

まえがき

日本の道路整備が本格的に行われたのは戦後になってのことである。当時は日本の交通は鉄道が中心であり、戦後の自動車保有台数は10万台を超える程度であった。昭和31年に自動車保有台数が100万台を超えるに至り、高速道路整備の機運も高まり昭和38年に日本で最初的高速道路が開通した。当時はわずか70kmの高速道路であったが、その後高速道路は日本経済を支える重要な社会基盤として整備され、いまや高速道路は約9,000kmに達している。自動車の普及も目覚ましく昭和38年は自動車保有台数がようやく500万台を突破した状況だが、平成27年には8,000万台を超え交通の主体として大きな役割を担っている。

このように今日では当たり前的高速道路であるが、その整備は必ずしも順風満帆に進んだわけではない。

名神高速道路建設の草創期、中央自動車道・東名高速道路建設の発展から、時代の変遷とともに高速道路事業を取り巻く環境も変化した。これに伴い、関係法令、料金体系、運営体制の見直しが行われ、試行錯誤を重ねながら高速道路網は整備されてきた。また、時代の要請に応えるべく技術開発を進めたことで、高速道路技術の発展がみられた。

平成17年には日本道路公団が特殊法人としての役割を終え民営化されるとともに、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社、および独立行政法人高速道路保有・債務返済機構があらたに誕生し、公団分割民営化から10年が経過している。

すでに日本の高速道路開通からも50年が経過しており、これを契機に『高速道路五十年史』を編纂する運びとなった。

これからは本格的な少子高齢化社会を迎えることになり、高速道路を巡る新たな課題も散見してきている。過去の時代背景のもと日本の高速道路の制度や技術がどのように変革を遂げてきたか、また高速道路整備により社会生活様式がどのように変わってきたかを認識し、高速道路の歴史を出来る限り正確な情報で後世に伝えていくことは、新たな時代の要請に対し柔軟な発想を生み出していくためにも重要である。

この度、『高速道路五十年史』が発刊されることになったのは、このような意味で意義深いことである。

本史の発刊を契機に高速道路建設・管理で培ってきた過去の叡智と経験を礎として、新たな世代が未来の高速道路を築くことを期待する。

本史で扱う「高速道路」は、原則として都市間を結ぶ高速自動車国道を対象としている。

ただし、高速自動車国道以外でも有料道路制度の黎明期の有料道路、高速道路技術の発展に大きく寄与した有料道路、あるいは世間の注目を集めた有料道路等、一般有料道路についても一部対象としている。

本史の構成は、「高速道路50年の歩み」、「高速道路と地域社会」、「今後の展望」と資料編からなっている。

「高速道路50年の歩み」：高速道路50年の歩みを当時の時代背景とその要請を踏まえて概括

「高速道路と地域社会」：高速道路が地域社会に与える経済効果や整備効果を中心に高速道路の利用状況や産業構造の変化、地域社会・国際社会への貢献に向けた取組みを記述

「今後の展望」：これからの道づくりに活かすため、将来に向けて予測される社会情勢の変化等の課題と将来の高速道路の展望を政府審議会答申等を中心に記述

本史の「高速道路50年の歩み」では戦後の道路事情から高速道路民営化後までの間、高速道路事業をとりまく背景が異なるため、戦後から公団設立まで、昭和30、40、50年代、昭和60年から10年、公団民営化までの10年、および民営化後と時代ごとに区切って記述している。また、有料道路制度が始まった時代の一般有料道路等はまとめて記載している。このため、この時代間で内容が重複する記載があることをご了承願いたい。なお、記載内容と関連する項目がある場合は、当該節の終りに関連するページ番号を記載しているので、関連項目も参考にしてください。

本史の編集にあたっては、既存文献等からの資料収集に重点を置き、可能な限りその時代の背景についても触れている。また、「高速道路50年の歩み」では、その時代のトピックに関連した記事を「コラム」として掲載しているので、コラムを参考にしながら本編を読み進めて頂きたい。

『高速道路五十年史』編集委員会