

《高速道路50年の歩み》

第1章 戦後の道路事情と有料道路制度の確立

1. 戦後の復興と道路事情

1.1 終戦直後の道路

昭和20年8月、第2次世界大戦が終結した時、わが国は荒廢の焦土と化していた。日本が戦争で失ったものは想像を絶するものがあり、これを正確にとらえることは難しい。昭和初期には67万km²に及んだ国土の約45%を喪失し、そのうえ死傷者約253万人にのぼる人的被害、653億円もの物的被害を受けたとされる。戦争による道路の被害は、面積で約458万m²、金額にして2億4,400万円（『太平洋戦争によるわが国の被害総合報告書』、昭和24年、経済安定本部刊）とされているが、終戦時の道路の荒廢はむしろ戦争中、軍事的に使用頻度の高いところ以外はほとんど荒れるにまかせていたことによるものである。

いずれにしても、終戦直後の道路は惨憺たる状態にあり、損傷の激しい簡易舗装がわずかに残されたほかは、デコボコの砂利道ばかりで、人や自動車の通行はいたるところ難渋を極めていた。橋も傷みが激しく、荷重制限や通行止めのところが多かった。

昭和20年度末におけるわが国の道路総延長は89万9,000kmで、このうち舗装されていたのはわずか1.2%である。重要幹線たる1級国道でさえ、当時の総延長9,446kmのうち改良済みは22.6%、舗装済みはわずか17.1%という状態であった。

1.2 終戦後の道路整備

終戦後における最初の道路事業は、進駐してきた連合軍からの指令によって行われた神奈川県内厚木―横浜間、厚木―横須賀間および横浜―横須賀間の道路の維持補修工事とされた。

以後、昭和26年までの被占領下におけるわが国の道路整備は、維持修繕を主体とするものであった。昭和23年11月、連合軍総司令部から「日本の道路及び街路網の維持修繕5か年計画についての関する覚書」が交付され、わが国の道路の荒廢が経済復興の障害となっていることを指摘されるとともに、日本政府に道路の計画的な維持修繕を実施するよう求められた。^{*1}



*1 【昭和30年頃の道路状況】

これに対して、建設省（昭和23年7月に発足）が昭和23～27年までの「道路維持五箇年計画」を作成する一方、その遂行のため、昭和23年12月、「道路の修繕に関する法律」が制定された。

これにより、道路の修繕事業に対して国庫補助の途が開かれるとともに、建設大臣が直轄で国道の補修を行えることとなった。この5か年計画は財政事情悪化のため、完全には実施されなかったが、戦後初めて道路事業を計画的に推進したものであった。

また、米国対日援助見返資金（昭和24年4月制度化）が、鉄道、電信電話事業などのほか、昭和25年4月から道路事業にも適用されることになったが、幹線道路や関門トンネルの工事等に39億1,000万円が支出されただけで打ち切られた。

1.3 自動車交通の増加

戦後、極端な窮乏状態から出発した日本経済は、アメリカの対日援助と、昭和25年6月に勃発した朝鮮戦争を機に急激に変化し、本格的な復興期を迎えることになった。特需景気によって経済活動が活発化してくると、これを支える国内輸送にも変化が現れ、自動車時代到来の兆しが見えてきた。

わが国の自動車保有台数は、終戦直後の昭和20年度末には約14万台であったが、進駐軍の払下げなどによって、23年度末には約24万台に増え、朝鮮動乱発生後、26年度末には43万台、27年度末には55万台と急速に増加し、31年度には100万台を突破した。

自動車による貨物輸送も、昭和25年度には3億トンであったものが、5年後の30年度には1.9倍の5億7,000万トンとなり、同期間における鉄道の1.2倍に比べて高い伸びを示すようになった。輸送トン数分担比でも、自動車：鉄道：内航海運の比率が、昭和25年度に59：31：10であったものが、30年度には68：25：7となり、自動車輸送は次第にそのシェアを高めていった。

こうした自動車交通の増加は、道路に対して本格的な改善を迫ることになり、戦後、進駐軍の主導のもとに細々と行われてきた、いわば補修中心の道路事業から「新時代への道づくり」に向けて拍車がかかることになった。^{*2}

*2 くるま談義

わが家にはどうやら「新し物好き」の血が流れているとみえ、ウチの精神病院の創始者である祖父は、東京でもまだ数えるほどしかなかった自動車をはやばやと買っている。そのおかげで、私が生まれたときには、目の前にT型フォードがあった。私が車の免許をとったのは昭和11年だが、練習はその頃わが家で使っていたクライスラーで代々木練兵場（いまの代々木公園）の砂塵をまき上げてやった。

そのほかオペルやハーレーダビットソンのサイドカー（病院のドクターが往診などに用いた）もあった。敗戦で自宅も二つの病院も灰になって、車どころでない時代が続いたが、戦後初めて手に入れた車はイギリス車のシンガーSM1500のセコハンだった。故障ばかりして、この車には随分と泣かされた。その頃マアア走れる道といえば、いま私の精神病院のある府中の小金井街道ぐらいで、ペープの滑らかな道は、いま私の自宅とクリニックのある四谷の靖国通りの曙橋（その頃橋はまだなかった）の下あたりだけだった。熱海に行くのにも、小田原からはホコリもうもうの狭い山道、着いた頃にはハナの穴真っ黒、顔はザラザラという有様だったし、甲州街道の八王子から先などは、沿道の農家の障子や雨戸には車のはね上がる泥がべったりとついてた。

箱根の国道1号線がいつ頃舗装されたかは覚えていないが、昔はジャリ道の悪路で、陸軍の戦車や大砲の牽引車などは箱根が越えられれば合格だったそうである。しかし私はいい加減な悪路には驚かなかった。というわけは戦争中、トラックも戦車も砲車も全く泥に埋まって動きのとれなくなった中国の湖南省のぬかるみの中を、ズブリズブリと、時には腰までつかって歩いたことがあるからである。

それにしても、わが国のこんにちの高速道路の「盛況」をみると、よくぞここまできたと思うのだ。

（斎藤茂太・医学博士・『高速道路と自動車』・昭和57年4月号より）

2. 新しい道路行政の出発

2.1 新道路法の制定と道路整備の課題

昭和27～28年にかけて、道路行政上画期的な制度の改革が図られた。まず最初は、新「道路法」の制定であった。旧道路法は大正8年に制定されて以来、ほとんど改正が加えられないままであったが、戦後における諸制度の改革に対応して大幅に改正され、昭和27年6月10日公布、12月5日から施行された。この法案は議員提案によるものであった。

その主な改正点は、国が主体となって道路整備を推進することができる体制をとったこと、国と地方公共団体の分担を明確にしたこと、道路の種類と路線の決定方法を改めたこと、道路予定地に関する権利制限の制度を設けたこと、通行車両に対して制限を定められることにしたこと、道路の新設または改築に伴う損失補償制度を規定したこと、道路審議会の設置を規定したこと、などであった。

また、当時のわが国にとって道路整備の推進のうで最大の課題は、その展開に必要な財源をいかに確保するかということであった。多くの資金を必要とする道路の新設、改良を国家歳入による一般財源のみに依存できないことは明白であり、激増する交通需要に対応することはとうてい不可能であった。そこで、こうした難問を解決して、道路整備を早急に推進するためには、一般財源以外の財源を調達するしかなく、そのために二つの方法が考えられた。その一つは有料道路制度を導入することであり、もう一つは揮発油税を道路の目的税化することであった。^{*3}

*3 道路法改正の当時

私にとって道路公団の設立された昭和31年忘れられないのは言うまでもないが、同じように忘れられないものに昭和27、28年頃の思い出がある。それは、当時私が建設省の道路局で現在の道路行政のかなめとなっている基本的な制度の企画立案に参加したことである。昭和20年代の中頃、我が国は戦後の疲弊から漸く立ち直りつつあったものの、諸事未だ混沌として前途容易ならざるを思わせるものがあった。公共事業を興して復興の機運を醸成するという方向も打ち出されていたが、頗る低調で、道路の予算も貧弱を極めた。その頃の重要課題として論議されたのは、(1)道路法の改正と(2)道路財源の確立の二つであった。(1)については、道路行政の基本として大正8年に制定された道路法が、国と地方公共団体の責任区分を明確にすることを基本理念として昭和27年6月に全面的に改正された。その頃、我が国の鉱工業生産水準は急速に上昇カーブを辿りはじめ、モータリゼーションの波が徐々に押しよせていた。こうした社会情勢を反映して、(2)の財源問題の解決も急がれたのであって、そのためには二つの方法が考えられた。一つはガソリン税を道路財源に結びつけることであり、もう一つは政府からの借入金を通行料金で償還するという方式で有料道路をはじめることである。

当時は、道路から通行料金を取るなどということは道路の無料公開の原則に反するという意見も多かったが、それにも拘らずこうした制度が生まれたということは、やはりそれだけの社会的必然性が有ったとみるべきで、タイミングとしてはまことに当を得たものと思われる。

これは建設行政の一大飛躍であり、今日の高速度道路発展の素地を作ったものと言うべきであって、こうしたことに踏み切った建設省の英断は高く評価されて然るべきであろう。

(浅村廉・元日本道路公団副総裁・公団社内報『道しるべ』昭和46年11月号より)

2.2 有料道路制度の確立

道路法の改正と時を同じくして、昭和27年6月6日制定された「道路整備特別措置法」によって本格的な有料道路制度が採用された。

有料道路制度の発足に伴って必要となる財源は、同時に成立した「特定道路整備事業特別会計法」によって確保されることになった。その財源は、「郵便貯金等」を原資とする「資金運用部資金」からの借入れであり、昭和27～31年の「日本道路公団法」成立までの間に、総額99億円(うち10億円は一般会計から受入れ)をもって、国の直轄事業8か所、地方公共団体事業27か所の建設が進められた。その主な事業は、関門トンネル、西海橋、笹子トンネル、戸塚道路、京葉道路などの建設のほか、若戸大橋の調査であった。

こうした有料道路事業により、わが国の道路整備は従来に比べると格段の進展をみせることになるが、その財源を資金運用部資金からの借入金に依存するだけではおのずから限度があった。

2.3 揮発油税の目的税化と第一次道路整備五箇年計画

「揮発油税」は、すでに昭和24年に一般財源として復活（昭和12年に創設され、18年に「石油専売法」制定により廃止）していたが、他の間接税と比べるときわめて高率であったことから、利用者団体などから減税の要望が出されていた。しかし、揮発油税収入を道路財源に充当し、利用者の利便向上に資することは事実上減税になるとする考え方が多くの賛同を得るところとなり、28年7月23日、「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が制定された。そして、この法律のもう一つの目的である第1次道路整備五箇年計画（昭和29～33年度、総額2,600億円）の推進が図られることになったが、揮発油税の道路整備への目的税化が実現したことは、先の有料道路制度の導入とともに、わが国の道路史上画期的なことであり、道路の近代化を図るうえで大きな推進力になった。

第1次道路整備五箇年計画は、昭和32年度までの4年間で全体計画の70%を達成して打ち切れ、33年度からの第2次道路整備五箇年計画に移行したが、移行にあたっては「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」は廃止され、33年新たに制定された「道路整備緊急措置法」にほぼ同じ内容で引き継がれた。これが、当時の道路整備計画の根拠法となっていた。

わが国の道路整備は、以上の二つの画期的な制度を両輪としてようやく前進をみせるようになり、以後、道路整備の飛躍的な進展に大きく貢献することになった。^{*4}

*4 ガソリン税を道路財源とする法律の制定

ガソリンに税金を賦課して、道路の近代化整備を図る財源としようとする考えは、海外諸国の間では大正の初め既に問題となっていた。昭和5年、ワシントンで開かれた第6回の国際道路会議では、この方法によることが最も適切であるということが採択されており、我が国でも、道路関係者の間では既に久しい以前からの念願であった。ガソリン税の制定については戦時中に設けられたことがあるが、当時は主として液化燃料の国内生産を助長するための対策からであった。

道路利用者が最も憤慨したのは昭和24年度にガソリン税が作られたが、道路財源とはならず単に国家財政の足しに使われたことで、当時奢侈税に等しい税率で輸送の動力源に課税されて取られればなしであったことは、復興日本の生産再建に血みどろになっていた交通輸送関係が承知しなかった。

昭和28年、「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」として長年の念願が達成されたのも、こうした世論を背景とする基盤が出来たからに他ならない。それと共にこの世論を受けて国会が自らこの問題を取上げ、田中角栄代議士ら外29名の議員提案の法律案として、この代表議員が法律成立に至る迄の一切に当られた熱意については、凡ゆる道路利用者も我々道路関係者も将来長く忘れることが出来ぬ道路行政上特筆すべき事柄である。

（佐藤寛政・元日本道路公団副総裁・『道路』・（社）日本道路協会・昭和28年8月号より）

3. 日本道路公団の設立

3.1 設立の経過

昭和30年代に入り、日本経済は「もはや戦後ではない」（昭和31年度『経済白書』）といわれたように、復興期から急速な成長への過程をたどり始めていた。経済活動が一段と活性化し、自動車輸送への依存度が高まるにつれて道路整備の立ち遅れが目立つようになってきた。このため、道路整備事業の推進を図るための最善の方策として求められたのが、有料道路制度の一層の強化と活用であった。しかし、特定道路整備事業特別会計による当時の有料道路への投資規模は毎年20億円が上限であり、国費のほかに民間資金を導入することが必要であった。また、当時の有料道路は建設省が行う直轄工事と都道府県に国が資金を貸し付けて工事を行う場合があり、都道府県ごとにも個々に経理し償還することになっていたため、資金の総合的・効率的運用が困難であり、有料道路を総合的かつ効率的に運営する制度・組織を確立することが必要と考えられた。さらに、将来外資の受け入れが可能となった場合、これに対応できる体制を構築する必要があった。

このような状況に対応するため、道路整備事業の推進を図るための最善の方策として求められたのが、有料道路を一体的に建設・管理する組織の創設であった。

有料道路事業の総合的な建設管理主体となる日本道路公団を設立しようという気運が急速に盛り上がり、昭和30年の夏頃から、建設省路政課を中心に準備が進められた。

昭和30年9月21日、当時の竹山祐太郎建設大臣が道路審議会に対して「日本道路公団（仮称）の設立について」諮問した。同審議会は、同30年12月5日、「道路整備を急速に推進する方策として、現在の有料道路制度を拡充するためには、日本道路公団（仮称）のような機関を設立して、広く民間資金の導入を図るとともに、総合的、効率的運営を図るよう措置する必要がある。」とする答申を行い、これを受けて正式に公団を設立する方針が決定された。

続いて、二つの法案、つまり、公団の目的、組織、業務、財務などを定める「日本道路公団法」（案）と、公団が行う有料道路の新設改築および維持修繕その他の管理に関し、道路法に対する特別の措置を定めるとともに、都道府県が行う有料道路についても、所要の規定の整備を行う新「道路整備特別措置法」が、それぞれ昭和31年2月7日閣議決定され、2月9日国会に提案された。そして3月1日衆議院本会議、3月7日参議院本会議において可決され、3月14日法律第6号ならびに第7号として公布施行された。

昭和31年3月20日、馬場元治建設大臣が日本道路公団法附則第3条の規定に基づき、日本道路公団設立委員15名を任命し、3月23日、同法附則第2条第1項の規定に基づき、日本道路公団の総裁になるべき者として岸道三を指名した。^{*5}

*5 日本道路公団 設立委員

荒木茂久二（運輸事務次官）、石川一郎（道路審議会会長）、石破二郎（建設事務次官）、石原武夫（通商産業事務次官）、井上敏夫（日本銀行副総裁）、上野幸七（経済企画庁次長）、柏村信雄（警察庁次長）、岸本義広（法務事務次官）、迫静二（全国銀行協会会長）、鈴木俊一（自治庁次長）、高辻正巳（法制局次長）、友末洋治（茨城県知事）、平川守（農林事務次官）、平田敬一郎（大蔵事務次官）、本多市郎（全国道路利用者会議会長）

3.2 設立

昭和31年4月16日、日本道路公団は設立の日を迎えた。この日、岸総裁は、石破設立委員長から設立事務を引き継いだ。そして東京法務局日本橋出張所において、日本道路公団登記令（昭和31年3月29日公布施行）に基づく、公団の設立登記が完了した。岸総裁は同日、井尻芳郎副総裁のほか、武藤文雄、菊池明、村岡信勝、金子樞、満尾君亮、榎本謹吾の各理事を任命した。こうして、「その通行または利用について料金を徴収することができ

る道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理を総合的かつ効率的に行うことなどによって、道路の整備を促進し、円滑な交通に寄与することを目的とする」日本道路公団が誕生した。^{*6,*7}

*6 公団設立にあたっての問題点

公団は政府資金の外に、民間資金をも導入して有料道路事業の拡充に当ることを任務とするものであるから、その主体としては独立採算を建前として、相当弾力性のある経営が行われるものでなければならない。従って、国鉄のような公社案と電源開発会社のような特殊会社案および両者の中間に行く公団案の3案が論議された。種々の議論の末、結局公団には道路法に規定する行政的権能をある程度保有させる必要があることから、株式会社では行政権能の行使に十分であり得ないと判断され、次に公社か公団かについては、結局、政府関係機関として、その予算を国会に提出するか否か、その職員について公共企業体関係労働調整法を適用するか、労働基準法で行くか等の点で、両者を区別しようということになって、漸く公団ということに落ち着いたのである。

また、論議の最も激しかった問題は、路線ごとの採算制度を継続せしめるか、それとも全ての有料道路を一括してプール計算をする制度に改めるかの点であった。この点については議論が百出して容易に結論が得られなかった。結局道路審議会での結論は各道路について元利の償還を了^{おわ}った後、5年間だけ営業を継続せしめて、公団の経営の安全を確保しようとすることに落ち着いた。しかしこの制度では終局的には赤字路線のみが残存することとなるので、公団の経営は非常に不安定で、なるべく早い機会にプール採算制への移行を希^{ねが}ってやまないものである。

(宮内潤一・日本道路公団理事・『道路』・(社)日本道路協会・昭和32年5月号より)

*7 設立前夜

第1回の日本道路公団設立委員会が開催され、事務局が建設省内に設置されたのは昭和31年3月28日のことであった。この朝、永野現人事部長、長岡元会計課長とともに委員会事務局局長である富樫道路局長より事務局職員の辞令を頂いた私は、同僚10名とともに宮内路政課長の配下に入り、路政課職員といっしょに設立準備の下働き仕事を始めることとなった。部屋がないので人事院ビル内を探した揚句、地下のボイラー室の傍に10坪ほどの空地を発見、コンクリート床に机を持ち込んでとりあえず事務のとれる態勢を整えた。

新しい公団の発足とはいえ、27年より特別会計で行われてきた国の直轄工事と営業道路を、4月16日の午前零時を期して一斉に引継ぐわけであるからその準備も大変である。

さきに建設大臣から指名された岸総裁を中心に大綱方針が次々と決められていく。副総裁、理事等役員人事の内定、本社社屋の東電ビル決定等、着々と準備は進められた。

本社前の玄関に掲げる「日本道路公団」の大看板の字を馬場建設大臣にお願いすることになり、看板をかかえて前夜に車を飛ばして大臣のお宅に伺ったこと。16日早朝、単身一番乗りで車を乗りつけた総裁を、顔を知らないため、事務局職員が来客と間違え、「公団は未だ誰も来ていません」と言って玄関前で門前払いを喰^くわせたこと、等々。思い出せば切りのない、戦場のようなドサクサの連続であったが、多忙なことを口に出す者は一人もなく、今正に世に出んとする大公団の誕生の喜びに胸をふくらませていた楽しい日々であった。

(久保木信夫・日本道路公団東京第一管理局長・『道しるべ』昭和41年4月号より)

3.3 公団の法的性格

公団は私企業では困難な社会資本整備を目的として、「日本道路公団法」に基づき、国の全額出資による特殊法人として設立された。公団は、私法人と同じく、それ自身の意思と権利能力を有するが、無配当を前提とする出資、補助金の交付、低利の資金融資、債券の保証・引受その他の財務上の措置、料金等の強制徴収、道路の管理、土地の収用その他公権力の行使、法人税、事業税、登録免許税、印紙税などの非課税措置についての特典が与えられていた。

その反面、建設大臣から一般的な監督を受けるほか、業務方法書、副総裁および理事の任免、予算、事業計画、資金計画財務諸表および給与の支給基準等について、認可または承認を受けなければならず、決算は会計検査院の検査を受ける必要があった。公団の資本金、役員、業務、財務会計等については、日本道路公団法に明文の規定がなされたので、通常、法人に必要な定款は必要としなかった。

3.4 公団の業務

設立当初に定められた業務範囲は次のようになっていた。

- 一 その通行について料金を徴収することができる道路の新設、改築、維持、修繕、その他の管理を行うこと。

- 二 前号の道路に係る災害復旧を行うこと。
- 三 その利用について料金を徴収することができる自動車駐車場の建設及び管理を行うこと。
- 四 前三号に付帯する業務を行うこと。
- 五 前四号に掲げる業務の遂行に支障のない範囲内で、国または地方公共団体の委託により、道路の新設及び改築並びに道路に関する調査、測量、設計、試験及び研究を行うこと。

その後、業務範囲には、(1) 高速自動車国道の円滑な交通を確保するために必要な休憩所、給油所の施設の建設、管理に関する業務(昭和32年5月20日公布施行)、(2) 高速道路関連施設の建設及び管理に関する業務(49年6月1日公布施行)が加えられた。

なお、公団が行う有料道路の建設と管理については、「道路整備特別措置法」に具体的に規定されていた。

3.5 首都高速道路公団、阪神高速道路公団、本州四国連絡橋公団の設立

公団が設立され高速道路の整備が緒に就いた一方で、東京都では人口の増大、自動車台数の増加に伴う自動車交通の激増から都市高速道路の必要性が高まった。これを受けて、建設省は東京都と協議のうえ昭和32年7月「東京都市計画都市高速道路に関する基本方針」を決定した。昭和33年1月には自由民主党首都圏整備特別委員会(中村梅吉委員長)が「東京高速道路営団(仮称)」の設立構想を発表し、東京都の出資金を受けて昭和34年6月17日に首都高速道路公団が設立された。

また、首都高速道路公団の設立に刺激され阪神都市圏でも都市高速道路の具体化の動きが始まり、大阪府、大阪市、兵庫県、神戸市の出資金から拠出され、昭和37年5月1日に阪神高速道路公団が設立された。

全国的な道路網整備機運の高まりを背景に、昭和34年に建設省が本州と四国とを結ぶ橋の建設調査に乗り出し、首都高速道路公団、阪神高速道路公団と同様に地方公共団体(大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、香川県、愛媛県、高知県、大阪市および神戸市)の出資を受けて、45年7月1日に本州四国連絡橋公団が設立された。

4. 設立された公団の業務と役割

4.1 体制づくり

発足したばかりの公団に課された仕事は山積していた。まず最初の仕事は、国や地方公共団体から有料道路を引き継ぐことであった。^{*8、*9、*10}

次に、名神高速道路をはじめとする新しい事業が待っていた。こうした事業の展開に向けて、組織を固め、人員を確保する必要があった。設立時の組織としては、本社に総裁室、総務部、経理部、調達部、業務部、計画部および工務部の7部（室）と19課、地方組織として東京、名古屋、大阪、福岡の4支社を設置した。

さらに現地機関としては、供用（開通）中の道路に管理事務所を、工事中の道路に工事事務所を、新たに着手する道路に調査事務所を設置した。役員については、日本道路公団法に基づき10名（昭和35年4月に2名増員）、職員は設立初年度の定員が800名とされ、本社に174名、4支社に236名、現地事務所に390名を配置した。このように、最初、本社と支社に全体の半数を超える定員を配置したのは、公団としての基盤を整えるとともに、名神高速道路の着工に備える必要があったからである。

昭和30年代における公団の執行体制は名神高速道路の建設を最重点としていたが、後半には、中央自動車道、東名高速道路の建設へと移行し、一方では、一般有料道路等の事業増大に伴って増員され、発足時800名の定員は40年度末には5,200余名になっていた。

* 8 日本道路公団総裁に就任して

この責任の重い仕事をお引き受けした者として、私の覚悟と申そうか、夢と申すか、それを述べてみたい。まず第一に、道路の建設に当っては絶対に近視眼的計画をたててはならないと思う。最近の車両、交通量の増加を思うと、今後10年後にはいかなる程度の道路を必要とするか、30年後にはどうか、すべからず気宇を拡大にして計画立案せねばなるまい。土地狭小の我が国においても、依然として既設の道路の拡充策を排する方針は守られるべきものであろう。私の夢は自ら東京・神戸間の高速道路の建設について是非ともこの方針の下に計画を進めたいことである。万難を排してこの実現に邁進したい。

第二は、少なくとも有料道路の建設に当っては、技術の最高陣を動員して腕を競わせ、外国の業者にも請負わせて日本の業者と優劣を競わせてみるつもりである。日本の道路は世界で余り評判が良くない。この原因をつきつめられるだけでも大変な意味がある。

第三に、公団に働く人達に夢を持たせ、若々しい理想に生きる公団に育てあげ、うんと能率をあげてみたい。従来「公団」は評判が余り芳しくないようだ。役所の良い所と会社の優れている点を加味した魅力のある制度だから、その双方の悪い欠点だけ真似ているという不評を脱するには、公団の理事者たる者自身まず若々しい熱情と夢を持ち、公団に働く人達のために喜んで働ける環境と雰囲気を与えなくてはならない。また民間の有能の士も登用して、その新しい企画を期待している。

最後に、私はあらゆる問題について徹底的に科学的調査をさせ、冷静な現状分析の下にことを進めたい。時代はまさに原子力時代に入りつつあるのだ。わが国の道路政策もそれが真に成功するには、やはり緻密な調査と科学的判断の下に一步一步進んでいくこと以外に方途はないと思う。

（岸道三・日本道路公団総裁・『道路』（社）日本道路協会・昭和31年4月号より）

* 9 道路の革命

日本の「道路」は「ビーチ」かと、放言した外国人がおったそうだ。そうかもしれない。日本には「道路」はないと言われる所以である。けれども遅々としてではあるが、昭和31年の現在までに進歩のあったことは否むことはできない。ただ昨今は、時代の姿に、道路の姿がマッチしないのである。言いかえれば「道路」に革命がなかったからである。ところが突如としてその「革命」がおこった。「我が公団の誕生」がそれである。

（井尻芳郎・日本道路公団副総裁・『道しるべ』・公団社内報・昭和31年9月25日号より）

* 10 吉田元首相、岸総裁を激励

昭和33年12月13日の午後、岸総裁と私は大磯の静かな吉田茂氏邸を訪問し、2時間余りにわたって同氏の交通政策論、国土計画論を伺い、楽しい歓談のひとつきをもった。吉田元総理は80歳とはみえぬお元気さで、ウィット豊かに次の如く語られた。

「大磯から東京への道路の交通難は最近とみにその度を加えていることからみても、首都および近郊の高速道路はできるだけ早く作り、混雑の緩和、交通の能率化をはかることが大切だ。羽田空港から都心へ通ずる道路は、いわば日本の表玄関でもあるのに、現状ではまことにみっともない。また、日本の代表的な大都市間を結ぶ道路を、もっと積極的に作るべきだと思う。そのことは、外国の高速道路建設の事情からみても、高能率の高速道路を、交通量が多く現に困難を生じているところに、まず作っていくというのが、経済的原則にしたがうやり方だ。そういう観点から日本についてみれば、まず東海道線に沿う高速道路の建設は必要な急務であろう。それに、都内の交通難の緩和は現在の枠なかでの小細工にたよらず、思い切った大計画を立てるべきで、東京湾を

埋め立てて、そこに堂々たる近代都市としての東京を作るべきだ。

こういうようなことにでもしなければ現在の混乱の根本的な解決にはなりそうに思えない。日本の道路事情は外国に比して数十年も遅れているし、敗戦国という同じ条件から出発したドイツにさえも、大きな遅れをとっている。欧米諸国の視察旅行の成果を生かし、日本の高速道路建設を大いに進めるように。」とお話しに、岸総裁は大いに力を得たのであった。

(今野源八郎・東京大学名誉教授・『道しるべ』・公団社内報・昭和34年1月1日号より)

4.2 当初の事業予算と資金調達

設立初年度の昭和31年度支出予算額（当初）は86億6,900万円とされ、建設大臣の認可を受けたのは31年8月28日であった。支出予算として予定されたのは、発足にあたって国や地方公共団体から工事中のまま引き継いだ道路と、公団の手による第1号の有料道路である雲仙道路など新規事業の建設費約66億円、まだ調査段階にあった名神高速道路などの調査費1億3,500万円、道路修繕費5,200万円、政府資金借入金償還金6億9,100万円などであった。

一方、収入予算（当初）としては、事業資金の中心となる政府保証道路債券による調達額約50億円が全体の57%を占めたほか、政府補助金が20億円、政府資金借入金が9億円、供用中の道路の通行料金収入が2億6,200万円という構成であった。

昭和32年度以降、公団の予算は、名神高速道路をはじめ、新規一般有料道路事業の拡充に伴い、年ごとに増大していった。中央・東名両高速道路の建設が加わった昭和37年度に、予算総額が500億円台を突破したあと、39年度には1,000億円の大台を超えるまでになり、以後も予算規模は急速に拡大していった。

この間、昭和30年代における建設費の支出予算全体に占めるウェイトは平均74.8%となり、以後の40年代、50年代のそれと比較して最も高い比率を示した。昭和40年度までに建設費に計上された事業は、32年度に着工し40年度に完成した名神高速道路、37年度に着工し40年度頃から最盛期に入った中央・東名両高速道路のほか、一般有料道路の新規事業としては、雲仙道路をはじめ、若戸大橋、第三京浜道路、別府阿蘇道路、日光道路、小田原厚木道路などの道路と、日比谷自動車駐車場など駐車場5か所である。新しい道路の供用に伴って、管理費関係の予算も徐々に増加してきたが、この時期はまだウェイトは低く、10年間の平均構成比は支出予算の2%弱であった。

一方、収入予算のほうも、支出予算に応じて年ごとに増大した。設立当初における主な資金構成は前述のとおり、公団の資本金となった政府出資金のほか、道路債券、政府補助金、政府資金借入金（資金運用部資金借入金）と、自己資金である業務収入であった。

このなかでも最も高い比率を占める道路債券については、公団設立直後の昭和31年4月23日に制定された道路債券令に基づく事務手続きを完了し、引受団の結成（31年6月）をみて、31年8月、政府保証による第1回道路債券を公募により発行（10億円）したのがそのスタートである。財政投融资計画へ民間資金を活用する道として政府保証債券を発行したのは昭和28年の鉄道債券、電信電話債券が最初であるが、道路債券は日本航空に続き第4番目の政府保証債券となった。以後、道路債券は、公団事業の資金調達の主力となった。

次に、政府補助金は、設立時に国から引き継いだ道路が旧特定道路整備事業特別会計から6%の借入れ金利によって建設管理されていた関係もあって、公団が引き継いだ後に上昇する借入れ金利の負担を下げるため、特定の道路建設費の一部として受け入れたものであるが、昭和34年度までで打ち切れ、以後、政府出資金方式に変わった。

これは、従来の特定の道路に対する補助金に代えて、事業全体に出資する制度に切り替えられたものであったが、政府は道路整備特別会計を通じ無利子の資金を出資することで、公団の資金コスト（料金水準の抑制を図るために設定された高速道路通行料金による資金調達金利の負担の限度）を引き下げ、有料道路の料金水準を適正に維持する役目を果たした。

政府資金借入金は、国から引き継いだ道路が資金運用部資金から借り入れていた分を承継したもので、これは昭和35年度まで続けられた。しかし当時、国側では財政投融资の運用利益の向上を図る都合から、政府引受債券方式に切り替えられたため廃止された。

発足当初の資金はこのような推移をみたが、昭和33年度から名神・東名両高速道路建設の有力な資金源となっ

た国際復興開発銀行（世界銀行）からの借入金のほか、政府が38年度にスイスフラン建てで、39年度にはドイツマルク建てで国債を発行して調達した資金、つまり産業投資特別会計からの一部借入れを行った。

4.3 有料道路の引継ぎ

公団最初の仕事となった有料道路事業の引継ぎは、繁雑で慌ただしいものであった。

まず昭和31年4月16日、設立と同時に引き継いだのは、国（建設省）が直轄で実施していた有料道路事業で、すでに供用中の戸塚道路など3道路、工事中の関門トンネルなど4道路、調査中の若戸大橋の計8道路であった。続いて、地方公共団体が実施していた有料道路事業の引継ぎが始まった。同事業は、供用中および工事中的ものが全部で27道路（このほかに神戸市が建設していた表六甲有料道路があったが、引継ぎ対象外とされた）あり、法律上は、これらの道路を引継ぐか否かは、公団と地方公共団体との協議によって決めることとされていた。

このため、昭和31年6月12日付で建設事務次官から各都道府県知事、五大市長あてに、「日本道路公団法及び道路整備特別措置法の施行について」の通達が出され、引継ぎについての協力要請が行われる一方、公団は、引継ぎ対象道路の全部を引継ぐという方針のもとに、該当する22府県との協議が進められた。

引継ぎにあたっては、特に特定道路整備特別会計の資産・負債の継承が難航したが、まず昭和31年7月1日に17府県から22道路を引継ぎ、残る5道路は翌年の8月1日までに引継ぎを完了した。これにより、公団が設立にあたって国や地方公共団体から引継いだ道路は、すでに供用中のものが15道路（88.9km、うちフェリー航路24.1km）、工事完成と同時に引継いだものが2道路（17.0km）、工事進行中のものが17道路（172.9km）、調査中のものが1道路の合計35道路となった。

4.4 一般有料道路事業の推進

（1）初期の一般有料道路事業

昭和30年代における一般有料道路事業での実践は、一方の名神高速道路事業とともに、貴重な体験と資料を得た時代であった。

まず公団発足時に引継ぎを受けた道路は、前述のとおり全部で35道路であったが、これらのうち供用中または供用直前のものについては、引継ぎと同時にその道路名をつけた管理事務所を設置して、公団の手で料金収受を開始した。^{*11}

発足後間もない頃には、料金所や事務所の施設などがまだ十分に整っていないところもあり、テント張りでカンテラ照明のところや、本線上にブースが設けられていないところもあって、係員が路側で収受するという、今では信じられないようなケースもあった。

当初、料金収受はすべて公団職員の手で行い、供用中に引継いだ道路については、引継ぎ前の収受員をほとんどそのまま公団の職員として引き受けた例が多い。

なお、料金収受業務は、のちに民間会社など第三者に委託する制度に切り替えていくことになったが、その第1号は住之江橋（昭和39年9月）であった。

次に、工事の途中から引継いだ道路については、それぞれ工事事務所または調査事務所を設け、ここでも引継ぎ以前から従事していた者の多くが公団職員として受け入れられ、工事が続けられた。

しかし、なかには、事業主体は公団に移ったとはいえ、工事の進捗状況や実施体制の状況からみて、前の事業主体の体制のままですら施工したほうが適当と判断されたものもあり、関門トンネルなど5道路については、公団が国や地方公共団体に工事を委託した。

このようにして、公団が工事中に引継いだ17道路は、昭和35年度までにすべて完成したが、一方では、設立当初から公団自らの手による新しい一般有料道路事業も進め、雲仙道路、北九州道路、横浜新道がそれぞれ事業許可を得て建設に着手し、早くも32年5月には、その第1号として雲仙道路が完成した。

昭和31年度から40年度までの10年間に於ける一般有料道路事業は、新規路線の調査着手が全部で121路線、新規事業許可は53路線で、引継ぎ道路も含め、延べ74道路（フェリー含む）、623.4kmが供用した。また、昭和39年3月に鳥飼大橋、39年12月に戸塚道路を無料開放した。この時期における一般有料道路事業を概観すると、30年代前半において着工したものは、長大トンネル、橋梁、そして多額の建設資金を要する改良区間が主体となっており、これらは交通需要の大きいところが多かった。

* 11初期の料金収受

公団発足早々の昭和31年6月、私は静岡県から引き継いだばかりの伊東道路（既に無料開放となった一般有料道路）において、料金収受業務に従事した。

当時はまだ事務所もゲートも未完成で、昭和31年7月1日の午前0時から前日まで無料であった道路でカンテラの明りをたよりに料金収受を開始したため、その当時はまだ道路は無料というのが一般常識であったことと、また我々の勉強不足による説明の不手際も重なって、初めの3か月間位は通行者からコッピドク叱られた。思い出すままに、当時の会話の一例を紹介してみる。通行者「おめえら！なんでこんな山の中で追剥みてえに俺らっちから金とるんだ！！」収受員「国の法律によりまして、今日から有料の道路になったもんで……」通行者「法律たあなんだ！なんの法律だ」収受員「道路整備特別措置法という法律です」通行者「バカ！！そんな法律きいたこたあねえ！！お前じゃわからん！責任者を出せ！！」収受員「ハイ、私が責任者です。ともかくお金を頂かないところは通せません。法律でできましたから！」ここで双方、暫時にらみ合い。通行者も「アタマ」にきているので、料金を投げつけて通過するようなことも度々あった。

収受業務を終えタバコを買いに行き、思わず「有難うございます」とやったところ、タバコ屋のおばあさんがビックリして、キョトンとした顔をしたことなど、つい昨日のこのように想い出される。

（足立尚志・元日本道路公団福岡建設局次長・『東海だより』昭和58年12月号より）

（2）採算性確保のための方策

公団の一般有料道路の通行料金については、その道路を利用することによって、通常受ける利益の限度を超えてはならないとする便益主義の原則と、一定の料金徴収期間における料金徴収総額が、その道路の建設費、維持・管理費、借入金利息など、償還の対象となる費用の総額を償うものでなければならないとする償還原則によって決定されていた。

料金の徴収期間についても、あらかじめ設定され、その期間に至るまでに償還が完了するか、期間満了時において無料開放される原則となっている。したがって、当初の予測に反して交通量が少ないために収入が不足したり、経費が過大になると、料金の徴収期間が満了しても、なお償還できないという事態が起るので、当初の採算計画は極めて重要となる。

しかし現実には、将来事情の不可測性、つまり物価や交通量など経済情勢の著しい変動、不慮の災害など、あらかじめ予測することができない事情によって計画どおりいかない場合もあり、その場合の救済策として、昭和34年12月、「損失補てん引当金制度」（道路整備特別措置法施行令の一部改正による）が発足した。

この制度は、あらかじめ一般有料道路の償還計画に、将来発生するかもしれない損失（欠損）を埋め合わせるための費用を、経理上損失補てん金として積み立てておき、ある有料道路が、設定された料金徴収期間内に償還できなかった場合に、積立のうちから取り崩して欠損を埋めるという制度である。この損失補てん引当金計上額は、毎年の料金収入額に対する割合で決められており、当初は5%で設定されていたが、昭和37～38年度10%、39年度12%、40～58年度10%、59年度から15%へ変更された。次に、一般有料道路の採算計算は、あらかじめ設定された料金徴収期間における交通量の将来予測に基づいて行うため、実際には計画と実績の間に乖離が生ずることもあった。このことから、その道路に設定された料金徴収期間の範囲内で、供用時から償還完了時までの総交通量に1.15を乗じて得た交通量に達するまでは償還完了後も料金徴収を続けることができるとする「公差制度」が昭和40年5月に発足した（道路整備特別措置法施行令一部改正）。

以上のとおり、この時代においては、一般有料道路事業の採算性を確保するための二つの制度化が行われた。

このほかに、路線を採択する場合の基準（昭和37年9月24日付道路局長通達、「一般有料道路採択基準について」）が定められ、公団が新しく一般有料道路事業を採択する場合は、この方針に基づき実施することになった。

（3）注目を集めた大型工事

昭和33年には、関門・笹子の二つの長大道路トンネル、さらに37年には当時「夢のかけ橋」と呼ばれた若戸大

橋が完成して、日本の土木技術が世界的な注目を浴びた。関門トンネルは、海で隔てられていた本州と九州を結ぶ世界最初で最長の海底トンネルとして、また笹子トンネルは、道路トンネルでは当時世界一の長さを誇るトンネルとして、いずれも難工事を克服しての完成であった。^{*12}

関門トンネル建設の歴史は古く、戦前にさかのぼる。昭和7年頃から橋梁とトンネル案についての具体的検討が始まり、当初の橋梁案は、防空上の見地からトンネル案に変更され、12年春から調査を開始、14年4月26日、試掘トンネルが貫通した。この調査に基づき、昭和14年以降は、10か年継続事業として着工、17年5月に海底部の導坑を貫通させ、19年12月には戦況悪化のなか全線の導坑掘削を終えた。終戦後は、工事の一時中止か放棄かの議論も起きたが、中断したまま年を重ね、やがて27年、「道路整備特別措置法」の制定によって、有料道路としての工事が本格的に再開された。

そして、昭和31年4月、公団がその発足と同時に建設を引継ぎ、トンネル部を含む全長6,428mの工事を完成し、33年3月10日に供用した。これによりわが国のトンネル技術の優秀さを世界に示したが、着工以来19年の歳月は苦難に満ちたものであった。

また、笹子トンネルは、一般国道20号の古くからの難所、笹子峠（大月市―山梨県山梨郡大和村間）の下を貫くトンネル（延長2,953m）である。昭和33年12月8日に供用開始した時点では、陸上道路トンネルとしては世界最長を誇ったが、39年にはスイスとイタリアを結ぶGrand Saint Bernardトンネル（延長5,828m）、スペインのGuadarramaトンネル（延長2,960m）が完成し、その座を譲った。

一方、洞海湾で隔てられた北九州市の若松区と戸畑区を結ぶ若戸大橋は、昭和11年、当初トンネル計画として調査が開始されたが、戦争により中断された。戦後は橋梁に変更され、30年11月、建設省により調査が開始された。昭和31年8月から公団による継続調査が行われ、33年9月に着工した。竣功は昭和37年9月である。若戸大橋は、わが国の橋梁技術者が長年夢見てきた長大吊り橋の先駆であり、耐風安定性や基礎工事など、高度な技術的課題を克服して完成したものである。ケーブルなどの材料も日本製が採用され、設計、施工まで、日本人の手で仕上げられたことは、当時としては画期的なことであり、橋梁技術者の大きな自信となった。特に吊り橋部分の設計は、直接公団職員の手によるものであり、ここで培われた技術と経験がその後における「関門橋」、さらには「本州四国連絡橋」へと引継がれていった。^{*13、*14}



*12 関門トンネル掘削工事

*13 若戸大橋を振り返って

「若の花の若、柏戸の戸、大鵬の大。若戸大橋。いい名前ですなあ。橋の横綱ですタイ」ある知人のギャグである。3横綱ともすでに引退した。若戸大橋もこの秋で、完成10周年を迎える。『工事誌』のあとがきに、いずれこの橋も手垢によごれ、人々の記憶から遠のいてゆくであろうと書いてあるが、まさに10年一昔、次の横綱・関門橋が誕生しようとしている。昭和31年4月、道路公団が発足し、公団に引き継がれてから最初の大問題は、橋の桁下高であった。建設省時代、港湾側と交換した覚書は、岸総裁の容れるところとならなかった。「君、相撲の大内山一人のために、寝台車の寸法を変えろというのか。34mぐらいでよい」これには港湾側も黙ってはいない。以後2年間、スツァモンドのあげく、現状（40m）に落ち着いた。「若戸橋はゴツイ。優美さに欠ける」という意見を耳にする。私もそう思う。その原因のひとつには、通常、中央径間全体を放物線にするのを、桁下高の関係で、中央径間の一部だけに放物線を入れたため、桁がいくらか尖っているためである。完成後今日まで、マストを切るなり倒すなりして入出港した舟が数隻ある。マストを切るケースがあまり多いと港の機能にも影響があるし、全くないというのも、橋の建設費に無駄があったことになろう。勝ち負けではなくて、妥当な桁下高であったと思う。技術面では、最初でもあり、塔柱の鉛直度やケーブル

ルロープの調整精度など、石橋を叩いた感じがするが、ともかくいままで、強風による交通規制はあったものの、構造物としては、これという支障のなかったことを感謝しなければなるまい。

(川崎偉志夫・元日本道路公団福岡支社長・『道しるべ』・公団社内報・昭和47年5月号より)



* 14 「『東洋一の吊橋』と呼ばれた若戸大橋」(『過去に学ぶ』・(財) 高速道路技術センター・平成2年11月)

(4) 基礎固めとなった一般有料道路の建設技術

公団創立直後から一般有料道路の建設が着手されたが、これらはそれぞれに土質、地形条件なども異なり、技術的問題も変化に富んだものであった。また、当時は技術的にも未経験の分野が多かったため、これらの建設に際しては、技術向上をめざしたさまざまな新しい試みが行われ、これを貴重な経験として、その後に続く高速道路建設へと引継がれていった。

道路の線形設計では、直線と円曲線をつなぐ緩和曲線に、従来の3次曲線などに代えて、車が一定の速度で走行する際にハンドルを一定の速さで回した時に描く曲線となるクロソイド曲線が使用された。これは、昭和33年完成の遠笠山道路などにおいて、安全性、快適性を高める目的で、高速道路での本格的使用に先駆けて採用されたものである。^{*15}



* 15 「クロソイド曲線を採用した遠笠山道路」

土工工事では、大規模工事を短期間に完成するための本格的な機械化施工への取り組みが行われた。代表的な土工機械であるブルドーザーを例にとると、昭和31年12月着工の雲仙道路では6トン級が登場し、32年着工の横浜新道では、13トン級のブルドーザーによる土工工事が行われた。この時期、国産と外国製施工機械の能力試験を実施し、その後の国産機械の性能向上のための基礎が築かれた。のり面緑化工についても、工事規模の大型化に伴い、切芝を面的に張りつける張芝工、切芝を斜面に一定の間隔で張りつけて水平な筋をつける筋芝工などの人力施工に代わる機械化施工法として、土に種子、肥料、水を加えて練り上げたものを圧搾空気で斜面に吹き付ける種子吹付工が開発され、昭和33年10月の東山道路での試験施工を経て、以後の高速道路、一般有料道路に全面

的に採用された。また、雲仙道路では、のり面（斜面）保護工に初めてコンクリート製品が使用され、遠笠山道路、箱根新道ではコンクリート部材を井桁状に組み棒鋼を使って結合させる井桁ブロック積工が採用された。

土工関係ではこのほか、軟弱地盤対策として、横浜新道で初めて強固に締め固めた砂杭を地中に埋めて地盤を改良するサンドコンパクションパイルが採用されたほか、昭和34年1月の阪奈道路における試験を経て、高速道路の下を横断して用排水を流すため鉄板に波形の凸凹をつけパイプ状にしたコルゲートパイプが遠笠山道路、霧島道路、大山道路で採用された。

昭和30年代初期における道路舗装は、大半が砂利道であり、一般有料道路でも、高野山道路、霧島道路、海門橋、芽吹橋、仙人トンネルなどでは、構造物区間を除き碎石を敷きつめて機械で締め固める碎石舗装であった。

これに対し、本格的な舗装として京葉道路（1期）、横浜新道などではコンクリート舗装が、下田道路、雲仙道路などではアスファルト舗装が、それぞれ採用された。

上層あるいは下層路盤にセメントやアスファルトを混ぜ合わせて舗装材料の強度を増す「安定処理工法」も、高速道路に先駆け、一般有料道路で採用された。舗装材料にセメントを混ぜ合わせる「セメント安定処理」の施工機械として、昭和33年6月、公団が輸入した大型スタビライザーが使用された。このスタビライザーによる試験施工が京葉道路（1期）、阪奈道路で実施され、島原道路、京葉道路（1期）では、スタビライザーによる初めての本格的なセメント安定処理路盤が施工された。^{*16}、(図1.4.1)



*16 【阪奈道路での大型スタビライザーを使ったセメント安定処理試験施工】

舗装材料にアスファルトを混ぜ合わせる「アスファルト安定処理」路盤も、昭和37年に京葉道路（2期）で試験的に施工されたのが最初で、第三京浜道路での本格的施工ののち、中央・東名両高速道路の上層路盤として全面的に採用された。

長大橋では、前述の若戸大橋のほかにも、昭和34年完成の海門橋（アーチ橋）、37年に供用した大垣羽島道路

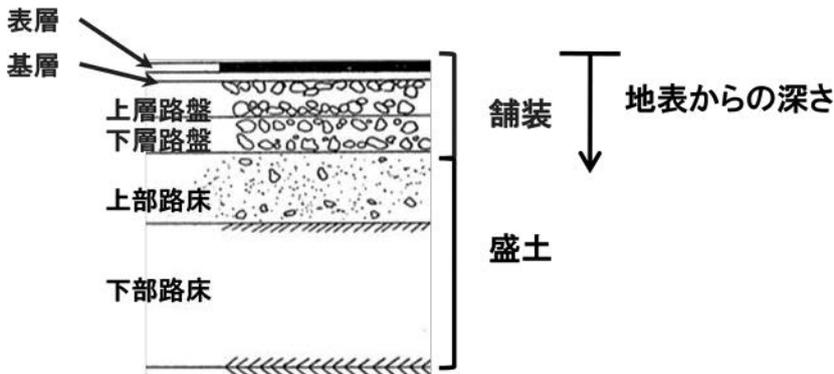
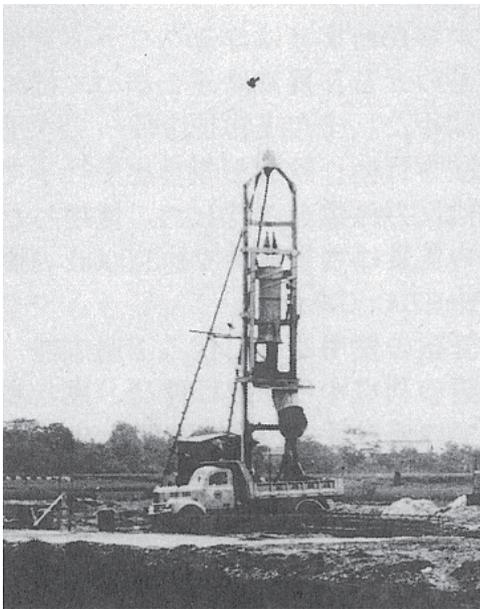


図1.4.1 舗装と盛土の構成

の大垣大橋（トラス橋）、羽島大橋（トラス橋）、37年完成の銚子大橋（トラス橋）、38年に供用した名四道路の揖斐長良大橋（トラス橋）などがあり、耐震設計法や架設工法など、設計、施工技術の進歩に重要な役割を果たした。

また、橋の長さが50メートル未満の中小橋についても、京葉道路海老川橋においてコンクリート床版と鋼製桁とが一体となって荷重を支える構造とし伸縮装置をなくした連続合成桁の施工、京葉道路（2期）花輪跨線橋での80キロ鋼の使用など、技術面での意欲的な試みが行われた。（図1.4.2）

この時期、基礎杭についても、打設による騒音、振動を避ける場所打杭工法として様々な掘削機械が用いられ、その掘削機械に応じてリバースサーキュレーション、カルウェルド、ベノトなどの掘削工法が京葉道路（1期）などで導入され、以降、高速道路にも広く使用されていった。トンネル部門では、前述の関門・笹子両トンネルは技術的にも当時の世界的水準にあり、その後のトンネル建設技術の基礎となったものであるが、特に関門トンネルは、高度の施工技術を要する本格的な海底トンネルであることと併せて、換気、照明、防災などの設備を備えた日本で最初のトンネルであり、その後のトンネル設備設計の基本となった。^{*17}



*17 【場所打杭の施工に使用されるベノト掘削機】（『高速道路はじめて事典』・（財）高速道路技術センター・平成9年9月）

道路の防護柵は、建設省を中心に研究開発が行われ、昭和30年には衝突試験が実施された。公団が建設した道路では、昭和34年に完成した真鶴道路で初めてガードレールが採用され、さらに北九州道路（1期）、京葉道路（1期）では、張力を与えたロープを支柱で支えるガードケーブルが初めて設置された。このように、この時期に建設された一般有料道路は、あとに続く高速道路建設の先駆として、道路技術の基礎固めに大きな役割を果たした。

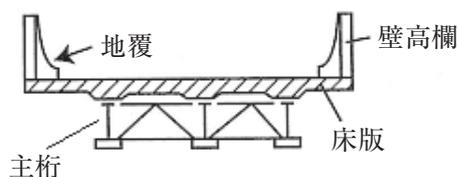


図1.4.2 橋梁上部構造の名称

4.5 「広報」を重視

発足の時から公団が最も力をいれたことの一つに「広報」があった。草創期における公団広報の重点は、まず世間に公団の存在を認めてもらい、公団が行う事業について理解と協力を得ることであった。

当時、「公団」と名のつくものには住宅公団があったが、まだ一般にはなじみが薄く、終戦直後の食糧配給公団や価格調整公団の方が知られていた時代である。日本道路公団なるものは、これら後者とは設立の背景や目的、使命、性格などがまったく異なる事業体であり、それが国民生活にどのように役立つのかを理解してもらうことが必要であった。

発足後における公団の事業は順調な展開をみせ、名神高速道路をはじめ、関門トンネル、笹子トンネル、若戸大橋といった大型プロジェクトが広く国民の関心と期待を集めていた。公団は、こうした事業を通じ、オピニオンリーダーやマスコミとの良好な関係を形成することに重点をおく広報活動に努めていったが、マスコミの関心の寄せ方は目を見張るものがあった。公団の事業が、時代の要請を受けた国家的な事業であったこともさることながら、難工事の克服や技術面での画期的な成果がマスコミの注目を集めたといえる。

とりわけ、30年代後期における名神高速道路の開通と、これに次ぐ中央・東名両高速道路への着手は、新しい時代の到来を告げる事業として注目され、パブリシティの効果は絶大なものがあった。この時代の広報は、こうしたパブリシティを柱としながら、一方では展覧会の開催、PR映画の製作上映、子供向けの絵本やカレンダーなど各種出版物の発行による外向けの活動を進めていた。^{*18,*19}

*18 展覧会の開催

日本の道路展「会場には熱心な見学者がぎっしり」

ことしから始まった新道路整備5箇年計画を記念して「日本の道路展」が8月15日から23日まで、東京・銀座の松屋デパートで開かれた。(前号および本号1頁に紹介)

会場は東海道の歴史から始まり、自動車の洪水に悩む日本の道路の現状の展示、そして同計画による立体交差などの未来図までをえがいた系統的なもので、熱心にメモをとる人の姿も多く見受けられた。特に公団で展示している若戸大橋の模型は、自動車が当たる道路クイズと共に人気を呼んでおり、連日熱心な見学者たちで満員であった。

(『道しるべ』・公団社内報・昭和36年8月25日号より)

*19 P.R.資料つぎつぎと刊行

絵本「みちのはなし」〔写真は絵本の表紙各種の交通手段のうちで道路が一番おけていることを示し、中央に理想に近い道路が描かれてある〕

小学校高学年を対象として、かねて作成中の絵本がよいよ出来上がった。内容については、総裁ほか役員および関係部課長の協力をもって、できるだけ努力をしたが、いざ出来上がってみると、至らぬ点が多い。しかしこの種の絵本は、恐らくわが国最初のものであろう。これを貴重な経験として、更に新しい企画を進めたい。(頒価1部50円)(広報課)

(『道しるべ』・公団社内報・昭和36年8月25日号より)

