

戦後（1945～1950） その10

《道路整備五ヵ年計画のスタート、高速道路時代の幕開け》

それは、ワトキンスレポートから始まる日本の「生産性革命」でした。GHQは、戦争で荒廃した道路修繕を命じますが（注1）、戦前に立案された弾丸道路計画（高速道路計画：注2）は、一向に見通しが立ちません。（注3）

1951年（昭和26）、建設省は、日本経済を復興するべく外貨導入により、高速道路事業を建設できないか、さまざまな外国企業、外国人技師に調査を依頼します。そして、名神高速道路（中央自動車道西宮線）を第1期計画とする高速道路計画を練り上げ、国内の法整備、執行体制を急ピッチで整えます（注4）。

日本道路公団を発足させた1956年（昭和31）、融資機関の世界銀行（注5）に調査団の派遣を依頼。そして、ラルフ・J・ワトキンスを団長とする6名の調査団が来日。80日間にわたって日本の道路事情を調査し、1956年（昭和31）8月8日、ワトキンスレポートが建設大臣に提出されます。

その内容は、衝撃的でした。最初にフランシス・ベーコンの言葉（注6）が引用され、冒頭部分に、「日本の道路は信じがたい程に悪い。工業国にして、これ程完全にその道路網を無視してきた国は、日本の他にない。」（注7）

こうして、道路整備の財源確保と道路整備五ヵ年計画、高速道路の整備が始まりました。これは、まさに今で言う「生産性革命」を起こしたのです。その後、首都高速道路公団などが設立され、「生産性革命」が加速していきました。

名神高速道路は、1963年（昭和38）7月16日に、栗東IC－尼崎IC間（71.7km）が開通し、全線開通は2年後でした。東名高速（第一東海自動車道）は、1968年（昭和43）4月25日に、東京IC－厚木ICが開通し、翌年に全線開通しました。

ワトキンスレポートから約90年経過しました。古い高速道路等は老朽化が顕在化し、全国の高速道路網はいまだ完成していません。

一方、中国は、高速道路網が概成し、GDPは、日本を飛び越え、アメリカに迫る勢いです。次の時代に向けて、新しい「生産性革命」が期待されます。

注1：1948年（昭和23）11月27日、「日本の道路及び街路網の維持修繕5カ年計画」を日本政府に交付。

注2：ドイツのアウトバーン（高速道路）に触発され、「弾丸のように速い自動車が走ること」から名付けられたもの。内務省土木局は、1940年（昭和15）から重要道路整備調査を始め、1943年（昭和18）に全国自動車国道網が計画されます。この弾丸道路は、東京・御殿場の一部である戸塚道路のみ開通し、翌1944年（昭和19）、この計画は、中止されます。

注3：田中精一（生没年：1892－1973年）は、終戦の2年後には、国土開発縦貫自動車道構想を立案し、GHQ等各方面に実現を訴えます。しかし、この縦貫自動車道は実現せず、高速道路建設は。サンフランシスコ平和条約締結以降に具体化しました。

注4：道路関係法制の経緯

1952年（昭和27）「道路法」を改正し、有料道路制度を創設

1953年（昭和28）「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」制定（昭和33廃止）

1954年（昭和29）「第1次道路整備五カ年計画」閣議決定

1955年（昭和30）地方譲与税を創設

1956年（昭和31）「道路整備特別措置法」制定、軽油取引税を創設 道路公団設立

1958年（昭和33）「道路整備緊急措置法」制定 第2次道路整備五カ年計画決定

1959年（昭和34）首都高速道路公団設立

1962年（昭和37）阪神高速道路公団設立

注5：世界銀行は、第2次世界大戦の復興を目的に、1944年（昭和19）設立されました。まずは、ヨーロッパから支援を開始。日本は、1952年（昭和27）に加盟し、13年間で31件（発電所、鉄鋼、自動車、造船、ダム、農地開発のほか名神などの高速道路事業3件、新幹線建設）の借入れを行いました。1971年（昭和46）からは資金供与の側に回りました。

注6：フランシス・ベーコン（生没年：1561－1626年）は、イギリスの哲学者。ワトキンスレポートが引用した言葉は、「国家の繁栄と偉大さを決定するものに三つの要素がある。それは、肥よくな土地、繁忙な工場、人と物との場所から場所への容易な輸送である」

注7：レポートには、道路の未舗装率が一級国道で77%、二級国道で90%、都道府県道では96%に及ぶと書かれています。

写真は、①ワトキンスレポート掲載写真（HP「鹿島建設 鹿島の軌跡」掲載写真）、②名神高速道路 京都南インターチェンジ（昭和37年12月竣工：HP大林組写真集掲載写真）、③東名高速道路 全線開通式（昭和44年5月26日、YouTubeからNHK映像をコピー）

