

知多半島ケーブルネットワークコミュニティ誌 [ココナッツクラブ]

COCONUTS CLUB

AUGUST 8
2020

50
年
目
の
知
多
中
央
道



知多半島道路・南知多道路・
セントレアライン（知多横断道路・中部国際空港連絡道路）

IC・PA名の横は供用開始年月



知多半島道路・南知多道路 開通50周年

50年目の知多中央道

知多半島を南北に貫く知多半島道路と南知多道路が
開通して今年で50年を迎えた。
知多中央道の別名でも親しまれてきた半島の大動脈の歴史を、
セントレアラインも含めて辿ってみる。





▲全通記念式典が行われた大高料金所。(昭和46年)※3

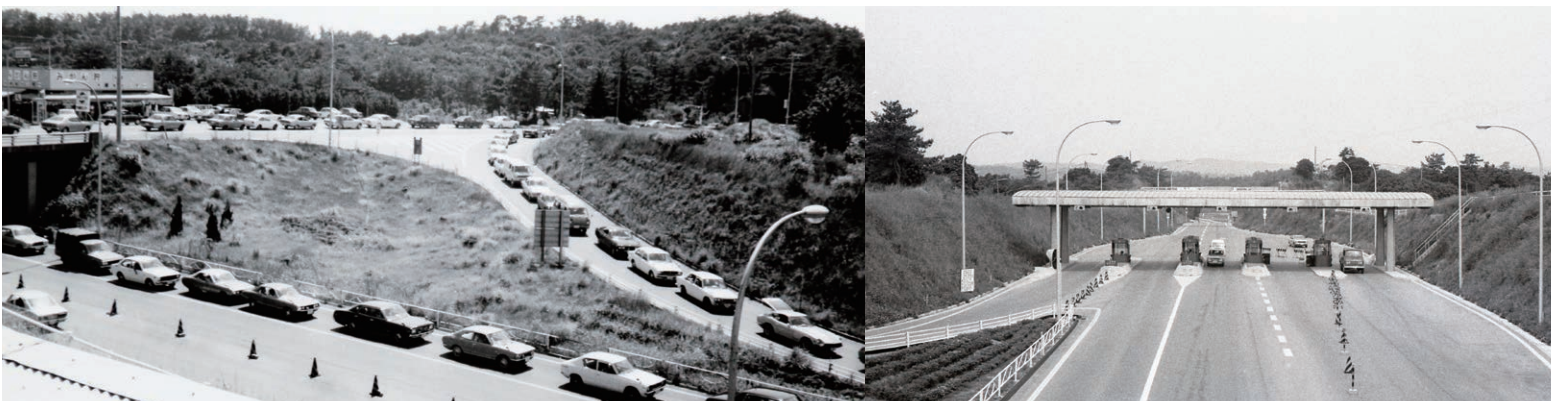


▲半田ICから大高方面を望む。料金所手前にある「この先自動車専用道路」の表示板は、南知多道路が道路法で「一般有料道路」と位置付けられていたことによるもの。南知多道路は知多半島道路より制限速度が速く、原付等の通行も可能だった。南知多道路が「自動車専用道路」に指定されたのは四車線化された平成11年で、このとき名実ともに知多半島道路と一体化した。(昭和49年頃か)※1

※1 愛知県道路公社提供 ※2 南知多町企画課提供 ※3 半田市立博物館提供



▲武豊ICより半田方面を望む。(昭和49年)※1



▲夏休みに大混雑する南知多IC。(昭和51年)※1



▲南知多ICから美浜方面を望む。開通当初は本線上に料金所が設けられていた。(昭和40年代)※2

新しい道路を快走し、ドライバーたちは一路南へ！



▲美浜ICの北に設けられた「鶯の山遮光トンネル」。手前の注意標識には「天然記念物 鶯ノ山鶯蕃殖地」の表示。(昭和49年)※1



▲美浜ICから武豊方面を望む。開通当初は上り線側にしかランプ(出入線)がなかった。下り線側にランプが設けられたのは昭和55年。(昭和50年代か)※1

マイカー時代に華々しく開通

まずはどのような経緯で、知多中央道が誕生したのか、その経緯を振り返ってみよう。

計画が推進されたのは、高度経済成長真っただ中の昭和30年代。伊勢湾側では名古屋南部臨海工業地帯が、三河湾側では衣浦臨海工業地帯が造成され、いくつもの巨大工場がフル稼働し、日本有数の工業地域として急成長を遂げていた頃だ(本誌2018年2月号「60年目の衣浦港」参照)。

産業の発展と同時に半島北部では宅地開発も急ピッチで進められ、人口も増加の一途を辿る。昭和44年(1969)には横須賀町と上野町が合併して東海市が誕生し、その翌年には大府町と知多町が市制施行して大府市と知多市になっていた。一方、半島の南部は名古屋都市圏屈指の観光地として人気を集め、特に夏には点在する海水浴場に人が殺到、どこもかしこも芋洗状態だったという。

その頃、日本にマイカーブームが到来していた。自家用車を持つのはその昔、一部の富裕層に限られていたが、経済成長で所得が上昇し個人消費が拡大していたことと、メーカーによる大衆車の販売により、昭和30年代後半から自家用車が一気に普及していった。国内の自動車保有台数は、昭和40年(1965)

には六百三十万台だったのが、昭和45年(1970)には一千万台を突破していたというから、その普及スピードは凄まじい。高速道路の整備も進められつつあり、昭和38年(1963)に名神高速道路栗東IC―尼崎IC間が開通したのを皮切りに、二年後には名神が全通、さらに昭和44年(1969)には東京IC―小牧IC間の東名高速道路も全通した。

このような背景の中、知多半島でも幹線道路の整備が始まった。

昭和31年(1956)に開通した衣浦大橋が、知多半島で最も古い有料道路だ。自動車専用道路では、東海市と知多市の埋立地帯を走る「西知多産業道路」が、知多中央道よりも一足早く昭和39年(1964)から同44年にかけて順次開通している。この道路は、名古屋南部臨海工業地帯の工場で生産される製品の輸送の便を図ることを最大の目的として建設され、開通当初から無料開放されていた。

知多中央道は昭和29年(1954)、半島の市町により「知多中央道路建設期成同盟会」が結成されたことに始まる。同盟会の熱心な運動を愛知県知事も後押しし、昭和37年(1962)、正式に建設が決定した。着工はその二年後。半田以北が日本道路公団、半田以南が愛知県担当として工事が進められた。

50年目の知多中央道

昭和45年（1970）3月1日、まず半田IC―豊丘IC間が「南知多道路」として開通する。当日は、県知事を始め半田市長、常滑市長、地元選出の国会議員などが列席して半田ICで開通式が執り行われ、六〇台を連ねて全区間を走行する記念パレードが行われた。午後二時に一般開放されると、それから三時間のうちに三千五百台ものマイカーが「走り初め」を楽しんだという。

遅れること四か月、7月15日には阿久比IC―半田IC間が「知多半島道路」として開通した。翌46年7月15日には大高IC―阿久比IC間も開通し、これによって全長四〇・一キロの知多中央道が全通したのだった。

この新しい道路は、初めて迎える夏から大いに利用されたようだ。昭和45年の梅雨明け最初の日曜日、内海海水浴場には約一万人、小野浦海水浴場には約千人の人があつたことを中日新聞が報じているのだが、その様子を「海岸は人と車でごった返した」「半島を縦断する主要道路は車の列。ほとんど切れ目がなく南へ南へと流れていた。今春開通した南知多道路（有料）は久しぶりに活気をみせ、朝夕、半田インター、南知多インターにつながる国、県道は相当なこみよう」（昭和45年7月13日付）と記者は記している。

ほぼ東西を移動する車だけでこの数を稼いだことになる。

さて、開通以来順調に利用台数を伸ばしていった知多中央道だが、その後いくつかの大きな転換点を迎えている。

まず昭和58年（1983）、それまで日本道路公団管轄だった知多半島道路が、南知多道路と同じく愛知県道路公社に移管され、二つの道が一元管理されることになった。愛知県道路公社は県が建設した県内全域の有料道路を管轄しており、南知多道路は開通数年後に黒字に転じていたが、公社全体で見れば赤字だった。なので、ドル箱の知多半島道路は垂涎の存在だったのである。これにより公社の業績は劇的に回復した。

続いての転換点は四車線化だ。交通量は増加の一途を辿っているのに、二車線のままでは捌ききれないことから、平成に入ると北から順次、四車線化が進められた。知多半島道路は平成3年（1991）に、南知多道路は平成11年（1999）に全線四車線化が完成し、利便性が飛躍的に向上した。

そして最大の転換点は、中部国際空港の開港に伴い、知多横断道路がアクセス道路として改良されたことである。それまで独立していた知多横断道路は、半田中央JCTで知多半島道路と接続すると同時にセントレアまで延

横断道路から「セントレアライン」へ

知多半島の背骨ともいえる知多中央道の全通から十年。昭和56年（1981）4月1日には、半島中部を東西に結ぶ「知多横断道路」が開通する。常滑市字椎垂木（現在の常滑インター入口交差点付近）から半田市宝来町（現在の宝来町交差点）まで三・九キロの有料道路である。

この道路が建設されたのは、半田街道と現在の県道34号半田常滑線（当時は国道247号。昭和57年に国道から県道へ変更）の渋滞を解消することが最大の目的だった。今の県道34号が渋滞する印象はほとんどないが、当時はまだ狭隘な箇所が随所に残っているにも関わらず、交通量が極めて多かったのである。開通を告知する記事が掲載されている広報とこなめ昭和56年3月下旬号には「（半田街道を）改良整備するには膨大な事業費と工期が必要であり、早急に整備することは、極めて困難なこと」と書かれており、それよりも新道を建設したほうが早くて安上がりという判断があつたようだ。

当初、普通車の通行料が二百円だったこの道は利用率も上々で、開通十か月後の翌年2月には早くも通行台数が百万台を突破した。当時はまだ知多半島道路と接続していなかったので、

伸し、従来の面影をほとんど留めない四車線道路として生まれ変わった。開通したのは、開港を約二週間後に控えた平成17年（2005）1月30日。正式には、半田中央JCT―常滑IC間は知多横断道路、常滑IC―セントレア東IC間は中部国際空港連絡道路という名称だが、開通に際して「セントレアライン」の愛称が付けられた。

楽しみ増したパーキングエリア

さらに平成28年（2016）10月、愛知県道路公社から愛知道路コンセッション株式会社に運営業務が委譲された。

近年公共施設などで、所有権を地方自治体や省庁などに残しつつ、経営に民間事業者が参画することで経営の革新を図る「コンセッション方式」を導入した事業が全国で展開されている。この方式で県内の有料道路を運営するため、民間企業五社の出資により設立されたのが愛知道路コンセッションで、知多半島の四路線および衣浦トンネル、猿投グリーンロード、名古屋瀬戸道路、衣浦豊田道路の八路線の運営にあつている。

運営者が代わったといっても道路を走る分には従来と何ら変わりはないので、一般利用者にとって愛知道路コンセッションはまだ馴染みが薄い存在か



知多半島の発展とともに、道路も成長を遂げてゆく。

パーキングエリアから発信する、
この地域の奥深さ。



もしれない。しかし最近、大胆に生まれ変わった大府パーキングエリアと阿久比パーキングエリアに目を見張った読者も多いのではないだろうか。実はこれも、愛知道路コンセプションへの委譲がもたらした変化の一つだ。

この二つのパーキングエリアは、四車線化が進められていた平成4年（1992）にオープンしたが、当初は駐車場とトイレしかないシンプルな施設にすぎなかった。両方ともに食堂と売店が設置されたのが平成11年（1999）。それまで路線上の食堂・売店と言えば、上り線の武豊パーキングエリアで名鉄レストラン株式会社が運営する施設のみ。観光利用の多い道路にしては物足りなかつたので、待望の登場であった。

リニューアルが実現したのは、それから約二十年を経た平成30年（2018）7月のこと。愛知道路コンセプションは、管理するパーキングエリアを地域連携の新たな拠点と位置付け、「愛知多の種」という統一ブランドのもと大府・阿久比・美浜・西広瀬（猿投グリーンロード）の各パーキングエリアの施設拡充を計画してきた。大府と阿久比のリニューアルは、その第一弾となる。

面目を一新した建物は、どちらも現代日本を代表する建築家、隈研吾氏の設計。建物の上部からせり出した大きな木の庇が特徴的で、建物全体があ

たたかみのあるデザインになっている。ゆつたりした館内には、ガラスの壁面を通じて外から光がふんだんに入り込み、実に明るく開放的だ。

パーキングエリアのお楽しみ、食とお土産も充実している。リニューアルにあたり、三重県菰野町の御在所岳山麓にある人気の温泉リゾート施設、アクアイグニスがプロデュースを担当、メニューも商品も一新された。飲食メニューの食材は地元産品が中心で、阿久比パーキングエリアでは阿久比米を使用している。お土産は、ほぼ知多半島だけで百点以上の商品を揃え、アクアイグニス内のレストランを企画監修する有名シェフと地元メーカーの限定コラボ商品も人気を集める。愛知道路コンセプション地域連携推進部の吉田純也さんが「知多半島ファンを増やしたいんです」と話すように、多くの観光客が知多半島の多彩な顔に魅せられる機会を作っている。

現在、下り線の大府パーキングエリアの建設と上り線の阿久比パーキングエリアの計画が進められており、将来的には美浜パーキングエリアも改修される構想だという。武豊北インター（仮称）も工事中で、西知多産業道路をベースにした新道路「西知多道路」の計画も浮上している。知多半島の有料道路はまだ進化の途上だ。