

論文の内容の要旨

論文題目 高規格幹線道路網計画の策定に 関する史的研究

氏名 西田 壽起

本論文の目的は、14,000 kmの高規格幹線道路網計画について、策定された昭和 62 (1987) 年までを研究対象期間とし、文献の渉猟や関係者からの聞き取りにより、これまで系統的に示されていなかった計画策定までの経緯・背景を多面的な視点から明らかにし、このプロジェクトの記録とするところにある。

わが国の高速道路は、昭和 38 (1963) 年に名神高速道路の尼崎・栗東間 71 kmの開通以来、56 年近くの年月をかけてようやく約 11,900 kmの全国的なネットワークに出来上がりつつある。高速道路ネットワークの全国展開は、狭隘にして急峻な険しい地形にあるわが国の道路交通の効率向上に寄与し、国内の交通体系全体を支える基盤として国土の形成と国民生活の向上発展に大きく貢献してきたと言える。

我が国の高速道路計画は戦後三度策定されている。昭和 32 (1957) 年に北海道から九州までを縦貫道で貫く約 3,000 kmの路線からなる国土開発縦貫自動車道建設法が成立し、我が国初となる名神高速道路の建設がスタートをきる。

昭和 41 (1966) 年には、縦貫道に列島を横断する肋骨状の枝を配置した 7,600 kmの国土開発幹線自動車道建設法が成立し、ネットワークは縦貫型からツリー型へと拡充される。

さらに昭和 62 (1987) 年には 14,000 kmの高規格幹線道路網計画が策定され、ネットワークはツリー型から迂回路が多く行き止まりの少ない網目状の完結型の循環体系へと伸展する。

この高規格幹線道路網は昭和 62 (1987) 年の第四次全国総合開発計画（以後、四全総）において「交流ネットワーク構想の推進による多極分散型国家の形成」を実現する基盤として位置付けられ、さらにその 1 年後の昭和 63 (1988) 年には経済計画「世界とともに生きる日本」において内需主導型経済への転換を促す基盤とされた。国家の双対となる国土の総合開発計画及び経済計画の二大基幹計画に高規格幹線道路網の必要性が明確にされた。

以来、今日まで高速道路の整備は 14,000 kmの高規格幹線道路網計画にもとづき 30 年余進められ今なお建設途上にある。

本計画については多くの論文や報告が出されているが、計画の経緯、背景について系統的に整理されたものは見当たらない。収集可能な諸資料を活用した本論文は、国土の整備史や高速道路史の研究に資する資料を提供し、また発展途上国等のインフラ構想立案に際し有効な先進事例になる得るものとする。

論文は 6 章から構成される。以下に各章の内容を記す。

1 章では、本計画の経緯、背景を系統的に整理した先行研究は見当たらない点を示し、本研究の目的を述べる。

2 章では、文献の渉猟や関係者からの聞き取りにより高規格幹線道路網計画策定の経緯と背景を明らかにしていく。昭和 32 (1957) 年に 3,000 km の計画が策定され、昭和 41 (1966) 年には体系化された 7,600 km 計画が策定され、長期的な建設計画に基づく高速道路の建設がスタートする。

しかし、新全国総合開発計画 (昭和 44 (1969) 年策定) や日本列島改造論 (昭和 47 (1972) 年)、経済計画である経済社会基本計画 (昭和 48 (1973) 年) において早くも 7,600 km 計画を 1 万 km に拡大する要望が出てくる。

建設省は昭和 47 (1972) 年に長期構想として「高速自動車国道またはこれに準ずる高規格な道路約 1 万キロを整備する」とした。「高速自動車国道またはこれに準ずる高規格な道路」が高規格幹線道路の嚆矢と考えられる。

昭和 50 年代には道路交通の質的变化や量的増大など高速道路網の拡充の必要性が高まり、第三次全国総合開発計画 (昭和 52 (1977) 年策定) において 1 万 km 余の高規格幹線道路網が提唱される。しかし、7,600 km 計画の建設は建設の主体が採算の厳しい横断道へ移行するなど、採算性の確保やプール制のもとでの過度の内部補助など諸課題が顕在化し、その対策が求められる。

一方で、高規格幹線道路は、四全総の交流ネットワーク構想を実現する基盤施設としての位置づけが明確になっていく。

7,600 km 計画の規模の拡大には、それまでの全国的な自動車専用道路は高速自動車国道で整備する考え方から、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路の両方式により進める考え方へと展開していく。計画策定は四全総の策定作業と並行した進められた。

昭和 62 (1987) 年 6 月には 14000 km の高規格幹線道路の路線、及び計画実現のための整備手法を示す高規格幹線道路網計画が策定され、高規格幹線道路網計画は四全総においても「交流ネットワーク構想の推進」を図る基幹計画として位置付けられる。

そして昭和 62 (1987) 年 9 月に国土開発幹線自動車道建設法の法定予定路線が改正され、11,520 km は高速自動車国道で、2,880 km は一般国道の自動車専用道路で整備する整備体系が整えられ、計画期間 30 年の長期計画の建設がスタートする。以上のような経緯と背景を本論文は詳細に明らかにしていく。

3 章では、高規格幹線道路網が必要とされた当時の背景について、道路審議会基本政策部会での審議資料や先行研究を用い整理する。

4 章では、これまでの高速道路のネットワーク形成の考え方の変遷を考察し、14,000 km 計画へと展開したネットワーク形成の考え方を整理する。また四全総の交通体系の整備目標との関連性を明らかにする。

5 章では、6 項目の路線要件について道路審議会基本政策部会での審議会資料を用い整理する。

6 章では、成果を取り纏め今後の課題について示す。

本論文は高規格幹線道路網計画の策定の経緯・背景を高速道路網計画の変遷、国土総合開発計画との関連性、計画の実現のために採られた整備手法など多面的な視点から系統的に明らかにした。計画策定後の 30 年余の間に幹線道路ネットワーク計画の見直しや高速道路の整備手法はこれまでにない根幹的な制度変更が行われた。これらはいずれも高規格幹線道路網計画の具現化のために採られた施策であり、本論文は今後生ずる諸課題の解決に際し参考資料になり得るし、また計画策定後の 30 年余間の変化は高速道路史の今後の研究対象になるものとする。