

名神高速…高速交通体系の幕開け

名神高速道路は、愛知県の小牧ICを起点とし、西宮ICへ至る高速自動車国道ですが、法定路線名は「中央自動車道 西宮線」と言い、名神はその一部区間です。小牧インター～吹田ジャンクション間は アジアハイウェイ1号線にも指定されています。 実質的には東名と合わせて一つの高速道路と見なして「東名神」とも呼ばれます。栗東IC - 尼崎IC間 (71.7km) は、昭和38年7月16日に日本初の都市間高速道路として開通した区間です。これは、奇しくも東海道新幹線開通の前年にあたります。よって、日本の高速交通ネットワークは、尼崎から幕が開けたと言ってもいいでしょう。高速道路の誕生に世間は大いに沸き立ち、自動車が道路を疾走する状況は、当時の大ニュースとなりました。開通記念として額面10円の記念切手が発行されたぐらいです。さて、なぜ首都東京を始点とする東名高速よりも、名神高速が先に開通したのでしょうか。それは、名古屋～神戸間が、わが国の6大都市のうち4大都市を含み、人口は全国の5分の1、生産額が3分の1を占めていたこと、港湾から輸出入される貨物も輸入総額は42%、輸出総額は60%にも及んだからです。今では東京一極集中や関西圏の地盤沈下が著しいですが、当時は名神間に係る経済圏は我が国唯一の規模でした。また、名古屋以東を東海道ルートと中山道・甲州街道ルートのどちらで建設するかで激しく争ったため、既に決定していた名神を先行開通させることで、事態の收拾を図ろうした向きもあります。しかし東海道派、中山道派ともに強硬に主張を続けたため、最終的には日本道路公団が双方を建設するとして幕引きを図りました。それが、今の東名高速道路と中央自動車道です。

名神高速の開通によって、これまでトラックで7時間、貨車で1～2日間要していた輸送時間が、僅か2時間程度になりました。時短はコスト削減に直結し、我が国の経済発展に大きく寄与することになりました。

衝撃のワトキンスレポート

名神高速建設にあたっては、資金の借款を世界銀行に求めました。世界銀行はワトキンス調査団を派遣しました。ワトキンスの報告書は、名神高速道路の建設を是とした上で、建設費の一部に世界銀行が貸付を行うことを妥当としました。その一方で、日本政府に対しては道路行政の改革を勧告し、その予算を3倍増とすることを提言しました。当時の日本はまだ貧しく社会基盤が未整備で、舗装率の低さなど道路状況も劣悪でした。報告書の扉文には、フランシス・ベーコンの言葉が引用されています。「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。」そして報告書にかかれた「調査結果と勧告」に一文には下記のように記されていました。

「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。」(The roads of Japan are incredibly bad. No other industrial nation has so completely neglected its highway system.) この言葉を象徴するかのように、表紙には悪路で人が車を押す写真が飾られています。

さらに報告書では、「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」とも述べられていました。逆に言えば、舗装率がそれぞれ「23%」「10%」「4%」に過ぎないので、ワトキンスが「信じられないほど悪い」言ったのも頷けます。一部の農道や山道を除いて、舗装率ほぼ100%の現代においては、この数字は今の私達にしても信じられない程です。ワトキンスいわく「昔ながらの道路は自動車が通るには狭く危険であり、貧弱な道路と道路網が日本経済に損失を与えている。近代道路輸送の利点を知らずに、現在の不十分な道路網に大変な金額を支払っている」ということです。日本の人口密度と都市間の距離の近さが混合交通(歩行者、自転車、手押し車、牛馬車、スクーター、オートバイ、乗用車、大小のトラック、バス)を生み、これが日本の2車線道路の大部分で自動車の使用を不能にする結果となっていたのです。報告書はさらに「出入り制限措置をとった高速道路をこれほど余儀なく必要としている工業国は日本のほかにない。」と続いています。提言したワトキンスにおいては、日本の道路状況の劣悪さに唖然とし、整備の必要性を痛感したことでしょう。



報告書の表紙の写真(ワトキンスレポート45周年記念委員会)

ドイツ・アウトバーンの思想をもとに

日本道路公団には、この工事は試験工事しながら、手探りで研究しながら施工となりました。名神高速の設計は、当初はアメリカのターンパイク（有料道路）やインターステイツ・ハイウェイ（州際道路）の基準を手本に日本独自に進められました。が、ドイツ・アウトバーンの設計技師であったクサヘル・ドルシュの教えに従って、手法が大きく変わっていきました。世界銀行が派遣し、設計コンサルタントとして来日したドルシュの提言は、高速道路の線形設計では周囲の地形に調和するようにクロソイド曲線（車が一定の速度で走行する際にハンドルを一定の速さで回した時に描く曲線）を採用したり、設計済みであったインターチェンジ計画を大規模な様式にするなど、それまで高速道路設計の経験が無かった日本の手法を大きく変えさせました。世界銀行から招聘された外国人技師が交代で技術指導をしてくれたのですが、その都度設計が変更され、工事現場は右往左往でした。構造物の施工が済んでいた所の改修は、特に大変でした。道路の幅員や傾斜勾配までもが変更されました。このように完成した道路は、最初の計画とはかなり離れたものとなりました。また、例年にない悪天候にも悩まされましたが、工事は完工し、無事この開通式の日を迎えることができました。



名神高速道路開通式 尼崎IC



立体交差 上は高速 下は産業道路

なぜ、日本は道路後進国だったのか

当時の日本は、新幹線など鉄道技術は世界で冠たるものがありましたが、自動車輸送においては欧米の先進国に比して大きく見劣りしていました。これは、鉄道が公共的な交通機関であるのに対して、自動車の所有や利用は個人に由来するものが多かったためです。道路状況に加え、国産車もまだ高速の連続走行に十分に対応できてはいませんでした。また、ドライバー自身も高速での運転に慣れてはいませんでした。時速100キロ走行となると、ハンドルががたついたり、オーバーヒートしたりする車も多々あったようで、開通後10日間で573件もの故障車が発生しました。当時は、高速道路の物珍しさから、道路自体が観光名所になっていました。路肩に停めて記念撮影したり、お弁当を食べたりするなど、今では考えられないほどのんびりしていた時代でもありました。このように、名神高速道路の開通は、交通体系の高速化やネットワーク化はもとより、国産車の走行性能向上（高速性、安定性、耐久性等）にも大きく寄与しました。

名神と東名のみ「自動車道」でなく「高速」と呼ばれる訳

新名神・新東名を含む名神と東名だけが「自動車道」でなく「高速道路」と呼ばれています。他は中国自動車道のように、全て「〇〇自動車道」です。正式法令（「高速自動車国道の路線を指定する政令の別表」による路線名）には、名神が「中央自動車道西宮線」、東名が「第一東海自動車道」となっています。しかし、この2路線が開通した頃は、「高速で走行する道路」という意味意義を強調すべく「名神高速道路」という通称名が使われたようです。道路後進国の日本が「高速」にこめた期待や願いであったとも言えるでしょう。そして、この呼び名が一般に普及したからには、今更正式名を名乗る必然性もなく、そのまま「名神高速道路」「東名高速道路」の名で定着したようです。以降に造られた高速自動車国道については、高速道路が特に目新しくもなくなり「〇〇自動車道」と名付けられるようになりました。もし、ワトキンスの勧告やドルシュの提言がなかったら、日本の道路行政は大幅に立ち遅れたでしょう。もし、工事現場の人達の悪戦苦闘の日々がなかったら、高速道路の規格は貧弱なものになっていたことでしょう。今日においては当然のように通行する高速道路も、その起源を辿れば、関わる人々の様々な願いや労苦が偲ばれます。名神高速 尼崎IC～小牧ICの開通は、日本にとって画期的で記念すべき日でもあるのです。尼崎ICを利用する際は、当時の人々の想いに触れてみるのもいいですね。＜参考資料＞ウィキペディア「名神高速道路」、鹿島建設HP「鹿島の軌跡第4 1回」NEXCO西日本HP「よくある質問」、斎藤義治（日本道路公団計画部長）著「日本の自動車専用道路」、朝日新聞社『世界の自動車 昭和37年版』昭和37.6、名神高速写真：上坂部小学校所蔵