



わが国の高速道路について

尾之内 由紀夫*

1. はじめに

昭和39年9月5日、わが国最初的高速道路である名神高速道路が、西宮～名古屋間(約180km)に開通した。

この名神高速道路は、近代技術の粋を集めて建設された世界に誇る高速道路であって、その美しい線形と、快適な走行とは、多くの人々の賞賛を博している。この名神高速道路は、昭和32年10月に着手して以来、約7ヵ年を経て完成したものであるが、昭和37年5月には中央自動車道(東京～富士吉田間約90km)、東名高速道路(東京～名古屋間約350km)の建設に着手し、中央自動車道は昭和42年末、東名高速道路は43年末に供用を開始することを目指して、目下鋭意建設を進めている。おくれればせながら、わが国もようやく高速道路時代の幕が切って落されたといえることができる。

2. わが国の高速道路の沿革

わが国の高速道路の計画は、太平洋戦争前にすでに始められていた。昭和15年、当時の内務省土木局は、「重要路線調査」の名のもとに、全国自動車道網の策定、自動車国道の構造などの調査、研究に着手した。この全国自動車国道網は、南は九州から韓国、中国を経て欧州に至り、北は北海道からアラスカに延びてアメリカにおよぶ「アジア高速道路」の構想のもとに計画されたもので、そのうち特に東京～神戸間は、ドイツのアウトバーンをまねた高速道路(通称弾丸道路)として調査測量が開始され、昭和19年、戦争のために中止されるまで、年々数万円の予算で調査、測量が継続された。これらの調査、研究の結果が、その後の名神、東名高速道路の基調をなしているのである。戦後の急激な経済復興は、輸送需要の激増をもたらした。その技術的な解決策として高速道路の必要性がふたたび認識されるようになってきて、昭和26年、建設省は、東京～神戸間的高速道路の

* 正会員 建設省道路局長

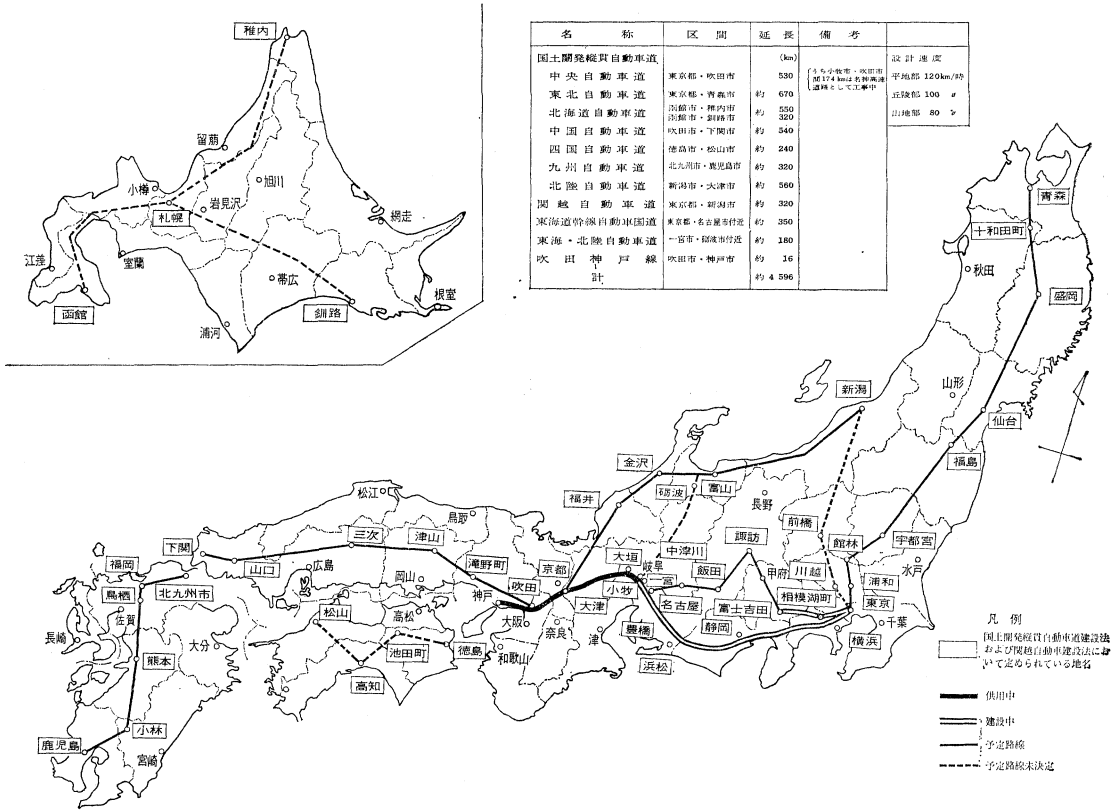
調査を再開した。ちょうどその頃、民間の一部において、日本列島の中央部を縦貫する高速道路建設の構想が発表され、昭和30年特別国会には、「国土開発縦貫自動車道建設法」(いわゆる縦貫道法)が衆議院430人によって超党派で提案され、昭和32年4月に成立、公布されるに至った。一方、これに対応して、昭和35年には、東京～名古屋間を結ぶ「東海幹線自動車国道建設法」(いわゆる東名高速道路法)が、昭和38年7月には、東京～新潟間を結ぶ「関越自動車道建設法」が、また、昭和39年7月には、名古屋～富山間を結ぶ「東海・北陸自動車道建設法」がそれぞれ成立、公布された。現在法律に定める縦貫道などの高速自動車国道の延長は、実に約4600kmにおよんでいる。

3. 高速道路の構造

高速道路とは、国際交通工学用語集(OTA. PIARC**編)によれば、「完全出入制限された通過交通のための往復分離幹線道路」と定義されている。また、わが国においても、高速道路の構造的特性は高速自動車国道法(昭和32年4月25日制定)によって、まず第一に高速道路と道路、鉄道、軌道、一般自動車道などとの交差は立体交差とすること、第二に特定の道路、一般自動車道などのみが、インターチェンジによって高速道路との接続が許可されること、第三に自動車交通専用の道路であることの3点を規定している。世界初めての高速道路といわれるイタリア、ミラノ～北湖間高速道路(延長84km)は、1925年に完成した。これは、構造的には自動車専用2車線道路であり、高速道路としては不完全であったが出入制限された道路という点では画期的なものであり、その後、ドイツを始めとする欧米各国の道路技術者を刺激し、高速道路建設の口火となった。それは欧米諸国が自動車交通の急激な増加に対処するため、その高速、完全、経済的な処理から高速道路の必要性を痛感したためであった。自動車交通の高速、安全、経済的な

** OTA: 世界観光および自動車機構
PIARC: 常設国際道路会議協会

図-1 高 速 道 路 図



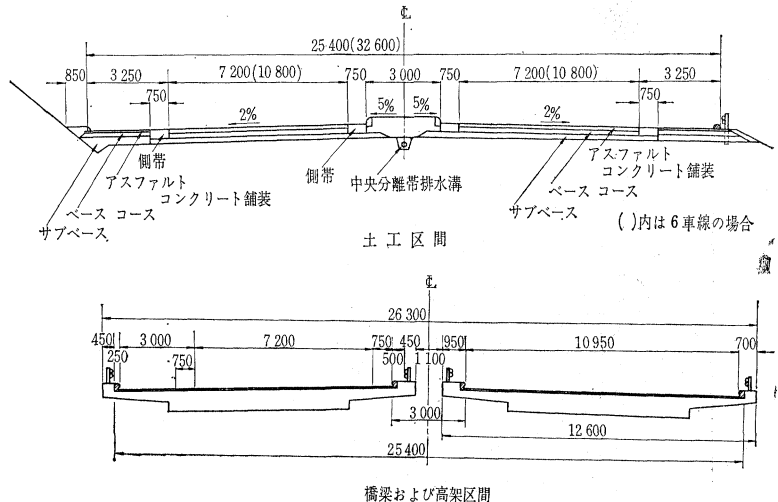
処理を満足させるため、高速道路は幾何学的構造、付帯施設、交通管理施設などの構造施設に一般道路と異なった配慮がなされている。

(1) 幾何構造設計

わが国、高速道路の標準的な横断面構成は 図-2 (東名高速道路の例) のとおりである。往復交通を分離する 4.5m の中央分離帯の左右には 7.2m の車道 (2車線) があり、車道に接して外側に 3.25m ずつの路肩が設けられている。また、中央分離帯と路肩に接する部分に 75cm の側帯がある。総幅員は 25.4m である。この標準断面は 4車線区間についてのものであり、6車線の場合は片側車道の幅が 10.8m となる。また、急な連続登坂区間には登坂車線が設けられる。車線の幅員は 3.6m であり、欧州各国の採用している 3.5m, 3.75m, あるいは、アメリカの 12ft とは

ほぼ同一であって、大型車を考慮しても高速走行には十分な幅員である。路肩は表層、基層の横方向支持のほか、故障、事故などの緊急停車帯として高速道路の場合特に重要な役目を持っている。中央分離帯は、中央の 3m の幅の部分が高さ 20cm に築き上げられた形式で、対向車が誤って越せない幅と構造が要求され、また、夜間

図-2 東名高速道路標準横断面図



表一 高速道路の主要幾何構造設計基準の限界値

	1 級	2 級	3 級
設計速度	120 km/h	100 km/h	80 km/h
最小曲線半径	580 m	400 m	260 m
最急縦断勾配	2%	3%	5%
最小視距	210 m	160 m	110 m
標準横断勾配	2%	2%	2%
最急片勾配	9%	10%	10%
最急合成勾配	10%	10%	10%
最急片勾配すりつけ率	1/200	1/175	1/150

走行の際、対向車のヘッドライトの眩惑防止の樹木群が植えてある。平面線形、縦断線形に関する規格の限界値は設計速度に応じて表一に示すとおりである。設計速度は3種類あり、通常の場合、平地部は100 km/h、山地、あるいは都市部では80 km/hが採用される。つぎに高速道路の設計要素のうち、最も重要なものとして、近年注目をひいているものに線形の設計がある。これは、まず第一に、平面線形、縦断線形を別々に切離して設計せずに、両者を組み合わせて立体線形として検討すること、第二に平面線形の設計と異なった新しい線形要素としてクロノイド曲線を用いることである。まず最初に、立体線形については、縦断線形を地形に合わせながら大きな縦断曲線を使用し、高速運転車が不安感を持たないようにするため、平面線形と縦断線形の調和を保つことであって、複雑な線形の場合は設計図より透視図を画き、審美的設計と合わせて、美しく、なめらかな線形を設計することが重要である。つぎに平面線形にクロノイド曲線を採用することについては、長い直線線形はその単調さから運転者に疲労感を与え、睡気を呼ぶことから、大きな円曲線と、クロノイドを主体として地形に合わせたなめらかな平面線形を設計することを目的としたもので、

写真一 クロノイド曲線をみせる名神高速道路
滋賀県竜王町八重谷付近



ドイツ、フランスの最近の高速道路では広く用いられており、わが国では名神高速道路で始めて採用された。

(2) インターチェンジ、休憩施設

わが国の高速道路は前述したとおり、平面交差が全くなく、ほかの道路から高速道路への出入は、インターチェンジといわれる立体接続部からのみ許される構造である。そのため、高速道路の旅行者、および通行車両の安全で快適な通行を可能ならしめるための施設として、休憩施設が必要であり、パーキングエリア、サービスエリアが設けられる。まず、インターチェンジの配置は、重要地域への連絡と、一般道路網との有効な接続を考え、高速道路が国の重要な幹線道路としての効用を果たしつつ、一般道路網と一体となって自動車交通の円滑な処理を可能ならしめるよう考慮して決められる。しかし、インターチェンジは通常、その建設費が高価であるため、そこを利用する交通量が建設費に見合う以上なければ設置が妥当とはいえない。また、インターチェンジは広い敷地（名神の場合、1ヵ所平均約90,000 m²）を必要とするので、位置選定に当たっては十分周辺の土地利用ともあわせて考慮の必要がある。さらに、本線上の交通に対するインターチェンジ案内、標識設置や本線交通流に対する流出入交通の障害などの交通管理の面から、2 km以上接近してインターチェンジを設けることは不可能であり、有料制度を取っている今日、料金徴収管理上も不経済となる。また、30 km以上インターチェンジ間隔を広く取ることも地理的、社会的条件から不可能に近い。なお、名神高速道路でインターチェンジの平均間隔は14.6 km、最大間隔23.9 kmとなっている。名神高速道路のインターチェンジ14ヵ所には、バスストップを併設するものが11ヵ所あり、うち、大津インターチェンジはサービスエリアと、バスストップの両機能を兼ね備えたものとなっている。また、有料制をとっている関係から各インターチェンジに料金所を設けているが、維持管理上、この料金所を1ヵ所に集中することが望ましく、インターチェンジのタイプは、トランペット型、あるいはその変形のものが多い。インターチェンジの構造の主な要素は変速車線（加速車線、減速車線）と、ランプウェイである。ランプウェイは、各方向別に枝状、あるいはループ状をなす一方通行の単独車線である（表二参照）。サービスエリアの間隔は、交通量、地形、インターチェンジの間隔などにより異なるが、名神高速道路の場合約40 kmであって、諸外国の設置間隔とほぼ同じである。サービスエリアに設けられる施設には、駐車場、給油、修理所、便所、パトロール基地、食堂、売店がある。サービスエリアへの立入率は、昭和39年5月の調査によれば大津サービスエリアで平日

表-2 変速車線の標準長とランプ ウェイの主要設計基準

(1) 変速車線長

本線の級別	1	2	3
加速車線長 (m)	280	240	200
減速車線長 (m)	180	150	120
内テープ長 (m)	70	60	50

(2) ランプ ウェイ

設計速度	35 km/h
最小曲線半径	40 m (特別の場合 30 m)
最急縦断勾配	上り 6% 下り 8%
最小視距	40 m
最急片勾配	8 m
最急合成勾配	10 m
最急片勾配すりつけ率	1/100
緩和曲線	クロノイド曲線を使用

図-3 舗装標準断面図

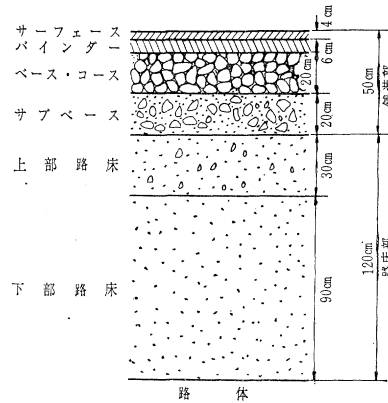
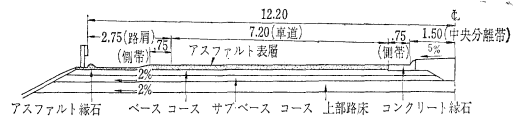


図-4 舗装標準横断面図



14~20%, 日曜日で 22~30% 程度であり, ほかの施設は平均 8%以上である。

(3) 土工, 舗装, 構造物

高速道路の土工, 舗装, 構造物について, 一般道路と比較して特に異なる点をのべるとつぎのとおりである。

a) 土工

盛土部の標準構造とともに, 盛土各部の材料規定と, 締め固め規定を設けるほか, ならにプルー フローリングの規定として, 路床上で一輪荷重 2.2t, タイヤ設置圧 6 kg/cm² の荷重に対し, 変形量が 7mm 以下にすることとしている。また, 施工のトラフィカビリティから捨土限界を定めている。盛土斜面勾配は, 土質, 盛土高に応じて標準値が決まっているが, 事情の許す限り 1:1.8 勾配以上にすることにしてはいる。切土部については, 地盤状況の概査をもとづいて設計を行ない, 切取後プルー フローリングによって変形量を測定し, 置換厚を定めている。切土のり面の保護は植生を主体とし, 一部は特殊のり面工を用いる。

b) 舗装

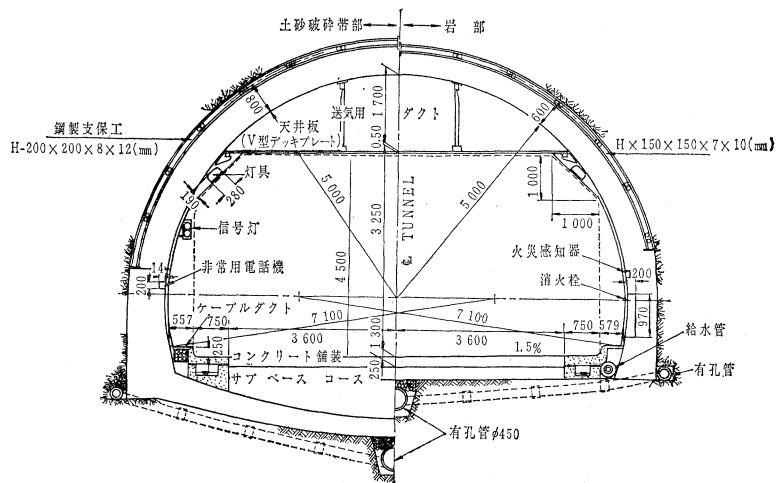
舗装の標準断面図は, 図-3, 4 のとおりである。名神高速道路では, トールプラザ, およびバスストップ箇所を除き, アスファルト舗装が採用されている。高速道路の舗装は一般道路の場合に比較して舗装面の平坦性が要求される。

c) 構造物

橋梁の設計に関しては, 高速道路の性格から常に道路の一部としての橋梁という考えから, 道路の線形に合わせて設計されることが

多い。しかし, 工費節減の意味から長大橋は直線直橋とし, 前後の路線と合わせて経済的となるよう架橋位置の選定にあたる必要がある。構造的には, 名神高速道路では, 鋼橋は連続活荷重合成が多く用いられ, PC 橋についても連続形式が多く採用されている。下部工についても土圧減少をはかった盛りこぼし橋台の採用や, 井筒のほか, ベントぐい, アースドリルぐい, 鋼ぐいなど経済性, 安全性を考慮して設計されている。跨高速道路橋は, 名神高速道路では 43 橋, 1874 m におよんでいる。橋形式は斜材付 π 型ラーメンが標準である。また高架橋の形式は鉄筋コンクリート連続あなき床版構造が多く採用されている。高速道路は幅員構成が一定で, 幾何構造も定まった規格で設計されているので, 特殊橋を除い

図-5 トンネル標準断面図



て高速道路橋、および跨高速道路橋は標準設計の最適の対称であるので、これらの標準化は工費節減、工期短縮をもたらす。高速道路トンネルは高速、安全、快的な自動車走行の確保のため、一般道路とくらべて種々の配慮がなされている(図-5 参照)。内部施設の設計に当たっては特に注意が払われ、つぎのような方針がとられている。

① 換気設備：自動車の排気ガス中の有害成分として、CO ガスから煤煙に重点がおかれ、照明設備と合わせて許容透過率を 50% とするよう設計する。通常の場合、 $200 \text{ m}^3/\text{km}/\text{sec}$ の換気量をもとに、半横流式換気方式がとられる。

② 照明設備：照度 50 lx を標準とし、ナトリウム灯が普通使用される。これは蛍光灯にくらべて 2~3 倍も良く見えるためである。また、トンネル外から内部に入る場合の目の順応をよくするため、トンネル坑門面壁を黒く着色し、照明落差を少なくすると同時に、150 m におよぶ増灯緩和照明を施している。

③ 内部設備：吸音の効果と壁面反射率を高めるため、内部壁面には白色パーライトブロックが多く採用される。そのほか換気、照明の統御装置、消火設備、電話などを設ける。

(4) 交通管理施設

交通管理施設として特筆すべき点はつぎのとおりである。

a) 標識

方面、および出口の予告標識(2 および 1 km 手前に設置)、方面および出口の行動点標識について、配置、内容、文字の大きさ、色彩などを高速走行車からみて読

みやすく、美しいよう考慮がはられる。

b) 照明

トンネル内のほかは、経費の点からインターチェンジなどの施設にのみ照明(料金所付近 20 lx 、そのほか 10 lx)することが多い。

c) 交通管理

無線車によるパトロール方式により故障車の早期発見処理、道路施設の管理とあわせて、交通管理の万全を期するようにする。

4. 現在の高速道路の建設状況

(1) 名神高速道路

わが国の最初の高速道路として、昭和 32 年 10 月に着工された名神高速道路は、昭和 38 年 7 月 15 日に尼崎~栗東間(約 71 km)、39 年 4 月 11 日に栗東~関ヶ原間(約 69 km)が供用され、現在では西宮~一宮間(約 182 km)が供用中で、その実質的効用を発揮している。なお、残区間の一宮~小牧間も来年中ごろまでには開通することになっている。名神地域が最初に着工された理由は、この地域(愛知、三重、岐阜、滋賀、京都、大阪、兵庫の 7 府県)が面積では全国の 11% にすぎないが、人口は 20%、国民所得で 24% であって、製造品出荷額では 35.7% の高い比率を占めており、特にこの地域の両端は中京および阪神の二大経済圏を構成しており、この間の経済交流は激しく、輸送需要はきわめて旺盛なためである(図-6, 7 参照)。

路線の概要は

区 間：小牧市~西宮市

図-6 名神高速道路路線図

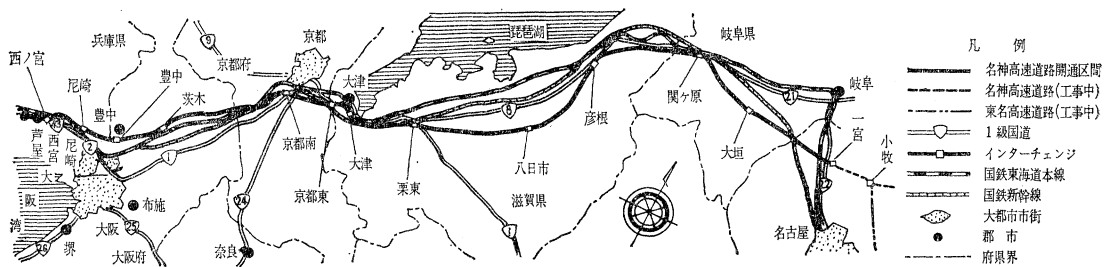


図-7 名神高速道路標準横断面図

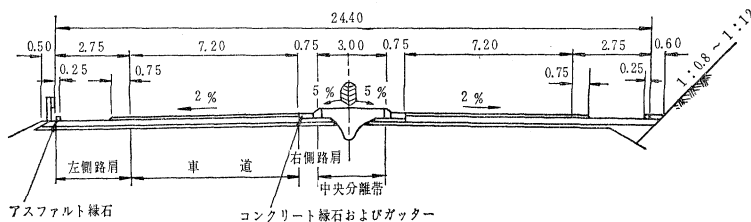
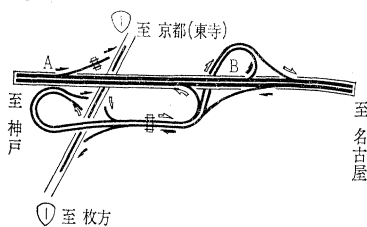


図-8 名神高速道路の代表的インターチェンジ

⑤ 京都南インターチェンジ



延長：約 190 km
 総幅員：約 24.4 m

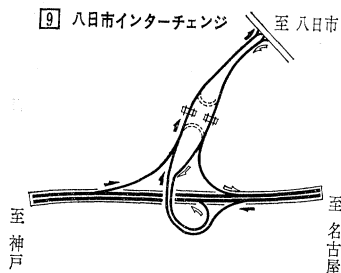
インターチェンジ：本線上設置 20 カ所(図-8 参照)
 サービスエリア：4 カ所

この建設に要する費用は、1194 億円で、キロ当たり約 6.3 億円である。費用の一部 8000 万ドル (288 億円) は、世界銀行からの借款でまかなわれている。なお、名神高速道路の利用車台数は、全線開通時期で全線平均 9760 台/月と推定されており、通行料金で建設に要する費用を償還するのに約 25 年を要する見込みである。また、名神高速道路の昭和 39 年時点での年間直接効果は、走行費節約で 91 億 4300 万円、時間便益で 72 億 100 万円、事故減少効果で 14 億 9000 万円、合計 178 億 3400 万円に達すると推定されている。

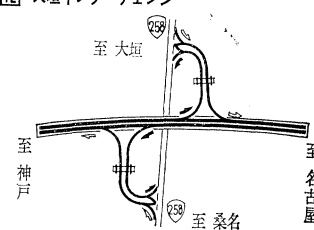
(2) 東名高速道路

東名高速道路については、東海道幹線自動車国道建設法 (昭和 35 年 7 月 25 日) が公布され、37 年 5 月、東京～静岡間の整備計画が決定され、38 年 10 月に全線の計画が確定して、日本道路公団にその施行命令がなされた (図-9 参照)。

⑨ 八日市インターチェンジ



⑫ 大垣インターチェンジ



区間：東京都～小牧市

延長：346.5 km

車線数：東京～厚木間… 6 車線
 厚木～小牧間… 4 車線

インターチェンジ：21 カ所
 総事業費：3425 億円 (10 億円/km)

現在、実施調査が進められて計画確定を急ぎ、路線発表、地元協議、用地交渉に入った段階である。なお、工事中としては、静岡県由比地区について大地すべりの排土工事と合併して、海岸の埋立工事を進めている。完了は 43 年度中の予定で、急ぐ区間は一部供用する予定である。

(3) 中央自動車道、東京～富士吉田間

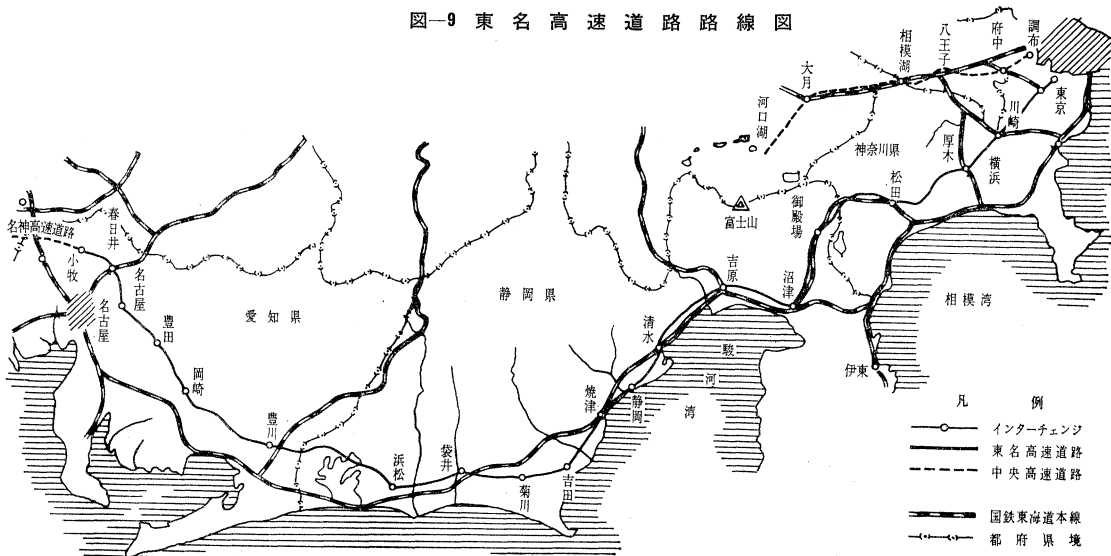
中央自動車道は、国道 20 号線の交通状況、富士山麓開発計画などを考慮して、東京～富士吉田間の建設を急ぐこととし、37 年 5 月に計画を決定し、日本道路公団にその施工を命令したものである。

区間：東京都～山梨県河口湖町

延長：90 km

車線数：(ただし、八王子以西は、さし当って 2 車

図-9 東名高速道路路線図



線で建設して供用開始する)

インターチェンジ：7カ所

事業費：約 550 億円

5. わが国の高速道路の将来構想、および 5 年計画

わが国の高速道路の将来構想をのべる前に、欧米諸外国の高速道路についてのべてみよう。

表-3 は、欧米諸外国の高速道路の現況とその将来計画を示したものである。

表-3 諸外国の高速道路建設計画

区分 国名	現況(昭和 37年現在) (km)	建設計画 (km)	計画目標年次
アメリカ	16 100	65 000	1972 年(昭和 47 年)
西ドイツ	3 015	5 000	1970 年(昭和 45 年)
イタリア	1 052	4 600	1970 年(昭和 45 年)
イギリス	480	1 600	1966 年(昭和 41 年)
フランス	300	3 650	1975 年(昭和 60 年)
(日 本)	(71)	(630)	(1968 年(昭和 43 年))

注：日本の場合は、現行 5 年計画(昭和 39~43 年)において実施する名神、東名、中央道(東京~富士吉田)の累加延長 630 km のみをあげている。

表-3 から明らかなように、わが国の高速道路は、現況においても、将来計画においても、欧米諸外国にかなり遅れている。わが国の高速道路の将来構想として、どのくらいの建設計画をもつべきであろうか。もし、人口、面積、国民所得、自動車保有台数などの要素から諸外国と比較してみるならば、わが国の高速道路は、およそ 10 年後の昭和 48 年(1973 年)には、少なくとも 2 000~3 000 km 程度が必要であろう。また、昭和 55 年(1980 年一建設省道路局が欧米諸国なみの道路整備を目指す将来構想の目標年次)には、少なくとも 7 000~8 000 km の高速道路を建設することが必要のようである。

(1) 高速道路の将来構想

昭和 39 年度を初年度とする道路整備 5 年計画(総額 4 兆 1 000 億円)の策定に当って、建設省は欧米先進国なみの道路の整備を目指す昭和 55 年度における将来構想を明らかにした。この将来構想のなかには、わが国の重要な都市、および地域から 2 時間以内に高速道路に到達できる 6 700 km の幹線自動車道網の整備計画がふくまれ、また、この幹線自動車道網のなかには、法律が定める縦貫道などの高速道路、およそ 3 700 km の整備が予定されている(表-4 参照)。

もし、わが国の高速道路が将来構想にしたがって建設されるならば、昭和 44~48 年度の次期 5 年計画において、累計供用延長は 1 700 km に達し、仮にたとえていうならば、東北の仙台市から本州を縦貫して九州の八

表-4 高速道路の将来構想

区分 計画	年 度	累加供用延長 (km)	概略建設費 (億円)
現行 5 年計画	昭和 39~43 年度	630	4 915
次期 5 年計画	昭和 44~48 年度	1 700	8 300
7 年計画	昭和 49~55 年度	3 700	11 300

代市に達する延長に相当する高速道路が建設されることになる。また、昭和 55 年度末に 3 700 km の高速道路の整備が完了するならば、わが国の国土は、おおむね高速道路網が形成されて、ようやく欧米諸国なみの高速道路網ができ上ることになるであろう。

(2) 高速道路の 5 年計画

昭和 39 年度を初年度とする道路整備 5 年計画は、整備計画に定める既着手の名神、および中央(東京~富士吉田)は、昭和 42 年度までに、東名高速道路は昭和 43 年度までに供用開始することを目途にしている。また、そのほかの縦貫道(東北、中国、中央、九州、北陸)は、次期 5 年計画において、累加延長 1 700 km の供用を開始することを目途に、その準備期間として用地買収などに重点がおかれることになっている。

道路整備 5 年計画(昭和 39~43 年度)の高速道路の建設費は表-5 のとおりである。

表-5 高速道路の現行 5 年計画建設費
(昭和 39~43 年度)

高速道路名	建設費	建設費(100万円)
名 神 高 速 道 路		11 528
東 名		332 822
中 央 道		77 117
そ の 他		70 000
合 計		491 467

注：建設利子はふくまない。

6. 高速道路建設の諸問題

高速道路の建設に当って解決しなければならない幾多の問題が存在する。それらの諸問題のうち、ここでは二、三の問題についてふれてみることにする。

(1) 高速道路の建設費について

名神高速道路の建設費は、6.3 億円/km の巨費が投ぜられ、また、現在建設中の東名高速道路は実に 9.8 億円/km の建設費が予定されている。欧米諸国の高速道路が、およそ 1.8~3.5 億円/km の費用で建設されているのに比較するならば、わが国の高速道路の建設費は、欧米諸国の約 3~4 倍におよんでいる。これは、わが国の地形が山岳、河川に富み、また、平地部の田畑が細分化されていることもその一つの原因であるが、そのおもな原因は、不当な用地買収費の要求と、高盛土方式による土工の増大、高架橋および横断構造物などの構造物によ

る建設費の増加によるものである。わが国の高速道路の建設費を下げるには、一体どのようにしたらよいであろうか、それにはつぎの二つの方策を講ずることが必要である。

① 今後の高速道路は、欧米諸国の高速道路のように路面を土地表面近くに下げて建設し、高速道路の上を横断する道路は 500~1000 m 間隔に整理統合すること。

② 高速道路の用地買収は、従来の直接買収方式をできるだけさけて、高速道路の両側にまたがる広い地域から区画整理方式（管理者負担金）によって生み出すこと。このためには、高速道路の建設に先立って土地改良事業、区画整理事業、都市計画事業などを実施し、農地、宅地の交換分合を行ない、市町村道、農道、水路などの整理統合を行なってその地域の開発を促進し、新しい都市、新しい農村の建設を行なうことが必要である。しかし、これらの公共事業は主として都道府県、市町村、または組合などの行なう事業であって、関係する地元の人々の理解と協力がなければ実現することは困難である。

（2）有料制度について

道路は、本来無料公開が原則であるとされている。したがって、有料道路といえども償還後は無料公開されて、鉄道のように永久に料金を徴収されるものではない。わが国の高速道路は、主として財源上の理由から現在有料制度が採用されている。すなわち、政府出資金、

公団債、外債などを財源として高速道路を建設し、通行料金の収益によって償還する方式がとられている。たとえば名神、東名高速道路は、平均通行料金 10 円/km、平均利率率 6% として、およそ 25 年間で償還することになっている。いうまでもなく、有料道路としての採算性は、主として建設費と交通量によって決まるものであって、建設費が一定であるとするならば、絶対交通量の多い区間ほど有料制度としての償還が容易である。わが国の高速道路の建設費はいちじるしく高く、最も交通量の多い東京~大阪間ですら、償還に 25 年を要することになっている。一方、わが国の法律で定める縦貫道などの高速道路は、「国土の普遍的開発をはかり、画期的な産業の立地振興、および国民生活領域の拡大を期する……」ために建設されるもので、わが国の陸上輸送体系の基幹となる大動脈であると同時に、国土開発、地域格差の是正もまた主要な目的の一つとされている。したがって、このような縦貫道などの高速道路のなかには現行の有料制度では償還は不可能なものもある。もし、縦貫道などの高速道路を有料制度によって実施するならば、今後つぎのような対策が必要になるであろう。すなわち、

① 建設費をできるだけ下げること

② 政府出資金を増して平均利率を下げること

③ プール制を採用して採算性の高いものの収益によって、採算性の低いものを補填することなどである。これらは、すべて今後慎重に検討すべき問題である。

(1964.11.7・東京文化会館にて講演)

書 評

一 里 塚

近 藤 謙 三 郎 著

国 政 社 刊

一里塚とその著書に名付けたのは、著者の言によれば、自分の墓石であると同時に、日本の道路発達史の一里塚を示すものであろうということである。道路そのものが、識者、先覚者や、特殊な利用者以外には、それほど関心をもたなかった時代から、現在の高速道路のブーム……ただし、それは計画のブームであって、まだ建設のブームにまでは入っていないが……に至るまでの時期、著者が先覚者として、戦後の荒廃の時期から、各方面に道路政策の方向を説き、道路政策の進め方を説き、それらの主張が今回、昭和 39 年度から発足した 4 兆 1000 億円の新道路 5 年計画に取入れられるという、一つの段階を著者はいうものと思う。

中に集録されている論文、講演筆記、随想のどれをとってみても、著者が時流のもどかしさを嘆き、切齒扼腕していることを示している。そのゆえに、著者が時の要路の人達……官民を問わず……をいかに困惑せしめたかが目に見えるようでもある。その先見も主張も、著者の

無私の心境、名利にはおおよそ関心のない行動に裏付けされたからこそ、教せられたけれども遠ざけられず、一步一步実現に近づいていたものと思われる。由来、土木関係の大事業には、その大事業であるゆえに多くの先見者が傷つきながら推進する必要があった。現在の道路財源の確保にしても、高速道路の発足にしても、たとえ時流に助けられたとしても、なお、献身的な推進者が必要であった。著者はこの重要な一翼をになわれたのである。

著者は、大正 10 年に学窓を出た土木技術者である。その論文、随想はきわめて若々しい情熱にあふれているということは、また、見る人によっては、独断と省略とがあるともとれる点があるかもしれない。土木技術者としての立場からの発想、その推進の経過など、多くの技術者に読んでもらいたい書物である。

著者：全国道路利用者会議事務局長 兼道路協会常務理事
体 裁：A 5 判 479 ページ 定価 1200 円

国政社：中央区日本橋小舟町 1-2 振替東京 77444 番
【建設省道路局 伊藤直行・記】