

目次

《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 |
| 1. 戦後の復興と道路事情 | 1 |
| 1.1 終戦直後の道路 | 1 |
| 1.2 終戦後の道路整備 | 1 |
| 1.3 自動車交通の増加 | 2 |
| 2. 新しい道路行政の出発 | 3 |
| 2.1 新道路法の制定と道路整備の課題 | 3 |
| 2.2 有料道路制度の確立 | 3 |
| 2.3 揮発油税の目的税化と第一次道路整備五箇年計画 | 4 |
| 3. 日本道路公団の設立 | 5 |
| 3.1 設立の経過 | 5 |
| 3.2 設立 | 5 |
| 3.3 公団の法的性格 | 6 |
| 3.4 公団の業務 | 6 |
| 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 | 7 |
| 4. 設立された公団の業務と役割 | 8 |
| 4.1 体制づくり | 8 |
| 4.2 当初の事業予算と資金調達 | 9 |
| 4.3 有料道路の引継ぎ | 10 |
| 4.4 一般有料道路事業の推進 | 10 |
| (1) 初期の一般有料道路事業 | 10 |
| (2) 採算性確保のための方策 | 11 |
| (3) 注目を集めた大型工事 | 11 |
| (4) 基礎固めとなった一般有料道路の建設技術 | 13 |
| 4.5 「広報」を重視 | 16 |
| 第2章 高速道路の黎明期—名神・東名の時代 | 17 |
| 1. 概観 昭和30年代における高速道路事業の背景 | 17 |
| 1.1 経済成長と技術革新 | 17 |
| 1.2 モータリゼーションの幕開け | 17 |
| (1) 増大するトラック輸送 | 18 |
| (2) 道路整備への警鐘 | 18 |

| | |
|------------------------|----|
| (3) 昭和30年代における道路整備の変遷 | 19 |
| 2. 高速道路時代への胎動 | 21 |
| 2.1 高速道路建設計画の沿革 | 21 |
| 2.2 高速道路建設のための法制化 | 23 |
| 3. 名神高速道路の建設と完成 | 24 |
| 3.1 名神高速道路の建設 | 24 |
| (1) 建設体制の整備 | 24 |
| (2) 各種委員会の設置 | 24 |
| (3) 世界銀行からの借款とその意義 | 25 |
| (4) 用地取得 | 26 |
| (5) 工事契約 | 27 |
| (6) 初の国際入札 | 28 |
| (7) 初めての高速道路の建設 | 28 |
| (8) 試金石となった建設技術 | 29 |
| (9) 試験所の役割 | 33 |
| 3.2 初めての高速道路が完成 | 34 |
| (1) 山科地区での自動車走行試験 | 34 |
| (2) 高速道路の開通に向けて | 34 |
| (3) 高速道路初の開通式 | 36 |
| (4) 当初の通行料金と料金収受システム | 36 |
| (5) 警察、消防との分担・協力体制 | 37 |
| (6) 当初の故障、事故処理 | 38 |
| (7) 機械化を図った維持補修 | 38 |
| (8) 開通後の利用状況 | 39 |
| (9) 初の高速バス運行 | 39 |
| (10) 初の休憩施設 | 39 |
| 4. 中央・東名高速道路の建設と完成 | 41 |
| 4.1 中央・東名両高速道路の建設に着手 | 41 |
| (1) 同時着工の背景と経緯 | 41 |
| (2) 東名高速道路にも世銀借款 | 43 |
| (3) 国際入札で外国業者が落札 | 43 |
| (4) 段階建設方式をとった中央自動車道 | 44 |
| (5) 中央自動車道の建設工事 | 45 |
| (6) 東名高速道路の建設工事 | 45 |
| (7) 中央・東名両高速道路の建設技術 | 46 |
| 4.2 中央・東名両高速道路の完成 | 50 |
| (1) 開通に伴う管理体制の整備 | 50 |
| (2) 料金制度と料金決定 | 51 |
| (3) 休憩施設の整備方針の確立 | 51 |
| (4) 名神・東名両高速道路連結の意義と効果 | 52 |
| 5. その他の動き | 54 |
| 5.1 高速道路に関連する調査 | 54 |
| 5.2 休憩施設の管理運営 | 54 |
| 5.3 高速道路調査会の設立 | 55 |
| 5.4 道路施設協会の設立 | 55 |

第3章 高速道路網7,600km計画57

| | |
|---------------------------------------|----|
| 1. 概観 昭和40年代における高速道路事業の背景..... | 57 |
| 1.1 高度経済成長と社会資本整備の立ち遅れ..... | 57 |
| 1.2 自動車と貨物輸送の増大..... | 58 |
| 1.3 新しいビジョンによる道路整備の推進..... | 58 |
| 1.4 石油危機による社会経済情勢の変化と道路整備..... | 60 |
| 2. 7,600km計画・縦貫道建設の展開と激しい経済情勢の変化..... | 61 |
| 2.1 7,600km構想と国土開発幹線自動車道建設法..... | 61 |
| 2.2 相次ぐ施行命令と建設体制の整備..... | 62 |
| 2.3 全国に展開した高速道路建設..... | 64 |
| 2.4 委託方式で用地取得を推進..... | 65 |
| 2.5 進歩した建設技術..... | 66 |
| 2.6 一般有料道路の展開..... | 69 |
| (1) 事業の背景と新しい方向づけ..... | 69 |
| (2) 有料道路事業の役割分担..... | 70 |
| (3) 道路の質的向上..... | 70 |
| (4) 沖縄初の自動車専用道路..... | 71 |
| (5) 社会・経済情勢の変化と事業展開..... | 72 |
| (6) 相次ぐ無料開放..... | 73 |
| 3. 拡大する高速道路の管理..... | 74 |
| 3.1 管理規模の拡大..... | 74 |
| 3.2 交通安全対策の強化..... | 74 |
| 3.3 プール制の導入..... | 76 |
| 3.4 初の料金改定..... | 77 |
| 3.5 維持補修の増大..... | 77 |
| 4. 災害への対応..... | 79 |
| 4.1 防災対策の強化..... | 79 |
| 5. 環境問題への対応..... | 80 |
| 5.1 環境問題の顕在化とその対応..... | 80 |
| 6. 事業の進展と資金調達..... | 82 |
| 6.1 予算の飛躍的増大..... | 82 |
| 7. その他の動き..... | 83 |
| 7.1 埋蔵文化財への対応..... | 83 |
| 7.2 高速道路関連施設の整備..... | 84 |
| 7.3 道路緑化保全協会の設立..... | 84 |

第4章 縦貫道から横断道建設への展開86

| | |
|--------------------------------|----|
| 1. 概観 昭和50年代における高速道路事業の背景..... | 86 |
| 1.1 総需要抑制から安定成長へ..... | 86 |
| 1.2 進展する自動車社会と道路交通情勢..... | 87 |
| 1.3 道路整備の新たな展開..... | 88 |
| 2. 高速道路供用延長の進展..... | 89 |
| 2.1 進展した高速道路の建設..... | 89 |

| | |
|------------------------------|-----|
| (1) 完成延長2,000kmの突破 | 89 |
| (2) 3,000kmの突破と完成迫る縦貫5道 | 90 |
| (3) 新たな地域助成制度 | 91 |
| (4) 採算性確保のための方策 | 92 |
| (5) 昭和50年代における建設技術の向上 | 93 |
| 2.2 一般有料道路の新たな展開 | 96 |
| 3. 拡大する高速道路の管理 | 98 |
| 3.1 管理規模の拡大と体制 | 98 |
| 3.2 交通安全対策の拡充 | 98 |
| 3.3 料金改定 | 99 |
| 3.4 磁気カードシステムの開発と導入 | 102 |
| 3.5 修繕・改良工事の推進 | 102 |
| 3.6 維持管理技術の向上 | 103 |
| 3.7 管理事業における新たな課題 | 105 |
| 3.8 現れてきた整備効果 | 106 |
| 4. 事故災害への対応 | 108 |
| 4.1 日本坂トンネルで発生した車両火災事故 | 108 |
| 4.2 防災対策の強化 | 109 |
| 5. 低成長下の資金調達 | 111 |
| 5.1 オイルショック後の高速道路予算 | 111 |
| 6. その他の動き | 112 |
| 6.1 環境対策の推進 | 112 |
| 6.2 埋蔵文化財への対応 | 113 |
| 6.3 高速道路技術センターの設立 | 115 |
| 6.4 日本高速通信株式会社の設立と光通信システムの導入 | 115 |
| 6.5 トラクターミナルの事業開始 | 116 |

第5章 高規格幹線道路網14,000km計画 117

| | |
|------------------------------------|-----|
| 1. 概観 昭和60年からの10年間における高速道路事業の背景 | 117 |
| 1.1 バブル経済前後の公団事業の背景 | 117 |
| (1) バブル経済の発生と崩壊 | 118 |
| (2) 行財政改革と規制緩和 | 118 |
| (3) 高速交通網の整備 | 119 |
| (4) 民間活力の活用と東京湾横断道路の整備 | 119 |
| 2. 高規格幹線道路網14,000km計画の策定と高速道路建設の進展 | 121 |
| 2.1 第四次全国総合開発計画の策定と国幹道法の改正 | 121 |
| 2.2 ネットワークの推進(4,000kmから5,000kmへ) | 122 |
| 2.3 新規国幹道の事業着手 | 122 |
| 2.4 ネットワークの拡充(5,000kmから6,000kmへ) | 123 |
| 3. 高速道路の投資効果 | 124 |
| 3.1 高速道路の投資効果の新たな視点 | 124 |
| 4. 高速道路事業の採算性の確保 | 125 |
| 4.1 採算性の確保と料金改定 | 125 |
| (1) 採算性確保要請の高まり | 125 |

| | |
|--------------------|-----|
| (2) 平成元年料金改定 | 125 |
| (3) 新規国幹道の整備と審議会答申 | 125 |
| (4) 平成7年料金改定 | 125 |
| 4.2 経営改善の努力 | 126 |
| (1) 料金改定から経営改善へ | 126 |
| (2) 経営改善の努力 | 126 |
| (3) 当時の公団事業の課題 | 127 |
| 5. 変化する管理事業の課題 | 128 |
| 5.1 阪神・淡路大震災と耐震補強 | 128 |
| 6. 高速道路のサービスの推進 | 130 |
| 6.1 「お客さまサービス」の推進 | 130 |
| 7. 高速道路と情報化 | 132 |
| 7.1 道路の高度情報化の推進 | 132 |
| 8. その他の動き | 134 |
| 8.1 休憩施設の管理運営の見直し | 134 |
| 8.2 日本高速通信株式会社の統合 | 134 |

第6章 公団民営化までの動き 135

| | |
|--------------------------------|-----|
| 1. 概観 民営化までの10年の背景 | 135 |
| 1.1 民営化までの10年の背景 | 135 |
| (1) 構造的な転換点を迎えた日本の経済社会 | 135 |
| (2) 行財政の構造改革と公団民営化 | 135 |
| (3) 広域交通ネットワークの進展とストック活用への質的転換 | 137 |
| 2. 交通ネットワークの拡充と新直轄方式の導入 | 138 |
| 2.1 交通ネットワークの拡充と新直轄方式の導入 | 138 |
| (1) 高速自動車国道7,000km突破 | 138 |
| (2) 新直轄方式の導入 | 139 |
| 3. 高速道路事業の採算性の確保とコスト削減 | 141 |
| 3.1 経営改善の取組み | 141 |
| (1) 外部有識者による委員会 | 141 |
| (2) 路線別収支、償還計画の実績計画対比の公表 | 142 |
| 3.2 公共工事コスト削減 | 143 |
| (1) 公共工事コスト縮減対策に関する行動計画 | 143 |
| (2) 公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画 | 144 |
| (3) 国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム | 146 |
| (4) 新たなコスト削減計画 | 146 |
| 3.3 調達手続きの透明性の確保 | 146 |
| 4. 高速道路の利便性の向上等 | 148 |
| 4.1 ETCの開発・導入 | 148 |
| (1) ETC開発の背景 | 148 |
| (2) ETCの導入、展開および普及促進 | 148 |
| (3) ETCによる新割引制度の導入 | 149 |
| 4.2 追加インターチェンジの検討・導入 | 149 |
| (1) スマートインターチェンジ検討の背景 | 149 |

| | |
|--------------------------------|-----|
| (2) スマートインターチェンジの導入 | 149 |
| (3) 地域活性化インターチェンジ | 150 |
| 5. 高速道路資産を活かした公団による新事業の検討 | 151 |
| 5.1 高速自動車国道活用施設および利便増進施設 | 151 |
| (1) 新事業開発プロジェクトチーム発足 | 151 |
| (2) 運用方法の概要 | 152 |
| (3) 民間事業者の反応 | 153 |
| (4) 実施状況 | 153 |
| (5) 民営化後の関係法令の改正 | 154 |
| 6. 公団民営化の動き | 155 |
| 6.1 行政改革・特殊法人等改革 | 155 |
| (1) 行政改革 | 155 |
| (2) 特殊法人等改革 | 155 |
| (3) 高速自動車国道の整備のあり方検討委員会 | 157 |
| 6.2 道路関係四公団民営化推進委員会 | 157 |
| (1) 概要 | 157 |
| (2) 意見書 | 158 |
| (3) 意見書提出以降の活動 | 159 |
| 6.3 政府・与党協議会 | 159 |
| (1) 道路関係四公団の民営化 | 159 |
| (2) 道路関係四公団民営化に関し直ちに取り組む事項 | 160 |
| (3) 道路関係四公団民営化の基本的枠組み | 160 |
| 6.4 道路関係四公団民営化関係4法 | 161 |
| (1) 民営化関係4法の成立までの経緯 | 161 |
| (2) 民営化関係4法の概要 | 161 |
| 6.5 道路関係四公団・国土交通省連絡会 | 164 |
| 6.6 民営化関係4法に基づく各種手続き | 164 |
| (1) 東・中・西日本高速道路株式会社の事業範囲の決定 | 164 |
| (2) 高速道路株式会社設立委員会 | 165 |
| (3) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構設立委員会 | 166 |
| (4) 資産評価委員会 | 166 |
| (5) 承継計画 | 167 |
| (6) 創立総会・第1回取締役会 | 167 |
| (7) 暫定協定 | 167 |
| 6.7 一般有料道路の移管 | 168 |
| 7. 自然災害への対応 | 169 |
| 7.1 有珠山噴火 | 169 |

第7章 民営化後の高速道路事業 170

| | |
|-------------------------------|-----|
| 1. 概観 民営化後の高速道路事業の背景 | 170 |
| 1.1 民営化後の社会経済情勢 | 170 |
| 2. 高速道路事業の新しい仕組み | 172 |
| 2.1 会社と国および機構との関係 | 172 |
| (1) 高速道路事業の新しい仕組み～会社と機構との協定等～ | 172 |

| | |
|--------------------------------|-----|
| (2) 会社の経営と国との関係 | 173 |
| 2.2 会社の事業 | 174 |
| (1) 会社の事業範囲 | 174 |
| (2) 道路管理権限 | 174 |
| (3) 供用約款および通行料金 | 174 |
| 3. 民営化後の状況 | 176 |
| 3.1 有利子負債の確実な返済 | 176 |
| 3.2 高速道路ネットワークの早期かつ効率的な整備 | 176 |
| (1) 新たなネットワークの整備 | 176 |
| (2) スマートインターチェンジの整備・推進 | 177 |
| 3.3 高速道路事業執行の効率化に向けた動き | 179 |
| (1) マネジメントサイクルの確立 | 179 |
| (2) グループ経営の確立 | 179 |
| (3) サービスエリア・パーキングエリアの管理・運営 | 179 |
| (4) 高速道路調査会の公益財団法人化 | 180 |
| 4. 料金施策とその影響 | 181 |
| 4.1 利便増進事業 | 181 |
| 4.2 無料化社会実験 | 181 |
| 4.3 新たな高速道路料金 | 182 |
| 5. 民営化後の災害 | 183 |
| 5.1 新潟県中越沖地震における高速道路ネットワークの効果 | 183 |
| 5.2 東日本大震災と高速道路 | 183 |
| (1) 高速道路の被害の状況 | 183 |
| (2) 高速道路の早期復旧 | 186 |
| (3) 東北復興に向けた取組み | 188 |
| (4) 東日本大震災の教訓 | 188 |
| 6. 高速道路資産の老朽化問題と長期保全・更新の取組み | 189 |
| 6.1 長期保全等検討委員会 | 189 |
| 6.2 笹子トンネル天井板落下事故 | 189 |
| 6.3 道路老朽化対策の本格実施に向けて | 190 |
| 7. 関連事業の進展 | 191 |
| 7.1 民営化後の関連事業 | 191 |
| (1) ブランドネーム | 191 |
| (2) 東日本高速道路株式会社 | 191 |
| (3) 中日本高速道路株式会社 | 191 |
| (4) 西日本高速道路株式会社 | 192 |
| 8. その他の動き | 193 |
| 8.1 高速道路のあり方検討有識者委員会 | 193 |
| 8.2 社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会中間答申 | 193 |
| 8.3 国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議） | 194 |
| (1) 第2回国幹会議 | 194 |
| (2) 第3回国幹会議 | 194 |
| (3) 第4回国幹会議 | 194 |