

高規格幹線道路網に係る国家政策の歴史の変遷



瀬尾卓也
調査第二部
部長



島村喜一
調査第二部
上席主任研究員



丸山大輔
調査第二部
主任研究員

研究の背景と目的

道路公団改革に端を発した、昨今の高速道路に関する議論は、料金による採算性のみの観点から必要性を論じており、本来高速道路と密接な関係のある、国土のあるべき姿からの議論が欠落しているとの印象がぬぐい切れない。もとより、道路整備にあたっては、その機能を十分に発揮する環境の確保や更なる工費縮減、費用負担の公平・公正さの確保等について、時代の要請に応じて真摯に取り組んでいくことが当然である。しかしながら、それにも増して、未来の国づくりや国土経営の視点から必要とされた高規格幹線道路網の計画自体が持つ意義について広く理解を求める必要があるのではないか。この様な問題意識から、ここで改めて、国土政策から見た高規格幹線道路網の役割を様々な視点から検証した。その結果は、近く「国土と高速道路の未来」という書籍となって出版されるが、本稿では、検討の全体枠組みを紹介するとともに、その内の特に「高規格幹線道路網に係る国家政策の歴史の変遷」について、本研究会を通じて筆者が感じたことも含めて詳述する。

検討の全体枠組み

国土政策から見た高規格幹線道路網の役割を幅広く検討するため、3つの切り口で検討を進めた。

(1) 高規格幹線道路網に係る国家政策の歴史の変遷

経済・社会状況の変遷、これを受けた民意の変化等を踏まえ、わが国の道路政策、特に、高規格幹線道路に関わる政策がどのように変遷してきたかを、関係専門誌（雑誌「道路」「高速道路と自動車」他）、新聞報道等による客観的資料から把握し整理した。

(2) 社会・経済状況の変化と高規格幹線道路網の今日的役割

過去の審議会、検討会の資料、研究論文を広範に把握・整理して、国土政策から見た高規格幹線道路網のあるべき姿を総括した。その際、今後の経済・社会を予測するための各キーワード（高齢化、人口の減少、国際化、地球温暖化等）について、高規格幹線道路に求められる新たな役割を検討した。ここでは、全国的な視点からの検討に加え、広域ブロック内の生活圏レベルを対象とするミクロな視点から、高規格幹線道路の供用による定住のポテンシャルの向上について、実証的検討を行った。

(3) 諸外国の高速道路政策との比較

交通基盤の整備に関する状況がわが国と近い欧米諸国や、近年、発展が著しくわが国にとって強力な経済的ライバルに成長しつつあるアジア諸国を対象として、各国の高速道路について、計画論や整備手法、さらには、現在の整備水準やサービスレベルを比較することにより、わが国の高規格幹線道路の置かれている状況を評価した。

このような検討を進めるため、交通、農業・農村、都市整備の専門家や過去の経緯を知る道路行政経験者からなる研究会において個々の論点を評価して頂いた。

「国土政策から見た高規格幹線道路網に関する研究会」メンバー			
座長	森地 茂	東京大学大学院工学系研究科教授	
委員	生源寺真一	東京大学大学院農学生命科学研究科教授	
	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院理工学研究科教授	
	中井 検裕	東京工業大学大学院社会理工学研究科教授	
	山根 孟	東京電力(株)顧問	
	鈴木 道雄	(財)道路環境研究所理事長	
	井上 啓一	(財)国土技術研究センター理事長 (敬称略)	
平成16年1月現在			

高規格幹線道路網に関する 国家政策の歴史の変遷

わが国の国土計画および高規格幹線道路網の整備目標、

有料道路制度および構造規格について、経済・社会状況の変遷と政策の関係を時系列に追って整理した。

(1) 整備目標の変遷

国土政策の成立過程

昭和15年8月、時の近衛内閣は「基本国策要綱」の中で「日滿支を通ずる総合国力の発展を目標とする国土計画の確立」を掲げ、わが国で初めて国土計画の必要性を述べた。昭和15年9月になると「国土計画設定要綱」が閣議決定され、続く昭和17年には「大東亜国土計画大綱素案」が策定された。この中では、共栄圏内の資源開発や物流、諸民族の生活向上が目標とされた。この様な中、内務省土木局は、昭和15年に「重要道路調査」を実施し、その成果として「自動車国道計画」を策定した(昭和18年)。本計画は、当時の国土計画上の重要拠点を設定速度120kmの高規格な道路で結び、中国や韓国等への連絡を志向した路線設定となっていた。因に、同じ頃、欧米諸国では、高速道路の全体計画が相次いで検討されており、これらの計画は、戦後になって次々と実現していく。

内務省は、昭和20年8月の終戦を受け戦後復興を急ぐ

ため、その翌月には「国土計画基本方針」を策定、翌年6月には「復興国土計画要綱」を公表した。ところが、米国主体の行政機構改革が進む中、昭和22年4月に地方自治法が施行され、5月には国土計画に係る事務が経済安定本部(のちの経済企画庁)へ移された。(同年12月に内務省が解体されている。)本改革の功罪は様々であるが、何れにせよ、この時点をもって、国土政策においては経済運営と国土保全・基盤整備の行政部局が分離されたことは事実である。その後しばらく国土計画策定の流れは停滞したが、昭和25年に入り国土総合開発審議会において都市計画法を拡大発展させて国土計画法を制定すべきとの提案がなされたことを契機として、法案策定に向けた議論が加速、昭和25年5月に「国土総合開発法」が制定された。本法により特定地域総合開発計画や都道府県計画が策定され、地域開発に向けた機運が急速に全国的に高まっていった。

幹線道路網計画の変遷

地域開発への関心の盛り上がりから、昭和20年代後半には官民から様々なプロジェクトが提案された。この時期、民間有志から国土開発縦貫自動車道構想が提唱されている。

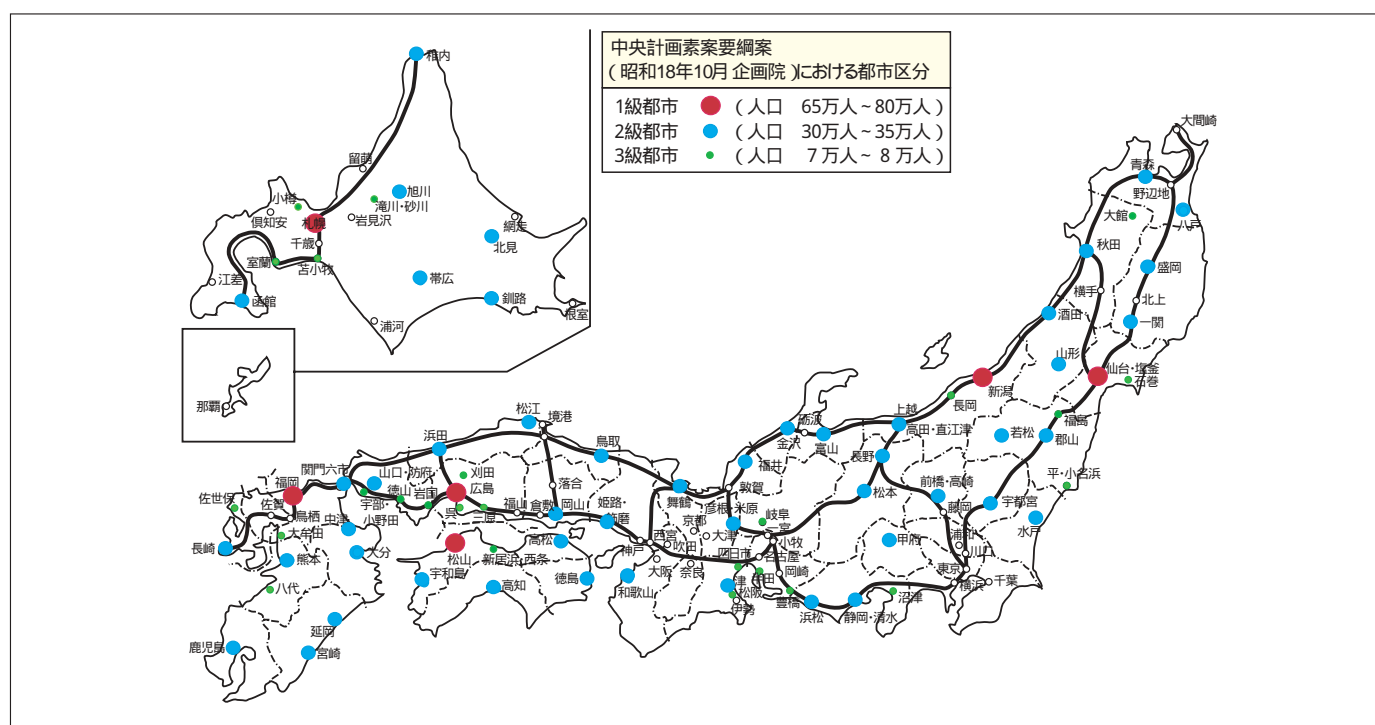


図-1 自動車国道計画

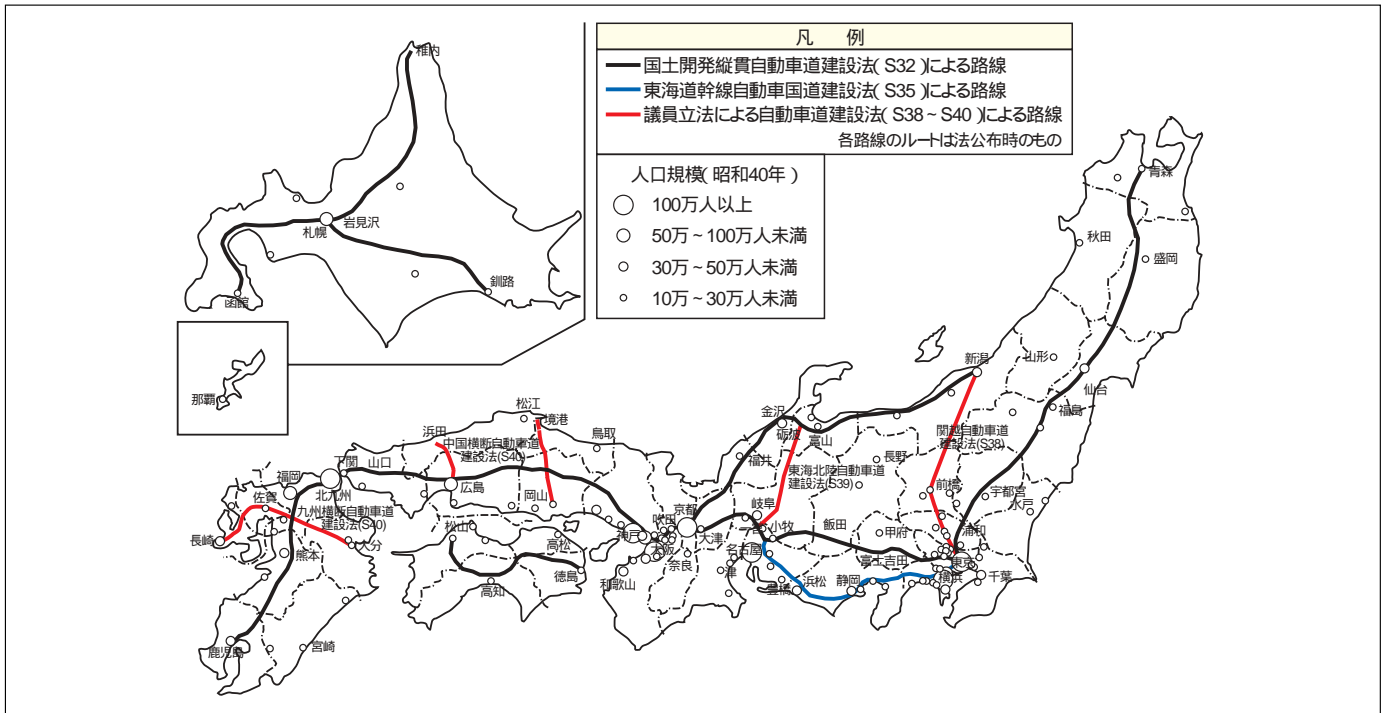


図 - 2 議員提案による幹線道路網計画(昭和40年時点)

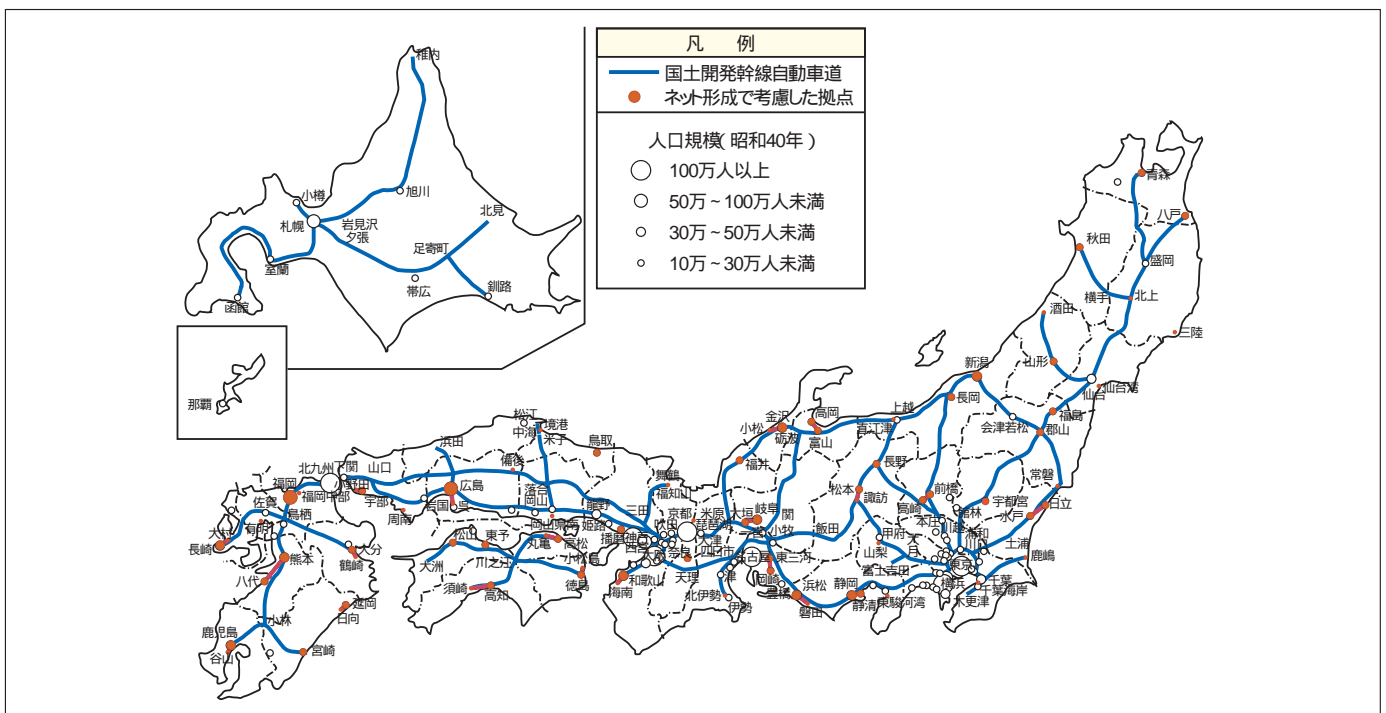


図 - 3 国土開発幹線自動車道計画

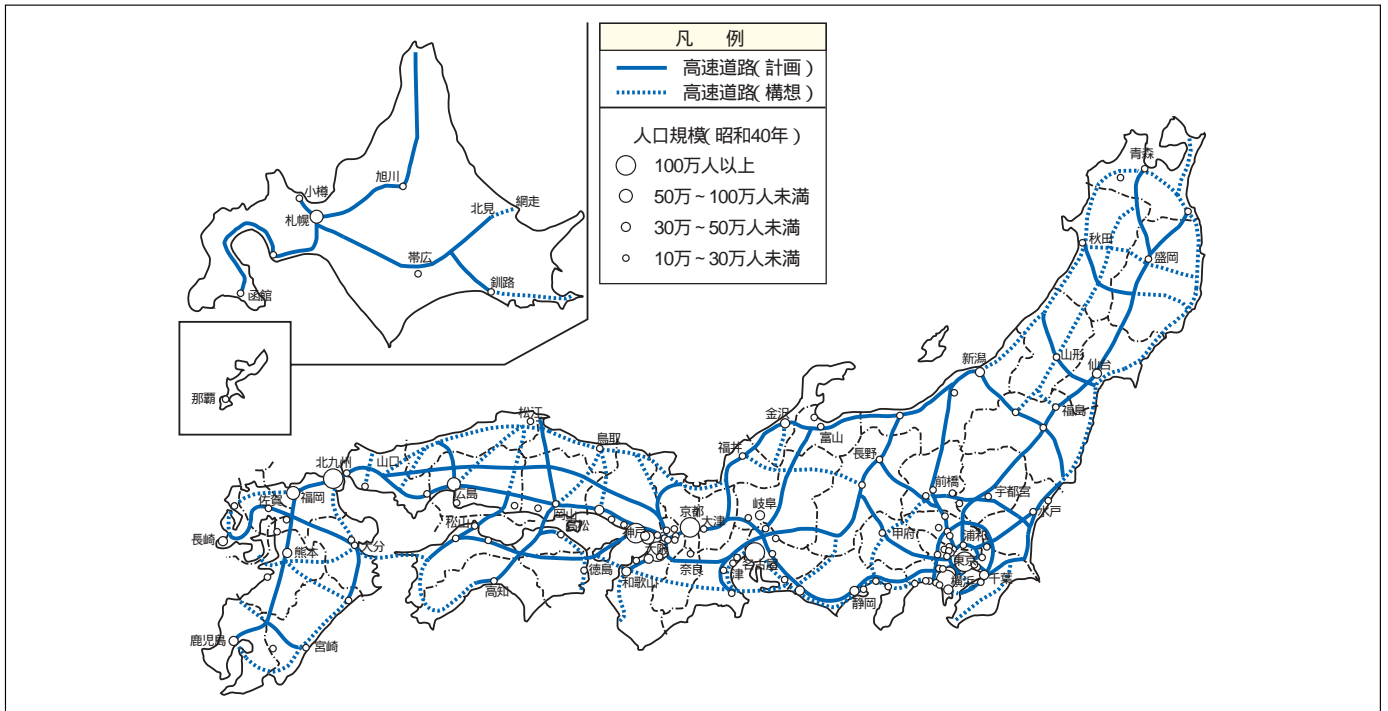


図 - 4 新全総における幹線道路網図

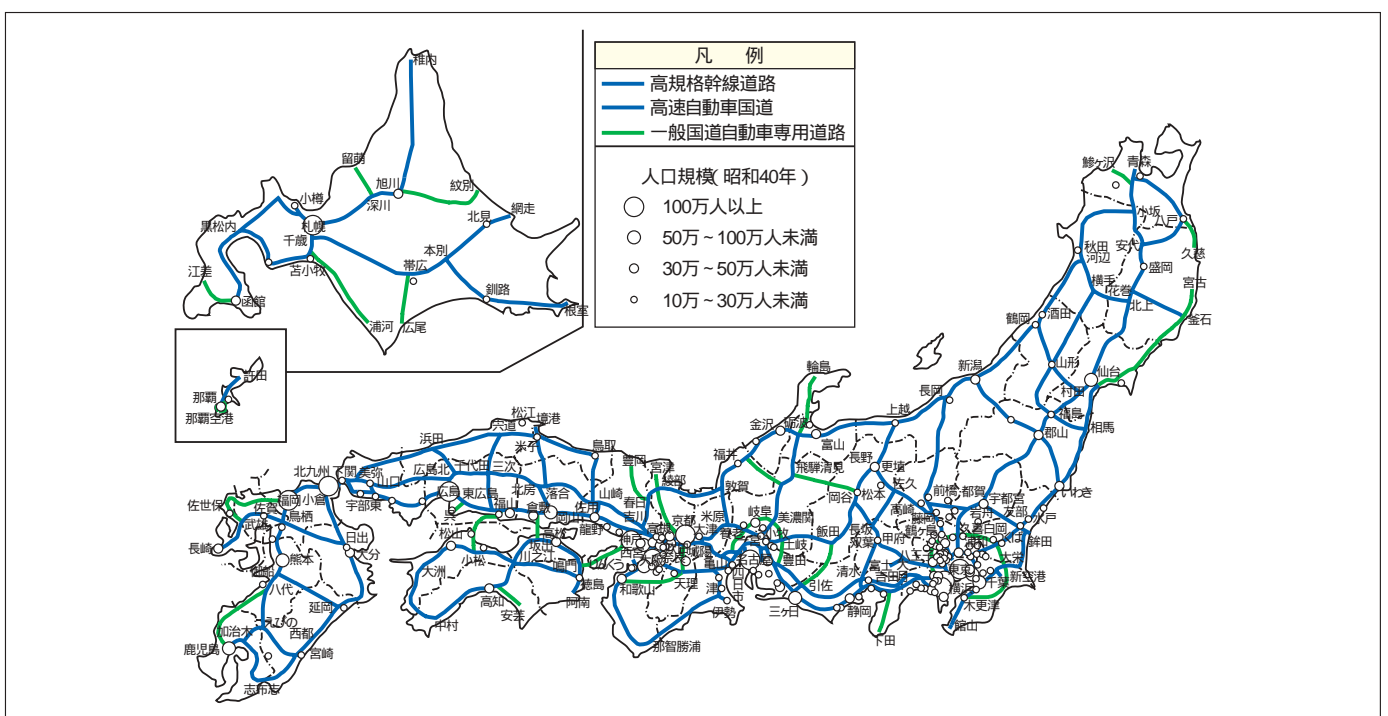


図 - 5 高規格幹線道路網計画

表 - 1 全総の理念の変遷

名称	背景	基本目標	交通体系整備の基本的な考え方	整備目標(高速道路、新幹線、国際港湾・空港)
		開発方式		
全国総合開発計画	<ul style="list-style-type: none"> ・東京、大阪へ人口等の集中による密集の弊害 ・地域間格差などの諸問題が深刻化 	地域間の均衡ある発展	既成大集積と大規模な地方開発拠点とを結び大動脈的幹線路を極力先行的に整備 大規模工業開発地区等において適正規模の各種交通機関の施設を重点的に整備	高速自動車国道等の整備充実 新幹線は東京・大阪間完成、大阪以西は需要動向を見て対処
新全国総合開発計画	<ul style="list-style-type: none"> ・予想を上回る高度成長 ・大都市への人口等の集中 ・過密・過疎問題が一層深刻化 	豊かな環境の創造	7大中核都市を連結する高速交通体系を総合的、先行的に整備 国際交流緊密化に対応して、国際空港、国際港湾および関連施設を整備	高速道路網の建設(7,600kmのネットワーク図) 札幌・福岡間の新幹線の建設を計画、実施 4大域を中心とした国際貿易のための港湾施設 新東京国際空港ほか数カ所の国際空港の建設
第三次全国総合開発計画	<ul style="list-style-type: none"> ・第一次石油危機等を契機に安定成長軌道へと移行 ・総合的な生活圈整備の立ち遅れの認識 	人間居住の総合的環境の整備 定住構想	幹線交通のサービスを全国にわたって均衡化	高規格幹線道路網10,000km余 新幹線整備計画5線の徹底的な調査 15箇所程度の国際港湾 10箇所程度の国際交流の拠点となる空港
第四次全国総合開発計画	<ul style="list-style-type: none"> ・東京圏への高次都市機能の一極集中と人口の再集中 ・素材型産業や輸出依存型産業の不振等による雇用問題の深刻化 ・過疎地域の人口減少 	多極分散型国土の構築 交流ネットワーク構想	高速交通体系の全国展開により、全国の主要都市間の連絡を強化(全国1日交通圏) 大都市圏における国際流通機能を強化するとともに、地方圏における国際交通利用の利便性を向上	高規格幹線道路網14,000km 新幹線整備計画5線は逐次建設に着手 国際海上交通網を形成するおおよそ15地区の国際拠点港湾 国際交流機能を強化のためおおよそ15箇所の空港
21世紀の国土のグランドデザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・質的向上など国民意識の大転換 ・温暖化等地球環境の悪化 ・少子化・高齢化 ・高度情報化 	多軸型国土構造形成	地域自立のための各種機能へのアクセス機会の均等化を広域的観点で実現 (全国1日交通圏、地域半日交通圏) 全国各地域と世界とのアクセス機会の均等化 (東アジア1日圏)	高規格幹線道路網14,000km、地域高規格道路6,000～8,000km 整備新幹線は、既着工区間等の所要の整備 4大域に大水深国際海上コンテナターミナル、8地区に地域のゲートとなる国際港湾 東京圏、関西圏、中部圏に競争力の高い国際空港、各ブロックに地域のゲートとなる国際空港

国家の根幹となる高速道路は、経済・人口が集中する沿海部を避け、国土の中央を敢えて縦貫すべしとの思想に貫かれていた。本構想が基礎となり昭和32年に議員提案による縦貫道建設法が成立。これに刺激され、関越、東海北陸等の個別路線の議員立法が相次ぎ、昭和40年時点では13路線5,050kmの高速道路が建設されることとなった。このような状況は、限られた財源で効果的な道路整備を目指す政府にとって好ましいものではなかった。建設省は、将来の幹線道路網のあり様を示し秩序だった高速道路整備を進める必要性を痛感し、長期経済計画や国土計画と整合を図った全体計画を策定した。これが基礎となり昭和41年、国土開発幹線自動車道整備法が提案され成立した。

これ以降も、新しい高速道路整備に対する要請はなお強かった。昭和44年に新全総が策定された際には、既定の7,600kmに約9,000kmを加えた全体構想が全国に示された。

一方、昭和52年の第三次全総策定時はオイルショックによる不況が続く中、様々な公共事業が軒並み縮小された。

新幹線計画も縮小を余儀なくされたが、高速道路については地方の要請が殊更強く、約10,000kmの高規格幹線道路網が必要とされた。この時はじめてわが国の国土計画に高規格幹線道路網が位置付けられている。その後10年間で個別路線の調査が進められたが、四全総が策定された昭和62年には、高規格幹線道路網計画14,000kmが策定され、国土開発幹線自動車道法の改定によりその殆どが法定された。

(2) 有料道路制度の変遷

現在の有料道路制度の成立過程

先進諸国では、近代国家の成立以降、道路はその性質から無償使用を原則とするものであった。明治政府も、同様の認識から、道路を国の営造物として行政庁が管理するものとした。

しかし同時に、創業期の財源不足による道路整備の遅れは、交通の発展への支障となるとの判断から、明治8年に太政官布告を発し、道路改築を行った者に対して費用償還のための料金徴収権を与えた。わが国における有料道路制

度のはじまりである。本制度により大井川架橋や東海道の金谷日坂峠の改築が行われた。

大正8年に制定された旧道路法では、この趣旨が採り入れられ、道路管理者は特別の理由があれば監督庁の許可を得て、また、道路管理者でない者も道路管理者の許可または承認を得て、橋または渡船施設に課金ができることとされた。その後、終戦後の地方自治制度の導入に伴い昭和27年に制定された新道路法では、それまでの旧法で、すべての道路を国の営造物とみなし、国道および府県道を府県知事が、市町村道を市長村長がそれぞれ管理するものとしていたのに対し、国道のみを国の営造物とした。その際、有料規定も変更され、対象から国道、主体から道路管理者以外がそれぞれ除外されるとともに、利用が地域的に限定され、通行者が著しい利益を得る場合などの適用要件が設定され、建設大臣の許可が必要とされた。これは、道路が本来無料公開を原則とするため、有料橋や有料渡船の建設はあくまでも例外的な措置であり、特に、国道は一般国民の生活分野に広く関連を持つため有料に適さないという判断によるものであった。

戦後における財源不足への対応として有料制を存続しながらも、国の基盤となる幹線道路の整備はあくまでも国の責務として実施すべきとの民意に基づくものであった。

一方、この新道路法の成立と同時に旧道路整備特別措置法および特定道路整備事業特別会計法の二法が制定された。これにより、特別措置として有料道路の対象が橋・渡船施設のみでなく一般道路にまで広げられ、国の特定道路事業整備事業会計から、直轄有料道路事業へ支出されるとともに、その他道路管理者の有料道路建設事業資金に対しても貸し付けられることとなった。当時の国会では、道路法上の道路は国の経済・文化の基盤をなす公共施設であり、国民の日常生活と密接不可分であることから、租税を負担している国民が無料でこれを通行するのは当然の権利であり、二重課税にも等しい有料道路制度は国民の自由権の侵害であるという有力な反対論が起り法案審議が紛糾した。その一方で、国家および地方財政の現状に鑑み、一定条件に該当する場合に限って有料道路制度を実施し、通

常の財政力による道路整備と並行して道路事業を進めることは終局において国民福祉を増進するという賛成論も強く、終局においてこの案が採用されることとなった。

日本道路公団、首都高速道路公団の成立

昭和30年代に入り復興期から急速な経済成長期へと移行すると、自動車輸送への依存度の高まりにつれ道路整備の立ち遅れが目立ってきた。資金運用部からの借入金を原資とする事業会計では不十分で、新たな資金源の充実が求められた。道路審議会における議論等を通じ、広く民間資金の導入を図り、総合的・効率的運営を図るための機関として日本道路公団が設立されることになった。昭和31年、有料道路の統一的な建設管理主体として同公団が設立され、これに伴い現行の道路整備特別措置法が制定され旧法は廃止された。

法案作成における内閣法制局の審査を通じて、事業主体の法的な性格が論点となった。民間資金を導入して有料道路事業を行うのであるから、独立採算で弾力ある運営を図る一方、道路法上の行政機能を持たせる必要があることから純粋に民間の株式会社では不相当であり、次に、政府関係機関としての予算と国会との関係、職員に対する労働法規等を検討した結果、公団方式が適当との結論に達した。

当時、道路公団設立の意義としては、上記に述べた財政面からのメリットのほか、従来、個々の道路管理者が事業主体となり並行的に行ってきた事業を国家的な観点から重点実施できるようになった点（その反面、国（建設省）が道路行政上の必要性から地方公共団体へ直接資金を融資できる旧法のスキームが失われた）、管理費に多大な費用を要するものの整備の意義が大きい道路（例えば、関門海底国道）について有料制度の下で整備が可能となった点が挙げられた。

昭和32年4月、国土開発縦貫自動車道法が成立したが、議員立法による同法案は、具体的な整備手法を欠いたこと等から超党派議員430人の提案であったにも関わらず成立までに2年間を要した。法定道路の整備手法について当時の運輸省と建設省の間で議論が交わされた。運輸省は、高速道路の構造が自動車専用であり利用可能な車種が限定

されることを捉えて、道路運送法により民間事業者が整備すべき旨を主張した（道路法上の道路に馴染まない旨の主張）。一方、建設省は、国の根幹をなすべき高速道路を企業経営の対象として捉えるのは不相当であり、その建設・管理は国（建設大臣）の責任の下に行われるべきと主張した。最終的に後者が採られ、高速自動車国道法が提案・制定された。同法は国土開発縦貫自動車道を道路法上の道路として整備するためのものであり、国はその整備を日本道路公団へ委ねることができることとなった。同時に、道路整備特別措置法が改正され、高速自動車国道については、国が定める整備計画に基づく建設大臣の施行命令によって整備される方式が採用された。高速自動車国道は国の重要な事業であり、公団の意思に基づいて路線の選定や採算検討のうえで申請する従前の有料道路方式（現在、「一般有料道路方式」と称する）には馴染まないとの判断がなされた故であった。

最後に、首都高速道路公団の成立過程につき若干触れたい。昭和30年代中頃、東京の人口は大ロンドンやニューヨークを上回り、世界一となった。これに伴い都市問題が深刻化した。東京都は、関係自治体と協力して首都圏整備計画によって既成市街地の分散など間接的な交通対策と駐車場の整備、路面電車の撤去、交差点の立体化等の直接的な対策を行うことが必要とされた。後者の対策について、東京都が中心となり首都高速道路計画が策定された。設計速度60km/hの自動車専用道網を建設するとともに、高架下は駐車場や倉庫、事務所、店舗等の利用が考えられた。一方、本道路網の建設に多大な資金が必要であったこと、当時の交通事情から急速な整備が必要であったことから、全国的な組織である日本道路公団と別個の組織が必要との判断がなされ、首都高速道路公団が設立された。

（3）構造規格の変遷

高速道路の成立

米フォード社が1920年代に開発した自動車大量生産システムは、世界の自動車台数を著しく増加させた。自動車の普及は道路の舗装技術の向上を促し、両者が相まって自動車交通は急速に発展していった。ドイツは、世界に先駆

け1934年に全国高速自動車道路網（アウトバーン）計画を発表し1939年にはそのうち重要幹線3,000kmを完成した。世界初の高速道路に関する構造規格の基本的な考え方はこの頃に成立した。即ち、自動車の性能を十分に発揮するため、以下の構造とした。

アウトバーンに関する基本的な考え方（1934年）

- ・自動車専用道であること
- ・立体交差であること
- ・出入りはインターチェンジのみによること
- ・中央に分離帯をおき、片側2車線以上であること
- ・設計速度は100～120km/hであること
（自動車の高速性能を生かすため）

1950年代から先進諸国が競って高速道路の整備を進めたが、上述の考え方は各国とも共通していた。わが国では、先に述べた戦前の「重要道路調査」の中で、既に以下の様な考え方が採り入れられていた。

「重要道路調査」における幾何構造設計に関する基本方針（昭和15年）

- ・人馬および低速車の通行を許さないこと
- ・鉄道軌道および他の道路との交差をすべて立体交差とし、国府県道との連絡は重要路線においてのみ行い、連絡点の間隔は10ないし20kmとすること
- ・路線の選定においては、天災その他の場合、鉄道および現在道路と同時に災害を受けるおそれのある地点を、できるだけ避けること
- ・橋梁および重要構造物に対しては、特に防空その他を考慮して位置を選定し、構造を簡易にし種類を統一すること

道路計画の構造

幅員	有効幅員7.5m復帯（高級舗装）、中央地帯幅員2.0m、路側地帯幅員各1.5m、総幅員20.0m
設計速度	平坦部150km/h、丘陵部125km/h、山岳部100km/h
曲線半径部	平坦部1,200m以上、丘陵部800m以上、山岳部500m以上
縦断勾配	平坦部3%以下、丘陵部5%以下、山岳6%以下
路面上有効高	4.5m以上
盛土の高さ	特殊の箇所を除き3.0m以上

わが国の高速道路構造規格の変遷

わが国の道路に関する構造基準は、明治8年の太政官布告「国道・県道の区分と幅員決定」に遡ることができるが、本格的な構造基準は、大正8年のわが国初の「道路法」公布と同時に制定された「道路構造令」および「街路構造令」であり、当時は主に馬車を対象としていた。昭和15年に

は前述の「重要道路調査」における高速道路の幾何構造設計に関する基本方針が制定されたが、これは実現することなく終戦を迎える。

昭和32年4月、国土開発縦貫自動車道建設法とあわせ高速自動車国道法が成立。建設省は、法定予定路線について基本計画および整備計画を策定することとなった。この時期、昭和33年に道路構造令と街路構造令を統合した「道路構造令」が制定されたが、高速道路に関する規定は時期尚早として盛り込まれなかった。わが国初の高速道路である名神高速道路では、道路構造令を基礎としながら、諸外国の高速道路の事例を参考に独自の構造規格が作成された。建設初期には、直線を主体とした線形を曲線でつなぐという設計法であり、建設後期（一宮～栗東間）にあたる昭和37年2月には、日本道路公団の「名神幾何構造設計基準」において、クロソイド曲線等を用いた新しい設計法が導入された。

名神高速道路の供用後、管理の経験等を踏まえて安全性や経済性等の面で様々な改良が加えられていった。

表 - 2 「名神幾何構造設計基準（昭和37年版）」の概要

設計速度	最高値120km/hを基準に経済性を加味して設定 平地部 1級:120km/h、丘陵部 2級:100km/h、 山地部 3級:80km/h
車線幅員	アメリカの1車線12フィート(3.66m)を参考に算出 片側2車線×3.60m=7.20m
路肩と側帯	アウトバーンを参考に導入 路肩(左)2.75m(右)1.25m、側帯0.75m
中央分離帯	標準3.0m幅、橋梁高架などの場合1.0m、 眩光防止のため植樹
線形設計基準	設計速度に応じ、最小曲線半径、最急縦断勾配、最小視距、 最大片勾配、などを規定
登坂車線	登坂車線の設置を規定 幅員3.0m

その後、昭和45年10月に道路構造令が抜本改正された際、高速道路に関する構造規格がはじめてその中に組み込まれた。

本規定の制定は、わが国の高速道路整備が、ネットワークとしての機能発揮を目指し本格的な段階に入ったことを示すものであった。なお、その際、それまでの管理の経験から高速道路の交通容量が明らかになってきたことから、

設計基準交通量と構造の関係が初めて規定された。これ以降、交通量との関係から適切な構造規格の選択が可能となった。

コスト縮減への取り組み

高速道路の段階建設については、中央自動車道の八王子以西（八王子～河口湖）で初めて採用された後暫く途絶えていたが、二度のオイルショックを経た昭和56年2月の道路審議会中間答申「高速自動車国道の整備と採算性の確保について」において、経済的な路線選定や簡易なICの採用とともに暫定2車線施工が謳われ、その後整備計画においても暫定2車線施工が明示されることとなった。昭和62年4月には、日本道路公団の「幾何構造設計要領」に暫定2車線道路の構造基準が導入され、横断道路等、供用から概ね10年間は4車線分の交通量が見込めない区間に盛んに採用された。

一方、昭和62年の四全総およびこれを受けた14,000kmの高規格幹線道路網計画が策定される際、新たに第二東名・名神高速道路が位置付けられた。その構造については、平成2年の「第二東名・名神高速道路の基本的なあり方について」（道路審議会基本政策部会とりまとめ）において東名・名神高速道路との適切な交通機能の分担などから、今後、走行性や安全性についての条件が整えば、140km/hの走行の実現を目指す考えであることとされた。同年、「第二東名・名神高速道路に係わる構造基準について」（建設省都市局長・道路局長通達）が定められて具体化されている。この様にコスト縮減に取り組む一方で、必要な機能は十分に確保するための取り組みが行われている。

その後、バブル経済の崩壊を経てさらなる建設費の縮減が求められ、将来ともに交通量が見込まれない区間については恒久的に2車線（追い越し車線付き）とする構造が検討され、日本道路公団民営化の議論が盛んな平成15年7月に改正された道路構造令に位置付けられた。さらに前述の第二東名・名神高速道路についても、コスト縮減に逆行する過大な設計であるとの批判が寄せられた。

この様に、高速道路の構造については採算性の観点から

おわりに

基本的にコスト縮減を指向しつつも、自動車の機能を最大限に発揮する構造を導入すべきとの考え方も一時期採り入れられた。

筆者は、並行する一般国道等との明確な機能分担や地域の自立的発展を有効に支援する意味でも、高速道路としての機能のあり方については引き続き検討すべき課題であると考え。

環境影響評価等の導入

最後に、高速道路のルートや構造に関連して、環境影響評価等の導入に触れておく。昭和30年代後半からの環境問題の深刻化に伴い、昭和40年代後半から環境アセスメント導入に向けた動きが活発化してくる。昭和53年7月には「建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の措置方針」が通知され、高速自動車国道については、整備計画の策定に際して環境影響調査を行うこととなった。これ以降の第8次整備計画より、評価の範囲（250mの路線幅）の中で路線検討を行うこととなった。これにより、後の工事の実施計画を策定する段階では、従前には、広範囲な代替路線を検討することが可能であったのに対して、限られた路線幅の中で整備計画の路線を微修正することとなった。さらに、昭和60年6月、「都市計画における環境影響評価の実施について（建設省都計発第34号通知）」において、都市施設に関する都市計画を定める際に行う環境影響評価は都市計画決定権者が実施することになったことから、都市計画区域内における路線については、路線位置の変更は非常に困難になった。環境アセス等の導入は、環境影響の客観的な評価や広範囲な利害関係者への影響を把握し事業実施に役立てることを可能としたが、その反面、早い段階で道路区域が確定することとなり、従来、事業実施段階で行っていた、環境対策や工事費縮減のための工夫の余地が著しく狭まったことになる。さらに、事業促進の観点から、計画段階で市街地を大きく迂回するルートが選定される場合が増えたため、高規格幹線道路が地域住民にとって日常的に利用することが困難になるとともに、市街地交通の改善効果を減じたとの指摘もある。

本稿で述べた内容の多くは歴史的な事実ばかりであり、今新たに取り上げる必要はないと思われる向きもあると思う。しかし、今回の研究会を通じて、時代毎の社会情勢と政策の変遷を理解することが、今後の政策判断に多くの示唆を与えるということが確認された。例えば、本稿で取り上げた内容は、専門誌等で当時の関係者が明らかにしたもののばかりであり、これらは制度創設の詳しい背景等について世情の批判を恐れず当時の関係者が明らかにしている点は一顧に値する。

本稿は研究会で使用した資料を用いて、検討の枠組みの一部を紹介したものである。

「国土と高速道路の未来」では、21世紀を迎え、経済の国際化や少子高齢化に直面し、国土の経営に関して大きな転換を迫られているわが国で、高速道路が今後どうあるべきか、その整備を如何に進めていくべきか等について広範な議論が展開されている。本稿を通じて、読者の方々に本研究のねらいが伝われば幸いである。

最後になったが、本研究会での検討を通じ、今後の高規格幹線道路網のあり方を考えていくための実に多くの知見を得たと考えている。本稿をしめくくるにあたって、研究会においてご指導頂いた座長・委員各氏に改めて感謝の意を表したい。

参考文献

- 「国土と高速道路の未来」
編集：国土政策と高速道路を考える研究会
日経BP社