

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

30km/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40km/h以下、首都高速道路では20km/h以下、阪神高速道路では30km/h以下となっている。

② 渋滞回数

渋滞長が1km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(株)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为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、烏森）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つ

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)。

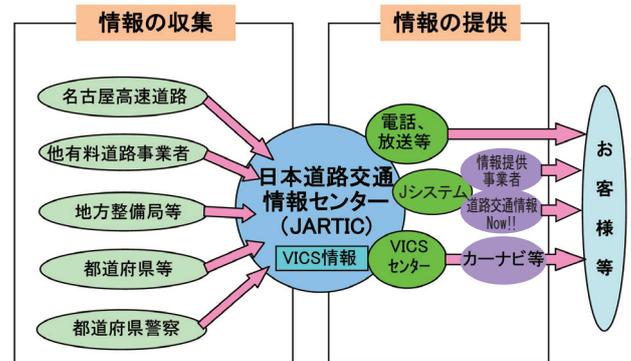


図7-2-1 日本道路交通情報センターを介する情報提供

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台当たりの料金收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收受ブースを縦列に追加し、ピーク時に2台同時に料金を收受するもので、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台同時に料金收受したが、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、現在は縦列收受を行っていない。

(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、料金收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）。

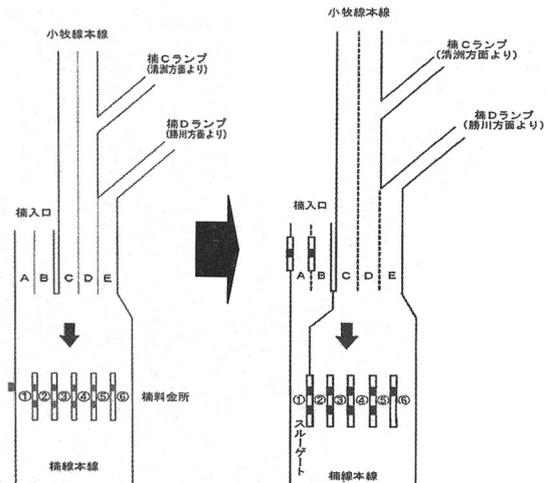


図7-3-1 楠料金所のブースの増設

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）。

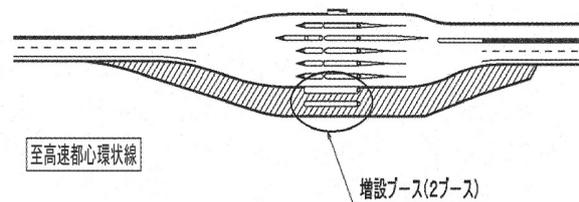


図7-3-2 星崎料金所の増設

これにより、料金收受能力が拡幅前の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。

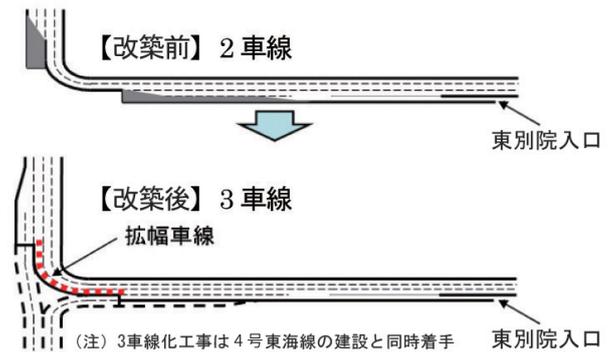


図7-3-3 山王JCT北渡り連絡路の3車線化の改築

(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）。

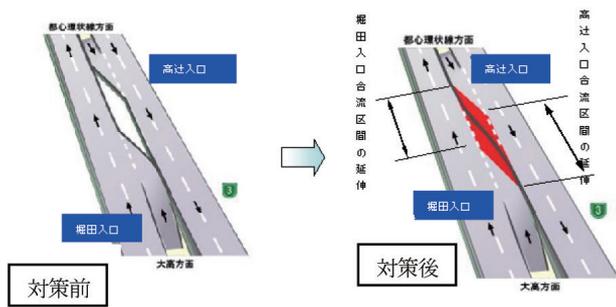


図7-3-4 堀田・高辻合流区間延伸工事

(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箇所にのみ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。

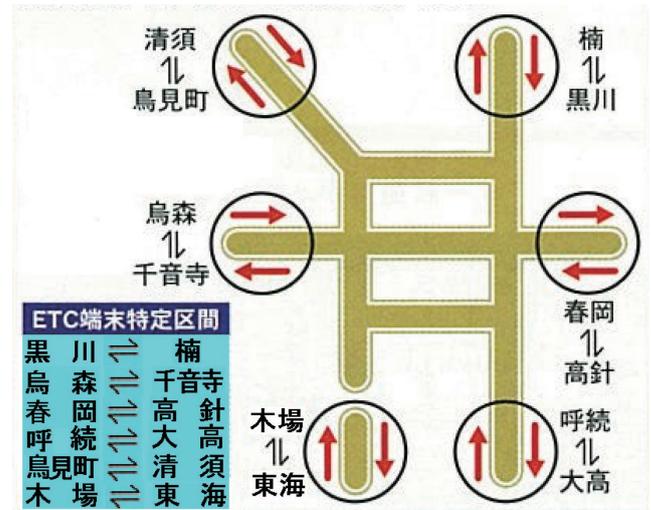


図7-4-2 ETC端末特定区間の割引

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。

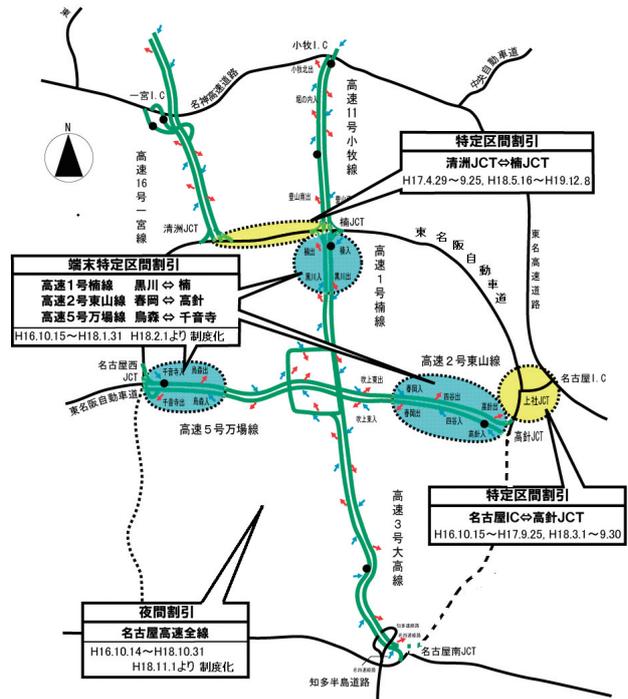


図7-5-1 社会実験概要図

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	
	週末特定区間割引	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～桶JCT)
実施区間	<ul style="list-style-type: none"> ●1号桶線 黒川出入口⇔桶JCT、桶出入口 ●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 	●名古屋高速全線	●名古屋IC⇔高針JCT※	清洲JCT⇔桶JCT※
対象	ETC無線通行車			
平成16年度	<ul style="list-style-type: none"> ●10/15・・・20%割引 ●12/1・・・30%割引 	<ul style="list-style-type: none"> ●10/1422時～ ●22～24時・・・10%割引 ●0～5時・・・20%割引 ●5～6時・・・10%割引 	<ul style="list-style-type: none"> ●10/15・・・20%割引 ●12/1・・・30%割引 	
平成17年度	<ul style="list-style-type: none"> ●1/31 ●2/1～制度変 	<ul style="list-style-type: none"> ●～9/26 6時 ●9/26 22時～ ●22～24時・・・10%割引 ●0～6時・・・20%割引 	<ul style="list-style-type: none"> ●～9/25 ●3/1・・・30%割引 	<ul style="list-style-type: none"> ●4/29～ ●普通車・大型車 30%割引 ●～9/25
平成18年度		<ul style="list-style-type: none"> ●～10/31 ●11/1～制度変 	<ul style="list-style-type: none"> ●～9/30 	<ul style="list-style-type: none"> ●5/16～ ●普通車・大型車 30%割引
平成19年度				<ul style="list-style-type: none"> ●～12/8 ●(名古屋清洲線開通の前日まで)

(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があったが、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のと、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ぐって見たが限界があり、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ぐ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。