

名神高速道路全通45周年にあたって

企画主査 E班 野中康弘

【企画趣旨】

2010年7月1日に日本初の高速道路、名神高速道路が全線開通して45周年を迎える。この間、高速道路を取り巻く環境は時代とともに変化し、今まさに大きな転換期を迎えようとしている。右肩上がりの経済が終焉を迎え未来が見えにくい現在は、ポンコツ車しかない時代に時速100キロで自動車を走らせる道路が必要か？といった将来を予測しにくい時代と、ある意味で共通項を見出せるのではないか。

坂本龍馬を筆頭に若き士が躍動した幕末・維新時代がそうであったように、名神黎明期もまた時代の変革を担ったのは、ゆるぎないリーダーのもとで活躍した若きエンジニアや交通経済学者であった。そんな先達は何を信じて、どんな想いで、誰も道案内してはくれない事業に邁進していったのか！経済成長が鈍化するなかで問われる高速道路のあり方を考えるとき、高速道路という概念のない時代にその枠組みをつくり、そして現在のシステムに育て上げてきた先達の想い、取り組みや経験の多くはそのヒントを与えてくれるかもしれない。そんな想いから本トピックスを企画した。

閉塞感が漂う現在、30歳前後の土木エンジニアの絶対数が少なくなってきたと聞く。土木の将来に対する希望を見いだせず、悪戦苦闘している中堅エンジニアに、本トピックスを通してエールを送りたい！

なお、本稿は土木学会誌2010年7月号トピックスに掲載した座談会の記録を収録したものである。



座談会 名神45年を振り返る

—そこから見えてくる未来—

2010年3月16日 土木学会会議室

「座談会メンバー」

武田 文夫

大塚 勝美

平永 博

「司会」

野中康弘 編集委員



野中 それでは、名神45年を振り返る、そこから見えてくる未来と題しまして座談会を開催させていただきます。皆様、本日はお集まりいただきありがとうございます。平永様におかれましては遠路静岡からお越しいただき感謝しております。私、この座談会を企画いたしました株式会社道路計画の野中と申します。よろしくお願いたします。

先だってより、企画趣旨をお送りさせて頂いておりますのでいただいた内容はすでに把握されていることかと思えます。ご存知のように、現在土木事業は混迷を極めていまして、道路事業とりわけ高速道路事業については1年先どころか、明日すら良く見えない状況が続いています。企画趣旨にもありますように、見方を変えれば先が見えないといった点では、何の情報もない中で初めて高速道路を作ったといった時代とある意味で共通項を見いだせるのではないかと考えました。温故知新。歴史は繰り返すといえます。だとするならば、名神が全通して45年の節目を迎えるにあたって、当時を振り返り、迷走する現在のエンジニアへ何らかのヒント、メッセージを伝えられたらいいかと考えて企画したものです。

誌面の制約もありますので、本日の座談会の内容をすべて読者に



名神高速道路上り線の桂川PAにある「名神起工の地」の碑(表紙に同じ)



武田 私は、2つの意味で本当はこの席にふさわしくないのかもしれないです。大塚さんのように名神の計画段階の初めから携われた方とは違って、私は昭和30年代の終わりごろに日本道路公団に来ました。

もうひとつ、私はエコノミストでして、当時、中村英夫先生にも「武田はエコノミスト崩れのシビルエンジニアだ。」と言って仲間に入れてもらったくらいです。そんなこともあり、ちゃんとした資



届けることは難しいかもしれませんが、本日は皆様の思いやお考えをたくさん聞かせて頂きたいと考えております。掲載できない分は別途座談会録として記録しておくつもりです。進行については、いろいろと考えましたが、お手元のレジュメにありますように、大まかには、「名神高速道路の計画・建設当時を振り返って」で90分、「名神高速道路がその後の高速道路計画・建設に及ぼした影響」について15分、「これからの高速道路のあり方とそれに携わるエンジニアへ」について15分といったタイムスケジュールのみで、あとは基本的にフリーディスカッションと言いますか、言いたい放題話していただいた方がいいとの結論に達しました。

本日は、編集者とライターが同席しております。後で3人で大いに悩むことになろうかと思いますが、何より色々な話を聞きたいということをお優先いたしました。どしどしお話しただけですと幸いです。本日は何卒よろしくお願いいたします。

大塚 私は古い人間です。大学を出たのが1946年、現在88歳になります。だいぶボケてきてますが、当時のことだけいまだによく覚えていきます(笑)。

名神の計画が本格化したのは1951年。戦後の始まりの頃ですね。その時、私は高速道路の調査の担当でした。そこから、今日までずっと高速道路一筋でやってきた人間です。本日はよろしくお願いたします。



格がないかもしれません。ただ、たまたま高速道路に携わるようになったその年に、名神高速道路が実はあまり有効に使われていない。これは計画が早すぎた。高速道路をそんなに急ぐべきじゃ無かった。このような論調が世の中に出てきて、私が矢面に立って反論をする立場に置かれたようなこともあり、高速道路建設は時期尚早か否かという論争をかなりしました。そのうちにワトキンスと親しくなり、彼が来日した際に日本で高速道路を有料で作れと勧告するのにどれだけ悩んだかという話を聞かされて、段々当時の事情がわかるようになり、今ではそのへんの事情は日本で一番私が詳しいと思っております。そういう意味でお役に立てるかと思えます。本日はよろしくお願いたします。

平永 両先輩がおられる中で、私のような若輩者が今回一緒にということでまさに恐悦至極でございます。ひとつお断りしないといけないことがあります。名神というのが身近であるような、ないような感じがします。

私は日本道路公団には1957年から1984年までおりました。名神の初期に参画してはおりましたが、本社でも現場でも名神という組織に席を置いたことがないんですね。なぜ名神の話をするのかと言われると困りますが。そういう意味では資格がないかなと思っております。ただ、私が公団に入った1957年の2月に総裁室企画課に席を置きました。

総裁室というのは、初代総裁の岸さんがまさに「室長は誰だ？」「俺だ！」というほどの組織でした。総裁室には監査課や広報課もあり、広報課にいたっては当時国の組織で広報をするなど考えられないことでしたので、岸さんがいち早く広報課を作られたことはすごいことでした。

岸さんが1962年の3月14日に亡くなるまでの5年間、岸さんの身近で総裁の考え方や、やり方を学ばせて頂きました。そして、今でも岸さんに関しては大変尊敬していきまして、高速道路だけでは

なく日本道路公団の組織の隅々まで岸さんの思想が反映されていて、公団らしさ、公団流の〇〇という時は必ず私は岸さんのまかれた種が実っているということを私は信じています。

そんなことで、岸さんのことに関しての語り部ということであれば、ワトキンス調査団の報告書検討委員会から始まり、岸さんの素晴らしい人脈を使って組織された委員会などのお世話もさせて頂きましたので、そのようなことでお話が出来るかと思えます。

大塚 名神の組織にいらなくても、総裁室はもう完全な名神の組織の一部ですよ。

平永 名神に関わる総裁室としての考え方には常に触れていました。また、高速道路の話を外部から聞きに来られた方がいると「おい！平永くん、お客さんだよ！」。私は企画課でしたが、時には広報課の一員としてお客様の相手もしたりしていました。広報課が作る資料を土日関係なく徹夜して手伝ったこともありますし、監査課の仕事があるとそれに企画課もついていたりもししていました。

野中 今では課とか室とかに隔たりがあるような感じがしますが、昔は垣根の無い組織だったんですね。

大塚 当時は部課長を7時半に集めて、モーニングを食べながら岸さんが座長をつとめ、その後8時半から理事会が始まるという勉強の仕方をやっていたそうです。私は当時本社にいませんでしたので詳しくは知りませんが、そのようなお話をよく聞かされていました。

平永 当初は東電ビルの別館が本社でした。当然部屋ごとに壁はありました。我々の気持ちの中では全く壁がありませんでした。組織が大きくなり、ビルを移転すると、部屋は広くなるが、部課ごとに眼に見えない壁が出来てしまつて寂しい思いをしたものでした。





日本道路公団創立
当時の執務風景

武田 私はもともとある役所におりまして、そこから日本道路公団の総裁にスカウトされて入ったのですが、今の話には当時ビックリした記憶があります。

組織があるのか無いのかわからないぐらい、高速道路をどう計画し、どう採算をとり、どう有効利用してもらうかということになると、皆で集まって議論し、役所の手続きとか関係なく、どんどんやってしまおうという雰囲気がありました。いい所に来たなと思いました。創生期とはそういうものなんですね。

野中 過去の色々な資料を見ても、日本道路公団名物ディスカッションという言葉がよく出てきます。そういうことなんでしょうね。

大塚 それでは名神黎明期のことについて私が口火を切ります。日本道路公団が始まるずっと昔、重要道路整備調査を1940年から1942年の間、菊池明さんと片平信貴さんが中心になって、地方の建設局をリードしながらあらゆる資料を集めたんですね。1942年に資料の収集を終えて1943年に全国の幹線国道建設調査をやりました。これが今でいう高速道路網のようなものだったんです。その時は約5500キロメートルぐらいのもんです。これには四国に計画路線は無く、東北道も2本あり山陽道も海側に2本あり、これらが肋骨でつながられたような形になっていました。九州は長崎まで行く1本しかなかった。1943年に初めてそういった道路網が出来あがりました。

それから東京・神戸間の高速道路の調査を1943年から始めました。その中で名古屋から神戸間の実施計画がまともになり1944年に省議にかかけましたが、当時の東条英機内務大臣に「狂気の沙汰！」と言って一蹴されてしまったそうです。このようにして、名古屋から神戸間の最初の計画は流れてしまい、それからの6年間も戦争で計画はとん挫したままになってしまった。

私は大学を出て5年目で、道路企画課に来たのが1951年です。

その年に東京から神戸間の高速道路の調査を始めることになり、片平信貴さんと2人で担当することになりました。ドイツのアウトバーン、アメリカのフリーウェイとか見て判断されたのだと思います。が、当時の吉田茂総理が「日本の道路は非常に遅れているし、古い！」とおっしゃっていました。当時の道路技術者の数は微々たるものです。国も戦後だから貧乏で何もありません。そこで、外資導入の話をされていた時に東京から神戸間の高速道路計画を1つのプロジェクトとして立ち上げようという話があったらしい。それと同時に戦前に高速道路を計画された菊池明さんと片平信貴さんが道路局にいて、彼らは熱心な高速道路の推進者でした。その人とちよūd息が合って高速道路の調査を始めることになりました。このように1951年が戦後の東京から神戸間の高速自動車国道調査の始まりになります。

1951年の調査内容は経済と技術の2つに分けて調査を行うというものでした。技術調査の方は片平信貴さんが、1940年から1942年の間に培った経験をもとに東京から神戸までのペーパーロケーションを現地の人達と一緒にやろうということになりました。また、ペーパーロケーションをやるのと同時にトンネルの地質調査、掘る調査ではなく、爆薬を使う地質調査をやりました。

もう1つ経済調査については、有料制度も考慮して交通量を推定しなければならぬということになりました。資料が何もなければならぬから出発地目的別自動車交通調査をやりました。今でいうOD調査というものです。どういう項目の調査をするのか、片平信貴さんと2人で考えました。交通量が非常に少ないので東京から神戸までの間の主要地点を選び、道路企画課の職員と地方建設局の係員で、場所場所で24時間の自動車の全数調査をしました。今では考えられないことですが、車を停止させてインタビューをしました。どういう荷物をどこからどこへ運んでいるのかを全部調べて、転換交通量を推定しようとしたんです。その時、佐々木恒一さんがその担当でした。もう1つは鉄道から転換する量を計らなくてはならぬ

いが、鉄道の資料が何もない。だからその時の運輸調査局に出かけて行って、伝票を貸してくれるというので、それを見て出発地と目的地別に名神に乗りそうな貨物を全部拾いあげて、そうやって始まったのが1951年の経済調査です。

それから1952年から1953年にかけて道路制度の大変革期を迎えます。1952年に道路企画課が中心になって新しい道路網計画を開始しました。その当時は戦争で国が疲弊して道路を作る資金が無いので、予算を増やすのと利用者から通行料をもらって作るすなわち有料道路になるのですが、この2つを始めようということ、道路整備特別措置法、道路整備特別会計法が整備されます。ガソリン税は2・3年前から一般の税源として徴収していたらしいのですが、道路の目的税にあてようというので、田中角栄さんが私にいる道路企画課にしょっちゅう来られて、道路企画課長と議論しながら法案を作り、ガソリン税を道路整備に使うという法律を議員立法として出したんですね。これと新しい道路法とあわせて3つの法律が1952年から1953年にかけて整備されました。

そして有料道路制度が決まり、今では有名な関門トンネル、九州にある西海橋、笹子トンネル、戸塚道路、京葉道路、若戸大橋などが国の直轄で始まったんですね。この道路は後に日本道路公団が1956年に出来た時に法律で引き継ぎました。1952年はこういう法律が出来て制度が始まった転換期にあたるわけです。

武田 菊池明さんとか、片平信貴さんとか先見の明がある方で非常に尊敬していますが、吉田茂さんも結構な理解者だったんですね。今野源八郎先生と違って我々より先輩の経済学者なのですが、ものすごく道路重視の人で、この人が吉田茂さんと親しく、東名と中央道のどちらを先にやるかが話題になってたらしいんですね。その時に吉田茂さんは「もちろん東名が先だ。交通量調査もきちんとしていて、自分でも少し調べたので問題なく東名を有料でいいから早くやれ。」と盛んに言われたそうです。交通量についてもいろんな

ことに口を出したそうで今野源八郎先生は、吉田茂さんはこういうことまで詳しく知っているんだとビックリ仰天したそうですよ。

大塚 とにかく吉田茂さんは外国の道路をよく見てきていたんですよ。

武田 ご自分が大磯の自宅から東京に行くのに苦労しているから痛切に感じていたらしいですね。それと、佐々木恒一さんの話が出ていましたが、満鉄におられたところを岸総裁に呼ばれたか何かで日本道路公団に来て、調査役室で経済調査を始めたんですが、私はその後任なんです。

そこで、佐々木恒一さんの業績を受け継いだ訳なんですけど、当時外国のこともあまりわからず、有料道路をどういう形で予想するのかわからずにやってきたことだから、予測方法にちよつと問題があつて、名神を作ったはいいけど、トラック交通量が予想の15%しかなかった。これがとても話題になり、高速道路は産業道路で日本経済の発展には不可欠なものなのに、それを担うはずのトラック交通が予想の15%じゃ役に立たないということになった。

ちなみに、乗用車には結構りようされていてレジャー道路とか言われました。採算がとれないので1964年に開通し、翌年に角本良平さんという国鉄出身の有名な交通評論家が朝日ジャーナルに高速道路時期尚早論を書きました。なかなかインパクトがあり、実にもっともなところをついていました。これについてはまた後でお話しします。

大塚 当時の道路状況というのは皆さんにはまったく想像出来ないと思います。国道の77%は未舗装なんです。また、東海道の一部をみても沿道の3分の2は都市計画の区域の中なんです。残っている区間もいずれは都市化するだろうと。それが国道1号なんです。

だから菊池明さんは盛んにこう言われたんです。「こういう国道



名神高速道路建設当時の国内の道路事情

1号をいくら改良しても、アクセスコントロールしないような国道をいくら改良しても、自動車交通に適した道路にはならない。したがって、高速道路を作る必要がある。」これが高速道路を作りたいという大きな理由の1つだったんです。

それから菊池明さんは時の土木学会の会長でして、会長交代時の公演をすることになったんです。1950年から1951年のことで、東京から神戸までの間の都市化の情景をずっと調べたものをもとにしたお話しをされておりました。そういう信念を菊池明さんは持っていました。とにかく国道1号だけではバイパスでやっても、沿道にすぐ家が張り付いてしまう。さらに混合交通の問題がある。荷車と人間が一緒のところ、さらに自動車が入っていくんだから、自動車が理想的に走るにはもうアクセスコントロールをしたフリーウェイしかないということだったんです。

もう1つ、外資導入の話について、日本だけでいくら計画を立てても外国人に見せたら非難されるだろうということで、外国人のコンサルタントに見てもらおうということになり、1952年にカール・H・コッターという人に見てもらい、1954年にはウォーマックという人に見てもらいました。そして、1955年にワトキンス調査団を招くことになりました。

最初のコッターという人は当時フォード財団の顧問弁護士だった人の紹介で来日されたのですが、米国の建設会社ブリーズ・ブラザースの社長をしている人で、海軍の提督でもありました。もちろん土木屋さん。1952年に来日してずっと一緒に東海道をみてまわりました。その時の報告書もありますが、東名計画区間の状況をみてここに高速道路が無いのが不思議だと話されました。建設事業はアメリカの30年から40年前の状態、非常にプアだとも言われました。しかも日本人の建設事業をみると、非常にまじめで考えて工夫をして立派に仕事をしているので、機械を覚えたら何も恐れることはないというような報告書を書いて帰られた。

それからちょうど東海道を調査している時に、田中清一さん(国

会議員)が中央道案を発表したのでだんだん混乱してきました。東海道案は我々が建設し調査している。かたや田中清一さんは1950年ごろから騒ぎだしてマッカーサーに話をしてみたり、天皇陛下に話をしてみたり、いろんなところにレリーフマップ(地形の凹凸を表現した地図)に絵を描いては持つて行って説明をするわけです。日本の真ん中に高速道路を作つて肋骨のように海岸まで繋いであげれば最も産業が発達するという考えで、中央道案と東海道案が2つ出来て喧嘩が始まったんですね。そして、東海道出身者と中央道出身者との国会論争が長い間続きました。1955年に法律が国会に提出されましたが、2年間の論争の末、結局まとまったのは1957年になりました。

そんな中で世界銀行の話も段々具体化しそうになるので、建設省では中央道案と東海道案を比べて、たまたま路線が一緒である小牧から西側を先にやろうということになった。名古屋地区と関西地区は需要交通量も十分あるだろうということで。これが、現在の名神にあたりまして、名古屋から神戸間を先にやった理由なんですね。

ちなみに、戦前の調査でも名古屋から神戸間を先に事業化するということが省議にかけたということもあつてこの案が通りました。ただし、戦前の調査のルートは今とは違ひまして、関から亀山を通る現在の新名神にあたるルートでした。

ワトキンス調査団の話は実はひょんなところから出てきたのですが、これにも秘話があります。なぜこの話が出てきたのか、これは吉田総理が非常に熱心だったからなんですね。吉田総理がヨーロッパを訪問した後アメリカに行くことになった。その際、余剰農産物を日本が購入した時の売上があるはずから、それを借りて東京・神戸間の高速道路を作ろうということを考えていた。吉田総理は道路にあまり詳しくないから電源開発総裁の高碕達之助さんに先にアメリカに行くように言つて、一緒に交渉しようと思つた。

ところが、高碕達之助さんはその時、自分はアメリカに行けないので、秘書の川本稔さんに代行を頼まれたんですね。川本稔さんは

私の4・5年後輩ですが、大学を出てすぐの20代のときでした。アメリカのシンシナティー大学にも留学の経験があり母国語同様英語も堪能でして、もちろん和歌山出身なので日本語もベラベラですが。川本稔さんも何も道路のこと知らないから私のところに来て、道路の勉強を1週間ばかりやりました。アメリカの人に東京・神戸間の高速道路計画をわからせるにはどういう方法があるだろうかという方法で相談して、そのとき25万分の1のアメリカが作っているレリーフマップがあつて、東京から神戸まで6枚でつながって3メートルくらいになるものです。それに橋・トンネルも含めルートを入れて、収納する箱を用意してもらいアメリカに飛びました。

しかし、吉田総理と合流したら、余剰農産物を日本が購入した時の売上を日本が借りるというのはご破算になったということで、川本稔さんをウォールストリートの法律事務所に預けて対応を考えました。その法律事務所の偉い方がニューヨークの州知事を紹介して下さいました。デューイという州知事は、「ニューヨークとワシントンの目は日本に向いていない。サンフランシスコの投資銀行の方が日本に目が向いている。」ということでそちらを紹介してもらって話を進めていました。すると、その情報を日本大使館が入手して、川本稔さんが呼び出され「何をこそそやってる。サンフランシスコの2流の投資会社では話にならない。」とこっぴどく怒られたそうです。「投資会社にあたるのであれば、ユダヤ人の大御所がいる日露戦争の時に日本を助けてくれたところがあるので、そこにあらなくてはいけない。」と言われたそうです。これがモーガンスタンレーという老舗の投資会社でしたが、日本大使館に紹介してくれると相談しても断られてしまい、結局ここで投資会社の話は頓挫してしまっただけですね。

振り出しに戻って、川本稔さんはニューヨーク州知事のもとへ行ったら「投資がダメなら、強力な調査団を日本に送りなさい。」と言われました。調査団を送るにあたっては、ニューヨークポートオーソレティーの総裁を紹介されたましたが、本人は行けないという

のでフランク・フェリングという技術者を紹介されました。しかし、総裁はこの調査は技術者ではなく、経済の問題なのでワシントンにいるワトキンスが適していると教えてもらい紹介されたそうです。ここで、日本道路史では有名なラルフ・J・ワトキンスが初めて登場してくるんですね。川本稔さんがワトキンスと話をしたら、そういうことならば世界銀行を相手にしなければならぬということになって、川本稔さんは世界銀行の日本担当官と会い、「日本にはどうしても高速道路が必要なので借金できないか。」と話したところ、「日本に高速道路なんてとんでもない。日本は島国なのだから海運に力を入れなさい。」ということで高速道路の話には乗ってきませんでした。

そこで、川本稔さんは「それならば、アメリカから一流の調査団を日本に送って、道路の状況を調査するので、レポートだけでも見てくださいか。」と頼んだら、融資をするという前提はなしであれば報告書は読みますというところまでこぎつけました。そこで、川本稔さんはワトキンスに人選を頼みました。これが、ワトキンス調査団の誕生秘話なんです。

武田 その時にワトキンスは「自分が日本に行って調査団を組んで調査する以上は世界銀行がちゃんとレポートを読んでくれないと困る。あらかじめ融資をするとか、融資をしないとか判断を持たないことが重要なんだ。」と言って、当時の世界銀行の総裁に会いに行きました。世界銀行の総裁は日本の高速道路に対して非常にネガティブで「あんなどころにいつてもしょうがないよ。」と言ったらしいです。それでもワトキンスは「ともかく私ちゃんと良心的な調査をして報告書を提出するから、それを読むまでは意見を言わないで欲しい。」と念を押してから調査に来日したそうです。当時の世界銀行はとにかく日本の高速道路に対して非常にネガティブな反面、鉄道、特に新幹線にはポジティブなところがあつたようです。

大塚 そうですね。とにかく世界銀行は日本の高速道路に対して非常にネガティブで、道路に対しては融資はしないと。日本の中でも大蔵省は道路に対してはネガティブでした。

武田 ワトキンスが来日してから、彼も非常に身を入れて日本に有料の高速道路を作るという方向で調査をしてくれたんですが、国会議員にも道路に対してはネガティブな人が多く、大蔵省もネガティブ、運輸省にあつては高速道路にとられると思ひ、強烈に反対していました。

そんな中で唯一とっていいくらいの理解者が高碕達之助さんだったんですね。高碕達之助さんは「私は道路のことはよくわからないが、立派な調査団が来て調査しているというのに、はじめからダメだというのはおかしい。頭ごなしに否定しないで、ともかく調査を見守って、調査が終わってから議論したらいい。」とまとめてくれたんですね。そんな雰囲気の中での調査は大変だったと思います。ワトキンスについても少し回想しますと、ワトキンスはなんとか積極的な答えを出したいと思っていたんですが、予定路線の八日市あたりでは、草ぼうぼうの道路に人や荷車ばかりで、たまに自動車を通る有様でしたから、ここに高速道路をしかも有料道路として作って本当に大丈夫だろうか。建設費が高いから料金も高くなるはずだしということに不安な思いをしたようです。

ところが、ワトキンス調査団に対応した当時の建設省や日本道路公団の若い技術者と議論すると、実に優秀で熱意がスゴイ、こんなに機敏で活力ある人達がやっているのであれば、また一般の人達と会っても物分かりがいいし活気に満ちている。こういう国力を持つた国が復興しない理由はない。この若い人たちのエネルギーに賭けようという気持ちになっていったそうです。最初はワトキンスも不安だったんですね。

しかも当時の経済情勢を考えると、まだまだ海運と鉄道の時代でした。日本の復興は重化学工業中心だったので、鉄材とか鉄鉞

石とか石炭とかは大港湾で輸入して、港湾間は鉄道や舟運で運ぶという時代だったし、これらは当時の道路では運べなかった時代でした。このように鉄道と海運で日本の重化学工業の復興を支えていた時代だったので、道路がたいへんだと言ってもピンとこないんですね。名神が出来上がった時には、そういう状況でしたが、歴史が証明しているように日本はその後驚くほど敏速に高速道路を必要とするようになっていくんです。

ここで、当時の高速道路時期尚早論議についてお話ししましょう。1965年に角本良平さんが日本の高速道路は時期尚早だと言い出しました。国道のバイパスをちゃんと作ってあげれば良い。それらはいつかつながってネットワークになるというものでした。角本良平さんは「とにかく国道1号の悲惨な状況を見なさい。そうすればだれでもバイパスが必要なことはわかるはずだ。トラックだってバイパスがあれば十分だ。」ということを言っていました。

さらに、「ワトキンス調査団は世界の情勢を見ていたはずなのに何故こんな間違いを犯したのか。今の日本の状況からすると世界一高い建設費でしかも有料道路が成り立つものか。」と批判していました。当時このことが新聞などで取り上げられて『計画者の幻の胸算用』というキャッチフレーズが雑誌面に躍りました。要するに時間便益とかいうのが、高速道路を使うと時間が節約され、それによって色々なプラス現象が起こる。従って有料道路であってもトラックは高速道路を使うし、たくさん走るようになって物流の大変革が起こるといいますが、まったくもって幻の胸算用であるという論調でした。とにかく彼はこういうインパクトのあるキャッチフレーズが上手だったんです。

角本良平さんの論点はこうでした。当時のトラックの走行距離は40キロメートルとか50キロメートルとか短かったですから、高速道路を使っても時間の節約はせいぜい10分から15分である。日本道路公団の計画者たちはこの15分ずつ節約された時間について、たとえば1万台通れば1万台×15分で相当巨大な節約時間に

なり、この節約時間が放っておかれるはずがなく、必ず有効に使われるだろうと言っている。ところが、節約された時間は有効に使って初めて時間価値が生じることになる。計画者たちの時間短縮効果は、足し算の魔術であって15分づつ運転手がタバコをふかして休んでいる時間が1万台に達したところで時間短縮効果はゼロだというものです。一方で、乗用車についても、当時の日本は乗用車がせいぜい100万台、現在の100分の1くらいしかなかったんですね。こういう状況でお金持ちしか自動車を使っていないのに、乗用車のために高速道路を作るのも時期尚早だということでした。

このように時間をいくら節約してもプラスにならない。それを無理矢理に時間の節約と行って、トラックについて言えば、車の回転が良くなれば諸経費だって一般管理費だってみんなプラスになるし、早く着いたことのメリットによって荷主も得するし、トラック業者も早く着いて余った時間でもう1運行するようなことも出来るようになるれば確かにいいが、そんなことは夢である。トラック運送には荷主がいて、朝や晩にしか荷物の引き渡しはないし、その間にいくら時間が節約されても、もう1運行することはまず出来ないという考え方でした。これは確かに当時の状況からすると説得力がありました。新聞で取り上げられ、国会でも問題になり、どうも日本道路公団の計画というのはいまよくいっていないようだと言われました。

こんな中で私が日本道路公団に着任早々思ったことは、当時のトラックの状態からみたら料金が高すぎるということでした。エコノミストというのは需要の価格弾力性ということをしよっちゅう考えています。料金を下げれば交通量が増える。もしも料金を1割下げて1割以上交通量が増えたら収入は増すので、どのくらいの価格弾力性があるのかが重要になります。

計画当初はまだ高速道路を使った実績が無かったから、分析のしようがなかったので、アンケートによって需要を予測していました。ところが、私の時は実際に高速道路の利用状況について着任してから1年間ぐらいは分析できました。それによると、だいたい高速道

路は節約時間を買うために使うもので、料金が高すぎると需要は減る。料金が安ければたくさん乗る。そういう風に考えて、実績データを分析することで時間に対する需要曲線というものを描くことができました。この需要曲線を使えば逆に料金をどのくらい下げれば需要がどのくらい増えるかがわかります。その結果、当時の価格弾力性は相当大きくて料金を下げることによる交通量の増加は大きく期待できるとの結論に達しました。

そこで、当時料金を2割下げたら2割以上の交通量増につながるという答えを出して役員会に報告しました。みんな騙されたようだといって、特に営業関係の人達には「今度来た武田は頭がおかしいぞ。」と言われたものです。そのうちに政治的にも建設財源的にももたなくなつて国会でも追及されるようになりました。その結果、料金を下げることを検討しようということになって日本道路公団に打診がありました。その時に私が分析した料金を下げても大丈夫という研究があるということになって、その結果をもとに本当に料金を2割下げってしまったんですね。信用してもらったから素晴らしいことですが、もし間違っていたらクビだなと思っていました。幸運なことには交通量は2割以上増えてくれました。

このことは角本良平さんに言わせると、そうやって開通後にすぐ料金を下げるような不細工なことをしていないで、要は早すぎたからこれからの計画は延ばせとなりました。その結果、私は朝日ジャーナルに反論を書くはめになりました。高速道路は計画してから開通するまで期間が長くて7・8年にかかるので、今の計画を仮に10年延ばしたら開通までは17年も延びるわけだから、その頃の日本はうんと良くなるに決まっているし、対応の遅れが懸念される。だから、計画を延ばすことは出来ない。

また、時期尚早という角本良平さんの考え方はあまりにも日本の経済の復興状況というものについて目を閉ざしていないかと反論しました。たとえば、トラック業者について、時間の節約を運転手にタバコを吸っている時間を与えたに過ぎないというつもりのもので

考えているならば、そういうところは必ず競争に負ける。何故そう思ったかというところ、ヤマト運輸の小倉昌男さん(当時、常務取締役)が私の所にしょっちゅう来ていて、高速道路をうまく使う方法はなにかと議論していました。高速道路の計画拡大をもっと早く発表して欲しいというんですね。自分たちは今まさに宅急便という事業を開発・展開しようと考えている。今日受け付けた荷物が明日には日本全国どこにでも着くとと言えるようになりたい。そのためには高速道路のネットワークが必要になってくる。料金の問題も大事だがどんだん作ってもらわないと困ると彼は言いました。やはり目の利く人は時間節約を非常に大事にしていると思いましたが、今では当たり前になっていきますが、宅急便がなかった当時にすでにそんなことを視野に入れて事業を考えている人がいる一方で、節約時間を喫煙時間程度といった無駄な時間と考える経営者は脱落していくと思いはじめました。

2つ目に大塚さんがおっしゃったとおりのことで、技術的な理由からも高速道路の必要性を感じていました。高速道路は第1に交通容量が大きい。同じ4車線でもバイパスに比べて格段に大きな交通量を通せる。貧乏国であっても交通容量が大きい方が利用が増えることを考えればその方がいい。また、アクセスコントロールの問題についても、国道のバイパスを作っても放っておくと沿道は次第に建物に侵食されて、また次のバイパスが必要になるといった事態を招く。だから、完全にアクセスコントロールされた高速道路にして、アクセスを限られた場所に限定することで、沿道にべったりと建物が張りつくことがないようにすることも高速道路の必要性の論点でした。

3つ目はそろそろ日本でも時間の経済ということが非常に大事になってくるはずだという考えです。当時、トヨタが名神と東名が繋がったのを機に看板方式という物流システムを導入しました。大きな在庫を抱えずに、必要な時に必要な分の小口の部品を工場間でやりとりするというものです。このような種類の日本の経済発展に對

して、もう少し明るい見方をしておかないと計画者としての責任を果たせないとも考えていました。

さらに、乗用車が高速道路にたくさん乗ってくるのはたいへん結構なこと、各国の様子をみると国民1人当たりの所得に対して大衆車の価格が2倍とか3倍では自動車は増えない。ところが、1人当たりの所得の1・4倍ぐらいの価格で大衆車が買えるぐらいまで所得が上がってくると、あるいは大衆車の価格が下がってくると、爆発的にモーターゼーションが進む事実があった。国内に目を向けると1・4倍に近い時期が来ていたので、いよいよ日本でもモーターゼーションが猛烈に爆発すると思っていました。モーターゼーションが爆発的に増加してから高速道路を作っておけば良かったといっても遅いんですということ、反論を書いたんですね。

歴史が証明しているように、名神は料金を下げたお陰もありましたが、その後の高速道路は交通量もどんどん増えて4年後に東名と繋がった時点では相当な交通量になっていましたし、ほとんど予測通りになっていました。そういう状態になって料金を元に戻しても誰からも文句は出ませんでした。そういう時代でしたね。

野中 今までのお話で、計画当時の想いとかどうやって計画がすすめられたかとか、非常に興味深いお話を聞かせて頂きました。料金問題の話などは、今まったく別の状況下で同じような話がまさに起きておりますし。ここで、もう1つお聞きしたいことは最初の自己紹介の時にもありましたが、名神高速道路黎明期のキーマンとしては、ワトキンス、ドルシュ、菊池明さん、片平信貴さん、そして岸道三総裁あたりだと思えますが、先ほど平永さんから岸道三総裁のところ、直属でおられたというお話がありました。その辺も是非お話を頂ければと思います。

大塚 岸さんはホントに名神の偉大な立役者です。



名神高速道路起工式で鍬入れ
する岸道三初代日本道路公団
総裁(1958年10月19日)

平永 その前に吉田茂総理のことについてちよつと話をしますね。吉田茂さんは高知県の宿毛の出身で道路のよき理解者でしたし、推進役でした。四国の西の海岸線は鉄道が途切れていて交通不便地域なんですね。吉田茂さんが総理大臣になつたというので、それ行けばかりに地元の方々が陳情に行ったんですね。その時に吉田茂さんは「おれは道路の話ならるが、もう鉄道を結べという時代ではない。」と言って、鉄道を繋いでほしいという陳情にはのらないと言われたそうです。

岸さんが何故日本道路公団に来られたのかということなんですが、どうもはつきり言ってくれる方がいないんですが、吉田茂さんが絡んでいると思います。岸さんは、日本道路公団に来られる前は近衛文麿内閣首相秘書官、鈴木貫太郎内閣の総合計画局参与など官に近い経験がある一方で、同和鉱業副社長、経済同友会代表幹事など民の立場でも活躍されていました。これらの経歴から見ても、公団という特殊法人の在り方として半官半民でその両者の優れた点を効率的に結合した運営をするという本来の目的を果たすには、最も理想的な人材ではなかったかと思えますね。それと、一高時代の人脈も含めて、非常に顔が広い人なんですね。なかなか豪快な人でもあるが、細心の注意と気配りのいき届いた人で、大磯の吉田茂邸には藤森謙一さんともよく行かれていました。

先ほども名神開通当時の悪口が出ていましたが、高速道路は産業道路というけれどトラックが走っていないとか、産業道路ではなく観光道路ではないかとか、観光道路でも閑古鳥(観光にかけて)が鳴いているとか、いろんなことを言われました。しかし、そんな時、岸さんは作家や新聞社の論説主幹といった昔の仲間と悪童会なる組織を作つてバス旅行に出かけ、非常に気配りのきいた案内をされて、岸道三を助けろというムードを作り上げました。そういう時代に皆を連れて歩くことで、新聞に見学会をやつたことを入れながら岸さんを助ける論文が各新聞社の紙面を賑わせたものです。

野中 今とはだいぶ違いますよね。

平永 悪童会のメンバーは、朝日・毎日・読売・日経・東京など新聞各社の論説委員、文藝春秋編集長、国民経済研究協会の理事長、世界経済調査会の理事長、作家、日本銀行の理事、日本興業銀行の取締役などなど錚々たる顔ぶれでした。

野中 それはどうやって作り上げられたものですか？

平永 岸さんの素晴らしい人脈ですよ。それだけ魅力があった人だったということです。岸さんは小樽の出身で一高のボート部にいたんですが、在籍当時にクラゲを見てテロレンがいると言って岸さんを皆で囲むことになって、一高のボート部が中心のテロレン会という会が出来た。そのメンバーが中心になって後の悪童会が出来たんですね。悪童会は『悪い童』だけど、日本の『悪い道』の悪道にもつながっているんですね。悪童会を連れて歩いた際には、バスのタイヤが悪路にとられると、皆を降ろしてバスを押させて動かすという体験をさせ、「道はこれでいいのか？」とやったんですね。

技術関係に目を向けると、高速道路技術検討委員会がありました、土木学会の田中賞の田中豊先生もメンバーに入っていました。最高齢者は明治時代に学校を出られた牧野雅楽之丞先生、それから田中先生、鈴木雅次さん、鮫島茂さん、藤井真透さん、1番若い方で早稲田の教授の青木先生(大正6年卒)でした。それだけの元老格が岸を助けようということでした。岸さんはそういう人達の知恵を借りて後世に残る、日本民族の遺産になるような道路を作ろうとしました。

それと岸さんの組織論についてお話しします。組織のあり方を考える時、組織と人のどちらを優先するかという問題がありますが、岸さんの場合は組織の存在よりもそれを運用するのは人であるとして人選びを重視されました。その結果、直接仕事に携わる現地の人事

を大切にされました。その証拠に名神の現地組織の責任者に、本社から理事を4名も派遣しています。

また、名神は日本で最初の高速道路ですので、技術的な中心組織として京都山科に試験所を設置して、その総指揮者には信頼できる高橋敏五郎所長(北海道開発局出身)を置いて、名神の最初の工区である山科地区は試験所直轄の工事としてあらゆる試験工事を次々に実施したものでした。現場の総指揮をされた高橋所長は、意欲的に現場を大切にされ多岐にわたる試験工事を指導され多くの若い技術者を育てられました。ここで育てられた技術者は東名をはじめとして、その後、全国の高速道路の現場技術者として中心的な役割を果たしていきます。さらに名神工事の最盛期には、本社から技術の筆頭理事である菊池理事を京都駐在という機関を設けて直接現地へ派遣し、本社機能と現場機能の一体化を計られたものでした。

試験所という名称にも岸総裁は強くこだわっていました。もともと『試験研究所』という原案があったんですが、「研究という文字は認めない。研究者のための組織にはしたくない。現場の担当者が頼りにして気軽に相談を持ちかけてくるような組織にしたい。」ということ強く希望されて『試験所』という名称になったんです。

そのほか、橋梁等構造物の設計を指導する組織としての田原調査役室とか、わが国の道路交通量の推計手法を確立し、若い道路経済学者を育てた佐々木調査役室といった権威ある指導者の個人名を冠した組織を設置されたのも特筆すべき事例かと思っています。

総裁室のことについてもお話いたします。総裁室の中には秘書課、監査課、企画課、広報課、後に田原調査役室も置いて、これらの組織を効果的に活用されました。先ほども申し上げましたが、特に広報課という組織の存在はその当時の国の組織には皆無でしたから、画期的なことだと思っています。

この総裁室という組織の在り方やその運用は、その後の道路公団の中にいろいろな影響をもたらしたと思っています。いわゆる良い意味の公団流といわれる事例がいくつも出現したんですね。

いくつか事例を紹介しますと、たとえば、組織の中に事務系、技術系の区別を際立たせることは考えない。できるだけ両者が入り交じった組織とする配慮がなされていました。社内で行う研究発表会も『技術発表会』とはしないで、建設部門、用地部門、管理部門あるいは総務部門であっても、業務の中で何らかの工夫・研究をすれば、発表できるように『業務研究発表会』としまして、その運営は企画課で担当しました。

また、基本的に学歴によって人事の差別をしませんでした。大学卒と高校卒といった一般的な役所のような区別をしないわけです。現地から職員の登用を申請すると、当人は〇〇大学卒だからという意識をしているのではないだろうか？とチェックされる。要は与えられる仕事に情熱を持って取り組み、チームワーク良く部下と一緒にその総力を挙げ、外部からも信頼感を持たれるような人を選ぶことを重視されていたんですね。

3つめに、建設の仕事と管理の仕事の経験者を意図的に交流させていました。将来組織の幹部になると思われる候補者には、一定期間管理事務所の助役を経験させるなどの配慮をして色々な経験を積ませていました。

最後に、無駄な組織は開設しない、残さないということがあります。現場事務所の開設は所長以下7人程度の最少人数で始め、仕事 completed して事務所を閉鎖する時も、やはり7人くらいしか残っていない。これを称して7人の侍という言葉があつたくらいです。このように公団ではまったく無駄のない効率的な人の使い方をするのが伝統となっています。北は北海道から南は九州・沖縄まで、一人の職員が十数回の転勤・転居するのは珍しくありません。そして、新しい事務所に着任した職員は、活力満々、和気藹々(あいあい)といった伝統的な職場環境の下で、新しい道作りに邁進していったものです。そして、地域住民のために役立つ道づくりという共通の場で結ばれた地域の人々との人間関係はお互いに生涯の宝物としていつまでも大切なものとして心に残っています。

公団流ということでもうひとつ大事なことがあります。それは試験施工が名神以来の伝統だということです。名神の工事が初めて経験する大規模な道路工事でしたから、暗中模索で軟弱地盤処理や地下水調査等の各種試験工事を繰り返しながら施工したこと、一端を発したものと考えています。今でも高速道路関係の発注工事では、殆どの工種の中に試験施工という項目が含まれています。もともと道路工事では常に前向きに工法が進化しています。また工事に使用する土やコンクリートの骨材などの材料も千差万別です。構造物の基礎の条件も夫々異なります。ですから本格的な施工に先立って試験施工という工程を加えているんですね。

試験施工においては発注者も施工業者も真剣に立ち会いいろいろな角度でチェックします。特に施工業者は念のため自己の責任において試験施工のための試験施工を実施するということも珍しくありませんし、同業者を見学に誘うこともあります。

(以降は後日平永様から『公団流の物語』として頂いた資料の一部を掲載したものである)

事例1 月々金曜日は補助監督員、土日は現場で作業人夫

この事例は仙台建設局の技術課長の時に、他の局の工事事務所から転勤して来た若い技術職員から聞かされた話です。現場の工事事務所で勤務していると電話のベルが鳴るのが怖いのです。一応は補助監督員という立場ですが、仕事のことは全く分かりません。もし業者からの電話だしたら現場の仕事で指示を求められると困るからです。

これは若い新入職員の皆が経験していることですが、彼は「現場の仕事を早く身に付け自信を持って電話で対応できるようにしたい」と一念発起し、業者の所長に頼み込んで土日は現場で作業人夫として働き、仕事を教えてもらって来たということでした。彼の気概ある心掛けには、全く感服するばかりでした。

事例2 徹底した誠意の論理で地元協議

高速道路本線と県道が交差する地区における地元との設計協議で大変な苦勞をしたという事例です。どこでもこのような場合は協議で苦勞することは多くありますが、この事例の場合は現県道の改良事業をはじめ周辺の土地改良事業と既存の河川との関係、それに複雑な地元住民間の感情等が絡んで大変な場所だったのです。

もとより公団には行政的権限がありませんし、しかも後から割り込んでゆくのですから事は面倒です。工事長の協議記録を見て驚きました。何と130回を越える協議の場に足を運び、最後は円満に事を治めたということでした。用地買収には代償を支払うことはいきませんが、設計協議では基本的には代償を支払う訳にはいきません。地元の方々に円満な同意を得るには、幾度でも足を運び、最後は人間としての誠意を汲み取ってもらうということしかありません。

これが名神以来続く、公団流の仕事の進め方です。その後新たに現場に赴任する工事長には、この交差協議の記録書のコピーをお手本にするようにと持たせることにしました。さらに私が必ず言ってきた言葉ですが、地元との設計協議はあくまで誠意を持って臨み、その際の協議の基準は「常識というものをその基準にするように」と強く言ってきました。もちろん地元の言いなりに協議をまとめるということではありません。(これは新潟(建)での事例です)

事例3 自分が担当した道路施設を自発的に点検、管理者へ報告

その昔東名の工事を担当されたOBの方が、毎年1回本線に沿って歩いて建設時の視点で諸施設の現状を点検し、管理段階での留意事項を指摘したレポートを管理局へ提出されていたという事例です。

このOBの方の姿勢には現役の職員一同感激したものです。ご本人は「公団のためにということもありますが、まず自分たちが心を込めて大事に造ったものは自分たちの人生の貴重な宝物です。それをいつまでも大切にしたいと願っています。」と言われました。頭の下がる思いがしたものです。(これは東一管での事例です)

審美委員会も岸さんが作られたものです。まさに美を審議する委員会です。メンバーには、国立公園の審議会の委員長をやっておられた折下吉延さん、東大の建築の大御所で岸田日出刀先生、建築家の丹下さんの師匠ですね。地理学の田中啓爾先生というのは東京教育大学の名誉教授。鹿野先生は東大医学部の眼科の先生などです。審美委員会を岸さんは非常に大事にされていました。

構造物のタイプや色を決める時など名神時代から始まり、一般有料道路の若戸大橋の色を決める時や天草五橋の設計時にも私はついていきましたが、岸さんは審美委員会のOKがなかったら決裁書にハンコを押されませんでした。本社の工務や名神の部では早く審美委員会のOKをもらって欲しいと私もずい分責められましたね。

名神の施行命令が建設大臣から日本道路公団に対して1957年の10月の17日に出ました。それを受けて岸さんが日本道路公団の職員にメッセージを出されております。

『高速道路の建設はわが国初めての高速道路工事であり、その成否は今後の日本の道路整備事業に大きな影響を及ぼすものである。私たちは内外注視の中でこの大事業にあたるわけである。お互いにこの大任を自覚し、励まし合い、戒め合って出来るだけ短い期間に長く後世に残るべき世紀の大業を完成しようではないか。』

これを受けて日本道路公団職員は丸丸となって使命感と責任感に燃えて名神の建設の仕事に邁進したんですね。岸総裁の決意の表れです。さらに岸総裁は、常々日本道路公団の若手技術者たちに次のようなことを口癖のように言っていました。

『我々のつくる高速道路は将来、「日本民族の遺産」として、末代まで誇れるものにするのだ。』と。

大塚 また、岸さんは挨拶のときにこのようなこともおっしゃられていたんですよ。

『道路の建設にあたっては絶対に近視眼的な計画をしてはならない。気宇壮大にして計画立案にあたるべし。』

平永 先ほども岸さんは審美委員会を大事にされたと言いました。これは岸さんが「土木屋のセンスは信用できない。そういうところを、別の角度からみる素晴らしいセンスを持った先生方のOKがでなかつたら、俺はハンコを押さない。」ということだったんですね。それと審美委員会の活動で大切なことがありました。道路植栽についての議論の中で中央分離帯に植える樹木が一般の市場で確保することが難しいということが問題になりました。結局、滋賀県の石部町に直営の苗圃を設置し、苗木から生産することになりましたが、これについては折下吉延先生の骨折で、国有地の払い下げに絡んで一坪30円（ピース一箱の値段で土地を買ったと折下先生はご満悦でした）で土地を購入し、試験所の分室という位置付けで長い間樹木と草花の試験と生産を続けています。また、これがきっかけとなり、高速道路の安全とお客様サービスに欠くことのできない道路緑化が高速道路の中で身近に定着することになったんです。

大塚 岸さんはしょっちゅう現場に行くんですよ。現場・現場。現場でみて物事を決めるんです。たとえばこの木を残すとかね。僕が一度やられたのは、大津インターチェンジに行った時にここにサーブスエリアを作れということになったんです。その時の所長は具嶋さんという方で、ここにはサーブスエリアの計画がないから、とにかく2晩で総裁に説明しなきゃならないから絵を描いてくれということになったんです。2日徹夜して5万の1の地図をもとにしてサーブスエリアの計画図を書いたんです。そのとき、どうしてもサーブスエリアの中で平面交差が出てしまう、インターチェンジとサーブスエリアの併設でしたから。それであとから、どうしようかというところで武部さんがさらに立体交差に修正してよくしてくれましたが。

平永 そういう発想が次々と飛び出してくるんですよ。これに委員会といった組織を利用され、いいものを残そうと心掛けておられま



待宵の小侍従のお墓
(大阪府)

した。日本にある文化的な道路遺産を残そうと。たとえば箱根新道をつくるときに、岸さんがあそこには旧道がある。その石畳を絶対残せと、だからオーバブリッジで残してあるんです。名神を作るときにも近江の苔寺といわれた西明寺の参道もオーバブリッジで残しております。それから桜井パーキングで由緒ある3本の松を残しました。待宵の小侍従の墓もありましたがこれは拡幅工事で今は移設されているということです。岸さんの優れた先見性と見識の一端が感じられるところですよ。

次に、1960年6月に計画された新道路整備5カ年計画（1961年度～1965年度）の案についてお話しします。その時の有料道路計画、日本道路公団分の構想です。今も手元に持っていますが、何しろ1960年ですから、東名着工前の時期のことです。東名は1962年からですし、名神ですら工事中の時期なんですね。こういう状況の中で高速道路の計画は、東名の他は門司―福岡、西宮―姫路、東京―日立、東京―高崎のみです。また大阪の都市内高速もあります。まだ阪神高速の組織ができる前です。首都高速道路は、首都高速道路公団ができて引き渡していますからね。その時代の岸構想がこれです。

ここで注目したいのは自動車専用道路として東京周辺環状が入っていることなんです。今という東京外環です。全線80キロメートルで1961年から1965年に完成と謳われています。総事業費が240億円、1キロメートルあたり3億円です。今では外環ができなかったのは美濃部都知事のせいだとみんな思っていますが、美濃部さんが都知事になったのは1967年のことです。美濃部さんが都知事になる7年も前に東京外環は計画され、岸さんの構想では美濃部さんが都知事になる2年前には完成されていたんです。

名神が1キロメートルあたり5億円で計画され、終わった時には6億円かかった。東名は1キロメートルあたり9億円で計画され、結局1キロメートルあたり10億円かかった。当時は外環の沿線となる世田谷辺りにも家がありませんでしたが、1キロメートル



名神6車線改築区間
(高槻バスストップ付近)

あたり3億円では無理としても1キロメートルあたり5億円あれば出来ていたと思う。1キロメートルあたり5億円だとして全線80キロメートルで400億円です。今では1キロメートルあたり1000億円と言われていますから、貨幣価値の違いを考慮しても十分安かったんですね。

これこそ岸さんの先見性と見識ですね。私はいろんなところで言うんですが、やっぱり高速道路のネットワークは環状道路を基本的に考えないといけないと思います。

もうひとつ、岸さんの先見性について、名神が開通したときは交通量が微々たるものだったのにその段階から岸さんは「名神高速道路で京都南から西側は将来的には6車線必要なときが来るから、将来困ることにならないように用地だけでも買いなさい。」と言われていました。しかし、そんな金はあるかということ、聞く耳持たず、これは誰からも相手にされませんでした。

大塚 僕もなぜ6車線を計画しなかったんだと怒られましたね。

平永 結局のところ現に苦労して今は6車線にしていますが、これを岸さんがおられるときにいわれたんですからね。車がいくらも走らない時にですよ。これはやはり相当の先見性と見識の現れだと思います。その時に先ほど出た角本良平さんが日本の高速道路建設について時期尚早論を展開されていたんですね。

武田 岸さんとも比較してやっぱり近視眼的議論でしたよね。彼もその後は時代が変わったから、誰も先のことはわからないんだとも言っていますがね。とにかく彼は表現の仕方がうまくて、パンチが効いているんですね。たとえば幻の胸算用みたいだね。だから新聞にも取り上げられるんですね。

大塚 やはり日本の高速道路計画は交通量の予想がうまくいかなか



山科試験工区と自動車走行試験の様子

ったんですね。名神や東名ができて、戦後で疲弊した日本が劇的に復興していくことを捉えきれなかった。これにはもちろん自動車の発展が大きかったと思いますよ。

平永 日本の自動車が発達したのは、名神が出来たことによるものに他ならないですね。画期的なことでした。NHKのプロジェクトXでも取りあげられるという話が出た時、ある時広報室長から「平永さんだったらNHKのプロジェクトXで高速道路のことについて扱うとしたら、どういうことをやりますか？」と言われたことがあるんですね。それでしたら私は岸道三総裁の功績を讃えたらと思っただんですが、すでに岸さんは亡くなられていましたので、その名代として藤森謙一さんを考えました。しかし、藤森さんもご高齢でしたので、それを補佐する意味で武部健一さんや久野悟郎さんに出演してもらってはどうかなんてことを考えていました。

そこで、題材は名神の試験区間であった山科工区ができた時に、大々的に国産車の走行実験をやったことを取りあげる案を提案しました。この実験の結果、高速道路を走れる車と走れない車、時速100キロを出せる車と出せない車など、その当時のありとあらゆる国産車の実態をさらけ出すことにしたかったです。これを題材にして、それを実施させた岸さんの功績を世に訴えたらどうですかと提案しました。ところが、この時に公団でトラブルが起きて、結局のところ取り上げられなくなっちゃいましたがね。

大塚 それで僕のところの話が来ちゃった訳ですよ。その時の話ではプロジェクトXは個人の功績を扱う番組であって、名神は個人ではないし、日本道路公団が作ったんだから、プロジェクトXには馴染みませんというんですね。結局、名神の特徴やらをお話ししましたら、それがナレーションに使用されました。

野中 名神がその後の高速道路の事業とか社会経済に及ぼした効果

はなんとなくイメージができてきました。今のお話では、特に自動車の性能向上に名神が一役かったということですね。

大塚 一役どころかすべてと言っていていいですね。1961年に名神の山科地区を一般交通に最初に開放しましたが、その開通前の6カ月間、先ほどのお話のように走行試験のため全部解放して、ありとあらゆる調査を実施しました。

武田 時速80キロでタイヤがバーストするような状態でしたね。

大塚 僕は現場で見ていたんですが、怖くて乗れないと思いましたね。とても時速100キロなんて出せない。自動車メーカーに「こんな自動車じゃないんですか？」と聞いたら、「これから直します。」というようなものでした。別の日の朝、京都インターチェンジで見かけたのは、トラックの荷台に乗った3輪車でした。「ちょっと写真を撮りますよ。」と言ったら、「駄目駄目！」と言うんですよ。「どうしたんですか？」と聞いたら、「時速100キロで走ったら車軸が折れちゃったんです。」こんな話ばかりでしたよ。

平永 NHKの解説委員をやっていた有名な人がいて、思い出話で言っているんですが、東京から名神の取材に行くときは、名古屋支局か大阪支局に立寄って外車を用意しないと名神の取材ができなかったと言ってますね。なぜかと言うと国産車では走れないからと。実際にオーバーヒートして、故障して、止まっている車がたくさんいました。そういう時代に名神の6車線が必要な時が来ると信じていた岸さんのすごさが理解されると思います。

大塚 走行試験のための開放は山科だけではないですね。最初の山科では1961年に6ヶ月間解放しましたが、その後に通した区間でも同様に開放しています。2回目の走行試験は京都南から栗

東までの30キロメートル区間の開通前、1963年5月に開放しました。3回目は栗東から関ヶ原間で1964年3月のことです。このように計3回の開放と走行試験によって、自動車の悪いところがどんどんわかってきたんですね。

武田 今の自動車工業会でも、このような事実を知っている方はあまりいなくなってしまったけど、ある時期まで自動車工業会と日本道路公団は非常に密接な関係にあって、一緒に委員会などをやりながら技術検討していたんですね。

平永 財団法人の高速道路調査会というのがありますね。その機関誌の『高速道路と自動車』というのがあります。これは最初1958年5月の創刊時には『高速道路』というタイトルだったのを、その後1962年の1月号から『高速道路と自動車』に変えたんですね。こんなところにも高速道路あつての自動車、自動車あつての高速道路というのが垣間見えますね。

武田 マクロ的に振り返ってみると、名神と東名の計画がタイムイングよくできたことは歴史が証明していると思います。決して早いタイムイングではなかった。

1965年は日本経済の産業構図が変わった時であった。どう変わったかという点、重化学工業で重い素材を外国から輸入して、それを加工してまた輸出する、これを鉄道で輸送するといった時代から、内陸型の機械加工産業、たとえば金属加工とか機械とかいう産業がおきてきて、沿岸大都市から内陸部へ展開しようとするエネルギーが膨張していた時が1965年頃であり、まさに名神と東名ができた頃なんです。

この時、太平洋沿岸のいわゆる太平洋ベルト地帯から、内陸型の企業が発展したいきました。この時に高速道路の計画がなかったら、おそらく日本の高度成長がずいぶん遅れてしまったと思う。その



東名日本坂トンネル内
で車両火災事故発生
(1979年7月11日)

後、縦貫道の計画も出てきましたが、これももし遅れていれば、産業の発展ということに大きな遅れを取ったと思っっています。

たとえば、その後の産業として機械加工とか金属加工といった機械産業や、次の時代の産業として電子関係の精密機械といった産業が次々に生まれましたが、これらは東海道メガロポリスでは収まり切れない。その時に九州縦貫道ができると九州地域に展開する。東北縦貫道ができると関東から東北にかけてまた展開する。さらに関越ができれば、関越沿線に展開する。このように産業の発展や展開と高速道路は密接な関係にあります。

中央道にあっては、最初は開発効果はないとまでいわれていましたが、その時代になると長野の諏訪に精密工業が展開するといった具合です。当時の計画者がどこまでそういう変化を考えたのかはわからないが、先輩方が色々考えてこの時期に高速道路を作ろうと思っただけは間違っていないかった。

平永 トヨタのカンバン方式、いわゆるトヨタ方式といわれた自動車部品の在庫を抱えないで何時までに納入せよというものですが、これについて強烈な印象があるのは日本坂トンネルで車両火災事故があった時のことです。転勤で着任して3日目の1979年7月1日のことでした。トヨタの工場が止まりました。なぜ止まったかというのと、部品の輸送ができなくなってしまったからです。

またこの時、後楽園で開催されるプロ野球の開催ができなくなっただけで中止になりました。関西の方から選手は新幹線で移動するが、道具はトラックで運んでいたんですね。トラックが不通になり、道具が届かなくて試合が中止になった。人の生活が高速道路に依存せざる追えない状況になってきていることを痛切に感じた瞬間でした。トヨタの工場は止まって、プロ野球は開催出来ない。日本坂トンネルの事故があつて初めて、高速道路がこれだけ役立っていたんだと実感したのを覚えています。

この時、静岡県知事が「東名のことで静岡県にこれだけに迷惑を

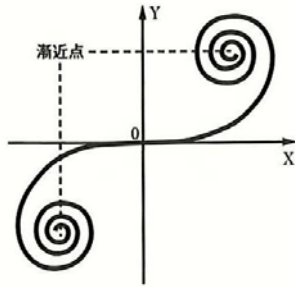
かけるとは何事だ！」と文句を言いに来たんですが。つまり、それだけ東名が静岡県を支えてきていたということなんですね。

武田 高速道路の経済効果をいう時にわりと短期的に見がちですが、たとえば東名は開通してから何十年か経ちますよね。振り返ってみると開発の形が成熟してくるのが見えてくるんですね。たとえば豊橋という都市があります。ここにある豊橋港は日本の自動車産業の流通センターになっているということを実は知らなかった。豊橋港は地理的に日本の先端にあたりますね。ここにベンツ、フォルクスワーゲン、ボルボなど、輸入センターを設けているんですね。ここで輸入して、整備して、部品をストックして、東名を使って日本全国に発送する。こういうことを目の利いた外国の企業は見逃さないんです。かたや日本のメーカーは自分の城下町があるとか、なるべく中央の官庁に近い方がいいという選択をするでしょ。外国の企業は合理的な場所へパッと展開するんですね。

また、オレンジジュースを日本の色々なところに発売しているオレンジジュースのメーカーがあります。これもストックポイントは豊橋1箇所です。ここを拠点として日本全国に発送する。このように企業がどこに立地展開するかというときには、地理的な条件を考えてやってくる。時代時代によって、有力な商品が変わっていきます。そしてそれがまた新しくなっていく。ある種、持続的發展というのは良好な場所であり、高速道路がきちんと整備されて、港湾との関係が良ければ、非常に長続きして発展するんですね。

野中 エコノミストの方には是非聞いてみたかったことがあるんですが、今高速道路と港湾の関係の話が出ました。戦前の高速道路網整備計画は日本海側に背骨があり、いわば日本海側重視の計画でした。戦後に計画が見直されて現在の太平洋側重視に変わった。

日本経済の見通しがよくないなかで、ともすると日本海側の高速道路は接続しない可能性すらある。今そういう状態にあるんですが、



クロソイド曲線の概形と道路線形の様子

いておくと、よくないですね。やはり横断道とか、海岸線の遅れているところを結んだりとかは重要で、これからはだんだん文化交流に使われるといいですね。それによってGDPは増えないけれども、それだけ豊かになるわけですからね。地方の人口が減り、都市が選別されていって、インフラが無駄になるところもあるかもつしませんが、今からそれを選別してしまつては生き残れるところも生き残れない訳だし、生き残れるところは文化的な価値があつて生き残るといふようなこともあるんじゃないでしょうか。それはレクリエーションとしての産業振興ということもありますでしょうし。

これまで日本は全体として成長と物流に重きを置いたけれど、人間が交流して、文化が交流することで生活が豊かになり、人と会う楽しみが増え、より良いコミュニケーションがとれるということに価値を見出していくべきであると思えますね。

大塚 『無駄な道路』という言葉がよくつかわれますけど、無駄な道路なんてないような気がしています。今は無駄なように見えても、10年先、100年先にはきつと立派に働いている道路になると思ふんですよ。さきほどワトキンスの話をしましたけど、このこと最大の効果は世界銀行なんですよ。世界銀行が色々な世話をして、日本に名神が出来、道路予算が増え、外国コンサルタントを呼んで、日本の高速道路の技術が飛躍的に進んだということ。

この中のひとつとして私の専門である線形設計、クロソイドを教へてもらったことが大きい。高速道路を安くあげるといふ方法の1つなんです。クロソイドというのは渦巻きの螺旋でして、自動車を運転する時に同じ速度で走って、同じ角速度でハンドルを回すと出来る軌跡がクロソイドなんです。クロソイドを使わずに直線と円を直接結ぶと、まっすぐな状態から急にハンドルを回さないとけない。クロソイドでつないでいけば、たとえ時速100キロで走つていても終始ゆっくりハンドルを動かしていればいい。それが渦巻きの形をしているから地形に合わせて道路を設計できるんですね。

地形に合わせて設計出来ると、土工量を減らすことができ、結果的に安い道路が出来るんです。

今の新しい東名と名神をみるとクロソイドをあまり使わないからまっすぐな道路が多いと思います。大きな切盛土や大きな橋梁、少し無駄なことをしているように思います。

武田 新東名というのは第2東名であって、都市間を繋いでどっちでも行けるようにするのが狙いだったのに、いつの間にか21世紀の高速道路だから時速140キロとか言い出してそうなってしまった。どこかでボタンを掛け違えてしまったように思います。

大塚 もうひとつ、上手に線形を設計すると、運転する人からみて非常に美しい道路になるんです。日本の地形に合わせると、日本独特の美の道路が出来あがるんです。しかもドルシュが教えてくれたのは植樹やラウンディングの技術で、ラウンディングについて言えば、山を切ると崖になりますから、崖をまるめると山と山の間を走っているようになり、山間の美しい風景の中を走るということもできる。

また、道路線形とは、そもそも安心して走れるような道路にすることが大切で、線形設計では頂上に向かっていった時に道路の先が見えなくなるのが一番危なく、頂上に向かっていく時に道路の先がずっと曲がって見えるように、速度を落とさないで走れるようにするのが線形設計の技術です。日本独特の美しい道路を、またそれを作る技術を今後とも残してもらいたいと思っています。金を節約して安かろう悪かろうの道路は絶対に作らないようにしてもらいたいものです。

野中 私が学生時代に線形設計の勉強をしたのは大塚さんの教科書でした。進行役でありながら話に聞き入っているうちに時間が来てしまいました。おぼつかない進行でたいへん失礼いたしました。私

個人としては聞きたい事たくさん聞けましたし、新しいこといっぱい知ることが出来ました。

たっぷり2時間お話しして頂きまして、残り時間もわずかとなりました。最後に何かございましたら、どなたからでもどうぞ。

武田 最後にひとつだけ、現在の政治的問題と責任に関わる話をさせてください。私は東名の追加借款の時に世界銀行に交渉に行ったのですが、当時、世界銀行に高名な経済学者がいて、こう言っただんです。「日本道路公団の東名についての予測、採算の問題、経済効果の問題に関する調査提言は全く同感である。しかし、たった1つだけ許さないことがある。それは、東名が借金を返し終えたら無料開放するという条項があるが、エコノミストとしてこれだけは絶対許せない。この条項を消さない限り絶対ハンコは押さない。ミスター武田。ひとつよろしく。」これには同感でしたが、対応には困りましたね。

彼の言い分は、東名が借金を返済する頃には最も交通量が増えているはずで、交通量が満杯の時に無料にするとはどういうことかというものでした。世の中には道中を急ぐ人と急がない人がいる訳で、高速道路というのは急ぐ人たちが高速で走らせるというのが最も重要な使命のほうである。高速道路を無料化したら一般道と同じ速度になってしまう。まったくのナンセンスな話であるということでした。経済学者は逆に料金を高くすることを考えなくてはならないこともあるし、無料開放には慎重に取り組むべきだと思っています。

大塚 この前のメンテナンスフェアで東大の先生が講演した内容に「とにかく有料ということは交通をマネジメントする非常に有効な手段です。これを無くすのはとんでもない話である。日本としては日本らしい高速道路を作れ。」とおっしゃっていました。その中の1つにサービスエリアの話がありました。日本のサービスエリアというのは非常にいい。ヨーロッパやアメリカなどあちこち回ってき

たが日本ほど立派なサービスエリアはない。ここでも日本らしい高速道路をみんなで作えなさいと言っていました。

有料の話ではこんな話もあつたそうです。カナダでは高速道路のインターチェンジ間隔が短いようでした、日本でいうところのETCが進んでるから料金を料金所ではなく、点(アンテナのこと)でとるそうです。そこを通ると皆100円づつとるみたいです。車の所有者に番号をふって所有者から料金をもらう。こんな方法が進んでいるようです

武田 それは非常に大事なことで、日本でも高速道路は今まで料金徴収というためにかなり複雑な構造のインターチェンジが出来ていましたし、規模も大きく、建設費も高いから設置間隔を長くしたりしていました。これからはETCオンリーで出入口を作ることになればわりと簡単に作れるようになる。

それが出来るると当然便利になるが、それ以外にも災害の時にすぐ助かるようになります。今は災害の時に高速道路で大量の援助物資を持っていくとか、そういう役だけに高速道路を使っているが、インターチェンジが増えて、至る所から高速道路に出入り出来るようになれば、災害の時には無料化して一般道と高速道路が一体となった運用が可能になるでしょうし、この時高速道路は強力な助っ人になるはずです。日本のように災害が多い国ではこのような高速道路のあり方も考えなければいけません。

だんだん過疎的な村が出来てきます。このようなことも含めてインフラを有効に使うために、どうしたらいいか考えるべきですね。たとえば、今のETCのようなインフラを活用してインターチェンジの出入りをたくさん出来るようにするなどにはわかりやすい例でしょう。

平永 名神高速道路は供用して45年、東名高速道路は40年を超えて来ました。この間の交通事情の変化、異常気象の頻繁な出現、

管理機構の変革など、高速道路を取り巻く環境は開通当初に予想できなかったものになってきています。その一方では、道路本体の老朽化も着実に進行しています。しかし、わが国の交通需要の中で、健全な高速道路の存在は限りなく期待され続けています。

先般、中日本高速道路(株)の高橋社長が『安全・安心・快適な「百年道路」を目指して』という提案を発表されましたが、社会的要望に応えるため、また予想される大地震等の自然災害に対処するためにも、目先の補修工事に追い捲られるだけではなく、関係者が相寄り智恵を出し合って、万全な補強工事に取り組むことが必要な時期になっていると思います。そのためには単なる補修技術から更に進んで本格的な補強技術の確立を目指して、関係者が挙って努力をしなくてはならないと願っています。

大塚 最後に功労者の話をいたします。高速道路を作った、とりわけ名神の功労者として、菊池明さんと片平信貴さんは絶対的な功労者です。岸道三総裁もちろん最大の功労者です。また、その陰の補佐役としての藤森謙一さんの存在感も顕著なものがありました。そのほか、ガソリン税を作った田中角栄さんや佐藤寛政さん。そしてワトキンス調査団、その来日に貢献した川本稔さん。技術的な進歩ではドルシュやソンドレガー。それを日本にうまく伝えてくれた岩間滋さんや武部健一さん。あげたらきりがありませんね。

野中 貴重なお話がたくさん聞けてたいへん参考になりました。皆様、本日はどうもありがとうございます。

(了)



武田文夫 TAKEDA Fumio

1943年一橋大学経済学部卒、1957年南カリフォルニア大学大学院修了（経営学修士）。1943年交易営団に就職、特別調達庁、防衛施設庁を経て、1964年から日本道路公団へ、経済調査室長、常任参与を歴任。1988年から1996年まで帝京平成大学大学院教授。その間、道路審議会、国土審議会、運輸政策審議会の専門委員を務める。



大塚勝美 OTSUKA Katsumi

1946年東京帝国大学第二工学部土木学科卒。同年戦災復興院入省、1951年から建設省道路局、東京神戸間高速自動車道路の調査計画に携わる。1958年日本道路公団に移り、名神高速道路の設計建設に従事する。1976年～80年日本道路公団理事。著書『道路の線形設計』（技術書院）。



平永博 HIRANAGA Hiroshi

1953年熊本大学工学部土木工学科卒。1957年日本道路公団総裁室企画課に配属となり、約5年間、岸総裁の燃えるような道づくりへの情熱の下で、長期計画の立案や諮問委員会（高速道路技術検討委員会、審美委員会など）に携わる。その後、静岡・仙台建設局、本社、金沢・新潟建設局、東京第一管理局を経て、1984年札幌建設局長を最後に退職。

【トピックスを終えて】

とにかく熱い！これが座談会で受けた強烈な印象であった。御年80歳を超える名神黎明期を支えた先輩方は今でも現役さながらに当時の、そして今後の高速道路について熱く語ってくださいました。2時間の座談会ではとても時間が足りず、あつという間であった。

また、経済界からは現在直面する物流に関する問題提起をいただいた。名神が45年間休まず頑張ってきた一方で、その効果の大きゆえに名神の負担は増し、メンテナンスの必要な時期を迎えても休むこともできず働き続けなければいけないネットワークの現状が見えてきたのではないか(土木学会誌7月号トピックスをご覧ください)。

最近では、高速道路ネットワークの充実に向けた取組みはあたかも社会悪であるかのように扱われがちだが、もう一度冷静に考えてみたい。本当に日本の高速道路ネットワークは万全なのか？災害大国日本の路線代替機能は万全なのか？記憶に新しい昨年お盆の地震による東名崩落を思い出してみよう。一方で、我々は渋滞に遭遇することをいつの間にか当然のこととっていないだろうか？本来渋滞こそ社会悪のほうである。仕方ないとあきらめ、それに慣れきっていないだろうか？そんな想いが去来する。本来あるべき姿をみんなで見直して考える環境が整ってほしいと願う。

最後に、座談会への出席ならびに原稿執筆を快くお引き受けいただいた方々に、そしてこのような貴重な機会をいただいた土木学会に感謝の意を表して本トピックスの結びとする。

野中 康弘

【写真真引用一覧】

『日本道路公団二十年誌・三十年誌』／日本道路公団

『東名名高速道路建設誌』／日本道路公団

『はじめての挑戦・高速道路づくりの物語』／(財)高速道路調査会

『日本道路史』／(社)日本道路協会