

## 2. ネットワーク整備

### ③ 国道の概要と経緯

#### 国道1号

国道1号は、東京都中央区から大阪府大阪市北区に至る一般国道で、ルートは江戸時代から人々に親しまれてきた日本随一の主要路線である旧東海道を踏襲しており、一般国道1号に昇格後も、歴史の香りを残しつつ、物流の要としての役割を果たし、現在も日本経済を担っています。

国道1号は、東京・名古屋・大阪の太平洋ベルト地帯を結び、その距離は796kmに及ぶ一大幹線道路であり、江戸時代から日本の物流を支え続けてきました。

江戸時代から東海道として人々に親しまれ、現在でも各地に点在する宿場跡等の史跡は、歴史を物語る郷土の財産として大切に保存されています。

昭和27年に名古屋工事事務所として開設した当時の国道1号は、車のすれ違いができない区間もあり、旧街道の面影を残す松並木の続く砂利道でした。

昭和27年12月4日の新道路法に基づく「路線指定」において「一級国道1号」として指定され、戦後の経済発展とともにコンクリート舗装から始まった改修事業は、名四国道に代表されるバイパス建設事業や現道拡幅事業など、周辺住民の協力により着実に前進し、増加する交通量に対応してきました。

昭和34年に愛知県を直撃した伊勢湾台風による愛知県西部地方の冠水の際には、「ドラム缶工法」を採用していち早く輸送路の確保を行うとともに、被災地の復旧に貢献してきました。

現在では、東名高速道路や名四国道等のバイパスとしての幹線道路の整備や国道1号における共同溝及び電線共同溝等の整備により、国道1号の果たしてきた役割及び道路空間や景観も大きく様変わりしたものの、長距離輸送の幹線道路として大型車両が昼夜の区別なく走行する状況は変わっておらず、東京～大阪間を結ぶ大動脈としての役割は現在も変わっていません。

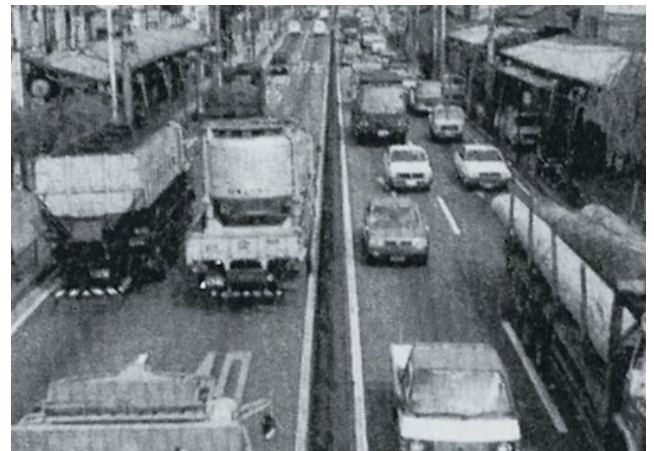
#### 国道1号の事業展開

日本の大動脈としての役割を果たし続ける国道1号は、有松地区及び豊明地区において共同溝及び豊橋市瓦町地区などにおける電線共同溝の整備を引き続き進めるとともに、河川の防災対策と合わせて実施した大慶橋及び一色大橋の架替事業や1号西部地区における環境対策事業を進め、道路空間整備事業と橋梁の耐震補強工事を進めています。

合わせて、走行車両の大型化に対応して「走行車両重量計測システム」などの整備を進めて、走行する大型車両に対して注意喚起を行うと共に、通行車両の増加に伴う事故防止対策として右折レーン・ポケットの新設や追突注意喚起などを進めています。



(昭和30年代の岡崎市藤川付近  
右に下がっているのが旧街道)



(昭和40年代の岡崎市内の交通状況)



(平成22年 架替工事が終了した一色大橋)



## 国道 19 号

国道 19 号は、かつての中山道(塩尻市から恵那市間)につながる下街道(恵那市から名古屋市間)として広く親しまれた道路で、名古屋市から長野県を抜けて、その先の北陸や関東経済圏につながり重要な路線として位置付けられた道路で、名古屋市のベットタウンとしての春日井市や多治見市を結ぶ通勤道路としても活用されています。

国道 19 号は、名古屋市内の熱田神宮の南にある「熱田神宮南交差点」を起点とし、春日井市を抜けて多治見市・土岐市・瑞浪市・恵那市・中津川市の東濃地方の主要都市を通り、長野県の木曾谷から長野市に至る道路で総延長は 273.1km に及びます。

その一部と重なる中山道は、江戸時代、東海道と並ぶ重要な路線でしたが、現在の国道 19 号も名古屋市と長野及び関東経済圏を結ぶ主要な道路となっています。

昭和 27 年に新道路法に基づく路線指定で一級国道 19 号に指定され、昭和 40 年に一級・二級の区別がなくなり「一般国道 19 号」となったものの、当時は道路幅員が全線にわたり狭小で、急勾配が多いことが特徴の道路でしたが、名古屋市内においては戦災復興事業による道路整備として、当時としては非常に画期的な 50m という道路幅員を実現し、その後の中京経済圏の発展を担う大動脈としての役割を担うことになりました。

熱田神宮南を起点とし、名古屋市内を北上する区間は「伏見通」・丸の内の日銀前を右折し東進する区間は「桜通」と呼ばれ市民から親しまれる道路となっています。この伏見通、桜通と呼ばれる区間は、片側 5 車線が確保されていた区間で、国道 153 号と分岐する小川交差点を過ぎ国道 155 号と交差する春日井インター東交差点までは、片側 3 車線以上の道路となっています。

国道 19 号は昭和 35 年以降、春日井市東部に高蔵寺ニュータウンの建設が始まると、ベットタウンとしての高蔵寺から名古屋市内へ向かう車両が急増したことから、春日井バイパスの建設事業が開始されました。

その際、コンクリート舗装の下にアスファルトを敷く工法が日本で初めて実験的に採用になり、約 50 年を経過した現在でも通過車両の重量に耐え、その有効性が認められています。

### 国道 19 号の事業展開

現在は、名古屋市内全線及び春日井市街地において共同溝、電線共同溝が整備され、道路空間が大きく様変わりしています。

さらに、伏見通・桜通の 5 車線道路の一部区間は、新しいニーズに応えるべく、自転車通行空間の整備が行われ、道路空間の利用が大きく変化してきています。引き続き、名古屋中心部においては、自転車と歩行者の輻輳に対応し、自転車通行空間の整備を進めています。

また、休日を中心に、豊かな自然と史跡を備えた木曾谷への観光を目的に、名古屋から出かける場合の道路としても多く利用されています。



(昭和 46 年頃国道 19 号を走る名古屋の市電)



(昭和 60 年代初期の春日井バイパス)



(平成 24 年 春日井バイパス)

## 国道 22 号

国道 22 号は、東海道と中山道を結ぶ脇往還の美濃路を継承する道路で、国道 19 号と同じ熱田神宮南交差点を起点とし、中区丸の内の日銀前交差点で国道 19 号と分岐し、岐阜県岐南町の交差点から国道 21 号と重複し、岐阜市茜部の国道 157 号を終点とする区間で、名古屋市と一宮市や岐阜市を結ぶ幹線道路です。

国道 22 号は、名古屋市を起点とし一宮市及び岐阜市を結ぶ延長 37.0km の幹線道路であり、名古屋港と一宮市や岐阜市の工業地域間の交通量の増大に伴い、昭和 33 年に名岐バイパスが事業化され順次供用を開始し、昭和 44 年に名岐バイパス全線が供用を開始したことで旧国道 22 号は県道となっています。

国道 22 号を利用する交通量の大半は、名古屋市と一宮市・岐阜市間という中京経済区域内での交通であり、ローカル的な特色を持つ道路で、当時から車社会の到来を予見して計画された広い道路幅員が特徴になっていました。

バイパスが事業化された当時、一宮市周辺においては旧道の 4 倍近い約 40m の幅員で計画され、側道や農道ボックスなどの新しい試みを取り入れられ、「田畑の真ん中に車も疎らな広大な道路が出現した」と言われるほどでした。

計画当時、日本の道路事情を酷評したアメリカの経済専門家の話からわずか数年後、視察に訪れたアメリカ人が広大な道路が田畑を貫く光景に驚愕したと言ったようなエピソードも残っています。



(昭和 38 年 名岐バイパス開通式)

当時のエピソードにもかかわらず、現在の名岐バイパス(国道 22 号)は、名古屋市と一宮市・岐阜市の中京経済都市間を結ぶ幹線として、側道を両側に備えた幹線道路としてこの地域の発展に大きく貢献してきました。

現在では、増え続ける交通量に対応するため、清須市から一宮市に至る延長 9.7km の国道 22 号の上部に、名古屋都市高速道路の名古屋朝日線、清洲一宮線の建設が行われ、予想を上回る交通量による渋滞の解消に向けた努力が行われています。



(昭和 60 年頃の一宮市西島町付近)

### 国道 22 号の事業展開

中京経済圏内の主要な都市間を結ぶ重要な国道 22 号は、名古屋都市高速道路の延伸工事と連動した国道 22 号環境対策事業を実施しています。



(平成 24 年 朝日交差点を望む)



## 国道 23 号

国道23号の四日市市～伊勢市間は東海道から分岐して伊勢神宮に向かう街道の伊勢街道、参宮街道として江戸時代から賑わってきた道路であり、豊橋市～四日市市間は国道1号のバイパスとして建設され、伊勢湾・三河湾臨海部の工業地帯を貫き、トラックや大型トレーラ等が1日に何万台も通過するダイナミックな物流を支える大動脈として、日本経済を支える名脇役としてもますます期待されています。

国道23号は、伊勢湾臨海工業地帯、三河湾臨海工業地帯と中京経済圏を結ぶ唯一の幹線道路であり、豊橋市から三重県伊勢市までの212.4kmの中部経済圏の大動脈です。

昭和27年の新道路法に基づく路線指定により、三重県四日市市から伊勢市までが国道23号に指定され、豊明市から四日市市までは国道1号のバイパスとして、豊橋市～豊明市間を「名豊道路」、豊明市～四日市市間を「名四国道」として整備が進められました。

名四国道として整備を進めた豊明市～四日市市間は昭和47年に全線が供用開始され、それ以降豊明市から順次豊橋市に向けて延長され整備が進められています。

国道1号のバイパスとして整備を進めていた名豊道路(豊橋市～豊明市間)が、昭和50年に豊橋市～幸田町間の国道247号・248号、幸田町～知立市間の主要地方道が国道23号として路線指定され、昭和55年から名四国道事務所において整備が進められることとなり、国道23号は愛知県豊橋市から三重県伊勢市までつながることになりました。

国道1号のバイパスとしての機能を有する国道23号の交通量は年々増加の一方で、渋滞解消という課題にも直面していました。産業道路としての役割を持つ性格上、トラックや大型車両などの輸送用の車両が昼夜を問わず通行するため、沿道の地域住民からの騒音や大気汚染といった環境悪化を訴える声が多くなるとともに、長年に亘り大型車両の通行に耐えた橋梁や高架橋等は補修・補強等の緊急工事を要するものになってきました。

こうした現状を踏まえて、昭和50年代からは遮音壁や環境施設帯などの沿道環境整備に力を注ぐとともに、特に疲労が激しい橋梁や高架橋の補修・補強、路面補修等を実施し、国道23号を若返らせるためのリフレッシュ工事も行われました。

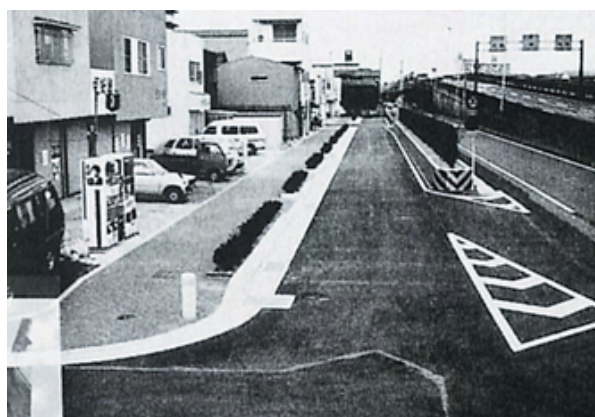
### 国道23号の事業展開

中部経済圏と関東及び関西経済圏を結ぶ大動脈である国道23号では、増大する交通量、とりわけ大型車両の増加による騒音・環境悪化に対応する沿道環境整備事業を、名古屋南インター～海部郡飛鳥村間を優先区間として、遮音壁の設置、環境施設帯の設置などを進めています。

また、「走行車両重量計測システム」等を設置し、大型車両に対する注意喚起を行っています。



(昭和47年 名四国道全線開通式典)



(昭和61年頃の名古屋市南区  
北頭インター付近の環境施設帯)



(平成22年 国道23号環境施設帯 モデル地区)

## 国道 41 号

国道 41 号は、本州の中央部を横断し、名古屋市と北陸地方を結ぶ輸送路としての役割を担う道路で、岐阜県の高山市から飛騨市を抜けて富山市までの区間は「越中東街道」として昔から親しまれるとともに、冷凍・冷蔵の技術が未発達の時代、富山湾でとれた寒ブリを塩漬けにして飛騨の国まで運んだことから、富山市から高山市までを「ぶり街道」または「ぶり出世街道」とも呼ばれていました。

また、名古屋市から犬山市までの愛知県内の区間は、郊外の住民が市街地への通勤や買い物、ビジネスに利用するなど、沿線住民の暮らしを支える道路としての機能を備えています。

国道 41 号は、名古屋市東区高岳の交差点で国道 19 号と分岐し濃尾平野と中部山岳地帯を縦断し、富山県富山市の国道 8 号金泉寺交差点までの総延長 260.7km の道路で、中部経済圏の太平洋側地域と日本海側地域をつなぐ重要な幹線道路です。

国道 41 号のルーツは、中山道と飛騨地方を結ぶ要路として栄えた飛騨街道や、名古屋と犬山城を結んだ木曾街道などが、元になったと言われています。

昭和 34 年(1959 年)に一級国道に指定され、道路整備計画に基づき国道 41 号の道路整備が開始されました。山間部の地形的な制約を克服し昭和 43 年(1968 年)に一次改良が完成しました。

また昭和 43 年 8 月 18 日に岐阜県加茂郡白川町地先において、集中豪雨が原因で起きた飛騨川バス転落事故の教訓は、その後の異常気象時における道路管理方法など現在も各方面で生かされています。

一方、愛知県内における国道 41 号は、名古屋空港への交通や名古屋市と北陸地方を結ぶ観光や名古屋と近隣都市間における通勤等の連絡道路として交通量が増大し、昭和 39 年(1964 年)に、名濃バイパス事業が開始されました。

昭和 44 年(1969 年)に名古屋市から犬山市五郎丸までの区間が暫定供用を開始、その後も北陸地方への交通量の増加に対応し、名濃バイパスの改築事業を継続する中で昭和 49 年(1974 年)に犬山市五郎丸から岐阜県との県境である各務原市鶉沼までの供用を開始し、それに伴い五郎丸から各務原市鶉沼までの旧 41 号が県道へと移管されました。

その後も、観光や通勤・ビジネス等沿道地域の発展に伴う交通量の増大に対し、現在では国道 41 号の上部に名古屋都市高速道路の高速 2 号及び名古屋・小牧線が整備され、増え続ける交通量に対応しています。

### 国道 41 号の事業展開

名古屋市を中心として通勤・観光等で交通量が増加する国道 41 号において、交通事故削減を目指し交差点の改良工事や立体横断施設の改良・設置等の交通安全対策事業が進められています。



(昭和 40 年頃の小牧市村中付近)



(昭和 50 年頃の犬山市五郎丸付近  
写真高架部分が名濃バイパス)



(平成 16 年 国道 41 号大我麻交差点標識設置)



## 国道 153 号

国道 153 号は、江戸時代に尾張名古屋と信州飯田を結ぶ街道として作られた「飯田街道」で、当時の旅人が関所の煩わしさを逃れるために、関所がなかったこの街道を「関所逃れの街道」として多くの旅人が利用していました。

その後の増加する交通量に対応する道路拡幅工事や、バイパス建設事業、山間部においては安全な交通を確保するための改築事業が進められてきました。

名古屋市及び豊田市周辺においては産業道路としての役割、三河山間部や長野方面では豊かな観光資源を持つ行楽地へのアクセス道路としての役割を持つ道路として現在も親しまれています。

国道 153 号は、名古屋市東区の交差点で国道 19 号と分岐し、豊田市、飯田市、伊那市を経て塩尻市高出交差点で国道 19 号に合流するまでの総延長 229.2km の国道です。

国道 153 号は、古くから利用されてきた自然発生的な道路で、戦国時代には軍用道路として、江戸時代には飯田街道として人や物を運び、それ以降も名古屋市と信州を結ぶ街道として多くの人々に利用される重要な街道でした。

昭和 40 年(1965 年)4 月 1 日に名古屋市東区から豊田市・飯田市を経て長野県塩尻市までの区間が一般国道 153 号の路線指定を受けました。

国道 153 号の沿線の中で、豊田市とその周辺市町村においては、自動車産業を中心とした工業生産の成長に伴って、名古屋市～豊田市間の交通需要が急増し、旧街道沿線の市街地においては地域開発が進んだことから交通渋滞が顕著になってきました。

こうした状況を踏まえて、昭和 42 年(1967 年)に名古屋市～豊田市間のバイパス事業に着手し、現在も継続して事業が進められています。さらに緑豊かな山間を走行する足助町地内では行楽シーズンの渋滞が著しく、市街地を迂回するための足助バイパス事業に昭和 57 年(1982 年)に着手し、平成 22 年(2010 年)10 月に全線供用を開始しました。

平成 10 年(1998 年)には稲武地区に、ドライバーの休憩や道路情報の収集・提供、さらには地域産業振興等を目的とした道の駅「どんぐりの里いなぶ」を開設し、地域住民と国道利用者のふれあいの場となっています。新しい道路利用のあり方として注目されています。

### 国道 153 号の事業展開

国道 153 号については、豊田市の「豊田外環状」の一部を構成する豊田北バイパスの整備が、名四国道事務所で進められています。

名古屋国道事務所は、豊田市陣中地先における現道拡幅事業を進めるとともに、大型車両のすれ違いが大変厳しい伊勢神トンネルの高さ制限等を解消するため、伊勢神改良事業に平成 24 年度より着手しました。



(昭和 38 年 豊田市に初めて設置された信号機)



(昭和 50 年代の足助の町中)



(平成 23 年 153 号陣中交差点改良工事・(現況))

## 国道 155 号

国道 155 号は、愛知県常滑市を起点とし弥富市に至る道路で、名古屋市を取り巻く県内の主要都市を結び、名古屋市郊外を環状に走る道路です。名古屋から放射状に伸びる主要幹線を結ぶ連絡路として重要な役割を持ち、名古屋環状 2 号線の外側を巡り、第 3 環状としての位置づけも持っています。

また、名古屋周辺都市を結ぶ役割を持つ道路として、地域密着型の性格も持ち合わせています。

国道 155 号は、愛知県常滑市を起点に知多市、東海市、大府市、刈谷市、知立市、豊田市、瀬戸市、春日井市、小牧市、岩倉市、一宮市、稲沢市、愛西市、津島市を經由して弥富市までの総延長 159.3km の名古屋市周辺の主要都市を結ぶ主要な道路で、昭和 40 年(1965 年)4 月 1 日に一般国道 155 号の路線指定を受けています。

国道 155 号は、名古屋市周辺都市を結ぶ環状道路としての役割の他、名古屋市中心部から放射状に伸びる国道 19 号、22 号、41 号や国道 1 号、23 号等の主要幹線と連絡し、名古屋市と周辺都市を結ぶ都市間道路としての役割を持っています。

国道 155 号の沿線地域には、自動車産業を核とする豊田市をはじめ、名古屋臨海工業団地を持つ知多市・東海市など、愛知県の産業を支える主要産業地帯があり、交通量の増加とともに、大型車の交通量も著しく増えています。

当時の幅員 7m の 2 車線道路では混雑が解消されない区間が多数あり、現道の交通混雑改善のため昭和 58 年(1983 年)に豊田南バイパス事業に着手しました。

都市計画道路の豊田衣浦線、豊田西バイパス(153 号バイパス)などの整備に合わせて工事が進められています。

### 国道 155 号の事業展開

国道 155 号の豊田南バイパス事業は、名四国道事務所において、進められており、当面、東名高速道路の豊田IC付近の渋滞の緩和を目的に国道 153 号豊田西バイパスとの交差点までの供用を目指して事業が進められています。



(昭和 38 年頃の知立市逢妻付近)



(昭和 60 年代の豊田市内 153 号との交差点付近)



(平成 24 年 名四国道事務所により進められる豊田南バイパス)



(国道 155 号豊田南バイパス堤町五月池交差点)



## 国道 302 号

国道 302 号は、名古屋市の外周を循環する名古屋環状 2 号と呼ばれる道路で、名古屋市の中心部から伸びる主要幹線を横に結び市内の通過交通を分散させるバイパスとしての役割を担っています。

国道 302 号は一般国道部分と伊勢湾岸自動車道としての自動車専用道路からなる一般国道で、名古屋市の道路網形成にとって重要な路線となっています。

国道 302 号は、名古屋環状 2 号線としても知られ、名古屋市中川区かの里地先の国道 1 号との交差点を起点とし、名古屋市を外周通過し大府市～東海市間で名古屋港を横切る伊勢湾岸道路と重複し、再び国道 1 号との交差点に戻る延長 66.2km の環状道路です。

名古屋市の中心部からの放射状に伸びる、国道 1 号、19 号、22 号、23 号、41 号等の国道や主要地方道・県道及び名古屋都市高速道路などを主要地点で結び市内への流入交通を分散させるなど名古屋都市圏の道路網の骨格をなし、都市機能を活性化させる道路として欠かせない存在になっています。

国道 302 号は、昭和 45 年(1970 年)4 月 1 日に名古屋市千種区から愛知県海部郡飛島村間が一般国道 302 号に路線指定され、その後昭和 50 年(1975 年)4 月 1 日に現在の名古屋市中川区から名古屋市を外周し中川区までの全線が一般国道 302 号に指定されました。

こうして名古屋市の外周を巡るバイパスの役割を担い都心を通り抜ける交通量を削減することができれば、市街地を走行する車両の流れはスムーズになることが予想されていました。

国道 302 号のような環状道路を含めた計画的な市街地開発は名古屋市の将来の発展に大きく寄与するもので、平成 23 年(2011 年)3 月に東南部の名古屋市緑区大高町～同市同区黒沢台間の供用が開始され、環状道路がつながることで、渋滞のない市街地交通を確保する期待がますます大きく高まってきています。



(昭和 52 年頃名古屋市西区の改良工事)



(平成 3 年 上社ジャンクション付近の工事風景)

### 国道 302 号の事業展開

名古屋市の外周道路として、市内への通過車両を削減し市街地の交通混雑を緩和する役割を担う国道 302 号は、愛知国道事務所において、東北部における名鉄瀬戸線の踏切を撤去し円滑な交通を確保するための連続立体事業が進められており、平成 23 年 12 月に全線 4 車線で供用を開始した東南部においては、引き続き、植栽帯や遮音壁の整備が進められています。

また、現在 2 車線で供用している西南部における慢性的な渋滞を解消し、円滑な交通を確保するため港区南陽町(東海通交差点)～飛島村梅之郷間(国道 23 号交差点)で 4 車線化と、遮音壁の設置等の環境対策事業が進められています。



(平成 24 年 梅之郷交差点付近の渋滞状況)