

道路等があった。ところが戦後、わが国経済の著しい成長に対処する近代的輸送機関として自動車の増加が顕著で、昭和38・10には先進国水準にいま一步という656万2,900台となったが、この結果、輸送構造に大きな変革をもたらし自動車の交通市場占有率は、昭和38年度輸送量で貨物82%（トン数）、旅客44%（人員）に達した。

自動車輸送需要の急増傾向は、必然的に道路体系の改正を要求し、また国土開発によって地域格差を是正する新産業都市・工業整備特別地域等の計画的分散から発生する輸送需要を吸収するため、昭和32年に国土開発縦貫自動車道建設法、昭和35年東海道幹線自動車国道法、昭和38年関越自動車道建設法、昭和39年東海北陸自動車道建設法が公布されて、画期的な自動車専用の近代的な高速自動車道網を全国的に張りめぐらす計画が法定されているが、これを実際に建設、管理する高速自動車国道法が昭和32年に制定された。

2 高速自動車国道の現況と将来

昭和39年度現在供用開始しているのは名神高速道路一宮・西宮間約181km（総延長190km、建設費1,164億円）で、1日約3万0,560台（車種別構成乗用車50%、小型貨物車30%、普通貨物車17%、バス2%）が通行しているが、昭和42年度には中央自動車道東京・富士吉田線（総延長90km、建設費825億円）と昭和43年度には東名高速道路（総延長346km、建設費3,425億円）が供用開始できるように昭和37年から鋭意建設中である。

また、昭和39・6国土開発縦貫自動車道建設法改正および昭和40・1閣議決定による4.1兆円・道路整備5箇年計画で、東北・中国・九州・北陸および中央（富士吉田・小牧線）の5自動車道を対象の建設費の一部700億円の資金手当が決定したので、昭和40年には運輸・建設両大臣が法律的手続を完了して、建設に着手する予定である。

現在、法律で定められている高速自動車道の総延長は約4,800kmであるが、一応具体化しているのは名神190km、東名346km、中央道東京・小牧線350km、東北670km、中国500km、九州380km、北陸550kmの約3,000kmであるので、残りの路線については今後の公共投資額いかんによって建設時期が決定される。

3 高速自動車国道の構造

高速自動車国道は原則として4車線の自動車専用道路でインター・チェンジからのみ出入できる立体交差、往復分離の構造をもつもので、平地部120km/h、丘陵部100km/h、山地部80km/hの高速運転に耐えるように設計されているが、名神高速道路は現在の運転技術から*道路交通法により最高速度を乗用車100km/h、その他80km/hとし、かつ高速道路の性格上最低速度を全車種にわたり50km/hと規定されている。

高速自動車国道に付属する施設としては、路線バスが停留するバス・ストップ、給油・自動車整備工場・食堂等をもつサービス・エリアおよび一時駐線のためのパーキング・エリアが適当な間隔で設置されている。

4 高速自動車国道の経済効果

開放経済体制への移行や健全な経済成長に対処するため資本コストの低減、流通速度の向上、在庫管理の改善等が必要である。したがって、高速道路を建設することによって一般道路上の自動車より輸送コストが低減されることが第1条件となるが、走行経費中燃料費・油脂費は高速運転によって割高となる反面、良好な路面、車両回転率の向上によって経費減となるので総合的なコストは低減される。またインター・チェンジが設置されることによって工業立地や商業・住宅地区が可能となり、これ

によって新しい生産力を発生させる等の経済効果は、ばく大なものがある。

5 高速自動車国道の通行料金

道路は本来無料公開を原則としているが、道路整備財源不足から道路整備特別措置法の適用をうけて有料道路として建設されている。

料金の額は、利用しやすく自動車輸送を促進させるもので、かつ一定の期限内で建設費・営業費等を償還できることを基準として決定されるが、名神高速道路では、通行する距離に比例する制度を採用して1km当り料金率を小型乗用・貨物車7.5円、普通貨物車11.5円、3軸トレーラー17円、4軸トレーラー・貸切バス22円等となっており、たとえば、名古屋・大阪間では小型乗用車1,300円、普通貨物車2,000円の通行料金となる。

（草嶋 和）

こうそくてつどうもうけいかく 高速鉄道網計画

東京・大阪・名古屋などの大都市内およびその周辺における旅客輸送、特に都心を中心とする通勤通学輸送の円滑化をはかるため、国鉄・私鉄・地下鉄を含めた大量高速交通機関の総合的な輸送力整備の増強をはかるための計画をいう。

1 高速鉄道網の必要性

一般的に人口100万人以上の都市では、多量性、高速性、正確性、経済性等を検討すると、各種交通機関の中で高速鉄道が最も有利であるといわれる。ロンドン、パリ、ニューヨーク等の外国の諸都市は大体1930年ごろまでに地下高速鉄道網が完成したが、東京・大阪・名古屋など、わが国の大都市では通勤圏の拡大、輸送量の増加に対応した高速鉄道網の発達が遅れた。そのため最近の朝夕の通勤通学輸送の混雑がはなはだしく、総合的な輸送力の整備増強が緊急に必要とされている。

図-1 東京付近国鉄輸送改善計画図

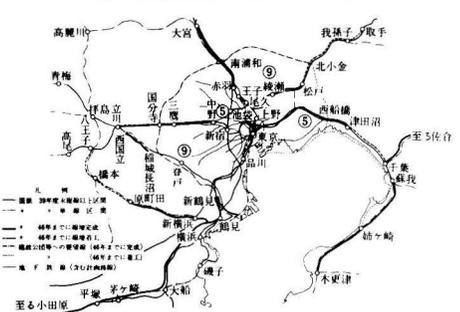


図-2 大阪付近国鉄輸送改善計画図



2 計画の策定

運輸大臣の諮問機関である都市交通審議会は、昭和30・9・23付諮問第1号「大都市及びその周辺における交通特に通勤通学時における旅客輸送力の整備増強に関する基本計画」を受けて審議し、(1) 東京およびその周辺に関して昭和31・8（答申第1号）、(2) 大阪市およびその周辺に関して昭和33・3（答申第3号）。