

供用 4 000 km を迎えた高速道路

NATIONAL EXPRESSWAY NETWORK OF JAPAN
OVER 4 000 KM —PRESENT AND FUTURE—

市 川 晃 一*

By Kouichi ICHIKAWA

1. 高速道路をめぐる情勢

世界第一位の経済大国になるに至ったここ 20 数年間の歴史はわが国最初の高速道路である名神高速道路が誕生して以来の高速道路発展の歴史と同じくしている。わが国の経済成長を支えた高速・大量の自動車輸送は高速道路ネットワークの拡大によって可能となった。わが国の GNP は昭和 40 年から昭和 60 年の 20 年間に 92 兆円から 293 兆円へと約 3 倍強の増加であり、この間に総自動車貨物輸送量は 484 億トンキロから 2 059 億トンキロへと約 4 倍強、また自動車保有台数は約 6 倍であるをみるとモータリゼーションの拡大がいかに大きいかがわかる。この間、大型機械を使用しての高速道路の建設は飛躍的に近代化、大型化、高性能化するに至った。また増加を続ける利用者の多様な要望に応じて高速道路施設はグレードアップがはかられた。

昭和 48 年、54 年のオイルショックを契機として、日本経済は高度成長から安定成長の時代に入った。鉄鋼や造船、石油化学などの重厚長大、大規模装置型、素材関連産業が停滞し、代わって高付加価値、高度組立加工型、技術先端産業の隆盛が著しく産業構造の変化が生じた。前者を重要な経済基盤とする臨海工業地帯が活力を失いつつある一方で、電気・通信に代表される高付加価値型産業が、高速道路や航空等の輸送手段の発達した内陸へ進出し地方の経済成長に大きく寄与し、これらの社会資本整備がなされてない地域との格差が拡大しつつあ

る。

近年の財政再建優先政策のもと国家予算はゼロまたはマイナスシーリングで厳しく抑制され、公共事業も抑制された。一方、国内市場の低迷に加え生産性と品質、ハイテクで競争力を高めた日本製品は、大量に海外へ輸出され貿易の不均衡をよび、結果として貿易摩擦と円高不況を招いた。貿易収支の大幅な黒字は海外への資本投資を加速度的に増加させ、国内では有効な投資機会を他に見出せないために生じた余剰資金が財テクブームや首都圏にみられる過度の不動産取引きへと流れた。経済摩擦を解消し外需依存から内需依存へデマンド・ストレッチングし調和ある経済発展をはかるため、内需拡大が今ほど強調されるときはなく、来る 21 世紀の高度文明社会に備えて社会資本の整備に資金を還流することが強く求められる時期である。

このような情勢の中で策定された四全総では、交流ネットワーク構想に基づき 14 000 km 高規格道路網が提起され、このうち国幹道法では既定の 7 600 km に 3 920 km が追加された。高速道路は各地域を活性化し、多極分散型国土を形成するうえで大きな役割を果たすことが求められている。

高速道路の供用延長は 4 000 km を超え全国各県をつなげようとしている。しかし今後の高速道路は交通量が多くは期待できない地方路線へと建設の重心が移行し、高速道路の採算が大きな課題となってきている。今や高速道路は量と質の拡大路線の時代から採算確保を含めたより効率的な事業執行の時代へ、また建設中心のハードの時代から真の利用者サービスにつながるソフトの時代へ、線の高速道路から面の高速道路の時代へと時代の要

* 日本道路公団審議室長 (〒100 千代田区霞ヶ関 3-3-2)

Keywords : expressway, task and scope, economic effects, construction, maintenance

望と課題に答え進まなければならない。

ここでは今までの建設の経緯と現況、高速道路が果たした役割を振り返るとともに将来について展望したい。

2. 高速道路建設の経緯

昭和 32 年 4 月の高速自動車国道法の制定と道路整備特別措置法の改定により、わが国の高速道路は建設大臣の命令により日本道路公団が有料道路として建設・管理することが定められ、昭和 32 年 10 月名神高速道路の建設が開始された。当時としては経験のない大規模工事で仕様書、設計要領の整備されていない時代であったから、手さぐりで現場管理、施工管理手法を開発し工事が進められた。昭和 38 年 7 月にはその一期区間である尼崎～栗東間が完成、わが国初めての高速道路が誕生し、アメリカから導入の料金収受機械が動きだし、パトロール隊による道路管理が行われることとなった。

この一期供用と前後して次の高速道路である東名高速道路と中央道富士吉田線が建設を開始し、昭和 40 年代に入るとその建設は最盛期を迎え、日本道路公団の予算・組織も飛躍的に拡大した。昭和 42 年 12 月には中央道が、昭和 43 年 4 月には東名高速道路で東京・静岡・愛知の三区間計 129 km が同時供用となり、マスコミは「高速道路時代の幕あけ」とはやしたてた。この名神・東名時代が後の時代にいろいろ語り草となるが、高速道路の第一期黄金時代といえよう。

第二期の時代は新規五道の時代である。昭和 41 年に将来の高速道路全国ネットワークとして 32 路線 7 600 km が国土開発幹線自動車国道網として法的に体系づけられた。同年そのうちいわゆる縦貫五道すなわち東北道・中央道・北陸道・中国道・九州道の縦貫自動車道の第 1 次施行命令が出され、以後昭和 47 年の第 6 次施行命令まで次々と新規高速道路が全国展開した。これらの高速道路区間は昭和 40 年代後半から 50 年代前半にかけ供用を迎えることとなるが、昭和 48 年 9 月には中央道：

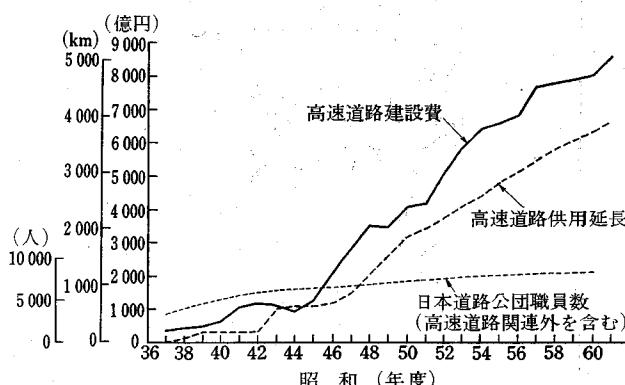


図-1 高速道路建設費、供用延長、職員数の推移

瑞波～多治見間の開通により高速道路供用延長は 1 000 km を突破し、昭和 51 年には 2 000 km に達する。

第一次石油危機により一時鈍化したが、この間わが国は高度成長期を迎えて経済の規模が拡大し、それに伴う自動車輸送が増大し車両の高速化、大型化が進んだ。一方、所得水準の向上により国民各層への自動車保有が広がりモータリゼーションが大衆化した時代である。高速道路の全国展開にあたって、日本道路公団は少数の技術者で建設を促進するため各種要領の整備、標準設計の採用、施工管理体制の確立等合理化を実施し現在の事業執行体制の基礎を確立した。また、昭和 47 年には料金プール制が導入され、全国画一料率、3 車種区分の現在の料金制度の基礎が確立した。

昭和 50 年代後半から昭和 60 年代に至る間は第三期高速道路時代といえる。高速道路の整備は全国に進み、国土縦貫の背骨部分が完成を迎える、さらにその他幹線である関越道、常磐道がほぼ完成し、横断道へ建設が移行する時代である。昭和 62 年 9 月川口～浦和間の供用により東北道が全通し、北は青森市より南は熊本県八代市まで約 2 000 km が高速道路で結ばれ、名神高速道路開通以来まる 24 年で日本列島を縦貫する大動脈がほぼ完成した。引続き同年 10 月高知道、沖縄道の供用により高速道路の供用延長は 4 000 km に達した。

第一期、第二期の高速道路区間は稼働年数の増加、沿線の開発と相まって交通量が増大している。一方、第三期以降の高速道路区間は地域開発型路線が多く交通量レベルも低いところに滞ることが予想され、高速道路の採算確保が重要な課題とされてきている。

3. 高速道路がもたらした効果

高速道路の経済効果は直接効果と間接効果とに大別される。直接効果は高速道路を直接利用することの効果で時間短縮、走行費の節約、交通事故の減少などをいい、間接効果とは広く高速道路による社会一般の影響であ

り、生産力拡大、地域開発の誘発、土地利用の促進、生活機会の増大、ひいては物価の安定、地方定住の促進、所得増加などをいう。高速道路がもたらした産業活動、国民生活への影響を具体的にみよう。

高速道路利用によって荷傷みが減少とともに、輸送時間が短縮される直接効果は農産品輸送に顕著に現われている。大消費地の卸売市場が開くまでに搬入することが可能となった地方において野菜栽培を中心とする農業振興がなされた。また、季節性のある野菜類を気候の地域差を利用し端境期に出荷し収益をあげたとえば高原野菜のような農業も高速道路の整備に

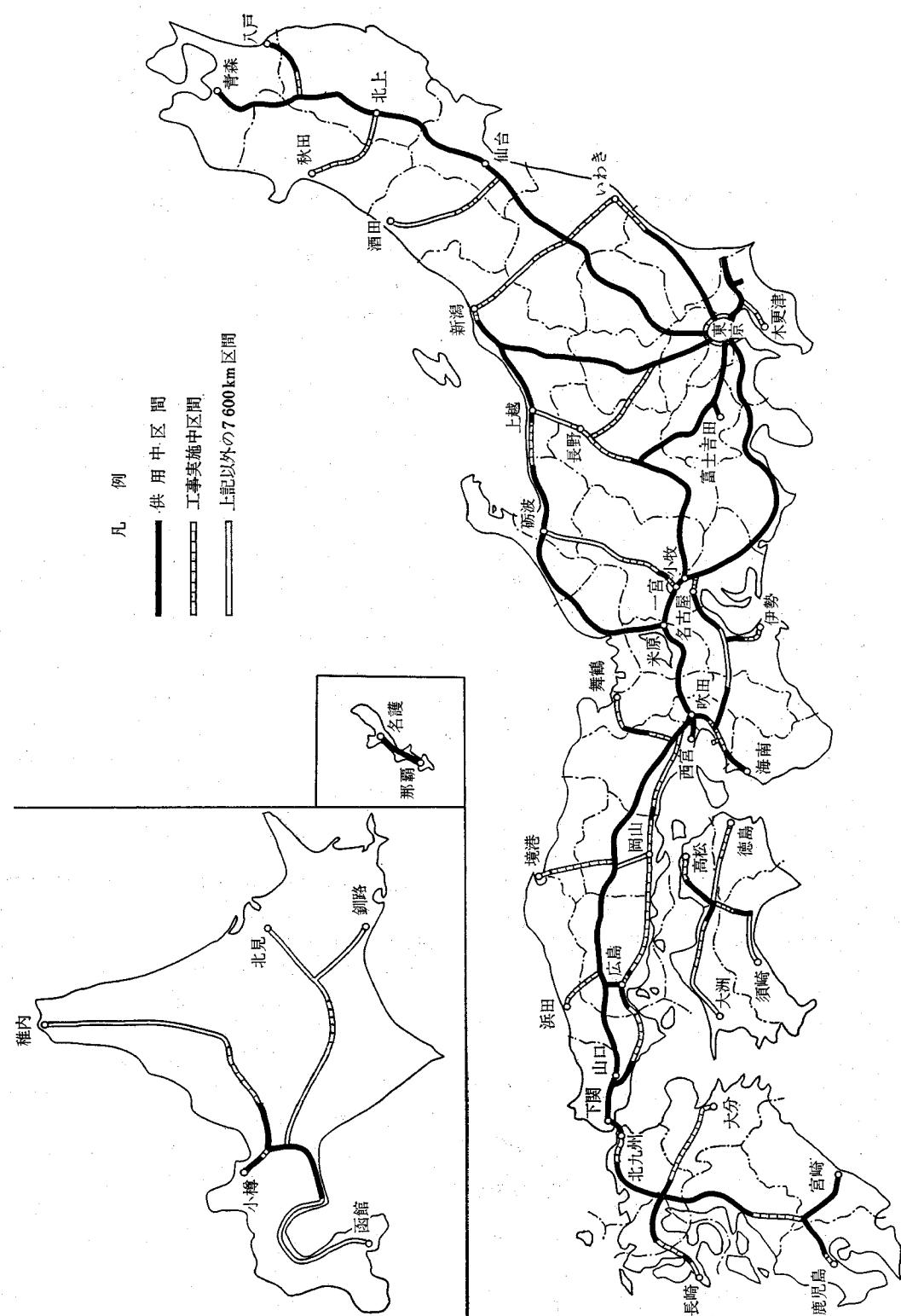


図-2 全国高速道路網 7600 km

よって盛んとなった。地域性が強く傷みやすい生鮮食料品については高速道路によって販路が拡大している。

ジャストインタイムにより在庫管理に要する経費節減を行い、離れた部品加工工場を有機的に結合させフルに活用する自動車組立加工業は、高速道路の高速性、定時制が生かされてはじめて成り立っている。電気・機械の組立加工型産業についても同じことがいえる。高速道路によって輸送に関する制約条件が軽減され、もともと地価が低く良質の労働力が得られやすい地方の工場立地条件は向上し高速道路沿線の工業が振興した。

高速道路網の整備によりインターチェンジ周辺に卸売団地や運輸業団地、小売業の集配センターが立地し、これを中継点として遠距離輸送と近距離輸送が分化され、輸送や卸売の効率化が図られるなど流通機構の変化が生じた。大量・一括仕入れした商品を中核となる集配センターから高速道路を利用して配送するといったシステムにより流通コストを節減し、スーパー、チェーン店などの地方中小都市への進出が進んだ。また、高速道路開通を契機に地方中核都市に商圏の拡大を求めて大型小売店が進出し、地元の小売店との競争によって集客力を高め地域の小売業全体の活性化がなされた例も多い。

観光・レクリエーション活動における利用交通はかつての鉄道中心からマイカーや観光バスに移っている。高速道路の利用によって移動時間が節減され、疲労が軽減され、自動車を利用することによって行動の範囲と自由が拡大し、乗り換えがなく、効率良く周遊できることから高速道路沿線の観光地がより遠くからの客を集めている。

このように高速道路による農業や工業の振興、商業や観光の活性化によって沿線地域の雇用機会が増大し、人口が定着し所得が向上した。また、高速道路による時間短縮により地方都市ではそれまで不可能であった大都市での買物や観劇、コンサート鑑賞、ナイト観戦が気軽にできるようになった。鉄道に比べ料金が安く所要時間もひけを取らない高速バスが発達し、宅配便がさまざまな用途で利用されるようになったが、これも高速道路なしでは考えられない。高速道路は国民の日常生活に深く定着し生活圏を拡大し生活機会を増大するうえで計り知れない影響をもたらした。

4. 高速道路事業の経営

高速道路事業は物あるいはサービスを提供しその代価を求める収益をあげる事業ではなく、公企業といえども電力・ガス・運輸等の他の公企業とは性格を異にし財務体质、経営形態も異なっている。高速道路事業は道路整備特別措置法に基づき、建設・管理に要した金利を含む総費用を高速道路の通行料金の収入によって一定の期間内

に償う償還主義となっている。日本道路公団は高速道路建設に要する莫大な資金を長期にわたり運用するが、その多くを道路債券の発行により調達している。高速道路整備途上にある現在、毎年新たに借入をつづけており今後 30 年にわたってこれを返済する計画である。金利負担が高く調達資金コストは平均すると約 7% であるが、利子の支払い、管理の経常費用をまかなうと年間収入のうち元金の返済（償還）に充てる分が少ないので現状である。

通行料金は全国画一制を探っており、高速道路全体を 1 つの高速道路として考えその収入、支出を集計し償還を行うことからプール制とよばれる。早期に完成した高速道路区間と後に供用した区間とでは、事業実施の時間的順序の違いによる建設単価の相違と供用日以後の稼働日数の違いから生ずる料金収入期間の相違とによって、収支構造が異なるものとなっている。これら区間をすべて合算して償還が行われるのでプール制のもとでは結果的に後発区間は先発区間からの補助に頼っているといえる。

開発効果をフルに享受した先発区間の沿線は成長が成熟し、その交通量レベルは高いところに位置している。一方、後発区間は地域開発型路線で当分の間交通量レベルが低く収入が上がらないと思われる。しかしながら内部的な補助にも限度があり、公共基盤整備拡大の緊急財政政策を展開し高速道路事業を促進するため、横断道の収支構造を改善する必要がある。このため北海道・四国の 3 道 4 路線についてはこれまでの 4 道 7 路線に加え、資金コストを 6.5% から 3% に引下げる国費による利子補給の助成策が最近とられた。この措置は横断道建設促進に大きな力となろう。しかし高速道路建設費に対し国からの助成は約 7%（昭和 62 年度）程度であり、地下鉄事業が建設費の 70% を国から援助されているのは特別としても鉄道、バス等の交通運輸事業への国や地方自治体からの援助に比して低いものであり、経営の安定のためには一層の助成を期待したい。

新たな 3 920 km を加えて 11 520 km の高速道路網の早期完成への国民の期待は大きい。公団は高速道路経営の基盤を安定させこの期待に応えなければならない。技術開発、人材活用、建設・管理の効率的な事業執行、諸経費の削減等公団自らの企業者努力を怠ることなく、通行にかかる負担増をお願いするためにも真の利用者サービスの向上を推進すると同時に、地域開発型路線の建設にかかる国費の助成と地方の地元負担の協力をお願いしていかなければならない。在来の制度、規制はあるが管理運営に公団による企業性を發揮し、通信事業その他の高速道路空間を利用した新事業などへ参画し、閉鎖がちの高速道路から沿道における地域開発にむけ地方公

共団体の協力のもと地域と一体となった共同事業を推進するなど、多角的な運営をはかっていく必要があろう。

5. 今後の課題と展望

(1) 高速道路建設

高速道路の実施計画延長は 6 007 km に達し、このうち 4 092 km はすでに完成しているので現在約 1 900 km の高速道路が全国各地で工事実施中である。多様化し高度化する国民の高速道路整備への要請に応じつつ、全国ネットワークの強化、よりよい都市部の交通基盤づくり、地方部との交流を促進する道路づくりを推進し、高速道路機能の充実を図っていかなければならない。これらの要望に答えるべく昭和 61 年 12 月公団内に建設促進委員会を設立し、建設体制の見直しを行い今後の高速道路建設は年 250 km ペースを目指す促進体制を採った。したがって現在工事実施中の区間は昭和 60 年代末までにはほぼ完成するものと考えられる。

次期国幹審においては、7 600 km の残区間と新たに加わった 3 920 km 区間のうちから次の基本計画、整備計画区間が策定されるものと思われる。高規格幹線道路はおおむね 30 年程度をかけ整備するとされており、緊急を要する路線については早期に調査を開始しなければならない。

ネットワークの形成に伴って集中型となっている大都市圏においては各高速道路を環状的に連絡し、中心部に起終点をもたない通過交通の迂回および分散を図り、近郊地域を含めた大都市圏の交通体系を再構築する必要がある。この意味からたとえば首都圏では東京外環道路、首都圏中央連絡道路が、中部圏では名古屋環状二号線、伊勢湾岸道路、将来には東海環状自動車道が、近畿圏ではさしあたり近畿自動車道、関西空港連絡道路が重要な事業対象区間となっている。

これから建設区間はこれらの大都市圏近傍と開発型地方路線とに二極化してくる。前者では環境問題と地価高騰に伴う用地問題が、後者においては採算性の観点から建設費の削減や効率的事業執行が問題となる。経済性を重視し地形・地質に即した路線選定、設計段階における詳細な検討、初期投資額をおさえ交通需要に応じた段階建設の実施、新技術・新工法の導入、競合する国道バイパス等との建設時期の調整等が重要な施策となっている。段階建設は交通量、事業費等の基準に基づき本線は用地四車線、工事二車線で施工を行いその後の交通需要によって四車線化工事を行うもので現在工事中の 1 900 km のうち約 3/4 がこの対象となっている。また、インターチェンジ・サービスエリア等の施設にも段階建設を適用する方針である。

新時代の多様な要望に応じ高速道路を発展的に運営し

ていくためには、アクセスコントロールされた高速道路を外へむけ開放することが望まれる。沿線地域の開発と面的に一体となった整備を進める新方針に基づき、高速道路の上下空間利用など道路敷地を有効に活用した事業への検討を開始した。また高速道路の休憩施設から外部利用のできるハイウェイオアシスも計画が進行中である。これらの新施設は高速道づくりの新しい方向である。

(2) 高速道路維持管理

高速道路の維持管理は狭義には道路構造の保全であるが、この物理的機能の維持にとどまらず、高速道路のもう広域・高速・大量・安全・快適・利便の特性を十分に発揮するための機能の維持と考えることができる。また近年においては情報化社会の一翼を担って情報空間としての機能も範疇に加えられるなど社会的要望の多様化に伴ってフレキシブルな維持管理を期待される時代となつた。

維持管理業務は道路の現況把握にはじまり点検一修繕一改良更新の流れをもっている。道路の物理的機能は使用期間の経過に伴い低下するがこれを一定のレベルでとどめ修繕を繰り返し、やがて施設そのものを取り替える方が経済的となる寿命にいたる。

予算計画の作成にあたって、短期的には「点検をもとに道路各部の損傷状況を積みあげ全体としての寿命を推計する」方法、中長期にわたっては「過去の実績を統計処理して推計する」方法が考えられている。これら一連の維持管理業務の運営を能率的、計画的に遂行するためデータバンクに基づくコンピューターシステムを構築中である。

供用区間 4 000 km の平均年令は約 10 年であるが名神が 24 年、東名中央道が 19 年を経ており重交通の区間ほど老朽化が進み交通渋滞を引き起こしている。年数を経るほどに維持管理費用は加速度的に増大する。図-3 の維持管理水準は概念であって実施にはこの水準は全国一律ではなく路線によって区間によって異なる。高速道路、有料道路としての全国ならびに一定のサービスレベルを保つ一方、高速道路網全体の中で役割分担の高い区間は高い維持管理水準を、全体としては採算性を

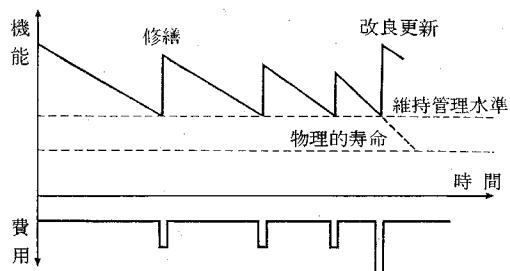


図-3 物理的寿命と維持管理水準

考慮した投資効率と経済合理性を追求すると同時に社会的に容認できる維持管理水準を設定することが急務と考えられる。

また、寒冷地にあっては冬季の交通確保のため雪氷対策の維持費用が大きな比重を占める。修繕、改良に至らない日常の維持作業、すなわち点検保守、清掃、草刈り、雪氷対策等の作業頻度もこの維持管理水準と密接に関連して決められる。これらの作業は小規模の作業が広範囲にわたるため施工性が悪いが費用の節減とあわせ労働環境の改善、安全性向上などのため機械化省力化の技術開発が課題である。

以上の維持管理の課題に加えて東名神の病んだ高速道路については、拡幅工事、将来の第二東名神を待つまでもなくリハビリテーションが必要である。日本列島の大動脈のため交通路を確保しながら改良工事を行わねばならず思うような機能保持がなされていない。迂回路の問題はあるが一定期間、一部時間帯の交通止めによる工事期間の設定が必要である。このほか都市部の渋滞多発区間における交通管制の問題があるが、道路交通情報のテーマとして次節で述べることとする。

(3) 利用者サービスの増進と道路交通情報の提供

お客様のニーズを的確に把握し、より親しめる高速道路として快く道路を利用していただけるよう、また新たなお客様を確保できるようサービスの充実を図る必要がある。日本道路公団は年に1~2回全国的に「サービス向上運動月間」を設け、お客様としての利用者に対する挨拶、態度等の向上に努めている。春には「ハイウェイ・ナウ」の日として休憩施設で各種催し物を実施し職員が現場で生のお客様の声をきき業務遂行に役立てている。8月10日の「道の日」には高速道路のイメージアップと道路PRのキャンペーンを、秋の「ハート&サービス」には道路施設協会へ協力しサービス意識の高揚と定着を図っている。

昭和62年12月ハイウェイカードが常磐道はじめ利用開始された。有料道路の宿命である出入口料金所での一時停車時間の短縮もサービスの増進である。お客様にとって料金を支払うため渋滞するほど腹のたつことはない。今後は入口における車種判別機と自動発券機による無人化、出口におけるキャッシュレスカード化実現にむけて検討をつづけなければならない。

道路交通情報の提供は渋滞箇所・時間の増大とともに重要なお客様サービスとなる。安全・快適の高速道路の機能をより有効に利用し全体の価値を高めるために、刻々と変化する交通状況を時間的・空間的により詳細に広範にわたって情報収集し、伝達することが要求される。情報システムはソフト・ハード両面にわたり収集・処理・提供が一貫していかなければならない。電気・通信技術

の発達に伴い現場の観測機器、可変表示板と管制センターとの直結が容易となり集中交通監視・制御が行われるようになった。コンピューター処理時間が短縮され、現況把握にとどまらず将来には渋滞地点と渋滞長の予測、旅行時間の推定や流入制限、迂回推奨も可能となろう。

利用者への道路交通情報提供は現在公共メディアのほか、道路上の可変表示板と一部区間のハイウェイラジオ(1620 kHz)によっているが、将来は路側に設けられた光ファイバーと走行中の車両との間で無線交信を行い、交通情報ばかりでなくナビゲーション、データサービス、プライベート通信を行うことができよう。昭和62年5月から東名海老名でサービスエリアを情報ターミナルとして活用する試みが開始された。ニューメディアを道路管理者から的一方的な情報提供に用いるばかりではなく沿線の行事案内、旅行案内など外部からの情報を提供したり、路線トラック、バス等の企業内情報伝達に用いる等の個別的・選択的な利用を図ることもできよう。高速道路沿線の光ファイバーはすでに通信事業として営業を開始した。高速道路は人と物の移動空間から情報空間としての開発が今後の課題であろう。

(4) 道路と沿線地域との一体的整備

高速道路の利用価値を高め新たな需要を喚起し収入増を図るために従来の高速道路建設方式から一步踏み出し新しい取組みが必要である。地価の高い大都市高密度市街区ではこれから整備手法の一環として道路空間の立体的利用を図っていかなければならない。高速道路の計画段階から、たとえば掘削構造区間の上空に道路部分と共に建物を構築し、公共用、生活施設用スペースを再現し、必要な緑地空間を高速道路上空の蓋掛部に求め、あわせて周辺の環境条件の向上を図ることが検討されている。高速道路が高架構造の場合には、高架下の空間を一般道路や緑地帯として同時整備するほかに公園・駐車場・倉庫・体育館等の使用の途をひろげることもある。このような計画実施にあたっては制度上の整理を行い、長期使用にかかる道路管理上の問題などを詰めなければならない。

高速道路の開発効果は外部との接点であるインターチェンジ周辺において高い。高速道路の計画に合わせてイ

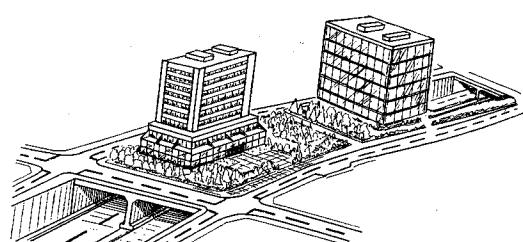


図-4 高速道路空間の高度利用構想

ンターチェンジ周辺の土地利用計画を行う地方自治体が増えた。採算向上のためインターチェンジ周辺開発によって開発利益の恩恵にあずかるみかえりに費用負担を求める方向があるものと考えられる。大規模な工業団地・流通団地・住宅団地が供用中の高速道路の沿線で周間にインターチェンジがない所に計画された場合にも、その開発事業者が希望し費用を負担するのであれば、一定の条件はあるが開発インターチェンジとして追加設置も検討されよう。

次に休憩施設からの沿線へのアプローチとしてハイウェイオアシスがある。サービスエリア、パーキングエリアの休憩施設は本来高速道路運転者の一時休憩に設けられたものであるが、余暇時間の拡大とともに目的地にただ単に早く到達するばかりでなく、旅行の途中に遊びの要素が加えられ、休憩し食事をし自然を楽しみ散策することから運動をし歴史文化施設にふれることへと拡がっている。休憩施設に隣接してそのような場所があるならそこへ行き戻ることが高速道路旅行の付加魅力となる。ハイウェイオアシスは従来の休憩施設と連絡路で結ぶ第二駐車場を設け周囲の自然・歴史公園との出入りを可能とし、あわせて高速道路外の人が休憩施設のレスト

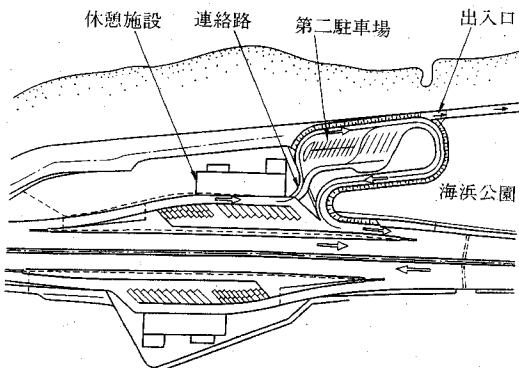


図-5 ハイウェイオアシス（徳光 PA の例）

表-1 ハイウェイオアシス検討箇所一覧表

一体的整備の公園	所在地	高速道路	概要
北海道子どもの国	北海道砂川市	道央道砂川S・A	設計中、キャンプ場、レストハウス等 (273 ha)
松任海滨公園	石川県松任市	北陸道徳光P・A	設計中、運動場、展望台等 (19.4 ha)
北部山麓自然公園	佐賀県佐賀市	九州横断道金立S・A	調査中、丸山古墳、公園等隣接 (67 ha)

ラン等を利用する途をひらくものである。現在実現にむけ計画を進めているのは表-1の3か所であり、関係者で調整を進めている。将来構想としてはさらに発展拡張させ、実現のためには法制上の問題点を含めてなお検討が必要であり時間を要するものとなろうが、オート・キャンプ場との連絡、スキー場・ゴルフ場等の民間レジャー施設との連絡など相手を求めた第二駐車場の計画推進が期待できる。

おわりに

高速道路の現況と今後の課題を各部門にわたって概説した。わが国の高速道路は供用 4 000 km を迎えたが、これは将来構想の一里程である。人口、国土面積、自動車保有台数などの単位当たり高速道路延長を指標とする原単位を先進欧米諸国との比較すると、いまだ一段と低い状態にあり、高規格道路 14 000 km の整備によって、初めてこれらの指標が匹敵できる規模に到達できる。国土利用形態の違い、交通輸送政策の相違により西欧諸国とこれらの数値だけをもって一概に論ぜられないが、整備の途上にあるわが国高速道路網を一日も早く完成し、地域の発展と交流に資することによって国際社会に比肩できるわが国の確固たる地位を築くことができる。21世紀にむけて国際化、高度情報化など多様な社会変化の潮流に適応し、活力ある国土づくりと国民生活向上のため高速道路ネットワークの形成が不可欠である。

(1988.1.7・受付)