

# 我が国の高速道路の黎明から今日まで

土木設計室 松浦 聡

「日本の道路は信じがたい程に悪い。工業国にしてこれ程完全にその道路網を無視してきた国は、日本の外にない。」

## はじめに

冒頭に示したのは、わが国の高速道路整備を語るにあまりにも有名な、世界銀行道路調査団団長ラルフ・J・ワトキンスの調査報告書の一文である。このワトキンスレポートにより、わが国の高速道路事業が一気にスタートすることになる。

昭和31年(1956年)のわが国は、昭和20年9月2日ポツダム宣言受諾による第二次世界大戦の敗北の後遺症から抜け出し、やっと国民生活も安定化に向かって歩み出した時期であり、12月には80番目の国として晴れて国際連合に加盟を認められた年でもある。

しかし道路の整備状況は、一般国道の舗装率がわずか16%、主要地方道・県道にあつては97%が砂利道の状態であり、国道1号ですら馬車やリヤカーが通っていた。今から考えれば信じ難いほど道路は悪かったが、車は着実に増え続け自動車保有台数は177万台余となっていた。

参考までに、わが国に道路法が成立したのは大正8年(1919年)であるが、関東大震災や戦時体制への移行で、改良計画は頓挫したまま戦後を迎えることとなる。当時、兵員・物資の輸送は鉄道が主力を担っており、富国強兵が優先施策であった。

昭和18年には、戦時下での輸送体系確立のため、幅員20m、設計速度100~160km/h、総延長5490kmの「全国自動車国道計画」が立案されるが、翌年打ち切りとなった。幻の高速道路計画は、対ロシア防衛、中国を足掛かりとした大陸戦略が見て取れ、当時の世相が伺える。

## 高速道路整備に向けての法整備

本来、高速道路を始めとする公共財は、国家が提供すべきものであるが、貧しい財政事情のもとで、道路整備の財源不足を補うための特定財源の創設とともに有料道路制度が創設された。

その骨格となる法を上げると以下の通りである。

### ■道路整備特別措置法(昭31. 3)

通行料を資金源とする有料道路整備に関する基本法

### ■日本道路公団法(昭31. 4)

有料道路の新設・改築・維持・管理を行う機関としての日本道路公団(以下「道路公団」と記す)設立の根拠法。

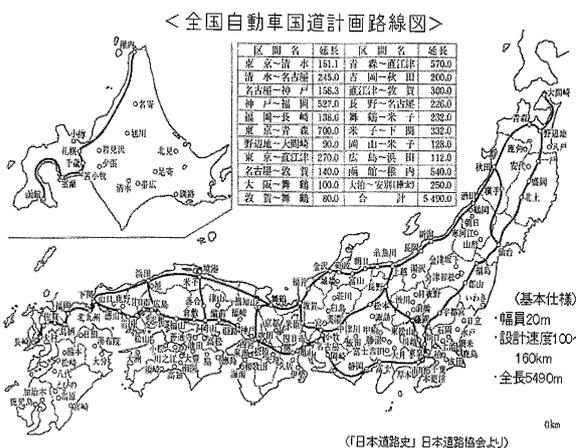
### ■国土開発幹線自動車道建設法(昭32. 4)

高速自動車交通網の予定路線を定め、その基本計画等の所要手続きを定めた高速自動車国道建設に関する基本法。

### ■高速自動車国道法(昭32. 4)

路線の指定、整備計画、構造、管理、保全等に関する高速自動車国道に関する基本法

これらの立法に先立つ昭和27年には、新「道路法」、翌昭和28年には、「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が成立し、揮発油税が道路特定財源として使用されることとなり、後の「道路整備緊急措置法(昭和33年)」



に発展した。

道路整備5カ年計画は、昭和29年度からスタートしている。また昭和32年には「租税特別措置法」が成立し、揮発油税に暫定税率が定められた等、道路整備のための財源措置が次々と定められていった。

これら道路整備のための法整備に議員立法で奔走し、委員会で熱弁を振ったのは、後に総理大臣(1972.7~1974.12)となる若き日の田中角栄その人であり、晩年の日中国交回復とともにわが国の道路整備に果たした功績は大きい。詳しくは、「異形の宰相田中角栄」津本陽著(幻冬社文庫)等を参照されたい。

## 先人の足跡

我が国の高速道路建設に灯明を照らし、その後の道筋を開いた先人に次の3氏を挙げたい。

### 1. ラルフ J ワトキンス

戦後の混乱を抜け出したとはいえ貧しかった我が国は、愛知用水、新幹線に続き道路整備の財源を世界銀行(以下「世銀」という)からの借入れに求めた。借款の判断のため、来日調査した世銀の調査団団長がワトキンスである。彼は、アメリカテキサス州生まれの道路を専門とする経済学者である。

調査団内では、現状のひどさに一般道の整備を優先すべきとの意見もあったが、ワトキンスは、「国家の繁栄と偉大さを決定するのに三つの要素がある。・・・それは、肥沃な土地、繁忙な工場、人と物との場所から場所への容易な移動である」と、そのレポートに高速道路の必要性を説いた。

その先見性と、「学問的にも極めて水準の高い見事な労作」と評されるこの報告書は、以下の7章からなっている。

#### 【第1章 日本における輸送問題の背景】

①鉄道の支配的地位 ②信じ難い程に悪い道路  
③自動車交通の成長—を挙げ「道路は極めて悪いが、自動車交通の進展」を予見。

#### 【第2章 神戸・名古屋地域における運輸の発展と輸送需要】

製造工業、農・林・漁業、貿易の3つのカテゴリーから生じる交通需要の伸びを推定。新幹線、Fax も無

い時代に、80日強という短期間滞在の中で、沿線団体にヒアリングを実施。計量経済モデルの活用でなく実体を踏まえた説得力ある分析。

#### 【第3章 日本における道路問題】

名神高速道路計画の必要性、その費用を通行料で賄う事の妥当性を検証し、税制改正(ガソリン税の目的税化を評価)、道路公債発行、有料道路制度を提唱。

#### 【第4章 名神高速道路の技術的計画の検討】

旧建設省が作成した設計図を検証し、ルートを大都市に接近させる、トンネルを無くす等アドバイス。

#### 【第5章 高速道路の経費と財政的見通し】

交通量推計をもとに採算検討を行い、「高速道路の整備のためには有料制度以外にない」と結論。中央道の併設にも言及し、この場合も東名は不可欠で自立採算は可能と指摘。

#### 【第6章 道路および高速道路の発達に伴う経済効果の推定】

製造工業、在庫、農業、林業、漁業、貿易、国際収支の各分野について経済効果を算出。通行料を払っても直接輸送費を10~20%削減出来るとし、時間節約も大きいと指摘。在庫を5%減らせば、200億円の費用の節約となり、名神建設費の3分の1に等しいこと等その効果を分析。

#### 【第7章 道路発達と資本供給および競争的需要】

「調査団が推定した、高速道路のもたらす利益の量的規模は、建設費を十分妥当化するだけの大きさがある。高速道路計画は全ての投資計画の中で優先順位が高い。」と結論。

この報告書を機に、我が国の高速道路建設が一気に具体化し、昭和32年10月には名神高速道路(小牧~西宮)に初の施工命令が出された。

アメリカに次ぐODA(政府開発援助)出資国となった現在の日本の若者には想像も出来ないであろうが、かつては発展途上国であった我が国は、世銀から名神・東名の建設のために昭和35年から昭和44年にわたり総額1,368億円の借款を受け平成2年に完済している。後に世銀首脳は「東名・名神事業は、東海道新幹線と並び、世銀にとって最も成功したプロジェクト」と賞賛し

ている。なお借款に当たって世銀からは、国際入札を行うこと、外国人コンサルタントを雇うこと、英文図面を使用すること、単価契約方式とすることなどが要請された。

ワトキンスは、自らの思いを成し遂げている日本に満足し、その後度々訪れている。東名高速道路の全通時に招待された時は、「10年間に、これ程交通革命を成し遂げた国はない」と、日本を高く評価した。

## 2. クサヘル ドルシュ

日本の高速道路のお手本は、ドイツのアウトバーンであった。計画は動き出したが、技術力が不足しており、世銀から派遣された西ドイツの元道路局長のドルシュが、技術指導のため来日した。

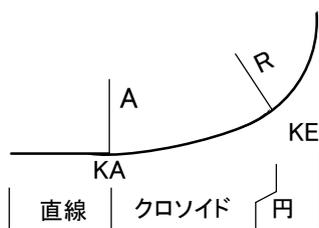
ドルシュは、ヒトラー体制下でアウトバーン建設総監であったフリッツ・ドットの部下で、ドイツの技術力に誇りを持った人である。ドルシュが道路公団技術者に伝授したのは、クロソイド曲線を用いた道路線形設計手法で、目指したのは道路の景観との調和であった。

クロソイド(Klothide, Clothoid)は、オイラーのらせん曲線、あるいはフレネルのらせん曲線とも呼ばれるスパイラルの一種である。車の速度を一定としハンドルを一定の角速度で回した時に車の描く軌跡がクロソイド曲線にほぼ一致することから、直線( $R=\infty$ )から円曲線への移行をスムーズに導く緩和曲線として用いられ、下記の式で示される。

$$RL = A^2$$

R : 曲率半径 L : 曲線長

A : パラメーター(長さの次元を持つ定数)



S型または直線に接続する円曲線とクロソイド曲線間には、 $R/3 \leq A \leq R$ の関係が、また卵形の場合は $R/2 \leq A \leq R$ の関係が成り立つことが望ま

しい。またクロソイド曲線—円曲線—クロソイド曲線と連続する場合の各曲線長は、概ね1:1:1となるよう設計するのが望ましい。詳しくは、道路公団「設計要領 第4集」等を参照されたい。

自然との調和、安全性、走行性、快適性に優れ、効率的、経済的な道路線形を得るためには、平面・縦断線形の組合せを3次的に捉え設計することが肝要である。

ドルシュ先生は、クロソイド曲線を駆使し自然を壊さず景観に調和した線形と、その経済性、走行性等について、名神の6地区の比較線計画で、自ら比較線を10案以上引いて見せ、比較検証の重要性を徹底的に教えた。(この時代は当然のこと、すべて定規と数表による手作業である)先生からは、「ありとあらゆる可能性にトライせよ。その中のベストなものを見つける事こそエンジニアリングである。」「道路に再生産はない。後世200年、300年残るもの。徹底した比較をして始めて自信が生まれる。自信を持てるものがベストである。」と、ドイツの国民性である妥協を許さない姿勢を徹底指導された。

ドルシュ学校の成果が名神高速道路であり、その技術は東名・中央道以降の高速道路に伝承され今がある。

## 3. 岸 道三

岸道三は、同和鉱業副社長、経済同友会代表幹事から初代道路公団総裁に就任し、逝去するまでの約6年間その職にあつて、道路公団に岸スピリットを植え付けた人である。

政府関係特殊法人は、国策の一部を担うもの労働三権を有する、いわゆる半官半民の法人であり、岸総裁は官と民の良さを生かす組織とし発足した道路公団には最適の人であった。

戦前は、近衛内閣秘書官、鈴木内閣総合計画局参事を務めた人であったが、旧建設省、県等からの寄り合い所帯で発足した道路公団では、役人氣質は徹底して修正させられた。「法律に依りますれば・・・」等の答えには、「法律を直せ！」と声が飛んだ。また徹底した現場主義を唱え、自らも長靴姿で現場に足を運び、革靴姿の現場所長に怒鳴り声が飛んだのは言うまでもな

い。現場主義は人事にもおよび、役員である理事の半数の3人は現場の担当に出された。

先見性の達人でもあり、当初から名神の6車化を主張した。また景観との調和、橋の形・色、植栽等にも配慮した日本風の道路を目指すよう審美委員会を設け、海外の直訳道路そして道具としての道路とならないよう設計意識を変えさせた。

PRにも熱心であり、広報課を総裁直属の組織として設置した。そして役員会には広報課長を同席させ、トップの方針を踏まえ広報活動に取り組めるようにしたのは、その設置とともに当時としては異例の事であった。そして国民の高速道路理解のため、毎月1回の総裁記者会見を定例化した。また、まだ知られていない道路公団と高速道路の応援団として、「悪童会」を設け、各道路建設地を案内した。当初のメンバーは、愛川重義、池島信平、稲葉秀三、井上縫三郎、円城寺次郎、木内信胤、今出海、今野良三、佐々木直、高見順、土屋清、永井三郎、橋爪克己、福良俊之、山下静一氏の各分野の著名人で、その後横山隆一、齊籐茂太氏等も加わりエッセーや対談を通じて高速道路の必要性を説いてもらった。悪童会は、その後の総裁にも引き継がれた。

## 初めての高速道路

### 1. 名神高速道路の開通

昭和38年(1963年)7月15日、我が国初の高速道路として、名神(尼崎～栗東)間71.1kmが開通した。

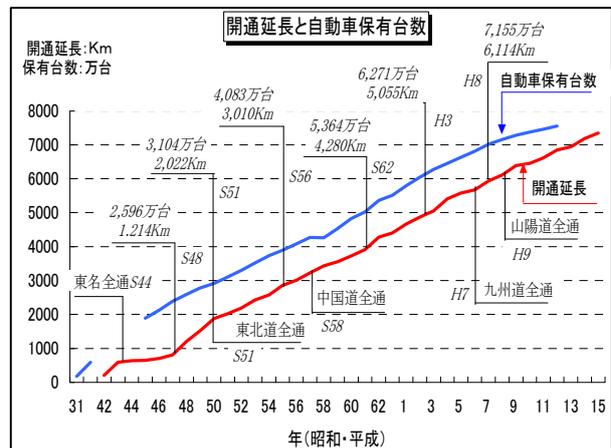
当初は観光道路としての利用が多く、何せ初めての高速道路であり、エピソードには事欠かない。道路を走るのにお金を取られるという発想が無く、強行突破が多かった。女性を誘って高速ドライブをする事が当時の若者のステータスとなり、夜の高速バス停は憩いの場として利用された。また高速道路は運転練習場として利用され、当初は無免許運転と最低速度違反が多く、ゆっくり走って違反となる事が理解されなかった等々。

これはさておき、最初の名神開通が果たした大きな役割に、国産自動車の性能のアップがある。初めての高速走行に故障車が続出した。故

障原因は、オーバーヒート(水)、エンジントラブル(オイル)、パンク(タイヤ)で約50%を占めた。開通区間に2箇所ずつあるSAとPAに、トヨタ、日産、いすゞ、プリンスの国産乗用車4メーカーが、1箇所ずつ分担し無償で修理に当たった。この高速道路での技術の蓄積が、国産車の性能・耐久性向上に果たした役割は大きく、その後のレースやラリー参戦で更にその精度が高められた。このような地道な努力の積み重ねが、今や世界に冠たる自動車王国を築いたといえる。

## 2. 高速道路の果たした役割

高速道路が我が国のGDP(国内総生産)に果たした役割は、次のグラフを見ればその実体を知ることが出来る。

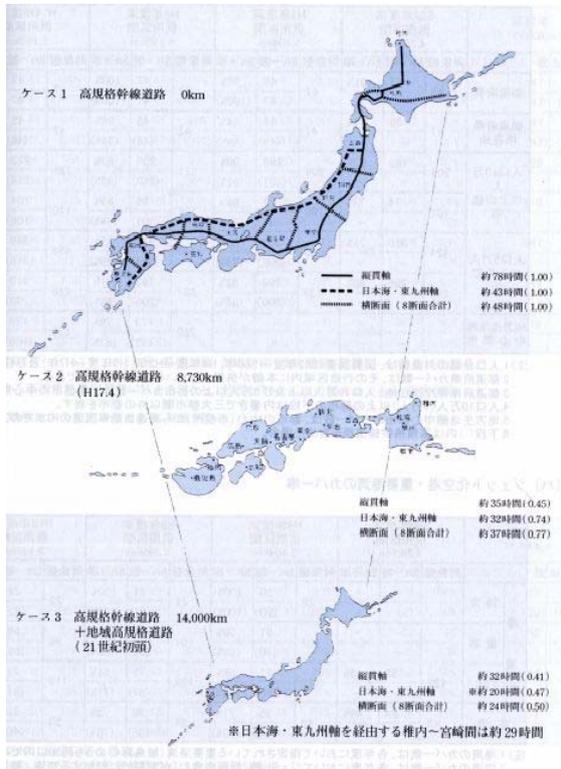


グラフから明らかのように、ゼロからスタートした高速道路が1,000km開通する毎に、自動車保有台数も1,000万台ずつ増加している。この事が、我が国の基幹産業を支え、今ある国民生活の豊かさを実現したといえる。

高速道路整備による直接便益のうち、走行時間の短縮、走行経費の節減、交通事故の減少について、平成11年度の試算では年間8.9兆円の便益があるとされる。個々の事例については、道路公団資料等を参照されたい。

4全総(昭和62年閣議決定)において、多極分散型の国土を形成するために、14,000kmの高規格幹線道路網が決定された。(この内、高速自動車国道は、11,520km)これは、全国の都市・農村地区から概ね1時間以内に高規格道路に到達するネットワークを形成するものである。現在は、下図のほぼ真ん中の状況にあり、東

北日本海側、山陰、紀伊、九州東側の整備が著しく遅れていることが伺える。先行整備された地域あるいは大都市圏の住民からは、これ以上の高速道路不要論が叫ばれる昨今であるが、均衡ある国土形成、平等な国民権の達成のため、たゆまぬ進捗が望まれるところである。



## 高速道路整備の危機

### 1. 道路公団の民営化

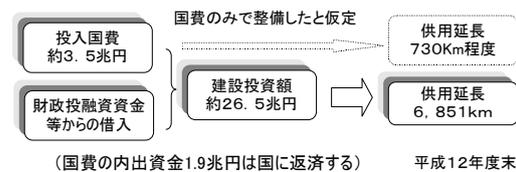
特殊法人の整理合理化策は各政権において議論されて来たが、平成13年(2001年)の小泉政権の誕生により、「聖域なき構造改革」のローガンのもと、道路公団民営化は内閣の目玉として推進されることとなった。

民営化論は、巨額な財政投融资資金の流れを問直し、財政健全化を目指す事が目的であったはずが、大きな高速道路投資が道路族議員の隠れた利権、天下りや談合による建設業界やファミリー企業との癒着といった政官業の利権構造への疑念が、施工主体である道路公団性悪説へと論点がすり替えられ、ついには不採算路線の存在⇒赤字＝第二の国鉄⇒道路公団解体＝高速道路建設凍結へと移行し、高速道路整備はマスコミによる一方的総バッシングに曝され

る事となる。

是か非かといった小泉流の二者択一の論理に対し、「国の基本を見失っている。全てが手段であり国の将来ビジョンは何も示されていない。無駄があるのと、整備はいらぬという事は違う。利益追求から切り捨てられる国民には、国家による補完の必要がある。」(紺谷典子 日本証券経済研究所主任研究員)等の識者の意見や、これまで順番待ちをしていた地方知事からの整備継続の声はかき消された。

本来、高速道路は国が整備すべきものであるが、財政的に余裕がないため有料道路制度を採用し整備を行ってきた。これまでに投入された国費は全費用の10%程度であり、この国費のみで整備をしたとしたら、その延長は約730Kmと東名・名神程度でしかない。



ちなみに整備新幹線でのJRの受持は4%程度のリース料のみで、残り全額は公共事業(国費 2/3、地元負担 1/3)で出来ている。国道整備は 2/3、市町村道でも 1/2 が国費であり、わずか10%程度の国費でここまで整備が進められたのは、受益者負担による有料道路制度によるところが大きい。

しかし整備が進むにつれ、高速道路に対する国民の意識の変化も見逃すことができない。以下に論点となった事柄のいくつかを挙げる。

### 《料金プール制と不採算路線の建設》

料金プール制は、鉄道、電力、ガス等の公共料金にも採用されているが、建設期間の長い高速道路では建設時期のずれ、建設費の大小によって、路線ごとに償還期間と料金が異なることを避けるために、高速ネットワーク全体で収支を合算する制度で、昭和47年の審議会答申に基づいて政令により決定された。これにより路線毎の償還期間の設定はなくなり、料金水準も全国統一となったが、債務返済期間(無料開放時期)が事業の増加に伴って先送りされる仕組みが出来上がり、先行して整備された路線の受益者が

らは、「どんぶり勘定」と評され、「もうけ過ぎ」と無駄使い“を見えにくくしているとして、不採算路線の建設凍結へと議論が進展していった。

### 《企業会計規則の適用》

道路公団の経理処理が民間企業と異なることを根拠に、民間企業並みに資産の減価償却を行えば、赤字路線を造り続けることにより債務超過となり道路公団は破綻し、近い将来国民にその付けが廻る。また損益計算書において資産を減価償却した場合、利益は大幅に減少し、赤字転落すると喧伝された。また、道路資産を高く見積り経理を粉飾しているとの内部告発が文藝春秋に掲載され、総裁辞任の引き金ともなった。

貸借対照表		民間企業仮定貸借対照表(試算)	
平成11年度決算		平成11年度決算	
道路資産 374,223億円	374,223億円	道路資産 (減価償却を減額) 324,000億円	324,000億円
その他資産 322,840	266,841	その他資産	267,000
負債	負債	負債	負債
償還準備金 60,353	償還準備金 266,841	減価償却・除却累計額	減価償却・除却累計額
道路事業損失補償引当金 2,293	道路事業損失補償引当金 2,293	資本	資本
剰余金 307	剰余金 307	剰余金 (償還準備金立金+その他)	剰余金 (償還準備金立金+その他)
剰余金 307	剰余金 307	資本金	資本金
資本金 17,727	資本金 17,727	△償還準備積立金減少	△償還準備積立金減少

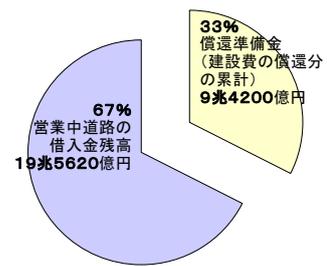
損益計算書		民間企業仮定損益計算書(試算)	
平成11年度決算		平成11年度決算	
料金収入等 23,180億円	23,180億円	料金収入等 23,000億円	23,000億円
政府補助金収入 1,941	1,941	政府補助金収入等 2,000	2,000
費用 13,608	費用 13,608	費用 14,000	費用 14,000
償還準備金繰入 (償還額) 9,214	償還準備金繰入 (償還額) 9,214	減価償却費・除却損	減価償却費・除却損
損失補償金繰入 351	損失補償金繰入 351	当期利益金 (償還準備積立金)	当期利益金 (償還準備積立金)
道路事業外利益金 7	道路事業外利益金 7	当期利益金 (上記以外) 389	当期利益金 (上記以外) 389

民間企業は、利益追求を本来目的としており、配当可能利益と課税所得を適正に算出するために減価償却を行い、費用として損金に計上している。

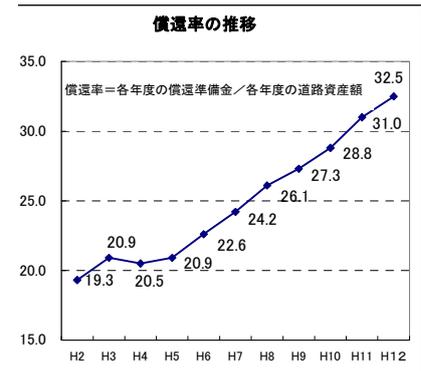
一方、有料道路事業は、道路資産への投資を一定の期間内に回収して無料開放する、「非収益性」と「原価回収主義」を基本としており、①収支差はすべて借入金の償還に充て、利益は発生せず税金も支払わない。②借入金の償還が完了すれば、道路は国に移管されることから減価償却を行う必要は無く、各年度の収支差(償還額)を「償還準備金繰入」として費用に計上し、その累積額を「償還準備金」として負債に計上する「償還準備金積立方式」を採用し償還状況を明らかにしている。この経理処理は、昭和59年に建設省・道路関係4公団で構成された「道路関係公団の会計処理に関する検討協議会」の結論により採用された経緯がある。

平成13年度の道路公団の償還状況を見ると、料金収入約1兆9千億円の51%約9.9千億円を償還準備金に繰り入れ、還

平成12年度末までの償還準備金積み立て状況



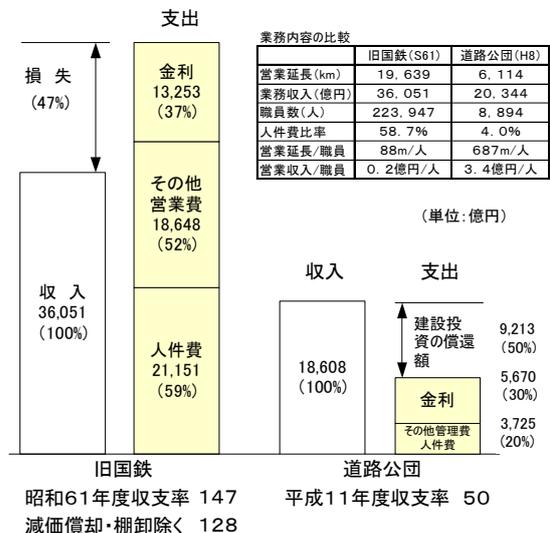
額の推移もグラフに示されるように過去一貫して元本の償還を行ってきた事が伺える。



### 《第二の国鉄》

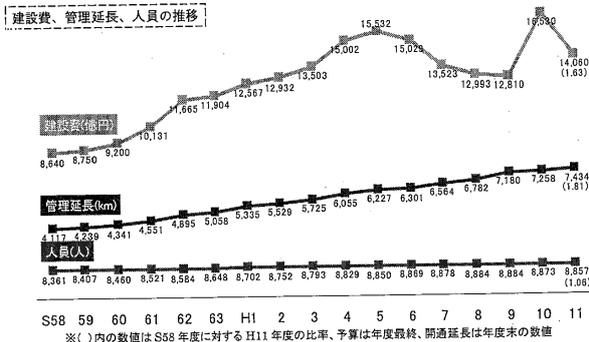
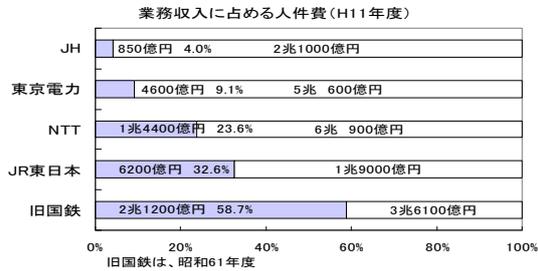
経理処理を粉飾し、不採算路線を造り続ける道路公団は第二の国鉄と化し、その負債は国民に大きく覆い被さるとして、連日非難報道されたが、収支率145の国鉄に対し、収支率50と極めて健全である。

道路空間を提供する有料道路事業と、輸送手段を提供する鉄道事業との経営形態の差もさることながら、人件費の占める割合が経営を大きく左右していることが解る。



道路公団の職員数は発足時からほぼ一定(約8,000人台)である。事業の拡大に対する

必要人員は業務委託する事で対応してきたが、この額を考慮しても、人件費は業務収入の約15%であり、「第2の国鉄」というコピーは、あまりにも安直であると言わざるを得ない。



借金はストックの概念であり、将来にわたりフローの健全化が見込めれば「借金＝悪」といった二者択一的な考えは誤りである事は容易に理解できる。個別路線では採算割れの道路は存在するものの、本四以外の道路公団は、いずれもフローで黒字であり返済も順調に行われていた事実は、現在では広く識者の認めるところである。

### 《高い料金》

赤字批判の一方で儲けすぎと揶揄される中で、多くの国民が共有する「世界一高い高速道路料金」への疑念が、民営化論議を後押しする要因となったのは確かである。

料金・建設費の比較

		日本	フランス	イタリア	スペイン	アメリカ
料金(乗用車)	円/Km	23.0	8.9	8.3	14.7	大半が無料
(日本=1)		1.0	1/2.6	1/2.8	1/1.6	
建設費	億円/Km	50.1	4.1	20.1	12.6	18.6
(日本=1)		1.0	1/12	1/2.5	1/4.0	1/2.8
用地費	億円/Km	13.6	0.3	2.9	1.5	2.5
(割合)	%	27	7	14	12	14
データ	供用年	1988~1992	1988~1991	1991~1994	1988~1993	1990年代~現在供用中
	延長	Km	450	1945	27	103
	構造物比率	%	36	-	17	7
	水平震度	Bace	小さい	1/1.5~4	大半は小さい	1/2~5
	為替レート	1992年平均	175円 = 23.92円	115円 = 0.1028円	115円 = 1.24円	1ドル = 105円

(1994年JH調べ:現行料金水準と異なる)

比較表のとおり、我が国の高速道路料金は諸外国に比べ高いのは以下の理由による。

- 1) 地形が急峻なため、構造物比率が高い。
- 2) 用地費が高い。

3) 地震国のため、地震への構造強化が必要。

4) 単価の内外価格差。(下記※-4参照)

これらの要因を考慮した場合のアメリカとの比較を下図に示す。



※-1 日本のデータは、1988~1992年度までの開通路線の平均値

※-2 USAのデータは、1990年代に供用および事業中の州際道路等12路線の平均値

※-3 日本とUSAの構造物比率は、日本36.0%に対しUSA6.6%

※-4 USAに対し日本の単価は、労務単価1.20倍、機械損料1.31倍、資材単価0.64~2.30倍 (1994-12月 1\$=111.20Yen)

参考までに、平成9年認可の現行料金水準を示す。別納・回数券・ハイウェイカードは、相継ぐ不正使用が発覚し、現在は廃止されている。

料金と車種間比率

区分	車種間比率	料金	備考
軽自動車	0.8	19.68円/km + 150円	150円はターミナルチャージ
普通車	1.0	24.6円/km + 150円	
中型車	1.2	29.52円/km + 150円	
大型車	1.65	40.59円/km + 150円	
特大車	2.75	67.65円/km + 150円	

#### ・特別料金

関門、恵那山、飛騨、関越の一部区間。大都市近郊区間。沖繩道、道東道、山形道、近畿道の一部区間。

#### ・均一料金

札幌南~札幌西、高井戸~八王子、大泉~三郷南、高針JC~名古屋西、天理~松原、松原~吹田、長原~岸和田和泉

#### ・割引制度

長距離通減: 100km超200kmまでの部分25%、200km超の部

路線バス割引: BSのおおむね80%を利用30%

障害者割引: 50%以下

ETC割引: 深夜、早朝、通勤、日祝日等。大口・多頻度利用10~20%

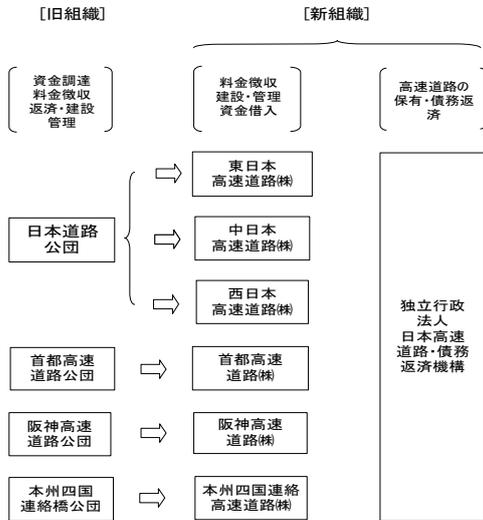
この高速道路とは別に、安来道路、第二神明、京滋バイパス、第三京浜、京葉道路等は、一般国道のバイパスとして道路整備特別措置法により単独整備された有料道路で、便益主義に基づき別途道路毎に料金が設定されている。

## 新しい整備手法

### 1. 民営化の概要

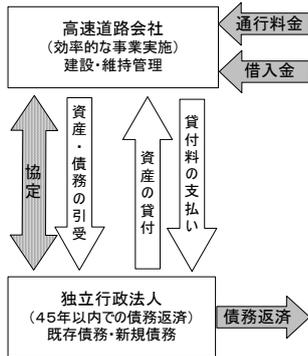
総理大臣から任命のあった7名の委員のうち5名が途中で辞任し、マスコミ受けを狙う2名による民営化委員会(以下「委員会」という)、絶叫する石原国土交通大臣、主役の小泉総理は早々に袖に下がるなど霞ヶ関ドタバタ劇の幕が下り、平成16年に日本道路公団を始めとする道路関係3公団、および本州四国連絡架橋公団の分

割民営化法が成立し、翌年10月1日の株式会社化により、高速道路整備は新しい組織体系の基で施行されることとなった。



## 2. 新しい組織での役割

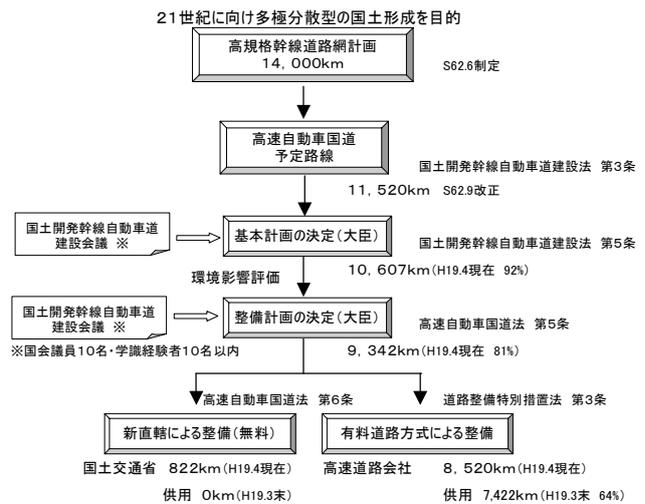
当初の委員会意見書では、最初の10年間は上下分離、その後独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という）を解散し、高速道路会社に資産と債務を承継させ40年で償還し無料開放する案が示されたが、上下一体での民営化は「道路法の道路」に馴染まない（道路の私有化）として、資産と債務は機構が、道路サービスの供給は民営化会社が担うという上下分離方式が政府与党で合意された。



(参考文献・引用文献)

高速道路便覧	2007年	全国高速道路建設協議会
年報	2002年	日本道路公団
日本の高速道路	Highway Report 2001	日本道路公団
高速道路はじめて事典 (Milestones of Japanese Expressways)	1997年2月	財)高速道路技術センター
ハイウェイマイウェイ	サンデー毎日 1986年 6. 29~8. 31	四方 洋
ワトキンス・レポートの意義と教訓	講演要旨 (高速自動車新聞掲載)	早稲田大学 商学部教授 杉山 雅洋
高速自動車道新聞 社説	2001年 6. 1~12. 6	株)日本高速自動車道新聞社

## 3. 整備手順と延長



### おわりに

道路公団は発足から40年以上を経過し、その組織や体質および社会情勢や国民の意識の変化により整備手法のあり方を疑問視する声が大きくなってきたのは事実である。

しかし今回の道路公団民営化で施行主体は変わったが、高速道路の整備手法は何ら変わっていない。結局、国民もメディアも「道路公団の何が問題なのか」を良く理解していなかった事が空しさを募らせる。メディアには、「事実の発掘・伝達」「権力の監視」とともに「問題や争点の在りか」を国民に提示する役割があるが、一権力者の思惑に沿い、プライミング効果を作り出し世論を誘導した報道姿勢は、この国に大きな禍根を残し懺悔に値する。

遠く紀元前後のローマ帝国が何世紀にもおよび繁栄したのは、社会インフラの整備、特に帝国内に網のように張り巡らされたローマ道によるところが大きい。高速ネットワークの完成は、高齢化社会を迎えるわが国にあって採算性のみで議論すべきものではない。今一度冷静になってローマ人の知恵に学び、この国の将来を見据えた道路ビジョン、整備の在り方を見つめ直す必要がある。(文中 敬称略)