

# 国土・地域計画策定のためのレジリエンス能力 — 藤井治芳氏を例に —

毛利 雄一<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 一般財団法人計量計画研究所 研究部 (〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町2-9)

E-mail:rwakai@jibs.or.jp

わが国の公共事業が大幅に減少している中、今後の社会資本整備や国土・地域計画をどのように考え、どのように立案していくかは喫緊の重要な課題である。これらの課題に対応するためには、これまでの日本における社会資本整備とその計画の考え方が、どのような役割を果たしてきたか、これから、どのような役割を果たすかを示していくことが必要である。また、今後の社会資本整備を考えるうえでは、困難あるいは脅威的な状況に上手に適応し、それを遂行する能力（レジリエンス能力）を備えた人材を多く輩出するとともに、その能力と人材から生み出される新たな発想からの国土・地域計画と社会資本整備を考えていくことが重要かつ必須である。本研究では、現在の道路整備の計画立案と事業実施に多大な貢献と影響をもたらした藤井治芳を対象に、インタビュー調査から得られた歴史的な考え方を整理するとともに、土木計画者に必要なレジリエンス能力とその能力形成過程を検討した。

**Key Words :** *resilience skills, national land and regional planner, life story research*

## 1. はじめに

わが国の公共事業が大幅に減少している中、今後の社会資本整備や国土・地域計画をどのように考え、どのように立案していくかは喫緊の重要な課題である。これらの課題に対応するためには、これまでの日本における社会資本整備とその計画の考え方が、どのような役割を果たしてきたか、これから、どのような役割を果たすかを示していくことが必要である。また、今後の社会資本整備を考えるうえでは、困難あるいは脅威的な状況に上手に適応し、それを遂行する能力（レジリエンス能力）を備えた人材を多く輩出するとともに、その能力と人材から生み出される新たな発想からの国土・地域計画と社会資本整備を考えていくことが重要かつ必須である。本研究では、現在の道路整備の計画立案と事業実施に多大な貢献と影響をもたらした藤井治芳氏を対象に、インタビュー調査から得られた歴史的な考え方を整理するとともに、土木計画者に必要なレジリエンス能力とその能力形成過程を検討した。具体的には、インタビュー調査による藤井治芳氏の幼少時代から道路公団総裁就任・道路公団民営化に至るライフストーリーを8つの時代でまとめる。最後に、これを踏まえ、土木計画者に必要なレジリエンス能力について考察する。また、本論文の最後の付表-1、付表-2に藤井治芳氏の経歴と主な道路政策等の歴史について示している。

## 2. インタビュー調査に基づくライフストーリー

### (1) 幼少から高校時代 (1936年～1955年)

二・二六事件が起きた1936年（昭和11年）10月、藤井治芳は、父、真透（ますき）、母、富美（ふみ）の下、8人兄妹の末っ子として、高田馬場で生まれた。1945年（昭和20年）5月には、父母の故郷である都城へ家族で疎開し、翌年の秋に東京に戻ってきている。

父の真透は、明治31年に宮崎県立都城中学校（旧制）を卒業し、東京の旧制一高から東大に進み、内務省土木試験所長、海軍省施設本部第二部長（海軍技術中將）を歴任し、戦後、都城市長を経て、日本大学土木工学科で教鞭を執る傍ら、建設省専門委員など各種審議会の委員も歴任し、道路工学の第一人者となった。母の富美も都城の名家で生まれ、当時では少ない宮崎県立都城高等女学校を卒業している。藤井治芳氏は、父の真透から土木工学と道路行政の影響を大きく受け、都城市、薩摩、九州という父母の故郷から育まれた思想や人の繋がりから国土・地域を考え、計画立案や政策展開を行っていくことになる。

当時の戦争経験、都城での疎開生活、父をはじめとする家族や親族との交流を通じ、今後の国土・地域への課題として、次のように語っている。「地域の一体感が今、東京でもどこでも完全に喪失している。そこがこれからの日本の足らざるところじゃないでしょうか。地域で一

体感がなくなることは、責任をとろうとする感覚が喪失していることだと私は理解しています。お隣と関わらなくなった今、責任感の喪失時代にもう入ってしまっています。それが東京だけでなく、地方でも増えてきている。この問題に対応するには、「人類共存」という考えを取り入れていくことが必要になると思います。個人から見て、とにかく生き残る・生きていくということが目の前の課題になるでしょう。そうすると、周りに対して努力をしなければいけない。甘いことを言っていられない。他の国・地域の人々とも、共存するということを本気で考えなければいけなくなります。日本の最大の危機は豊か過ぎること、飢えていないこと。そういうときに、私は、「技術者」を大事にしてほしいと考えています。技術者は単純な生き様を持っているわけです。山が崩れてきたら、どうやって止めるか、水が増えてきたら、どうやったらいいか、それらを、人は「技術」に依存しますよね。そうすると、技術者は依存されたことに対して何とか努力します。技術者というのはもともと技術に対して興味を持っている人種ですから、提供しようと努力するわけです。災害などが起きたとき、自分は何ができるか。「何にもないです、何をしたいかわからない、国が何かしてくれるだろう、周りの町がやってくれる」、なんてね、何を根拠に、そんな人を助ける余裕がありますか。とことん詰めれば、自分が助けないのに、人が助けてくれるはずがないでしょう。」

## (2) 大学時代 (1956年～1961年)

戦後、都城から東京に戻り、早稲田に住み、中学時代を過ごし、その後、都立戸山高校に進学した。その後、東京大学に進学し、工学部土木工学科を専攻する。また、最上武雄先生を指導教官とする修士課程に進み、「道路工学」を専門的に勉強することになる。但し、本人は、専門的な「道路工学」を勉強するというよりは、土木工学を総合科学として捉えて学問を習得したと語っている。特に、経済学部、医学部、法学部等の他の学科によく入り浸ってゼミに参加していた。学生時代に、土木工学科の先生から得た影響はほとんどなく、問題意識の持ち方、問題解決の意欲を自己の研鑽から培ったとも語っている。大学院修了後の就職についても、他の選択肢はなく、建設省を早くから決めている。但し、建設省入省への遠因は、学生時代からの全国各地への旅行によって得られ、各地域の人との繋がりが影響し、そこから、技術だけではなく、国土・地域の経済発展とそのため地域経済学が必要であることを意識したと語っている。

## (3) 建設省入省 (1962年～1971年)

建設省入省後、当時、稲毛にあった土木研究所に配属された。土木研究所に入って、結果としてよかったこと

は、土木研究そのものということより、その隣にあった放射線医学総合研究所(放医研)との交流によって生じた人的ネットワークであったと語っている。その後、「現場に出たい」と希望し、常総国道工事事務所、関東地方建設局の道路工事課の課長補佐を経て、本省の技術係長となった。本省の技術係長時代には、係長会議での積極的な発言や事務系との積極的な意見交換を行い、後の建設省全体の考え方や仕組みを変えるのに役立ったと語っている。

## (4) 建設省課長補佐・国道事務所所長時代 (1972年～1979年)

その後、道路局有料道路課長補佐を経て、企画課課長補佐に昇進した。当時の企画課では、道路行政に限らず、いろいろな行政の仕組みについて、事務系と技術系の人たちの間で議論していた。また、当時の道路整備五箇年計画という道路計画についても、様々な計画をもっと明確にしていくという議論があった。その中で、藤井治芳氏は、積極的に発言し、結果として、それらの発言が周りに歓迎される状況でもあった。その頃、元大分県知事の平松守彦氏(大分県知事になる前は国土庁長官官房審議官)との交流もあり、アイディア、知恵を出したり、活発な議論もあった。このような喧伝もあり、政治家とのパイプも繋がりはじめた時期であった。

また、当時の第三次全国総合計画においても、具体的な計画をどうするか、計画に応じたインフラ整備、そのための河川、道路、都市計画の具体的な事業案について発言し、地方の政治家に説明して回ることにより、政治家との人的ネットワークを拓げていったのは、当時の課長補佐の役職ではたいへん珍しい人物であった。

本省での課長補佐を経て、東京国道事務所所長に着任する。東京国道事務所が管理する国道246号の改修があり、そこでも、単なる国道246号の改修だけではなく、国道15号を含め、三浦半島までを考えた西湘バイパスや海岸線の道路等の整備計画を検討する。当時も地域を考えたうえでの道路の役割と機能、その構造というのを常に考えていた。当時の状況を振り返り、以下のように語った。「もし私が、今も現役でいたら、もう一回、長期計画としての道路整備計画をつくりたいですね。道路整備計画というと、また道路か、というふうに思われるのですが、変わる言葉がなくなってきています。最近は、いい言葉ではないですが「地域」整備計画として、「地域」という単語を使っています。しかし、そうすると「地域」に住む人たちの声を中心にまとめていく必要があるし、また情報を発信させなければいけません。ところが、それをやれる力を持った人がいなくなってきている。国主導での様々な新型・高速の交通機関導入も良いのですが、実際のところ、日本はそんなに広い国土ではな

いことは、今一度認識するべきです。そのうえで、各地域の人たちが草木や花を含めた自分たちの土地の特色や特徴などをよく理解して、彼らに地域の主役としての発言力を持たせる必要があると思います。」

#### (5) 建設省有料道路課長・企画課長時代 (1980年～1988年)

本省に戻って、専門官、経済調査室長、有料道路課長、企画課長に昇格する。有料道路課長時代には、東京湾アクアライン（東京湾横断道路）の計画に取り組んだ。当時の考え方も、アクアラインというのはその中の一つの手段にしか過ぎなく、東京湾を含む東京湾岸地域（房総半島、三浦半島、伊豆半島）をどうするかという地域概念に力点が置かれていた。さらに重要なこととして、「東京湾で誰が生活しているか」ということでも語る。また、企画課長時代には、第四次全国総合計画（四全総）、特に高規格幹線道路（14,000km）に取り組んだ。この高規格幹線道路の考え方については、以下のように語っている。「日本全国の北から西まで全部を主役にするという概念です。それを盛んに私は発言し尽くしたわけです。単なる14,000kmという数字が重要なのではなく、日本列島をどう見て、その後の日本が生き残って現在に至るのかを現す概念、もしくはアクションとして、その意義は大きいと私は思っています。つまり日本が一つの国になる狼煙(のろし)として高規格幹線道路はあるのだということです。それで沖縄にも高規格幹線道路を整備することには非常にこだわりました。」この高規格幹線道路の概念は、当時、画期的なアイデアとして、政治家、他省庁の官僚にも反響が大きいものであった。特に、14,000kmの道路を全国に整備することについて、当時の道路整備5箇年計画では、閣議決定が必要となり、計画するだけでなく、財源や予算をどうするかとかという話が、対大蔵省での折衝や国会での議論が必要になったが、「当時は周囲の状態、環境も含めて、とにかくタイミングがよかった時期・時代であった。」と語っている。

#### (6) 中部地方建設局長・道路局長時代 (1989～1993年頃)

1989年に本省の道路局企画課長から、中部地方建設局（現：中部地方整備局）の局長に異動になった。この時代には、「中部経済連合会」をはじめとする経済会との結びつきが大きな影響をもたらした。この経済界との議論や人的ネットワークが、現在の東海北陸自動車道、東海環状道路、中部横断道路、中部縦貫道路、三遠南信道路等の整備とそのスピードアップにつながったと語っている。

中部に転勤して一年後に本省に戻って、道路局の局長

に就任した。当時は、バブル景気からバブル崩壊の頃で、経済も上向きから下向きに変化する時期で、道路財源を含む公共事業自体がシーリングされていた時期でもある。一方で、社会党を含めた当時の野党も、建設投資には比較的前向きであった。野党も、日本の各地域がよくなる施策については前向きになった時期であった。「何度も言っていますが、私はものすごく運がついている時期にたまたまぶつかったといったほうがいいと思いますね。第11次道路整備五箇年計画などを道路局長時代に担当した当時は、財源として既存のガソリン税の暫定税率の据え置きと、高規格道路14,000kmも含めて道路整備に一般財源も充当するなど、道路関連の事業費が増加した時期でした。また、高規格幹線道路も含めて、整備という「道路だけ」を造るイメージだったのを、例えば空港や鉄道にもつなぐなど、「他の交通機関どうつなぐか」という考えが出てくるようになりました。その「つなぐ」ということが当たり前だというのが、私の発想の原点なのです。単に「道路をつくる」のではなく、空港とか港湾とかをつないで活用できるようにすることこそが、道路計画そのものだという概念です。そうなるように道路計画そのものを変えさせました。」と語っている。

#### (7) 建設省技監・事務次官時代（1993～1998年頃）

道路局長を経て技監、次には事務次官に就いた。当時は社会情勢の変化が大きく、宮澤内閣から細川政権、そして短期間の羽田内閣を経て、社会党（村山首相）の連立政権に移るといって、自民党政権が初めて下野した時代であった。道路局長に就く前の時代とは大きく変わり、本人の意思に反して、政治的な風潮が強まって時代であった。但し、技監のポストは、特定の部署だけでなく、全省的な立場になり、権限はなくても、他省庁とも関係を持ち、人間関係の繋がりがより一層でき、比較的自由な行動ができたとも語っている。一方で、事務次官時代は、政治家や中央官庁がらみの収賄事件が幾つかマスコミに出た時期でもあり、事実関係とは異なる内容で、徹底的に叩かれたことがあった。しかし、本人はまったく動じなかったと語っている。

#### (8) 道路公団総裁時代（2000～2003年頃）と公団民営化

事務次官の後、建設省の顧問、駐車場整備推進機構を経て道路公団の総裁に就任した。道路公団の民営化は、私が総裁に就く前後に持ち上がっており、「いつまでも高速道路料金を取られる、税金を無駄な道路建設に充てている」などといった批判があることを承知していた。そのため、小泉内閣が道路公団改革をすることになり、私もこの機会に積極的にに関わり、そのために民営化に向けての努力項目を定めて準備に取りかかった。」と語っている。まず、資産の評価で、固定資産税、採算性およ

び将来の見通しの把握により、民間並みの財務諸表を作成するため加古先生を委員長とした委員会を設置した。コスト削減の検討はもちろん、売却可能な保有資産の処分、ファミリー企業や入札・契約方式の見直し、民間経営のノウハウの導入など、あらゆることを検討することとした。その中で出てきたのが、「民間並財務諸表」の問題であった。平成15年6月9日に道路公団発表予定だったこの「民間並財務諸表」に先立って、5月16日に債務超過の財務諸表、いわゆる後に「幻の財務諸表」と呼ばれるものを、公団が組織として作成したと朝日新聞が報道した。その後、「道路公団はこの債務超過の財務諸表を隠蔽していた」という世論形成がマスコミ等を中心に行われていった。この「幻の財務諸表」は、文藝春秋をはじめとしたあらゆるマスコミ、民営化推進委員会、そして国会等において追求が行われていった。当時の扇千景国土交通省大臣は、このような動きの中で、平成15年9月2日、外部監査の結果を踏まえて6月に公団が策定した財務諸表は問題ないこと、二つの財務諸表などないこと、総裁の責任はないことを記者会見で発表し、当時の小泉総理大臣にもそのように報告した。しかし、この報道の影響は非常に大きく、道路公団改革の内容の議論というよりも、藤井治芳氏の責任に関心が行ってしまった。当時の思いについて、以下のように語っている。「私は道路公団については、基本的には公的性格を持った機構あるいは組織であり、民間の経営マインドを持ったものにしていきたく思っていました。なぜなら高速道路は国の財産であり、建設には多額の税金を投入するものだからです。そのうえで、投入する税金をできるだけ少なくしていくことが課題であり、そのための仕組みを考えていかねばならない思っていました。そのひとつとして、利用料金のプール制も、利用者の受益者負担として理解を求めていくことは必要と考えていました。大都市では高速道路も含めよく整備されていますが、地方では建設が手つかずの道路がたくさんあります。そこで、道路利用を先に享受している受益者には、利用料金で自分の間の負担をお願いするという考え方です。また、電源開発株式会社のような民間企業になるとしても、分割は

好ましくないと思っていました。というのは、地域格差があるので、全国的な観点から考えていく必要がある場合も多いからです。しかし、当時のマスコミは、こうした私の考えに耳を傾けようともせず、また理解しようともしませんでした。全く持って口惜しく、甚だ残念なことでした。結果的には、道路公団総裁を辞めさせられたわけですが、私は自分の信念に基づいて行動をしたので、後悔はありません。「長いものには巻かれろ」の主義であれば、解任されることはなかったでしょうが、公務員として一石を投げ得たことは良しとしています。」

### 3. おわりに

藤井治芳氏の8つの時代のライスストーリーを踏まえ、土木計画者に必要なレジリエンス能力について考察する。

記述すべき内容は多々あるが、代表的なレジリエンス能力として、以下の3つを示す。

1つ目は、九州という父母の故郷から育まれた思想や人の繋がりからの国土・地域の考え方である。高規格幹線道路に代表される道路計画は、全国各地の地域を見て、地域の人々と対話し、国土と地域を万遍なく善くするという思想から生じている。2つ目は、異なる分野への意欲的な興味と対話から生じる総合的な計画・政策論である。技官と事務官、省庁間、政治家、マスコミそれぞれの壁をまったく気にせず、常に邁進する積極性に代表される。地域で必要とされる善いと判断した計画・事業については、立場や権力意識を度外視して果敢に進めてきた。3つ目は、国土・地域のためになる計画への信念と覚悟である。幼少の頃から培った歴史、文化等の教養、その後の土木工学と異分野の学習・修得を経て、現場を見て、対話から得られる情報を適切に判断し、必要とされるインフラを社会的実効性のあるものへ導くための自己の信念と覚悟は、当時の状況やタイミングが有利に働いていたことを差し引いても、特筆すべき能力と言える。

謝辞: 本研究は JSPS 科研費 JP16H04431 の助成を受けたものです。ここに感謝の意を表します。

## Resilience Skills for National Land and Regional Planner : Life Story Research of Mr. Haruho Fujii Yuichi MOHRI

In considering future infrastructure investment it is necessary to produce a large number of human resources with the resilience skill to adapt to difficult situations well and carry out it. It is also important and indispensable to consider national land and regional planning and s infrastructure investment from new ideas generated from that resilience skill and human resources.

In this study, the historical idea obtained from the interview survey was arranged for Haruho Fujii who contributed greatly to the planning and implementation of the current road development and impact. In addition, the resilience skill necessary for civil engineering planners and their ability formation process was examined.

付表-1 藤井治芳氏の経歴と主な道路政策等の歴史（その 1）

	年	藤井氏 経歴	道路政策史等
①幼少～高校	1936(S11)	藤井治芳、東京にて誕生	二・二六事件勃発
	1941 (S16)		内務省土木局を「国土局」に改称
	1945 (S20)	藤井家、宮崎県都城市へ疎開	運輸通信省廃止、運輸省に改組 ポツダム宣言受諾
	1946 (S21)	藤井家、帰京。早稲田近辺に居住	日本国憲法公布
	1947 (S22)		国土計画審議会の設置を公布・施行 日本国憲法施行 内務省廃止
	1949 (S24)		運輸省設置 日本国有鉄道発足
	1950 (S25)		国土総合開発法公布
	1951 (S26)		日米安全保障条約調印
	1952 (S27)	東京都立戸山高校入学	サンフランシスコ講和条約（占領終了） 道路整備特別措置法成立 道路法成立
	1953 (S28)		道路整備費の財源等に関する臨時措置法成立
1954 (S29)		第 1 次道路整備五箇年計画(2600 億円)	
②大学・大学院	1955 (S30)	東京都立戸山高校卒業 東京大学入学	国土開発縦貫自動車道建設法提出 本州四国連絡橋調査に着手
	1956 (S31)		日本道路公団誕生
	1957 (S32)		高速自動車国道法公布・施行 国土開発縦貫自動車道建設法成立
	1958 (S33)		第 2 次道路整備五箇年計画(1 兆円) 「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」を「道路整備緊急措置法」に改正 道路構造令公布
	1959 (S34)		首都高速道路公団設立（当初計画 71km）
	1960 (S35)	東京大学土木工学科卒業 東京大学大学院進学	日米新安保条約調印
	1961 (S36)		第 3 次道路整備五箇年計画
③建設省入省	1962 (S37)	建設省入省、土木研究所配属	全国総合開発計画決定
	1964 (S39)		第 4 次道路整備五箇年計画 東京五輪開催 首都高延長 33km に 名神高速道路全通（建設費 1148 億円）
	1965 (S40)	関東地方建設局常総国道事務所技術係長	
	1966 (S41)		国土開発幹線自動車道建設法制定（全国に高速道路網整備計画 7600km） 建設省、国土建設長期構想発表
	1967 (S42)		第 5 次道路整備五箇年計画
	1969 (S44)	関東地方建設局道路工事課課長補佐	東名自動車道全通 新全国総合開発計画（新全総）決定
	1970 (S45)		第 6 次道路整備五箇年計画 本州四国連絡橋公団設立
④建設省補佐	1972 (S47)	道路局有料道路課長補佐	札幌冬季オリンピック開催 沖縄本土復帰 沖縄開発庁設置 高速道路、全国料金プール制に移行 東北縦貫道供用開始（事業費 843 億円） 運輸省、交通施設整備計画決定（5 年間で 15.7 兆円投資）
	1973 (S48)		第 7 次道路整備五箇年計画（19.5 兆円） 新全国総合開発計画見直し最初の中間報告「巨大都市問題」発表
	1974 (S49)	道路局企画課長補佐	国土利用計画法公布 総理府国土庁発足 戦後初のマイナス成長
	1975 (S50)		道路整備長期計画発表
	1976 (S51)		国土利用計画（全国計画）決定
⑤国道事務所所長	1977 (S52)	関東地方建設局川崎国道工事事務所所長	第 3 次全国総合開発計画（三全総）閣議決定（高速道路網 1 万 km・定住構想） 高速道路総延長が 2000km 超
	1978 (S53)	関東地方建設局東京国道工事事務所所長	第 8 次道路整備五箇年計画（28.5 兆円） 国幹道審議会新規高速道路着工決定（関越など 21 区間、599km）

付表-2 藤井治芳氏の経歴と主な道路政策等の歴史（その2）

	年	藤井氏 経歴	道路政策史等
⑥建設省課長	1980 (S55)	道路局企画課建設専門官	
	1981 (S56)		阪神高速全線直結
	1982 (S57)		中央自動車道、25年目で全線開通 自動車保有台数が4000万台超 高速道路総延長が3000kmを突破
	1983 (S58)	道路局企画課道路環境対策室長 道路局企画課道路経済調査室長	第9次道路整備五ヵ年計画(38.2兆円) 青函トンネル先進道杭貫通(着工18年目) 首都高湾岸線(昭和島～八潮)開通 中国自動車道全線開通 国債発行残高100兆円突破
	1985 (S60)	道路局有料道路課長	本四橋、大鳴門橋(神戸～鳴門)完成 関越自動車道(東京～新潟)全通
	1986 (S61)		国土開発幹線自動車道建設審議会、新たな高速道路網計画(基礎計画路線7122km、整備計画路線6411km) 東北自動車道(浦和～青森)全通 国土建設長期構想(14年ぶり4回目、2000年までに官民で934兆円投資) 東京湾横断道路株式会社発足 東北縦貫自動車道・秋田線に建設に着手(縦貫から横断道路整備へ) 1日の交通量が100万台突破
	1987 (S62)	道路局企画課長	第4次全国総合開発計画(四全総)閣議決定(高速道路網1.4万km、投資額1千兆円) 青函トンネル開通式 本四橋、四国と本州が接続 中央環状線、東北道と接続 首都高総延長200km超 首都高葛西川口線及び加西江戸川線開通(青森～熊本間の高速道連結) ブラックマンデー 北陸自動車道全線連結 自動車保有台数5千万台超
	1988 (S63)		第10次道路整備五ヵ年計画(53兆円) 津軽海峡線(青函トンネル)開業 常磐自動車道全通 本四橋、瀬戸大橋開通 北陸自動車道全線開通 高速道路総延長4000km突破
⑦地方建設局 ・建設省局長	1989 (H1)	中部地方建設局長	昭和天皇崩御、平成と改元 東京湾環状道路一部供用開始
	1990 (H2)	道路局長	運転免許保有者6千万人突破
	1991 (H3)		いざなぎ景気と並ぶ 高速道路総延長5千km突破
⑧建設省技監 ・事務次官	1993 (H5)	技監	第11次道路整備五箇年計画(76兆円)
	1995 (H7)	事務次官	阪神淡路大震災発生 阪神高速道路倒壊 九州自動車道・人吉～えびの間開通、32年かけ青森～鹿児島間2150km高速縦貫道が全通
	1996 (H8)	建設省顧問	高速道路総延長が6000km突破
⑨道路公団	1998 (H10)	駐車場整備推進機構理事長 道路公団副総裁	第12次道路整備五箇年計画(78兆円) 本四橋・明石大橋開通 21世紀の国土のランドデザイン閣議決定(第5次全国総合開発計画) 長野冬季五輪開催
	2000 (H12)	道路公団総裁	ETC 試行運用開始
	2001 (H13)		省庁再編、国土交通省設置 首都高、ETC一般サービス開始(11料金所) 首都高湾岸線全線開通
	2002 (H14)		「道路関係四公団民営化推進委員会」設置、最終勧告
	2003 (H15)	道路関係四公団民営化推進委員が藤井治芳総裁辞任を要求 国交相が藤井治芳の総裁解任決定	道路公団総裁に近藤剛副院議員が就任
	2005 (H17)		「首都高速道路株式会社」設立
	2006 (H18)		(独法)日本高速道路保有・責務返済機構との協定締結、国土交通大臣の事業許可