ですね。下部工まではできていて送り出しの協定だけが残っていたところで工務課長として着任しました。最初は安易な気持ちでいたけど、それが山あり谷ありで、週に１～２回は名駅の JR 東海へ行って協定締結に向けた協議を重ねました。

上部工の架設でも失敗は許されない、開通日は決まっているから間に合わせないといけない、労働災害も絶対起こしていけない、と肝に銘じて現場の工程管理とは別に毎日のように現場に足を運んで、安全対策の指示を出していました。

公社に３年間いて、２期と３期の開通式に携わらせていただいて、いろんなイベントや桁の連結式にも携われたこともありがたかった。ただ、先ほどの梶田さんの通行止めの地元交渉ということだけは苦労しなかった分、本当に助かりました（笑）。

現場対応の経験では、部下をどう使っていったらいいのか。「課長の姿を見ろ」とは言いませんが、どうやって部下を鼓舞し、頑張っていくのか。結局は、責任は誰が取るんだという時に、まずは逃げない、最後は上司が責任を取るという心構えを持って対応していただければいいと思います。それと、問題が起きたら隠さず早く上司に上げること。今後は建設・工事に限らずいろんな場面が出てくると思い

ますが、その心構えで部下を育てていっていただきたいと思います。

長谷川　今振り返ると、東海線工事に携わった６年は苦労の連続ではありましたが、上司、後輩に恵まれ、なんとか無事に全線開通を迎えることができました。そういう意味では工事だけに限らず何事においてもですが、まずは信頼できるよい仲間を作ることだと思います。そして、その仲間とともに地元の方、お客様の立場で考え、ご理解・ご協力を得ることが大切だと思います。今後は都心アクセス事業などでもさまざまな課題に直面すると思いますが、私もよい仲間の一員になれるように「背中を見せる先輩」を目指しつつ、お客様や地元の方に感謝されるよう、事業に取り組みたいと思います。

髙石　私の印象に残ったことは送り出しに向けて公社一丸、公社だけじゃなくて関係する施工会社さんやJR東海も最終的には同じ方向を向いて頑張ってくれた。そのために粘り強くお願いや提案も重ねました。

提案していかないと周りもついてきてくれず、さらにいい案も出てこないことは、名古屋高速としても都心アクセスなど新しい事業をやっていく上で肝に銘じておきたいですね。新しい事業も公社が「こうしたい」という意思がないと計画どおり進まないと思います。そういったところで私たちの今までの経験も活かせればいいと思います。

寺島　私は黒川にいたものですから、今回の座談会は地元の方との生々しく厳しい交渉の裏側もうかがえて、いい機会だったと思います。現場をやっている時には建設部の工程調整で２箇月、３箇月ずれることがあったものですから、何でこんなに振り回されるんだろうと文句を言いたくなることもあった。だけど、その背景の苦労もお聞かせいただいて、そんな大変な苦労があるならあのぐらいの期間のずれ込みもしかたがないと思いました。

東海線の建設工事は自分が中心となって工事をやった最初の区間。ここで得たノウハウもありますので、この経験を活かしていきたいと思います。

渡邉　いろんな話をうかがって、改めて先輩方に



渡邉幸太

引っ張っていただいていたんだと感じたところです。

個人的な思い出話になってしまいますが、すごく印象に残っている出来事が一つあります。六番町の現場でしたが、夜間工事で上部工の施工を実施するところでした。しばらくすると、ゲリラ豪雨となりバケツをひっくり返したように雨が降ってきたことがありました。この日の作業を中止にしようとしたんですけど、東海通交差点付近が冠水している話が聞こえてきて、現場に歩いていったんです。雷も鳴ってくるし雨足はさらに強くなってくるしで、現場に着いたら膝ぐらいまで冠水していました。車が突っ込んでくるわ、カラーコーンがぷかぷか浮いて脇道に入っていくわ、置き式ガードレールも浮いちゃってぐちゃぐちゃになっているわで、すごい惨状になっていました。一人ではどうにもならないところを、当時働いてもらっていた業者さんの力を借りながら、車を搬出したり、カラーコーンを並べ直したり、朝には開放しないといけない中で、土木事務所や警察に連絡を取りながら、作業の指示をしました。現場でコミュニケーションを取り、いろんな危機に対応した経験によって、自分が成長できたという思いがあります。

私から見た先輩方は本当に弱音を吐かなくて、物事に対して真摯に向き合ってやっている姿がすごく印象的で、本当にその姿を見て自分も頑張れたと当時から思っていましたし、今でも思っています。今後、都心アクセスの事業でも、そういった先輩方の姿に少しでも近づけるように色々なことを考えて、

事業を進めていきたいです。そして、また同じように思い出話ができたらすごく嬉しいなと思っております。

沖森　皆さん、ありがとうございます。梶田さんはすでに退職されていて、谷口さんと私はあと数年で定年ということを思えば、ここにいる若い４人にこれから公社事業の原動力になってもらわないといけない。公社に求められているものはしっかり人を育てることなので、「よろしくお願いします」と伝えて今日の締めにしたいと思います。

本当に長時間ありがとうございました。

第2部

第3章

通行料金制度と料金認可

第１節　通行料金制度
第２節　料金認可の経過
第３節　新料金体系への移行

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であるが、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増大する交通需要に対処することができなくなったため、昭和27年に特措法が制定され、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、昭和31年に日本道路公団が設立され、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。

昭和45年には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、名古屋高速道路公社が同法に基づく第１号の道路公社として設立された。

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。

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。

(1)　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、借入利息等必要な費用のすべてを償還期間内に賄うことをいう（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3-1-1のとおりとなる。

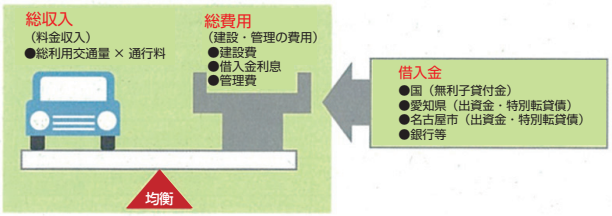


図3-1-1　償還主義の概念図

(2)　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（特措法第23条第１項第４号）。

２．料金決定に係る制度等

(1)　料金プール制

都市高速道路は、各路線が連絡し合い、全体として一つのネットワークを形成して初めてその機能が発揮される。そのため、国土交通大臣が定める自動車交通上密接な関連がある道路については、その道路ごとに一定の料金収受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。

(2)　均一料金制・対距離料金制

有料道路には、料金を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。名古屋高速道路では第１期開通以降「均一料金制」を採用してきたが、令和３年５月１日から「対距離料金制」を採用している。均一料金制のメリットとしては、

・料金体系が簡素なため料金収受の時間が短時間で済み、都市内の大量の交通を効率的かつ円滑に処理できる

などが挙げられる。

一方、対距離料金制のメリットとしては、

・利用距離に応じた料金となることで利用者間の公平性が確保される

などが挙げられる。

(3)　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がる場合には、均一料金制において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、尾北線（11号小牧線、16号一宮線）開通以降、名古屋線と尾北線を別料金圏として料金を設定していた（図3-1-2参照）。

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った。

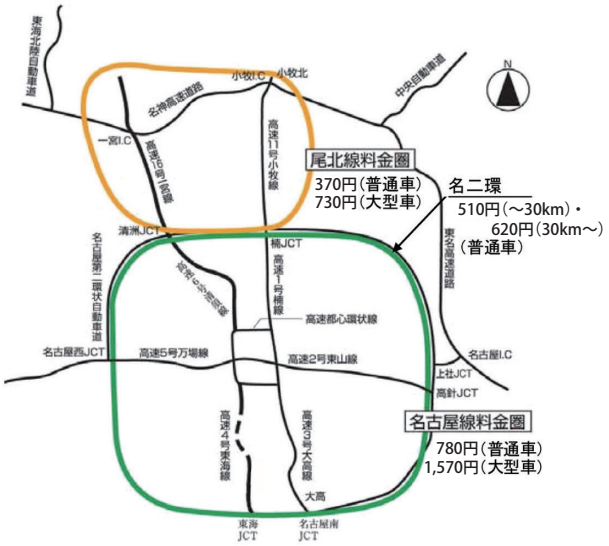


図3-1-2　料金圏（令和３年４月時点）

だが、先行して料金圏を廃止している首都高速道路、阪神高速道路と同様に令和３年５月１日から、名古屋高速道路においても対距離料金制の導入に伴い、料金圏の設定は廃止された。

(4)　料金徴収期間（償還期間）

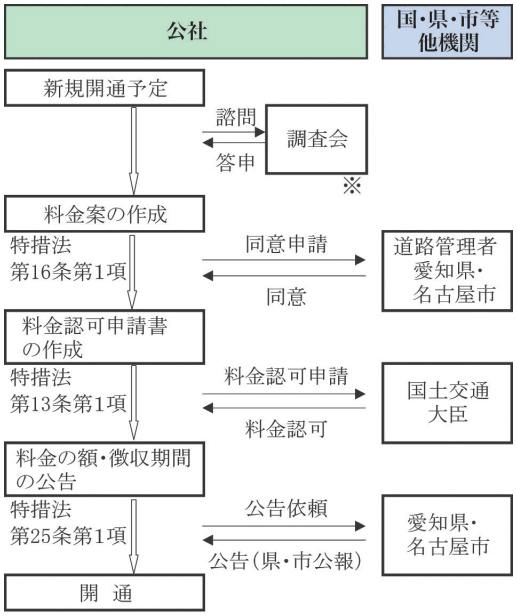
名古屋高速道路の料金徴収期間は、換算起算日から60年以内とされている。この期間については、当初30年以内であったものが、平成９年４月の有料道路整備資金貸付要領（建設省道路局長通知）の改正により40年以内に改正された後、平成27年４月に老朽化及び震災への対応として大規模修繕を実施するため、50年以内に延長することが国の新規制度として認められた。その後、令和２年３月の要領改正により、令和２年４月より60年以内とされたものである。

なお、換算起算日について、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となってしまう。そのため、「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」が料金徴収期間の換算起算日とされた。

３．料金決定の手続き

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、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3-1-3参照）。



※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3-1-3　料金決定手続き

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、令和２年３月までに計25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３号大高線高辻～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）。

平成13年３月の11号小牧線楠JCT ～小牧南の開通に際しては、新たに別の料金圏を設定することとし、あらかじめ平成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）

２号東山線四谷～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は当時厳しい批判にさらされていた。

このような厳しい社会情勢の中、公社では平成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。その後、平成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、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、同年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「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、

・料金改定は２号東山線開通日から１年経過後に実施する
・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
・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

の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及び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った。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、平成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、２号東山線四谷～高針JCTの開通から１年後の平成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）

16号一宮線清洲JCT ～一宮 8.9kmの開通に当たり、平成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、平成17年２月に料金認可を受けた（第14回）。

平成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。

平成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、平成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、その後平成17年９月にはすべ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・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。そのため、平成17年１月に両公団ですべての回数通行券の販売を停止、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、平成16年10月に偽造通行券が発見された。上記３公団と同様に回数通行券の廃止を行うために、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された。ETCを活用した多様な料金施策を実施し、料金所のETC専用レーンの設置を進め、平成17年９月にハイウェイカードを、平成18年２月には回数通行券を廃止した。

４．第18回（平成19年11月）以降

第18回以降の主な料金認可については、平成25年11月23日の４号東海線六番北から木場までの開通、すなわち名古屋高速81.2kmの全線開通に伴う第21回料金認可や大規模修繕事業を組み入れた第23回料金認可などがある。

昭和54年７月13日の第１期開通から令和３年５月１日の新料金体系への移行までの料金認可の経過については表3-2-1のとおりである。

また、開通延長と通行料金の推移は表3-2-2のとおりである。

■ 表3-2-1　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IC ～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～荻野	600円 150円（楠～荻野間63.12.21） 特定区間料金の導入	2.2km （30.2km）
		平3.3.19		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	平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	平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	平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）
		14.4.24	高速名古屋小牧線	小牧北入口		（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） 尾北線　350円 特定料金　200円（15.3.29）	0.1km （49.7km）
		15.3.29	高速１号四谷高針線	四谷～高針JCT		3.6km （53.3km）
13	15.10.30	障害者割引の手続の 簡素化実施日　15.12.1 ただし、ETCは16.3.1	－	－	－	（53.3km）
14	17.2.1	平17.2.11	高速清洲一宮線	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	平18.11.1	－	－	夜間割引　０ ～ ６時20%割引 22 ～ 24時10%割引	（62.2km）
18	19.11.2	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 特別料金　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 特別料金　200円（小牧線）	2.8km （72.0km）

20	23.11.11	23.11.19	高速名古屋新宝線	木場～東海JCT	名古屋線　750円 尾北線　350円 特別料金　200円（小牧線）	5.3km （77.3km）
21	25.11.20	25.11.23	高速名古屋新宝線	六番北～木場	名古屋線　750円 尾北線　350円 特別料金　200円（小牧線）	3.9km （81,2km）
22	26.3.5	消費税率及び地方消費税率引き上げに伴う料金改定日26.4.1	－	－	名古屋線　770円 尾北線　360円 特別料金　210円（小牧線）	（81,2km）
23	27.9.2	大規模修繕工事の実施に伴う料金徴収期間の変更	－	－	名古屋線　770円 尾北線　360円 特別料金　210円（小牧線）	（81,2km）
24	28.7.13	通行止め時の乗り継ぎ措置の開始	－	－	名古屋線　770円 尾北線　360円 特別料金　210円（小牧線）	（81,2km）
25	令2.3.31	中京圏の高速道路料金見直し　令3.5.1	高速１号	名古屋西JCT（名二環西南部との連絡路）	対距離料金制250+(29.52×営業距離)×(１+消費税率)円	（81,2km）

注）路線名及び開通区間は、整備計画上のものである。

■ 表3-2-2　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
開通延長（km）		10.9	→	→	→	→	→	15.0	22.3	23.1	30.2	→	30.3	→	→	→
普通車料金（円）	名古屋線	400	→	→	→	→	→	500	→	→	600	→	→	→	→	→
	尾北線															

(2)

年度		平６	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
開通延長（km）		32.0	37.9	→	→	→	→	46.8	49.6	53.3	→	62.2	→	→	69.2	→
普通車料金（円）	名古屋線	→	650	→	→	→	→	→	→	→	750	→	→	→	→	→
	尾北線							350	→	→	→	→	→	→	→	→

(3)

年度		平21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	令元	2	3
開通延長（km）		→	72.0	77.3	→	81.2	→	→	→	→	→	→	→	→
普通車料金（円）	名古屋線	→	→	→	→	→	770	→	→	→	→	780	→	対距離制
	尾北線	→	→	→	→	→	360	→	→	→	→	370	→	対距離制

第３節　新料金体系への移行

名古屋高速道路は令和３年５月１日から新料金体系に移行した。詳細は第１部第２章で述べたが、ここで改めて特記しておきたい。

令和元年11月11日、国土幹線道路部会中京圏小委員会から「中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系　基本方針（案）」が公表された。その中で、東海環状自動車道を含むそれより内側の中京圏の高速道路では、これまで整備の経緯の違い等から料金水準や車種区分等が道路管理者ごとに異なっていることが課題とされ、中京圏の高速道路を賢く使うための料金体系を実現するための取組みとして、「料金体系の整理・統一」、「起終点を基本とした継ぎ目のない料金」、「戦略的な料金体系」が上げられた。

その後、令和２年２月５日に国土交通省より「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」が公表され、その中で以下のとおりまとめられた。

１）　料金体系の整理・統一とネットワーク整備

名古屋高速道路の料金水準については、現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入し、車種区分については５車種区分へ統一する。

２）　起終点を基本とした継ぎ目のない料金

名二環の利用が料金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に料金を決定するものである。また、都心部への分散流入に関しては、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に料金を決定する。

また、これらを名二環の全線開通に合わせて導入すると示された。

上記方針等を踏まえ公社にて検討を行い、国土交通大臣の認可を経て、名古屋高速道路の料金が決定された。

新料金の例を図3-3-1①、②に挙げる。なお、本料金改定に係る料金認可については、令和２年３月31日に受けた第25回料金認可が該当する。

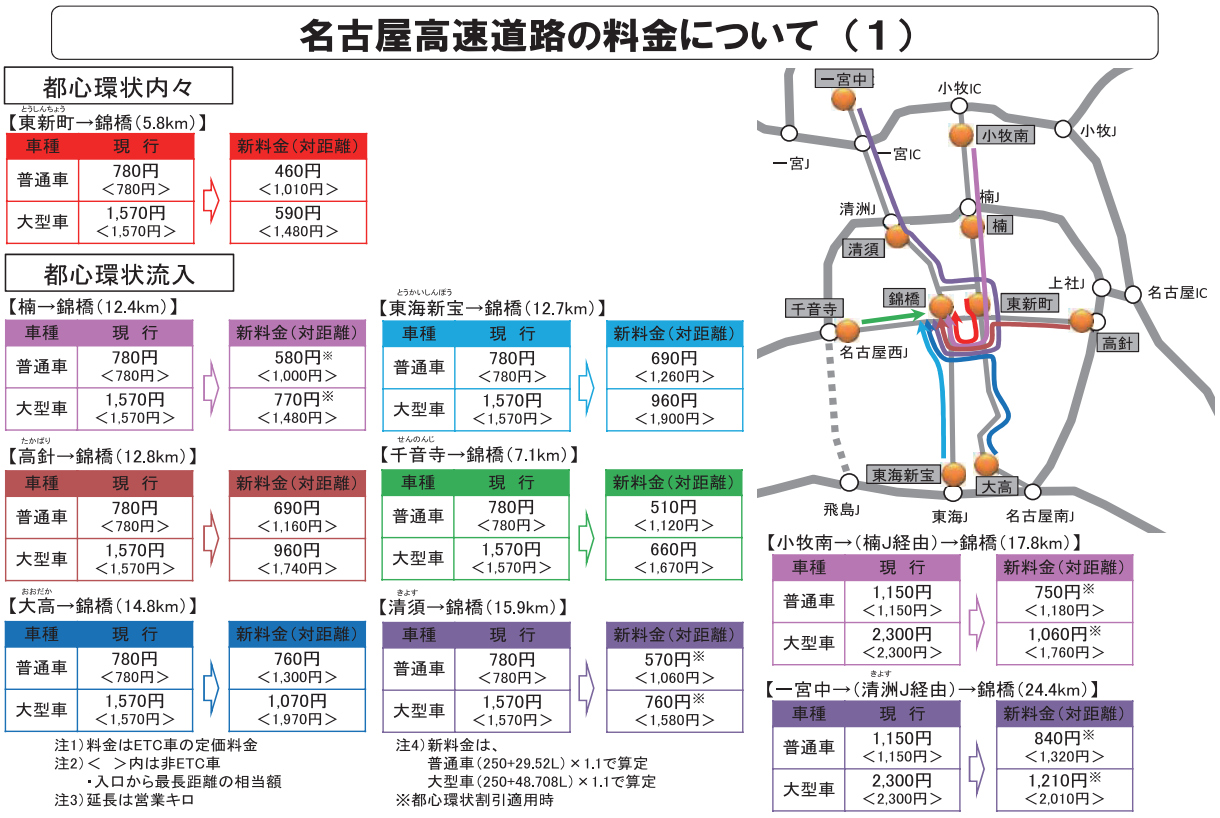


図3-3-1①　通行状況に応じた新料金体系の一例

名古屋高速道路の料金について（２）

名古屋線

【白川→名古屋西J（7.2km）】

車種	現　行	新料金（対距離）
普通車	780円 ＜780円＞	510円 ＜510円＞
大型車	1,570円 ＜1,570円＞	660円 ＜660円＞

【楠→大高（21.0km）】

車種	現　行	新料金（対距離）
普通車	780円 ＜780円＞	960円 ＜1,000円＞
大型車	1,570円 ＜1,570円＞	1,400円 ＜1,480円＞

名古屋線・尾北線跨ぎ

【明道町→（清洲J経由）→一宮（12.4km）】

車種	現　行	新料金（対距離）
普通車	1,150円 ＜1,150円＞	680円 ＜730円＞
大型車	2,300円 ＜2,300円＞	940円 ＜1,020円＞

【一宮→（清洲J経由）→大高（28.7km）】

車種	現　行	新料金（対距離）
普通車	1,150円 ＜1,150円＞	1,210円 ＜1,250円＞
大型車	2,300円 ＜2,300円＞	1,810円 ＜1,890円＞

尾北線

【小牧北→堀の内（1.3km）】

車種	現　行	新料金（対距離）
普通車	370円 ＜370円＞	320円 ＜1,280円＞
大型車	730円 ＜730円＞	340円 ＜1,930円＞

【一宮中→清洲J（8.0km）】

車種	現　行	新料金（対距離）
普通車	370円 ＜370円＞	530円 ＜1,320円＞
大型車	730円 ＜730円＞	700円 ＜2,010円＞

【豊山南→楠J（0.9km）】

車種	現　行	新料金（対距離）
普通車	210円*） ＜210円*）＞	300円 ＜1,050円＞
大型車	420円*） ＜420円*）＞	320円 ＜1,560円＞

*特定料金区間



注1）料金はETC車の定価料金
注2）＜　＞内は非ETC車
　　・入口から最長距離の相当額
注3）延長は営業キロ
注4）新料金は、
　　普通車（250+29.52L）×1.1で算定
　　大型車（250+48.708L）×1.1で算定

図3-3-1②　通行状況に応じた新料金体系の一例



公社設立50周年を祝して

～建設から管理へ～

前理事長　永　田　　清
（平成27年４月１日～31年３月31日在任）

令和２年９月に公社設立50周年を迎えられ、さらには令和３年５月には名二環西南部が完成し、公社設立当初にマルサと呼ばれた名古屋大都市圏の高速道路網が完成しました。構想から半世紀を要しましたが、誠に感慨深く、心からお祝い申し上げます。

私が在任した４年間を振り返りますと、平成25年11月に計画路線81.2キロが完成し、経営方針が「建設」から「維持管理･利用」へと大きく舵が切られた時期でした。平成27年には大規模修繕計画が策定され、早速工事に着手しました。平成31年には東山トンネルの天井板を撤去することができました。

就任した早々、国土交通省道路局長さんに挨拶に伺うと、開口一番「名高速は料金も日本一だが、雪氷対策で時間がかかるのも日本一だな」と厳しいお言葉をいただきました。これは、前年の12月に大雪があり、全面開通するまでに60時間以上も要したことを示しておりました。これに対しては、東山線の仮置き場や新たな雪捨て場の確保などのハード面の対策とともに、警察当局との連携を密にするなどソフト面での対応を強化しました。幸いなことに平成26年12月の大雪以来、これに匹敵するような大雪は襲来しておらず安堵しているところですが、毎年雪氷対策シーズンの到来に合わせて訓練を実施し、その知識と経験が継承されていることに心強く感じているところです。

就任期間の後半は、リニア開業を見据えた都心アクセスの向上と均一料金制から利用距離に応じた対距離料金制への料金改定について、様々な角度から調査・研究を積み重ねる毎日でした。行政に携わっているものは、昔から「種をまく人、育てる人、そして、それを刈り取る人」と言われるように、おのおのが、時の流れの中で、それぞれの立場でその役目を果たすことが大切です。今ここでしっかり検討することが後々のためになるとの思いで議論しました。平成30年３月には、都心アクセス向上の方向性が公表され、その後、令和２年７月には新洲崎及び新黄金の出入口について、令和３年８月には栄出入口等について、それぞれ整備計画の変更がなされました。対距離制の新料金体系への移行についても、令和３年５月から実施されました。経緯を知るものの一人として、ここに至るまでの公社役職員の皆様のご尽力に心から敬意を表したいと思います。

私が在任していた時期は、日平均交通量が30万8,000台から34万4,000台と伸び、まさに右肩上がりの時であり、恵まれておりました。昨今のコロナ下の状況を踏まえると、一刻も早く、かつての日常が戻り、本来の名高速の機能が発揮され、県民・市民の皆様に快適な道路サービスが提供できるようになることを祈るばかりです。

そんな中での公社設立50周年ですが、まさに節目の年と言えると思います。改めて設立当初から今日までの先人の50年に思いを致し、それを礎として更なる発展にむけ、公社が一丸となって取り組む絶好の機会であります。都心アクセスの向上や名岐道路の延伸など名古屋大都市圏の高速道路網にとって極めて重要なプロジェクトが進行しております。公社に対する期待や役割は、以前にも増して大きくなっており、職員一人一人にとっても、やりがいのある仕事が待っております。公社のますますの発展と職員の皆様のご活躍・ご健勝を心からお祈り申し上げます。

第2部

第4章

管理業務

第１節　管理・保全体制の変遷
第２節　道路管理業務
第３節　営業管理業務
第４節　交通管理業務
第５節　交通管制システムの変遷

第１節　管理・保全体制の変遷

１．管理・保全業務の開始

３号大高線高辻～大高の第１期開通（昭和54年７月）に備えて昭和53年４月に業務準備室を設置し、組織体制等について管理開始に向けた検討を始めるとともに、業務に習熟するため、先行して営業する首都・阪神高速道路公団へ職員を派遣し、交通監視や事故処理等の研修を行った。

昭和54年に公社が用地買収した南区本地通の高速道路高架下に、管理部門を統括する管理事務所の社屋（星崎管理事務所）を建設し、同年６月８日に管理事務所の組織を発足させた。所長の下に管理課と交通課を設け、管理課に業務管理係と保全係、交通課に交通管理係を置き、２課３係により次の四つの業務を開始した。

①道路管理業務

特措法の規定に基づき、本来の道路管理者に代わってその権限の一部を代行するもので、道路区域の管理、占用許可及び高架下の管理等に関する業務

②営業管理業務

料金等の収受、通行台数の把握その他の営業に関する業務

③交通管理業務

交通管制室における交通流の把握、交通情報の提供、道路巡回による交通事故・故障車・落下物などの二次災害の防止、交通を阻害する道路法違反事案に対する注意喚起、大型特殊車両の通行許可等に関する業務

④保全施設業務

路面等の清掃、冬期における雪氷対策、台風や地震などの異常気象への対応、道路構造物とその付属施設の維持補修に関する業務

２．管理・保全体制の変遷

開通延長などによる業務拡大に合わせて管理・保全体制の拡充を図っており、その変遷は**表4-1-1**のとおりである。なお、平成９年４月に保全部を新設し、それまで管理部で行っていた保全施設業務を分離した。

■ 表4-1-1　管理・保全体制の変遷

S53.4 ～ S54.6	S54.6 ～ S63.3	S63.4 ～ H1.3	H1.4 ～ H9.3	H9.4 ～ H14.3	H14.4 ～ H15.3
業務準備室	管理事務所 　管理課 　交通課	管理事務所 　管理課 　交通課 　保全課	管理部 　管理課 　交通課 　保全課	管理部 　管理課 　交通課 保全部 　保全第一課 　保全第二課	管理部 　管理課 　交通課 保全施設部 　保全課 　施設課 　施設管制準備室

H15.4 ～ H16.3	H16.4 ～ H24.3	H24.4 ～ H27.3	H27.4 ～ R3.3	R3.4 ～
管理部 　管理課 　交通課 保全施設部 　保全課 　施設課 　施設管制所	管理部 　管理課 　お客様サービス推進課 　推進課 　交通課 保全施設部 　保全課 　施設課 　施設管制所	管理部 　管理課 　営業課 　サービス推進課 　交通課 保全施設部 　保全課 　施設課 　保全事務所 　施設事務所	交通管理部 　交通管理課 　料金課 整備部 　企画整備課 　工事課 　施設課 　環境対策課	交通管理部 　交通管理課 　料金課 メンテナンス事業部 　保全企画課 　工事課 　施設課

第２節　道路管理業務

道路管理業務は特措法の規定に基づき、本来の道路管理者（愛知県及び名古屋市）の権限代行業務を行うものであり、高速道路の高架下の管理及び道路占用許可がその主な業務である。

１．高架下の管理及び道路占用許可

名古屋高速道路は、そのほとんどが国道、県道、市道等の上に高架構造で建設されているため、基本的にはその高架下の管理は当該道路等の管理者が行うこととなり、公社が高架下を管理する区域は単独買収区間に限られる。

公社が管理する高架下の土地は、公社維持管理施設や運動広場等として利用するほか、駐車場その他の公共施設などの用地として占用許可し有効活用を図っており、フェンス等の維持補修、植栽管理、清掃等の管理業務を公社が行っている。

３号大高線の第１期開通時の高架下の土地利用については、南区星崎から丹後通までの1.2㎞区間の公社単独買収区間の高架下にある１箇所の運動広場と３箇所の有料駐車場に限られていた。

しかし、昭和60年５月の第２期開通時には、都心環状線鶴舞南JCTの高架下において、店舗及び事務所が新たに道路占用許可物件として追加された。

昭和61年10月の第３期開通時には、５号万場線の六反から黄金までの2.1㎞区間の高架下において、新たに運動広場が４箇所、駐車場が９箇所増えて管理区域が大幅に拡大したため、これら施設の維持補修や植栽管理、清掃等の業務が増大することとなった。

平成７年９月に１号楠線が第９期開通し、平成９年10月に黒川出入口が開通した際に、その高架下に、黒川ビルと一体で名古屋市のトレーニングセンターが道路占用許可により建設された。

平成19年に開通した６号清須線の西枇杷島地区高架下には、地元の要望によるリサイクルセンターが道路占用許可により設置された。

平成23年に開通した４号東海線（木場～東海JCT）の木場地区高架下には、地元の要望による防災倉庫兼集会所が道路占用許可により設置された。

従前、高架道路の路面下の占用許可については、道路法等の法令に基づき抑制するという方針がとられていたが、平成17年の国土交通省通達により、高架道路の路面下も含めた賑わいの創出による街づくりという観点から、高架下の積極的な利用が図られるようになった。

令和３年３月末現在の高架下の利用状況は資料編453ページ　表5.(7)のようになっている。

２．原因者工事に係る負担金の徴収

原因者工事負担金の徴収は、通行車両が事故等により高速道路を損傷や汚損させた場合に、公社が道路法に基づきその原因者に復旧工事の施工を命令し、又はその費用を負担させるものである。道路が損傷した場合の補修には高速道路の規制が伴うため、公社が工事を施工して原因者にその費用を請求（負担命令）している。

開通当初の昭和54年に２件であった原因者工事は、交通量の増加に伴い増加し、平成13年度以降は毎年度100件を超える事案が発生しており、令和２年度は67件となっている。

原因者工事に係る全体の流れは、図4-2-1のとおりである。

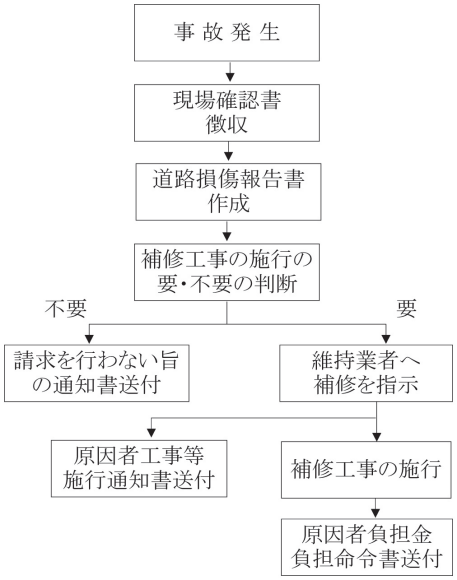


図4-2-1　原因者工事に係る全体の流れ

３．ETCバー接触の対応

平成16年３月のETC導入に伴い、ETCバーに接触し車に傷が付く事案が頻発するようになった。このようなトラブルが発生した場合に、ETCの交信記録を解析し原因を調査すると、ほとんどの場合が車載器側の原因で交信が正常にできないことによるものであった。

ETCバー接触事故は、導入当初の平成16・17年度に100件前後の事案が発生し、その後も毎年50件程度発生していたが、平成20年11月にNEXCO、平成27年11月に公社がバー開閉の遅延対策を行ったことなどにより、ETCバー接触事故と補償要求が激減し、現在は10件程度になっている。

第３節　営業管理業務

１．料金収受

(1)　料金収受業務

料金収受業務は、昭和54年７月25日午後２時の第１期開通に合わせ、星崎、笠寺、呼続及び高辻の４料金所で開始した。

料金収受業務については、第１期開通当初から民間委託方式を採用している。委託会社は当初１社であったが、開通区間の延伸に伴い料金所が増加したことから、収受会社１社当たりの適正な業務量を勘案し、昭和61年10月の第３期開通時に２社に、平成７年９月の第９期開通時に３社に増やした。

収受会社の決定について、当初は随意契約によっていたが、平成16年度に公募型指名競争入札により、さらに平成19年度以降は一般競争入札により行っている。平成30年度には業務品質の確保と収受員の環境改善に関する技術提案を受け付けた上で価格以外の要素と価格を総合的に評価して落札者を決定する総合評価方式を導入した。

(2)　収受形態

１）　回数通行券及びハイウェイカード

料金所での収受時間の短縮及び渋滞緩和並びにお客様への料金割引サービスを目的に、第１期開通当初から回数通行券の販売を行った。

また、日本道路公団が導入していたプリペイドカード「ハイウェイカード」を平成７年９月20日から名古屋高速道路でも利用できるようにした。

平成16年10月１日から全料金所でETCの運用を開始したことに伴い、平成18年２月28日に回数通行券の販売を終了し、同年12月31日にはその利用についても終了した。なお、回数通行券の払い戻しを平成29年３月末まで行った。

ハイウェイカードについても平成18年３月31日にはその利用をすべて終了した。

２）　ETC

ETCについては、平成16年３月１日に、楠、高針、星崎、千音寺、大山川、小牧、東新町、東別院、名駅及び丸の内の10料金所において運用を始め、同年５月31日に、白川、黒川の２料金所を追加、同年10月１日には全料金所での運用を開始した。また、平成18年11月１日から自動二輪車用のETC運用を開始した。

３）　収受形態の推移

昭和54年７月の第１期開通当初は、現金と回数通行券であった料金収受の形態が、令和２年度末には、現金とETC（ICCRを含む）となっている。

昭和54年度	現金 89.6％	回数通行券 10.4％
令和２年度	現金　5.0％	E　T　C 95.0％

２．通行台数及び料金収入

第１期開通の３号大高線高辻～大高は、通行台数が計画を大きく下回り、昭和54年度の計画交通量31,300台/日に対し、実績は12,955台/日であり、料金収入は5,157千円/日であった。

しかしながら、営業距離の増加に比例して交通量も増加し、昭和62年度の通行台数は59,938台/日、料金収入は28,932千円/日となった。さらに昭和63年４月の都心小ループの完成（２号東山線の吹上暫定連絡路を介して都心環状線の丸田町JCT～鶴舞南JCT～山王～新洲崎JCTが連結）により、平成元年度の通行台数は96,895台/日、料金収入は55,688千円/日と大幅に増加した。

平成７年９月には、１号楠線萩野～東片端JCT、都心環状線丸の内～東片端JCT～東新町が開通し、名古屋市内を南北に縦断する路線が完成したことにより、平成７年度の通行台数は127,871台/日、料金収入は75,991千円/日となった。

平成13年10月には11号小牧線が小牧IC連絡路で名神高速道路に、平成15年３月には３号大高線が名古屋南JCTで伊勢湾岸自動車道に、２号東山線が高針JCTで東名阪自動車道にそれぞれ接続したことにより、平成14年度の通行台数は210,764台/日、料金収入は115,835千円/日と飛躍的に増大した。

平成17年２月には16号一宮線が、平成19年12月には６号清須線が開通したことにより、交通量は増加を続け、平成19年度の通行台数は270,256台/日、料金収入は163,452千円/日となった。

そして平成25年11月に４号東海線が開通したことにより、全線81.2kmが開通し、平成25年度の通行台数は307,614台/日、料金収入は177,858千円/日と

■ 表4-3-1　年度別日平均通行台数・利用率・日平均料金収入の推移

年度	通行台数		利用率			料金収入	
	日平均（台）	対前年比伸率（%）	ETC＊（%）	回数券（%）	大型車（%）	日平均（千円）	対前年比伸率（%）
昭54	12,955	—	—	10.4	0.7	5,157	—
55	16,552	127.8	—	16.1	0.9	6,468	125.4
56	19,312	116.7	—	19.1	0.8	7,496	115.9
57	21,043	109.0	—	22.0	0.7	8,109	108.2
58	22,734	108.0	—	23.2	0.6	8,751	107.9
59	25,625	112.7	—	24.5	0.7	9,851	112.6
60	31,217	121.8	—	23.9	0.7	14,768	149.9
61	42,315	135.6	—	23.7	0.9	20,304	137.5
62	59,938	141.6	—	23.7	1.5	28,932	142.5
63	81,249	135.6	—	25.0	2.0	46,525	160.8
平元	96,895	119.3	—	29.2	2.4	55,688	119.7
2	109,182	112.7	—	32.1	2.8	62,306	111.9
3	120,730	110.6	—	34.0	2.9	67,537	108.4
4	123,992	102.7	—	34.9	2.9	69,453	102.8
5	120,770	97.4	—	35.0	3.0	67,306	96.9
6	116,158	96.2	—	35.6	3.3	65,254	97.0
7	127,871	110.1	—	35.7	3.5	75,991	116.5
8	143,400	112.1	—	32.8	3.5	88,935	117.0
9	150,023	104.6	—	32.4	3.5	92,276	103.8
10	150,106	100.1	—	31.6	3.2	92,109	99.8
11	150,599	100.3	—	31.1	3.1	92,271	100.2
12	154,837	102.8	—	30.4	3.3	94,585	102.5
13	190,804	123.2	—	26.2	3.2	109,115	115.4
14	210,764	110.5	—	25.6	3.5	115,835	106.2
15	228,615	108.5	※1.0	27.6	3.3	129,594	111.9
16	232,716	101.8	24.5	22.3	3.7	144,439	111.5
17	256,456	110.2	48.4	12.3	4.0	154,775	107.2
18	266,696	104.0	67.5	3.4	3.9	155,257	100.3
19	270,256	101.3	76.4	—	4.0	163,452	105.3
20	271,955	100.6	80.6	—	3.7	164,463	100.6
21	271,451	99.8	86.9	—	3.6	156,219	95.0
22	284,736	104.9	89.6	—	3.8	161,278	103.2
23	280,729	98.6	90.5	—	3.9	163,018	101.1
24	293,412	104.5	91.4	—	3.9	168,431	103.3
25	307,614	104.8	92.2	—	4.1	177,858	105.6
26	308,227	100.2	92.7	—	4.4	186,148	104.7
27	321,280	104.2	93.0	—	4.6	196,123	105.4
28	330,800	103.0	93.3	—	4.9	203,011	103.5
29	337,428	102.0	93.8	—	5.4	207,504	102.2
30	344,315	102.0	94.2	—	5.8	212,025	102.2
元	339,373	98.6	94.7	—	5.9	210,388	99.2
2	293,960	86.6	95.0	—	5.9	183,549	87.0

※平成16年３月１日からETC運用開始
※（ETCは、ICCRを含む。）

なった。

その後も通行台数及び料金収入は、順調に伸び、平成30年度の通行台数は344,315台/日、料金収入は212,025千円/日となったが、令和元年度以降は新型コロナウイルスの感染拡大の影響のため、前年度実績を下回る状況となっている（表4-3-1参照）。

３．乗継制度

道路ネットワークの整備が完成していれば、通行料金は１回の支払いで済むが、ネットワークが未整備の場合には、路線と路線を乗り継ぐために平面道路にいったん降り、次の路線に乗る際に再度通行料金を支払うことが必要となる。このため利便性とお客様サービスの向上を図ることを目的として、料金の二重払いをせずに両路線を利用できるよう乗継券を発券するなどの制度が他団体では運用されていた。

公社では昭和61年10月に、５号万場線と３号大高線を乗り継ぐために、白川出口及び東新町入口並びに東別院出口及び白川入口で初めて乗継制度を採用した。また、昭和63年12月に開通した楠～萩野間は既開通区間と連結していないため、両区間を連続利用可能な乗継券方式を導入し、均一料金で利用できるようにした。

なお、楠～萩野間は特定料金区間（普通車150円）であったため、萩野で降り、既開通区間に乗り継ぐ場合には、既開通区間の料金（普通車500円）との差額料金を徴収することとしたが､これらの制度は、都心環状線等のネットワークの完成により終了した。

また、平成16年からは、都心環状線の渋滞対策として、２号東山線吹上東出口～吹上東入口を15分以内にETC無線通行で乗り継ぐ場合は、新たな料金をいただかないサービスを開始した。

平成23年11月の４号東海線木場～東海JCT開通に伴い、全車を対象に、六番北出入口～木場出入口の間で乗継制度を採用したが、平成25年11月の六番北～木場の開通により終了した。

平成28年７月から事故や工事等が原因で、出口から強制排出により一旦街路を走行した車両を対象に「通行止め時の乗継措置」を行っている。

４．未払通行対策

ETC利用率の増加に伴い、ETCカードの未挿入などの理由により、車載器と料金アンテナとの間の無線交信を正しく行うことができず、未払いとなる車両が増えたことから、公社として次のような取組みを行った。

- カード未挿入のお知らせアンテナの設置
- ETCカードの挿入確認を呼びかける横断幕等掲出
- 各料金所に注意看板を設置
- ETC専用レーンの路面着色塗装
- ETCと一般の混在レーンの廃止（交通量的に問題のある星崎・千音寺料金所を除く）

第４節　交通管理業務

お客様の安全かつ円滑な交通を確保するため、24時間体制で道路パトロールカーによる巡回を行っているほか、交通管制室において、高速道路の各所に設置された交通流監視カメラ、車両感知器、非常電話、気象観測装置等により道路交通情報を収集している。

交通事故、車両故障、落下物等が発生したときは、迅速に事案処理を行うとともに、愛知県警察本部高速道路交通警察隊、名古屋市消防指令センターなどの関係機関と連絡をとりながら、通行止、速度規制などの措置を講じている。また、通行止標識、可変式速度規制標識、道路情報板、図形情報板等により、路側放送、名古屋高速ハイウェイテレホン、VICS（Vehicle Information and Communication System：道路交通情報通信システム）、ETC2.0、日本道路交通情報センターなどを通じて、お客様に広く道路交通情報を提供している。

また、吹上～四谷の半地下式構造区間及び四谷～高針のトンネル式構造区間においては、押しボタン式通報装置、消火栓、非常警報装置、避難放送設備等を設置し、それらと連動したトンネル防災システムにより迅速な状況の把握と二次災害の防止に努めている。

なお、台風、集中豪雨、積雪、路面凍結、地震などが発生したときには、速度規制、通行止めの措置を講ずるほか、高速道路から避難するための非常口の利用を広報するなど、お客様の安全の確保に特に努めている。

１．交通管制

(1)　開通当初の交通管制

公社における交通管制業務は、昭和54年７月の第１期開通と同時に星崎管理事務所内の管制室で始まった。

星崎管制室では、事故、故障車等による異常事態の対処やお客様への情報の提供等を行うため、本線上に設置した車両感知器やITV（Industrial Television・監視テレビカメラ）を通じ道路や交通流の状況等について常時監視を行い、収集した情報から現場の巡回車に的確な指示を行うとともに、道路情報板の表示データの入力や道路情報のラジオ放送を行う日本道路交通情報センターへの情報の提供などを行った。

管制室の体制については、当初は１班３名編成で５班15名の職員が、交通流の監視、管制機器の操作、警察との協議、関係機関との連絡調整等を行っていた。

(2)　黒川ビルでの交通管制

平成９年に黒川ビルが完成したことに伴い、同年７月に管制室を星崎管理事務所から黒川ビルに移転するとともに、新管制システムに切り替えた。

(3)　半地下構造区間の施設管制と管理延長の拡大

平成12年12月、２号東山線吹上～四谷3.5㎞の西行きが開通した。この区間は半地下構造で、トンネル防災等級Ａ級となっていることから、管制室に、防災卓としての管制卓Ｃ卓を新たに置き、トンネル防災用操作部、監視制御ディスプレイ装置、ITV操作部、放送用操作部、放送用ディスプレイ装置、業務用電話機、３連モニタ装置などを設置した。

また、管理延長の拡大により事案発生件数も年々増加していたことから、管理体制の強化を図るため、平成14年度から管制員を１班に１名増加し、１班４名の５班体制に増強した。

(4)　東山トンネルの施設管制

平成15年３月の２号東山線四谷～高針3.6㎞の東山トンネル（2.8㎞・トンネル防災等級AA級）の開通により、緑橋施設管制所内に施設管制室を設置し、吹上～四谷の半地下区間及び東山トンネル内の換気、防災設備などの運用及び高速道路電力網の24時

間体制での監視制御を行い、トンネル内での安全かつ円滑な交通を確保することとした。

(5)　経営改善計画に基づく勤務体制の見直し

平成16年２月の経営改善計画に基づき、管理費を２割削減することを目指すことになった。このため、16年度に交通司令の勤務サイクルを６サイクルから５サイクルに、管制員の勤務サイクルを５サイクルから４サイクルに変更した。

(6)　交通管制システムのリニューアル

交通管制システムは、平成９年の開設以降一度もリニューアルしていなかったため、施設が老朽化していたことから、管制室の改修を平成22年度に行った。また、新管制システムの完成後の７月24日に仮管制室から新交通管制室へ移行。基本的な管制手法は従来と大きな変更はなく、機器類の操作性の向上を重視して視覚的に目立つグラフィックパネルに一新、モニタ画面も21インチから35インチへと大型化した。また、各管制卓の機器類の操作を、タッチパネルからマウスに変更した。

さらに、平成23年度に行った東山トンネル防災体制の一元化に伴い、管制卓C卓に水噴霧制御ディスプレイ装置等を追加し、緑橋施設管制室で行っていた水噴霧設備の運用を黒川管制室で行うこととした。これにより、トンネル防災業務の指揮命令系統が一本化された。

２．交通管理

(1)　開通当初の交通管理

公社では、昭和54年７月の第１期開通に当たって星崎に管理事務所を設置し、交通障害及び道路損傷箇所の早期発見や有事事案処理のための道路巡回を開始した。巡回に当たっては、名古屋高速道路協会に補助業務を委託し、交通管理隊13名の編成で、昼間４名、夜間２名の24時間体制をとった。

昭和61年10月には千音寺補修基地に新たに交通管理隊の基地を設け、昭和63年には楠詰所を設置するなど道路巡回の効率化を図った。

車両制限令の重量違反車両に対しては、料金所前に設置した軸重計及び撮影装置により常時監視を行うほか、公社職員の道路監理員を責任者とする取締班を編成した。

(2)　黒川ビル移転後の交通管理

平成９年７月に、管理部及び保全部が黒川ビルの新事務室へ移転し、またビルの完成による黒川新交通管制システムの運用開始に伴い、管理・管制業務をより一層充実した。この移転に合わせ、ビル内に管理隊の黒川基地を新たに設置し、これまで使用してきた楠基地は廃止した。これにより黒川基地から高速道路本線への直接乗入れが可能となり、管理車両、警察車両も短時間で事故等の事案に対応できる体制が整った。

なお、公社の管理車両については昼間７台、夜４台による１日41回の定期巡回とした。

(3)　管理体制の強化

平成12年11月に、昼間８台、夜間５台による１日49回の道路巡回を実施する管理体制の強化を図った。

(4)　新行動計画等に基づく管理体制の見直し

平成13年の「名古屋高速道路の建設及び管理コスト縮減対策に関する新行動計画」及び平成16年２月の「経営改善計画」に基づき、管理コストの縮減を図るため、管理瑕疵の一応の目安とされている「おおむね２時間に１回程度」の巡回を基本に、巡回コース及び管理隊員の配置等の見直しにより、巡回回数の削減（49回から34回）、巡回走行距離の17％削減を行った。

また、平成15年度からは、交通管理隊の組織を統廃合し、従来の３管理基地（黒川・星崎・千音寺）を２管理基地（黒川・千音寺）体制とした。

平成17年度からは、定期巡回を行う巡回車について、夜間を１台増車し夜間６台として夜間巡回体制

の強化を図った。

(5)　ネットワーク完成と交通管理体制の強化

平成22年９月４日に４号東海線山王JCT ～六番北2.8㎞が開通し、また、翌年３月20日に名二環の東南部の開通に合わせて連絡路が開通したことにより、都心環状線山王JCTカーブ及び２号東山線高針JCT南渡りカーブや東山トンネル内の事故の増加が懸念された。一方、夜間と昼間の交通事故発生率はほぼ同様であり、従来の夜間体制ではこれまでどおりの定期巡回の維持が厳しくなると見込まれたことから、夜間を１台増車し夜間７台とする夜間巡回体制とした。

平成23年11月19日に、伊勢湾岸自動車道とネットワークを形成する４号東海線東海JCT ～木場5.3kmが開通した。この開通によって交通事故等の事案が増加することが想定されたため、平成23年度に昼間を１台増車し、昼間９台とする昼間巡回体制の強化を図った。

平成25年11月23日に、４号東海線六番北～木場3.9kmが開通し、名古屋高速道路81.2kmが全線開通した。

交通管理隊の基地については､全線開通をにらみ、平成25年度から、２基地４詰所体制（黒川基地、庄内通基地、千音寺詰所、星崎詰所、高針詰所、船見詰所）に集約し、事故等の事案発生時に迅速な対応ができる管理体制とした。

なお、公社では、白紺色の交通管理用巡回車を平成27年度に１台導入、平成30年３月には２台目を導入した。現在も２台で日常の交通管理の巡回パトロールを実施している。

また、平成30年度には小型レッカー車を１台導入し、自走不可となった車両を移動させる訓練を行った｡平成31年度から小型レッカー車の運用を開始し、渋滞の早期解消に役立てている（写真4-4-1参照)。



写真4-4-1　小型レッカー車

３．特殊車両の通行許可

大型のコンテナ車に対応することなどを目的として車両制限令の一部が改正され、平成５年11月から高速自動車国道又は道路管理者が指定した道路（重さ指定道路）を通行する車両については、総重量の最高限度が従来の一律20ｔから最大25ｔに引き上げられた。

名古屋高速道路では、総重量の最高限度を20ｔとする設計により建設してきたが、車両の最高限度が25ｔに引き上げられたことに伴い既設橋の照査を行った結果、一部床版補修すればこの改正に対応できることがわかり、その補修を行うことにより全線の25ｔ対応が図られた。平成10年４月１日には全線を「重さ指定道路」に指定し、同日から車両の長さ及び車軸距離に応じて総重量が最大25ｔまでの車両の通行が可能となった。

また平成16年３月には、車両制限令の改正により車両の高さの最高限度が引き上げられ、道路管理者が指定した道路（高さ指定道路）を通行する車両については、高さの制限値が従前の3.8ｍから4.1ｍに緩和された。

名古屋高速道路の「高さ指定道路」は、表4-4-1のとおりである。なお、５号万場線では千音寺出口の路肩端で橋脚梁部が、２号東山線では東山トンネル内の一部の附属施設が支障になるため高さ指定道路になっていなかったが、東山トンネル天井板撤去

工事の施工に伴い施設障害が改善されたので、千音寺出口を除き、平成31年４月１日より２号東山線と５号万場線の高さ制限を4.1mとする指定を行った。これにより名古屋高速全路線が高さ指定道路となった。車両の構造が特殊である車両等で車両制限令に定める車両の最高限度を超える車両を通行させる申請があった場合に、申請車両の通行がやむを得ないと認めるときは道路法第47条の２第１項の規定により必要な条件を付して通行を許可できることとなっており、公社は道路管理者の権限を代行して、この許可に関する業務を行っている。

■ 表4-4-1　名古屋高速道路の高さ指定道路

高さ指定道路	指定日
都心環状線、１号楠線、 ３号大高線、11号小牧線	平成17年４月１日
16号一宮線	平成19年４月１日
６号清須線	平成20年４月１日
４号東海線（山王JCT ～六番北）	平成23年４月１日
４号東海線（木場～東海JCT）	平成24年４月１日
４号東海線（六番北～木場）	平成25年11月23日
２号東山線、 ５号万場線（千音寺出口除く）	平成31年４月１日

第５節　交通管制システムの変遷

１．開通当初のシステム（第１次システム・昭和54年）

昭和54年の第１期開通当初のシステムは、交通状況の常時監視と制御を主な目的として、交通混雑、事故等の発生を早期に発見するためのグラフィックパネルによる常時状況監視、道路情報板による道路交通情報の提供を行うものであった。

しかし、交通状況の把握については自動収集できるシステムであったが、情報の提供については管制員の手動操作によるシステムであった。

２．第２次システム（平成元年）

平成元年４月の都心環状線の一部開通を控え、交通量の増加とそれに伴う事故渋滞や自然渋滞の発生頻度が高まることに対処するため、中央システムを更新することとし、道路情報板による渋滞情報の自動提供化によるシステム運用者の負担の軽減を図るとともに、情報の提供内容の高度化を図った。

また、平成７年９月には都心環状線が全線開通し、交通量が飛躍的に増加することとなったので、交通量の増加に対応し、円滑かつ効率的な交通流を確保できるよう、ループコイルから超音波型車両感知器への更新や、電球式からLED式道路情報板への見直しなど、情報収集と情報提供の拡充を図った。

さらに、平成８年にはVICSを導入し、道路情報板による情報提供に加え、路側放送による所要時間情報の自動提供を可能とした。

３．第３次システム（平成９年）

平成９年７月に黒川ビルが完成したことに伴い、管制システムも星崎管理事務所から黒川ビルの管制室へ移行したが、移行に合わせグラフィックパネル

からモザイク型のパネルに変更した（写真4-5-1参照）。



写真4-5-1　第３次システム（モザイク型グラフィックパネル）

平成12年12月には、２号東山線吹上～四谷の半地下区間の開通に合わせてトンネル防災システムを構築した。

平成15年３月には、２号東山線四谷～高針のAA級トンネル区間の開通に伴い、トンネル火災発生時に、黒川管制室が緑橋施設管制所と連携して対応するシステムの整備を行った。

４．第４次システム（平成22年）

平成22年９月の４号東海線の一部開通に伴い、構築から13年経過したシステムの老朽化対策のため、将来的な機能高度化を踏まえたシステムの更新を図った。

このシステムの更新では大型DLP（Digital Light Processing）プロジェクタを採用し、事故、故障車等の事案の発生地点を一元的に管理し、運用者へ周知することが可能となった。また､新システムでは、マルチ画面表示や所要時間増減傾向等の提供についても対応が可能となった（写真4-5-2参照）。



写真4-5-2　第４次システム（大型DLP）

なお、トンネル防災については、平成23年度に行った防災運用一元化に併せて、黒川管制室で水噴霧制御等の防災運用ができるように防災システムの改修を行った。

５．第５次システム（令和元年）

公社では令和元年６月に、機器保守サポート期間の終了に対応すべく、DLPプロジェクターをはじめとする交通管制中央設備の更新を実施した。

この設備更新に合わせて、マルチカラー道路情報板による渋滞通過時間及びルートマーク（路線番号）の追加表示を開始した。ルートマークについては、標識での案内と併せたもので、全国的にも先行した取組みである（図4-5-1参照）。

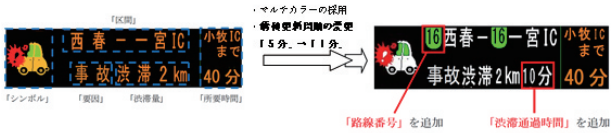


図4-5-1　マルチカラー道路情報板での情報提供

さらには、ETC2.0による渋滞回避支援及び安全運転支援など、新たな情報提供サービスの拡充を図った。先駆的な取組みとして、道路外に設置したテレビカメラにより、広範囲の映像の提供や、車線単位でのイベント情報提供を実現している（図4-5-2参照）。

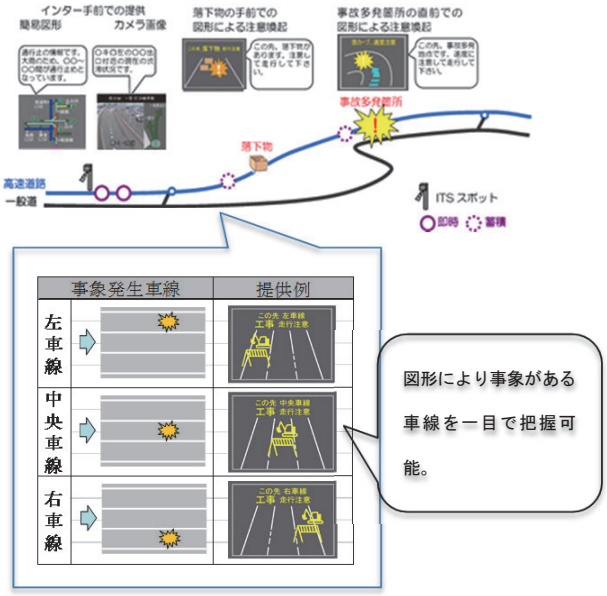


図4-5-2　ETC2.0による情報提供

また、上記の機能追加のほか、機器更新によるサーバースペックの向上等により、情報提供周期に関しても、従来の５分間隔から１分間隔で実施することが可能となった。これらにより交通管制業務の改善及びお客様サービスのさらなる向上を実現し、安全・安心・快適な道路交通を下支えしている。

以上のような交通管制システムの機能高度化の推移は、表4-5-1のとおりである。

■ 表4-5-1　交通管制システムの機能高度化の推移

	交通管制中央システム		交通管制端末設備			
	目　的	内　容		目　的	収集系端末設備	提供系端末設備
第１次 昭和 34年	交通状況の常時監視と制御	1.交通情報演算機能 ①渋滞度（５分移動平均１分表示） ②ループ式車両感知器 2.MMI装置 管制卓、グラフィックパネル、交通状況・渋滞度表示 3.交通流監視 TV（一部回転式）、パトカー無線、非常電話の導入 4.道路情報板制御 入口・出口に道路情報板の設置（手動制御）	（昭和 54年）	①事故時等の情報提供 ②出口処理の交通管制 ③交通データの自動収集記録	①ループ式車両感知器の導入（約１km間隔） ②固定式テレビカメラ採用 ③非常電話機（約500m間隔） ④凍結感知器	入口・出口道路情報板（10文字）
第２次 平成 元年	路線延伸に伴う中央システムの更新	1.交通情報演算機能 車両感知器超音波式導入 2.交通パラメータ表示 3.交通流監視テレビの雲台回転式とカラー化導入 4.道路情報制御 情報提供装置のLED化と文字数の拡大	（平成 元年）	情報提供の自動制御	①超音波車両感知器へ更新（約500m間隔） ②回転式から０テレビカメラの採用	①情報板のLED化と文字拡大（14文字） ②速度管制標識のLED化
			（７年）	情報提供の充実	－	図形情報板の設置
			（８年）	情報提供の充実	－	①路側通信（1620Hz）導入 ②VICS導入
第３次 平成 ９年	環状線の円滑かつ効率的な交通流の確保	1.交通情報演算機能 ①情報収集と提供の迅速化 ②広域交通への対応 ③トンネル防災システムとの連携 2.交通流監視テレビ デジタル多重方式の導入 3.道路情報制御 ①所要時間の表示 ②渋滞末尾表示装置の導入	（９年）	①環状線の円滑な交通流の確保 ②情報の収集と提供の迅速化 ③的確な情報の提供 ④管制手法・運用の高度化 ⑤広域放送への対応	①映像伝送方式 映像直放送式からPFM－IM方式へ ②気象装置の充実感 ③地震計の設置	①渋滞末尾放送板の導入 ②情報ターミナルの設置 ③速度警告板の設置
			（11年）	情報収集・提供の充実	旅行時間計測設備の導入	JH中部支社への情報提供開始
			（12年）	①情報収集・提供の充実 ②トンネル防災機能との連携 ③災害対策支援機能との連携	映像伝送のデジタル化（MPEG圧縮）	①路側通信の自動制御化 ②ハイウェイテレフォンの導入 ③トンネル警告板の導入
			（13年）		－	①入口情報板による所用時間の提供 ②JH管内イベント情報の提供
			（14年）		①パトカーロケーションの導入 ②トンネル画像センサの導入	－
			（15年）		①地震計のオンライン化 ②ETC設備の導入	①ラジオ再放送設備の設置 ②トンネル覚醒放送設備の設置
			（16年）	①情報提供の高度化 ②端末・ネットワークのIP化	①映像カメラのIP化 ②光多重方式のIP化	－
			（17年）		－	空港所要時間表示装置の導入
			（19年）		－	①街路情報板の設置 ②情報板のIP対応化
			（20年）		画像センサによる渋滞末尾検出	①渋滞提供情報の高度化 ②AHS設備の導入
第４次 平成 22年	情報提供周期の短縮化と標準通信方式（IP）への対応	1.交通情報演算機能 渋滞情報提供周期のフレキシブル化 2.道路情報制御 ①事故発生等の経過時間提供可能化 ②経路選択情報の提供可能化 ③所要時間の増・減傾向の提供可能化 3.管制室機能の高度化 ①マルチプロジェクターの採用 ②管制卓の操作性の向上（タッチパネル→マウス・キーボード）	（22年）	情報収集・提供の高度化	①車両感知器のIP化 ②パトカーロケーションの高度化（FOMA網）	速度規制・通行止め設備のIP化
第５次 令和 元年	機器保守終了に伴う中央システムの更新	1.道路情報制御 ①渋滞通過時間及びルートマークの表示追加 ②情報提供周期の改善（５分→１分間隔）	（令和 元年）	情報提供の高度化	－	ETC2.0設備の導入



名古屋高速道路公社 創立50周年に当たって

元副理事長　酒　井　利　夫
（平成22年９月27日～ 25年７月31日在任）

名古屋高速道路公社創立50周年、誠におめでとうございます。

私は平成22（2010）年９月から平成25（2013）年８月までの約３年間、副理事長として、名高速の皆様と一緒にお仕事をさせていただき、「常に前向きに問題・課題に取り組む精神（名高速魂）」を学ばせていただいたように記憶しております。

その間の大変印象に残っているエピソードをいくつかご紹介したいと思います。

1　「雪に弱い名高速」汚名返上！

着任当時「雪が降るとその後数日間通行止めが続く。雪に弱いよ、名高速は！」と伺いました。保全部の方々から、「北国と違って雪道に不慣れなお客様が多いので、交通量の少ない夜間に路面に雪が積もり白くなると、通行止めにせざるを得ない。一旦積もるとその排雪場所がないこともあり翌日以降どうしても通行止めとせざるを得ない。」という説明がありました。その際どなたかから「積雪スピードにもよるが一定の交通量があれば堆雪しないので、排雪の為に調達するダンプトラック何十台かを、環状線を一晩中走らせたらどうか」というアイデアが提案されました。通常よりそれほどコストをかけずに、お客様への多大なご迷惑となる大規模な通行止めを回避できるとともに、名高速としても「収入０」を回避できるという大きなメリットもあることから、さっそくこの取り組みを実施し、確か成功したと記憶しています。職員の皆さんからのちょっとした工夫提案が、名高速の弱点を克服した好事例だったと記憶しています。（現在もこの取り組みは継続していると伺いました。）

2　「様々な困難を乗り越えてつながったネットワーク」

東海線は平成25年11月に開通し、全長81km余の名高速ネットワークが完成しました。それに先立つ１月に、新幹線と国道１号の上空（地上35m）に約190mの橋桁を一夜にして架設しました。深夜全面通行止めの交差点上空を徐々に送り出されていく桁を、下からハラハラドキドキしながら見上げていましたが、無事到達した瞬間、大変感動しました。その後、６月には、地元の小学生等を招いて橋桁の連結式が行われ、私もボルトを締めさせていただき「ネットワークが繋がる」ことを実感させていただきました。計画時点、用地取得時点から様々な困難が常に発生しつつも多くの皆様のご努力によって着実にプロジェクトが進み、このような晴れがましい場面に立ち会うことができたことは大変光栄なことであり、今でもその時のことを思い出すたびに改めて関係者の皆々様のご苦労とご努力に対して頭が下がる思いがいたします。

3　「経営理念の共有化：職員の行動指針とキャッチフレーズづくり」

当時は、昭和期の計画路線もいよいよ完成間近となるとともに、待ったなしの老朽化対策や新たな様々なニーズへの対応等「発展する名古屋都市圏」を支える骨格ネットワークとして、「名高速はさらにお客様の期待に応えていかなくてはならない」と考えていました。一方「新設も終了し、あとは維持管理だけだから…」という、名高速が担うべき役割をある意味「自虐的に過小評価」する雰囲気も感じられました。職員全体の意識改革、社風改善について役員会で議論がなされ、若手有志による「経営理念WG」で具体的に議論いただくことになりました。数か月間の熱い議論の末、９か条の「職員の行動指針」と「いつも近くに名古屋高速」というキャッチフレーズが決定されました。若手有志のリードにより、公社職員全員が参加しての行動指針やキャッチフレーズが作られたこと自体、「名古屋高速の未来は明るいな！」と少し安心した記憶があります。

4　「更なる進化を！」

今後は、首都高・阪高等と同様本格的な大規模更新の時代に入り、新設時代の何倍も難しい条件の下での「高いマネージメント力」が求められます。また、リニアの他、昭和の時代には想定されていなかった様々な新しい対応も求められます。今、AIやDXなど加速度的に新技術が進化していますが、任せていれば自動的にやってもらえるわけではありません。これらを活かすも殺すもこれを扱う人間次第です。社会もどんどん変わっていきます。まさに名高速の役職員のお一人お一人の意識次第だと思います。これからも「自信」と「誇り」をもってお取組いただき、名古屋都市圏が存在する限り、その発展を支える基幹ネットワークとして、その時代時代に要求されるニーズに応えつつ「絶えず進化しつづける名高速」、「日本一の都市高速」であってほしいと願っています。

座談会②

名古屋高速24時
交通司令と交通管制室の活動

昭和54年7月の第1期開通以後、今日に至るまでの40余年、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るのが交通管制室。その交通管制室で管制員・交通管理隊の陣頭指揮をとるのが交通司令（以下、司令）である。

甚大な事故や災害、日頃の落とし物・落下物の点検、パトロール、さらに要人への交通対応、愛知県警察本部高速道路交通警察隊（以下「交通警察隊」）との連携など、司令を経験しなければ見えてこない役割と活動ぶりを、平成23年以降令和元年度までの7名の司令経験者に語ってもらった。



座談会出席者（交通司令在職年度）

〈コーディネーター〉
稲垣 了史（平成23・24年度）
倉知 一也（平成25・26年度）
郷 康夫（平成25・26年度）
柴田 昌弘（平成24・25年度）
馬場 信行（平成27・28年度）
持永 孝士郎（平成28～令和元年度）
山田 忍（平成30・令和元年度）

稲垣　名古屋高速道路をご利用されるお客様の安全・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るのが交通管制室です。そこで名古屋高速道路のお客様はもとより、職員の皆さんにとっても最も関心があると思われる交通管制室の仕事について、平成23年度から令和元年度までの間に司令を経験し、現在は他部署で活躍されている7名の現役職員に集まっていただきました。

座談会として、甚大な事故処理やめずらしい事象など、司令でなければできないような体験談をお話しいただきたいと思っています。皆さんざっくばらんにお話しいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。



稲垣了史

世相・時代を反映した落下物

稲垣　時代の世相が反映されることもあると思いますが、最初に落下物についてご自由にご発言をお願いします。

郷　以前は財布の落とし物が多かったけど、時代が進むにつれて携帯電話を落とす方が増えて、最近はスマートフォン（以下、「スマホ」）を落とす方が増えました。財布、携帯、スマホは端的に時代の流れだと感じていますね。

持永　スマホは今、結構貴重品で、いろんなデータも入っているし、決済もできます。スマホがないと生活できないから、落としたら、皆さん、必死になって探しますね。

倉知　交通管制室に勤務するまで、なぜ高速道路上にスマホや財布を落とすのだろうと思っていました。交通管理隊に聞くと、ガソリンスタンドで給油した時に車の屋根に置き、そのまま車を走らせて落としてしまう人が多い。それと、今のスマホは位置情報が特定できるので、お客様から「ここに絶対あるはずだ」と言われて何回探しても「ありませんでした」と言っても、なかなか納得してもらえない。困ったな、という覚えがあります。

柴田　位置情報は上下・高低が判別できないんですね。高速道路上なのか下の街路なのかが特定できない。そこがいつも苦労するところですね。

稲垣　白線上にある時も見つけられませんね。区画線上にあると全然見つけられなくて、夕方探しに行って見つからず、翌朝、再度見ると区画線上に落ちていたことが2回ほどありました。

iPadが落ちていたこともありました。画面は壊れていたけど、電源は入った記憶があります。

馬場　変わった落とし物と言えば、軽トラックを落としていったのがありましたね。都心環状線の丸田町JCTの合流先で。

稲垣　そうそう。

馬場　軽トラックが反対向きで止まっていて、最初は逆走かなと思ったけど、その先にキャリアカーが止まっていて、キャリアカーから軽トラックが落ちたということでした。幸い交通量が少なく、後続車が追突せず大きな事故にはならなかったけど。そういう荷物を積んでいるトラックの近くは慎重に走らないといけないと感じました。

山田　脚立が結構多い印象があります。脚立は細いので、起きている状態でも後続のドライバーは遠くからだと発見できず、避けきれずにぶつかるか、倒れていると踏んで小片となって散乱することが多い。

稲垣　そう、それで事故になるケースもある。

山田　それと、大きなソファが落ちていたこともありました。さすがに遠くからも見えるので、皆さん避けて通行されていました。その時は、たまたま整備部の黄パト（黄色いパトロールカー）が通りかかり、路肩に移動してくれたので大きな影響とならずに助かりました。

小さい物でいうと、「16号一宮線の上りでクロムハーツのライターを落とした」と言うバイクの方が、


山田忍

清須料金所あたりから電話をかけてこられたことがありました。小さいので、とても見つからないと思いましたが、ずっと左車線を走行していた、という情報の元、速度規制して交通管理隊に探してもらったところ、2回目に走った時に発見することができました。ネットで調べたら新品だと20万円ぐらいするようで、発見時には既に後続車に踏まれたようで若干壊れかけていましたが、受け取りにこられたバイクの方がとても喜んでみえました。ダメ元でも、電話連絡すれば見つかるものだと感じましたね。

柴田　事故がらみになるんですけど、都心環状線のカーブで土砂を散乱させたとか、塗料、接着剤の缶を落として、それが道路一面に広がって、維持業者に後から一生懸命、時間をかけて掃除してもらった記憶がありますね。大きな落とし物だと畳や冷蔵庫、スキー板とかもありました。

稲垣　倉知さんが言われたように、屋根に乗せたまま落としたと言う連絡はたまにあります。カバンを落として、資料が下の街路まで全部散らばってしまったというのもありましたね。

郷　山田さんが言われたように脚立は、なんとかならないかと思いますね。脚立の落とし物は本当に増えてきた。一般道路はもちろん高速道路ではなおさらしっかり固定して走ってもらわないといけないと、強くアナウンスする必要がありますね。

稲垣　私が司令の時に経験したわけではないけど、廃材や鉄筋・鉄屑を落としたとか、トラックの荷台から大量のポスターを撒き散らしながら走っていた人もいましたね。



郷康夫

対策を強化した誤進入と逆走車

稲垣　続いてドライバーにとって非常に危険な誤進入や逆走車を司令の時に経験された方がいましたら、お願いします。

持永　笠寺出口に逆走検知器が付いた頃、私が夜勤の時に堂々と逆走してきた車があって、この時は見事に反応しました。

稲垣　あれは鮮明な映像が撮れていました。

柴田　錦橋で誤進入、ありませんでした？　人が入ってきた事案ですが……。

稲垣　自転車はあったかも？　でも、それはうまく検知できていない。ただ、人はよく入ってきます。本線まで来ることはないけど、入口付近は多い。黄金入口が多いよね？

柴田　確かに、黄金は多いです。

山田　星崎入口とか高針入口も多い。自転車や原付バイクがほとんどで、外国人や若い方がスマホのナビを見てそのまま高速に入ってきてしまった、という事例が多い。

稲垣　なぜか原付は高針入口が多い。逆走は交通管制室に連絡が入った時にはもうその場にいないから、たぶん皆さんもその現場を目の当たりにしたことはないでしょう。

柴田　保全課にいた時、たまたま映像で見たんですが、吹上入口から千音寺まで延々と逆走したおじいちゃんがいて、管制員が本線上のカメラ映像でずっと追っかけたけど、あれはびっくりというか、すごかった。最後は交通管理隊が千音寺から入って黄パト2台で並んで止めたけど、時速90キロで飛ばしていた。黄金カーブとか、よくぶつからずに通ったなと思いましたね。

稲垣　白川出口から千音寺に逆走した人もいたし、高針入口で入ってUターンして名二環へ逆走していった車もあったね。公社としても出入口からの人や自転車の進入や逆走車対策には力を入れていて、引き続き対策強化に努めていきたいですね。

車線を跨ぐ大事故への対処

稲垣　続いて交通事故、本線の２車線とも塞ぐような事案が発生した時の本線を通行止めにするとか、入口閉鎖の場合は、直ぐに交通警察隊との協議が必要になるけど、そういった場合のエピソードがあればお願いします。いかがでしょうか？

郷　２車線を塞ぐ事故が起きたら、１車線を確保したいというのが道路管理者である私たちと交通警察隊の一致した思いで、だからこそ現場で一生懸命、事故車を移動している。とにかく１車線を確保したいという思いで対処してきました。

稲垣　そうですね。

馬場　ただ、救急車が先に到着すると、救急車が優先して車線規制してしまう。その段階で通行止めになるケースもあります。

稲垣　消防車もそうですね。

馬場　だから、救急車が来る前に、交通管理隊のほうが先に到着するように心掛けていました。

稲垣　ただ、私たちはなるべく通行止めにしたくない。だから、そこでどちらが迅速に対処できるか、せめぎ合いがあると言えばあります。

山田　司令の時は道路の維持業者に出動してもらうタイミングが重要だと考えていました。まずは維持業者に事故の概要を伝えて出動準備をしてもらっておき、その後現場から詳細な情報、例えばクッションドラムの損傷個数やオイル漏れなどの連絡が入った時点で、再度維持業者へ連絡をして出動してもらっていた。その連絡に間違いがあると車線規制の時間が変わり、お客様への影響度合いも変わるので、気をつけないといけないですね。

稲垣　そうですね。朝８時半に交通警察隊の交代があって、８時 25 分ぐらいに事故が起きた時に「困ったな」と思ったことが何回かありました。事故発生時は、お巡りさんが対応するわけだけど、「もうちょっと後で連絡してくれれば……」と思う時も正直ありましたね。

山田　今は９時半で交代されている。

柴田　そう。朝の８時半は通勤時間帯で、事故・事案も多い時間帯です。

稲垣　物損だけだったら動かしてもいいとも言われる。「人身事故は事故車を動かしてはダメ」と。だから、事故が起きた時、「ケガがあるかないか」の確認はとても大事だった。

持永　話は変わりますが、日勤の朝に通勤途中で街路を歩いていたら、クッションドラムの残骸を拾いました。放っておくとまずいと思って、拾って交通管制室へ持っていった。そしたら夜中にクッションドラムにぶつかる単独事故があって、その時に残骸が下の歩道に飛んだことがわかり、「拾い忘れていたんだな」と。

山田　あれは私の夜勤の仮眠中に発生した事故で、起きた時に管制員から「クッションドラムにぶつかる事故がありました」と言われました。クッションドラムにぶつかる事故は多いですが、そのクッションドラムが高架下まで落ちたという発想がなかった。現場を確認すると確かに高架下に落下した可能性がある。特殊な当たり方をしていることがわかりました。常に高架下も確認しなくてはいけない、と考えさせられる事案でした。

稲垣　それ、黒川ビルの近く？

持永　すぐ近くです。北警察署の手前でした。

稲垣　結構、飛んだってことですよね。

倉知　明道町 JCT 北カーブで単独事故を起こしたワンボックスがありまして、それが 6km ぐらいバック走行して清須本線料金所で止まったという事案がありました。



持永孝士郎



倉知一也

山田　明道町から清須までバックで？

倉知　そう。土曜日の朝７時頃、朝食の時間に「司令、事故がありました！」と。カーブで事故かと思って管制室の映像を見たら、車がじわじわとバックしている。交通管理隊がいたから「追いかけろ」と指示し、映像を拡大して見ると、車には誰もいなくて、運転手が追いかけている。結局、車のギアがバックに入って、どんどんバックで壁伝いに真っ直ぐ走っていたんですよ。

稲垣　非常駐車帯では止まらなかった？

倉知　そう。慌てて料金所を閉鎖して、パトカーも来てきてくれたけど並走するしかなくて、結局、先回りして清須料金所で止めた。黄パトをぶつけて止めればよかったんだけど、「ぶつけて止めろ」とは司令としてちょっと言えない。結局、料金所で止まっていた普通車にぶつかって無人走行が終わったけど、後日、部長に「なんで止めなかったんだ」と怒られました。

稲垣　そうそう、あれはすごかったね。

倉知　その事故の関連で、司令と交通管理隊が事故調書をつくるため取調室に呼ばれて、１時間ぐらい取り調べを受けました。

山田　対処の正解は、黄パトで止める？

倉知　今、同じ事故が起こったら黄パトを止めておいて、そこにぶつけます。２台で止められればいいけど、多分難しいですね。

山田　ケースはあまり多くはないが、ハイブリッド車が故障等で停車してしまうと牽引できないと言いますね。積車しないと移動は無理で、長時間車線を規制してしまうことがある。

稲垣　変わった車とかありました？

倉知　スーパーカーだったか、車幅が広い車が故障停車して、他の車が通る車線幅を確保できなくて、通行止めにしたことがありました。それも、なかなかレッカー移動も難しいみたいで、その時は困りましたね。

山田　６号清須線下りの名二環との分岐で、夜中に若い女性４人が乗っていた乗用車がクッションドラムにぶつかって横転する事故があった。他県に帰る予定だったそうです。

結局、名古屋高速道路の物損はクッションドラムの損傷だけでしたが、４人とも救急車で違う病院に運ばれて治療を受けることになりました。任意保険に加入していないらしく、同乗者への治療費とか大変な額になったと思われます。絶対に任意保険は入っておかないといけないと思いましたね。

郷　事故すると、車ってぐちゃぐちゃになる。ところが現場に行って運転手さんの容体を聞くと「軽傷です」という話ってなかったですか？

倉知　今の車はぐちゃぐちゃに壊れることで人を守るようにできている。

柴田　車から人が出てこられればいいけど、出てこられない時もあって。ヤキモキして「この人ダメなのかな」と心配することもありましたね。

稲垣　保険ではないけど、事故の時に車検切れとか無免許ってなかったですか？　それだと事故処理が長引くんですよね。

山田　車検切れの車で、追突事故を起こしても認めないケースがありました。あきらかに前方の車が凹んでいるけど認めず、ずっと非常駐車帯に止まったまま。高速隊も管理隊もなかなか現場を離れることができず、車検が切れていることがばれるのが嫌で、事故を認めたくなかったようです。

郷　いろいろあったけど、黒川ビルの交通管制室の隣の部屋に交通警察隊がいなかったら不安だよね。我々司令にとっては隣に交通警察隊がいてくれることが安心感につながる。他の場所にいたら、情報のやりとりも大変だろうね。

ドライバーからの“変わった電話”

稲垣　ところで、ドライバーの方から変わった電話をもらったことのある司令はいますか？

持永　一つ鮮明に覚えているものがありまして、厳密にはドライバーではなく同乗者からだったのですが、吹上西入口先の半地下区間の入口手前の非常駐車帯に１台止まっていて、しばらくしたら車が去って、誰もいないはずのその非常駐車帯の非常電話から連絡が入った。「ここから非常口を出て外に出たい」と。その非常駐車帯で下りて電話してきたんですが､非常口を私用で使ってもらうのはまずいので､巡回車を回して、それに乗っていただいて、次の四谷出口で出てもらいましたけど、あれは驚きましたね。誰もいないはずの非常駐車帯から電話がかかってきたのは。

山田　半地下に入る路線の吹上か春岡の入口料金所において､「閉所恐怖症で怖くて進めない」とおっしゃっているお客様がいる、という連絡を料金所から受けたことがありました。

郷　たまにあるよね。非常電話で「閉所恐怖症で運転できない」と。交通警察隊や交通管理隊が急行したことも何回かありますね。

稲垣　夜中に収受員が「態度が悪い。内線電話を貸せ」と言われ、交通管制室に内線電話されて「この収受員の態度が悪い。どうなっとるんだ。責任者を出せ！」と電話口で30分ぐらい怒られたことがあります。怒って料金所のブースに入り込み、業務用電話を使われたこともある。謝罪しても「納得できん！　市長か知事に意見を言えばいいんだな」と怒っていたお客様もいました。

郷　道路緊急ダイヤルの＃9910は事故や故障、道路の異状の時に電話するものだけど､「道がわからない」といった問い合わせも多くなかったですか？

稲垣　ありますね。道路緊急ダイヤルでは２番が名古屋高速道路公社につながるけど、焦って１番を押してしまうと別の高速道路会社につながる。

倉知　夜中の12時ぐらいに事故に遭われたお客様から連絡が入って交通管理隊が駆けつけた時に､「親が危篤で三重のほうに行かないといけない」と困っていたお客様がいましたね。

稲垣　あったね。

倉知　交通管理隊に「司令、どうしましょう？」と言われても、車は事故で動かないし電車もないし、タクシーで行くには遠い。結局、交通警察隊の人が「乗せてあげる」とパトカーで送ってもらいました。

稲垣　あれは当て逃げされて動けなくなった車で、事故を被ったからこそ、そういう対応もできなくはなかった。

倉知　黄パトで送ればよいと思ったけど、本来業務に支障が出るため難しいと迷っていたら、交通警察隊が乗せてくれた。すごく助かりました。

稲垣　後日、お礼の葉書をいただきましたね。

そのようにお客様が慌てているとき、携帯からの電話だと実はすぐ位置がわからない。本人は「ここだ」と焦って管制員に連絡を入れても、すぐには場所を特定できないことも多いですね。

倉知　「周りに何が見えますか」と聞いても、高速道路上だと意外に特定しにくい。

稲垣　できるだけ近い非常電話まで行ってもらって、そこから電話してもらったりします。携帯が普及して、どこからでも連絡できるけど、逆に位置が瞬時には特定しにくい。

ところで、携帯、スマホが普及して変わったということはありました？

柴田　渋滞などの苦情は増えましたね。「運転しながら電話しない！」と言いたいけど、運転中に長い渋滞に巻き込まれて車が動かないと、先も見えないので「ただの渋滞？　それとも事故なの？」といったことをよく聞かれました。

山田　司令に配属されて間もない頃に、東片端JCTの分岐部にぶつかり、車両が北渡りを塞いでしまうような事故があった。まさかそこでブリンカーライト（高速道路の中央分離帯などに設置されたドライバーに注意喚起するライト）が下の街路に飛ばされて落ちているとは思っていなかった。あと

でニュース映像を見た時は衝撃的で、よく他の車に当たらなかったなと思いました。

司令の職場でのルーチン

稲垣　続いて司令のメインの仕事から離れた話題に移りましょう。交通管制室勤務は日勤と夜勤があるということで、管制員さんと交代で入浴しますね。入浴の順番ってありましたか？

持永　一応、19時から司令が一番風呂に入る決まりらしいけど、私はその時間帯、結構事案もあって落ち着かないので、管制員の方に先に入ってもらって、代わりに仮眠明けの早朝4時ぐらいに朝風呂に入っていました。そのほうが落ち着く。眠気も飛んでなんか頭もスッキリするし。

　交通警察隊も隊によっては、ほぼ毎回「先にお風呂に入らせてください」と言われました。

稲垣　取締りか何かで出ていくので、とかね。

郷　我々は、1人ずつ入っていたけど、突然、交通警察隊の方が2人ぐらい入ってきたなんてこともありました。ずいぶん体格のいい人が入ってきて（笑）。

持永　10分ぐらいで頭や体も洗って出ていく。

稲垣　入浴中に呼ばれたことは？

柴田　一度ありました。寝ている時に起こされたこともある。

稲垣　ところで、お風呂って壊れたことないですか？　沸いてなくてお湯が冷たい。

柴田　そう、なかなかお湯が出ない。一番風呂はいいんだけど。

稲垣　風呂って、週2回掃除するんでしたか？

柴田　お湯を換えるのが週2回で、その際に浴槽を洗います。また、洗い場と脱衣場は日曜日を除いた毎日清掃します。

稲垣　浴槽のお湯を換えるのは週2回なので、濾過装置は付いていました。

　そのほか交通管制室のしきたりとか、ならわしってありましたか？



交通管制室

持永　毎週日曜日の日勤の班員の掃除。みんなで机を拭いたりしていました。

山田　仕事の話に戻りますけど、消防や警察からの電話はとりあえず大きい声で復唱する。これも、しきたりですかね。

稲垣　司令が電話を受けると管制員さんが寄ってきて聞き耳を立てる。しきたりではないけど、場所をすぐ特定しないといけないので。

　ところで、我々「日勤、日勤、夜勤、非番」で働いて、夜勤明けの日はどんな感じで過ごしていましたか？

郷　夜勤明けは体がだるいですよね。フルに活動できない。どうしても体がだるくて、それが夜寝るまで続く感じじゃなかったですか？

山田　夜勤明けは、寝る人と寝ない人に分かれると思います。私は寝ないので、夜勤明けの非番の時は、ナゴヤ球場やナゴヤドーム（現バンテリンドーム）に行って野球を観たりスーパー銭湯に行ったりしていました。ほかには名駅まで行き、3～4回献血をしていました。献血前に問診票、自己申告書を書くんですけど、睡眠時間に「仮眠3時間」とか書くと「大丈夫ですか？」と言われて。献血した日の夜にビール飲むと、確かに調子が悪い。やっぱり本当はいけないんでしょうね。

稲垣　でも、非番の夜、飲むのが一番楽しかった。「仕事やったぞ」という感じがあって。皆さん、そんなことないですか？

倉知　時間に余裕があり、平日ほぼ2日間使える時は趣味に没頭したり、健康づくりのために泳いだり山歩きしたり。ストレス解消のためになるべく外に出るようにしました。

稲垣　それと、勤務サイクルは決まっているけど、曜日の感覚がなくなりませんでした？

山田　なくなりましたね。でも1年分勤務日程は決まっているから、スケジュールを立てやすい。

稲垣　そうそう。それはよかったのかもしれない。ただ、なんとなく曜日の感覚がなくなって。土日も関係ないし。

山田　1回、休暇に1人で北海道に行ったんですけど、平日に行けるので、飛行機で往復1万5,000円ほど。すごく安く旅行できました。

稲垣　そうだね。それと月曜の朝は優越感を感じませんでした？　仕事終わってこれから帰る、みんなはこれから出勤で、すれ違う。夜勤明けが月曜日の朝になるのが一番よかったけどな。

郷　平日が休みだと、病院に行きやすいですよね。でも、意外と空いてない。お年寄りがたくさんいるから（笑）。

持永　ただ、平日の休みにぶらぶらしていると、気のせいか街の人の視線が冷たいです。「いい歳をした者が昼間からぶらぶらしてなんだ！」と。特にご近所から冷たい目で見られました。

火災などの緊急事案対応

稲垣　では司令の仕事に戻って、本線上の車両火災や高速道路の近くでの火災などを経験された時の素直なお気持ちをお願いします。皆さん、何件くらい経験されました？

柴田　私は司令の時と交通課で課長補佐をやっていた時のイメージが混在していますが、高速道路脇の住宅の火災がありました。お巡りさんから「速度規制をかけなさい」と言われました。

倉知　私は2、3件あって、司令交代の引き継ぎ後に見ていただけの事案もあれば、実際に対処した事案もあります。「消防車、早く着いてくれ」と心の底から思いましたね。火がメラメラと燃え上がり、煙が広がっても、見ていることしかできない。火災が起きたらすぐ通行止めにしなければいけないと切実に思ったのは、1回経験してからです。

馬場　私は荷台のボヤを1件経験した程度で、火災は経験してないです。火災になると交通警察隊だけではなく、刑事課も現場に急行して事件性がないかを調べるんですね。

郷　1～2回経験した程度ですが、「車両ってよく燃える」というのが感想で。派手に燃えます。

持永　黄金入口付近の店舗火災の経験があります。大々的に周辺の街路も車線規制をかけられました。

そのため、たまたま通りかかった公社の巡回車も黄金入口から高速に入れなくなってしまった。消防の依頼で、その巡回車は街路の車線規制や消火活動に協力させられ、ひと晩身動きができない状態になりました。

山田　5号万場線の上りで事故対応か故障対応を交通警察隊がやっていて、その横をトラックが黒煙を上げて通りすぎたらしく、「黒煙あげているトラックを探してくれ」という連絡が警察から入りました。交通管制室にてカメラで該当車両を探していると、都心環状線で2tトラックが一番右の車線に止まっているのを発見しました。カメラ映像を見ていると荷台がどんどん燃えて車両火災になった。都心環状線は車線数が多いので、通行止めまでの必要はなかったが。

原因を確認すると、助手席の人が火のついたタバコを窓から捨てたらしく、それが荷台に戻ってきて積荷が燃えたようです。自業自得ですが、他のお客様にはずいぶん迷惑をかけることになるので、しっかり反省してもらわないといけない。

稲垣　ちょっと反省が多かったけど、赤とんぼ橋付近で西欧車が燃えた事案があって、9時頃に単独事故が発生したけれど、管制員さんから「この車はリアエンジンだから火災は大丈夫」と言われたのに、9時半頃に車体の前から火が出て、遮音壁の透明板に燃え移った。そこで、6号清須線は通行止めにしたけど、ずっと処理が終わらないので、結局16時くらいまでその先の16号一宮線も通行止め。お客様は料金所のトイレに行くようになって、もう解除しても大丈夫と思っても、トイレに行って車を離れているから解除できない。広々とした清須料金所でテニスをやっている人もいました（笑）。

倉知　燃え広がるとエアバックやタイヤが弾けて物が高速の外に飛び散ったりして、鎮火後にその現場（高架下）に行ったことがあります。

警察による交通規制と自然災害への対処

稲垣　続いて警察による交通規制ということで、名古屋高速道路は過去に平成26年7月、皇太子同妃両殿下（現天皇皇后両陛下）が名古屋にお越しになった時、平成28年5月の先進国首脳会議の伊勢志摩サミットと令和元年11月のG20愛知・名古屋外相会合の警察規制がありました。

山田　G20では私も経験しましたが、司令はともかく、車列をカメラで追跡していく必要があるため、管制員さんによるカメラ調整が大変そうでしたね。

郷　本当に管制員さんのカメラワークが見事だった（笑）。こういう時って、分刻みのスケジュールが我々に渡される。でも、その時間にはまず来られず「何分遅れています」と連絡が入る。

倉知　巻きが入る？　突然車列が早くなったり。

柴田　皇太子同妃両殿下の時は正確でした。でも、G20の時は渋滞がひどかった。都心環状線はほとんど通行止めにしたので、名古屋高速道路の放射線状の路線に渋滞が発生して、ほとんど動かない状態でした。

持永　G20では、名古屋高速道路に入り損ねて、国道23号線を走ってしまった車列もありましたね。私たちも交通警察隊も急にコースが変わったのかとびっくり。国道を走っていた車両のドライバーさんたちもいきなり車列が入り込んできて、警察官が「道を空けろ！」と叫んでいるので、何が起きたんだと驚いていた。

稲垣　いずれにせよ一番心配したのは事故だよね。急いでレッカーで片付けたこともありましたね。

郷　レッカーを要所に待機させていましたね。

馬場　自然災害については特異な事例ですが、大雨でJRや名鉄も岐阜方面へは、全部運行見合わせになって、その影響で名古屋駅に迎えに来るお客様で明道町出口が渋滞して、その帰りに明道町入口をご利用されるお客様がたくさんいて、明道町入口が釣り銭切れになってしまった。料金所から「閉鎖してもいいですか？」と連絡が入ったが、閉鎖はあり得


馬場信行

ないため、料金未払確認書を発行して通行していただくという対応をした覚えがあります。

郷　大きな事案はなかったけど、冬期の雪氷対策が大変でした。通行止めにしたけど、「早く開けたい、でも、しっかり確認して開けないといけない」と、イライラした思い出はありますね。

柴田　雪氷対策では夜、都心環状線も真っ白になった時がありました。朝方に事故が起きたので、高針から吹上までの半地下区間だけを通行可能にしたけど、結局、そこも渋滞して全線通行止めになりました。

それと、小牧 IC は大雨が降ると冠水することもあるのですが、小牧 IC から出てくる車が水で動けなくなって、結果として小牧 IC は閉鎖。そんなこともありました。

稲垣　思い出したのは大潮の時に横転や転覆の事案が多いと感じます。「大潮の時に気をつけたほうがいいよ」と話題にした記憶があります。


柴田昌弘

盗難車・放置車両……事案は連続する!?

山田　黄金では盗難車の逃走もありましたね。

稲垣　小牧線でもあった。11 号小牧線で盗難車が渋滞の横を何台かの車に傷を付けて逃げていった。

柴田　黄金の時は黄パト 3 台並べて封鎖しても、その間を抜けられたケースがありましたね。

稲垣　事故を起こした車が逃げたので通行止めにして、その煽りを受けて迂回させられたお客様もいましたね。

これまで放置車両の事案は立て続けに二つ経験しました。放置車両が立て続けに見つかって。司令勤務として最後の平成 25 年 4 月 2 日、山王の事故で交通管理隊が見つけたんだけど、運転手がいない。どこに行ったんだと探すと、新洲崎で事故処理やっていたら人が歩いてきた。捕まえてもらったら、外国人なんだよね。その直後、明道町で事故があって、その運転手さんが清洲方面に逃げていった。立て続けに 2 件。こんなこともあるのかなっていう事案がありましたね。

やはり、事故・事案は連続するものかもしれません。転覆事故の 2 連発もありました。最初は朝の 5 時半ぐらい呼続の入口で大型のワンボックスが逆さまにひっくり返った。その事故処理をしているうちに交通警察隊から「3 号大高線の上りで車がひっくり返っている」と言われて。「そんなこと、あるの？」っていうぐらい、その後追突など、朝の引き継ぎから 3 時間に 5 件かな。平成 24 年は私が一番事故を担当した時で、雨が降ると 1 日に 7、8 件発生する日もありました。

司令の達成感

稲垣　最後に、司令を経験されて達成感を感じた瞬間とか司令職の魅力、将来、司令職に就く方へのメッセージがあればお願いします。

倉知　2 年間なかなか貴重な経験させてもらいました。感想になるけど、当初は地震が起きたらどうし

よう、死亡事故が起きたらどうしようって。幸いなかったのでよかったし、交通管理隊の方々も経験豊富で、頼りになる交通警察隊もいるのでなんとかできたかなと思っています。自分が公社の代表だという気概をもって、色々なことを決め得る立場になることは得がたい経験だと思います。

馬場　事案が発生した時に迅速に対応して交通への影響を少なく抑えることを目指して頑張ってきました。お客様に対して丁寧な優しい対応ができるかも大事で、お客様の声でも「交通管理隊の対応がよかった」と聞くと、嬉しく思いました。これまで、情報を正確に伝えることに留意してやってきたというところです。

郷　司令職の魅力ですけど、一般の職員と違うのは、区切りのある仕事なので、その日、起きた事案を処理すれば一区切りです。特に非番の時は「長い勤務が終わったぞ。」という仕事からの解放感がありますね。メリハリがある。それが司令職の魅力ですね。

持永　夜中、皆さんが寝ている時間帯でも世の中は休まず活動しているのを実感できました。名古屋高速道路上も真夜中なのに、パトカーが走ったり、消防車が走ったり、トラックやタクシーが走ったりと。

何より驚いたのは、平日の夜間、多い日には、30～40件ぐらいの工事が入っているので、22時ぐらいからどんどん工事が始まる。工事に伴う規制や対応で交通管制室の電話がジャンジャン鳴り、夜通しで工事をやっていることにびっくりしました。

そこには維持業者や公社の技術系の職員など、それぞれの仕事を昼夜問わずやっている姿があり、司令の自分や管制員の方々も含め、なんか立派だなあと思いました。

山田　名古屋高速道路は24時間365日お客様が通行されているわけで、基本理念の「安全・安心・快適」な道路サービスを提供する最前線で働いていることが実感でき、司令職を経験するのもいいと思っています。事案発生時にスムーズに対応することによってお客様への影響もずいぶん変わりますので、皆さんのチームワークと経験も大事ですね。

これから司令になる人についてはトンネル火災とか、南海トラフ巨大地震もいつ起こるかわかりませんので、適切な判断ができるように日々の訓練が大事だと感じています。また、令和3年5月1日には名二環の名古屋西JCTから飛島JCTの開通に合わせて名古屋高速道路の料金が変わるため、交通の流れも変わる。交通監視は十分に気をつけてやっておく必要があると感じています。

稲垣　司令の席に最初に座った時「これからやるんだな」と思って。16時15分じゃないですか。座って、感慨に耽って、ふと時計を見たら5分しか経っていない。これがずっと2年間続くのか、と。あれは忘れられない記憶です。

達成感というのはないけど、無力感を覚えたことが1回あって、大型トラックが一宮東の中央分離帯にぶつかってETCレーンが壊れて、右の一般レーンは通れたけど混在になり大渋滞。自分は通行止めにしたいというのに、「右に1レーンがあるから止めなくてもいい」と言う人もいた。結局、一宮ICまで渋滞が延びてしまった。

お客様からは苦情の嵐で、あの時は達成感より無力感でしたね。結局、通行止めになり、関係各所に謝罪にも行きました。

司令になると高速道路の仕事でも、「こんな世界があるんだな」ということを感じて、それは魅力です。司令になると、いろいろなことに直面する。落下物や事故処理とか、そういう事案の対処については経験されるといいと思います。

皆さん、いろいろお話しいただき、ありがとうございました。今後、この座談会を読まれて司令を担当されることがあったら、「こういうこともあったんだ」と今後に生かしていただきたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

第2部 第5章 保全施設業務

第１節　業務の変遷
第２節　清掃業務
第３節　点検業務
第４節　補修工事
第５節　標識改良工事
第６節　リフレッシュ工事
第７節　東山トンネル天井板撤去
第８節　料金所の新設等の工事
第９節　附属施設

第１節　業務の変遷

１．開通当初

名古屋高速道路を安全・安心・快適に利用していただくためには、道路構造物や道路附属設備を良好な状態に保つ必要がある。

昭和54年６月に星崎管理事務所の管理課保全係として発足し、７月の３号大高線高辻～大高10.9kmの開通時から保全施設業務を開始したが、当初の業務は、主に排水管のジョイント部の補修、支承部等の部分的な塗装補修、区画線補修、鳩進入防止等であった。なお、星崎管理事務所に隣接して維持業者の車両資機材や補修要員の常備のための星崎補修基地を設けた。

昭和63年の開通以降、当初の開通から10年近くが経過し、３号大高線では経年による損傷がみられるようになったので、増大していく損傷に対応するための体制整備が必要となった。こうしたことから、保全業務の点検･清掃要領を制定するとともに、短･中・長期の基本計画策定等に取り組んだ。

２．東山トンネルの開通まで

(1)　体制の強化

平成９年７月には黒川ビルに移転し、本格的な保全施設業務を開始した。

土木維持業務については、業務の効率性の観点から土木・清掃基地の配置を検討し、整備計画延長81.2kmの約半分の管理延長に対し土木維持業者を１社配置する設定とし、平成12年度の11号小牧線開通時から２社体制とした。

また、補修基地も土木維持を丹後通と楠、清掃を千音寺と楠、雪氷を丹後通、千音寺、楠、高針、一宮の配置体制とし、道路巡回車、高所点検車、管理用無線機等を増強するとともに、維持業者の要員及び車両を拡充するなどの緊急対策を講じたほか、雪氷対策等の土木維持業務の強化を図った。

(2)　雪氷時の体制

毎年12月１日～３月20日を雪氷対策期間として、散布車による凍結防止剤の散布や降雪時の除雪作業を行うための人員、作業車両の体制を整備し、高速道路の通行の確保と交通安全に努めている。

凍結防止剤は開通当初からずっと塩化カルシウムを使用していたが、平成６年度から入手しやすく安価な塩化ナトリウムに切替えた。

また、毎年雪氷マニュアルと作業要領を雪氷期間前に作成し、期間前の準備、雪氷体制発令手順、凍結防止剤の散布コース、除雪のコース、除雪の方法、雪捨て場等を定め、雪氷時に適切な対応ができるよう事前準備を入念に行っている。

雪氷体制については、管理延長の増加の状況や過去の降雪・凍結による通行止めの状況、さらには作業の効率性等を考慮しながら、雪氷車両や配備要員の配置などを順次強化してきた（写真5-1-1参照）。



写真5-1-1　除雪兼用車による雪氷作業

大雪となった平成17年12月の降雪の際に名古屋高速道路が全面通行止めとなった。その際、同レベルの降雪量があっても、降雪当夜から翌日夕刻までには通行止めを解除できることを目標として１班当たりの要員数を７人から10人に雪氷対策要員を増加した。

維持業者については、公社が「雪氷協定」に基づき依頼する応援業者に作業指示等を行う管理者を別途配置させるとともに、雪氷対策車両とこれを運転

操作する要員も増強させることとした。

(3)　維持用特殊作業車

土木維持業務の実施に当たっては、数多くの維持用特殊作業車（雪氷車両、清掃車両、緊急対応車両等）が必要である。維持用特殊作業車については、コスト面を考慮して公社と業務請負者の双方が保有する仕組みとしている。

維持用特殊作業車の総数については、第１期開通時の16台から令和２年には90台に増加している（表5-1-1参照）。

■ 表5-1-1　維持用特殊作業車

（単位：台）

項目 / 車種	平成10年度		令和２年度	
	公社	業務受託者	公社	業務受託者
標識車	6	6	9	10
散水車	5	2	5	10
凍結防止溶液散布車（除雪兼用車）	0	1	4	0
凍結防止薬剤散布車（除雪兼用車）	5	2	6	6
中型除雪車	1	4	10	6
巡回車	3	4	7	10
橋梁点検車	1	0	2	0
高所作業車	2	0	2	0
スーパーデッキ	2	0	2	0
多目的作業車	0	0	1	0
合計	25	19	48	42
総計	44		90	

３．東山トンネルの開通後

２号東山線吹上～四谷西行3.5kmの開通と吹上～四谷東行3.0kmの開通、四谷～高針JCT3.6㎞の開通により半地下構造区間3.5㎞とトンネル構造区間2.8㎞を含めた延長7.1㎞の保全施設業務が新たに増加した。

半地下区間では、平面道路の雨水が高速出入口から流入する恐れがある。このため、雨水の高速道路への流入を防ぐため、６箇所ある出入口に止水用の堰を設ける資材を配備し、大雨の際に緊急措置ができるようにした。

４．全線開通後

平成25年11月に、４号東海線六番北～木場間3.9kmが開通し、全計画路線81.2kmが開通した。これにより、公社事業は建設から維持管理に移行した。

全線開通後の維持管理については、点検～診断～措置～記録というメンテナンスサイクルを構築し、そのサイクルを確実に実行してきたが、限られた予算の中で膨大な高速道路資産に対し、安全・安心・快適な道路サービスの確保と維持管理コスト低減の両立を図りながら、損傷を部分的に修繕するという事後保全型の対策が中心であった。

しかしながら、構造物の高齢化は当初想定していたものより進行が早く、他団体の事例から推測すると、今後、損傷数は飛躍的に増加すると考えられ、将来にわたって健全性を確保することが困難になると懸念された。

そこで、名古屋高速道路の長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術的検討委員会が設置され、平成26年３月には、将来にわたって利用者や第三者の安全、安心を確保するため、今後の維持管理のあり方について長期的な視点で「構造物の大規模な修繕等」の必要性及び実施に必要な環境整備など、技術的な観点から取りまとめ、提言がなされた。

この提言を受け、今までの維持管理手法に損傷の発生・進行の予防的な抑制、点検の高度化・効率化等の観点を加え、名古屋高速道路の長期保全に向けた具体的な実施内容等について愛知県、名古屋市及び公社の三者で検討を進め、平成27年３月に「名古屋高速道路の大規模修繕計画」として計画を策定し、平成27年度から大規模修繕工事に着手している。

第２節　清掃業務

１．開通当初

落下物や土砂等による交通事故の防止と環境の保全のため、昭和54年の３号大高線高辻～大高10.9㎞第１期開通時より路面清掃を開始した。

開通当初は本線機械清掃を月12回、人力清掃を月22回の頻度で実施したほか、高速排水桝清掃、側溝清掃及び道路標識清掃等の土木施設清掃を定期的に行った。なお､開通当初は交通量が少なかったので､昼間時間帯に本線の清掃を行うことができた（写真5-2-1参照)。



写真5-2-1　機械清掃

２．道路構造物清掃作業要領の制定

第１期開通から約10年を迎えた平成２年には、道路の機能保持、沿道の環境保全及び美観の保持等を目的として、公社としての標準的な道路構造物清掃作業要領を制定した。清掃作業要領においては、路面清掃（機械・人力）を月25回、高速排水桝清掃を年２回以上、路下集水桝清掃を年１回以上行うことを標準とした。

なお、交通量の増加とともに本線の清掃については昼間オフピーク時間帯や夜間での作業へと移行した。また、路面清掃により渋滞が発生してお客様にも迷惑をかけるような事態がしばしば生ずることとなり、このような事態の改善のため、平成16年12月より清掃時間帯の見直しを行い、３号大高線・都心環状線の路面清掃を平日昼間から平日夜間に変更した。

３．コストの縮減

平成16年度から全線同一回数であった路面の清掃頻度について、清掃回数の見直しを行い、コスト縮減を図った。令和３年６月時点では、１号楠線・３号大高線・都心環状線が月12回、２号東山線・５号万場線・16号一宮線が月10回、11号小牧線・６号清須線・４号東海線が月８回となっている。

４．東山トンネル・半地下構造区間の壁面等の清掃

平成15年３月の東山トンネルの開通に備え、トンネル清掃車を購入し、平成16年よりトンネル・半地下構造区間の壁面清掃を開始した(写真5-2-2参照)。トンネル・半地下構造区間の清掃に合わせて道路構造物の点検とトンネル施設の点検補修等を行い、危険性の高いトンネル内の規制回数を減らした。

なお、平成22年度からは年１回実施とした。



写真5-2-2　トンネル壁面清掃

第３節　点検業務

１．点検要領の制定

第１期開通当時の構造物の点検については、開通前の管理引き継ぎからおおむね10年目までは、維持業者により行ってきた。この間、点検結果では、経年等による損傷がほとんどなく、コンクリートのアルカリ骨材反応箇所や鉄筋かぶり不足によるコンクリートの剥離などの施工不良箇所がほとんどであった。

開通からおおむね10年目の平成元年度に、今後の経年劣化や交通量の増加傾向を考慮した短期･中期･長期の補修計画の策定に必要となる点検記録の整備を図るため、他の関係機関の点検要領などを参考に「道路構造物の点検要領」を制定した。この点検要領の見直しにより点検業務と補修業務を分離した。

２．点検要領の改定

平成元年度に点検要領を制定後、それまでの点検実績等をもとに見直しを行い、平成８年３月に「道路構造物の点検要領（土木構造物編）」を制定した。

また、平成18年４月にも日常的な巡回により構造物の状態を把握する「日常点検」と、中長期的な補修計画の策定のため定期的に構造物に近接し状態を把握する「定期点検」とに区分するとともに、初期不良の把握と経年劣化の比較ができるように、新規に「初期点検」の項目を設ける等の改定を行った。

その後、点検要領に基づき実施してきた日常点検、定期点検、臨時点検等により、道路構造物の劣化、損傷を早期に発見し、必要な対策を講ずることで一定のサービスを確保してきたが、平成24年12月の中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故を契機とし、道路法、道路法施行令、国土交通省令等（以下、省令等）の改正により、点検を含む道路の維持又は修繕に関する技術基準等が定められ、また、点検を実施する中で各種の知見、課題が明らかになってきていたため、それらを踏まえて平成27年４月に改訂した（平成28年７月一部改訂）。

この改訂では、「省令等との整合」を図りつつ、「点検の重点化」「点検の合理化」「点検判定の高度化」の３点を重要事項とし、「名古屋高速道路の維持・管理に関する調査研究委員会」において具体的な検討を進め、取りまとめを行った。

改訂の主な方針は以下のとおりである。

（１）定期点検に当たっては、点検に必要な知識及び技能を有する者が、５年に１度の頻度で近接目視により実施する等、省令等との整合を図る。

（２）第三者被害を未然に防止するという観点から、視認困難箇所や漏水、水かかり等による劣化、損傷の要因となる箇所を把握するとともに、その箇所ごとに適切な対応を実施し、「点検の重点化」を図る。

（３）近接目視点検困難箇所にできる限り容易に近づく手法や近接目視相当の精度が確保される手法の候補を選定し、「点検の合理化」に向けた適用範囲や点検作業面の課題等を整理する。

（４）対策判定会において、点検で発見された劣化、損傷の進行性、対策の緊急性等を勘案し、対策の優先順位、実施主体、方法の決定及び構造物の健全性に関する判定を行なうとともに、名古屋高速道路の構造特性、点検要領等への理解を深めるために点検講習会を実施し、「点検判定の高度化」を図る。

３．点検の実施状況

平成26年７月１日に施行された「道路の維持修繕に関する省令・告示」に基づく、近接目視を基本とした定期点検は、平成30年度で１巡目が完了した。省令が施行された平成26年度以降の点検の進捗状況は、表5-3-1のとおりである。

■ 表5-3-1　定期点検の進捗状況

点　検	点検年度	路　線	区　間	点検延長		
1巡目	H26年度	高速２号東山線	トンネル・半地下の約１／５区間	1.3km	1.3km	81.2km
	H27年度	高速１号楠線	全区間	5.6km	15.1km	
		高速11号小牧線	全区間	8.2km		
		高速２号東山線	トンネル・半地下の約１／５区間	1.3km		
			（トンネル区間のダクト内は全延長の目視、打音検査を実施済み）			
	H28年度	高速５号万場線	全区間	6.8km	17.0km	
		高速16号一宮線	全区間	8.9km		
		高速２号東山線	トンネル・半地下の約１／５区間	1.3km		
	H29年度	高速都心環状線	全区間	10.3km	23.0km	
		高速２号東山線	高架区間	4.0km		
		高速４号東海線	山王JCT ～山崎川間	7.5km		
		高速２号東山線	トンネル・半地下の約１／５区間	1.2km		
	H30年度	高速３号大高線	全区間	12.1km	24.8km	
		高速４号東海線	山崎川～東海JCT間	4.5km		
		高速６号清須線	全区間	7.0km		
		高速２号東山線	トンネル・半地下の約１／５区間	1.2km		
2巡目	R元年度	高速１号楠線	全区間	5.6km	15.1km	32.1km
		高速11号小牧線	全区間	8.2km		
		高速２号東山線	トンネル・半地下の約１／５区間	1.3km		
	R２年度	高速５号万場線	全区間	6.8km	17.0km	
		高速16号一宮線	全区間	8.9km		
		高速２号東山線	トンネル・半地下の約１／５区間	1.3km		

(1)　日常点検

道路構造物全般の損傷を可能な限り早期に発見し、速やかに処置する必要性から目視点検を実施している。表5-3-2を基本としている。

■ 表5-3-2　日常点検の区分及び頻度

点検区分	頻　　度
路上点検	本線上の対象構造物　：３回／週 ランプ部の対象構造物：１回／週
路下点検	開通開始から20年以上経過した対象構造物　：４回／年 開通開始から５年以上20年未満の対象構造物：３回／年 開通開始から５年未満の対象構造物　：１回／年
管理用通路点検	開通開始から20年以上経過した対象構造物　：４回／年 開通開始から５年以上20年未満の対象構造物：３回／年 開通開始から５年未満の対象構造物　：１回／年
雨天時点検	対象構造物　：１回／年

１）　路上点検

高速道路上から車上目視及び車上感覚により異常を確認するもので、点検頻度は開通後の経過年数やリフレッシュ工事の実施状況、過去の点検結果を考慮し、路線単位で決定している。令和２年度の路上点検の実施頻度は表5-3-3のとおりである。

■ 表5-3-3　令和２年度の日常点検（路上点検）

路上点検	本線	３回／週
	ランプ	１回／２週

２）　路下点検

高架下の街路から徒歩目視（必要に応じて双眼鏡を使用）により異常を確認するもので、トンネル・半地下区間については管理用通路から確認する。さらに、高架下では雨天時に、主に排水施設や伸縮装置などからの漏水に着目した雨天時点検を行う。

点検の頻度は、構造物の開通後の経過年数や過去の点検結果から決定している。令和２年度の路下点検実施頻度は表5-3-4のとおりである。

■ 表5-3-4　令和２年度の路下点検実施頻度

路下点検	開通年数　５年未満	１回/年
	開通年数　５年以上20年未満	３回/年
	開通年数　20年以上	４回/年

(2)　定期点検

構造物の状況を検査路、足場、橋梁点検車等から構造物に近接して目視により点検する方法を基本とし、発生した損傷を的確に把握するため、触診、打音検査や各種非破壊検査を併用している。点検頻度については、５年に１回の頻度で実施している。

１）　コンクリート構造物

コンクリート構造物の点検は、高所作業車や検査路から床版や橋脚に近接して目視点検やたたき点検を実施している（写真5-3-1参照）。



写真5-3-1　高所作業車を用いた目視点検

２）　鋼構造物

鋼構造物の点検は、鋼床版については近接目視点検を箱桁内で実施し、疲労き裂や漏水、錆などの有無を確認している。

鋼製橋脚については外観目視調査、隅角部溶接線の接近目視調査・非破壊検査による点検を行っている。

３）　道路附属物

標識柱、照明柱等道路附属物についての点検は、高所作業車又は橋梁点検車による目視点検で行っている（写真5-3-2参照）。



写真5-3-2　道路附属物の点検

メッキ割れや錆汁等き裂の疑いがある場合は、対象部位に対する磁粉探傷検査を行っている。また柱内部の異常を確認するため、たたき点検及び代表抽出箇所での板厚調査も行っている。

確認された損傷のうち、ボルトの緩みや軽微な錆など簡易な損傷については、その場でナットの締め直しやメッキスプレー等の補修を行っている。

第４節　補修工事

昭和54年７月の第１期開通から10年目を経過した頃から、経年劣化や交通量の飛躍的な増加等により、鋼桁塗装のはく離や錆の発生、コンクリート構造物のひびわれ、ゴムジョイントの破損等が目立つようになり、計画的な補修工事を開始した。

また、最も古い路線は開通後約40年が経過し、開通区間の延長や交通量の増加に伴い、維持補修の対象となる構造物の増加や構造物の高齢化による劣化損傷が顕在化してきた。コスト管理を踏まえた効率的かつ計画的な維持管理を実施し、構造物の緊急補修、塗装の塗替え及び舗装補修等に加え、近年はコンクリート構造物のはく落対策や鋼構造物の疲労対策等、各種の劣化損傷に対する適切な対応がますます必要となっている。

１．鋼桁等の塗装塗替え

塗装塗替えの施工方法は、塗料の飛散が少なく周辺環境に及ぼす影響が少ない「はけ塗り工法」を当初より採用していたが、維持管理費の縮減や熟練技能者の人手不足の解消、工期の短縮を図ることを目的として、エアレススプレー塗装工法よりも塗着効率が高い「高塗着スプレー塗装工法」による塗替えを平成16年度から採用している（写真5-4-1参照）。



写真5-4-1　高塗着スプレー塗装

なお、昭和63年度から、開通年度の古い３号大高線の鋼桁塗装塗替えを開始し、順次、塗替え工事を進めている。

２．コンクリート構造物の補修

都心部のコンクリート橋脚については、景観対策のため昭和60年以降に開通した区間について建設当初からコンクリート塗装を行っている。３号大高線については平成元年からコンクリート塗装を順次実施しているが、一部橋脚ではかぶりコンクリートの浮き・はく離や鉄筋腐食による変状が確認され、劣化の進行抑制やコンクリートの落下防止を目的とした補修工事も実施している。

コンクリート壁高欄の内側については、かぶりコンクリートの浮き・はく離や鉄筋腐食に対処する補修工事をリフレッシュ工事の際に実施している。また、コンクリート壁高欄外側については、大規模修繕工事の塗装塗替え落下防護足場を利用して、損傷箇所の補修及びはく落防止シートの貼付けを実施している。

コンクリート床版上面については、舗装打ち替え時に床版上面の劣化損傷したコンクリートをハツリ、断面修復した後、耐久性・遮水性の高い防水層の設置をリフレッシュ工事に併せて実施している。また、コンクリート床版下面については、大規模修繕工事において、床版下面の耐久性向上のため、繊維シート等を貼付ける補修を実施している。

３．遮音壁の補修

名古屋高速道路の遮音壁は、第１期開通区間では各メーカーの形状が異なるパネルを使用していたが、昭和60年の第２期開通区間以降は、交通事故等により損傷した場合の補修の容易さを考慮し、統一パネルCW（カラーワイド）と日照が阻害される区間に使用する透光板（ポリカーボネイト）との２種類を標準採用している。

第１期の開通からおおむね10年目に、透光板の紫外線による経年劣化による取替えや統一パネルCWへの取替えを実施した。その後、カーブ区間で大型トラックの横転事故を原因とする遮音壁の落下事故が発生したため、落下防止対策を施した遮音壁に取替えた。

また、自動車騒音に係る要請限度超過区間や環境影響評価による環境保全目標超過区間における中高層階への騒音対策として、低騒音舗装の実施と併せて遮音壁の嵩上げや中央分離帯への遮音壁の増設等を、平成15年度から５箇年計画で実施した。

４．落下防止柵の補修

都心環状線には、１号楠線から６号清須線までの６つの放射路線が接続している。接続部のJCTには12の渡り線があり、渡り線のカーブの曲線半径は約90m、設計速度及び規制速度は50km/hとなっている。

交通量の増加とともに、渡り線カーブ区間における交通事故発生率が高くなり、例えば平成11年７月には明道町JCT南渡りにおける木材積載大型トレーラーの横転事故により平面道路に木材が落下するという事故、平成12年10月には鶴舞南JCT北渡りにおいて金属加工残材積載大型トラックの横転事故によりトラック積載物とともに遮音壁と支柱が平面道路に落下するという事故が発生した。そのため、JCT渡り線の壁高欄外側に落下物防止柵を設置するとともに、ワイヤーロープで遮音壁支柱を固定させ単独で落下させないようにするための対策を行っている。

５．伸縮装置の補修

伸縮装置としては、単純桁が多い３号大高線第１期開通区間では、鋼桁には突き合せ式ゴムジョイントを、PC桁にはカットオフ型ゴムジョイントを採用している。このため、鋼桁のゴムジョイントは開

通後15年目頃から、PC桁のゴムジョイントは開通後10年目頃から、順次取替えや漏水対策を行っている。

また第２期開通区間以降は、連続桁を基本とし、取替え期間の長い鋼製フィンガージョイントを採用しているので、令和２年の段階ではまだ取替えは行っていない。

６．大規模修繕

公社では、平成27年度から大規模修繕を実施している。その内容・状況等は第１部第３章で述べたとおりである。

その経緯を改めて示すと、平成26年３月20日に名古屋高速道路の長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術検討委員会から大規模修繕等に係る提言を受けた。その基本的な考え方は、「概ね100年間構造物の健全性を確保するため、計画的に大規模修繕、予防修繕を組み合わせて実施することで長寿命化を図る」ことを基本とし、路線単位で４つのグループに分類して「開通から15年以上経過するものに大規模修繕を施し、15年未満の路線には予防修繕を行う」というものであった。

公社ではこの提言を受け、平成27年７月８日に大規模修繕計画を公表した。その概要は表5-4-1のとおりである。

■ 表5-4-1　大規模修繕計画の概要

路線名	延　長	概算工事費	実施予定年度
都心環状線	約37.9km	約1,250億円	平成27 ～ 41年度
１号楠線			
２号東山線			
３号大高線			
５号万場線			

大規模修繕計画は約15年という長期間を要するもので、まだ未完了ではあるが、その計画実行時点の平成28年３月に合わせて公社ではインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定した。

インフラ長寿命化計画（行動計画）は公社が管理する道路施設（橋梁、トンネル、大型の構造物（大型カルバート、門型標識等））等について、令和３年度から令和７年度までの５年をかけて点検や診断・修繕等を重点的に行い、新しいメンテナンスサイクルを構築するものである。

なお、このインフラ長寿命化計画（行動計画）に併せて、計画に基づく個別施設ごとの点検・修繕計画として、「個別施設計画」を策定した。

第５節　標識改良工事

１．標識の改良

名古屋高速道路の道路標識については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（標識令）に準拠しつつ、さらに首都・阪神高速道路公団等の基準を参考にしながら、公社の標識設置基準（昭和53年２月制定）を定め、第１期開通区間から適用している。

その後、標識令及び他団体の標識基準の改正に伴い、平成10年までに公社標識設置基準の改訂を４回行った。

また、各道路管理者に共通して置かれている「標識BOX」に寄せられたお客様からのご意見、中部ブロック道路標識適正化委員会及び愛知県道路標識改善対策協議会による検討結果等を踏まえ、継続的に表示内容の変更や道路標識の増設などの改善に努めている。

２．改良の具体例

(1)　道路標識柱・板

案内標識の英文字併記やレイアウト変更に伴う標識板サイズの拡大や標識板の追加により、既設標識柱の構造耐力の不足が生じたことから、平成元年度以前に開通した路線の標識柱の取替えやコンクリート高欄・床版の補強などの工事を行っている。

また、サイズの大きな標識板については遠方照明方式を採用し、外照灯を廃止してきた。

(2)　JCTの分岐案内標識

３号大高線下りの名古屋南JCT付近の分岐がわかりづらいというお客様の意見を受け、平成30年11月に３号大高線下り名古屋南JCT付近の標識改良を行い、伊勢湾岸自動車道や知多半島道路等への案内表示をわかりやすくした（写真5-5-1、2参照）。



写真5-5-1　JCTの分岐案内標識（改良前）



写真5-5-2　JCTの分岐案内標識（改良後）

(3)　入口誘導案内標識

高速道路入口が交差点に近い所や情報内容が確認しづらい所では、高速道路に入ったら渋滞だったということのないように、道路情報板の増設や高速利用前の渋滞情報提供の充実等を図った（写真5-5-3、4参照）。



写真5-5-3　入口誘導案内標識（改良前）



写真5-5-4　入口誘導案内標識（改良後）

(4)　高速道路ナンバリング対応

平成28年４月に、国土交通省が設置した「高速道路ナンバリング検討委員会」において「高速道路ナ

ンバリングの実現に向けた提言」（平成28年10月24日）が取りまとめられた。これを受けて平成29年６月22日に開催された中部ブロック道路標識適正化委員会愛知県部会で、名古屋高速道路の都心環状線の路線番号「R（Ring）」を「C１（Circle １）」に変更することで合意形成された（図5-5-1参照）。平成29年12月に「高速道路ナンバリング対応ガイドライン」を制定し、既設案内標識の取り替え作業を進めた。

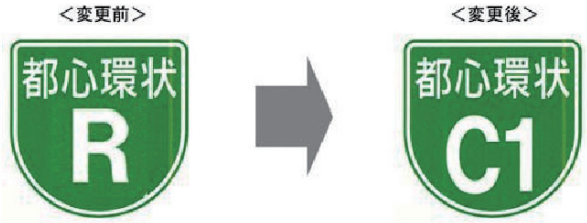


図5-5-1　都心環状線の路線番号

第６節　リフレッシュ工事

１．初めてのリフレッシュ工事

３号大高線では開通から15年経過した頃から、交通量の増加や構造物の経年劣化により、舗装、コンクリート床版、伸縮装置などに損傷が目立ってきた。

これまでの補修工事は、お客様にできるだけ迷惑がかからないよう、交通量の少ない時間帯や休日などに実施してきたが、①補修箇所が年々増加している、②補修工事に起因する工事渋滞や工事騒音による沿線住民の生活環境の悪化が激しくなるなど、これまでの補修工事の実施方法では対処することが困難となってきた。そこで、１車線規制や通行止め規制により補修を集中的に実施するリフレッシュ工事を、平成５年度に３号大高線の上り線で初めて実施した。

２．全面通行止めによるリフレッシュ工事

平成８年度に行った３号大高線の下り線鶴舞南JCT～大高（約12km）の補修については、お客様への迷惑をより少なくすることを念頭に、作業の安全性、交通への影響、工事期間等を勘案しながら、関係機関と協議・調整し、全面通行止めによるリフレッシュ工事を公社として初めて実施した。

これ以降のリフレッシュ工事は、社会情勢、路線・地域特性等を踏まえつつ、社会的影響かつ工事安全、工事品質がより確実に確保される全面通行止め規制による方法を基本としている。

１）　目　的

リフレッシュ工事は、お客様へ安全・安心・快適な道路サービスを提供するとともに、道路構造物の長寿命化及び沿線環境の改善を目的として実施するものである。主となる工事は、最初にわだち掘れ、ひび割れが発生し、走行安定性が低下した舗装を撤

去し、次に車両による繰り返し荷重や水の侵入等で劣化したコンクリート床版に対し、浸透、接着することで耐荷性、耐久性の向上が図れる浸透型防水材及び防水性の高いアスファルト加熱型塗膜防水材を塗布し、その後、路面の水捌けがよく、騒音低下効果を有する排水性舗装を設置するものである。

短期間で昼夜24時間の通行止めを行うリフレッシュ工事は、長期間にわたり限られた時間帯で行う車線規制方式に較べ、規制に伴う総渋滞時間、総渋滞延長や工事に伴う騒音、振動が発生する期間等を大幅に縮減できることから、交通影響の低減、沿線環境の改善が可能となる。また経済性の視点でも、短期間に工事を集約して実施することによる工事規制回数の削減、広く安全な施工ヤードが確保できることにより、施工能力の向上が図られるため、工事費は安価となるという利点がある。

２） 事前の検討

平成12年度からのリフレッシュ工事については、工事の前年度に工事規制の方法、工事規制に伴う交通影響の緩和方策、効率的な工事方法等について、学識経験者、関係道路管理者、交通管理者を含めた委員会を設置して事前に検討を行っている。

３） 実施時期の選定

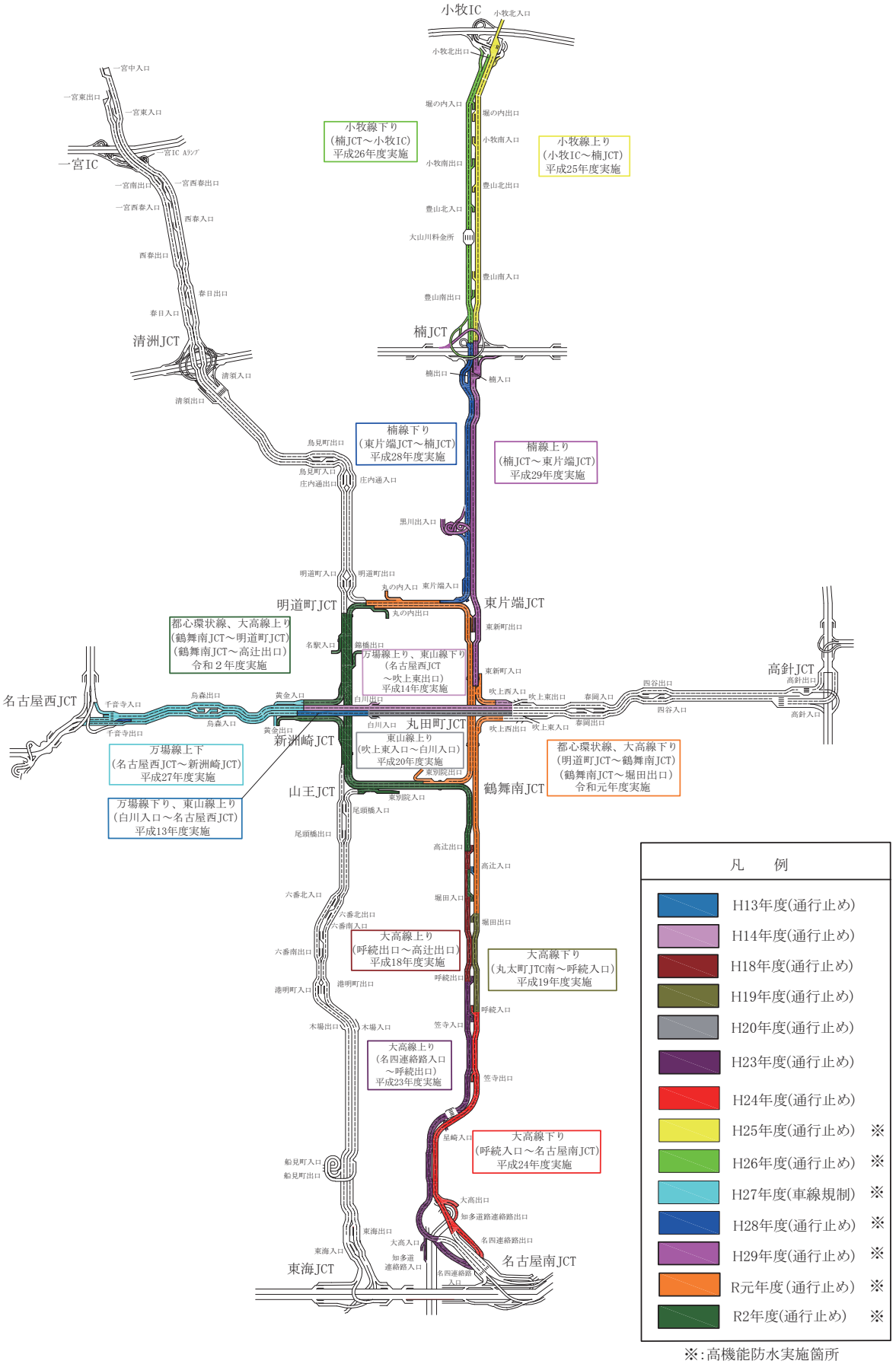
リフレッシュ工事の実施時期については、年間を通じて天候が安定し、かつ他機関で実施される高速道路のリフレッシュ工事と重複せず、交通量が平日に比べ２割程度減少する土日祝日を含んだ期間（10月下旬～11月上旬）を基本として選定している。

４） リフレッシュ工事の実績

平成５年度の３号大高線を初めとし、それ以降、日常的な巡回、定期的な路面性状の調査結果等を踏まえ、計画的にリフレッシュ工事を実施している（表5-6-1、図5-6-1参照）。

■ 表5-6-1　リフレッシュ工事の実績

施工年度	平成5年度	平成6年度	平成8年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
開通延長	30.2km	32.0km	37.9km	37.9km	49.6km	49.6km	53.3km
交通量(年平均)	12.1万台/日	11.6万台/日	14.3万台/日	15.5万台/日	19.1万台/日	21.1万台/日	22.9万台/日
工事区間	大高線大高入口→ 大高線笠寺入口 6.1km	大高線笠寺入口→ 大高線鶴舞南JCT 5.7km	大高線鶴舞南JCT→ 大高線大高出口 11.4km	都心環状線東新町入口→ 都心環状線東別院出口 2.7km	東山線白川入口→ 万場線名古屋西JCT 7.5km	万場線名古屋西JCT→ 東山線吹上東出口 10.2km	楠線東片端JCT→ 楠線楠JCT 5.8km
工事方法	片側1車線規制	片側1車線規制	通行止規制	車線規制	通行止規制	通行止規制、一部車線規制	通行止規制
工事期間	10日間 11月20日(土)～29日(月)	11日間 11月19日(土)～29日(火)	5日間 11月16日(土)～20日(水)	5日間 11月3日(金・祝)～7日(火)	6日間 11月10日(土)～15日(木)	6日間 11月9日(土)～14日(木)	6日間 11月8日(土)～13日(木)
施工年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成23年度	平成24年度
開通延長	53.3km	62.2km	62.2km	69.2km	69.2km	77.3km	77.3km
交通量(年平均)	23.3万台/日	25.6万台/日	26.7万台/日	27.0万台/日	27.2万台/日	28.1万台/日	29.3万台/日
工事区間	楠線楠JCT→ 都心環状線東新町入口 7.2km	・都心環状線（全線）10.3km ・大高線高辻出口→ 大高線鶴舞南JCT 1.2km	大高線呼続出口→ 東山線高辻出口 3.4km	大高線丸田町JCT南→ 大高線呼続入口 5.9km	東山線吹上東入口→ 東山線白川入口 2.7km	大高線名四連絡路入口→ 大高線呼続出口 6.6km	大高線呼続入口→ 大高線名古屋南JCT 5.8km
工事方法	通行止規制	通行止規制、一部車線規制	通行止規制	通行止規制	通行止規制	通行止規制	通行止規制
工事期間	6日間 10月30日(土)～11月4日(木)	5日間 11月3日(木・祝)～7日(月)	4日間 11月3日(金・祝)～6日(月)	4日間 11月1日(木)～4日(日)	5日間 11月1日(土)～5日(水)	6日間 11月3日(木)～8日(火)	6日間 11月3日(土)～8日(木)
施工年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	令和元年度	令和2年度
開通延長	81.2km	81.2km	81.2km	81.2km	81.2km	81.2km	81.2km
交通量(年平均)	30.8万台/日	30.8万台/日	32.1万台/日	33.1万台/日	33.7万台/日	33.9万台/日	29.4万台/日
工事区間	小牧線小牧IC→ 小牧線楠JCT 8.2km	小牧線楠JCT→ 小牧線小牧IC 8.2km	万場線名古屋西JCT←→ 万場線新洲崎JCT 6.2km	楠線東片端JCT→ 楠線楠JCT 5.8km	楠線楠JCT→ 楠線東片端JCT 5.8km	・都心環状線明道町JCT→ 都心環状線鶴舞南JCT ・大高線鶴舞南JCT→ 大高線堀田出口 5.5km	・都心環状線鶴舞南JCT→ 都心環状線明道町JCT ・大高線高辻出口→ 大高線鶴舞南JCT 5.5km
工事方法	通行止規制、一部車線規制	通行止規制	本線車線規制、ランプ通行止	通行止規制	通行止規制	通行止規制	通行止規制
工事期間	5日間 11月2日(土)～6日(水)	9日間 11月15日(土)～23日(日)	41日間 7月～11月	9日間 11月19日(土)～27日(日)	9日間 11月3日(金)～11日(土)	8日間 10月26日(土)～29日(火) 11月2日(土)～5日(火)	8日間 10月31日(土)～11月7日(土)



※:高機能防水実施箇所

図5-6-1　リフレッシュ工事の実績

第７節　東山トンネル天井板撤去

名古屋高速道路では、平成31年２月３日から28日にかけて、２号東山線東山トンネルの天井板を撤去する工事を行った。詳細は第１部及び座談会（281ページ）にて述べているが、概略について触れておく。

１．天井板撤去の背景

東山トンネルは、平成15年３月に開通し、トンネル内に天井板を設置した、集中排気付横流換気方式で運用していた。

平成24年12月に発生した笹子トンネルの天井板落下事故を受け、天井板をアンカーボルトで吊り下げる同種構造の東山トンネルの緊急点検を実施し、安全な走行に問題が無いことを確認した。

しかし、土木学会から長期にわたって付属設備を吊り下げる場合には、できる限り、あと施工アンカー工法の適用は避ける必要があるとする新たな知見が示されたため、平成26年度に梅原秀哲名古屋工業大学教授（当時）を委員長とする「東山トンネルの安全に関する技術検討委員会」を設置し、東山トンネルの天井板の取り扱い、今後の換気方式のあり方等について検討した。委員会ではトンネルの天井板を残した場合と撤去した場合の構造的安全性、防災面の安全性、環境影響について比較検討を実施した。

その結果、平成27年３月に、天井板を撤去しジェットファン付き縦流換気方式に変更する方針が示された。

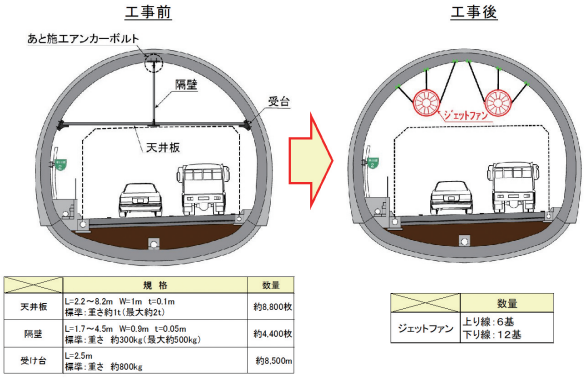
２．天井板撤去の概要

東山トンネル天井板撤去工事は、下り約2,100m、上り約2,600mにわたって行われた。天井板パネルは約9,000枚、隔壁は約4,500枚で、その天井板パネルと隔壁を１枚ずつ挟んで撤去していった。

なお、天井板、隔壁の撤去工事に併せて、ジェットファン等換気設備の切替えも行った。撤去前は集中排気付横流換気方式だったが、それをジェットファン付集中排気縦流換気方式に切替え、18基のジェットファンを設置した。

そのほか、トンネル照明約1,000灯をLED照明へ切替える工事も行った。

天井板撤去と施設工事の概略は図5-7-1のとおりである。



	規　格	数量
天井板	L=2.2～8.2m　W=1m　t=0.1m 標準：重さ約1t（最大約2t）	約8,800枚
隔壁	L=1.7～4.5m　W=0.9m　t=0.05m 標準：重さ　約300kg（最大約500kg）	約4,400枚
受け台	L=2.5m 標準：重さ　約800kg	約8,500m

	数量
ジェットファン	上り線：6基 下り線：12基

図5-7-1　東山トンネル天井板撤去と施設工事の概略図

第８節　料金所の新設等の工事

１．楠入口専用の料金所の新設

楠料金所は、11号小牧線及び名二環から流入する車両と一般国道41号から流入する車両の料金を一括して収受する高架上の本線集約料金所である。

平成13年３月に11号小牧線の楠JCTから小牧南までが開通し、その後、同年10月に小牧南から小牧ＩＣ間が開通以降、朝夕の通勤ラッシュ時に楠料金所の本線上及び一般国道41号の平面道路で慢性的な渋滞が発生するようになった。このため、楠入口専用の料金所を新設し、本線側と入口側の車両を分離することにより、渋滞を緩和する対策を実施した。

料金所手前の渋滞が一般国道41号大我麻交差点に影響を及ぼすことが懸念されたので、交差点から極力離れた箇所に楠入口専用の料金所を設置。縦断勾配８％の斜路部に縦断勾配３％を確保するため、道路の拡幅に合わせて縦断勾配を8.5%に変更し、最大1.8mの嵩上げを行った。

楠入口の改築工事の施工に当たっては、一般国道41号の車線規制及び楠入口の通行止めが必要となることから、規制期間と通行止めの期間を短くするため昼夜間において施工を行った。なお、通行止めの期間は、平成14年９月５日から10月20日までの46日間であった。

また工期の短縮を図るため、基礎は深礎杭、下部工は現場継手を設けない鋼製橋脚、上部工はPC桁を採用し、基礎工事から料金所等の附属施設の設置工事までを含めた一括発注により施工、平成14年11月22日に完成し開通した。

２．星崎料金所のブースの増設

星崎料金所は、一般国道23号、知多半島道路、大高入口及び星崎入口から名古屋高速道路を利用するお客様の料金を収受する３号大高線の本線集約料金所である。伊勢湾岸自動車道と新東名高速道路との接続がさらに予定されており、名古屋市の南部方面から都心方面への交通をさばくための星崎料金所は、ますます重要な役割を担うものと想定された。その星崎料金所では朝夕の通勤ラッシュ時に著しい渋滞が発生しており、星崎料金所の処理能力を高めることにより渋滞解消を図るため、料金所ブースを６箇所から８箇所に増設する工事を行った。

設計は、星崎料金所拡幅構造検討委員会（委員長小柳洽岐阜大学名誉教授）を設置して、既設橋と新設橋の耐震性の照査検討を踏まえて行った。

料金所の増設に当たっては、隣接する丹後公園の北側の土地を用地買収し、公園を移設して拡幅用地を確保する工事から始めた。本体工事は橋脚基礎とコンクリート橋脚の構築から始め、橋桁は既設区間の構造に合わせたPC桁としたが、下部工を施工している間に工場で桁のブロックを製作して現場でつなぐセグメント方式を採用し、工期短縮を図った。

既設高欄の撤去工事については、高速道路利用車輌の転落防止対策をした上で、朝夕のラッシュ時にブースを閉鎖することがないように配慮し、高欄撤去後に舗装、照明灯の設置及び料金所施設の施工を行い完成させた。

開通区間に隣接した工事でありながら、大きな混乱を与えることもなく、伊勢湾岸自動車道と新東名高速道路とが接続する前の平成16年12月１日に開通した。

３．高辻入口・堀田入口の合流長の延伸

３号大高線の高辻入口及び堀田入口では、朝夕の通勤ラッシュ時に両入口を起点とする渋滞が慢性的に発生していた。この渋滞は、両入口からの車両が本線へ円滑に合流できないことが原因と考えられた。このため合流長を長くすることにより円滑な合流を図り、渋滞の解消を図る対策を実施した（表5-8-1）。

■ 表5-8-1　大高線入口の合流車線長の延伸

	高辻入口	堀田入口
対策前	134.5m	135.5m
対策後	279.5m	195.5m
延伸長	145.0m	60.0m

１）　設　計

上部工については、現況のコンクリート壁高欄、床版等の撤去重量分と拡幅後の増加重量分とを相殺することにより、橋梁本体の重量を現況より増加させないように鋼床版鈑桁構造を基本に設計し、下部構造の補強を行わない構造とした。

また既設桁と拡幅部の接合部については、拡幅により発生する既設桁への荷重等の負担を極力抑えるため、接合部直下に補強の支持縦桁を配置し剛性を高めるとともに、既設RC床版と新設鋼床版の結合に各種の工夫を施した。

２）　工　事

工事は３号大高線の上下線の間の空間を利用し、幅６ｍの新設桁を架設して合流車線長を延長した。平面道路の市道堀田高岳線には幅12.5ｍの中央分離帯があり、高木・低木合わせて約1,500本の樹木が植栽されていたが、工事の支障となるので樹木の移植及び中央分離帯の撤去を先行して行い、中央分離帯の撤去後に桁架設を行った。桁架設は、既設の壁高欄を利用した門型クレーンにより施工した。

桁架設完了後、既設壁高欄の撤去、既設RC床版と新設鋼床版の接合、中央分離帯の復旧、舗装、区画線の施工等を行い、平成23年10月29日に完成し開通した。

第９節　附属施設

１．電気・通信設備

(1)　維持管理の特徴

名古屋高速道路の附属施設のうち電気・通信設備に係る維持管理は、道路構造物と対比して次のような特徴がある。

・複数の地点に点在する
・寿命が短い
・突発的な障害の発生が多いため、兆候の把握が困難である
・お客様サービスに直結する
・技術の進歩が早いため、部品の生産終了が早く延命が困難である

このため、電気・通信設備については構造物とは異なる独自の維持管理手法を模索しながら管理を行ってきた。

(2)　老朽化に伴う障害・事故

名古屋高速道路は、昭和54年の第１期開通から延伸を続けてきたが、この間、附属施設も増設・高度化され、接続する他機関との情報共用・ネットワーク化も進んだ。一方で、附属施設の老朽化が進み、経年劣化による障害も頻発している。

１）　道路情報板の障害の頻発

平成18年度から19年度に、道路情報板が次々とダウンし制御不能となる事態が発生した。原因は道路情報板を構成する各種電源部の経年劣化による突発的なダウンによるものであった。

このような障害の頻発により維持補修費がひっ迫したが、道路情報板の設置から約12年を経過すると障害が発生する傾向が確認されたため、電源部の交換を計画的に行った。

２）　ケーブル火災事故

平成15年までのケーブル火災事故事例は、表5-9-1に示すとおりであり、原因が特定できるものであった。

■ 表5-9-1　名古屋高速道路ケーブル火災事故事例

発生日	路線名	火災の原因	停電・運用停止	損傷状況
H14.6.18	東山線	ホームレスの失火	28時間（電源・映像断）	電源・通信ケーブル焼損
H15.3.3	小牧線	地絡断線	3時間（料金所停電）	料金所配管ケーブル焼損
H15.9.22	大高線	桁連結工事の溶接花火	24時間（非常電話不通）	通信ケーブル焼損

しかし、平成20年12月27日に11号小牧線豊山南入口付近で発生した事故は、ケーブルラック上で電源ケーブル及び通信ケーブルが焼損したもので、ケーブル集中箇所（段積み箇所）における自重による変形、温度変化による伸縮及び振動による被覆の擦れ等、複数の要因によるものと考えられた（図5-9-1参照）。この事故により、都心環状線及び１号楠線で２時間30分、11号小牧線で21時間にわたり停電するという甚大な被害が発生した。

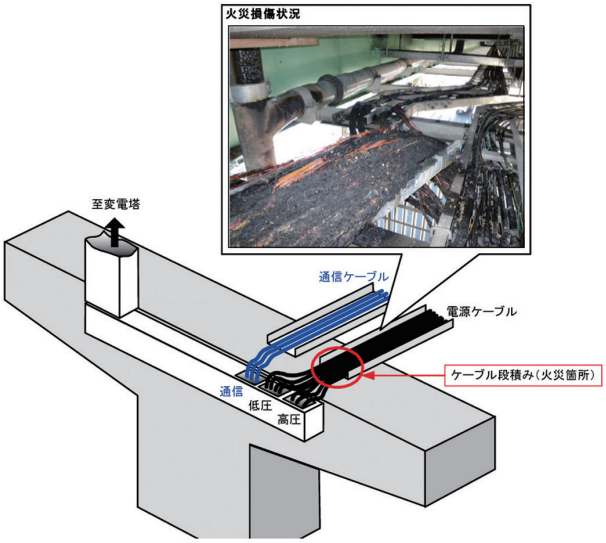


図5-9-1　11号小牧線ケーブル火災事故状況

このため、早急にケーブルの復旧工事を行うとともに、再発防止策としてケーブルの分散化と整線を実施した。さらに、全線において同様なケーブル集中箇所６箇所を抽出して緊急点検を行い、うち４箇所については同様の事故が発生する危険性があると判断されたため、同年中に緊急対策工事を行った。

３）　料金所ケーブル短絡事故

平成21年７月３日に、東別院料金所のETC設備用電源ケーブルの短絡事故が発生した（図5-9-2参照）。

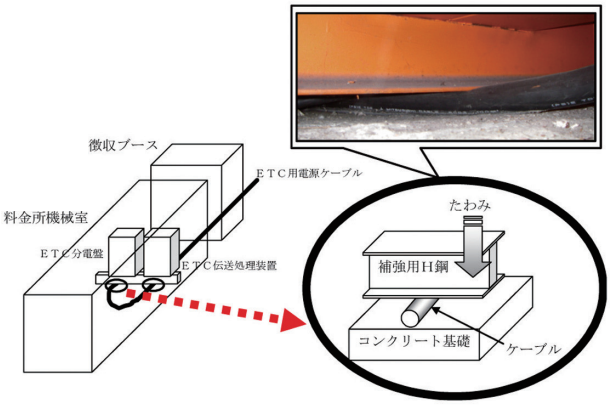


図5-9-2　東別院ケーブル短絡事故状況

料金所ブースの振動とたわみにより補強用H鋼直下の電源ケーブルが圧迫され、心線同士が短絡したことによるものと考えられた。この事故により、東別院料金所の周囲1.5kmの範囲が１時間、ETC設備が６時間停電し、東別院入口が５時間通行止めとなった。

事故後すぐ同時期に施工した料金所９箇所を抽出して緊急点検を行い、うち３箇所については、同様の事故が起きる危険性があると判断されたため、ケーブル迂回工事を実施した。

（3）　維持管理手法の改善

１）　道路照明灯の球替え

平成７年度より、ランプの寿命に到達する前に球替えを行う「計画球替え」を行ってきた。これは連続したエリアで一斉に球替え行うものであるが、有用なランプも廃棄してしまう恐れがあった。このため平成16年度からは、不点灯箇所が連続（近接）するまでは球替えを実施しないことに変更した。

２）　長寿命・省電力・汎用製品の採用

近年の技術進歩に合わせて、長寿命・省電力な製品や安価な汎用製品を採用している。道路照明灯については、高圧ナトリウムランプを汎用性の高い長寿命製品NH-180FLに順次変更している。非常用電源設備については、蓄電池をMSE型から長寿命のSNS、AHHE、AMH型へと変更している。

なお、平成31年３月には、東山トンネルの照明も

LED化された。

３）　ETC開閉棒の装着簡易化

平成18年度より全料金所の開閉棒装着部を簡易アタッチメントに変更し、接触事故で開閉棒が破損しても料金収受員が早急に交換できるようにしている。

４）　電気料金の競争入札

平成11年度からの電気事業法の順次改定を受け、電力自由化が始まった。公社においても、全７受電所のうち、緑橋受電所（特別高圧電力）については平成17年度から、黒川受電所（高圧業務用電力・契約電力500kW以上）については平成18年度から、電気受給契約の競争入札を実施している。

また、平成28年４月１日より電力小売業が一般家庭も含めて全面自由化されたことを受け、平成29年度の電気受給契約をすべて競争入札で実施することとし、残りの５受電所を対象に追加した（清洲受電所、石元受電所、港明受電所、千音寺受電所、高針受電所：高圧業務用電力・契約電力500kW未満）。

その結果、すべての受電所において複数の電力会社や小売電気事業者による競争が発生し、コスト縮減が図れた。

（4）　維持補修と点検

附属施設の維持管理は、円滑な運用状態の確保を目的とした維持補修業務と予防保全を目的とした点検業務の二つからなる。

維持補修業務は、施設の障害対応のための計画的な補修を行うものである。

点検業務は、施設の日常的な巡視や定期的な点検を通じて、異常や劣化兆候を発見し、施設の良好な状態の確保を図るものである。

（5）　管理費の縮減と課題

附属施設の維持管理については、情勢変化に対応しながら設備の効率化とコスト縮減を図るため種々な手法を行ってきた。

１）　サービス水準

サービス水準に関しては維持管理費の縮減のため、平成16年度に維持・点検間隔の見直しを実施したが、点検間隔を延長又は点検を省略した設備で、見直しの１～２年後に故障や不具合が発生する事例があった。

これを受けて点検間隔等を設備の重要性と障害実績から再度見直し、平成18年度からは新たに策定した間隔等により維持・点検を実施している。

２）　製品技術

維持管理の効率化のため、また製品購入経費を抑えるため、長寿命製品や安価な汎用製品をできるだけ採用するようにしている。

（6）　フリーフローアンテナの整備等

フリーフローアンテナとは、高速道路の入口、出口、他の高速道路との接続点等においてETC車載器と無線通信することにより、走行を確認するアンテナ（無線通信を行うアンテナ）のことである。公社では、平成27年12月にフリーフローアンテナを全路線の52箇所に設置・整備した。

２．料金所等の施設

（1）　料金所ブースの設置等

付属施設としての料金所という観点から以下にまとめて記載する。

１）　楠暫定料金所ブースの設置

１号楠線楠出入口～萩野暫定出入口の開通に伴い、楠出口手前本線上に料金所２ブースを設置し、昭和63年度から平成７年度まで暫定使用した。

２）　東新町暫定料金所ブースの設置

東新町入口の渋滞対策のため、東新町料金所に隣接して暫定料金所２ブースを設置した。この料金所は、昭和63年度から平成７年度まで暫定使用し、その後、東新町の縦列ブースとして再利用した。

３）　縦列ブースの設置

本線集約料金所等の渋滞対策として、平成５年度に千音寺に２ブース、８年度に星崎、楠、千音寺に各２ブース、東新町１ブース、平成12年度に楠２ブ

ース、平成13年度に楠１ブースに縦列ブースを設置した。

４）　楠入口料金所ブースの追加

楠料金所に入口料金所を平成14年度に増設し、併せて本線集約料金所の第１レーンを通過レーンとした。

５）　星崎料金所ブースの増設等

星崎料金所の６ブースを８ブースとする増設工事を平成16年度に行った。

６）　星崎料金所等の連絡階段

他の高速道路において、ETCレーン内での料金収受員の死亡事故が多発したため、厚生労働省（愛知労働局）及び国土交通省より「料金所内での安全通路を確保する等の設備的な安全対策の実施」の要請があった。このため平成19年度に星崎、千音寺、楠及び高針の本線集約料金所４箇所において、既設階段の改築や新設により高架上の連絡階段を整備した。

(2)　星崎管理施設の耐震化

星崎管理施設（旧管理事務所）は、昭和56年の建築基準法の改正（新耐震基準）以前の昭和53年に設計された建物であり、阪神・淡路大震災を踏まえ平成７年に施行された「建築物の耐震改修の促進に関する法律」により、耐震化を図る必要が生じたため、平成13年度に耐震化工事を行った。

(3)　緑橋換気所の壁面緑化

東山公園区域内の緑橋換気所については、公園管理者である名古屋市から「公園占用物件の適切な維持管理について」の指導文書を受け、地上地盤面に巻ツル植物を植栽するとともに付着根型のツル性植物（ヘデラ等）に対応した登はんパネル（天然椰子繊維）を建物に設置する壁面緑化を平成19、20年度に行った。

(4)　黒川ビルの改修

平成24年度当初からの公社組織改正に伴う本社機能の黒川ビル移転のため、平成22、23年度に黒川ビルの改修工事を行った。

改修は、事務室等の内装改修に加え、防犯強化のためのセキュリティ設備の改修及び外壁シーリングの打替え等を行った。

(5)　黄金ビルの改修

大規模地震に対する名古屋高速道路公社の災害対応力を強化することを目的として、平成30年度から令和２年度にかけて、黄金ビルの改修工事を行った。

改修は、事務所の改修や増設等を主な工事内容とするものであった。



名古屋高速道路への期待

元副理事長　藤　井　元　生
（平成25年８月１日～27年７月29日在任）

名古屋高速道路公社設立50周年おめでとうございます。

私が名古屋に初めて赴任したのは、昭和60年４月建設省中部地方建設局道路計画第二課の係長としてでした。道路交通センサスなどを担当していましたのでポツリとある名古屋高速大高線や名港西大橋の交通量の少なさに驚いていた記憶があります。

資料を見ていますと東新町～高辻、東別院～鶴舞南の開通が60年５月となっていますので着任直後に開通していますがあんまり記憶がありません。東山トンネルなどの都市計画変更前の時代ですし、東海環状道路も都市計画前、新東名など形になっていなかった頃です。

それから28年経った平成25年夏に名古屋高速道路副理事長を拝命し、二度目の名古屋勤務になりました。この間名古屋を新幹線で通過する、飛行機で上空を通過することは限りなく多くありましたが降り立つことはほとんどありませんでした。整備局、県庁まわりは当時と変化なく街路樹が大きくなったと思う位でしたけど、街の中の名古屋高速はほぼ完成しメタルピアの立ち並ぶジャンクションの姿を散歩がてらよく見て歩いたものです。凄いものを作ったなと感心しながら。

名古屋高速に着任早々、東海線の全線開通があり、そのほか東山トンネルの天井板除去、大規模更新、リニア開業に対応した都心アクセス事業、名岐道路の新設等２年間の勤務で中身の濃い仕事をさせていただいたと感じています。黒川あたりの居酒屋も相当楽しんでいました。黒川で酒を飲むのももうないかと名古屋を去り博多に行きましたけど、ご縁でしょうか？三年後に名古屋に舞い戻ってきました。

中日本高速道路に勤務し、名古屋西JTCを含む名古屋Ⅱ環の全線開通、料金の見直し、都心アクセス事業の事業化と名古屋高速にとって節目となる事象に再びお付き合いしています。

中日本高速道路は東日本、西日本と比べますと東京外環、新東名、東海環状道路と新設の路線を持ち建設事業もそれなりに残事業があります。しかし、当社においても保全事業のウエイトはかなり大きくなり、事業費は建設より大、人員も建設の倍くらいの状況になっています。調査→設計→建設→点検→保全→点検→保全・・・とサイクルがありますが、調査、設計、建設の部分が徐々に減少している時代です。保全するためには設計、建設という経験が必要ですが、若手がなかなかそのような現場に遭遇できなくなっています。

一方名古屋高速には都心アクセス事業、名岐道路と大きな新設事業があります。またプロパーの職員が多いのも名古屋高速の大きな特徴です。ぜひこの機会に技を磨き、経験を積み、それを次世代に継承して、名古屋圏の発展の基盤となる名古屋高速道路を築きあげていただきたいと思います。

名古屋圏のインフラ整備は、中日本高速道路もまだやるべきことがあるのではと考えるこの頃です。名古屋高速道路も同様です。一緒に頑張っていきましょう。

座談会③

大規模修繕事業及び東山トンネル天井板撤去の計画から実施まで

平成25年11月の全線開通以後、基本的な視点をこれまでの「整備」から、お客様の視点に立った「利用」へと軸足を移していく中、高速道路の適切な維持管理・長寿命化を目的として、今日の名古屋高速道路公社にとって維持管理事業の柱となっている大規模修繕工事。また、公社で初めてとなる26日間という長期間にわたる通行止めを伴う東山トンネルの天井板撤去工事。

この二つの事業に関して、事業の目的、考え方、計画、取組み方や課題解決、現状等を、当時、事業・工事に携わった担当者に語ってもらった。



座談会出席者（主に本業務等に携わった当時の所属）

〈コーディネーター〉
中山　裕昭（保全課→工事課）
飯塚　洋介（工事課）
小川　哲生（施設課）
片桐　英喜（工事課）
杉浦　裕幸（調査課→工事課）
水谷　明嗣（保全課）
三橋　美洋（施設課）
森　　久芳（保全課→環境対策課→企画整備課）

着実に進む大規模修繕事業

中山　本日は最近の維持管理の話題として、二つテーマをいただいています。一つが、平成27年度から実施している大規模修繕事業です。これは土木構造物及び施設構造物の長寿命化を図る工事です。

それから東山トンネルの天井板撤去事業。都市内にあるトンネルの安全・安心・快適性を高めるということで、平成30年度に天井板の撤去という大きな工事を行いました。

まず、大規模修繕事業ですが、どんな事業・工事かについて杉浦さんからお願いします。

杉浦　名古屋高速道路は、全線が開通した平成25



中山裕昭



水谷明嗣

年には、第1期開通からすでに30年以上が経過し、当時は首都高速道路や阪神高速道路においても構造物の高齢化等により、重大な損傷が発見され社会問題となっていました。名古屋高速道路も例外なく、急激に構造物の損傷数が増え、劣化が顕在化してきていました。この高齢化した道路の長寿命化を計画的に行うのが大規模修繕事業です。

公社では今後の維持管理のあり方を議論するために、有識者による技術検討委員会（以下、「委員会」）を立ち上げました。その結果、委員会より「計画的に大規模修繕を実施することにより長期間の通行止めを伴う大規模更新を回避して、長寿命化を図る新たな取り組みが必要」との提言をいただき、公社では、適正な維持管理を行うための新たな方策として、平成27年度から15年間の計画で大規模修繕事業に着手しています。

中山　委員会では、どんなことが議論され、何が決まったのか、土木技術の観点から水谷さん、お願いします。

水谷　首都高速道路とか阪神高速道路では大規模修繕事業に係る委員会が組織されていて、公社も他団体にならって委員会を立ち上げました。ただ、他団体を参考に資料を作るため、首都高速道路や阪神高速道路と公社を比べましたが、名古屋高速道路は歴史が少し浅く、交通量や大型車の混入率の違いなどもあり、当時、首都高速道路や阪神高速道路が使っていた損傷のパラメータを名古屋高速道路に当てはめると、うまく整理できないことが明らかになりました。そこで、どう考えていくべきかを委員会で議論したと記憶しています。

首都高速道路や阪神高速道路で損傷数が大きく上がってくるのは、開通してから35年から40年ぐらいです。しかし、早い段階で対処すればLCC（ライフサイクルコスト）を最小化する危機管理ができるといったことも委員会からご意見いただきました。公社としては、できるだけ大規模更新をせずに長持ちさせる方向で検討していきました。

その着目点において名古屋高速道路の特徴としては、岐阜の伊吹山方面から冷たい伊吹おろしが吹いて、冬季に凍りやすく、他団体と比べて凍結防止剤の散布量が非常に多いことが挙げられます。また、路線ごとに開通年数もまちまちでした。そこで大規模修繕路線を4つに区分し、北の路線と南の路線と開通からの経過年数をパラメーターにしました。新しい路線と古い路線、北部の地域、南部の地域で対策メニューを分けて考えたわけです。

対策メニューとしては、コンクリート床版の耐久性向上だったりコンクリート構造物に有害物が入らない対策だったり、鋼構造だと錆対策とか疲労対策です。それから点検・修繕だけでなく、その結果をデータベースに入れて有効活用していく。点検の結果を次の計画に生かせる知識を持った人材の育成、それから交通量のバランスをとるためのネットワークの有効活用、さらに強靭な管理体制の構築も必要だとご提言いただきました。

修繕前、構造物の落下に敏感になった公社

中山　ありがとうございます。我々、入社して25年から30年、基本、新しく道路をつくることに取り組んできました。ただ、平成25年に4号東海線ができて整備計画路線全線が開通して以降、維持管理中心にやっていく中で、大規模修繕事業は、初めて大きな枠組みで工事の進め方などが提案されたと記憶しています。森さん、何か感じたことはありましたか？



森久芳

森　大規模修繕工事が始まる前の平成23年から3年間、構造物の維持・補修を担当する係を任されていて、当時の構造物は建設から20～30年ほど経っており、その構造物からほぼ毎年のように落下事案が発生していましたね。

当時の点検は、5年に1回の頻度で、路線全体を定期的に順番に点検し、目視点検や部分的にコンクリートをハンマーで叩く打音検査をやっていました。今のように近接目視の点検はやってない頃でした。その当時、構造物が落下した箇所は狭隘部など実際には叩けてないところ、目視検査だけをしたところでした。落下の都度、全線にわたって調査担当が構造図面を出してきて、落下した箇所と同種構造の箇所を洗い出して、その箇所を現場担当がすべて点検・確認するという対応でした。

落下事案の中でも一番記憶に残っているのは、平



大規模修繕工事の様子

成 26 年 2 月に発生したジョイント部付近のコンクリート製壁高欄からコンクリート片が落下した事案です。偶然にも落下片が回送中の救急車に当たってしまい、この時はマスコミから問い合わせがあって、新聞やテレビでも報道されることとなりました。記者発表後に緊急点検をしましたが、直ぐに完全復旧は物理的に難しいので、一時的に応急的なネットを設置して対応しました。そのため当時は、床版の下面や高欄の端部など、名古屋高速道路の色々なところにネットが張られている状況となっていました。

いくつか落下事案を経験しましたが、結果として大きな第三者被害に至らず、しっかりその後の対応ができたことを覚えています。

中山　当時、私も保全課にいましたが、24 時間体制で緊急点検する状態でした。きちんと対応することが、名古屋高速道路が地域に認められる証だと思いながら点検した記憶があります。最近はこうした落下事案の話はありますか？

片桐　最近はないと思います。

中山　それも、大規模修繕事業を進めてきた成果ということですかね？

水谷　そうですね。ただ、かつては見えない箇所が落下していた。路下点検で怪しいところは近づいて見ることを繰り返し、点検はしっかりやってきましたが、構造的に見えないところは点検のやりようがなく諦めていたことも要因だったと思います。

中山　確かに、限界はありましたね。

水谷　救急車に当たった事案は、当時私も保全課にいましたけど、それ以降は 2 箇月に 1 回ぐらいの頻度で落下事案に係る緊急点検をやっていて、とにかく、落ちるということに敏感だったような気がしますね。

飯塚　私は平成 30 年から平成 31 年に土木維持の主査として従事しましたが、物が落ちたというのは 16 号一宮線で 1 回ありました。一方、大規模修繕が終わった区間においては、落下事案はなかったです。

杉浦　私は平成 16 年頃に維持の担当をしていましたが、当時、落下事案を対応した記憶がありません。ある程度の年数が経つと損傷が現れるということですね。当時の維持は、舗装が劣化してきており、ポットホール（道路の表層が剥がれてできる穴、へこみ）の補修対応を主にしていました。ただし、舗装については、リフレッシュ工事などで計画的に大規模補修をしており、お客様に被害を与えるような損傷はほとんどありませんでした。その後、さまざまな要因が考えられますが、床版等が劣化して落下事案が発生し、それを本格的に補修を行うのが大規模修繕事業ということですね。

償還期間の延長を粘り強く交渉

中山　大規模修繕工事は、それまでの維持管理とは大きく変わって、実際、非常にお金もかかる事業ですが、当時、費用的にはどの程度かかり、どう確保したのかなどを話していただけますか？

杉浦　当時、調査課で担当させていただきましたが、大規模修繕工事については、古い基準で設計された 5 路線の約 37.9km が対象になり、必要な工事費が 1,250 億円と見込まれました。この財源をどうやって用意するか。高速道路会社は平成 25 年 6 月に出された国土幹線道路部会の中間答申の考え方に基づき、料金の徴収期間を延長して財源を確保することが決まっていました。それを受けて、公社としても同様のスキームで財源を確保しようと検討しました。

ここで議論になったのは、高速道路会社は国が道路整備特別措置法の改正を行い、大規模更新・修繕



杉浦裕幸

に必要な償還満了日を決めて償還期間を変更したという経緯がありますが、公社は有料道路整備貸付要領で償還期間が定められているので、大規模修繕の事業費が増えることを理由に償還期間の延長が認められるかどうかということです。

しかし、当時は大規模修繕事業により償還期間の延長が認められている地方道路公社はなかったので、先行事例として厳しい査定を受けました。1,250億円が土木構造物の修繕に必要な費用であり、その他、土木構造物以外のETC設備などの大規模更新も今後必要な事業であり、その費用も含めて、さらに償還期間の延長で対応してほしいという要望もしましたけど、残念ながら認められませんでした。その結果、大規模修繕に必要な工事費に一般管理費等の諸経費を追加してトータル事業費、約1,600億円に必要な償還期間を延長することになりました。

中山　ありがとうございます。実際、1,250億円で名古屋高速道路はどれくらい安全等を維持できるのか、当時はどんなイメージでしたか？

杉浦　100年使うことができるような構造物にするという目標もあり、そのためには、もう1回、大規模修繕をやらないといけない、その分の費用も必要という考えはありましたけども、当面は、初回の大規模修繕に必要な費用での延長をお願いしました。

中山　他の高速道路を見ると、もう少しお金がかかっているようにも思いました。

水谷　延長37.9kmで対策メニューを1つ1つ積み上げて1,250億円になったと思います。100年維持していくためには、大規模修繕工事を実施した30年後にもう1回足場を架ける必要があり、点検も含めて2回目は1回目よりは少ない費用で見積もり、100年維持できるとして費用を算出しました。

中山　計画を練った立場としては、現状をどう受け止めていますか？

水谷　道半ばですね。平成27年から始まってまだ7年ですので。委員会で頂いた提言では比較的新しい路線は予防修繕を行い、名古屋高速道路全体を維持管理していく必要があるという話がありました。今、その予防修繕があまり進んでいない気はします。

中山　なぜ予防修繕はやらなかったんですか？　限られた予算で優先順位をつけてということなのですか？

杉浦　基本的には古い基準で設計した床版の補修・補強がメインで、凍結防止剤の散布による損傷など、日常の補修は通常の管理費から賄いなさいと。古い基準で設計した路線の損傷は全国的な課題なので、償還期間の延長で認めるという立場だったと思います。

中山　では、予防修繕の路線については、今後の維持管理でやっていくということですね。

水谷　そうですね。

中山　森さん、予防修繕の進捗状況はどうですか？

森　予防修繕は予算上可能であれば、やっていったほうが良いと思っています。リフレッシュ工事で床版に防水層を設置する時も、従来とは違う高機能防水で対応しているので、その防水効果が出て構造物の長寿命化に繋がればいいかなと思います。

受注業者と一緒に考え、工夫した現場

中山　では次に、実際工事を担当された方から当時の苦労話などをお話し願えますか？

片桐　私は、平成27年度から30年度まで工事課で監督員として従事し、多くの工事で大規模修繕の現場監督に携わらせていただきました。床版の下面側から行う工事には、ひび割れの注入工や断面修復工、繊維シートの貼り付け工などがあります。施工に当たっては平成27年当時から「コンクリート床版の補修補強要領（案）」があり、その中で床版の損傷程度に応じて繊維シートの仕様や使用枚数が決まっていました。ひび割れ注入工や断面修復工については、ひび割れの幅に応じた注入剤、断面修復剤の規格が決まっていましたが、具体的な材料や細かい施工方法については現場サイドで試行錯誤しながら決めていく必要がありました。

年々、大規模修繕工事の発注量も増え、工事課内でも各工法で使用材料や施工方法にばらつきが出てきました。そこで工事課内で定期的に担当者会議を

行い、大規模修繕工事における考え方の統一を図りました。

中山　結構、現場も大変だったんですね。

片桐　そのような状況の中でお話ししたいことがあります。

一つ目は3号大高線。3号大高線は床版上の高機能防水工がまだ未施工で、担当した工区でも床版の下面に多くの漏水が見られました。上面から止水対策を行えればいいのですが、交通量が多い路線で、渋滞等の交通影響も踏まえると高速上で長期間工事するのは難しく、下面から施工可能な止水の方法を検討する必要がありました。

方法としては湿潤対応型の注入エポキシ樹脂を使用した内圧充填接合補強工法と特殊なネット状のホースを使用して止水、導水する工法を検討し、漏水箇所に試験的に施工しました。

二つ目は5号万場線で、高速上に高機能防水を施工しましたが、道路の路肩部分については高機能防水工が未施工でした。5号万場線でも床版の下面から漏水が見られて、漏水の発生源を特定するために、ひび割れがある路肩部に着色した水を流して、その後、床板下面側に回って漏水のにじみ、水道（みずみち）を特定しました。非常にアナログ的なやり方で、漏水の元である損傷箇所を特定でき、その損傷箇所を部分的に補修しました。そういったことも受注業者と一緒になって考えて決めていきました。

それと、もう一つ非常に印象に残っていることが、夜間に足場を架設した際の工事の騒音の苦情ですね。夜間に街路を車線規制して足場を一定の長さのブロックごとにチェーンを使用して一括して吊り上げるんですが、チェーンを取り外し、足場内で片付ける際に、どうしてもジャラジャラという金属音が発生してしまいます。金属音は夜間に非常に響くんですよね。「眠れないじゃないか」と沿道住民の方々から苦情を多くいただきました。

ただ、受注業者側も名古屋高速道路のような都市部での夜間工事の経験を積み重ね、工夫しながら工事を行うことにより、徐々に騒音の苦情も減ってきたという思い出があります。

中山　施設面での似たような経験があれば、三橋さん、お話し願えますか？

三橋　施設では、照明柱の取替えを耐用年数30年から40年として設定し、平成29年から令和27年までの29箇年をかけて全数を変えていく計画を立てていました。しかし、照明柱の取替えとなると床版からの張り出し作業となり、高速道路本線と下の一般道の両方を規制して作業しないといけない。一般道の交差点部だと、なかなか規制しにくい面があります。

そこで、大規模修繕の足場を利用させていただき、照明柱を取替えていくことを検討しました。

もう一つ、名古屋高速道路が採用してきた高圧ナトリウム灯の灯具の製造が終息していく産業動向もあって、LED化を急ぐ必要も生じてきました。

さらに実際に照明柱を外してみたら、凍結防止剤の影響と思われる腐食によってアンカーボルトの減肉が一部で確認されたことから照明柱の取替計画を相当前倒しして、大規模修繕の床版工事に同調させ、大規模修繕の工区については令和11年度までに照明柱の取替えを行う見直し方針を立てて取り組んでいます。

なお、灯具のLED化については、令和8年度までに完了させる予定です。

水谷　確かに、施設は「大規模修繕」というイメージがないですね。

三橋　そうですね。土木の場合だと、まず構造物自体に連続性があり、構造物には経年的な変化があるのに対し、施設の場合は点在する施設が、それぞれ



片桐英喜

にバスタブ曲線（故障率曲線）で故障率を持っています。

バスタブ曲線とは、初期不良と寿命のところに故障の発生率が集中し、その間は比較的故障が発生しない傾向を示すもので、初期不良を除けば突発的に壊れるイメージです。

施設の効率的な修繕とは、バスタブ形の急に故障が増える直前の時期を見極めて更新することがLCC的に一番適切であるといえます。このような施設の特性上、日常的な点検結果をもとに経過観察しながら計画的な大規模修繕とか中長期的な集中補修を行うのはあまりそぐわないですね。

水谷　長寿命化っていう感覚でもない？

中山　でも、LEDは長寿命化では？

三橋　LEDは長寿命化ですね。さらに、省エネ化とも言われていました。しかし、高圧ナトリウムランプも非常にエネルギー効率のよい灯具で、少し前まではLEDに変えるコストメリットがあまりありませんでした。寿命が短くてもランプ交換で対応できる高圧ナトリウム灯具に対し、LED灯具は一式交換する必要がありましたから、LED灯具の価格が抑えられないとコストメリットがないわけです。ただ、徐々にLEDが市場に浸透し、値段も下がってきて、平成29年度頃にはコストメリットがほぼ横並びになりました。さらには、高圧ナトリウム灯具の終息動向もありましたので、照明柱の更新に合わせてLED灯具に変える方向に切り替え、LED化の計画も前倒しとなりました。試算では、全線LED化により年間7,700万円のランニングコストの削減を期待してます。

中山　施設と土木の取り組み方が違うことは今後の維持管理に役立ちますね。飯塚さん、小川さん、公社職員として大規模修繕をやっていて何か思うことかあれば……。

飯塚　平成30、31年と工事課に異動してきて、維持担当に所属していましたが、大規模修繕工事を進めている区間の維持管理に携わって思ったことは、「大規模修繕を完了した区間」については、細部にわたって修繕されていることを感じました。

小川　大規模修繕という考え方については、やはり施設と土木は違うなと思いました。大規模修繕の考え方は構造物の長寿命化を図るものだと思いますが、施設の場合は寿命が来たら基本的には取替えを行います。施設についても単純にすべて取替えるのではなく、部分的に更新するなど、少しでも更新時期を伸ばす工夫も必要だと思いました。

中山　はい。全体を通してありがとうございます。大規模修繕工事を進めていく中で、名古屋高速道路の維持管理は進化している。いろんな知恵を絞って進化させ、コスト意識も十分に持って進めているということがご理解いただけたと思います。

大規模修繕事業は令和2年度末には37.9kmの事業延長に対して18.2km、進捗率でいうと48％で、残り半分。予定よりは、皆さんの頑張りで少し早く進んでいると思います。

今後は、引き続きこの工事を進めていき、委員会からご提言いただいた予防修繕、他の路線の維持管理も皆で考えながら、引き続き、お客様にとって「安全・安心・快適」な名古屋高速道路を守っていきたいと思います。

東山トンネル天井板撤去工事

中山　テーマを変えまして、次に東山トンネル天井板撤去工事で、これも「維持管理」「安全」「安心」に非常に直結した内容ですね。最初に天井板撤去工事とはどんな工事内容か、過去の経緯も含めて森さん、お願いします。

森　平成24年12月に起きた笹子トンネルの天井板落下事故を受けて、名古屋高速道路にも同種構造の天井板があるということで、学識経験者で構成される技術検討委員会（以下、「委員会」）を設置して審議していただき、最終的に天井板を撤去する方針を決めました。工事については、東山トンネルの換気設備に必要な天井板を撤去し、これに併せて換気方式を横流換気方式から縦流換気方式に変更する大規模なものでした。

構造、環境、防災面からの検討

中山　実際に天井板を撤去すると決めたのは公社で、ということですか？

森　はい、そうです。

中山　撤去することを決めた理由を教えていただいてもいいですか？

森　一番の理由は、平成 26 年 3 月に土木学会から「コンクリートのあと施工アンカー工法の設計施工指針（案）」が出て、その指針で長期にわたって構造物を吊り下げる場合に、あと施工アンカー工法の適用は避ける旨の新たな知見を示したということです。公社では、委員会で構造面、防災面、環境面を審議し、最終的に構造物を維持・管理していく上での長期的リスクを避けるという観点から、撤去することになりました。

中山　当時、委員会を担当された方がいますので、水谷さん、構造面からお願いします。

水谷　笹子トンネルの事故が起きたのは非常に衝撃的でした。すぐ公社も緊急点検に入りましたよね。定期点検でもトンネル天井板のアンカーを機械式で引っ張って試験していました。だけど、緊急点検で全数を触ることになって、2 万本あるアンカーを「何人で触るんですか？」という疑問の中、緊急点検を始めたように記憶しています。

当時、（一財）名古屋高速道路協会と公社の保全課の職員でやっても対応しきれない数なので、結局、技術系の職員を巻き込んで班をつくって点検した記憶があります。あと施工のすべてのボルトの緩みを点検するとき、みんな自分のガチャ（ラチェットレンチ）を DIY 店で買ってきた（笑）。そんな点検をずっとやっていました。

点検結果を国交省に報告した時には、公社では天井板を撤去する話はなかったです。でも、他団体はすぐに撤去を始めましたね。

中山　恵那山トンネルですね。

水谷　そうそう。最後には、取りようがない関門ト



天井板撤去の様子

ンネル以外の天井板はすべて撤去する話になって、笹子トンネルと同じような形式のアンカーボルトで残っているのは、公社だけ。すると「このままでいいのか」みたいな話になって、委員会が立ち上がりました。

当時、構造面でいうと笹子トンネルは樹脂系のあと施工アンカーで、穴を掘って樹脂を入れてアンカーボルトを入れて固める構造だった。一方、公社は機械的に楔を打ち込んでコンクリートに引っ掛けて引っ張るタイプ。構造が違うので、撤去しなくていいんじゃないか、と。結局、森さんが言われた土木学会で、あと施工アンカー工法の指針が示されて、完全に気持ちを切り替えた。委員会を立ち上げた時に防災面とか環境面など幅広い知見が求められるので、大学の先生のほか国総研（国土交通省技術政策総合研究所）や土木研究所（国立研究開発法人　土木研究所）の方など、幅広いメンバーに委員をお願いした記憶があります。

委員会では当初、横流換気方式の方が防災面では圧倒的に優れているので天井板を無理に撤去する必要はなく、構造的に落ちないフェールセーフ構造を検討しました。天井板を下から1mに1本、H鋼で受けていく資料を作成した記憶があります。

一方で、公社も全国的な流れに沿うべきとする意見も根強く、撤去する方向に変わってきました。ずっと天井板落下に一抹の不安を抱えているよりは、スッキリしてよかったという感覚はありますね。

中山　では環境面の検討はどうでしたか？

森　環境面からの検討では、縦流式となった場合に、「換気方式の変更」と「ジェットファンの新設」による環境影響について、特に騒音・大気・振動を検討しました。騒音については、トンネル坑口から漏れ出す車の騒音とジェットファンの音の影響を検討し、大気については、換気方式が変わるので、トンネル坑口から出る排ガスの影響がないことを確認しました。

特に慎重な検討が必要だったのは、ジェットファンの振動です。四谷付近に名古屋大学の電子顕微鏡施設があり、東山トンネルの建設時にも名古屋大学と綿密な協議を行った上、公社でトンネル建設工事の振動影響を検討していて、天井板撤去工事の際にも名古屋大学に検証方法等を相談しながら振動検討を行いました。

中山　電子顕微鏡へのジェットファンの振動の影響については、工事中どうでしたか？

飯塚　天井板を撤去する時の振動に対して、電子顕微鏡への影響が大きいと想定されることが課題でした。そこで、天井板の撤去工事によって名古屋大学に迷惑をかけてはいけないので、電子顕微鏡がある名古屋大学の建物から45度線を地盤内に描き、その範囲内で天井板撤去作業をする期間をお知らせしたほうがいいと考えました。具体的には、2月の第2週から第3週目に現場施工する計画であったことから、事前にその期間をお知らせし、かつ工事が始まってからも具体的な日程がわかった段階で先生と情報を共有し、迷惑をかけないよう心がけました。

中山　では、防災面。東山トンネルで火災が起きた場合の検討はどうでしたか？

小川　防災面の検討としては、換気方式を横流換気方式から縦流換気方式に変更した場合のトンネル火災時の避難環境です。トンネル内で車両火災が起きた時に発生した煙が広がり、周りにいるお客様が煙に巻かれてしまうと危険なので、トンネルの換気設備を使って避難環境を確保します。横流換気方式は換気所に送風機と排風機を設置し、送風機と排風機を組み合わせて換気を行う方式で、トンネル火災が起きた時は、換気機を使って避難環境を確保できるよう換気運転を行います。縦流換気方式は、トンネ



小川哲生

ル内に設置したジェットファンと換気所の排風機を使った換気方式です。トンネル火災の時は、主にジェットファンを使って、煙をコントロールして避難環境を確保します。

防災面の検討として、縦流換気方式の場合の煙の広がり方について、数値シミュレーションを行い、避難環境が確保できるかどうか検討しました。

煙の広がり方を数値シミュレーションする際の前提条件としては、火災の規模の設定、火災が発生した時に実際に換気設備が動き出すまでの時間、火災が起きてからお客様が避難を開始できるまでの時間などです。できるだけ現実に近い条件を設定して、シミュレーションを行いました。

トンネルで火災が起きた時に、換気機を使って煙をコントロールしますが、火災が発生した場所の交通状況によって換気運転の方法を変更しました。火災が発生した場所の前方が渋滞しているかどうかで換気運転を変えています。例えば、車両火災より前方が渋滞していなければ、車はどんどん走り去って行きますが、車両火災の手前側の車は前に進めません。車両火災が起きている手前側の人たちが煙に巻かれないように換気運転を行い、その場合の煙の広がり方を数値シミュレーションで確認しました。

数値シミュレーションをした結果は、最初から良い答えが出たわけではなく、当初想定していた換気設備の台数では、避難環境がかなり厳しいところもありましたが、換気設備の台数を増やすなどをすることによって、縦流換気方式に変えた場合でも安全に避難できることが確認できました。

杉浦　私が交通管制室に勤務していた時に実際に火災事案を経験したのですが、このような換気システムがあるからこそ日々安心して交通司令の業務もできたと思います。私の経験で言えば、火災による煙や水噴霧設備の水により監視カメラの映像は何も見えなかったのですが、換気設備を稼働すると煙はあっという間になくなりました。日頃の訓練による換気機のシミュレーションは非常に大切で、トンネル防災システムは安全に役立っていると感じました。

換気方式が変わっても防災システムに関してはよく検討されており、引き続き安全・安心は確保されていますね。

小川　補足しますと、横流換気方式の時は、集中排気付横流換気方式として坑口の漏れ出し防止対策を行っていましたが、杉浦さんが言われたように縦流換気方式になった後は、ジェットファンと換気所の排風機を使って換気する集中排気付縦流換気方式を採用しました。この方式もトンネルの出口側に空気が漏れ出さないよう換気所の排風機を使って対策をしています。

中山　わかりました。平成 27 年度ぐらいから議論を始めて、実際の天井板撤去工事は平成 30 年度で、準備期間の間にもいろんなことが決まったんですか？

森　そうですね。平成 27 年の 3 月に方針が決まって、実際に工事を行ったのが平成 31 年の 2 月ですから、4 年ほどの準備期間がありました。その間の準備としては、他機関などの施工例を参考に工事の施工検討、設計検討などが最初の 2 年ほど。その後に、工事実施時期、工事期間、通行止め方式等を決め、関係機関への協議を進めたのが実際に工事する 2 年前ぐらい。最終年度に最終的な了解をもらい、工事発注をして工事着手という流れです。

具体的な通行止め期間については、平成 31 年の 2 月の上旬から約 1 箇月ぐらい必要であることを警察と協議し、通行止め方式は、2 号東山線のトンネル区間の上下路線を終日通行止めにして工事する方針で進めました。2 月にした理由は、年間を通して比較的交通量が少なく、降雪による通行止めが 1 月より可能性が低いことから決めました。警察との協議では、通行止め期間の短縮を要請されましたが、現場の施工条件が確定するまでは 30 日間の工事期間設定で協議を進めました。

施設工事を先行させ、次に土木工事へ

中山　上下線を 30 日間止めるというのは、公社でも初めての試みでした。工事について苦労した点な

ど少しお話し願えますか？

杉浦　名古屋高速道路で約１箇月もの間、上下線同時に通行止めをして工事するとなると、不安はありました。本当に工事が１箇月で完了するのか、もし事故などが起きて工事に遅れが生じたらどうしようか。綿密に施工計画は検討しましたが、公社に類似事例や実績がないため、想定外のリスクがどれほどあるのか不安でした。そのため、いろいろな試験施工やオペレータの訓練などを繰り返しながら、施工を計画しました。

飯塚　工事区間は２号東山線の上下線、四谷出口先から高針 JCT の区間を約 4.4km 全線通行止めにして実施しました。また期間は、２月３日の０時から２月 28 日 24 時までと計画していましたが、実際はそれより丸１日短縮して工事を完了することができました。

小川　天井板撤去の時に行った施設工事としてはトンネルの換気工事や照明、換気所、受変電設備の改修などです。トンネルの換気設備の改修工事は、横流換気方式から縦流換気方式に変更するために必要な換気設備の改修を行うもので、ジェットファンと換気設備を動かすための制御装置などの製作・据付けを行いました。照明に関しては、天井板撤去に併せて照明を LED に更新しました。

換気所の改修では、トンネルの換気ダクトが換気所に接続されていた部分の処理です。排風機は縦流換気方式になった後も使用しますが、送風機は使用しないので、送気ダクトが接続されていた箇所を塞ぐ工事を行いました。

三橋　名古屋高速道路の照明設備を最初に LED 化にしたのがこの工事になります。この工事は、通行止め期間を短縮するため、事前に車線規制により実施しました。

新たな試みとして、アクセント照明というものを導入しました。景色の変化があまりないトンネル区間に、ある一定間隔で色の違う照明を入れることで、緩慢運転の抑止を期待する目的の照明です。東山トンネルでは、非常駐車帯の直前にアクセント照明を設置することで、非常駐車帯の位置を判別しやすくする効果も期待しています。照明の光源色は、照明設置基準に従い、本線部は白色、非常駐車帯部は黄色と光源色が異なるため、これらの光源と混色しても引き立つよう、この２色から相関色温度の離れた緑色をアクセント照明として採用しました。



三橋美洋

採用を見送ったものもいくつかあります。まずは、プロビーム照明です。照明の設置方法は、プロビーム、対称照明、カウンタービームの３種類あります。対称照明は、一般的な設置方法でドライバーを真上から照らし、プロビームはドライバーの背後から照らし、カウンタービームは、ドライバーに向かって照らす方法です。

プロビーム照明は、前走車両の背面や落下物に対してドライバーの視野側を照らし出すため、識別性が良く、交通量が多く速度の速いトンネルでは、近年導入されるようになってきた照明方式です。反面、設置間隔が狭くなるため、整備費用が高くなるデメリットがあります。東山トンネルへプロビーム照明の導入検討を行った結果、LCC が 1.5 倍となったことから、費用対効果の高い対称照明方式を採用することになりました。

次に、アプローチ照明も見送りました。アプローチ照明とは、トンネル火災時に煙に巻かれて遠方にある照明器具の光が全然届かず方向を見失った時、管理用通路の上の足元を連続的に照らし非常口まで誘導する照明です。ただし、管理用通路上の限られたスペースへ後付けするには、化粧パネルや立上り配管等といった既設施設とのとりあいをクリアしつつ歩行の支障にならない位置へ設置する必要があ

り、避難の安全を考えて今回は採用を見送りました。

ほかには、坑口警戒照明というものも検討しました。トンネルの坑内で事案があった場合、赤色とか普通じゃない色で坑口自体を照らすことで、トンネルへ進入しようとする車両に対して注意喚起、あるいは進入を止まらせる効果を期待するものです。トンネル坑口の信号機や警報板だけでは、なかなか抑止できないということから生まれた照明です。ただし、街中のトンネルで現地の試験を行うことが難しいなどの理由で今回は見送りました。

中山　では、土木の方もいろんな工夫があったと思うので、少し紹介いただいていいですか、時間短縮の工夫とか準備ですね。

飯塚　まず、天井板の間を間詰めしているコンクリートの撤去が課題でした。そのコンクリートのハツリ（コンクリート材の粉砕等の除去）に時間がかかるので、現地のトンネルに入って実物を実際に施工する訓練を実施したり、実際のトンネルを模擬した模型実験を実施し、事前の準備に努めてきました。それらを粛々とこなしていけばいいと最初は思っていましたが、本当に1箇月で終わらせることができるという感覚が私には全くなく、それが一番の不安要素でした。模型実験では、天井板の大きさに対してどれくらいの大きさのバックホウを使うのか、また使う治具（バックホウの取付け具）についても、何回も使用しているうちに、治具が摩耗することがわかりました。そこで、摩耗に対する治具の改良に手がけました。隔壁撤去については天井板撤去工事の受注業者が訓練を重ねることで、施工方法に新たな工夫を加え、現場に着手することとなりました。それは、隔壁3枚セットを1つにしてフォークリフトにストンと落として、作業の効率を高めるなど、受注業者が独自のやり方で施工期間を短くする工夫がありました。また併せて、模型実験を何度も繰り返し施工訓練したことによって、施工上問題となる課題を改善し、より最適・迅速な施工方法を検討することができました。実際の工事におきましても、1箇月に延べ9,300人が25日間従事しました。またこれらの事前準備作業に対し、何が起きてもこの期間で納められるように、明確に書類で情報共有し、リスクを仕分けする作業について、公社の工事担当・施設担当、また関係する受注者すべての方々と綿密な調整をしてきました。


飯塚洋介

次に工事中について、実際、天井板と施設の照明の離隔は非常に小さいことから、事前に模型実験で訓練を行うなど配慮してきましたが、結果的に、照明やその配線、水噴霧用配管などを工事作業中にいくつか破損してしまいました。

話は変わりますが、工事の最も大きな課題となったことは、天井板撤去で撤去した材料をいかにうまくトンネルの外へ搬出するかということでした。結果的に、具体的な運搬方法のシミュレーションをしていなかったことが大きな反省点でした。事前の検討では、トラックの台数さえ送り込めば、すべて天井板が搬出できると思っていました。いざ現場に着手してみると、2月10日以降、残置された天井板がトンネル内でいっぱいにあふれ、2月13日には全天井板枚数8,800枚あるうちの2,700枚、つまり約3割の天井板がトンネル内に残置されることとなりました。これはまずいと課長、主幹に報告し、工程会議にも挙げました。当時、工程遅れの対応策について、受注業者の幹部も呼んで工程会議で熱い議論をしたことは記憶に残っております。

最後に高針地区の騒音についてですが、夜11時ぐらいに現地に行って騒音を測定すると非常に静かで、地元の方には影響がないことを確認しつつ、現場を進めていきました。

杉浦　事前に何度も実証実験をやったことは非常に

有意義だったと思います。公社は先行して同様な工事を実施していた阪神高速道路の神戸長田トンネルをモデルケースにして工程を組んで工事を進めましたが､天井板のサイズや１枚の重さなどが違うので､非常に苦労をしました。工期短縮を図ることができたのは、施設課が担当したLED照明への取り替え工事を事前作業としてやっていただいた効果が一番大きかったと思います。

中山　そのほか苦労話があればお願いします。

三橋　通行止めの限られた期間の中で、天井板を撤去するのに支障となる施設をいったん撤去して、天井板撤去後に撤去した施設を復旧する必要がありました。しかし通行止め区間の競合工事とのとりあいを検討すると、通行止め期間が大幅に伸びることが予想されました。そこで、通行止めに入る前に天井板の上で、人力施工による照明器具、ケーブルラック、ケーブルなどの新設を完了させ、通行止めに合わせてこれらの新旧切替えを行うとともに、支障となる既設の施設を撤去する工程を策定しました。これにより、施設復旧の工事期間が圧縮でき、トンネル坑内の工事用仮設照明の設置工数も削減できることを期待しました。

ところが、いざ受注者が決まり、詳細な現地調査を基に施工図を起こしてみると、新設する施設の位置と天井板撤去に必要なバックホウの掴み代(しろ)が20㎝もなく、施工が困難であることわかりました。施設の位置も保守性、照明の配光性、施工性を考慮したギリギリの位置でしたので変更することは困難でした。

そこで、通行止めに入る前までに夜間一車線規制を連日行い、その中で照明器具やケーブルラックを天井板撤去の支障とならない位置へ更新設置し、その他の支障施設の移設やケーブルの敷設替えなど全部終わらせてしまう方法を検討しました｡とはいえ、長期間にわたるトンネル通行止めの寸前の夜間連続規制です。しかも、想定では5、6箇月の連続期間が必要でした。お客様への影響を最小限に抑えるためにも、警察協議で許可を得るためにも、なるべく工程圧縮できないかいろいろ検討しました。

まず、既設のアンカーボルトをなるべく流用し、アンカーボルトの打設工数を減らしました｡併せて、新設するケーブルラックの仕様として、照明器具を添架できるようにすることで、必要なアンカーボルトの数も減らしました。次に、プレハブケーブルという、照明器具を繋ぐコネクタを付けたケーブルを工場であらかじめ製作したものを採用し、現地の電気工事を削減しました。現地では、この防水コネクタをはめていくだけです。さらにケーブルラック上で1.5mとか決まった間隔でケーブル捕縛する捕縛紐を結束バンドで代替しました。結束バンドは、紫外線による劣化が懸念されますが、高架部と違ってトンネル区間は紫外線量も少ないからです｡これで、１箇所当たりの捕縛時間が１分ぐらいから十数秒に短縮できました。また、現地での据付調整に必要な照明器具のセンター出しも、工場出荷時にあらかじめセンターへシールを貼っておくことで、現場合わせを１灯当たり10秒程度に抑えるようにしました。

一方で、車線規制の調整も行いました。夜間規制の標準時間は、22時から翌朝の６時までですが、トンネル部の車線規制は坑口から延々と規制を張る必要があるので、規制機材の設置や撤去に時間がかかり、実作業時間が限られてしまいます。そこで、交通状況の実績等を勘案した上で、警察と協議をさせていただき、19時からの規制開始の前倒しを許可いただきました。

このような施工の効率化と規制作業時間を増やしたことにより、半年程度を見込んでいた車線規制作業を3.5箇月で終わらせることができました。

結果、通行止め期間の作業は、ほとんどが土木の作業だけになり、思う存分できる作業条件をつくり出しました。先行設置した照明があれば、仮設照明も必要なところだけ設置すればよく、その分、土木工事の工程も圧縮が期待できます。

中山　新しいものを先に設置しておくなんて普通は気づかないようなことに気づいて、やはりお客様に早く使っていただきたいという思いでリスクも共有し､「壊されてもやむなし」で進めたんですね。

三橋　やむなしとは……。施設のほとんどが受注生

産品で代替品の供給に時間が掛かりますから、壊さないように注意喚起は再三させていただきましたが、限られた時間内の突貫作業ともなると、リスクはありますね。実際、土木工事の受注者さんも、リスク管理としてあらかじめ照明器具を余分に用意しておいたようですね。

小川　換気設備の工事では通行止め期間に入る前に、天井板が設置されている状態でダクト内においてジェットファン取付金具用のアンカーを打設し、事前の１車線規制中には、トンネル壁面にジェットファン用の手元開閉器を設置し、できるだけ通行止め期間中の作業を減らしました。

中山　一緒にやっていて知らなかったことも出てきたと思います。名古屋高速の考える力、技術力をしっかり発揮できていると改めて本当に嬉しく思いました。

天井板撤去については、名古屋高速の職員一丸となって新たな事業に取り組んだ成果だと思っています。これからもお客様の「安全・安心・快適」を第一に考えて、皆で名古屋高速道路の維持管理を行っていきたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

第2部 第6章 環境対策

第１節　予算の凍結
第２節　環境に係る制度の変遷
第３節　名古屋高速道路の環境対策
第４節　景観対策
第５節　環境・景観に配慮した事例

第１節　予算の凍結

１．背　景

昭和30年代から40年代にかけた高度経済成長により、商工業活動や消費が大幅に伸び、大都市地域へ企業と人口が集中し、都市化が急速に進んだ。また、石油需要が飛躍的に増加し、化石燃料の消費量が著しく増大した。

その結果、大気や水質の汚染、とりわけ硫黄酸化物濃度の増加や光化学スモッグなどの深刻な問題が生じた。

これらの問題に対応すべく、昭和42年に公害対策基本法が、昭和43年には大気汚染防止法、騒音規制法などの法律が公布され、自動車排出ガスについても規制基準が定められた。

また、大都市地域への企業と人口の著しい集中は、都市地域を拡大させた。こうした社会構造の変化は、物をより早く目的地に運ぶという経済流通を促し、トラックを中心とした車による輸送体系へと変化をもたらした。さらに、幹線道路沿線の騒音や大気汚染といった道路交通に係る環境問題が発生した。

こうした社会的背景により、道路交通環境に対して全国的に住民運動が活発化し、名古屋高速道路に関しても昭和43年12月に鏡ヶ池線沿線住民による阿由知通鏡ヶ池線反対期成同盟が、また、昭和44年２月に鏡ヶ池線東山学区反対期成同盟が結成された。さらに、名古屋高速道路反対連絡協議会をはじめ、高速道路の沿線を中心とする同盟や各種の協議会等の反対運動の組織化が行われ、反対の決議や要望書の提出などが活発に行われた。

２号東山線の東名高速名古屋IC直結計画については、通過交通の都心への流入による環境負荷が増大することなどに対する反対が強かった。また、都心環状線については、片側３車線の２層構造による往復交通とし、JCT周辺について用地買収を避けるため多層構造としたことに対し、日照阻害が生ずるなどの環境への影響が懸念された。

このため、名古屋高速道路の当初の都市計画決定の際、名古屋市議会の都市開発整備促進委員会及び建設清掃委員会において、昭和45年５月25日に都市高速道路の都市計画案を了承するに当たって、次の３項目の要望が付された。これを「３条件」と称している。

【３条件】

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。従って、都市発展の犠牲となるこれらの沿線住民には、従来の事業による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払うべきである。

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なら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じることも考えられる。従って、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路線網の充実を図り、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。

さらに、愛知県議会の土木建築委員会において、昭和47年３月22日の審議の際に、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。

【８項目】

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環状線の早期完成
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

これらを合わせて､「３条件８項目」と称している。

２．予算凍結

名古屋市議会においては、公社発足後も公社事業の計画や進め方などについて議論が重ねられた。当初、都市計画の決定の際には市道名古屋環状線中道交差点以東（鏡ヶ池線以東）の区間については保留とされたが、保留された鏡ヶ池線以東の区間を都市計画に追加する名古屋市原案の修正案が昭和45年12月に市議会で了承され、昭和48年１月に都市計画決定された。

こうした状況の下で、公社は事業の実施に当たり関連地域住民の理解と協力を得るように努めたが、名古屋高速道路の建設に対して環境の問題から反対する声が高まっていった。同年３月、名古屋市議会の昭和48年度予算審議の際に、名古屋高速道路の建設が最大の争点となった。道路建設を巡る各党の意向は異なっており、名古屋市の昭和48年度当初予算自体の成立が危ぶまれた。

このため名古屋市議会は、同年３月22日に、３条件８項目の尊重が確認されるまで都市高速道路関係部分の予算の執行を一部凍結するという次のような附帯決議を行った。

【附帯決議】

１．委員会審議過程において、都市高速道路の建設に対し付されている附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、昭和47年度の予算執行についても、昭和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誠意がなかったことと認めざるをえない。よって具体的に３条件等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26億5,850万円については、執行停止すること。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。

３．予算凍結から都市計画変更に至るまでの流れ

昭和48年４月の名古屋市長選挙で本山政雄新市長が選出されると、建設計画は大きく転換を迫られることとなった。

８月には反対運動の各協議会、日本科学者会議、労働組合等の各種団体により名古屋高速道路反対名古屋市民会議が結成され、市民集会の開催、市議会や国会への陳情など、名古屋高速道路建設反対の活動が行われた。

一方では、建設促進運動も行われ、昭和42年６月に発足した名古屋高速道路建設促進期成同盟会が、昭和48年９月に名古屋高速道路建設促進連絡協議会に改組され、この協議会を中心に国、県、市への建設促進の請願･陳情が行われた。

本山市長は、昭和48年９月と翌年５月の二次にわたり都市高速道路調査専門委員を委嘱し、昭和49年９月に、名古屋都市高速道路計画を総合的に見直した上で､建設する旨の見解を発表した。これに対し、高速道路反対名古屋市民会議は調査専門委員の報告書などについての抗議文や声明文を発表し、反対の請願、陳情を行った。

市長は、昭和50年５月に「名古屋都市高速道路検討素案」を、翌年２月には「名古屋都市高速道路計画変更原案の概要書」を発表した。

これらの中で、２号東山線のうち地下鉄東山線と競合する部分を四谷～高針ルートに変更する提案がなされたため、昭和50年10月、藤巻町に、静かな環境を守り高速道路に反対する会が発足し、東山公園一帯の緑地保全をはじめとする環境の保全についての請願等がなされた。

このような経緯を経て､ようやく昭和51年11月に、都市計画変更が決定され、都心ループを一方通行方式に縮小し、２号東山線の千種区鏡池通４丁目以東（四谷以東）を留保するとともに、都心環状線等の一部を地下･半地下構造にする等の変更がなされた。

この間における、名古屋高速道路環境対策協議会の提言、予算凍結の解除、名古屋都市高速道路調査専門委員会の答申等について以下に詳述する。

４．名古屋高速道路環境対策協議会の提言

名古屋市議会における公社関係予算の一時凍結附帯決議という、これまでに前例のない厳しい事態を受け、公社では昭和48年４月に学識経験者等による「名古屋高速道路環境対策協議会」を設置し、理事長が環境問題について諮問し、同協議会から同年12月に「名古屋高速道路にかかる環境対策の提言」を受けた。

【提　言】

１．騒音について

構造の簡略化を図り、路面高を高くする。防音壁の設置、伸縮継手の改良等のほか、交通管制システムを採用し、速度及び交通量の制限などにより、交通流の維持を図り、できる限り騒音の減少に努める。特に深夜においては､実状により交通規制を考える。さらに、学校、病院など静穏な環境を必要とする建物については､二重窓などの配慮を払う。なお、自動車の構造についても低騒音車の開発が望まれる。

２．排気ガスについて

都市高速道路は定速走行を維持することにより、平面街路に比べ、排気ガス量の減少は明らかである。一方､発生源対策については、大気汚染防止法に基づき、自動車排出ガス規制が昭和48年４月から実施されている。これにより自動車構造の改良が進み、大幅な排気ガス量の減少が期待できる。

３．振動について

基礎杭の深さ等防振上配慮がなされているが、今後さらに振動の試験及び調査を十分に

行う必要がある。

4．日照阻害について

高速道路の構造を簡略化するとともに、側方空間をできるだけ広くとるように努めるべきである。

5．テレビ電波障害について

事前に十分調査し、障害が生じた場合は、アンテナの改善や共同アンテナの設置を行う必要がある。

6．安全性について

都市高速道路上の事故、火災については、非常駐車帯、非常電話等の設置及び防災体制を確立し、安全を図るべきである。

7．沿道の環境保全を図るには、都市高速道路自体で行う環境対策のほか、平面街路をも含めた検討ならびに対策が必要であり、そのためには関係機関の積極的な協力が必要である。

（1）住居専用地域等、良好な居住環境を保全する地域における緩衝緑地帯の設置

（2）平面街路の交通に応じた車線減の実施による、緑地帯、自転車道あるいはバスレーンの設置

（3）沿道の環境対策として、歩道上へのベルト状の植栽

（4）沿道環境の継続的保全のために、モニタリングポストの設置等観測体制の整備

５．予算凍結の解除

本山市長は、昭和48年６月28日、「３条件８項目の遵守方法について、７月２日の建設清掃部会で報告する。その結果、同部会の承認が得られれば、関係住民の説得に入り、理解と納得を得た上、改めて、議会に予算凍結の解除を要請する」と発言した。７月２日に、名古屋市当局から、「都市高速道路の３条件等に対する基本的な対策案」が議会で説明されたが、市議会においては「住民への説得を先にすべきである」として、市の案の審議は保留された。

市当局は、７月から８月にかけ、関係地元住民に対策案を説明し、理解と納得を得る努力を行ったが、大半の地域で十分な理解と納得を得ることができなかった。そのため、名古屋市長は、９月に都市高速道路調査専門委員を委嘱し、約３箇月にわたって調査検討が行われた。各委員による調査検討の結果、環境問題、都市構造の適正化、総合交通体系の確立などの問題点が指摘され、都市高速道路の建設について再検討すべきであるという意見が示された。

昭和48年12月22日、市長より市議会に対し、昭和48年度都市高速道路関係予算の凍結についての最終判断として次の方針が表明された。

①　都市高速道路建設の現計画については、環境対策等検討を要する問題点が指摘されているので、これらの問題に対処する方策についてさらに検討を進めたい。

②　関係住民の理解と納得を得られる部分については、事業を執行したい。

③　このため必要な昭和48年度予算の執行を認められたい。

市長表明を受け、同月26日の市議会において予算の執行が了承され、市長よりの公社あて昭和49年１月16日付け文書で、次のような条件を付すことにより昭和48年度の公社予算の執行が認められ、ようやく予算凍結が解除されることとなった。

①　新規工事については、具体的に箇所、工事の内容を明記し、あらかじめ別途協議すること。

②　用地買収については、地元関係者と了解の得られたものについて執行すること。

③　その他関係住民の理解と納得の得られた部分について執行し、かつ、環境対策についても十分検討しなければならないこと。

６．名古屋市都市高速道路調査専門委員の答申

名古屋市長は、前述した昭和48年９月の委嘱の後、さらに翌年５月の二次にわたり都市高速道路調査専門委員を委嘱し、昭和49年９月に、都市高速道路調査専門委員は、市長に対し、防音壁の設置などについて答申した。この答申を踏まえ名古屋市は、次のような12項目の具体的な対応策を示した。

【具体的な対応策】

① 原則として高さ１メートルの防音壁の設置
② 平面街路幅員40メートル以下の道路について、沿線に住宅のある箇所での高架裏面吸音板の設置
③ 住居専用地域等、特に居住環境を保全する必要の高い地域において、高速道路の車道端から20メートル（平面道路のない区間は10メートル）の環境施設帯の設置
④ 住宅の居室のほか、学校、病院に対する防音施設助成の実施
⑤ 一定の基準の日照が確保できなくなる建物に対する照明、暖房等のための必要な経費の補償
⑥ テレビ電波に障害が生じた場合の共同受信サービスへの加入等に要する費用の補償
⑦ 平面道路の車線減およびバスレーンの設置
⑧ 重量制限を守るための軸重計の設置
⑨ 振動を軽減するための基礎杭や舗装、ジョイントに対する配慮
⑩ 必要において夜間の交通規制の実施
⑪ 各路線の代表地点にモニタリングポストの設置
⑫ できる限りの植樹の実施

第２節　環境に係る制度の変遷

１．環境影響評価

(1)　当初の環境影響評価制度

環境影響評価制度は、大規模な事業の実施前に都市計画事業等の手続に合わせ、事業が環境に及ぼす影響について事前に調査、予測及び評価を行うとともに、影響の内容、程度、環境保全対策について検討を行い、その結果を公表し、これに対する意見を求めるための手続である。

昭和47年６月６日に、「各種公共事業に係る環境保全対策について」閣議了解が行われ、これを受けて環境影響評価が国の環境行政における重点項目として取り上げられた。地方公共団体においても条例や指導要綱などの制定が進められ、名古屋市においては昭和54年４月１日に名古屋市環境影響評価指導要綱（市要綱）が施行された。

(2)　閣議決定に基づく環境影響評価

その後、国においては環境影響評価法案が国会に提出されたが廃案となったため、昭和59年８月28日に「環境影響評価の実施について」の閣議決定（閣議アセス）が行われ、法律ではなく行政指導による環境影響評価の制度化がなされた。この閣議決定を受けて昭和60年６月６日に建設省から「都市計画における環境影響評価の実施について」（建設省6.6通達）が通達され、昭和61年３月26日から施行された。

(3)　環境影響評価法

平成９年６月13日に環境影響評価法がようやく制定された。従来のものと比べ対象事業が拡大し、調査の方法等について意見を求める仕組み（スコーピング）の導入や住民の意見提出の機会の拡大、環境庁長官（現環境大臣）の意見を許認可に反映させる横断条項の設定、評価書の記載事項の充実、できる限り環境影響を低減したかどうかという新たな評価視点の導入などが大きな変更点として挙げることが

できる。

環境影響評価制度の変遷をまとめると表6-2-1のとおりである。

■ 表6-2-1　環境影響評価制度の変遷

年	事　項	備　考
昭和47年	「各種公共事業に係る環境保全対策について」閣議了解	公共事業に限り環境影響評価制度を導入
昭和56年	（旧）「環境影響評価法」の国会提出	廃案
昭和59年	「環境影響評価の実施について」閣議決定（閣議アセス）	法律ではなく、行政指導による制度化
平成５年	「環境基本法」の制定	環境影響評価制度を法的に位置付け
平成９年	「環境影響評価法」の制定	環境影響評価制度を法制化
平成11年	「環境影響評価法」の施行	
平成23年	「環境影響評価法の一部を改正する法律」成立	
平成25年	「環境影響評価法の一部を改正する法律」全面施行	

（4）　環境影響評価関連の条例

愛知県と名古屋市においても、環境基本法及び環境影響評価法との整合性を図りつつ関連条例が制定された。

愛知県においては、愛知県環境基本条例が平成７年３月に制定され、さらに平成10年12月には愛知県環境影響評価条例が制定され、翌年６月から施行された。

一方、名古屋市においては、平成８年制定の名古屋市環境基本条例において環境影響評価の推進を基本的施策の一つとして掲げ、平成10年12月に名古屋市環境影響評価条例が制定され、技術指針、事前配慮指針等の整備の後、平成11年６月から施行された。

（5）　名古屋高速道路における環境影響評価

１）　高速２号線、高速３号線と高速分岐３号線（１号楠線と都心環状線）

名古屋高速道路で実施された環境影響評価はすべて閣議アセスに基づくものである。

最初の環境影響評価となる昭和62年公表の高速２号線、高速３号線及び高速分岐３号線の環境影響評価については、その都市計画手続の着手時期が建設省6.6通達の施行前ではあるが通達の後であることから、建設省6.6通達に基づく環境影響評価手続が市要綱の趣旨を尊重しながら都市計画手続と併せて実施された。

２）　高速３号線（６号清須線と４号東海線）

高速３号線の関係市町（名古屋市、東海市、新川町、西枇杷島町）は、愛知県と協力して環境影響評価準備書素案を作成し、平成５年７月に都市計画変更原案概要（環境影響評価準備書素案を含む）の閲覧を開始した。地元説明会を関係市町で計８回開催した後、それぞれの市町の都市計画審議会の審議を経て、市町原案が愛知県に提出された。

県においては、都市計画地方審議会に環境影響調査専門部会を設置し審議が重ねられた。知事は、都市計画変更案の概要の閲覧と公聴会の開催の後、環境影響評価準備書を作成し、平成６年５月に都市計画変更県案及び環境影響評価準備書の縦覧、住民の意見書の受付を行い、市町からの意見聴取を行った後、環境影響評価書を作成した。その後、県都市計画地方審議会における審議、建設大臣の認可を経て、同年９月に都市計画変更が決定された。環境影響評価書は、この都市計画変更図書と併せて縦覧されるとともに、県から事業予定者である公社に送付された。

このほか、平成３年に高速１号線（２号東山線）、平成６年に名濃道路（11号小牧線）、平成８年に名岐道路（16号一宮線）において環境影響評価が行われている（表6-2-2、図6-2-1参照）。

２．環境基準等

（1）　騒音に係る環境基準等

１）　環境基準

騒音に係る環境基準は、騒音に係る環境上の条件について、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準であり、具体的には昼間の会話妨害や夜間の睡眠妨害等を勘案した基準値が定められている。

昭和46年５月に閣議決定された「騒音に係る環境基準」は、公害対策基本法第９条（現在は環境基本法第16条）に基づき定められており、騒音評価手法

■ 表6-2-2　名古屋高速道路の環境影響評価実施状況

	都市計画路線名称	延長（km）※1	区間	都市計画決定(変更)	根拠となる環境影響評価の通達等	公社の立場
①	名古屋都市計画道路 1・4・2号高速2号線 1・4・3号高速3号線 1・5・2号高速分岐2号線	7.3km 4.2km 0.9km 2.2km	北区鶴岡二丁目～東区東桜二丁目 西区新道一丁目～中村区名駅三丁目 西区那古野二丁目～東区泉二丁目	昭和62.8 都市計画変更告示 （構造変更）	閣議アセス※2 なお市要綱※3の趣旨を尊重	資料提供者 （事業予定者）
②	名古屋都市計画道路 1・4・1号高速1号線 （四谷～高針線）	3.6km	千種区鏡池通り四丁目 ～名東区猪高町大字高針字原	平成3.8 都市計画変更告示 （構造変更）	閣議アセス※2	資料提供者 （事業予定者）
③	名古屋都市計画道路 1・3・6号名濃道路 尾張北部都市計画道路 1・3・1号名濃道路	8.2km 名古屋都計分 3.5km 尾張北部都計分 4.6km	西春日井郡豊山町大字青山 ～名古屋市北区丸新町 小牧市大字村中～小牧市多気中町	平成6.2 都市計画告示 （新設）		資料提供者 （事業予定者） ＊事業予定者未定
④	名古屋都市計画道路 1・4・3号高速3号線 知多北部都市計画道路 1・4・2号高速3号線	18.9km 北部区間 7.0km 南部区間 11.9km	西春日井郡清洲町大字朝日字検見 ～名古屋市西区那古野二丁目 名古屋市中川区山王一丁目 ～東海市名和町中埋田	平成6.9 都市計画告示 （構造変更）	閣議アセス※2	資料提供者 （事業予定者）
⑤	名古屋都市計画道路 1・3・7号名岐道路 尾張西部都市計画道路 1・3・1号名岐道路	9.3km 名古屋都計分 4.4km 尾張西部都計分 4.9km	西春日井郡西春町大字山之腰 ～西春日井郡新川町 一宮市大字浅野 ～一宮市丹陽町五日市場	平成8.11 都市計画告示 （新設）	閣議アセス※2	資料提供者 ＊事業予定者未定

備考※1：延長は0.1km単位で四捨五入により整理した。
※2：閣議アセスは、閣議決定「環境影響評価の実施について」（昭和59.8.28）を示す。
※3：市要綱は、名古屋市環境影響評価指導要綱（昭和54.4.1）を示す。

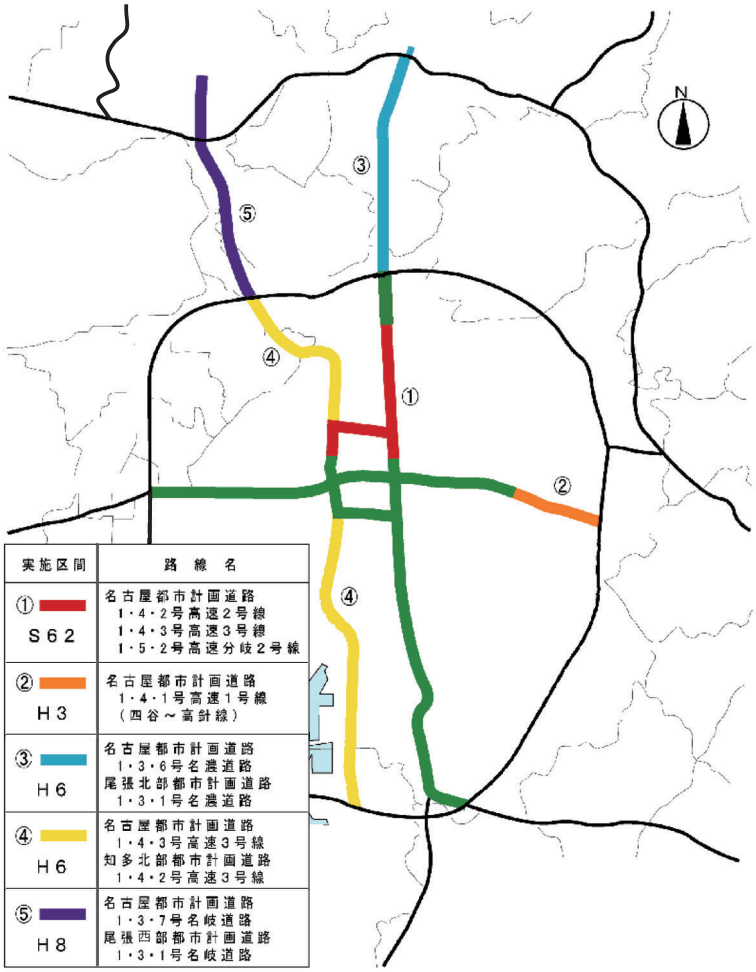


図6-2-1　環境影響評価実施箇所図

として騒音レベルの中央値（L_{50}）を用いていた。

その後、騒音影響に関する研究の進展、騒音測定技術の向上等によって、等価騒音レベル（L_{Aeq}）が、変動する騒音に対する人の生理的・心理的反応などとよく一致することから、騒音の評価量としては等価騒音レベルが国際的に広く採用されることとなった。

騒音レベルの中央値は、時間率騒音レベル（L_{50}）で表され、このレベル以上の騒音が全測定時間の50％を占めることを意味している。これに対して等価騒音レベルは、測定時間内の騒音レベルが時間とともに変化する場合に、変動する騒音レベルをエネルギー的な平均値（L_{Aeq}）として表したものである。

このような動向を踏まえ、最新の科学的知見に基づく新たな騒音に係る環境基準が平成10年９月30日に告示され、平成11年４月１日から施行された。新たな騒音に係る環境基準においては、騒音の評価方法を騒音レベルの中央値から等価騒音レベルに変更するとともに、地域の類型区分を見直し、騒音レベルの評価位置について、従来の道路境界の地上高さ1.2mから、住宅等の用に供される建物の面に変更した。騒音に係る新旧の環境基準の比較を表6-2-3に、新たな環境基準を表6-2-4に示す。

■ 表6-2-3　騒音に係る新旧の環境基準の比較

項　目	新基準：等価騒音レベル（L_{Aeq}）	旧基準：騒音レベル中央値（L_{50}）
基本的特性	・騒音のエネルギー平均値	・騒音レベルの中央値
	・突発的、間欠的な音に影響されやすい（時間的、空間的安定性は高くない）	・突発的、間欠的な音に影響されにくい（時間的、空間的安定性は高い）
	・騒音の変動特性によらず適用でき、複合騒音にも提用可能	・騒音の特性が異なる場合や複合騒音の場合の評価が困難。また、異なる音に対する測定結果を相互に比較することが困難
	両指標により同時に計測した場合、騒音の変動の度合いによる程度は異なるが、通常L_{Aeq}の方がL_{50}よりも値が大きくなる	
予　測	騒音のエネルギーを時間平均したものであるので、予測地点の騒音分布を再現しなくても騒音のエネルギー平均値を予測すれば足りる点で予測計算が簡略化・明確化される	騒音分布に左右されるので、厳密には、予測地点における騒音分布を再現する必要がある点で予測計算が行いにくい

出典：「環境測定実務者のための騒音レベル測定マニュアル」（(社）日本環境測定分析協会）

なお、６号清須線、４号東海線について、平成６年に環境影響評価が実施された結果、騒音等の環境保全目標を達成できると評価されていたが、平成11年４月に騒音に係る新たな環境基準が定められたことから、平面道路の道路管理者と一体となって、低騒音舗装や設置高さを高くした遮音壁等の設置を行うことにより新環境基準の達成に配慮することとし、これらのことを示す冊子を沿線に配布して事業を進めた。

２）　自動車騒音に係る要請限度等

騒音規制法に基づく「自動車騒音に係る要請限度」についても、等価騒音レベルによる新たな要請限度が平成12年４月に定められている（表6-2-5参照）。

この要請限度は、自動車騒音がその限度を超えていることにより、道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認められるときには、同法第17条に基づき、市町村長は都道府県公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置を執るよう要請することができることが定められている。また、必要な場合には道路管理者等に、道路構造の改善等について意見を述べることができるとされている。

(2)　道路交通振動に係る要請限度

道路交通振動被害は、道路を走行する自動車により路面に衝撃力が加わり、その地盤振動が家屋に伝搬し、その家屋にいる人がその振動を直接に感じたり、戸や障子がガタガタ鳴ることにより振動を間接的に感じたりすることにより、感覚的な苦痛を受けるものである。

振動については騒音と異なり環境基準は定められていないが、振動規制法（昭和51年６月制定）により、表6-2-6のとおり道路交通振動に係る要請限度が定められており、振動レベル（L_{10}）で評価する。名古屋高速道路の振動に係る環境影響評価では、杭基礎等の採用により、また工事中については低振動工法機械の採用により、著しい影響は与えないものと評価されている。

■ 表6-2-4　騒音に係る新たな環境基準　-抜粋-

（平成10年９月30日環境庁告示）
（平成11年３月26日愛知県告示）

（道路に面する地域）

地域の区分			基準値		
			道路に面する地域		幹線交通を担う道路に近接する空間
A類型	第１種低層住居専用地域 第２種低層住居専用地域 第１種中高層住居専用地域 第２種中高層住居専用地域	左記のうち、２車線以上の車線を有する道路に面する地域	昼間	60 dB以下	（全域共通） 昼間　70 dB以下 夜間　65 dB以下 *備考 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉じた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては45dB以下、夜間にあっては40dB以下）によることができる。
			夜間	55 dB以下	
B類型	第１種住居地域 第２種住居地域 準住居地域 都市計画区域で用途地域の定められていない地域	左記のうち、２車線以上の車線を有する道路に面する地域	昼間	65 dB以下	
			夜間	60 dB以下	
C類型	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域	左記のうち、車線を有する道路に面する地域	昼間	65 dB以下	
			夜間	60 dB以下	

注）１「幹線交通を担う道路」とは、次に掲げる道路をいう。
⑴高速自動車国道、一般国道、都道府県及び市町村道（市町村道は４車線以上の区間）
⑵一般自動車道であっても都市計画法施行規則第７条第１号に定める自動車専用道路
２「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、次の車線数の区分に応じ、道路端からの距離により、特定された範囲をいう。
⑴２車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路 15m
⑵２車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路 20m
３　時間の区分は、「昼間」は６時から22時、「夜間」は22時から６時をいう。

■ 表6-2-5　自動車騒音に係る要請限度　-抜粋-

（平成12年３月２日総理府令*）
（平成12年３月28日愛知県告示）

区域の区分			道路に面する区域		幹線交通を担う道路に近接する区域
			１車線を有する道路に面する区域	２車線以上の車線を有する道路に面する区域	
a	第１種低層住居専用地域 第２種低層住居専用地域 第１種中高層住居専用地域 第２種中高層住居専用地域	昼間	65 dB	70 dB	（全地域共通） 昼間　75 dB 夜間　70 dB
		夜間	55 dB	65 dB	
b	第１種住居地域 第２種住居地域 準住居地域 都市計画区域で用途地域の定められていない地域	昼間	65 dB	75 dB	
		夜間	55 dB	70 dB	
c	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域	昼間	75 dB		
		夜間	70 dB		

＊総理府令：騒音規制法第17条第１項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める総理府令
注）１「幹線交通を担う道路」とは、表６－２－４注）１に同じ。
２「幹線交通を担う道路に近接する区域」とは、表６－２－４注）２「幹線道路を担う近接する空間」に同じ。
３ 時間区分は、表６－２－４注）３に同じ。

（要請限度とは、自動車騒音がその限度を超えていることにより、道路の周辺の生活環境が著しく損なわれていると認められるときに、騒音規制法第17条第１項に基づき、市町村長が県公安委員会に道路交通法の規定による措置を執るよう要請する際の限度をいう。）

■ 表6-2-6　道路交通振動に係る要請限度　-抜粋-
（昭和51年11月10日総理府令）
（平成７年11月29日愛知県告示）

地域の区分		昼間	夜間
		７時～20時	20時～翌日の７時
第１種	第１種低層住居専用地域 第２種低層住居専用地域 第１種中高層住居専用地域 第２種中高層住居専用地域 第１種住居地域 第２種住居地域 準住居地域	65 dB	60 dB
第２種	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域 都市計画区域で用途地域の定められていない地域	70 dB	65 dB

（3）　大気汚染に係る環境基準

大気汚染については、二酸化硫黄、一酸化炭素、浮遊粒子状物質、二酸化炭素及び光化学オキシダントの５物質の環境基準が定められ、このうち、自動車排出ガスの影響が大きい浮遊粒子状物質と二酸化窒素に係る環境基準は表6-2-7に示すとおりである。

■ 表6-2-7　浮遊粒子状物質と二酸化窒素に係る環境基準
大気汚染に係る環境基準について
（昭和48年５月８日環境庁告示）
二酸化窒素に係る環境基準について
（昭和53年７月11日環境庁告示）

物　質	環境基準
浮遊粒子物質	１時間値の１日平均値が0.10mg/㎥以下であり、かつ、１時間値が0.20mg/㎥以下であること
二酸化窒素	１時間値の１日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること

備考
１．環境基準は、工業専用地域、車道その他一般公衆が通常生活していない地域又は場所については、適用しない。
２．浮遊粒子物質とは大気中に浮遊する粒子物質であってその粒径が10μm以下のものをいう。
３．二酸化窒素について、１時間値の１日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内にある地域にあっては、原則としてこのゾーン内において現状程度の水準を維持し、又はこれを大きく上回ることとならないよう努めるものとする。

大気汚染物質のうち、環境基準の達成率が低く自動車排出ガスの影響が大きい窒素酸化物については、大気汚染防止法（昭和43年６月制定）をはじめ、自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法（平成４年６月制定。「自動車NOx法」）、環境基本法（平成５年11月制定）、自動車NOx法の改正法（平成13年６月成立。「自動車NOx・PM法」）、道路運送車両法等により規制が強化されている。

（4）　低周波音に係る対応

現状では低周波音についての明確な定義はなされていないが、騒音制御工学会によれば、80Hz以下の音波が低周波音とされている。低周波音の発生源としては、工場施設や道路橋などが取り上げられており、これらによる戸、障子、戸棚のゆれやがたつきなどの物理的現象、睡眠妨害などの心理的現象、圧迫感等の生理的現象等の苦情が寄せられている。

名古屋高速道路では、平成８年度から13年度の６箇年にわたり高架道路に起因する低周波音の評価技術、予測技術及び対策技術について検討を行い、その成果は「道路環境影響評価の技術手法」（（財）道路環境研究所）にも引用されている。

国においては、平成14年に学識経験者等からなる低周波音対策調査委員会が環境省に設置され、「手引」、「評価指針」及び「評価指針の解説」をまとめ、参照値が提案された。この提案を受け、平成16年に環境省が「低周波音問題対応の手引き書」としてまとめ公表している。

第３節　名古屋高速道路の環境対策

１．騒音対策

(1)　名古屋高速道路の騒音対策

名古屋高速道路の騒音対策については、昭和48年12月に答申された「名古屋高速道路にかかる環境対策の提言」を基本方針とし、公社と平面道路の管理者が次のような対策を実施している。

１）　構造上の対策（公社）

第１期開通区間の３号大高線では平面道路からの路面高11mを基本としていたが、第２期開通区間以降の高速道路は路面高を基本13mに嵩上げした。

２）　高速道路の対策（公社）

・高さ1.15mの壁高欄上に原則として高さ１mの遮音壁の設置。ただし、学校や病院の沿線では高さを２mとする
・高層住宅沿線では外側壁高欄及び中央分離帯の上に、住宅の高さに応じた１～４mの遮音壁の設置
・Y型２層式の上層桁裏面及び下層桁中央側壁高欄に吸音板の設置
・２号東山線高針JCT付近、６号清須線古城付近及び３号大高線要町付近の住居系区間における高架裏面吸音板の設置
・都心部における低騒音舗装の敷設
・２号東山線半地下構造区間の住居系区間における先端改良型遮音壁の設置
・自動車交通騒音により生ずる障害が著しい住宅に対する緊急的な防音工事の助成

３）　平面道路の対策（平面道路の管理者）

・低騒音舗装の敷設
・低層遮音壁又は騒音低減効果のある植栽帯の設置
・中央分離帯における遮音壁の設置
・３号大高線要町地区における環境施設帯の設置

(2)　騒音に係る追加対策

平成７年９月に都心環状線が完成し交通量が伸び、平面道路と併設する区間で環境基準が達成されず、さらに幹線道路との併設区間で騒音規制法に基づく自動車騒音に係る要請限度を超過する場所が見られる状況となった。

また、１号楠線及び都心環状線の北部では、騒音についての要請限度や環境影響評価による環境保全目標を上回る箇所が見られた。

こうしたことから、平成14年６月に名古屋市長は、市要綱に基づく環境保全措置を講ずるよう公社に要請し、さらに同年８月には市長から騒音規制法に基づく自動車騒音の低減に係る意見が出された。

このような状況の下、「都市高速道路沿線道路交通騒音対策推進連絡会」（名古屋市主催）において、高速道路だけでなく平面道路も含めた騒音対策の方針が合意され、名古屋高速道路沿線全体の騒音対策が実施された。

対策の基本的な方針として、要請限度を超える騒音状況を解消し、環境保全目標を達成することを当面の目標とし、長期的には環境基準の達成を目指すことが示された。公社ではこの方針を受け、高速道路の低騒音舗装（31.3km）、遮音壁１mの嵩上げ（6.7km）及び高さ２mの中央分離帯遮音壁（2.7km）を設置した。また平面道路については、低騒音舗装及び１mの歩車道境界遮音壁の設置が行われた。

平成15年４月から平成20年３月にかけ、これらの対策が実施された結果、要請限度を超える騒音について大幅に改善が図られた。（３）で記述する騒音対策緊急事業を除く名古屋高速道路の騒音に係る主な追加対策の経過をまとめると、表6-3-1のとおりとなる。

■ 表6-3-1　名古屋高速道路の騒音に係る追加対策の経過

昭和62年７月	環境影響評価書の作成（愛知県）
昭和62年８月	都市計画決定（愛知県）
昭和63年10月	工事着手届、事後調査計画書（工事中）の提出
平成６年９月	名駅～明道町～丸の内1.9km、萩野～東新町4.3km開通
平成７年９月	丸の内～東片端JCT1.6km、萩野～東新町4.3km開通
平成９年10月	黒川出入口開通
平成11年11月	丸の内出入口開通
平成11年12月	工事完了届、事後調査計画書（工事完了後）の提出
平成11年12月	上記の告示及び縦覧（11年12月～12年１月）
平成12年	２月（冬季）、４月（春季）、８月（夏季）、11月（秋季）の環境測定実施
平成13年11月頃	沿線において、要請限度、環境保全目標を超過する状態となる
平成13年12月	第１回都市高速道路沿線道路交通騒音対策推進連絡会を開催 ＊対策の協議を開始
平成14年１月	事後調査結果報告書提出（公社から市環境部環境影響評価室へ）
平成14年２月	環境影響評価審査会（諮問）
平成14年６月	環境影響評価審査会（答申） ＊騒音規制法に基づく要請等を行うよう名古屋市長に答申
平成14年６月	市長より公社に環境保全措置の要請 ＊名古屋高速道路本体の道路構造対策を行うよう要請
平成14年７月	公社より市長に基本的な考え方の回答 ＊５箇月で名古屋高速道路本体の道路構造対策を実施することを回答
平成14年８月	市長より騒音規制法に基づき公安委員会へ要請、道路管理者へ意見提出
平成15年４月	第２回都市高速道路沿線道路交通騒音対策推進連絡会の開催 ＊道路交通騒音対策の基本方針等を報告
平成15年６月	名古屋市自動車公害対策推進協議会道路交通騒音対策専門部会の開催 ＊名古屋高速道路の騒音対策実施計画を報告
平成15年７月	騒音対策周知パンフレットの配布 ＊一般国道41号高岳～大我麻沿線約3,300世帯に配布
平成15年９月	パンフレットによるアンケート結果の地元配布
平成15年度	各道路管理者による騒音対策実施
平成16年12月	公社より市長に環境保全措置の経過状況（16年度までの）を報告 ＊以降毎年経過状況報告
平成20年12月	公社より市長に環境保全上の措置及び騒音測定結果を報告
平成21年１、２月	環境影響評価審査会に環境保全上の措置及び騒音測定結果を報告 ＊名古屋市環境影響評価条例の規定に基づく手続（事後調査及び事後調査に係る措置）を終える。

（3）　騒音対策緊急事業

国道43号訴訟最高裁判決（平成７年７月７日）において、屋外における騒音被害が認定された。この判決を受け「道路環境緊急対策の策定について」（平成７年12月21日。建設省事務連絡）が出されたが、その内容は、沿道の騒音状況を把握するための騒音調査を定期的に行い、平成８年度からおおむね５箇年間で夜間騒音を要請限度以下にするというものであった。

公社においてはこれに基づき定期的な騒音測定（道路環境センサス）を実施し、沿道環境の把握に努めることとなった。

また、夜間騒音を要請限度以下にするための道路構造物の緊急対策が必要な箇所として、一般国道23号と併設する３号大高線の要町及び大高地区が定められ、建設省において、一般国道23号の排水性舗装、環境施設帯及び遮音壁の設置を、公社においては３号大高線の高架裏面吸音板の設置を行う計画が策定された。

公社が設置することとなった高架裏面吸音板については平成９年度に要町地区0.8kmを完了したが、大高地区0.6kmについては関係機関、地元等との調整に時間を要し、平成14年度にようやく完了した。

（4）　騒音に関する訴訟（高速４号東海線騒音訴訟）

平成23年７月に、４号東海線沿線の尾頭橋地区住民が公社ほか四者を相手とし、４号東海線架設に伴い元々激しかった鉄道騒音及び自動車騒音が高架により反射して増幅し、受忍限度を超える騒音により精神的苦痛を受けたとして、損害賠償を求め、公害等調整委員会に責任裁定を申請した。

平成25年11月に、公害等調整委員会から公社のみに対して損害賠償責任の裁定がなされた。そのため、公社及び沿線の住民が裁定を不服として、同年12月に名古屋地方裁判所に訴訟を提起した。平成30年３月に、第１審の判決が言い渡され、原告の請求が棄却された。その後、同年４月に、原告が第１審判決を不服として、控訴を提起した。平成31年３月に、名古屋高等裁判所において、判決が言い渡され、控訴人の請求が棄却され、控訴人が上告をしなかったため判決が確定した。

２．振動対策

「名古屋高速道路にかかる環境対策の提言」で、振動については「基礎杭の深さ等について防振上配慮がなされているが、今後さらに振動の試験及び調査を十分に行う必要がある」とされている。

この提言に基づき、基礎杭等を地中の強固な地盤に支持させる等振動を軽減するよう配慮している。

道路の設計に際しては、多径間連続桁を採用してジョイントを少なくしている。

さらに、工事の施工に際してはジョイントや路面の平坦性に細心の注意を払うとともに、開通後は定期的に点検し路面の平坦性の確保に努めている。

３．自動車排出ガス対策

「名古屋高速道路にかかる環境対策の提言」において、自動車排出ガスについては「都市高速道路は定速走行を維持することにより、平面街路に比べ、排気ガス量の減少は明らかである。一方、発生源対策については、大気汚染防止法に基づき、自動車排出ガス規制が昭和48年４月から実施されている。これにより自動車構造の改良が進み、大幅な排気ガス量の減少が期待できる」とされている。

発生源対策として、国において自動車NOx・PM法による自動車単体規制、低公害車の開発・普及促進等が進められ、有害な排気ガスの排出が減少している。

一方、道路事業者としての対策としては、渋滞対策、道路ネットワークの早期整備、低公害型建設機械の使用等が挙げられる。公社も、あいち自動車環境戦略会議、愛知県自動車排出窒素酸化物・浮遊粒子状物質総量削減計画策定協議会及び名古屋市自動車公害対策推進協議会の一員として、道路管理者としてできる渋滞対策や管理用車両の低公害車への切替え等の対策を実施している。

４．テレビ電波受信障害対策

(1)　テレビ電波受信障害対策制度

「名古屋高速道路にかかる環境対策の提言」ではテレビ電波受信障害について、「事前に十分調査し、障害が生じた場合は、アンテナの改善や共同アンテナの設置を行う必要がある」とされている。また、名古屋市都市高速道路調査専門委員の答申を受け、名古屋市はテレビ電波受信障害について、テレビ電波に障害が生じた場合の共同受信サービスへの加入等に要する費用を補償するよう公社に要請した。

公共事業の施行に伴うテレビ電波受信障害については、従来、各事業者による個別的、暫定的措置により解決に努めていたが、事業者ごとに対応が異なったため、紛争に至る事例が多くみられた。このため昭和54年10月に、「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」（建設省事務次官通知）により全国的・統一的に処理する基準が定められた。

こうした状況を踏まえ、公社では昭和63年12月に「高速道路に起因するテレビジョン電波受信障害の費用負担に関する規程」を制定し、テレビ電波の受信障害の解決を図っている。

(2)　共聴組合方式による対応

１）当初

３号大高線の建設に伴いテレビ電波受信障害が発生する恐れがあったため、昭和53年に公社として初めてのテレビ電波受信障害対策を実施した。当時は、全国的・統一的な取り扱いが定められていなかったため、首都・阪神高速道路公団などの実施手法を参考としつつ、建設省と協議しながら公社が独自に実施した。

具体的な対策手法は事前予測調査をNHKに依頼してテレビ電波受信障害対策範囲を定めた上で公社が共同受信施設を設置し、その後共聴組合へ引き渡した。なお、維持管理費は10年分を一括前払いし、10年後に技術革新、法制化の動向を見ながら再協議することになっていた。

２）その後の変更

公社は昭和57年に、昭和54年10月の建設省事務次官通知に基づく受信障害対策に改め、５号万場線から適用することとした。

当初のものから、「維持管理期間は20年間とし、それに要する費用は渡しきり」と改め、昭和59年２月と３月に、57年以前に対策済みの共聴組合との間で維持管理期間を20年間とする変更協定・変更維持管理契約を締結した。

(3)　都市型ケーブルテレビの活用

平成に入った頃から、有線テレビジョンの一つである多チャンネル都市型ケーブルテレビが普及し始めた。

平成４年に１号楠線の建設に伴ってテレビ電波受信障害対策を行うため、東区内で共同受信施設用の幹線ケーブルを電柱に共架しようとした。しかし、すでに他社の共同受信施設が設置され、かつ電柱の道路占用企業者は当時１社しか認めない取扱いとされていたため、電柱共架による共同受信施設の設置が困難となった。このため、すでに共架されていた民間の都市型ケーブルテレビを活用したテレビ電波受信障害対策を例外的に講じた。

また平成９年に、11号小牧線の建設に際して、小牧市と豊山町からテレビ電波受信障害対策として都市型ケーブルテレビの活用を求める要望書が出されたため、小牧市と豊山町においても都市型ケーブルテレビによるテレビ電波受信障害対策を講じた。

その後、全国的に都市型ケーブルテレビが普及したことから、昭和54年10月の建設省事務次官通知が平成15年７月に改正され、既存の有線テレビジョンを利用する方法が対策に追加された。この改正を受けて平成16年１月に公社も規程を改正し、都市型ケーブルテレビの活用を正式に認めることとなった。この後の16号一宮線以降の建設に際しては、すべて都市型ケーブルテレビの活用により行われた。

(4)　アナログ放送からデジタル放送へ

平成13年７月に電波法の改正があり、名古屋地区においても瀬戸デジタルタワー（電波塔高245m）を送信所として、平成15年12月からデジタル放送の試験放送が開始され、平成16年12月から本放送となった。

平成23年７月にはアナログ放送が全て終了し、デジタル放送に完全移行することとなっていたため、平成17年２月に全国で公共事業を施行する機関の調整団体である「中央用地対策連絡協議会」（中央用対）の理事会からアナログ放送終了時までの費用負担についての留意事項が通知された。この通知の中では、新規建設路線について、デジタル放送についても障害が発生した場合には、補償することと定められていた。このため、アナログ放送の障害対策を実施中であり建設工事中であった６号清須線において、平成19年１月にデジタル放送の障害対策も併せて実施した。

５．日照阻害対策

(1)　居住者に対する日照阻害対策

名古屋市都市高速道路調査専門委員の答申を受け、名古屋市は一定の基準の日照が確保できなくなる建物に対する照明、暖房等のために必要な経費の補償を示した。

一方、昭和51年２月の建設省事務次官通知「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」により、住居地域の補償方法が示された。公社はこの通知に基づき、昭和54年３月に「高速道路の日陰により生ずる損害等の費用負担に関する規程」を制定し、社会生活上の受忍限度を超える居住者に対して、その損害の費用（暖房費、照明費、乾燥費等）を３号大高線から補償した。

また、平成15年７月に事務次官通知が改正され、「日陰について、住居系以外の商業系、工業系の地域であっても現況が住居系と変わらない場合には補償を可能とする」こととされた。これを受け、公社は平成15年12月に上記規程を改正し、住居系以外の地域についても補償が可能となるようにした。

(2)　水稲耕作者に対する日照阻害対策

従来、公社には日陰による農作物補償に係る定めはなかったが、平成16年６月に、中央用対の理事会申し合わせによる「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる農作物に対する損害等に係る事務処理指針（案）」が示された。

公社においては平成20年に６号清須線の一部において農作物の被害が認められたため、同年11月に「高速道路の日陰により生ずる水稲減収の損害に係

る費用負担の取り扱いについて」を定め、清須市阿原地区において初めて補償を行った。

６．防音工事助成

(1)　防音工事助成制度

「名古屋高速道路にかかる環境対策の提言」では、騒音について「学校、病院など静穏な環境を必要とする建物については、二重窓などの配慮を払う」とされていた。名古屋市都市高速道路調査専門委員の答申を受けて名古屋市は、住宅の居室のほか、学校、病院に対する防音施設助成の実施を示した。

その後、昭和51年には、日本道路公団、首都高速道路公団及び阪神高速道路公団の道路関係３公団が管理する高速自動車国道等における防音工事助成制度として、「高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について」（道路関係３公団の防音工事助成制度）が建設省都市局長・道路局長より通達された。

この制度は「適切な道路構造上の対策を実施してもなお自動車交通騒音に係る障害が著しい住宅について、緊急的措置としての防音工事助成等の方策を講ずることが適当である」と認められる場合に適用されることになっていた。

公社では建設省道路局長、愛知県知事及び名古屋市長との協議を踏まえ、名古屋高速道路の防音工事助成制度を道路関係３公団の防音工事助成制度に準じて昭和54年８月に制定した。その内容は、助成の適用要件を満たす建物所有者が窓や壁等の防音工事を実施する場合にその一部を助成するもので、第１期開通の３号大高線から助成を開始した。

(2)　助成適用要件の騒音基準値

当初、公社の防音工事助成適用要件の騒音基準値は、実測・計算とも夜間のL_{50}（中央値）が65ホンであることとしていた。しかし、平成７年の国道43号訴訟に係る最高裁判決以後、国等においても沿道環境の保全のための対策措置の拡充が図られ、平成９年６月に道路関係３公団の防音工事助成制度の適用要件が引き下げられたことを踏まえ、公社の要綱の助成適用要件も、60ホン（L_{50}）に改正した。

さらに、平成10年９月には騒音に関する環境基準が改定されて等価騒音レベルが採用され、平成11年７月に道路関係３公団の防音工事助成適用要件が、60ホン（L_{50}）から65デシベル（L_{Aeq}）へと改められた。

この改正を踏まえ、公社も平成12年10月に要綱の改正を行い、65デシベル（L_{Aeq}）を助成適用要件の騒音基準値とした。

(3)　実施体制

平成７年９月の都心環状線の開通に伴い、周知対象世帯（防音工事の助成の適用対象となる騒音基準値を超えると予測される家屋に居住する世帯）が大幅に増加した。さらに平成９年６月に基準値を60ホン（L_{50}）に引き下げたことで、周知対象世帯が増加し、それまで助成済みの600世帯を差し引いた約3,100世帯に新たに周知する必要が生じた。また、沿線住民からの騒音に対する苦情が増え、また市議会等でも60ホン（L_{50}）対応の早期実施が要望されたため、公社としても大量の防音工事助成業務を迅速に処理せざるを得ない状況となった。

このため、平成９年度から13年度までの５箇年で開通区間における防音助成業務を完了させるため、防音工事助成業務の一部を（財）名古屋高速道路協会へ委託する体制の強化を図った。

平成19年度以降は、公社直営で防音工事助成業務を行うこととした。

７．低周波音対策

平成７年９月の都心環状線の全線開通後、明道町JCT付近の住民から建具のがたつき等で眠れないとの苦情が出されたので、名古屋市（環境保全局）が調査し、原因は低周波音の影響と思われるとの見解を示した。

平成８年度より、公社において低周波空気振動研

究検討会（座長大西博文建設省土木研究所環境部交通環境研究室長）を設置し、その原因究明と対策について検討を重ねた結果、2.85Hzと3.15Hzの低周波音が主たる原因と推定された。対策としては、制振装置TMD（Tuned Mass Damper：構造物におもりを設置し、おもりと構造物の間に生じる力を利用して構造物の振動を低減させる制振装置）の設置による対策が有効であるという結論を得た。平成９～10年度に実橋における試験により効果確認を行い最適な仕様を決定した上で、2.85Hz用８基と3.15Hz用８基の計16基のTMDを平成12年度に設置した。TMD設置後に測定を行った結果、低周波音（卓越周波数帯域）の発生が抑制されていることが確認され、その後住民からの苦情は無くなった。

８．モニタリングポストの設置

「名古屋高速道路にかかる環境対策の提言」では、関係機関の積極的な協力が必要な事項として「モニタリングポストの設置等観測体制の整備」が挙げられ、また名古屋市都市高速道路調査専門委員からは各路線の代表地点におけるモニタリングポストの設置が答申された。名古屋市では、これらを踏まえ昭和51年の都市計画変更の際の原案提出時に、「各路線の代表地点にモニタリングポストを設置する」ことを示した。費用の分担については、設置は公社が行い維持管理は名古屋市が行うことが決まった。

昭和57年の堀田におけるモニタリングポストの設置を皮切りに、大井、清水、日岡、新沼、上名古屋、大宝とモニタリングポストを７箇所において公社が設置した（図6-3-1参照）。



図6-3-1　モニタリングポスト位置図（令和３年３月現在）

名古屋高速道路の沿線に設置したモニタリングポストでは、騒音並びに二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を測定監視している。

９．エコドライブ推進広報

公社では積極的にエコドライブ推進広報を展開している。

具体的には、お客様に対して、ホームページにおいて「やさしく静かな運転のすすめ」等を示し、看板や道路情報板では「静かな運転」を呼びかけ、「エコドライブ10のすすめ」を示したチラシやラジオCMの活用などを通じて、「エコドライブ」の実践を呼びかけている。

第４節　景観対策

１．景観に関する法令

名古屋市都市景観条例は名古屋市における魅力ある都市景観の形成を目指し、昭和59年に制定された。名古屋高速道路は条例第２条「地上から高さ５メートルを超える高架道路、高架鉄道その他これらに類する工作物」に該当し、公社は行政上の手続に着手する前４週間までに規則で定めるところによりその内容を市長に届出なければならないとされている。

この名古屋市都市景観条例は、制定当初は法的な位置付けがなかったが、国が発注する公共事業において景観に対する調和を重要視することとなり、「美しい国づくり政策大綱」が策定され（平成15年７月）、景観法が平成16年６月に公布された。この法律の制定により、地方自治体の景観に関する計画や条例が法的な位置付けを持つこととなった。

公社としても、景観法及び名古屋市の条例に定めるところにより、良好な景観の形成に積極的な役割を果たすように努めるとともに、国、県及び名古屋市が実施する良好な景観の形成に関する施策に協力していくことが社会的に要求されることとなった。

２．名古屋高速道路の景観設計

名古屋高速道路は、都市空間に設置される大型構造物であることから、都市の良好な景観を形成する上で重要な役割を果たす構造物として位置付けられるので、設計に当たって道路構造物本体はもとより道路附属施設の形状や色彩、さらに併設する平面道路などについても、景観面からの検討を行っている。

名古屋高速道路を利用するお客様の視点にも配慮し、特に景観の配慮が必要な箇所については、設計の段階で学識者による検討委員会等を設けて形状・色彩等の検討を加え、さらに名古屋市都市景観室が委嘱している景観アドバイザーの意見等も踏まえ、名古屋高速道路を設計している。

（1）　本体構造物

１）　圧迫感の軽減等

高架構造物では、桁下高・梁下高が高いほど、また高速道路と民地との距離（側方余裕）が大きいほど、圧迫感や威圧感が軽減される。道路の高さや側方の余裕が同じでも桁と橋脚とを剛結して橋脚の梁をなくすなどの対応により圧迫感は軽減される。このようなことから、道路の線形や基本構造の初期の計画段階から沿道の制約条件や施工性、経済性などを勘案し、景観について総合的に検討している。

高架構造の形式は、周辺の景観との調和にできるだけ配慮して選定し、例えば６号清須線庄内川横断部では、名古屋市内へのゲートとしてふさわしい構造の橋となるように、PC橋を設計段階で検討し採用した。なお、この橋は公募により「赤とんぼ橋」と命名された。

また、２号東山線のトンネル区間の換気所や坑口については、環境影響評価書に示された内容を十分踏まえた景観設計を行った。

２）　連続性の確保

高架構造区間の設計に当たっては、できる限り同一形式の橋梁でかつ一定の支間長で連続させることを基本とした。若宮大通公園など特に良好な景観を形成すべきところでは、桁高を緩やかに変化させるようにした。

橋脚についても、ほぼ同一の断面や形状の柱と梁を連続して設置するように配慮した。コンクリート製橋脚と鋼製橋脚とが混在する区間においては、円弧状の面取りを鋼製の柱に施し、異なる材質であると印象づけないようにした。

３）　シンプル化

都心部ではよりシンプルな外観とするため箱桁構造を採用し、断面形状も矩形断面から台形断面まで幅広く採用するなど立地状況に応じて柔軟に対応している。また鈑桁区間についても、桁下にルーバーを設置して桁の骨組やケーブルラックを隠すなど、

シンプルな外観になるように配慮している。特に景観に配慮すべき箇所では、鋼桁の部材の連結はボルト接合ではなく現場溶接を採用するなどシンプルな構造になるように配慮している。

(2)　附属構造物

遮音壁については民地側から支柱を隠蔽するパネルを採用し、連続性の確保を図っている。また、パネル落下防止ワイヤーの隠蔽に配慮しなければならない区間については、笠木を設置してワイヤーを隠している。

６号清須線や４号東海線のうち背の高い遮音壁を設置している区間では、高欄より１ｍまでは従来型のパネルを使用し、それ以上の高さでは透光性パネルを使用するなど材質の選定に配慮し、高速道路を利用するお客様への圧迫感の軽減に努めている。また、遮音壁の高さが大きく変わる箇所についてはパネルをなだらかにすり付け、景観上特に配慮すべきところでは遮音壁に特殊な透光性の曲面パネルを用いている。

橋梁の雨水排水管は、桁外面から桁間に移すとともに橋脚部では柱断面内に設置することにより、民地の方向からの視界に配慮している。橋脚に設置している点検用のはしごや非常口の階段部は、ルーバーで覆ってすっきりした景観となるよう配慮し、標識柱の中にはトラス構造を省略し美装化柱として設置したものもある。

(3)　鋼橋等の色彩

橋梁のほとんどを占める鋼橋の塗装には、沿道との調和に配慮した色彩を選定している。塗色は公社指定の黄緑色（公社名スプルースグリーン）を標準とし、都心環状線の北側部分（外堀町線区間）では名古屋城外堀の緑豊かな状況にマッチするよう白色系の淡い黄緑色（公社名スプルースホワイト）を採用している。

公社では昭和58年に新設構造物を対象とした「修景の考え方」を取りまとめ、鋼床版桁に取り付ける排水管の一部、検査路等の受梁、遮音壁の外装板（従前はメッキ）及び透光性パネル枠について公社指定色で彩色することとした。また、コンクリートの橋脚や橋台、擁壁などのコンクリート構造物についても、塗装により色彩化を図り、擁壁については塗装のほか化粧型枠を使用した表面修景やタイル貼りなどの手法も組み合わせて用いている。

東山トンネル区間については両側の壁面を白色系とし、また路面もコンクリート舗装を採用してトンネル内を明るくするとともに、壁面を定期的に清掃することにより、良好な視環境の保全に努めている。

(4)　平面道路等の植栽

名古屋高速道路を設置する平面道路では、高速道路の工事に併せて平面道路の構造変更等が計画されることが多いので、平面道路の管理者と協議して工事前の平面道路より照明や植栽などが良くなるように努めている。

橋脚を設置する中央分離帯についても、路線ごとに中高木を配置したり地被類を植えたりするなど緑化に努め、歩道にも高木や低木を植えること等により、できる限り連続した植栽となるよう配慮している。

第５節　環境･景観に配慮した事例

１．道路空間に配慮した事例

（1）　道路構造

１）　都心環状線（明道町JCT ～東片端JCT）

都心環状線を設置する市道外堀町線には、北側に自然環境豊かな名古屋城外堀が、南側に商業系ビル街があり、またその間に挟まれた道路幅30mの両側歩道には高さ約10mのトウカエデの並木が存在している。

この狭い道路空間に設置する１方向３車線の高架１層式の都心環状線を、上部工は逆台形に、橋脚の柱は八角形に、上部工と橋脚は剛結することにより、圧迫感と威圧感の低減に努めた。また、色彩は白色系の淡い黄緑色（ペールグリーンイエロー）とし、高架下を明るくした。

なお、この路線区間は平成８年に、（社）全日本建設技術協会から全建賞（道路部門）を受賞した。



写真6-5-1　都心環状線（明道町JCT ～東片端JCT）

２）　１号楠線（清水口～黒川出入口）

１号楠線は道路幅30mの狭い一般国道41号区間に設置するため、高架１層式の上下線往復４車線、道路幅19mの道路の上り線と下り線を分離してY型２層式構造とすることにより、高速道路の２層全体の幅を14mにして民地との離隔と都市空間の確保を図った。

また、下り線下層桁と橋脚を剛結構造にして圧迫感の低減にも努めた。



写真6-5-2　１号楠線（清水口～黒川出入口）

３）　２号東山線（新洲崎JCT ～丸田町JCT）

２号東山線は道路幅100mの広い若宮大通に設置するため、高架下の若宮大通公園の空間の確保を考慮して、２柱式橋脚を採用した。この橋脚を柔らかく表現するために橋脚の角を30cmの曲線として丸みをつけ、また上部工は逆台形としてスレンダー化を図った。

なお、この路線区間は平成元年に第２回人間道路会議から人間道路会議賞特別賞を受賞した。



写真6-5-3　２号東山線（新洲崎JCT ～丸田町JCT）

（2）　高架下

公社が単独で用地買収した高速道路の高架下の用地は、駐車場、ゲートボール場等として占用許可しているほか、ブランコ、滑り台等を設置した公園として多くの地域住民に利用されている。



写真6-5-4　高架下の利用

(3)　平面道路

名古屋高速道路はほとんど幹線道路に設置しており、高速道路設置後に幹線道路の中央分離帯に植栽するとともに、受託事業により歩道の緑化を行うなど沿道環境の美観の維持に配慮している。



写真6-5-5　平面道路の歩道緑化等

２．新たな都市空間を創出した事例

(1)　黒川出入口

１号楠線黒川出入口は北区役所等の公共施設に隣接し、人の動線に近接していることから、橋脚を円形にして外観を柔らかくした。また、東ループと西ループで構成される上部工のブラケット部にはルーバーを設置するとともに、遮音壁には曲面タイプの透光性遮音壁を採用して、立体感のある外観を創出した。

高架下では段差を少なくして人の動線を確保するとともに、出入口と接続する市道東志賀町線にはエレベーター付き立体横断施設を設置して、歩行弱者や高齢者の歩行の確保に努めた。また、西ループは八王子中学校と隣接しているので５m遮音壁を設け、景観に配慮するとともに高架裏面吸音板を設置し騒音対策にも努めた。

なお、黒川出入口とその周辺地区は平成10年に、(財) 都市づくりパブリックセンターから都市景観大賞を受賞した。

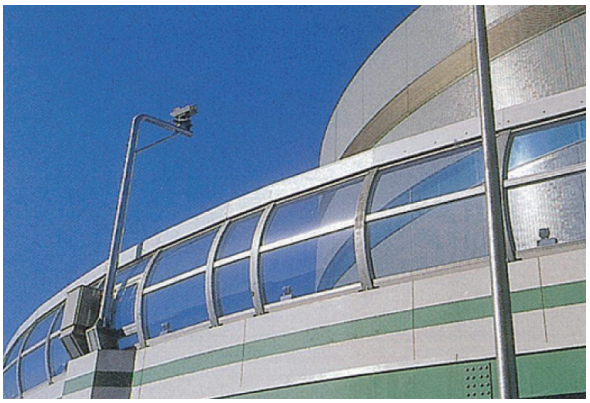


写真6-5-6　黒川出入口の曲面透光性遮音壁



写真6-5-7　同出入口西ループの５m遮音壁

(2)　赤とんぼ橋

６号清須線の赤とんぼ橋には、橋脚間隔が長いエクストラドーズド橋を採用し、河川断面の減少をできるだけ少なくするとともに、庄内川の自然環境に配慮した。

また、橋の主塔形状を楕円形にするとともに、ケーブルの色は、近くの清洲城の朱色と同系色の自然に映える色彩を採用した。

なお、赤とんぼ橋は平成22年に、名古屋市から第23回都市景観賞（まちなみ部門）を受賞した。



写真6-5-8　赤とんぼ橋

３．自然環境等に配慮した事例

（1）　樹木の保存（１号楠線東片端入口）

１号楠線東片端入口では、地域で大切にされているクスノキを保存するため、高速道路の線形を東側にシフトするとともに、橋脚位置を樹木から離して、樹木の生育に影響を与えないように配慮した。



写真6-5-9　樹木の保存（１号楠線東片端入口）

（2）　緑化の推進

自然豊かな東山公園区域に設置した２号東山線緑橋換気所の壁面を緑化し、周辺環境の緑との調和を図った。

また、平成23年度には４号東海線の船見料金所の屋上緑化が行われた。温暖化やヒートアイランドの抑制に貢献している。

（3）　パイプ照明（都心環状線）

道路照明の光が名古屋城外堀に生息するヒメボタルへ届かないよう、パイプ照明を日本で初めて高速道路に採用し、生態系に影響を与えないように配慮した。なお、道路の視線誘導に資すると海外からも評価されている。

また、都心環状線のパイプ照明方式は平成８年に、（社）照明学会東海支部から支部長奨励賞を受賞した。



写真6-5-10　パイプ照明（都心環状線）

（4）　親水護岸（堀川）

黒川出入口を堀川の河川区域に設置する際、堀川の黒川出入口部付近を「人と水とのふれあい」をコンセプトとしている名古屋市マイタウンマイリバー整備事業計画にマッチするよう、高架下の堀川に親水護岸を設置した。



写真6-5-11　親水護岸（堀川）



出会えた皆様に感謝！！

元副理事長　牧　　哲　史
（平成27年７月31日～ 29年３月30日在任）
（平成22年４月１日～ 24年３月30日企画調査部長）

私の公社勤務は、平成22 ～ 23年度と平成27（途中）～ 28年度の通算４年弱になります。まずは、当時お付き合いいただいた皆様に、心より感謝と御礼を申し上げます。

平成22年に企画調査部長として赴任した当時は､計画路線の全線開通間近で建設からお客様サービス･施設管理へと主たる軸足を移そうという転換期でした。市長公約の100円値下げへの対応が課題となっており、また、コンクリート片の落下事故が発生し、老朽化対策も新たな取り組みを考える時期になりつつありました。

そんな中、当時の森理事長が大規模な組織改革を進めておられ、その先を見越した経営ビジョンとして中期経営計画をまとめる作業に関わらせていただきました。中期経営計画はその後も繰り返し改訂され、次の村上理事長により役職員全員で考えた経営理念が盛り込まれ、さらに永田清理事長により数値目標と進捗管理が組み込まれて、民間企業と同様の経営管理が行われるようになりました。

また、コンクリート片落下事故を契機に、当時の馬場副理事長、酒井副理事長のご指導の下、企画調査部では“施設点検+補修工事”の見える化とPDCAサイクルの構築のための調査を１年間ほどかけて行いました。当時保全部におられた高木さんに保全管理の状況を詳細に教えていただいて、名古屋市から出向の松田さんや愛知県から出向の松下さんと一緒に報告書をまとめました。その年の年末に中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故が起き、その事故調査報告書で、私どもの報告書とほぼ同じことが今後の取り組みとして提言されていましたので、国を挙げての調査と同等レベルの良い調査ができていたのだと思います。残念ながら、企画調査部で作成した報告書は、縄張り意識の強い人から歓迎されず、報告書のままで終わってしまったのですが、３年後に、副理事長として着任したときには不完全ではありましたが活用され、ちゃんと役に立っていたので心を強くしたところです。

私が再び公社に着任したころ、愛知県道路公社ではコンセッション（30年間の運営権の譲渡）の手続きの最中で、「名高速も売られるのではないか」と職員は戦々恐々としていました。「コンセッションを実施するか否かは愛知県や名古屋市が判断することだが、公社の職員が自らの責務を自覚し、効率よく業務を行っていれば、屋上屋を重ねてまでコンセッションを実施する必要はなくなるのではないか･･･」というような趣旨のことを、心配する若い職員に説いたように覚えています。

公社は長い間、高速道路を建設するのが主たる事業でした。建設工事は建設会社が行うもので、公社は工事を計画・発注し、監督を行うのが責務であり、工事に対する直接責任はありません。しかし、維持管理は、点検や維持補修工事は外注しますが、責任はすべて道路管理者である公社に返ってきます。長い間の建設メインの経験から維持管理＝維持管理工事と誤解して維持管理も受注業者さんの責任であると思われている職員の方が少なからずおられました。この点を改善するため、保全管理のPDCAサイクルを職員自らの責任と判断で回していくよう、森下さんや杉浦さんをはじめ、技術系の職員の皆さんとよく議論し、現場の運営によく反映していただけました。

他にも、ETC設備の全更新に一緒に取り組んだ志水主幹（当時）や寺島さん、山奥の道の駅の経営診断にプライベートでつきあっていただけた愛知県から出向の末岡さんなど、公社に勤務したおかげでたくさんの素晴らしい人に出会えました。だから、名高速の未来は明るいと信じています。

最後に、この10年の間にご逝去された前野裕文氏と永田健氏に、敬意と感謝を込めてご冥福をお祈りし、稿を閉じさせていただきます。

第2部

第7章

渋滞対策と社会実験

第１節　渋滞の状況
第２節　道路情報の提供
第３節　ETC 等による渋滞対策
第４節　料金施策による渋滞対策
第５節　社会実験

第１節　渋滞の状況

１．渋滞の定義

渋滞の定義は、道路の種別や管理主体により異なっており、名古屋高速道路では以下のように定義している。

①渋滞長

30㎞ /h以下の走行速度となった場合を渋滞とし、その車列の長さを渋滞長としている。

なお、各高速道路株式会社が渋滞と判断している走行速度は、NEXCOでは40㎞/h以下、首都高速道路では20㎞/h以下、阪神高速道路では30㎞/h以下となっている。

②渋滞回数

渋滞長が１㎞以上で、かつ30分間以上継続した場合を１回としている。

なお、首都・阪神高速道路㈱での渋滞回数の判定方法は公社と同じであるが、NEXCOでの継続時間は、15分間以上継続した場合を１回としている。

２．渋滞状況

(1)　ETC導入までの状況

名古屋高速道路の渋滞は、第１期開通から10年目の平成元年頃（管理延長30.2km、利用交通量約10万台/日）までは、主に年末、年度末や潮干狩り等の季節的要因によるものが大半であった。

しかし、平成元年頃からETC導入以前の平成16年３月までの間は、管理延長と交通量の増加（平成15年度の管理延長53.3km、利用交通量約23万台/日）により、本線集約料金所を先頭に約２～４kmの慢性的な渋滞が朝夕のピーク時間帯に発生するようになった。

このため、本線集約料金所における渋滞の緊急的な対策として縦列ブースの設置を、抜本的な対策として料金所ブース増設を行った。

(2)　ETC導入後の状況

平成16年10月に、11号小牧線堀の内料金所を除く全料金所においてETCの運用を開始してからは、平日の交通量が約30万台/日を超す日が増加し、本線集約料金所を先頭とする渋滞に代わり、JCTや入口など交通流の合流点が先頭となったボトルネック渋滞が日常化している。これは、主にJCTや入口において合流する車が交錯することにより交通容量が低下することになり、合流部を起点として発生しているものである。

また、接続先の一般道や高速道路の渋滞等に伴って、名古屋高速道路の出口で渋滞が発生している箇所もある。

(3)　最近の状況

令和元年度の渋滞状況を見ると、全線の平日平均渋滞量は18.1（km・h/日）となっており、対前年度比約16%増。全線渋滞量のうち11号小牧線の渋滞量が約39%を占め、最大である。これは、国道41号の渋滞の影響を受け、小牧北出口が渋滞したためであるが、特に、令和元年度については、NEXCO中日本が名神高速道路耐震補強工事のために国道41号を常時１車線規制した影響もあり、渋滞量が増加したものである。また、都心環状線の渋滞量は、平成25年度の全線開通以降、都心環状線への流入交通量の増加とともに増加傾向であったが、令和元年度においては都心環状線リフレッシュ工事の影響やG20開催に伴う大規模な交通規制の影響、また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和２年３月頃から交通量が減少した結果、渋滞量も減少した。

なお、都心環状線では、朝方は主に７時台から丸田町JCT合流部を先頭とした渋滞が発生し、明道町JCT付近まで延伸しており、この渋滞への対策として、令和元年度に実施した都心環状線リフレッシュ工事に併せて丸田町JCT合流部の車線運用を４車線化する改良を実施した。夕方は主に16時台から錦橋出口を先頭とした渋滞が発生し、東別院付近まで延伸している。

第２節　道路情報の提供

交通情報の提供により、渋滞区間を避けた走行や日常的に渋滞が発生している時間帯をずらした走行をお客様に働きかけることにより、交通の集中を軽減させて渋滞緩和を図っている。

１．道路情報板の設置

(1)　文字情報板

名古屋高速道路では、当初は高速道路本線出口分岐点とJCT渡り線分岐点の約400m手前に10文字１行（JCT渡り線分岐点は10文字２行）の電球式道路情報板を設置して、渋滞、事故等のお客様への情報提供を手動入力により行っていた。

その後、交通量の飛躍的な増大とともに渋滞が日常化してきた平成８年から、お客様に最適な経路や所要時間の提供をするため、入口情報板（写真7-2-1参照）や料金所情報板（写真7-2-2参照）を設置した。併せて情報入力を自動化するとともに、電光方法を電球式からLED（発光ダイオード・Light Emitting Diode）式に改良し、省エネルギー化を図っている。

なお、料金所情報板は、入口情報板からの距離が近く、効率的な情報提供を考慮した場合の優先順位が低いことから、平成26年度に更新時期に合わせて順次廃止する方針となった。

また、路線番号と渋滞通過時間が表示可能な大型マルチカラー（７色）の新型情報板は、平成29年３月に１号楠線･５号万場線において更新工事が完了、その後、都心環状線をはじめ、３号大高線、11号小牧線において、更新工事を順次進めてきた。令和６年度までに名古屋高速道路のすべての道路情報板の更新を目標とする。

名古屋高速道路における文字情報板の種類と設置数量等は、表7-2-1に示すとおりである。



写真7-2-1　入口情報板（マルチカラー化後）



写真7-2-2　料金所情報板（設置当初の状況）

■ 表7-2-1　文字情報板の種類と設置数量等

提供装置	設置数量等
入口情報板	設置数：59基（７文字２行）、13基（９文字２行）、２基（14文字１行） 全入口（一部近傍街路上も有り）
料金情報板	設置数：23基（５文字２行）、１基（14文字２段） 入口・本線料金所
本線情報板	設置数：５基（14文字２行）、11基（18文字２行） 本線分岐手前
出口情報板	設置数：28基（14文字１行）、２基（14文字２行）、１基（７文字２行+シンボル）、１基（14文字２行） 出口分岐手前

注）令和２年度末現在

(2)　所要時間表示板

平成17年２月に中部国際空港（セントレア）が開港したことに伴い、同年６月より、知多半島道路の所要時間も含めた中部国際空港までの所要時間を表す表示板（写真7-2-3参照）を５箇所（黒川、春岡、堀田、笠寺、鳥森）に設置した。

また、11号小牧線については、小牧北出口で慢性的に発生する渋滞による渋滞末尾の追突事故防止対策として、平成21年１月に小牧北出口までの所要時間表示板を３箇所、渋滞末尾表示板（写真7-2-4参照）を２箇所設置した。



写真7-2-3　中部国際空港までの所要時間表示板



写真7-2-4　渋滞末尾表示板

平成27年３月には高速道路ネットワークを有効活用し、事故や渋滞を避け目的地までより速やかに到着できるルート選択をサポートするため、経路分岐手前（都心環状線明道町JCT手前及び都心環状線鶴舞南JCT手前）において、道路情報板で所要時間情報の提供をスタートするとともに、伊勢湾岸自動車道の名古屋南JCT手前及び東海JCT手前においても道路情報板で所要時間情報の提供を始めた。

(3)　図形情報板

図形情報板は、広い範囲の通行止めや事故・渋滞などの交通情報を大型図形により一目でわかるように情報提供しているもので、これによりお客様が経路を適切に判断することが可能となる。

平成７年９月の都心環状線の全線開通時に、都心環状線へ向かう放射路線（１号楠線、３号大高線及び５号万場線）の上り方向に初めて設置した（写真7-2-5参照）が、カーナビ等の利用率の向上やお客様の行動変化に影響するような活用がされにくかったことから、追突事故対策で設置されている黒川を残して、それ以外は平成27年に廃止の方針が示され、順次撤去を行った。

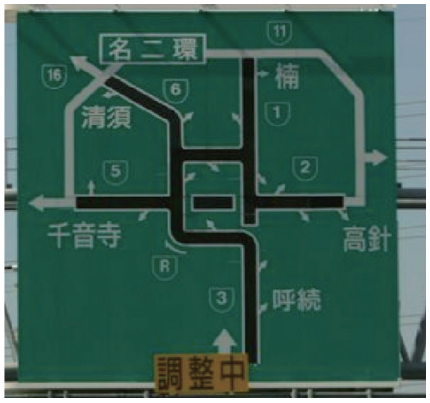


写真7-2-5　図形情報板（設置当時の状況）

(4)　街路情報板

街路情報板は、料金所入口手前に設置する入口情報板だけでは視認しにくい箇所におけるお客様サービスの向上のため、平成20年６月に初めて設置した。設置箇所は、都心環状線及び放射状路線の都心方向の入口（堀田、丸の内、東新町、黒川、名駅、小牧北、高針、千音寺の料金所入口）付近である（写真7-2-6参照）。



写真7-2-6　街路情報板

２．ハイウェイテレホンと携帯電話・スマートフォンサイト

道路の渋滞状況や事故情報など刻々と変化する道路交通情報の最新情報をより的確に提供するため、平成12年12月から『名古屋高速ハイウェイテレホン』により５分ごとに更新して24時間自動音声で路線別

に提供している。

また、平成19年12月からは『名古屋高速携帯電話サイト』による情報提供も行い、渋滞箇所や渋滞長、所要時間などの交通情報を携帯電話・スマートフォンの画面でも見ることができる。

３．路側放送

より詳細かつ最新の交通情報を提供するため、３号大高線（大高～星崎）上り、11号小牧線（小牧～小牧南）上り、２号東山線（高針～東山換気所）上りの３区間において、カーラジオ（AM1620kHz）を通じた路側放送を実施している（表7-2-2、写真7-2-7参照）。

■ 表7-2-2　路側放送区間と開始時期

路側放送区間	開始時期
３号大高線上り	平成８年６月
11号小牧線上り	平成13年10月
２号東山線上り	平成15年３月



写真7-2-7　路側放送の案内標識

路側放送は、音声のみであるため運転操作に支障をきたす恐れがないことや、ある程度の情報提供時間が確保できることが利点である。そこで、アンテナとしての役割を果たす漏洩同軸ケーブルを高速道路の高欄上等に約2,000m設置し、この区間を通過する間に１分程度の交通情報を２回繰り返して聴けるようになっている。

４．日本道路交通情報センターを介する情報提供

名古屋高速道路の交通情報は第１期開通当初より、（公財）日本道路交通情報センター（JARTIC）を介し各メディアにより提供されている。

なお、日本道路交通情報センターは各管理機関等の交通管制システムとオンラインで結び、時々刻々と変化する道路交通情報を収集するとともに、道路利用者にテレビ、ラジオやインターネット、カーナビ等の各種メディアにより、リアルタイムで情報を提供する機関である（図7-2-1参照）。

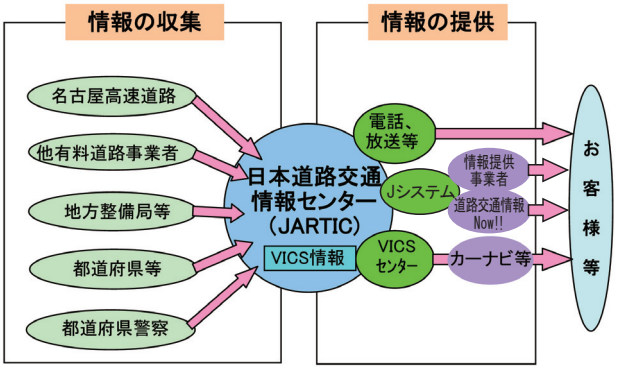


図7-2-1　日本道路交通情報センターを介する情報提供

５．ETC2.0による情報提供

平成31年３月にETC2.0情報提供サービスが一部開始され、令和元年９月に名古屋高速道路全線にわたって開始された。

ETC2.0による渋滞回避支援として、令和２年７月から渋滞発生箇所等の出口及びJCT手前の４箇所（山王JCT、錦橋出口、一宮IC分岐、小牧IC分岐）で撮影した交通状況の静止画の提供を開始した。また、同年８月から、全国初の取組みとして、名古屋高速道路に近接するビルの屋上（明道町JCT、丸田町JCT、鶴舞南JCT）に設置したカメラからの静止画の配信を開始した。

第３節　ETC等による渋滞対策

１．ETC導入前の対策

平成16年のETC導入前の名古屋高速道路は、交通量に対し相対的に料金所の処理能力が不足しており、料金所において渋滞が生じている状態であった。このため、混雑している集約料金所等を対象に縦列ブースの設置や料金所ブースの増設を行い渋滞の解消を図った。

料金所ブースの設置数については、当初１台当たりの料金収受時間を首都高速道路での実績を参考に5.5秒/台（650台/時）と想定して決定したが、平成７年に調査を行った結果、実際にかかった時間の平均が約７秒/台（510台/時）であり、実態と想定に差があることが判明した。このため、混雑している本線集約料金所等の処理能力を増加させるためのブースの増設等を行い、渋滞の解消を図ることとした。

(1)　縦列ブースの追加

縦列ブースは料金所の既設ブースの後方に簡易な料金収受ブースを縦列に追加し、ピーク時に２台同時に料金を収受するもので、楠、星崎、千音寺の本線集約料金所と東新町入口料金所に、平成５年から８年にかけて追加した。朝夕のピーク時間帯だけ２台同時に料金収受したが、これにより料金所１車線当たりの処理台数を20 ～ 30％増加でき、料金所渋滞の解消を図った。

なお、現在は縦列収受を行っていない。

(2)　料金所ブースの増設

縦列ブースを追加しても渋滞が解消できなかった料金所については、料金収受用の車線とブースを増設し、料金所における渋滞の解消を図った。

１）　楠料金所

11号小牧線開通に伴う交通量の増加により、縦列ブース化した本線料金所でもピーク時には激しい渋滞が恒常的に発生した。このため、楠入口の斜路の線形の改良及び拡幅を行い、楠入口専用の料金所を平成14年11月に設置した。

本線集約料金所については、１車線を楠入口利用車の通過車線に、残りを本線専用車線として運用した。工事前の６車線10ブースが、７車線11ブースに増加した（図7-3-1参照）。

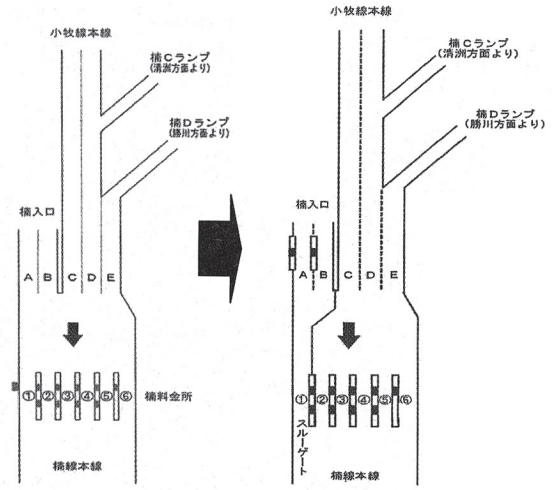


図7-3-1　楠料金所のブースの増設

なお、工事前後の交通量、渋滞回数を調査した結果、日平均交通量約1,000台の増加にもかかわらず、料金所の渋滞回数は約３分の２に減少した。

２）　星崎料金所

平成14年に都市計画変更手続を行い、平成16年12月に延長300m、最大幅約11mの拡幅を行い、２車線・２ブースを増設した（図7-3-2参照）。

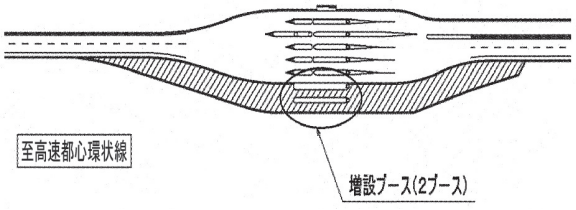


図7-3-2　星崎料金所の増設

これにより、料金収受能力が拡幅前の3,400台/時（星崎入口を含む）から4,400台/時に増加し、朝夕ピーク時の料金所を先頭とする渋滞は解消した。

２．ETCの導入

公社では、管理コストの縮減を兼ね料金所渋滞の解消等を図るため、平成12年９月にETC整備事業を整備計画に組み入れ、平成14年度からETC中央設備の整備と料金所におけるETC端末設備の整備に着手した。

平成16年３月１日から10箇所の料金所（本線集約料金所６箇所、一般料金所４箇所）で運用を開始し、同年10月には堀の内料金所を除く全料金所においてETCの運用を開始した。

なお、堀の内料金所については、平成22年３月に料金自動収受機と併設してETCを設置した。ETC（ICCRを含む）の利用率は、令和２年段階では93%台で、現在では料金所における渋滞はほぼ解消している。

３．ETC導入後の対策

(1)　車線数の増加

都心環状線では、４号東海線の開通以前は東別院入口の合流が３車線の本線に合流してすぐの山王JCT北渡り連絡路で２車線カーブとなっていることがボトルネックになり、慢性的な渋滞が発生していた。

この対策として、北渡り連絡路の延長約340mを最大3.75m拡幅して、車線数を２車線から３車線に増加させることにより渋滞の解消を図った（図7-3-3参照）。拡幅に伴う都市計画変更手続を経て、平成19年８月に完成した。これにより、朝夕のピーク時に発生していた山王JCTを先頭とする渋滞はほぼ解消した。

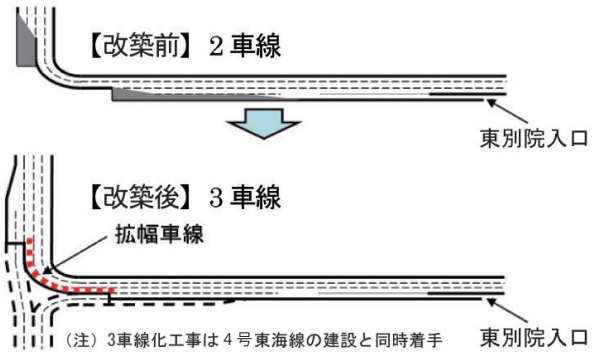


図7-3-3　山王JCT北渡り連絡路の３車線化の改築

(2)　入口加速車線の延長

１）　調査研究委員会の提言

ETC利用率が高くなった平成17年以降は、名古屋高速道路の渋滞ポイントが３号大高線と都心環状線へと変化してきた。こうした渋滞の対応方策を検討するために、平成18年10月に学識経験者を中心とした「名古屋高速道路の交通マネジメントに関する調査研究委員会」（委員長松井寛名城大学教授・名古屋工業大学名誉教授）を設置し、平成19年11月に「名古屋高速道路都心環状線・大高線の渋滞対策に関する提言」を得た。

提言では、都心周辺と名古屋市南部方面を連絡する需要の高まりとともに３号大高線の交通量が増え、高辻入口、堀田入口から合流する車の影響によりこの付近を先頭とする渋滞が生じているとして、「この両入口の合流車線長を延伸することにより、合流する車が本線の交通流に与える影響をできるだけ小さくさせて渋滞緩和を図る」という方向性が示された。

２）　入口加速車線の延長

高辻入口と堀田入口の間は、上下線分離構造となっていることから、分離による空間を利用して車道の拡幅工事を行い、合流長の延長（上り下り計205m）を平成23年10月に完成した（図7-3-4参照）。

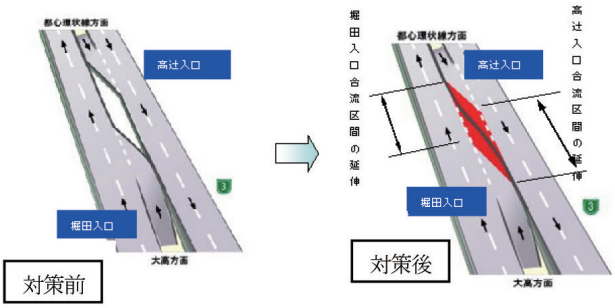


図7-3-4　堀田・高辻合流区間延伸工事

（3）　高速都心環状線の対策

１）　調査研究委員会の提言

前述した名古屋高速道路の交通マネジメントに関する調査研究委員会において、「高速都心環状線は、６号清須線、４号東海線の開通などにより、将来、交通量が増加し、丸田町JCTに加えて明道町JCT、新洲崎JCT、鶴舞南JCTなどが渋滞ポイントに加わると見込まれることから、交通量の少ない２号東山線を活用する」という渋滞対策案が平成19年11月に提言として取りまとめられ、公社に提出された。

なお、３号大高線の対策を含め提言された渋滞対策案の概要は、図7-3-5に示すとおりである。



図7-3-5　都心環状線等の渋滞対策案の概要

２）　具体化に向けた調整

提言を受け、平成20年６月に公社の運営会議において「都心環状線の渋滞対策（案）」を示した。

しかし、関係機関との調整を進めるうちに、平成20年９月のリーマンショックによる世界的な景気後退を受けた厳しい経済状況下で利用交通量が減少し渋滞も減少したことから、渋滞対策の緊急性はやや後退することとなった。

また、国による将来交通量が見直されたため、公社においても将来交通量を見直した結果、将来交通量は８％程度減少するものと見込まれ、渋滞が発生すると見込まれる箇所も都心環状線では従来の８箇所から丸田町JCT部の１箇所のみに減少するものと想定された。

こうしたことから、平成23年３月に開通した名二環（高針JCT ～名古屋南JCT）の開通後の交通量や渋滞の発生状況等を踏まえ、全線開通後の利用増による渋滞の深刻化の前に対策を講ずるよう、今後関係機関との調整をさらに進めていくこととなった。

第４節　料金施策による渋滞対策

１．ETC迂回乗り継ぎ

「ETC迂回乗り継ぎ」は、「ETC無線通行により吹上東出口を出て吹上東入口に15分以内で乗り継いだ場合には１回の通行とみなす」制度で、平成17年２月11日から開始した。これにより、１号楠線から５号万場線へ向かう場合や５号万場線から３号大高線へ向かう場合等に渋滞区間を迂回した走行が可能となった。（図7-4-1参照）

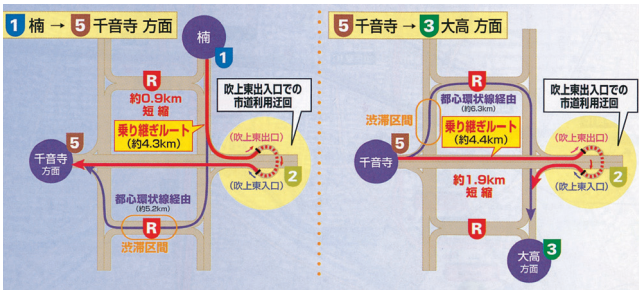


図7-4-1　ETC迂回乗り継ぎ

２．ETC夜間割引・ETC端末特定区間割引

交通量が比較的少ない夜間の時間帯や特定区間の利用を促進することにより、交通の集中を軽減させ渋滞緩和を図っていた。

「ETC夜間割引」は、「ETC無線通行車を対象に、午後10時～午前０時は全車種10%の割引、午前０時～午前６時は全車種20%の割引をする」制度で、平成18年11月から開始した。

また、「ETC端末特定区間割引」は、「各放射状路線の端末特定区間（図7-4-2参照）において、ETC無線通行車を対象に、普通車200円（大型車400円）の割引を行う」制度で、平成18年２月から開始した。

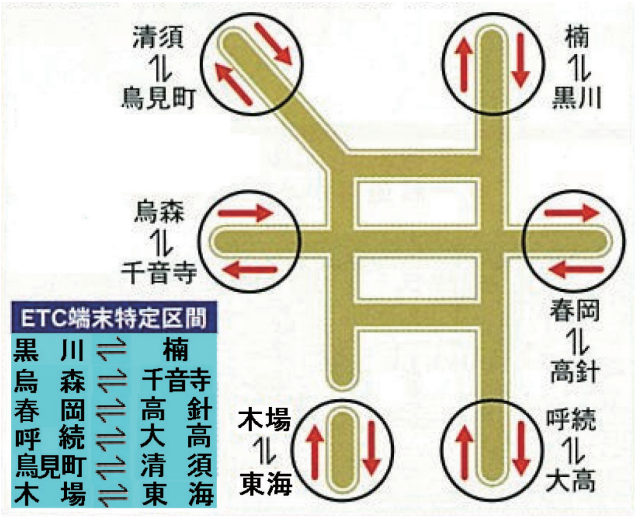


図7-4-2　ETC端末特定区間の割引

これらの割引制度については、名古屋高速・東名阪社会実験協議会による社会実験を行った結果、一般道路からの交通転換効果が認められたことから、社会実験終了後に本格的に導入した。

なお、令和３年５月１日の新料金体系への移行に伴い、ETC夜間割引は中型車以上へと見直し、ETC端末特定区間割引は廃止された。

第５節　社会実験

１．名古屋高速・東名阪社会実験協議会による社会実験（平成16年10月～ 19年12月）

(1)　目　的

名古屋市周辺部では、朝夕のラッシュ時に著しい渋滞が発生しているが、特に名古屋市境付近の一般国道１号、41号、302号、153号などで顕著である。このため、これらの区間に近接する名古屋高速道路及び東名阪自動車道（名古屋IC ～高針JCT）の料金を実験的に割引き、一般道路から有料道路への交通転換を図ることにより、一般道路の渋滞緩和、交通安全及び沿道環境の改善を確認することとした。

また、名古屋都市圏における一般国道41号などの幹線道路の沿線では、道路交通騒音が騒音規制法の要請限度あるいは騒音に係る環境基準を超過している状況から、特に良好な環境が望まれる夜間の時間帯において名古屋高速道路の料金を実験的に割引くことによって、一般道路通行車両の高速道路への交通転換を調査検討することとした。

(2)　内　容

名古屋高速道路及び東名阪自動車道を対象として、ETC無線通行車を対象とした（１）の目的の社会実験を平成16年10月から19年12月まで実施した。その効果と影響を調査検証する組織として､「名古屋高速･東名阪（名古屋～高針）社会実験協議会」が中部地方整備局、愛知県、名古屋市、日本道路公団及び公社により平成16年７月に設立された。

その社会実験の概要は図7-5-1と表7-5-1に示すとおりである。

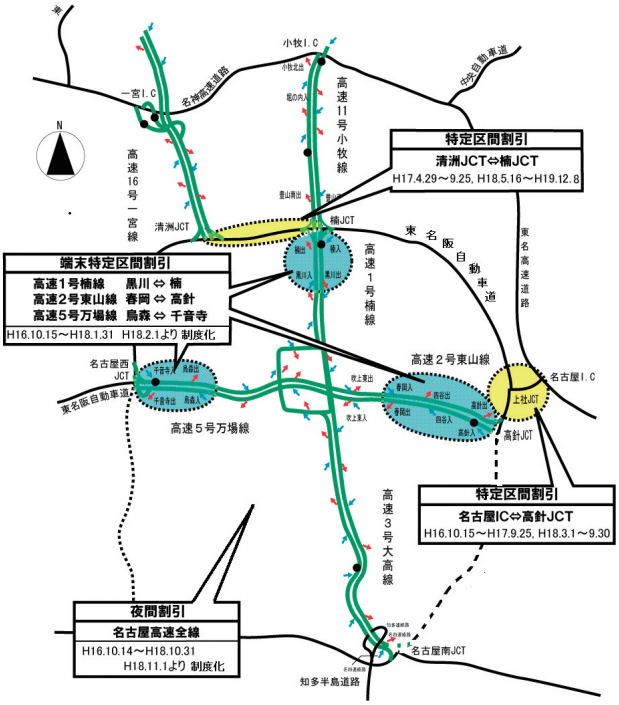


図7-5-1　社会実験概要図

■ 表7-5-1　社会実験の概要

		名古屋高速道路		東名阪自動車道	
		端末特定区間割引	夜間割引	特定区間割引（名古屋IC～高針JCT）	特定区間割引（清洲JCT～楠JCT）
実施区間		●1号楠線 黒川出入口⇔楠JCT、楠出入口 ●2号東山線 春岡出入口⇔高針JCT、高針出入口 ●5号万場線 鳥森出入口⇔名古屋西JCT、千音寺入口	●名古屋高速全般	●名古屋IC⇔高針JCT※ ※東名⇒東名阪⇒名高速又は名高速⇒東名阪⇒東名の3線連続利用するETC無線通行車	清洲JCT⇔楠JCT※ ※東名阪の清洲JCT第一料金所又は楠JCT第二料金所を通過するETC無線通行車（H17.4.29～H17.9.25） ※名高速一宮線⇒東名阪⇒名高速楠線又は名高速楠線・小牧線⇒東名阪⇒名高速一宮線を3線連続利用するETC無線通行車（H18.5.15～H19.12.8）
対象		ETC無線通行車			
平成16年度	10	●10/15・・・20%割引	●10/1422時～ 22～24時・・・10%割引 0～5時・・・20%割引 5～6時・・・10%割引	●10/15・・・20%割引	
	11				
	12	●12/1・・・30%割引		●12/1・・・30%割引	
	1				
	2				
	3				
平成17年度	4				●4/29～ 普通車・大型車 30%割引
	5				
	6				
	7				
	8				
	9		～9/26 6時 ●9/26 22時～ 22～24時・・・10%割引 0～6時・・・20%割引	～9/25	～9/25
	10				
	11				
	12				
	1	～1/31			
	2	◎2/1～制度化			
	3			●3/1～・・・30%割引	
平成18年度	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9			～9/30	
	10		～10/31		
	11		◎11/1～制度化		
	12				●5/16～ 普通車・大型車 30%割引
	12				
	3				
平成19年度	4				
	5				
	6				
	7				
	8				
	9				
	10				
	11				
	12				～12/8 （名高速清須線開通の前日まで）

(3)　効　果

社会実験の効果として、例えば、実験前（平成16年10月）と実験中（平成17年11月）との渋滞長を比較すると、２号東山線春岡～高針間の並行区間である県道名古屋長久手線の末盛通２丁目交差点では、朝方のピーク時東行き渋滞長が810mから50mに、夕方のピーク時西行き渋滞長が460mから50mに減少した。

なお、公社が実施した「端末特定区間割引」と「夜間割引」については、平成18年２月１日と同年11月１日に制度化した。その後、令和３年５月１日の新料金体系への移行に伴い「端末特定区間割引」は廃止、「夜間割引」は中型車以上へと見直された。

２．時間帯割引社会実験（平成20年１～７月）

(1)　目　的

平成19年12月の６号清須線開通後交通の集中により、平日に渋滞が拡大する傾向がみられたことから、渋滞前後の比較的空いている時間帯に交通を誘導する料金施策の効果を検証するため、時間帯割引の社会実験を表7-5-2に示すとおり公社単独で実施した。

■ 表7-5-2　時間帯割引社会実験の内容

実施期間	平成20年１月15日から平成20年７月31日まで（約６箇月間）
対象日	月曜日～金曜日の平日
対象路線	名古屋高速道路全線
対象車	ETC無線通行車（普通車、大型車）
割引対象時間	20時～ 22時　　10％割引
割引率	６時～ ６時30分　20％割引

(2)　効　果

実験前（平成19年12月10日～平成20年１月11日）と実験期間中（平成20年１月15日～ ７月31日）の割引時間帯別の利用比率を比較すると、６時から６時30分の時間帯は約0.2％増、20時から22時の時間帯は約0.3％増と微増傾向をともに示したが、大きな交通転換効果は認められなかった。

３．平日昼間時間帯割引の拡大に係る社会実験（平成23年７月～平成25年12月）

時間帯割引による利用促進とオフピーク時間帯への誘導による渋滞緩和を目的とした社会実験を公社単独で表7-5-3に示すとおり行った。

■ 表7-5-3　平日昼間時間帯割引社会実験の内容

実施期間	平成23年７月１日から平成25年12月31日まで（約２年６箇月間）
対象日	月曜日～金曜日の平日
対象路線	名古屋高速道路全線
対象車	ETC無線通行車（普通車、大型車）
割引対象時間	６時～ ７時、13時～ 16時
割引率	15％割引

４．社会実験・企画割引等の最近の動向

１）　名古屋高速道路の全線開通に伴う「東海線記念割引」

名古屋高速道路では平成25年11月23日の全線開通を記念して、平成25年12月21日から平成26年３月30日までの約３箇月間の土、日、祝日及び年末年始について、４号東海線の入口料金所（８箇所）を対象に通行料金を半額とする企画割引を実施した。

■ 表7-5-4　東海線記念割引の内容

実施期間	平成25年12月21日から平成26年３月30日まで（約３箇月間）
対象日	土日祝日（年末年始も含む）
対象路線	４号東海線入口からの利用
対象車	ETC無線通行車（普通車、大型車）
割引対象時間	終日
割引率	50％割引（普通車380円、大型車750円）

２）　ETC特定区間割引社会実験

平成26年７月１日から平成27年６月30日まで、新たに特定区間を設け、入口・出口ともその区間内をご利用されたお客様に対し、料金の割引を行うETC特定区間割引社会実験を実施した。対象区間は１号楠線、２号東山線、３号大高線、４号東海線、５号万場線、６号清須線における特定の６区間で、ETC無線通行車に限定し、普通車100円、大型車200円の割引を行った。

実験期間中のETC車の名古屋線交通量は約19万

台/日であり、そのうち約20%（約4.0万台/日）が特定区間を利用していた。特定区間割引利用者のうち出入口を変えて行動変化したお客様の割合は約6.1%であり、ETC特定区間割引による行動変容が見られた。

■ 表7-5-5　ETC特定区間割引社会実験の内容

実施期間	平成26年７月１日から平成27年６月30日まで（約１年間）
対象日	終日
対象区間	１～６号の特定６区間（楠J・楠～東新町・東片端等）
対象車	ETC無線通行車（普通車、大型車）
割引対象時間	終日
割引額	普通車100円、大型車200円引

３）　Nagoya Expressway Pass

平成27年度には、Nagoya Expressway Pass（NEP）の販売を開始した。NEPとは、NEXCO中日本が実施しているCentral Nippon Expressway Pass（CEP）のオプションサービスで、日本国以外のパスポートを持っている方、外国に永住権を持っている日本人が、定額で名古屋高速道路を乗り放題で利用できる訪日外国人向けの企画割引である。

例えば、連続する２～７日間では、名古屋高速道路全線を1,530円で利用できる。ただし、新型コロナウイルス感染拡大防止によるCEPの新規申込み受付休止に伴い、令和２年４月よりNEPも申込み受付は休止されている（令和４年１月時点）。

■ 表7-5-6　Nagoya Expressway Passの内容

実施期間	平成28年２月１日から	
対象利用者	日本国以外のパスポートを持つ方、外国に永住権を持つ日本人	
対象車	レンタカー会社が提供するETC無線通行普通車	
	（～R1.9）	（R1.10～）
金額（２~７days）	1,500円	1,530円
金額（８~14days）	2,000円	2,040円



名古屋高速道路公社に勤務して

前副理事長　平　井　節　生
(平成29年４月１日～令和元年６月29日在任)

はじめに

筆者は、平成29年４月から令和元年６月まで、副理事長として名古屋高速道路公社に勤務していた。ここでは、本勤務を通じて印象に残ったことを脈略もなく書き留めさせていただいた。

名古屋の印象

仕事でもプライベートでも、私にとって名古屋は殆どなじみがない地域であった。赴任しての印象は、とにかく街の骨格が立派で、広々していること、東京のように都心部に入って来たときに、くしゃくしゃっとした印象を与えることがない。加えて名古屋高速道路（以下、名高速）はハイライズで立派で、この街と同様に伸び伸びとしている印象であった。

リニア中央新幹線対応の都心アクセス関連事業

私が赴任した時点では、都心アクセス関連事業の概要が既に公表されており、いよいよ都市計画決定などの手続きと事業化を行わなければならないという段階であった。しかし、その時点の計画では、名古屋駅から中部国際空港に向かおうとすると、都心環状線の北側を半周しなければならない現状が改善されていなかった。そこで、丸田町のジャンクションに南渡り線を追加する提案をした。これにより新洲崎のランプから東山線を東進した上で直接南方向に向かうことが出来る。その時点で言い出そうかどうか迷ったが、理事長以下、職員が賛同してくれたので、公社として提案していくことになった。その後、もともと都心環状線が一方通行なのだからその位の遠回りは仕方がない等の反対意見にあったが、こと国際空港へのアクセスに関しては、数キロ・数分の違いにこだわるべきであると思った。公社職員は屈することなくコンセプトを貫いてくれ、その結果、令和３年１月には南渡り線を含めた都市計画が決定されたことは、私としては歓喜に耐えない。

対距離制料金

令和３年５月に実現した対距離制料金は、私の赴任時点では、首都圏、近畿圏でそういう方向性が出されていただけで、何も具体的なことは決まっていなかった。もともと料金が高すぎるという風評がある名高速だが、それを払しょくしつつ対距離制に移行するということと、近い将来に行うべき事業をある程度見据えておくというのがこの移行作業の肝要な点であったが、どちらも私には難しすぎる仕事であった。近い将来の事業としては名岐道路の延伸を考えたが、現在の路線の整備がどのように決まった

のか、その時点での将来構想はどうであったのか、いろいろ古い資料をめくってみたが限界があり、昭和50年代に携わった方々（既に80代の方々が大半であったが）にお話しを伺いにいった。内容は控えるが、先輩諸氏のお話から、当時の人々の情熱や、名岐道路で語られている風評が真実でない部分などが浮き彫りになり、大変ありがたかった。

名古屋の街路・名高速の歴史

冒頭に書いた名古屋の印象から、名古屋の都市整備の歴史を勉強したいという気持ちになった。名古屋都市センターなどで史料をめくっているうちに気が付いたのは驚くべき史実の数々であった。名古屋の道路の骨格は既に大正15年の都市計画に描かれていたこと、そのブレインであった石川栄耀を名古屋市民は温かく迎えていたこと、100m道路を擁する戦災復興計画は、当時の名古屋市幹部の情熱と素早い実行により､他都市が余儀なくされたドッジラインによる縮小をほぼ免れていたこと等である。特に、戦前までの名古屋の都市整備は、大災害による破壊からの復興という契機がないのに、新時代へ適応するべく官・民で自発的に都市を改造していったという点に偉大さを感じる。

逆に、名高速の計画の立ち上がりは首都高や阪高に対して約10年遅れてしまった。そのために、交通公害問題がピークに達していた昭和40年代に事業を立ち上げなければならなかった。その生みの苦しみは、名高速公社内に語り継がれている。

こうした名古屋の街路・名高速をめぐる歴史を、非常勤講師を勤めていた名古屋大学等で得意になって講義したが、学生たちの反応はそれほどでもなかった。

おわりに

現在の名古屋圏の経済はかつてないほど広域化しているが、名高速はその要として重要性を増すであろう。名古屋高速道路公社の益々の発展を祈念する次第である。

第2部

第8章

交通安全対策とITSの推進

第１節　交通安全対策
第２節　ITSの推進

第１節　交通安全対策

１．交通事故の現状

(1)　交通事故件数

名古屋高速道路における交通事故件数の推移は図8-1-1に示すとおり、交通量は増加傾向、交通事故は年間900件前後で横ばいの状況であったが、令和２年３月より新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う全国的な自粛要請により、例年に比べ交通量、事故件数ともに大幅に減少している。

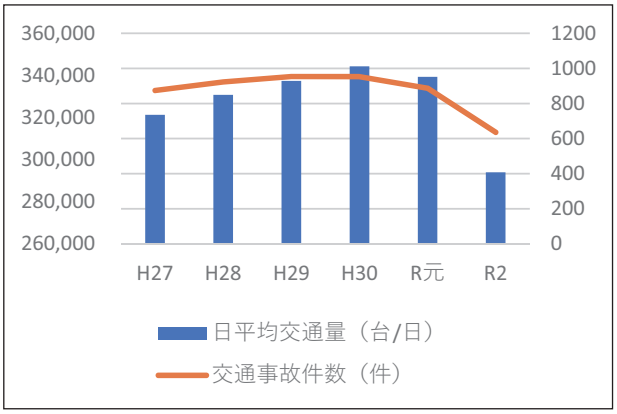


図8-1-1　名古屋高速道路における年度別事故件数の推移

(2)　死傷事故率

名古屋高速道路における年度別の死傷事故率(注)の推移は、図8-1-2に示すとおり、近年は平均６件/億台kmで、交通量の増加とともに上昇傾向であったが、令和２年３月より新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う全国的な自粛要請により、交通量が大幅に減少すると死傷事故率も3.8件/億台kmまで減少している。

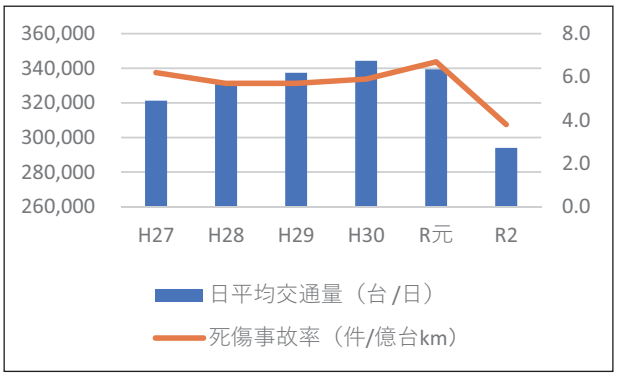


図8-1-2　名古屋高速道路における年度別の死傷事故率の推移

平成27年度時点での名古屋高速道路の死傷事故率が6.2件/億台kmであるのに対して同年の名古屋市内幹線道路の平均は14.8件/億台kmで、名古屋高速道路の死傷事故率は20分の１以下である。このように高速道路は平面道路と比較すれば死傷事故率は低いと言えるが、死傷事故率の多寡にかかわらず、お客様の安全の確保は公社にとって重要な課題である。

近年、名古屋高速道路の一日の利用台数は約30万台を超えており、一度事故が発生すると直接的な人的・物的被害だけでなく、事故による交通渋滞が発生し、その影響は極めて大きい。このため公社では、お客様の安全の確保と交通の円滑を維持するため、道路の特徴に応じたさまざまな対策を講じている。

（注）死傷事故率は、１万台の車が１万km走行した場合に起こる死傷事故件数

(3)　交通事故形態

名古屋高速道路における最近の交通事故の形態は、車両相互事故である追突事故、多重追突事故及び車両（接触・衝突）事故が事故件数全体の約７割を占めている。ただし、令和２年度においては大幅な交通量の減少により、車両相互事故の割合は約６割にとどまった（図8-1-3参照）。

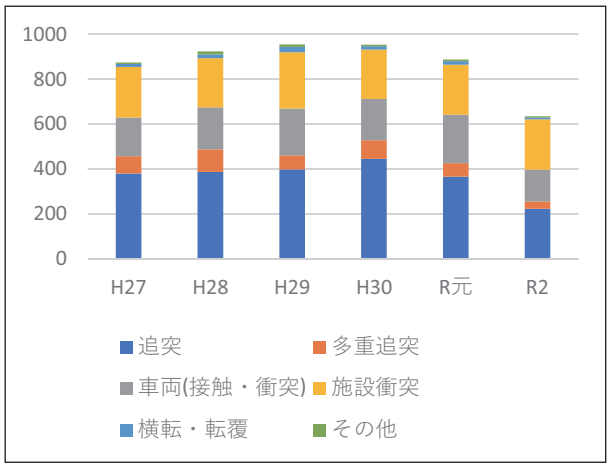


図8-1-3　名古屋高速道路における年度別の事故形態別事故件数

また、道路形態別にみると、近年では本線区間での事故件数が全体の約６割、次いでカーブ区間における事故が約２割、料金所付近における事故が約１割を占めている（図8-1-4参照）。しかし、令和２年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う全国的な自粛要請による交通量の減少により、本線区間での事故件数の割合が例年に比べ減少した。一方で、カーブ区間における事故件数の割合は増加した（図8-1-5参照）。

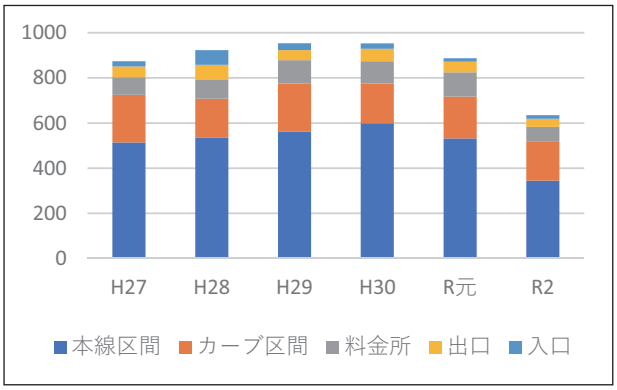


図8-1-4　名古屋高速道路における年度別の道路形態別事故件数

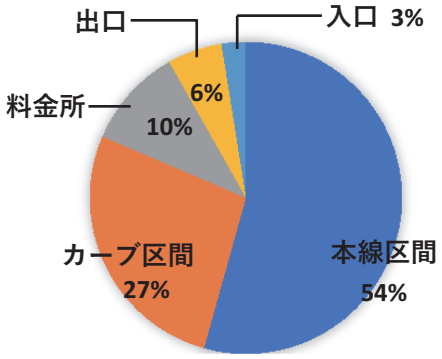


図8-1-5　道路形態別事故比率（令和２年度）

２．交通安全対策

公社では、交通事故件数が全体の約３割を占めるカーブ区間と料金所付近の合流部などを中心に交通安全対策を進めている。

(1)　カーブ区間の対策

カーブ区間の交通事故は重大事故につながるケースが多く、高架下への積載物の落下事故による第三者損害が生ずる恐れもある。

カーブ区間の交通事故は、スピードの出し過ぎが主な原因となっている。このため新規区間や開通後に事故が多発している箇所については交通管理者と協議を行い、それぞれの箇所に応じた規制標識、警戒標識、黄色点滅灯、カーブ誘導灯、大型の注意喚起看板の設置、滑り止めカラー舗装、路面表示（エスコートライン、減速マーク等）、高輝度反射シートの貼り付け、矢羽根マークの塗装施工等（写真8-1-1参照）さまざまな安全対策を講じている。

近年では、年間約30件を超える交通事故が発生していた高針JCT Cランプカーブにおいて、令和２年度に安全対策を検討し、減速路面標示（４段階）（写真8-1-2参照）、システムカディ延伸、注意喚起看板の設置、滑り止めカラー舗装の対策を実施した。

また、走行速度の抑制については、ラジオ広報などによる啓発活動を行うとともに、公安委員会に自動速度取締装置の設置要請などを行っている。

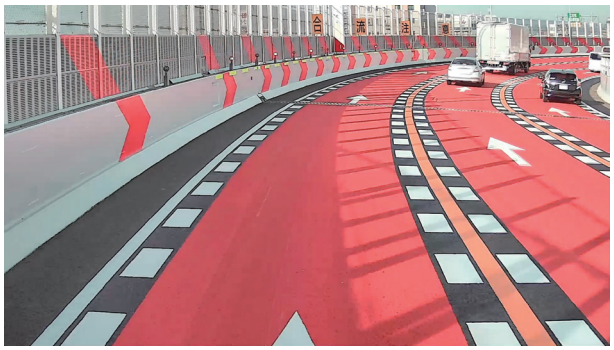


写真8-1-1　矢羽根マーク等の施工（山王JCT）



写真8-1-2　減速路面標示等の施工（高針JCT Cランプ）

（2）　料金所の対策

ETC車による料金所での交通事故は、料金所に入る時の車両相互の交錯、走行速度の減速不足やETCカード未挿入による急停車等が原因となっている。このため、料金所における対策としてETCレーンの配置位置の変更、薄層カラー舗装によるETCレーンの表示、ETCカード未挿入お知らせアンテナの増設、注意喚起看板の設置、ETCレーン誘導看板の改良等を重ねている。

また、ETCレーン内の料金収受員と通過車両との接触事故を未然に防止し、料金収受員に対する一層の安全確保を図るため、厚生労働省愛知労働局、国土交通省道路局の要請に基づき、屋上連絡階段や遠隔操作等による開閉施設（遮断機）の設置等を行った。

（3）　逆走・誤進入対策

近年、高速道路上の逆走や高速道路出入口から原付等[注]、自転車、歩行者が進入する事案が増加している。このような逆走・誤進入事案は、発生時に重大な事故に繋がる恐れが大きいことから社会的な関心も高くなっている。

名古屋高速道路でも平成27年度より本格的に対策を進めてきたが、逆走・誤進入事案の件数は、大きく減少していないのが現状である（図8-1-6参照）。そのため、引き続き現状の課題を整理し、防止対策を進める。

（注）原付等：原動機付自転車、125cc以下の二輪車

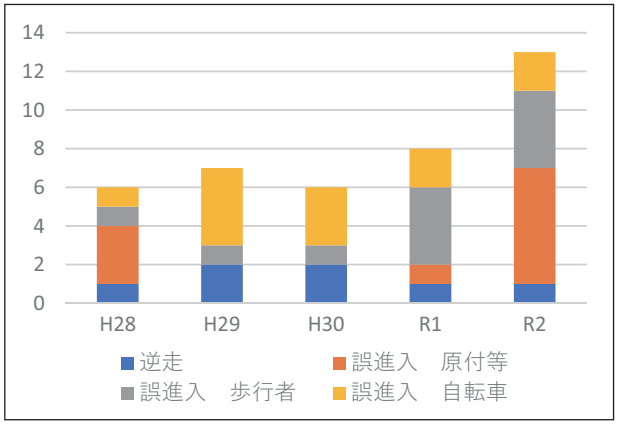


図8-1-6　名古屋高速道路における年度別の逆走・誤進入事案発生件数

現在、実施している逆走・誤進入対策は、全出口部に「進入禁止」の規制標識、出口表示、注意標識を設置している。追加対策として、出口料金所以外の全出口に進入禁止イラスト入り看板、進入禁止シート、大型矢印等の路面標示を設置している。また、過去に逆走・誤進入事案があった出入口を対象にカラー舗装や路面標示、注意喚起看板等の対策を随時実施している（写真8-1-3、4参照）。

名古屋高速道路本線合流部における逆走対策として、車両の逆走の恐れのあるすべての入口・JCTと本線合流部において、大型矢印による路面標示と壁高欄に高輝度矢印板を設置した。



写真8-1-3　路面標示とカラー舗装による誤進入対策（小牧北入口）



写真8-1-4　注意喚起看板による誤進入対策（吹上東入口）

平成27年度には、高速道路出口における逆走・誤進入対策として「お願いチラシ」による広報活動を名古屋市全区の町内会などへ行った。

また、高速道路出口からの逆走・誤進入を検知するため、「逆走検知･警告システム」を３箇所（錦橋･笠寺・吹上東）に設置し、平成29年度より試行運用を開始した。

３．死亡事故等を契機とした交通安全対策

(1)　死亡事故を契機とした対策

昭和60年に鶴舞南JCT南渡り線のカーブ区間で名古屋高速道路としては初めての死亡事故が発生した。この事故を契機に昭和61年１月、公社内部に「交通事故対策委員会」を設置し、交通安全対策を検討し、カーブ区間に大型の注意喚起看板、減速路面標示などを設置するとともに、カーブ区間の道路曲線半径が最小となる箇所には高欄上に赤色カーブ誘導灯や黄色カーブ誘導灯を設置した。

(2)　大事故を契機とした対策の強化

平成６年９月の都心環状線（錦橋出口～丸の内入口）約1.7kmの開通に伴い、明道町JCT南渡り連絡路の明道町カーブ区間の交通安全対策として、速度抑制を目的とした路面標示、視線誘導施設看板の設置などを実施した。

しかしながら、平成11年７月に明道町JCT南渡り線カーブを走行中のトレーラーが側壁に衝突し横転する事故により、木材が高架下へ落下する事故が発生し、平面道路を走行中の車両と付近の民家の両方に大きな損傷を与えた。

このため事故後直ちに路面表示の改良、標識の改良、高欄等への視線誘導塗装、落下物防止柵の設置等の緊急対策を講じ、平成11年度末までに完成させた。

さらに、平成13年には鶴舞南JCT北渡り線のカーブ区間で、高架下の平面道路に多大な影響を及ぼす落下事故が発生した。

この事故を契機に、交通管理者である警察と公社職員をメンバーとする交通事故対策検討会を開催し、事故対策箇所を都心環状線のすべてのJCT渡り線のカーブ区間を対象とする「環状線カーブ区間事故対策検討会」と名称変更し、以後、対象区間をカーブ区間に限定せずに事故対策を実施している。さらに、平成18年度からは、「名古屋高速道路交通事故対策検討会」に名称変更し現在に至っている。この検討会では、カーブ区間を中心に、交通管理者の意見を踏まえながら対策工事の内容の検討と対策後の評価を実施している。

近年では、令和元年６月に鶴舞南JCT南渡り線カーブ区間で、タンクローリーが側壁に衝突横転し、運転手が死亡した事故が発生した。事故発生後の対策として、カーブ区間とカーブ手前での赤色縞舗装、青色回転灯の設置、注意喚起看板の追加設置を行った。

なお、カーブ区間においてこれまで実施してきた交通安全対策の概要は表8-1-1のとおりである。

■ 表8-1-1　カーブ区間における交通安全対策の概要

カーブ区間名		滑り止めカラー舗装
鶴舞南JCT	北渡り	注意喚起看板設置
		壁高欄に矢羽根塗装
		路面表示の改善（急カーブ減速等）
		高輝度反射シート貼付
		滑り止めカラー舗装
	南渡り	注意喚起看板設置
		壁高欄に矢羽根塗装
		路面表示の改善（急カーブ減速等）
		高輝度反射シート貼付
		青色回転灯の設置
		滑り止めカラー舗装
山王JCT	北渡り	注意喚起看板設置
		壁高欄に矢羽根塗装
		路面表示の改善（エスコートライン、減速マーク等）
		滑り止めカラー舗装
	南渡り	壁高欄に矢羽根塗装
		路面表示（エスコートライン、減速マーク等）
		滑り止めカラー舗装
新洲崎JCT	北渡り	路面表示の改善（急カーブ減速等）
		滑り止めカラー舗装
	南渡り	路面表示の改善（エスコートライン、減速マーク等）
		矢印板施工
		高輝度反射シート貼付
		滑り止めカラー舗装
明道町JCT	南渡り	注意喚起看板設置
		壁高欄に矢羽根塗装
		路面表示の改善（急カーブ減速等）
		高輝度反射シート貼付
		青色回転灯の設置
		滑り止めカラー舗装
	北渡り	注意喚起看板設置
		壁高欄に矢羽根塗装
		路面表示の改善（左カーブ減速等）
		滑り止めカラー舗装
丸田町JCT	北渡り	減速路面標示
		滑り止めカラー舗装
	南渡り	注意喚起看板変更
		矢羽根塗装施工
		高輝度反射シート貼付
		路面表示の改善（エスコートライン、急カーブ減速等）
		滑り止めカラー舗装
高針JCT	北渡り	注意喚起看板変更
		注意喚起看板「カーブ減速」設置
		路面表示の改善（エスコートライン、急カーブ減速等）
		反射シート貼付
		壁高欄矢羽根塗装
		ジョイント部の滑り止め加工
		減速路面標示（４段階）
		システムカディ延伸
		滑り止めカラー舗装
丹後カーブ	上り	注意喚起看板設置
		路面表示の改善（エスコートライン、急カーブ減速等）
	下り	滑り止めカラー舗装
		路面表示の改善（エスコートライン、急カーブ減速等）
黄金カーブ	上り	矢羽根板施工
		路面表示の改善（急カーブ減速）
	下り	矢羽根塗装施工
		路面表示の改善（エスコートライン、急カーブ減速等）
		高輝度反射シート貼付

（3）　安全対策部会の設置

安全性や信頼性に対するお客様からのニーズの高まりを受けて平成18年度に、円滑な自動車交通の確保とともに交通安全対策を一元的に推進する組織として、「名古屋高速道路の交通マネジメントに関する調査研究委員会」を公社に設置した。平成19年度には、その下部組織として「安全対策部会」（部会長若林拓史名城大学教授）を設け、事故多発区間における事故発生原因をより正確に把握・分析した上で、交通安全対策を企画立案するとともに、交通安全対策工事の効果・分析・評価等を行っている。

（4）　近年の安全対策の状況

公社では、交通安全対策の向上を目的として、交通事故データの分析・評価、交通事故対策の効果検証を行ってきた。近年の交通安全対策の実施状況は表8-1-2のとおりである。

■ 表8-1-2　近年の交通安全対策の実施状況

年　度	路　線	実施箇所
平成27年度	都心環状線	山王JCT（北）
	６号清須線	明道町JCT（北）
平成28年度	都心環状線	丸田町JCT（南）
		東片端JCT（南）
		新洲崎JCT（北）
	１号楠線	東片端JCT（北）
	２号東山線	丸田町JCT（北）
	３号大高線	鶴舞南JCT（南）
	４号東海線	山王JCT（南）
	５号万場線	新洲崎JCT（南）
		※逆走／誤進入対策として逆走検知設備工事も実施（平成29年３月）
平成29年度	２号東山線	高針JCT（C）
		※逆走／誤進入対策として逆走検知・警告システムを試行導入（平成29年５月）
平成30年度	都心環状線	鶴舞南JCT（北）
	１号楠線	黒川出口
		楠料金所
	２号東山線	上り6.3kp ～ 6.8kp他
	３号大高線	星崎料金所
		丹後カーブ（下り）
	６号清須線	庄内通カーブ（上下）
	16号一宮線	一宮IC付近
		春日出口付近
平成31/ 令和元年度	都心環状線	東片端JCT（南）
		鶴舞南JCT（北）
		東新町入口
	１号楠線	東片端JCT（南）
		黒川出口
	２号東山線	丸田町JCT（北）
		丸田町JCT（南）
	３号大高線	鶴舞南JCT（南）
		大高入口（逆走・誤進入）
		大高出口（逆走・誤進入）
		笠寺入口合流部
	４号東海線	山王JCT（南）
	５号万場線	黄金入口（逆走・誤進入）
		黄金出口（逆走・誤進入）
	６号清須線	明道町JCT（北）
令和２年度	都心環状線	明道町JCT（南）
		山王JCT（北）
		東別院入口（逆走・誤進入）
	１号楠線	黒川入口（逆走・誤進入）
	２号東山線	高針JCT（C）
		高針入口（逆走・誤進入）
		吹上東入口（逆走・誤進入）
	３号大高線	鶴舞南JCT（南）
		丹後カーブ（下り）
		星崎入口（逆走・誤進入）
	４号東海線	山王JCT（南）
	５号万場線	新洲崎JCT（北）
		新洲崎JCT（南）
		黄金入口（逆走・誤進入）
		千音寺出口（逆走・誤進入）
	11号小牧線	小牧北入口（逆走・誤進入）

第２節　ITSの推進

１．概　要

ITS（高度道路交通システム・Intelligent Transport Systems）は、人と道路と自動車の間で情報の受発信を行うことにより、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策などのさまざまな課題を解決するためのシステムとして考えられたものであり、図8-2-1に示すような九つのサービスに分類することができる。

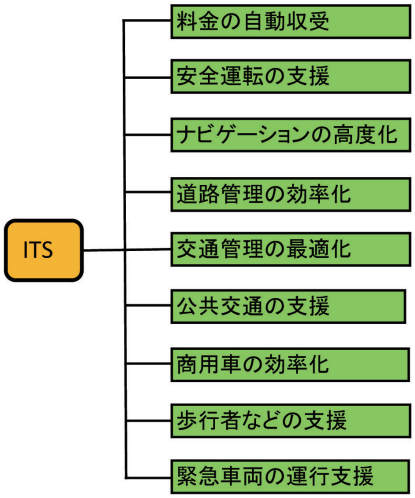


図8-2-1　ITSのサービス分類

２．ETC

ETC（自動料金収受システム・Electronic Toll Collection System）は、料金所における渋滞解消を目的として開発されたシステムである。車載器と料金所に設置した路側アンテナとの無線通信により、料金所で一時停止することなく通行料金を収受でき、狭域無線通信技術、高レベルセキュリティを確保した暗号化技術、ICカード技術等により構築されている（図8-2-2参照）。



図8-2-2　料金所におけるETCの仕組み

ETCについては、平成13年３月に日本道路公団及び首都高速道路公団において導入されて以降、全国的に整備が進み、名古屋高速道路においても、平成16年３月にETCによる料金収受サービスを10料金所14レーンで開始した。

その後、ITS世界会議の名古屋での開催に合わせて、平成16年10月には11号小牧線堀の内を除く全入口料金所（28料金所34レーン）での運用を開始した。これらにより、料金所における渋滞の解消・多様な割引料金サービスを実現し、料金収受業務に要する管理コストの削減を図った。

現在（令和３年４月１日時点）においては49料金所70レーンとなっている。

また、令和２年７月よりETC2.0において静止画配信サービスを開始した。「渋滞回避支援」として、渋滞多発箇所等の山王JCT分岐手前、錦橋出口分岐手前、一宮IC分岐手前、小牧IC分岐手前の４箇所で撮影した交通状況の静止画をETC2.0対応カーナビで確認できる。

なお、同年８月には、明道町JCT分岐手前、丸田町JCT分岐手前、鶴舞南JCT分岐手前の３箇所のビルにカメラを設置し、静止画配信サービスを提供している。

３．安全走行支援システム

11号小牧線小牧北出口については、平成13年10月の開通直後から約１kmの慢性的な渋滞が発生し、渋滞末尾での追突事故が多発していた。

このため、渋滞末尾の追突防止情報の提供と小牧北出口までの所要時間情報の提供を目的とした安全走行支援システムの整備に平成19年に着手し、平成21年１月から運用を開始した（図8-2-3参照）。

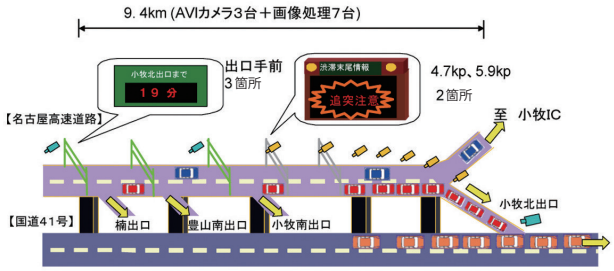


図8-2-3　安全走行支援システム

①画像センサによる渋滞の検出

広範囲の計測領域を有する画像センサを採用することで、時間的・空間的に連続した交通状況を正確に捉え、一時停止を繰り返す特殊な交通渋滞を把握し、情報提供を行っている。

②車両番号自動読取装置による所要時間の計測

小牧北出口の渋滞は、２車線のうち１車線に極端に偏った渋滞であるため、従来の車両感知器による算出方法では所要時間の計測が困難であった。そのため、車両番号自動読取技術（AVI：Autmatic Vehicle Identification）により、２地点間の通過時間の履歴から実際の所要時間を算出し、情報提供を行っている。

③専用サーバによるリアルタイムの情報の提供

短時間に一時停止を繰り返す特殊な交通状況の中で、情報提供をこまめに行うため、上記センサからの情報を１分周期で演算処理できる専用サーバを構築し、リアルタイムの情報提供を行っている。

４．VICS

VICS（道路交通情報通信システム：Vehicle Information and Communication System）は、FM多重放送、光ビーコン、電波ビーコンの３つのメディアで提供されており、それぞれ情報提供の対象道路、提供情報に違いはある。電波ビーコンは従来からの電波ビーコン（2.4GHz帯）とETC2.0（5.8GHz帯）の２つがあるが、従来の2.4GHz帯は令和４年３月末でサービスを停止し、ETC2.0に一本化される予定となっている。

名古屋高速道路では、平成９年４月より電波ビーコン（2.4GHz帯）を導入し、令和３年４月時点で55箇所に設置しており、サービス終了後に撤去予定である。また、平成21年３月より都心環状線の明道町JCTに国土交通省国土技術政策総合研究所の社会実験により設置されたものと都心環状線東片端JCTに公社が独自に設置したものと２箇所のITSスポットがあったが、平成29年度末の実験期間満了に伴い、令和３年度末までに順次撤去を行う予定である。

ETC2.0車載器に交通情報等のサービスを提供できるITSスポットは、令和元年９月までに名古屋高速道路全線に29箇所設置しており、「渋滞回避支援」「安全運転支援」「緊急時支援」に関する情報を提供している。

５．パトカーロケーションシステム

路線の延伸や交通量の増加とともに、事故や落下物等の発生に対して迅速な対応が求められるようになり、効率的な交通管理業務の実施が不可欠となった。

そのため平成14年７月より、パトカーロケーションシステムを導入し、道路巡回車や雪氷車両等に搭載した車載端末機器からの現在位置情報を、GPS（全地球測位システム）により把握し、交通管制室の監視モニターで確認することにより、道路管理業務及び雪氷作業の迅速な対応を図っている（図8-2-4参照）。

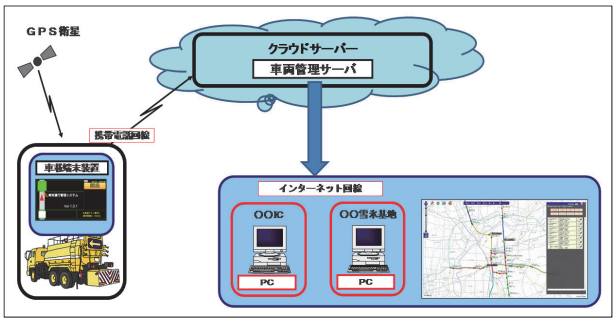


図8-2-4　パトカーロケーションシステム

発刊に寄せて

次の50年に向けて

名古屋高速道路公社副理事長　畠　中　秀　人

名古屋高速道路公社は設立50周年を迎えることができました。これまでの名古屋高速を築いてくれた皆様、ご支援いただいた皆様にあらためて感謝申し上げます。

令和の時代となってから、名古屋高速をめぐっていろいろな動きがありました。これらはいずれも名古屋高速を将来に向けて、よりよく、より使いやすいものとすることにつながっているように思われます。

名古屋都心アクセス事業については、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」に基づき、黄金・新洲崎地区、栄地区ともに都市計画及び整備計画の変更を経て都市計画事業の認可をいただいて事業着手することができました。

一宮インターチェンジ付近の渋滞解消に不可欠となる名岐道路の整備については、「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」において、名古屋高速道路公社が事業主体となることを前提とした上で、財源確保のため償還期限を延伸することが示されたところであり、関係機関における今後の議論を注視しつつ準備をしていくこととしています。

さらに現在のネットワークをより便利なものとするため、更なる利便性向上につながる取り組みの検討を始めています。

名古屋高速道路と一体となって名古屋都市圏の道路交通の骨格をなす名古屋第二環状道路が令和３年５月に全線開通しました。この開通にあわせ、これまでの均一料金制から距離に応じた対距離料金制に移行するとともに、名古屋線・尾北線の料金圏撤廃、５車種区分化、経路によらない同一料金の導入などを内容とする料金の抜本的な変更を行いました。これにより、利用者の方に、より公平で利用しやすい名古屋高速とすることを目指しています。

新型コロナウイルスについては、2020年２月に料金収受会社従業員の感染が判明し、全国の有料道路事業者のうち最初に対応することとなりました。一時は６料金所の閉鎖を行いましたが、関係の皆様に協力をいただいてETC専用での利用再開を行い、大きな混乱なく対応を終了することができました。

その後、本公社での対応を参考にして各道路事業者で新型コロナウイルスへの対応が行われました。現在、大都市圏を皮切りにして料金所のETC専用化が始まりましたが、名古屋高速での対応がすべての始まりとなっています。

このように、令和に入って、名古屋高速道路の将来に向けた動きが大きく加速しはじめたように感じます。公社としても名古屋高速を次の50年に向けてさらに発展させるよう、これからも努力してまいりますので、皆様のご支援をよろしくお願いいたします。

第2部

第9章

防災・工事安全対策と危機管理

第１節　防災対策
第２節　工事安全対策
第３節　危機管理

第１節　防災対策

１．防災体制

(1)　防災に関する法律の主な変遷

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、災害対策基本法が昭和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、同年６月、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が制定された。

また、平成23年３月に発生した東北地方を中心とする東日本大震災を受け、平成25年11月に東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に改正された。なお、東海・東南海・南海地震に関する計画や戦略についてはすべて廃止されることとなった。

直近では、平成26年11月、災害対策基本法の一部改正があり、「大規模災害時において直ちに道路啓開を進め、緊急車両の通行ルートを迅速に確保するため、道路管理者による放置車両対策の強化に係る所要の措置を講ずる」こととなった。

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、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

公社はこれまで、防災関係（法律）の改定及び地方自治体の動きに応じて、防災体制について整備・更新を行ってきた。以下にその主な内容を示す。

第１期開通当初の昭和54年に「名古屋高速道路公社災害対策要綱」を定めた。昭和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た。また、防災業務計画に基づき、要綱を改正し各部室の災害対策活動実施要領も定めた。

平成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、この要綱を廃止し、平成14年10月に新しい災害対策要綱を定めた。

平成23年３月に東日本大震災が発生した際、東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法が南海トラフ地震に関する特別措置法へ改正され、南海トラフ沿いで発生するさまざまな地震に対して、地震防災対策が推進されることとなった。その後、南海トラフ地震対策中部圏戦略会議（事務局：中部地方整備局）において平成24年３月に中部版「くしの歯作戦」が策定された。この作戦の中では、津波等によって甚大な被害を受けた地域での救援・救護を支援するための「道路啓開」を最優先で行うために、３つのステップに分け、震災後７日で人命救助、救急物資輸送のための輸送ルート確保を目標としている。この作戦をもとに、地震により甚大な被害を受けても名古屋高速道路公社事業が中断しないこと、中断しても可能な限り短い期間で機能を復旧されることを目的に、業務継続計画（BCP：地震）を平成26年４月に制定した。

平成26年11月、災害対策基本法の一部改正により、緊急時の応急対策として、放置車両等の移動に対し

て道路管理者の権限が大幅に拡充された。この改正をもとに、災害発生時に支障となる車両の移動について、「災害対策基本法に基づく車両移動に関する運用の手引き」として、実際の運用に必要となる事項を平成28年にとりまとめた。また同年に大地震に伴う津波が発生した場合の初動対応として、実施すべき交通規制、避難誘導等に関する活動に対し、迅速かつ適切に対応することを目的として、震災対応マニュアルを策定した。

これまで公社の防災業務関係の規程等をまとめると表9-1-1のとおりである。

■ 表9-1-1　防災業務関係規程等

規程等	制定年
防災業務計画	平成４年
災害対策要綱	平成14年
地震防災応急計画	平成14年
防災ハンドブック	平成18年
業務継続計画（地震）	平成26年
車両移動に関する運用の手引き	平成28年
震災対応マニュアル	平成28年

(3)　災害配備体制

公社の災害配備体制（令和２年度末現在）は表9-1-2のとおりである。

■ 表9-1-2　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し得る体制	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	公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　高速道路等が存する地域に大雨、洪水、大雪又は暴風雪に関する警報が発表された場合で必要と認めるとき	１　高速道路等に重大な災害が発生するおそれが著しく切迫していると認める場合	１　高速道路等に重大な災害が発生した場合
	２　高速道路等が存する地域に台風による暴風又は大雨に関する警報が発表された場合	２　高速道路等に相当大き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
	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	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	３　東海地震の警戒宣言が発令された場合
	４「伊勢・三河湾」に津波注意報が発表された場合で必要と認めるとき	４「伊勢・三河湾」に大津波警報が発表された場合	
	５「伊勢・三河湾」に津波警報が発表された場合	５　高速道路等が存する地域に大雨、暴風、大雪又は暴風雪に関する特別警報が発表された場合	
	６　高速道路等が存する地域に高潮又は波浪に関する特別警報が発表された場合	６　東海地震注意情報が出された場合	
	７　東海地震に関連する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。）	７　南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意又は巨大地震警戒）が発表された場合	
	８　南海トラフ地震臨時情報（調査中）が発表された場合	８　その他、理事長が必要と認めた場合	
	９　その他、理事長が必要と認めた場合		

公社は、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、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担っていることを踏まえ、災害時の円滑な対応と職員の防災意識の高揚を図ることを目的として、南海トラフ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している。防災ハンドブック中では、表9-1-3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9-1-3　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。
②	職員全てが防災業務従事職員であり、24時間公社職員である。
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	推測と事実とを混合しない。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。

２．防災施設

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。非常口のほか、地震計、非常用発電設備、防災通信施設等についても平成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。

平成29年に、南海トラフ地震をはじめとする大規模地震に対し、名古屋高速道路の災害対応力を強化する目的で、災害発生時の災害対策本部バックアップ機能の確保、防災拠点の耐震性能と電源確保、受変電施設の津波対策を実施する方針を決定した。

(1)　非常口

地震災害時の際に、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箇所、84箇所の出入口と36箇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9-1-1､2参照）。

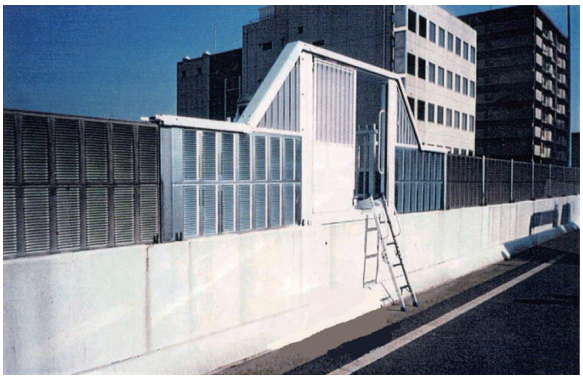


写真9-1-1　高速道路上の非常口



写真9-1-2　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箇所で避難が可能となるように６箇所の出入口のほか、23箇所の非常階段を設置している。

(2)　地震計等

１）　地震計

平成７年度から平成24年度にかけて８箇所に地震計を設置した。また、その各々の箇所に地下１m、橋脚柱下端、橋脚柱上端の３箇所ずつ配置した（表9-1-4参照）。

■ 表9-1-4　地震計の設置路線等

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

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、７箇所（黒川、黄金、緑橋、楠、庄内通、千音寺、星崎）設置している（令和２年度末現在）。

(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を検討し、平成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（現国土交通省）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。

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設置間隔とした。

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８箇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9-1-5の震度階級に応じた交通規制を実施している。

■ 表9-1-5　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、さらに緊急通行車両の通行路を確保するため、通行の支障となる放置車両、落下物、倒壊物等の排除を速やかに行う。

２）　南海トラフ地震臨時情報の発表に伴う防災対応

平成29年11月から運用が始まった「南海トラフ地震に関連する情報」は、定例と臨時の２種類があり、平成31年５月より南海トラフ地震関連解説情報と南海トラフ地震臨時情報の名称となった。

南海トラフの想定震源域でM6.8以上の地震が発生又は異常な現象を観測した場合、南海トラフ地震臨時情報（調査中）が気象庁から発表される。

公社は、南海トラフ地震臨時情報（巨大地震警戒又は巨大地震注意）の発表に備え、情報の収集や伝達に努めるとともに、施設・設備・付属物等の点検、巡視、落下防止措置、転落防止措置等の必要な安全措置を実施することとしている。

また、お客様に、地震への備えの呼びかけ等を、ホームページや道路の情報提供施設等により周知する。

(2)　耐震補強

我が国は、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。

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、平成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、補強方法を検討した。このような状況の中、平成７年１月17日に発生した阪神・淡路大震災で、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。

この経験を踏まえ、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。その後平成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、平成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て、平成７年度から着手し、平成８年度から「平成８年道路橋示方書」を適用し平成９年度までに施工を完了した（表9-1-6参照）。

■ 表9-1-6　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9-1-1参照）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９㎜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。

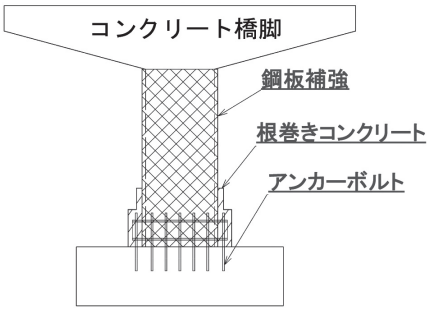


図9-1-1　コンクリート橋脚の鋼板巻立工法

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。

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9-1-2参照）、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。

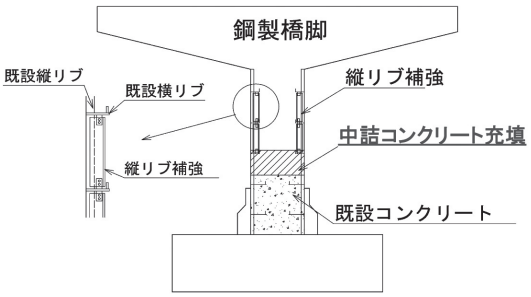


図9-1-2　鋼製橋脚のリブ補強・中詰コンクリート充填

３）　上部工

①一般的な耐震補強

阪神・淡路大震災では、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、３号大高線の鋼単純鈑桁について、桁の連続化（写真9-1-3参照）を行って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9-1-7参照）。

■ 表9-1-7　上部構造の耐震補強実施箇所数

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9-1-3　桁の連続化

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9-1-4参照）の設置等の対策を実施した。

単純桁及び連続桁に共通して、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9-1-5参照）、段差防止装置の設置等の対策を実施した。



写真9-1-4　変位制限装置



写真9-1-5　落橋防止装置（PCケーブル）

②特殊な箇所の耐震補強

・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。

・２号東山線の若宮大通区間

２号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ので、橋梁の耐震補強部材としては座屈拘束ブレース（写真9-1-6参照）を全国で初めて採用した。



写真9-1-6　座屈拘束ブレース

・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桁を採用しているので、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桁の連続化及び横桁の連結化、名四国道連絡路については単純T型PC桁の連続化及び変位制限装置の設置を行った。

・都心環状線の立体ラーメン橋

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。

４．防災訓練

(1)　大地震を想定した毎年度の防災訓練

公社では、毎年、大規模地震を想定した防災訓練を実施している。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、災害リスクの低減に努めている。

実践的な防災訓練では、震度、浸水範囲、発災時刻、構造物損傷状況などと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、常に新しい試みを取り入れながら、実践的な訓練を実施し、災害対応力強化に努めている。

その取組みでは、後述する業務継続計画（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について、継続的に実施している。

(2)　トンネル車両火災を想定した防災訓練

公社では、平成18年から毎年１回、東山トンネル内での車両火災に備えて防災訓練を行っている。防災訓練では、公社、名古屋市消防局（千種又は名東消防署）、愛知県警察本部交通部高速道路交通警察隊などにより事故現場における車線規制や負傷者救助等を行っている。

第２節　工事安全対策

１．安全管理委員会の設置

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（図9-2-1参照）。

①安全管理体制の整備
②事故防止対策の安全教育
③受注者の指導及び監督の方法等
④事故等の原因調査及び安全管理の適否
⑤安全な施工方法
⑥情報連絡
⑦再発防止対策
⑧その他委員長が必要と認める事項

（令和２年度末時点）

また、上記業務を補佐する組織として、幹事会と事故調査専門部会を設置している。

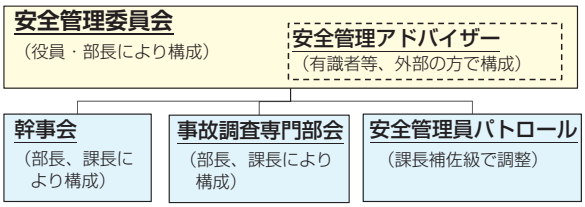


図9-2-1　安全管理委員会の組織

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、必要に応じ安全管理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安全管理アドバイザーから助言及び指導を受けている。

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総括安全管理員及び安全管理員を指名し、年間を通じて安全パトロールを実施している。令和２年度は、約15件の安全パトロールを実施した。

このほか、メンテナンス事業部においては、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。

第３節　危機管理

地震や風水害などの自然災害、新型インフルエンザなどの感染症による人的災害、テロリストによる攻撃等、重大な被害が生じ又は生じる恐れがある場合に備え、公社業務を継続するための社内体制を構築している。

１．危機管理マニュアルの制定

平成16年６月、武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律（国民保護法）が成立したことを受け、公社としても同様の事態が生じた場合に備え、迅速かつ効率的に事案に対処すべく、事象発生の抑制、被害の軽減を図ることを目的に、危機管理マニュアルを策定した。主な内容としては、危機の状況をお客様に主眼を置き、その対応について、不特定な情報に基づく事象から実際に名古屋高速道路が被害を受けた場合までのレベルを４つの段階に分け、各段階における対応方法を取り決めている。

２．業務継続計画（BCP：感染症）

平成23年の新型インフルエンザの流行を受け、国は平成24年に新型インフルエンザ等対策特別措置法を制定した。この新法制定に伴い、愛知県、名古屋市などが平成25年から26年に、新型インフルエンザ等対策行動計画を策定している。

一方、公社では令和２年２月、料金収受会社の事務員及び収受員が新型コロナウイルスに感染したことを機に、感染力が非常に強い感染症に対して、感染拡大の防止、職員の健康維持を図った。また、令和２年の新型コロナウイルス感染症の全国的な感染拡大を受け、名古屋高速道路の道路サービスの提供を継続して社会・経済活動に与える影響を最小化する目的で、業務継続計画（BCP）を策定した。主な内容としては、継続すべき業務の仕分けや業務を継続するための人員計画・体制の確立、感染防止対策の徹底と職員の健康管理を取り決めている。

この新型コロナウイルス感染症の名古屋高速道路への影響と対応は、第１部第３章第２節５(4)新型コロナウイルス対応に示すとおりである。

コラム　私の名古屋高速30年史

私は1990年入社で在職30年が過ぎました。50年史に寄稿するという機会をいただきましたので、色々あった公社での30年を振り返りました。

●強固な地盤の感触に感動（スライム処理）

平成２年に入社し、配属された工事第一課は楠線の基礎工事の最盛期で杭基礎の掘削確認を任されました。掘削完了しスライム（孔低）処理を行うと強固な地盤が現れ、そこに検尺の錘が当たると、打音検査のコンクリート面のような感触があり、強固な地盤である事がわかりました。30年前のことですが今でも鮮明に覚えています。

●裁判で法廷に立つ

公社が訴えられた民事訴訟の担当者として法廷に立ち、原告弁護士、裁判官、公社弁護士とのやりとりを行いました。一人で控え室に待機し、宣誓に署名し質疑を行い、とても緊張しました。なかなかできない経験をさせていただきました。

●地元からのご意見対応

工事、環境対策での業務時には本当にたくさんの地元対応を行いました。「謝罪の電話なのに声が大きくてうるさい」、「ニヤニヤ笑って説明するな」、「大声で怒鳴り散らす申し立て者が周囲のものにあたり散らして威嚇する」など思い出深いものばかりですが、対面で接すること、時間をかけて粘り強く取り組む覚悟で対応することがうまく対応するコツだと感じています。

●東海線の工事着手

東海線の日比野から東海通にかけては工事着手時にはかなりの未買収地がありました。そのうち日比野から六番町間は平成22年10月のCOP10までにとにかく開通させろという空気でした。そのため、公社は請負者とともにかく施工できるところから杭打ちを始めるため、江川線を蛇行させて工事占用帯を設置しました。そのために名古屋市は用地買収、工事に関する協議、警察は規制協議と関係者が精一杯頑張って軌道に乗せ平成22年９月４日に無事開通することができました。

●新幹線架設の苦労話

六番町の新幹線工事と言えば送り出しですが、私の思い出は遡ること１年前になります。送り出しに向けて色々やる中で、１年前の12月28日の夜間作業ができなければ送り出しはできませんよと、請負者にプレッシャーをかけられていた日に、よりによって関ヶ原で雪が降り新幹線に遅延が発生しました。このことにより名古屋駅で車両が終夜を明かすことになると電気が停止せず作業はできません。幸い収束し無事作業はできました。私のヒヤヒヤが伝わらないのが非常に残念です。

●反射音は見えない！

東海線六番町は高速の下を新幹線が通っており、新幹線の音が高速下面で反射することによる沿線の環境悪化を懸念し、裏面吸音板を設置しています。しかしながら、設置にもかかわらず騒音値が変わらずに苦戦しました。現場周辺は反射音、新幹線の直接音、車の音など様々な音がごちゃ混ぜで、どの音が原因なのか見えないのでやっかいな問題でした。

●工事の失敗（鋼管ソイル編）

東海線の杭基礎では掘削部をソイルセメントに置き換えつつ掘削し掘削完了後、鋼管を沈めて杭とする工法を新しく採用した際、開始当初の施工が安定しない時期に沈下させる鋼管が地上に10m以上残しストップ、なんともできず数日間醜態をさらしました。工事の失敗は他にもたくさんありますが、おおらかな時代で少し怒られただけですみました。

●交通事故縮減は難題

名古屋高速道路では令和元年約900件の事故がありました。その原因には、「ぼーっとしていて・・・」、「お茶をとろうとしてブレーキから足が外れた」など、とんでもない理由も多く、事故縮減は本当にやっかいな問題だと思います。

他にも職場や関係機関の職員の方たちとのやりとりなど、たくさんあり書き切れませんが、このような事をやっているうちにあっという間の30年でした。

（沖森　克文）

コラム　構造物の診断とこれから

●点検は嫌われ者

名古屋高速道路の適切な維持管理のために、道路法第42条に基づいた点検によって必要な情報の収集がなされている。ある橋梁の維持管理に関する研修会では、点検および診断は判断力･洞察力･予測力が大切でとあると解説していた。土木構造物の維持管理における点検は表のように医療と類似しており、これらは対象が異なるだけで医療の場合も３つの力が大切だと推察する。医療における健全性、すなわち、道路構造物の安全性は多くの方の不断の努力によって保たれているので、変状が確認されると私は落胆させられる。また、処置が厄介な場合もあり、このような場合には担当者らの表情は曇る。

●認知バイアス

丸の内に本社があった設計課の主査の頃、点検時の写真からダブルナットの使い方が間違っていると指摘を受けたことがある。この時、写真のように、上ナットに３種ナットを、下ナットに１種ナットを使用していた。

ダブルナットは、上ナットで締付け力を、下ナットでナット間にロッキング力を発生させてナットの緩みを防止する。標準的には、上ナットに１種ナットを、下ナットに３種ナットを用いる。締付け方を調べる中で、上ナットに３種ナットを用いている間違いは多いとの記述を目にした。

自身もそうであったが、周囲の方々はダブルナットに緩止めの機能があることは知っていたが、その仕組みは理解していなかった。身の回りにはこの誤ったナットの使い方が多く、正しいものと思い込み、洗脳されたように適用していた。

原因が推定されてくると既設と新設の処置を悩み始める。この件については、既設はナットに緩みがないことを確認するものとし、新設は施工時の取り違えや作業員の思い込みから生じる施工上の誤りを防止するために上下１種ナットを用いるものとした。

■表　医療と土木構造物の維持管理の対比

医　　療	土木構造物の維持管理
■診断: ･診断(Diagnosis)； 診察から病名を特定 ･予後(Prognosis)； 病状の進行を予測	■診断: ･点検から劣化機構を推定 ･点検から劣化の進行を予測
■病理:病の原因･発生機序	■理論:劣化の要因･機構
■臨床:患者の病状	■現場:構造物の状況
■診察: ･問　　診(症状､体調) ･視　　診(顔色､充血) ･触　　診(腫れ､浮腫み) ･打診・聴診(腹水､気胸) ･検　　査(病気の状況)	■点検: ･構造物の諸元(適用基準) ･目　視　点　検(豆板､変色) ･ひび割れの形態(内部の膨張) ･打　音　検　査(浮き､はく離) ･非破壊検査(劣化の状況)

●「正しい」とは

前例主義を否定するものではないが、前例を理解して適用しなければ当事者は思考停止の状態で、前任者に責任を押し付け、責任感や存在意義が問われる。本来、当事者は前例を理解して適否を判断し、自らの責任において前例を適用すべきだとは思う。しかしながら、全て出来るか、やるべきなのか疑問が残る。

常識は、時代、地域、習慣などによって変わり、道理や事実に一致しないこともある。自然科学は余程のことがない限り不変であると思っているが、「三人虎をなす」でウソが真実を装ってしまうと判然としないばかりか、真相は闇の中に隠されてしまい探し出すのに苦労する。疫病をはじめ世の中の動きに惑わされないためには、知識と経験により判断力・洞察力・予測力を身に着け、意思を持って行動することが大切なのだろう。



写真　上ナットに３種ナットを用いた誤り

（鷲見　高典）

第2部

第10章 経営の状況

第１節　財務状況
第２節　予　算
第３節　償還計画
第４節　資金調達
第５節　契　約
第６節　経営改善計画と中期経営計画

第１節　財務状況

１．会計処理の特徴

公社の会計処理は、企業会計原則に準拠しているが、有料道路事業の特性から次のような特徴がある。

有料道路事業は、出資金・借入金により道路を建設し、お客様からの料金収入により返済していくものであり、すべての返済を終えると、本来の道路管理者に引き渡すことになっている。

したがって、借入金が着実に返済されているかどうかを会計処理において適切に把握することが重要である。

このことから、借入金の返済に充てた年度の「収支差」（収益と費用の差）を「償還準備金繰入」として費用に計上し、その累計額を「償還準備金」として貸借対照表の負債の部に計上している（償還準備金積立方式、地方道路公社法施行規則第８条）。

この償還準備金積立方式を採用することで、「道路資産」の額と「償還準備金」の額の対比により、道路に投下した資金の償還状況がわかる仕組みになっている。

２．営業中道路の収支状況

昭和54年７月25日の第１期開通（３号大高線高辻～大高10.9km）から、開通延長の伸びとともに通行台数及び料金収入の伸びも順調に推移している（図10-1-1参照）。

第１期開通時の昭和54年度には、日平均通行台数１万3,000台、日平均料金収入516万円（総料金収入12億9,400万円）であった。平成30年度には、過去最高の日平均通行台数34万4,000台、日平均料金収入２億1,000万円（総料金収入770億200万円）を記録したが、令和２年度には、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、交通量が減少したため、日平均通行台数29万4,000台、日平均料金収入

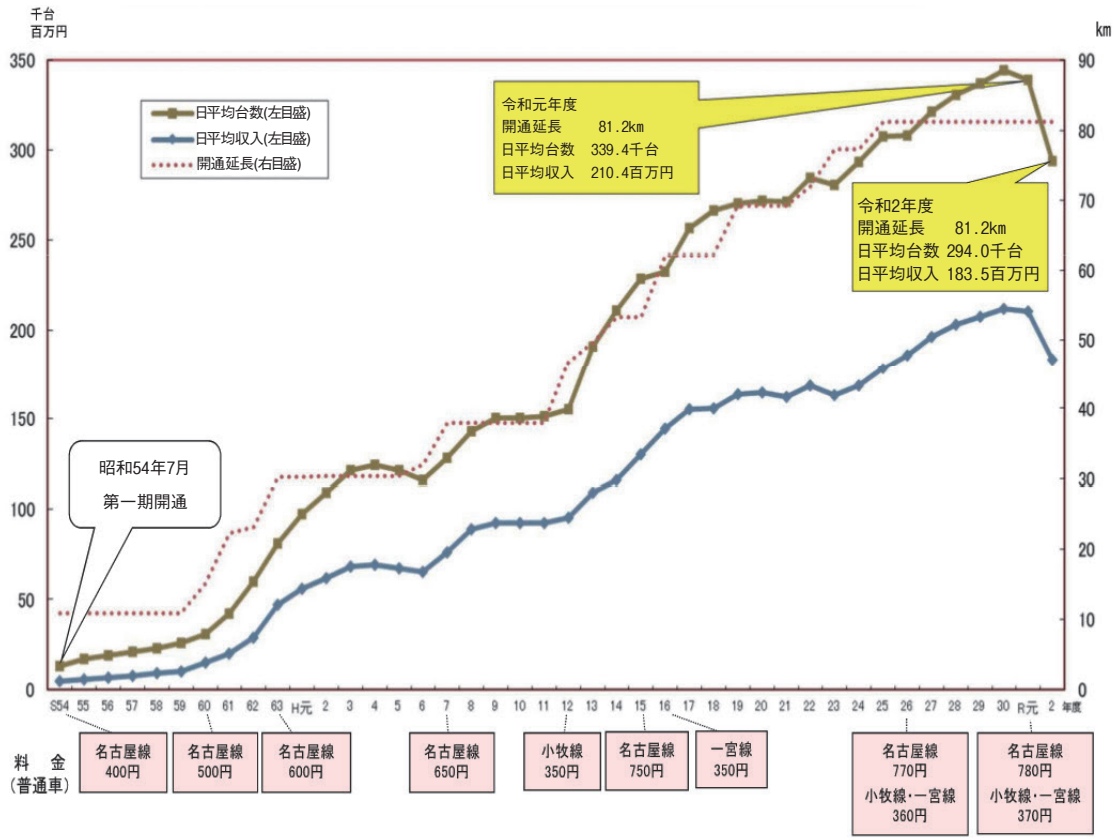


図10-1-1　通行台数と料金収入の推移

１億8,000万円（総料金収入669億9,600万円）となった。

３．貸借対照表の概要

令和２年度の貸借対照表の概要は、表10-1-1のとおりである。

資産の総額は、１兆6,994億円となっており、このうち、営業中の道路資産は１兆6,750億円、工事中の道路資産（道路建設仮勘定）は36億円である。この合計額が資産全体の99％を占めている。

負債及び資本の総額は、１兆6,994億円であり、その主なものとしては、借入金（１年以内返済予定長期借入金、名古屋高速道路債券、政府借入金、県・市借入金、長期借入金など）6,136億円、元金返済に充てた償還準備金7,455億円、設立団体（愛知県・名古屋市）からの出資金3,182億円である。

償還準備金は、第１期開通の昭和54年度から昭和63年度までは、費用が収益を上回るマイナス状態（赤字）が続いたが、開通区間の延長等に伴い料金収入が増加したことから、平成元年度からは単年度黒字に、さらに平成６年度に累積でも黒字に転換、以降毎年度償還準備金の繰入が続き、令和２年度には前年度より298億円増加し、7,455億円となった（図10-1-2参照）。

４．損益計算書の概要

令和２年度の損益計算書の概要は、表10-1-2のとおりである。

収入のほとんどがお客様からの道路料金収入で、収益の総額は678億円である。道路料金収入は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、前年度から100億円の減となっている。

費用の総額は678億円であり、その主なものとしては、道路の維持補修や料金収受等に要した道路管理費294億円、借入金利息等の業務外費用57億円及び借入金の元金返済に充てた償還準備金繰入298億円である。償還準備金繰入は、収益と費用の状況により、前年度から５億円の減少となった。

■ 表10-1-1　令和２年度貸借対照表の概要

（単位：百万円）

資産の部					負債及び資本の部				
勘定科目	２年度	元年度	前年度比		勘定科目	２年度	元年度	前年度比	
	A	B	A－B	A/B（%）		A	B	A－B	A/B（%）
流動資産	19,460	9,893	9,567	196.7	流動負債	80,808	81,346	△ 538	99.3
現金・預金など	12,022	2,640	9,383	455.5	１年以内返済予定長期借入金	66,928	67,773	△ 844	98.8
未収金	7,440	7,254	186	102.6	未払金など	13,880	13,573	307	102.3
貸倒引当金	△1	△0	△1	362.1	固定負債	554,882	572,970	△ 18,088	96.8
固定資産	1,678,962	1,677,113	1,849	100.1	名古屋高速道路債券	420,000	416,500	3,500	100.8
道路	1,674,969	1,674,293	676	100.0	政府借入金	58,872	72,360	△ 13,488	81.4
道路建設仮勘定	3,571	2,277	1,293	156.8	県・市借入金	52,491	63,946	△ 11,455	82.1
有形固定資産など	422	543	△ 121	77.7	長期借入金など	15,328	11,974	3,354	128.0
繰延資産	1,009	1,003	6	100.6	退職給与引当金	930	921	9	100.9
					ETCマイレージ引当金	239	247	△ 8	96.9
					資産見返交付金	7,022	7,022	0	100.0
					特別法上の引当金等	745,493	715,656	29,837	104.2
					償還準備金	745,493	715,656	29,837	104.2
					基本金（県・市出資金）	318,248	318,038	210	100.1
資産合計	1,699,432	1,688,009	11,422	100.7	負債・資本合計	1,699,432	1,688,009	11,422	100.7

（注）端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがある。

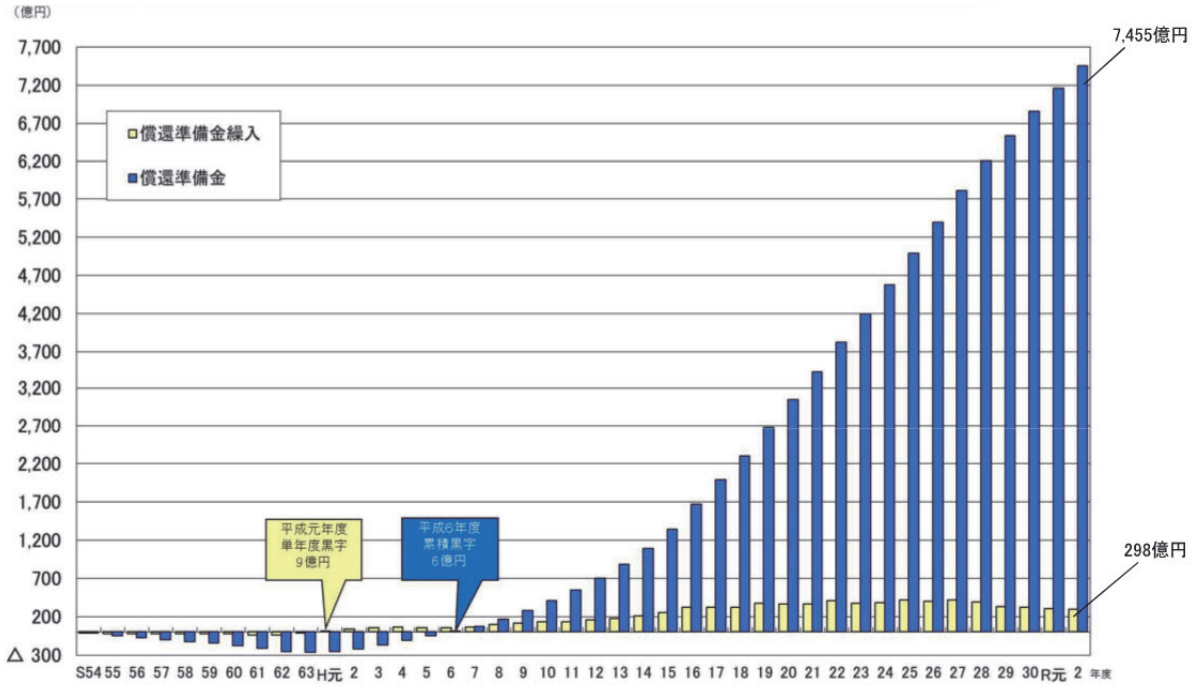


図10-1-2　償還準備金の推移

■表10-1-2　令和２年度損益計算書の概要

（単位：百万円）

費　用　の　部					収　益　の　部				
勘定科目	２年度	元年度	前年度比		勘定科目	２年度	元年度	前年度比	
	A	B	A－B	A/B（%）		A	B	A－B	A/B（%）
事業資産管理費	30,316	38,989	△ 8,673	77.8	業務収入	67,652	77,665	△ 10,013	87.1
道路管理費	29,424	37,986	△ 8,562	77.5	道路料金収入	66,996	77,002	△ 10,007	87.0
（内消費税納付金）	(3,527)	(3,583)	(△56)		マイレージ還元負担金収入	530	587	△ 57	90.3
貸倒引当金繰入	1	+0	1	362.1	マイレージ引当金戻入益	8	6	2	136.6
マイレージ還元負担金	891	1,003	△ 112	88.8	業務雑収入	119	70	48	168.5
一般管理費	1,897	2,004	△ 107	94.7	業務外収益	103	102	+0	100.4
業務外費用	5,705	6,404	△ 699	89.1					
（内借入金利息）	(5,523)	(6,193)	(△669)						
小計（管理費用）	37,917	47.396	△ 9,479	80.0					
償還準備金繰入	29,837	30,371	△ 534	98.2					
合　計	67,755	77,767	△ 10,013	87.1	合　計	67,755	77,767	△ 10,013	87.1

（注）端数処理の関係上、計及び前年度比において合わないことがある。

第２節　予　算

１．公社の予算

公社は、公社法第24条の規定により、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、設立団体の長である愛知県知事及び名古屋市長の承認を受けなければならないことになっている。

また、同法第25条の規定により、決算は翌年度の５月31日までに完結させ、同法第26条の規定により、財務諸表及び決算報告書を決算完結後２箇月以内に愛知県知事及び名古屋市長に提出しなければならないことになっている。

２．年度別予算の推移

(1)　助成対象事業費

助成対象事業費は、高速道路の新設・改築工事の対象となるものをいう。設立時の昭和45年度は、準備段階の５億8,700万円の予算の計上にとどまったが、翌46年度は本格的な建設の着手となったため前年度比８倍強の50億2,000万円となった。昭和47年度及び48年度は、工事箇所の拡大に伴い予算が大幅に増加したが、昭和49年度は、昭和48年３月に名古屋市議会が公社関連予算を一時凍結した影響により繰越措置分の施行が大半となり、大幅な縮小となった。

しかし、昭和51年11月の都市計画の変更、昭和52年５月の整備計画の変更に伴い、昭和52年度から復調し、昭和53年度からは200億円台、さらに昭和58年度からは300億円台の予算計上となったが、昭和62年度は、昭和52年５月許可の整備計画（総事業費3,535億円）の最終年度であったことから、前年度比64％の243億円にとどまった。

昭和62年８月の都市計画変更を経て、同年12月に整備計画を変更し、総事業費を5,540億円、工期は昭和45年度から平成９年度までとした。これを受けて昭和63年度に都市計画変更区間の事業に着手したが、変更に伴う諸手続を要したため、昭和63年度予算は208億円にとどまった。

公社の助成対象事業は、平成元年度に、NTT資金を活用し有料道路及びこれと密接に関連した道路の一体的整備を図る総合有料道路事業へ移行し、平成元年度の予算は251億5,800万円となった。

なお、NTT資金を活用した無利子貸付制度の中にＡタイプ（収益回収型）の事業があり、総合有料道路事業はその一つである。この制度は平成19年度まで続いた。

その間、予算も順調に増加し続け、平成13年度には932億円となり、単年度予算としてのピークを迎えた。

平成４年８月の整備計画変更により、総事業費が7,750億円に増額され、その後の数度にわたる整備計画の変更により、平成17年２月の整備計画変更時に総事業費は１兆6,900億円となっている。

ネットワークの完成に伴い予算も減少しつつあったが、新たに都心アクセス事業の追加として令和２年７月及び令和３年８月に整備計画を変更し、工期は令和10年度まで、総事業費は１兆8,070億円となるなど復調の兆しが見え始めているところである。

令和３年度予算は86億円となっている。

(2)　助成対象外事業費

助成対象外事業費は、維持改良費、業務管理費、借入金の元金償還、利息の支払、受託事業費などである。開通区間の延長及び助成対象事業費の増加に伴い年々必然的に増加する経費が大半を占め、昭和62年度以降は助成対象事業費を上回ることとなった。

なお、管理費用については、平成16年２月の経営改善計画及び平成19年６月の中期経営計画においてそれぞれ数値目標を定め、コスト縮減に努めているところである。

３．投資額・償還額の状況

令和２年度末の営業中道路の投資済額（道路資産）１兆6,750億円は、一部（資産見返交付金）を除きすべて借入金（出資金を含む）で賄っているが、その借入金の返済に充当した償還準備金繰入の累計額である償還準備金は、令和２年度末では7,455億円となっている（図10-2-1参照）。

また、営業中道路の投資済額に対する償還準備金の比率を示す償還率は、第１期開通から６年間は下降し続けたが、昭和60年度の第２期開通以降は好転し、平成６年度にはプラスに転じた。その後も毎年償還を続け、令和２年度末の償還率は、前年度に比し1.8ポイント向上し、44.7％となっている（図10-2-2参照）。

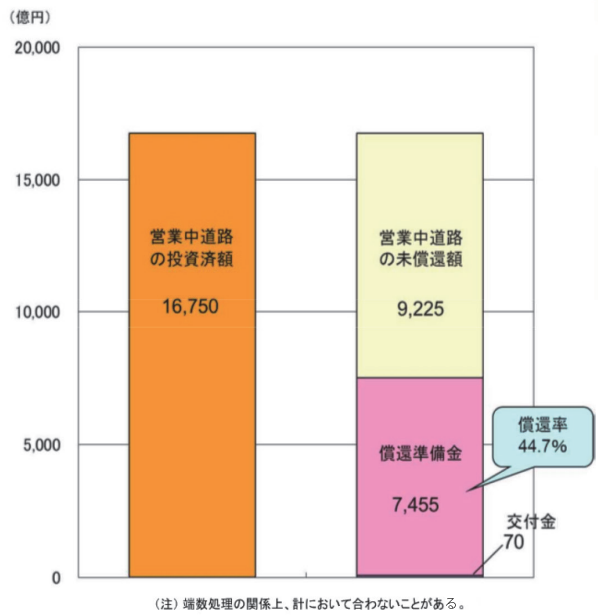


図10-2-1　令和２年度末の償還状況

$$償還率 = \frac{償還準備金}{営業中道路の資産（要償還額）} \times 100$$

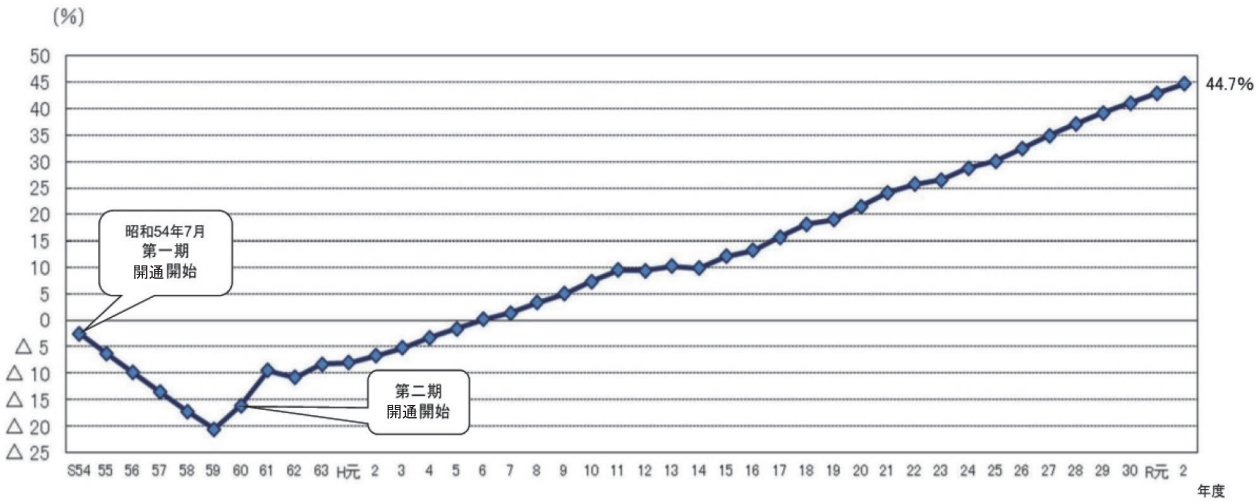


図10-2-2　償還率の推移

第３節　償還計画

１．概　要

名古屋高速道路は、特措法に基づく有料道路である。

有料道路は、道路建設等に要する費用を借り入れ、開通後に通行車両から収受する料金をもって当該借入金の償還に充てることを基本的枠組みとするもので、償還計画に基づき、建設費、管理費等の費用の総額を一定の償還期間内に償還していく仕組みとなっている。

償還計画は、有料道路の借入金返済計画であり、特措法に基づき、料金認可を国から得る際に作成するものである。料金認可申請時の最新のデータを基に算出した事業費、管理費、交通量、金利等を用いて、一定の期間内に借入金を償還できるようにするためには、通行料金をいくらに設定し、毎年いくらずつ返済していくべきかの計画を策定するものである。新規路線の開通などで、料金の改定、若しくは料金徴収期間の変更を行う場合には、その都度償還計画の見直しを行っている。

２．第25回料金認可に基づく償還計画

令和２年３月に認可を受けた第25回料金認可では、名二環の全線開通に合わせて対距離料金制へと料金改定を行い、換算起算日の平成12年10月から43年12箇月（令和26年10月まで）で償還する計画になっている（表10-3-1参照）。

■ 表10-3-1　償還計画の概要

項　目		第25回料金認可（81.2km）［R２年３月許可］	
事業費		16,838億円	
財源構成		出：無：転：民 ※１	15：25：35：25 （25：35：25：15）※２
新規開通年度		R２年度	名二環西南部・南部連絡路
料金	～R２	名古屋線780円、尾北線370円、特定区間210円	
	R３～	（250＋29.52×距離）×1.1（円）	
換算起算日		平成12年10月	
償還期間		43年12箇月	

※１　出＝出資金、無＝無利子貸付金、転特別転貸債、民＝民間資金
　２　上段は有料融資事業、下段（ ）は新有料融資事業の財源比率

料金収入と管理費・利息との差額を元金償還に充てることにより、未償還残高は平成21年度の１兆2,510億円をピークに順次減少し、令和26年にはゼロとなり、償還が完了する見込みである（図10-3-1参照）。

しかしながら、交通量・金利は、社会経済情勢によって変動する不確実なものであるため、計画どおりになるとは限らない。そのためには、その時々の償還状況を正確に把握しておくことが重要であり、不確実な要因によって起こり得るリスクにも十分耐えられるよう健全な経営を行っていくことが求められる。

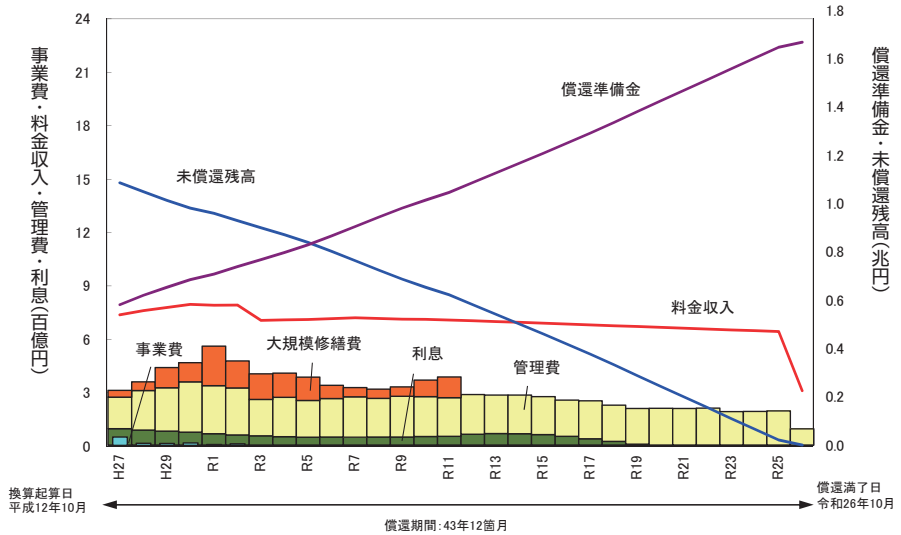


図10-3-1　未償還残高の推移

第４節　資金調達

１．概　要

公社は、名古屋高速道路の建設、管理に要する資金を国、地方公共団体（愛知県・名古屋市）及び民間から調達している（表10-4-1参照）。

■ 表10-4-1　資金の調達区分

国	無利子貸付金、政府助成金
設立団体	出資金、特別転貸債、交付金
民間等	名古屋高速道路債券（銀行等引受債・市場公募債） シンジケート・ローン 競争入札 地方公営企業金融公庫資金（現地方公共団体金融機構資金）

事業費の財源については、交付金の廃止、道路事業資金収益回収特別貸付金（NTT資金）の導入等といった経緯により、その構成比率について数度にわたる変更があった。

２．出資金

出資金は、公社法第４条の規定に基づき公社が地方公共団体から受け入れる資金であり、公社の基本財産となる。

基本財産は公社存立の財政的基盤であり、その額については公社経営の安定と信用の裏付けとなる額が必要となる。

なお、公社ではこれまで設立団体以外の出資はなく、設立団体である愛知県及び名古屋市が基本財産の全額を出資している。

建設財源に占める出資金の比率については、全体として建設資金コストが６％となるように、設立当初は10％と定められた。

無利子貸付金と出資金の比率については、昭和52年度に建設省と自治省との間で、おおむね１：0.7とする確認がなされ、昭和54年度以降、この確認に基づく措置がされている。

出資金の比率は、昭和52年度に全体の12.5％に引き上げられ、さらに平成元年度からはNTT資金の導入により国の無利子貸付金の構成比率が拡充されたこと等から25％と大幅に引き上げられ、現在では、従前の有料融資事業分については15％となっている。

出資金の額は、公社設立時には愛知県、名古屋市各2,300万円の合計4,600万円であったが、毎年増資され、令和２年度末現在の出資金の総額は、愛知県、名古屋市各1,591億2,400万円で、合計3,182億4,800万円となっている。

３．無利子貸付金

無利子貸付金は、特措法第20条の規定により、高速道路建設費の財源の一部として国から無利息で貸付けを受ける資金（有料道路整備資金貸付金・道路事業資金収益回収特別貸付金）である。

建設財源に占める無利子資金の比率は、公社設立当初は、有料道路整備資金貸付要領第３条に定められている貸付率の限度枠一杯の15％でスタートした。その後、昭和54年度からは無利子貸付金の比率が20％に引き上げられた。

平成元年度からはNTT資金の導入により大幅に貸付率が引き上げられ35％となった。

平成３年度からは、従前の有料融資事業分が30％と35％の２本になり、現在は従前の有料融資事業分が25％となっている。

なお、令和２年度までの借入金の総額は4,625億8,900万円となっている。

また、借入れの条件は５年据置20年償還の年賦償還（初年度を１、最終年度を３とする等差級数償還）であり、設立団体の債務保証を受けている。

４．特別転貸債

特別転貸債の制度は、昭和45年に公社が設立される際、国と地方の財政負担を折半とするという考えに立ち、国の財政投融資資金を導入することにより

設けられた制度である。名古屋高速道路の建設では、出資金及び無利子貸付金以外の資金調達を民間資金だけで賄うのでは公社の運営が困難となるため、比較的低利な国の財政投融資資金の導入が認められたものである。

ただし、公社は、財政融資資金法の制約により直接財政投融資資金からの直接貸付けが認められないため、設立団体である地方公共団体が地方債として借入れ、即日公社に転貸するので、これを特別転貸債といっている。

設立団体である地方公共団体が毎年度総務大臣より起債の同意を得た後、国から財政融資資金を借り入れ、同じ条件で公社に転貸するもので、借入条件は、５年据置20年償還の半年賦元利均等又は元金均等償還となっている。

建設財源に占める特別転貸債の比率については、当初35％であったが、昭和54年度から40％に引き上げられた。

特別転貸債の比率は、平成元年度にNTT資金が導入され、建設財源に占める無利子貸付金の比率が増大したことにより、25％に低下した。

平成３年度からは従前の有料融資事業分が30％と25％の２本となり、現在は、有料融資事業分が35％となっている。

なお、令和２年度までの特別転貸債の借入れの総額は、愛知県、名古屋市各2,664億3,000万円の合計5,328億6,000万円であり、助成対象事業の財源の中で最大の額となっている。

５．民間資金

民間資金の積極的な導入により、立ち遅れていた地方幹線道路の整備を進めるという公社法の趣旨を踏まえ、建設財源のうち公社自らが調達する資金として民間資金を活用する制度が導入された。

民間資金の調達に当たっては、公社法の施行についての通達により設立団体が債務保証するよう定められており、これによって、より良い条件での資金調達ができている。この債務保証は、愛知県と名古屋市の折半となっている。

建設財源に占める民間資金の比率については、設立当初は40％を民間資金で調達することとなっていたが、NTT資金の導入により国の無利子貸付金の構成比率が拡充されたこと等から、平成元年度には15％まで低下した。

平成３年度からは、従前の有料融資事業分の20％と新有料融資事業分の15％の２本となり、民間資金比率は、現在は有料融資事業分が25％となっている。

一方、昭和48年度からは、借入金の元金償還が始まり、これに伴い、元金償還金に充当する借換債を発行することになった。さらに、昭和54年度から昭和63年度の間は営業収支の不足分に充当する債券も発行することとなった。

民間資金の建設分と借換分との合計額は年々増加し、調達資金に占める民間資金の比率は、令和２年度予算においては98％と非常に高くなっている。

(1)　銀行等引受債

民間資金については、公社設立初年度は東海銀行（現三菱UFJ銀行）１行から調達していた。しかしながら、地元金融機関を中心に幅広く調達するとともに、公社事業の性格上、長期でかつ安定した多額の資金を確保する必要があるため、昭和46年10月に東海銀行（代表幹事行）、日本興業銀行及び日本長期信用銀行（いずれも当時）の３行を受託会社（その後、代表幹事行である三菱UFJ銀行とみずほコーポレート銀行の２行）とし、この受託会社を含むシンジケート団（初年度34銀行、その後調達を終了する平成26年３月時点では26金融機関）が組織され、資金確保が円滑に図られるようになった。

当初、民間資金は、名古屋高速道路債券を発行して調達することとしており、発行条件については昭和50年９月の第10回までは東京都の縁故債の条件と同一であったが、昭和51年３月の第11回から東京都の外郭団体である東京都住宅供給公社の発行条件と同一となった。平成12年９月の第78回からは、地方

公共団体の外郭団体債券を基準とした発行条件に変わり、平成16年３月の第83回以降は、各金融機関から発行条件を募るシンジケート団プレマーケティング方式を採用していた。償還条件は10年満期一括償還で、資金調達の効率化の一環で平成25年度に同手法による調達は終了した。

平成25年度までの発行総額は8,321億8,850万円である。

(2)　シンジケート・ローン

平成14年度からは、債券発行による資金調達に加え、シンジケート団を中心とした協調融資団から証書貸付による融資を受けるシンジケート・ローンを導入した。資金調達の多様化により資金の安定的な調達ができること、それまでの債券発行での調達による金利コストと比べ比較的低金利での調達となること、預金との債権債務相殺事項を設けることによるペイオフ対策にもなること等の観点から導入した。

近年のESG投融資への関心の高まりを踏まえ、令和元年度に三菱UFJ銀行が実施する「ESG経営支援ローン」を、翌令和２年度はソーシャルローンによる調達を実施した。

令和２年度には７金融機関が参加し、償還条件は固定金利制で、４年６箇月満期一括償還であった。令和２年度までの借入れ総額は、1,349億円となっている。

(3)　市場公募債

平成16年度からは、市場公募債による調達を開始し、平成17年２月に初めて市場公募債を発行した。

平成14年度に社債、国債等を対象として券面を必要としない統一的な振替決済制度を整備するため、「証券決済制度等の改革による証券市場の整備のための関係法律の整備等に関する法律」が公布され、公社法についても、この法律で債券発行の根拠を規定する一部改正がなされた。この改正により、地方道路公社が発行する債券については、証券取引法（現金融商品取引法）上の有価証券に該当することとなり、市場公募債の発行が可能となった。

増大する民間資金需要に対して、資金調達の多様化による資金の安定的な調達と銀行等引受債に比べて低利な資金の調達が可能となり金利負担が低減できることから、平成16年度に初めて10年の市場公募債を発行して以降、毎年度継続して発行している。平成17年度からは20年債、平成21年度からは５年債、平成24年度からは15年債も発行した。償還条件はすべて満期一括償還であるが、令和元年度には20年定時償還債を起債した。

前述のESG投融資への関心の高まりから、令和２年10月に地方道路公社としては初めてソーシャル・ファイナンスに関する第三者評価を取得し、12月より公社債をソーシャルボンドとして発行した。

なお、令和２年度までの市場公募債発行総額は6,060億円となっている。

(4)　競争入札

前述のシンジケート・ローンは、資金調達手段の多様性維持、安定性の観点から必要であるものの、市場公募債に比べて金利・手数料が割高であることから、借入条件の適正な金利水準の調査のため、令和２年度より、複数の金融機関を指名し競争入札を導入した。

なお、償還条件は、固定金利で４年６箇月の満期一括償還、借入額は30億円となっている。

６．公営企業金融公庫資金

公社は、高速道路建設費の財源の一つとして、昭和58・59年度に公営企業金融公庫から資金の貸付けを受けた。

また、平成11年度からは、民間資金を補完するため、建設財源に占める５％（平成11年度は2.4％分）を公営企業金融公庫から借入れていたが、同公庫が地方公営企業金融機構となり、地方道路公社が貸付対象外となったことから、同公庫からの借入れは平

成19年度に終了した。

なお、証書借入れで、借入れ条件は、５年据置20年償還の半年賦元利均等償還であり、平成19年度までの借入れ総額は322億2,349万円である。

７．交付金

交付金は、高速道路建設費の財源の一部として、設立団体である地方公共団体から補助金として交付される資金である。

公社は、公社法第29条及び同法施行令第６条の規定により、都市高速道路の建設に伴い必要となる関連街路の新設又は改築に要する費用について、その３分の１を負担することとなっている。この負担金が関連街路分担金であり、交付金はこの関連街路分担金に対する補助金として交付されていたが、平成元年度に廃止された。

交付金の受入総額は、愛知県及び名古屋市から各35億1,100万円の総額70億2,200万円であった。

８．政府助成金

昭和56年度から59年度の間、前述の無利子貸付金20%の比率を維持することが困難となった。このため20%の比率を維持できない分は、代替措置として特別転貸債及び公庫資金で調達することとなった。しかしながら、有利子資金であるため、無利子貸付金で調達した場合と同等の効果が生じるよう、その利息分について国から利子補給を受けることとなった。この利子補給金が政府助成金である。

政府助成金は、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律及び地方道路公社都市高速道路整備補給金要綱により、平成17年度までの毎年度、特別転貸債及び公庫資金の利子支払の都度同日に交付を受けていた。

助成金の総額は、127億2,800万円であった。

第５節　契　約

１．契約方式の変遷

公社の契約は、昭和46年10月に制定した指名業者の決定等に関する細則に基づき、指名競争入札方式を中心に行われてきたが、平成５年に起きた全国的な贈収賄や談合事件を契機に、公社の契約制度を見直し、不正が起こりにくい制度に順次改善を図ってきた。

具体的には、透明性・客観性を高めるため、一般競争入札や公募型指名競争入札方式の導入、工事完成保証人制度に代わるものとしての金銭保証による履行保証制度の導入などがその主なものである。

平成13年には、公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律が施行され、毎年度の発注見通し、入札・契約に係る情報の公表等がすべての公共工事に義務付けられたので、公社は法律の適用団体にはなっていないが、法律の趣旨に沿う制度に改善を図った。

平成15年度には、公募型指名競争入札対象工事の拡大、予定価格の事前公表制度の導入等を行い、また平成16年度には、新たな契約方式として技術提案型契約方式を導入するとともに、新たに第三者機関として契約の適正化を図るための入札監視委員会を設置した。平成18年10月からは、愛知県を中心とし県内自治体が共同で運用を行っている「あいち電子調達共同システム」を利用した電子入札を導入することとし、同年12月から一部試行し、平成20年４月から本格実施した。

平成17年には、公共工事の品質確保の促進に関する法律が施行された。公社においても、低価格入札工事による下請業者へのしわ寄せ､労働条件の悪化､安全対策の不徹底などによる品質の低下などの事態が生じないようにするため、平成18年度から総合評価落札方式を試行導入した。

その後、平成20年３月に「公共工事の品質確保に

関する当面の対策について」（公共工事の品質確保の促進に関する関係省庁連絡会議策定）において、契約等における対等な関係の構築やダンピングの防止のため、低入札価格調査制度の適切な見直し、低入札価格調査と失格判断基準の導入などの基本方針が示され、全国的に順次低入札対応策が図られたことから、公社においても平成21年４月から失格判断基準を新たに導入し、低入札価格調査制度を改正した（表10-5-1参照）。

■ 表10-5-1　入札契約制度改善のための主な取組み

年　月	取組内容
H7.6	工事における一般競争入札の試行導入
H7.12	公募型指名競争入札の試行導入
H9.4	○一般競争入札の本格実施 ・予定価格25億円以上の一般土木工事、鋼橋工事及び建築工事 ○公募型指名競争入札の本格実施 ・予定価格12億円以上25億円未満の一般土木工事及び建築工事 ・予定価格８億円以上25億円未満の鋼橋工事 ○金銭補償による履行保証制度の導入
H15.10	○公募型指名競争入札対象工事の拡大 ・予定価格１億円（建築工事３億円）以上25億円未満の工事 ○予定価格の事前公表の試行導入
H16.4	○公募型指名競争入札対象工事の拡大 ・予定価格１億円以上25億円未満の建築工事 ○低入札価格調査制度の導入 ・予定価格５億円を超える工事 ○入札監視委員会の設置
H16.7	技術提案型契約方式（VE）の試行
H18.1	○一般競争入札対象工事の拡大 ・予定価格５千万円以上の工事 ○公募型指名競争入札の廃止
H18.4	予定価格の事前公表の本格実施
H18.11	工事における総合評価落札方式の試行
H18.12	電子入札の一部試行
H20.4	電子入札の本格実施
H21.4	○一般競争入札対象工事の拡大 ・予定価格１千万円を超える工事 ○低入札価格調査制度の改正 ・予定価格１千万円を超える工事 ・失格判断基準の導入
H25.1	業務委託における低入札価格調査・最低制限価格の制度の導入 工事における総合評価落札方式の本格導入 事後審査方式一般競争入札の試行導入
H25.11	業務委託における一般競争入札の実施 業務委託におけるプロポーザル方式の導入
H26.8	役務の提供に関する業務委託における最低制限価格制度の試行導入
H28.4	業務委託における総合評価落札方式の本格導入

平成24年度には、業務委託における低入札価格調査及び最低制限価格を導入した。また、工事における総合評価落札方式を本格導入し、併せて事後審査方式一般競争入札を試行導入した。

平成25年度には業務委託における一般競争入札及びプロポーザル方式を実施した。

平成26年度には、役務の提供に関する業務において、最低制限価格制度を試行導入した。

平成28年４月には、業務委託契約において総合評価落札方式を本格導入した。

令和２年度には、新洲崎JCTに出入口を追加するための改築事業において、技術提案・交渉方式（設計交渉・施工タイプ）を採用した。

２．資格審査

入札に参加を希望する者は、あらかじめ「一般競争参加資格審査申請書」（審査申請書）を公社に提出して適格性の審査を受け、「有資格業者名簿」に登録されていなければならない（表10-5-2参照）。

審査申請書の受付は昭和46年から毎年実施していたが、昭和57年からは２年に１回とし、その後、平成13年度からは２年に１回の定期受付に加え、随時にも受け付けることとした。

工事等の種別は表10-5-3のとおりであり、一般土木工事、鋼橋工事及び建築工事の新設工事については、発注予定金額に対応する区分を設け、建設業法の規定に基づく経営規模その他経営に関する客観的事項などを勘案して有資格者を等級別に格付している。

■ 表10-5-2　一般競争参加不適格者

一　契約を締結する能力を有しない者
二　破産手続き開始の決定を受けて復権を得ない者
三　暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成３年法律第77号）第32条第１項各号に掲げる者
四　前３号に該当する者を入札の代理人として使用する者
五　資格決定する前２年以内に次の一に該当したと認められる者
　イ　契約の履行に当たり、故意に工事等を粗雑にし、又は、工事等の材料の品質若しくは数量に関し不正の行為をした者
　ロ　公正な競争の執行を妨げた者又は公正な価格を害し、若しくは不正の利益を得るために連合した者
　ハ　落札者が契約を締結すること又は契約者が契約を履行することを妨げた者
　ニ　監督又は検査の実施にあたり、職員の職務の執行を妨げた者
　ホ　正当な理由なくして契約を履行しなかった者
　ヘ　契約により、契約の後に代価の額を確定する場合において、当該代価の請求を故意に虚偽の事実に基づき過大な額で行った者
六　前５号に該当する者を契約の締結又は契約の履行に当たり、代理人、支配人その他の使用人として使用する者
七　経営状態が著しく不健全であると認められる者
八　審査申請書の重要な事項について虚偽の記載をし、又は記載をしなかった者

■ 表10-5-3　工事等の種別（令和２年度現在）

工　事	一般土木、鋼橋、プレストレスト･コンクリート、舗装、電気、電気通信、造園、塗装、道路標識･区画線、建築、管、遮音壁、機械器具設置 計13工種 （平成２年度から７年度までは「修繕」があり14工種）
測量等	測量、調査、コンサルタント（土木）、コンサルタント（建築等）計４業種

３．入札監視委員会

入札・契約手続の公正の確保と透明性の向上を図るため､平成16年４月に入札監視委員会を設置した。平成13年３月に国が示した「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」において第三者機関を活用することが求められたので、公社としても入札監視委員会を設置し、その審議の結果を適切に業務に反映させることとしたものである。委員会の役割等は次のとおりである。

１）　役　割

・入札及び契約手続の運用状況等について報告を受けること
・競争入札における参加資格の設定または指名の理由及び経緯等、随意契約の理由及び経緯等の審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があるときは理事長に意見の具申を行うこと
・入札及び契約手続に係る苦情処理結果の審議報告を受けること

２）　委員及び任期

委員は学識経験者とし、理事長が委嘱し、３人以内で組織する。任期は２年とし、再任を妨げない。

第６節　経営改善計画と中期経営計画

１．経営改善計画

第12回料金改定に伴う道路管理者（県・市）の同意に当たって、平成15年２月に県・市議会から公社の経営の合理化等の要請が強くなされた。このことを踏まえ、公社は、同年12月９日に「名古屋高速道路公社の経営改善計画について」を公表したが、この内容について不十分であるとの意見があったので、さらにこの計画に具体的項目を加える改定を行い、平成16年２月６日に「経営改善計画」として公表した（表10-6-1参照）。

■ 表10-6-1　経営改善計画（要旨）

1. コスト削減
　お客様の負担の軽減、健全な経営、着実な償還に向け、今後もより一層のコスト削減に努める。
⑴ 人件費
　①役員の報酬月額の更なる削減及び60歳を超える期間の退職金不支給
　②建設事業終了時までの役員数の半減と職員数の約30％削減
⑵ 建設コストについて残事業費約５千億円の約10％削減
⑶ 管理コストについて約20％削減
2. 契約方式の改善
　入札・契約手続について、透明性・客観性及び競争性をより高めるため、お客様サービス水準の確保を図りながら、契約方式の改善に積極的に取り組む。
⑴ 入札契約制度の改善
　①予定価格の事前公表の試行の促進

②第三者からなる入札監視委員会の設置
③指名業者名の事前非公表
④電子入札平成18年度導入への準備
3. お客様サービスの向上
渋滞・環境対策、ETC整備等を推進するとともに、お客様第一主義の徹底を図り、サービスの向上に努める。「お客様サービス推進課」を設置し、お客様のご意見、ご提案を直接お聞きし、きめ細かいサービスに反映させる。
⑴ 渋滞対策
①星崎料金所のブース増設、山王カーブ北渡り２車線の３車線化
②３号南部（高速東海線）の早期整備
⑵ 環境対策
騒音に係る要請限度超過区間の遮音壁嵩上げ、低騒音舗装の敷設
⑶ ETC料金制度の導入等
①平成16年10月までにETCを整備
②ETCを活用した乗継ぎ制度、夜間割引、端末区間での特定区間割引の導入等に向けて社会実験の実施
⑷ お客様の意見の反映
料金問題調査会の委員に学識経験者、経済界代表の方に加えて、新たにお客様代表の方を委嘱し、さらに料金問題調査会で利用者団体、名古屋高速道路モニター等との意見交換会を開催し、お客様の意見を直接聞く機会を設ける。
4. 健全な経営
お客様の負担等によって利用しやすい道路を健全に経営していくために、更に一層の経営努力を行う、また、専門家の方々による定期的な外部監査を行う等、経営の改善を図る。
①750円の料金をできるだけ堅持
②県市に新たな税負担等の迷惑を掛けることなく、早期に着実な償還ができるよう努力

２．中期経営計画

（1） 中期経営計画【平成19～22年度】

平成16年２月に経営改善計画を策定してから３年あまり経過したことから、その間の実績を整理するとともに、現在の経営状況を確認し、社会情勢の動向等を踏まえつつ、さらに、お客様の立場に立って新たな課題への対応を図る必要性から、平成19年６月に「中期経営計画【平成19～22年度】」を策定した（表10-6-2参照）。

■表10-6-2　中期経営計画【平成19～22年度】（要旨）

1. 中期経営見通し
整備計画に定められた投資と償還の計画に対し、その実績を対比することにより検証し、中期における公社経営の見通しについて、投資計画と償還計画の達成の見込みを概観する。
⑴投資計画と償還計画（図１参照）
①投資計画は、総事業費１兆6,900億円をもって、平成22年度までに計画延長81.2kmの完成
②償還計画は、総事業費を換算起算日から40年かけて平成52年４月までに償還完了
⑵投資の実績と中期見通し
①投資計画（図２参照）
平成18年度末の投資実績約１兆4,800億円、平成19年からは清須線、東海線の整備と渋滞対策等の実施による概ね整備計画どおりと想定
②償還計画（図３～６参照）
平成18年度までの利用交通量は、概ね計画に近い微増、今後の見通しも概ね計画どおりと想定
金利の市場動向は、平成２年の約８％をピークに下落し、平成16～18年度はいずれも計画値を下回っており約２％
将来金利は、特別転貸債3.60％、民間債3.81％を想定
③管理費
平成８年度に対し約20％減の約1.5億円に抑制し、将来も一層の縮減に取り組む。

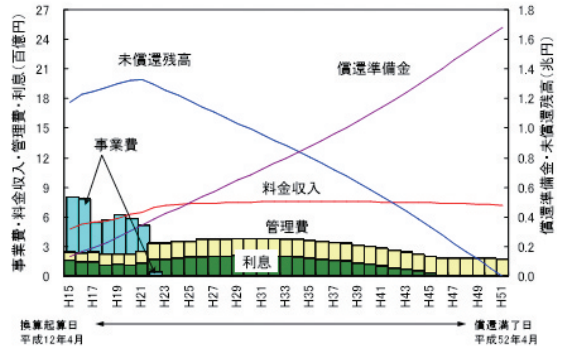


図１　投資計画と償還計画

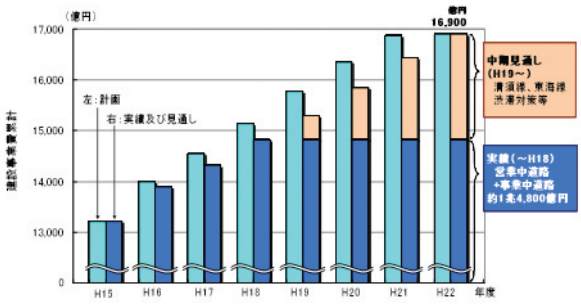


図２　建設事業費の投資計画

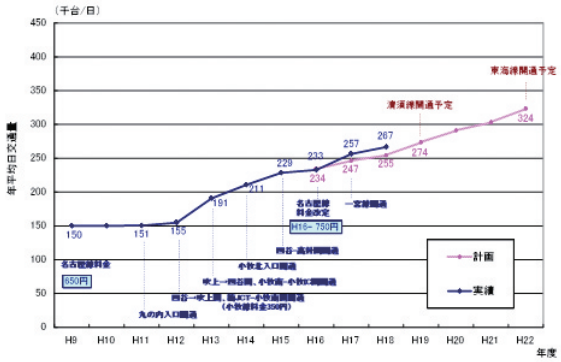


図３　交通量の計画と実績

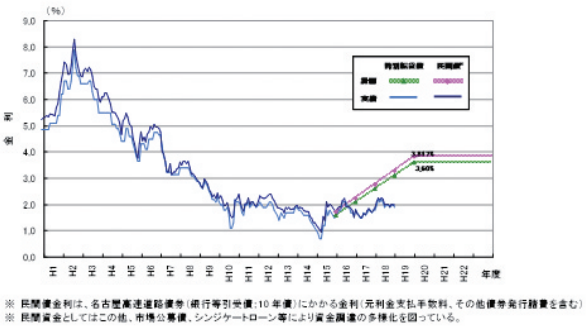


図４　金利の計画と実績

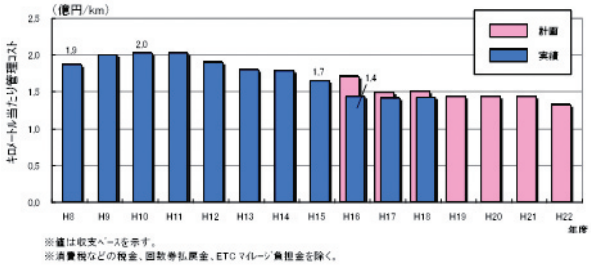


図５　管理コストの推移（キロメートル当たり）

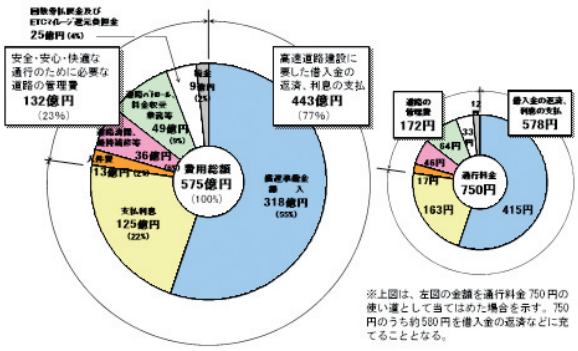


図６　平成18年度費用の内訳

2. 中期施策項目

名古屋高速道路のネットワークを完成させるとともに、着実に償還を進め、合わせて、防災対策、渋滞対策等の関連する所要の施策への取り組みを強化する。

①ネットワークの着実な整備及び防災対策の推進

②渋滞対策、交通事故対策、環境対策の推進、道路交通情報等提供の拡充

③お客様の声の反映と多様で弾力的な料金に向けたETCの活用

④コスト削減の徹底及び透明性・公正性の向上等

(2)　中期経営計画【平成22 ～ 25年度】

平成19年６月に中期経営計画【平成19 ～ 22年度】を定め経営努力を続けてきたが、４号東海線の開通時期の変更により事業期間の延伸が必要となったことなどから、平成21年度に整備計画を変更し、その際、道路に関わる諸環境の変化を踏まえて償還計画の見直しを行った。これに併せて、新たに中期経営計画【平成22 ～ 25年度】を策定した(表10-6-3参照)。

■ 表10-6-3　中期経営計画【平成22 ～ 25年度】(要旨)

1. はじめに

東海線の開通時期の変更（平成22年度から24年度へ）により、事業期間の延伸と世界的な経済状況、国による将来交通推計の見直しなどを踏まえて、償還計画を見直すとともに、これまでの建設、保全管理並びに料金収納・借入金償還の三業務から、保全管理と料金収納・借入金償還を主体とした業務に切替る必要があるため、組織体制の大幅な見直しや業務拠点の集約化などを進める。

2. 経営の状況

⑴収入と支出の状況

①平成21年度の収入は、597億円であり、その大半（99.7％）が料金収入等となっている。

②平成21年度の支出の内訳は、名古屋線料金圏の普通車750円を当てはめると、約80％は建設に要した借入金の返済及び利息支払いに充当、残る約20％で道路の管理費等を賄っている（図１参照）。

⑵投資と償還の状況

①平成21年度末の総投資額は約１兆6,000億円で、整備計画上の投資額１兆6,900億円の約94％が投資済である。

②償還準備金（借入金返済に充てた金額の累計額）は約3,400億円で、償還率（営業中道路の投資済額に対する償還準備金の比率）は約24％となっている。

3. 中期経営目標

東海線の全線開通予定年度を平成24年度に、また関連する平面道路の復旧等を含め整備計画最終年度を平成25年度に改める。さらに、事業着手が明らかになった名古屋環状２号線（名二環）西南部・南部区間との連絡路を追加する。

⑴建設完了までの投資計画（図２参照）

①平成25年度までに全線開通を図り、関連する道路復旧工事の完成を含めて約595億円の投資を行う。

②３箇所の名二環連絡路建設事業に約45億円、大高線渋滞対策等に計約240億円を見込む。

⑵中期の償還目標

①平成25年度の利用交通量は、約30万台を見込む（図３参照）。

②調達金利は、平成22年度1.8％程度以下、平成25年度3.0％程度と見込む（図４参照）。

③長期の管理費目標の年間平均1.7億円/kmを下回るよう中期の目標を定める（図５参照）。

④償還準備金累計額を、平成25年度末には約4,900億円（償還率約29％）とすることを償還目標とする（図６参照）。

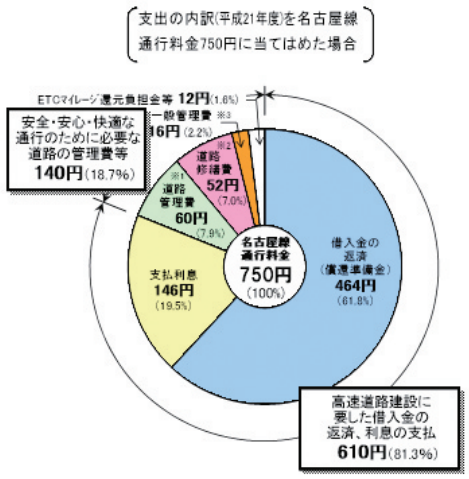


図１　お客様からいただいた通行料金の使いみち

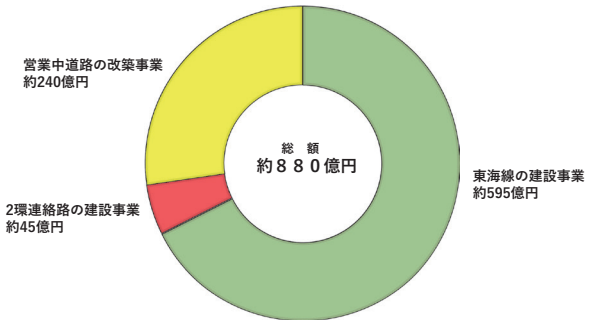


図２　建設完了までの投資内訳（平成22 ～ 25年度）

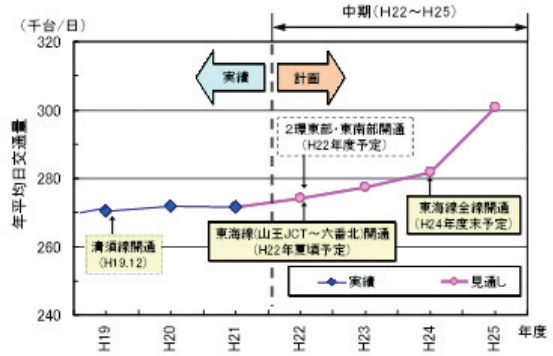


図３　中期の交通量見通し

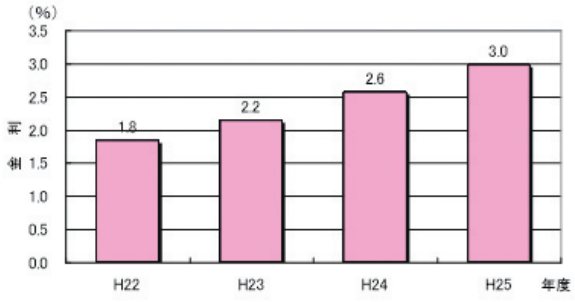


図４　中期の金利※見通し
※）民間資金（10年債）の見直し

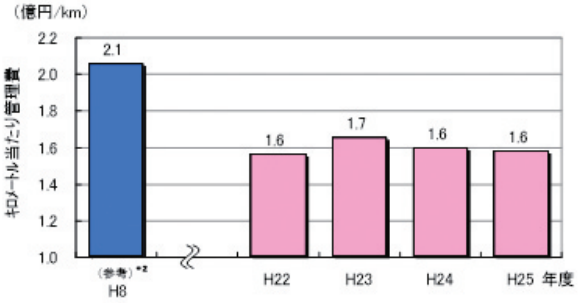


図５　中期の管理費※１目標
※１　道路管理、修繕費、一般管理費を開通延長で除したもの。
※２　全国的にコスト縮減の取り組みが開始された平成８年値を参考として示す。

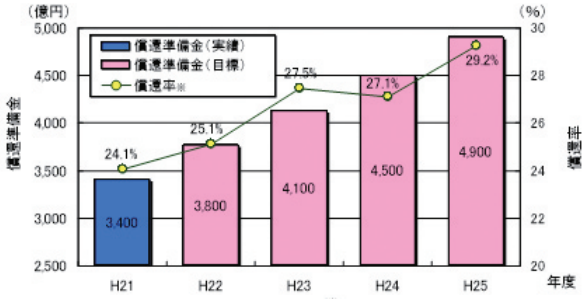


図６　中期の償還目標

4. 中期施策

⑴施策の方針

①名古屋高速道路ネットワークの完成
②お客様満足の向上と地域との共生
③交通安全対策の強化
④健全で透明な経営と着実な償還
⑤地域社会への貢献

⑵中期施策の具体的取り組み

１）平成24年度末の東海線全線完成を目指し、名古屋高速道路ネットワークの完成を進める。
２）渋滞対策の推進、道路情報提供の拡充、料金施策の検討、環境対策の実施、お客様ニーズの把握及びご意見の反映、ネックス・プラザの活用や地域の皆様との交流に取り組む。
３）高速道路や工事中区間の事故防止対策を進め、交通安全活動に取り組む。
４）常にコスト縮減を意識して事業を進め、契約方式の改善に取り組むなど、健全で透明な経営を図るとともに、県民・市民の皆様に新たな負担を求めることがないよう、借入金の償還を着実に進める。
５）名古屋高速道路が災害時の緊急輸送道路としての機能を十分に発揮できるよう努めるとともに、公社がこれまでに培ってきた技術力を地域に提供し、地域社会への貢献に努める。

5. 新たな組織体制と業務拠点の集約化

⑴核となる業務の変化に対応した組織体制づくり

中期には、整備計画で定められた路線81.2kmのすべてが完成・開通することから、これまでの建設、保全管理、通行料金の収納・借入金の償還というの三つの業務から、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・借入金償還業務へ移行するので、業務の集約化と効率化を目的とした新たな組織体制と業務拠点の集約化を図る。

⑵新たな組織体制

①現在の７部230人体制から当面は５部160人体制とする。
②役員については、業務の重点化・集約化及び新たな組織体制を踏まえ、役員数の見直しと新たな組織体制へ移行する前の早い時期に、役員報酬額を引き下げる。

⑶業務拠点の集約化
本社部門を公社所有の黒川ビルへ平成24年度から段階的に移転統合し、業務拠点の一元化、効率化等を図る。

（3） 中期経営計画【平成25 ～ 27年度】

平成25年内に４号東海線の六番北～木場間3.9㎞が開通する見込みとなり、名二環西南部との連絡路を除き、全計画路線81.2㎞が完成することとなった。これにより、建設投資から道路資産の有効活用や維持管理、サービス向上を主体とした業務へ移行することとなった。このことを踏まえ、平成25 ～ 27年度を計画期間とする新たな中期経営計画を策定した（表10-6-4参照）。

■ 表10-6-4　中期経営計画【平成25 ～ 27年度】（要旨）

1. はじめに
平成24年度には、整備計画の変更に伴って償還計画の見直しを行うとともに、建設から管理へと業務が移行する新たな経営の段階にあたって、「基本理念」「基本方針」を策定した。そこで、「基本理念」「基本方針」を踏まえ、整備計画、償還計画をもとに、国の審議会の中間答申（※）も参考に、平成25年度を初年度とする３年間の新たな中期経営計画を策定した。
※社会資本整備審議会　道路分科会　国土幹線道路部会　中間答申（平成25年６月25日）
2. 経営の状況
⑴収入と支出の状況
①平成24年度の収入は、620億円であり、そのほとんどが料金収入等となっている。
②平成24年度の支出の内訳は、名古屋線料金圏の普通車750円を当てはめると、約80％は建設に要した借入金の返済及び利息支払いに充当、残る約20％で道路の管理費等を賄っている（図１参照）。

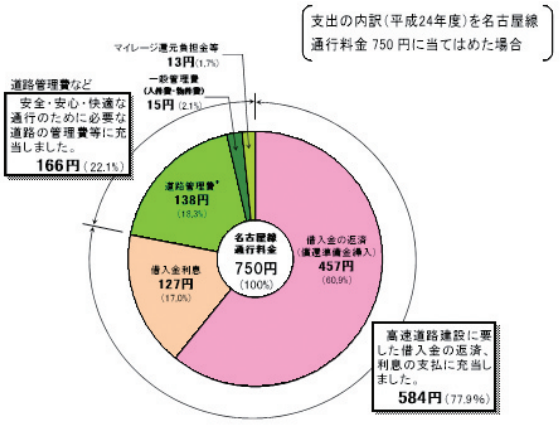


図１　お客様からいただいた通行料金の使いみち
※道路管理費は、道路巡回、道路清掃、保守・点検、料金収受等に要する費用

⑵投資と償還の状況
①平成24年度末の総投資額は約１兆6,600億円で、整備計画上の投資額１兆6,900億円の約98％が投資済である。
②償還準備金（借入金返済に充てた金額の累計額）は約4,600億円で、償還率（営業中道路の投資済額に対する償還準備金の比率）は約29％となっている（図２参照）。

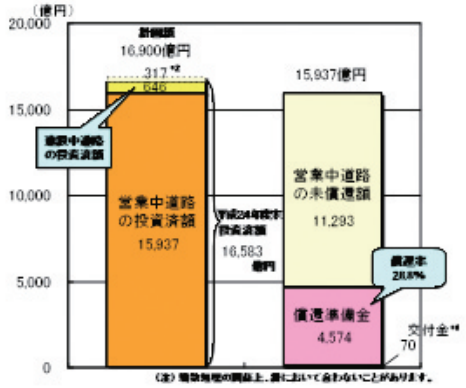


図２　投資額と償還額の状況（平成24年度末）

※１　関連街路分担金の補助として昭和63年度まで県・市から受けた補助金であり、償還対象外。

※２　投資予定額の他に有形固定資産、繰延資産等を含む。

3. 中期経営目標

整備計画の主な変更点は、名二環西南部・南部区間の完成予定時期が定められたことに伴い、その整備スケジュールに合わせ、名古屋西JCTにおける名二環西南部との連絡路の完成予定年度を、平成30年度に変更したことである。

なお、変更に際して、将来交通量・将来金利等の諸条件を見通し、償還計画の見直しを行った。

⑴投資計画

平成25年度から整備計画の完成予定である平成30年度までの建設予定投資額は約240億円。

なお、本計画期間中（平成25 ～ 27年度）では、約130億円を見込んでいる。

⑵中期償還目標

①平成27年度の利用交通量は、約31万台/日を見込む（図３参照）。

②調達金利は、平成25年度1.9％程度から平成27年度までに2.6％程度と見込む（図４参照）。

③長期の管理費目標は、前計画に引き続き、年間平均1.7億円/kmとし、コスト縮減に努める。（図５参照）。

ただし、想定を上回る自然災害や予期せぬ事象への対応など、想定外の多額の管理費を要する場合には、償還への影響に留意しつつ、適切に対応していくこととした。

④償還準備金累計額を、平成27年度末には約5,800億円（償還率約35％）とすることを償還目標とする（図６参照）。

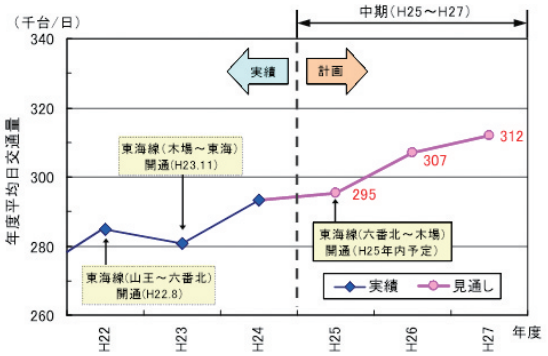


図３　中期の交通量見通し

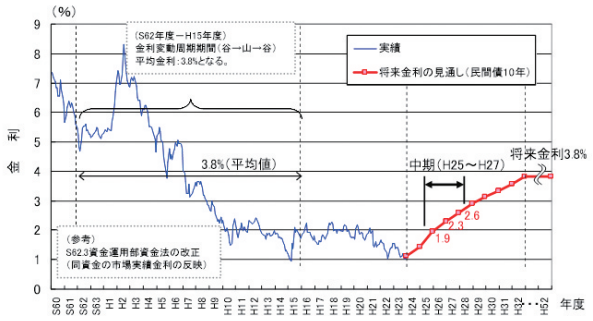


図４　金利（民間債10年）の見通し

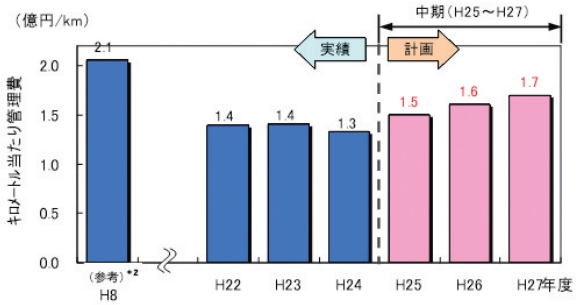


図５　中期の管理費目標

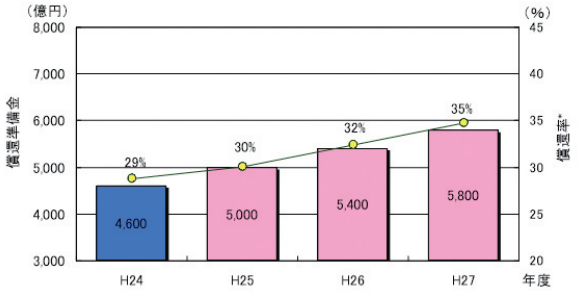


図６　中期の償還目標

4. 重点施策
　基本理念、基本方針を踏まえて、重点的に取り組むものとして、以下に示す４項目を施策の方針として掲げ、平成25年度からの３年間で施策の達成に取り組む。
⑴ネットワーク機能の発揮～元気な「名古屋都市圏」づくりに貢献～
　①道路ネットワークの完成と有効活用
　②利用しやすい料金施策の検討
　③災害時の緊急輸送道路としての機能発揮
⑵お客様サービスの向上～安全・安心・快適な利用環境の充実～
　①交通安全対策
　②道路情報提供の拡充
　③渋滞対策
　④お客様ニーズの把握と意見の反映
　⑤地域の皆様との交流
　⑥環境対策
⑶確実な維持管理～将来にわたって安心して使える名古屋高速～
　①道路構造物の適切な維持管理
　②道路構造物の長寿命化対策
　③道路設備の適切な維持・更新計画
⑷効率的で透明な事業運営
　①組織体制の充実と効率化
　②コスト縮減及び収益改善に向けた取り組み
　③人材の育成と技術の継承
　④透明性・公正性の向上

（4）　中期経営計画【2016～2018年度】

2015年度（平成27年度）には日平均通行台数が32万台を超え、公社としての基本的な視点をこれまでの「整備」からお客様の視点に立った「利用」へと軸足を移し、きめ細やかな渋滞対策や安全対策を進め、お客様サービスを一層向上させられるよう、３年間の経営方針に「より利用しやすいサービスの向上をめざして」を掲げる中期経営計画を策定した(表10-6-5参照)。

■表10-6-5　中期経営計画【2016～2018年度】（要旨）

1. はじめに
　日平均通行台数も32万台を超え、お客様の認知度も確実に高まっており、公社としての基本的な視点をこれまでの「整備」からお客様視点に立った「利用」へと軸足を移し、きめ細やかな渋滞対策や安全対策を進め、お客様サービスを一層向上させられるよう、様々な取り組みを進めていく。

２．経営方針
　基本理念、基本方針及び公社を取り巻く情勢等を踏まえ、公社が「整備」から「利用」へ軸足を移すことを着実に進めるため、「より利用しやすいサービスの向上をめざして」を中期経営計画（2016－2018）の経営方針とした。

3. 重点施策
・大規模修繕の確実な推進
・交通安全対策及び交通規制回数・時間の縮減
・都心へのアクセス（名駅等）向上の取り組み
・人材の育成と新たな技術の蓄積及び透明性・公正性の向上

4. 主な施策
・ネットワーク機能の発揮
・お客様サービスの向上

・地域社会との共生
・適切な維持管理
・経営基盤の強化

5. 進捗管理

32の取組項目について、役員会の下に各部長による「中期経営計画推進チーム」を設置し、四半期毎に実績を評価し、今後の取り組みに活かしていく（図１参照）。

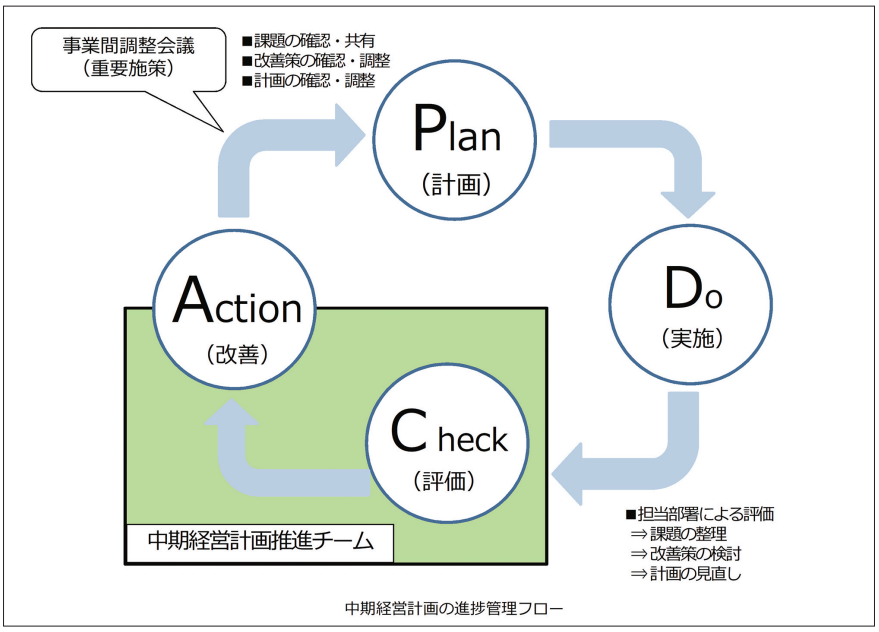


図１　進捗管理フロー

6. 経営の現状及び投資計画と償還見通し

（１）経営の状況

１）収支の状況

①平成27年度の収益は、726億円であり、そのほとんどが料金収入等となっている。

②平成27年度の費用の内訳は、名古屋線料金圏の普通車770円を当てはめると、約70％は建設に要した借入金の返済及び利息支払いに充当、残る約30％で道路の管理費等を賄っている（図２参照）。

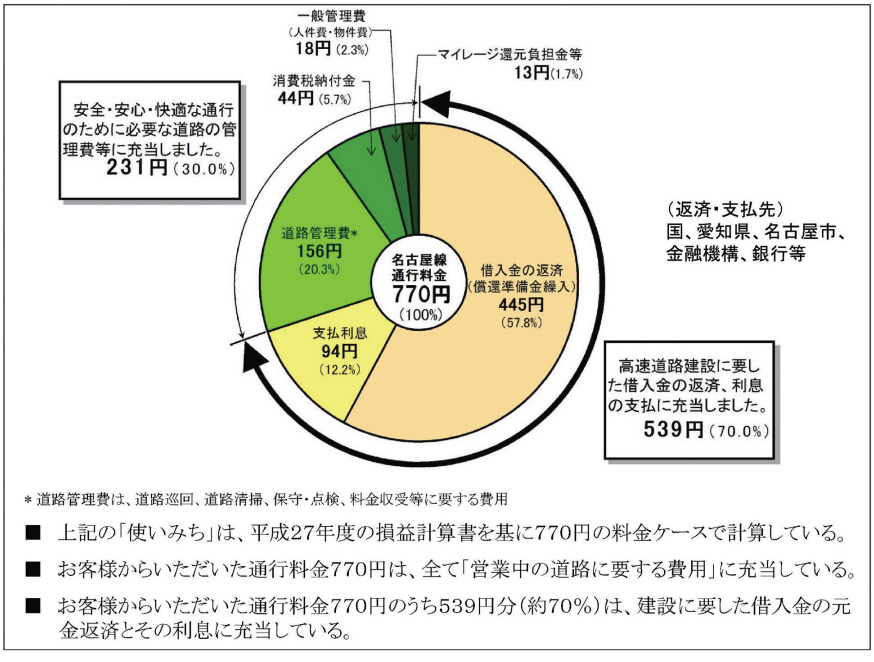


図２　お客様からいただいた通行料金の使いみち

２）投資と償還の状況

①平成27年度末の総投資額は約１兆6,721億円となった。

②償還準備金（借入金返済に充てた金額の累計額）は約5,811億円で、償還率（営業中道路の投資済額に対する償還準備金の比率）は約34.9％となっている（図３参照）。

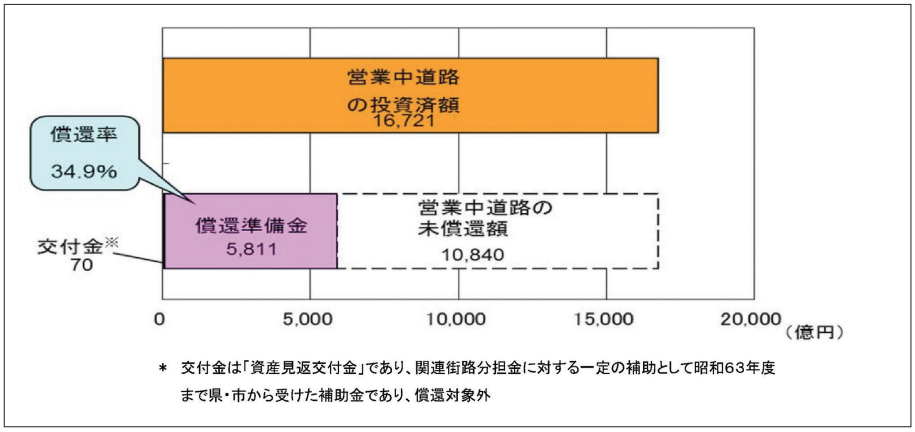


図３　償還状況

（２）投資計画と償還見通し

１）投資計画（注:投資計画は整備計画（平成25年１月国土交通大臣許可）に基づく）

中期（平成28年度から平成30年度）の建設投資予定額は、約113億円を見込む。

実施する建設事業の内訳は、名古屋西JCT建設工事、並びに、ETC整備など営業中道路での改築事業である。

２）償還見通し

①金利の見通し

調達金利は、平成28年度2.6％程度から平成30年度までに3.1％程度まで徐々に上昇すると見込む（図４参照）。

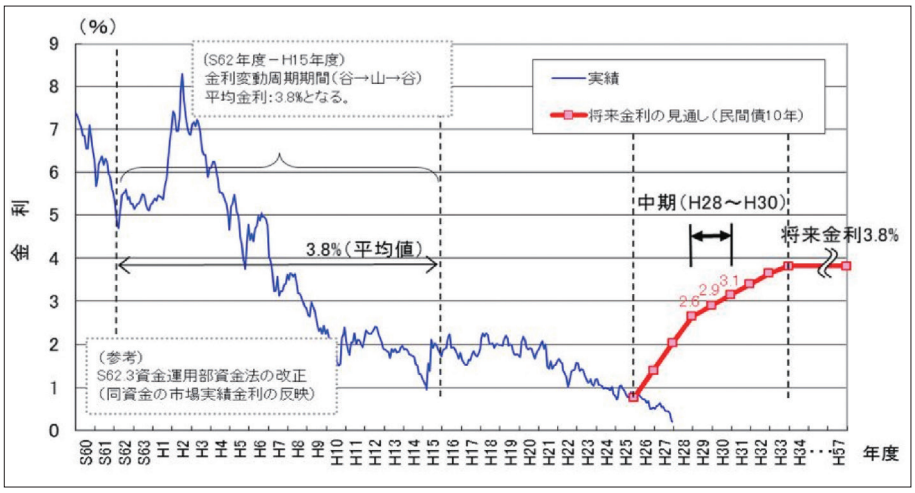


図４　金利（民間債10年）の実績と見通し

②管理費見通し

管理費には、道路巡回等の安全･安心･快適な通行のために必要となる費用、構造物の経年劣化に対する補修及び電気･通信施設の更新などに要する費用に加えて、平成27年度から41年度までの予定で取り組む大規模修繕に必要な費用を計上している（図５参照）。

ただし、想定を上回る自然災害や予期せぬ事象への対応など、想定外の多額の管理費を要する場合には、償還への影響に留意しつつ適切に対応していくこととした。

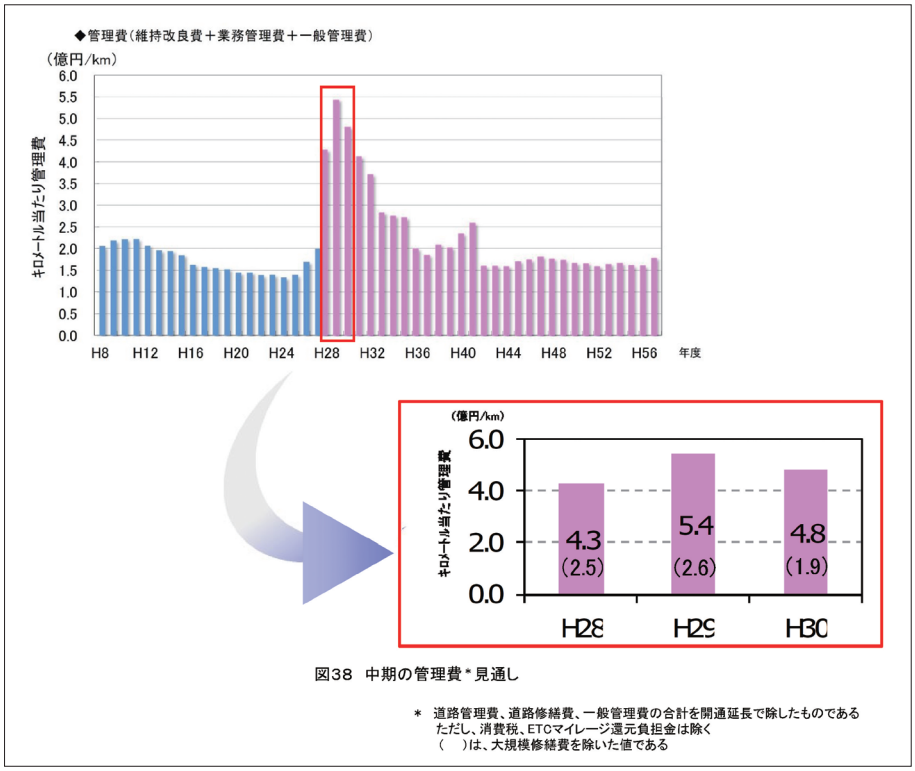


図38　中期の管理費＊見通し

＊　道路管理費、道路修繕費、一般管理費の合計を開通延長で除したものである
ただし、消費税、ETCマイレージ還元負担金は除く
（　）は、大規模修繕費を除いた値である

図５　中期の管理費見通し

③償還見通し

償還準備金累計額を、平成30年度末には約6,000億円とすることを償還目標とする（図６参照）。

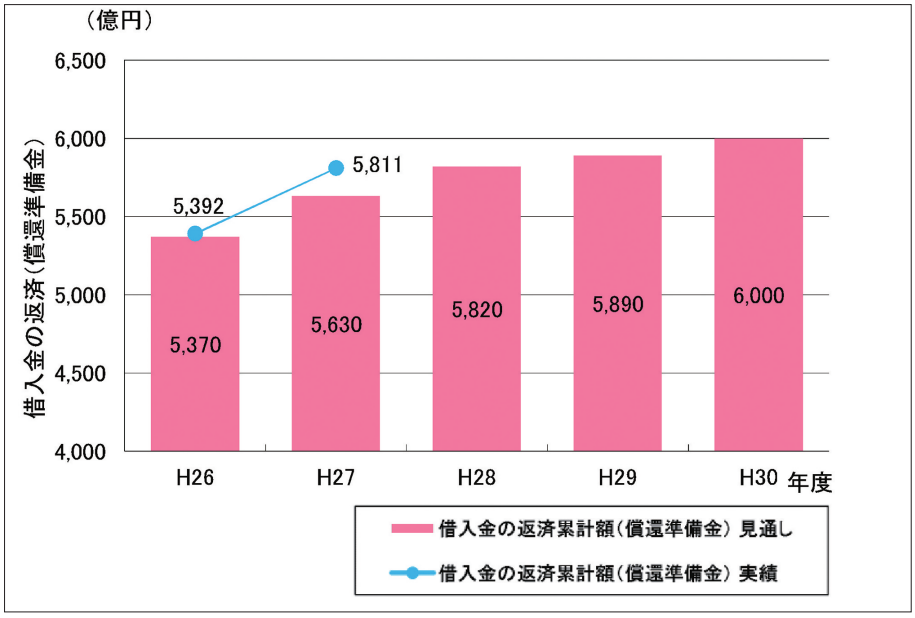


図６　借入金の返済累計額

(5)　中期経営計画【2019～2021年度】

名古屋第二環状自動車道（名二環）の名古屋西JCT～飛島JCTの開通（令和３年５月１日）による名古屋市周辺の高速道路ネットワークの完成や、2026年（令和８年）の第20回アジア競技大会の開催、2027年（令和９年）のリニア中央新幹線の開業といった状況を見据え、「名古屋高速は、進化する名古屋都市圏を支えます」を中期経営方針に掲げる中期

経営計画を策定した（表10-6-6参照）。

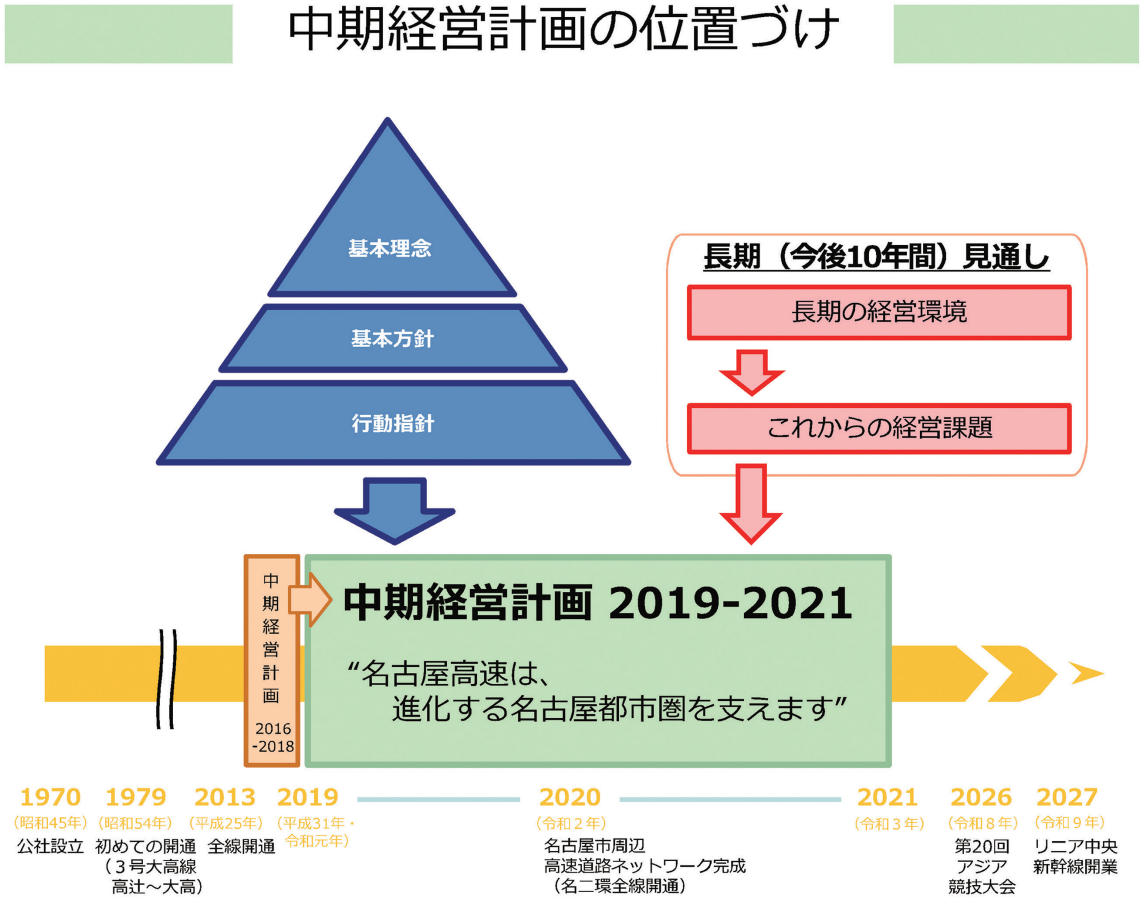
■ 表10-6-6　中期経営計画【2019-2021年度】（要旨）

1. はじめに

全線開通を機に、公社では、基本的な視点を「整備」から「利用」へ移し、お客様サービスの一層の向上を図ってきたが、引き続き大規模修繕、防災対策等を着実に進め、都市交通施設としての基盤をより確かなものにしていく必要がある。

これに加えて、名古屋高速道路と名古屋第二環状自動車道（名二環）を一体として広がる名古屋市周辺の高速道路ネットワークの完成後において、道路ネットワーク機能がさらに発揮されるよう、リニア中央新幹線の開業等も見据え、基本理念に掲げる“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”を目指す。

2. 中期経営計画の位置づけ



3. 中期経営方針

「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気な「名古屋都市圏」を支えます。

（１）さらに使いやすい名古屋高速～元気な「名古屋都市圏」づくりへの貢献～

・都心へのアクセスの向上
・ネットワーク機能の発揮
・より利用しやすい料金

（２）さらに確かな名古屋高速～安全・安心の徹底～

・更なる交通安全対策の実施
・大規模修繕の着実な推進
・維持管理の高度化・効率化と着実な点検・補修

・道路法違反車両に対する取締・指導の強化
・南海トラフ地震を始とした自然災害への対応力向上
（3）さらに走りやすい名古屋高速～快適さとサービスの向上～
・継続的な渋滞対策の推進
・交通事故・工事に伴う渋滞の縮減
・雪氷対策の強化
・道路交通情報提供の充実
・お客様とのコミュニケーションの推進
・自動運転への対応
（4）社会的責任の遂行
・工事の品質確保と安全管理
・環境保全への取り組み
・事業運営への信頼性向上
・地域社会との共生
・積極的な情報発信
（5）経営基盤の強化
・～財務基盤強化・経営合理化～　コスト縮減・効率化と戦略的な資金調達
・～組織基盤強化～　職員と組織の能力発揮
・～事業推進基盤強化～　確実な事業推進
※目標値の一部については、実績に応じて各年度に更新を行った。

(6)　SDGsの達成に貢献する名古屋高速道路公社の取組み

令和２年８月26日に、「中期経営計画（2019-2021）」とSDGs（持続可能な開発目標）の各ゴールとのつながりを明確にし、計画に定める施策の推進を通じて、SDGsの達成に貢献していくことを公表した。

また、社内に「SDGs推進チーム会議」を設置し、SDGsに関する役職員の理解・浸透及び意識向上を図るとともに、SDGsの達成に貢献する取り組みを着実に進めていくこととした（表10-6-7参照）。

■ 表10-6-7 「中期経営計画（2019-2021）」とSDGsとの関連

ありがとう 50th これからも この街と 名古屋高速

SDGsの達成に貢献する名古屋高速道路公社の取り組み

名古屋高速道路公社では、経営理念において、いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供し、地域社会を支えることを目指すと掲げ、事業を行っています。

SDGsは、持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であり、その目指すところは、名古屋高速道路公社の経営理念と重なり合うものであります。

このことから、名古屋高速道路公社では、経営理念を具体化し実現するため、取り組みに注力している「中期経営計画（2019-2021）」とSDGsの各ゴールとのつながりを明確にし、計画に定める施策を推進することを通じて、SDGsの達成に貢献していきます。

また、社内に「SDGs推進チーム会議」を設置し、SDGsに関する理解・浸透及び意識向上を図るとともに、SDGsの達成に貢献する取り組みを着実に進めます。さらに、これからもSDGsの達成に向けて、積極的に取り組み内容の充実や拡大に努めていきます。

経営理念

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、元気な「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）



・SDGsとは

持続可能な開発目標（**SDGs**）とは，2001年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として，2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され，地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。

（外務省HPより）

コラム　建設工事での財産と今後に向けて

●念願の建設工事

「道をつくる仕事がしたい」と思い、この名古屋高速道路公社へ入社して10年目、念願であった建設部への異動がかなった。

着任したのは平成23年４月。当時の建設部は、整備計画延長81.2kmの中でも最後の路線となる高速４号東海線のⅡ期区間（木場～東海JCT間）とⅢ期区間（六番北～木場間）の最盛期であり、中でもⅢ期区間は、六番町新幹線跨線部や用地明渡し未了部など非常に困難な課題を有する区間であった。筆者は無力に限りなく近い微力であったが、先輩･同僚とこれらの課題を乗り越え、平成25年11月に無事全線開通を迎え、その喜びを分かち合えたことは筆者の公社人生の中でも大きな財産となった。なお､全線開通までのエピソードは、主力だった先輩方の座談会で振り返られているので是非そちらをご覧いただきたい。

●地元の方々の温かい対応　～「ありがとう」「おつかれさま」～

さて、全線開通後は、後続の街路整備工事を予定する名古屋市へ引渡すための街路復旧工事を残すのみとなり、筆者はその最後の仕上げをまかされることとなった。

この最後の仕上げ段階の中で、地元の方々の温かい対応２つが今も心に残っている。

１つめは、ある地元の方より仮設看板の設置を要望されたときである。後続工事を控え車道や歩道が整備途上の状態だったため「歩行者の安全対策」として要望されたものだった。しかし、現場を引渡す際には仮設物はすべて撤去するのが原則。そこで、市の担当者と相談し、仮設看板を設置した状態で引渡すことの了承をいただき、受注業者の協力もあって要望の看板を設置することができた。現地を確認された地元の方からは「ありがとう。よくやってくれた。」という感謝の言葉をかけていただけた。ささいな内容ではあったかもしれないが、筆者にとっては、地元の思いにできるだけ寄り添い、市・受注業者が一体となってできるだけのことを行った結果がむくわれた温かい言葉だった。

２つめは、街路復旧工事も終わりを迎えた頃、市の担当者よりお誘いをいただき、学区の集まりで最後にご挨拶させていただいたときである。最後に顔を出すことで、思いもよらぬ要望をいただいてしまわないか、内心ヒヤヒヤしていたところだったが､挨拶終了とともに､不安とは裏腹に「おつかれさま」という気持ちのこもった温かい盛大な拍手をかけていただけた。公社の諸先輩方や受注業者の皆さまが一丸となってこれまで地元の方々へ行ってこられた真摯な対応、並々ならぬ努力に対するねぎらいの意が表されたものと感じ、非常に感慨深いものがあった。

●今後に向けて　～「誠意」と「感謝」～

今、公社は、『いつでも「安全」「安心」「快適」な道路サービスを提供』することを基本理念とし、大規模修繕工事や日常の維持管理、交通安全対策などに日々奮闘中である。これらに加え、来るリニア開業に向けた都心アクセス事業の本格化という新たな局面を迎えている。

これらの大きな事業を成し遂げていくためには、公社職員一丸となって立ち向かっていくことはもちろんのことだが、関係機関、受注業者、また、道路を利用されるお客さまや沿線の皆さまのご理解・ご協力があって初めて成し遂げられるものである。

関係する皆さまと真摯に向き合う「誠意」と「感謝」の気持ちを忘れることなく、微力ながら精進してまいりたいと筆者は思う。

そして、どこかでまた、「ありがとう」と言ってもらえる、感じてもらえる、そんな仕事ができれば幸いである。

（荒巻　景介）

コラム　名古屋高速道路の損傷について

●はじめに

平成27年度から平成29年度まで整備部企画整備課調査係で名古屋高速道路の点検・調査の業務に携わり道路の損傷状況について知るようになった。調査係は現在の業務分担とは異なり点検と調査が一つの係になっていた。その当時は平成24年12月の中央自動車道笹子トンネルで発生した天井板落下事故を受けて道路構造物の維持管理の重要性が社会全般に認識され、平成25年９月に道路法及び道路法施行令の改正、平成26年７月道路法施行規則が改正され、橋等の点検は近接目視により５年に１回の頻度を基本とし、その健全性の診断等が定められた。

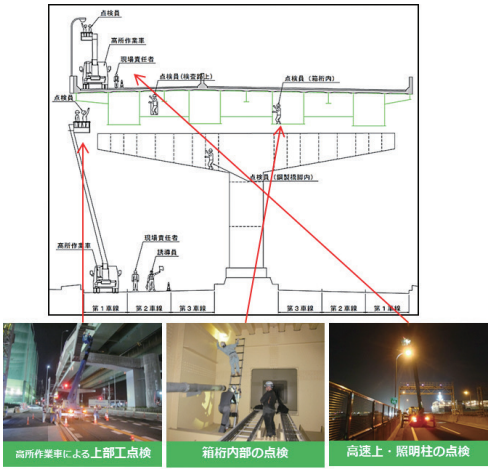
名古屋高速道路公社においても上記の改正やこれまでの知見等を踏まえて「道路構造物の点検要領（土木構造物）平成27年４月 名古屋高速道路公社　整備部（以下、「点検要領」）」を全面改定した。法改正後の最初の定期点検は半地下・トンネル部、橋梁部を平成26年度から平成30年度の５年間で全線実施し、点検手法は近接目視及び触診を基本として実施し、コンクリート構造物は表面のみではなく、内部の状況把握、第三者被害防止を目的としてハンマーなどによる打音検査も合わせて行った。

●現　状

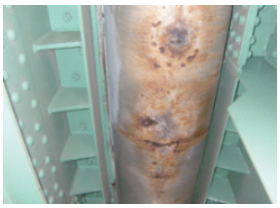
定期点検１巡目を平成26年度から30年度にかけて全線行った結果、点検要領に基づき補修が必要であると判定された損傷数は３万程度確認された。路線毎の内訳では開通約40年の大高線では43%程度、開通約30年の万場線では20%程度、環状線では10%程度と開通年数に比例して損傷数は増加している。部材別の損傷としては、伸縮装置に全体の30%程度、支承に20%程度、床版、鋼部材の順番で多くの損傷が確認されている。

●要　因

損傷としては、鋼部材では掛け違い部の伸縮装置の損傷部からの漏水によって桁端部の鋼部材（支承等）や橋脚に腐食等が確認されている。特に冬期は凍結防止剤として塩化ナトリウム等が散布され雨水で流されることがないので鋼部材の腐食速度は速く、損傷程度も著しい状況である。コンクリート床版では、下面の漏水や打音検査時に異音が確認された箇所の床版上面を調査すると断面補修箇所で既設との接着が切れ、雨水や凍結防止剤の供給により鉄筋の腐食が進行するため、下面への漏水や異音を発生させている。



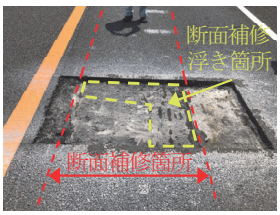
図・写真－１　点検実施状況



写真－２　伸縮装置損傷状況



写真－３　支承腐食状況



写真－４　床版上面状況



写真－５　床版下面漏水状況

これらにより、名古屋高速道路は漏水による鋼部材の腐食や補修箇所の再劣化が主な損傷要因であるため、その対策を行うことが維持管理で重要である。

●おわりに

漏水は部材を急速に劣化させるので、点検時は注視し、発見時は速やかな要因の調査・対策が必要であり、断面の補修は材料の性能、使用条件、現場条件を考慮し、材料の性能が十分に発揮できるように材料の品質管理及び施工管理を定め、その管理・監督を行うことが損傷数を減らし、長寿命化につながることを意識して維持管理に取り組んでいきたい。

（田村　敬介）

第2部

第11章

組織・広報等

第１節　組織・定員
第２節　人事管理
第３節　広　報
第４節　監査及び検査

第１節　組織・定員

１．組　織

(1)　公社発足から開通まで

公社は、昭和45年９月24日に理事長、副理事長、理事４名、監事２名の役員の下に、４部（総務、経理、計画、工務の各部）、９課（総務、人事、用地、経理、契約、計画、調査、設計、工務の各課）の体制で発足した（図11-1-1参照）。本社は愛知県第４分庁舎内（中区丸の内二丁目）に置いた。

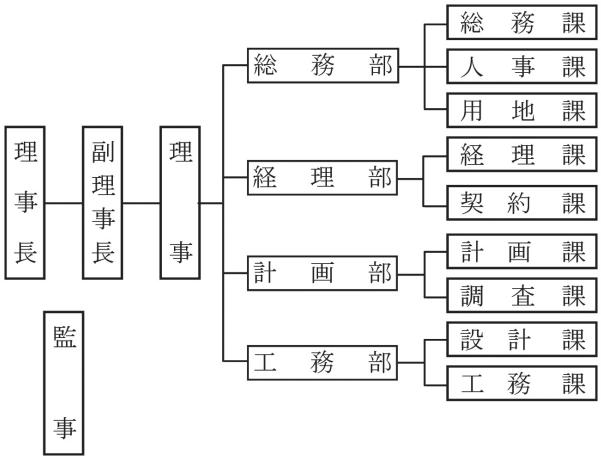


図11-1-1　発足時の組織

その後、昭和46年３月には、本社を富国生命館内（中区丸の内一丁目）に移転し、さらに同年４月、本格的な建設体制を整えるために、用地部を新設し、総務部用地課を用地部用地課にするとともに、経理部に資金計画、債券の発行などを所掌する資金課を、また、監事を補助する監査室を新設した。このほか、高速道路の建設を担当する工事事務所（当初は本社内。昭和46年９月から瑞穂区新開町）を設けた。これにより、公社の組織体制は、５部11課室１工事事務所となった。

昭和47年４月に、用地取得体制を充実させるため用地部用地課を、公社事業の用地取得を担当する用地第一課と、名古屋市からの受託事業の用地取得を担当する用地第二課に分けた。また、事業計画、事業の採算制、償還計画などを所掌する体制の充実を図るため、計画部に企画課を新設した。さらに、工事事務所を５号万場線担当の第一工事事務所に改め、新たに３号大高線担当の第二工事事務所（南区石元町）を設置し、本格的工事に着手する現場建設体制の充実を図った。

昭和51年４月には、環境対策を専門に担当する環境対策室を計画部に新設した。

(2)　建設及び管理部門の強化

公社として初めての開通（高辻～大高10.9km）に備えて、昭和53年４月に、高速道路の維持補修、交通管理、営業管理等の準備を担当する業務準備室を本社に設置し、計画部の調査課は廃止した。翌54年６月に、業務準備室を管理事務所（南区本地通六丁目）に組織変更し、同事務所に管理課と交通課を設置した。なお、管理事務所の窓口業務の一部を本社においても所掌させることとし、経理部の契約課を業務課に名称変更した。

昭和59年４月には、名古屋高速道路の建設工事の進捗に合わせ、第一工事事務所と第二工事事務所を統合して建設事務所（中村区黄金通七丁目）とし、同事務所に庶務課、工事第一課及び工事第二課を設けた。また、用地取得業務の減少に伴い用地部を廃止し、工務部に用地課を設置し、用地取得業務を所掌させた。

昭和62年４月に再び業務量が増加した用地業務に対応するため、用地課を用地管理課と用地補償課に分けた。

昭和63年４月には開通路線も延長し、道路の維持補修業務量が増大してきたため、管理事務所に保全課を設けた。

平成元年４月に、用地業務量の増大に伴い工務部から用地管理課と用地補償課を移し、用地部を再度設置し、また建設事務所を建設部に、管理事務所を管理部に名称変更した（図11-1-2参照）。

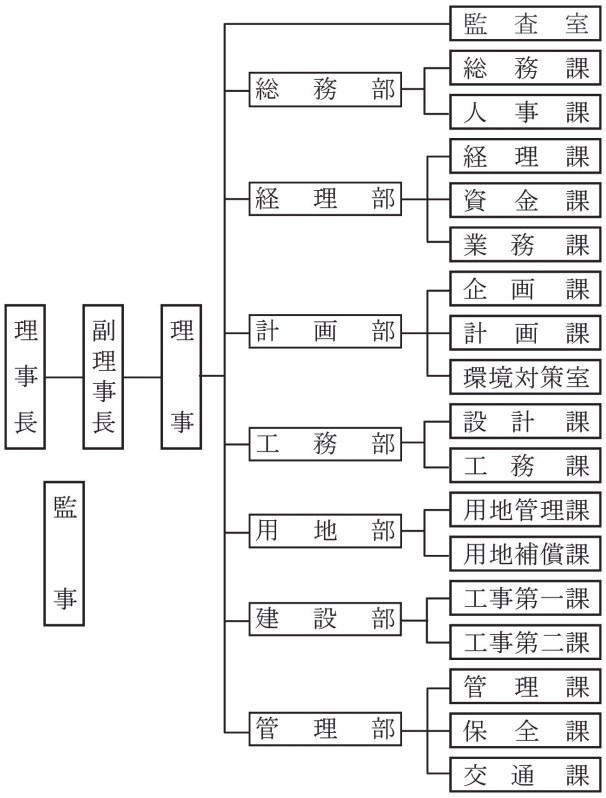


図11-1-2　平成元年４月の組織

平成５年４月に、公社の諸施策の企画立案に当たる企画調査部を新設し、長期計画、料金制度等を所掌する調査課と基本設計、整備計画等を所掌する企画課を設けた。また、同年５月に本社をNUP・フジサワ丸の内ビル内（中区丸の内二丁目）に移転した。

平成９年４月に、管理体制のさらなる強化を図るため、管理部から保全課を分離して保全部を新設し、同部内に道路等の改築、維持、修繕等を所掌する保全第一課と建築物・電気設備・機械設備の建設、維持、修繕等を所掌する保全第二課を設けた。また、同年７月に、黒川出入口に建設した黒川ビル（北区清水四丁目）に管理部と保全部を移転した。

平成11年４月には、電算処理システム、積算基準等を所掌する技術管理室を新設した。

平成12年４月に、建設業務量の増大に伴い建設部に工事第三課を設けた。

平成14年４月に、施設関係の業務量の増大に伴い、保全部を保全施設部に、保全第一課を保全課に、保全第二課を施設課に改め、施設管制業務等を担当する施設管制準備室を設け、平成15年１月には施設管制準備室を施設管制所と改めた（図11-1-3参照）。

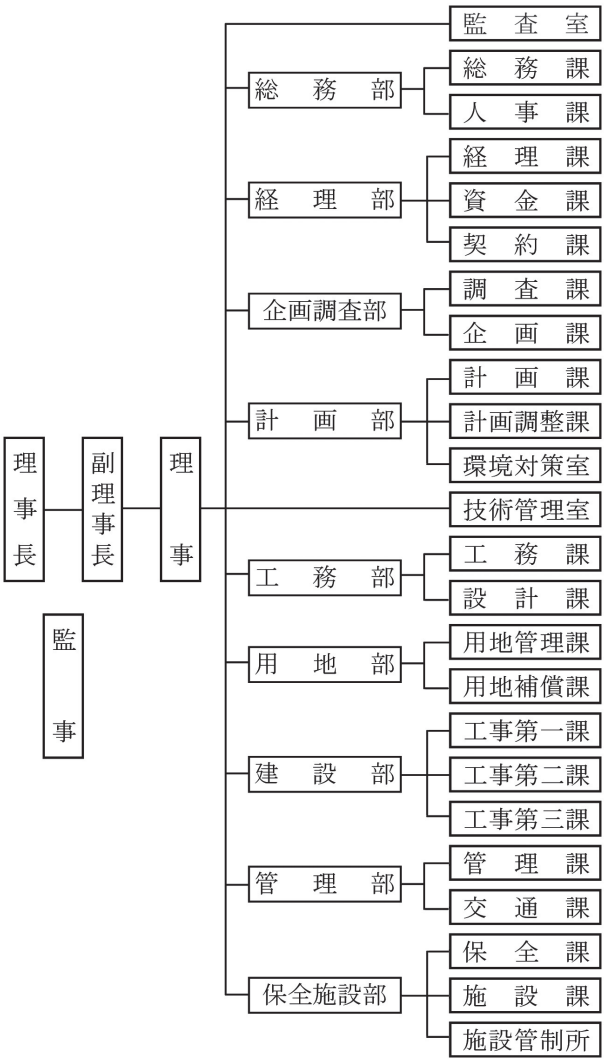


図11-1-3　平成15年１月の組織

(3)　組織体制の見直し

平成16年４月に、お客様サービスの向上を図るため、管理部にお客様サービス推進課を設置し、組織の効率化のため経理部を総務部に、用地部と技術管理室を計画部に統合し、９部24課室所体制から７部22課室所体制とした。

平成17年４月に、建設業務量の減少に伴い建設部工事第三課を廃止した。

平成18年10月に、役員体制を見直し、監事１名を減員した。

平成19年４月に計画部用地課を廃止して計画課に

統合し、また理事長直轄の特命担当参事を置いた（図11-1-4参照）。

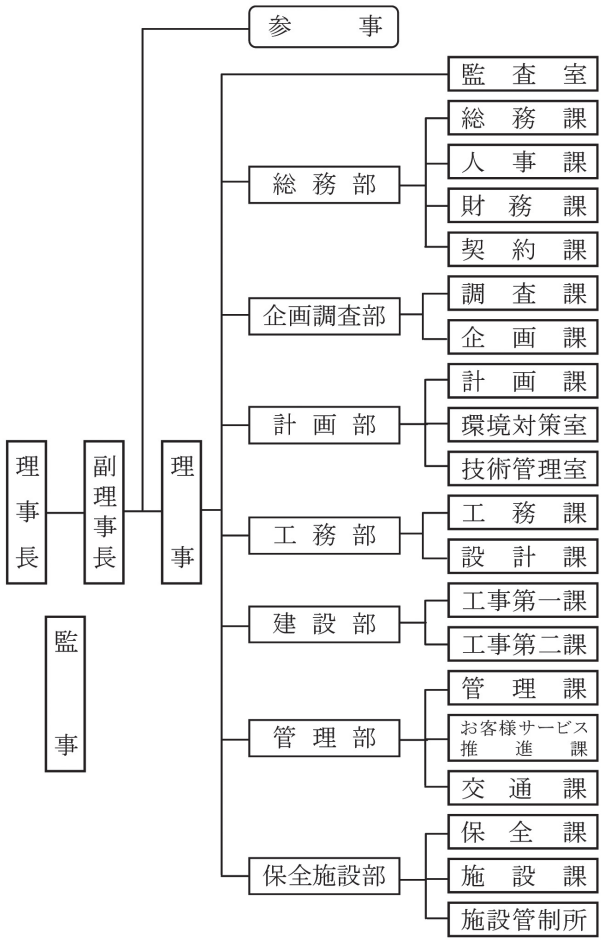


図11-1-4　平成19年４月の組織

平成24年４月には、中期経営計画（平成22～25年度）に基づき、スリムでコンパクトな組織体制とするため、建設部及び工務部を廃止するなど、組織体制の大幅な整理統合を行い、監査室、総務部（総務課、財務課）、計画部（計画課、調査課）、技術部（工務課、環境対策課、技術管理課、建設課）、管理部（管理課、営業課、サービス推進課、交通課）及び保全施設部（保全課、施設課、保全事務所、施設事務所）の５部14課１室２所とするとともに、役員体制を見直し、理事を４名から２名に減員し、併せて監事を常勤から非常勤に変更した。また、本社部門をNUP・フジサワ丸の内ビルから黒川ビルに移転した。

さらに、平成27年４月には、名古屋高速道路のネットワーク完成に伴い、建設主体の事業運営からお客様サービスの向上を基本に据えた経営へ移行するのに合わせ、組織体制のさらなる効率化を図るため、監査室、技術管理室、総務部（総務課、会計課）、経営企画部（企画課、調査課、広報課）、交通管理部（交通管理課、料金課）及び整備部（企画整備課、工事課、施設課、環境対策課）の４部11課２室とし、業務拠点も黒川ビルと黄金事務所の２箇所にコンパクト化した。

その後、平成31年４月には、都心アクセス事業に対応するため、企画課に課内室として都心アクセス関連事業室を設置した。また、令和３年４月には、都心アクセス事業の執行体制強化を図るため、企画課都心アクセス関連事業室を廃止して、新たに都心アクセス事業部を設置し、事業第一課及び事業第二課を設けるとともに、整備部をメンテナンス事業部に、企画整備課を保全企画課に改称し、環境対策課を整備部から経営企画部に移管した。

以上のような変遷を経て、令和３年４月現在の組織は、黒川ビルに、監査室、総務部（総務課、会計課）、経営企画部（企画課、調査課、広報課、環境対策課）及び交通管理部（交通管理課、料金課）の３部８課１室、黄金ビルに技術管理室、都心アクセス事業部（事業第一課、事業第二課）及びメンテナンス事業部（保全企画課、工事課、施設課）の２部５課１室の５部13課２室となっている（図11-1-5参照）。

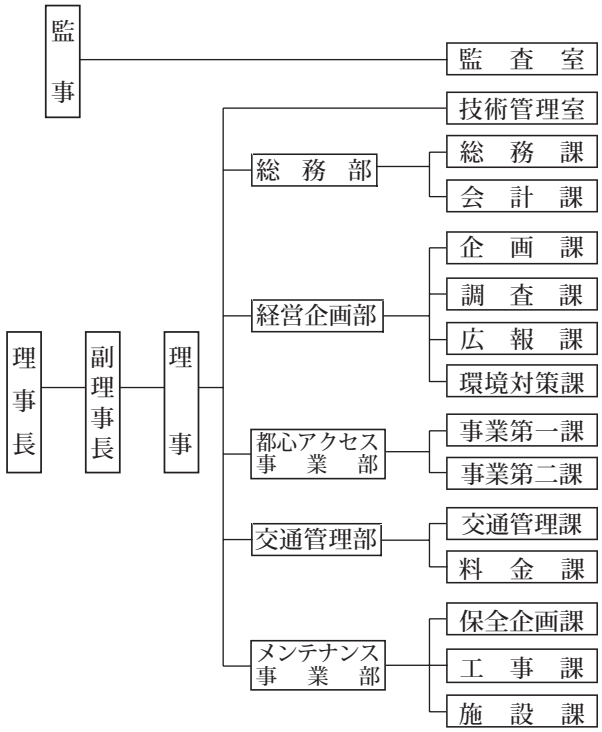


図11-1-5　令和３年４月の組織

２．定　員

設立当初の公社職員の定員は79名（一般管理部門46名、建設部門33名）であった。この定員に対し設立当初の現員は52名で、そのすべてが設立団体である愛知県及び名古屋市からの派遣であった。しかし、その後徐々に固有職員を採用し、新たな派遣も増やして定員の充足を図った。

昭和46年度には、高速道路の建設工事に本格的に着手するため、特に建設部門と用地部門を主体とした定員の増加を行い130名となったが、その後も事業量の増加に応じ、順次定員の増加を行い、昭和52年度末には220名となった。

昭和53年４月に、最初の開通の準備事務のため、さらに定員の増加が必要となった。特に交通管理業務については直営で行うことを考えていたため、大幅な増員が必要であったが、国において定員の削減方針が示されたこともあり、公社においても定員増を抑制した結果、220名から230名への10名定員増にとどまった。このため、公社の業務を職員だけではまかない切れず、交通管理業務の一部を業務委託に切り替えた。

開通を１箇月後にひかえた昭和54年６月に管理事務所を発足させて定員の再配置を行ったが、十分な定員増ができなかったため、事務の簡素合理化を図り、新規開通に伴い配置が必要となる人員を定員230名から捻出し、７月25日の開通を迎えた。

その後、公社事業の増加に伴い、昭和56、57年度に５名ずつの定員増を行い、定員は240名となった。

平成５年４月には、建設事業の拡大や開通延長の伸びに伴う事業量の増加に伴い10名を増員し、定員は250名となった。

平成16年２月に策定した経営改善計画においては、「建設事業終了時までに職員数を約30％削減する（250名→180名）」という目標を掲げ、平成16年度から組織の統廃合を行い、順次定員の引き下げを実施し、平成22年度における定員は230名となった。さらに、中期経営計画（平成22～25年度）に基づき、24年度からの定員を、230名から160名に引き下げた。

その後、都心アクセス事業の推進のため、平成30年度に４名、平成31年度に10名、令和２年度に３名増員し、定員は177名となった。

さらに、令和３年度には、都心アクセス事業の拡大や対距離制を基本とした新料金体系への移行対応に伴う業務量の増加に伴い、18名を増員し、定員は195名となっている。

第２節　人事管理

１．任用制度等の採用

公社は、設立当初より、設立団体である愛知県の制度に準拠した任用制度を採用している。

当初の職制は、主事補・技師補、主事・技師、係長、課長、部長の５段階制であったが、昭和47年度から主幹等のスタッフ制度を採用した。

昭和50年度には、愛知県の吏雇員制度の廃止に合わせ、主事補・技師補を廃止した。

昭和52年度には、職務の複雑、困難、責任の度合いに応じた人事管理と職員の能力開発の促進を図るため、課長と係長の間に課長補佐を設けた。

昭和61年度には、愛知県の職級制に合わせ、職務の複雑さと責任の度合いに応じて事務分担を明確にするため、主事及び技師級、主査級、課長補佐級、課長級、部長級に区分する職級制を採用した。

平成２年度には、各課における事務処理に流動性を持たせ、職員の職務遂行能力を十分に活かすため、係制を廃止し主査制度を設けた。さらに専門的な知識、経験の活用を図るための専門職制度も併せて設けた。

そして、平成18年度には、主査と主事・技師との間に主任の職を設け現在に至っている。

２．研　修

研修は、人事計画の一環として、職員の能力開発と資質の向上を図り、職務の適正な遂行と能率の増進に寄与することを目的に公社設立当初から行い、平成27年度にハラスメント防止研修、平成28年度にコンプライアンス研修を新設するなど逐次充実を図っている。

研修の種類としては、職級別研修･部門別研修･特別研修･派遣研修などに大別され、研修方式も講義方式、討議方式のほか、他団体への研修派遣や民間の研修機関が実施する研修への職員派遣等を行っている（図11-2-1参照）。

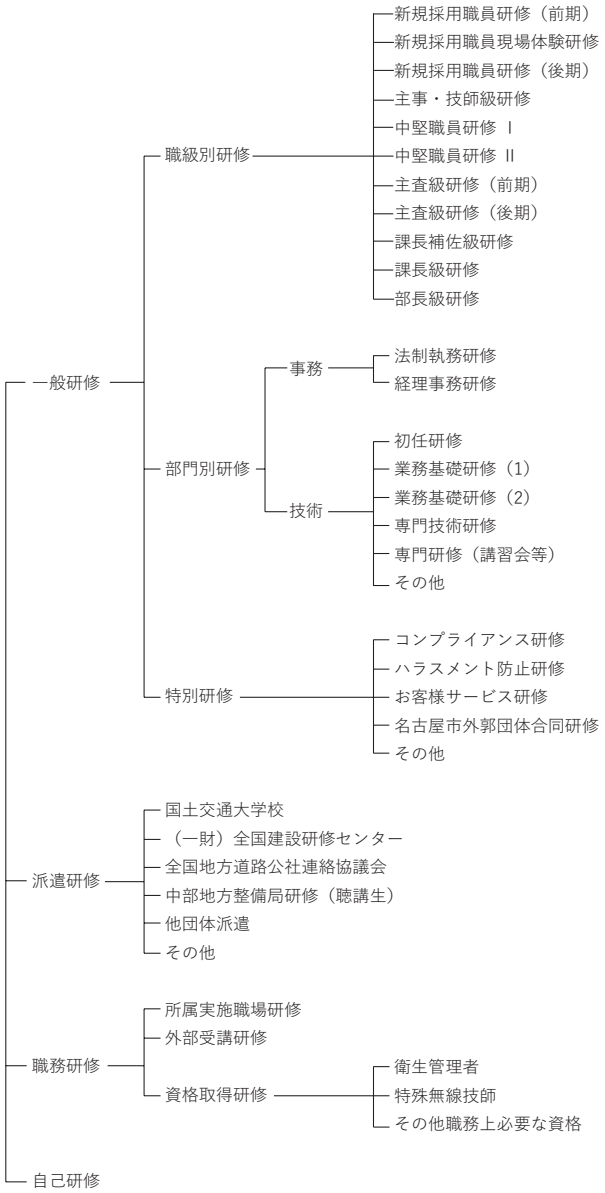


図11-2-1　職員の研修体系

第３節　広　報

１．ホームページの開設

平成８年から、公社において、ホームページ（HP）の開設について事務的な検討を開始し、平成11年度のHP開設を目指し広報会議等で意見集約を図ったが、導入の可否が相半ばし、全体的なコンセンサスを得るに至らず、11年度内の開設はできなかった。

平成12年度当初に、改めて検討を行い、各部の調整・集約を経て、同年度内にHPを開設することが決定した。

HP制作費を抑えるため、制作に際して可能な部分は職員が対応すること、作成後の管理運営も職員が行うことなどの条件の下に、制作を開始し、平成12年11月１日に公社のHPを開設した。

平成13年度には、工事の発注予定、名古屋高速道路白書、Q&A、ご意見箱等を追加し、併せてトップページをリニューアルした。

平成18年度には、交通情報、ETC割引サービス、料金検索などの情報をより検索しやすくするため、全面的に改良した。また、お客様サービスの一層の改善を図るため、アドレス・お名前を表記してご意見・ご要望をいただいたお客様には個別に回答するよう改めた。

お客様がより手軽に名古屋高速道路の道路情報等を入手できるようにするため、平成25年10月には、スマートフォンサイトを開設した。さらに、平成26年４月にはホームページをリニューアルし、サイドナビゲーションとテーマカラーを設けることで、直感的にどのカテゴリを閲覧しているのか把握できる等の工夫を行った。

平成28年９月14日にはFacebookを開設し、平成30年12月１日にはTwitterの運用を開始し、各種の道路情報を提供している。

HPにより、開通や料金施策などさまざまな情報を公社は積極的に提供し、令和２年度のアクセス件数は580件／日である。

２．定期刊行物の発行

公社事業の実施状況などを紹介するために、次の出版物を定期的に発行している。

１）　名古屋高速道路事業の概要

公社の事業（計画、建設、管理など）の概要を関係者等に紹介するため、昭和48年度から毎年発行しているものである。

２）　公社案内

公社の事業に対する理解と認識を深めることを目的として、写真、カット、グラフなどによって一般の方にもわかりやすく説明するもので、昭和58年３月に創刊した。

３）　お客様のいつも近くに

名古屋高速お客様センターやホームページご意見箱などに寄せられたお客様のご意見、ご要望から改善した事例等を紹介したパンフレットを年１回発行している。

３．広報資料センター（ネックス・プラザ）の開設

平成９年10月13日、黒川ビルの開設に合わせ、「名古屋高速道路広報資料センター（ネックス･プラザ）」がオープンした。公社として初めての集中広報拠点で、構想から約４年の歳月をかけ待望のオープンとなった。令和２年度末現在で、累計来場者数は64万人となっている。

以下に構想から開館までの道程を記述する。

(1)　ネックス・プラザ開設の企画検討

名古屋高速道路の整備効果や地域づくり、市民生活との関わりを積極的にアピールすることは、道路整備事業に対するコンセンサスを得る上で重要であり、また、利用者サービスとしての道路交通情報の提供や多様化する利用者ニーズの把握に公社は積極

的に取り組んでいく必要がある。

こうしたことから黒川ビルの建設に合わせて、情報の収集、発信を行う拠点的施設を整備し、同ビルの東棟１階（900㎡）及び２階（825㎡）に「情報・広報センター（仮称）」を設置することとした。独自性を持つ施設とするため、平成４年８月に企画検討委員会（委員長・松井寛名古屋工業大学教授）を設け、施設計画について具体的に検討し、平成５年３月に報告書を取りまとめた。

(2)　運営方針の策定

公社は企画検討委員会からの報告書を基に平成６年９月、以下のような運営方針を定めた。

１）　施設の必要性と位置付け

①高速道路を利用されるお客様への適切な情報の提供

②高速道路を利用されるお客様からの意見・相談の受付

③公社事業の広く積極的な紹介・啓蒙

④都市生活における高速道路整備の必要性の幅広いアピール

２）　業務の範囲及び業務内容

①接客（センター内の施設案内業務）

②道路交通情報提供サービス（公社独自の利用者サービスとしての情報提供業務）

③問い合わせ対応（行き先案内、回数通行券販売所案内（現在は終了）、工事等規制案内等各種の問い合わせに関する対応業務）

④展示（展示品の操作説明、頒布用パンフレット、チラシ類の管理業務等）

３）　管理方式

・委託方式

４）　常設展示の内容

①インフォメーションパネル

②情報ターミナル装置

③ビデオライブラリー（名古屋高速道路の整備と街づくり）

④名古屋高速道路のミニ知識（Q&A）

⑤名古屋高速道路快適走行（情報の収集から提供まで、維持管理）

⑥道の資料室（書籍コーナー）

(3)　施設の内容及び運営計画の検討

平成７年３月に、運営方針に基づき、同センターに設置する施設と同センターの運営方法を検討するため、公社内部に施設・運営計画検討ワーキンググループを設けた。

主な検討項目は、次のとおりであった。

・１階、２階（資料室）の室内概略図面（各設備と内装関係）の作成

・展示項目

・展示品の名称、内容・動作、イメージスケッチの作成

・センターの管理、運営方法

(4)　ネックス・プラザの開館

１階は計画･設計､建設､管理の３ゾーンで構成し、「見て、触れて、遊びながら」名古屋高速道路の姿を紹介し、２階では都市高速道路の資料展示室として、公社の「生い立ち」､「現状」､そして「明日の姿」を紹介した。

「計画・設計」ゾーンでは、「あんな工夫、こんな工夫（計画・設計編）」と題して、質問に答えながらゴールを目指す形式のゲーム感覚で楽しむドライビングクイズの情報端末機器と、同じくゲーム感覚で楽しみながら高速道路の設計を行い、自分で設計した高速道路をNEX号でドライブできる走行シミュレーション機器を設置した。

また、「建設」ゾーンでは、「あんな工夫、こんな工夫（工法・景観編）」と題して、建設工法や景観に関することをクイズ形式により答える情報端末機器を設置した。さらに１階の展示室中央には、名古屋高速道路の建設過程を縮尺25分の１で再現した超精密模型を設置した。

管理ゾーンでは、「こんなときどうする？」と題して、交通安全を啓蒙するクイズ形式の教育情報端末機器を設置した。

また、９面マルチビジョンの大型映像装置（写真11-3-1参照）では、名古屋高速道路の交通状況をリアルタイムに情報提供するとともに、「名古屋高速道路の24時間」と題して、道路の巡回、照明灯の点検、道路の清掃、橋桁の点検など名古屋高速道路を陰で支える人々の姿を映像紹介した。



写真11-3-1　大型映像装置（開館当時）

（5）　展示物のその後の設置・改修等

１）東山トンネル建設過程の展示物の設置

平成15年３月の２号東山線四谷～高針JCTの開通に伴い、公社初のトンネル完成までの建設過程を映像と精密な模型で紹介するとともに、トンネル防災システムのパネルを新たに設置した。

２）ETC利用促進のための展示物の設置

平成17年２月の11号一宮線清洲JCT ～一宮の開通に伴い、ITS世界会議（ITS＝Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）の開催に併せたITS解説展示パネルの改装と、ETC利用の疑似体験ができる「ETCまるごと早わかりシアター」を新たに設置した。

３）２階の展示物の１階への移設

平成18年３月の公社組織変更に伴い、２階の展示物を１階に移設した。

４）交通安全啓発展示物の設置

平成19年12月の６号清須線明道町JCT ～清洲JCTの開通に伴い、交通安全啓発のための「出発しよう！安全運転すごろく」を新たに設置した。

５）黒川ビル改修に伴う展示物の改修・改良

平成23年３月に、展示物の経年劣化に伴う展示物の部分改修及びシステムの改良を、黒川ビル改修工事によるレイアウト変更に併せて行った。改修・改良した主な展示物は、交通状況表示パネル（100型DLPに変更）、高速道路シミュレーション展示物「NEX号」、東山トンネル模型等である。

６）施設のリニューアル

平成29年３月には施設の一部老朽化や公社事業の変遷に対応して、施設を全面的に見直してコーナーの増設等の改修を行い、リニューアル・オープンとした。

リニューアル・オープンのコンセプトとしては、「見て・触れて・体験する」ことができる施設であること、名古屋高速道路を楽しみながら学ぶことができることを心掛けた。

なお、このリニューアル･オープンに当たっては、「特別企画！　ネックス・プラザ見学ツアー」を開催し、参加者の方々には道路情報板をあしらったオリジナルタオルを進呈した。

（6）　入館者数

入館者を平成９年度から令和２年度までの累計の日平均でみると92人で、その割合は大人が約73％、小人が約27％となっている。個人が約94％、団体が約６％であり、団体見学者の内訳は大人が約76％、小人が約24％となっている（表11-3-1参照）。なお、入館者の内訳は、毎年度ほぼ同様の割合である。

４．お客様満足度調査

名古屋線の普通車650円から750円への料金値上げ問題を契機に策定した「経営改善計画」（平成16年２月）では、「お客様サービスの向上に向けてお客様のご意見、ご提案を直接お聞きし、案内標識、交通情報提供等をさらに分かりやすくする等、きめ細かいサービスに反映させていきます」と明記している。これを受けて平成16年度から隔年（平成26年度からは毎年）「お客様満足度調査」を実施し、名古屋高速道路を利用されるお客様のご意見、ご要望や

■ 表11-3-1　入館者の内訳　（単位：人）

年度	個人			団体見学者			合計			開館日数（日）	日平均入館者数	累計入館者数
	大人	小人	計	大人	小人	計	大人	小人	計			
H９	13,727	2,786	16,513	1,194	42	1,236	14,921	2,828	17,749	133	133	17,749
10	22,182	8,399	30,581	1,092	281	1,373	23,274	8,680	31,954	295	108	49,703
11	25,472	7,879	33,351	1,092	382	1,474	26,564	8,261	34,825	303	115	84,528
12	14,121	5,920	20,041	1,211	405	1,616	15,332	6,325	21,657	306	71	106,185
13	17,758	7,391	25,149	1,045	315	1,360	18,803	7,706	26,509	308	86	132,694
14	17,695	8,366	26,061	750	377	1,127	18,445	8,743	27,188	306	89	159,882
15	18,244	9,492	27,736	998	456	1,454	19,242	9,948	29,190	308	95	189,072
16	17,086	9,149	26,235	1,124	436	1,560	18,210	9,585	27,795	308	90	216,867
17	18,730	9,331	28,061	935	572	1,507	19,665	9,903	29,568	308	96	246,435
18	16,049	6,950	22,999	1,312	420	1,732	17,361	7,370	24,731	308	80	271,166
19	18,225	7,304	25,529	1,733	487	2,220	19,958	7,791	27,749	308	90	298,915
20	17,982	6,708	24,690	1,200	613	1,813	19,182	7,321	26,503	308	86	325,418
21	15,473	6,793	22,266	931	453	1,384	16,404	7,246	23,650	307	77	349,068
22	13,620	6,768	20,388	886	263	1,149	14,506	7,031	21,537	240	90	370,605
23	14,818	6,325	21,143	1,493	478	1,971	16,311	6,803	23,114	308	75	393,719
24	16,893	5,879	22,772	953	335	1,288	17,846	6,214	24,060	308	78	417,779
25	17,218	5,546	22,764	1,001	352	1,353	18,219	5,898	24,117	307	79	441,896
26	17,897	5,737	23,634	1,152	213	1,365	19,049	5,950	24,999	307	81	466,895
27	19,459	6,639	26,098	1,241	105	1,346	20,700	6,744	27,444	307	89	494,339
28	24,668	6,777	31,445	1,504	81	1,585	26,172	6,858	33,030	308	107	527,369
29	23,544	6,258	29,802	1,526	361	1,887	25,070	6,619	31,689	306	104	559,058
30	20,247	6,282	26,529	1,304	432	1,736	21,551	6,714	28,265	308	92	587,323
R１	21,581	9,102	30,683	1,977	713	2,690	23,558	9,815	33,373	281	119	620,696
2	14,308	3,483	17,791	125	102	227	14,433	3,585	18,018	250	72	638,714
合計	436,997	165,264	602,261	27,779	8,674	36,453	464,776	173,938	638,714	7,036	92	7,966,075

注）小人は、小学生以下。

満足度を聞いている。

５．名古屋高速道路モニター

名古屋高速道路に対するお客様のご意見・ご要望等については従来、各種調査、イベント等の機会に合わせて附随的にお聞きしていたが、開通15周年を経過し、お客様サービスの一層の改善に努めるため、平成６年11月にモニター制度を導入し、以降、毎年度実施している。

当初はモニターを公募により20名を選び、年２回のモニター会議を開催するとともに年３回程度のモニターアンケートを行っていたが、平成18年度にモニターの委嘱人数を増加（50名）させ、アンケート調査方法についてインターネットを利用する方法に改めた。

６．ホームページご意見箱

平成13年12月から、公社HP上に「ご意見箱」を設置し、お客様からのご意見、ご要望をメールでお寄せいただくようにした。平成18年３月からは、お客様サービスの一層の改善を図るため、アドレス・お名前を表記してご意見・ご要望等をいただいたお客様には、個別に回答するように改めた。

７．名古屋高速道路公社女性意見交換会

公社では、名古屋高速道路について女性のお客様からのご意見を集め、利便性の向上などに活かす目的で、平成24年度から３年間を目処に、座長を井料美帆氏（東京大学生産技術研究所人間・社会系部門准教授）とした名古屋高速道路女性意見交換会（ウーマン・ブレイン）を開催した。第１回の開催は平成24年11月14日で、最終的には「名古屋高速ウーマン・ブレインによる提言書」としてまとめられた。

８．名古屋高速お客様センター

道路案内、渋滞情報、所要時間、料金、ETC割引制度等、多様なお問い合わせが毎日公社に寄せら

れている。従前はこれをお客様サービス推進課で対応していたが、平成18年４月にはテレフォン総合窓口として「名古屋高速お客様センター」を開設した。

９．イベント広報

新規開通やリフレッシュ工事などを広報するいわゆるイベント広報については、県政・市政記者クラブを通じて報道機関へあらかじめ発表し、交通の安全と円滑を確保する情報の伝達や利用促進について特に重点的に行っている。

４号東海線（六番北～木場）の平成25年11月23日の開通に伴うラジオ広報等を例に挙げると、次のとおりであった。

①ラジオ

開通日前の11月19日から開通翌日の11月24日までの６日間に東海ラジオ、中部日本放送、エフエム愛知及びZIPFMにて計88本のスポットCMを放送した。

②新聞広告

開通日前日の11月22日付けの中日、朝日、毎日、読売、日本経済新聞及び中日スポーツの朝刊と10月19日付けのリビング新聞に広告を掲載した。

このほか、料金所でのチラシ配布やポスター掲出、本線上での横断幕及び橋脚への懸垂幕の設置などを行った。

10．各種イベントと事前・事後の広報活動

公社では、全線開通式典、50周年事業、お客様満足度調査などさまざまなイベントを開催している。４号東海線六番北～木場間の全線開通記念イベントとして、平成25年11月17日には「名古屋高速道路全線開通記念わくわくサンキューウォーク」を開催し、平成25年11月23日には、全線開通式典を開催した。それらのイベントに関しても、ホームページ等を通じて積極的に広報した。

平成25年度にはデザインロゴと「いつも近くに名古屋高速」のキャッチフレーズが決定し、ホームページでの活用や周知広報等を積極的に進めた。

平成26年度には「20億台達成日予想クイズ」を実施。通算通行台数が20億台に達成する日を広くお客様に予想していただくとともに、「いつも近くに名古屋高速」をテーマとした「フォトコンテスト」を実施、ネックス・プラザでの展示等を行った。

また、平成30年８月20日には防災情報メールサービスの試行運用を開始した。令和２年度には公社設立50周年をPRするために、公社ホームページ上に特設サイトを設けるなど、周知広報活動を行った（図11-3-1参照）。



図11-3-1　50周年記念サイト特設ページ

https://www.nagoya-expressway.or.jp/app/webroot/50th/

そのほかにも、毎夏実施している「ネックス・プラザ夏休みフェスティバル」等の定例イベントの広報活動も行っている。

第４節　監査及び検査

１．監査の内容

監査は、その目的により次の四つに分けることができる。

(1)　決算監査

公社法第26条第２項で「財務諸表及び決算報告書を設立団体に提出するときは、（中略）監事の意見をつけなければならない」と規定されている。このため、決算監査により、決算書類等の計数確認を行い、その事業の経営成績や財政状態を適正に表示しているか等を監査している。

(2)　定期監査

年間の監査計画に基づき、公社のすべての業務を対象として業務の執行状況等について監査している。

(3)　臨時監査

監事が監査を必要と認めた事項について、定期監査以外に実施するものである。平成25年度には物品等の管理状況の把握等の目的で物品等を中心とした臨時監査を実施している。

(4)　出納検査

毎月の収入及び支出の状況について証拠書類により検査を行うとともに、金銭の出納、保管、資金運用等について検査している。

この監査等の結果、是正及び改善の必要があると認めた事項については、その都度理事長に通知され、理事長は所要の改善措置をとることとされているが、これまでにその例はない。

２．工事等検査

(1)　工事等検査の種類

検査の種類には、しゅん功検査（完成した工事について行う検査）、一部しゅん功検査（工事の一部が完成し、かつ、当該完成部分が可分のものである場合において、当該部分についてその引渡しがなされる時に行う検査）、既済部分検査（工事の完成前に当該工事の既済部分に対し、代価の一部を支払う時に行う検査）がある。そのほか、工事の施工途中において理事長が必要と認めた時に、その指定部分に対して行う中間検査がある。

また業務委託については、役務提供的な業務委託を除いて、業務の完了後に検査を実施している。

(2)　成績の評定

工事の成績については、「工事等成績評定基準」が昭和53年４月に制定され、これに基づいて評定が行われている。

平成11年４月に、この基準が「工事成績評定要領」及び「委託業務成績評定要領」に分割されるとともに、工事の評定結果が受注者へ通知されることとなった（委託業務は平成17年度から通知を開始した）。

(3)　優良工事等の表彰

平成11年６月に「優良工事表彰要領」が制定され、平成12年度から「優良工事受注者」に対する表彰が行われることになった。

また、平成13年度から「優良業務受注者」、平成19年度から「優良技術者」（工事及び業務）に対して表彰が行われるようになった。

３．外部監査等

(1)　外部監査

地方自治体については、地方自治法において外部監査に関する定めがあるが、地方道路公社法には特に規定がなく、任意に行うこととされている。

公社では、平成16年２月に公表した経営改善計画で、「健全な経営を図るため、専門家による定期的

な外部監査を行い、経営の改善を図る」こととした。外部監査により、公社の経営上の問題を検証し、併せて改善について適切な助言を受けることにより、経営改善の推進を図り、さらにお客様の信頼の向上を図ることを目的としたものである。

これを踏まえ、平成16年度から18年度まで３箇年にわたり外部監査を実施するとともに、19年度に進行管理を行った。

各年度の監査事項は、次のとおりである。

平成16年度　①回数券とETC制度
　　②管理コストの縮減
平成17年度　①業務委託契約
　　②協会との協定
平成18年度　①ETC不払通行への対応
　　②16、17年度の提言に対する措置状況

３年間の外部監査で所期の目的が達せられたため、その後は実施していない。

(2)　愛知県及び名古屋市の監査

１）監査委員による監査

地方自治法第199条第７項の規定に基づき、財政的援助（補助金、交付金、負担金、貸付金、損失補償、利子補給など）団体に対する出資団体の監査が行われている（表11-4-1参照）。

■ 表11-4-1　最近の実施状況

団体	監査時期	備　考
名古屋市	平成24年７月～25年１月	工事監査
名古屋市	平成24年７月～25年１月	
愛知県	平成27年９月～10月	
名古屋市	平成27年４月～　８月	工事監査
名古屋市	平成28年８月～29年２月	
愛知県	令和元年９月～11月	
名古屋市	令和２年４月～11月	工事監査
名古屋市	令和２年８月～12月	

２）　包括外部監査人による監査

地方自治法第252条の37の規定に基づき、愛知県又は名古屋市が契約した包括外部監査人による監査も行われている。

平成22年度に愛知県が契約した包括外部監査人により公社の道路事業に係る財務に関する事務の執行について監査が行われたが、特段の指摘はなかった。

(3)　会計検査

１）　会計実地検査

公社は、国から資金の貸付けを受けているため、会計検査院の検査も受けている。昭和54年５月には、「事業計画及び進捗状況、49～53年度事業費執行状況等」について検査を受けたが、特段の指摘はなかった。

２）　地方道路公社事業の状況についての検査

平成16年度には、会計検査院により、「国の事業許可を受け貸付金等により整備した地方道路公社の有料道路事業の状況」について検査が実施された。

対象は、名古屋高速道路公社はじめ３公社の４指定都市高速道路と東京都道路公社はじめ24公社の80一般有料道路であった。

検査が行われた背景には、多額の国の無利子貸付金を受けているのにもかかわらず有料道路事業の全国的な状況が明らかになっていないこと、道路関係４公団についての高速道路の整備のあり方や採算性、民営化の議論が行われる中で財務諸表が公表されたことなど、有料道路についての利用状況、採算性や財務情報に関する国民の関心が大きく高まっていたことがある。

これらを受けて、地方道路公社の有料道路事業の状況についても、次の３点に着眼した検査が行われた。

①有料道路が計画どおりに有効に利用されているか
②建設費を料金収入で償還するという有料道路事業の枠組みが維持できているか
③道路公社の決算で、建設費が計画どおりに償還されているかが表示されているか。その表示が国民に理解しやすく、他の公社との比較が容易なものになっているか

なお、名古屋高速道路についての特段の指摘はなかった。

コラム　広報担当　→　広報課　→　広報室？？

名古屋高速道路公社という組織をヒトのカラダに例えると、総務部は「心臓」、経営企画部は「頭」、交通管理部や都心アクセス事業部、メンテナンス事業部は「体」に当たるでしょうか。どれひとつとして欠けては成り立たない、全てが機能してこその「名古屋高速道路公社」です。

では、公社の顔とは・・・？

現在、経営企画部に所属している「広報課」は、以前は総務部に所属していました。そして「課」ではなく、総務課内に「広報担当」があり、報道対応、ホームページの管理、社内報などを主に担当していました。また当時は、建設工事最盛期で、数年おきに新規供用があり、その広報や開通前イベントで地域の方向けのウォーキングやサイクリングイベントなどを開催していました。毎年建設の記録映像や記録写真を撮っていたので、ヘリコプターからの空撮に同行し、数時間の空中散歩という貴重な経験をさせてもらったことを記憶しています。

81.2kmの全線開通ののち、平成27年度（2015年度）の組織改編に伴い、広報担当はめでたく広報課に昇格し、経営企画部の一員となりました。組織改編についてはどういったコンセプトの元なのかは、私は知る由もないのですが、広報課は公社の「頭」＝「頭脳」ではなく、「顔」としての役割を期待されてのことと推察します。

広報課となって、いや、公社の顔となって7年の歩みを記したいと思います。

広報課となり、仕事内容は大きくは変わりませんが、特に意識的に取り組んだことが、積極的な情報発信と、報道機関との関係づくり（メディアリレーション）です。

ネガティブな情報はすぐさまメディアに取り上げられるもので、例えば、「日本一高い高速道路」というフレーズ。名古屋線が650円から750円へと料金改定した際に新聞・テレビ等で盛んに報じられ、対距離料金制へと移行した現在もなお、お客様からは名古屋高速の接頭語になることもしばしばです。

一方、こちらが報道してほしいこととなると、県市の記者クラブへの資料提供だけではなかなかニュースとして取り上げられることは難しく、普段からのマスコミとの関係が重要となります。リフレッシュ工事や防災訓練などの報道公開や新しい取り組みの報道説明会などを行い、開かれた名古屋高速であることのアピールや、新聞記者や専門家を講師に招いた講習会を開催するなど、様々な取り組みの甲斐もあり、取材件数もメディアへの露出も年々増加しました。

同時に、ネックス・プラザもメディア露出が増えました。主にローカル番組のお出かけ情報や「大人の社会見学」として紹介をされますが、中には週またぎで、ネックス・プラザ/夏休みイベント「見る見る点検隊」/「走り方講習会」を特集してもらったり、ジャニーズタレントが取材で来館したこともありました。ある放映日翌日には、開館前に自動扉前に列ができたのには、テレビの影響の大きさに驚いたものです。

また、NEXCO中日本名古屋支社の広報課に計3名が研修生として派遣され、沢山のものを持ち帰ってくれましたし、対距離制へと移行した2021年5月の料金改定時には、NEXCO中日本さんとのWGを通じて協働して広報を行い、学ばせていただくことが多分にありました。派遣や出向となると人員的に難しいのかもしれませんが、NEXCOさんはじめ他団体との交流により新しい風が吹き込むと、よりよい広報ができるのではないかと思います。

先日、新開理事長からとても素敵なお言葉をいただきました。「広報はもっと自由でいい。」

名古屋高速道路公社は、地方道路公社法に基づき、都市高速道路の建設・管理をしています。そのほとんどが、何かしら法令等に則り仕事を進めていますが、広報課は公社の中では珍しく何も縛りのない部署かもしれません。これからも、絶えず新しい発想で、少しでも多くの方に、名古屋高速道路を知っていただく、快適にご利用していただく、地域の方々への社会貢献をすすめていく、そのための広報活動を推進してまいります。

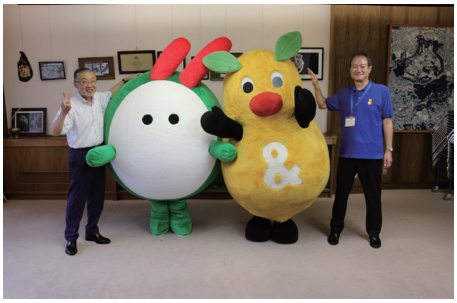
さいごに。

公社のキャラクターでありながら、鳴りを潜めていた「ナコちゃん」が2020年9月の公社設立50周年を機にリバイバルしました！今では式典等にも出席する、名古屋高速道路公社の新たな「顔」です。

（間瀬　鮎子）



ラッピングアート除幕式でもちゃんとお役がありましたし？



東山動植物園の「ズーボ」とも仲良しですし？



見上げられちゃう存在なのです！

コラム　料金課の思い出

このコラムを書いている令和3年10月現在、やはりこの話題を避けることはできないと思い、触れさせていただきます。

それは、新型コロナウイルスの流行初期である令和2年2月に料金所事務員・係員が感染した結果、6料金所が閉鎖することになってしまったというものです。

新型コロナウイルスの感染者が発生した際の対応は、今となっては消毒や濃厚接触者の定義、公表方法に至るまである程度マニュアル化されていますが、流行初期の当時は、全国でも感染者数が少なく（愛知県で15例目）、料金所という特殊な環境における前例もなかったため、全ての対応を手探りで進めるしかありませんでした。例えば、消毒を実施する場合も料金所を閉鎖・通行止めを行った上で専門業者が防護服で薬剤を散布していたと聞けば、慎重に対応していたということを分かっていただけると思います。

この対応の中で特に悩まされたのが、濃厚接触者の定義です。当時も厚生労働省HPに濃厚接触者の定義は記載されていましたが、料金収受業務という特殊な環境は考慮されておらず、保健センターからも陽性と結果が出るまでは、明確な指導はしていただけませんでした。そうした中で濃厚接触者の範囲を自分たちで決めなくてはいけなかったのですが、濃厚接触者の範囲を広げれば、感染拡大のリスクは低くなりますが、閉鎖する料金所は多くなってしまう。逆に濃厚接触者の範囲を狭めれば、料金所の閉鎖は少なくなりますが、感染拡大のリスクが高くなってしまうということで非常に悩みました。しかも、料金所事務員・係員は、平均年齢が約70歳とリスクが非常に高い年代であり、判断を誤ってしまった場合、人命にも繋がりかねず、判断をすることが大変怖かったことを覚えています。

車の同乗はマスクの着用にかかわらず短時間であっても濃厚接触者、15分以上2メートル以内にいれば濃厚接触者とその時は定義をしましたが、今と比べるとかなり安全側と言えると思います。その結果、港明営業所の事務員・係員約200名のうち約60名が自宅待機となり、6料金所を閉鎖することとなってしまいました。この判断の正否について、今でも自問することがありますが、車に同乗した料金所係員の感染が後日判明したため、間違ってはいなかったと思うことにしています。

また、報道機関対応にも非常に苦労しました。新型コロナウイルス感染による料金所の閉鎖は、日本初であったため関心も非常に高く、深夜2時の記者会見にも関わらずたくさんの記者から数時間質問攻めにされました。さらには、閉鎖している料金所の映像が欲しいカメラマンが料金所に侵入し、料金所係員に運用変更をせまるといった事案まで発生しました。膨大な対応をせまられる中で報道対応も並行して行わないといけないのは、精神的にも体力的にも非常に辛かったことを覚えています。

感染者が2名だけであり、大規模なクラスターに発展しなかったこと、医者から「覚悟しといてください」とまで言われていた料金所事務員が一命を取り留めたことは、不幸中の幸いであったと思います。後日、後遺症がありながらも仕事に復帰した本人とお会いできた時は、感動のあまり涙が出そうになったことを覚えています。

現在は、新型コロナウイルス対応マニュアルが整備され、感染対策や感染時の対応も十分にされていますのでここまでの影響が出ることはないと思いますが、対策に係る料金所事務員・係員や職員の負担も少なくないため、早く終息することを願うばかりです。

料金課ではたくさんの経験をさせていただきましたので、コラムの内容が新型コロナウイルスばかりになってしまうのが悔しいです。基本的には大変だったことばかりが思い出されますが、「新婚さん、料金自動収受機に結婚指輪を投入事件」等の皆さんの興味を引くような話題もありますので、気になる方は、直接聞きに来ていただけると幸いです。

最後に、苦楽を共にした料金課の先輩、後輩、同僚やお世話になった他部署の方と思い出話をしながらお酒を酌み交わせる日が早く来ることを願い、本コラムを終えさせていただきます。

（加藤　穂純）

資　料　編

図・表・年表

資料編　目次

◆図

1．名古屋高速道路網の変遷 …… 403
2．予算額の推移 …… 405
3．建設費と維持改良費の推移 …… 405
4．事業用地の着工前の状況 …… 406
5．開通延長と通行台数の推移 …… 407
6．通行台数と区分別料金の推移 …… 407
7．交通事故の発生状況 …… 408
8．日平均交通量と平均走行距離の推移 …… 409
9．平均走行距離と車種別交通量の推移 …… 409
10．目的別利用状況の推移 …… 410
11．時間帯別・車種別の流入交通量 …… 410
12．渋滞の状況 …… 411
13．運転免許保有者数の推移（全国・愛知県） …… 412
14．自動車保有台数の推移（全国・愛知県） …… 412
15．名古屋市内における名古屋高速道路の交通分担率 …… 413
16．各都市高速道路の開通延長の比較 …… 413

◆表

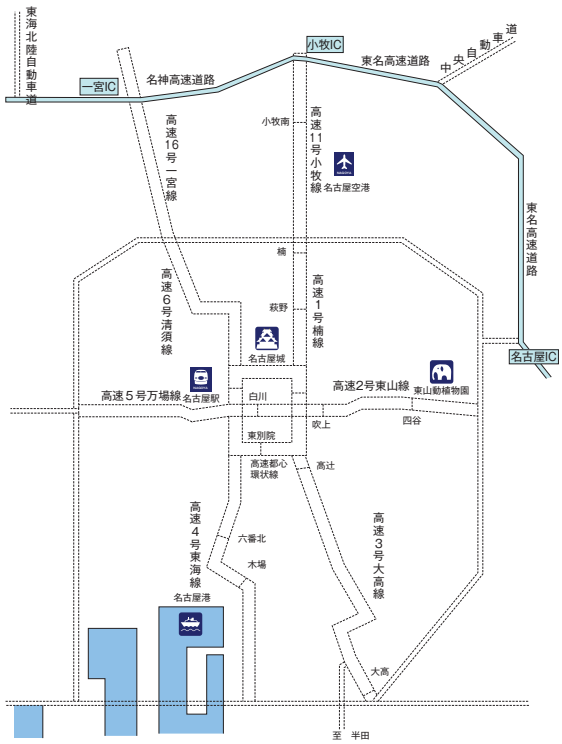
1．組　織 …… 414
(1) 名古屋高速道路公社の組織（平成23年度・24年度・27年度・令和３年度） …… 414
(2) 組織の変遷（令和３年４月１日現在） …… 418
2．名古屋高速道路事業に係る手続きの流れ …… 421
3．歴代役員等 …… 422
(1) 役員（令和３年４月１日現在） …… 422
(2) 幹部職員　その１（平成23年度末現在） …… 424
その２（平成24年度以降） …… 430
4．予算・資金・決算等 …… 432
(1) 収入支出予算・決算の推移（平成23年度～令和２年度） …… 432
(2) 建設事業費の財源構成比率の推移（平成23年度～令和２年度） …… 434
(3) 資金の調達・償還・年度末残高の推移（平成23年度～令和２年度） …… 435
(4) 債券発行条件の推移（平成23年度～令和２年度） …… 436
(5) 貸借対照表（平成23年度～令和２年度） …… 438

(6) 損益計算書（平成23年度～令和２年度） …… 440
5．事業の概要 …… 442
(1) 名古屋高速道路の路線名の対照表 …… 442
(2) 名古屋高速道路の開通状況（令和３年５月現在） …… 443
(3) 名古屋高速道路の都市計画の変遷（令和３年３月末日現在） …… 444
(4) 名古屋高速道路の整備計画の変遷（令和３年８月末日現在） …… 448
(5) 契約実績の推移（平成23年度～令和２年度） …… 451
(6) 用地取得等の状況（令和３年３月末日現在） …… 452
(7) 高架下利用状況（令和３年３月末日現在） …… 453
(8) 交通管制施設の設置状況（令和３年５月末日現在） …… 454
(9) 年度別通行台数及び料金収入（昭和54年度～令和２年度） …… 455
(10) 交通事故の発生状況（平成23年度～令和２年度） …… 456
(11) 故障車両の発生状況（平成23年度～令和２年度） …… 458
(12) 公社発行記念誌等一覧 …… 460
(13) 名古屋高速道路の代表的な構造物等 …… 461
(14) 名古屋高速道路の高さ等一覧 …… 463
6．その他 …… 465
(1) 経済計画と道路整備計画 …… 465
(2) 公社製作映画一覧 …… 467
(3) 公社受賞一覧 …… 469

◆年　表 …… 471

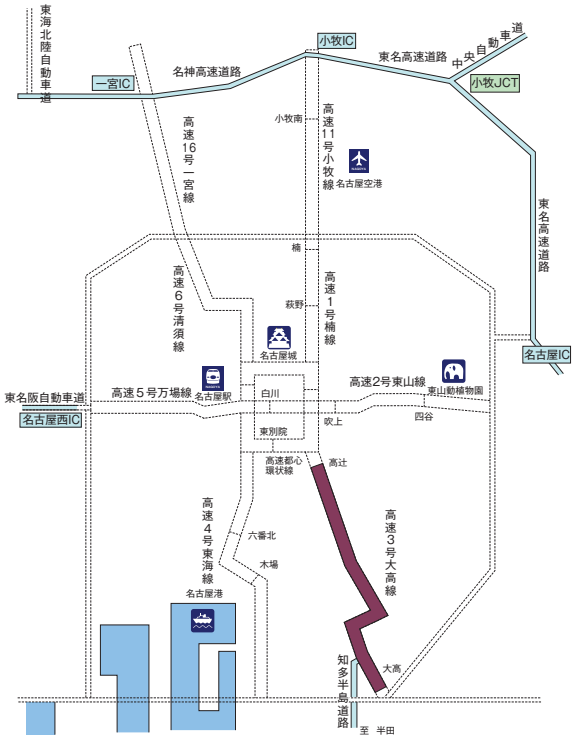
1．名古屋高速道路網の変遷

1 公社設立当時（昭和45年）

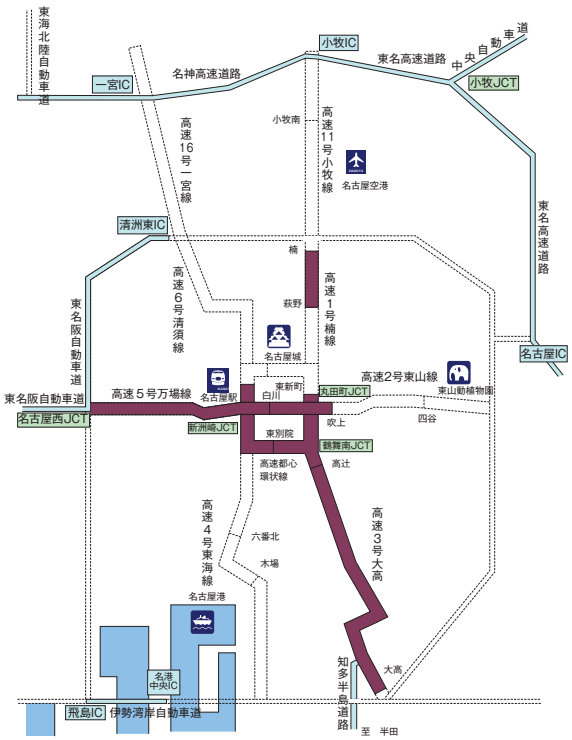


注）名古屋高速道路及び他の高速道路網は、完成形とした。

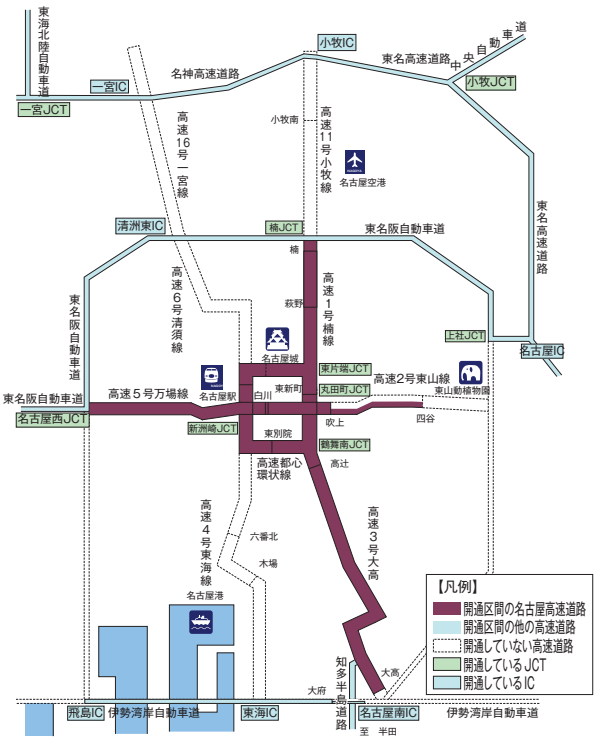
2 第１期開通当時（昭和54年）



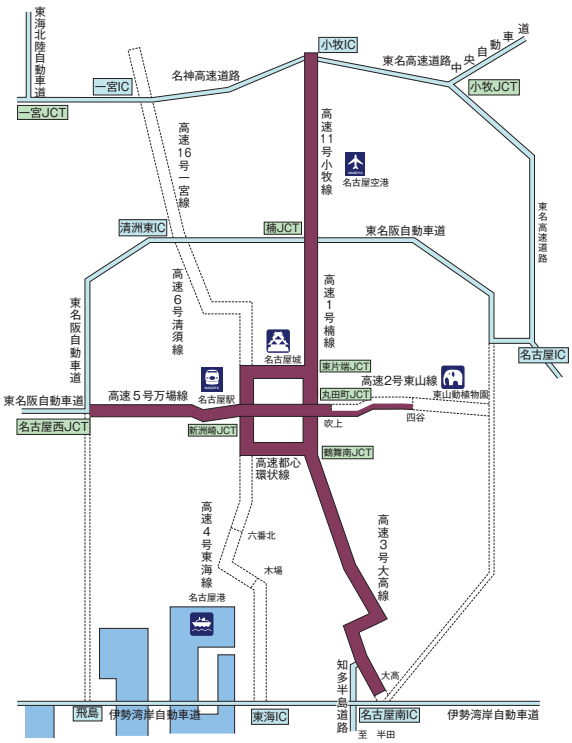
3 都心小ループ完成当時（昭和63年）



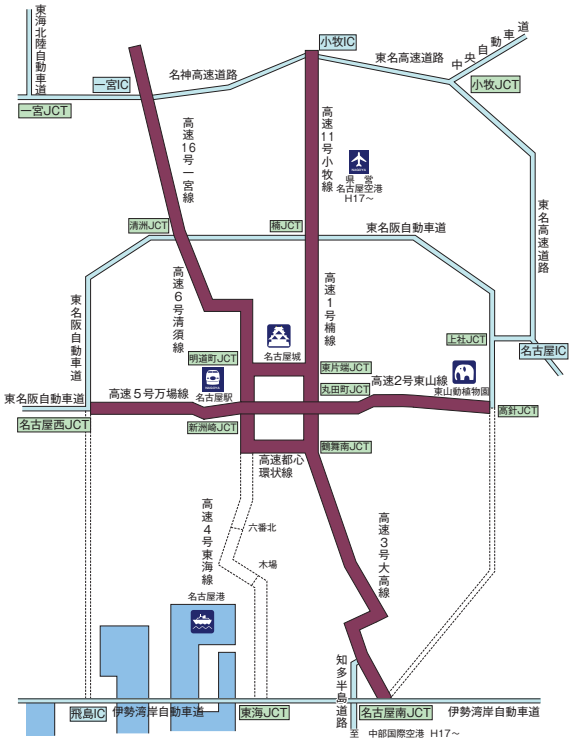
4 都心ループ完成当時（平成７～12年）



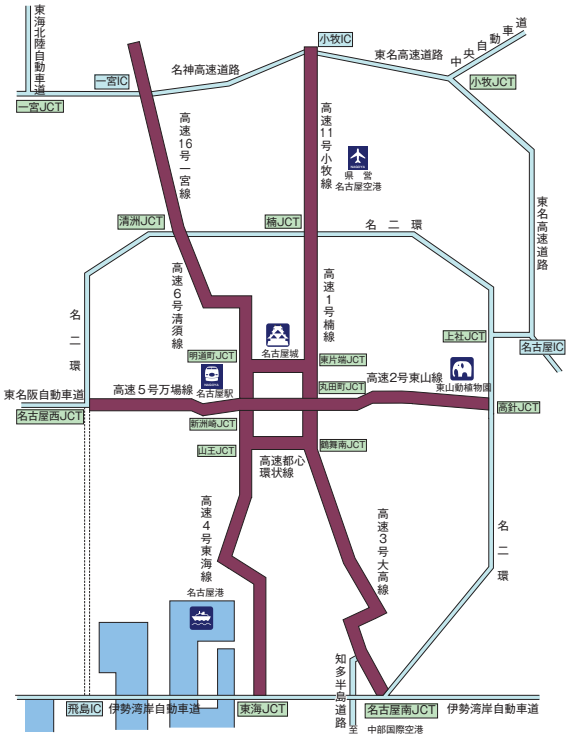
5 小牧線完成当時（平成14年）



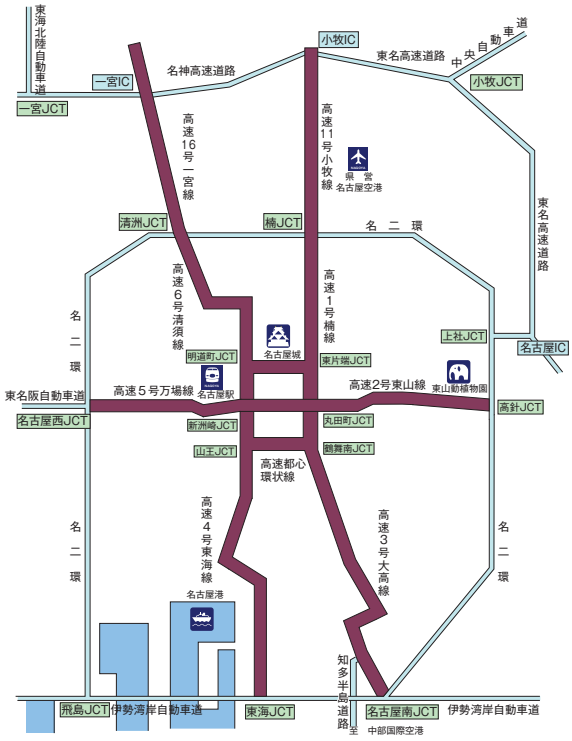
6 一宮線・清須線完成当時（平成17～19年）



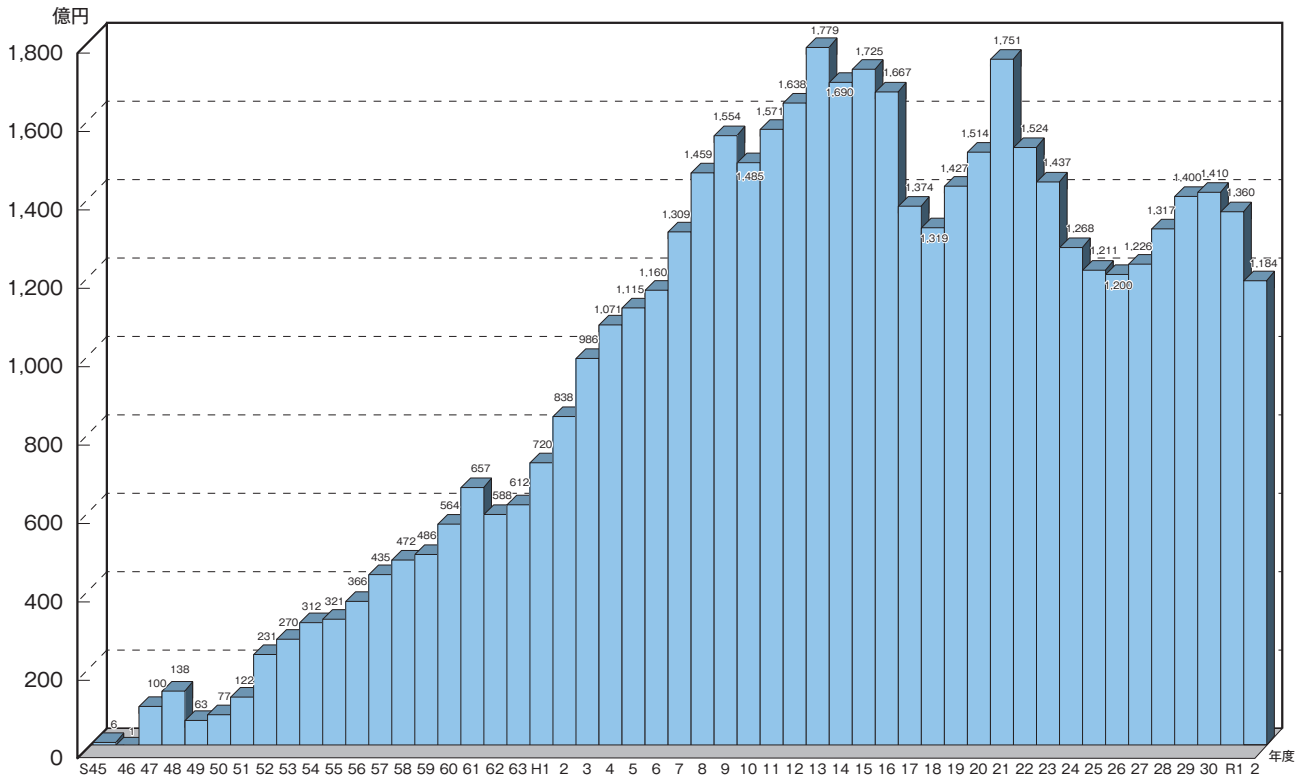
7 東海線全線開通時（平成25年）



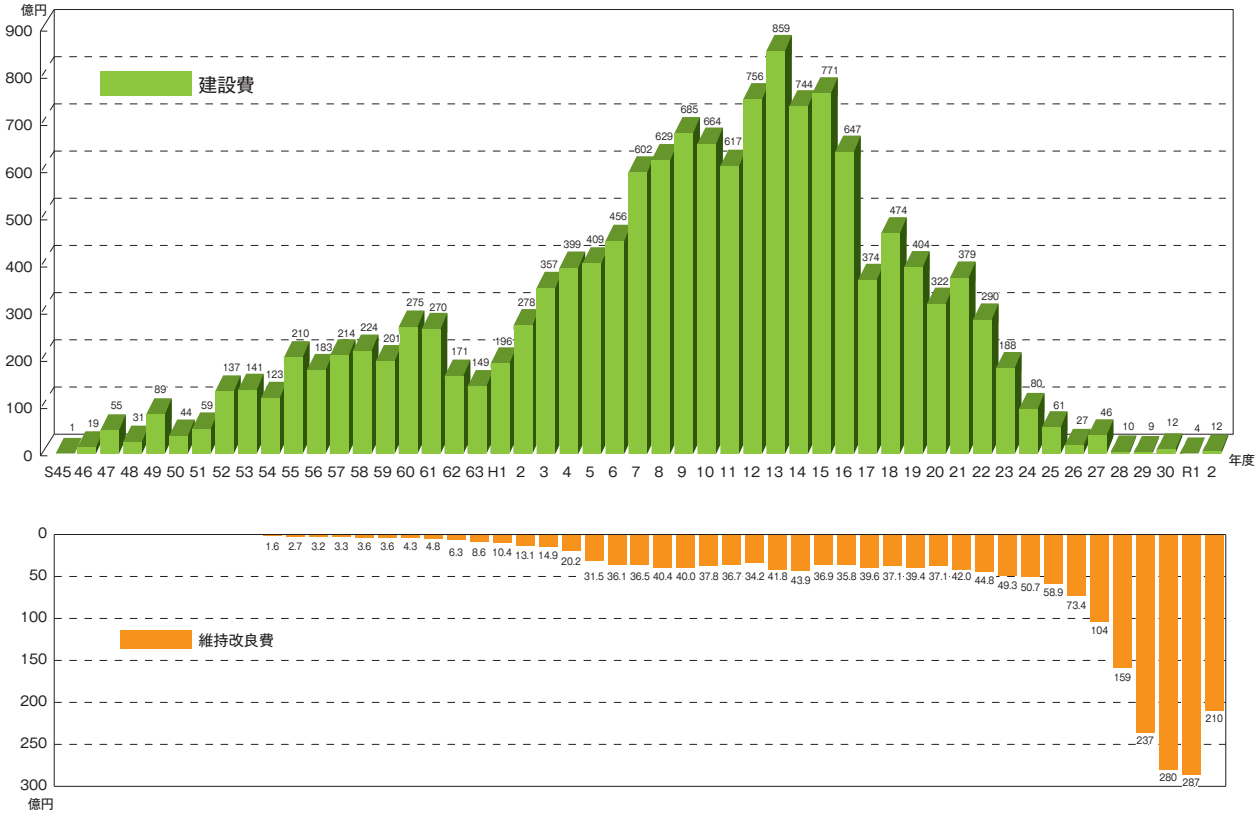
8 現在（令和３年５月）



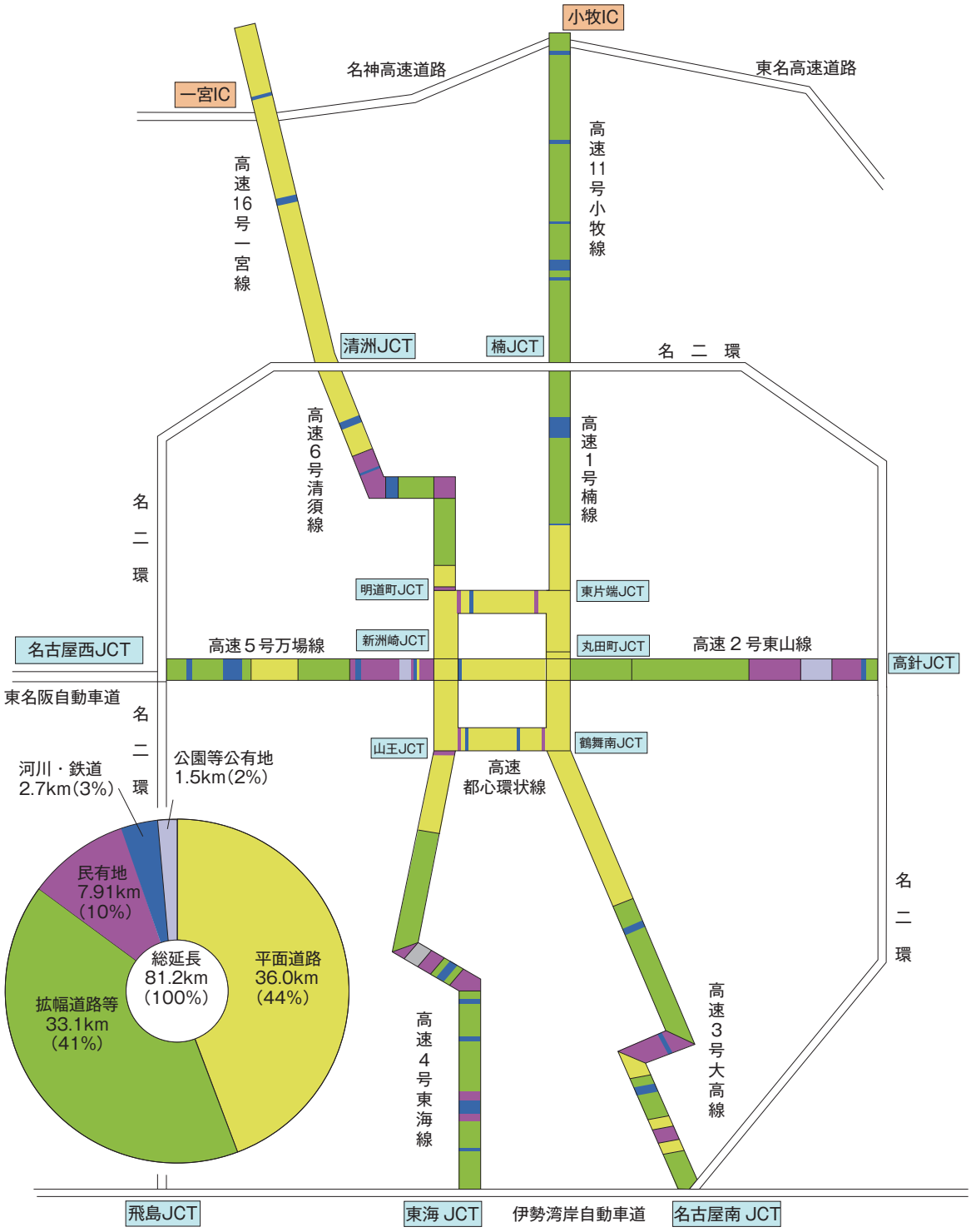
２．予算額の推移



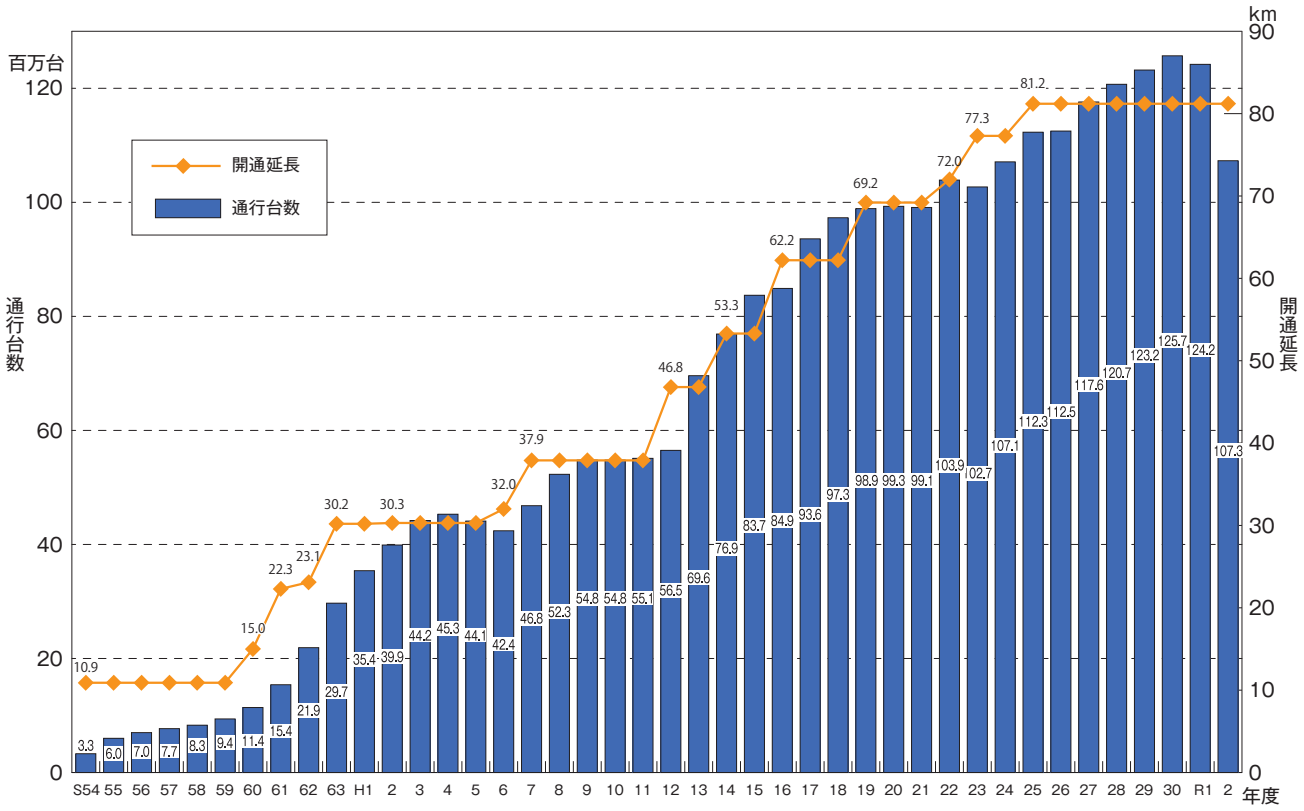
３．建設費と維持改良費の推移



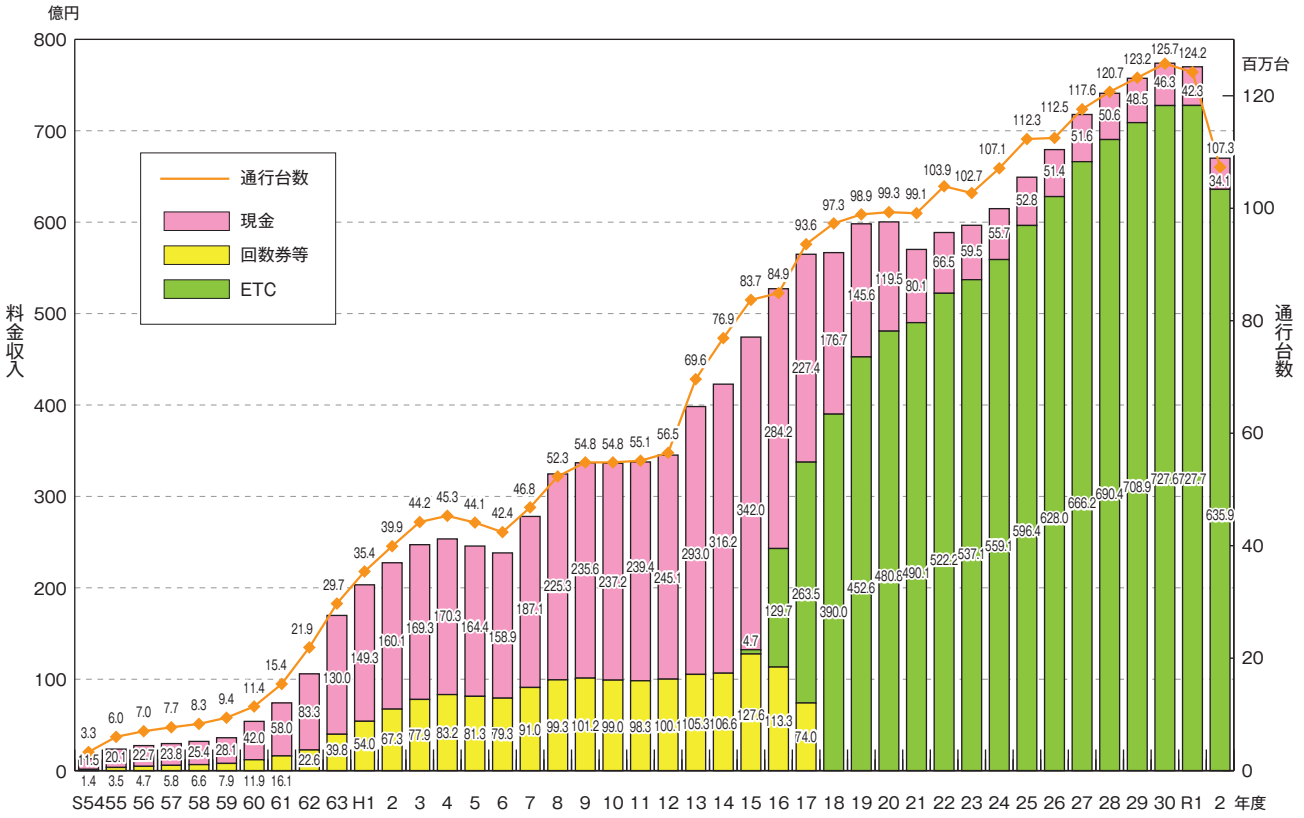
4．事業用地の着工前の状況



５．開通延長と通行台数の推移

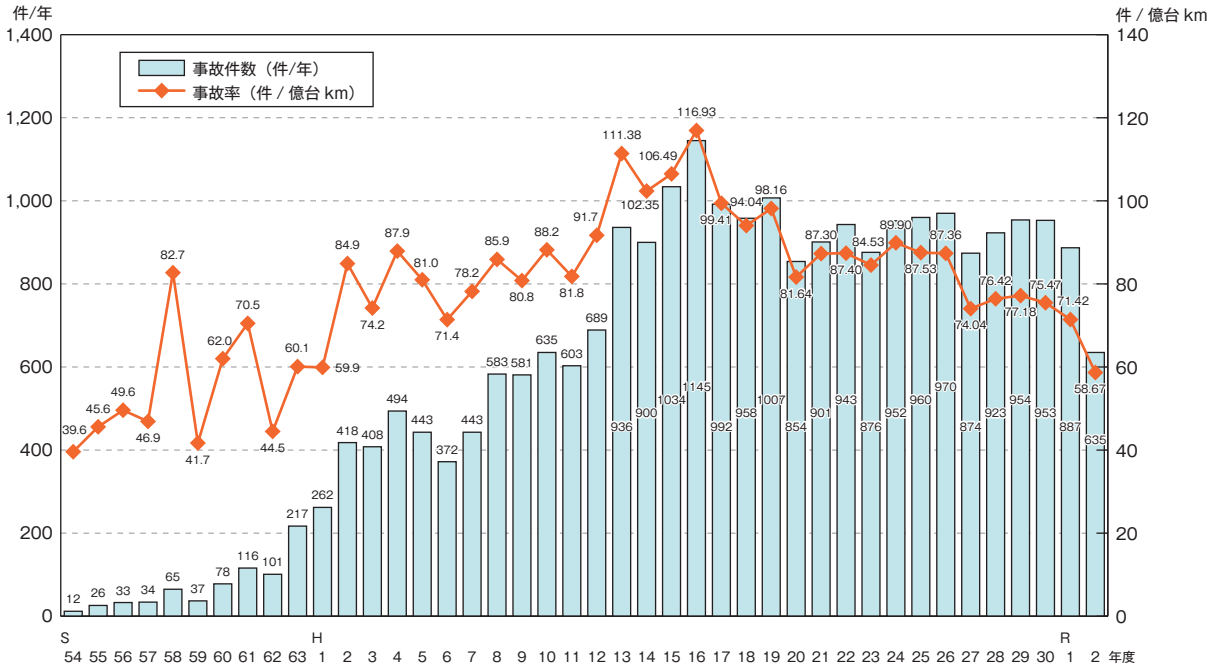


６．通行台数と区分別料金の推移



7．交通事故の発生状況

1 交通事故の推移



（注）事故率：１㎞当り１億台走行したと仮定した場合における事故発生件数

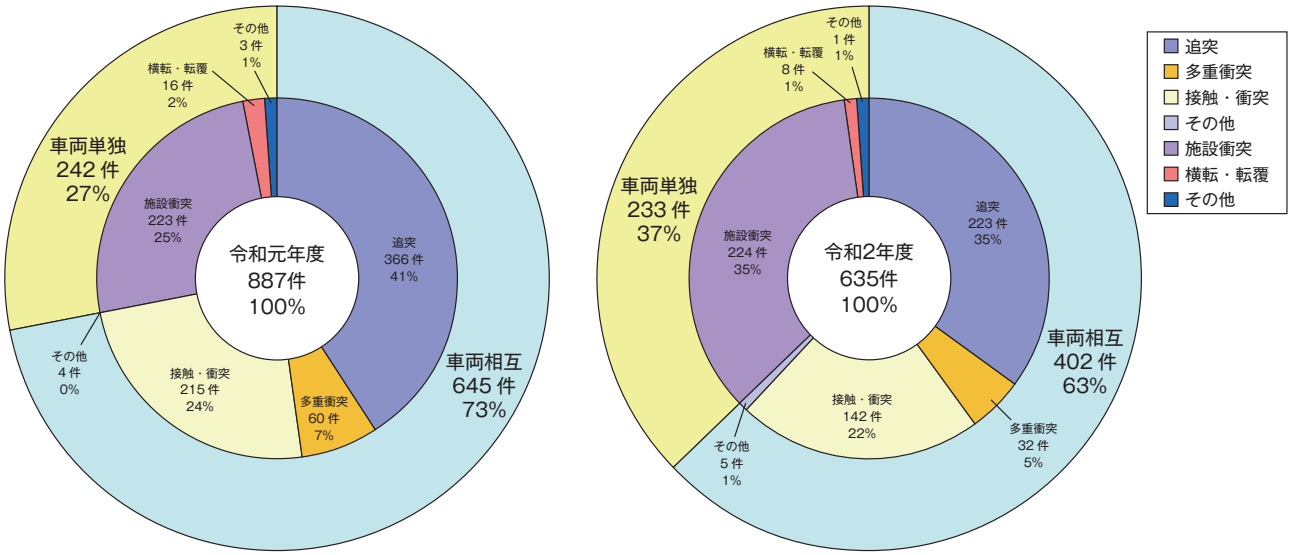
①平成16年度までの計算方法

$$事故率（件／億台km）= \frac{交通事故発生件数}{年間走行交通量（台）\times 平均トリップ長（km）} \times 1億（台）$$

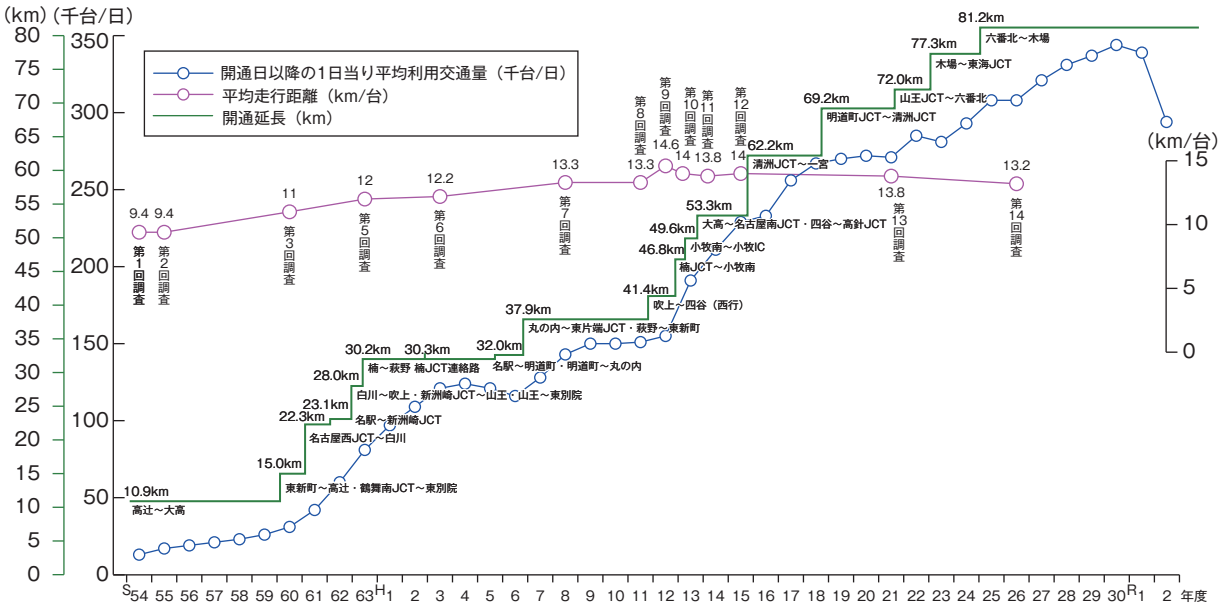
②平成17年度からの計算方法

$$事故率（件／億台km）= \frac{交通事故発生件数}{年間総走行台キロ数} \times 1億（台）$$

2 形態別事故件数（令和元・２年度）

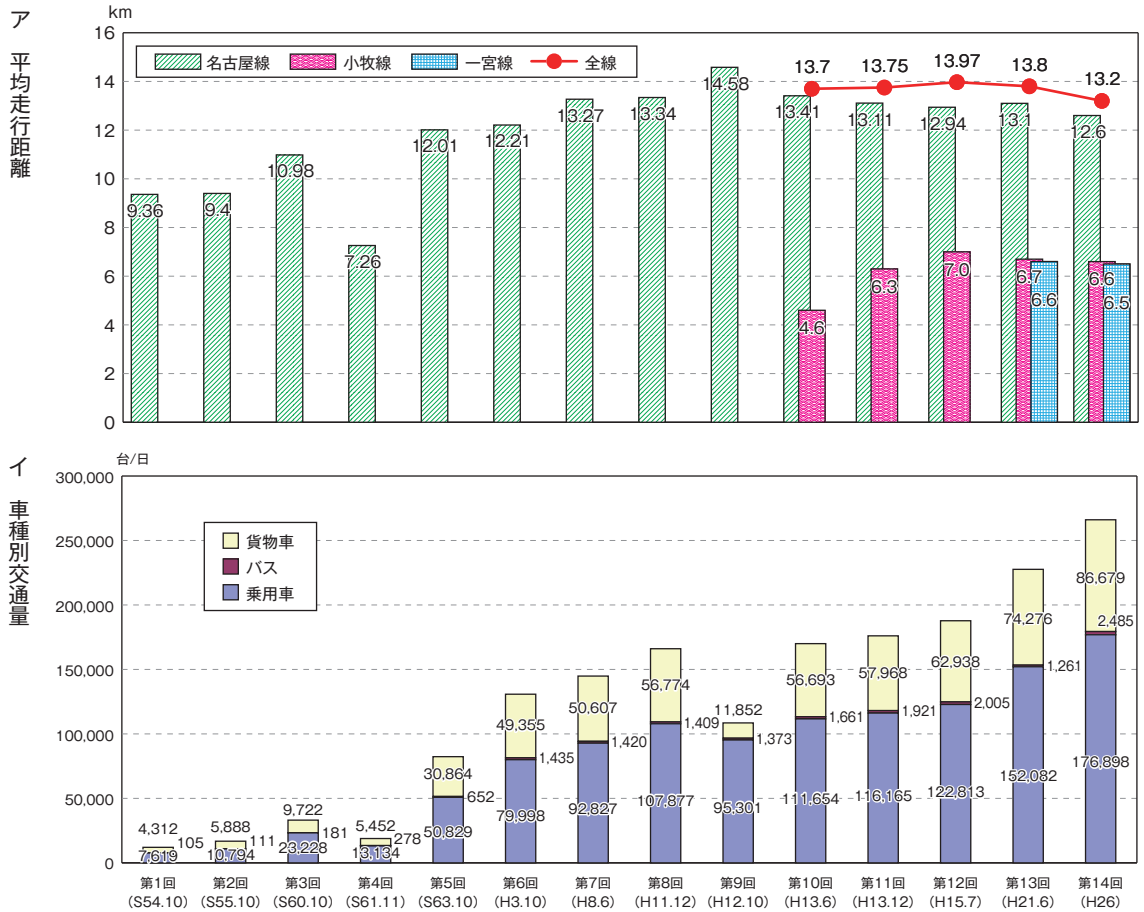


8．日平均交通量と平均走行距離の推移



（注）1．平均走行距離は、名古屋高速道路自動車起終点調査報告書による。
2．表中の回数は（注）1．の調査回数を示す。なお、第4回は5号小牧線のみを調査対象としたため、除外した。
また、第14回は推計値であり実態調査は未実施である。

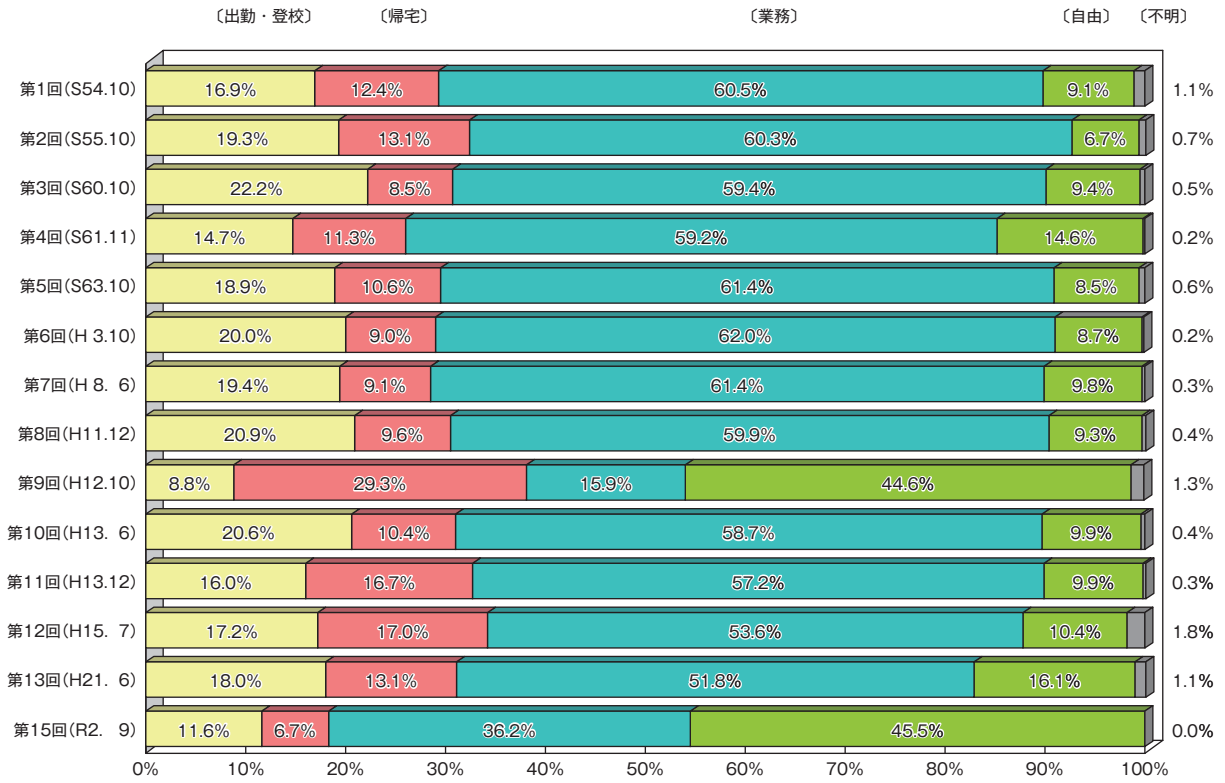
9．平均走行距離と車種別交通量の推移



（注）第4回は、5号万場線のみ調査。
第9回は、休日調査。
第14回は推計値であり実態調査は未実施である。

出典　名古屋高速道路起終点調査報告書

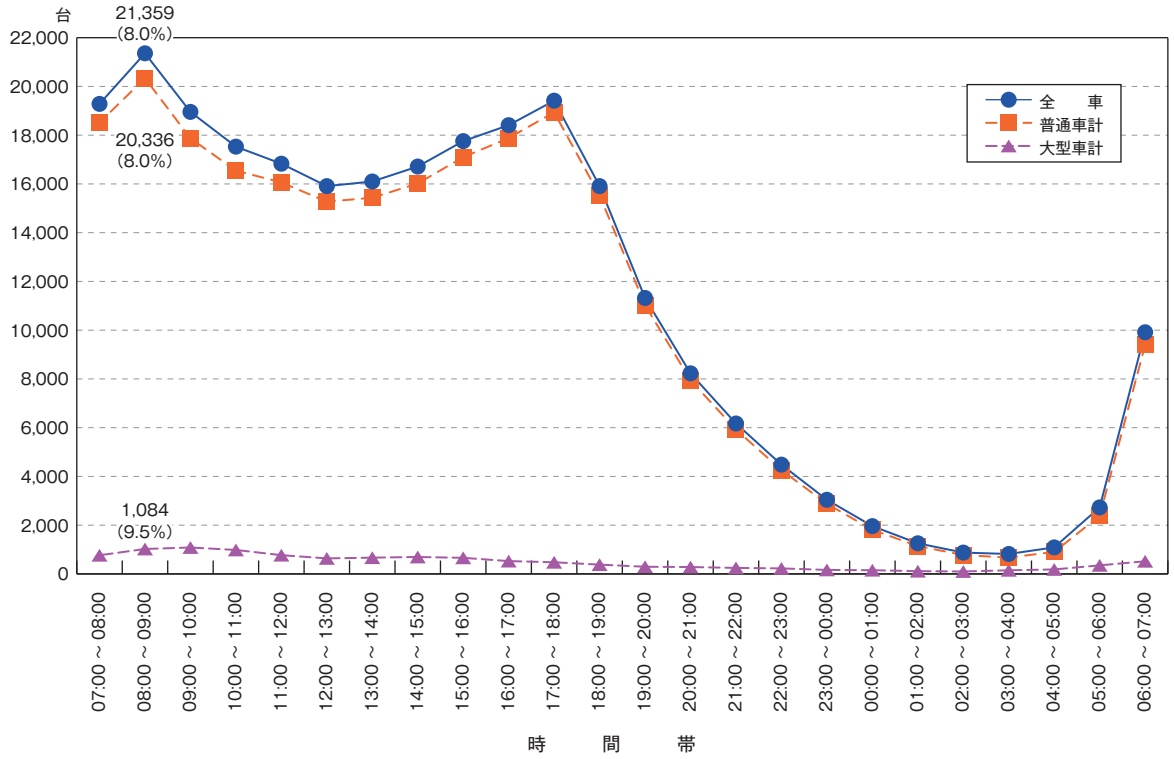
10. 目的別利用状況の推移



（注）1．第９回は、休日調査。
2．第14回は、アンケート未実施
3．第15回は、速報値
四捨五入のため、合計は100％にならない。

出典　名古屋高速道路自動車起終点調査報告書

11. 時間帯別・車種別の流入交通量

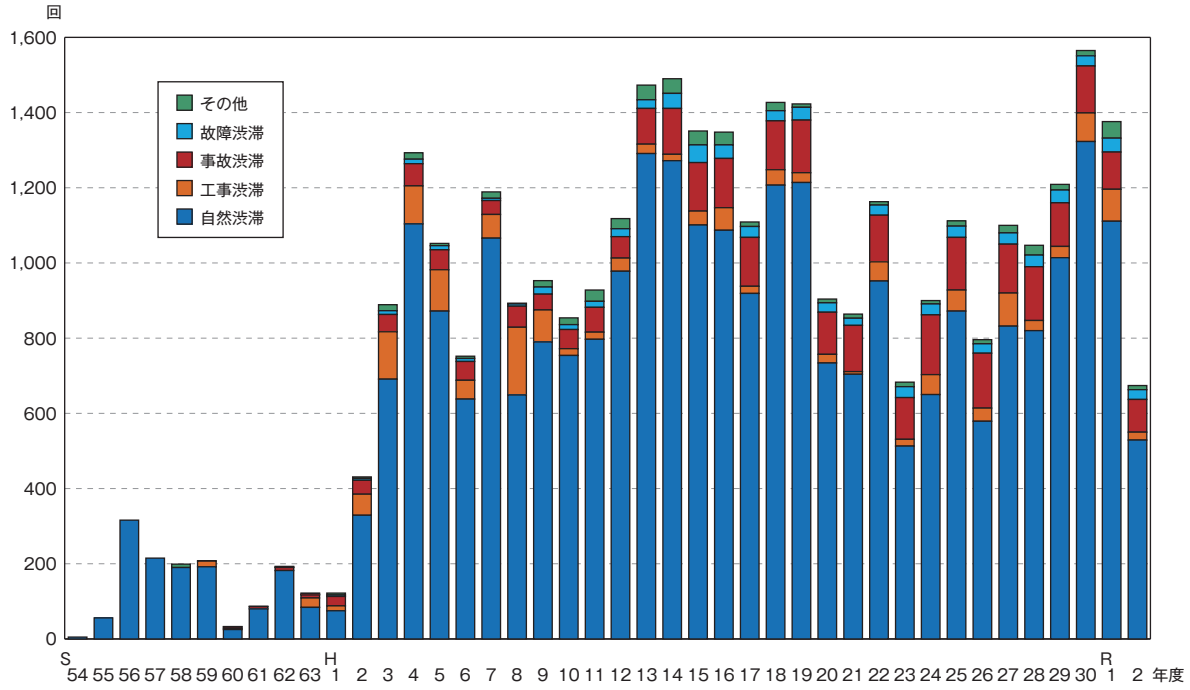


（注）％はピーク率（１時間の台数÷24時間の台数）

出典　第14回名古屋高速道路自動車起終点調査（推計値）

12. 渋滞の状況

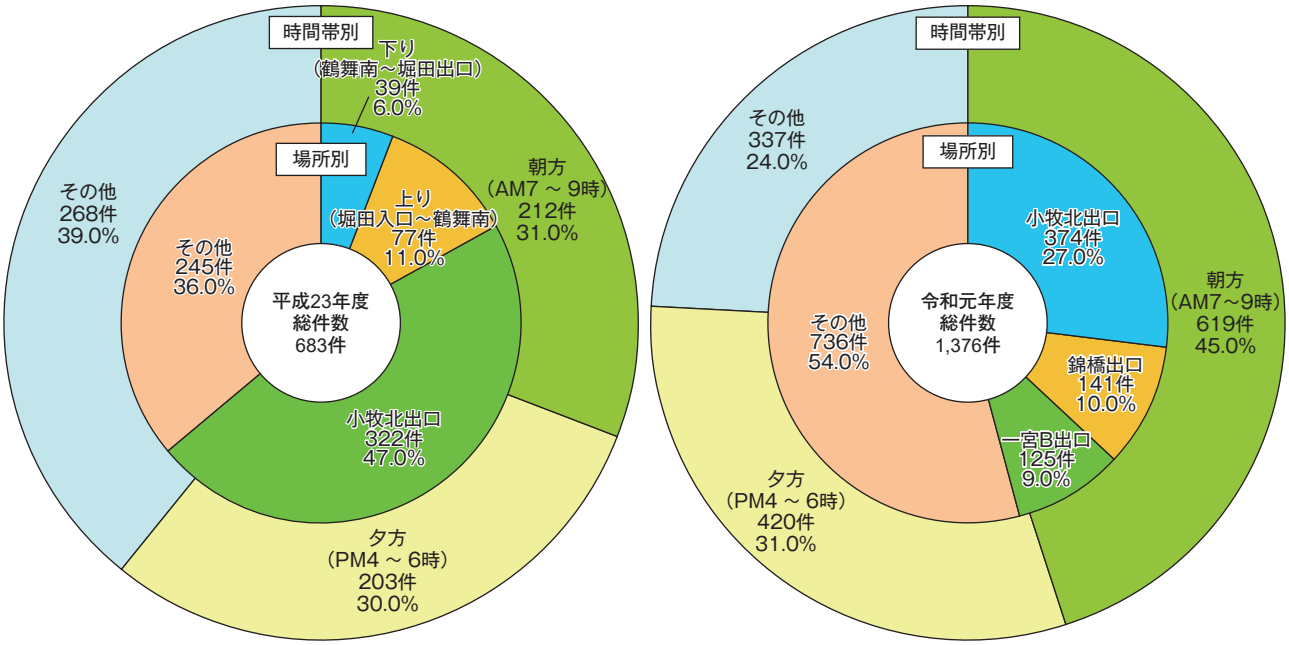
1 原因別渋滞回数の経年変化



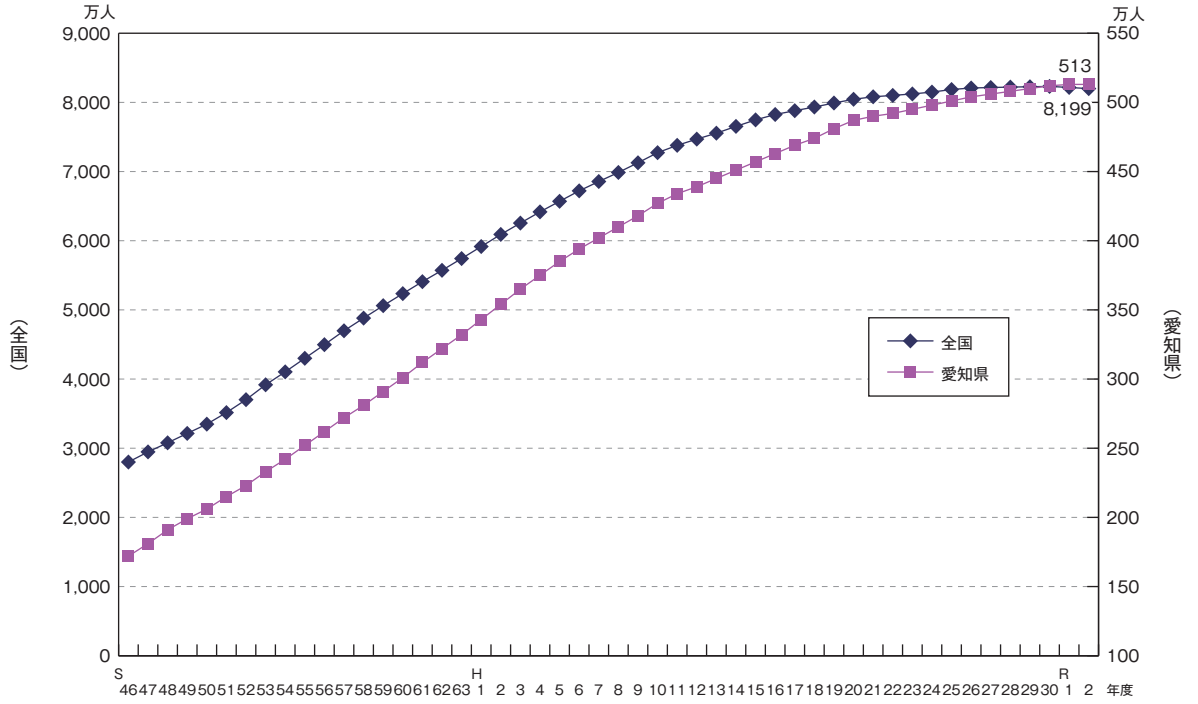
（注）渋滞の定義　時速30km /h以下の車列の長さが１km以上で、かつ30分以上継続した場合を１回とする。

出典　名古屋高速道路公社 交通統計年報

2 時間帯別・場所別渋滞状況（平成23年度・令和元年度）

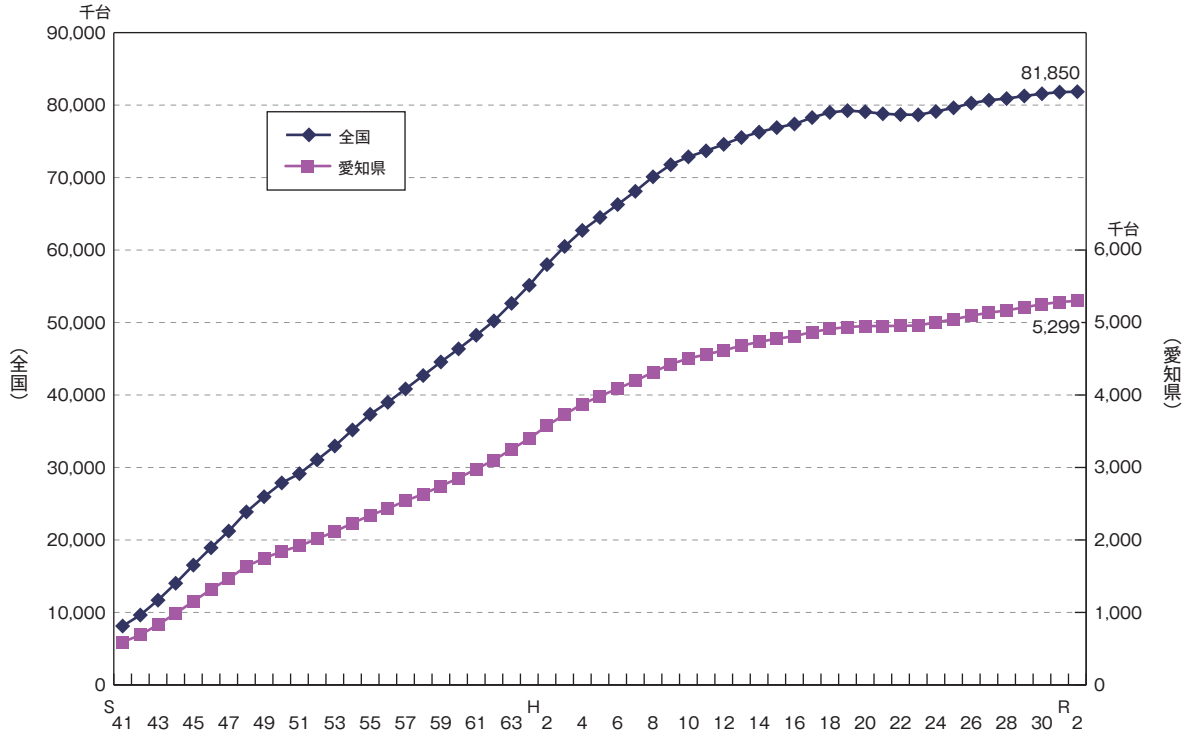


13. 運転免許保有者数の推移（全国・愛知県）



出典　警察庁及び愛知県警察本部資料による

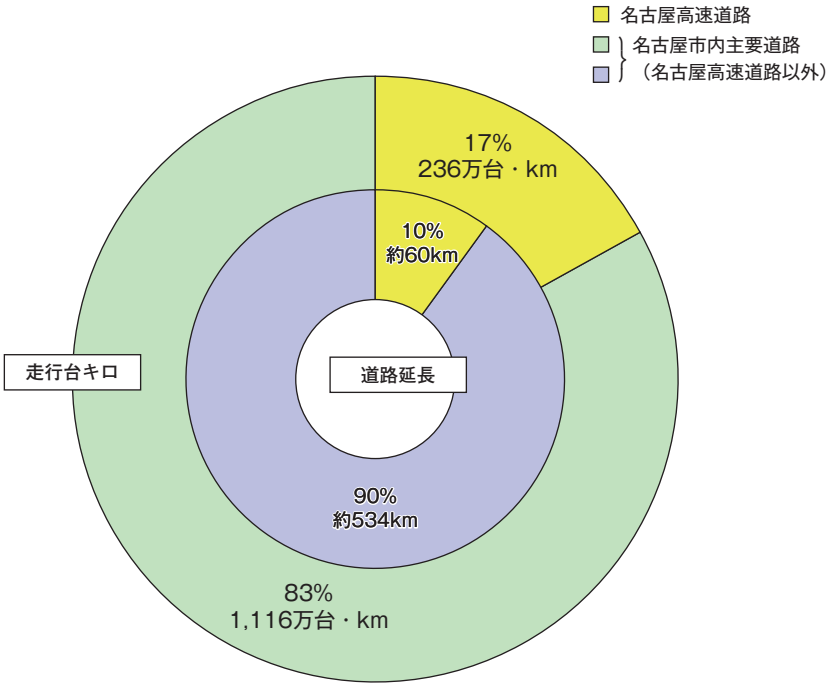
14. 自動車保有台数の推移（全国・愛知県）



（注）各年３月末現在の台数

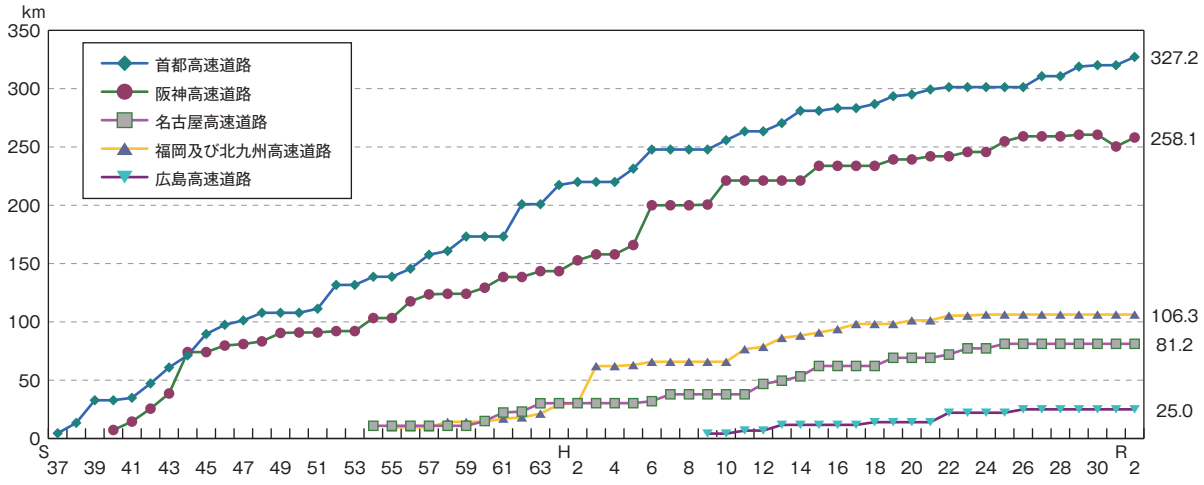
出典　自動車検査登録情報協会資料

15. 名古屋市内における名古屋高速道路の交通分担率



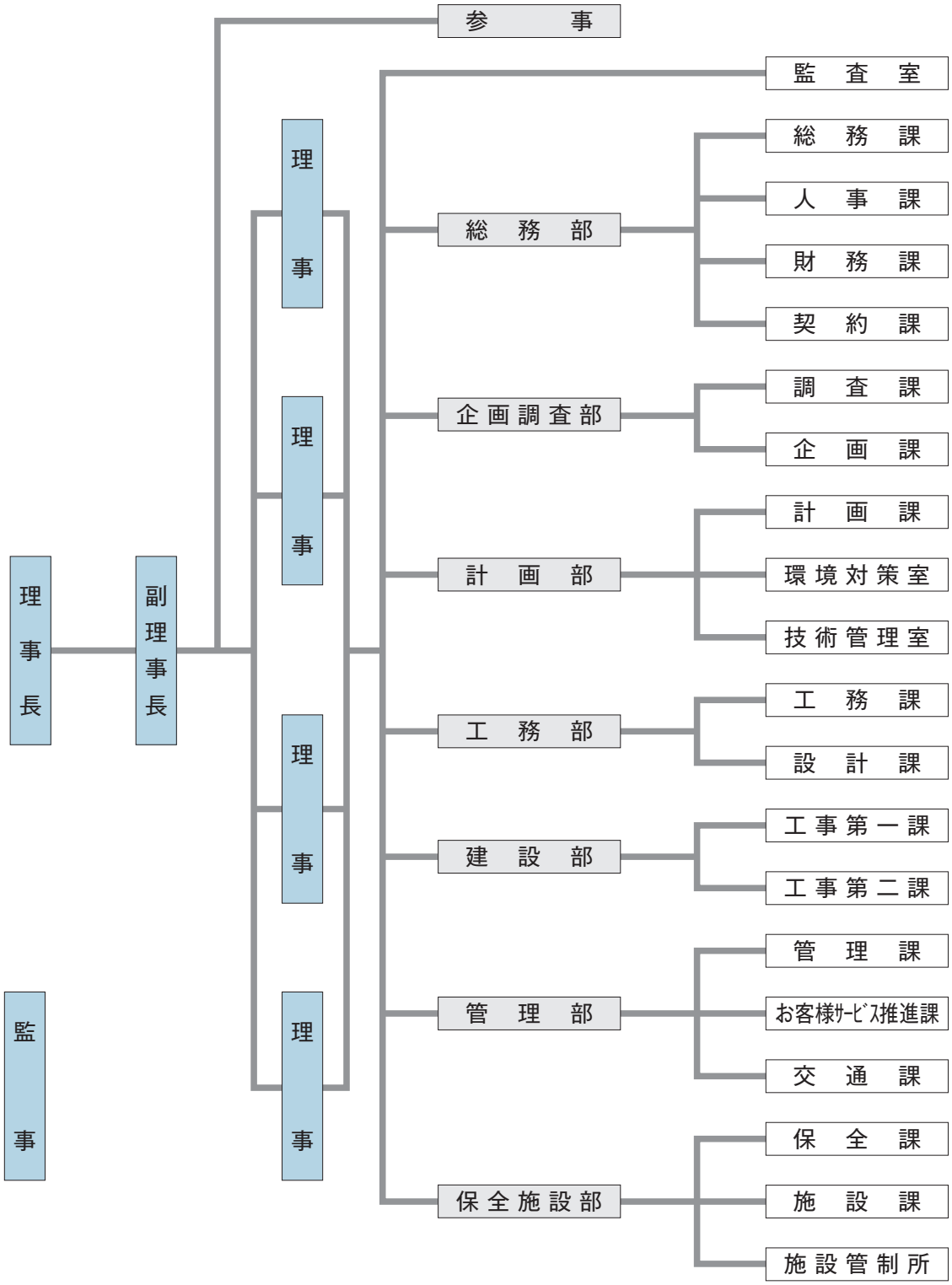
（注）1．名古屋市内主要道路：高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道を対象としている。
2．道路延長：名古屋市道路統計（平成30年）を基に算出している。
3．走行台キロ：道路交通の総量を表す場合に用いる指標をいう。平成27年道路交通センサスを基に算出している。

16. 各都市高速道路の開通延長の比較

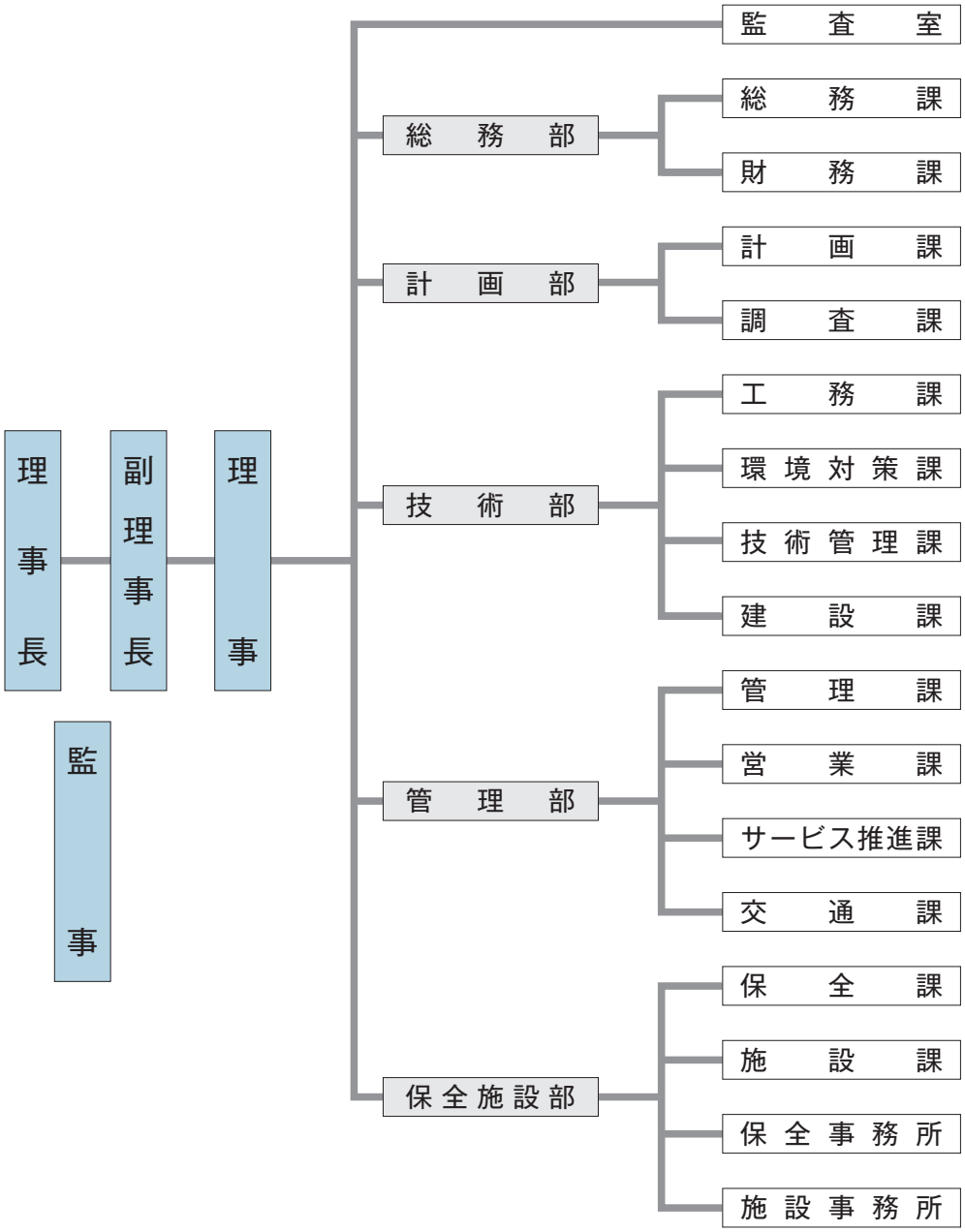


1．組　織

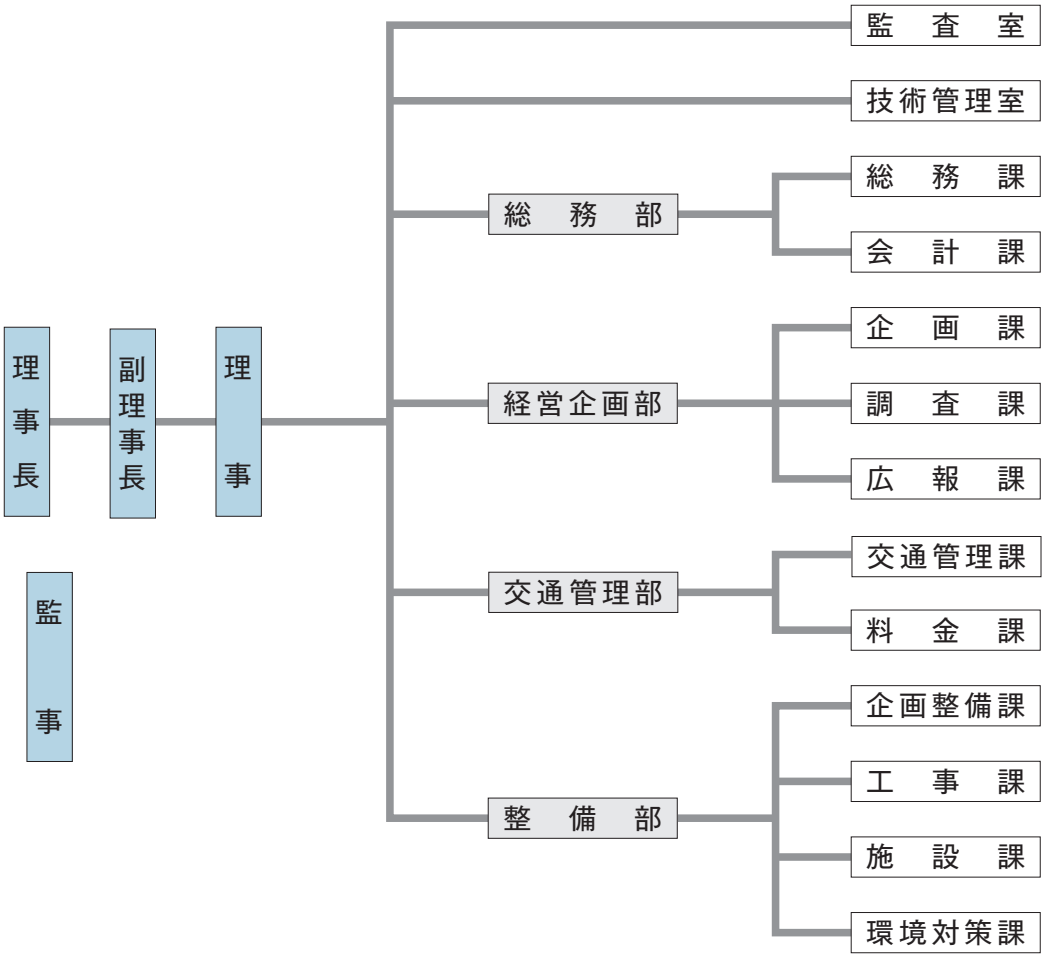
（1） 名古屋高速道路公社の組織
（平成23年度）



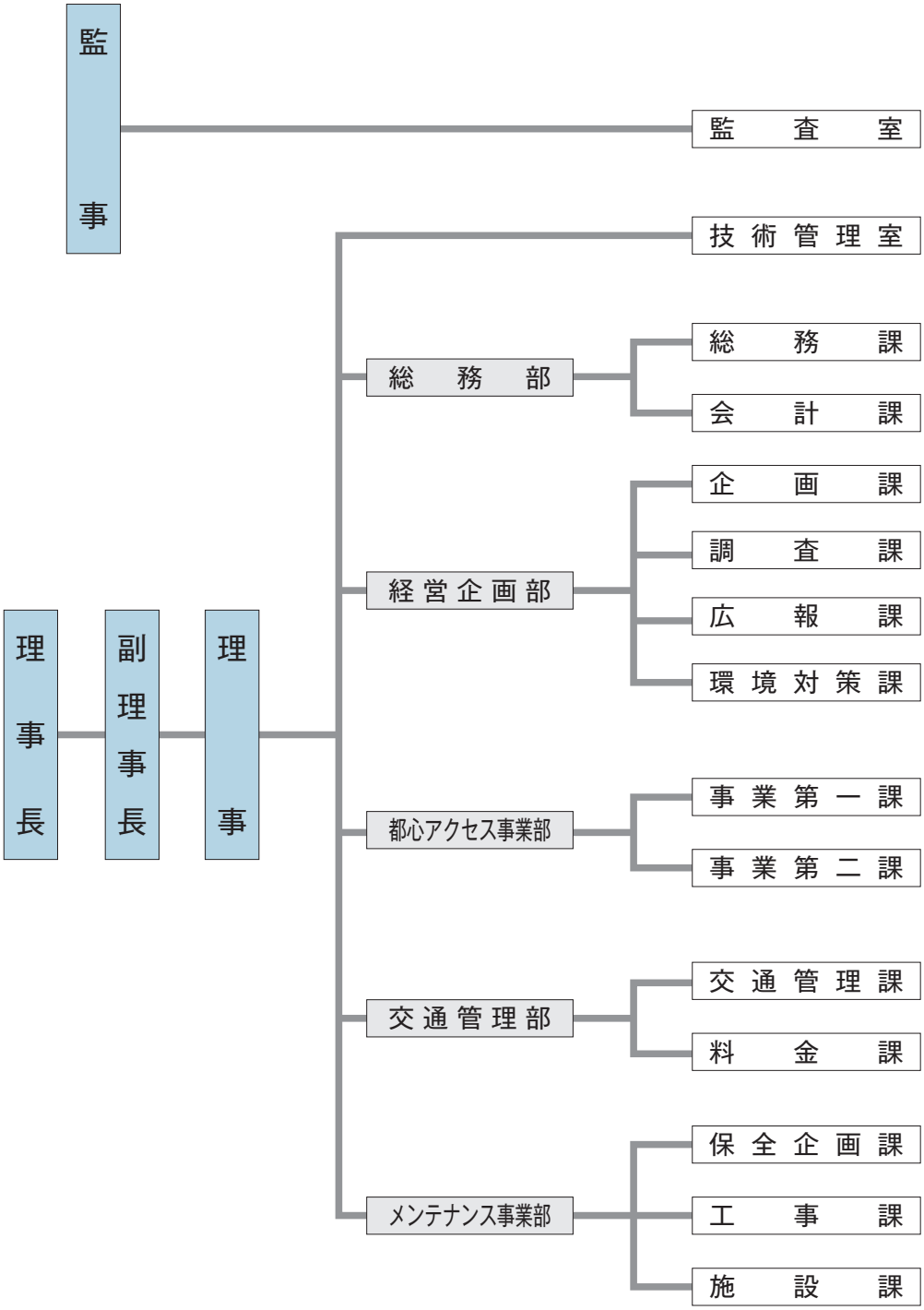
（平成24年度）


理事長
副理事長
理事
監事
監査室
総務部
総務課
財務課
計画部
計画課
調査課
技術部
工務課
環境対策課
技術管理課
建設課
管理部
管理課
営業課
サービス推進課
交通課
保全施設部
保全課
施設課
保全事務所
施設事務所

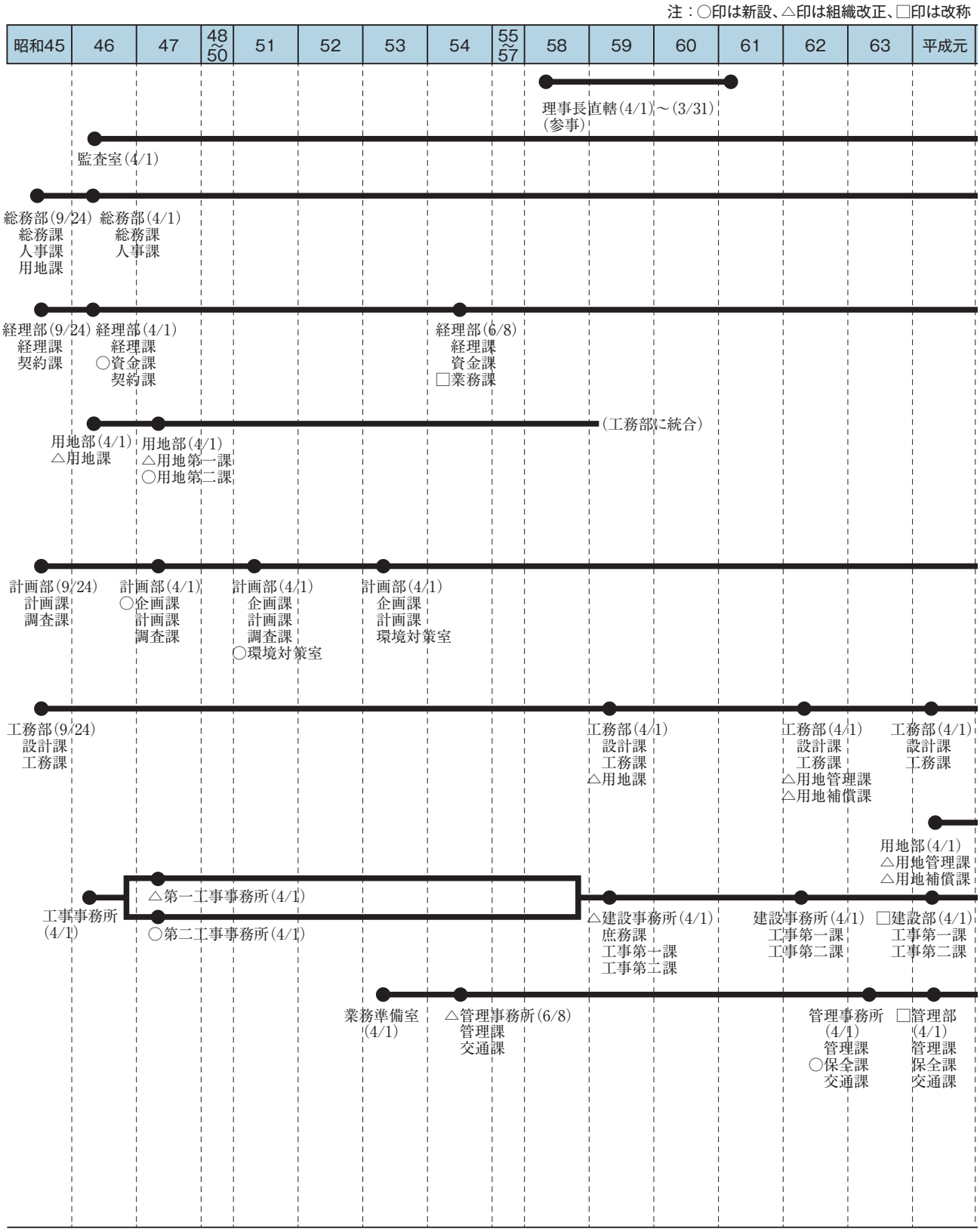
（平成27年度）

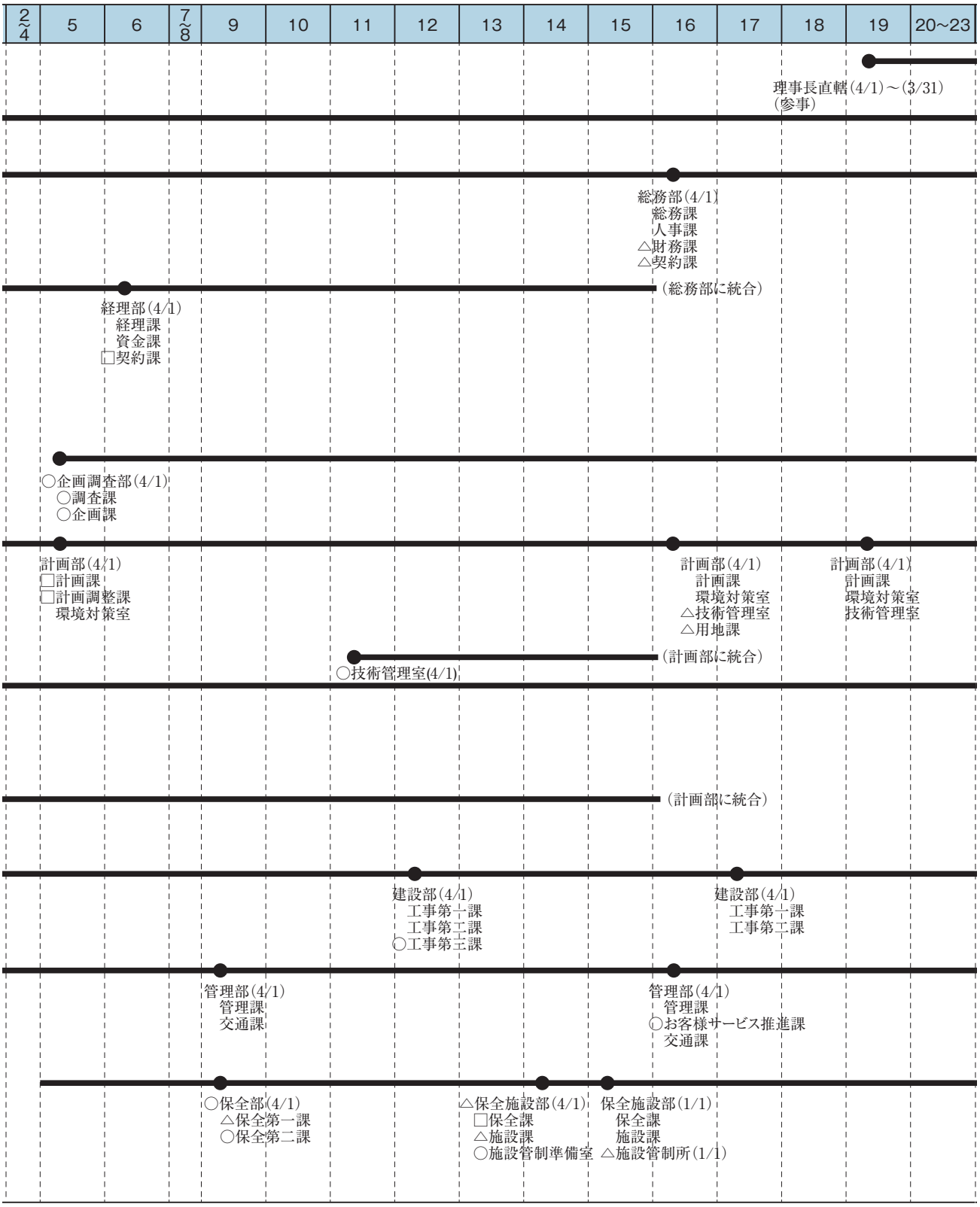

理事長
副理事長
理事
監事
監査室
技術管理室
総務部
総務課
会計課
経営企画部
企画課
調査課
広報課
交通管理部
交通管理課
料金課
整備部
企画整備課
工事課
施設課
環境対策課

（令和３年度）

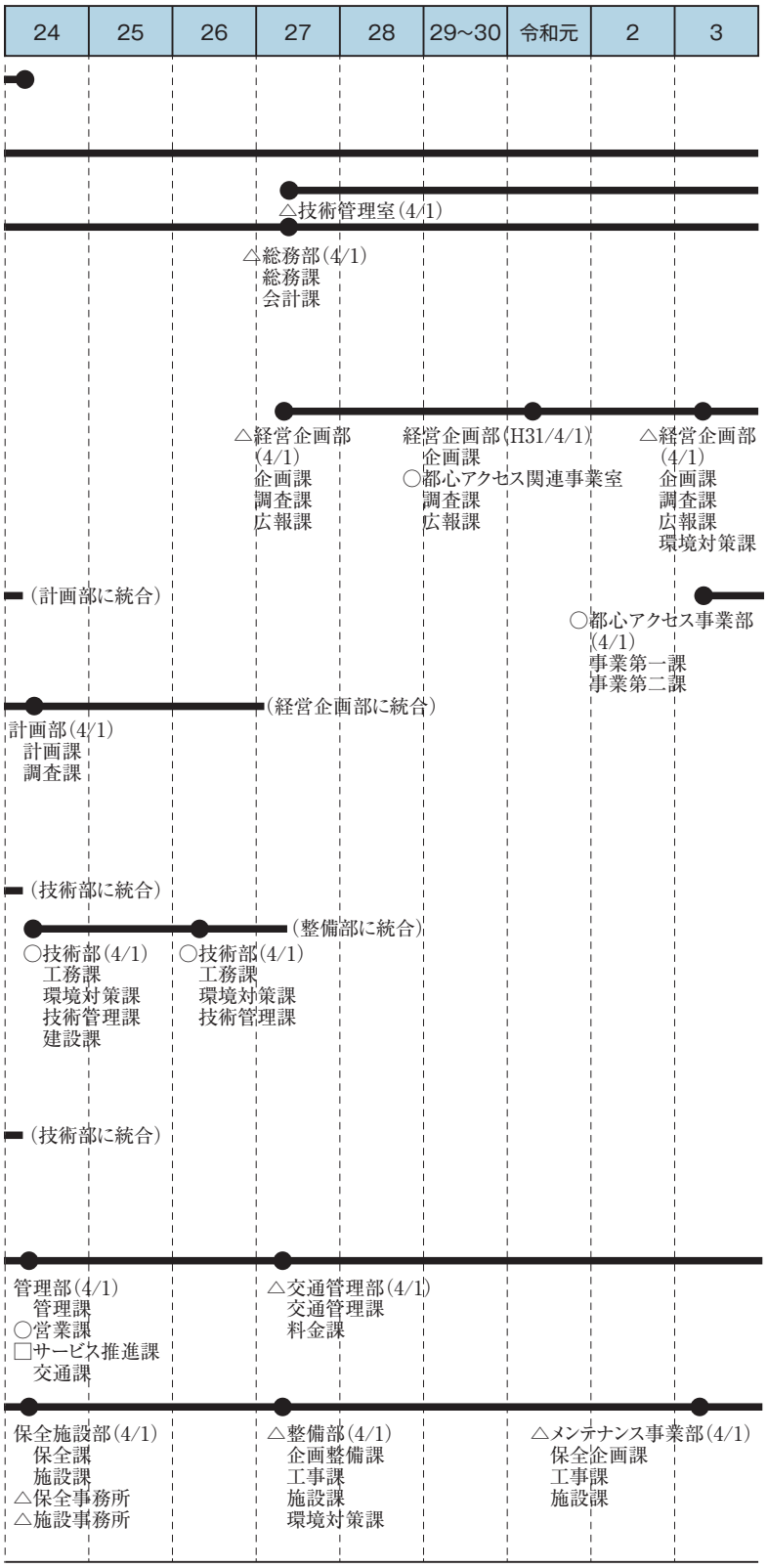

監事
監査室
技術管理室
理事長
副理事長
理事
総務部
総務課
会計課
経営企画部
企画課
調査課
広報課
環境対策課
都心アクセス事業部
事業第一課
事業第二課
交通管理部
交通管理課
料金課
メンテナンス事業部
保全企画課
工事課
施設課

（2） 組織の変遷（令和３年４月１日現在）

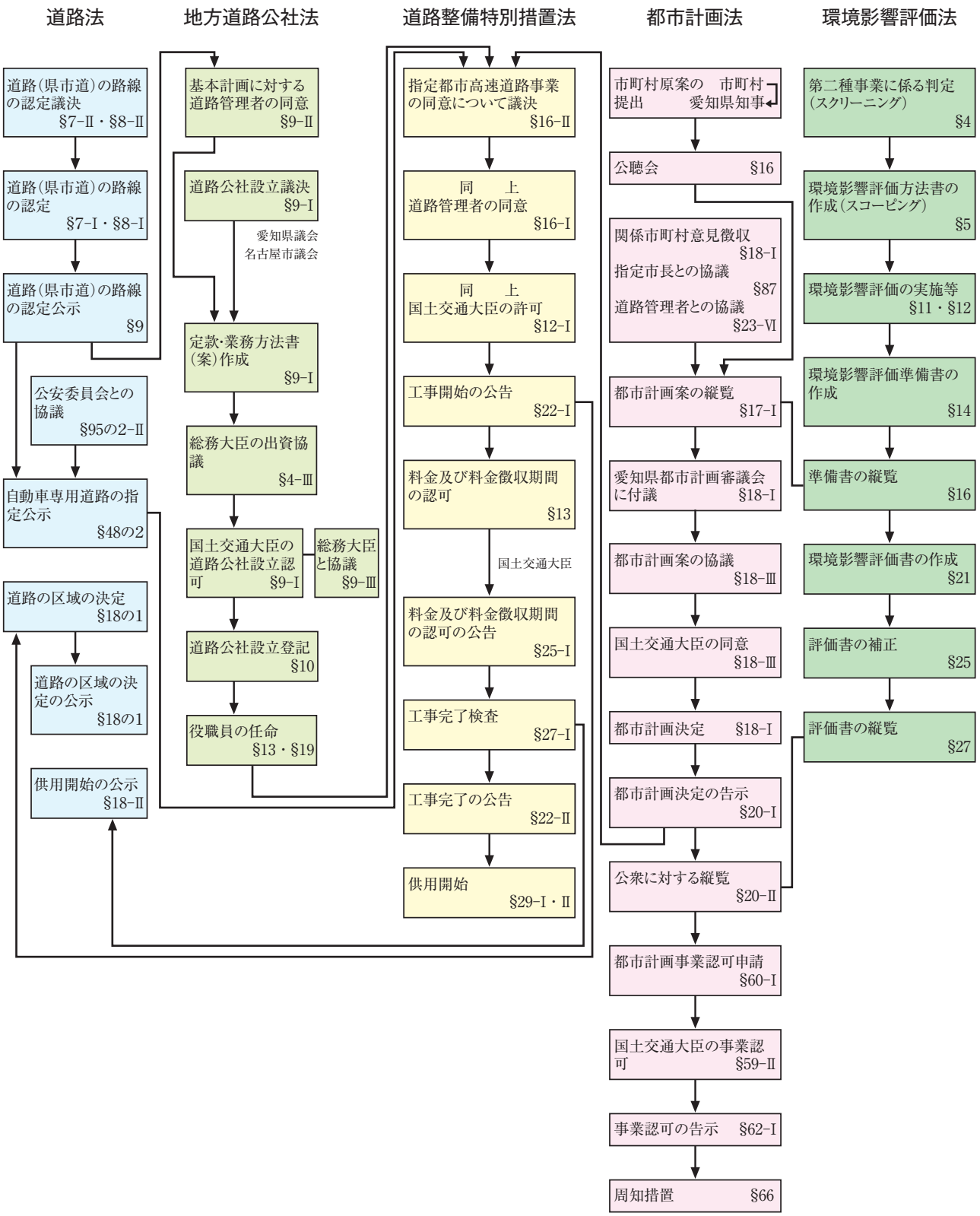



2~4
5
6
7~8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20~23
理事長直轄(4/1)～(3/31)
(参事)
総務部(4/1)
総務課
人事課
△財務課
△契約課
(総務部に統合)
経理部(4/1)
経理課
資金課
□契約課
○企画調査部(4/1)
○調査課
○企画課
計画部(4/1)
□計画課
□計画調整課
環境対策室
計画部(4/1)
計画課
環境対策室
△技術管理室
△用地課
計画部(4/1)
計画課
環境対策室
技術管理室
(計画部に統合)
○技術管理室(4/1)
(計画部に統合)
建設部(4/1)
工事第一課
工事第二課
○工事第三課
建設部(4/1)
工事第一課
工事第二課
管理部(4/1)
管理課
交通課
管理部(4/1)
管理課
○お客様サービス推進課
交通課
○保全部(4/1)
△保全第一課
○保全第二課
△保全施設部(4/1)
□保全課
△施設課
○施設管制準備室
保全施設部(1/1)
保全課
施設課
△施設管制所(1/1)

注：○印は新設、△印は組織改正、□印は改称

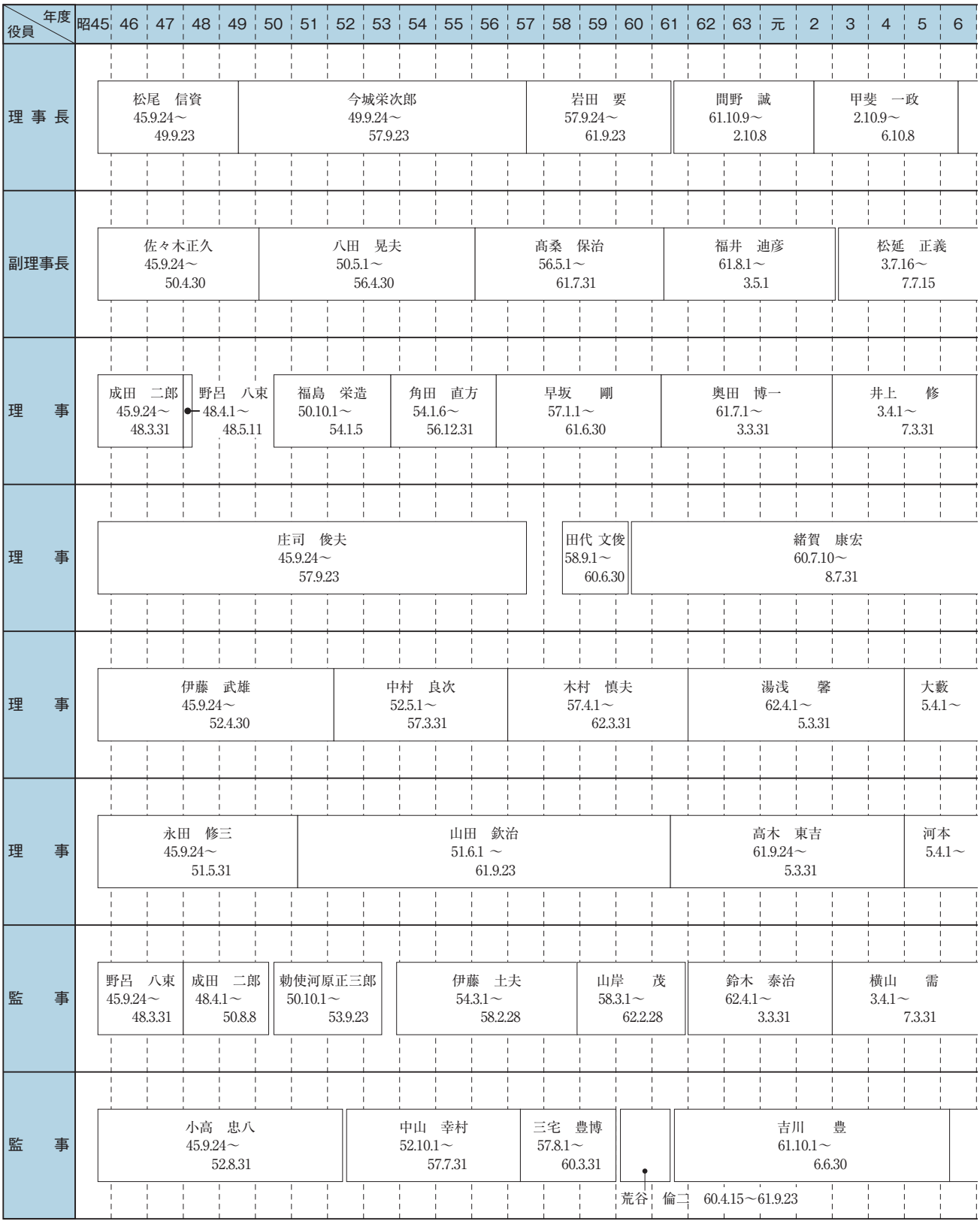


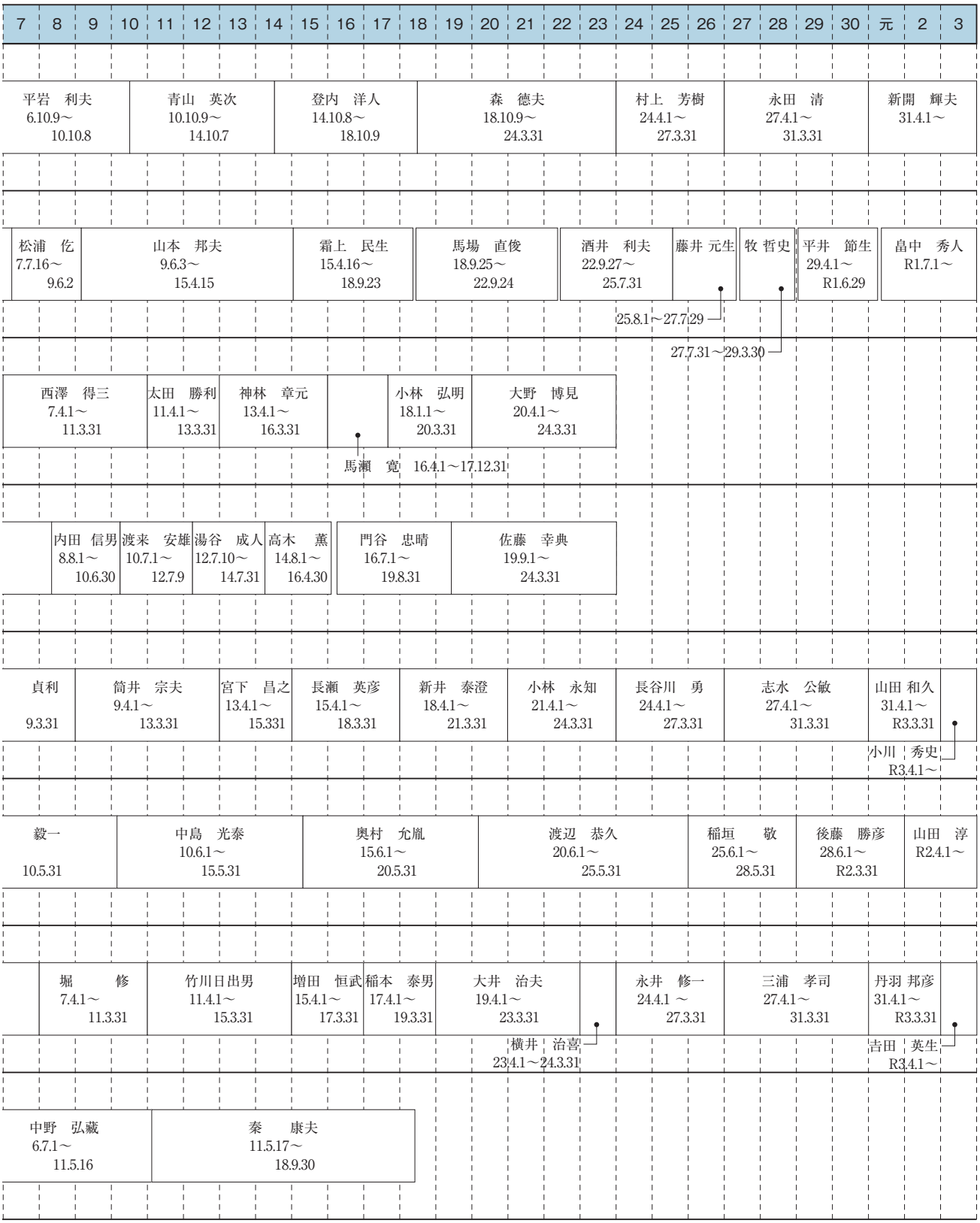
２．名古屋高速道路事業に係る手続きの流れ



３．歴代役員等

（1） 役　員（令和３年４月１日現在）




7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 元 2 3
平岩 利夫 6.10.9～10.10.8
青山 英次 10.10.9～14.10.7
登内 洋人 14.10.8～18.10.9
森 德夫 18.10.9～24.3.31
村上 芳樹 24.4.1～27.3.31
永田 清 27.4.1～31.3.31
新開 輝夫 31.4.1～
松浦 佐 7.7.16～9.6.2
山本 邦夫 9.6.3～15.4.15
霜上 民生 15.4.16～18.9.23
馬場 直俊 18.9.25～22.9.24
酒井 利夫 22.9.27～25.7.31
藤井 元生
牧 哲史
平井 節生 29.4.1～R1.6.29
畠中 秀人 R1.7.1～
25.8.1～27.7.29
27.7.31～29.3.30
西澤 得三 7.4.1～11.3.31
太田 勝利 11.4.1～13.3.31
神林 章元 13.4.1～16.3.31
小林 弘明 18.1.1～20.3.31
大野 博見 20.4.1～24.3.31
馬瀬 寛 16.4.1～17.12.31
内田 信男 8.8.1～10.6.30
渡来 安雄 10.7.1～12.7.9
湯谷 成人 12.7.10～14.7.31
高木 薫 14.8.1～16.4.30
門谷 忠晴 16.7.1～19.8.31
佐藤 幸典 19.9.1～24.3.31
貞利 9.3.31
筒井 宗夫 9.4.1～13.3.31
宮下 昌之 13.4.1～15.331
長瀬 英彦 15.4.1～18.3.31
新井 泰澄 18.4.1～21.3.31
小林 永知 21.4.1～24.3.31
長谷川 勇 24.4.1～27.3.31
志水 公敏 27.4.1～31.3.31
山田 和久 31.4.1～R3.3.31
小川 秀史 R3.4.1～
毅一 10.5.31
中島 光泰 10.6.1～15.5.31
奥村 允胤 15.6.1～20.5.31
渡辺 恭久 20.6.1～25.5.31
稲垣 敬 25.6.1～28.5.31
後藤 勝彦 28.6.1～R2.3.31
山田 淳 R2.4.1～
堀 修 7.4.1～11.3.31
竹川日出男 11.4.1～15.3.31
増田 恒武 15.4.1～17.3.31
稲本 泰男 17.4.1～19.3.31
大井 治夫 19.4.1～23.3.31
永井 修一 24.4.1 ～27.3.31
三浦 孝司 27.4.1～31.3.31
丹羽 邦彦 31.4.1～R3.3.31
横井 治喜 23.4.1～24.3.31
吉田 英生 R3.4.1～
中野 弘藏 6.7.1～11.5.16
秦 康夫 11.5.17～18.9.30

（2） 幹部職員　その１（平成23年度末現在）

（注） 1．［役職名］旧組織名を示す
2．［氏　名］事務取扱いを示す
3．（氏　名）兼務を示す

※１は、幹部職員　その２の24年度以降の頁に継続

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
監　査　室　長	（原田　尚巳）	昭46. 4. 1	昭46. 4.15
	篠田　良弘	46. 4.16	49. 3.31
	岩片　英夫	49. 4. 1	52. 3.31
	加藤　正明	52. 4. 1	53. 3.31
	東　　正信	53. 4. 1	56. 3.31
	大藪　祐資	56. 4. 1	59. 3.31
	豊田　次男	59. 4. 1	62. 3.31
	杉浦　丈夫	62. 4. 1	平元. 3.31
	亀田　　慧	平元. 4. 1	3. 3.31
	長谷川和彦	3. 4. 1	6. 3.31
	筧　登希義	6. 4. 1	8. 3.31
	岡田　　登	8. 4. 1	11. 3.31
	池山　　勇	11. 4. 1	14. 3.31
	松村　隆雄	14. 4. 1	17. 3.31
	萩原　正雄	17. 4. 1	18. 3.31
	中山　安詔	18. 4. 1	20. 3.31
	髙木　　潔	20. 4. 1	21. 3.31
	馬渕　　等	21. 4. 1	23. 3.31
	阿部　浩一	23. 4. 1	※１
参　　事	白鳥　　仁	昭58. 4.15	昭60. 3.31
	小出　士郎	60. 4. 1	61. 3.31
参事（特命担当）	村井　逸郎	平19. 4. 1	平20. 3.31
	森　　成顕	20. 4. 1	22. 3.31
	村瀬　義広	22. 4. 1	23. 3.31
	鈴木　正実	23. 4. 1	24. 3.31
総　務　部　長	樑木　一雄	昭45. 9.24	昭46. 7.31
	小澤　　銑	46. 8. 1	48. 8.23
	山下　弘雄	48. 8.24	51. 5.14
	木村三千雄	51. 5.15	52. 8. 9
	塚原　仙次	52. 8.10	55. 4.20
	横山　　需	55. 4.21	58. 4.14
	岩田　　勲	58. 4.15	61. 3.31
	金子　武次	61. 4. 1	平元. 3.31
	田中　　定	平元. 4. 1	3. 3.31
	関戸　　進	3. 4. 1	6. 3.31
	柴田　弘之	6. 4. 1	9. 3.31
	安原　　昇	9. 4. 1	11. 3.31
	後藤　定央	11. 4. 1	14. 5.31
	安田　好文	14. 6. 1	17. 3.31
	土屋万太郎	17. 4. 1	19. 3.31
	山本　哲士	19. 4. 1	20. 3.31
	安藤　裕康	20. 4. 1	22. 3.31
	上垣　孝三	22. 4. 1	23. 3.31
	石田　伸一	23. 4. 1	24. 3.31
総　務　課　長	原田　尚巳	昭45. 9.24	昭48. 3.31
	服部　顕雄	48. 4. 1	50. 3.31
	三橋　茂三	50. 4. 1	53. 3.31
	増田　和郎	53. 4. 1	56. 3.31
	石原　坂男	56. 4. 1	59. 3.31
	粂野　芳春	59. 4. 1	61. 3.31
	稲垣　淳三	61. 4. 1	63. 3.31
	川口　　修	63. 4. 1	平 3. 3.31
	岩田　勝利	平 3. 4. 1	6. 3.31
	藤井　豊彦	6. 4. 1	9. 3.31
	大矢伊三男	9. 4. 1	12. 3.31
	松田　　等	12. 4. 1	15. 3.31
	坂野　正義	15. 4. 1	18. 3.31
	相場　知己	18. 4. 1	21. 3.31
	伊藤　元典	21. 4. 1	24. 3.31
人　事　課　長	（原田　尚巳）	昭45. 9.24	昭47. 1.31
	塚原　仙次	47. 2. 1	49. 8.21
	浅井　信義	49. 8.22	50. 8.19
	岩田　　勲	50. 8.20	53. 4.17
	村木　　務	53. 4.18	56. 6. 4
	西村　英文	56. 6. 5	59. 3.31
	安藤　雅夫	59. 4. 1	62. 3.31
	水谷　　亮	62. 4. 1	平 2. 3.31
	加藤　　綠	平 2. 4. 1	5. 3.31
	伊藤　　博	5. 4. 1	8. 3.31
	渡辺　　博	8. 4. 1	12. 3.31
	柵木　　厚	12. 4. 1	15. 3.31
	千田　博之	15. 4. 1	18. 3.31
	渡邊　一弘	18. 4. 1	21. 3.31
	五味澤陽平	21. 4. 1	24. 3.31
［経理部長］	杉原　周松	昭45. 9.24	昭46. 4.15
	瀬尾　定男	46. 4.16	49. 3.31
	今泉　清巳	49. 4. 1	51. 3.31
	村瀬　忠太	51. 4. 1	54. 3.31
	荒河　　登	54. 4. 1	56. 3.31
	武内　忠郎	56. 4. 1	59. 3.31
	牛田　彰一	59. 4. 1	62. 3.31
	尾関　　光	62. 4. 1	平元. 3.31
	太田　輝彦	平元. 4. 1	4. 3.31
	安藤　　猛	4. 4. 1	6. 3.31
	早川　　毅	6. 4. 1	9. 3.31
	戸谷　信男	9. 4. 1	11. 3.31
	武市　幸夫	11. 4. 1	13. 3.30
	伊奈　晋治	13. 4. 1	16. 3.30
［経理部経理課長］	片山　哲男	昭45. 9.24	昭48. 8.23
	井上　　実	48. 8.24	51. 5.14
	杉原　大門	51. 5.15	56. 6. 4
	磯部　孝夫	56. 6. 5	60. 3.31
	大脇　春巳	60. 4. 1	63. 3.31
	陶川　菊雄	63. 4. 1	平 3. 3.31
	袖岡　久晃	平 3. 4. 1	5. 3.31
	岡田　政明	5. 4. 1	8. 3.31
	山中　　研	8. 4. 1	11. 3.31
	上川　幸延	11. 4. 1	14. 3.31
	板倉　康雄	14. 4. 1	16. 3.31
［総務部財務課長］	南部　貞博	平16. 4. 1	平19. 3.31
	山田　三裕	19. 4. 1	22. 3.31
	安藤　貴康	22. 4. 1	24. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
［経理部資金課長］	（片山　哲男）	昭46. 4. 1	昭46. 6.10
	田中　義三	46. 6.11	48. 6.30
	矢尻　頼母	48. 7. 1	50. 6.30
	宮部　昭蔵	50. 7. 1	52. 6.30
	増田　吉雄	52. 7. 1	54. 6.30
	川端　一郎	54. 7. 1	56. 6.30
	神谷　　博	56. 7. 1	58. 6.30
	加藤　勝正	58. 7. 1	60. 6.30
	酒井　克己	60. 7. 1	62. 6.30
	田中　高昭	62. 7. 1	平元. 6.30
	太田　　功	平元. 7. 1	3. 6.30
	吉川　勝之	3. 7. 1	5. 6.30
	高桑　良政	5. 7. 1	7. 6.30
	椙山　泰男	7. 7. 1	10. 6.21
	田坂　洋一	10. 6.22	11. 3.31
	山本　重善	11. 4. 1	13. 3.30
	田澤　要昭	13. 4. 1	16. 3.30
［経理部契約課長］	［杉原　周松］	昭45. 9.24	昭45.12.15
	神谷　恒夫	45.12.16	53. 3.31
	加藤　　昭	53. 4. 1	54. 6. 7
［経理部業務課長］	加藤　　昭	54. 6. 8	56. 3.31
	中川　忠次	56. 4. 1	58. 3.31
	服部　重夫	58. 4. 1	61. 3.31
	沢野　眞澄	61. 4. 1	平元. 3.31
	片桐　　久	平元. 4. 1	4. 3.31
	高木　淳次	4. 4. 1	6. 3.31
［経理部契約課長］	高木　淳次	6. 4. 1	7. 3.30
	武市　幸夫	7. 4. 1	9. 3.31
	田坂　洋一	9. 4. 1	10. 6.21
	風岡　征義	10. 6.22	13. 3.31
	中島　鋭夫	13. 4. 1	15. 3.31
	平山　憲史	15. 4. 1	16. 3.31
［総務部契約課長］	平山　憲史	16. 4. 1	18. 3.31
	大谷　俊明	18. 4. 1	20. 3.31
	中山　安詔	20. 4. 1	21. 3.31
	髙木　　潔	21. 4. 1	22. 3.31
	長谷川茂弘	22. 4. 1	24. 3.31
企画調査部長	尾関　宏一	平5. 4. 2	平7.11. 1
	神谷　周浩	7.11. 2	11. 3.30
	松下　敏郎	11. 4. 1	13. 1. 4
	湯山　芳夫	13. 1. 6	15.10.31
	大井健一郎	15.11. 1	18. 6.28
	服部　亮二	18. 7. 1	20. 3.29
	永田　　健	20. 4. 1	22. 3.29
	牧　　哲史	22. 4. 1	24. 3.31
調査課長	田内　　真	平 5. 4. 1	平10. 3.31
	畑島　　貢	10. 4. 1	12. 3.31
	竹野　政昭	12. 4. 1	16. 3.31
	虫賀　恭一	16. 4. 1	18. 3.31
	仙田　　勉	18. 4. 1	19. 3.31
	森　　成顕	19. 4. 1	20. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
	竹田　和信	20. 4. 1	21. 3.31
	鈴木　正実	21. 4. 1	23. 3.31
	浅野　哲男	23. 4. 1	24. 3.31
［計画部計画課長］	鬼頭　和夫	昭45. 9.24	昭48. 3.31
	湯浅　　馨	48. 4. 1	50. 6.30
	箕浦　逸雄	50. 7. 1	53. 3.31
	伏見　博行	53. 4. 1	56. 3.31
	大藪　貞利	56. 4. 1	59. 3.31
	田島　　均	59. 4. 1	61. 3.31
	藤井千代喜	61. 4. 1	平元. 3.31
	遠藤　　修	平元. 4. 1	3. 3.31
	長瀬　英彦	3. 4. 1	5. 3.31
企画課長	長瀬　英彦	5. 4. 1	6. 3.31
	保手浜清登	6. 4. 1	9. 3.31
	岩本　基広	9. 4. 1	11. 3.31
	足立　重喜	11. 4. 1	14. 3.31
	須山　明廣	14. 4. 1	16. 3.31
	赤堀　修一	16. 4. 1	19. 3.31
	加藤　千一	19. 4. 1	21. 3.31
	河野　修平	21. 4. 1	24. 3.31
［計画部計画課主幹］	谷島　恒男	昭59. 4. 1	昭 61. 3.31
	岩田　洵二	61. 4. 1	63. 3.31
	久米　克昌	63. 4. 1	平 3. 3.31
	徳永　東三	平 3. 4. 1	4. 3.31
企画課主幹	飯田　有信	5. 4. 1	8. 3.31
	髙木　茂樹	8. 4. 1	10. 3.31
	加藤　錆彦	10. 4. 1	12. 3.31
	青山　哲巳	12. 4. 1	13.12.26
	山本　　茂	14. 4. 1	18. 3.31
	脇本　　慎	18. 4. 1	21. 3.31
	松田　和彦	21. 4. 1	24. 3.31
計画部長	［伊藤　武男］	昭45. 9.24	昭45.10.31
	山本　　哲	45.11. 1	48. 3.31
	山田　欽治	48. 4. 1	48. 8.23
	高木　利彦	48. 8.24	51. 8.31
	伊藤　千年	51. 9. 1	54. 4.11
	高木　東吉	54. 4.12	56. 6. 4
	黒岩　　信	56. 6. 5	58. 4.14
	瀧　　晃司	58. 4.15	61. 3.31
	渡辺　義郎	61. 4. 1	平 2. 3.31
	鳥居　久人	平 2. 4. 1	3. 3.31
	南部　良孝	3. 4. 1	5. 3.31
	浅井　章治	5. 4. 1	9. 3.31
	岩田　洵二	9. 4. 1	12. 3.30
	徳永　東三	12. 4. 1	15. 3.31
	伊藤　悦志	15. 4. 1	19. 3.31
	三宅　博幸	19. 4. 1	23. 3.31
	早川　高明	23. 4. 1	24. 3.31
［参事　沿道対策担当］	鈴木　龍一	昭57. 5. 7	昭58. 4.14
［技術監］	谷島　恒男	平元. 4. 1	平 4. 3.31
	関本　道尚	4. 5. 1	5. 4.30

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
［企画課長］	［山本　哲］	昭47. 4. 1	昭47. 6.15
	斉藤　修平	47. 6.16	50. 4.15
	保田悠紀雄	50. 4.16	52. 7.31
	小堺　英雄	52. 8. 1	55. 2.28
	下口　良三	55. 3. 1	57. 7.31
	宮村　勝男	57. 8. 1	60. 4.30
	中村　俊男	60. 5. 1	62. 8. 9
	三輪　栄一	62. 8.10	平元.12. 1
	猪俣　実	平元.12. 2	4. 1. 9
	丸尾　浩	4. 1.10	5. 3.31
計画課長	丸尾　浩	5. 4. 1	6. 6.30
	濱田美智雄	6. 7. 1	9. 6.30
	宇随　幸雄	9. 7. 1	12. 6.30
	後藤　肇	12. 7. 1	15. 3.30
	谷口　孝司	15. 4. 1	17. 3.30
	牛居　恒太	17. 4. 1	20. 3.30
	間宮　敏博	20. 4. 1	23. 3.31
	宮内　秀弘	23. 4. 1	24. 3.31
［計画部調査課長］	（鬼頭　和夫）	昭45. 9.24	昭46. 7.31
	真野　繁久	46. 8. 1	48. 8.23
	柴田　邦博	48. 8.24	51. 5.14
	長崎　晃	51. 5.15	53. 3.31
［計画調整課長］	野呂　一道	平 5. 4. 1	平 7. 3.31
	向井　治男	7. 4. 1	12. 3.31
	村井　逸朗	12. 4. 1	15. 3.31
	中西　勇	15. 4. 1	16. 3.31
計画課 主幹(沿道対策)	安藤　郁夫	昭57. 4. 1	昭59. 3.31
計画課 主幹(事業調整・用地)	伊藤　孝雄	平19. 4. 1	平20. 3.31
	前野　裕文	20. 4. 1	21. 3.31
	夏目　則雄	21. 4. 1	22. 3.31
	浅田　義隆	22. 4. 1	24. 3.31
環境対策室長	［高木　利彦］	昭51. 4. 1	昭51. 5.14
	柴田　邦博	51. 5.15	52. 8. 9
	木塚　隆夫	52. 8.10	55. 4.20
	小副川　實	55. 4.21	58. 4.14
	中島　光泰	58. 4.15	61. 5.31
	谷島　恒男	61. 6. 1	平元. 3.31
	深谷　正明	平元. 4. 1	2. 3.31
	竹上　英男	2. 4. 1	5. 3.31
	向井　治男	5. 4. 1	7. 3.31
	畑島　貢	7. 4. 1	10. 3.31
	村井　逸朗	10. 4. 1	12. 3.31
	鈴木　信二	12. 4. 1	15. 3.31
	森　成顕	15. 4. 1	19. 3.31
	竹田　和信	19. 4. 1	20. 3.31
	鈴木　正実	20. 4. 1	21. 3.31
	上田　典明	21. 4. 1	22. 3.31
	志水　公敏	22. 4. 1	24. 3.31
［計画部主幹］	長崎　晃	昭47. 4. 1	昭51. 5.14
環境対策室［主幹(環境対策)］	谷島　恒男	61. 4. 1	61. 5.31
	竹上　英男	平元. 12. 1	平 2. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
［工事第一課 主幹］	五藤　貞夫	4. 4. 1	7. 3.31
	風岡　征義	7. 4. 1	9. 3.31
［保全第一課 主幹(環境対策)］	風岡　征義	9. 4. 1	10. 3.31
	平山　憲史	10. 4. 1	11. 3.31
	家田　幸蔵	11. 4. 1	14. 3.31
［保全課主幹(環境対策)］	井原　一吉	14. 4. 1	16. 3.31
環境対策室［主幹(環境対策)］	井原　一吉	16. 4. 1	17. 3.31
	三浦　修一	17. 4. 1	18. 3.31
環境対策室主幹(沿道対策)	三浦　修一	18. 4. 1	20. 3.31
	岩田　正雄	20. 4. 1	23. 3.31
	小川　裕	23. 4. 1	24. 3.31
［技術管理室長］	竹野　政昭	平11. 4. 1	平12. 3.31
	中西　勇	12. 4. 1	15. 3.31
	深田　清明	15. 4. 1	16. 3.31
計画部技術管理室長	深田　清明	16. 4. 1	17. 3.31
	野村　耕司	17. 4. 1	21. 3.31
	山田　健資	21. 4. 1	24. 3.31
工務部長	山田　欽治	昭45. 9.24	昭48. 3.31
	神田　一夫	48. 4. 1	50. 3.31
	国吉　嗣宏	50. 4. 1	53. 3.31
	八名　昭司	53. 4. 1	56. 3.31
	坂井　進	56. 4. 1	58. 3.31
	加藤　二朗	58. 4. 1	61. 3.31
	渡辺　志郎	61. 4. 1	平元. 3.31
	岡部　保	平元. 4. 1	4. 3.31
	加持谷嘉貞	4. 4. 1	6. 3.31
	福井　真澄	6. 4. 1	9. 3.31
	石川　文三	9. 4. 1	10. 3.31
	長瀬　英彦	10. 4. 1	12. 3.31
	丸井　国治	12. 4. 1	15. 3.31
	鵜飼　信康	15. 4. 1	17. 3.30
	服部　知治	17. 4. 1	19. 3.31
	杉村　俊治	19. 4. 1	21. 3.31
	平井　雄二	21. 4. 1	23. 3.31
	渡辺　哲郎	23. 4. 1	24. 3.31
［技術監］	佐藤　章次	昭61. 4. 1	昭62. 9.21
技術監(危機管理担当)	加藤　正	平18. 4. 1	平19. 3.30
	奥田　隆	19. 4. 1	21. 3.30
	若杉　孝司	21. 4. 1	24. 3.31
工務課長	豊嶋　元広	昭45. 9.24	昭48. 8.23
	真野　繁久	48. 8.24	49. 8.21
	中道　擴	49. 8.22	51.11.30
	磯部　節彦	51.12. 1	54. 4.11
	河本　毅一	54. 4.12	56. 6. 4
	吉野　卓治	56. 6. 5	60. 3.31
	南部　良孝	60. 4. 1	62. 3.31
	加藤　作次	62. 4. 1	平 2. 3.31
	鶴見　佳弘	平 2. 4. 1	5. 3.31
	恵美　睦雄	5. 4. 1	8. 3.31
	祖父江　崇	8. 4. 1	11. 3.31
	三宅　博幸	11. 4. 1	14. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
	早川　高明	14. 4. 1	17. 3.31
	長谷川　豊	17. 4. 1	19. 3.31
	二村　正一	19. 4. 1	22. 3.31
	西川　恭生	22. 4. 1	23. 3.31
	谷口　敏明	23. 4. 1	24. 3.31
［工務部主幹］	佐藤　章次	昭49. 4. 1	昭52. 3.31
［工務課主幹］	上村　　浩	平 5. 4. 1	平 7. 3.31
	吉塚　純治	7. 4. 1	9. 3.31
工務課主幹(保全・施設・防災)	梶田　博儀	18. 4. 1	19. 3.31
	鈴木　正実	19. 4. 1	20. 3.31
	村瀬　源芳	20. 4. 1	22. 3.31
	飯田　字朗	22. 4. 1	24. 3.31
設　計　課　長	［山田　欽治］	昭45. 9.24	昭45.12. 1
	斉藤　昭三	45.12. 2	55. 3.31
	江口　昂三	55. 4. 1	58. 3.31
	蛇川　雄司	58. 4. 1	60. 3.31
	加藤　　恵	60. 4. 1	63. 3.31
	市川　　實	63. 4. 1	平 3. 3.31
	川津　禎男	平 3. 4. 1	6. 3.31
	吉田　守孝	6. 4. 1	9. 3.31
	内藤　清美	9. 4. 1	12. 3.31
	大内　博男	12. 4. 1	15. 3.31
	武田　好正	15. 4. 1	18. 3.31
	福井　恒司	18. 4. 1	20. 3.31
	市川　育夫	20. 4. 1	22. 3.31
	牛田　啓彦	22. 3.31	24. 3.31
［設計課主幹］	佐藤　章次	昭52. 4. 1	昭61. 3.31
［用地部長］	［伊藤　武男］	昭46. 4. 1	昭46. 7.31
	村上　義實	46. 8. 1	49. 8.21
	尾池　一郎	49. 8.22	51. 8.31
	野々垣正五	51. 9. 1	53. 4.17
	磯和　三郎	53. 4.18	56. 6. 4
	安福　　裕	56. 6. 5	57. 5. 6
	白鳥　　仁	57. 5. 7	58. 4.14
	鈴木　龍一	58. 4.15	59. 3.31
	鈴木　弘三	平元. 4. 1	平 5. 3.31
	砂崎　　充	5. 4. 1	8. 3.31
	安原　　昇	8. 4. 1	9. 3.31
	新海　眞二	9. 4. 1	11. 3.30
	五藤　貞夫	11. 4. 1	14. 3.31
	風岡　征義	14. 4. 1	16. 3.31
［工務部参事］	小出　士郎	昭61. 4. 1	昭62. 7.31
	平岡　清美	62. 8. 1	平元. 3.31
［計画部参事］	谷　　信夫	平16. 4. 1	18. 3.31
［計画部参事 用地・環境対策担当］	中島　鋭夫	18. 4. 1	19. 3.31
［総務部用地課長］	［樫木　一雄］	昭45. 9.24	昭46. 3.31
［用地部用地課長］	［伊藤　武男］	46. 4. 1	46. 4.15
	岩井　秋生	46. 4.16	47. 3.31
［用地部用地第一課長］	岩井　秋生	47. 4. 1	49. 3.31
	谷口　　栄	49. 4. 1	52. 3.31
	猪飼　昭作	52. 4. 1	53. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
	五島義之助	53. 4. 1	57.11.24
	［白鳥　　仁］	57.11.25	58. 3.31
	野田　日吉	58. 4. 1	59. 3.31
［工務部用地課長］	西村　裕壮	59. 4. 1	60. 3.31
	新海　眞二	60. 4. 1	62. 3.31
［工務部用地管理課長］	新海　眞二	62. 4. 1	63. 3.31
	松浦　和宏	63. 4. 1	平元. 3.31
［用地部用地管理課長］	松浦　和宏	平元. 4. 1	2. 3.31
	林　　義道	2. 4. 1	10. 3.31
	五藤　貞夫	10. 4. 1	11. 3.31
	平山　憲史	11. 4. 1	13. 3.31
	風岡　征義	13. 4. 1	14. 3.31
	松山　運美	14. 4. 1	16. 3.31
［計画部用地課長］	近藤　廣明	16. 4. 1	17. 3.31
	松永　昇治	17. 4. 1	19. 3.31
［用地部用地第二課長］	安福　　裕	昭47. 4. 1	昭50. 8.19
	瀬味　啓二	50. 8.20	54. 4.11
	鈴木　　温	54. 4.12	57. 5. 6
	西村　裕壮	57. 5. 7	59. 3.31
［建設事務所庶務課長］	松波　岑夫	59. 4. 1	62. 3.31
［工務部用地補償課長］	織部　好雄	62. 4. 1	平元. 3.31
［用地部用地補償課長］	織部　好雄	平元. 4. 1	2. 3.31
	鈴木　勝博	2. 4. 1	4. 3.31
	片山　明人	4. 4. 1	7. 3.31
	山副　幹男	7. 4. 1	10.3.31
	塩見　晃正	10. 4. 1	13. 3.31
	松山　運美	13. 4. 1	14. 3.31
	谷　　信夫	14. 4. 1	16. 3.31
［用地部主幹］	五島義之助	昭47. 4. 2	昭53. 3.31
	中西　　明	53. 4. 1	56. 6. 4
	野田　日吉	56. 6. 5	58. 3.31
［用地部 調査役］	松浦　和宏	平 5. 4. 1	平 7. 3.31
［用地部用地補償課主幹］	別所　幹之	元. 4. 1	2. 3.31
	松浦　和宏	2. 4. 1	5. 3.31
	野村　重敏	10. 4. 1	11. 3.31
	中島　鋭夫	11. 4. 1	12. 3.31
	谷　　信夫	12. 4. 1	14. 3.31
	松永　昇治	14. 4. 1	16. 3.31
［計画部用地課主幹］	松永　昇治	16. 4. 1	17. 3.31
	町野　和雄	17. 4. 1	19. 3.31
［建設事務所長］	久保　博夫	昭59. 4. 1	昭60. 6.15
	渡辺　　宏	60. 6.16	平元. 3.31
［建設部長］	古瀬　紀之	平元. 4. 1	3. 9.30
	米倉　俊治	3.10. 1	5. 4.30
	関本　道尚	5. 5. 1	7.10.31
	白鳥　文彦	7.11. 1	10. 3.31
	野呂　一道	10. 4. 1	12. 3.31
	向井　治男	12. 4. 1	15. 3.31
	吉塚　純治	15. 4. 1	16. 3.31
	竹野　政昭	16. 4. 1	19. 3.31
	仙田　　勉	19. 4. 1	21. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
	梶田　博儀	21. 4. 1	23. 3.31
	前野　裕文	23. 4. 1	24. 3.31
［建設事務所技術監］	渡辺　　宏	昭59. 4. 1	昭60. 6.15
［ 技 術 監 ］	野呂　一道	平 9. 4. 1	平10. 3.31
	森　　成道	10. 4. 1	13. 3.29
	樽沼　昌明	13. 4. 1	15. 3.30
	吉塚　純治	13. 4. 1	15. 3.31
	神谷　信昭	15. 4. 1	17. 3.30
［工事事務所長］	［山田　欽治］	昭46. 4. 1	昭46. 4.15
	榎並　宏一	46. 4.16	47. 3.31
［第一工事事務所長］	榎並　宏一	47. 4. 1	49. 3.31
	深見　正己	49. 4. 1	52. 3.31
	堀　　宏治	52. 4. 1	55. 3.31
	斉藤　昭三	55. 4. 1	57. 3.31
	［坂井　　進］	57. 4. 1	57. 4. 1
	渡辺　　宏	57. 4. 2	59. 3.31
［第二工事事務所長］	（榎並　宏一）	昭47. 4. 1	昭47. 5. 1
	久保　博夫	47. 5. 2	59. 3.31
［建設事務所工事第一課長］	南部　良孝	昭59. 4. 1	昭60. 3.31
	栗山　昌人	60. 4. 1	63. 3.31
	森田　宏治	63. 4. 1	平元. 3.31
工 事 第 一 課 長	森田　宏治	平元. 4. 1	3. 3.31
	山田　光雄	3. 4. 1	7. 3.31
	野呂　一道	7. 4. 1	9. 3.31
	（野呂　一道）	9. 4. 1	10. 3.31
	田内　　真	10. 4. 1	12. 3.31
	吉塚　純治	12. 4. 1	13. 3.31
	（吉塚　純治）	13. 4. 1	15. 3.31
	村井　逸朗	15. 4. 1	16. 3.31
	大野　峰雄	16. 4. 1	19. 3.31
	梶田　博儀	19. 4. 1	21. 3.31
	前野　裕文	21. 4. 1	23. 3.31
	樋口　喜行	23. 4. 1	24. 3.31
［建設事務所工事第二課長］	［渡辺　　宏］	昭59. 4. 1	昭60. 7.31
	加藤　　慧	60. 8. 1	平元. 3.31
工 事 第 二 課 長	加藤　　慧	平元. 4. 1	4. 3.31
	徳永　東三	4. 4. 1	6. 3.31
	渡辺　恭久	6. 4. 1	9. 3.31
	徳田　裕彦	9. 4. 1	12. 3.31
	斉藤　宣明	12. 4. 1	14. 3.31
	兼岩　　孝	14. 4. 1	17. 3.31
	加藤　忠博	17. 4. 1	20. 3.31
	鈴木　紀宏	20. 4. 1	23. 3.31
	山口　　誠	23. 4. 1	24. 3.31
［工事第三課長］	深田　清明	平12. 4. 1	平15. 3.31
	野村　耕司	15. 4. 1	17. 3.31
［業務準備室長］	長崎　　晃	昭53. 4. 1	昭54. 6. 7
［管理事務所長］	長崎　　晃	54. 6. 8	55. 6.10
	神谷　恒夫	55. 6.11	61. 3.31
	高木　淳吉	61. 4. 1	平元. 3.31
管　理　部　長	高木　淳吉	平元. 4. 1	2. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
	菅井　吉隆	2. 4. 1	4. 3.31
	奥山　真弘	4. 4. 1	7. 3.30
	片山　生男	7. 4. 1	10. 3.30
	藤井　豊彦	10. 4. 1	12. 3.30
	上村　　浩	12. 4. 1	15. 3.31
	田内　　真	15. 4. 1	16. 3.31
	村井　逸朗	16. 4. 1	18. 3.31
	前原　孝憲	18. 4. 1	19. 3.31
	谷　　信夫	19. 4. 1	20. 3.31
	山下　和義	20. 4. 1	22. 3.31
	小泉　治郎	22. 4. 1	23. 3.31
	立木　英治	23. 4. 1	※1
［業務準備室主幹管理担当］	神谷　恒夫	昭53. 4. 1	昭54. 6. 7
［管理事務所管理課長］	神谷　恒夫	54. 6. 8	55. 6.10
	高木　淳吉	55. 6.11	60. 3.31
	（高木　淳吉）	60. 4. 1	61.11.30
	山田　光雄	61.12. 1	63. 3.31
	林　　義道	63. 4. 1	平元. 3.31
管　理　課　長	林　　義道	平元. 4. 1	2. 3.31
	山田　光雄	2. 4. 1	3. 3.31
	西川　豊年	3. 4. 1	5. 3.31
	福田　年宏	5. 4. 1	8. 3.31
	築山　　昭	8. 4. 1	11. 3.30
	松本　立雄	11. 4. 1	14. 3.31
	中垣　孝次	14. 4. 1	17. 3.31
	近藤　廣明	17. 4. 1	19. 3.31
	萩原　正雄	19. 4. 1	20. 3.31
	村瀬　義広	20. 4. 1	22. 3.31
	前田　浩孝	22. 4. 1	24. 3.31
［管理課主幹（営業）］	伊藤　孝雄	平 13. 4. 1	平14. 3.31
	前原　孝憲	14. 4. 1	16. 3.31
お客様サービス推進課長	前原　孝憲	平16. 4. 1	平18. 3.31
	萩原　正雄	18. 4. 1	19. 3.31
	山下　和義	19. 4. 1	20. 3.31
	小泉　治郎	20. 4. 1	22. 3.31
	立木　英治	22. 4. 1	23. 3.31
	原田　豊治	23. 4. 1	24. 3.31
お客様サービス推進課主幹	山下　和義	平16. 4. 1	平18. 3.31
	髙木　　潔	18. 4. 1	20. 3.31
	馬渕　　等	20. 4. 1	21. 3.31
	長谷川茂弘	21. 4. 1	22. 3.31
	阿部　浩一	22. 4. 1	23. 3.31
	松永　敏彦	23. 4. 1	24. 3.31
［業務準備室主幹（交通）］	伊藤　　寛	昭53. 4. 1	昭54. 6. 7
［管理事務所交通課長］	伊藤　　寛	54. 6. 8	55. 3.20
	水野　　進	55. 3.21	57. 3.22
	丹羽　　茂	57. 3.23	58.10.25
	寺澤　昌光	58.10.26	60.10.24
	伊藤三四吉	60.10.25	62.11.15
	大橋　　修	62.11.16	平元. 3.31
交　通　課　長	大橋　　修	平元. 4. 1	平元.11.19

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
	二井二千六百年	元.11.20	3.11.10
	永井　久夫	3.11.11	5.10.14
	山下　憲悟	5.10.15	7.10.22
	増子　皓一	7.10.23	9.10.19
	橋本　正幸	9.10.20	11. 9.15
	山本　敵則	11. 9.16	14. 3.31
	加藤　美敏	14. 4. 1	16. 3.31
	石原　和幸	16. 4. 1	18. 3.31
	髙木　　均	18. 4. 1	20. 3.31
	深谷　　晃	20. 4. 1	22. 3.31
	白柳　大仁	22. 4. 1	24. 3.31
［交通課主幹(取締指導)］	大谷　俊明	平14. 4. 1	平15. 3.31
	町野　和雄	15. 4. 1	16. 3.31
	伊藤　孝雄	16. 4. 1	18. 3.31
交通課主幹(管制･取締)	村瀬　義広	18. 4. 1	19. 3.31
	高橋　謙介	19. 4. 1	20. 3.31
	立木　英治	20. 4. 1	22. 3.31
	原田　豊治	22. 4. 1	23. 3.31
	牛田　康弘	23. 4. 1	※1
［技術監］	山田　光雄	平 7. 4. 1	平 9. 3.31
［保全部長］	山田　光雄	平 9. 4. 1	平12. 3.31
	野呂　一道	12. 4. 1	13. 3.31
	畑島　　貢	13. 4. 1	14. 3.31
保全施設部長	畑島　　貢	14. 4. 1	15. 3.31
	向井　治男	15. 4. 1	16. 3.31
	土橋　　勝	16. 4. 1	18. 3.31
	村井　逸朗	18. 4. 1	19. 3.31
	鈴木　信二	19. 4. 1	21. 3.31
	竹田　和信	21. 4. 1	22. 3.31
	虫賀　恭一	22. 4. 1	23. 3.31
	夏目　則雄	23. 4. 1	※1
［保全部技術監］	畑島　　貢	平12. 4. 1	平13. 3.31
	加藤　　正	17. 4. 1	18. 3.31
［管理事務所保全課長］	山田　光雄	昭63. 4. 1	平元. 3.31
［管理部保全課長］	山田　光雄	平元. 4. 1	2. 3.31
	野呂　一道	2. 4. 1	5. 3.31
	畑島　　貢	5. 4. 1	7. 3.31
	上村　　浩	7. 4. 1	9. 3.31
［保全部保全第一課長］	上村　　浩	9. 4. 1	10. 3.31
	吉塚　純治	10. 4. 1	12. 3.31
	(畑島　　貢)	12. 4. 1	13. 3.31
	土橋　　勝	13. 4. 1	14. 3.31
保全施設部保全課長	土橋　　勝	14. 4. 1	15. 3.31
	鈴木　信二	15. 4. 1	19. 3.31
	鈴木　教義	19. 4. 1	21. 3.31
	虫賀　恭一	21. 4. 1	22. 3.31
	夏目　則雄	22. 4. 1	23. 3.31
	博多　正夫	23. 4. 1	24. 3.31
［保全部保全第二課長］	吉塚　純治	平 9. 4. 1	平10. 3.31
	土橋　　勝	10. 4. 1	13. 3.31
	野原　良和	13. 4. 1	14. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
施設課長	野原　良和	14. 4. 1	15. 3.31
	仙田　　勉	15. 4. 1	18. 3.31
	虫賀　恭一	18. 4. 1	21. 3.31
	広江　保彦	21. 4. 1	24. 3.31
［保全部保全第二課主幹］	野原　良和	平10. 4. 1	平13. 3.31
	仙田　　勉	13. 4. 1	14. 3.31
［保全施設部施設課主幹］	大野　峰雄	14. 4. 1	15. 3.31
	鈴木　教義	15. 4. 1	18. 3.31
	加藤三樹夫	18. 4. 1	19. 3.31
	広江　保彦	19. 4. 1	21. 3.31
［施設管制準備室長］	仙田　　勉	平14. 4. 1	平14.12.31
施設管制所長	仙田　　勉	15. 1. 1	15. 3.31
	大野　峰雄	15. 4. 1	16. 3.31
	加納　一夫	16. 4. 1	18. 3.31
	鈴木　教義	18. 4. 1	19. 3.31
	加藤三樹夫	19. 4. 1	20. 3.31
	上田　典明	20. 4. 1	21. 3.31
	博多　正夫	21. 4. 1	23. 3.31
	不破　清隆	23. 4. 1	24. 3.31

（2） 幹部職員　その２（平成24年度以降）

（注） 1．［役職名］旧組織名を示す
2．（氏　名）兼務を示す
令和３年４月１日現在

※２は、幹部職員　その１の23年度末の頁から継続

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
監　査　室　長	阿部　浩一	※２	平25. 3.31
	牛田　康弘	平25. 4. 1	26. 3.31
	成田　勝則	26. 4. 1	27. 3.31
	熊谷　芳幸	27. 4. 1	30. 3.31
	伊藤　文一	30. 4. 1	31. 3.31
	西口　一暁	31. 4. 1	令 2. 3.31
	上床　忠義	令 2. 4. 1	3. 3.31
	郷　康夫	3. 4. 1	現在
技術管理室長	石塚　雅浩	平27. 4. 1	平28. 3.31
	伊藤　文一	28. 4. 1	30. 3.31
	熊谷　芳幸	30. 4. 1	31. 3.31
	伊藤　文一	31. 4. 1	令 3. 3.31
	稲垣　了史	令 3. 4. 1	現在
総　務　部　長	磯村　仁	平24. 4. 1	平25. 3.31
	梅田　淳	25. 4. 1	28. 3.31
	福田　豊	28. 4. 1	30. 3.31
	石原　紀明	30. 4. 1	31. 3.31
	千喜良　博	31. 4. 1	令 3. 3.31
	瀬音　秀幸	令 3. 4. 1	現在
［総務部　次長］	安藤　貴康	平24. 4. 1	平25. 3.31
総　務　課　長	（安藤　貴康）	平24. 4. 1	平25. 3.31
	渡邉　謙二	25. 4. 1	28. 3.30
	大岩　賢司	28. 4. 1	31. 3.31
	富田　弘敏	31. 4. 1	令 3. 3.30
	牛田　安隆	令 3. 4. 1	現在
［総務部総務課主幹（防災）］	森下　宣明	平27. 4. 1	平28. 3.31
	杉浦　裕幸	28. 4. 1	29. 3.31
	上床　忠義	29. 4. 1	31. 3.31
	鷲見　高典	31. 4. 1	令 2. 3.31
総務課主幹(防災･危機管理)	鷲見　高典	令 2. 4. 1	3. 3.31
	倉知　一也	3. 4. 1	現在
総務課主幹（人事）	冨田　浩一	平24. 4. 1	平26. 3.31
	飯沼　直幸	26. 4. 1	29. 3.31
	山田　和光	29. 4. 1	30. 3.31
	平野　照明	30. 4. 1	令 3. 3.31
	松尾　亮	令 3. 4. 1	現在
［総務部財務課長］	長谷川茂弘	平24. 4. 1	平26. 3.31
	牛田　康弘	26. 4. 1	27. 3.31
会　計　課　長	成田　勝則	平27. 4. 1	平28. 3.31
	林　圭三	28. 4. 1	30. 3.31
	辻　隆弘	30. 4. 1	令 2. 3.31
	西口　一暁	令 2. 4. 1	3. 3.31
	上床　忠義	3. 4. 1	現在
［計画部長］	渡辺　哲郎	平24. 4. 1	平25. 3.31
	高野　昌彦	25. 4. 1	27. 3.31
［計画部計画課長］	浅野　哲男	平24. 4. 1	平25. 3.31
	荒木　準一	25. 4. 1	27. 3.31
［計画部計画課　主幹］	鍛冶　博人	24. 4. 1	26. 3.31
	横山　哲也	26. 4. 1	27. 3.31
［計画部　調査課長］	宮内　秀弘	平24. 4. 1	平25. 3.30
	兵藤　真	25. 4. 1	27. 3.31
［技術部長］	志水　公敏	平24. 4. 1	平25. 3.31
	浅野　哲男	25. 4. 1	27. 3.31
［技術部 工務課長］	渡辺　博喜	平24. 4. 1	平26. 3.31
	水内　良	26. 4. 1	27. 3.31
［技術部環境対策課長］	荒木　準一	平24. 4. 1	平25. 3.31
	佐野　千裕	25. 4. 1	27. 3.31
［技術部 技術管理課長］	浅田　義隆	平24. 4. 1	平25. 3.31
	北川　昭彦	25. 4. 1	26. 3.31
	石塚　雅浩	26. 4. 1	27. 3.31
［技術部 建設課長］	谷口　敏明	平24. 4. 1	平26. 3.31
経営企画部長	安藤　亨	平27. 4. 1	平30. 3.30
	八田　陽一	30. 4. 1	令 2. 3.30
	中島　一	令 2. 4. 1	3. 3.31
	齊藤　保則	3. 4. 1	現在
企　画　課　長	兵藤　真	平27. 4. 1	平28. 3.30
	松居　健	28. 4. 1	30. 3.30
	今井　清隆	30. 4. 1	令 2. 3.30
	坂川　昌義	令 2. 4. 1	現在
企画課主幹（企画･調整）	柴山　忠行	平28. 4. 1	平30. 3.31
	近藤　信幸	30. 4. 1	31. 3.31
	伊東　秀晃	31. 4. 1	令 2. 3.31
	杉村　孝明	令 2. 4. 1	現在
［経営企画部 企画課 都心アクセス関連事業室長］	森下　宣明	平31. 4. 1	令 3. 3.31
［経営企画部 企画課 都心アクセス関連事業室 主幹（用地）］	深田　照裕	令 2. 4. 1	3. 3.31
企画課主幹（予算･資金）	辻　隆弘	平27. 4. 1	平28. 3.31
	西口　一暁	28. 4. 9	31. 3.31
	上村健一郎	31. 4. 1	現在
調　査　課　長	横山　哲也	平27. 4. 1	平28. 3.31
	藤原　正行	28. 4. 1	31. 3.31
	近藤　信幸	31. 4. 1	令 3. 3.31
	加藤慶一郎	令 3. 4. 1	現在
広　報　課　長	谷口　龍志	平27. 4. 1	平28. 3.31
	中山　裕昭	28. 4. 1	30. 3.31
	稲垣　了史	30. 4. 1	31. 3.31
	林　圭三	31. 4. 1	令 2. 3.31
	長屋　考司	令 2. 4. 1	現在
環境対策課長	森　久芳	令 3. 4. 1	現在
都心アクセス事業部長	小島　章徳	令 3. 4. 1	現在
事業第一課長	森下　宣明	令 3. 4. 1	現在
事業第一課 主幹(用地)	深田　照裕	3. 4. 1	現在
事業第二課長	杉浦　裕幸	令 3. 4. 1	現在
［管理部長］	立木　英治	※２	平25. 3.31
	前田　浩孝	平25. 4. 1	27. 3.31
交通管理部長	松永　敏彦	平27. 4. 1	平28. 3.31
	谷口　龍志	28. 4. 1	31. 3.31
	熊谷　芳幸	31. 4. 1	令 3. 3.31
	和田　亮一	令 3. 4. 1	現在
［管理部管理課長］	原田　豊治	平24. 4. 1	平25. 3.31
	阿部　浩一	25. 4. 1	27. 3.31
［管理部管理課　主幹(用地)］	内垣　成行	24. 4. 1	25. 3.31
	成田　勝則	25. 4. 1	26. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
［管理部営業課長］	前田　浩孝	平24. 4. 1	平25. 3.31
	松永　敏彦	25. 4. 1	27. 3.31
［管理部サービス推進課長］	松永　敏彦	平24. 4. 1	平25. 3.31
	内垣　成行	25. 4. 1	27. 3.31
［管理部交通課長］	土屋　人士	平24. 4. 1	平25. 3.31
	原田　豊治	25. 4. 1	27. 3.31
交通管理課長	林　　圭三	平27. 4. 1	平28. 3.31
	稲垣　了史	28. 4. 1	30. 3.31
	沖森　克文	30 4. 1	令 3. 3.31
	中山　裕昭	令 3. 4. 1	現在
［管理部交通課主幹(管制･取締)］	牛田　康弘	※2	平25. 3.31
	谷口　龍志	平26. 4. 1	27. 3.31
交通管理課主幹(管制･取締)	中山　裕昭	27. 4. 1	28. 3.31
	上床　忠義	28. 4. 1	29. 3.31
	郷　　康夫	29. 4. 1	令 3. 3.31
	西口　一暁	令 3. 4. 1	現在
料金課長	内垣　成行	平27. 4. 1	平28. 3.31
	辻　　隆弘	28. 4. 1	30. 3.31
	林　　圭三	30. 4. 1	31. 3.31
	上床　忠義	31. 4. 1	令 2. 3.31
	辻　　隆弘	令 2. 4. 1	現在
［保全施設部長］	夏目　則雄	※2	平25. 3.31
	志水　公敏	平25. 4. 1	27. 3.31
［整備部長］	鈴木　五月	平27. 4. 1	平30. 3.30
	遠藤　一雄	30. 4. 1	31. 3.31
	浅井　厚視	31. 4. 1	令 3. 3.31
メンテナンス事業部長	沖森　克文	令 3. 4. 1	現在
［保全施設部保全課長］	佐野　千裕	平24. 4. 1	平25. 3.31
	小川　幸久	25. 4. 1	27. 3.31
［保全施設部施設課長］	伊藤　正雄	平24. 4. 1	平25. 3.31
	不破　清隆	25. 4. 1	27. 3.31
［保全施設部保全事務所長］	小川　幸久	平24. 4. 1	平25. 3.31
	山口　忠雄	25. 4. 1	26. 3.31
	熊谷　芳幸	26. 4. 1	27. 3.31
［保全施設部施設事務所長］	不破　清隆	平24. 4. 1	平25. 3.31
	岩﨑喜久男	25. 4. 1	27. 3.31
［整備部企画整備課長］	水内　　良	平27. 4. 1	平30. 3.30
	西川　武宏	30. 4. 1	31. 3.31
	堤　　清	31. 4. 1	令 3. 3.31
保全企画課長	待田　光司	令 3. 4. 1	現在
［整備部工事課長］	稲垣　了史	平27. 4. 1	平28. 3.31
	森下　宣明	28. 4. 1	30. 3.31
	中山　裕昭	30. 4. 1	令 3. 3.31
工事課長	鷲見　高典	令 3. 4. 1	現在
工事課 主幹(点検維持)	馬場　信行	3. 4. 1	現在
［整備部工事課主幹(点検維持)］	杉浦　裕幸	平29. 4. 1	平31. 3.31
	倉知　一也	31. 4. 1	令 3. 3.31
［整備部施設課長］	岩﨑喜久男	平27. 4. 1	平29. 3.31
	志水　敏彦	29. 4. 1	31. 3.31
	稲垣　了史	31. 4. 1	令 3. 3.31
［整備部施設課主幹(電気)］	志水　敏彦	平27. 4. 1	平29. 3.31

役職名	氏名	就任年月日	離任年月日
［整備部施設課主幹(施設)］	鈴木　信勝	平29. 4. 1	令 3. 3.31
施設課長	鈴木　信勝	令 3. 4. 1	現在
施設課 主幹(施設)	三橋　美洋	3. 4. 1	現在
［整備部環境対策課長］	沖森　克文	平27. 4. 1	平30. 3.31
	森下　宣明	30. 4. 1	31. 3.31
	杉浦　裕幸	31. 4. 1	令 3. 3.31

4．予算・資金・決算等

（1） 収入支出予算・決算の推移（平成23年度～令和２年度）

○ 収入予算・決算

区分	年度	平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度	
		予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額
収入	（款）（項）								
	業務収入	59,796	61,088	59,790	61,863	61,012	65,287	65,629	68,268
	高速道路料金収入	58,272	59,665	59,237	61,477	60,360	64,918	64,887	67,944
	業務雑収入	93	60	99	59	102	66	105	48
	受託業務収入	1,431	1,363	454	327	550	302	637	277
	出資金受入	5,480	5,480	2,150	2,150	1,150	1,150	500	500
	愛知県出資金受入	2,740	2,740	1,075	1,075	575	575	250	250
	名古屋市出資金受入	2,740	2,740	1,075	1,075	575	575	250	250
	政府資金受入	7,800	7,116	3,774	3,039	2,385	2,385	800	800
	政府貸付金受入	7,800	7,116	3,774	3,039	2,385	2,385	800	800
	借入金	71,212	64,604	63,014	55,541	58,615	49,875	52,966	42,000
	愛知県借入金	3,060	2,802	1,533	1,271	937	937	500	500
	名古屋市借入金	3,060	2,802	1,533	1,270	938	938	500	500
	名古屋高速道路債券及証書借入金	65,092	59,000	59,948	53,000	56,740	48,000	51,966	41,000
	業務外収入	79	107	87	243	85	105	82	166
	利息収入	1	9	1	16	1	11	1	7
	団体共済負担金収入	48	43	41	37	40	36	39	38
	雑収入	31	55	45	190	44	58	42	122
	収入合計	144,367	138,396	128,815	122,835	123,247	118,801	119,977	111,735

○ 支出予算・決算

区分	年度	平成23年度		平成24年度		平成25年度		平成26年度	
		予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額
支出	（款）（項）								
	業務費	22,362	20,295	10,638	8,411	6,676	6,428	3,319	2,959
	高速道路建設費	20,842	18,842	10,116	8,016	6,059	6,059	2,651	2,651
	建設事業附帯事務費	90	90	68	68	67	67	31	31
	受託業務費	1,431	1,363	454	327	550	302	637	277
	維持改良費	5,700	4,935	6,069	5,074	6,442	5,886	7,341	7,341
	高速道路維持改良費	5,700	4,935	6,069	5,074	6,442	5,886	7,341	7,341
	業務管理費	6,969	5,700	7,892	6,774	8,005	6,309	10,201	8,920
	高速道路管理費	6,889	5,663	7,805	6,733	7,915	6,258	10,108	8,875
	原因者負担補修費	80	37	87	41	90	51	93	46
	一般管理費	2,848	2,654	2,356	1,977	2,128	1,887	2,384	2,125
	役職員諸給与	2,385	2,246	1,888	1,615	1,709	1,564	1,946	1,737
	管理諸費	457	406	462	359	413	320	433	385
	広報宣伝費	4	2	4	2	4	2	4	2
	施設費	2	0	1	0	1	0	1	0
	交際費	1	0	1	0	1	0	1	0
	報償費	0	0	0	0	0	0	0	0
	業務外支出	106,482	104,628	101,855	99,670	99,991	97,926	96,727	95,191
	名古屋高速道路債券及証書借入金取扱諸費	59,766	57,992	54,863	52,763	52,621	50,692	49,844	48,378
	地方公共団体借入金関係諸費	24,937	24,876	24,667	24,602	24,598	24,482	23,774	23,724
	政府貸付金元金償還金	20,053	20,053	20,452	20,452	20,681	20,681	21,017	21,017
	地方公共団体金融機構借入金関係諸費	1,707	1,707	1,853	1,853	2,071	2,071	2,071	2,071
	市中銀行等借入金取扱諸費	20	0	20	0	20	0	20	0
	予備費	5	0	5	0	5	0	5	0
	予備費	5	0	5	0	5	0	5	0
	支出合計	144,367	138,212	128,815	121,906	123,247	118,435	119,977	116,536

※ 予算は、最終予算現額

（単位：百万円）

平成27年度		平成28年度		平成29年度		平成30年度		令和元年度		令和２年度	
予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額
67,805	72,591	63,930	74,223	63,049	76,308	63,068	77,551	63,224	77,118	65,056	67,238
66,456	71,781	63,150	74,099	62,279	75,739	62,899	77,389	62,993	77,002	64,810	66,996
90	76	90	54	90	64	90	99	169	70	111	119
1,259	734	690	69	680	505	79	63	62	45	135	124
746	746	180	180	255	255	120	120	75	75	210	210
373	373	90	90	128	128	60	60	38	38	105	105
373	373	90	90	128	128	60	60	38	38	105	105
1,226	1,226	300	300	425	275	350	350	125	125	350	350
1,226	1,226	300	300	425	275	350	350	125	125	350	350
52,712	38,654	67,252	45,420	76,155	45,385	78,014	49,490	72,601	47,175	52,690	48,490
827	827	210	210	298	193	245	245	87	87	245	245
827	827	210	210	297	192	245	245	88	88	245	245
51,058	37,000	66,832	45,000	75,560	45,000	77,524	49,000	72,426	47,000	52,200	48,000
82	101	82	118	82	119	83	149	84	113	85	102
1	3	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0
44	38	43	37	41	38	45	41	47	43	47	44
37	60	38	81	40	81	37	108	36	70	36	58
122,571	113,319	131,744	120,240	139,966	122,342	141,635	127,660	136,109	124,605	118,391	116,390

平成27年度		平成28年度		平成29年度		平成30年度		令和元年度		令和２年度	
予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額	予算額	決算額
5,893	5,368	1,745	1,124	2,231	1,456	1,325	1,309	477	461	1,348	1,337
4,598	4,598	1,026	1,026	1,522	922	1,218	1,218	391	391	1,183	1,183
36	36	29	29	29	29	28	28	25	25	31	31
1,259	734	690	69	680	505	79	63	62	45	135	124
17,627	10,378	24,567	15,852	34,215	23,712	37,633	28,034	36,100	28,693	27,741	21,000
17,627	10,378	24,567	15,852	34,215	23,712	37,633	28,034	36,100	28,693	27,741	21,000
10,639	9,274	10,502	9,346	10,544	9,934	10,483	8,797	11,317	9,762	13,027	9,472
10,561	9,231	10,424	9,302	10,466	9,889	10,405	8,724	11,159	9,641	12,928	9,425
78	43	78	44	78	45	78	73	158	122	99	48
2,108	1,667	1,928	1,577	1,856	1,567	1,952	1,696	2,041	1,766	2,054	1,835
1,757	1,422	1,600	1,327	1,547	1,366	1,659	1,475	1,733	1,547	1,797	1,634
346	243	322	247	303	198	287	220	302	218	246	197
4	2	4	2	4	2	4	1	4	1	9	3
1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0
1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
86,299	84,685	92,998	91,353	91,116	89,410	90,237	88,739	86,169	84,726	74,216	73,520
40,704	39,118	49,419	47,821	50,288	48,607	51,802	50,330	50,312	48,899	41,662	40,986
22,732	22,720	21,337	21,310	19,572	19,566	18,116	18,108	16,483	16,472	14,723	14,721
20,772	20,772	20,150	20,150	19,165	19,165	18,228	18,228	17,282	17,282	15,740	15,740
2,071	2,071	2,071	2,071	2,071	2,071	2,071	2,071	2,071	2,071	2,071	2,071
20	4	20	0	20	0	20	1	20	1	20	1
5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0
5	0	5	0	5	0	5	0	5	0	5	0
122,571	111,372	131,744	119,252	139,966	126,078	141,635	128,575	136,109	125,408	118,391	107,163

（2） 建設事業費の財源構成比率の推移（平成23年度～令和２年度）

（単位：％）

区分			年度	23	24	25	26	27	28	29	30	令元	2
建設事業費総額	国の助成対象額（100）	出資金	有料融資	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
			新有料融資	25	25	25	25	25	—	—	—	—	—
			NTT	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			震災対策	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			加重平均	23.6	22.9	23	16.7	15.5	15	15	15	15	15
		無利子貸付金	有料融資	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
			新有料融資	35	35	35	35	35	—	—	—	—	—
			NTT	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			震災対策	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			加重平均	33.6	32.9	33	26.7	25.5	25	25	25	25	25
		特別転貸債	有料融資	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
			新有料融資	25	25	25	25	25	—	—	—	—	—
			NTT	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			震災対策	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			加重平均	26.4	27.1	27	33.3	34.5	35	35	35	35	35
		民間資金	有料融資	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
			新有料融資	15	15	15	15	15	—	—	—	—	—
			NTT	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			震災対策	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			加重平均	16.4	17.1	17	23.3	24.5	25	25	25	25	25

（3） 資金の調達・償還・年度末残高の推移（平成23年度～令和２年度）

（単位：百万円）

項目＼年度	平23			24			25			26		
	調達	償還	年度末残高	調達	償還	年度末残高	調達	償還	年度末残高	調達	償還	年度末残高
出資金	5,480	0	312,862	2,150	0	315,012	1,150	0	316,162	500	0	316,662
無利子貸付金	7,116	20,053	237,346	3,039	20,452	219,933	2,385	20,681	201,637	800	21,017	181,420
特別転貸債	5,604	20,522	219,692	2,541	20,649	201,584	1,875	21,001	182,458	1,000	20,679	162,779
高速道路債権	49,000	44,600	379,000	45,000	34,000	390,000	40,000	32,000	398,000	35,000	30,000	403,000
証書借入金	10,000	6,400	54,000	8,000	12,000	50,000	8,000	12,000	46,000	6,000	12,000	40,000
交付金	0	0	7,022	0	0	7,022	0	0	7,022	0	0	7,022
公庫資金	0	1,315	22,118	0	1,483	20,635	0	1,727	18,908	0	1,756	17,152
政府助成金	0	0	12,728	0	0	12,728	0	0	12,728	0	0	12,728
合計	77,200	92,890	1,244,768	60,730	88,584	1,216,914	53,410	87,409	1,182,915	43,300	85,452	1,140,763

項目＼年度	27			28			29			30		
	調達	償還	年度末残高	調達	償還	年度末残高	調達	償還	年度末残高	調達	償還	年度末残高
出資金	746	0	317,408	180	0	317,588	255	0	317,843	120	0	317,963
無利子貸付金	1,226	20,772	161,874	300	20,150	142,024	275	19,165	123,134	350	18,228	105,256
特別転貸債	1,654	20,088	144,345	420	19,054	125,711	385	17,641	108,455	490	16,476	92,469
高速道路債権	35,000	25,000	413,000	43,000	32,000	424,000	43,000	32,000	435,000	47,000	37,000	445,000
証書借入金	2,000	8,000	34,000	2,000	10,000	26,000	2,000	11,000	17,000	2,000	8,000	11,000
交付金	0	0	7,022	0	0	7,022	0	0	7,022	0	0	7,022
公庫資金	0	1,786	15,366	0	1,816	13,550	0	1,847	11,703	0	1,878	9,825
政府助成金	0	0	12,728	0	0	12,728	0	0	12,728	0	0	12,728
合計	40,626	75,646	1,105,743	45,900	83,020	1,068,623	45,915	81,653	1,032,885	49,960	81,582	1,001,263

項目＼年度	令元			2		
	調達	償還	年度末残高	調達	償還	年度末残高
出資金	75	0	318,038	210	0	318,248
無利子貸付金	125	17,282	88,099	350	15,740	72,709
特別転貸債	175	15,107	77,537	490	13,591	64,436
高速道路債権	45,000	44,000	446,000	43,000	29,500	459,500
証書借入金	2,000	0	13,000	5,000	7,000	11,000
交付金	0	0	7,022	0	0	7,022
公庫資金	0	1,910	7,915	0	1,942	5,973
政府助成金	0	0	12,728	0	0	12,728
合計	47,375	78,299	970,339	49,050	67,773	951,616

（4） 債券発行条件の推移（平成23年度～令和２年度）

発行回数	109回号	110回号	111回号	112回号	113回い号	114回号	115回号
発行年月日	H23.9.20	H24.2.24	H24.2.24	H24.2.24	H24.3.21	H25.2.28	H25.2.28
発行額	150億	100億円	100億円	100億円	90億円	100億円	100億円
クーポンレート（表面利率）（%）	0.424	0.399	1.007	1.850	1.133	0.208	0.805
発行価格（円）	100	100	100	100	100	100	100
償還期限（年）	5	5	10	20	10	5	10
応募者利回り（%）	0.424	0.399	1.007	1.850	1.133	0.208	0.805
引受銀行等	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）		（市場公募債）	（市場公募債）
	SMBC日興 三菱UFJMS GS・大和 野村・みずほ	SMBC日興 大和・GS みずほ・野村 三菱UFJMS	SMBC日興 大和・GS みずほ・野村 三菱UFJMS	SMBC日興 大和・GS みずほ・野村 三菱UFJMS	シ団25行	大和・三菱UFJMS SMBC日興 野村・みずほ	大和・三菱UFJMS SMBC日興 野村・みずほ

発行回数	125回号	126回号	127回号	128回号	129回号	130回号	131回号
発行年月日	H27.2.27	H28.2.26	H28.2.26	H28.2.26	H28.2.26	H28.9.23	H28.9.23
発行額	150億	100億	100億	50億	100億	100億	50億
クーポンレート（表面利率）（%）	0.765	0.080	0.176	0.425	0.806	0.005	0.424
発行価格（円）	100	100	100	100	100	100	100
償還期限（年）	15	5	10	15	20	5	20
応募者利回り（%）	0.765	0.080	0.176	0.425	0.806	0.005	0.424
引受銀行等	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）
	大和・野村 SMBC日興 みずほ 三菱UFJMS	大和・三菱UFJMS みずほ SMBC日興 野村	大和・三菱UFJMS みずほ SMBC日興 野村	大和・三菱UFJMS みずほ SMBC日興 野村	大和・三菱UFJMS みずほ SMBC日興 野村	三菱UFJMS みずほ SMBC日興 大和・野村	三菱UFJMS みずほ SMBC日興 大和・野村

発行回数	141回号	142回号	143回号	144回号	145回号	146回号	147回号
発行年月日	H30.12.17	H31.2.28	H31.2.28	H31.2.28	H31.2.28	R1.9.17	R1.9.17
発行額	90億	140億	90億	50億	100億	70億	40億
クーポンレート（表面利率）（%）	0.030	0.030	0.160	0.362	0.472	0.005	0.055
発行価格（円）	100	100	100	100	100	100	100
償還期限（年）	5	5	10	15	20	5	10
応募者利回り（%）	0.030	0.030	0.160	0.362	0.472	0.005	0.055
引受銀行等	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）
	三菱UFJMS みずほ	三菱UFJMS みずほ	三菱UFJMS みずほ	三菱UFJMS みずほ	三菱UFJMS みずほ	三菱UFJMS みずほ SMBC日興	三菱UFJMS みずほ SMBC日興

116回号	117回号	118回い号	119回号	120回号	121回号	122回い号	123回号	124回号
H25.2.28	H25.2.28	H25.3.19	H26.2.28	H26.2.28	H26.2.28	H26.3.19	H27.2.27	H27.2.27
100億円	100億円	50億円	150億	100億	100億	50億円	100億	100億
1.377	1.893	0.766	0.244	0.699	1.086	0.767	0.157	0.459
100	100	100	100	100	100	100	100	100
15	20	10	5	10	15	10	5	10
1.377	1.893	0.766	0.244	0.699	1.086	0.767	0.157	0.459
（市場公募債）	（市場公募債）		（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）		（市場公募債）	（市場公募債）
大和・三菱UFJMS SMBC日興 野村・みずほ	大和・三菱UFJMS SMBC日興 野村・みずほ	シ団25行	大和 SMBC日興 野村・みずほ 三菱UFJMS	大和 SMBC日興 野村・みずほ 三菱UFJMS	大和 SMBC日興 野村・みずほ 三菱UFJMS	シ団24行	大和・野村 SMBC日興 みずほ 三菱UFJMS	大和・野村 SMBC日興 みずほ 三菱UFJMS

132回号	133回号	134回号	135回号	136回号	137回号	138回号	139回号	140回号
H29.2.28	H29.2.28	H29.2.28	H29.2.28	H29.12.15	H30.2.28	H30.2.28	H30.2.28	H30.2.28
100億	80億	50億	50億	50億	150億	80億	50億	100億
0.030	0.250	0.514	0.768	0.630	0.060	0.260	0.446	0.630
100	100	100	100	100	100	100	100	100
5	10	15	20	20	5	10	15	20
0.030	0.250	0.514	0.768	0.630	0.060	0.260	0.446	0.630
（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）
三菱UFJMS みずほ SMBC日興 大和・野村	三菱UFJMS みずほ SMBC日興 大和・野村	三菱UFJMS みずほ SMBC日興 大和・野村	三菱UFJMS みずほ SMBC日興 大和・野村	SMBC日興 野村 三菱UFJMS 大和・みずほ	SMBC日興 野村 三菱UFJMS 大和・みずほ	SMBC日興 野村 三菱UFJMS 大和・みずほ	SMBC日興 野村 三菱UFJMS 大和・みずほ	SMBC日興 野村 三菱UFJMS 大和・みずほ

148回号	149回号	150回号	151回号	152回号	153回号	154回号	155回号	156回号
R1.9.17	R1.12.17	R2.2.28	R2.2.28	R2.12.15	R2.12.15	R3.2.26	R3.2.26	R3.2.26
40億	100億	120億	80億	80億	70億	80億	100億	100億
0.150	0.202	0.005	0.320	0.140	0.306	0.030	0.155	0.357
100	100	100	100	100	100	100	100	100
15	20	5	20	10	15	5	10	15
0.150	0.202	0.005	0.320	0.140	0.306	0.030	0.155	0.357
（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）	（市場公募債）
三菱UFJMS みずほ SMBC日興	三菱UFJMS みずほ SMBC日興	三菱UFJMS みずほ SMBC日興	三菱UFJMS みずほ SMBC日興	SMBC日興 三菱UFJMS みずほ	SMBC日興 三菱UFJMS みずほ	SMBC日興 三菱UFJMS みずほ	SMBC日興 三菱UFJMS みずほ	SMBC日興 三菱UFJMS みずほ

（5） 貸借対照表（平成23年度～令和２年度）

資産の部

勘定科目＼年度	平23	24	25	26	27
流動資産	**9,988,883**	**10,587,146**	**7,561,137**	**6,998,425**	**7,664,944**
現金・預金	4,322,683	4,779,162	900,216	268,014	79,280
未収金	5,636,519	5,779,640	6,634,727	6,701,653	7,558,478
前払費用	30,190	29,828	29,921	30,683	28,856
仮払金	323	483	135	154	588
貸倒引当金	△831	△1,967	△3,862	△2,079	△2,258
固定資産	**1,649,608,822**	**1,658,672,310**	**1,665,694,443**	**1,668,452,895**	**1,673,386,413**
事業資産	1,591,254,278	1,593,726,148	1,665,399,400	1,668,094,955	1,672,069,554
道路	1,591,254,278	1,593,726,148	1,665,399,400	1,668,094,955	1,672,069,554
事業資産建設仮勘定	57,869,513	64,641,362	19,021	162,508	821,369
道路建設仮勘定	57,869,513	64,641,362	19,021	162,508	821,369
有形固定資産	277,765	227,083	198,551	181,905	482,076
建物	45,282	42,170	40,050	37,552	35,515
車両・運搬具	166,361	130,913	118,188	110,305	401,255
工具・器具・備品	66,122	54,000	40,313	34,048	45,306
無形固定資産	2,640	2,565	2,491	2,416	2,341
電話加入権	2,248	2,248	2,248	2,248	2,248
その他無形固定資産	392	318	243	168	93
投資その他の資産	204,625	75,152	74,980	11,110	11,073
敷金・保証金	203,815	74,317	74,137	10,262	10,214
その他の資金	810	836	843	848	859
繰延資産	**1,137,232**	**1,088,996**	**1,055,853**	**1,021,315**	**993,735**
債券発行諸費	984,721	1,005,707	995,940	975,835	962,127
証書借入金諸費	72,765	65,310	59,913	45,480	31,609
調査費	79,746	17,979	—	—	—
資産合計	1,660,734,937	1,670,348,453	1,674,311,433	1,676,472,635	1,682,045,092

（注）千円未満四捨五入のため、合計と一致しない部分がある。

負債及び資本の部

勘定科目＼年度	平23	24	25	26	27
流動資産	**7,714,300**	**94,820,862**	**89,562,891**	**83,976,162**	**90,050,521**
１年以内返済予定長期借入金	—	87,408,946	85,452,647	75,645,694	83,020,129
短期借入金	—	—	—	1,000,000	—
未払金	6,450,430	6,138,590	2,749,015	5,987,878	5,713,810
未払費用	1,110,284	1,184,917	1,273,605	1,259,934	1,228,203
預り金	31,762	14,183	15,197	15,209	11,834
仮受金	25	49	40	45	48
賞与引当金	121,798	74,176	72,387	67,402	76,497
固定負債	**920,603,454**	**803,074,556**	**769,757,805**	**736,680,039**	**693,481,223**
名古屋高速道路債券	379,000,000	358,000,000	368,000,000	378,000,000	381,000,000
愛知県借入金	109,845,829	90,291,634	80,889,058	71,345,074	62,645,225
名古屋市借入金	109,846,348	90,291,299	80,889,709	71,345,740	62,645,820
政府借入金	237,346,214	199,252,509	180,620,152	160,648,171	141,723,724
地方公共団体金融機構借入金	22,117,692	18,907,407	17,151,283	15,365,523	13,549,611
長期借入金	54,000,000	38,000,000	34,000,000	32,000,000	24,000,000
退職給与引当金	1,223,763	1,109,929	974,387	709,759	636,242
ＥＴＣマイレージ引当金	201,859	200,027	211,465	244,021	258,852
資産見返交付金	7,021,750	7,021,750	7,021,750	7,021,750	7,021,750
特別法上の引当金等	**419,555,183**	**457,441,035**	**498,828,738**	**539,154,434**	**581,105,349**
償還準備金	419,555,183	457,441,035	498,828,738	539,154,434	581,105,349
（負債合計）	1,347,872,937	1,355,336,453	1,358,149,433	1,359,810,635	1,364,637,092
基本金	**312,862,000**	**315,012,000**	**316,162,000**	**316,662,000**	**317,408,000**
愛知県出資金	156,431,000	157,506,000	158,081,000	158,331,000	158,704,000
名古屋市出資金	156,431,000	157,506,000	158,081,000	158,331,000	158,704,000
（資本合計）	312,862,000	315,012,000	316,162,000	316,662,000	317,408,000
負債・資本合計	1,660,734,937	1,670,348,453	1,674,311,433	1,676,472,635	1,682,045,092

（注）千円未満四捨五入のため、合計と一致しない部分がある。

28	29	30	令元	2
9,608,036	**12,706,428**	**18,118,406**	**9,893,019**	**19,460,492**
2,125,798	4,586,741	9,488,656	2,616,933	12,006,067
7,454,369	8,096,527	8,606,871	7,253,836	7,439,774
28,870	23,296	23,378	22,648	16,094
30	—	—	—	—
△2,030	△136	△499	△398	△1,442
1,674,614,938	**1,675,735,732**	**1,676,859,309**	**1,677,113,250**	**1,678,962,160**
1,672,753,302	1,673,632,454	1,674,293,017	1,674,293,017	1,674,969,392
1,672,753,302	1,673,632,454	1,674,293,017	1,674,293,017	1,674,969,392
1,173,351	1,223,547	1,791,505	2,277,295	3,507,759
1,173,351	1,223,547	1,791,505	2,277,295	3,507,759
674,656	866,214	761,261	539,566	418,637
33,477	31,440	29,402	—	—
603,830	738,477	651,796	472,511	352,234
37,349	96,298	80,063	67,055	66,402
2,267	2,247	2,248	2,248	2,248
2,248	2,247	2,248	2,248	2,248
19	0	—	—	—
11,362	11,268	11,279	1,124	1,124
10,515	10,324	10,325	176	176
847	944	954	948	948
986,104	**991,213**	**999,142**	**1,003,231**	**1,099,207**
965,619	976,894	987,016	991,036	998,225
20,485	14,319	121,126	12,194	10,982
—	—	—	—	
1,685,209,077	**1,689,433,374**	**1,695,976,857**	**1,688,009,500**	**1,699,431,860**

28	29	30	令元	2
89,618,965	**96,356,869**	**99,330,467**	**81,345,833**	**80,808,242**
81,652,064	81,581,635	78,298,341	67,772,853	66,928,452
—	—	—	—	—
6,673,158	13,513,309	19,835,119	12,417,585	12,765,116
1,175,571	1,128,526	1,066,620	1,018,356	975,743
7,823	7,083	12,749	8,526	9,374
31	40	40	25	39
110,317	126,276	117,599	128,489	129,518
657,592,836	**621,830,350**	**593,398,817**	**572,969,795**	**554,882,292**
392,000,000	398,000,000	401,000,000	416,500,000	420,000,000
54,034,901	45,989,810	36,681,324	31,972,702	26,245,438
54,035,505	45,989,423	38,680,946	31,973,332	26,246,003
122,858,886	104,906,219	87,974,390	72,359,629	58,871,986
11,703,024	9,825,227	7,915,678	5,973,823	4,327,607
15,000,000	9,000,000	11,000,000	6,000,000	11,000,000
679,603	841,057	871,962	921,487	930,215
259,168	256,863	252,766	247,072	239,293
7,021,750	7,021,750	7,021,750	7,021,750	7,021,750
620,409,276	**653,403,154**	**685,284,573**	**715,655,871**	**745,493,326**
620,409,276	653,403,154	685,284,573	715,655,871	745,493,326
1,367,621,077	1,371,590,374	1,378,013,857	1,369,971,500	1,381,183,860
317,588,000	**317,843,000**	**317,963,000**	**318,038,000**	**318,248,000**
158,794,000	158,921,500	158,981,500	159,019,000	159,124,000
158,794,000	158,921,500	158,981,500	159,019,000	159,124,000
317,588,000	317,843,000	317,963,000	318,038,000	318,248,000
1,685,209,077	**1,689,433,374**	**1,695,976,857**	**1,688,009,500**	**1,699,431,860**

（6） 損益計算書（平成23年度～令和２年度）

費用の部

勘定科目 ＼ 年度	平23	24	25	26	27
経常費用	60,338,532	62,163,227	65,635,419	68,638,411	72,561,899
事業資産管理費	10,913,963	12,252,862	12,702,658	16,801,300	19,894,816
道路管理費	10,084,088	11,409,306	11,808,973	15,815,316	18,855,295
貸倒引当金繰入	743	1,747	3,642	926	1,073
ETCマイレージ還元負担金	829,133	841,808	878,605	952,502	1,023,618
ETCマイレージ引当金繰入	—	—	11,438	32,556	14,830
一般管理費	1,195,031	1,278,200	1,197,637	1,753,070	1,677,839
一般管理費	890,656	977,192	1,025,328	1,463,862	1,459,390
賞与引当金繰入	57,309	43,371	45,856	57,187	76,497
退職給与引当金繰入	138,663	173,156	68,873	173,299	66,335
減価償却費	108,403	84,480	57,580	58,723	75,617
引当金等繰入	37,162,896	37,885,852	41,387,703	40,325,696	41,950,915
償還準備金繰入	37,162,896	37,885,852	41,387,703	40,325,696	41,950,915
業務外費用	11,066,641	10,746,312	10,347,420	9,758,344	9,038,329
債券利息	6,029,653	5,954,293	6,080,642	5,913,144	5,697,624
借入金利息	4,851,666	4,597,583	4,074,646	3,648,307	3,123,921
元利金支払手数料等	27,590	33,890	34,421	35,634	36,434
債券発行諸費償却	131,540	133,895	134,478	139,210	138,628
証書借入金諸費償却	25,747	24,594	22,852	21,397	38,603
雑損	445	2,058	382	653	3,117
合計	60,338,532	62,163,227	65,635,419	68,638,411	72,561,899

（注）１．千円未満四捨五入のため、合計と一致しない部分がある。

収益の部

勘定科目 ＼ 年度	平23	24	25	26	27
経常収益	60,338,532	62,163,227	65,635,419	68,638,411	72,561,899
業務収入	60,260,973	62,075,395	65,546,366	68,541,264	72,454,669
道路料金収入	59,664,567	61,477,358	64,918,233	67,944,042	71,780,942
ETCマイレージ還元負担金収入	530,979	537,434	561,791	549,711	597,569
ETCマイレージ引当手金戻入益	5,027	1,832	—	—	—
業務雑収入	60,400	58,771	66,342	47,510	76,159
業務外収益	77,559	87,832	89,053	97,147	107,230
受取利息	7,462	14,577	10,458	6,572	3,342
雑益	70,097	73,255	78,595	90,575	103,887
合計	60,338,532	62,163,227	65,635,419	68,638,411	72,561,899

（注）１．千円未満四捨五入のため、合計と一致しない部分がある。

28	29	30	令元	2
74,872,192	**76,523,191**	**78,236,502**	**77,767,480**	**67,754,730**
25,500,830	33,893,498	37,310,517	38,988,914	30,315,602
24,462,708	32,851,660	36,270,679	37,985,587	29,423,594
878	—	499	398	1,442
1,036,928	1,041,838	1,039,338	1,002,928	890,566
316	—	—	—	—
1,779,648	**1,924,772**	**1,955,335**	**2,003,741**	**1,896,725**
1,473,929	1,454,395	1,519,602	1,548,814	1,484,590
110,317	126,276	117,599	122,853	117,141
68,406	162,145	81,462	83,323	59,499
126,995	181,956	236,672	248,751	235,494
39,303,927	**32,993,878**	**31,831,419**	**30,371,299**	**29,837,456**
39,303,927	32,993,878	31,831,419	30,371,299	29,837,456
8,287,787	**7,711,043**	**7,089,232**	**6,403,527**	**5,704,948**
5,470,440	5,296,788	5,028,536	4,637,298	4,241,055
2,624,228	2,225,776	1,875,939	1,555,286	1,282,206
36,848	36,361	31,024	31,487	30,561
140,504	1,425,307	144,764	147,029	144,924
15,767	10,810	6,837	4,552	5,063
0	0	2,131	27,874	1,100
74,872,192	**76,523,191**	**78,236,502**	**77,767,480**	**67,754,730**

28	29	30	令元	2
74,872,192	**76,523,191**	**78,236,502**	**77,767,480**	**67,754,730**
74,764,605	76,421,640	78,101,597	77,665,250	67,652,066
74,099,045	75,738,996	77,389,020	77,002,073	66,995,534
611,272	616,484	609,217	587,136	530,197
—	2,304	4,097	5,694	7,779
54,288	63,855	99,263	70,347	118,557
107,587	**101,551**	**134,905**	**102,230**	**102,663**
782	49	24	—	
106,805	664	134,881	102,230	102,663
	100,838			
74,872,192	**76,523,191**	**78,236,502**	**77,767,480**	**67,754,730**

５．事業の概要

（1） 名古屋高速道路の路線名の対照表

基本計画（名古屋高速道路公社定款）	都市計画法	道路法（道路整備等別措置法）	起終点（基本計画）		管理上の呼称名
			起点	終点	
高速１号　高速１号	名古屋都市計画道路 1・4・5号高速１号線	名古屋市道高速１号	名古屋市中川区島井町	名古屋市千種区鏡池通	高速５号万場線（名古屋西JCT ～新洲崎JCT） 高速２号東山線（新洲崎JCT ～高針JCT）
高速１号四谷高針線		名古屋市道高速１号四谷高針線	名古屋市千種区鏡池通	名古屋市名東区猪高町	
高速２号	名古屋都市計画道路 1・4・6号高速２号線	名古屋市道高速２号	名古屋市北区大我麻町	名古屋市緑区大高町	高速１号楠線（楠JCT ～東片端JCT） 高速都心環状線（東片端JCT ～鶴舞南JCT） 高速３号大高線（鶴舞南JCT ～名古屋南JCT）
高速３号　高速名古屋朝日線	名古屋都市計画道路 1・4・7号高速３号線	愛知県道高速名古屋朝日線	名古屋市中村区 名駅四丁目	清須市朝日	高速６号清須線（清洲JCT ～明道町JCT） 高速都心環状線（山王JCT ～明道町JCT） 高速４号東海線（山王JCT ～東海JCT）
高速３号　高速名古屋新宝線	知多都市計画道路 1・4・4号高速３号線	愛知県道高速名古屋新宝線	名古屋市中村区 名駅四丁目	東海市新宝町	
高速分岐２号	名古屋都市計画道路 1・5・8号高速分岐２号線	名古屋市道高速分岐２号	名古屋市西区 那古野二丁目	名古屋市東区泉二丁目	高速都心環状線（明道町JCT ～東片端JCT）
高速分岐３号	名古屋都市計画道路 1・5・9号高速分岐３号線	名古屋市道高速分岐３号	名古屋市中川区 山王三丁目	名古屋市昭和区 御器所一丁目	高速都心環状線（鶴舞南JCT ～山王JCT）
高速名古屋小牧線	名古屋都市計画道路 1・3・12号名濃道路	愛知県道高速名古屋小牧線	名古屋市北区大我麻町	小牧市大字村中	高速11号小牧線（小牧北入口～楠JCT）
	尾張都市計画道路 1・3・3号名濃道路				
高速清須一宮線	名古屋都市計画道路 1・3・11号名岐道路	愛知県道高速清須一宮線	清須市朝日	一宮市緑四丁目	高速16号一宮線（一宮中入口～清洲JCT）
	尾張都市計画道路 1・3・2号名岐道路				

（2） 名古屋高速道路の開通状況（令和３年５月現在）

路線名（公社定款に定める路線名）	開通区間		（参考）	延長（km）	車線数	出入口数		開通年月日
	起点	終点				入口	出口	
高速１号	中川区島井町	中区大須一丁目	名古屋西IC ～白川	7.3	4	4	4	昭和61年10月27日
	中川区運河町	中川区名駅南三丁目	新洲崎JCT	－	－	－	－	昭和62年 8年31日
	中川区島井町	中川区島井町	※１　名古屋西JCT	－	－	－	－	昭和63年 3月23日
	中川区運河町	中川区名駅南三丁目	新洲崎JCT（北渡り）	－	－	－	－	昭和63年 4月26日
	中区大須一丁目	千種区吹上一丁目	白川～吹上	2.7	4	1	1	
	千種区千種二丁目	千種区千種二丁目	吹上出口（現在形）	－	－	－	－	平成 9年 9月 5日
	千種区吹上一丁目	千種区鏡池通	吹上～四谷（西行き）	3.5	2	1	2	平成12年12月11日
	千種区吹上一丁目	千種区鏡池通	吹上～四谷（東行き）	3.0	4	1	1	平成13年 6月 1日
	千種区春岡通	千種区南明町	※２　春岡入口	－	－	1	－	平成15年 3月29日
	中川区島井町	中川区島井町	※６　名古屋西JCT（渡り線）	－	－	－	－	令和 3年 5月 1日
高速１号 四谷高針線	千種区鏡池通	名東区猪高町	四谷～高針JCT	3.6	4	1	1	平成15年 3月29日
	名東区牧の原二丁目	名東区猪高町	※３　高針JCT（渡り線）	－	－	－	－	平成23年 3月20日
高速２号	昭和区円上町	緑区大高町	※４　高辻～大高	10.9	4	4	3	昭和54年 7月25日
	中区新栄一丁目	瑞穂区堀田通	東新町～高辻	3.0	4	1	－	昭和60年 5月 7日
	北区大我麻町	北区萩野通	楠～萩野（暫定出入口除）	2.2	4	1	1	昭和63年12月21日
	瑞穂区堀田通	瑞穂区堀田通	堀田出口	－	－	－	1	平成元年 3月29日
	瑞穂区堀田通	瑞穂区堀田通	堀田入口	－	－	1	－	平成元年 6月16日
	北区大我麻町	北区落合町	楠JCT連絡路（渡り線）	0.1	4	－	－	平成 3年 3月19日
	北区鳩岡二丁目	中区新栄一丁目	萩野～東新町	4.3	4	1	1	平成 7年 9月19日
	緑区大高町	緑区大高町	大高出口	－	－	－	1	平成 8年10月14日
	緑区大高町	緑区大高町	大高入口	－	－	1	－	平成 9年 3月27日
	北区田幡二丁目	北区清水四丁目	黒川出入口	－	－	1	1	平成 9年10月13日
	緑区大高町	緑区大高町	大高～名古屋南JCT	0.1	4	－	－	平成15年 3月23日
	南区星崎町	南区南野	星崎料金所（拡幅）	－	－	－	－	平成16年12月 1日
	緑区大高町	緑区大高町	※３　名古屋南JCT	－	－	－	－	平成23年 3月20日
高速名古屋朝日線	中村区名駅四丁目	西区那古野二丁目	名駅～丸の内	0.6	4	－	－	平成 6年 9月12日
	西区那古野二丁目	清須市朝日	明道町JCT ～清洲JCT	7.0	4	4	4	平成19年12月 9日
高速名古屋新宝線	中村区名駅五丁目	中村区名駅南二丁目	名駅～新洲崎JCT	0.8	4	－	1	昭和62年 8月31日
	中村区名駅南二丁目	中川区山王一丁目	新洲崎JCT ～山王JCT	1.0	4	－	－	昭和63年 4月26日
	中村区名駅四丁目	中村区名駅五丁目	名駅～丸の内	0.5	4	－	－	平成 6年 9月12日
	中村区名駅五丁目	中村区名駅五丁目	名駅入口	－	－	1	－	平成 7年 9月19日
	中川区松重町	熱田区四番一丁目	山王JCT ～六番北	2.8	4	1	1	平成22年 9月24日
	港区木場町	東海市新宝町	※５　木場～東海JCT	5.3	4	3	3	平成23年11月19日
	中川区山王三丁目	中川区山王四丁目	山王入口	－	－	1	－	
	中川区尾頭橋三丁目	中川区八熊二丁目	尾頭橋出口	－	－	－	1	
	熱田区西郊通	港区木場町	六番北～木場	3.9	4	2	2	平成25年11月23日
高速分岐２号	西区那古野二丁目	中区丸の内一丁目	名駅～丸の内	0.6	3	－	1	平成 6年 9月12日
	中区丸の内一丁目	東区泉二丁目	丸の内～東片端JCT	1.6	3	－	－	平成 7年 9月19日
	中区三の丸一丁目	中区三の丸一丁目	丸の内入口	－	－	1	－	平成11年11月11日
	西区幅下二丁目	西区幅下二丁目	明道町JCT	－	－	－	－	平成19年12月 9日
高速分岐３号	中区平和一丁目	昭和区御器所一丁目	東別院～鶴舞南JCT	1.1	3	－	1	昭和60年 5月 7日
	中川区山王一丁目	中区平和一丁目	山王JCT ～東別院	1.2	3	－	－	昭和63年 4月26日
	中区伊勢山一丁目	中区伊勢山一丁目	東別院入口	－	－	1	－	平成元年 6月16日
	中川区山王一丁目	中区松原	山王JCT（北渡り）３車線化	－	－	－	－	平成19年 8月 6日
	中川区山王三丁目	中区松原三丁目	山王JCT（南渡り）	－	－	－	－	平成22年 9月 4日
高速名古屋小牧線	北区大我麻町	小牧市小木東一丁目	楠JCT ～小牧南	5.4	4	3	3	平成13年 3月10日
	小牧市下小針中島	小牧市大字村中	小牧南～小牧IC	2.8	4	1	2	平成13年10月19日
	小牧市大字間々	小牧市大字村中	小牧北入口	－	－	1	－	平成14年 4月24日
高速清須一宮線	西春日井郡清洲町大字朝日	一宮市緑四丁目	清須JCT ～一宮中	8.9	4	5	5	平成17年 2月11日
計				81.2	－	43	41	－
						84		

注）※１　東名阪自動車道（名古屋西JCT ～清洲IC間）開通に伴う渡り線
※２　四谷～高針JCT開通に伴う入口開通
※３　名古屋第二環状自動車道（名二環）名古屋南JCT ～高針JCT間開通に伴う渡り線の開通
※４　開通当初の大高北出入口（知多半島連絡路）及び大高北出入口（名四国道連絡路）を除く
※５　西知多産業道路連絡路の出入口は除く
※６　名古屋第二環状自動車道（名二環）名古屋西JCT ～飛島JCT間開通に伴う渡り線の開通

（3） 名古屋高速道路の都市計画の変遷（令和３年３月末日現在）

名　称	路線計画					
	位置		延長(m)		告示年月日	告示番号(愛知県告示)
	起　点	終　点				
名古屋都市計画道路１・４・１号高速１号線	中川区富田町大字万場字三反田	千種区千種本町７丁目	10,340	①	昭45. 9.25	745号
〃	〃	千種区猪高町	19,110	③	48. 1.19	43号
〃	〃	千種区鏡池通４丁目	13,500	④	51.11.29	1,077号
〃	中川区島井町	名東区猪高町大字高針字原	17,130	⑧	平 3. 8.28	785号
〃	〃	〃	〃	⑬	12.11.28	929号
名古屋都市計画道路１・４・５号高速１号線	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号
〃	〃	〃	〃	⑲	令 2. 3.10	名古屋市告示第121号
〃	〃	〃	〃	⑳	令 3. 3.10	名古屋市告示第137号
名古屋都市計画道路１・４・２号高速２号線	北区楠町大字如意字鳥見塚	緑区大高町字茶ノ木根	19,350	①	昭45. 9.25	745号
〃	〃	緑区大高町字南炭焼	20,400	②	47. 9.13	735号
〃	北区大我麻町	緑区大高町字茨谷山	〃	④	51.11.29	1,077号
〃	〃	〃	21,070	⑤	57.11. 5	1,099号
〃	〃	〃	〃	⑥	62. 8.10	654号
〃	〃	緑区大高町字南休山	20,700	⑦	平元. 5.26	499号
〃	〃	〃	〃	⑬	12.11.28	929号
〃	〃	〃	〃	⑭	15. 2.21	91号
名古屋都市計画道路１・４・６号高速２号線	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号
〃	〃	〃	〃	⑳	令 3. 3.10	名古屋市告示第137号
名古屋都市計画道路１・４・３号高速３号線	西春日井郡清洲町大字朝日	港区船見町地先	19,950	①	昭45. 9.25	745号
〃	〃	〃	〃	④	51.11.29	1,077号
〃	西春日井郡清洲町大字朝日字検見	〃	19,970	⑤	57.11. 5	1,099号
〃	〃	〃	〃	⑥	62. 8.10	654号
〃	〃	〃	19,680	⑩	平 6. 9.16	800号
〃	〃	〃	〃	⑬	12.11.28	929号
〃	〃	〃	〃	⑮	16. 2.24	135号
〃	清須市朝日字検見	〃	〃	⑯	17.10. 7	794号
名古屋都市計画道路１・４・７号高速３号線	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号
〃	〃	〃	〃	⑲	令 2. 3.10	名古屋市告示第121号
知多北部都市計画道路１・４・２号高速３号線	東海市新宝町地先	東海市新宝町地先	1,160	①	昭45. 9.25	745号
〃	〃	東海市名和町中埋田	1,760	⑤	57.11. 5	1,099号
〃	〃	〃	1,790	⑩	平 6. 9.16	801号
〃	〃	〃	〃	⑫	12. 8.18	672号
〃	〃	東海市新宝町	1,470	⑯	平17.10. 7	796号
知多都市計画道路１・４・４号高速３号線	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号

※当初都市計画①に対する変更の順

決定・変更の経緯
内容
高架一層式で計画決定
終点を東名高速道路名古屋ICに、構造を一部掘割式及び地下式に変更
終点を鏡池通４丁目に変更（ルートは、千種区鏡池通～名東区高針と変更して提案されたが、決定を留保）
高速１号線を高速名古屋環状２号線と接続させるため延伸（終点変更）
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更
新洲崎JCTにオン・オフランプ、黄金に西方面へのオンランプ、西方面からのオフランプを追加し、区域を変更
栄にオン・オフランプを、丸田町JCTに高速１号線東行きから高速２号線南行きへ連絡する南渡り線及び高速２号線南行きから高速１号線西行きへ連絡する西渡り線を追加し、区域を変更
一部高架２層式で計画決定
名古屋市南区天白町以南において、線形変更及び終点の位置の変更
一部高架２層式の構造を廃止し、一部を地下・半地下式構造に変更
高速名古屋環状２号線の都市計画決定に伴い、起終点の位置を変更
地下・半地下式を高架式に構造変更及び黒川に集約ランプ、東片端にオンランプ、高岳にオフランプ（開通時に東新町オフランプに名称変更）を設置
名古屋都市計画道路１・２・５号伊勢湾岸道路の都市計画変更に伴い、終点の変更及び大高中ランプの決定
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
星崎料金所の区域変更（料金徴収ｹﾞｰﾄの増設）
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更
丸田町JCTに高速１号線東行きから高速２号線南行きへ連絡する南渡り線及び高速２号線南行きから高速１号線西行きへ連絡する西渡り線を追加し、区域を変更
一部高架２層式で計画決定
一部高架２層式の構造を廃止し、一部を地下・半地下式構造に変更
高速名古屋環状２号線の都市計画決定に伴い、起終点の位置を変更
地下・半地下式を高架式に構造変更
渡河部などの線形変更、船見町での出入口の追加、西郊通入路の位置変更、非常駐車帯の付加に伴う区域の一部変更
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
区域変更及び山王JCT北渡り線の拡幅に伴う線形変更
六番町出入口の追加に伴う線形変更、区域変更を行った。さらに、平成17年７月７日に西枇杷島町、新川町及び清洲町が合併し、清須市になったことに伴う地名の変更を行った。
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更
新洲崎JCTにオン・オフランプを追加し、区域を変更
高架１層式で計画決定
高速名古屋環状２号線の都市計画決定に伴い、起終点を変更
渡河部の線形変更、非常駐車帯の付加に伴う区域の一部変更
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
西知多産業道路連絡路の追加に伴う線形変更及び区域変更、終点位置の変更（延長距離の減少）
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更

名　称	路線計画					
	位置		延長(m)		告示年月日	告示番号(愛知県告示)
	起　点	終　点				
名古屋都市計画道路1・6・1号高速分岐1号線	西区北駅町	東区長塀町	2,200	①	昭45. 9.25	745号
（廃　止）				④	51.11.29	1,077号
名古屋都市計画道路1・6・2号高速分岐2号線	東区東片端町	西区隅田町	2,200	①	昭45. 9.25	745号
名古屋都市計画道路1・5・2号高速分岐2号線	〃	〃	〃	④	51.11.29	1,077号
〃	西区那古野二丁目	東区泉二丁目	2,210	⑥	62. 8.10	654号
〃	〃	〃	〃	⑩	平 6. 9.16	800号
〃	〃	〃	〃	⑬	平12.11.28	929号
名古屋都市計画道路1・5・8号高速分岐2号線	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号
名古屋都市計画道路1・6・3高速分岐3号線	中川区松重町	昭和区東郊通2丁目	2,290	①	昭45. 9.25	745号
名古屋都市計画道路1・5・3高速分岐3号線	中川区山王三丁目	昭和区御器所一丁目	〃	④	51.11.29	1,077号
〃	〃	〃	〃	⑬	平12.11.28	929号
〃	〃	〃	〃	⑯	16. 2.24	135号
名古屋都市計画道路1・5・9号高速分岐3号線	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号
名古屋都市計画道路1・3・6号名濃道路	西春日井郡豊山町大字青山字金剛	名古屋市北区丸新町	3,530	⑨	平 6. 2.25	172号
〃	〃	〃	〃	⑬	12.11.28	929号
名古屋都市計画道路1・3・12号名濃道路	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号
尾張北部都市計画道路1・3・1号名濃道路	小牧市大字村中字松原	小牧市多気中町	4,640	⑨	平 6. 2.25	172号
〃	〃	〃	〃	⑪	8.11.13	887号
〃	〃	〃	〃	⑫	12. 8.29	699号
尾張都市計画道路1・3・3号名濃道路	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号
名古屋都市計画道路1・3・7号名岐道路	西春日井郡西春町大字山之腰字五条	西春日井郡新川町大字阿原字鴨池	4,430	⑪	平 8.11. 6	872号
〃	〃	〃	〃	⑬	12.11.28	932号
〃	北名古屋市山之腰五条	清須市阿原鴨池	〃	⑰	18.11.14	740号
名古屋都市計画道路1・3・11号名岐道路	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号
尾張北部都市計画道路1・3・1号名岐道路	一宮市大字浅野字土井ノ内	一宮市丹陽町五日市場字定福寺	4,890	⑪	平 8.11. 6	873号
〃	〃	〃	〃	⑫	12. 8.18	670号
〃	〃	〃	〃	⑬	12.11.28	933号
〃	一宮市浅野字土井ノ内	〃	〃	⑯	17.10. 7	795号
尾張都市計画道路1・3・2号名岐道路	〃	〃	〃	⑱	22.12.24	767号

※当初都市計画①に対する変更の順

決定・変更の経緯
内　　容
計画決定
全体計画の見直しに伴う都市計画変更（廃止）
高架１層式で計画決定
高架１層式を地下・半地下式に構造変更
地下・半地下式を高架式に構造変更
丸の内オンランプを追加決定
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更
高架２層式で計画決定
高架２層式を高架１層式に変更
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
区域変更及び山王JCT北渡り線の拡幅に伴う線形変更
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更
小牧IC（小牧市）～楠JCT（名古屋市北区）間を都市計画決定
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更
小牧IC（小牧市）～楠JCT（名古屋市北区）を都市計画決定。
小牧IC合併徴収料金所の位置変更
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更
清洲JCT（西春日井郡新川町）～一宮（一宮市）を都市計画決定
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
町合併による市の新設（平成17.7.7西枇杷島町、新川町及び清洲町が清須市、18.3.20師勝町及び西春町が北名古屋市）に伴う地名の変更
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更
清洲JCT（西春日井郡新川町）～一宮（一宮市）を都市計画決定
都市計画法施行令の改正（平成10.11.20）で、都市計画に定める事項に「車線の数」が追加されたことに伴い、車線の数を決定
道路幅員の変更、非常駐車帯の設置、一宮ICの計画変更
平成17.4.1尾西市及び木曽川町が一宮市に編入されたことに伴う地名の変更
愛知県都市計画区域の再編に係わる都市計画変更により、都市計画区域名及び路線番号を変更

（4） 名古屋高速道路の整備計画の変遷（令和３年８月末日現在）

	当初	第１回変更	第２回変更	第３回変更	第４回変更
建設大臣許可年月日	S45.12.1	S52.5.25	S62.12.17	H4.8.5	H6.11.24
延長	57.9km	41.3km	41.4km	44.8km	53.1km
概算事業費	1,330億円	3,535億円	5,540億円	7,750億円	9,410億円
完成年度	昭和54年	昭和62年	昭和72年	平成９年	平成12年
変更概要		○高速２号、高速３号及び高速分岐２号を高架構造から地下・半地下構造に変更 ○都心ループ一方通行方式の採用による構造変更 ○高速分岐１号の削除 ○高速１号の起点を高速自動車国道近畿自動車道亀山線に接続する計画に変更	○高速２号、高速３号及び高速分岐２号の地下・半地下構造を高架構造に変更 ○構造変更に伴うランプ（出入路）の再配置	○高速１号四谷高針線の組入れ ○高速２号大高中ランプの追加（改良）	○高速名古屋小牧線の組入れ ○高速２号南部延伸区間の組入れ ○高速分岐２号丸の内入路の組入れ
愛知県道高速名古屋朝日線	中村区泥江町 ～清洲町大字朝日	中村区泥江町 ～西区隅田町	中村区名駅四丁目 ～西区那古野二丁目	同左	同左
	7.57km	0.6km	0.6km	0.6km	0.6km
愛知県道高速名古屋新宝線	中村区泥江町 ～東海市新宝町	中村区泥江町 ～中川区山王三丁目	中村区名駅四丁目 ～中川区山王三丁目	同左	同左
	13.54km	2.2km	2.2km	2.3km	2.3km
名古屋市道高速１号	中川区富田町 ～千種区千種本町	中川区富田町 ～千種区鏡池通	中川区島井町 ～千種区鏡池通	同左	同左
	10.34km	13.5km	13.5km	13.5km	13.5km
名古屋市道高速１号四谷高針線	―――	―――	―――	千種区鏡池通 ～名東区牧の原二丁目	同左
				3.4km	3.4km
名古屋市道高速２号	北区楠町 ～緑区大高町	北区楠町 ～緑区大高町	北区大我麻町 ～緑区大高町	同左	同左
	19.34km	20.4km	20.5km	20.5km	20.6km
名古屋市道高速分岐１号	西区北駅町 ～東区長塀町	―――	―――	―――	―――
	2.20km				
名古屋市道高速分岐２号	東区東片端町 ～西区隅田町	西区隅田町 ～東区東片端町	西区那古野二丁目 ～東区泉二丁目	同左	同左
	2.20km	2.2km	2.2km	2.2km	2.2km
名古屋市道高速分岐３号	中川区松重町 ～昭和区東郊通	中川区山王三丁目 ～昭和区御器所一丁目	同左	同左	同左
	2.29km	2.3km	2.3km	2.3km	2.3km
愛知県道高速名古屋小牧線	―――	―――	―――	―――	北区大我麻町 ～小牧市大字村中
					8.2km
愛知県道高速清須一宮線	―――	―――	―――	―――	―――

第５回変更	（第６回変更）	第７回変更	第８回変更	第９回変更	第10回変更
H8.1.10	H9.3.13	H10.2.6	H12.9.25	H17.2.9	H18.2.3
60.1km	69km	81.2km	81.2km	81.2km	81.2km
11,300億円	13,120億円	16,200億円	17,400億円	16,900億円	16,900億円
平成16年	平成16年	平成17年	平成17年	平成22年	平成22年
○高速名古屋朝日線（３号北部）の組入れ、明道町JCT北渡り線の追加 ○地震対策費の追加	○高速清洲一宮線（名岐道路）の組入れ ○小牧IC整備費の追加	○高速名古屋新宝線（３号南部）の組入れ、山王JCT南渡り線の追加 ○各IC部の国幹道との連絡路の組入れ（高速１号四谷高針線高針JCT北渡り線・高速名古屋小牧線楠JCT、小牧IC・高速清洲一宮線清洲JCT、一宮IC） ○既開通区間の上部構造地震対策費の追加	○国幹道との連絡路の組入れ（高速１号四谷高針線高針JCT南渡り線・高速２号名古屋南JCT） ○ETC整備の組入れ	○建設コストの削減 ○環境対策費、渋滞対策費の見直し	○高速名古屋新宝線の六番町ランプ及び西知多産業道路連絡路の追加 ○市町村合併に伴う名古屋朝日線の終点及び高速清洲一宮線の起点の地名変更
中村区名駅四丁目 ～清洲町大字朝日	同左	同左	同左	同左	中村区名駅四丁目 ～清須市朝日
7.6km	7.6km	7.6km	7.6km	7.6km	7.6km
同左	同左	中村区名駅四丁目 ～東海市新宝町	同左	同左	同左
2.3km	2.3km	14.3km	14.3km	14.3km	14.3km
同左	同左	同左	同左	同左	同左
13.5km	13.5km	13.5km	13.5km	13.5km	13.5km
同左	同左	千種区鏡池通 ～名東区猪高町	同左	同左	同左
3.4km	3.4km	3.6km	3.6km	3.6km	3.6km
同左	同左	同左	同左	同左	同左
20.6km	20.6km	20.6km	20.6km	20.6km	20.6km
―――	―――	―――	―――	―――	―――
同左	同左	同左	同左	同左	同左
2.2km	2.2km	2.2km	2.2km	2.2km	2.2km
同左	同左	同左	同左	同左	同左
2.3km	2.3km	2.3km	2.3km	2.3km	2.3km
同左	同左	同左	同左	同左	同左
8.2km	8.2km	8.2km	8.2km	8.2km	8.2km
―――	清洲町大字朝日 ～一宮市緑四丁目	同左	同左	同左	清須市朝日 ～一宮市緑四丁目
	8.9km	8.9km	8.9km	8.9km	8.9km

	第11回変更	第12回変更	第13回変更	第14回変更	第15回変更
建設大臣許可年月日	H22.2.25	H25.1.15	H30.6.19	R2.7.20	R3.8.24
延長	81.2km	81.2km	81.2km	81.2km	81.2km
概算事業費	16,900億円	16,900億円	16,900億円	17,470億円	18,070億円
完成年度	平成25年	平成30年	令和２年	令和９年	令和10年
変更概要	○高速名古屋新宝線（３号南部）の完成予定年度を変更 ○高速１号名古屋西JCT連絡路を組入れ ○市町合併に伴う高速清須一宮線の路線名、連結位置の表記等の変更 ○工事実施計画の許可額を変更（全体事業費の変更なし）	○高速自動車国道近畿自動車道伊勢線（名二環西南部・南部）との連結路の完成予定年度を変更 ○市町村合併に伴う連結位置の地名変更（高速清須一宮線（春日出入路）の地名変更）	○高速自動車国道近畿自動車道伊勢線（名二環西南部・南部）との連結路の完成予定年度を変更	○都心アクセス事業（仮称）新洲崎出入口及び（仮称）新黄金出入口の組入れ	○都心アクセス事業、栄出入口、高速１号線東行きから高速２号線南行きへ連絡する南渡り線及び高速２号線南行きから高速１号線西行きへ連絡する西渡り線の組入れ
愛知県道高速名古屋朝日線	同左	同左	同左	同左	同左
	7.6km	7.6km	7.6km	7.6km	7.6km
愛知県道高速名古屋新宝線	同左	同左	同左	同左	同左
	14.3km	14.3km	14.3km	14.3km	14.3km
名古屋市道高速１号	同左	同左	同左	同左	同左
	13.5km	13.5km	13.5km	13.5km	13.5km
名古屋市道高速１号四谷高針線	同左	同左	同左	同左	同左
	3.6km	3.6km	3.6km	3.6km	3.6km
名古屋市道高速２号	同左	同左	同左	同左	同左
	20.6km	20.6km	20.6km	20.6km	20.6km
名古屋市道高速分岐１号	――	――	――	――	――
名古屋市道高速分岐２号	同左	同左	同左	同左	同左
	2.2km	2.2km	2.2km	2.2km	2.2km
名古屋市道高速分岐３号	同左	同左	同左	同左	同左
	2.3km	2.3km	2.3km	2.3km	2.3km
愛知県道高速名古屋小牧線	同左	同左	同左	同左	同左
	8.2km	8.2km	8.2km	8.2km	8.2km
愛知県道高速清須一宮線	同左	同左	同左	同左	同左
	8.9km	8.9km	8.9km	8.9km	8.9km

（5） 契約実績の推移（平成23年度～令和２年度）

（単位：千円）

種別・規模＼年度		平成23		24		25		26		27	
		件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
工事請負契約		52	8,568,623	42	6,339,949	33	4,987,023	44	12,914,708	32	11,272,274
規模別内訳	１億円未満	22	1,103,613	17	1,014,937	12	592,285	11	600,472	5	320,026
	１億円以上５億円未満	27	5,859,035	25	5,325,011	19	3,302,738	23	4,727,236	20	4,076,969
	５億円以上10億円未満	3	1,605,975	0	0	2	1,092,000	7	4,282,200	3	2,626,560
	10億円以上	0	0	0	0	0	0	3	3,304,800	4	4,248,720
業務委託契約		99	5,032,035	82	1,598,070	83	3,006,549	74	4,970,255	75	5,475,074

種別・規模＼年度		28		29		30		令和元		2	
		件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額
工事請負契約		43	25,786,781	53	29,001,750	33	18,507,648	23	18,265,038	38	17,350,876
規模別内訳	１億円未満	4	223,981	1	65,880	2	87,081	1	14,850	1	50,050
	１億円以上５億円未満	24	5,352,220	34	8,857,385	21	6,097,604	11	2,965,158	27	7,730,664
	５億円以上10億円未満	7	4,691,520	7	4,674,154	2	1,754,352	2	1,808,490	8	5,937,963
	10億円以上	8	15,519,060	11	15,404,332	8	10,568,610	9	13,476,540	2	3,632,200
業務委託契約		53	3,326,526	80	9,657,476	71	4,803,390	93	5,344,170	90	7,865,610

（注）金額は当初契約金額（税込）

（6） 用地取得等の状況（令和３年３月末日現在）

路線名	面積（㎡）	用地費（千円）	補償費（千円）	全体（千円）
高速名古屋朝日線	18,361	8,562,865	4,953,335	13,516,200
高速名古屋新宝線	94,531	8,763,924	7,936,867	16,700,791
高速１号	48,754	7,213,542	9,480,458	16,694,000
高速１号四谷高針線	77,541	17,166,158	1,709,675	18,875,833
高速２号	133,180	19,947,932	4,604,068	24,552,000
高速分岐２号	—	0	109,000	109,000
高速分岐３号	—	0	224,979	224,979
高速名古屋小牧線	3,539	916,438	916,562	1,833,000
高速清須一宮線	3,589	371,646	607,354	979,000
合計	379,495	62,942,505	30,542,298	93,484,803

（7） 高架下利用状況（令和３年３月末日現在）

区分		面積（㎡）	内容
業務用	施設	86,493	維持補修基地（千音寺・星崎・庄内通　外）　42,845㎡
			管理用車両置場（星崎・庄内通・名古屋南　外）　17,173㎡
			事務所・変電施設等　26,475㎡
	管理用通路	2,862	
	計	89,355	
広場	運動広場	3,856	九重地区1,196㎡　百船地区2,225㎡
			高針地区　435㎡
占用	駐車場	18,912	月極駐車場（協会）　15,527㎡
			自社用駐車場（旧土地所有者）　3,385㎡
	公共施設	16,785	コミュニティセンター・公園・広場・防災倉庫等
	その他	7,307	倉庫・事務所・店舗・資材置場等
	計	43,004	
合計		136,215	

（8） 交通管制施設の設置状況（令和３年５月末日現在）

分類	設備名称	数量		備考
情報収集設備	車両感知器	530	箇所	超音波式401箇所、イメージセンサ６箇所、料金所123レーン
	交通流監視カメラ	260	台	全線
	非常電話	411	箇所	全線
	凍結観測局	10	箇所	
	気象観測装置	22	箇所	風向風速４、雨量４、気温４、凍結感知10
	地震計	8	箇所	
情報提供設備	道路情報板	138	基	トンネル警報板・警告板含む
	料金所情報板	24	基	集約料金所
	街路情報板	13	基	
	路側通信設備	3	箇所	大高、高針、小牧
	ＶＩＣＳビーコン	55	箇所	
	ＩＴＳスポット	30	箇所	
	渋滞末尾表示板	3	箇所	
規制設備	速度警告装置	11	箇所	
	速度規制標識	178	基	
	通行止標識	61	基	本標識49、予告標識10、予告情報板２
	入路遮断機	20	基	
	軸重計測設備	54	基	

（9） 年度別通行台数及び料金収入（昭和54年度～令和２年度）

年度	通行台数（台）					前年比日平均通行台数 %	料金収入（千円）				前年比日平均料金収入 %
	年度別合計	日平均					年度別合計	日平均			
		計	内ETC利用率%	内回数券利用率%	内大型車利用率%			日平均料金収入	内ETC収入率%	内回数券売上率%	
54	3,251,656	12,955	－	10.4	0.7	－	1,294,431	5,157	－	10.8	－
55	6,041,537	16,552	－	16.1	0.9	127.8	2,360,784	6,468	－	14.8	125.4
56	7,048,799	19,312	－	19.1	0.8	116.7	2,735,992	7,496	－	17.3	115.9
57	7,680,858	21,043	－	22.0	0.7	109.0	2,959,946	8,109	－	19.7	108.2
58	8,320,704	22,734	－	23.2	0.6	108.0	3,203,005	8,751	－	20.8	107.9
59	9,353,239	25,625	－	24.5	0.7	112.7	3,595,702	9,851	－	21.9	112.6
60	11,394,160	31,217	－	23.9	0.7	121.8	5,390,307	14,768	－	22.0	149.9
61	15,444,923	42,315	－	23.7	0.9	135.6	7,411,035	20,304	－	21.8	137.5
62	21,937,275	59,938	－	23.7	1.5	141.6	10,588,960	28,932	－	21.4	142.5
63	29,655,956	81,249	－	25.0	2.0	135.6	16,981,651	46,525	－	23.4	160.8
元	35,366,607	96,895	－	29.2	2.4	119.3	20,326,291	55,688	－	26.6	119.7
2	39,851,533	109,182	－	32.1	2.8	112.7	22,741,778	62,306	－	29.6	111.9
3	44,187,042	120,730	－	34.0	2.9	110.6	24,718,654	67,537	－	31.5	108.4
4	45,256,936	123,992	－	34.9	2.9	102.7	25,350,291	69,453	－	32.8	102.8
5	44,081,007	120,770	－	35.0	3.0	97.4	24,566,757	67,306	－	33.1	96.9
6	42,397,490	116,158	－	35.6	3.3	96.2	23,817,775	65,254	－	33.3	97.0
7	46,800,891	127,871	－	35.7	3.5	110.1	27,812,640	75,991	－	32.7	116.5
8	52,340,988	143,400	－	32.8	3.5	112.1	32,461,129	88,935	－	30.5	117.0
9	54,758,359	150,023	－	32.4	3.5	104.6	33,680,624	92,276	－	30.0	103.8
10	54,788,712	150,106	－	31.6	3.2	100.1	33,619,908	92,109	－	29.4	99.8
11	55,119,179	150,599	－	31.1	3.1	100.3	33,771,084	92,271	－	29.1	100.2
12	56,515,408	154,837	－	30.4	3.3	102.8	34,523,515	94,585	－	29.0	102.5
13	69,643,445	190,804	－	26.2	3.2	123.2	39,826,806	109,115	－	26.4	115.4
14	76,928,921	210,764	－	25.6	3.5	110.5	42,279,885	115,835	－	25.2	106.2
15	83,673,057	228,615	※1.0	27.6	3.3	108.5	47,431,580	129,594	1.0	26.9	111.9
16	84,941,367	232,716	24.5	22.3	3.7	101.8	52,720,380	144,439	24.6	21.5	111.5
17	93,606,311	256,456	48.4	12.3	4.0	110.2	56,492,937	154,775	46.6	13.1	107.2
18	97,344,090	266,696	67.5	3.4	3.9	104.0	56,668,844	155,257	68.8	－	100.3
19	98,913,584	270,256	76.4	－	4.0	101.3	59,823,598	163,452	75.6	－	105.3
20	99,263,585	271,955	80.6	－	3.7	100.6	60,028,815	164,463	80.0	－	100.6
21	99,079,573	271,451	86.9	－	3.6	99.8	57,019,780	156,219	85.9	－	95.0
22	103,928,797	284,736	89.6	－	3.8	104.9	58,866,539	161,278	88.7	－	103.2
23	102,746,675	280,729	90.5	－	3.9	98.6	59,664,567	163,018	90.0	－	101.1
24	107,095,335	293,412	91.4	－	3.9	104.5	61,477,358	168,431	91.0	－	103.3
25	112,279,038	307,614	92.2	－	4.1	104.8	64,918,233	177,858	91.9	－	105.6
26	112,502,819	308,227	92.7	－	4.4	100.2	67,944,042	186,148	92.5	－	104.7
27	117,588,373	321,280	93.0	－	4.6	104.2	71,780,942	196,123	92.8	－	105.4
28	120,741,843	330,800	93.3	－	4.9	103.0	74,099,045	203,011	93.2	－	103.5
29	123,161,063	337,428	93.8	－	5.4	102.0	75,738,996	207,504	93.6	－	102.2
30	125,675,102	344,315	94.2	－	5.8	102.0	77,389,020	212,025	94.0	－	102.2
元	124,210,560	339,373	94.7	－	5.9	98.6	77,002,073	210,388	94.5	－	99.2
2	107,295,337	293,960	95.0	－	5.9	86.6	66,995,534	183,549	94.9	－	87.0
合計	2,752,212,134	－	－	－	－	－	1,622,081,233	－	－	－	－

※ICCRを含む

（10） 交通事故の発生状況（平成23年度～令和２年度）

年度	開通延長（㎞）	日平均交通量（台/日）	環状線			楠線			東山線			大高線			東海線		
			事故件数（件/年）			事故件数（件/年）			事故件数（件/年）			事故件数（件/年）			事故件数（件/年）		
			人身	物損	合計	人身	物損	合計	人身	物損	合計	人身	物損	合計	人身	物損	合計
平成23	77.3	280,729	18	280	298	8	38	46	11	105	116	11	166	177	0	5	5
平成24	77.3	293,412	23	317	340	2	43	45	5	85	90	20	193	213	0	10	10
平成25	81.2	307,614	20	270	290	4	42	46	5	112	117	17	236	253	2	12	14
平成26	81.2	308,227	16	302	318	2	39	41	4	110	114	22 (1)	175	197 (1)	2 (1)	20	22 (1)
平成27	81.2	321,280	15	198	213	4	39	43	9	80	89	15	211	226	1	22	23
平成28	81.2	330,800	12	201	213	4 (1)	50	54 (1)	11	94	105	16	215	231	2	31	33
平成29	81.2	337,428	16	243	259	0	43	43	11	101	112	14	225	239	2	32	34
平成30	81.2	344,315	8	194	202	1	60	61	12	84	96	26	259	285	3	30	33
令和元	81.2	339,373	15	196	211	3	60	63	9	81	90	19	191	210	6	39	45
令和２	81.2	293,960	11	137	148	0	34	34	2	100	102	13	134	147	2	29	31

（注）１．事故件数の人身欄の（　　）は、死亡事故件数を示す。
２．交通量（日平均交通量）は、営業実績による。
３．事故率は「人身事故＋物損事故」。
事故率：１㎞当たり１億台走行したと仮定した場合における事故発生件数

$$\text{事故率（件／億台km）} = \frac{\text{交通事故発生件数}}{\text{年間総走行台キロ数}} \times 1\text{億（台）}$$

万場線			清須線			小牧線			一宮線			合計			事故率
事故件数（件/年）			事故件数（件/年）			事故件数（件/年）			事故件数（件/年）			事故件数（件/年）			
人身	物損	合計	人身	物損	合計	人身	物損	合計	人身	物損	合計	人身	物損	合計	
5	56	61	5	51	56	5 (1)	55	60 (1)	5	52	57	68 (1)	808	876 (1)	84.53
11	66	77	4	41	45	10	53	63	5	64	69	80	872	952	89.90
5	63	68	5	36	41	9	44	53	8	70	78	75	885	960	87.53
6	68	74	10	65	75	7	49	56	4	69	73	73 (2)	897	970 (2)	87.36
9	79	88	6	55	61	7	57	64	7	60	67	73	801	874	74.04
7	60	67	5	66	71	5	51	56	7	86	93	69 (1)	854	923 (1)	76.42
9	46	55	8	58	66	4	55	59	7	80	87	71	883	954	77.18
6	43	49	3	71	74	5	47	52	10	91	101	74	879	953	75.47
8	45	53	7	44	51	4	66	70	12	82	94	83	804	887	71.42
5	30	35	2	37	39	2	39	41	4	54	58	41	594	635	58.67

（11） 故障車両の発生状況（平成23年度～令和２年度）

年度	環状線					楠線					東山線					大高線					東海線				
	エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計	エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計	エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計	エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計	エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計
平成23	93	46	140	18	297	52	26	67	17	162	65	46	80	12	203	96	44	181	31	352	7	3	5	1	16
平成24	86	41	127	25	279	56	21	59	13	149	93	45	75	16	229	117	51	182	25	375	7	4	13	2	26
平成25	122	53	133	25	333	47	32	73	18	170	77	47	82	15	221	110	61	201	30	402	11	11	21	7	50
平成26	98	29	125	24	276	32	24	61	19	136	59	27	62	12	160	100	48	131	24	303	31	20	51	10	112
平成27	89	35	129	14	267	42	18	57	18	135	68	30	80	27	205	91	41	155	33	320	37	11	50	12	110
平成28	82	37	114	24	257	54	11	47	20	132	64	29	60	13	166	93	32	164	21	310	51	13	76	9	149
平成29	83	30	98	27	238	39	20	68	20	147	62	19	60	13	154	77	38	138	31	284	46	24	67	15	152
平成30	90	22	135	30	277	55	14	73	8	150	48	23	65	17	153	74	30	153	26	283	51	14	107	15	187
令和元	96	27	101	24	248	51	9	58	11	129	57	27	58	15	157	69	19	168	23	279	28	15	75	17	135
令和２	89	27	90	22	228	39	5	55	10	109	47	19	57	10	133	56	21	116	17	210	44	4	56	17	121

（注）合計欄の下段（%）は、原因別故障発生比率を示す。

（単位：件）

万場線					清須線					小牧線					一宮線					合計					日平均発生件数
エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計	エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計	エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計	エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計	エンジン故障	燃料切れ	パンク	その他	合計	
43	26	72	17	158	40	20	82	11	153	48	27	59	16	150	48	17	67	14	146	492 30.1%	255 15.6%	753 46.0%	137 8.3%	1,637 100%	4.5
36	17	58	12	123	43	17	89	15	164	48	13	75	14	150	52	24	90	12	178	538 32.2%	233 13.9%	768 45.9%	134 8.0%	1,673 100%	4.6
57	19	57	15	148	50	30	76	9	165	52	26	80	16	174	53	19	90	12	174	579 31.5%	298 16.2%	813 44.3%	147 8.0%	1,837 100%	5.0
42	20	54	8	124	34	22	58	9	123	55	13	64	9	141	54	25	74	15	168	505 32.7%	228 14.8%	680 44.1%	130 8.4%	1,543 100%	4.2
36	24	52	16	128	39	19	96	21	175	49	11	65	16	141	47	12	85	16	160	498 30.4%	201 12.2%	769 46.9%	173 10.5%	1,641 100%	4.5
36	24	68	12	140	50	20	56	11	137	58	19	69	15	161	61	11	75	17	164	549 34.0%	196 12.1%	729 45.1%	142 8.8%	1,616 100%	4.4
43	15	60	13	131	52	14	62	14	142	38	11	76	27	152	57	14	88	19	178	497 31.5%	185 11.7%	717 45.5%	179 11.3%	1,578 100%	4.3
34	15	62	16	127	41	14	66	11	132	45	13	78	19	155	48	12	90	18	168	486 29.8%	157 9.7%	829 50.8%	160 9.8%	1,632 100%	4.5
47	12	47	14	120	53	18	76	12	159	49	11	73	27	160	57	15	91	18	181	507 32.3%	153 9.8%	747 47.6%	161 10.3%	1,568 100%	4.3
25	12	50	11	98	42	5	60	14	121	36	13	56	16	121	48	13	70	18	149	426 33.0%	119 9.2%	610 47.3%	135 10.5%	1,290 100%	3.5

（12） 公社発行記念誌等一覧

誌　　名		発　行　年　月
年史	名古屋高速道路公社二十年史	平成 3年 3月
	名古屋高速道路公社三十年史	平成14年 3月
	名古屋高速道路公社四十年史	平成24年 3月
工事誌等	名古屋高速大高線 円上・大高間 工事誌	昭和55年11月
	名古屋高速道路工事誌　Ⅱ	平成10年 9月
	東山トンネル工事記録　（山岳工法施工区間）	平成16年 3月
	名古屋高速道路耐震補強工事誌	平成19年 8月
	名古屋高速道路工事誌　Ⅲ	平成27年 3月
論文集	技術研究論文集　（第１回）	昭和52年 3月
	技術研究論文集　（第２回）	昭和59年 3月
	技術研究論文集　（第３回）	平成 3年 6月
	技術研究論文集　（第４回）	平成 9年 3月
	技術研究論文集　（第５回）	平成12年 3月
	技術研究論文集　（第６回）	平成15年 3月
	技術研究論文集　（第７回）	平成18年 3月
	技術研究論文集　（第８回）	平成21年 3月
	技術研究論文集　（第９回）	平成24年 3月
	技術研究論文集　（第10回）	平成27年 4月

（13） 名古屋高速道路の代表的な構造物等

路　線	名　　称	構造形式	概　　要
都心環状線	明道町JCT ～ 東片端JCT	2 ～ 3径間連続 立体ラーメン 鋼床版箱桁橋	鋼製橋脚と上部工鋼床版箱桁を一体構造として桁下空間の確保を図り、上部工の形状を逆台形、橋脚柱の形状を八角形にして圧迫感と威圧感の低減に努めた。
1号楠線	Y型2層構造	鋼床版箱桁橋	清水口交差点～北清水橋（1.3km）にY型2層構造を採用し、民地との離隔と都市空間を確保した。また、上部工の架設を一括吊り上げ工法により施工した。
	黒川出入口	鋼床版箱桁橋	西ループが最小曲線半径R=25m、東ループが最小曲線半径R=35mの8字形2層構造（最大縦断勾配7%）のツインループ型フルセットランプとした。黒川ビルも含め周辺施設との一体的な調和と新たな都市空間の創出を図った。
2号東山線	白川高架橋	3径間連続 非合成鋼箱桁橋	若宮大通1.8kmに2柱式橋脚と、逆台形の箱桁を採用し、景観対策と高架下空間を確保した。
	吹上～四谷	半地下構造	半地下構造空間（3.0km）では、街路幅員30mの中に幅24m、深さ12mの大断面（標準部）の構造物を構築するため、地盤沈下対策だけでなく、土留め施工時の騒音や振動の低減や工事完了後の地下水回復対策などを行った。
	東山 トンネル	都市トンネル （NATM工法）	名古屋市東部の東山丘陵地に全長約2.6㎞の大断面双設道路トンネルを設置した。
	緑橋換気所 東山換気所	トンネル換気施設	地上45mの換気塔を有するトンネル換気所は、東山公園、名古屋大学、閑静な住宅地に隣接することから、周辺の景観との調和を図った施設とした。
3号大高線	高速道路完成に伴う街路整備		高辻～星崎については、中央分離帯の植栽、歩道の拡幅及び緑化など整備が行われた。また、1982年3月には名古屋ではじめての基幹バスレーンが設置された。
	要町環境施設帯		要町地区に、名古屋高速道路沿線で初めて環境施設帯を設置した。 また、高架桁下には、高架裏面吸音板を設置し、騒音の低減に務めている。

路　線	名　　称	構造形式	概　　要
４号東海線	尾頭橋	６径間連続合成床版少数主鈑桁橋	床版を耐久性に優れた底鋼版とコンクリートを一体化した合成床版とし、主桁についても本数を少なくし、構造の合理化を図っている。
	六番	４径間連続ラーメン鋼床版箱桁橋	本橋は、国道１号、市道江川線、東海道新幹線の上空を立体交差しており、特に東海道新幹線の上空を跨いでいることから、橋桁と橋脚が剛結されたラーメン構造を採用している。
	木場	４径間連続PC箱桁橋	本橋は、旧貯木場跡の埋立地で、現在は多くのマンションが建ち並ぶ住宅地に建設された。幹線道路上での施工でないことから、施工ヤードに制限を受けないため、現場打ちのPC箱桁形式を採用している。構造の特色は、上下線一体型の広幅員・長支間の多室PC箱桁構造を採用していることである。
５号万場線	黄金跨線橋	３径間連続鋼床版箱桁橋	JR関西線や近鉄名古屋線を跨ぐ、半径250m、全長293mの３径間連続鋼床版箱桁橋で、都市内の曲線橋梁を安全かつ効率的に一括送り出し工法と中央径間の一部を片持工法を採用して架設した。
	運河高架橋	５径間連続鋼床版箱桁橋	全長437mの既設倉庫群を跨ぐ高さ27m、総重量6,900トン、最大支間129mの長大橋を設置した。上部中央径間を受ける２橋脚はSRC壁式橋脚を採用し、橋脚基礎は、１基4,000㎥のマスコンクリート構造物を施工した。
６号清須線	庄内高架橋	５径間連続鋼床版箱桁（鋼製橋脚との剛結構造）	浅間町～秩父通1.4㎞は、地下鉄を考慮した特殊な基礎構造とともに、路面高を18mに高くして、橋脚を梁のない剛結構造とした。
	赤とんぼ橋	３径間連続PCエクストラドーズド橋	全長294m、中央径間122mのエクストラドーズド橋で、ケーブルを赤色系にするなど景観に配慮した。
	新川高架橋	４径間連続非合成ラーメン鈑桁橋	新川を挟む1.3㎞の区間は、RC橋脚と鋼鈑桁を剛結し、合成床版を採用した。
11号小牧線	全線	３～４径間連続鋼箱桁橋	センターランプを考慮した上下線分離構造とし、本線の走行性を確保した。
16号一宮線	コンクリートラーメン橋脚		阪神淡路大震災以降にコンクリート橋脚を採用した最初の路線で、耐震性の面からラーメン構造によるコンクリート橋脚を標準とした。

（14） 名古屋高速道路の高さ等一覧

1）高速道路（出入口及び名二環JCTを除く）路面の標高

（1）高い所

路線名	場　　所	標高（m）	順　　位
都心環状線	大津橋交差点付近（環8.1kp付近）	30.5	5
1号楠線	清水口交差点南付近（楠上1.1kp付近）	40.5	2
2号東山線	牧の原南交差点東付近（山下10.6kp付近）	49.4	1
3号大高線	名古屋南JCT付近（大上12.0kp付近）	38.8	3
4号東海線	六番町交差点付近（新幹線跨線部）（海上3.4kp付近）	28.0	
5号万場線	中川運河堀留付近（万下0.8kp付近）	28.9	
6号清須線	庄内川左岸堤防東付近（清下4.0kp付近）	27.2	
11号小牧線	小牧北料金所付近（小上8.0kp付近）	37.3	4
16号一宮線	名神高速道路跨線部付近（宮下6.3KP付近）	27.8	

（2）低い所

路線名	場　　所	標高（m）	順　　位
都心環状線	柳橋交差点付近（環5.8kp付近）	16.1	5
1号楠線	黒川本通四丁目交差点南（楠下2.5kp付近）	19.9	
2号東山線	日進五丁目交差点付近（山下6.1kp付近）	7.3	1
3号大高線	星崎料金所手前付近（大上8.2kp付近）	11.0	2
4号東海線	東海新宝出口付近（海上10.8kp付近）	15.1	4
5号万場線	名古屋西JCT付近（万上6.626kp付近）	12.3	3
6号清須線	明道町交差点付近（清下0.1KP付近）	17.6	
11号小牧線	楠JCT付近（小下0.2kp付近）	19.2	
16号一宮線	清洲JCT付近（宮下0.9kp付近）	17.9	

2）高速道路（出入口及び名二環JCTを除く）の路面高（地盤面を０としたときの路面の高さ）

（1）高い所

路線名	場　　所	標高（m）	順　　位
都心環状線	鶴舞交差点南JR跨線部付近（環1.2kp付近）	19.1	
1号楠線	名鉄清水駅南付近（楠上1.6kp付近）	28.0	1
2号東山線	新洲崎交差点付近（山下0.5kp付近）	23.0	4
3号大高線	大高出口分岐付近（大下10.7kp付近）	19.0	
4号東海線	六番町交差点（新幹線跨線部）（海上3.4kp付近）	26.4	2
5号万場線	中川運河堀留付近（万下0.8kp付近）	26.3	3
6号清須線	庄内川右岸堤防付近（清下4.3kp付近）	21.0	5
11号小牧線	小牧北料金所付近（小上8.0kp付近）	19.9	
16号一宮線	名神高速道路跨線部付近（宮下6.3KP付近）	19.4	

（2）低い所

路線名	場　　所	標高（m）	順　　位
都心環状線	東別院交差点付近（環2.9kp付近）	12.3	
1号楠線	庄内川右岸堤防付近（楠上5.6kp付近）	9.3	3
2号東山線	緑橋換気所東付近（山上9.1kp付近）	−54.8	1
3号大高線	大高出口付近本線（大下10.9kp付近）	2.6	2
4号東海線	東海新宝出口付近（海上10.8kp付近）	11.4	5
5号万場線	名古屋西JCT付近（万下6.6kp付近）	10.1	4
6号清須線	明道町交差点北付近（清下0.1KP付近）	13.6	
11号小牧線	楠JCT付近（小下0.2kp付近）	12.3	
16号一宮線	清洲JCT付近（宮下0.9kp付近）	13.3	

（参考）高速道路の標準路面高

路線名	標準路面高
都心環状線	14m
1号楠線	高架二層区間上桁=23m・下桁=14m、高架一層区間=14m
2号東山線	13m（若宮大通）
3号大高線	13m
4号東海線	15m （六番北～木場=17m、船見～東海JCTの工業区域南部=11m ）
5号万場線	13m
6号清須線	市内区間=17m・街路幅員30m区間=18m、市外区間=15m
11号小牧線	15m
16号一宮線	13m

3）橋梁の長さ

ア　桁長（鋼桁）

路線名	場　　所	桁長（m）	順　　位
都心環状線	大清水３径間連続鋼床版箱桁（環2.1kp付近）	331.0	5
１号楠線	黒川７径間連続鋼床版箱桁（黒南入0.0kp付近）	290.6	
２号東山線	千早３径間連続鋼床版箱桁（山3.0kp付近）	283.0	
３号大高線	鶴舞南３径間連続鋼床版箱桁（大下0.0kp付近）	229.0	
４号東海線	八熊通交差点付近（７径間連続合成鋼箱桁）	435.0	2
５号万場線	運河５径間連続鋼床版箱桁（万場　0.9kp付近）	437.0	1
６号清須線	秩父通６径間連続鋼床版箱桁（清下2.1kp付近）	363.7	4
11号小牧線	大山川３径間連続鋼床版箱桁橋（小牧2.4kp付近）	325.0	
16号一宮線	五条川４径間連続鋼床版箱桁橋（宮4.4kp付近）	379.0	3

イ　径間長（鋼桁）

路線名	場　　所	径間長（m）	順　　位
都心環状線	大清水JR中央線跨線部（環状 2.1kp付近）	126.0	
１号楠線	堀川渡河部（楠上2.6kp付近）	103.9	
２号東山線	堀川渡河部（山0.6kp付近）	120.0	
３号大高線	鶴舞南JCT横断部（大下0.0kp付近）	79.0	
４号東海線	大江川渡河部	138.0	1
５号万場線	中川運河北側（万場　0.9kp付近）	129.0	5
６号清須線	新川渡河部（清須　5.6kp付近）	132.0	4
11号小牧線	大山川渡河部（小牧　2.5kp付近）	134.0	3
16号一宮線	五条川渡河部（一宮　4.7kp付近）	134.5	2

ウ　コンクリート橋長

順位	場　　所	橋長（m）	路線名
1	赤とんぼ橋（PC３径間連続ｴｸｽﾄﾗﾄﾞｰｽﾞﾄﾞ橋）（清須 4.0kp付近）	294.3	6号清須線
2	高針料金所部（PC10径間連続中空床版橋）（東山10.0kp付近）	250.8	2号東山線
3	竜宮付近（６径間連続PRC箱桁橋）	213.0	4号東海線
4	古城付近（５径間連続PC箱桁橋）（清須 4.4kp付近）	186.0	6号清須線
5	竜宮付近（３径間連続PRC箱桁）	158.0	4号東海線

4）曲線半径

ア　本線

順位	場　　所	半径（m）	路線名
1	丹後通カーブ（大下8.5kp付近）	200	3号大高線
2	庄内カーブ（清下2.8kp付近）	214	6号清須線
3	港明カーブ	240	4号東海線
4	春岡（西）カーブ（山下5.4kp付近）	250	2号東山線
4	黄金（東）カーブ（万上1.9kp付近）	250	5号万場線
4	木場カーブ	250	4号東海線

イ　連絡路（本線規格）

順位	場　　所	半径（m）	路線名
1	東片端JCT　南渡り線	85	都心環状線
2	東片端JCT　北渡り線	86	1号楠線
3	山王JCT　南渡り線	86	4号東海線
4	明道町JCT　北渡り線	86.5	都心環状線
5	新洲崎JCT　南渡り線	89	都心環状線

ウ　出入口

順位	場　　所	半径（m）	路線名
1	黒川出入口　北入A　（北出B：32m・南入C：30m・南出D：40m）	25	1号楠線
2	丸の内入口	30	都心環状線
3	東別院出口	35	都心環状線
4	錦橋出口	45	都心環状線
5	名駅入口	50	都心環状線

5）縦断勾配

ア　本線（JCT,連絡路を除く）

順位	場　　所	勾配（%）	路線名
1	吹上半地下移行部（山下3.3kp、4.1kp付近）	4.00	2号東山線
2	星崎上り線新幹線跨線部手前（大上7.8kp付近）	3.99	3号大高線
3	楠JCT手前（楠下5.4kp）	3.90	1号楠線
4	大清水交差点手前（環1.2kp付近）	3.74	都心環状線
5	六番町交差点付近（新幹線跨線部南）	3.30	4号東海線

イ　出入口

順位	場　　所	勾配（%）	路線名
1	丸の内入口	9.0	都心環状線
2	大高出口	8.6	3号大高線
3	楠入口	8.5	1号楠線

注）出入口の縦断勾配の標準は、８％以下。

６．その他

（1） 経済計画と道路整備計画

経済計画	計画の名称	新経済社会発展計画	経済社会基本計画 －活力ある福祉社会のために－	昭和50年代前期経済計画 －安定した社会を目指して－	新経済社会７カ年計画
	策定年月	昭和45年５月	昭和48年２月	昭和51年５月	昭和54年８月
	策定時内閣	佐藤内閣	田中内閣	三木内閣	大平内閣
	計画時期	昭和45～50年度 （６カ年）	昭和48～52年度 （５カ年）	昭和51～55年度 （５カ年）	昭和54～60年度 （７カ年）
	計画の目的	均衡がとれた経済発展を通じる住みよい日本の建設	国民福祉の充実と国際協調の推進の同時達成	我が国経済の安定的発展と充実した国民生活の実現	安定した成長軌道への移行 国民生活の質的充実 国際経済社会発展への貢献
道路整備計画	計画内容	道路整備緊急措置法第２条第１項に規定する道路整備５ヵ年計画			
		第６次（昭和45～49年度） 103,500億円 昭和45年３月閣議決定	第７次（48～52年度） 195,000億円 昭和48年６月閣議決定	第８次（53～57年度） 285,000億円 昭和53年５月閣議決定	

経済計画	計画の名称	1980年代経済社会の展望と指針	世界とともに生きる日本 －経済運営５カ年計画－	生活大国５カ年計画 －地球社会での共存をめざして－	構造改革のための経済社会計画 －活力ある経済・安心できるくらし－
	策定年月	昭和58年８月	昭和63年５月	平成４年６月	平成７年12月
	策定時内閣	中曽根内閣	竹下内閣	宮澤内閣	村山内閣
	計画時期	昭和58～65年度 （８カ年）	昭和63～67年度 （５カ年）	平成４～８年度 （５カ年）	平成７～12年度 （６カ年）
	計画の目的	平和で安定的な国際関係の形成 活力ある経済社会の形成 安心で豊かな国民生活の形成	大幅な対外不均衡の是正と世界への貢献 豊かさを実感できる国民生活の実現 地域経済社会の均衡ある発展	生活大国への変革 地球社会との共存 発展基盤の整備	自由で活力ある経済社会の創造豊かで安心できる経済社会の創造 地球社会への参画
道路整備計画	計画内容	道路整備緊急措置法第２条第１項に規定する道路整備５ヵ年計画			
		第９次（昭和58～62年度） 382,000億円 昭和58年５月閣議決定	第10次（63～平成４年度） 530,000億円 昭和63年５月閣議決定	第11次（５～９年度） 760,000億円 平成４年６月閣議決定	第12次 （10～14年度）

経済計画	計画の名称	経済社会のあるべき姿と経済新生の政策方針	構造改革と経済財政の中期展望	日本経済の進路と戦略	経済財政の中長期方針と10年展望
	策定年月	平成11年７月	平成14年１月	平成19年１月	平成21年１月
	策定時内閣	小渕内閣	小泉内閣	安倍内閣	麻生内閣
	計画時期	平成11年～13年度	平成14～18年度 （５カ年）	平成19～23年度 （５カ年）	平成21～30年度 （10年間）
	計画の目的	多様な知恵の社会の形成 少子高齢化への備え グローバリゼーション化への対応 環境との調和	活力に溢れる民間部門と簡素で効率的な政府 民間需要主導の着実な成長 効率的で持続可能な財政	成長力の強化 再チャレンジ可能な社会 健全で安心できる社会 21世紀にふさわしい行財政システム	「強く明るい日本」に向けて 「不安の連鎖」の阻止 「安心」の強化と責任財政の確立 潮流変化を先取りする成長の実現
道路整備計画	計画内容	道路整備５ヵ年計画	社会資本整備重点計画法に基づく社会資本整備重点計画		
		第12次（平成10～14年度） 780,000億円 平成10年５月閣議決定	第１次（15～19年度） 平成15年10月閣議決定		第２次（20～24年度） 平成21年３月閣議決定

経済計画	計画の名称	日本経済再生に向けた緊急経済対策	経済財政運営と改革の基本方針～脱デフレ・経済再生～	経済財政運営と改革の基本方針2014～デフレから好循環拡大へ～	経済財政運営と改革の基本方針2015～経済再生なくして財政健全化なし～
	策定年月	平成25年１月	平成25年６月	平成26年６月	平成27年６月
	策定時内閣	安倍内閣	安倍内閣	安倍内閣	安倍内閣
	計画時期	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
	計画の目的	景気の底割れ懸念等から脱却し、日本経済を大胆に再生、政策の基本哲学を「成長と富の創出」の好循環に転換させ、「強い経済」を取り戻す	「再生の10年」に向けた、今後の経済財政運営及び基本戦略を提示	アベノミクスの成果を受け、望ましい未来像に向けた道筋を構築・実現する	「経済再生なくして財政健全化なし」の基本方針のもと、経済の好循環の拡大、潜在的な成長力強化、まち・ひと・しごとの創生等に取り組む
道路整備計画	計画内容	社会資本整備重点計画法に基づく社会資本重点整備計画			
		第３次（24～28年度） 平成24年８月閣議決定			

経済計画	計画の名称	経済財政運営と改革の基本方針2016～600兆円経済への道筋～	経済財政運営と改革の基本方針2017～人材への投資を通じた生産性向上～	経済財政運営と改革の基本方針2018～少子高齢化の克服による持続的な成長経路の実現～	経済財政運営と改革の基本方針2019～『令和』新時代：『Society 5.0』への挑戦～
	策定年月	平成28年６月	平成29年６月	平成30年６月	令和元年６月
	策定時内閣	安倍内閣	安倍内閣	安倍内閣	安倍内閣
	計画時期	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
	計画の目的	成長と分配の好循環を実現し、経済・財政一体改革の推進する	多方面にわたる人材への投資によって成長と分配の好循環の拡大と中長期の発展の実現する	少子高齢化の克服により持続的な成長に向けた道筋を描き、実現する	持続的かつ包摂的な経済成長の実現と財政健全化の達成の両立させる。 新たな時代への挑戦：「Society5.0」実現の加速
道路整備計画	計画内容	社会資本整備重点計画法に基づく社会資本重点整備計画			
		第４次（27～令和２年度） 平成27年９月閣議決定			

（2） 公社製作映画一覧

題　　名	規　格	上映時間	製作年度	内　　容
高速道路と防音壁テスト	ビデオ	14分	昭49	昭和48年の秋に行った防音壁の実施テストを中心に、模型実験、アニメーションをまじえて名高速での防音対策計画を描いたもの
出発への記録	ビデオ	45分	昭54	昭和47年の着工から昭和54年の開通まで円上～大高第１期開通区間の建設記録
都市高速道路の走り方 ―安全に快適に―	ビデオ	７分	昭55	開通にあわせて、名古屋高速道路での安全な走り方と快適さを描いたもの
都心へ、さらに	ビデオ	20分	昭60	高速２号東新～高辻間と高速分岐３号鶴舞JCT ～東別院の建設記録
鋼桁架設 ―高速１号運河工区―	ビデオ	25分	昭61	300ｍワンスパンの桁横取り架設を中心にした運河工区鋼桁架設の記録
高速１号六反工区 ―鋼桁架設―	ビデオ	20分	昭61	名鉄、JR在来線、新幹線を跨いで建設された六反工区の記録
都心へ架ける橋 （黄金・六反・運河）	ビデオ	45分	昭61	高速１号での大規模工事である黄金、運河、六反の３工区を、各々の工法の特徴を中心に描いたもの
飛翔への記録	ビデオ	30分	昭62	コンクリート製橋脚で初めて回転支保工を採用した高速１号名古屋西IC ～白川の建設記録
道路建設の明日を展く ―名古屋高速道路と三工法―	ビデオ	15分	昭62	桁横取り工法、回転支保工、一括吊り上げ吊り下げ防護工をアニメーションとともにまとめたもの
都心に展く	ビデオ	20分	平元	高速１号白川～吹上、高速３号新州崎～名駅間、分岐３号東別院～新州崎の建設記録
黄金跨線橋	ビデオ	10分	平元	土木学会田中賞を受賞した黄金跨線橋の曲線形完成桁の送り出し架設を描いたもの
20年のあゆみ ―名古屋高速道路公社―	ビデオ	15分	平２	昭和45年の設立からの公社20年を、建設の歩みとともに描いたもの
私のハイウェイドライブ	ビデオ	12分	平４	タレントの出演によって、名古屋高速道路の利便性、快適性、利用促進を描いたもの
分岐２号・桁横取り実験	ビデオ	10分	平４	狭い街路での桁架設をどのようにして行ったか、セッティングビームを利用した桁横取り工法を説明したもの
名古屋高速道路・終日規制工事	ビデオ	８分	平５	高速３号大高線笠寺～大高で行った公社で初めての終日規制による補修工事の広報編
床版上面増厚工法	ビデオ	15分	平５	既設床版の上面を切削し、新たに床版を打設していく増厚工法を、大規模補修工事とともに描いたもの
リフレッシュ＆ライブ ―名古屋高速道路を支えて―	ビデオ	15分	平６	名古屋高速道路の安全と快適のために、日々、行われている維持・保全の仕事を描いたもの
より安全に快適に ―３号大高線（下り線）フレッシュアップ工事―	ビデオ	16分	平８	公社で初めて全線（鶴舞南JCT ～大高）を通行止めにして行われたリフレッシュ工事の記録
耐震橋脚補強 ―さらなる安全のために―	ビデオ	15分	平８	地震対策のうちコンクリート製橋脚に対する補強の施工記録
橋脚パワーアップ ―鋼製橋脚補強工事―	ビデオ	18分	平９	地震対策のうち鋼製橋脚（円型、角型）に対する補強の施工記録
大地震に備えて ―非常口―	ビデオ	13分	平10	緊急時に本線から街路への脱出口となる非常口の施工記録とその利用方法を描いたもの

題　　名	規　格	上映時間	製作年度	内　　容
橋桁の連続化 ―主桁連結工法による地震対策―	ビデオ	14分	平10	支承の取替え、連結装置の設置、落橋防止装置の設置等による橋桁の連続化を描いたもの
備え、万全に ―名古屋高速道路と地震対策―	ビデオ	17分	平10	各種の地震対策を総集編としてまとめたもの
黒川出入口	ビデオ	16分	平11	黒川出入口の着工から完成までの建設記録
TMD試験 ―より良き沿道環境のために―	ビデオ	13分	平11	明道町で行われた制振装置TMDの効果評価試験の記録
耐震補強 ―河川部下部工への施工―	ビデオ	13分	平11	万場大橋河川部橋脚の補強の施工記録
あなたへ ―名古屋高速道路公社―	ビデオ	10分	平11	広報編として、公社の現在と明日を描いたもの
低周波音対策・TMDの設置	ビデオ	15分	平12	制振装置TMDの橋桁内への設置と、その効果確認試験を描いたもの
2001年　春・東山トンネル	ビデオ	13分	平13	東山トンネルの概要と2001年春までの進捗状況をまとめたもの
主桁張り出し架設 ―名濃道路P41～P44間の施工―	ビデオ	13分	平13	国道41号上で大山川を跨いで行った桁架設工事の記録
楠入口料金所増設工事	ビデオ	10分	平15	高速11号小牧線の開通で生じた楠料金所の渋滞を解消するために行った料金所増設工事の記録
上部工事における特殊工法	ビデオ	13分	平15	東名高速を跨ぐ小牧北入口での桁送り出し架設と大高南でのクレーン２台による相吊り一括架設の記録
防災・東山トンネル	ビデオ	11分	平15	東山トンネルの防災設備の紹介と、非常時でのお客様の対応をタレント出演で描いたもの
名古屋高速道路 ―東山トンネル―	ビデオ	23分	平15	東山トンネルの概要と、着工から完成までの建設の記録
私たちの東山トンネル	ビデオ	10分	平15	東山トンネル建設の概要を広報編として描いたもの
リフレッシュ名古屋高速道路	ビデオ	13分	平16	万場線上り線、楠線上下線のリフレッシュ工事の記録
あなたへ ―名古屋高速道路公社― 改訂版	ビデオ	10分	平16	平成11年作の「あなたへ」改訂版
30年のあゆみ ―名古屋高速道路公社―	ビデオ	20分	平16	建設工事を中心とした公社30年のあゆみ
都心とを結ぶ橋	ビデオ	17分	平16	高速６号清須線新名西橋（ED橋）の着工から完成までの施工の記録
リフレッシュ名古屋高速道路	ビデオ	８分	平18	高速３号大高線北行・呼続～鶴舞南JCTのリフレッシュ工事の舗装補修工事を中心にした記録
皆様と共に	ビデオ	12分	平19	公社の様々な業務内容について簡潔・明瞭にまとめたもの
ありがとう50年これからもこの街と ～名古屋高速道路公社～	ＤＶＤ	10分	令２	設立50周年を迎えた名古屋高速道路公社の半世紀のあゆみを記した記念映像 （協力：名古屋芸術大学）

（3） 公社受賞一覧

No	年月日	受 賞	表彰内容	表 彰 理 由	背　景
1	S62.5.28 （1987）	昭和61年度 土木学会 田中賞 （作品部門）	高速１号 黄金跨線橋	我が国最大級の曲線桁橋を一括送り出し架設したもので、都市内の同種橋梁を安全かつ効率的に架設する工事の先鞭をつけた。（受賞作品は、その年度の日本橋梁界の成果を代表するものとして、橋梁界のすう勢を後世に長く残すため、橋梁年報等に登載される。）	黄金跨線橋の施工は、我が国最大の鉄道輸送動脈である東海道新幹線の鉄道部及び名古屋環状線にある陸橋等をまたぐことから、架橋にあたってこれらの交通機能を確保し、安全かつ効果的に架設を行った。 特徴として、①半径250ｍの曲線橋の全断面一括送り出し、②特殊油圧送り出し装置を開発しパーソナルコンピューターにより一括集中管理したことがあげられる。
2	H元.3.13 （1989）	第２回 （昭和63年度） 人間道路会議 特別賞 （名古屋市と 共同受賞）	高速１号 （若宮大通） の高架下 及び周辺 街路の整備	“人と車の調和のとれた道づくり”にふさわしい作品として、地域住民に密着した生活空間が高速道路を生かしながら開発されており、世界的にも高いレベルにあると評価され、若宮大通の管理者である名古屋市と共同受賞となった。	都心部にあって、全線が若宮大通公園内ということもあり、種々の都市景観を重視した設計が行われた。その代表的なものは、下部工の２柱式橋脚、上部工の台形箱形２主桁断面及び継手部の現場溶接である。高速道路がシンプルなものとなり、かつ、無機質な構造物であるにもかかわらず公園の樹木に溶け込み、違和感がなくなり、高架下及び周辺の街路施設とも融合したものとなった。
3	H8.6.28 （1996）	平成７年度 全建賞 （道路部門）	市道高速 分岐２号 建設工事	建設技術の活用及び公共事業の進め方の工夫等により、特出した成果が得られた事業に対し、これを実施した機関として表彰された。	高速分岐２号は、名古屋城外堀等周辺景観へ配慮した設計を行っており、工事においては狭い占用帯で種々の工夫を行ない施工している。さらに、都心環状線の完成によりネットワークが完備され、名古屋市及びその周辺地域の経済発展に大きく寄与することとなった。
	H8.6.3 （1996）	平成８年度 （社）照明学会 東海支部 支部長奨励賞	都心環状線 パイプ 照明方式	環境に配慮した企画設計により整備された照明施設は設備手法などにおいて優秀であり、東海地方における平成７年完工施設の代表的なものとして評価された。	名古屋都市計画道路１・４・２号高速２号等環境影響評価書（昭和62年７月）において、外堀一帯のヒメボタル及び植生帯が自然環境上貴重なものとして確認され、『ヒメボタルの成中期における交尾には、雄の飛翔発光行動に雌が固有の発光パターンで発光するという行動を伴うため、高架上に設置される道路照明の光が交尾に影響を与えることがあると考えられるので、昆虫類に与える影響が小さいと言われる高圧ナトリウムランプを採用するとともに、その配置等に配慮する。』とされたことを受け、名古屋城外堀区間（大津通以西 約500m）に対して、道路照明の漏れ出し光が満月程度（0.2lx）以下となるよう照明器具の開発を行い、道路外への漏れ出しもほとんどなく視線誘導性にも優れるパイプ照明方式を採用した。
4	H10.10.5 （1998）	都市景観大賞 （（財）都市づくり パブリックセンター） 景観形成事例 （小空間レベル部門） （名古屋市と 共同受賞）	黒川 出入口と その周辺 地区	複雑にして優美な都市景観の形成に成功したことが評価された。	周辺施設との一体的な調和と新たな都市空間の創出を図ったツインループ型ランプ。ランプ区間の高速道路構造物と黒川ビルが隣接する公共施設と地下鉄などの公共交通機関、周辺の商業施設の中間に位置すること、また、国道41号、市道東志賀町線の道路改良、堀川の河川改修が同時に計画されることを考慮し、周辺施設との一体的な調和と新たな都市空間を創出している。景観設計には、コンピューターグラフィックス、フォトモンタージュなどの手法を採用して、多種多様な施設の調和を検討している。
5	H11.10.22 （1999）	日本道路会議 （（社）日本道路 協会） 環境部門 優秀論文表彰	高架裏面 吸音板の 騒音対策 効果	高架道路と環境施設帯のある平面道路が併設された区間（国道23号要町地区）において、高架裏面吸音板を設置するとともに平面道路に低騒音舗装の道路交通騒音対策を行ったので、対策工事の進捗に併せて騒音測定を行い、高架裏面吸音板及び低騒音舗装の対策効果について整理し、報告した論文である。 測定調査では、道路端に遮音壁が設置され、直達音が低減されている環境施設帯区間で、裏面吸音板の設置により約５dB、低騒音舗装により約３dBの対策効果が確認できた。	
6	H13.6.18 （2001）	平成12年度 全建賞	市道高速 １号 半地下道路 事業 （吹上～ 四谷）	建設技術の活用及び公共事業の進め方の工夫等により、特出した成果が得られた事業として、これを実施した機関として表彰された。	この路線は、名古屋市東部に広がる緩やかな丘陵地に位置し、静かな環境の住宅地区を横断するため、騒音や景観への配慮など環境保全上の観点から半地下道路（オーバーハングのある掘割道路）で計画された延長約3.0㎞の自動車専用道路である。 ①騒音対策：半地下道路内空間での多重反射の影響が顕著であることを考慮して、道路側壁部及び開口部側壁への吸音板の設置、発生音の低減も期待できる低騒音舗装の施工、開口部高欄上への吸音効果の高い新型遮音壁の設置を行うことにより環境保全を図った。 ②工事施工：本体工の施工は、掘削深さが10m以上で地下水位が非常に高いため、剛性の大きい地中連続壁工法を採用して沿道民家への影響を最小限に抑えた。また、半地下構造物により地下水を遮断する問題に対処するため、土留め壁に透水部を設けるなど地下水の流れを地下構造物により遮断しない構造とした。

No	年月日	受 賞	表彰内容	表 彰 理 由	背　景
7	H14.5.22 （2002）	平成13年度 日本騒音 制御学会 環境デザイン賞	名古屋 高速道路 都心環状線 高架部 （明道町 地区）の TMDを 利用した 低周波音 対策工事	TMDを利用した低周波音対策が、音・振動環境の改善に顕著な貢献をしたことが認められ、受賞となったものである。	平成７年９月の都心環状線の開通に伴い、西区明道町付近の住民から建具のがたつき等で眠れないとの苦情が殺到し、名古屋市が調査した結果、原因は低周波音と思われるとの見解が示された。そこで、公社は、８年度に専門家等による「名古屋高速道路低周波空気振動研究検討会」を設置し、原因究明と対策検討を行い、事例は少ないが制振装置（TMD）を設置することが有効であると判断した。9，10年度においては、当検討会の審議を受けながら、TMDを実橋へ設置して実験を行い、その効果を確認し、11年度から12年度当初にかけて本設置した。
8	H15.6.30 （2003）	平成14年度 全建賞	市道高速 １号四谷 高針線 （四谷～ 高針）	建設技術の活用及び公共事業の進め方の工夫等により、特出した成果が得られた事業に対し、これを実施した機関として表彰されたものである。	この路線は、名古屋市東部の東山丘陵地を通過するもので、全延長約3.6㎞のうち2.6㎞はトンネル区間である。なお、都市部に位置するこのトンネルは、経済性などの観点から山岳トンネル工法（NATM工法）を採用している。 施工に際しては、この区間が東山公園及び名古屋大学のキャンパスが広がる文教地区とマンションや民家が立ち並ぶ閑静な住居系地域を通過することから、沿線の環境対策に十分配慮した。また、施工は市街地の土砂地山における大断面トンネルであることから、地表面に与える影響を最小限に抑える工法を採用している。地表面沈下を抑制するための補助工法として、トンネル掘削に先立ち長尺鋼管先受け工を施工するとともに、各種補助工法を併用した。
9	H18.5.22 （2006）	プレストレスト コンクリート 技術協会 作品賞	新名西橋 （あか とんぼ橋）	プレストレストコンクリート（PC）技術の進歩と発展に著しい貢献をし，PC技術を用いた構造物の将来の方向を示すとともに，社会基盤施設の形成に大きく寄与する作品として表彰された。	現場の施工に関して、側径間の施工にプレキャストセグメント併用の分割工法を採用したことや、主塔鋼殻に分割鋼殻構造を採用（公社の特許）するなど、現場の制約条件を十分克服し、架設機材のコスト低減と施工性の向上を図った。
10	H21.4.15 （2009）	平成20年度 土木学会 中部支部 研究発表会 技術賞	既設PC梁 と新設鋼製 梁との接合 方法の開発	既設PC梁と鋼製梁を接合し載荷試験を実施して、設計方法の妥当性が確認されたことにより、今後、需要が高まるであろう既設PC構造物を利活用した交通機能を強化する事業において利用され、汎用性及び波及効果があるものと考える。	都心環状線の山王JCTは、近年の交通量増加により朝、夕の時間帯に渋滞が頻繁に発生していた。そのため、交通の隘路となっていた山王JCTの交通容量を高め、交通渋滞を緩和することを目的として、北渡り線カーブにおいて２車線から３車線へ拡幅する必要が生じた。 拡幅にあたり、上部工を受け持つ梁として、既設のPC梁と新たに設置する鋼製橋脚の梁とを接合する必要があった。このため、供試体を用いた載荷実験を行い、接合方法の開発を行った。
11	H22.2.12 （2010）	第23回 名古屋都市 景観賞 （まちなみ部門）	あかとんぼ 橋	選考理由の一つとして選考委員からは、「庄内川に架かる名古屋高速６号清須線の橋で、赤く塗られたケーブル部分が赤とんぼの羽を連想するところから、多くの市民から寄せられた愛称です。橋の本体部分もスマートで、どこから見ても形が整っています。高速道路でこの橋を渡る際も、とんぼの羽ばたきに遭遇する感覚が味わえるから不思議です。無味乾燥な土木構造物が多いなか、愛称通りの親しみの持てる存在です。」と講評された。	名古屋市が実施し、街並みとの調和、デザイン性、地域性の演出等について、審査が行われた。平成21年度は、応募総数309件の中から、まちなみ部門で受賞した。

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S36 (1961)	6.— 名古屋市における都市高速道路計画の調査を建設省より愛知県と名古屋市が受託 10.21 運輸省都市交通審議会が名古屋都市高速道路の必要性を答申			6.17 公共用地の取得に関する特別措置法の公布（施行36.8.17） 10.27 第３次道路整備５箇年計画（昭和36年～40年度）の閣議決定 〃 臨時交通問題閣僚懇談会の設置 11.15 災害対策基本法（施行36.11.16）	1.20 米国第35代大統領にケネディ就任 4.12 ソ連人工衛星ボストーク１号打ち上げ（ガガーリン少佐搭乗） 4.28 名古屋市長に杉戸清就任 8.13 東独がベルリンの壁構築 9. 1 愛知用水事業の完成 9.16 第２室戸台風（最大瞬間風速84.5m/s） 12.— 岩戸景気の山を迎える（S33.6から42ヶ月高度成長の好景気）
S37 (1962)	10. 1 愛知県土木部計画課に高速道路調査係を設置			5. 1 阪神高速道路公団の設立 6.29 公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱の閣議決定 9.26 若戸大橋(橋長680メートル)開通 10. 5 全国総合開発計画の閣議決定 12.11 建設省が日本の道路の未来像発表 12.20 首都高速１号線4.5キロ開通	8.14 堀江健一小型ヨットで太平洋横断 8.30 YS11の初飛行成功（60人乗り双発ターボプロップ） 9.12 国産第１号大型研究用原子炉に「原子の灯」がともる 10.22 ケネディ米国大統領がキューバの海上封鎖を声明 12.— 自動車生産台数（４輪以上）が年産100万台突破 …都市公害が問題化しスモッグなどの用語が生まれる
S38 (1963)	4. 1 名古屋市計画局計画部街路計画課に高速道路調査係を設置 6.22「名古屋都市高速道路調査連絡会」（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組織）の発足			1.22「道路管理の瑕疵について」制定（道路局長通達） 2.16 名四国道29.1キロ開通 4. 1 共同溝の整備等に関する特別措置法の公布施行 7.16 名神高速道路栗東～尼崎71.1キロ開通 7.20 高速自動車国道等の構造基準の制定（道路局長通達） 8.16「道路管理用緊急自動車及び道路維持作業用自動車取扱について」制定（道路局長通達） 11.30 建設省が国土建設の基本構想発表	2.15 名古屋市が守山市を合併し守山区が誕生 2.15 愛知県知事に桑原幹根４選 4. 1 地下鉄東山線「池下～東山公園」開通 名古屋市が鳴海町を合併、緑区誕生 10.26 わが国初の原子力発電成功 11.23 ケネディ米国大統領の暗殺 〃 通信衛星で日米間テレビ中継成功 12. 9 第３次池田内閣成立
S39 (1964)	3.—「名古屋大都市整備計画懇談会」（建設省、愛知県、名古屋市及び学識経験者等で組織）の発足			6.28 阪神高速道路大阪池田線2.3キロ開通 7. 3 土地収用法一部改正（収用手続きの簡素化を図る） 7. 9 道路法の一部改正（施行40.4.1、１級、２級国道を一般国道とする） 9. 6 名神高速道路一宮IC～関ヶ原IC開通	4. 1 IMF 第８条国移行し海外旅行自由化 4.27 日本、OECDに加盟 6.16 新潟地震（M7.7） 10. 1 東海道新幹線の営業開始 10.10 第18回オリンピック東京大会開催（94ヶ国参加） 11. 9 佐藤内閣成立 12. 1 名古屋市が有松町・大高町を合併、緑区に編入
S40 (1965)	6. 1「名古屋大都市整備計画懇談会」が中間報告書で、都市高速道路の早期建設を提唱			1.29 第４次道路整備５箇年計画（昭和39～43年度）の閣議決定 4. 1（財）阪神高速道路協会の設立 7. 1 名神高速道路全線189.3キロ開通 8.25「高速道路の路面下の占用許可について」制定（道路局長通達） 12.29 道路整備緊急措置法の一部改正（施行41.2.1、石油ガス税の２分の１を道路整備財源とする）	1.22 中期経済計画（昭和39年～43年度）の閣議決定 2. 7 米国が北ベトナムの爆撃開始 3.18 犬山市に「明治村」開村 9.24 国鉄「みどりの窓口」スタート 10.15 地下鉄名城線「市役所～栄」開通 10.— いざなぎ景気に入る（40.10～45.7） 11.19 赤字国債の発行決定（戦後初） 12.10 朝永振一郎博士ノーベル物理学賞を受賞 12.18 日韓が国交樹立
S41 (1966)	3.— 名古屋都市高速道路調査連絡会が「名古屋都市高速道路計画の概要」を発表			4. 1 交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の公布施行 7. 1 国土開発縦貫自動車道建設法の一部改正（7,600キロの予定路線を定める） 〃 中部開発整備法の公布施行 8.27 国土建設の長期構想案公表（建設省） 9. 1 自動車の排出ガス規制の開始（一酸化炭素）	1.28 政府第１回国債発行（700億円） 5.16 中国で文化大革命始まる 6.25「敬老の日」、「体育の日」公布・施行 7. 2 住民登録人口１億人を突破（昭和41.3末現在） 7. 4 新東京国際空港の建設地を成田市に決定 12. 9「建国記念の日」公布施行
S42 (1967)	4. 1 愛知県土木部に「都市高速道路調査室」（愛知県・名古屋市職員で構成）を設置 6.14「名古屋都市高速道路建設促進期成同盟会」（愛知県、名古屋市、地元選出国会議員及び地元財界で組織）の発足			1.10（財）首都高速道路協会の設立 2.21 公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱の閣議決定 4.14 道路トンネルにおける非常用施設の設置基準について制定（道路局長通達） 7.20 建設省道路局に有料道路課設置 7.21 補償額算定基準時を事業認定告示の時に変更 〃 手続保留制度の導入（土地収用法の一部改正） 8. 3 公害対策基本法の公布施行 8.22 都市高速道路の構造基準の制定（道路局長、都市局長通達）	2. 7 第２次佐藤内閣成立 3. 6 国道１号鈴鹿トンネル内で日本初のトンネル内車両火災事故発生（トラック13台炎上） 3.13 経済社会発展計画（昭和42年～46年度）の閣議決定 3.30 地下鉄東山線「東山公園～星ヶ丘、栄～金山」開通 6.— 自動車保有台数1,000万台突破、自動車生産台数世界第２位となる 7. 1 ヨーロッパ共同体（EC）の成立 …景気回復・「昭和元禄」の用語が生まれる
S43 (1968)	5.16 名古屋都市高速道路早期建設のため、地元選出国会議員による「世話人会」が発足			3.22 第５次道路整備５箇年計画（昭和42～46年度）の閣議決定 3.30 道路整備緊急措置法の一部改正（有料道路の新改築に対する資金の貸付） 4.25 東名高速道路岡崎～小牧開通	2.26 成田市で空港建設反対派と警官隊が衝突 4.12 超高層の霞ヶ関ビル完成

（注）敬称略（以下同じ。）

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S43 (1968)	12.— 阿由知通鏡ヶ池線反対期成同盟の結成			6.10 大気汚染防止法の公布（施行43.12.1） 〃 騒音規制法の公布（施行43.12.1） 6.12（財）阪神高速道路利用協会の設立 6.15 都市計画法の公布（施行44.6.14、旧都市計画法の廃止） 8. 1 河川工事又は道路工事により必要となる橋梁及び取付道路の工事費用の負担について制定（都市局長、道路局長通達） 9.15 第１回パーソントリップ調査	5.16 十勝沖地震（M7.9） 7. 1 交通反則金及び郵便番号制度のスタート 〃 自動車取得税の施行 8.18 国道41号で飛騨川に観光バス２台転落、104人死亡 12.10 川端康成がノーベル文学賞受賞 〃 ３億円事件発生（東京府中） 12.— 日本のGNP、世界第２位へ
S44 (1969)	2.— 鏡ヶ池線東山学区反対期成同盟の結成 4. 1 44年度日本道路公団予算に名古屋都市高速道路の建設を前提として、１千万円の調査費を計上（これまでに、建設省委託費を含め愛知県・名古屋市・日本道路公団が名古屋都市高速道路計画に投入した調査費は、124百万円を超える） 9.17 愛知県知事が名古屋市長に都市高速道路の都市計画案の作成の基本的事項を指示			3.— 騒音規制法の規制地域に名古屋市はじめ６市を指定告示（施行4.1） 5.26 東名高速道路全線346.7キロ開通 5.30 新全国総合開発計画の閣議決定 6. 3 都市再開発法の公布（施行44.6.14） 6.24 地価公示法の公布（施行44.7.1）	1.18 東大安田講堂で機動隊が学生を排除、631人逮捕 1.— 名古屋市人口200万人突破 4. 1 地下鉄東山線「星ヶ丘～藤が丘、名古屋～中村公園」開通 5.23 政府が初の公害白書を発表 7.20 米国宇宙船アポロ11号月面に着陸（人類初） 8. 7 大学の運営に関する臨時措置法公布（施行8.17）、学園紛争平静化
S45 (1970)	3.— 愛知県土木部都市高速道路調査室が名古屋都市高速道路の建設計画をまとめる 4. 1 愛知県土木部都市高速道路調査室内に公社設立準備事務担当を設置 〃 S45年度政府予算に名古屋都市高速道路建設費を計上 5.25 名古屋市議会都市開発整備促進委員会及び建設清掃部会が都市高速道路の都市計画原案を了承（３条件の付帯要望） 8.14 名古屋高速道路公社定款及び業務方法書を制定 8.27 名古屋市都市計画審議会が愛知県知事の都市計画案を了承 9. 2 自治大臣が愛知県・名古屋市申請の名古屋高速道路公社に対する出資を承認 9.21 建設大臣が名古屋高速道路公社の設立認可（地方道路公社法による最初の公社） 9.22 愛知県都市計画地方審議会が知事の都市計画案を了承 9.24 **名古屋高速道路公社の設立**（初代理事長松尾信資）本社は名古屋市中区丸の内２丁目４番７号愛知県第４分庁舎に置く、愛知県土木部都市高速道路調査室より関連資料一式、日本道路公団名古屋支社より都市高速道路調査資料を引き継ぐ 〃 建設大臣が名古屋都市高速道路の都市計画の事業認可 9.25 愛知県知事が名古屋都市高速道路の都市計画（総延長57.5キロ）の決定 〃 道路管理者（愛知県・名古屋市）が県道高速名古屋朝日、県道高速新宝、市道高速１号、市道高速２号、市道高速分岐１号、市道高速分岐２及び市道高速分岐３号を自動車専用道路に指定 11.25 名古屋都市高速道路建設促進期成同盟を名古屋高速道路建設促進連絡協議会に改組 12. 1 建設大臣が整備計画（総延長57.5キロ、事業費1,330億円、工期54年度）及び工事実施計画の許可 12. 7 第１回名古屋高速道路公社運営会議の開催 12. 9 名古屋高速道路公社互助厚生会の設立 12.11 名古屋市議会都市開発整備促進委員会及び建設清掃部会が都市高速道路の都市計画変更原案（高速１号千種本町～上社の追加）を了承（要望を付す） 〃 名古屋市が都市計画変更原案を愛知県知事に提出			1. 1（財）日本交通情報センターの設立、広域交通情報提供の開始 2.20 一酸化炭素に係る環境基準についての閣議決定 3. 1 愛知県の南知多道路19.6キロ開通 4. 1 地価公示法に基づく第１回の地価公示（45.1.1現在） 5.20 地方道路公社法の公布施行 6. 1 交通安全対策基本法の公布施行 〃 公害紛争処理法の公布（施行45.11.1） 7. 1 本州四国連絡橋公団の設立 7.15 日本道路公団の知多半島道路20.9キロ開通 7.— 中央自動車道鳥山地区で反対運動起こる(48.12協議成立) 10.29 道路構造令の公布（施行46.4.1、旧道路構造令の廃止） 12.25 騒音規制法の一部改正（施行46.6.24）、規制する地域の範囲拡大及び自動車騒音を規制対象に追加	1.14 第３次佐藤内閣成立 2.11 国産初の人工衛星「おおすみ」打ち上げに成功 3.15 日本万国博覧会の開催（9.13まで） 3.31 日航機「よど号」ハイジャック事件 〃 自動車総保有台数1,652万台、米国に次ぎ世界第２位となる 5. 1 新経済社会発展計画（昭和45～50年度）の閣議決定 6. 1 名古屋市内176地点で亜硫酸ガスの測定開始 6.23 日米安保条約の自動延長 7.18 東京都内に光化学スモッグ発生 7.31 中央公害対策本部の発足（本部長　佐藤栄作総理大臣） 7.— いざなぎ景気終わる 10. 1 第11回国勢調査、名古屋市世帯数575,987世帯、人口2,036,053人 11. 1 愛知県青少年公園の開園 12.18 公害関係14法案の成立 12.31 全国交通事故死者16,765人、年間史上最高を記録
S46 (1971)	3.25 第１回名古屋高速道路債券を発行 3.26 本社を名古屋市中区丸の内一丁目16番15号フコク生命館に移転	1.29 高速２号（円上町７丁目～本地通３丁目）の都市計画事業の認可 2. 8 高速３号大高線（東新町～大高）の測量開始		3.30 第６次道路整備５箇年計画（昭和45～49年度、総投資額10兆3,500億円）の閣議決定 〃 交通安全基本計画の決定	1.10 県民交通安全総決起大会で毎月10・20・30日を「交通事故ゼロの日」と宣言 2. 9 米国サンフェルナンド地震 2.20 名古屋市内最初のバスレーン設置 3.29 地下鉄名港線「金山～名古屋港」開通

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S46 (1971)	4. 1 用地部を新設し総務部用地課を用地部用地課とする。監査室、経理部資金課及び工事事務所（当初、本社内）を設置 6.16 監事監査要綱の制定 9.27 工事事務所を瑞穂区新開町13街区-10に移転 10.22 名古屋高速道路債券引受シンジケート団の結成 10.— 職員の年金制度を厚生年金から地方団体関係職員共済組合年金に切替え 12. 7 名古屋高速道路公社会計規程を制定	3. 2 高速３号大高線（高辻～大高）の付帯工事（街路樹根回し工事）に着手 5.— 名古屋高速道路公社の技術に関する委員会（計画委員会を学識経験者12名）の発足（5.7道路計画分科会、47.6.7都市環境分科会、48.2.23管理管制分科会を設置） 5.11 高速３号大高線（円上町７丁目～本地通３丁目）の事業説明会（5.14まで） 5.25 事業用地の鑑定評価依頼要領を制定 5.27 高速３号大高線（本地通３丁目～丹後通５丁目）の都市計画事業の認可。6.21事業説明会 6.30 用地調査及び物件調査委託に関する仕様書並びに積算基準の制定 7.22 名古屋高速道路公社評価審議会の発足 9.22 高速３号大高線（高辻～大高）の建物調査開始 11. 1 公共補償規程の制定 11.29 高速２号と名鉄名古屋本線との立体交差に伴う下部工事の施行について名古屋鉄道と協定締結		4.15 道路法の一部改正（交通の安全を図るための道路管理権強化＜水底トンネルの規制が可能＞等） 4. 2 愛知県公害防止条例の公布（施行10.1） 5.25 騒音に係る環境基準について閣議決定 5.31 自動車重量税法の公布（施行46.12.1） 7. 1 環境庁発足 7.13 中国自動車道宝塚市青葉台地区で公害対策実行委員会を結成（50.4着工合意） 7.15 日本道路公団の知多半島道路全線開通 8.12 阪神高速道路大阪守口線日照阻害調停事件の申立て（大阪簡裁、52.3.28和解） 9.— 道路公害反対運動大阪連絡会議の結成（各地の住民運動と連絡） 11. 1 福岡北九州高速道路公社の設立 〃 阪神高速道路大阪高槻線の公害調停の申請（大阪府公害審査会） 11. 8 全国地方道路公社連絡協議会の設立（初代会長、名古屋高速道路公社松尾信資理事長） 12.16 基本問題調査会中間答申（「都市高速道路の路線大系」、「首都高速道路の環境と構造」、「首都高速道路の料金制度と交通調整」） 12.21 首都高速３号線（２期）開通（渋谷区道玄坂１丁目～世田谷区上田賀５丁目7.9km）、東名高速道路と接続	6.17 沖縄返還協定の調印 7. 3 第４次佐藤内閣成立 8.15 米国がドル防衛策を発表 8.16 東京株式市場で株価暴落（ニクソンショック） 9.16 成田新空港の第２次代執行で衝突、機動隊員３人死亡 10. 1 名古屋市が75歳以上の老人医療費無料化実施 10. 3 東京八王子市で全国初の「ノーカーデー」実施 10.— 名古屋市が将来計画・実施計画（昭和46～50年度）を策定公表 12.20 地下鉄名城線「市役所～大曽根」開通 12.20 円の16.88%引き上げ（１ドル=308円）
S47 (1972)	3.21 名古屋市議会で都市高速道路の建設に当たっては３条件の尊重並びに関係住民の納得と協力を得るよう最善を尽くすことを付帯決議 3.22 愛知県議会土木建築委員会で、都市高速道路建設にあたって更に８項目について配慮するよう発言 4. 1 用地部用地課を用地第一課及び用地第二課に分割し、計画部に企画課を新設。工事事務所を第一工事事務所に組織変更し、第二工事事務所（南区石元町２-７）を新設（6.16） 7.12 名古屋市議会建設清掃部会が都市高速道路の都市計画変更案（高速２号天白町以南の線形と終点の変更）を了承 7.19 名古屋市が都市計画変更案を愛知県に提出 8.25『社内報』創刊号の発行 9.13 愛知県知事が名古屋都市高速道路の都市計画を変更（高速２号天白町以南の線形と終点の変更） 9.15 名古屋市議会建設清掃部会が鏡ヶ池線沿線の環境保全等に努めるよう要望 9.19 名古屋市が都市計画変更原案（高速１号千種本町～上社の追加）を愛知県知事に提出 12.27 愛知県都市計画地方審議会が都市計画変更案を了承	1.11 高速３号大高線の堀田地区で最初の本体工事（下部）に着手 2. 3 高速３号大高線（丹後通５丁目～要町）の都市計画事業の認可（2.21事業説明会） 3.24 耐候性鋼材の採用、トルシア形高力ボルトの採用 4.— 高速３号大高線（石元～丹後通）の本体工事に着手 5.30 関連街路事業（東郊線）の受託協定を名古屋市と締結 6.16 高速３号大高線（高辻～大高）の用地測量開始 6.26 高速１号楠線（楠町～黒川本通２丁目）の都市計画事業の認可（6.27～28事業説明会） 7. 1 建築工事及び設備工事共通仕様書、建築設計図作成要領及び建築設計業務委託積算基準の制定 7. 7 要町４・５丁目公民会等が13項目の陳情書を公社に提出 7. 8 高速３号大高線（東郊線）の建物調査開始（8.2用地測量開始） 7.15 道路照明施設設置基準の制定（高圧ナトリウム灯250W採用） 9. 6 高速１号楠線新川中橋付近の測量開始 〃 高速３号大高線（堀田南工区）の場所打ち杭の載荷試験実施 9.26 伸縮装置に桁端補強ボックス構造の採用 高速３号大高線天白扇川河川部にSRC橋脚の採用 10. 2 高速３号大高線（要町４丁目～大高町）の都市計画事業認可(10.2～３事業説明会) 11.24 高速２号建設に伴う東海道本線大高・笠寺間跨線道路橋新設工事の施行について国鉄名古屋鉄道管理局と協定締結 11.— 高速３号大高線（天白川～大高）の本体工事着手		1.11 浮遊粒子状物質に係る環境基準について答申 2.— 常磐自動車道流山地区で反対運動起こる（56.12に柏地区とともに解決） 3.25 橋、高架の道路等の技術基準について通達（道路局長、都市局長） 4. 1 愛知県の猿投グリーンロード13.1キロ開通 5. 2 景気浮揚策として公共事業促進の閣議決定 5.16 愛知県道路公社設立 6.15 公有地の拡大の推進に関する法律の公布（施行9.1） 6.22 自然環境保全法の公布（施行48.4.12） 9. 1 首都高速道路が料金徴収の全面民間委託化 9.12 阪神高速道路大阪西宮線尼崎地区工事禁止の仮処分申請（神戸地裁、48.5.12決定） 10. 5 中央自動車道多治見～小牧JCT15.2キロ開通 〃 名四国道全線53.9キロ開通 〃 環境庁が自動車排出ガスの量の許容制限の設定方針の告示 10.14 阪神高速道路大阪泉北線の公害調停の申請（大阪府公害審査会、54.10.29打切り） 12. 7 環境庁が自動車排出ガス48年度規制の告示 12.22 中央建設業審議会が「公共工事標準請負契約約款」改定案を建設大臣あて勧告 12.26 首都高速道路の基本問題調査会が「環境対策について」答申	1.24 グアム島で元日本兵横井庄一発見 2. 3 第11回冬季オリンピック札幌大会の開催 2.28 連合赤軍が浅間山荘で警官隊と銃撃戦、全員逮捕（2.19事件発生） 3.15 新幹線の新大阪～岡山が開業 5.13 千日デパートビル火災（死者118人） 5.15 沖縄諸島が日本へ復帰 6. 1 久屋大通公園にエンゼルパーク完成 7. 7 田中内閣成立（日本列島改造論を提唱） 7.24 四日市公害訴訟の判決（津地裁、42.9.1提訴） 9.29 日中共同声明（日中の外交樹立） 12.15 国連総会で６月１日を世界環境デーに指定 12.22 第２次田中内閣成立 …公害問題で道路、鉄道等の新設建設に対し世論きびしくなる
S48 (1973)	1.19 愛知県知事が名古屋都市高速道路の都市計画の変更（高速１号千種本町～上社の追加、総延長67.3キロとなる） 1.20 阿由知通鏡ヶ池線反対期成同盟及び鏡ヶ池線東山学区反対同盟（唐山発展会）が住民集会を開催 3.22 名古屋市議会が48年度予算の都市高速道路関係部分の執行の一部停止（凍結）を付帯決議 4. 1 公社が名古屋官公署文化連盟へ加入 4.11 名古屋高速道路環境対策協議会を設置（学識経験者20名で構成）	1. 5 要町４・５丁目公民会が「住民の団結の城」を開所（1.20に５項目の抗議文を公社に提出） 2.20 高速道路建設用電力線共架協定を中部電力と締結 2.26 名古屋都市高速道路築造に伴う電気工作物の移設に関する協定を中部電力と締結 3.23 高速３号大高線（高辻～大高）の天白扇川江区ケーソン工事において、付近の井戸から濁水を伴う空気の湧出事故発生 3.24 名古屋都市高速道路築造に伴うガス供給施設の防護工事に関する協定を東邦ガスと締結		1. 1 建設省が３大都市などの地価公示（価格30.9%上昇） 1. 8 名古屋市公害防止条例の公布施行 3. 3 飛騨川バス転落事故第１審判決（名古屋地裁） 4. 1 阪神高速道路が料金徴収の全面民間委託化 4.— 愛知県道路公社が南知多道路を愛知県から引き継ぐ 4.— 愛知県道路公社が猿投グリーンロードを愛知県から引き継ぐ	1.27 ベトナム和平協定調印（パリ協定） 2.13 経済社会基本計画「活力ある福祉社会のために」（昭和48～52年度）の閣議決定 2.14 円が変動相場制に移行 3.29 米国大統領がベトナム戦争の終結宣言 4.27 春闘史上初の交通ゼネスト 4.28 名古屋市長に本山政雄就任

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S48 (1973)	5.— 高速道路公害反対瑞穂区協議会の結成 6.28 名古屋市長が高速２号（高辻～大高）堀田通の工事現場視察、公社理事長に対し工事一時停止を要請 6.— 堀田通高速道路公害反対の会の結成 8.— 高速道路反対名古屋市民会議の結成 9.10 名古屋市長が都市高速道路について調査するための都市高速道路調査専門委員12名を委嘱（第一次） 12. 7 名古屋高速道路環境対策協議会が名古屋高速道路の環境対策について理事長に提言 12.10 都市高速道路調査専門委員が名古屋市長に報告書を提出 12.22 名古屋市長が昭和48年度都市高速道路関係予算の凍結について、市議会建設清掃部会で考え方を説明 12.26 名古屋市議会建設清掃部会が予算凍結についての市長の考え方を受け入れ、予算の執行を了承	4. 1 電気設備設計費積算基準、下部構造設計基準の制定 6.28 堀田通高速道路公害反対の会等が建設に抗議 7.15 高速道路公害反対瑞穂区協議会が建設に抗議して団結小屋を堀田通に設置 7.— 高速３号大高線（堀田地区）の工事の中止 8. 1 鉄筋コンクリート構造物設計要領、鋼桁用すべり支承標準設計図集、プレストコンクリート構造物設計要領の制定 8.27 水道管の移転に関する覚書を名古屋市水道局と締結		5.12 阪神高速道路大阪西宮線工事禁止の仮処分申請の却下の決定（神戸地裁、52.3.25抗告の取下げ） 6.12 大気の汚染に係る環境基準を告示（二酸化窒素、光化学オキシダント） 6.29 第７次道路整備５箇年計画の閣議決定（昭和48～52年度、総投資額19兆5,000億円） 7.21 道路審議会が「都市高速道路の料金制度について」答申 8. 1 衣浦海底トンネル1.7キロ開通 11.14 関門橋（全長1,068メートル）開通 11.20 需要抑制策の一貫として本四架橋の施行延期	6.29 公共事業の大幅繰延べを閣議決定 7. 6 生活関連物資の買占め及び売惜しみに対する緊急措置に関する法律の公布施行 9.15 老人の名古屋市営交通料金無料化の実施（70歳以上） 10. 6 第４次中東戦争 10.12 日銀が９月の卸売物価指数前年同月比18.7%の上昇（20ヶ月連騰）と発表 10.17 OPEC（石油輸出国機構）加盟のペルシャ湾６カ国が原油価格21%の引上げ決定 11.14 OAPEC（アラブ石油輸出国機構）原油生産25%削減決定（第一次オイルショック） 11.16 石油緊急対策要綱の閣議決定 11.23 ガソリンスタンドの日曜祝日の閉鎖実施 12.10 江崎玲於奈博士がノーベル物理学賞を受賞 12.22 国民生活安定法及び石油需給適正化法の公布施行 〃 石油緊急事態の閣議決定 …運転免許保有者3,000万人を突破
S49 (1974)	2.16 名古屋高速道路公社労働組合の結成 3.31 48年度予算に対する名古屋市議会の一時凍結の付帯決議により、決算額が前年度を大幅に下回る。 4. 1 48年度予算の一時凍結に伴う翌年度への繰越のため、49年度予算額が前年度を大幅に下回る 〃 愛知県生活協同組合へ加入 5. 7 名古屋市長が都市高速道路調査専門委員12名を委嘱（第２次） 8.21 都市高速道路調査専門委員が名古屋市長に報告書を提出 9.12 名古屋市長が「名古屋都市高速道路計画を総合的に見直し、建設する」旨の見解を発表 9.24 第２代理事長に今城栄次郎就任	1.24 瀬戸市の実験用仮設道路で騒音と防音壁の効果の実験 4. 1 PC構造物設計基準、名古屋都市高速道路事業建物等移転資金貸付斡旋要綱の制定 9.21 代替地取得等に関する事務取扱要領の制定 9.— 基本設計要領、名古屋高速道路幾何構造基準、名古屋高速道路料金徴収施設の一般的技術基準、区画線等設置基準、非常駐車帯設置基準の制定 10.— 高速２号（呼続大橋工区）の着工 12.19 高速３号大高線（国道23号区間）に軽量コンクリート床版を採用		1.19 阪神高速道路大阪西宮線の武庫川東工区工事現場で座り込み 1.21 環境庁が自動車排出ガス50年規制の告示 3. 3 名古屋新幹線訴訟提訴 4.10 道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準について通達（都市局長、道路局長） 〃 環境施設帯設置基準通達 6.25 国土利用計画法の公布（施行12.24） 6.26 国土庁発足 10.26 阪神高速道路西大阪線道路公害調停の申請（大阪府公害審査会、51.7.5調停成立） 11. 2 飛騨川バス転落事故第２審判決（名古屋高裁） 12.15 騒音・振動防止のため、阪神高速道路大阪堺線の深夜速度の規制及び通行区分帯の指定 12.27 中央公害対策審議会総合部会が「排出ガス51年度規制の２年延期」答申	2.27 大阪国際空港公害訴訟の第１審判決（大阪高裁、44.12.15第１次提訴、56.12.16最高裁判決） 2.— ２月の消費者物価が前年同月比26.3%上昇 3.10 ルバング島で小野田元少尉30年ぶりに救出 3.16 石油製品大幅値上げ統制と生活関連物資の価格凍結を閣議決定 3.30 新幹線公害訴訟（名古屋地裁、上告後61.4.28和解） 〃 地下鉄名城線「金山～新端橋」開通 3.31 名古屋市電の全廃 5. 9 伊豆半島沖地震（M6.9） 8.16 石油製品価格統制の撤廃 8.28 日本の人口１億1000万人突破 9.20 生活関連物資全品目の価格凍結の解除 10.12 中日ドラゴンズが20年ぶりにセ・リーグ優勝 11. 1 第３次田中内閣成立 11.18 フォード米国大統領来日 12. 9 三木内閣成立 12.10 佐藤栄作元首相がノーベル平和賞を受賞 12.31 49年の道路交通事故による死者11,432人、前年の20%減で記録的減少。この年の経済成長率△0.6%
S50 (1975)	3. 6 名古屋市議会建設環境部会が「素案の早期提出、住民の理解と納得、総合交通体系の確立等」について要望 4. 1 主事補、技師補の職名廃止 5.27 名古屋市が名古屋都市高速道路の都市計画変更検討素案を発表 7.15 愛知県知事が名古屋市長に対し、検討素案について県の考え方を通知 10.12 高速１号（四谷～高針）静かな環境を守り高速道路に反対する会の創立総会	2.19 高架構造に対する風圧模型実験の実施 3.18 鋼桁及び鋼脚の塗装仕様を決定 4. 1 用地事務取扱要領の制定 5.25 高速道路電気通信設備標準設計図の制定 7.— 高速３号大高線（神穂通～石元）の本体工事に着手 8. 8 共同溝建設工事（一般国道１号）と高速２号の同時施工に関する覚書を建設省と締結 8.18 高速３号大高線松田橋下部工事現場でPC 鋼棒緊張時に破断事故 11.20 変電塔にパットマウント型を採用 12. 1 土木工事検査技術基準の制定		2.24 環境庁が自動車排出ガス51年度規制の告示 3.23 名四国道の夜間の車線規制 4. 1 日本道路公団が物価高騰等のため高速道路の料金を66.5%引上げ 7.29 新幹線鉄道騒音に係る環境基準について告示 8.23 中央自動車道恵那山トンネル（8,489メートル、当時日本で最長）開通 9. 4 自動車騒音の許容限度（51・52年規制）の告示 12.15 昭和50年度における道路整備費の財源の特例等に関する法律の公布施行 12.21 本四架橋のうち大三島橋着工（２年１箇月ぶり凍結解除）	2. 1 名古屋市名東、天白の両区発足、16区制実施 2.15 愛知県知事に仲谷義明就任 3.10 新幹線が博多まで開業 4.15 総合エネルギー対策閣僚協議会の設置 4.30 サイゴン陥落、ベトナム戦争終結 5. 7 エリザベス英国女王夫妻来日（5.11伊勢神宮訪問） 5. 7 交通ゼネスト（5.9まで） 7.19 沖縄国際海洋博の開幕（51.1.18まで） 10. 1 第12回国勢調査 名古屋市世帯数634,794世帯、人口2,079,740人 11. 7 50年度補正予算の成立（減額補正は戦後初めて） 11.26 公労協のスト権スト、国鉄ストップ（12.3中止） 12.24 赤字国債発行のための財政特別法の可決成立
S51 (1976)	2.24 名古屋市長が市議会建設環境部会に「都市高速道路計画変更原案の概要」（都心部のループ一方通行方式の採用、高速１号都心部及び高速分岐１号等の廃止等）を発表 3.— 要町公民会名四公害道路対策委員会の結成 4. 1 計画部に環境対策室の新設 〃 給与計算業務の電算化実施 4.28 名古屋市が都市計画変更原案について関係12区で説明（5.14まで） 6. 1 名古屋市議会建設環境部会が都市計画変更原案を一部修正する附帯条件及び要望事項を付して了承 7.12 名古屋都市計画審議会が都市計画変更原案を了承 7.13 名古屋市が都市計画原案を愛知県知事に提出	3. 1 防音壁設置基準、設置要領及び標準図集の制定 3. 4 高速３号大高線の街路拡幅（瑞穂区熱田東町の国道１号）工事現場でガス管の破損事故 3.20 標識等付属施設標準図集の制定 4. 1 土木工事積算基準、電気設備工事積算基準、舗装設計基準、関連街路工事積算基準の制定 5.31 高速３号大高線の寺部北工区下部工事で梁部PC鋼棒緊張時に破断事故 6. 1 鋼構造物設計基準、同解説の制定 8. 1 塗装設計施工基準の制定 8.— 鋼・コンクリート構造物等設計要領集の制定 8. 6 高速３号大高線の環境施設帯設置用地（要町）の測量に着手		2.23 公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について（建設省事務次官通達） 5.10 建設省道路局に道路交通管理課設置 6.10 振動規制法の公布（施行12.1） 7.21 高速自動車国道等の周辺における自動車交通騒音に係る障害の防止について＜防音助成制度＞（都市局長、道路局長通達） 8.30 国道43号・阪神高速道路騒音排気ガス規制等請求の提訴（神戸地裁61.7.7判決）	2. 1 米国上院でロッキード社の不正支払いを指摘 4. 1 名古屋市営バスでオールワンマン化実施 5.14 昭和50年代前期経済計画-安定した社会を目指して-（昭和51～55年度）の閣議決定

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S51 (1976)	8.13 愛知県知事が名古屋都市高速道路の都市計画変更について公聴会開催 10.13 愛知県知事が名古屋都市計画変更案を縦覧（10.27まで） 10.29 名古屋市議会建設環境部会が愛知県知事の都市計画変更案を了承 11. 1 名古屋都市計画審議会が愛知県知事の都市計画変更案を了承（要望及び意見を付す） 11.12 愛知県都市計画地方審議会が知事の都市計画変更案に附帯意見を付して了承 11.22 建設大臣が名古屋都市高速道路の都市計画変更の認可 11.29 愛知県知事が名古屋都市高速道路の都市計画を変更（都心部のループ一方通行方式の採用、高速分岐１号及び高速１号鏡池通４丁目以東の廃止等） 12. 2 第１工事事務所の移転（昭和区円上町26-10） 12.22 名古屋市長が市道高速１号の一部及び市道高速分岐１号の廃止市道高速１号の路線認定、市道高速分岐２号及び市道高速分岐３号の路線認定	9.20 一般国道23号と高速２号が重複する区間の環境施設に関する基本協定を建設省と締結 10.22 高速３号大高線の神穂工区下部工事で水道管の破損事故 10.30 要町公民会名四公害道路対策委員会と工事着工の合意 11. 1 高速３号大高線（丹後通～天白川）の本体工事に着手 11. 8 高速３号大高線の本地工区下部工事現場で梁部PC鋼棒緊張時に破断事故			10.— 愛知県の人口が600万人を突破 11.29 名古屋市地下鉄の自動改札実施 12.25 福田内閣成立
S52 (1977)	1.24 道路管理者（名古屋市長）が市道高速１号の一部及び市道高速分岐１号の自動車専用道路の指定の解除、市道高速１号の自動車専用道路の指定 3.24 建設大臣が道路の整備に関する基本計画の変更（高速１号の終点を千種区本町から鏡池通に変更、高速分岐１号の廃止）の認可 3.— 技術論文集（第１回）の発刊 4. 1 52年度予算における建設事業費の財源構成の変更（出資金10%→12.5%、無利子貸付金15%→15.4%、特別転貸債35%→35.4%、民間資金40%→36.7%） 5.25 建設大臣が整備計画変更（第１回）の許可（総延長41.26キロ、事業費3535億円、工期62年度） 8.— 円上・堀田高速道路対策協議会の結成	3.25 堀田学区７・８丁目自治会が要望書を公社に提出 4. 1 藤巻町（高速１号留保区間）で通年気象観測の開始 〃 土木工事共通仕様書の制定 4.16 一般国道23号の側道に係る付替道路について建設省に管理引継ぎ 4.— 電気設備工事積算基準の制定 4.20 高速道路建設工事と洞道建設工事の同時施行に関する協定を電電公社と締結 6.20 高速３号大高線（円上町～堀田通６丁目）の事業計画の変更に伴う事業説明会（6.21まで） 6.25 円上・堀田高速道路対策協議会準備会が５項目の要望書を公社に提出 〃 一般国道23号と高速２号が重複する区間の環境施設設置に係る細目協定を建設省と締結 7. 1 土木工事施工管理基準の制定 7.31 橋脚梁PC材料を鋼棒から鋼線に変更 8.21 高速２号堀田通高速道路公害反対の会と工事着工の合意 9. 2 連続桁を標準とした構造の採用 9.12 円上・堀田沿線の家屋の実態調査を開始 9.13 円上・堀田高速道路対策協議会等が着工に対する抗議集会 〃 共同企業体（JV）との最初の契約（高速３号大高線「寺部北及び寺部南床版工事」 9.20 円上・堀田高速道路対策協議会と着工について話合 9.21 高速３号大高線（円上～堀田通）の本体工事に着手 9.25 千竃通沿い団結小屋の設置（53.5.23撤去・10.4着工に抗議し、６項目を決議） 11.30 高速２号と名鉄名古屋本線との立体交差工事のうち上部工事の施行についての協定を名古屋鉄道と締結 12. 1 建築工事積算基準の制定 12.16 高速３号大高線寺部南下部工現場で橋脚支保工倒壊により重傷事故	3.31 名古屋高速道路公社道路占用規程の制定	3.25 阪神高速道路大阪西宮線尼崎地区工事禁止の仮処分申請の却下の決定に対する抗告の取下げ 10.— 振動規制法の規制地域に名古屋市はじめ74市町村の指定告示（施行53.1.1） 10.16 国際道路連盟（IRF）世界道路会議を開催（東京大会） 10.26 高規格幹線道路の周辺地域における生活環境の整備の促進について（都市局長、道路局長通達） 11. 4 第３次全国総合開発計画の閣議決定	1.20 第39代米国大統領ジミー・カーター就任 3.18 地下鉄鶴舞線「伏見～八事」の開通 5. 2 領海12カイリ、漁業水域200カイリの海洋２法の公布 6. 4「健康と環境を守れ!愛知の住民いっせい行動」の第１回実施 7.14 わが国初の気象衛星「ひまわり」の打上げ成功 8.25 愛知県知事が1988年のオリンピックの名古屋誘致を提唱 9. 5 王貞治選手が国民栄誉賞第１号受賞（世界記録のホームラン756号達成） 10. 1 名古屋市博物館の開館 12.20 名古屋市基本構想を市議会で可決
S53 (1978)	3.31 名古屋市議会建設環境委員会が総合交通体系の確立、環境交通容量等の調査、都市高速道路の位置付け及び関係住民の理解と納得について要望 4. 1 計画部調査課を廃止し、業務準備室を設置 53年度予算における建設事業費の財源構成の変更（無利子貸付金15.4%→15.7%、特別転貸債35.4%→35.9%、民間資金36.7%→35.9%）	1.20 高速１号（島井町～畑江通）の都市計画事業の認可。(3.9事業説明会（3.14まで)） 2.20 電気設備工事共通仕様書の制定 2.— 建築工事積算基準の制定 2.— 建築設計業務委託積算基準の制定 2.25 標識設置基準の制定 3. 8 高速１号楠線の新川中橋工事現場で転落死亡事故 3.26 高速３号大高線(高辻～大高)の電気通信工事に着手 4. 1 工事等成績評価基準、請負工事検査要領の制定 4. 5 関連街路事業（万場大橋線東部）の受託協定を名古屋市と締結 5. 4 高速５号万場線（東部）の用地測量を開始 6. 2 高速道路反対名古屋市民会議、円上・堀田高速道路対策協議会、公害高速道路反対中		1. 4 建設省が公共事業施行対策本部を設置 4.18 石油税法の公布（施行53.6.1） 5.19 第８次道路整備５箇年計画の閣議決定（昭和53～57年度、総投資額28兆5,000億円） 5.22（財）阪神高速道路管理技術センターの設立 6.15 大規模地震対策特別措置法の公布（施行12.14）	1.14 伊豆大島近海地震（M7.0） 2.16 名古屋市がメキシコ市と姉妹都市提携 3.31 名古屋市の緑化都市宣言 5.20 新東京国際空港（成田空港）開港、機動隊１万人厳戒 6.12 宮城県沖地震（M7.5） 7.24 円が急騰、１ドル200円を割る 8.12 日中平和友好条約調印（10.23批准）

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S53 (1978)		村区民会議及び都市高速道路反対六反・柳・千成・岩塚学区連絡会準備会が、６項目の申込書を公社に提出 7.13 高速１号（畑江通～大須）の都市計画事業の認可（事業説明会8.3～9.12） 8. 8 高速１号の中村区六反学区を公害から守る会が事業説明会において白紙撤回を要求 8. 9 高速２号東山線の中区栄・大須学区の事業説明会で白川地区住民が抗議 9.28 高速５号万場線（畑江通～大須）の用地測量開始（10.7建物調査開始） 10. 3 高速２号（高辻～大高）に関する通信施設基本計画協議書を電電公社と交換 10.17 円上・堀田高速道路対策協議会と休日、夜間作業について合意 10.31 高速５号万場線（東部）の建物調査開始 12. 1 溶融亜鉛メッキ設計施工基準の制定 12.19 高架下占用許可基準の制定		7. 1 建設省所管に係る環境影響評価に関する当面の措置方針について（事務次官通達） 7.11 二酸化窒素の環境基準を改訂告示 10.10 本四架橋のうち児島・坂出ルートに着工 12. 1 新道路交通法スタート	8.20 名鉄瀬戸線が栄乗り入れ 10. 1 地下鉄鶴舞線「八事～赤池」開通 11. 2 名古屋栄地下街にセントラルパーク誕生 12. 7 大平内閣成立 12.17 OPECが原油価格の大幅上げ（第二次オイルショック） 12.21 名古屋市が南京市と姉妹都市提携
S54 (1979)	1. 5（社）名古屋高速道路協会の設立 4. 1 54年度予算における建設事業費の財源構成の変更（無利子貸付金15.7%→20%、特別転貸債35.9%→40%、民間資金35.9%→27.5%） 5.27 ハイウェイウォーク「名古屋高速道路を歩こう」を高速３号大高線（高辻～呼続）で開催 6. 8 業務準備室を管理事務所（南区本地通６-１-１）に組織変更 7. 3 名古屋市議会建設環境委員会において、高速２号（高辻～大高）の開通を７月25日と発表 9.28 本社（経理部業務課）でも回数通行券の販売開始 11. 9 中国南京市都市建設代表団が名古屋高速道路の視察	3.23 高速３号大高線要町で環境測定実施 3.31 SFRC（鋼繊維補強鉄筋コンクリート）の強度に関する研究を完了し成果を得る 3.29 高速道路の日陰により生ずる損害等の費用負担に関する規程の制定 4.— 監督の手引き、舗装設計基準の制定 6. 5 高速２号新設に伴い必要を生ずる東郊線舗装道補修工事に関する協定を名古屋市と締結 6.12 円上・堀田高速道路対策協議会がアセスメントの履行等10数項目の要求 7.14 開通後の環境保全について公社の見解を表明 7.— 高速２号と関連道路との区域が重複する部分の管理に関する協定を名古屋市（7.16）及び建設省（7.21）と締結 8. 1 高速３号大高線の要町環境施設帯の完成 9.27 県道高速名古屋半田線と高速２号の区域が連結する部分の管理に関する協定を日本道路公団と締結 10.15 高速２号（新栄～円上町）の都市計画事業の認可（事業説明会10.30～11.9） 11.13 耐候性鋼材の使用について見直し、非排水型鋼フィンガージョイントの採用（高速１号万場小橋工区以降） 11.27 名古屋高速道路の周辺における自動車交通騒音に係る障害防止対策要綱の制定	4. 1 名古屋高速道路協会に対し自動車駐車場設置のための道路占用の最初の許可 5. 1 名古屋高速道路における事故車等の処理に関する協定を日本自動車連盟中部支部（5.1）及び愛知県クレーン協同組合（5.14）と締結 6.25 道路交通情報の提供に関する協定を日本道路交通情報センターと締結 7.13 建設・運輸両大臣が高速３号大高線（高辻～大高）10.9キロの料金（普通車400円、大型車800円）を認可 7.23 愛知県警が管理事務所内に高速道路交通警察隊高速分駐隊を設置 7.24 名古屋高速道路における消防活動に関する覚書を名古屋市消防局と締結 **7.25 第１期開通　高速３号大高線高辻～大高10.9キロ開通** 通行料金普通車400円、大型車800円 8.3 交通管理業務の実施 〃 特殊車両の通行許可事務に関する細則の制定 8.18 道路照明カットルーバーの設置 10.24 第１回名古屋高速道路自動車起終点調査の実施 11. 5 高速３号大高線（円上～大高）の開通後の環境調査を実施（11.12まで）	1. 4 環境庁が初の「交通公害白書」を発表 2.25 名古屋市環境影響評価指導要綱を告示（施行54.4.1） 4. 4 道路橋示方書Ⅰ共通編、Ⅱ鋼橋編の改定並びにⅣ下部構造編、Ⅴ耐震設計編の制定 5.12 本四架橋尾道～今治ルートの大三島橋開通、夢の橋１号 8. 7 大規模地震対策特別措置法に基づき東海地震防災対策強化地域を指定 8.10 高速自動車国道等の通過に伴う負担問題について（都市局長、道路局長通達） 9. 7 中央防災会議が「東海地震防災対策強化地域に係る地震防災基本計画」を公示 10.12 公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について（建設省事務次官通達） 10.29 阪神高速道路大阪泉北線に係る調停の打切り 12. 1 東名阪自動車道（名古屋西～蟹江）開通	1.13 初の国公立大学共通一次学力試験実施（34万人受験） 3.15 省エネ対策の決定 6.28 第５回主要先進国首脳会議（東京サミット）開催 7.11 東名高速道路日本坂トンネル内で４重追突事故、車両173台が炎上 7.29 地下鉄鶴舞線と名鉄豊田新線の相互直通運転開始 8.10 新経済社会７箇年計画（昭和54～60年度）の閣議決定 9.25 名古屋市議会が第24回オリンピック（1988年）招致を決議 9.30 台風16号が日本縦断、34都府県で被害 10.28 木曽御岳山が有史以来初めての噴火 10.26 朴正熙韓国大統領射殺される 11.27 政府が公社・公団の整理統合など行政改革への本格的着手を表明 12.12 国鉄のリニアモーターカー試験車が時速504キロの世界記録を出す 12.— 自動車生産台数が年産1000万台突破 12.31 全国交通事故死者8,466人、45年に史上最高を記録して以来毎年減少を記録
S55 (1980)	1.21 第二工事事務所の移転（中村区黄金通７-25） 9.24 公社創立10周年記念式典の開催 11.— 名古屋高速大高線円上・大高間工事誌の発刊	1. 9 高速５号万場線（岩塚地区）の工事説明会 1.18 高速１号線対策中村区連絡会が環境問題等17項目の質問書を提出 2.18 高速１号（千音寺～豊国通）3.3キロの工事着手に住民等が抗議 3. 3 都心環状線・高速３号大高線（東新町～円上）街路樹移植工事着手に対し、高速道路強行建設反対同盟及び円上・鶴舞間高速２号公害対策協議会等が抗議し中止 3. 5 高速２号建設工事と併設洞道建設工事の同時施工に関する協定を電電公社と締結 3.21 都心環状線・高速３号大高線（東新町～円上）の街路樹移植工事に全面着手 5. 7 高速３号大高線の名鉄堀田駅前自転車駐輪場の完成 7. 1 高速道路電気通信設備標準設計図の制定 7.23 高速３号大高線の堀田地下道の完成 10. 1 都心環状線・高速３号大高線（東新町～円上）の工事説明会で、円上・鶴舞間高速２号公害対策協議会等が環境問題等の抗議 10.14 照明配線設計における基本方針の制定 10.20 都心環状線（鶴舞工区）で変断面の連続鋼床版箱桁構造を採用 12. 2 高速５号万場線（六反工区）でロッキングピアを採用。連続鋼床版箱桁にデッキプレート全断面溶接を採用	2.15 名古屋市交通局が名古屋高速道路を運行する市バスの営業を開始 2.16 高速３号大高線（円上～大高の環境調査結果及び防音工事の助成の実施を発表 4.21 ラジオによる高速道路利用促進の広報宣伝の開始 7.24 市バス及び地下鉄車内における広報宣伝の開始 〃 通算通行台数500万台達成 8.26 道路情報便覧への公社の道路情報の掲載開始 10.21 第２回名古屋高速道路自動車起終点調査の実施	2. 9 東京湾環状道路の公害調停の一部成立・一部打切り（千葉県公害審査会） 4.14 名古屋環状２号線（一般国道302号）北部区間の暫定開通 5. 1 幹線道路の沿道の整備に関する法律の公布（施行10.25） 〃 身体障害者に対する有料道路通行料金の優遇措置について（道路局長通達、6.1実施） 5.30 高速自動車国道等通過市町村関連公共施設等整備助成制度について（都市局長、道路局長通達） 9.10 環境庁が窒素酸化物と乗用車騒音の57年規制強化を告示 10. 1 情報公開窓口の開設（19省庁）	1. 2 ソ連がアフガニスタンに軍事介入 1. 4 名古屋市基本計画の公表 3.20 総理府の昭和54年10月１日推計で、日本の総人口は１億1,613万人（昭和生まれが80.2%） 5. 2 愛知県がオーストラリアのビクトリア州と友好提携 6.22 初めての衆参同日選挙 7.17 鈴木内閣成立 7.19 モスクワオリンピック開催、西欧諸国などが不参加 7.28 名古屋市が「東海地震警戒宣言時における応急対策要綱」策定 〃 愛知県、中国江蘇省と友好提携 9.16 名古屋市がシドニー市と友好提携 9.22 イラン・イラク全面戦争へ 10. 1 第13回国勢調査 名古屋市世帯数705,323世帯、人口2,087,902人

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S55 (1980)		12.12 高速１号建設に伴う関西本線名古屋・八田間跨線道路橋新設工事について協定を国鉄岐阜工事局と締結			
S56 (1981)	4. 1 56年度予算における建設事業費の財源構成の変更（無利子貸付金20%→５%、特別転貸債40%→55%。なお、無利子貸付金の減少分について利子補給する政府助成金制度の導入） 5.11 インドネシア研修生が名古屋高速道路の視察 7.15 東新・円上間高速道路強行建設反対期成同盟が環境問題検討会設置の申入れ 11.19 名古屋市議会建設環境部会が都市計画変更原案（高速名古屋環状２号線の都市計画決定に伴う起終点の変更）を了承 12.16 名古屋市が都市計画変更原案を愛知県知事に提出	1.17 高速分岐３号(東別院～鶴舞)の都市計画事業の認可 2. 6 都心環状線（中区）の事業説明会で伊勢山中学区高速道路分岐３号線建設反対連絡協議会が説明会に抗議 2. 7 都心環状線（東別院～鶴舞）の用地測量開始（2.12建物調査開始） 2. 9 都心環状線（昭和区）の事業説明会 2.24 都心環状線（大井工区）でPCウェル基礎の採用 3.25 高速５号万場線（運河工区）の連続鋼床版箱桁にデッキプレート全断面溶接を採用 5. 7 都心環状線・高速３号大高線（東新町～円上）の工事説明会再開、円上・鶴舞間高速２号公害対策協議会、東新・円上高速道路強行建設反対期成同盟等が抗議 6.30 再々開工事説明会においても抗議 7. 4 都心環状線・高速３号大高線（東新町～円上）の工事着手、中断 7. 7 高速３号大高線（昭和区）の工事説明会 7. 9「環境保全対策」と「工事被害防止対策」について、円上・鶴舞間高速２号公害対策協議会側に回答。7.22高速２号（昭和区）の工事再開 〃 東新・円上高速道路強行建設反対期成同盟と環境問題について話し合い（7.10まで） 7.20 都心環状線（中区）の工事着手に対し、高速道路強行建設反対期成同盟等が抗議	2.22 投物防止網及びカーブ誘導灯の設置開始 3.27 高速３号大高線(円上～大高)の環境調査結果の発表 5. 9 通算通行台数1,000万台の達成	4. 1 知多横断道路8.5キロ開通 6.27 阪神高速道路大阪西宮線の西本町～西宮IC14.3キロ開通（大阪・神戸の直通） 7.24 道路審議会が「高速自動車国道の整備と採算性の確保について」中間答申 9.— 愛知県交通公害対策連絡協議会を設置	1.20 米国大統領にレーガン就任 3.16 臨時行政調査会（第二次臨調）初会合 3.20 神戸で「ポートピア'81」開幕（9.15まで） 4.12 米国有人宇宙連絡船「スペースシャトルコロンビア」が初飛行 5. 1 日米自動車摩擦のため、日本乗用車の対米輸出を４月から年間168万台に規制 9.19 名古屋都市計画事業復興土地区画整理事業（21年着手）が全工区で換地処分完了 9.30 '88年のオリンピック開催地（名古屋市も立候補）がソウルに決定 11. 2 公正取引委員会が静岡県建設業界の談合問題を指摘 11.27 地下鉄鶴舞線「浄心～伏見」の開通 12.10 福井謙一京大教授がノーベル化学賞を受賞 12.16 大阪国際空港公害訴訟の最高裁判決（44.12.15第１次提訴） 12.— 自動車総保有台数4,000万台突破
S57 (1982)	1.— 高速分岐３号線中・昭和対策協議会の結成 4. 1 名古屋市が高速３号大高線（堀田）の環境の常時監視の開始 9.16 名古屋高速道路協会が社団法人から財団法人に変更 9.24 第３代理事長に岩田要　就任 10.16 公社が建物収去土地明渡請求事件の提訴（名古屋地裁、62.3.23最高裁判決） 11. 5 愛知県知事が名古屋都市高速道路の都市計画の変更（高速名古屋環状２号線の都市計画の決定に伴う起終点の変更） 11.—「社内報」を「ふれあいロード」に改称	12.24 高速５号万場線（名古屋西IC工区）で、二径間連続PCポステン箱桁を採用 1.— 高速５号万場線（黄金～新洲崎）の本体工事に着手 2.10 名古屋市が鏡ヶ池線（千種区～春岡通）の都市計画事業の認可取得（2.24事業説明会） 4.— 維持補修工事等積算基準の制定 5.— 設計細目の制定 5. 6 幹線下水道築造工事及び高速分岐３号建設工事に係る路面舗装復旧に関する協定を名古屋市下水道局と締結 7. 2 高速２号東山線（新洲崎～白川）の工事着手に対し、高速道路公害から健康と生活（営業）を守る会が抗議 7.29 高速１号と名鉄名古屋本線とが交差する部分の跨線橋新設工事のうち下部工事の施行について協定を名古屋鉄道と締結 8.23 高速２号東山線（新洲崎～白川）の本体工事に着手 9.13 公共施設等整備助成制度の導入を発表 9.22 高速１号と近鉄名古屋線とが交差する部分の跨線橋新設工事の施行について協定を近畿日本鉄道と締結 11. 2 近畿自動車道名古屋亀山線と高速１号とが連結する部分の施行に関する協定を日本道路公団と締結 12.16 都心環状線（東別院～鶴舞）富士見町文化遺跡の発掘調査の作業説明会（12.20まで） 12.21 富士見町文化遺跡発掘調査の準備作業に対し、高速分岐３号線中・昭和対策協議会が抗議 12.22 発掘調査開始	9.22 通算通行台数2,000万台の達成	1.29 運輸技術審議会が「車検延長」を答申 2.10 臨時行政調査会が車検延長、運転免許証即日交付などを盛り込んだ第２次答申を提出 3.18 川崎公害訴訟提訴（第１次） 3.19「公共事業等に係る入札結果等の公表について」（事務次官通達） 4. 6 警察庁が高速道路管理官制度を改め、高速道路課を発足 8. 5 道路審議会に「一般有料道路の今後の整備の方向と採算性の確保について」諮問 9.30 道路構造令等の一部改正（環境施設帯のための植樹帯規定の追加） 10. 2 関越自動車道関越トンネル（10,885メートル）開通	2. 8 ホテル・ニュージャパンで火災発生 4. 1 500円硬貨発行 4. 2 フォークランド戦争勃発、アルゼンチン軍が英領フォークランド（マルビナス）諸島を占領 4.10 名古屋栄のセントラルブリッジ開通 5.28 経済対策閣僚会議が市場開放策として215品目の関税引き下げ決定 6.23 東北新幹線開業（大宮～盛岡） 9.21 地下鉄東山線「中村公園～高畑」の開通 10.18 中日ドラゴンズがセリーグで３度目の優勝 11.10 ブレジネフ・ソ連共産党書記長死去 11.15 上越新幹線開業（大宮～新潟） 11.27 中曽根内閣成立
S58 (1983)	4. 1 58年度予算における建設事業費の財源構成の変更（無利子貸付金５%→10%、特別転貸債55%→45%、公庫資金５%）	1.10 高速２号建設工事に伴う中央本線鶴舞・金山間跨線橋新設工事の施行について協定を国鉄名古屋鉄道管理局と締結 1.— 土木工事共通仕様書の制定 2. 4 都心環状線（東別院～鶴舞）の工事説明会を高速分岐３号中・昭和対策協議会等の抗議により中止。（着工の延期を1.20事前要求） 2. 9 都心環状線（東別院～鶴舞）の工事着手に対し、住民団体等が抗議 〃 2.16中央分離帯の撤去工事等準備工事に着手	1. 2 テレビによる高速道路利用促進PRの開始		2.15 愛知県知事に鈴木礼治就任

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S58 (1983)		2.19 都心環状線（東別院～鶴舞）の工事説明会の開催 3. 1 仮設構造物設計基準及びコンクリート構造物設計基準の制定 3. 2 軸重計及び排出口設置基準の制定 3.20 高圧ナトリウム灯を250Wから150Wに変更 4. 1 貼紙防止塗装施工基準の制定 4.— 土木工事管理基準の制定 4.— 電気設備設計費積算基準の制定 4.14 名古屋市、公社及び高速分岐３号線中・昭和対策協議会が三者協議会の設置について合意 6.13 中・昭和対策協議会が高速分岐３号（山王～東別院）の都市計画事業の認可の申請に抗議、高速都心環状線（東別院～鶴舞）の工事が一時中断 7.18 三者協議会で、今後の事業の周知方法について確認 7.21 都心環状線鶴舞跨線橋橋桁架設工事の施工 7.29 都心環状線（山王～東別院、名駅～山王）及び高速２号東山線（大須～吹上）の都市計画事業の認可 8.27 高速５号万場線（万場大橋工区床版工事）に流動化コンクリート採用 8.30 高速１号と名鉄名古屋本線とが交差する部分の跨線橋新設工事のうち上部工の施行について協定を名古屋鉄道と締結 10.24 高速分岐３号建設に伴う中央本線鶴舞・金山間跨線橋新設工事について協定を国鉄名古屋鉄道管理局と締結 11.14 高速１号建設に伴う東海道本線熱田・名古屋間六反跨線橋新設工事について協定を国鉄名古屋鉄道管理局と締結 12.— 電気通信設備設計要領の制定	6.18 管理業務用のテレビ画像に光ケーブルを採用 8.31 管理用台帳（構造別）の作成 9. 8 車両感知器に超音波式を採用 10.12 高速３号大高線高辻出口の渋滞調査（本線交通量及び信号系統等） 12.17 通算通行台数3,000万台を達成	4. 1 中央公害対策審議会が「今後の公害対策のあり方について」答申 4.— 愛知県窒素酸化物（NOx）総合対策推進要綱を策定 5.27 第９次道路整備５箇年計画の閣議決定（昭和58～62年度、総投資額38兆2,000億円） 6. 1（財）首都高速道路技術センターの設立 〃 愛知県道路公社が知多半島道路を日本道路公団から引き継ぐ 6.24 道路審議会が「一般有料道路の今後の整備の方向と採算性の確保について」答申 7.16 阪神高速道路東大阪線の公害調停の成立（大阪府公害審査会、57年申請） 9.17 川崎公害訴訟提訴（第２次）	3.14 臨時行政調査会が最終答申を提出（増税なき財政再建などを明示） 5.26 日本海中部地震（M7.7） 6.26 第13回参院選挙（全国区で初の比例代表制実施） 8.12「1980年代経済社会の展望と指針（昭和58～平成２年度）」の閣議決定 9. 1 大韓航空機がサハリン上空でソ連機に撃墜される 10. 3 三宅島が21年ぶりに大噴火 10.12 ロッキード事件で田中元首相に有罪の第１審判決 11.14 南極観測船「しらせ」が昭和基地へ初航海 12.27 第一次中曽根内閣成立（新自由クラブとの連立）
S59 (1984)	4. 1 用地部（用地第一課、用地第二課）を廃止し、工務部に用地課を新設。第一工事事務所及び第二工事事務所を統合し、建設事務所（庶務課、工事第一課、工事第二課）を新設 〃 59年度予算における建設事業費の財源構成の変更（無利子貸付金10%→15%、特別転貸債45%→40%） 5. 1 職員寮の保証金返還の調停申立て（昭和簡裁、7.5調停成立） 11. 1 給与を口座振込にする協定を名古屋高速道路公社労働組合と締結	1.24 高速都心環状線（名駅～山王）、高速２号東山線（大須～吹上）及び都心環状線（山王～東別院）の事業説明会 2.17 高速都心環状線（山王～東別院）の用地測量開始（9.12建物調査開始） 3.16 高速２号東山線（若宮大通区間）に梁無し橋脚を採用 5. 1 高速２号の建設に伴う主要地方道堀田高岳線舗装復旧及び舗装道補修工事に関する協定を名古屋市と締結 5.14 高速２号東山線六反跨線橋桁架設工事の施工 5.29 コンクリート橋脚及び防音壁の塗色の決定 6. 8 コンクリート橋脚の修景塗装の開始 6.28 都心環状線大清水跨線橋橋桁架設工事の施工 7.30 高架配水管の橋脚内配置の実施（都心環状線名駅～新洲崎以降） 8. 2 高速５号万場線黄金跨線橋橋桁架設工事の施工 8.20 景観に配慮した連続箱桁橋を採用（都心環状線名駅～新洲崎以降） 9.19 都心環状線（東新工区及び大井工区）で透光性遮音壁を採用 9.21 都心環状線（名駅～山王）、高速２号東山線（大須～吹上）及び都心環状線（山王～東別院）の工事説明会（10.3まで） 10. 1 都心環状線（東新南（その４）工区）で桁下化粧板（ルーバー）の試行設置 10.— 鋼構造物標準図集の制定 11. 8 都心環状線（洲原、東新）でエポキシ樹脂アスファルト舗装の施工 11.14 都心環状線（東別院工区）でSFRC舗装を採用 11.15 都心環状線（名駅工区）で鋼脚部材継手すべてに現場溶接を採用。東新入口擁壁面への修景施工の実施 11.— 高速２号東山線（白川～吹上）の本体工事に着手 12.28 名古屋市が鏡ヶ池線（春岡通～田代本通）の都市計画事業の認可取得（60.1.11事業説明会）	1. 5 豪雪により通算11日間（延べ約170時間）の通行止め（2.5まで）	2. 8 建設大臣の私的諮問機関「ロードスペース懇談会」の発足 3.26 名古屋市都市景観条例の公布（施行59.4.1） 5. 1 道路法の一部改正（各種手数料等の額を改正） 7. 2（財）道路新産業開発機構の発足 8.28 環境影響評価の実施について閣議決定、環境影響評価実施要綱の制定 11.14 日本高速通信（株）の設立	3. 4 名古屋で最初の女子フルマラソン開催 3.18 グリコ・森永事件 4. 1 国鉄から経営移管した全国初の第三セクター「三陸鉄道」の開業 6.30 日本人の平均寿命が女性は79.78歳、男性は74.2歳でともに世界一 7.28 ロサンゼルスオリンピック開催、ソ連、東欧諸国などが不参加 8.— 運転免許証保有者が5,000万人突破 9. 6 地下鉄鶴舞線「浄心～庄内緑地公園」の開通 9.29 名古屋城博の開催（11.25まで） 10.12 名古屋国際センターが開館 10.25 コアラ２頭が東山動物園に来園 11. 1 新しい肖像による一万円・五千円・千円の日本銀行券発行 〃 第二次中曽根第一次改造内閣発足 …人口１億２千万人を突破

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S60 (1985)	4. 1 60年度予算における建設事業費の財源構成の変更（無利子貸付金15%→20%、公庫資金５%→０%） 4.29 ナゴヤ・ハイウェイ・ジョギング大会の開催（東新町～東別院） 5.— 山吹学区高速道路対策協議会の結成 7.16 建物収去土地明渡請求事件の第１審判決（一部勝訴） 10.15 高速２号、高速３号及び高速分岐２号の地下・半地下構造の事業計画の変更を愛知県と名古屋市に依頼 10.25 名古屋市長が公社案を踏まえ調査検討するため都市高速道路調査専門委員10人を委嘱 11.29 高速２号、高速３号及び高速分岐２号の関係住民に公社変更案の説明(61.3.14まで)	1.16 都心環状線（名駅～新洲崎）の本体工事に着手 3.30 SFRC舗装を有する鋼床版桁の力学的挙動に関する実験的研究 4. 1 高速分岐３号の建設に伴う主要地方道山王線舗装復旧及び舗装補修工事に関する協定を名古屋市と締結 4. 5 鋼脚塗色の変更（高速２号東山線若宮大通区間以降） 5. 2 名古屋市が管理する道路と高速２号及び高速分岐３号との区域が重複する部分の管理に関する協定を名古屋市と締結 5.17 高速２号建設に伴う主要地方道堀田高岳線舗装復旧及び舗装道補修工事に関する協定を名古屋市と締結 6. 1 関連街路事業（鏡ヶ池線）の受託工事を名古屋市と締結 7.12 都心環状線（新洲崎～山王）の本体工事に着手 7.17 高速１号楠線（楠～萩野）の工事説明会（7.24まで、8.27～8.28） 9.22 高速２号東山線（白川～吹上）に逆台形箱桁と三径間連続鋼床版箱桁の全断面溶接を採用 10. 1 正木町遺跡の発掘調査（61.1.30まで） 10.24 黒川北部高速道路対策協議会計画変更に抗議 11. 6 都心環状線（山王～東別院）の工事説明会。（11.29本体工事着手） 12. 2 高速１号新設に伴う中央本線千種・鶴舞間跨線橋新設工事の施行について協定を国鉄名古屋鉄道管理局と締結	3. 7 アルカリ骨材調査の開始（高速３号大高線堀田地区） 4.30 第２回料金認可 5. 7 第２期開通　都心環状線（東新町～東別院）、高速３号大高線（鶴舞南JCT～高辻）4.1キロ開通　料金改定（翌日から）普通車500円、大型車1,000円 5.21 近畿自動車道名古屋亀山線と高速１号とが連結する名古屋西インターチェンジ建設工事の施行に関する協定を日本道路公団と締結 10. 1 看板による高速道路利用促進のPRの開始 10.16 第３回名古屋高速道路自動車起終点調査の実施	3. 9 川崎公害訴訟提訴（第３次） 3.20 名港西大橋（斜張橋の支間405メートル、鋼橋で当時世界最長）開通 3.27 中央自動車道恵那山トンネル上り線の開通、往復分離となる 4. 1 建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について（事務次官通知） 4.18 道路審議会が「高速自動車国道の整備と採算性の確保について」中間答申 5.19 道路法の一部改正（シートベルトの着用義務など） 6. 6 建設省所管事業に係る環境影響評価について（建設経済局長通知）、都市計画における環境影響評価について（都市局長通知） 6. 8 本四架橋大鳴門橋（1,629メートル）開通 9. 1 高速道路走行時のシートベルト着用義務化のスタート 9.26 建設省所管ダム、放水路及び道路事業環境影響評価技術指針について（事務次官通知） 9.30 東名・名神高速道路で光ファイバー敷設工事に着手 〃　６年ぶりに地価が上昇（60年度上半期） 10. 2 関越自動車道全線開通	3.10 ソ連共産党書記長にゴルバチョフ 〃　青函トンネル本坑が貫通 3.14 東北・上越新幹線が上野始発に 3.16 国際科学技術博覧会「科学万博つくば85」開催 3.21 「ワールド・インポート・フェアナゴヤ85」が開催 4. 1 電電・専売公社の民営化 4.28 名古屋市長に西尾武喜就任 4.30 名古屋市の基幹バスレーンで基幹バス２号（新出来町線のレーン）で国内初の中央走行方式で運転開始 7.26 国鉄監理委員会が「国鉄の６分割・民営化」を最終答申 8.12 日航ジャンボ機墜落し520人が死亡、４人を奇跡的に救出 10.12 第14回国勢調査　名古屋市世帯数730,666世帯、人口2,116,381人 10. 4 長野県西部地震（M6.8） 10.11 日・米・ソなどの医師の集まり「核戦争防止国際医師の会」がノーベル平和賞に決定 11.18 土木学会及び関係団体「土木の日」を提唱
S61 (1986)	2. 7 都市高速道路調査専門委員が名古屋市長に報告書を提出 2.15 名古屋市長が市議会建設環境部会で「高速２号、高速３号及び高速分岐２号の地下・半地下構造区間については高架構造に変更する」旨の見解を発表 2.25 名古屋市が都市計画変更原案及び公社提出の「現況調査計画書」を閲覧（3.11まで） 2.— 高速分岐２号（西区明道町）で、明道町地域の環境と営業を守る会発足 3.10 高速道路反対名古屋市民会議が環境影響評価に関する申入書を公社等に提出 3.25 名古屋市が都市計画変更原案概要及び環境影響評価準備書素案を閲覧、意見書の受付(4.23まで) 4. 4 山吹学区住民が高架変更反対決起集会 4. 7 名古屋市が都市計画変更原案概要及び環境影響評価準備書素案について各区で説明会(4.17まで) 5.12 名古屋市長が市議会建設環境部会に都市計画変更原案を提出 5.15 名古屋市建設環境部会が都市計画変更原案を了承 7. 9 名古屋市長が公社提出の「事業者の意見」を閲覧（7.23まで） 8. 9 名古屋市長が「事業者の意見」について公開ヒヤリング開催、紛糾し、中断 9.27 名古屋市都市計画審議会の開催、反対住民の陳情 9.28 名古屋市が「公開ヒヤリング」を開催 9.29 名古屋市都市計画審議会の開催、都市計画変更原案を了承 10. 1 名古屋市が都市計画変更原案を愛知県知事に提出 10. 9 第４代理事長に間野誠就任 10.19 ナゴヤ・ハイウェイ・ジョギング大会の開催（鳥森～白川） 10.23 高速２号沿線の清水口付近の住民が都市計画変更等について名古屋市を相手方として愛知県公害審査会に調停申請 10.— 高速道路反対名古屋市民会議など８住民団体が高架再変更に反対する市民連絡会を結成 11.17 愛知県知事が都市計画変更案を縦覧（12.1まで）	2. 3 一般国道41号清水共同溝建設工事と高速２号建設工事との同時施行に関する協定を建設省と締結 4. 1 高速１号の建設に伴う県道中一色名古屋線の舗装復旧及び舗装道補修工事に関する協定を名古屋市と締結 5.13 高速２号東山線千早跨線橋橋桁架設工事の施行 6.27 高速２号東山線（鏡ヶ池線）の用地測量開始 7. 5 同上の建物調査開始 7. 4 都心環状線（洲原工区）で高力ボルト耐熱実験の実施 7.17 高速分岐３号の建設に伴う主要地方道山王線の舗装復旧及び舗装道補修工事に関する協定を名古屋市と締結 7.24 高速５号万場線（運河、黄金、新洲崎工区）鋼床版桁の高欄等に膨張コンクリートを採用 8.20 高速１号の建設に伴う主要地方道山王線の舗装復旧及び舗装道補修工事に関する協定を名古屋市と締結 11.27 建物収去土地明渡請求事件の第２審判決（控訴棄却） 12.21 愛知県知事が都市計画変更について公聴会を開催	1.22 交通事故防止対策委員会の設置（高速３号大高線鶴舞南カーブ他の交通事故の対処） 10.17 第３回料金認可 10.24 三重交通へ路線バス用回数通行券適用認定書交付（以降、私営バスの適用認定が相次ぐ） 10.— 高速１号と関連道路との管理に関する協定を日本道路公団(10.8)及び名古屋市(10.24)と締結 10.27 第３期開通　高速５号万場線名古屋西IC～高速２号東山線白川7.3キロ開通（東名阪自動車道と同時開通）。高速２号東山線と高速３号大高線の乗継券発行。料金収受委託会社１社から２社へ 11.19 車両感知器に超音波サイドファイヤー方式を採用 11.26 第４回名古屋高速道路自動車起終点調査の実施	3.— 伊勢湾岸道路の建設促進を政府方針として正式決定 7. 1 基準地価が東京都心商業地で50%以上急騰（土地急騰の始まり） 7. 7 国道43号線公害訴訟の第１審判決（神戸地裁、51.8.30提訴） 7.10 中央公害対策審議会が「今後の自動車排気ガス低減対策のあり方について」答申 8.10 「道の日」の制定 8.25 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部改正 11. 1 高速道路に続き一般道路でもシートベルト着用義務化がスタート 11.21 道路整備特別措置法第14条の変更公告（第１項の規定による料金等割引対象自動車の適用範囲を拡大。上肢不自由者に適用拡大）	1.28 米国のスペースシャトルが初の事故、空中爆発 2.25 フィリピンで政変 3.14 ハレー彗星が地球に接近（76年ぶり） 4. 1 男女雇用機会均等法の施行 〃　愛知環状鉄道の開業 4.28 名古屋新幹線訴訟が和解(49.3.30提訴) 〃　ソ連チェルノブイリで原発事故 5. 4 第12回先進国首脳会議（東京サミット）の開催 11. 1 第４次公定歩合引下げ(3%)、史上最低に（62.2.23に2.5%） 11.15 伊豆大島の三原山が噴火 …地上げ屋横行

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S62 (1987)	4. 1 工務部用地課を廃止し、用地管理課及び用地補償課を新設。建設事務所庶務課を廃止し、工事第一課に統合 〃 62年度予算の建設事業費が52年許可の整備計画最終年度で、着工予定区間が都市計画変更の手続中であるため、前年度を大幅に下回る 4.20 愛知県知事が都市計画変更案及び環境影響評価準備書を縦覧（5.7まで） 4.23 建物収去土地明渡請求事件の最高裁判決（上告を棄却し公社の請求の容認、57.10.16提訴） 6.29 名古屋市議会建設環境部会が愛知県知事の都市計画変更案を了承 7. 8 名古屋都市計画審議会が愛知県知事の都市計画変更案を了承 7.25 高速２号黒川ランプ付近の住民が黒川ランプ計画等について愛知県を相手方として愛知県公害審査会に調停申請（H1.5.23申請取下げ） 8. 3 愛知県都市計画地方審議会が知事の都市計画案を了承 8. 4 建設大臣が名古屋都市高速道路の都市計画変更認可 8.10 愛知県知事が名古屋都市高速道路の都市計画を変更（高速２号、高速３号及び高速分岐２号の地下・半地下構造を高架に） 10. 9 道路管理者（名古屋市）が名古屋都市高速道路の整備計画及び工事実施計画の変更に同意 12.17 建設大臣が整備計画の変更（第２回）の許可（整備計画の総延長41.4キロ、事業費5,540億円、工期平成９年度）	1.13 高速２号東山線丸田町交差点及び環状線を跨ぐ桁架設工事の施行 2.18 高速３号大高線堀田オンランプに合成床版桁を採用 4. 1 鋼構造物制作基準の制定 4. 2 主要地方道江川線他３路線舗装道補修工事に関する協定を名古屋市と締結 5.— コンクリート構造物標準図集の制定 5.28 高速５号万場線黄金跨線橋について61年度土木学会田中賞（作品部門）受賞 7.30 楠インターチェンジ建設工事の協定を建設省と締結 8.20 名古屋西インターチェンジ建設工事の協定を建設省と締結 12.— 鋼桁用支承標準設計図集の制定	8.31 名古屋市が管理する道路と高速１号及び高速３号との区域が重複する部分の管理に関する協定を名古屋市と締結 〃 第４期開通　都心環状線名駅～新洲崎0.8キロ開通	6. 1（財）首都高速道路補償センターの設立 6.30 第４次全国総合開発計画の閣議決定（多極分散型国土の形成を目指し、高規格幹線道路網１万４千キロ整備の提唱） 7. 1 基準地価が東京都内は１年間で85%強の高騰 8.17 中央建設業審議会が「共同企業体のあり方」を答申 9. 4 日本電信電話（株）の株式売却収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法の公布施行 9.10 首都高速道路が東京線27.7キロの延伸に伴う料金改定（普通車500円→600円） 12.24 NO_2環境基準緩和取消の訴訟で棄却判決（東京高裁）	2. 9 NTT株の上場 3.21 名古屋市東山動植物園開園50周年記念「なごやHAPPYフェア」の開催（5.31まで） 4. 1 国鉄の分割民営化 8.22 第16回世界デザイン会議の名古屋開催が決定 9. 4 新電電３社が市外電話サービスを開始 10.19 ニューヨーク株式市場で株価大暴落（ブラックマンデー） 11. 6 竹下内閣成立 11.18 日本航空の民営化 11.29 大韓航空機がビルマ沖で消息不明 12. 8 レーガン米大統領とゴルバチョフソ連共産党書記長がINF全廃条約に調印 12.10 利根川進がノーベル医学・生理学賞を受賞
S63 (1988)	1.26 第１回名古屋都市高速道路調査委員会の開催（H1.9.22答申） 4. 1 管理事務所に保全課を新設 〃 63年度予算の建設事業費が都市計画変更関連の手続きが遅れたため、前年度を下回る 4.10 なごやハイウェイ歩け歩け大会の開催（白川～吹上） 5.10 名古屋市議会建設環境部会が都市計画変更原案（大高北ランプ改良等）を了承 5.18 高速２号黒川ランプ付近の住民が黒川ランプ建設再検討等について公社及び名古屋市を相手方として愛知県公害審査会に調停申請（H1.5.23申請取下げ） 8.10 名古屋市が都市計画変更原案を愛知県知事に提出 12.11 ナゴヤ・ハイウェイ・ジョギング大会の開催（楠～萩野）	4. 1 土木工事積算システム(NES)の稼働開始 4. 4 高速２号（萩野～東新町）、高速３号（名駅～明道町）及び高速分岐２号（明道町～東片端）の都市計画事業の認可。 4.27 事業説明会（5.16まで） 4.— 高速２号東山トンネルに係る大気拡散に関する調査研究の開始 5.20 東郊線（円上～堀田）歩道整備事業の施行に関する協定を名古屋市と締結 6. 2 江川線及び山王線舗装補修工事に関する協定を名古屋市と締結 6.11 高速１号楠線・都心環状線（萩野～東新町）、都心環状線（名駅～明道町）・（明道町～東片端）の用地測量開始 8. 6 藤巻町（高速１号留保区間）で通年気象観測の開始 10. 7 Y型橋脚隅角部実験の開始 11.14 高速１号楠線・都心環状線（萩野～東新町）、都心環状線（名駅～明道町）の工事説明会（12.9まで） 12.15 高速道路に起因するテレビジョン電波受信障害の費用負担に関する規程を制定	3.10 車両感知器に集合型を採用 3.22 高速１号、高速３号及び高速分岐３号と関連道路との区域が重複する部分の管理に関する協定を名古屋市(3.22,4.26)、日本道路公団(3.23)及び建設省（4.25）と締結 3.23 東名阪自動車道（名古屋西～清洲）の開通に伴い高速５号万場線名古屋西JCT連絡路開通 3.31 62年度日平均通行台数が５万台を超える 4.17 名古屋高速道路都心小ループ開通記念特別撮影会の開催 4.26 第５期開通（高速２号東山線白川～吹上、都心環状線新洲崎～山王及び山王～東別院）4.9キロ開通　料金改定（翌日から）普通車600円、大型車1,200円 8. 7 通算通行台数１億台を達成 8.11 東名阪自動車道と高速２号が重複する楠インターチェンジ建設工事の共用下部工の施行に関する協定を日本道路公団と締結 10.12 第５回名古屋高速道路起終点調査を実施 12. 2 第４回料金認可（特定料金徴収区間に係る特定料金の設定） 12.21 一般国道と高速２号との区域が重複する部分の管理に関する協定を建設省と締結 〃 第６期開通　高速１号楠線楠～萩野2.2キロ開通　特定区間料金、普通車150円、大型車300円	1. 1 地価公示価格が上昇（平均上昇率全国21.7%、名古屋8.3%） 2.22 伊勢湾岸道路（西部区間）の都市計画の決定 3.23 東名阪自動車道（名古屋西JCT～清洲東IC）開通 3.— 首都高速が情報誌『MEXWAY』（月刊）を発行 4.10 本四架橋瀬戸大橋（海峡部9.4キロ、南備讃瀬戸大橋1,723メートル）開通 5.26 米国企業の建設市場参入問題について日米合意 5.27 第10次道路整備５箇年計画の閣議決定（昭和63～平成４年度、投資額53兆円） 12.24 川崎公害訴訟提訴（第４次）	1. 4 円相場が１ドル120円45銭の戦後最高値を記録 3.13 世界最長の青函トンネル（53,850メートル、海底部23,300メートル）の開通 3.17 日本初のドーム球場「東京ドーム」のオープン 4.14 アフガニスタン和平協定に調印 4.22 名古屋市美術館の開館 5.27「経済運営５カ年計画：世界とともに生きる日本」（昭和63～平成４年度）の閣議決定 6. 8 堀川が国の「マイタウン・マイリバー整備河川」に指定 7.25 高速２号東山線高架下若宮大通公園に「冒険広場」・「水の広場」開園 8.20 イランイラク戦争の停戦 8.30 名古屋市が新基本計画を公表 9.17 オリンピック・ソウル大会開催、12年ぶりに「西」と「東」が顔をそろえる 9.30 第６回全国都市緑化なごやフェア「緑・花・祭なごや`88」の開催（11.23まで） 10. 7 中日ドラゴンズがセリーグで６年ぶり４度目の優勝 10.11 愛知県知事が21世紀初頭万国博覧会の愛知開催構想を提唱 11.26 千代の富士53連勝 12. 7 ソ連アルメニア大地震（M6.8）死者・不明者約2.5万人 12.27 竹下改造内閣発足 …リクルート株疑惑で政界大揺れ
S64 H 1 (1989)	3.31 公社法施行規則の一部改正により、貸借対照表及び損益計算書の勘定科目の一部変更 4. 1 用地部の設置、建設事務所及び管理事務所を建設部及び管理部に改組 〃 平成元年度予算の建設費で、NTT資金の導入と建設事業費の財源構成の変更（出資金12.5%→25%、無利子貸付金20%→35%、特別転貸債40%→25%、民間資金27.5%→15%、交付金は廃止） 〃 名古屋市が都心環状線（大井）の環境常時監視を開始	3.13 高速１号（若宮大通）の高架下及び周辺街路の整備について、「人間道路会議」（建設省）の特別賞を名古屋市と共同受賞 4. 1 密接関連道路事業（鏡ヶ池線鏡池通３丁目～四谷通３丁目）の受託協定を名古屋市と締結 4.25 都心環状線（東桜）の本体工事に着手 4.— 高速２号東山線東山トンネルに係る工法の検討開始 5.15 高速１号楠線（城北～北清水）の本体工事着手 5.29 高速１号楠線（山吹）、都心環状線（新明）の本体工事着手	3.29 高速３号大高線堀田出口開通	1. 1 地価公示価格が上昇（平均上昇率全国8.3%、名古屋16.4%） 1.31 国土開発幹線自動車道建設審議会が「第二東名・名神の基本計画路線、伊勢湾岸道路の第二東名・名神への組み入れ」答申 3.22 中部新空港の「常滑沖」立地に３県（愛知、岐阜、三重）１市（名古屋市）の首長が合意 4.10 国の補助金等の整理及び合理化並びに臨時特例等に関する法律の公布（公布施行4.1） 5.15 伊勢湾岸道（東部区間）の都市計画の決定 5.26 東名高速道路の全線開通20周年	1. 7 昭和天皇の崩御 1. 8 元号が「平成」となる 1.20 米国大統領にブッシュ就任 2. 4 金融機関の完全週休２日制の実施 2.24 昭和天皇の「大葬の礼」 3.27 愛知県21世紀計画の策定 4. 1 消費税（３%）の実施 5.29 長崎県五島列島に難民107人が上陸、以来難民船の漂着が相次ぐ 5.31 公定歩合を3.25%に引上げ（超低金利の転換）

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
S64 H1 (1989)	5.26 愛知県知事が都市計画変更（高速２号の伊勢湾岸道路関連） 7.25 名古屋高速道路開通10周年記念行事（星崎料金所） 8. 5 みちフェスティバルの開催（久屋広場） 9.22 名古屋都市高速道路調査委員会が「名古屋都市高速道路網の将来計画及び公社事業の経営方策」の答申	6. 5 都心環状線（那古野）の本体工事着手 9.11 都心環状線（明道町～東片端）の工事説明会（9.13まで） 9.13 高速１号線東部地域反対連絡会、高速道路反対名古屋市民会議が高速１号東部区間（吹上～四谷）の計画の白紙撤回を申し入れ 9.14 黒川ランプの工事説明会 9.27 一般国道41号清水共同溝建設工事と高速２号建設工事との同時施工に関する協定書を建設省と締結 10. 9 高速２号東山線（吹上～四谷通）の都市計画事業の認可 11. 1 高速２号東山線（吹上～四谷通）の都市計画事業説明会（11.2まで）都市高１号線東部地域反対連絡会等が抗議	6.13 気象台とのファクス通信による気象情報収集の開始 6.16 高速３号大高線堀田入口及び都心環状線東別院入口開通 8. 1 営業管理システムの稼働 11.30 月間１日平均通行台数が10万台を超える	5.27 東京湾横断道路の起工式 6.28 道路法の一部を改正する法律（立体道路制度の創設）の公布（施行11.22） 9.27 首都高速道路の横浜湾岸線等（8.8キロ、うち横浜ベイブリッジ860メートル）開通 12.20 大阪湾岸道路の公害調停の申請（兵庫県公害審査会） 12.22 中央公害審議会が「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」答申	6. 3 宇野内閣成立 6. 4 中国で天安門事件（人民解放軍が武力鎮圧） 7. 9 金山総合駅のオープン 7.15 世界デザイン博開催（11.26まで） 7.24 参議院選挙で自民党が敗北、参議院で保守合同以来初の与野党逆転 8. 9 海部内閣成立 8.16 東京証券取引所で平均株価38,915円の史上最高値を記録 9.10 地下鉄桜通線中村区役所～今池開通 10. 1 名古屋市政100周年 10.17 ロマ・プリータ地震（M6.9） 11.10 東独国境開放、ベルリンの壁撤去 11.28 政府が交通事故死者急増のため初の非常事態宣言を発表、この年の交通事故死者11,086人 12. 3 米ソ首脳会談（マルタ会談）後の共同会見で米ソ冷戦時代の終結宣言
H2 (1990)	2. 5 名古屋都市高速道路計画（四谷～高針）の推進について愛知県、名古屋市に依頼 3.23 名古屋市長が市議会建設環境部会に都市計画変更原案概要（高速１号）及び環境影響評価の概要を提出 3.28 名古屋市が都市計画変更原案概要及び環境影響評価準備書案等の閲覧、意見書の受付（4.9まで） 4. 1 係制度を廃止し主査制度を導入 4. 6 名古屋市が都市計画変更原案概要及び環境影響評価準備書について地元説明会（4.9まで） 4.27 名古屋市議会建設環境部会が都市計画変更原案を了承 6.10 公社創立20周年記念特別撮影会（若宮大通高架下） 6.21 名古屋市都市計画審議会が都市計画変更原案を了承 6.22 名古屋市が都市計画変更原案を愛知県知事に提出 8.20 愛知県知事が都市計画変更原案の概要の閲覧（9.3まで） 9.24 公社創立20周年記念行事（千音寺料金所、金山総合駅） 〃 永年勤続職員を表彰（勤続20年） 10. 9 第５代理事長に甲斐一政就任 10.25 愛知県知事が都市計画変更について公聴会開催 12. 4 海外技術研修員（タイ王国）実務研修の受入れ（12.7まで）	1.11 都心環状線（景雲橋～東片端）の準備工事に着手 1.18 高速２号東山線（吹上～四谷）の再度の事業説明会（1.19まで）、都市高１号線東部地域反対連絡会等が抗議 1.22 都心環状線明道町地区での準備工事に対し、高速分岐２号明道町地域の環境と営業を守る会が抗議 3. 5 高速２号東山線（吹上～春岡通）で地質調査着手 4. 2 高速１号楠線（黒川～清水口）の本体工事に着手 5.10 都心環状線明道町地区の準備工事再開、明道町地域の環境と営業を守る会が工事用フェンスを全面撤去。 5.11 工事用フェンスの再設置 5.17 準備工事の再開 〃 高速１号楠線黒川ランプの工事に着手 7. 3 都心環状線明道町地区の工事占用の着手に対し、再度抗議、中断 8.20 占用工事に再度着手 9.11 高速１号楠線北清水橋改築に伴う国道41号の切り替え 10.16 「第１回東山トンネル（仮称）に係わる施工検討委員会」を開催 11. 8 都心環状線（大津橋～東片端）の本体工事着手 11.13 高速２号東山線（春岡通～田代本通）で地質調査着手 12. 6 高速２号東山線（吹上２丁目～大久手町）の工事説明会	2. 6 通算通行台数１億５千万台の達成 9.19 台風19号により全線９時間の通行止め 12.— 料金所渋滞対策として縦列収受ブースを楠料金所始め千音寺、星崎、東新料金所に順次導入	1. 1 地価公示価格が上昇（平均上昇率全国16.6%、名古屋19.9%） 3.13 東名高速道路日本坂トンネル車両火災訴訟第１審判決（東京地裁） 3.17 道路法施行規則の一部改正（道路占用許可申請書の様式統一） 3.31 若戸大橋（S37.9完成）の４車線拡幅完成（全長2,100メートル）開通 4. 1（財）阪神高速道路補償センターの設立 4. 4 伊勢湾岸道路（東海市新宝町～金城ふ頭）の起工式 5.10 全国地方道路公社連絡協議会（37公社と設立予定の３公社）が地方道路公社事業発足20周年記念式典開催 6.21 建設省が第二東名・第二名神を含む全国21路線32区間（896キロ）の高速自動車道路計画のルートの概要を発表 6.27 スパイクタイヤ粉じん発生の防止に関する法律の公布施行 6.28 日米構造協議で、日本の1991年以降10年間の公共投資額430兆円を約束（過去10年の60%増） 7. 1 名神高速道路の全線開通25周年 〃 基準地価の商業地13.4%（全国、名古屋29.1%）の上昇 8. 6 建設省が第２東名・第二名神高速道路の構造基準などを通達 8.24 航空審議会が第６次空港整備５ヵ年計画の中間取りまとめで中部新国際空港の組み入れ	3.15 ソ連が大統領制を導入、初代大統領にゴルバチョフ 4. 1 平成２年度の国の一般会計予算の赤字国債発行ゼロ（昭和50年度補正予算の赤字国債以降初めて） 〃 国際花と緑の博覧会の開催（9.30まで） 4.29 名古屋市の若宮大通公園の完成 6.21 イラン北西部で大地震（M7.7）死者3.5万人 6.28 公共投資基本計画閣議了解（430兆円） 6.29 礼宮さま・紀子さまご結婚 6.30 運転免許保有者が6,000万人を超す 7. 1 東、西両ドイツが通貨統合 7.16 フィリピン・ルソン島大地震（M7.6） 8. 2 イラク軍がクウェート侵攻 8.30 第５次公定歩合引き上げ（６%） 10. 1 第15回国勢調査 名古屋市世帯数791,606世帯、人口2,154,664人 〃 東京株式市場で株価続落（前年末高値から48%下落） 10. 3 東、西ドイツが統一 11.12 平成天皇の即位の礼 11.19 全欧安保協力会議（欧米34カ国参加）が不可侵宣言、欧州通常戦力条約とパリ憲章の調印 12.31 全国の交通事故死者が年間11,227人、昭和54年以降再び増加傾向
H3 (1991)	8.20 愛知県都市計画地方審議会が知事の都市計画変更案を了承 8.28 愛知県知事が高速１号線（四谷～高針）の都市計画を変更 11. 8 建設大臣が基本計画の変更（高速１号四谷高針線の追加）の認可	2.27 高速２号東山線（吹上２丁目～大久手町）の工事着手	3.19 第７期開通　高速１号楠線（楠JCT部）0.1km開通（名古屋東名阪自動車道勝川IC～清洲東ICと同時開通） 5.10 通算通行台数２億台の達成	3.19 東名阪自動車道（清洲東IC～勝川IC）開通 3.29 西淀川大気汚染訴訟（第１次）第１審判決（国及び公団勝訴） 4.26 資源の有効な利用の促進に関する法律の公布（施行10.25） 12. 3 第29回国土開発幹線自動車建設会議開催（第二東名・名神を整備計画路線へ） ※高速道路計画路線5,000キロを超える	1.17 湾岸戦争の勃発 3.29 信楽高原鉄道で列車事故、42人死亡、576人が重軽傷 6. 3 長崎県雲仙・普賢岳で大規模火砕流が発生（死者・行方不明者43名） 6.15 1998年冬季五輪の開催地が長野市に決定（IOC総会） 7. 1 ワルシャワ条約機構を解体 7.15 名古屋都市センターの発足 7.31 米ソ首脳が戦略兵器削減条約（START）に調印 8.11 日中首脳会談、中国が核拡散防止条約（NPT）への加盟表明 9.18 韓国及び朝鮮民主主義人民共和国が国連加盟 11. 5 宮沢内閣発足 12.25 ソビエト解体 …バブル経済崩壊
H4 (1992)	4. 1 防災業務計画を制定 5. 1 回数通行券の販売価格の改定（消費税相当分を転嫁） 8. 5 建設大臣が整備計画変更（第３回）の許可（総延長44.8km、工期平成９年度）	1.21 高速２号東山線（大久手～春岡通）の工事説明会 2. 6 高速２号東山線（大久手～春岡通）の工事着手 3.— トンネル設計要領の制定 4.— 現場溶接施工管理要領の制定 9.— 高速１号半地下構造設計要領の制定 10. 7 高速２号東山線（千種区鏡池通４丁目～名東区牧の原２丁目）の事業認可 10.30 高速２号東山線（春岡通～南明町）の工事説明会 11.16 高速２号東山線（千種区鏡池通４丁目～名東区牧の原２丁目）の事業説明会	3.23 第５回料金認可（回数通行券のみ消費税転嫁） 11.21 高速３号大高線下り（笠寺～大高）を終日車線規制による集中工事を実施（12.1まで）	2.20 国道43号訴訟第２審判決 6. 3 自動車から排出される窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の公布（施行12.1） 〃 環境と開発に関する国連会議（地球サミット）開催 6.15 道路審議会が「今後の有料道路制度のあり方について」中間答申（道路行政に早急に反映させる必要のある事項について）	2. 7 欧州連合（EU）条約調印 3.14 東海道新幹線に「のぞみ」登場 4.29 米国でロサンゼルス暴動 5.27 国家公務員完全週休２日制導入 6. 3 ブラジルで地球サミット開催 7. 1 山形新幹線開業（東京～山形） 10.29 名古屋港水族館オープン

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H4 (1992)	12.22 名古屋市長が市議会建設環境部会に名濃道路の都市計画原案及び環境影響評価準備書案を発表	11.24 高速２号東山線（春岡通～南明町）の工事着手			12.12 第２次宮沢内閣発足
H5 (1993)	4. 1 企画調査部（調査課・企画課）を新設 5.10 本社庁舎を移転（NUP・フジサワ丸の内ビル） 〃 名古屋市が名濃道路の都市計画原案を愛知県知事に提出 5.31 情報システム委員会の設置 6.14 名古屋市長が市議会計画建設部会に高速３号線の都市計画変更原案概要及び環境影響評価準備書素案を発表 11. 1 名古屋市が高速３号線の都市計画変更原案を愛知県知事に提出 12.13 サービス業務の充実を図るため名古屋高速道路懇談会（学識経験者等18名）を発足	2.22 高速３号大高線（緑区大高町地内）の事業認可 3.11 高速３号大高線（緑区大高町地内）の事業説明会 6. 8 高速２号東山線（田代本通～稲舟通）の工事説明会 6.28 高速２号東山線（田代本通～稲舟通）の工事着手 10.— 土木関係様式集制定 12. 9 高速２号東山線高速１号（南明町～田代本通）の工事説明会	8. 2 通算通行台数３億台を達成 11.20 高速３号大高線上り（大高～笠寺）の終日車線規制による集中工事を実施（29日まで）	5.28 第11次道路整備５箇年計画の閣議決定（平成５～９年度、投資総額76兆円） 11.19 環境基本法の公布施行 12. 3 東名阪自動車道（名古屋IC～勝川IC）開通	1. 1 欧州共同企業体（EC）12カ国統合市場の発足 1.15 釧路沖地震（M7.5） 1.20 米国大統領にクリントン就任 5.15 日本初のプロサッカーリーグ（Jリーグ）開幕 6. 9 浩宮徳仁皇太子御成婚 7. 7 東京サミットの開催 7.12 北海道南西沖地震（M7.8） 8. 9 細川内閣の発足 8.12 地下鉄鶴舞線「上小田井～庄内緑地公園」の開通、名鉄犬山線と相互直通運転を開始 10.30 国際防災会議あいち・なごや93開催（11.4まで）
H6 (1994)	2. 3 愛知県都市計画地方審議会が名濃道路の都市計画案を了承 2.25 愛知県知事が名濃道路の都市計画を決定 9. 7 愛知県都市計画地方審議会が高速３号線の都市計画変更案を了承 9.14 建設大臣が基本計画変更（高速名古屋小牧線の追加）の認可 9.16 愛知県知事が高速３号の都市計画を変更 10. 9 第６代理事長に平岩利夫就任 11.24 建設大臣が整備計画変更（第４回）の許可（総延長53.1km、工期平成12年度） 12. 2 第１回料金問題調査会の開催	1.20 高速２号東山線（南明町～田代本通）の工事着手 3.22 高速２号東山線（稲舟通～四谷）の工事説明会 〃 高速２号東山線（吹上その２工区）の工事着手 4.19 高速２号東山線（稲舟通～四谷）の工事着手 6.20 高速２号東山線（吹上出口）の工事着手 〃 高速２号東山線（吹上その１工区）の工事着手 7.— 高速３号大高線（大高入口）の工事着手 8.— 高速３号大高線（大高出口）の工事着手 10. 6 高速２号東山線(緑橋換気所)の準備工事着手 12.13 高速11号小牧線（西春日井郡豊山町大字青山～北区丸新町地内）の事業認可 〃 高速11号小牧線（小牧市大字村中～小牧市多気中町）の都市計画事業認可	8.12 第６回料金認可 9.12 第８期開通（都心環状線名駅～明道町、明道町～丸の内）1.7km開通 9.20 第６回料金認可（障害者割引措置の拡充） 10. 1 障害者割引を開始 11.16 高速１号楠線楠～萩野が連結工事のため通行止め（7.9.19まで） 11.19 高速３号大高線上り（笠寺～鶴舞南JCT）で車線規制による集中工事（29日まで）	1.25 川崎大気汚染訴訟（第１次）第１審判決（企業敗訴、国及び公団勝訴、企業・原告ともに控訴） 3.21 気候変動枠組条約の発効 3.31 中央環境審議会が「今後の自動車騒音低減対策のあり方について（総合的施策）」答申 5.10 道路交通法の改正（過積載車両の罰則規定の強化） 8. 1 愛知県環境審議会を設置 9.22 建設省が「道路環境計画」の策定 12.16 環境基本計画を閣議決定	1.17 ノースリッジ地震（M6.7） 1.18「公共事業の入札・契約手続の改善に関する行動計画」の閣議了解 2.12 リレハンメル冬季五輪の開幕 3.30 地下鉄桜通線「今池～野並」の開通 4.26 中華航空機が名古屋空港で着陸に失敗、死者264人 4.28 羽田内閣発足 5. 6 英仏海峡（ユーロトンネル）開通 6.21 円相場が１ドル99円93銭となり戦後初めて100円を割込む 6.30 村山内閣発足 7. 9 北朝鮮の金日成主席死去 9. 3 第49回国民体育大会「わかしゃち国体」夏季大会の開催（9.6まで） 9. 4 関西国際空港の開港 10. 7「公共投資基本計画」の閣議了解（630兆円規模） 10.13 大江健三郎がノーベル文学賞受賞 10.29「わかしゃち国体」秋季大会の開催（11.3まで） 12.28 三陸沖地震（M7.5） …前年の凶作のため外国米輸入 …平成６年渇水
H7 (1995)	1.24 兵庫県南部地震の阪神高速道路被害状況調査派遣（３名） 9.15 都心環状線楠～大高間全線開通記念ハイウェイウォーク開催 9.24 公社設立25周年 12. 8 名古屋市長が市議会計画建設部会に名岐道路の都市計画原案概要及び環境影響評価準備書素案を発表	1.25 高速11号小牧線の事業説明会（2.1まで） 3.16 高速２号東山線（南明その１工区）の工事着手 6.13 技術審査委員会設置要領の制定 10. 6 高速11号小牧線（楠～豊場）の工事説明会（10.12まで） 11. 6 初の一般競争入札の実施（高速２号東山線東山公園工区トンネル工事） 11. 7 高速11号小牧線（豊場～小牧）の工事説明会（11.9まで） 11.15 高速２号東山線(東山換気所)の工事説明会 12. 1 高速11号小牧線（楠JCT～豊場）で工事着手	1.31 阪神公団への震災復旧第１次応援派遣（５名）、道路管理パト提供 2.11 阪神公団への震災復旧第２次応援派遣（３名） 9.— 渋滞対策として楠出口に出口専用信号機を設置 9.— 各放射路線に図形情報板を設置（楠、星崎、千音寺） 9. 1 第７回料金認可（特定料金徴収区間に係る特定料金の廃止） 9.11 橋脚耐震補強工事に着手 9.19 第９期開通　高速１号楠線萩野～東片端、都心環状線丸の内～東片端JCT～東新町間等5.9km開通　料金改定（翌日から）普通車650円、大型車1,300円、暫定供用に伴う乗継制度の廃止 〃 料金収受委託会社を２社から３社へ 11.22 通算通行台数４億台を達成	3.22 愛知県環境基本条例の公布（施行4.1） 3.— 愛知県窒素酸化物総合対策推進要綱を策定 3.— 愛知県における低公害車普及方針（あいちエコ・カー21）を策定 6.16 地震防災対策特別措置法の公布（施行7.7.18） 7. 5 西淀川大気汚染訴訟（第２次～第４次）第１審判決 7. 7 国道43号訴訟最高裁判決 9.21「今後の道路環境政策のあり方について」第89回道路審議会諮問 11. 9「第２回ITS世界会議95横浜」開催 11.30 道路審議会が「今後の有料道路制度のあり方について」中間答申（高速自動車国道について）	1. 1 世界貿易機関（WTO）の発足 1.17 兵庫県南部地震（M7.3） 阪神・淡路大震災（死者・行方不明者6,430人以上、重傷者10,683人） 3.20 地下鉄サリン事件 5.19 地方分権推進法の公布（施行7.3） 5.28 サハリン大地震（M7.6） 8. 8 村山改造内閣発足 11.19 第４回APEC（アジア太平洋経済協力）首脳会議（大阪） …野茂投手が大リーグで活躍、新人王に
H8 (1996)	1.10 建設大臣が整備計画変更（第５回）の許可（総延長60.1km、工期平成16年度） 1.30 名古屋市他関係市町が名岐道路の都市計画原案を愛知県に提出 4. 1 公社総合情報システム稼働開始 6.28 平成７年度全建賞(道路部門)を受賞（市道高速分岐２号建設工事） 10.31 愛知県都市計画審議会が名岐道路の都市計画案を了承	1.— 高速11号小牧線（豊場～小牧）の工事着手 2. 5 高速２号東山線(東山換気所)の土留工事に着手 3.19 高速６号清須線及び都心環状線（西春日井郡清洲町大字朝日～西区那古野２丁目）の事業認可 4.— 数量算出要領の制定 5.16 高速６号清須線及び都心環状線の事業説明会（5.23まで） 5.20 高速２号東山線東山公園工区の工事説明会（東山トンネル区間の最初の説明会） 6. 8 都心環状線丸の内入口の工事着手 8.27 高速２号東山線園山工区の工事説明会 9. 3 消費税の税率の改正及び地方消費税の導入に伴う工事等の取扱について通達 9.20 第１回高速１号東山トンネルの換気・防災検討委員会開催 10. 1 高速２号東山線園山工区トンネル工事の工事着手 10.— 設計照査マニュアル（案）の制定・報告書作成手引きの制定	7.17 路側通信の運用開始 10.14 高速３号大高線大高出口開通	3.22 名古屋市環境基本条例の公布（施行4.1） 5. 9 大気汚染防止法の一部改正（有害大気汚染対策、自動車排出ガス規制の対象拡大、建築物の解体現場等からのアスベストの飛散防止、事故時の措置の充実等） 5.31 東京大気汚染訴訟提訴（第１次） 9.30 阪神高速道路全線復旧	1.11 橋本内閣発足 〃 若田光一らの乗ったスペースシャトル「エンデバー」の打ち上げ 2.10 北海道豊浜トンネル崩壊事故 3.29 薬害エイズ問題が和解 4. 1 名古屋市が環境基本条例を施行 5.22 水俣病訴訟の和解 6. 1 O157食中毒事件 7.19 アトランタ五輪の開幕

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H8 (1996)	11. 6 愛知県知事が名岐道路の都市計画を決定 11.13 愛知県知事が名濃道路の都市計画を変更 11.19 建設大臣が基本計画変更（高速清須一宮線の追加）、の認可	11.25 高速３号大高線（緑区大高町字熊野山地内～緑区大高町字南休山地内）の事業認可 12.17 高速３号大高線南部延伸の事業説明会	11.16 高速３号大高線下り（鶴舞南JCT ～大高）で初めての全面通行止めによる集中工事（21日まで） 12.— 渋滞対策により錦橋出口でUターン及び２列走行が可能に	11.14 高速自動車国道開通延長6,000kmを突破 12.25 川崎大気汚染訴訟で企業と原告が和解	12.17 ペルー日本大使館襲撃事件
H9 (1997)	3.13 建設大臣が整備計画の変更（第６回）の許可（総延長69km、工期平成16年度） 4. 1 管理部保全課を廃止し、保全部（保全第一課・保全第二課）を新設 9. 9 経営効率化推進会議設置要綱の施行	4. 1 一般競争入札方式の実施について通知 〃 工事の施工に伴い第三者に及ぼした損害等に係る取扱要領の制定 12.11 高速16号一宮線（一宮市緑四丁目～西春日井郡新川町大字阿原字鴨池）の事業認可 12.— 名濃道路免震支承品質管理要領の制定	3.27 高速３号大高線大高入口開通 4.24 VICS情報提供の開始 5.12 第８回料金認可（回数通行券のみ消費税転嫁） 6. 3 回数通行券の販売価格の改定（消費税率変更分を転換） 7.22 管理部・保全部が黒川ビルへ移転、業務開始 星崎から黒川に新交通管制システムの移設切替え（23日まで） 9. 5 高速２号東山線吹上出口開通 10.13 高速１号楠線黒川出入口開通 10.13 広報資料センター（ネックス・プラザ）オープン 10.17 通算通行台数５億台を達成 12.20 高速１号楠線黒川高速バス停留施設の利用開始（名鉄バス）	1.24 道路審議会が「今後の有料道路制度のあり方について」中間答申（都市高速道路、本州四国連絡橋道路、一般有料道路について） 3.31 ノンストップ自動料金収受システム（ETC）の試験運用開始（小田原厚木道路小田原料金所） 4. 4 政府が「公共工事コスト縮減対策に関する行動計画」策定 6. 3 東京大気汚染訴訟提訴（第２次）広島高速道路公社の設立 6.13 環境影響評価法の公布（施行11.6.12） 8.— 愛知県が環境基本計画の策定 11.13 北陸自動車道全線開通 12.18 東京湾横断道路（東京湾アクアライン）開通 12.26 特殊法人等の整理合理化についての閣議決定	3.12 ナゴヤドームがオープン 3.22 秋田新幹線開業（盛岡～秋田） 4. 1 消費税率の改正（５％） 4.28 名古屋市長に松原武久就任 6.12 2005年日本国際博覧会（愛知万博）の開催が決定 7. 1 香港が中国に返還 10. 1 長野新幹線開業（東京～長野） 11.17 北海道拓殖銀行が経営破綻 11.24 山一証券が自主廃業 12. 1 地球温暖化防止京都会議
H10 (1998)	2. 6 建設大臣が整備計画の変更（第７回）の許可（総延長81.2km、工期平成17年度） 4. 1 名古屋市が高速１号楠線（清水）の環境常時監視の開始 7. 1 工事請負契約に係る予定価格の事前公表及び入札結果の公表開始 10. 5 高速１号楠線「黒川出入口とその周辺地区」が都市景観大賞（都市づくりパブリックデザインセンター）受賞 10. 9 第７代理事長に青山英次就任 10.— 土木工事積算基準等の公表開始	1.21 高速16号一宮線（一宮市緑四丁目～西春日井郡新川町大字阿原字鴨池）の事業説明会(2.4まで) 3.19 高速２号東山線東山トンネル植田山工区の工事説明会 4.— 耐震設計基準、ゴム支承設計基準の制定 6.23 高速４号東海線（中川区西日置二丁目～東海市新宝町地先）の事業認可 7.30 高速４号東海線（南部区間）事業説明会の開催（8.7まで）	8.25 第９回料金認可（障害者割引措置の拡充） 9. 1 障害者割引の拡充	1.30 新道路整備五箇年計画についての閣議了解 3.—「愛知県庁の環境保全のための行動計画」の策定 3. 3 伊勢湾岸自動車道（名古屋南IC ～飛島IC）開通 4. 5 明石海峡大橋が開通 5.29 新道路整備五箇年計画閣議決定（20,900億円をもって公団事業促進） 6.17 第１次補正（変更）予算成立（公団:ETCの整備123億円） 7.29 西淀川大気汚染訴訟(第１次、第２次～第４次）国・阪神公団と原告が和解 8. 5 川崎大気汚染訴訟（第２次～第４次）第一審判決（国、公団一部敗訴、国、公団と原告ともに提訴） 9.30「騒音に係る環境基準について」の環境庁告示（施行11.4.1） 10.16 東京大気汚染訴訟提訴（第３次） 12.13 東海北陸道自動車道（尾西IC～一宮JCT）開通、名神高速道路と直結 12.18 愛知県環境影響評価条例の公布（施行11.6.12） 12.22 名古屋市環境影響評価条例の公布（施行11.6.12）	2. 7 長野冬季五輪開幕 4. 1 改正日銀法の施行 5.18 名古屋市災害対策本部情報センターが運用開始 〃 サッカーワールドカップフランス大会が開幕（日本初出場） 6.12 中央省庁等改革基本法の公布・施行 7. 2 和歌山市で毒物カレー事件 7.30 小渕内閣発足 8. 4 名古屋市役所本庁舎・愛知県本庁舎が国の有形文化財に登録 10.12 金融再生関連法の成立 12.16 英米がイラクを空爆
H11 (1999)	1.12 事業評価監視委員会規程の施行 4. 1 技術管理室の新設 10.21 安全管理委員会の設置 10.22 日本道路会議環境部門で「高架裏面吸音板の騒音対策効果について」優秀論文の表彰	4.— 排水性舗装設計施工基準、名濃道路舗装設計基準、名濃道路排水性舗装設計施工基準の制定 設備工事積算基準の改訂（設計･維持と合冊） 8.— 監督の手引きの改訂 9. 6 建設部が新社屋で業務開始 10.— コンクリート構造物配筋要領の制定	7.15 都心環状線丸の内出口がUターン可能に 7.29 都心環状線明道町カーブでトレーラーによる木材落下事故発生 8.12 通算通行台数６億台を達成 11.11 都心環状線丸の内入口開通	2. 3 ITSの本格的な実用化に向け、スマートウェイ推進会議が開催 3.26 騒音に係る環境基準の地域の類型の指定告示（4.1愛知県施行） 4. 1 騒音に係る環境基準の改訂施行 4. 2 首都高速７号小松川線排水桝蓋飛来事故 5. 1「瀬戸内しまなみ海道」の開通（尾道～今治） 5.14 行政機関の保有する情報の公開に関する法律の公布（施行13.4.1） 5.20「川崎公害訴訟」（第１次～４次）の控訴審で、東京高裁が原告の川崎市の公害認定患者らと被告の国と首都高速道路公団との和解を勧告が正式に成立 6.12 環境影響評価法の施行 7. 6 首都高速３号渋谷線で標識柱落下事故 7.13 特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律の公布（施行12.3.30） 7.16 環境省設置法の公布（施行13.1.6） 8.30 名古屋市が環境計画を策定 12.24 国土開発幹線自動車道建設審議会が高速道路の新たな基本計画一区間（12km）、新規整備計画四区間（合計102km）等の整備計画変更を了承。建設大臣がJHに、四区間（合計58km）施行命令 12.— 名古屋第二環状自動車道（名古屋市中川区～海部郡飛島村）の基本計画決定 12.— 名古屋第二環状自動車道（名古屋市緑区～名古屋市名東区）の施行命令	1. 1 欧州統一通貨「ユーロ」の誕生 1.14 小渕自自連立改造内閣発足 1.29 地域振興券の配布 2.15 愛知県知事に神田真秋就任 2.18 名古屋市がごみ非常事態宣言 4.11 石原都知事初当選 4.17 名古屋ボストン美術館が金山南ビルにオープン 6.27 山陽新幹線トンネルコンクリート塊落下事故 7. 1 NTT分割新会社の発足 7.16 地方分権一括法の成立（施行12.4.1） 8.13 国家公務員倫理法の公布（施行12.4.1） 9.30 中日ドラゴンズが11年ぶりに優勝 10. 5 小渕自自公連立第二次改造内閣発足 12.20 JRセントラルタワーズの開館

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H12 (2000)	4. 1 建設部に工事第三課の新設 6.18 平成12年度全建賞受賞「市道高速１号東山線半地下道路事業（吹上～四谷） 7.25 優良工事業者等を表彰（第１回） 9.24 公社設立30周年 9.25 建設大臣が整備計画変更（第８回）の認可（国幹道との連絡路の組入れ、総延長81.2km、工期平成17年度） 11. 1 公社ホームページの開設 11.28 愛知県知事が名古屋都市計画区域の高速１号線、高速２号線、高速３号線、高速分岐２号線、高速分岐３号線及び名濃道路の都市計画を変更（車線数の追加） 〃 愛知県知事が名古屋都市計画区域・尾張西部都市計画区域の名岐道路の都市計画を変更（道路幅員等）	2.— 鋼構造物設計要領、名古屋高速道路非線形動的解析実施要領の制定 7.12 高速６号清須線（西枇杷島町区域）の工事説明会（新名西橋工区） 9.— 名岐道路他ゴム支承の設計計算例の制定 9. 4 高速６号清須線（名古屋市内区域）の工事説明会（新名西橋工区） 10.— 庄内川（新名西橋）区間の工事着手	2. 1 第10回料金認可（回数通行券に50回券を新設） 2.15 積雪により全線36時間通行止 5. 1 回数通行券（50回券）の販売開始 9.11 東海豪雨により高速１号楠線、３号大高線及び５号万場線14時間通行止 11. 3 都心環状線（東新町～東別院）で車線規制による集中工事（11.6まで） 11. 8 第11回料金認可（名古屋線及び尾北線料金圏の設定） 12. 1 名古屋高速ハイウェイテレホンサービスの開始 12.11 第10期開通　高速２号東山線吹上～四谷（西行き）3.5km開通	3.23 地価公示価格が９年連続下落 3.— 愛知県庁が「環境保全のための行動計画」を改定 3.28 愛知県情報公開条例の公布 4. 1 名古屋市情報公開条例の公布 4.24 日本道路公団と首都公団でETCの試験運用開始 5.17 交通バリアフリー法の公布（施行11.15） 5.19 大深度地下の公共的使用に関する特別措置法の公布 7.20 アクアラインの通行料金値下げ（普通車は4,000円→3,000円へ） 9.27 阪神公団でETCの試験運用開始 11.16 東京大気汚染公害訴訟提訴（第４次） 11.30 道路審議会が「都市高速道路の料金体系のあり方等について」答申 11.27 公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律の公布 12. 8 尼崎大気汚染訴訟で和解成立 12.22 第２次環境基本計画の閣議決定	1.19 地下鉄名城線「大曽根～砂田橋」の開通 3.31 有珠山が噴火 4. 5 小渕内閣が総辞職、森内閣発足 4.21 運輸省が「中部国際空港」設置の許可 7.19 2,000円札の登場 7.21 九州・沖縄サミット（主要国首脳会議）の開催 8.18 伊豆諸島・三宅島が最大級の噴火 9.11 東海豪雨 9.13 名古屋新世紀計画2010の公表 9.15 シドニーオリンピックが開幕 9.24 女子マラソンで高橋尚子金メダル 10.16 鳥取県西部地震（M7.3） 11.19 イチローがシアトルマリナーズと契約 12. 1 行政改革大綱の閣議決定 12. 5 第二次森内閣発足 12.10 白川英樹がノーベル化学賞受賞 12.15 博覧会国際事務局（BIE）総会で愛知万博が正式決定
H13 (2001)	4. 1 情報公開制度の運用を開始 10. 1 入札・契約の適正化法の施行に伴い、公社における契約発注見通しの公表等を開始 11.— 名古屋市が高速２号東山線（日岡）、高速11号小牧線の環境常時監視の開始	4.— 鋼構造物架設設計要領の制定 6.21 高速４号東海線港楽木場工区の工事説明会 7. 6 優良工事等表彰要領の制定 8. 2 高速４号東海線港楽木場工区の工事着手 9.10 高速２号東山線東山トンネル貫通式（上下線全線が貫通） 12.— ゴム支承品質管理要領の制定	1.12 積雪により全線23時間通行止 3.10 第11期開通　高速11号小牧線楠JCT～小牧南5.4kmの開通　料金普通車350円、大型車700円 5.18 通算通行台数７億台を達成 6. 1 高速２号東山線吹上～四谷（東行き）3.0km開通 7. 9 都心環状線明道町カーブでコイル鉄板落下事故発生 8.13 都心環状線明道町カーブでトラック（積荷ユーカリチップ）横転事故、５時間通行止 10. 3 都心環状線鶴舞JCT北カーブでトラックが側壁に衝突、落下した防音壁の一部が街路走行中の15台を損傷 10.19 第12期開通　高速11号小牧線小牧南～小牧I.C2.8km開通、東名・名神に直結 11.10 高速２号東山線丸田町JCT～高速５号万場線名古屋西JCTの西行の通行止集中工事（14日まで）	1.27 大雪で首都高速が最長約58時間通行止（1.29まで） 3.22 地価公示価格が10年連続下落 3.30 日本道路公団（千葉・沖縄52料金所）でETCサービス開始 6.21 特殊法人等改革基本法の公布（施行6.22） 6.27 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法の一部改正（粒子状物質を規制対象に追加等） 7.11 土地収用法の一部改正（土地調書及び物件調書の作成手続の特例等の追加） 8. 7 名古屋南部公害訴訟で和解成立 11.27 特殊法人等改革推進本部・行政改革推進本部合同会議で「先行７法人の改革の方向性について」報告 12. 5 刑法の一部を改正する法律（危険運転致死傷の規定の追加）公布（施行12.25） 12.19「特殊法人等整理合理化計画」の閣議決定	1. 6 １府12省庁体制がスタート 1.20 米国大統領にブッシュ就任 3. 2 東京株式市場で終値バブル後最安値（１万2,681円） 3.19 日銀が初の量的緩和決定 3.24 安芸灘地震（M6.4） 4.26 小泉内閣発足 7.29 参議院選挙で自民党圧勝 8.29 H２Aロケットが打上げ成功 9.11 米国で同時多発テロ 10. 7 米国がアフガニスタン空爆 12. 1 敬宮愛子様ご誕生 12.10 野依良治名古屋大学教授がノーベル化学賞受賞
H14 (2002)	4. 1 保全部保全第一課、第二課を廃止し保全施設部保全課、施設課及び施設管制準備室を新設 5.22 平成13年度日本騒音制御学会で「名古屋高速道路都心環状線高架部（明道町地区）のTMDを利用した低周波音対策」が環境デザイン賞を受賞 10. 4 災害対策要綱、地震防災応急計画を定める 10. 8 第８代理事長に登内洋人就任	3.25 高速６号清須線（名古屋市外区域）の古城、新川工区の工事説明会（3.25及び6.17～24） 6.— コンクリート構造物施工管理要領、コンクリートを部分的に充填した鋼製橋脚の耐震性能照査要領の制定 7. 6 優良工事等の表彰（第１回） 10. 8 堀越ランプの中止を求め、パークシティ鳥見の住民が中心となって15,800名の請願署名を集め市長に陳情	1. 2 積雪により全線37時間通行止 2.12 積雪により全線８時間通行止 4.24 高速11号小牧線小牧北入口開通 9.29 都心環状線鶴舞南JCT北渡りカーブで側壁衝突事故、１名死亡 10. 3 通算通行台数８億台を達成 11. 8 高速２号東山線吹上～高速５号万場線名古屋西JCTの東行の通行止集中工事（13日まで） 11.12 楠入口斜路に料金所増設完成、開通	2.18 あいち新世紀自動車環境戦略会議の設置 4.24 首都高速八重洲トンネルタイル剥離事故 6.14 道路関係四公団民営化推進委員会設置法の公布（施行6.17） 6.24 道路関係四公団民営化推進委員会（第１回） 7.19 東京湾アクアラインの社会実験に伴う料金引き下げ（普通車ETC搭載で3,000円→2,320円） 〃 ETCの普及促進策として「ETC前納割引」の導入 8.30 道路関係四公団民営化推進委員会が中間整理を決定 9.— 愛知県環境基本計画（改訂計画）の策定 9.27 道路関係四公団民営化推進委員会の「一日委員会」を全国５箇所で開催 10. 4「隅角部を有する鋼製橋脚の点検結果と対応方針について」発表（道路局有料道路課・国道課） 10.28「あいち新世紀自動車環境戦略」の策定 10.29 東京地裁が東京大気汚染公害訴訟（第１次）判決で自動車排出ガスと健康影響との因果関係を認める 11. 8 東京大気汚染公害訴訟（第１次）で国が控訴 12. 6 道路関係四公団民営化推進委員会が最終意見書を首相に提出	1. 1 欧州単一通貨「ユーロ」の流通開始 1.15 UFJ銀行の誕生 1.23 雪印牛肉偽装事件発生、8.6には日本ハムも発覚 2. 8 ソルトレークシティ冬季五輪の開催 5.28 日本経済団体連合会（日本経団連）の発足 5.31 日韓共同開催サッカーW杯の開催 8. 5 住民基本台帳ネットワークシステム住基ネットの運用開始 9.17 小泉首相が北朝鮮訪問、金総書記が「拉致」を謝罪 9.30 第二次小泉内閣発足 10.11 大型複合施設オアシス21がオープン 10.12 バリ島で爆弾テロ事件、190人以上死亡 10.15 拉致被害者５人が帰国 11.19 松井秀喜がヤンキースと契約 12. 1 東北新幹線（盛岡～八戸）開業 12.10 小柴昌俊がノーベル物理学賞、田中耕一がノーベル化学賞受賞
H15 (2003)	1 .1 施設管制準備室を施設管制所に改組 2.21 愛知県知事が高速２号線の都市計画を変更 3.21 高速２号東山線（四谷～高針JCT）開通記念ハイウェイウォーク開催	2.17 高速２号東山線東山トンネルで車両火災を想定した換気運転現場検証実験（４日間）	1. 5 積雪により全線13時間通行止 2. 3 第12回料金認可（名古屋線650円⇒750円、尾北線350円、特定料金200円） 3.23 第13期開通　高速３号大高線大高～名古屋南JCT0.1km開通	2. 4「本州四国連絡橋公団の債務負担の軽減特別措置について」閣議決定	1.29 朝青龍が第68代横綱昇進、モンゴル人初の横綱誕生 2.24 北朝鮮が地対艦ミサイルを日本海に発射（3.10にも発射）

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H15 (2003)	3.23 名古屋高速・東名阪開通記念サイクリング大会の開催		2.25 関係機関と合同でトンネル内防災訓練実施 3.29 回数通行券（50回券）の廃止 〃 第14期開通　高速２号東山線四谷～高針JCT間3.6km開通 〃 高速11号小牧線に特定料金区間新設（特定料金区間は楠JCT⇔豊山南出入口、堀の内⇒小牧IC）、料金普通車200円、大型車400円 〃 セット回数券の販売開始	3.25 県民の生活環境の保全等に関する条例の公布（施行15.10.1） 3.29 東名阪自動車道（高針JCT～上社JCT）開通 3.31 道路整備緊急措置法の一部改正により、道路整備五箇年計画の廃止 〃 社会資本整備重点計画法の制定	3.27 地下鉄上飯田線「平安通～上飯田」の開通 3.30 米英軍等有志連合がイラク攻撃を開始
		5. 1 電子納品運用の試行開始 6. 5 高速６号清須線（名古屋市区域）の浅間、庄内及び堀越工区の工事説明会（6.13まで）	8.13 都心環状線の渋滞末尾で多重事故、１名死亡	5.20 東京大気汚染公害訴訟提訴（第５次） 6. 8 道路関係四公団が民間企業並の財務諸表（概要）の公表 6.10 ETCセットアップ累計台数が100万台を突破 6.12 国土交通省に防災情報センターが開設	4. 1 日本郵政公社の発足 6.10 政府が、りそなグループに１兆9,600億円の公的資金を投入
	6.30 平成14年度全建賞受賞（市道高速２号東山線（四谷～高針））			7.24 地域の実情に応じた道づくりの推進のため、道路構造令の一部改正 7.— 愛知県自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質（NOx・PM）総量削減計画の策定	7.26 宮城県北部地震（M6.2）、震度６クラスが３回発生 8.25 住基ネットの本格稼働 9.12「収受業務における料金収受員の安全確保に係る措置の徹底について」（道路局長指示） 9.26 十勝沖地震（M8.0）
	10. 1 名古屋高速道路公社経営戦略会議の設置	10. 1 公募型競争入札の対象工事の拡大の試行開始及び発注予定工事に係る予定価格の事前公表の試行開始 10.— 合成床版設計･施工管理要領の制定 10.16 都心環状線山王JCT拡幅都市計画変更の説明会（松原小学校）	10.29 平成15年９月現在のコンクリート橋脚の補修工事内容の公表 10. 3 第13回料金認可（障害者割引の簡素化実施、ETCノンストップのETC運用日） 11. 3 高速１号楠線（東片端JCT～楠JCT北行）の通行止集中工事（11.8まで） 12. 1 障害者割引の簡素化実施 12.19 積雪により全線14時間通行止 12.26 通算通行台数９億台を達成	10.10 社会資本整備重点計画の閣議決定（15～19年度） 11.28 国土交通省が政府・与党協議会に提出した「道路関係四公団民営化の基本的枠組み」を公表 12.22「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」（政府・与党申し合わせ） 12.25 第１回国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）の開催	11. 9 第43回衆議院選挙で与党三党絶対安定多数確保 12. 1 地上デジタル放送の開始（三大都市） 12.13 サダム・フセインイラク元大統領を拘束
	12. 9 名古屋高速道路公社経営改善計画の公表				
H16 (2004)	2. 6 名古屋高速道路公社経営改善計画改訂を公表 2.24 愛知県知事が高速３号及び高速分岐３号線の都市計画の変更	1. 1 全ての競争入札工事の予定価格の事前公表を実施積算基準･単価を公表	1. 7 高速11号小牧線堀の内料金所無人化 2. 2 高速11号小牧線下り追突事故、１名死亡 3. 1 10箇所の料金所でETC運用開始（星崎、千音寺、楠、大山川、小牧、高針、東別院、名駅、丸の内、東新町） 3. 5 凍結により事故13件、全線４時間通行止 3.29 名古屋高速（小牧･一宮線除く）料金改定（普通車750円･大型車1,500円） 〃 ５箇所の料金所でETC専用レーンの運用開始（名駅、丸の内、東別院、東新町、高針）	1.30 高速自動車国道の整備計画の変更及び施行命令について（道路局告示） 3. 6 衣浦豊田道路4.3キロ開通 3. 9 道路関係四公団民営化関係四法案の閣議決定 3.22 指定道路における車両の高さの最高限度を4.1mとする車両制限令の一部改正	1.12 鳥インフルエンザが国内で79年ぶりに発生 1.19 自衛隊をイラクへ派遣
	4. 1 経理部を廃し、新たに経理課･資金課を統合した財務課と契約課を総務部に統合。用地部を廃し、計画部に用地課を新設。技術管理室を計画部に統合。管理部にお客様サービス推進課を新設 〃 災害対策要綱を策定し通達 9.30 外部の監査人による監査の実施（17.1.31まで）	4. 1 低入札価格調査実施要綱の通達 〃 入札監視委員会の設置 〃 工事に係る発注見通しに関する事項を公表 〃 業務委託に係る予定価格の事前公表の試行開始 4.— 高強度鉄筋コンクリート橋脚柱部の設計要領の制定 5.28 第１回名古屋高速道路公社入札監視委員会の開催 7. 1 工事請負契約における技術提案付価格合意方式の試行	4. 1 高速５号万場線耐震補強工事で鋼板が落下、市バスを直撃 5.27 高速２号東山線上り横転事故、１名死亡 5.31 新たに２箇所の料金所でETCの運用開始（白川、黒川） 10. 1 全料金所でETC占用レーンの運用開始（堀の内を除く） 10.14 ETC無線通行車料金割引社会実験の開始 (特定割引区間) 黒川出入口⇔楠JCT、楠出入口 春岡出入口⇔高針JCT、高針出入口 鳥森出入口⇔名古屋西JCT、千音寺出入口 H16.10.15～H16.11.30 20%割引 H16.12.1～H18.1.31 30%割引 名古屋I.C⇔高針JCT H16.10.15～H16.11.30 20%割引 H16.12.1～H17.9.25 30%割引 (夜間割引) 0時～5時20%割引 22時～24時、5時～6時 10%割引 H16.10.14～H17.9.26	5.10 道路交通法の改正（過積載車両の罰則規定の強化） 6. 2 道路関係四公団民営化関係四法案が参院本会議可決成立 6. 9 道路関係四公団民営化関係四法の公布（施行17.4.1） 6.18 景観緑三法の公布（施行16.12.17） 〃 国民保護法の公布（施行16.9.17） 〃 不動産登記法の全面改正（施行17.3.7） 7.16 名神高速道路開通30周年 10.26 首都高速道路及び阪神高速道路の高額回数券の廃止を認可 11.27 名古屋瀬戸道路2.3キロ開通	5.22 小泉首相が北朝鮮再訪朝（拉致被害者の家族５人の帰国） 7.11 第20回参議院選挙 8.13 アテネ五輪の開催 9. 1 ロシア北オセチア共和国のベスラン学校占拠事件、1000人以上死傷 9.18 プロ野球で史上初のストライキ 10. 1 中日ドラゴンズが５年ぶり６度目のリーグ優勝 10. 3 マリナーズのイチローが年間最多262安打の新記録達成 10. 6 あおなみ線の開業 〃 地下鉄名城線の全通、環状運転開始 10.23 新潟県中越地震（M6.8） 11. 1 新１万円札、５千円札及び千円札発行 12.26 スマトラ沖巨大地震(M9.3)、津波被害による死者22万人以上
		12.24 高速３号（南部）六番町出入口都市計画変更の市の地元説明会	10.30 高速１号楠線楠JCT～東片端JCT南行の通行止集中工事（11.4まで） 12. 1 星崎料金所拡幅工事が完成し開通	12.12 伊勢湾岸自動車道豊田南IC～豊田JCT開通（伊勢湾岸自動車道と東名高速道路が直結）	
H17 (2005)	1.16 高速16号一宮線フリーウォーキングの開催 〃 第１回お客様満足度調査の実施（１月31日まで）		2. 1 第14回料金認可（名古屋線750円、尾北線（小牧線、一宮線）350円、特定料金（小牧線）200円）	1.30 中部国際空港連絡道路2.1キロ開通 1.31 高速自動車国道及び首都・阪神高速が回数券の販売停止	2.16 温室効果ガス削減に関する京都議定書の発効 2.17 中部国際空港（セントレア）の開港

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H17 (2005)	2. 9 国土交通大臣が整備計画変更（第９回）の許可（総延長81.2km、工期平成22年度） 2.28 市場公募債の新規発行 4. 1 建設部工事第三課の廃止 〃 公社個人情報保護規程の施行 〃 名古屋高速道路公社安全管理委員会要領の施行に伴い安全管理委員会及び幹事会の設置 5.18 第１回お客様満足度調査結果の公表 10. 7 愛知県知事が高速３号の都市計画を変更 10.17 競争参加資格審査申請の電子登録システム導入（登録開始） 11. 9 愛知県警本部長より、万博期間中の警察活動に積極的に協力したとのことについて感謝状及び記念品の授与 11.16 万博協会会長より、博覧会に大きく貢献したとのことについて感謝状及び記念品の授与	2.28 高速３号（南部）東海JCT出入口都市計画変更の説明会（愛知県） 3.24 都心環状線（山王JCT拡幅）の事業認可、工事説明会の開催 5. 1 都心環状線山王JCT拡幅工事の着手 5.12 高速４号東海線の工事説明会（中川区八熊小学校） 5.23 高速４号東海線の工事説明会（熱田区大宝八熊小学校） 5.30 高速３号（南部）六番町出入口都市計画変更の県の地元説明会	2. 2 積雪により全線13時間通行止 2.11 第15期開通　高速16号一宮線清洲JCT～一宮8.9km開通　料金普通車350円・大型車700円 〃 ETC料金施策の実施（ETC特別割引（期間限定）、ETC迂回乗り継ぎ、ETC路線バス割引） 3. 6 通算通行台数10億台を達成 3.25 第15回料金認可（セット回数券廃止） 〃 愛知万博支援施策（バス割引）の実施 3.31 セット回数券の販売停止 4. 1 都心環状線東新町入口付近でトレーラーによる高欄衝突死亡事故発生 4.— ETC利用率30%を達成 4.29 ETC無線通行車料金割引社会実験に特定区間割引を追加実施、清洲JCT⇔楠JCTは20%割引（4.29～9.25） 6. 6 高速都心環状線で施設衝突事故、１名死亡 7.— ETC利用率40%を達成 9.26 ETC無線通行車料金割引社会実験の夜間割引の変更 ０時～６時20%割引 22時～24時10%割引 10.27 高速11号小牧線下り追突事故、１名死亡 11. 3 高速都心環状線通行止（一部車線規制）集中工事（11.7まで） 12.18 積雪により全線２回合計50時間通行止 12.22 積雪により全線33時間通行止 12.26 第16回料金認可（マイレージの導入、回数券等の廃止）	3.19 伊勢湾岸自動車道全線開通 3.31 一般有料道路における回数通行券の廃止を認可 4. 1 マイレージ割引及び一部有料道路での大口・多頻度割引の導入を実施 2.—「公共施設の設置に起因するテレビ電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担に関する申し合せの留意事項について」（中央用地対策連絡協議会事務局長通知） 4.26 第１回「地球温暖化防止のための道路政策会議」の開催 7. 5 東京大気汚染公害訴訟提訴の第３次～第５次訴訟が第２次訴訟と併合化 7.12 日本道路公団橋梁工事で談合 7.27 九州自動車道が全線開通（青森から鹿児島まで高速道路で結ばれる。延長約2,150km） 9.16 首都・阪神高速道路で新たなETC割引の導入実施 9.30 民営化６会社の暫定協定の策定 10. 1 道路関係四公団の民営化発足 12. 1「道路緊急ダイヤル#9910」の全国展開 12.25 ETCセットアップ台数の累計で1,000万台を突破（有料道路課発表）	3. 6 愛知高速交通東部丘陵線リニモが開業 3.25 愛知万博（愛・地球博）の開幕（9.25まで） 4.25 JR福知山線脱線事故、死者107人、負傷者400人以上 7. 7 ロンドン同時爆破事件 8.26 大型ハリケーン「カトリーナ」が米南部を直撃、死者1,300人 9.11 郵政解散（8.8）衆議院選挙で自公与党が圧勝 10. 8 パキスタンで大地震（M7.8）、死者９万人以上 10.21 郵政民営化法等の関連法律の施行に伴う改正（施行19.10.1） 11.17 マンションなどの耐震偽装発覚 …全国でアスベスト禍
H18 (2006)	2. 3 国土交通大臣が整備計画変更（第10回）の許可（総延長81.2km、工期平成22年度） 4. 3 公社ホームページのリニューアル 7. 2 第２回お客様満足度調査の実施（７月24日まで） 9.22 公社情報セキュリティ規程及び実施細則の制定・施行 9.25 公社倫理規程の制定（施行18.10.1） 9.30 公社の監事２名体制から１名体制に変更 10.10 第９代理事長に森徳夫就任 10.23 第２回お客様満足度調査の結果公表	1. 1 契約、入札制度の改正（一般競争入札の対象範囲の拡大<予定価格25億円以上⇒５千万円以上の工事>、公募型指名競争入札の廃止） 4. 1 全ての業務委託の予定価格の事前公表を実施 4.— 鋼少数主桁橋設計要領の制定 5.22 高速６号清須線新名西橋（赤とんぼ橋）がプレストレストコンクリート技術協会作品賞を受賞 10. 5 高速４号東海線の工事説明会（港区）（10.11まで） 11. 9 工事の請負契約における総合評価落札方式の試行について（通達） 11.15 高速４号東海線の工事説明会（港区・東海市11.6まで）	1.— ETC利用率50%を達成 1.31 名古屋高速ETC特別割引（期間限定）の終了 1.17 積雪により全線通行止め 2. 1 ETC利用施策の実施 ・ETCマイレージサービス最大区分20ポイント/100円 ・名高速ETCコーポレートカード割引最大割引率区分18% ・ETC端末特定区間割引普通車200円、大型車400円割引 黒川出入口⇔楠JCT、楠出入口 春岡出入口⇔高針JCT、高針出入口 鳥森出入口⇔名古屋西JCT、千音寺出入口 呼続入口⇒大高出口、名古屋南JCT ・ETC日曜・祝日割引10%割引 ・ETCマイレージ基本ポイント+３ポイント ・名高速ETCコーポレートカード割引+３%割引・土曜日10%割引 2. 3 名古屋高速ETCの利用促進キャンペーン実施（H19.1.31まで）、先着１万台ETC車載器購入価格から5,250円を割引（H18.2.4終了） 2.13 二輪車ETC特定モニターの試行運用実施 2.28 回数通行券の販売終了（全券種） 3. 1 ETC無線通行車料金割引社会実験に特定区間割引追加実施（名古屋I.C⇔高針JCT）30%割引再開 3.30 通算通行台数11億台を達成 3.31 ハイウェイカードの利用終了 4. 3 名古屋高速お客様センターの開設 6.— ETC利用率60%を達成 8. 1 ETC端末特定区間割引の端末特定区間追加実施（大高入口、名古屋南JCT⇒呼続出口） 10. 6「名古屋高速道路公社の高速道路に係る料金の徴収施設及びその付近における車両の一時停止その他の車両の通行方法について」公告 〃 第17回料金認可（夜間割引） 11. 1 二輪車のETC本格運用実施 〃 ETC夜間割引の実施（社会実験から継続して本格実施０時～６時20%割引、22時～24時10%割引）	2. 7 第２回国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）の開催 3.14 高速道路株式会社及び日本高速道路保有・債務返済機構の資産評価額の決定 4. 1 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構及び６高速道路株式会社による民営化による事業がスタート 6.21 バリアフリー新法の公布（施行12.20） 11. 1 二輪車でのETC通行が可能となる 11.15 高速自動車国道法施行令の一部改正（スマートインターチェンジの設置）	1.24 堀江ライブドア前社長の逮捕 2.10 トリノ五輪の開幕 2.24 トリノオリンピックで荒川静香が金メダル 3.20 第１回WBC野球で日本優勝 5.27 インドネシアジャワ島中部で地震（M6.2）、死者5,000人 6. 2 公益法人改革三法の公布（施行20.12.1） 6. 3 シンドラーエレベーターで死亡事故 6. 9 天皇・皇后両陛下が東南アジア３国歴訪 6.20 イラク南部サマワ派遣の自衛隊撤去開始 6.21 健康保険法等の一部の改正 7. 5 北朝鮮テポドン２号が日本海へ発射 7.25 イラク派遣の自衛隊の最後の280人帰国

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H18 (2006)			11. 3 高速３号大高線呼続～鶴舞南JCT北行の通行止集中工事（11.6まで） 12.31 回数通行券の利用終了	12. 8「道路特定財源の見直しに関する具体策」を閣議決定	8.24 冥王星を惑星から除外し準惑星に分類 8.25 福岡海の中道大橋飲酒運転事故で３児死亡。飲酒運転の社会問題化 9.26 安倍内閣発足 10. 7 ミッドランドスクエアの開館 10. 9 北朝鮮が地下核実験 10.10 中日ドラゴンズが７度目のセリーグ優勝 12.30 サダム・フセイン元イラク大統領の死刑執行
H19 (2007)	3.14 国民保護業務計画の公表 4. 1 計画部用地課を廃止し計画課に統合。理事長直轄参事の新設 〃 随意契約ガイドライン及び随意契約の取扱い（業績評価に基づき随意契約を行う場合を含む）について通達 5.24 名古屋高速道路の渋滞対策に関する提言（中間とりまとめ）の公表 7.— 中期経営計画（H19～22年度）の策定 7. 3 名古屋高速道路公社が行う契約からの暴力団排除に関する合意書に基づく事務取扱要領の制定 8.20 平成19年度名古屋高速道路公社料金問題調査会の開催 11.29「名古屋高速道路の交通マネージメントに関する調査研究委員会」から「名古屋高速道路都心環状線・大高線の渋滞対策に関する提言」を受ける 11.21 庄内川に架かる新しい橋の名称を一般公募し、「赤とんぼ橋」に決定 12. 1 高速６号清須線記念サイクリング大会の開催 12. 3 高速６号清須線記念ハイウェイフリーウォーキング大会の開催	4. 1 鋼橋工事に係る監督・検査の手引き（上部工事低入札対応）の施行 10.— 杭頭結合部において鋼管と鉄筋との結合に用いるフレア溶接継手の施工管理要領の制定、場所打ち杭における帯鉄筋フレア溶接継手の施工管理要領制定 10.22 高速６号清須線の建設現場で鉄板落下事故 11. 9 総合評価審査委員会設置要綱の施行	2. 1 ETC利用促進キャンペーン割引実施期間の半年延長（19.1.31まで→19.7.31まで） ・ETCマイレージ基本ポイント+３ポイント ・名高速ETCコーポレートカード割引+３%割引・土曜日10%割引 2.16 高速11号小牧線下り追突事故、１名死亡 4. 1 不払い車両監視カメラの運用開始 4. 9 通算通行台数12億台を達成 4.— ETC利用率70%を達成 8. 6 渋滞対策の都心環状線山王JCT北渡り３車線完成し、開通 10. 6 第18回料金認可（名古屋線750円、尾北線（小牧線・一宮線）350円、特定料金（小牧線）200円） 11. 1 高速３号大高線鶴舞南JCT～呼続南行の通行止集中工事（11.4まで） 12. 9 第16期開通　高速６号清須線明道町JCT～清洲JCT間7.0km開通 〃 道路交通情報提供のための携帯電話サイトの開設 〃 高速６号清須線ETC端末特定区間割引の端末特定区間追加実施 鳥見町出入口⇔清洲JCT、清須出入口	3.30 高速道路各株式会社の平成19年度事業計画の許可 5.18 自動車NOx・PM法の一部改正法の告示 6.24 高速道路ネットワークのさらなる有効利用に向けた料金社会実験（夜間割引、時間帯割引）を開始 8. 8 東京大気汚染訴訟の和解成立 12. 7 道路特定財源見直しについて（政府・与党合意） 12.13 円筒型枠を使用した中空床版橋の緊急点検結果の発表 12.25 第３回国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）の開催	2.14 年金記録未統合5,000万件が判明 3.25 能登半島地震（M6.9） 4.17 伊藤一長長崎市長銃撃事件（市長死亡） 5.17 愛知県長久手町で発砲立てこもり事件 5.18 国民投票法の制定（施行22.5.18） 6.26 時津風部屋初年力士暴行死（H20.2.7元親方と力士３人逮捕） 7.10 米格付け機関がサブプライムローン担保証券の大量格下げ発表（バブル崩壊） 7.16 中越沖地震（M6.8）、柏崎原発トラブル 7.29 参議院選で自民が歴史的敗北 9.17 安倍首相が突然の退陣表明 9.25 福田康夫内閣発足 10. 1 郵政民営化がスタート 11. 1 中日ドラゴンズ日本シリーズ優勝 12.— 中国産餃子事件発生 …各地で食品偽装発覚
H20 (2008)	3.— 名古屋市が高速６号清須線（上名古屋）のモニタリングポストの監視を開始 3.24 公社電子入札要領の制定（施行4.1） 5. 9 名古屋高速道路渋滞対策についての意見募集結果の公表 8.29 第３回お客様満足度調査の実施（９月30日まで）	6. 7 伊勢湾岸自動車道等を夜間通行止めし、高速４号東海線東海JCT桁一括架設工事を実施 6.13 工事請負契約書第25条第５項（単品スライド条項）の運用ルールを定めて通知	1.15 渋滞対策のためのETC無線通行車料金夜間割引の拡大実験実施（20.7.31まで） 〃 高速６号清須線施設衝突事故、１名死亡 2. 9 積雪により全線30時間通行止 2.13 高速６号清須線清洲JCT国道22号連絡路開通 3. 3 料金所の遮断機の運用開始 4.12 通算通行台数13億台を達成 5.21 高速16号一宮線下り線で追突による車両火災事故発生、２名死亡 6. 2 道路交通情報提供のための携帯電話サイトのリニューアル 6.12 新設街路情報板（４箇所）の運用開始 6.24 高架下占用許可基準の制定 7.15「名古屋打ち水大作戦2008」に参加 11. 1 高速２号東山線吹上～白川西行通行止集中工事（11.4まで） 12.27 高速11号小牧線が電力ケーブル火災により13.5時間通行止め	1. 2 原油価格が１バレル100ドルを突破 1.13「道路特定財源の見直しについて」閣議決定 1.19 京都で初めての都市高速道路の都市高速京都線鳥羽～第二京阪道路開通 2.15 原油高騰に伴う高速道路料金引き下げ（深夜料金割引の拡充）を実施 2.23 新名神高速道路亀山JCT～草津田上IC開通 4. 1 ガソリン国会（自動車税除く暫定税率が４月の１箇月一旦失効） 5. 1 ガソリン暫定税率が復活、ガソリン価格値上げ 5.13 道路特定財源に関する基本方針（閣議決定） 6.30 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部改正の公布（施行20.8.1） 7. 5 東海北陸自動車道飛騨清見IC～白川郷IC開通、この開通により全線開通 8. 3 首都高速５号池袋線タンクローリー横転火災事故で中央環状線通行止（10.14一部通行止解除） 9. 9 微小粒子状物質（PM2.5）の環境基準の告示 10.29 国土交通大臣が高速道路料金引き下げ（休日1.000円）発言 10.30 政府が追加経済対策発表	1.23 トヨタ自動車が新車販売台数で世界１位となる 1.27 大阪府知事に橋下徹当選、38歳で現役知事最年少 1.30 中国餃子食中毒、メタミドホス検出 2.25 李明博韓国大統領就任 4. 1 後期高齢者医療制度の施行 5.12 中国四川省大地震（M7.9）死者6.9万人、行方不明1.8万人以上 6. 1 車の後部座席シートベルト着用義務化、シルバードライバー（75歳以上）の「もみじマーク」義務付け 6. 8 東京秋葉原で無差別７人殺害 6.14 岩手・宮城内陸地震（M7.2） 8. 8 北京オリンピックの開催 9. 7 汚染米転売など食への不安高まる 9.24 麻生内閣発足 10. 1 大阪個室ビデオ店放火、15人死亡 10.16 東証でブラックマンデーに次ぐ史上２位の下落率（11.41%） 10.31 名古屋タイムズ廃刊 11.17 元厚生事務次官連続襲撃事件で３人死傷 12.10 ノーベル物理学賞に南部陽一郎、小林誠、益川敏英、化学賞に下村脩が受賞 12.31 年越し派遣村に多くの人 …景気後退入り、株価急落、円高騰
H21 (2009)	3. 8 第３回お客様満足度調査結果の公表 4.15 土木学会中部支部研究発表会で「既設PC梁と新設鋼製梁との接合方法の開発」が技術賞受賞	3.30 契約、入札制度の改正（一般競争入札の拡大＜５千万円以上１千万円以上＞） 〃 低入札価格調査制度（失格判断基準の設定）の改正	3.12 高速11号小牧線堀の内料金所でETC及び自動料金収受機の運用開始 3.— ETC利用率80%を達成 4.20 通算通行台数14億台を達成	1.23 道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律等の一部改正（閣議決定） 3.20 高速道路料金の引き下げの実施（地方部の休日1,000円上限、平日全時間帯３割引以上等） 3.31 第２次社会資本整備重点計画の閣議決定（平成20～24年度） 4.27 第４回国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）の開催 5.29 高速自動車国道の整備計画の変更（名古屋第二環状自動車道（名古屋西～飛島）を含む３路線追加）	1.20 米国第44代大統領にバラク・オバマ就任 3. 4 定額給付金の公布施行 3. 5 定額給付金の支給始まる 3.23 日本がWBC野球連覇 5. 8 トヨタが71年ぶりの営業赤字（平成21年３月期連結決算） 4.14 北朝鮮６カ国協議離脱、二度目の核実験（5.25） 4.26 名古屋市長に前衆議院議員の河村たかしが当選 5.15 グリーン家電普及促進事業のエコポイント始まる、エコ住宅は21.12.8から開始 5.21「裁判員制度」がスタート 6. 1 GM、クライスラー（4.30）経営破綻

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H21 (2009)	12. 2 名古屋高速道路事業評価監視委員会の開催 12.21 高速６号清須線赤とんぼ橋が第23回名古屋市都市景観賞（まちなみ部門）受賞	8. 1 低入札価格調査制度（調査基準価格及び失格判断基準の算定方法）の改正 11.28 一般国道23号竜宮ICを夜間通行止し、高速４号線東海線の桁架設工事（２回目　12.6）	7.18 ETC普通車土日祝日30%割引社会実験の開始（H23.3.27まで）	12. 8 緊急経済対策7.2兆円の閣議決定	7.22 国内各地で46年ぶりの皆既日食 8.27 失業率5.7%、求人倍率0.42%（過去最悪を更新） 8.30 第45回衆議院選挙で民主党が308議席の圧勝、政権交代 9. 1 消費者庁が発足 9.13 イチローが大リーグ史上初の９年連続シーズン200安打達成 9.16 鳩山内閣発足 11. 4 ヤンキース松井秀喜が日本人初のWシリーズMVP 11.11 行政刷新会議の事業仕分けがスタート 11.25 ドバイ・ショックで為替と株価が激動
H22 (2010)	2.25 国土交通大臣が整備計画変更（第11回）の許可（総延長81.2km、工期平成25年度） 6. 7 中期経営計画（平成22～25年度）の策定 8.29 高速４号線東海線山王～六番北フリーウォーキングの開催 9.24 公社設立40周年 12.24 愛知県知事が都市計画区域の再編に伴う、都市計画道路名の変更	1.17 パークシティ鳥見高速道路対策委員会と公社との間で環境モニタリングポストの設置について協定を締結	4.19 通算通行台数15億台を達成 9. 4 第17期開通　高速４号線東海線山王JCT～六番北2.8km開通 12.10 高速16号一宮線で29台によるスリップ事故、一時全面通行止	4. 1 国土交通省道路局有料道路課が高速道路課に名称変更 4. 9 国土交通省が高速道路の新料金（基本方針）を発表 6.28 全国37の高速道路で平成22年度高速道路無料化社会実験の開始 8. 1 ISAP（第11回国際アスファルト名古屋会議舗装会議）の開催（8.7まで） 12.24 来年度の高速道路の料金割引に関する基本方針で政府・与党合意	1. 1「日本年金機構」の発足（社保庁廃止） 1.12 ハイチ地震（M7.0）、死者23万人 2.12 バンクーバー冬季五輪の開催 2.27 チリで大地震（M8.8）、200万人以上被災 3.22 七宝町、美和町及び甚目寺町が合併し、あま市が発足 4. 1 改正労働基準法の施行 4.14 アイスランドの火山噴火、欧州上空の火山灰で航空機欠航 4.23 宮崎県で牛の口蹄疫感染を確認（8.27宮崎県知事終息宣言） 5. 1 上海万博開幕（10.31まで） 5. 5 ギリシャ財政危機、ソブリン問題等欧州統一通貨ユーロ揺らぐ 6. 8 菅内閣発足 6.11 FIFAワールドカップ南ア大会開催、日本決勝トーナメント進出 6.13 小惑星探査機「はやぶさ」が帰還、イトカワ微粒子確認 7.11 第22回参議院選挙で民主党惨敗 8. 5 チリの鉱山落盤事故（10.13に33人全員救出） 9. 7 尖閣沖で巡視船に中国漁船が衝突 9.24 MLBでイチローが10年連続200安打達成 10. 1 中日ドラゴンズが４年ぶりリーグ制覇 10.11 生物多様性条約第10回締約国会議（COP10）が名古屋市で開催 11.13 第18回APEC首脳会議が横浜で開催 11.20 名古屋グランパスJリーグ初優勝 11.23 北朝鮮による韓国ヨンピョン島砲撃、民間人含む４人死亡 12. 4 東北新幹線八戸～新青森が開業 12.10 ノーベル化学賞を根岸英一、鈴木章が受賞 …異常気象の夏、猛暑日各地で記録更新
H23 (2011)	1.14 第４回お客様満足度調査の実施（２月４日まで） 3.22 第４回お客様満足度調査結果の公表 10.14～16 「ネックス・プラザ開館14周年記念フェスティバル」を開催 11.12 東海線木場～東海JCTフリーウォーキング開催（木場出入口～船見出入口付近折り返し）	1.13 高速４号東海線建設に伴う通学路安全確保により船方小学校から感謝状の授与 7.28.29 夏休み親子見学ツアー「現在建設中の４号東海線の建設現場を見に行こう」の開催	1. 7 ネックス・プラザを改修のため休館（３月まで） 1.17 積雪のため全線通行止め（1.18まで） 3.20 名二環東部・東南部区間の開通に伴う高速２号東山線高針JCT及び高速３号大高線名古屋南JCTの連絡路開通 〃 料金収受会社の社員による料金着服行為発覚、再発防止策公表 3.26 ネックス・プラザのリニューアルオープン 3.27 普通車土日祝日料金引き下げ社会実験の終了 3.28 ６料金所（高針、星崎、千音寺、清須、大山川、小牧）で料金自動収受機運用開始 4. 5 通算通行台数16億台達成 7. 1 ETC無線通行車平日昼間時間帯割引社会実験の実施（H25.12.31） 平日(土曜日を含む)６～７時、13時～16時　15%割引 10.29 ３号大高線高辻入口及び堀田入口の本線への合流部延長開通 11. 3 リフレッシュ工事による終日通行止（～11/８）（３号大高線北行名古屋南JCT～堀田　）	2. 9 高速道路無料化６区間の追加、夜間大型限定無料化５区間を23.6から実施すると公表 3.20 名二環高針JCT～名古屋南JCT開通 ＊東名阪自動車道名古屋西JCT以東が「名二環」に名称変更 3.30 ITSスポットサービスの開始（東北は8.12から）	1.14 菅第２次改造内閣発足 2. 6 愛知トリプル選で、県知事に大村秀章、名古屋市長に河村たかしが当選 2.21 中国が日本を抜き、世界第２位の経済大国に 3.11 東北地方太平洋沖地震（M9.0）、世界史上４番目の超巨大地震、岩手、宮城、福島で高さ10mを超す大津波（死者行方不明約２万人）、東京電力福島第一原発メルトダウン 3.12 博多～新矢代開通により九州新幹線が全線開通 6.24 小笠原諸島が世界自然遺産に登録 6.26 平泉が世界文化遺産に登録 7.17 2011FIFA女子ワールドカップドイツ大会決勝戦で初優勝 7.26 平成23年７月新潟・福島豪雨 9. 2 野田内閣発足 9. 3 紀伊半島大水害

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H23 (2011)	12. 7 第16回名古屋高速道路事業評価監視委員会開催		11.19 第18期開通　４号東海線木場～東海JCT5.3km開通（東海線全線開通までの間、六番北出入口～木場出入口の間で乗り継ぎを実施） 12.26 積雪により全線（14時間30分）通行止		
H24 (2012)	3. 7 首都・阪神高速道路（株）、福岡北九州高速道路公社及び広島高速道路公社と災害時等における応急復旧業務の相互協力に関する協定を締結 4. 1 第10代理事長に村上芳樹就任 〃　本社部門の移転統合（組織体制の整理統合に伴い、NUP・フジサワ丸の内ビルの本社部門を黒川ビルへ移転） 〃　５部（総務部・計画部・技術部・管理部・保全施設部）、１室（監査室）に組織変更 7.24 陸上自衛隊第10師団と災害発生時の連携に関する協定を締結 10. 1 第５回お客様満足度調査の実施（10月31日まで） 10.19～21 「ネックス・プラザ開館15周年記念フェスティバル」を開催 12.21 平成24年度名古屋高速道路事業評価監視委員会開催 12.25 第５回お客様満足度調査結果の公表	7.26、27　夏休み親子見学ツアー「現在建設中の４号東海線の建設現場（六番北～木場）を見に行こう」の開催	3.26 通算通行台数17億台達成 11. 3 リフレッシュ工事による終日通行止（～ 11/８） ３号大高線南行　鶴舞南JCT→名古屋南JCT 11-　.ETC利用率90%達成 12.24 積雪により全線（５時間25分）通行止	1. 1 首都高速、阪神高速の料金圏のない距離別料金へ移行開始 4.14 新東名高速道路御殿場JCT-浜松いなさJCT間、清水JCT-新清水JCT間、浜松いなさJCT-三ヶ日JCT間開通 7.21 福岡高速道路環状線が全線開通 8.31 第３次社会資本整備重点計画の閣議決定（平成24～28年度） 9.15 東海環状自動車道　養老JCT～大垣西IC開通 10. 1 神戸市道路公社の新神戸トンネルを阪神高速道路(株)へ移管 11.30 原発事故による避難者対象高速道路の無料措置H25年3.31まで継続 12. 2 中央自動車道笹子トンネル上り線（東京方面）で天井板崩落事故　９人が死亡	12.10 山中伸弥ノーベル生理学・医学賞を受賞 12.26 第２次安倍内閣発足
H25 (2013)	1.15 国土交通大臣　整備計画の変更の許可（総延長81.2キロ、工期平成30年度） 2.13「名古屋高速道路女性意見交換会（名高速ウーマン・ブレイン）」より、14項目の「より安全で利用しやすい名古屋高速道路を目指した提言書」を受ける 3. 5 基本理念・基本方針・職員の行動指針の策定 4. 1 財団法人名古屋高速道路協会が一般財団法人に移行 7.19 中期経営計画（平成25～27年度）を策定 10.18～20 「ネックス・プラザ開館16周年記念フェスティバル」を開催 11.17 名古屋高速道路全線開通記念わくわくサンキューウォークの開催（六番南入口→きらく橋付近折返し→六番南出口）	2.15 設計・測量・ボーリング・調査・試験等の業務委託における最低制限価格、調査基準価格及び失格判断基準の算定する際の端数処理について 6. 2 ４号東海線（熱田区六番一丁目交差点上）橋桁連結式典（地元の約30組の親子を招待）を開催 7.25、26　夏休み親子見学ツアー「現在建設中の４号東海線の建設現場（六番北～木場）と高速道路で働く車を見に行こう」の開催 10.24 入札・契約制度の改正 ・業務委託（設計・測量・ボーリング・調査・試験等）に係る一般競争入札方式の実施 ・業務委託（設計・測量・ボーリング・調査・試験等）に係る簡易公募型プロポーザル方式及び簡易指名型プロポーザル方式の実施 ・前払金の支払率の改正	3. 4 通算通行台数18億台達成 10. 9 道路交通情報提供のためのスマートフォンサイトの開設 11. 2 リフレッシュ工事による終日通行止（～ 11/６） 11号小牧線南行　小牧IC→楠JCT 11.20 ４号東海線（六番北～木場）の開通に伴う料金認可 11.23 第19期開通　４号東海線六番北～木場間3.9キロ開通（名古屋高速道路の全線81.2キロが開通） ２料金所で料金収受機の運用開始（六番南、港明） 12.21 名古屋高速道路全線開通に伴う東海線記念割引（企画割引）実施（H26.3.30まで） ETC無線通行車　土・日・祝日（年末年始も対象） 割引対象入口（東海線入口の８箇所）50%割引	4. 1 自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）の保険料15%近く値上げ 6.20～7.10　中央自動車道恵那山トンネル（下り線　名古屋方面）天井板撤去工事の為、通行止 9.11 道路案内標識における英語表記について,国交相が公表 12.20 新たな高速道路料金に関する基本方針の決定	4.13 淡路島地震（M6.3）発生 6.22 富士山 世界文化遺産に登録 9. 7 2020年夏季オリンピック開催都市に東京を選出
H26 (2014)			1.23 通算通行台数19億台達成 2.14 積雪により全線（27時間50分）通行止 3.20「名古屋高速道路の長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術検討委員会」より提言を受ける 3.26 消費税率等引き上げに伴う料金改定の認可 4. 1 消費税率等引き上げに伴う料金改定実施 名古屋線　普通車770円、大型車1,540円 尾北線　普通車360円、大型車720円 〃　ホームページのリニューアル	1.22 NEXCO３社の高速道路大規模更新・補修計画公表 3.23 広島高速３号線が全線開通	2.14～16　関東・甲信地方を中心とした平成26年豪雪 4. 1 消費税率５%が８%に引き上げ

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H26 (2014)	7.24 親子体験ツアー「見る見る点検隊」の開催 10. 1 第６回お客様満足度調査の実施（10月31日まで） 10.17～19 「ネックス・プラザ開館17周年記念フェスティバル」を開催 10.23 通算通行台数20億台達成日予想クイズ（H26.11.24まで） 名古屋高速道路全線開通１周年記念　フォトコンテスト（H27.2.10まで） 10.26 交通安全講習会 「名古屋高速道路安全運転のすすめ」		7. 1 ETC特定区間割引社会実験の実施（H27.6.30まで） 普通車100円割引、大型車200円割引 楠（楠JCT）↔東新町・東片端 高針（高針JCT）↔吹上西 大高（名古屋南JCT）↔高辻 東海（東海JCT）↔山王・尾頭橋 千音寺（名古屋西JCT）↔白川 清須（清洲JCT）↔明道町 11.15 リフレッシュ工事による終日通行止（～ 11/23） 11号小牧線北行　楠JCT→小牧IC 12.12 通算通行台数20億台達成 12.17 積雪により全線（34時間27分）通行止	6. 4 改正道路法等公布	5. 5 伊豆大島近海地震（M6.0）発生 8.20 広島市北部で大規模の土砂災害 9.27 御嶽山が７年ぶりに噴火、50人以上が死亡 11.18 安倍首相が消費税10%を１年半（2017年４月まで）先送り 11.22 長野県神城断層地震（M6.7）発生 12.10 赤崎勇、天野浩、中村修二の３人がノーベル物理学賞を受賞 12.17 リニア中央新幹線、2027年開業へ向けて建設が開始 12.24 第３次安倍内閣発足
H27 (2015)	2.25 第６回お客様満足度調査結果の公表 4. 1 第11代理事長に永田清就任 〃 組織改編に伴い業務拠点を黒川と黄金の２箇所に集約（２室４部体制） 〃 ４部（総務部・経営企画部・交通管理部・整備部）、２室（監査室・技術管理室）に組織変更 7.30 親子で見る見る体験「名古屋高速点検隊」の開催 10.16～18 「ネックス・プラザ開館18周年記念フェスティバル」を開催 10.25 交通安全講習会「名古屋高速道路安全運転のすすめ」	12.10 入札・契約制度の改正（・工事におけるすべての一次下請業者を社会保険等加入業者に限定　・入札時における工事費（委託費）内訳書の取扱い）	1.20 積雪により全線（10時間45分）通行止 7. 8 名古屋高速道路の大規模修繕計画の策定 7.10 万場線（上下線）舗装修繕工事（～ 11/23） 車線規制８回、ランプ通行止め３回 9. 2 大規模修繕の実施に伴う料金の徴収期間延伸の認可 11. 1 ETC開閉バーを遅らせる対策による速度抑制の開始 11.25 通算通行台数21億台達成	3. 7 首都高速道路中央環状線が３環状９放射の３環状道路で初の全線開通 9.18 第４次社会資本整備重点計画の閣議決定（平成27～32年度）	4. 1 新規登録の軽自動車税、原動付自転車、普通自動二輪車の自動車税が値上げ 4.10 日経平均株価が一時、ほぼ15年ぶりに２万円台を回復 7. 5「明治日本の産業革命遺産製鉄・製鋼、造船、石炭産業」が世界遺産に登録 10.21 鳥取県中部地震（M6.6）発生 11.22 福島県沖地震（M7.4）発生 12.10 大村智ノーベル生理学・医学賞を受賞 〃 梶田隆章ノーベル物理学賞を受賞
H28 (2016)	7.22 中期経営計画（2016-2018）を策定 7.27 親子で見る見る体験「名古屋高速点検隊」の開催 8. 9 ウガンダ共和国カンパラ首都庁の幹部の名古屋高速道路公社を表敬訪問 9.14 名古屋高速公式Facebook開設 10. 1 第７回お客様満足度調査の実施（10月31日まで） 10.15～16 「ネックス・プラザ第19回2016秋フェスティバル」を開催 10.22「名古屋高速道路の走り方のコツ講習会」の開催	7. 1 低入札対策の強化（建設工事及び設計・測量・ボーリング・調査・試験等の調査基準価格等の見直し）	1.14 積雪により全線（21時間55分）通行止 2. 1 訪日外国人向けに、名古屋高速道路が定額で乗り放題となる「NagoyaExpresswayPass」（NEP）の販売（R4.9.30まで） 7.13 通行止め時の乗継措置の開始に伴う料金認可 7.30 通行止め時の乗継措置を開始 8.28 通算通行台数22億台達成 11.19 リフレッシュ工事による終日通行止（～ 11/27） １号楠線北行　東片端JCT→楠JCT	2.13 新東名高速道路浜松いなさJCT-豊田東JCT開通 4. 1 首都高速道新たな対距離料金に移行 8.11 新名神高速道路四日市JCT～新四日市JCT開通 〃 東海環状自動車道　新四日市JCT～東員IC開通 10. 1 愛知道路コンセッション（株）が知多半島道路はじめ８路線の運営開始	4. 1 電力完全自由化 4.14 平成28年熊本地震（M7.3）発生 7.17 国立西洋美術館が世界文化遺産に登録決定 8.11 国民の祝日に関する法律改正により8.11を「山の日」の祝日に 10.21 鳥取県中部地震（M6.6）発生 11.22 福島県沖地震（M7.4）発生 12.10 大隈良典ノーベル生理学・医学賞を受賞 12.28 茨城県北部地震（M6.3）発生
H29 (2017)	3.28 第７回お客様満足度調査結果の公表 5.27「名古屋高速道路の走り方のコツ講習会」の開催 8. 3 親子で見る見る体験１「名古屋高速点検隊」の開催		3.31 回数通行券払い戻し終了 5. 1 逆走・誤進入対策「逆走検知・警告システム」の試行運用開始（都心環状線錦橋出口、２号東山線吹上東出口、３号大高線笠寺出口） 6.26 通算通行台数23億台達成	3.18 首都高速道路神奈川７号横浜北線が全線開通 6. 3 阪神高速道路新たな対距離料金に移行	1.20 アメリカ合衆国第45代大統領にドナルド・ジョン・トランプが就任 3.12 自動車種類に準中型車、運転免許書に準中型免許新設

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
H29 (2017)	8. 4 親子で見る見る体験２「建設現場見学会（名古屋西JCT)」の開催 9.15 第８回お客様満足度調査の実施（10月20日まで） 10.15「ネックス・プラザ2017秋フェスティバル」を開催 11.18「名古屋高速道路の走り方のコツ講習会（冬季)」の開催		11. 3 リフレッシュ工事による終日通行止（～ 11/11） １号楠線南行　楠JCT→東片端JCT 12.22 高速道路ナンバリングの運用開始を公表 （都心環状線の路線番号を「R」から「C１」に変更）	10.22 東海環状自動車道　養老JCT～養老IC開通 11. 1 新東名新静岡IC-森掛川ICの最高速度を100km/hから110km/hに試験的に引き上げ	9. 3 眞子内親王が小室圭との婚約内定を発表 11. 1 第４次安倍内閣発足 12.10 カズオ・イシグロがノーベル文学賞を受賞
H30 (2018)	3.27 第８回お客様満足度調査結果の公表 6.19 国土交通大臣　整備計画の変更の許可（総延長81.2キロ、工期令和２年度） 8. 2 親子で見る見る「名古屋高速点検隊」の開催 8. 3「名古屋高速道路の走り方のコツ講習会」の開催 9. 5 第９回お客様満足度調査の実施（10月５日まで） 10.21「ネックス・プラザ2018秋フェスティバル」を開催 12. 1 名古屋高速公式Twitter開設 12. 5 名古屋高速道路事業評価監視委員会開催		3. 1 広報資料センター（ネックス・プラザ）のリニューアル 4.16 通算通行台数24億台達成 5. 1「逆走検知・警告システム（３箇所)」の試行運用開始 8.20「名古屋高速　防災情報（通行止め）メールサービス」の試験運用開始 11.30 名古屋高速　二輪車ETCキャンペーン（H31.3.31まで）	11.30 東海北陸自動車道白鳥IC～高鷲ICを４車線化 12. 8 東海北陸自動車道ひるがの高原SA-飛騨清見ICを４車線化	2. 6 平成30年豪雪 4. 1 三菱東京UFJ銀行が行名を「三菱UFJ銀行」に変更 6.18 大阪府北部地震（M6.1）発生 6.30 長崎の教会群とキリスト教関連遺産が世界遺産に登録 9. 6 平成30年北海道胆振東部地震（M6.7）発生 12.10 本庶佑ノーベル生理学・医学賞を受賞
H31 (2019) (120日間) R１ (2019) (245日間)	4. 1 第12代理事長に新開輝夫就任 〃　第９回お客様満足度調査結果の公表 7.12 中期経営計画（2019-2021）を策定 7.26 親子で見る見る「名古屋高速点検隊」の開催 9. 1 第10回お客様満足度調査（９月30日まで） 10.20「ネックス・プラザ2019秋フェスティバル」を開催		1.30 通算通行台数25億台達成 2. 3 東山トンネル天井板撤去工事による終日通行止（～２/28） ２号東山線（東行・西行）四谷↔高針JCT 3.19 都心環状線・１号楠線・５号万場線の本線及び入口に設置されている道路情報板（計28箇所）で新たに路線番号と渋滞通過時間の表示を追加 4. 1 全線で高さ4.1mまでの車両が通行可能（２号東山線及び５号万場線を追加） 9.28 名古屋高速全線でETC2.0の運用開始 10. 1 消費税率等引き上げに伴う料金改定実施 名古屋線　普通車780円、大型車1,570円 尾北線　普通車370円、大型車730円 10.26 リフレッシュ工事による終日通行止（10/26～29、11/２～５） 都心環状線　明道町JCT→鶴舞南JCT ３号大高線下り　鶴舞南JCT→堀田出口 11.18 通算通行台数26億台達成	3. 2 三遠南信自動車道佐久間川合IC～東栄IC開通 3.17 新名神高速道路新四日市JCT～亀山西JCT開通 〃　東海環状自動車道　東員IC～大安IC開通 3.20 東海北陸自動車道高鷲IC～ひるがの高原SAを４車線化 4. 1 阪神高速道路８号京都線をNEXCO西日本及び京都市へ移管 12.14 東海環状自動車道大野神戸IC～大垣西IC開通	2.24 天皇陛下御在位30年記念式典開催 4. 1 新元号「令和」を事前発表 〃　働き方改革関連法が順次施行 5. 1 皇太子徳仁親王が第126代天皇に即位し、元号が「令和」に改元 5.10 日向灘地震（M6.3）発生 5.25 アメリカ合衆国ドナルド・ジョン・トランプ大統領が来日 6.18 山形県沖地震（M6.7）発生 7. 6 百舌鳥・古市古墳群が世界文化遺産に登録 9.20 ラグビーワールドカップ2019が日本で開幕（～11/２） 10. 1 消費税率８%を10%に引き上げ 10.31 沖縄県那覇市の首里城で火災発生 12.10 吉野彰ノーベル科学賞を受賞
R２ (2020)	1.15 名古屋芸術大学と「50周年記念事業に係る連携及び協力に関する協定」締結 3.10 名古屋市　高速１号線及び高速３号線の都市計画を変更（新洲崎JCT出入口、黄金出入口のフルIC化） 3.31 公共セクターで初めて「ESG経営支援ローン」を成約 4. 8 第10回お客様満足度調査結果の公表	3.31 低入札対策の強化（建設工事及び設計・測量・ボーリング・調査・試験等の調査基準価格の見直し）	3.31 中京圏の新たな高速道路料金認可（均一料金から対距離料金への変更及び２車種区分から５車種区分への変更）（移行日は、令和３年５月１日）	3.20 東海環状自動車道関広見IC～山県IC開通 3.22 首都高速道路神奈川７号横浜北西線が全線開通 3.29 阪神高速道路６号大和川線が全線開通	2. 1 新型コロナウィルスによる感染症（COVID-19）を感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律に基づく「指定感染症」に指定 2.27 3.2からCOVID-19感染拡大防止のため全国の小中高校及び特別支援学校の一斉休校を要請 3.24 COVID-19の世界的流行に伴い夏の開催を予定していた東京オリンピック・パラリンピックを１年程度延期決定 4. 7 安倍晋三首相、COVID-19の感染拡大を受け、改正新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく初の緊急事態宣言を発令。（対象地域　東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、大阪府、兵庫県、福岡県の７都府県で、期間は大型連休が終わる５月６日まで）（後に対象地域を全国に拡大、期間も５月末まで延長）

名古屋高速道路公社

年号(西暦)	全　般	建　設	保全・管理	道路行政関連	内外の主な出来事
R 2 (2020)	7.20 国土交通大臣　整備計画の変更の許可（総延長81.2キロ（都心アクセス事業（新洲崎・黄金地区）の追加）、工期令和９年度） 9.13 橋脚ラッピングアート披露目式開催 9.17 第11回お客様満足度調査（10月16日まで） 9.24 名古屋高速道路公社設立50周年 10. 8 地方道路公社として初めてのソーシャル・ファイナンス評価を取得 10.24 名古屋高速道路公社とKDDI（株）の災害時における円滑な相互連携に関する協定締結 〃　名古屋高速道路公社と中部電力パワーグリッド（株）の災害時における円滑な相互連携に関する協定締結		7.21 交通状況の静止画像をETC2.0対応カーナビに配信を開始（山王JCT分岐手前・錦橋出口分岐手前・一宮IC分岐手前・小牧IC分岐手前の４箇所） 8.26 全国初のビルカメラによる交通状況の静止画像をETC2.0対応カーナビに配信を開始（明道町JCT分岐手前・丸田町JCT分岐手前・鶴舞南JCT分岐手前の３箇所） 10.14 通算通行台数27億台達成 10.31 リフレッシュ工事による終日通行止（～11/７） 都心環状線　鶴舞南JCT→明道町JCT ３号大高線上り　堀田入口→鶴舞南JCT		5.25 COVID-19感染拡大に伴う緊急事態宣言の解除 9.16 菅内閣発足 10.26 菅義偉首相が2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロ宣言
R 3 (2021)	2. 9 歴史看板「１号楠線の建設」旧萩野暫定出入口付近にて除幕式を開催 2.17 歴史看板　瑞穂区堀田地区「名古屋高速道路着工の地」堀田通りにて除幕式を開催 2.27 金山総合駅コンコースにて「名古屋高速　歴史パネル展」を開催、引き続き3.2～3.21まで名古屋都市センターにて開催 3.10 名古屋市　高速１号線及び高速２号線の都市計画を変更（栄出入口、丸田町JCT西渡り線・南渡り線） 3.17 第11回お客様満足度調査結果の公表 4. 1 ５部（総務部・経営企画部・都心アクセス事業部・交通管理部・メンテナンス事業部）、２室（監査室・技術管理室）に組織変更 8.24 国土交通大臣　整備計画の変更の許可（都心アクセス事業栄出入口、丸田町JCT西渡り線・南渡り線の追加）、工期令和10年度	4. 1 工事の品質確保に向けた更なる取り組みについて（工事成績評点に関する新たな競争参加資格の導入）	4. 1 中京圏ETC/ETC2.0車載器購入助成キャンペーン（～12/26） 5. 1 名古屋西JCT（名二環飛島JCT方面～名高速渡り線）が開通 〃　均一料金制から対距離料金制へ移行、名古屋線料金圏・尾北線料金圏及び２車種区分（普通車、大型車）から５車種区分（軽・二輪、普通車、中型車、大型車、特大車）に変更	2.13 福島県沖地震により東北地方を中心に多くの道路が一時通行止めに。常磐自動車道相馬IC～新地IC間で土砂崩れが発生し、上下線とも通行止め（同月17日解除） 3.27 福岡高速道路６号アイランドシティ線が全線開通 4.10 新東名高速道路新御殿場IC～御殿場JCT開通 5. 1 名古屋第二環状自動車道名古屋西JCT～飛島JCT開通 〃　名古屋第二環状自動車道均一料金制から対距離料金制へ変更 7.23 東京オリンピックが開催（～８/８）。開催期間中は首都高速道路で日中の通行料金が1000円上乗せ	1. 8 埼玉県、千葉県、東京都及び神奈川県にCOVID-19の感染拡大を受け、改正新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言を発令２/７迄（予定） 1.14 栃木県、岐阜県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県及び福岡県にCOVID-19の感染拡大を受け、改正新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言を発令２/７迄（予定） 2. 2 栃木県を除き３月７日まで緊急事態宣言期間を延長 2.13 福島県沖地震（M7.3）発生 〃　新型コロナウイルス対策の改正特別措置法「まん延防止等重点措置」を施行 2.17 日本国内で初めてCOVID-19ワクチンの接種が始まる 3. 1 首都圏の１都３県を除きCOVID-19感染拡大に伴う緊急事態宣言を解除 3. 5 東京、埼玉、千葉及び神奈川、COVID-19感染拡大に伴う緊急事態宣言期間を延長 3.22 東京、埼玉、千葉及び神奈川、COVID-19感染拡大に伴う緊急事態宣言を解除

名古屋高速道路公社50年史編集委員会

（　　）は令和２年度以前の職名又は前任者

委員長	理　　事	山田　　淳（後藤　勝彦）
副委員長	総務部長	瀬音　秀幸（千喜良　博）
委　　員	経営企画部長	齊藤　保則（八田　陽一、中島　一）
	都心アクセス事業部長	小島　章徳
	交通管理部長	和田　亮一（熊谷　芳幸）
	メンテナンス事業部長（整備部長）	沖森　克文（浅井　厚視）
	監査室長	郷　　康夫（西口　一暁、上床　忠義）
	技術管理室長	稲垣　了史（伊藤　文一）
	総務課長	牛田　安隆（富田　弘敏）
	企画課長	坂川　昌義（今井　清隆）
	事業第一課（都心アクセス関連事業室長）	森下　宣明
	交通管理課長	中山　裕昭（沖森　克文）
	保全企画課長（企画整備課長）	待田　光司（堤　清）
	工事課長	鷲見　高典（中山　裕昭）
事務局	総 務 課	西口　直純
	総 務 課	山北　真也（中嶋　士清）
	総 務 課	内垣　成行

編集後記

名古屋高速道路公社の「年史」は、これまで1991年（平成３年）に「20年史」、2002年（平成14年）に「30年史」、2012年（平成24年）に「40年史」が発刊されています。中でも前回の「40年史」は、名古屋高速道路計画の81.2㎞全線を開通しようとしている時点での編纂ということもあり、設立から40年間の公社事業を改めて通史として整理し、それまでの年史のように時系列的な章立てから、都市計画、路線建設、管理業務、保全施設業務等の事項別の章立てとなっています。その原稿の執筆は、全て公社職員の手によって行われ、編集委員会・作業部会、寄稿・コラム等を含めて、延べ100名以上の参画によって全472ページが書き上げられています。私たちが取り組んだ今回の「50年史」の編集は、こうした年史編纂の経験の積み重ねの上にあると考え、前回の「40年史」の構成をベースに業務内容等の事項別の章立てとして50年間の推移を通史として記述することとしました。

公社設立50年という節目には、1961年（昭和36年）大都市幹線街路調査に基づく整備構想いわゆる「㋮（マルサ）計画」の完遂となる名二環の全線開通や、長年行ってきた料金制度を対距離制へ移行するなど、大きなエポックを迎えました。こうしたタイミングで「50年史」を発刊することから、その本編を２部構成とし、第１部に「公社として今伝えたいこと」を、そして第２部に「業務内容等の事項別の50年の歩み」をまとめました。第１部では、公社50年の歩みを読みやすく簡潔にまとめた小史（あらすじ）を序章として設け、第１章から「今伝えたい」テーマの「地域貢献」「事業運営」「安全・安心・快適」「メッセージ」毎に、これまでの経過とこれからのことについて記述するよう努めました。さらに、各章においては、当時の公社役職員の思いなどを読み取っていただけるよう、平成24年以降に理事長・副理事長に在任された皆様からの寄稿、印象深い事業をテーマに開催した座談会の記録、現役職員のコラム等を掲載させていただきました。また、今回の「50年史」では、公社が設置してお願いしている料金問題調査会会長の奥野信宏先生、交通マネジメントに関する調査研究委員会委員長の森川高行先生、長期維持管理及び大規模修繕等に関する技術検討委員会委員長の梅原秀哲先生、公社設立50周年記念事業とのコラボレーション企画に快く応じていただいた名古屋芸術大学学長の竹本義明先生から特別寄稿として、公社をご支援いただいている広範な視座からの大変示唆に富んだ温かいメッセージを頂戴いたしました。この場を借りて改めて御礼申し上げる次第です。

「50年史」の編集を終えて感ずることは、名古屋高速道路の事業がこれまで数え切れないほどの多くの方々のご支援・ご協力によって支えられ、それらを直向きに受け止めて実行してきた先輩職員の努力によって成り立ってきたということであります。そして、現在公社事業に携わっている私たち職員は、これまでの足跡に習い、これからも利用者の皆様や地域の皆様に「安全・安心・快適な道路サービス」をご提供できるよう、日々研鑽し、進化しなくてはならないという思いを新たにしたところです。本誌が広く皆様方に公社事業をご理解いただくための一助となり、また、これからの事業を担う公社職員にとって少しでも役に立つことがあれば幸いです。これまでに公社事業を支えていただいた全ての皆様に心から感謝を申し上げ編集後記といたします。

令和４年３月

名古屋高速道路公社50年史編集委員会　委員長　山　田　　淳

名古屋高速道路公社五十年史

令和４年３月発行

編　集　名古屋高速道路公社50年史編集委員会

発　行　名古屋高速道路公社
〒462－0844　名古屋市北区清水四丁目17－30（名古屋高速道路公社黒川ビル）

編集協力・印刷　㈱ぎょうせい