

名古屋高速道路公社設立 50周年を迎えて

～ 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 経営企画部

1. はじめに

名古屋高速道路公社は、名古屋都市圏において交通の円滑化による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、1970年（昭和45年）9月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設立され、2020年（令和2年）9月24日に設立50周年を迎えました。

名古屋高速道路は、最初の開通となる1979年（昭和54年）7月の高速3号大高線（高辻～大高間：10.9km）以来、順次開通区間を拡大し、2013年（平成25年）11月に整備計画延長81.2kmの全線が開通しました。周辺的高速道路と一体となって、そのネットワーク機能を十分に発揮することにより、今や名古屋都市圏になくてはならない存在となっています。

本稿では、名古屋高速道路公社の設立経緯や名古屋高速道路の整備効果、現在の取り組み、今後の展望についてご紹介します。



図－1 名古屋高速道路の道路網

2. 名古屋高速道路公社のあゆみ

2.1 名古屋高速道路公社の設立経緯

1950年代、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、1960年代には高度経済成長政策がとられたことから、経済活動の拡大に伴って個人所得が大幅に伸び、次第に自動車が一般の交通手段として使われるようになりました。東京・大阪などの大都市圏では自動車交通の急増により、交通事情が悪化の一途をたどり、それに対する抜本的対策として自動車専用道路の整備が期待されました。これに対応するため、1956年に日本道路公団が、1959年に首都高速道路公団が、1962年に阪神高速道路公団が設立され、都市間や都市内の高速道路が有料道路事業として整備されることとなりました。

名古屋市内における自動車保有台数は、1956年に約5万台であったものが、その後、驚異的な伸びを示し、1964年には20万台に達しました。名古屋市とその周辺都市を結ぶ交通需要が増加するなか、1965年に行われた名古屋都市圏自動車起終点調査（OD調査）における将来交通需要予測では、名古屋市内の全交通

量は、1965年の約130万台／日が、1975年には約290万台／日、1985年には約430万台／日に達すると推計されました。



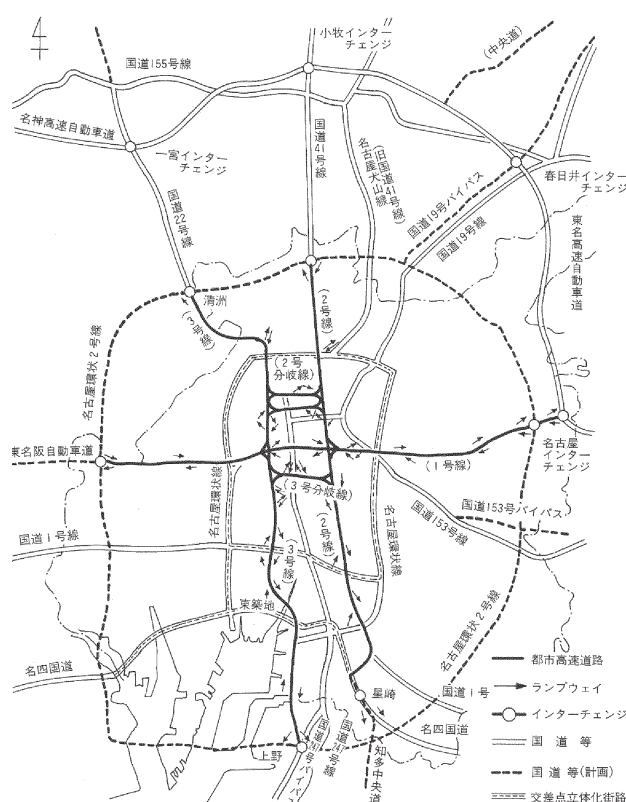
写真－2 1975年頃の県道津島七宝名古屋線



写真－3 現在の県道津島七宝名古屋線

こうした情勢の中、名古屋都市高速道路の構想は、1961年、建設省から大都市幹線街路調査の委託を受けた愛知県及び名古屋市の基礎調査から始まり、同年10月の「都市交通審議会（運輸大臣の諮問機関）」において名古屋都市高速道路の必要性が答申されました。その後、1967年4月には愛知県土木部に愛知県と名古屋市の職員で構成する「都市高速道路調査室」が設置され、この調査室において、これまでの経緯を踏まえ、道路交通の現況と将来交通需要を見通した上で、1970年3月に「名古屋都市高速道路計画」としてまとめられました。

名古屋都市圏における都市高速道路の建設については、首都圏、阪神圏に次いで、首都高速道路公団のような公団方式での建設を国へ要望していましたが、国では高速道路を要望する都市が今後引き続き出てきた場合、各都市に公団を設けることは、必ずしも行政運営上好ましくないと考えていました。また、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ました。さらには、当時、国は新しい公団設立による本州四国連絡橋建設という大プロジェクトがありました。こうした経緯から地方道路公社法案が立案され、1970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」が公布され、1970年9月24日、地方道路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ました。



出展) 愛知県土木部都市高速道路調査室資料(1970年3月)

図－2 名古屋都市高速道路計画

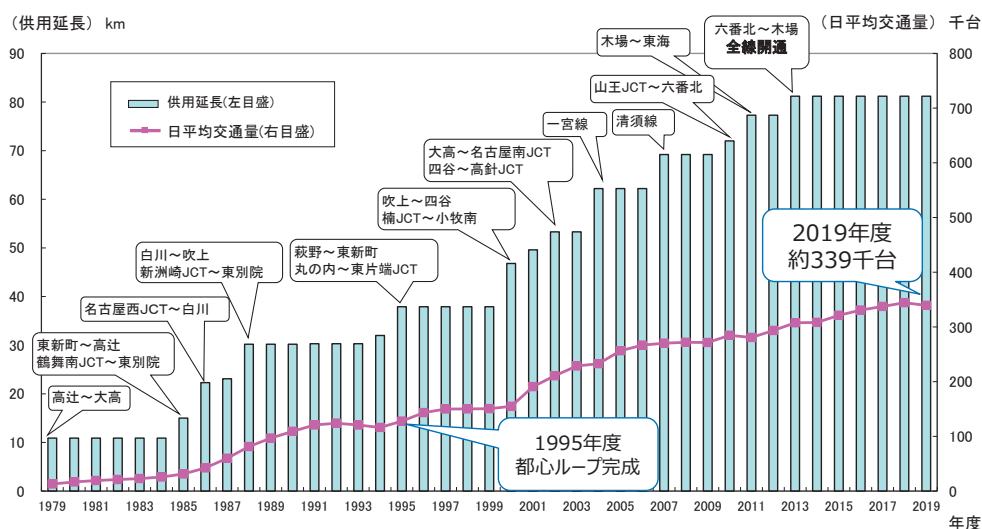
2.2 名古屋高速道路の整備経緯

名古屋高速道路の計画は、都市高速道路調査室がまとめた「名古屋都市高速道路計画」に基づき、1970年9月に最初の都市計画が決定され、その後、1972年9月の第1回変更から経路の変更や構造形式の変

更、新規路線の追加など様々な変更を重ね、今年3月に告示された新洲崎出入口の追加、黄金出入口のフルIC化に係る18回目の都市計画変更により、現在に至っています。

建設事業については、1971年に高速3号大高線の建設工事に着手し、1979年7月25日の第1期開通（高辻～大高間：10.9km）を皮切りに、20回の開通を重ね、2013年11月23日に高速4号東海線（六番北～木場間：3.9km）の開通により、計画延長81.2kmの全線が開通しています。

名古屋高速道路は第1期開通以来、順次開通区間を拡大し、それに伴いお客様の利用台数も第1期開通当時、約1万3千台であった日平均交通量は、都心環状線の完成により1996年度には約14万3千台、2013年11月の全線開通後も順調に増加し、2019年度には日平均交通量33万9千台のお客様にご利用いただいています。



図－3 供用延長と日平均交通量の推移

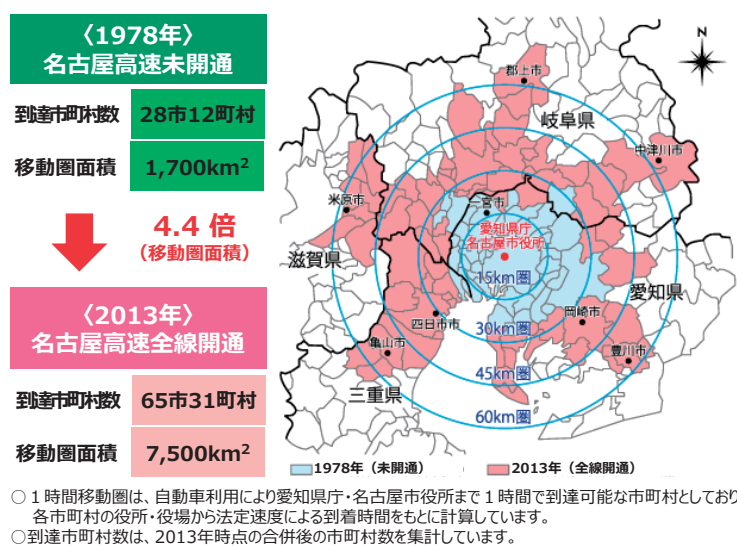
3. 名古屋高速道路の整備効果

名古屋高速道路の整備効果としては、都市交通の円滑化はもとより、環境の改善や交通事故の減少など、様々な効果が期待されます。名古屋都市圏に集積するものづくり産業の今日の発展において、都市内の自動車交通を円滑かつ大量に捌く名古屋高速道路は、中心的な社会基盤として機能しています。

3.1 時間短縮効果

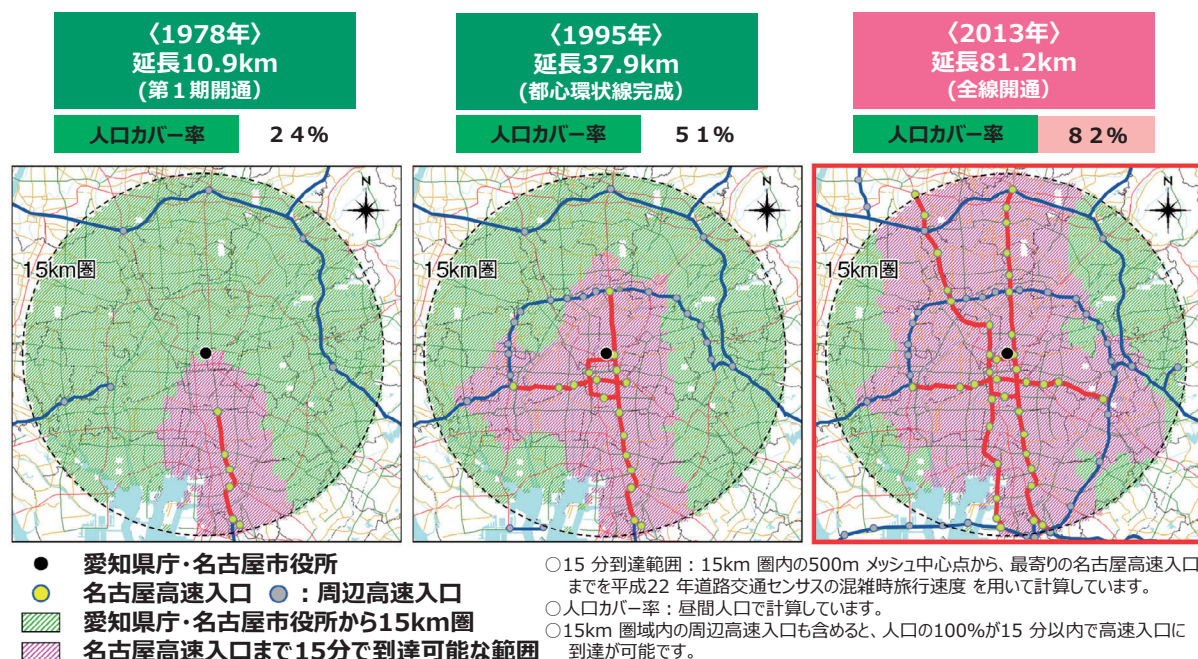
名古屋高速道路と周辺高速道路ネットワークの整備による効果として、時間短縮効果があげられます。

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数が、名古屋高速道路未整備の1978年には28市12町村であったものに対し、名古屋高速道路全線の整備により65市31町村とな



図－4 1時間移動圏の変化

り、面積にして約 4.4 倍に拡大しています。また、愛知県庁・名古屋市役所を中心とした 15km 圏内の人口のうち、高速 3 号大高線のみが開通していた 1979 年には 15 分以内に入口に到達できる人口カバー率が約 24% であったものが、名古屋高速道路全線の整備によって約 82% と上昇し、より身近になり、利便性が向上し、高速性・定時性・速達性に優れた道路サービスを広く提供しています。

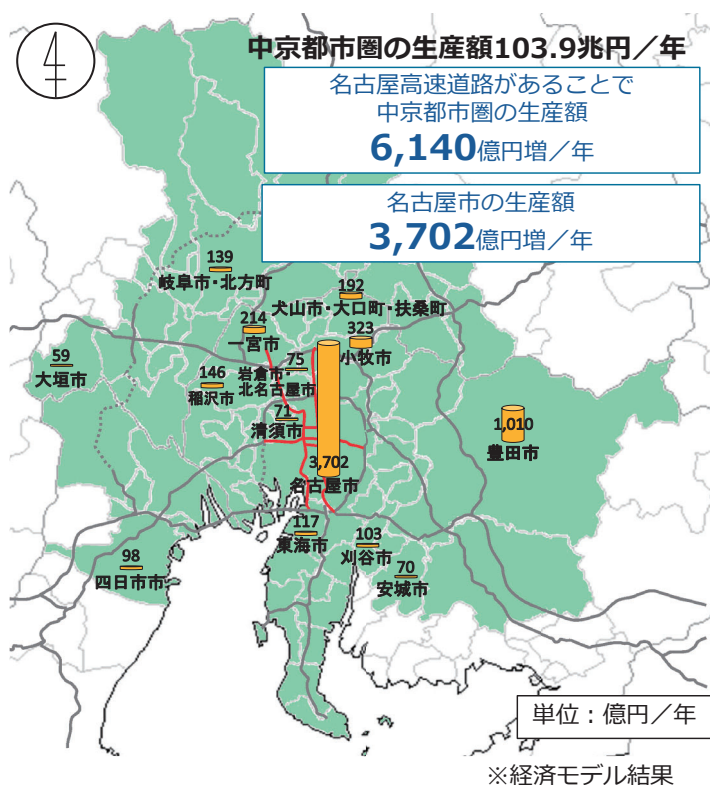


図－5 15 分以内に入口に到達できる人口カバー率

3.2 経済効果

ネットワーク整備に伴う経済効果として、地域間の移動時間短縮等による生産性の向上があげられます。

名古屋高速道路と周辺高速道路ネットワークの整備による生産額の増加について、道路整備による地域間の所要時間短縮に伴う企業の生産性向上や世帯の消費増加などの経済活動の関係をモデル化して、名古屋高速道路の整備あり・なしでの生産額の差を算出した結果、名古屋高速道路の整備により周辺地域の生産額を年額 6,140 億円増額させていると試算しています。名古屋市を中心に高速道路ネットワークを形成する東海環状自動車道圏内にある岐阜市、豊田市、四日市市等の中核市にも波及しており、地域経済の発展に貢献しています。



図－6 周辺地域の生産額変化の地域分布

4. 現在の取り組み

名古屋高速道路公社では、公社の使命や果たすべき役割を明らかにし、経営の根幹に据えるため、2013年3月に経営理念として次の基本理念及び基本方針を策定しており、この経営理念のもとで一丸となって事業に取り組んでいます。

【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。

2003年2月の第12回料金改定に伴う道路管理者（愛知県・名古屋市）の同意にあたって、経営合理化の強い要請を受けたことから、お客様の立場に立った経営を行い、より一層のコスト縮減に努めていくことを目的とした経営改善計画を2004年2月に策定し、公表しました。これに引き続く計画として、中期的な経営を見通し、経営理念を具体化するため、概ね3年間の期間中において具体的に取り組む施策を取りまとめた中期経営計画を定めています。第6期となる現在の「中期経営計画（2019-2021）」では、名古屋市周辺高速道路ネットワークの完成やリニア中央新幹線の開業等を視野に入れ、『名古屋高速は、進化する名古屋都市圏を支えます』を中期経営方針として掲げ、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名古屋都市圏を支える施策を着実に進めています。

4.1 新たな料金体系への移行

名古屋高速道路の料金はこれまで、2車種区分（普通車・大型車）、2料金圏（名古屋線・尾北線）とする均一料金制を採用してきましたが、2020年2月5日、国土交通省道路局より示された「中京圏の新たな高速道路料金に関する具体方針（案）」に基づき、現在、整備が進められている名古屋第二環状自動車道（名古屋西JCT～飛鳥JCT間）の開通に合わせて対距離制を基本とした新たな料金体系へ移行することとなりました。

【名古屋高速道路の新たな料金体系の概要】

●対距離制の導入

・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へ移行。

・現在の料金圏（名古屋線・尾北線）を廃止。

・現在のETC割引を見直し。

・起終点を基本とした継ぎ目のない料金を導入。

●車種区分の変更

・車種区分は5車種区分へ変更。

●非ETC車（現金車等）

・非ETC車は、原則、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。

表－1 名古屋高速道路の新たな料金

現行均一料金

車種区分	料金額
普通車	名古屋線 780円
	尾北線 370円
大型車	名古屋線 1,570円 尾北線 730円

新料金 ※ETC車の料金

車種区分	料金額
軽・二輪	290円～1,110円
普通車	290円～1,320円
中型車	290円～1,530円
大型車	300円～2,010円
特大車	310円～3,160円

新たな料金体系への移行により、公平でより利用しやすい料金の実現につながるとともに、周辺高速道路と一体となって道路ネットワークの更なる有効活用が図られる等の効果が期待されるものと考えています。

4.2 交通安全対策の継続的な実施

名古屋高速道路では、常に安全・安心な道路を提供するため、カーブ区間などの事故多発区間を中心に、事故の原因や道路の形態などを分析し、ハード、ソフトの両面から、交通安全対策を総合的に実施しています。

また、車両の逆走や歩行者・自転車等の立ち入りを防止するため、2017年度までにすべての出入口において路面標示等を実施しました。さらに、過去に逆走事案等が発生した箇所に、現場特性に応じた路面標示や看板設置を行うとともに、逆走検知・警告システムの試行導入と検証を進めています。



写真-4 交通安全対策の一例（カラー舗装）

4.3 防災対策（地震） ～ 南海トラフ地震を想定した取り組み ～

名古屋高速道路は、災害時には緊急輸送道路として機能を発揮するため、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り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ます。

1) 実践的な防災訓練の実施

震度、発災時刻、構造物損傷状況、浸水範囲など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、実践的な訓練を毎年防災の日前後に実施し、公社職員の防災意識向上及び災害対応力強化に努めています。



写真-5 放置車両移動訓練（実動訓練）

2) 名古屋高速道路の耐震補強

1995年に発生した兵庫県南部地震を受けて定められた基準に基づいて、それまでに建設された構造物については、その基準を満たすよう2004年度までに耐震補強工事を完了しています。

【耐震補強工事の概要】

■高速3号大高線など5路線・37.9kmを対象に実施

- ① コンクリート橋脚の補強（鋼板巻き立て）
- ② 橋桁の連続化
- ③ 橋桁の落橋防止システムの設置



図-7 コンクリート橋脚の補強イメージ

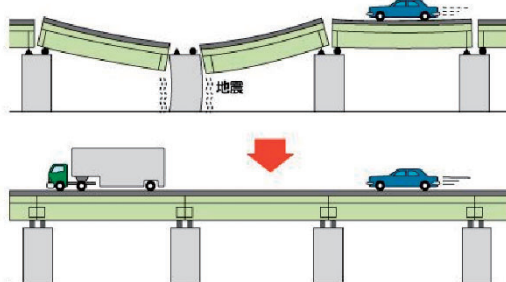


図-8 橋桁の連続化イメージ

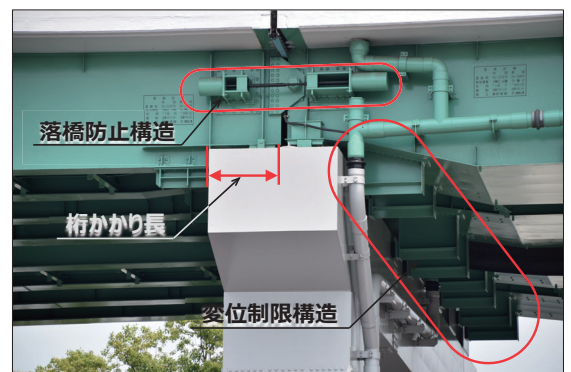


図-9 橋桁の落橋防止システムの設置状況

4.4 構造物の長寿命化対策

名古屋高速道路の構造物は、1979年7月の第1期開通以来、2019年で40年が経過し、構造物の高齢化に伴って損傷数が増加しています。

このような状況のもと、2014年3月、今後の維持管理のあり方について「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（委員長：梅原秀哲 名古屋工業大学大学院教授）」より「計画的に大規模修繕等を実施することで長寿命化を図っていくべき」等の提言を受けました。その提言を踏まえ、2015年7月に大規模修繕計画を策定、公表し、同年度より大規模修繕工事を事業化しました。

この工事では、古い基準で設計された箇所の主要構造物全体に対して計画的かつ大規模に修繕を実施することにより、構造物の更新を回避し、長寿命化を図ることを目的としており、桁端部や伸縮装置の修繕、鉄筋コンクリート床版上面の高機能防水施工、疲労耐久性向上のための鉄筋コンクリート床版下面からの連続繊維シート補強等を実施しています。

名古屋高速道路を将来にわたって健全な状態に保つため、大規模修繕計画に基づき、着実に工事を進めています。

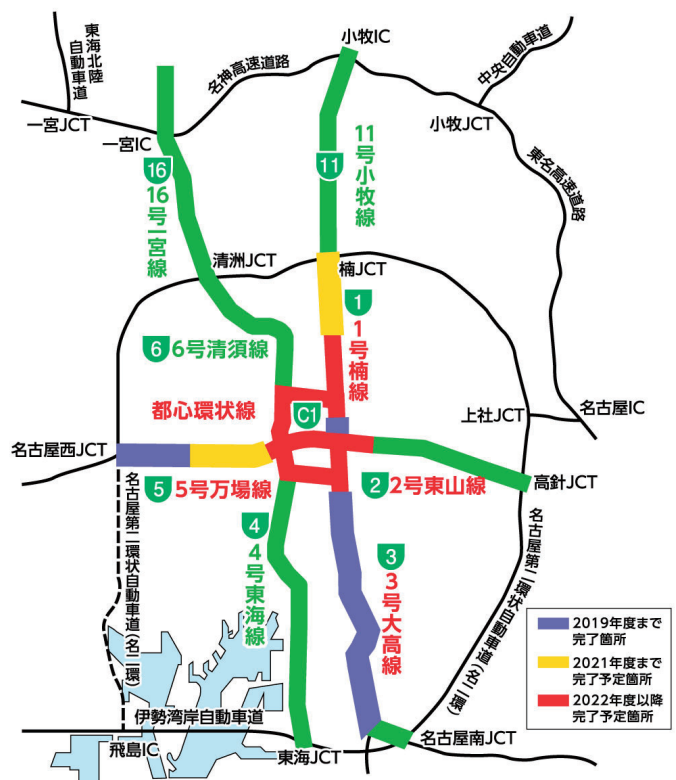


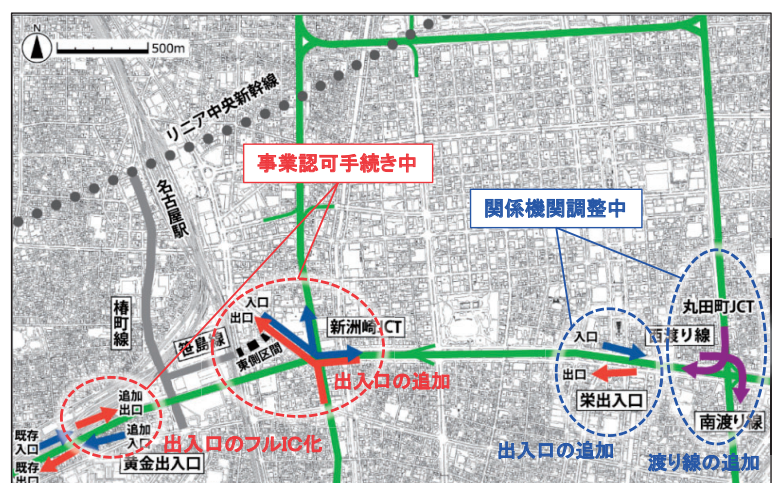
図-10 大規模修繕実施箇所

5. 今後の展望

5.1 元気な「名古屋都市圏づくり」への貢献（都心へのアクセス向上に向けた取り組み）

2027年に予定されているリニア中央新幹線の開業に向け、名古屋市では高速道路などの交通ネットワークの強化を図るため、今後の整備内容を具体化するための方向性を定めた「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」を2018年3月に策定し、公表しました。

名古屋高速道路公社ではこの方針等に基づいて、リニア中央新幹線のターミナルとなる名古屋駅へのアクセス向上のため、黄金出入口のフルインターチェンジ化及び新洲崎JCTへの出入口追加の事業化手続きを進めるとともに、名古屋の中心部である栄地区へのアクセス向上やネットワーク機能の強化を図るため、出入口追加や渡り線整備等の早期事業化に向け、関係機関とともに取り組んでいます。



名古屋駅周辺交通基盤整備方針（名古屋市2018年3月）に南渡り線を追記

図-11 都心アクセス向上に向けた取り組み

5.2 SDGsの達成に貢献する取り組み

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月に国連サミットで採択されたSDGsは、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。

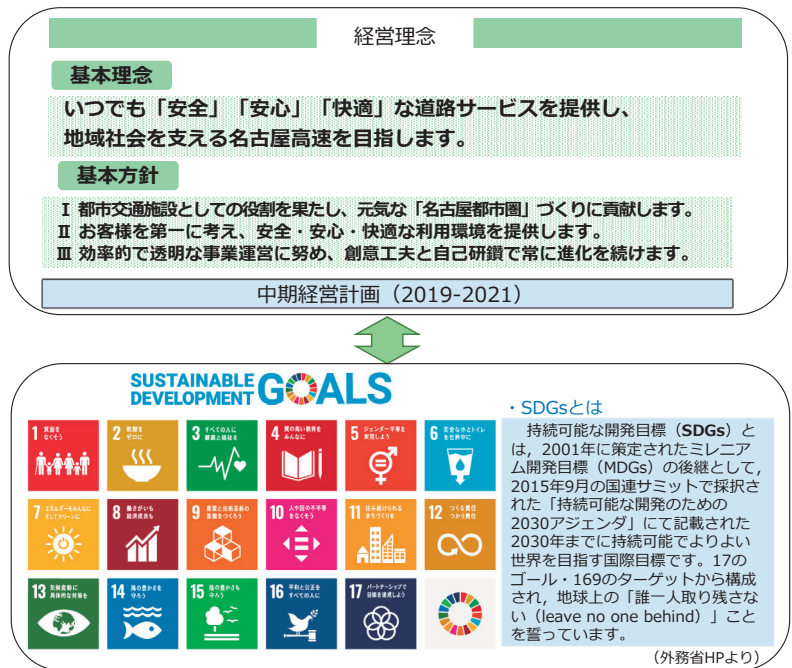


図-12 SDGsと中期経営計画(2019-2021)との関連

5.3 名古屋高速道路公社設立50周年

2020年、名古屋高速道路公社は設立50周年を迎え、同じく開学50周年を迎える名古屋芸術大学と連携（コラボレーション）し、『2026年に愛知・名古屋で開催される「第20回アジア競技大会（2026／愛知・名古屋）」の競技種目をテーマとした橋脚ラッピングアートの設置・イメージソングの作成・記念ロゴの制作』に関する協定を締結し、記念事業を推進しています。

本稿タイトル横の記念ロゴは、名古屋芸術大学の学生に制作していただいたデザインで、キャッチフレーズ「ありがとう50年 これからも この街と」と一体となって、50周年記念事業のシンボルマークとして活用しています。



図-13 橋脚ラッピングアートイメージ（競技種目：柔道）

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、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持ち、これからも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」な道路サービスの提供に全力で取り組み、進化する「名古屋都市圏」を支え、将来の発展に貢献していきます。