

## 道路の歴史と展望

高野 務\*



洋の東西を問わず、またいつの時代においても、道路は多くの課題をかかえ、その解決に努力が払われ、社会の発展に貢献してきた。しかしながら、今日のわが国の道路ほど大きな期待ときびしい批判が集中されている時代はない

であろう。

本日は、まず道路の歴史をふりかえり、道路整備五箇年計画の推移、道路整備の進展、自動車交通の発達、道路技術の向上等について述べ、道路整備の課題を明らかにし、解決の方途について考察を試みることにする。

### 1. 道路の歴史

道路は人類の歴史とともに進化する。

古代都市国家では、王宮を中心とした人工道が築造された。ローマは、その広大な領土を統治し、治安を確保するため体系的に道路を整備し、舗装、トンネル、橋など技術的にもすぐれた大規模な道路工事を実施した。

中世の暗黒時代を経て誕生したヨーロッパの近世諸国は、政治の中央集権化、国内経済の発展、国際貿易の伸長のため、全国的な道路網の整備を進めた。かくて、徒歩・騎馬・駄馬の交通時代から馬車交通時代へと移行した。フランスは、もっとも早くから模範的な王道を建設し、イタリアは古代ローマ道を修復して駅馬制を創設し、イギリスは有料道路制度を導入するなど、道路整備とともに馬車交通の発達をみた。アメリカでは、有料道路制度と駅馬車とにより、ヨーロッパ以上に大規模な馬車交

通が発展した。

産業革命は鉄道を出現させ、1830年スチーブンスンの蒸気機関車を用いたリバプール～マンチェスター間の鉄道が開設されてからは鉄道時代に入り、その発達とともに、道路は局地交通を分担することとなった。

19世紀末期、自動車の実用化は経済社会に変革をもたらした。経済の発展とあいまって自動車交通は急速な進展をとげ、国内交通の主役を占めるようになった。長い車輪交通の歴史を持つ欧米諸国の道路は、比較的容易に自動車に対応することができたものと考えられ、いまや、高速道路の建設が精力的にすすめられている。

わが国では、BC 548年、<sup>わい</sup>綏靖天皇の時代に開かれた山陽道が人工道の初めとされている。大化の改新後 701年、大宝律令の一環として道路網の体系化、駅伝制の確立など道路に関する制度が創設された。中世に入って道路はなおざりにされたが、織田信長の時代には、1574年4人の道奉行<sup>みちぎょう</sup>がおかれ、道路構造基準の設定、一里塚の設置など道路整備に積極的な施策が講じられた。徳川時代には参勤交代の制度が道路の発達を促したが、多摩川、大井川などの架橋は許されず、地形その他の要因もあって、車輪交通の発達はみられなかった。

明治維新とともに、道路に関する諸制度も改革されたが、1872年(明治5年)新橋～横浜間に鉄道が開設されてからは、陸上交通の発達はもっぱら鉄道を中心とし、道路の整備は遅々とした歩みをたどることとなった。

さて、1868年(明治元年)に乗合馬車、1870年(明治3年)に人力車、1876年(明治9年)頃には自転車が登場した。貨物輸送に大きな役割を演じた荷馬車は、1877年(明治10年)に500台弱のものが1912年(大正元年)には17万5000台余に増加し、1926年(大正15年)には30万台に達した。自動車が輸入されたのは1901年(明治34年)で、1912年(大正元年)に500台、1926年(大正15年)に3万5000台を越える自動車台数を数え、1938年(昭和13年)には第二次世界大戦前の最高であ

\* 正会員 土木学会第 59 代会長

新潟県長岡市出身。東大工学部卒。富山県、新潟県を経て昭和 15 年内務技師。道路局国道課長、技術参事官、中部地建局長、道路局長、建設技監をつとめて退官。現在三菱地所顧問。昭和 35 年から日本道路協会副会長、運輸政策審議会委員、常設国際道路会議協会常設国際委員会委員などをつとめておられる。

る 22 万台余となった。以上のように、明治維新から第二次世界大戦までの道路は、馬車交通の受入れにはじまり、自動車交通へのゆるやかな移行をみせながら、その整備に不断の努力が傾注されたのであった。

すなわち、道路行政の基本法としての道路法は、1888 年（明治 21 年）公共道路条例および街路新設条例が起草されてから 30 年を経た 1918 年（大正 7 年）に成立をみ、現行の道路法（昭和 27 年法律第 180 号）が制定、施行されるまで適用されることとなった。

道路の構造基準については、1876 年（明治 9 年）太政官達第 60 号により国・県・里道の制とともに道路の幅員が規定され、1886 年（明治 19 年）には国道道の新設または改築の標準、保存および修繕の方法等を定めた道路築造保存方法（明治 19 年内務省訓令第 13 号）、1919 年（大正 8 年）には道路構造令および街路構造令（大正 8 年内務省令第 24 号および第 25 号）、1926 年（大正 15 年）には道路を計画し設計する場合の具体的基準として道路構造に関する細則、1935 年（昭和 10 年）には道路構造令並同細則改正案が、それぞれ道路交通情勢に即応して制定または作成された。道路構造令並同細則改正案は案のままに終わったが、実質的には 1953 年（昭和 28 年）に道路構造令第二次案が掛けにされるまで、道路構造の基準となった。なお、政令として道路構造令が制定されたのは 1958 年（昭和 33 年）である。

道路整備の計画的な遂行については、まず、1920 年（大正 9 年）度を初年度とする計画期間 30 年の第一次道路改良計画が決定された。その財源は主として公債に求められ、このため道路公債法（大正 9 年法律第 59 号）が制定された。この計画は 3 年間は予定された年度割にしたがって進められたが、第一次世界大戦後の不況、関東大震災などのため、中途で見送られた。その後、1926 年（大正 15 年）の自動車道路助成十箇年計画、1929 年（昭和 4 年）の産業道路改良計画、1932 年（昭和 7 年）の産業振興道路改良五箇年計画、1934 年（昭和 9 年）度を初年度とする計画期間 20 年の第二次道路改良計画、第二次道路改良計画の実行策としての産業伸長道路改良五箇年計画など、道路整備の計画がたてられ、この時代には失業救済、時局匡救、農村振興等の諸事業が実施され、内務省の直轄道路事業がはじまったのである。1939 年（昭和 14 年）には、道路の維持修繕、自動車の走行経費の低減などの観点から舗装普及の必要性が認識されるようになり、道路舗装二箇年計画が樹立され、自動車交通量 300 台/日 以上または緊急に舗装を必要とする区間について、国府県道のコンクリート舗装または簡易舗装が実施された。なお、1940 年（昭和 15 年）度から 3 年間にわたり、重要道路整備調査として、道路および道路交通現況、道路輸送、輸送経済、自動車の燃料問題、

道路財政、道路計画など、具体的かつ広汎な調査が実施され、1943、1944 年（昭和 18、19 年）度には東京～神戸間の高速道路の本格的な路線調査が実施された。

ここで、明治維新から第二次世界大戦終了までの道路事業について、いくつかのものにふれることとする。

1872 年（明治 5 年）の東京銀座の大火後、銀座通りの復興が行なわれ、中央車道 15 間（27.3 m）、歩道左右それぞれ 3 間（5.5 m）として、車道には砂利、歩道にはれんが、および板石の舗装が施工された。

1874 年（明治 7 年）から約 10 年間、山形・福島・栃木の県令であった三島通庸は、いわゆる「三県新道」を建設したが、当時としては画期的なものであった。このなかには、明治年間最長のトンネルである栗子トンネル延長 482 間（876 m）がある。このトンネル工事は困難をきわめたが、アメリカ合衆国から購入したせん孔機を用いて 4 年の歳月を要し、1880 年（明治 13 年）に貫通した。翌年、この米沢街道は明治天皇を迎えて万世大路と名付けられたが、半世紀以上を経て、人馬から自動車の交通を受入れうるよう、国の直轄事業として改築され、1936 年（昭和 11 年）に竣工した。さらに 30 年後の 1966 年（昭和 41 年）には、東西栗子トンネル（延長東 2376 m、西 2675 m）により、標高を 256 m 下回る 628.5 m、最急勾配を 12% から 6% とし、通過所要時間を 1/3 に短縮させ、冬期交通を確保しうるよう、近代的な道路に改築されている。

わが国における自動車交通に即応した近代的舗装のはじまりは、1911 年（明治 44 年）から 1914 年（大正 3 年）にかけて、京橋～日本橋間など 3 か所で試験的に施工された木塊舗装、シートアスファルト舗装および瀝青コンクリート舗装であった。その後、第一次道路改良計画の一環として、京浜国道・阪神国道はじめ大規模な舗装工事が行なわれた。これらの代表的な工法は、厚さ 15 cm 以上のセメント・コンクリート基礎の上に厚さ 5～6 cm の瀝青コンクリートまたはワーレナイト・ビチューリックを舗設するものであった。1920 年代後半（昭和初期）には、簡易舗装の経済性と耐久性とが確認され、東京を中心として、全国に普及されるようになったことは、特筆されよう。また、この時代からは、幹線道路にセメント・コンクリート舗装が用いられ、当時は舗装版の厚さが 15～20 cm、一層式と二層式との両者が施工されたが、1930 年代後半からは主として一層式に移行した。かくて、わが国舗装技術の基礎が確立され、施工の経験を経て、標準化が進められるようになった。

1923 年（大正 12 年）の関東大震災の復興事業は、わが国の道路技術の飛躍的な向上に、大きな役割をもたらした。隅田川にかかる清洲、永代、駒形などの諸橋、聖

橋、お茶の水橋などの名橋、九段坂に設けられた共同溝などが、端的に物語っている。3径間自定式鋼吊橋である清洲橋のアイパーなど、中央径間がタイドアーチである永代橋のタイには高張力鋼、これら両橋の基礎にはわが国はじめての大規模な潜函工法が用いられた。

1945年(昭和20年)度末における国府県道の改良済延長は17932km(改良率10.4%)、舗装済延長は5644km(舗装率4.5%)であるが、このうち国の直轄事業として改築された区間を例示すれば、第二京浜国道、横浜市～藤沢市、小田原市国府津～箱根町、名古屋市～三重県富田町、京津国道(大津～京都)、明姫国道(明石～姫路)、岡山市～倉敷市、福岡県福岡町～福岡市～二日市町、別府市～大分市、東京都～草加市、岩沼市～仙台市、浅虫温泉～青森市、栗子峠、千葉街道(東京都～千葉市)、甲州街道(東京都～八王子市)、中仙道(東京都～大宮町)、新潟市～新発田市、親不知、富山市～高岡市、海田市～呉市などであり、道府県もまた、国道改築に努力している。

なお、関門連絡道路については、トンネル・橋梁両案が種々検討されたが、1939年(昭和14年)トンネル案に決定、着工をみた。関門トンネルは幾多の経緯をたどり、1958年(昭和33年)有料道路として供用開始された。また、1965年(昭和40年)には、第二の関門連絡道路として吊橋を建設することが決定され、1968年(昭和43年)高速自動車国道関門自動車道として、建設大臣の施行命令が発せられ建設中の段階で、1973年(昭和48年)に供用が予定されている。

## 2. わが国の道路整備の進展と自動車交通の発達

### (1) 道路整備体制の確立

荒廃したまま終戦を迎えたわが国の道路は、戦後の応急的な維持修繕から、対日援助見返資金の投入による道路改良など改築に重点が移行するに伴って、急速にその整備体制が確立された。すなわち、新しい道路法の制定ならびに、有料道路制度および特定財源制度の創設である。

新道路法(昭和27年法律第180号)では、道路の種類を4種、すなわち一級国道、二級国道、都道府県道および市町村道とした。1957年(昭和32年)には高速自動車国道法(昭和32年法律第79号)が制定され、道路の種類に高速自動車国道が加えられた。また、1964年(昭和39年)には一級国道、二級国道の区別が廃止され一級国道として統合された。

有料道路は、従来も限定的に認められてきたが、1952年(昭和27年)に道路整備特別措置法(昭和27年法律

第169号)、4年後には新しい道路整備特別措置法(昭和31年法律第7号)の制定をみ、民間資金を導入して有料道路の拡充整備をはかる本格的な有料道路制度が確立された。これにもとづいて、1956年(昭和31年)に日本道路公団、1959年(昭和34年)に首都高速道路公団、1962年(昭和37年)に阪神高速道路公団、1970年(昭和45年)に、本州四国連絡橋公団がそれぞれ発足した。また、地方的な幹線道路についての有料道路を飛躍的に促進するため、地方道路公社法(昭和45年法律第82号)が制定され、有料道路の事業主体に地方公共団体の出資する地方道路公社が加えられることとなった。

道路整備促進の最大の隘路は、財源が不安定なことであった。1949年(昭和24年)に揮発油税法が制定されるや、道路利用者に課せられる負担は道路利用者に還元されるべきであり、揮発油税を道路整備の財源に充当すべきであるとの世論が高まった。1953年(昭和28年)に制定された道路整備費の財源等に関する臨時措置法(昭和28年法律第73号)は、①昭和29年度を初年度とする道路整備五箇年計画の閣議決定、②道路整備費の財源に揮発油税収入相当額の充当、③道路事業費の国の負担金の割合または補助金の率のひきあげ、を義務づけ道路整備の計画的遂行を約束するものであった。この法律は、道路整備五箇年計画の根拠法規として、道路整備緊急措置法(昭和33年法律第34号)にひきつがれている。

### (2) 道路整備五箇年計画の推移

以上のように、わが国の道路整備は、1954年(昭和29年)度を初年度とする第一次道路整備五箇年計画(以下第一次計画と略称)の発足を契機として本格的に推進されるようになった。以後、道路整備需要の量的拡大、質的变化に伴い、計画内容の拡充、財源措置の強化などの必要を生じ、また、新たな経済計画の発足に即応し、第一次計画は4年、第二次計画からは3年を経て、より大きな規模の計画に改訂された。これらを通じて道路整備の促進がはかられ、わが国の経済成長と地域開発に大きく貢献してきた。

第一次計画(昭和29年度以降5か年、投資規模は一般道路事業のみを対象として2600億円)の重点は、一級国道の改築、とくにトラックの交通不能区間および交通量200台/日以上で著しく交通の障害となっている区間の改良、危険な踏切の立体交差化、荷重制限を行なっている長大橋の改築、改良済で交通量500台/日以上の区間または砂利道としてはきわめて維持困難な区間の舗装におかれた。

第二次計画(昭和33年度以降5か年、投資規模は一般道路事業、有料道路事業、地方単独事業を含め1兆円)

では、道路整備の目的が「経済の発展に伴い予想される今後の交通情勢に対処して道路の改良、舗装等の整備を緊急に行ない、もって経済基盤の強化に寄与するため…」として閣議決定本文に明記された。名神高速道路の供用開始、国土を縦断して重要産業地帯を結ぶ一級国道の改築完了などの目標が掲げられ、一級国道の一次改築を中心として、道路整備が全国に展開されるようになった。また、大都市および重要産業地帯において生産活動の隘路となる区間の再改築がとりいれられ、さらに、一級国道の改築は原則として国が直轄で行なうほか、とくに交通量が多い区間の維持修繕は国が直轄で行なうこととなり、一級国道の管理体制が確立されることとなった。

第三次計画（昭和36年度以降5か年、投資規模は2兆1000億円）では、道路整備の目的に「高速自動車国道をはじめとする全国的な幹線道路網の整備、大都市およびその周辺における道路交通混雑の緩和ならびに重要産業地帯における道路網の整備拡充」にとくに配慮するものとされた。また、1964年（昭和39年）10月開催の東京オリンピックに対処するため、首都高速道路の建設および関連街路の整備が促進された。

第四次計画（昭和39年度以降5か年、投資規模は4兆1000億円）では、全国総合開発計画（昭和37年10月5日閣議決定）を受けて道路整備の目的に「国土の総合的な開発と効率的な利用」、重点に「主要な開発拠点相互間を効率的に連絡する高速自動車国道網の整備、国土の均衡ある発展を図るための一般道路網の整備」があげられた。かくて国土開発縦貫自動車道建設法（昭和32年法律第68号）は、1966年（昭和41年）国土開発幹線自動車道建設法に改正され、全国的な構想にもとづくわが国高速道路網の将来像32路線、7600kmが明文化された。また、一般道路の整備においては「舗装事業および交通安全対策事業の促進ならびに積雪寒冷特別地域における道路および奥地等産業開発のための道路の整備の促進」に、とくに配慮するものとされた。このため、舗装事業には改良重点主義から未改良であっても交通量の少ない道路は現道のまま舗装する現道舗装方式が導入され、交通安全対策事業としては、全国的な道路標識の整備、防護柵の重点的整備が行なわれ、1966年（昭和41年）度からは第一次交通安全施設等整備事業3か年計画の発足をみ、その強化がはかられた。

第五次計画（昭和42年度以降5か年、投資規模は6兆6000億円）では、道路整備の基本的方針が「わが国経済および国民生活の均衡ある発展を図るため、国の経済計画および国土総合開発計画に即応し、将来の道路輸送需要の増大に対処するための輸送能力の画期的拡大ならびに交通難および交通事故の解消を図り、もって国土の有効利用、流通の合理化および国民生活環境の改善に

寄与すること」とされた。流通の合理化への寄与が大きな課題となり、国際海陸一貫輸送の時代を迎えて、東京湾および大阪湾の湾岸道路の整備が推進されることとなった。

第六次計画（昭和45年度以降5か年、投資規模は10兆3500億円）では、道路整備の基本的な方針に「交通事故および交通混雑の解消」とならんで「道路環境の改善」が加えられ、新全国総合開発計画（昭和44年5月30日閣議決定）、新しい都市計画法（昭和43年法律第100号）などに即応して「新たな道路網体系の確立のもとに、高速自動車国道等の国土開発の基幹的な道路、都市周辺の幹線道路、市街化区域内の道路および生活基盤としての道路」に重点をおき「道路の適切な管理と利用の効率化、環境との調和、他の交通施設との関係等」に十分配慮すべきことが強調されている。

### （3）道路整備の進展

上記の道路整備五箇年計画にもとづいて、わが国の道路整備水準は大きな向上をみた。

高速自動車国道の建設は、1956年（昭和31年）名神高速道路の経済的・技術的可能性がワトキンス（Ralph J. Watkins）を団長とする調査団により報告され、翌年10月整備計画の決定をみ、施行命令が発せられたのに始まる。1963年（昭和38年）7月に供用開始された尼崎～栗東間71kmをはじめ、名神全線190km、東名全線347kmなど、現在664kmが使用されている。これらを含めて5244kmについて基本計画、3354kmについて整備計画が決定されており、第六次計画期間中におおむね1900kmの区間を供用することをめどに、中央、東北、中国、九州および北陸の各縦貫自動車道、関越、常磐などその他の自動車道の建設が進められている。

一般国道については、1953年（昭和28年）度末の改良率33.8%、舗装率14.5%は、1970年（昭和45年）度当初においては、それぞれ77.3%、78.6%に、このうち元一級国道については、改良率は44.9%から96.4%に、舗装率は23.1%から95.4%にまで整備水準が高められた。おおむね1975年（昭和50年）度にはその整備を概成することをめどに、現在、事業の促進がはかられている。

都道府県道については、上記期間に、改良率は19.5%から42.1%に、舗装率は4.2%から37.6%にまで向上した。市町村道については、改良率14.5%、舗装率9.3%の整備水準にとどまっている。第六次計画においては、都道府県道および市町村道のうち、重要な地方的幹線、地方の開発を促進するため必要な路線、都市交通の円滑をはかるため必要な路線、離島等未開発地域の開発を促進するため重要な路線および観光上重要な路線に

ついて、整備を促進するものとしている。

大都市における都市機能の維持向上に不可欠な役割を果たす都市高速道路については、首都高速道路 90 km、阪神高速道路 70 km が供用されるにいたり、第六次計画期間中に、これらを含めてそれぞれ 160 km および 130 km が供用されることとなっている。また、名古屋、福岡、北九州などの都市においても、地方道路公社により都市高速道路の建設が進められ、また計画が検討されている。

以上の道路整備の進展は、1967 年（昭和 42 年）11 月、東京で開催された第 13 回国際道路会議に参加した世界各国の道路技術者に大きな感銘を与えたのであった。

#### （4）自動車交通の発達

わが国経済の高度成長、産業構造・消費構造の高度化、所得水準の向上に伴って、自動車交通は急速な発達をとげた。

1953 年（昭和 28 年）度から 1969 年（昭和 44 年）度までの 16 年間に、実質国民総生産は 4.5 倍の規模に拡大し、年率 10% の成長を示した。

この期間に、国内輸送量は、輸送人員で 3.1 倍（年率 7.4%，以下同じ）、人キロで 3.6 倍（8.4%）、輸送トン数で 6.4 倍（12%）、トンキロで 4.1 倍（9.2%）に増大したが、自動車による輸送量は、輸送人員で 7.2 倍（13%）、人キロで 12 倍（17%）、輸送トン数で 8.4 倍（14%）、トンキロで 14 倍（18%）と、実質国民総生産をはるかに上回る伸長をみせた。

この結果、国内輸送に占める自動車輸送の比率は、輸送人員で 25% から 58%、人キロで 14% から 47%、輸送トン数で 67% から 88%、トンキロで 11% から 38% へと拡大した。1969 年（昭和 44 年）度における自動車による輸送量は、218 億人、2421 億人キロ、42 億トン、1200 億トンキロで、国内輸送の主役を占めるにいたっている。

自動車保有台数の増加も爆発的なものがあった。1953 年（昭和 28 年）度末の 68 万台（特種車等、二輪車等を除く。以下同じ）は、1956 年（昭和 31 年）度には 100 万台、1964 年（昭和 39 年）度には 500 万台、1967 年（昭和 42 年）度には 1000 万台、1969 年（昭和 44 年）度には 1500 万台を越え、1970 年（昭和 45 年）度末には、1770 万台に達し、自動車は国民 6 人に 1 台の割合で保有されていることとなる。

#### （5）道路技術の向上

道路整備の進展、自動車交通の発達とあいまって、道路技術の向上も著しく、調査・計画・設計、建設、維持修繕、道路および道路交通の管理の各段階、土工、舗装、

橋梁、トンネル、交通安全施設、材料、施工機械など各分野にわたった。

これらの技術は、事業量の増大、道路および道路交通への社会的要請に即応する過程において、内容が拡大され、その水準が高められてきたもので、今後における道路整備の飛躍的展開の基礎をなすものである。

すなわち、元一級国道を中心として全国にわたる一般道路の一次改築の進展は、道路技術各分野の全体としての技術水準を向上させ、名神高速道路ならびに東名高速道路の完成は、線形設計をはじめとする計画技術、大規模な土工・舗装の施工ないし施工管理技術、長大構造物の設計施工技術の進歩をもたらした。交通混雑に対処する幹線街路の再改築、主要な幹線街路、有料道路の事業は、とくに交通調査・計画面において、都市高速道路の建設は、複雑な高架構造物、地下インターチェンジなどの計画・設計面、都市内における施工の面において、技術の進歩に大きく寄与した。維持修繕の強化に伴って、都市における 12 時間修繕工法、地下埋設物の処理、共同溝の築造など新たな領域が開発され、積雪寒冷地域における冬期交通の確保などに格段の進歩がはかられた。交通安全対策事業の推進は、交通工学の実際への適用を促進し、道路交通管理の重要性が認識されるようになって、より効率的・合理的な交通管理システム、情報システムが開発されつつある。また、本州四国連絡橋、東京湾環状道路など大規模特殊事業の事業化をめどに、台風、地震、複雑な地質、軟弱地盤、潮流、船舶航行など、きびしい条件における長大吊橋、沈埋トンネル、海中盛土などの調査が進められ、その成果は、関門吊橋、東京港第一航路を横断する沈埋トンネルなど世界的な規模の構造物として、すでに建設中の段階にいたっている。

ここで、道路構造令はじめ、道路土工指針、セメントコンクリート舗装要綱、アスファルト舗装要綱、簡易舗装要綱、道路橋下部構造設計指針などの技術基準ないし指針類が、わが国の道路技術の向上に大きな役割をはたしてきたことを高く評価したい。これらは、時代の技術水準を示すものであり、したがってまた、技術の進歩に応じて絶えず検討し、必要に応じて改訂されるべきものであり、これによりその役割を果たしうるものといえよう。

### 3. 道路整備の課題と課題達成の方途

1960 年代のわが国経済は、大都市への人口、産業の急激な集中を伴いつつ、高度成長をとげたが、一方において、過密過疎の地域問題、公害問題など大きなひずみを残した。

このなかにおいて道路は、生産活動の動脈として、そ

の整備に格段の努力が傾注されてきたが、過去の道路資産があまりにも貧弱であったこと、道路投資をはるかに上回って自動車交通の発達をみたことなどにより、自動車に対する道路資産の相対的な不足はますます顕著となり、このため多くの問題が生じている。すなわち、都市間の幹線道路および都市における道路交通の混雑激化、全国に及んでいる交通公害の深刻化、自動車の排出ガスによる大気汚染、騒音など交通公害の登場などである。

わが国の経済は、高福祉社会を旨として、ひきつづき成長を継続し、自動車による交通需要は今後とも増大するであろう。

以下、これらに対処する道路整備の課題を整理し、課題達成の方途について考えてみたい。

その第一は、望ましい国土構造、都市構造への誘導である。

過密過疎の地域問題、公害問題などの基本的要因は、太平洋ベルト地帯に偏在した国土利用にある。したがって、新全国総合開発計画に即応して質の高い交通幹線を先行的に整備して国土構造の骨格を形成し、全国土に開発の可能性を拡大する必要がある。国土開発幹線自動車道は、重要な戦略手段である。

都市地域については、総合的な都市計画、交通計画の一環として道路計画を策定し、土地利用の変化とその計画的誘導を考慮して、効果的、効率的な道路整備を推進することが必要である。とくに10年以内に市街化をはかるべき区域については、計画的、先行的な道路整備を推進すべきである。

農山漁村地域については、生活圏中心都市を核とし、生活圏の一体的形成をはかるために必要な道路網および他地域との地域間交流の緊密化に必要な幹線道路の整備を推進することが肝要である。なお、この観点にたつて市町村道の再編成を検討すべきである。

その第二は、交通安全の確保である。

道路上の交通事故は、人、車、道路および環境が複雑にからみあって発生する。人については交通取締り、安全教育の徹底が、車については自動車自体の安全化、車両整備ならびに運転者の教育の徹底が強く要請される。道路および交通環境については、安全施設等の整備とともに適正な道路管理、適切な交通管理が強化されなければならない。本年度を初年度とする交通安全施設等整備事業五箇年計画の成果を期待するものである。

なお、異常気象、落石、地すべりなどによる危険から

の防止をはかるため、道路防災事業の推進と的確な事前交通規制の励行が必要である。

その第三は、道路環境の改善、環境上の調和の確保である。

これには望ましい国土構造、都市構造の形成、自動車の構造自体の改良、道路計画・道路構造の面からの対策、交通規制の面からの措置など、総合的な施策を必要とする。

とくに、生活環境の保全のため、生活道路と通過交通のための道路の区分を明確にし、それぞれの道路機能の純化をはかり、沿道の土地利用と調和のとれた路線の選定、道路構造の設計、沿道の緑化などに、また、自然環境との調和をはかるため、全国を自然保護地帯、自然利用地帯、自然開発地帯、人工開発地帯などに区分し、それぞれの地帯区分に応じた地域開発道路整備のあり方に積極的かつ具体的な考慮を払うべきことを強調したい。

なお、都市地域においては、大震災火災など緊急時における安全な避難路の確保について、具体的な対策を講ずる必要がある。

その第四は、総合交通体系の一環としての道路整備の遂行である。

各交通機関は、それぞれの特性と役割に応じて機能を合理的に分担しあうとともに、協同一貫輸送の確立をはじめ相互の一体的連係を保ちつつ、輸送経済上、利用形態上、もっとも適切かつ有効な輸送システムを実現しなければならない。新幹線鉄道の登場、空港の新增設、大港湾の整備、フレートライナーの具体化などに即応してこれらの機能を有効に発揮させるうえにおいても、道路整備は重要な役割を果たす。また、ターミナル、駅前広場および駐車場等の交通結節点施設の適切な計画、整備が肝要である。

その第五は、交通混雑の解消である。

これらの課題に答え、真に豊かな環境を創造するためには、公共優先の立場にたった土地政策と、道路はじめ立遅れている社会資本への重点的かつ傾斜的な資源配分がはからなければならないことを強調しておきたい。また、ひとり道路の分野のみならず、関連する自然科学・社会科学の各分野、各行政機関にまたがった総力の結集と一般の理解とがこれまで以上に必要であり、重要である。