

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

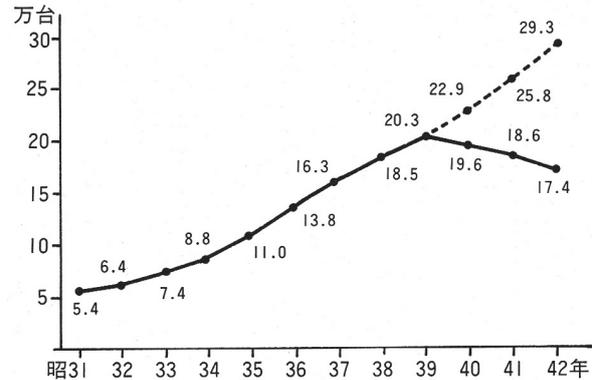
（単位：千人）

| 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）

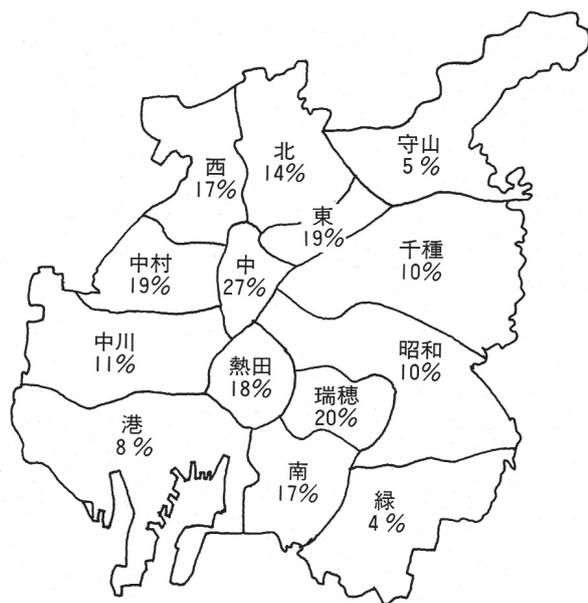
図序-1-1 名古屋市内の自動車保有台数の推移

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入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會議員により「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。

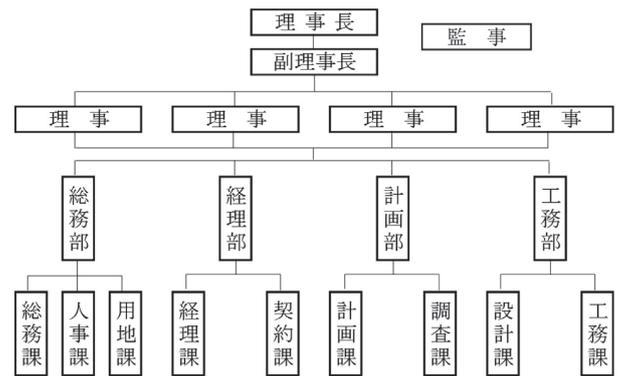
理事長は公社を代表し、その業務を総理し、副理事長は公社を代表し、理事長を補佐して公社の業務を掌理し、理事は理事長と副理事長を補佐して公社の業務を掌理し、監事は公社の業務を監査することが職務とされている。

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、国の財政投融资額と民間からの調達額の比率が定められた。

なお、財政投融资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（本場～東海JCT）開通 | ⑲ | 5.3 | 77.3 |
| 25.11.23 | 高速4号東海線（六番北～本場）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～飛鳥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。

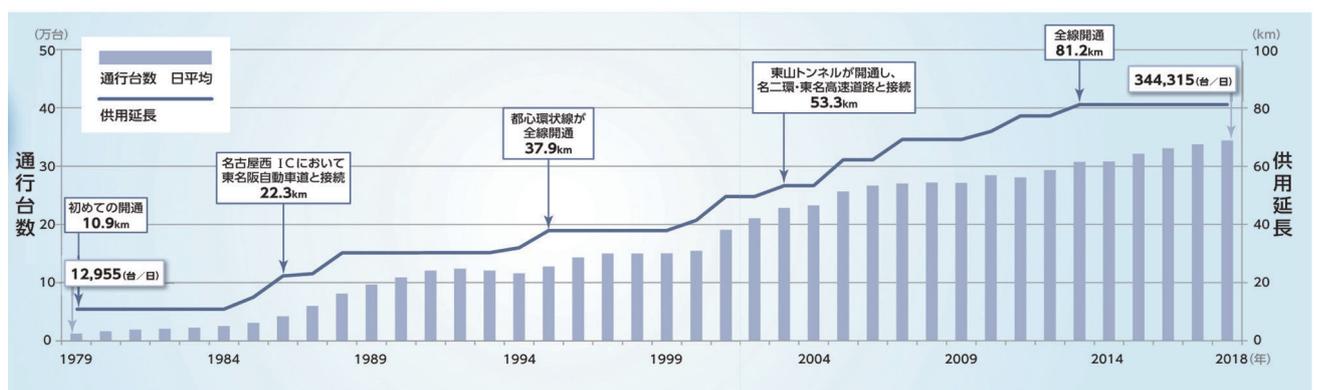
令和3年4月、都心アクセス事業部（事業第一課、事業第二課）を設置した。

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。

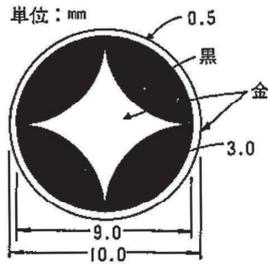
平成25年11月の全線開通に向けて、公社では、都心環状線（都心環状線部10.3km）、1号楠線（東片端JCT～楠JCT、5.6km）、2号東山線（新洲崎JCT～高針JCT、10.3km）、3号大高線（鶴舞南JCT～名古屋南JCT、12.1km）、4号東海線（山王JCT～東海JCT、12.0km）、5号万場線（新洲崎JCT～名古屋西JCT、6.8km）、6号清須線（明道町JCT～清洲JCT、7.0km）、11号小牧線（楠JCT～小牧IC、8.2km）、16号一宮線（清洲JCT～一宮市緑四丁目、8.9km）の計9路線81.2kmの建設・整備を続けてきた。公社設立から全線開通まで、どのような経緯を経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。

●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。



指定商品又は指定役務並びに商品及び役務の区分(LIST OF GOODS AND SERVICES)
 第37類 建設工事、建築工事に関する助音、建築設備の運転・点検・整備、船舶の建造、船舶の修理又は整備、航空機の修理又は整備、自転車の修理、自動車の修理又は整備、鉄道車両の修理又は整備、二輪自動車の修理、その他別紙記載

商標権者(OWNER OF THE TRADEMARK RIGHT)
 愛知県名古屋市中区丸の内2-1-36 NUP・フジサワ丸の内ビル
名古屋高速道路公社

出願番号(APPLICATION NUMBER) 商願2006-096854
 出願年月日(FILING DATE) 平成18年10月18日(October 18,2006)

この商標は、登録するものと確定し、商標原簿に登録されたことを証する。
 (THIS IS TO CERTIFY THAT THE TRADEMARK IS REGISTERED ON THE REGISTER OF THE JAPAN PATENT OFFICE.)
 平成19年 6月29日(June 29,2007)

特許庁長官(COMMISSIONER, JAPAN PATENT OFFICE)

中嶋 誠



指定商品又は指定役務並びに商品及び役務の区分(LIST OF GOODS AND SERVICES)
 第37類 建設工事、建築工事に関する助音、建築設備の運転・点検・整備、船舶の建造、船舶の修理又は整備、航空機の修理又は整備、自転車の修理、自動車の修理又は整備、鉄道車両の修理又は整備、二輪自動車の修理、その他別紙記載

商標権者(OWNER OF THE TRADEMARK RIGHT)
 愛知県名古屋市中区丸の内2-1-36 NUP・フジサワ丸の内ビル
名古屋高速道路公社

出願番号(APPLICATION NUMBER) 商願2006-096853
 出願年月日(FILING DATE) 平成18年10月18日(October 18,2006)

この商標は、登録するものと確定し、商標原簿に登録されたことを証する。
 (THIS IS TO CERTIFY THAT THE TRADEMARK IS REGISTERED ON THE REGISTER OF THE JAPAN PATENT OFFICE.)
 平成19年 6月29日(June 29,2007)

特許庁長官(COMMISSIONER, JAPAN PATENT OFFICE)

中嶋 誠



