

名神高速道路

中村 楽

(2019 年度入学 鈴木ゼミ 3 期生)

日本の自動車輸送の広まりは遅く、長らく鉄道輸送が優位にあった。しかし、小規模なモータリゼーションは大正末期から昭和初期にかけて起きたことがあった。この自動車増加を受けて内務省は、主要都市間の道路を舗装拡幅させる整備を行い、1931 年に京阪国道、1933 年には京津国道を完成させた。とはいえ全国の自動車保有台数は 20 万台程度で、実際は「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にして、これほど完全にその道路網を無視してきた国は、日本のほかにない。」という有様が、アメリカの調査団が 1956 年に発表したワトキンス報告書で示されている。さらに同報告書では、一級国道の 77%は未舗装とも指摘されており、京都市電と京阪京津線でも、未舗装道路の砂塵飛散を防ぐための撒水車が 1950 年まで在籍した。

今回は、明治の水路 琵琶湖疏水、大正の鉄道 京阪京津線に続き、昭和の車路 名神高速道路を紹介する。名神高速道路は、中京工業地帯と京阪神工業地帯を結ぶ日本初の高速道路で、先述の劣悪な道路事情を大きく改善する先駆けだった。京津間はその一部に過ぎないが、様々な課題を解決した多大な努力が詰まっている。

日本の高速道路建設の原初は 1940 年より行われた、内務省による重要道路整備調査だった。この結果に基づいて全国的な自動車国道網が描かれ、最優先区間に東京～神戸間が選ばれた。そのうち名古屋～神戸間は、1943 年から実施計画がまとめられたが省議で否決された。当時の計画は、ドイツのアウトバーン、アメリカの有料高速道路の刺激を受け、鉄道輸送



名神高速道路

に重点がおかれた陸上交通のアンバランスな状態を是正することを目指した。

戦争の影響を受けて 1944 年に一旦打ち切られた国道建設調査は 1951 年に再開され、先の計画は、東京～神戸間高速自動車道路調査として再始動した。現地調査、経済調査、旅客・貨物の数量推定などを通じて、1952 年に経済調査報告書が出された。この高速道路は、全国総生産額の半分以上にあたる 15 億円の年間総生産額を有する地域を通過し、全人口の 30%以上にあたる 2600 万人に利益をもたらすため、経済的に健全な投資とされた。また、この開通によって、新しい産業の開発、国の自衛力強化も期待できるとし

た。そして、1954年の建設計画概要書で「東京～神戸間に近代的道路を必要とすることは疑う余地がない。」とその必要性が訴えられた。

日本道路公団が設置された1956年、東京～神戸間のうち、名古屋～神戸間を第1期区間の名神高速道路とし、この区間に集中して建設することが決定した。名古屋で切り離した理由として、①名古屋以西の交通量が以東の区間に比べて多く、経済効果が高い、②当時話題となっていた中央縦貫自動車道の路線が名古屋以西では、建設省で調査していた路線とまったく同じだった、

③事業費の規模（東京～名古屋間 329.5km 約9900万円、名古屋～神戸間 197.5km 約4800万円）を考慮した、の3点を挙げている。なお、この一部は、同時期に計画された京都バイパスの路線を吸収している。この路線は、京阪国道（伏見区竹田）と京津国道（山科区追分）を結び、国道1号線による京都市内の渋滞を緩和させるものだった。

そして1957年10月、名神高速道路の施工命令が建設大臣から公団総裁に発せられた。早速その翌月、山科工区約5kmの区間で用地取得にはじめて成功し、翌年10月には起工式が同じく山科の地で行われた。山科工区が含まれる京都バイパス計画の区間は、大部分を1921年に廃線となった旧東海道線の敷地を利用すると決められていた。そのため山科工区はいちはやく完成し、開通までの間、様々な試験に利用された。

一方、京都バイパスの計画外だった区間は一筋縄では行かなかった。逢坂山付近は当初、短い6つのトンネルで抜けるルートなど5つの路線が比較された。なかでも現ルートは、旧東海道線廃線敷の幅員が足りず、あまり有力ではなかった。しかし自動車の走行上、トンネルは可能な限り避けるべきで、結果としてトンネルが2つで済む現ルートが取られた。

幅員不足の課題は、山腹を大きくカットし、段違いの張出しにして解消した。また逢坂山には、はじめて日本人のみで作られた旧東海道線の逢坂山トンネルが残っており、旧東海道線廃線後は、京大防災研究所の地震研究施設に利用されていた。高速道路を通過する自動車の振動が記録されるのを防ぐため、西口がコンクリートで埋没されたが、その上部に記念碑が建立された。



名神起工の地



逢坂山トンネル西口上部の記念碑

「大津 IC (現 京都東 IC)」(インターチェンジ) はさらに難航を極め、「わが国初の高速道路建設の苦難の歴史をそのまま象徴」と建設誌で振り返られる。当初は京都市と大津市の境界付近に、交差する国道1号線に取り付ける予定だった。しかし、この頃具体化した国道1号線の五条(東山)バイパスの計画を受けて再検討された。すでに京都バイパスの計画区間が進捗していたため大幅な変更は許されず、東側に山が迫る狭い用地も、東海道新幹線と五条(東山)バイパスとの取得時期が被り、計画は二転三転した。最終的にはY形3重交差とし、国道1号線と五条(東山)バイパスとの交差点付近にサブICを設置することで解決した。



京都東 IC が当初予定された大津市追分

これにより「大津 IC (現 京都東 IC)」は、取り付け口が名称に反して京都側のみに指向したため、その代わりとして大津市朝日丘に計画されていた大津 SA (サービスエリア) に IC を併設することになった。この併設 IC を「大津 IC」としたため、「旧 大津 IC (現 京都東 IC)」の名称を変更する必要が生じた。京都市内にはすでに「京都 IC (現 京都南 IC)」がつくられており、この「旧 大津 IC (現 京都東 IC)」が京都市内2つ目の IC となった。この区別をつけるため、同一都市に複数の IC を設ける場合は、都市に対する位置関係を明白にするため、方角名を都市名の“下”に付すことが決められた。鉄道などでは、都市名の上に冠するのが日本の通例であったが、諸外国に倣って下に付すこととした。また、上に付すと「東京都 IC」になってしまうため、これを防ぐ目的もあった。こうして、京都 IC は京都南 IC に、大津 IC は京都東 IC に変更された。

急遽 IC が併設された大津 SA は、日本初の SA であるにもかかわらず、先述の理由から SA の静息的機能と IC の流動的機能を融合しなげらなかつた。唯一無二の琵琶湖一望のもと見渡せる風光絶佳の地を理由に朝日丘が内定したが、広大な面積を確保することが難しい急峻な地形はこれまた困難を極めた。このため、神戸方面入口利用者は SA を利用できない、ランプ相互の平面交差点が生じるなど、不完全な形となったが、上り線 SA の建物を下り線より約 6m 低くして琵琶湖方面の遠望を良くするなどの最大限

の工夫が施された。こうした工夫が奏功し、大津 SA は人気が集申し、観光地の様相を呈した。



大津 SA

名神高速道路は 1963 年 7 月に栗東～尼崎間が開通し、1965 年 7 月に全通を迎えた。切り離された東京～名古屋間をつなぐ東名高速道路も 1969 年 5 月に全通した。この開通によって、輸送時間の短縮はもちろん、普通乗用自動車で 9.28 円／台 km にもなる走行費の節約などの直接効果を及ぼした。また、間接効果として、市場圏を拡大させるなどの開発効果、生産や輸送に関する合理化効果ももたらした。高速道路は 1964 年に開通した東海道新幹線とともに、日本国内の移動を高速化させ、心理的な距離を大いに縮めた。その価値はわかりにくいかもしれないが、この拙文で少しでも気づいてもらえれば嬉しい限りである。

【参考文献】

『名神高速道路建設誌 総論』 日本道路公団 1966 年

『名神高速道路建設誌 各論』 日本道路公団 1967 年

『鉄道ピクトリアル 第 34 巻第 1 号（通巻 427 号） 特集：京阪電気鉄道』 鉄道図書刊行会 1984 年

『鉄道ピクトリアル 4 月号別冊 アーカイブセレクション 25 京阪電気鉄道 1960～70』 鉄道図書刊行会 2013 年

『京都市文化財ブックス第 35 集 こんにちは京都市電 「京都市電関係資料」をひもとく』 京都市 2022 年