

# 社会システムとして役立つ道路、何を?、どうやって?

東京大学教授 家田 仁 (社会基盤工学専攻)

## 1. 何が問題なのか?

道路というものの重要性については、恐らくほとんどの国民が十分に納得している。にもかかわらず、道路、とりわけ道路整備に関して、批判的な声も少なくないのは一体どういうことなのだろうか。個々にはいろいろな意見があるにしても、大局的に見ると以下のような三つの疑問に集約されるように思われる。

まず第一は、オーソドックスなもので、

### ◆ 国民の疑問1: 不必要なものを整備しているのではないか?

である。これについては、費用対効果分析(CBA)やその他の業務評価手法の明確化によって、効果を挙げてきているように思う。この疑問1の対として、「必要なものを整備しているか?」という疑問が当然想起されるが、前者と違ってマスコミ受けしないこともあって、国民は心の底では感じているにもかかわらず、残念ながらあまり声高には言われない。大都市の環状道路整備はその典型といえる。

第二は、

### ◆ 国民の疑問2: 計画や整備のプロセスは妥当か?

である。これについても、環境影響評価にはじまり、近年ではわが国でも各種の公衆関与の手法(PI)や顧客満足度調査(CS)などが導入されてきた。道路分野は、わが国ではむしろこれらに積極的な分野の一つである。また、計画段階での環境アセスメント(戦略的環境アセスメント)も検討されている。

ところで、例えば、過疎地や災害多発地域のモビリティを確保するための道路などは、それが現地ではいかに必要性が高くとも、現段階のCBAの冷利な評価技法には乗りにくい。だが、CBAの技法にも限界があるし、本来CBAも大衆の嗜好を事業に反映させるためのものである。今後は、機械的なCBAによる評価をPIの手法が補完するような評価の体系づくりが必要であろう。

以上の評価とプロセスの問題は、いずれも道路の計画や整備に関する「how」に相当する部分の問題である。いずれも重要なことではあることはいうまでもない。しかし、国民にはもう一つ「what」に相当する、より重要な疑問があるように思われる。すなわち、

### ◆ 国民の疑問3: 整備されているものは最適なつくりになっているのか?

である。道路は、改めていうまでもなく国民の生活に直結した最もベーシックなインフラである。本当に社会システムを良くしようと取り組めば、実は相当なことができるはずだ。それが国民の期待である。問題は、整備されているものがそうした国民の付託に応える最適なハードとソフトになっているかである。これが「what」の疑問である。この「最適なつくり」は、残念ながら評価の手法やPIを充実させたからといって、ただそのままに実現できるものではない。評価の手法は、提案された代替案を「既存の大局的な価値観で評価する」に過ぎない。PIやCSなどを通じて得られる一般素人からの意見は多いに参考にはなるものの、知識とスコープ、問題意識が限定される。

いいアイデアとプランは、本来、専門家が責任とプライドをもって打ち出すべきものである。実は、そこにこそ、技術官僚(エンジニア)を含めた道路計画を専門とするエンジニアの存在価値がある。専門のエンジニアたちがこの「what」に関する、魅力的で力強いビジョンを打ち出していくことこそが、国民から期待されているところではないだろうか。

## 2. 何を？どうするか？

では、何を？どうするか？アイデアやプランは、むしろ各エンジニアそれぞれが発案し、競い合っていくべきものである。とはいえ、昨今の社会ニーズを鑑みると、筆者は次のような「what」と「how」が重要であると考え。議論の一題材となれば幸いである。

### ①歩行者重視の道路整備

きちんと整備された都市計画道路などを除くと、わが国の道路の歩行環境はまだまだ著しく劣っている。特に、都市の郊外部の道路などは、徒歩や自転車による通学者の多いにもかかわらず、課題が多い。従来は、道路のユーザーは「車」であるというような認識が少なくなかったが、実は道路の最大ユーザーは「歩行者」であることを認識する必要がある。歩行者や自転車利用者が安心して利用できるような道路の整備は是非とも将来の目標にしたい。

### ②地方部の生活充実に寄与する高速道路

わが国でもようやく地方部の高速道路網が充実しつつある。しかし、残念ながらその利用効率は必ずしも高くない。ドイツなどと異なって、トリップ長 40km くらいまでの短距離ユーザーが高速道路をほとんど利用しないためである。課題は、長い IC 間隔と料金抵抗である。ETC を用いた廉価な IC の増設と、短距離優遇料金の導入などによって、現在の地方部の高速道路を、地域の生活充実により大きく寄与するものに転換することが可能だろう。

### ③道路のもつ交通機能の最大活用

道路の機能の第一義は、やはり交通処理能力であるが、ハードとしての道路が潜在的にもつ能力は、ソフトとしての交通管理が十全であってはじめて十分に発揮される。道路管理者としても、単なる施設の整備と管理を超えて、この点により強い関心を持つべきである。そのためには、道路の施設管理サイドと警察による交通管理サイドの相互チェック機能をビルトインすることが必要である。

### ④道路の多能化

道路は、人々の生活や多種多様なインフラの要となる共通インフラである。道路の存在意義を、道路区域内の狭い意味での交通処理機能ばかりに特化することは得策でない。実際、従来も共同溝や地下鉄の導入空間として活用されてきたが、各種の連携方策が重視されつつある昨今、例えば LRT やハイパフォーマンスのバスなど、道路公共交通の施設整備などについては、さらに柔軟な道路の多能化促進が望まれる。

### ⑤道路の沿道総合マネジメント

バイパスなど郊外幹線道路沿道の雑多で低質な土地利用、それに伴う中心市街地の沈滞には目を覆うものがある。道路は、沿道のあり方について広い視野と長期的展望に立った関心と責任を持つ必要がある。また、道路の区域内についても、ドライバーへの視覚的ディスターバンスをもたらす各種のディスプレイ類、露店や屋外パフォーマンスなどについて、安全・快適で楽しい道路空間を創出するためのメリハリの効いた積極的マネジメントが必要である。

### ⑥沿道参加型の道路マネジメント

道路のパフォーマンスを定常的に充実したものとするには、道路のマネジメントに沿道住民の参加を促し、属地的な視点を導入するとともに、道路に対して沿道住民が「自分の庭」意識を持てるようにすることが必要である。これは、災害時の緊急活動にも大いに役立つ。国際交通安全学会の主唱による「ヒヤリ地図活動」などはその一例となろう。■