

Nagoya Urban Institute News Letter ニュースレター

名古屋都市センター

2013.12 vol.98



名古屋高速道路の夜景

名古屋高速道路が
全線開通

[特集]

名古屋都市圏交通の骨格を担い さらに進化する道路ネットワーク

2013年11月、名古屋高速道路が全線開通

Contents

[特集] 名古屋都市圏交通の骨格を担い さらに進化する道路ネットワーク 2013年11月、名古屋高速道路が全線開通	1~3
PERSON	4
まちづくり助成団体紹介	5
名古屋都市センター研究成果	6~7
まちづくり来ぶり	8
なごやのまち今昔	9
活動報告	10~11
お知らせ	12



都心を走る名古屋高速道路

全線81.2km、総事業費 1兆6900億円の大事業

名古屋都市圏交通の骨格を担う名古屋高速道路が、2013年11月に全線開通^{*}となりました。全9路線のうち最後の工事区間「高速4号東海線」(六番北～木場)が完成したのです。1970年に名古屋高速道路公社が設立されて以来、費やした歳月は43年。全線81.2km、総事業費は1兆6900億円の大事業です。これにより名古屋環状二号線をはじめとする周辺の自動車専用道路と一体となり、交通を円滑化し都市機能を活性化するなど、さまざまな整備効果が期待されています。

しかし名古屋高速道路の建設計画がスタートしてから全線開通の今日に至るまで、その歩みは決して平坦ではなく、住民の反対運動や計画の変更など、さまざまな困難とそれを乗り越えるための取り組みがありました。名古屋高速道路建設の背景と歴史、工事の概要と特徴、整備効果と今後の課題などを検証してみました。

※本線81.2kmの完成。名二環西南部との連結部など本線以外の工事が一部残っている。



名古屋高速道路全線開通式(2013年11月)

[特集] 名古屋高速道路が全線開通



名古屋高速道路の東山トンネル入り口



高い技術が発揮されているY型ダブルデッキ

高度成長を背景に全国初の道路公社誕生

高速道路建設の背景には、経済の高度成長に伴う自動車利用の急増があります。1950年代から1960年代にかけ、戦後復興から高度成長という新しい段階に入った日本は、国民所得の大幅な伸びとともにマイカーの所有者も増え、自動車が交通の主役となっていきました。そのため各地で交通渋滞が発生し、新しい道路整備への取り組みが急務となりました。1956年、国が日本道路公団を設立。1959年に首都高速道路公団、1962年に阪神高速道路公団を設立し、有料の高速道路建設を進めることになりました。

名古屋でも同様に自動車交通量が激増。1956年に約5万台だった市内の自動車保有台数が、1964年には約20万台。わずか8年のうちに4倍増という勢いでした。また中部経済圏の中核都市名古屋の周囲には、岡崎、豊田、瀬戸、多治見、岐阜、四日市など多くの生産都市があります。このため市内交通だけでなく、郊外から名古屋市へ流入する自動車交通の増加も著しく、ラッシュ時には市街地周辺から市境付近にかけ激しい交通渋滞が発生しました。もはや自動車交通を従来の平面道路だけでさばくことは困難で、高架式の高速度路を含む新しい交通体系が必要とされていました。

愛知県、名古屋市などの懸命な働きかけにより、有料の高速道路を建設し維持管理する団体「名古屋高速道路公社」が設立されたのは、1970年9月のことです。先行する首都高速道路、阪神高速道路が、国主体で設立する公団方式（2005年に民営化）だったのに対し、名古屋高速道路は県・市が主体となって設立する公社方式で、全国初の道路公社による事業となりました。

自動車交通の整流化をめざす「マルサ計画」

同年、国によって認可された当初の整備計画は、都心から主要方向へ向かって高速道路を放射状に延ばし、名古屋の周囲を走る名古屋環状二号線と結ぶことを基本方針としていました。これに従い東西方向に1路線、南北方向に2路線を設け、3つの分岐線も配置。さらに中央の都心部に環状ルートを形成し、3路線間の連絡を図ることとしました。この3路線がカタカナの「サ」の形を描き、これを外側で輪のように取り囲む名古屋環状二号線と連結することで「マルサ計画」とも呼ばれました。

高速道路の構造は高架式で、既設道路と二層にすることにより自動車交通容量を大幅に増加させることができます。また名古屋高速、名古屋環状二号線、既設の平面道路のそれぞれに役割を分担させ、交通の整流化を図ろうとしています。①郊外から名古屋市内へ流入する業務主体の長距離交通は名古屋高速を活用。②日常の短距離交通は既設の平面道路を利用。③通過交通は名古屋環状二号線へ誘導し市内への流入を抑制する、効率的な交通ネットワーク形成がねらいです。総延長は57.9km。事業費は1330億円。工事着手を1970年度、完成を79年度とする10カ年計画でした。

反対運動などで事業が大幅に長期化

しかし計画は、さまざまな困難に突き当たります。当時は公害への関心の高まりなどにより、各地で住民運動が盛んになる激動の時代でした。名古屋高速道路の建設に関しても環境問題などを理由に、一部で住民の根強い反対運動





名古屋市都市景観賞を受賞した、庄内川に架かる名古屋高速道路の「赤とんぼ橋」

が起きていました。また1973年には、革新系の本山市政がスタート。工事継続中に予算が凍結されたり、工事が中止になったりという波乱を招くこともありました。

こうした中で都市計画を見直し、整備計画の変更が繰り返されました。その過程で重視されたのが「3条件8項目」と呼ばれる事業推進の指針です。名古屋市議会が打ち出した「補償に十分配慮すること」などの3条件と愛知県議会が打ち出した「住民の理解と納得を得る」「公害防止」など8つの項目からなります。これが、事業を進めるにあたって粘り強く住民の理解を求める姿勢につながっていきました。

大きな整備計画の変更としては「地下・半地下構造方式と高架式の調整」「都心環状線を一方通行にする」「高速分岐1号線の廃止」、Y型の橋脚で2層の道路を支える「Y型ダブルデッキ」の導入、「小牧及び一宮方面への延伸」などです。最終的には当初計画の全線57.9kmに対し81.2km、総事業費1330億円に対し1兆6900億円、10年の計画が本線の完成までに43年と、すべてにわたって大幅に上回ることになりました。

全線開通でさまざまな整備効果

名古屋高速道路の全線開通により、さまざまな整備効果が期待されています。その中で便利さの視点から具体的に上げてみると、以下のとおりとなります。

●自動車での1時間移動圏が4.4倍に。

全線開通によるネットワーク効果を計る目安の一つとして、自動車であ知県庁、名古屋市役所へ1時間で到達できる移動圏面積を見ると、未開通の1978年(1979年に高速3号大高線が初開通)が到達市町村数27市12町村、移動圏面積1700km²。これに対し開通後の2013年は63市31町村、7500km²。移動圏が4.4倍になります。

●延長比10%の高速道路で、18%の交通量を支える。

名古屋市内の主要道路の延長は571km。このうち名古屋高速道路の名古屋市内分は60kmで約10%。これに対し交通量を自動車の台数と走行距離を掛け合わせた数字で比べると、主要道路が1309万台・km、名古屋高速道路の名古屋市内分は232万台・kmで約18%となります。これによってスピーディーな移動だけでなく、既設道路の渋滞緩和も期待されます。

こうした便利さ、快適さの向上は、交通環境の改善や安全性の向上、経済活動や地域ネットワークの拡大につながり都市活性化に貢献しています。

また名古屋高速道路と一体となって交通網の骨格を担う名古屋環状二号線は、2018年度の全線開通が予定されています。そのとき「マルサ計画」は完結し、名古屋都市圏は自動車専用道路ネットワーク整備が最も進んだ地域として、さらなるステップアップを迎えることになりそうです。

名古屋高速道路は理想的な交通体系の一環です

全線開通した名古屋高速道路は、自動車依存率の高い名古屋の都市交通と、ものづくりのメッカを支える物流交通の両方に大きく貢献します。東西方向に1本、南北方向に2本走る名古屋高速の放射状路線が、名古屋環状二号線と接続し、さらに東名・名神や東海北陸道を使って外側の東海環状自動車道ともリンクする。ふたつの環状道路が完成すれば、日本で最も理想的な交通体系が出来上がります。建設費の償還も順調で、景観や環境にも最大限配慮している。先行した首都高速道路や阪神高速道路に学び、後発

ゆえのメリットを活かしています。

しかし課題もあります。まず都心環状線の渋滞を緩和すること。これには渡り線をつかって真ん中の東山線の活用などが必要です。通行料は普通車750円の均一料金ですが、首都高速のように対距離料金制にした方が不公平感がないし、それを車の合理的な誘導に活かすこともできます。また2027年には東京・名古屋間でリニア新幹線が開業する予定ですが、リニアのメリットを名古屋全域に行きわたらせるため、名古屋高速を名古屋駅に直結させるべきだと思います。

名古屋大学大学院 環境学研究所 教授
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
もりかわたかゆき
森川高行さん

