

高速道路ネットワークの さらなる発展をめざして

鈴木道雄
日本道路公団総裁

Further Development of
National Expressway Networks

Michio SUZUKI

President, Japan Highway Public Corporation

高速道路は、昭和38年に名神高速道路の尼ヶ崎・栗東間が初めて開通して以来、本年12月までに5,248kmが開通しており、第10次道路整備五箇年計画が終了する本年度末には5,404kmになる予定である。また利用も逐次増大しており、平成3年度の実績は、通行台数は年間で約11億台、月平均で296万台に達している。

この高速道路の進捗を振り返ってみると、建設当初は国土を縦貫する路線が主体であったが、昭和41年には国土の肋骨となる横断道等を追加した7,600kmの国土開発幹線自動車道の計画が確定し、これにもとづき建設が進められた。開通延長が4,200kmに達した昭和62年に決定された第四次全国総合開発計画において、東京一極集中を是正し、国土の均衡ある発展をはかるため、全国の各地域を高速道路、新幹線、航空などの高速交通ネットワークで結ぶ、いわゆる交流ネットワーク構想が提唱された。この構想のもと、道路交通に関しては、高速道路、本州四国連絡道およびこれらと一体となって高速ネットワークを形成する一般国道の自動車専用道路によって構成される14,000kmの高規格幹線道路網計画が決定された。この計画のうち高速道路は従前の計画に対し新たに3,920kmが追加され、合計11,520kmとなった。新たに追加された主な路線には、第二東名・名神、東九州道、北関東道などがある。

平成5年度から発足する第11次道路整備五箇年計画の前提として建設省で策定した道路整備の長期構想(案)においては、社会資本整備のめざす基本的方向として『活力ある経済に支えられた「ゆとり社会」の実現』を指向することとし、そのためには、道路整備の基本的方向を「豊かな生活の実現」「活力ある地域づくり」「人・自然に優しい環境の形成」の主要課題におき、道路整備の推進を図ることとしている。この中で高規格幹線道路網の整備は、交流ネットワークの充実ということで、活力ある地域づくりの戦略的手段としての重要な位置づけがなされており、21世紀初頭には、14,000kmを概成させ、また全自動車走行台キロに対する高規格幹線道路の交通分担を、現在の7%から18%へと約2.5倍に上げることを目途とし、(1)国土利用に広がりを持たせ、横の連携を強化する横断道、(2)大都市圏の都市機能の向上と交通の円滑化を図る環状道路、(3)21世紀のわが国の要となる第二東名・名神高速道路を重点に早期整備を図ることとしている。

しかしながら、今後着工する大都市圏環状道路や第二東名・名神等の路線は、利用交通量は期待できるものの建設のコスト高、環境問題、用地取得難などがあり、また地方の各地域間を結ぶ横断道の多くは、山岳部を通過しコスト高であり、かつ自然環境の保全対策もあり、さらに当初の利用交通量が少なく採算面での大きな問題を抱えている。

いずれにしても、これらの課題を克服し、さらに快適性・安全性の向上と道路情報の高度化といった利用者のニーズに対応した機能を有する高速道路ネットワークを創造していくことは、至難の業と言えよう。したがってこの目的達成のためには、事業主体である日本道路公団の一層の努力の傾注は言うまでもなく、国の一層の御支援が不可欠である。関係各位の倍田の御理解御協力をお願いしたい。

原稿受理 1992年9月7日