

行きづまる

国道 1 号 線



C 1 2 1 4 6 8 1 B  
土木図書館

高速道路調査会





## はじめに

東海道という名で国民に親しまれている一級国道1号線は、東京と大阪を結ぶわが国の大幹線道路であるが、その実体は、その名にそぐわず、まことにおそまつな有様である。過去5年間に政府は107億という金額を投じて整備につとめてきているので、昭和36年春頃までには一応全線舗装が完了する見通しと聞いている。

しかし東海道の交通量は、最近の驚くべき経済成長に伴って著しく増加し、この程度の整備ではとうてい将来、これをさばき切れるものではなく、更に緩速車との混合交通という、わが国独特の交通様式のために、交通難はいぜんとして未解決のまま残されることになろう。このことは、道路整備の割に自動車走行速度が上らないことからも端的に予測しうることである。

したがって、車海道の交通難を抜本的に解消し、わが国の名実共に代表的幹線道路たらしめるための唯一の解決策は、自動車のための高速道路を建設することであるといえる。このような趣旨から、本問題に関心を持たれの方々のために、この小冊子を世に送ることとなった次第である。

### 1. 昔の東海道

- 道路の整備状況
- 交通の現況
- 運転者の疲労と交通事故

### 3. 東海道交通の将来

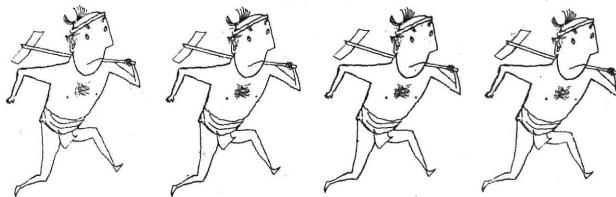
- 高い交通量の伸び率
- 昭和40年には麻痺状態
- とても速くは走れない

### 4. 高速道路ができたら

- 高速道路計画
- 高速道路とは
- 高速道路の効果
- 欧米の高速道路

# 1 昔の東海道

東海道のうつりかわりは、政治や経済、文化の発展とあわせて考えられなければならない。東海道の名は、崇神天皇の時代に諸国を治めるため、四道將軍が東海道、北陸道、西海道（山陽道）、丹波道（山陰道）に派遣されたという史実はじめてみられる。

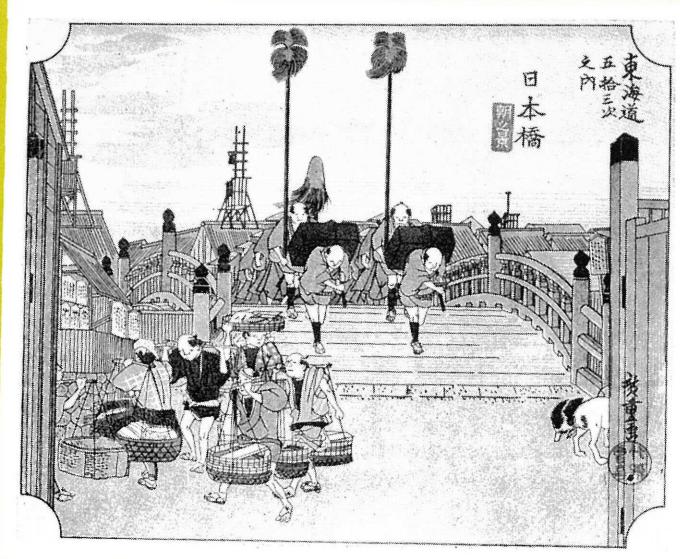


## 奈良時代から安土、桃山時代まで

奈良、平安時代に道路網がはじめて整備されたが、このとき東海道は、中路として指定されている。当時最も重視されていたのは、京都から太宰府に至る大路（山陽道）であった。

次いで鎌倉、吉野、戦国時代の道路政策は戦略に基因しているのが特色である。鎌倉に幕府が開かれるようになると、皇城の地である京都との交通が頻繁となり、東海道の発展はめざましく、全国一の街道へと発展していった。飛脚が発達したのもこのころからである。当時の飛脚は乗馬で早馬といい、両都間を4日で走ったと吾妻鏡には記されている。当時の東海道は京都・鎌倉間120余里（約480キロ）、六十三次であった。

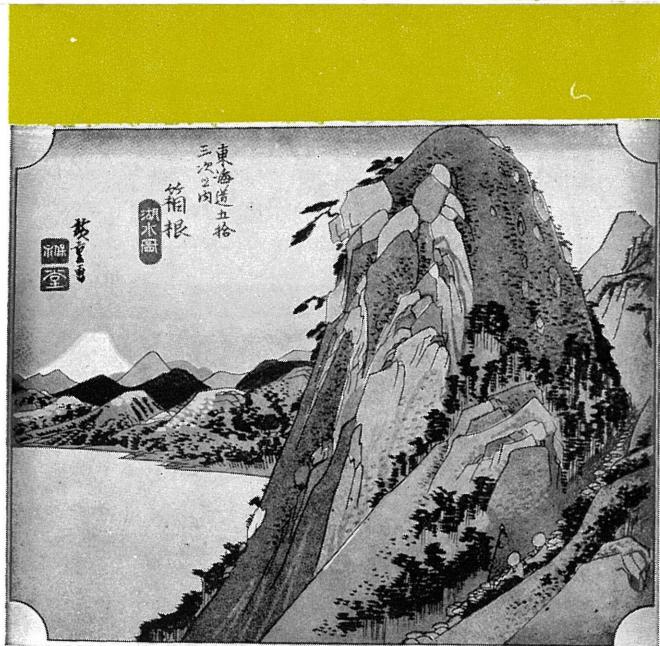
安土、桃山時代にはいると、織田信長は海内を統一するため、全国的な道路網の整備に心がけ、天正3年（1575年）には4人の奉行を派遣して、諸国の道路を改修した。



日本橋 東海道五十三次の振出し

平塚 高麗山と富士山がみえる





箱根 街道一の難所



しかし、幕府は江戸防衛の必要上、江戸周囲の六郷川（多摩川）、荒川、利根川をはじめ、東海道においては馬入、酒匂、大井、天竜および浜名湖の今切などの架橋を許さず、大井川では渡船すら禁止したため、徒步渡りか輦台渡りでなければ一切渡ることができなかつたが、封建制度下の交通政策としては、やむをえないことであつたろう。

### 江戸時代

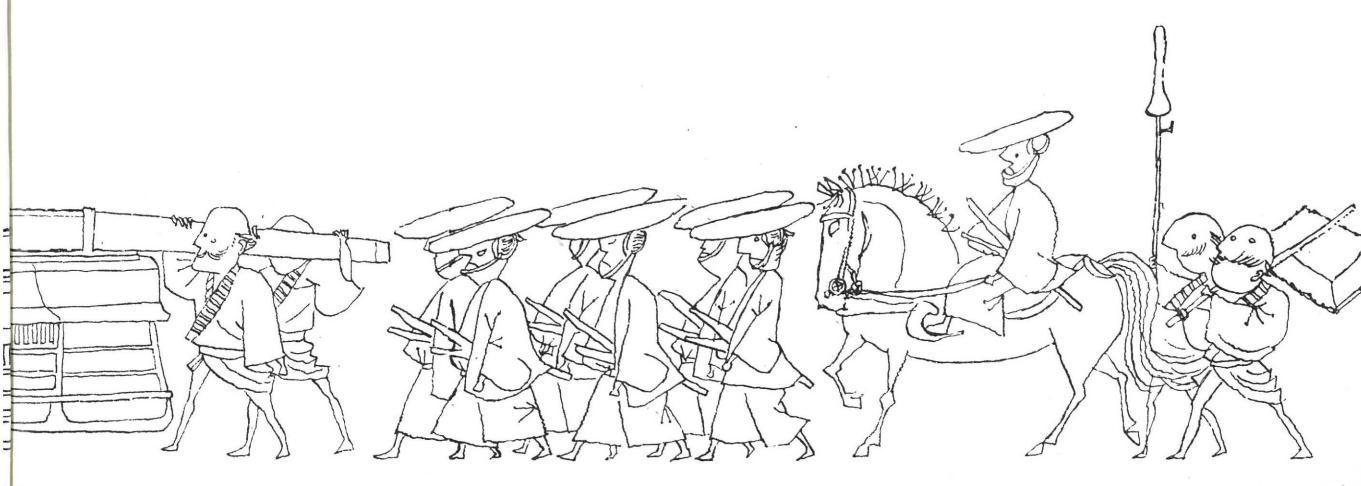
信長、秀吉の後をうけた徳川家康は、関ヶ原の合戦後、慶長8年（1603年）征夷大将軍になると、集権の実をあげるために、東海道の橋梁の修復、道路の整備につとめるようになった。東海道の起点である日本橋も、このころはじめて架設されたものである。この時代に最も重要視された道路は、朝幕の関係にある東海道、中仙道であり、次いで5街道に数えられた日光街道、甲州街道、奥州街道などであった。これらの主な街道の他にも、山道をさけて迂回したり、海路をさけて陸路をたどる脇街道があり、婦女子がこれを多く利用したことから、“姫街道”とも呼ばれていた。

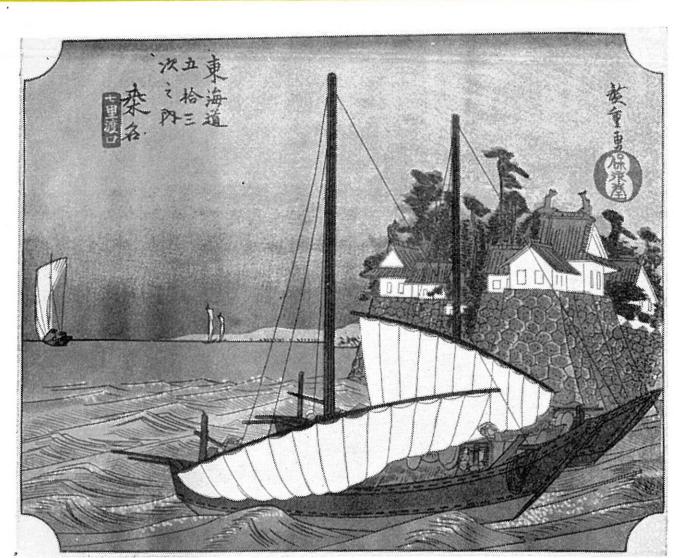
江戸幕府の交通政策は公用を第一としていたから、特權階級には好都合であったが、庶民には街道の雲助とゴマのハエがうるさくからみ、天下の嶮箱根等の山道には強盗が横行して、その旅は種々の苦労が多かったようである。

慶長20年（1615年）武家制度が確立し、参勤交替制が実施されるようになると、街道の宿駅が著しく発達して、至る所で参勤交替の大名行列の“下に、下に”の声が聞かれたのである。



金谷 大井川の渡し





桑名 七里の渡し



土山 征夷大將軍坂上田村麿を祭った  
田村神社がある



京都

東海道五十三次の終点三条大橋



#### 明治時代以後

明治時代にはいってからは、交通機関の発達などにより道路の利用度も一段と盛んになってきたので、政府はこれに対処するため、種々の道路政策を施し、明治元年（1868年）には横浜・小田原間に乗合馬車が設けられ、明治4年（1871年）には、わが国はじめての有料道路制度がたてられた。東海道筋においても、静岡県の金谷から日坂間の有名な小夜の中山峠に、明治13年（1880年）延長 3,663間（65,934m）の有料道路が竣工し、爾来23年間往来の人馬諸車から道銭を徴収し、営業を続けた。又明治18年（1885年）に内務省告示で「国道表」が定められているが、東海道では往時の宿駅である日本橋、品川、川崎、神奈川などがそのまま駅名としてつけられていたことは面白い。

しかし京浜間に鉄道が開通してからは、鉄道熱が全国的に勃興し、政府も重点施策として鉄道建設に力を注ぐようになったため、道路についてみるべき事業はほとんどなくなってしまった。

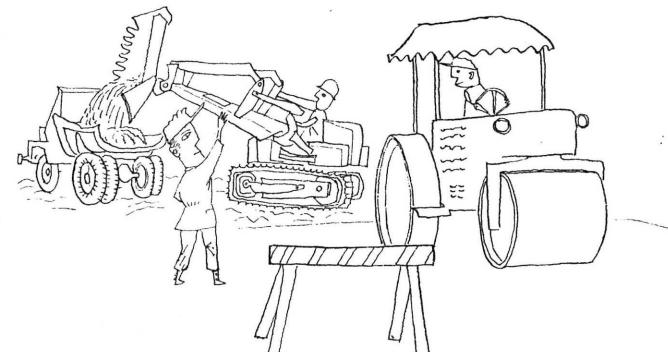
その後、自動車の出現とその発達、普及に伴い、道路の改良、管理統一が必要となって、大正8年（1919年）には道路法が制定されたが、この時、東海道は東京・四日市間については国道1号線（東京—伊勢神宮）、四日市・京都間については国道2号線（東京—下関）として認定されたのである。

大正時代の好況の反動のように、不況な昭和初期を迎えると、道路整備は失業救済事業として行われるようになり、更に、支那事変、第二次大戦と時代を経るにしたがって、道路も荒廃の一途をたどらざるをえなかつたのである。しかし、東海道はこのような時代にあっても、軍事上、産業経済上、わが国で最も重要な幹線道路として漸次整備されてはきたが、近代の道路交通の飛躍的な進歩に比べれば、なお前時代的なものでしかなかったといえよう。



## 2 今の東海道

### 道路の整備状況



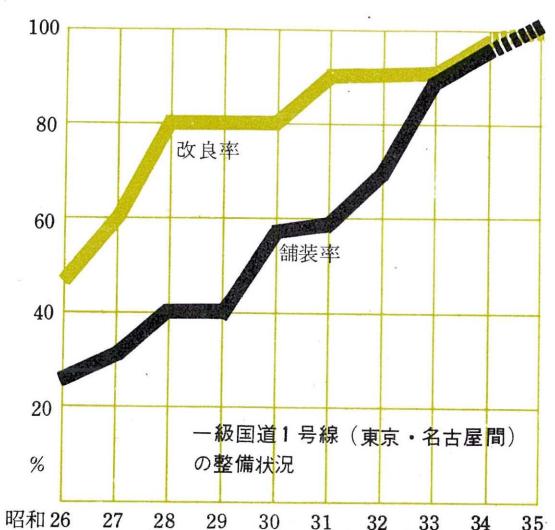
戦後、道路事業は荒廃した国土復興の一環として重要な役割を占め、昭和23年（1948年）には道路の維持補修5箇年計画が実施され、次いで昭和25年（1950年）には戦後の道路整備事業に活路を与えた米国対日援助見返資金による道路整備事業が大規模に実施された。東海道には、このうちの半分にあたる18億円が投入され、従前まで交通の最大の隘路となっていた、神奈川県から滋賀県にいたる27箇所の、全部が一挙に改築されたのである。

それでもなお道路資金は不足していたので、昭和27年（1952年）には、改めて有料道路制度が採用され、昭和31年（1956年）日本道路公団が設立された。東海道ぞいには、すでに戸塚道路、横浜新道などを完成、いまなお第三京浜道路、箱根バイパス、名四国道など多くの有料道路建設設計画が進められている。又、最近においては、昭和29年より発足した旧道路整備5箇年計画に引続いて、昭和33年には1兆円という有史以来最大の事業費による新道路整備5箇年計画がたてられた。

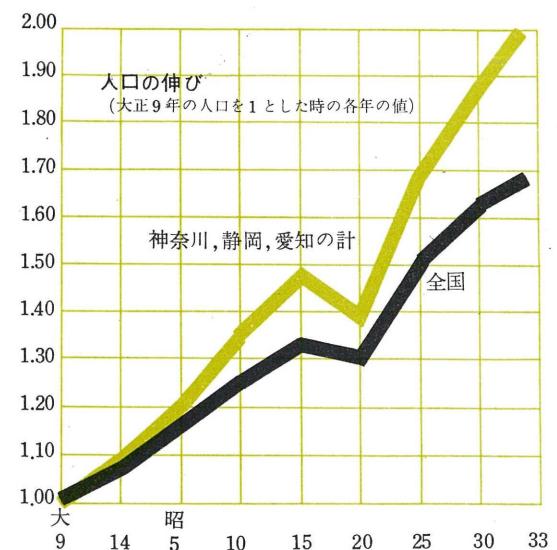
現在一級国道1号線として生れかわった東海道については、整備率でみた場合、改良率、舗装率ともほとんど100%に達しており、全国一級国道の平均整備率に比較すれば、きわめて高いことができるが、道路機能的には、既にその限界に達している区間が少なくないのである。又5箇年計画においても藤沢バイパス、三島バイパス、安倍川橋、名四国道など多くの道路建設設計画が進められてはいるが、いずれも交通緩和政策の域を出るものではない。このため、現在建設省によって東海道の交通処理対策をたてるために必要な調査が実施されているが、その成果については大きな期待が寄せられている。

一級国道1号線の整備につぎこまれた費用

昭和30年	11億
昭和31年	14億
昭和32年	20億
昭和33年	27億
昭和34年	35億



## 交通の現況



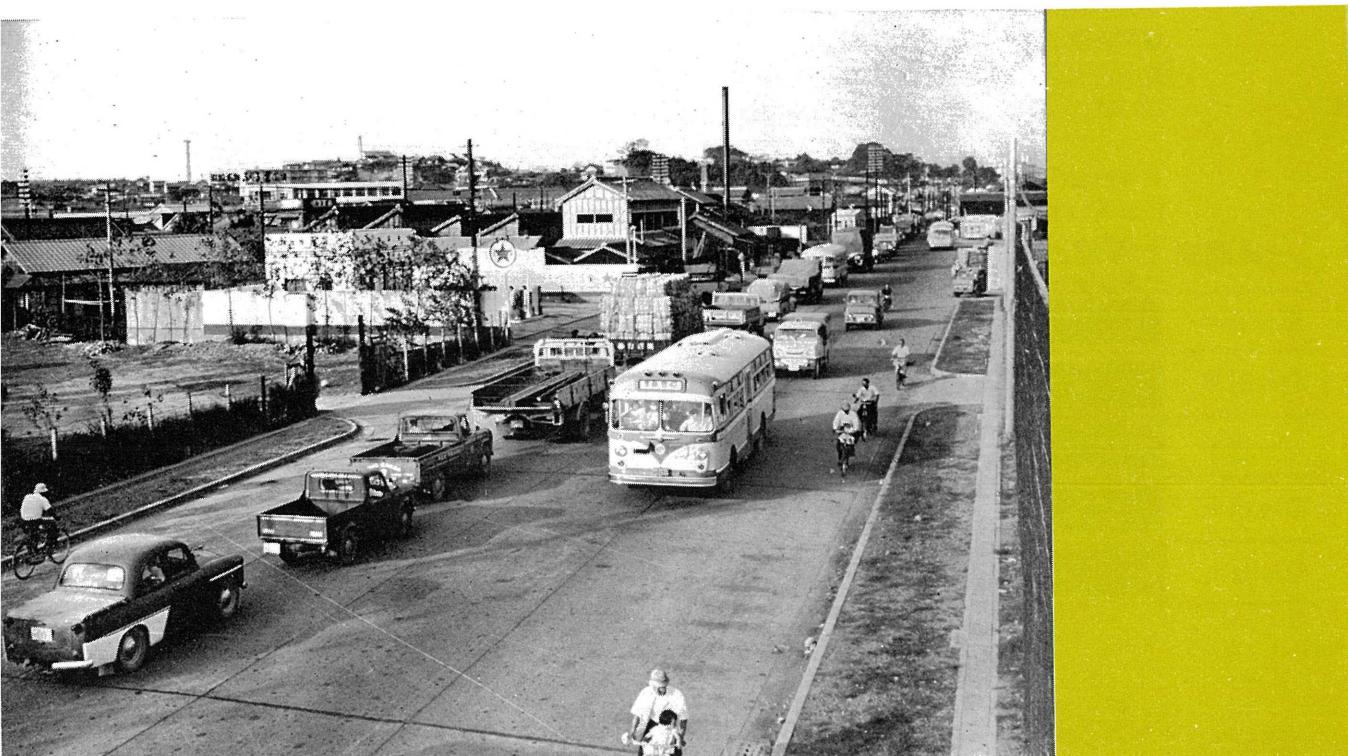
## 沿道の現況

一級国道1号線は、東京と大阪を結び、その沿道には横浜、名古屋、京都の大都市をはじめ数多くの中小都市をふくみ、かつ京浜・岳南・静清・浜松・中京・京阪神等、わが国有数の工業地域を連ねる最重要幹線国道である。

一級国道1号線(東京・名古屋間)について、自動車交通需要と密接な関係にある沿道の人口をみると、沿道3県(神奈川・静岡・愛知)の人口増加率は、全国人口増加率にくらべて高く、又人口密度も高い。

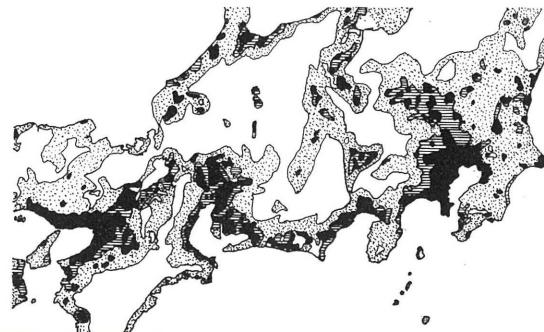
次に、自動車の車両密度( $\frac{\text{自動車保有台数}}{\text{人口}}$ )を、都道府県別にみると、北海道を除き人口密度の高い地域は、車両密度も大きく、東京・静岡・愛知の各県のトラックの車両密度は全国で最も高く、工業地帯を連ねる一級国道1号線の性格をよく示している。

又、沿道地域は産業活動が活発なため、沿道各県の県民所得が多く、道路生産性が高い地域になっており、この地域の道路がいかに利用度が高いものかということを物語っている。



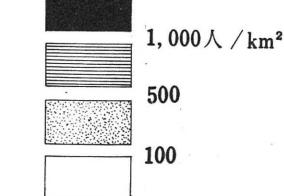
人口等密度線

出所：建設省  
地理調査所  
「市町村別人口密度地図」  
より



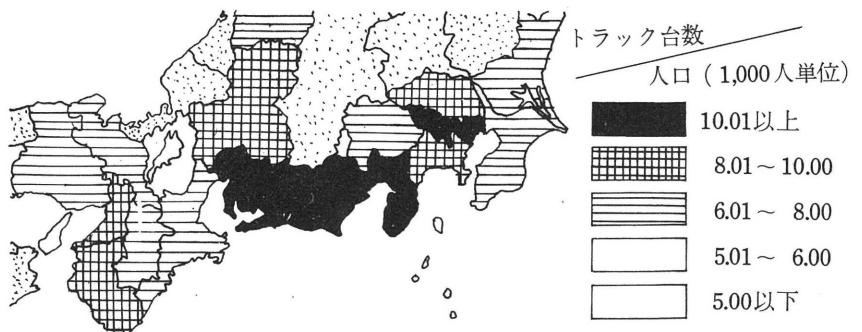
人口資料 昭和25年10月1日国勢調査報告(総理府統計局)

面積資料 昭和25年10月1日全国市町村面積調査(建設省地理調査所)

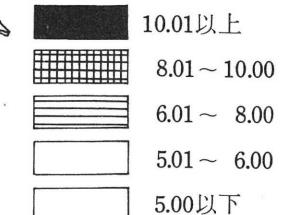


車両密度(トラック)昭和30年

運輸省自動車局  
自動車要覧(昭和33年度版によると)

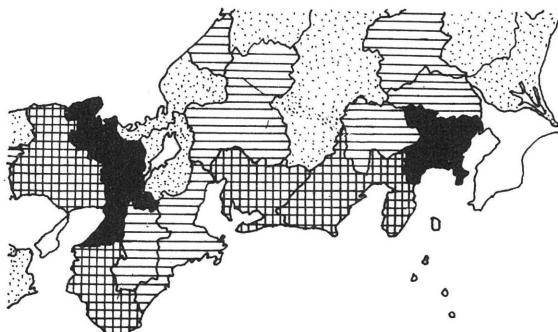


トラック台数  
人口(1,000人単位)

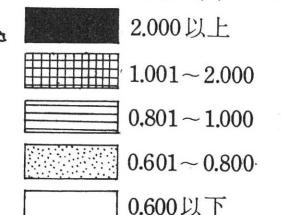


車両密度(乗用車)昭和30年

運輸省自動車局  
自動車要覧(昭和33年度版によると)



乗用車台数  
人口(1,000人単位)

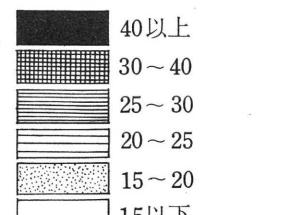


道路生産性

（なし）



県民所得(百万円)  
自動車交通可能道路延長(km)

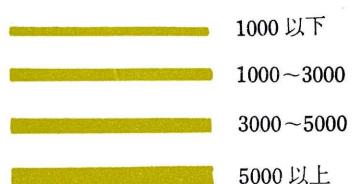


## 一級国道交通量図

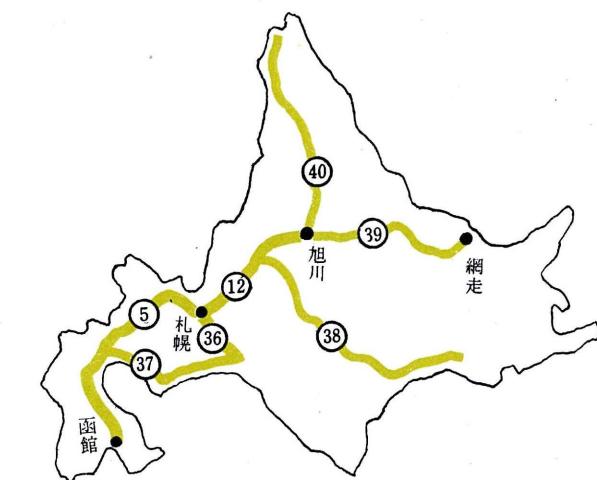
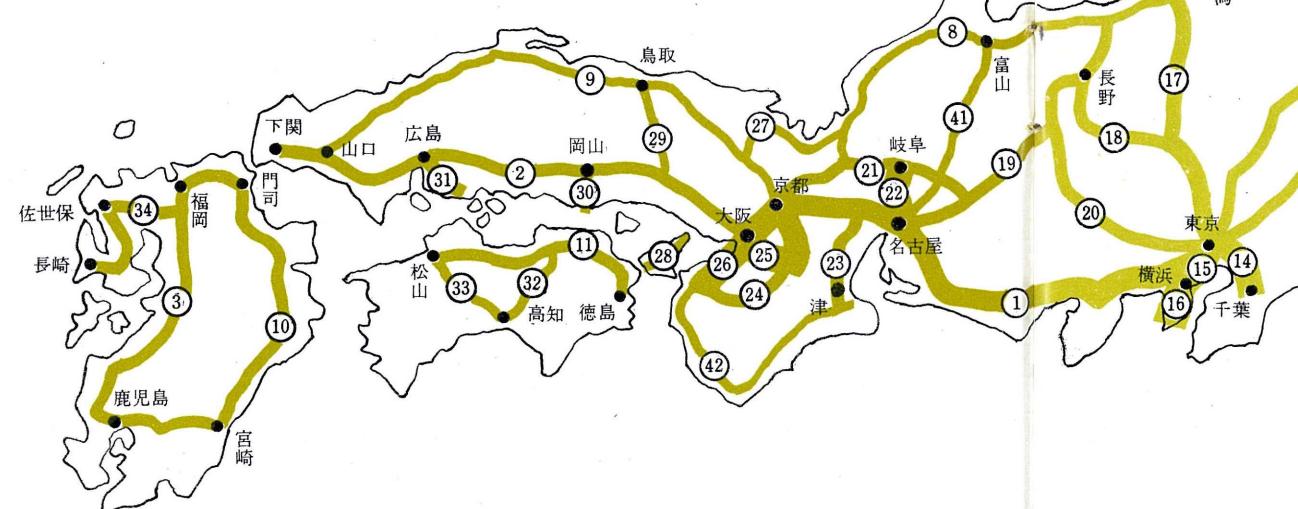


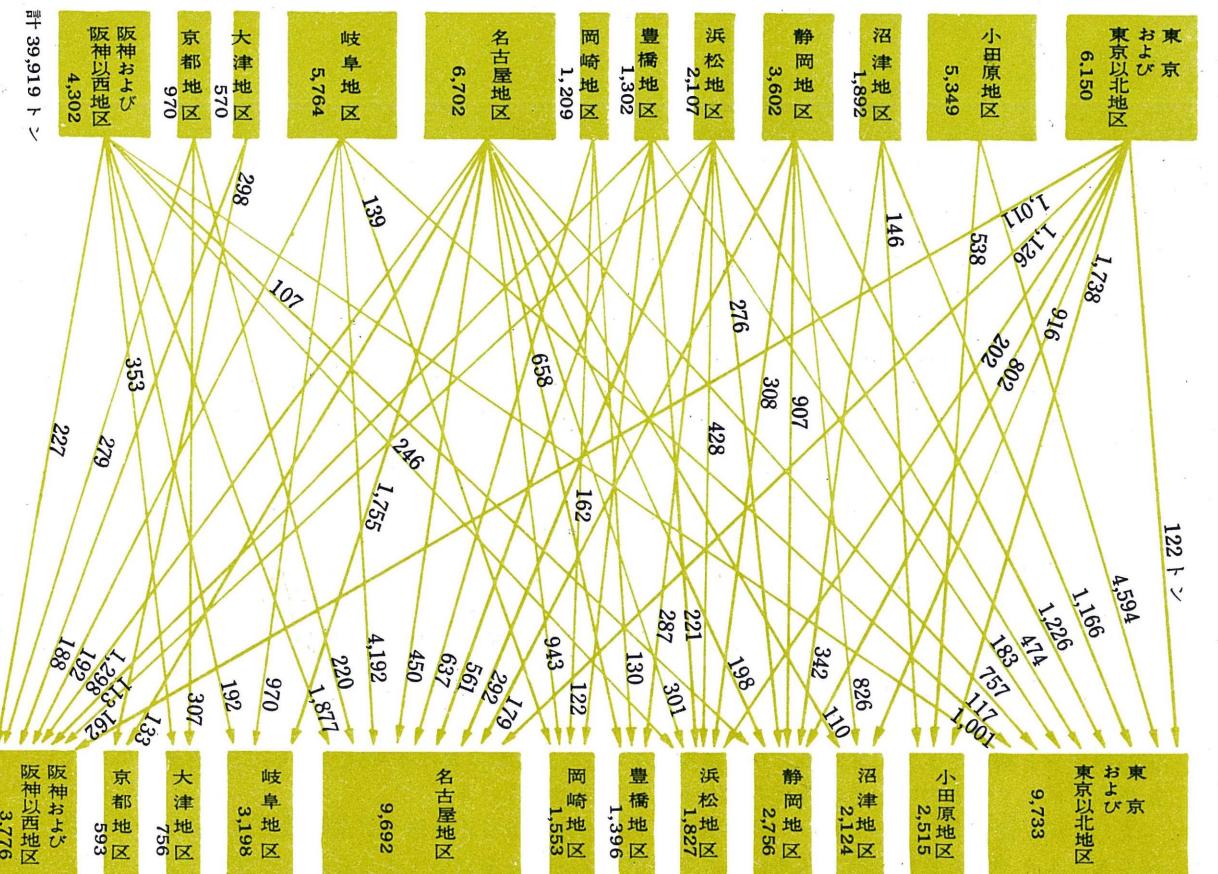
### 交 通 量

一級国道1号線(東京・名古屋間)の全線平均交通量は、昭和33年において $5,578\text{台}/日$ (12時間交通量)であり、これは全国一級国道の全線平均交通量 $1,719\text{台}/日$ に比較して約3倍の交通量となっている。一級国道上の路線別の平均交通量をみると、一級国道1号線(東京・名古屋間)は、最も高い平均交通量を有する路線となっている。



(33年度の1日平均台数)





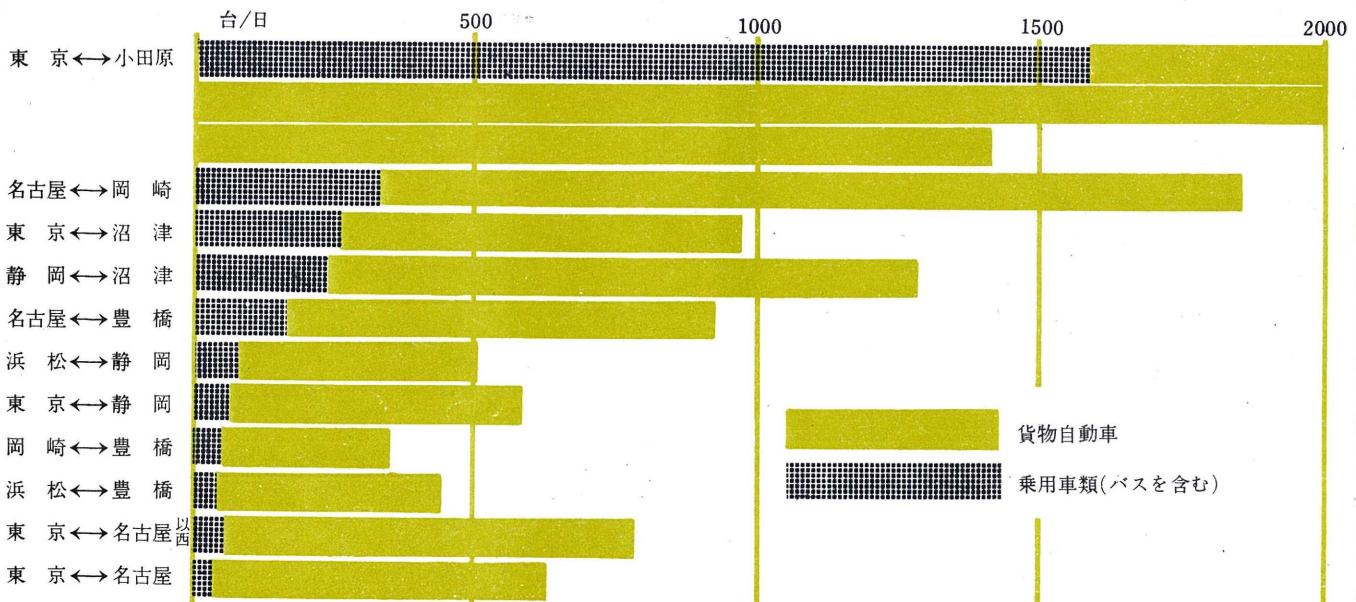
## 自動車の行先別分布

昭和33年11月に建設省がまとめた「東京・名古屋間における自動車貨客の流動状況」という統計によると、乗用車やバスについては、東京・名古屋および名古屋以西間の長距離交通が1日89台であるのに対し、東京・小田原間の中距離交通は1,582台と、東京・名古屋間のおよそ18倍近くもあることが目につく。

100キロ程度の区間の交通を中距離交通とし、これ以上の距離の交通を長距離交通とすれば、中距離交通の割合は全体のおよそ8割を占め、長距離交通はわずか2割程度しかない。

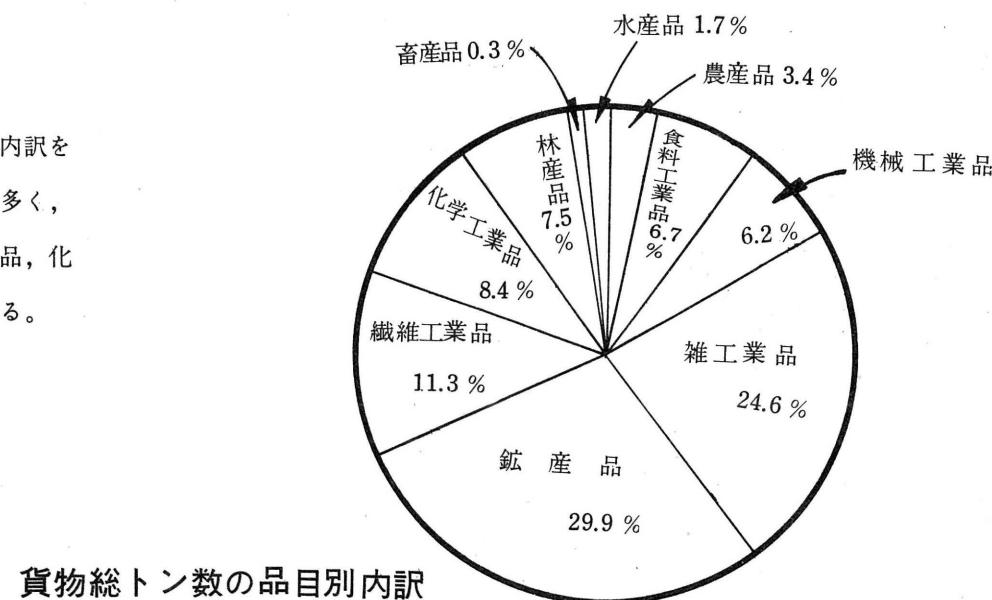
貨物自動車についても同じような傾向がみられ、東京・名古屋および名古屋以西間の長距離交通が1日 1,252台であるのに対して、東京・小田原間の中距離交通はおよそその3倍(3,809台)もあって、貨物自動車の中距離交通は、全体のおよそ6割5分を占める。

乗用車および貨物自動車とも、中距離を往復する交通が、全体の6割から8割を占めているので、交通難を招来する大きな原因の一つが中距離交通にあるといつても過言ではないようである。



自動車輸送の現況

昭和33年度に建設省が行った出発地・目的地別調査の結果により、東海道地域の自動車輸送の動きをみると、東京を出発地として、浜松までの区間が到着地である貨物の総トン数は約3,600トンで、東京発名古屋着の貨物は約1,100トンであり、合計は4,700トンである。このことは、東京から名古屋方向へ至る貨物のうち、約70%強が浜松地区までの諸都市に達するもので、名古屋へ直接運ばれるものは、わずかであることを意味している。しかも50%位が東京から沼津地区までのものである。



## 運転者の疲労と交通事故

一級国道1号線（東京・名古屋間）は自動車輸送の幹線であるにもかかわらず、道路の状態が幅狭する自動車交通に満足なものでないため、この欠陥はこの国道を走行する自動車運転手の過労を招き、ひいては一級国道1号線（東京・名古屋間）上の交通事故の激増となってあらわれている。

### 運転者の疲労

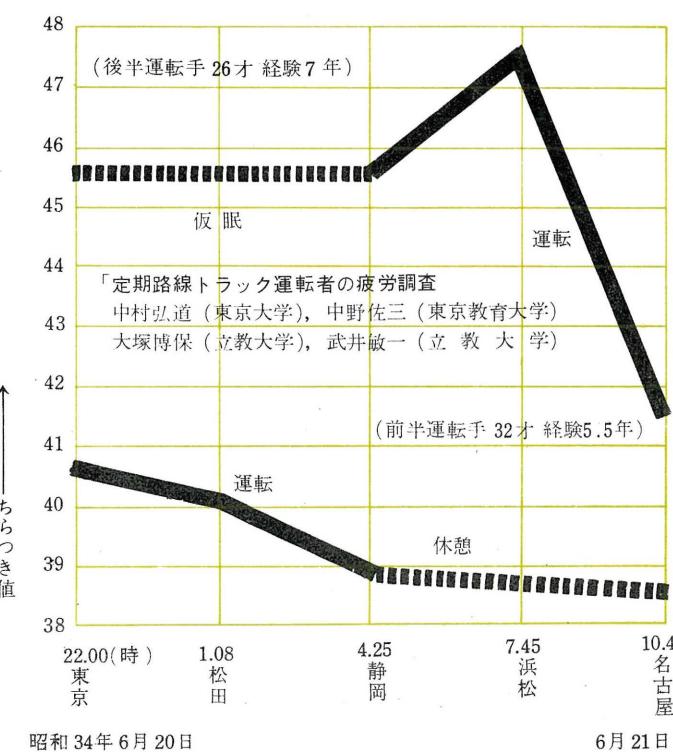
長距離運行のトラックによる交通事故が、一級国道1号線で最近頻発し、問題となっている。この原因には種々なものがあげられるが、その一つとして人的原因をさぐってみよう。

左図は東京から名古屋に運行する路線トラック運転者が、途中静岡で運転を交替するものとして、二交替運転で運行する時の運転者の疲労度を測定するため、ちらつき値検査を行った結果である。ちらつき値とは、2mm程度の光点を点滅した時、光点がちらついて見えはじめる際の光点の1秒間の点滅回数であって、疲労するとこの値が小さくなる。

これからわかるように、前半（東京・静岡間）運転者の機能には、あまり大きな変化はみられなかったが、前半を仮眠し、後半の静岡以西のハンドルを握った運転者の機能は大きく変化している。すなわち、仮眠を中止後運転にはいり、緊張を高めることにより機能が漸次亢進し、やがてその亢進を運転中ずっと持続できず、8時頃より急激な低下を示し、浜松における測定にくらべ、名古屋では12.5%低下を示しているのは、その負荷の大なることを物語っている。

また、同じ運転者について行った疲労自覚症状調査によると、このような運転作業は、精神的負荷はもちろん、身体的負荷が最も大きいことがわかった。

このような長距離運行トラック運転者の疲労は、交通の混雑、複雑な道路条件等に原因していると思われるが、現在の一級国道1号線の長距離運行は、必ずしも快的なものとはいえない。



### 交通事故

一級国道1号線の交通事故は、自動車交通の増加に伴って年々増加し、貴重な人命と莫大な財産が失われている。

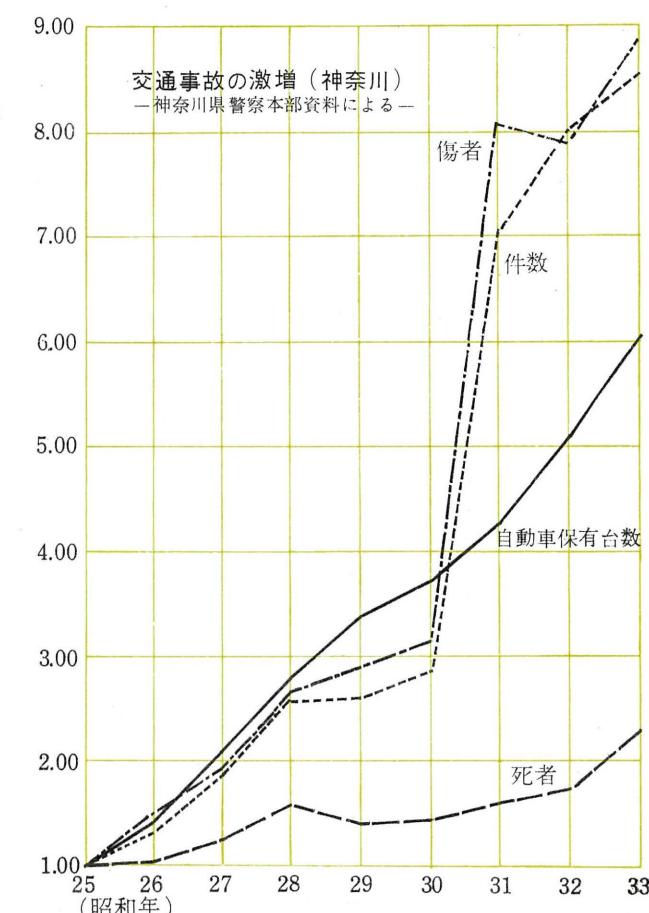
第二京浜国道では、昭和33年7月から昭和34年6月の間に、道路延長1km当たり339件の交通事故が発生し、昭和31年中の1km当たり151件に比較して2.3倍となっている。

このように、交通事故は激増の一途をたどり、右下の図に示すように、昭和33年を昭和25年と比較すると、この8年間に自動車の保有台数は6倍に伸び、交通事故の発生件数はゆうに8.5倍に達している。

交通事故は、法規違反、不注意などの原因から起るのであるが、道路がもっと整備されていれば防げるものも多いと思われる。

### 一級国道1号線上で発生した交通事故件数（昭和33年度）

都県名	距 離	年間交通事故 発生 件 数	キロメートル 当り 件 数
東京都	17.5km	358	20.5
神奈川県	92.3	3,822	42.1
静岡県	181.7	1,878	10.3
愛知県	92.6	1,072	11.3

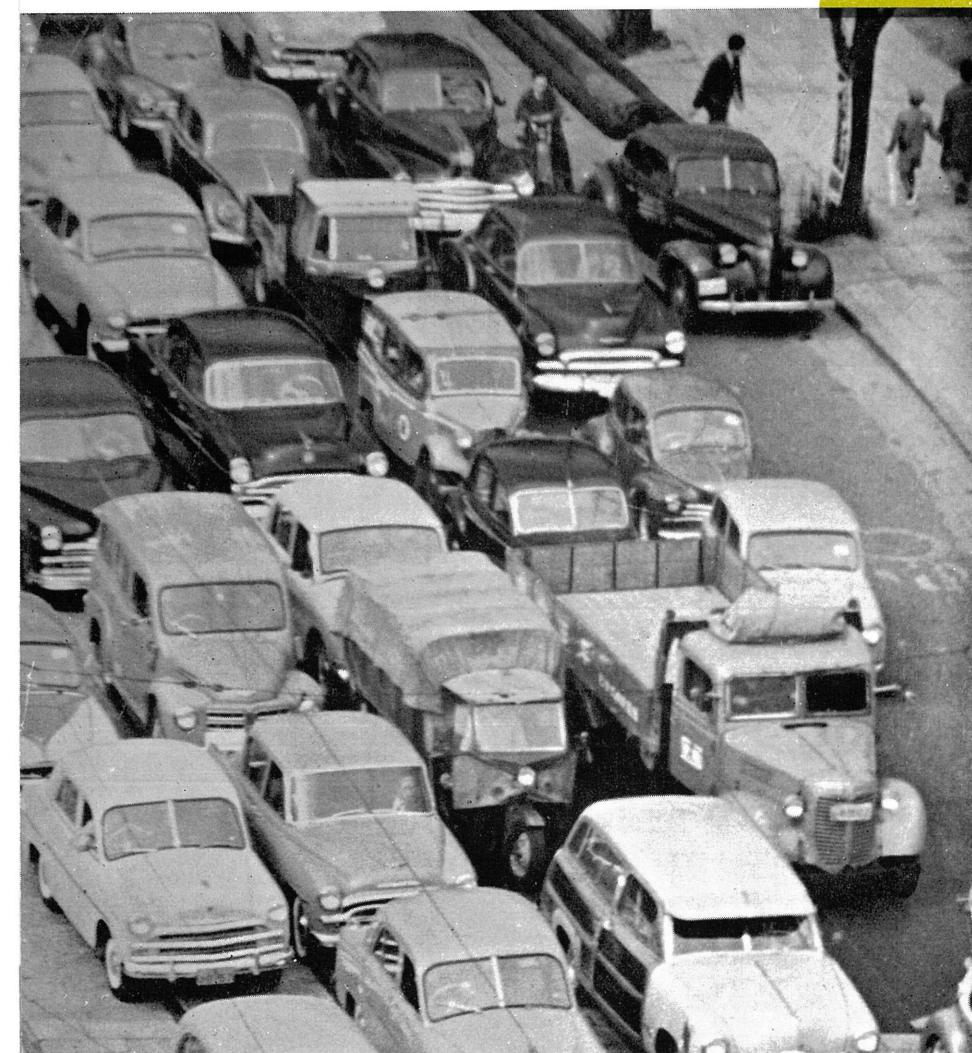


神奈川県警察本部提供

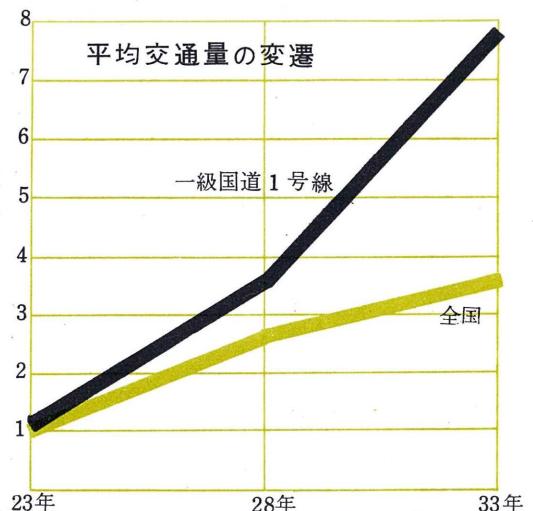
### 3 東海道交通の将来

#### 高い交通量の伸び率

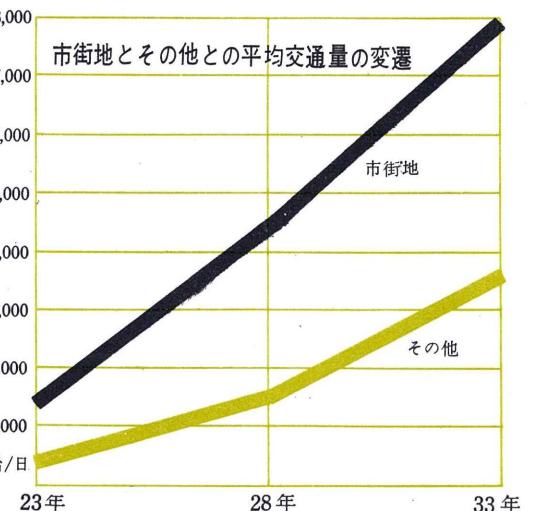
一級国道1号線の交通量は最近急激にふえてきている。特に市街地の交通量は、その伸びが著しく、朝夕のラッシュ時には身動きもできないほど自動車が集まることはよく経験せられるところであろう。



図は、一級国道1号線の平均交通量と全国の平均交通量とを、昭和23年から33年まで比較したものであるが、昭和23年の交通量をそれぞれ1とした時、昭和33年の交通量は、全国の平均交通量が3.6であるのに対して、一級国道1号線のそれは7.8となり、一級国道1号線の交通量の伸び率は、全国平均交通量の伸び率のおよそ倍になっている。

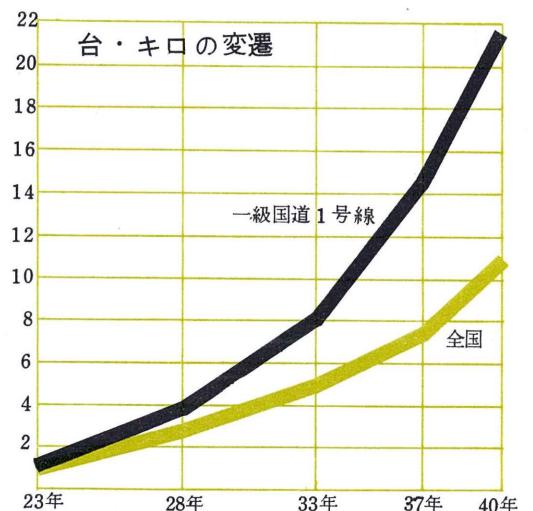


図は一級国道1号線の交通量について、それを市街地のものと、他のものとに分けて、昭和23年から33年までを比較したもので、市街地の交通量がいかに多くなってきているかが了解されるであろう。



一方、将来のことを比較するために、昭和23年の台・キロを1として、将来の台・キロの伸びを表わすと図のようになる。これによると、一級国道1号線の方が全国よりも台・キロの伸び方がきわめて大きく、昭和40年にはおよそ全国のそれの2倍ぐらいになるものと推定される。

一級国道1号線については、建設省で行った交通調査の結果より推定、全国については、経済企画庁で作った新長期経済計画の貨物および旅客の輸送需要の推定値を利用した。



昭和40年には麻痺状態

このように、一級国道1号線の台・キロの伸びはきわめて大きいので、将来、一級国道1号線の交通は一体どうなるのであろうか。資料の都合で、一級国道1号線の台・キロの伸びを仮に全国なみとすれば、自動車の車種別の輸送需要の伸びは、新長期経済計画の資料から、右の表のように推定することができる。

いま、東京・名古屋間を、道路の幅がほぼ均一な区間ごとに区切ると78に分けられる。この区間ごとの昭和33年の交通量は、建設省発行の交通調査の表から、自動車の車種別に求められるので、これに右の表の伸び率を掛けて行くと、下の図のように、将来の交通量が区間ごとに求められることになる。

一方、道路整備5箇年計画に合わせて、各区間の道路の幅を決め、これと、自動車および自転車の混ざっている割合とから、各区間にごとに交通容量（その道路を自動車が決められた速度で自由に走ることのできる最大限度の自動車台数）を求めてグラフに表わせば、同じ図の黒線のようになる。

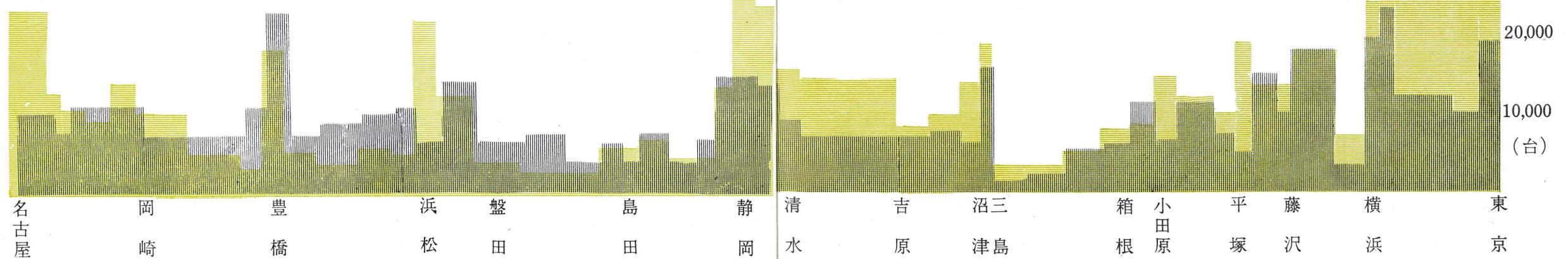
この図で、黒線が上にある区間は、交通量にまだ余裕のあるところで、これが逆になっているところは、交通量がその限界をこえて、自動車が自由に走ることのできないところである。

これによると、昭和40年には、東京・名古屋間はごく小部分を除いて、すべて交通容量をこすことになる。しかもこの結果は、仮定のように、一級国道1号線の台・キロの伸びを全国なみに低くみ、かつ道路改良の計画を取り入れて道路の幅を決めて、なおこのようになるのであるから、実際にはもっと早く交通麻痺の状態がくるものと考えてまちがいなかろう。

## 新長期経済計画による車種別の輸送需要の伸び

年 度 車 種	33	34	35	36	37	38	39	40
普通 トラック 類	1	1,082	1,175	1,273	1,380	1,520	1,701	1,909
小型 トラック 類	1	1,160	1,356	1,574	1,827	1,917	2,034	2,147
バ ス	1	1,114	1,234	1,362	1,497	1,641	1,795	1,960
乗 用 車 類	1	1,140	1,306	1,488	1,697	1,949	2,223	2,534
二 輪 車 類	1	1,100	1,210	1,331	1,464	1,611	1,772	1,949

## 交通容量と昭和40年交通量との関係



## とても速くは走れない

東京・名古屋間を乗用車で走る時の所要時間について、次のような二つの実測値が公表されている（いずれも休憩時間等を除いてある）。

- ① 昭和31年に建設省で行った、道路良好度調査の結果で、東京・名古屋間の所要時間は10時間56分である。
- ② 昭和33年に建設省で行った自動車走行試験の結果で、同じ区間の所要時間は、9時間5分である。

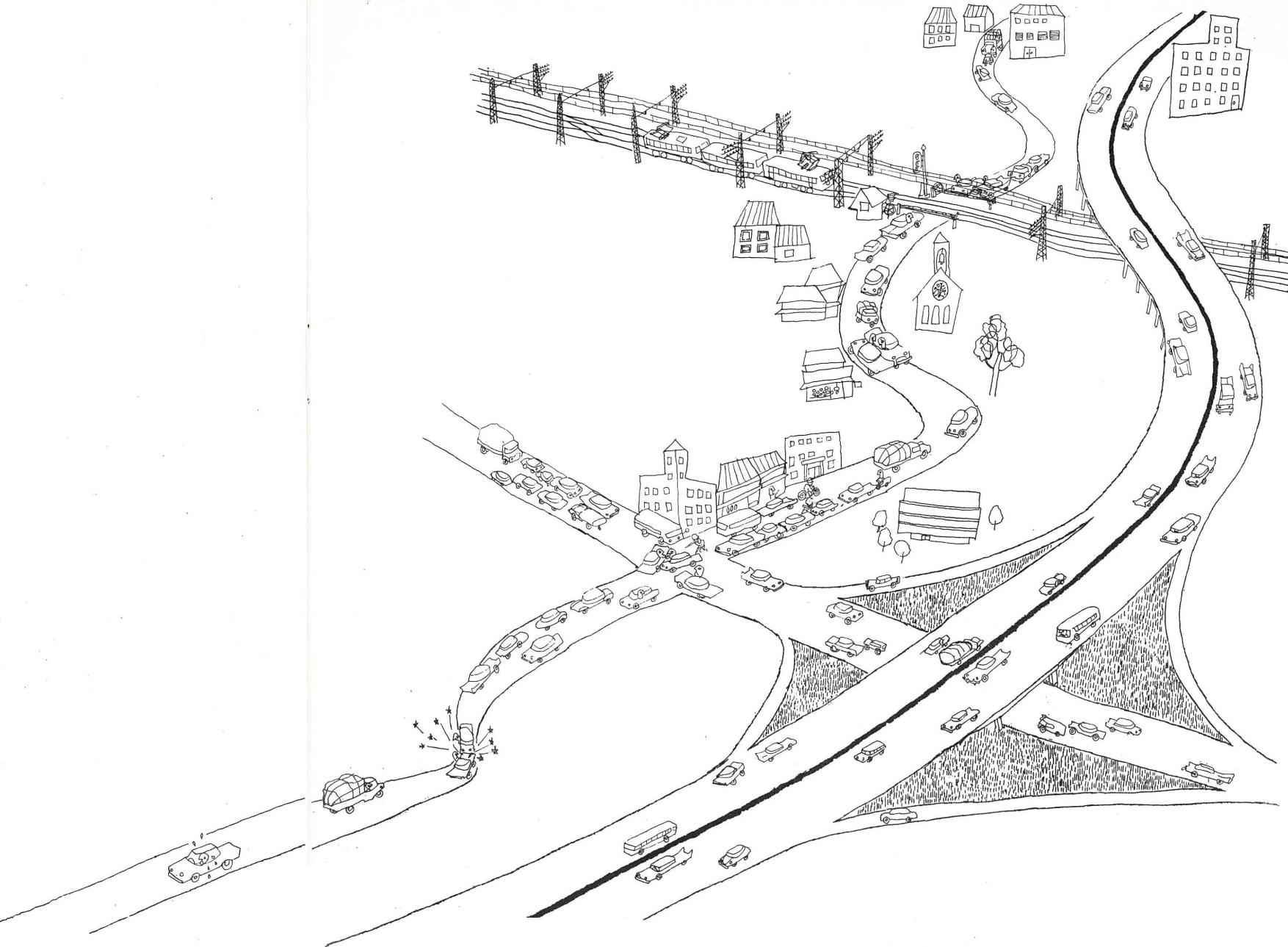
この結果からみると、道路改良が進んで、未改良の区間が少なくなると、所要時間はだんだん短くなるように思われる。しかし、今後自動車がますますふえていけば、道路改良をしても、すぐ自動車がいっぱいになって、そのわりに所要時間は短縮されないのでなかろうか。この問題については、昭和33年11月に建設省がまとめた「一級国道1号線東京・名古屋間の交通状況の見通しについて」という資料によれば次のように述べられている。

一般的に、自動車の交通量と走行速度との関係を求めておき、それと前頁の図の各区間の将来の交通量とから、その区間を走る乗用車の速度を推定し、その区間の距離をその速度で割れば、その区間を乗用車で走る時の時間が求められる。このようにして区間ごとに求めた時間を全部加え合わせれば、東京・名古屋間の所要時間が次のように計算できる。

昭和33年	9 時間16分
昭和38年	10 " 8 "
昭和40年	10 " 53 "

このように、東京・名古屋間の所要時間は、減るどころか逆に少しずつ増していく。これは、自動車のふえ方が、道路改良の進度より速いので、せっかく道路改良してもすぐいっぱいになってしまって、速く走れないことによるものであろうと思われる。

これに対して、同区間を通行の良好な状態、すなわち自動車交通量は、全線にわたって容量以下で、しかも走行速度を低下しなければならないような交差が少ない状態において走行したとした場合の所要時間の計算値は7時間10分である。しかし東京・名古屋間を走行するのに昭和33年現在では9時間16分を要しているので、すでに良好な状態に比較して約2時間、通行上の制約を受けていることになる。これは、良好な状態の所要時間の約3割に相当する。今後交通量がふえるに伴って、この値はますます大きくなり、昭和40年には、東京・名古屋間を走行するのに10時間53分かかるものと計算せられていくので、良好な状態の時に比べて、およそ1.5倍の時間がかかってしまうことになるのである。



以上の結果から、次のようなことが結論としていえるであろう。

- ① 現在の一級国道1号線は、手を加えて改良を施してはいるが、交通量の伸びが急激なため、とうてい現道のみではその需要に応じ切れず、昭和33年現在、すでに市街地の多くが飽和状態に達しており、昭和40年には、東京・名古屋間のほとんどの箇所が飽和状態に達するものと思われる。
- ② 東京・名古屋間の乗用車による走行時間は、すでに、何ら支障なく通行できる時の状態にくらべて、約3割増加しているが、昭和40年には、良好な状態の1.5倍の時間を要するようになるものと思われる。
- ③ この交通麻痺の原因は、自動車の急激なる増加によることは論をまたないが、その交通の内容が、長距離交通ばかりでなく、沿線の各都市を連絡する中距離交通が圧倒的に多いことによるものである。

したがって、このような交通麻痺の状態を解消し、道路交通の近代化を計るためには、一日も早く、長距離交通はもちろん、中距離交通をも満足させる高速道路を東海道に建設することが抜本的な方策といえるであろう。

## 4 高速道路ができたら

### 高速道路計画

東海道高速道路建設の構想は、既に昭和15年頃に考えられ、実際に調査も行われた。その後、昭和26年から29年にかけて、建設省が逼迫する東海道筋の交通対策として、東海道高速道路計画を立案している。この計画のうち、名古屋から神戸に至る間について、いわゆる名神高速道路として、現在、工事が進められている。

ところが、東京・名古屋については、いまだに計画の確定をみていない。だが前にも述べたように、東京・名古屋間の一級国道1号線の交通機能は、急激な自動車交通の増大により、遠からず麻痺状態に陥るのではないかと憂慮され、政府も高速道路の建設を検討している。

今までに発表された東海道高速道路計画を調べてみると、

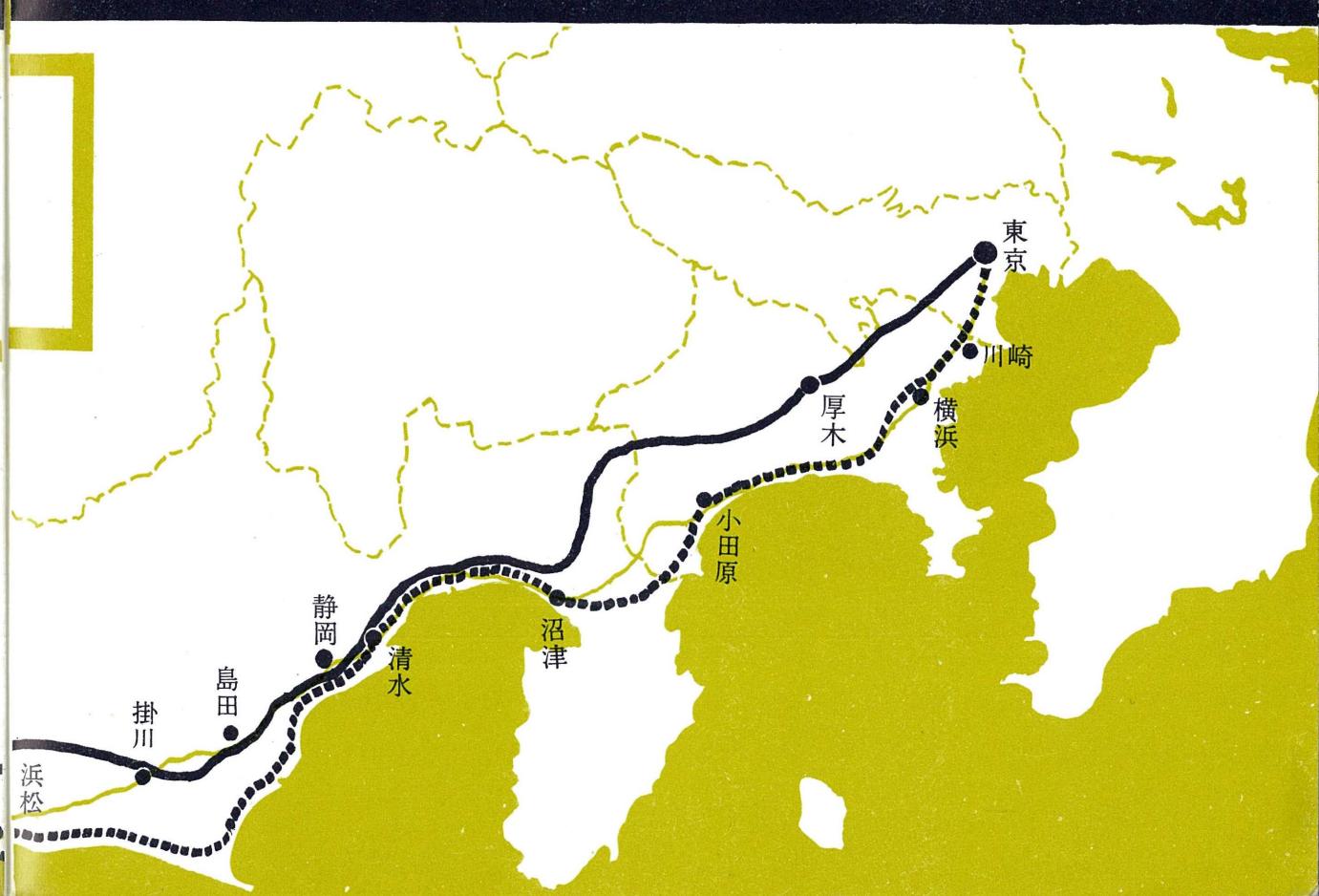
#### ① 東海道高速道路計画（山手案）

この案は、東京都渋谷区を起点として、横浜市北部、厚木市、御殿場市、沼津市、静岡市、浜名湖北部、岡崎市を経て小牧市に至る、延長350～360 kmの路線である。この外に数本のルートが比較線として検討されている。

#### ② 高架式海岸高速道路計画（海岸案）

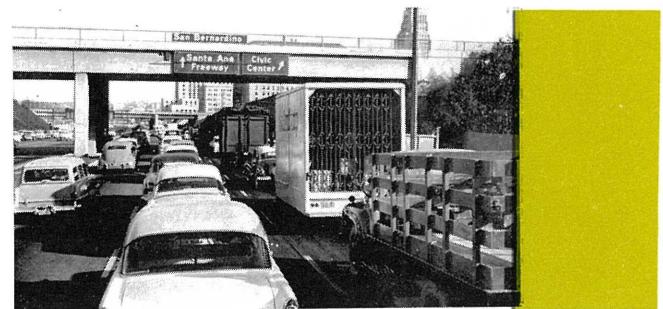
この案は、昭和33年に、産業計画会議が提案した路線で、東京都大田区から海岸沿いに愛知県一宮市に達するルートが選定され、延長370～380 kmのうち、50%以上が高架道路として計画されている。

いずれにしても、東京と名古屋を結ぶ高速道路の建設は、各方面から大きな期待が寄せられている。



## 高速道路とは

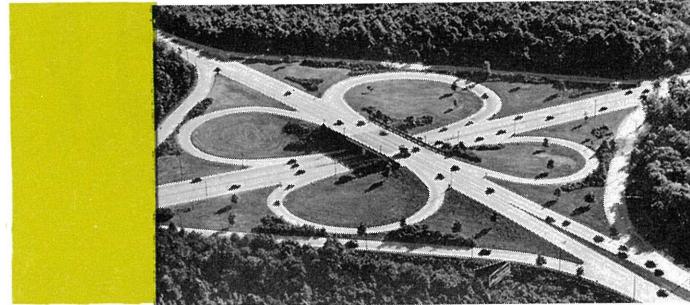
自動車が高速で安全に走れる専用の道  
路で、自転車や荷車や人は通れない。



自動車が毎時 80~120 km で走れるように、  
勾配、曲線がゆるやかに作られている。



往復それぞれ少なくとも 2 車線あり、中央  
分離帯で上り下り方向が分離されている。



一定の場所（インターチェンジ）以  
外からは、この道路に出入できない。



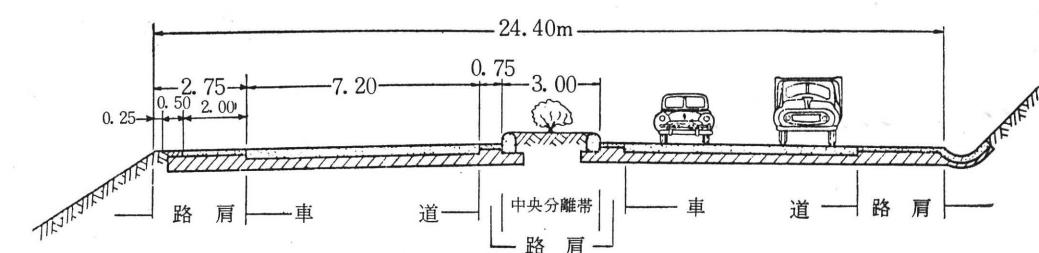
他の道路、鉄道との交差はす  
べて立体交差となっている。



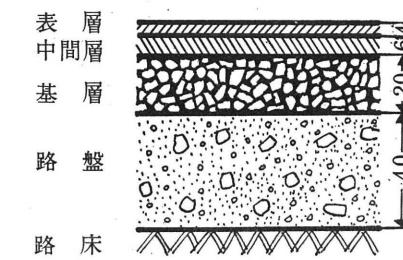
名神高速道路茨木イン  
ターチェンジの模型

名神高速道路標準横断面

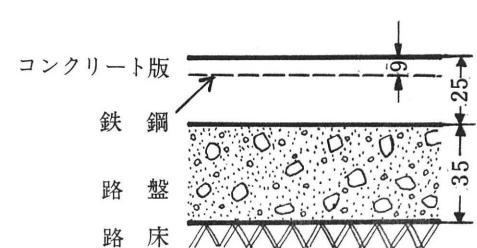
名神高速道路  
舗装断面の一例



アスファルトコンクリート舗装断面



セメントコンクリート舗装断面



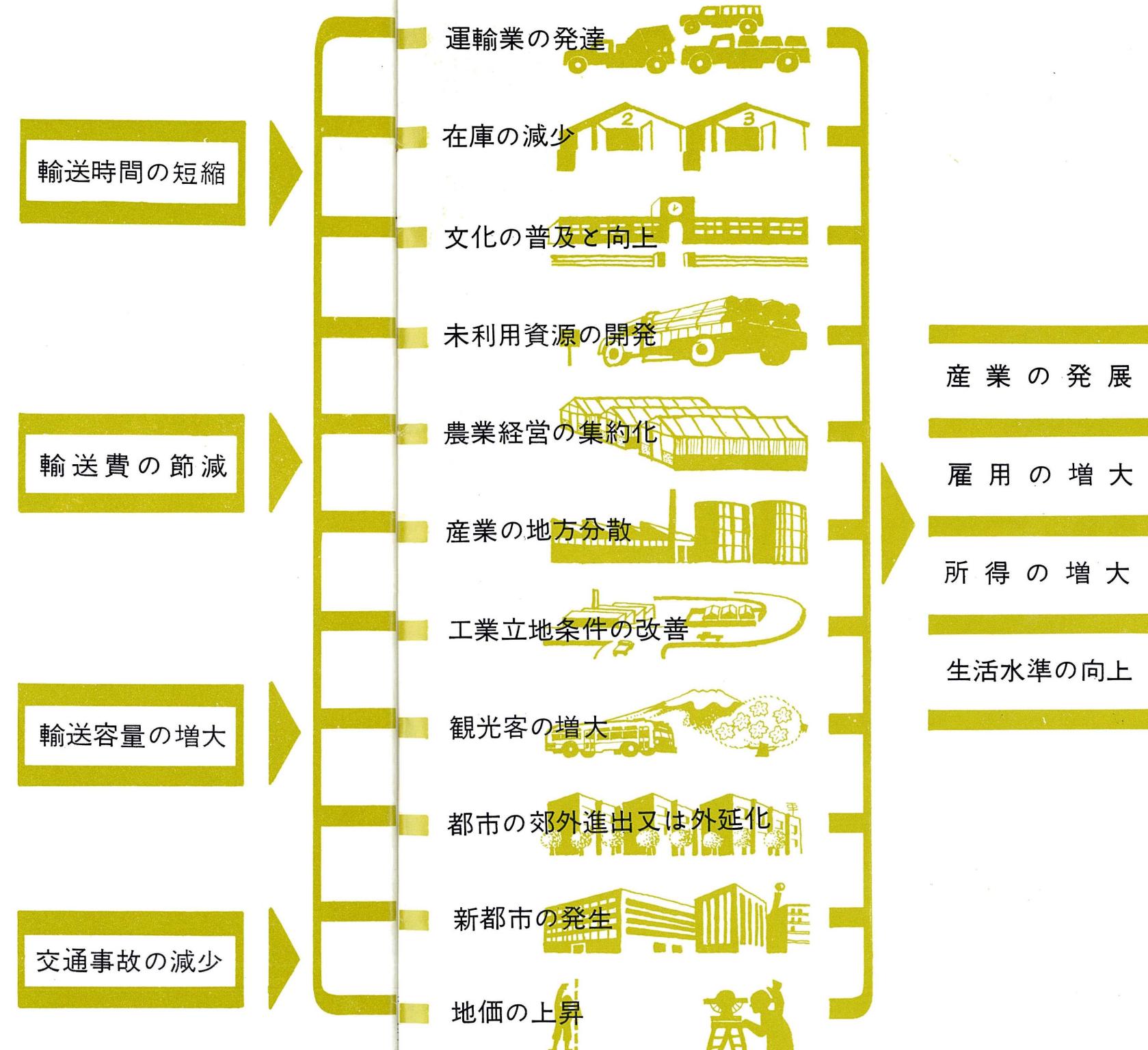
## 高速道路の効果

現在の一級国道1号線を利用して、東京から名古屋までの所要時間（実験値）は、乗用車で9時間5分、トラックで10時間55分を要していたが、設計速度120～80km/hの高速道路を利用するこことで、乗用車で約3時間30分、トラックで約4時間30分に短縮される。

自動車の専用道路であるから、自動車の運転は非常に快適なものとなり、これに加えてトラック1台1km当たりの走行費も、一般砂利道に比較して、約15円節減しうる。

高速道路の交通容量は、最高1時間4,000台（4車線の場合）の交通が可で、同様な幅員の一般道路に比較して、2倍以上の容量をもっている。

往復方向の分離、立体交差システムによって交通事故が半減する。米国では高速道路を建設したことによって事故件数20%，死亡者数56%に減じた例がみられる。



東海道に高速道路を建設することによって、一級国道1号線の交通混雑、事故の問題が解決されるばかりでなく、輸送コストの軽減、輸送時間の短縮、輸送容量の増大から、沿線の産業は一段と発展することになる。たとえば、

今まで京浜とか中京の大都市周辺に立地しようとしていた工業も、安く豊富な土地、用水等の条件をもつ静岡県内に工場の立地を求めるようになるであろう。

東京から富士箱根伊豆の観光地帯、あるいは名古屋から京都、奈良の観光地帯も1日で手軽に周遊することができるようになり、観光客の増大、観光事業の発展を促進することとなる。

沿線の農産物を、京浜、中京の大消費市場へ運搬するために要する時間は2時間以内の範囲となる。したがって、沿線の農業地帯は、大都市の近郊にみられるような、高度に集約化された農業経営も可能になってくるであろう。

このように考えると、高速道路の建設は、東海道沿線の産業経済の拡大に大きな役割をはたし、沿線の産業構造なり産業形態を大きく変貌させることとなる。更に、現在重要な問題として提起されている、一級国道1号線の交通事故も激減させうるのである。



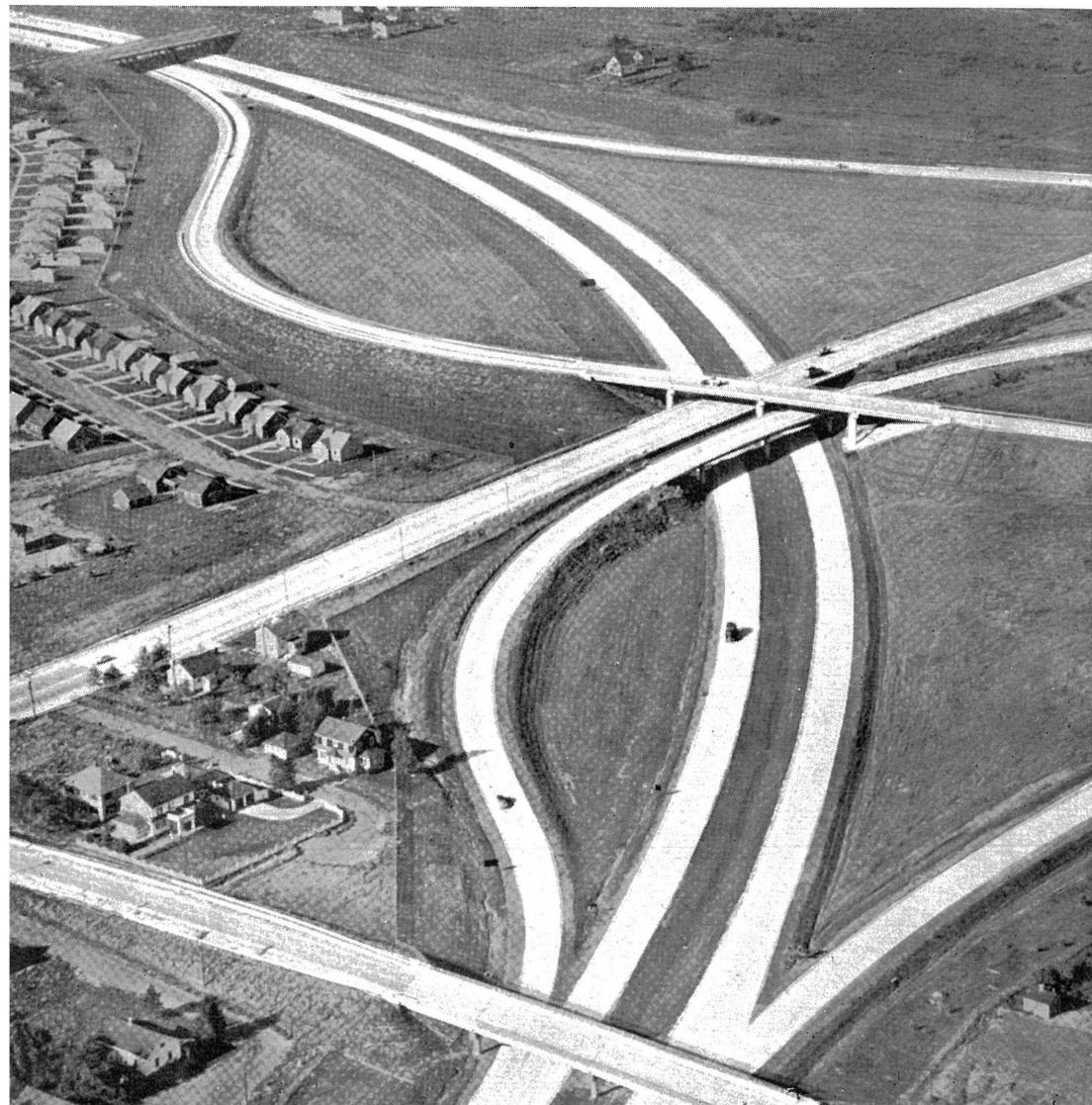
東京

## 欧米の高速道路

## 各 国 の 高 速 道 路

国 名	既存延長 (km)	計画延長 (km)	備 考
アメリカ	8,260	64,000	13箇年計画
西ドイツ	2,175	1,990	10箇年計画
フランス	—	1,500	"
イギリス	112	544	—
イタリア	509	1,225	10箇年計画

アメリカ



# 行きづまる 国道 1 号線



昭和35年3月1日発行  
額価 100円  
発行人 財團法人 高速道路調査会  
東京都港区芝田村町1-1  
電話 (591) 1863  
振替 東京 33593  
印刷所 加藤製版印刷株式会社



土木図書館

高速道路調査会

