

# 巻頭言

## 道路交通～作ったら使おう、使えるように作ろう～

東京大学（社会基盤学）教授 **いえ だ** **ひとし 仁**

### 1. おたくの道路、使えますか？

「あいつは使えんナー」てなことをよくいう。何かというときにもう一つ役に立たない奴のことである。では、われわれの道路は十分「使える」ものになっていると自信を持って言えるだろうか。率直に言って、残念ながらあまりポジティブな成績をつけにくい。いかがであろうか。

その理由の一つには、確かに、あるべき道路があるべきところに未だできていないことがある。しかし、一方で既に出来上がっている道路が「使える」ものとして十全の機能を発揮しているのか、コストも含め十全の機能を発揮できるように、技術面・制度面で工夫を凝らして作られてきたのかというと、やはり疑問の余地が少なくない。本稿はこころの隅々までをザックバランに述べることにしたい。

### 2. こんな道路だと「使える」と思いませんか？

どんな道路で「使えるナー」と感じるか。海外でドライブなどした時に筆者が切実に感じる例をいくつか挙げてみよう。

#### 1) 「頭のいい」交通信号：

ヨーロッパの街で感じるのが信号機の圧倒的な「頭の良さ」だ。次から次へと「青」を出してくれるオフセットのあまりにも見事な制御、特に信号機に表示された速度で走ると「青」で継続的に走らせてくれる速度指示型のオフセット制御は賢い。たまには停止して地図を見たいと思っても止まらせてくれないほど。わが国の半分程度の長さ



のサイクルタイムも損失時間や環境負荷の面で大変優秀。「赤+黄」や「青+黄」といった予告現示によるロス時間と心理的負荷軽減も良い。

#### 2) 心憎い横断歩道の工夫：

リンボウ先生こと林望さんが著書の中で、工夫を凝らした英国の横断歩道を褒めていたが、同感だ。視認性向上のための照明デザイン、前後の厳格な駐車規制、歩行者にとっても自動車にとっても具合の良い二段渡り方式など。全般に英国の工夫はうならせるものが多い。

#### 3) 「大人社会」のラウンドバウト：

交通量のあまり多くない限り、時間的にも環境負荷的にも能率的なラウンドバウトは、ヨーロッパでは信号機以上に一般的。速度をそこそこに抑制せざるを得ないから、慣れさえすれば安全上もメリットが多かろう。「なるべく止まらせない」という方針の見事さ、ユーザーを「紳士」と想定する計画思想にも「大人」を感じる。

#### 4) エンジニアリング・センスに富んだ ETC 活用高速道路：

トロントの有料高速道路 ETR 407 号線は、速度制限もなく本線上の複数レーンで使える ETC をフルに活用し、簡便なダイヤモンド型の IC を極めて多数設けている。車載器を持たない車にはナンバー読み取りカメラで車の所有者に課金するので完全無人化。システムもなるべく安くという発想。「使える」ということをフルに意識して作ると道路はこんな具合になるという好例だ。

#### 5) 世知辛いアウトバーンの補修工事：

補修工事の際には、臨時に路側帯をつぶし車線幅員もギリギリまでいじめて車線数を確保し、渋滞発生を極力抑制する。さらに、移動可能なブロックを使って分離帯を動かし反対車線の幅員も最大限に有効活用。

#### 6) 賢い道路空間配分と上空利用：

あの狭い国土のオランダや道路の狭隘なロンドンでも、車道をいじめて（歩道上ではなく！）キッチンと自転車通行帯を確保。場所によっては、交差点の停止線でも自転車優先化。違法駐車を取り締まりも徹底。オランダの都市では、道路上空を商業・住宅・オフィスビルなどに活用するビルや経済的な活用にも極めて積極的。

### 3. なぜだ？ なんてだろー？

技術を駆使した長大橋梁や環境対策、高速道路のキッチンとしたメンテナンス、迅速な道路整備に大いに貢献してきた道路特定財源、ユーザーが安心して使える SA や道の駅…など、わが国にも褒めたいところも少なくはない。

しかし、道路交通に関するある面、特にいかに「道路を使う」という面についていうと、技術面でも制度面でもどうしても「工夫が足りない」という気がしてならない。輸送分野でわが国が世界の最先端にいる領域も決して少なくないのだが、少なくとも「道路を使う」という面において世界の最高峰にいるとはちょっと言いにくい。

ではいったいどうして、このような現状に

なっているのだろうか。一つには、行政におけるある種の「完璧主義」があろうと思う。例えば、ETC にしても、もう少々性能を落としてもコストを下げ急速な普及を図るというチョイスがあったはずである。この「完璧主義」は、ある面、何でもかんでも管理側に責任を押し付けがちなユーザー（と裁判官）に象徴される世論に帰することができようが、「完璧主義」は同時に「ことなかれ主義」とも裏腹のような気がする。「エンジニアリング的なバランス感覚」や「ものごとの改善意欲」、「(お金がない中であっても)常に世界のトップを狙うガッツ」の不足も課題かもしれない。

### 4. 「使える道路」への3つのポイント

ではどうしたら、施設や予算をより効果的に活用してユーザーに喜んでもらえる、「使える道路」という方向に進路をきることができるだろうか。筆者は次の3点を強調したい。

#### 1) 道路の性能をシステムティックに評価する：

性能の評価のないところに、向上と発展もない。筆者が提唱してきた「道路（交通）パフォーマンスマネジメント」は、個々の道路をユーザーサービスに密接に結び付けた具体的な評価指標を用いて評価・公開、それに基づいて改善計画を立案、必要に応じて新規の道路整備…を進めるサイクリックな方法論。いろいろな分野の管理者が入って総合的に進めるところがポイントであり、英国の RMS はその先行事例の一つである。

#### 2) 道路関係業務の計画と業績評価に活かす：

アウトカム型の行政マネジメントの導入は、「使える道路」を作っていくためにも歓迎すべき方向。ただし、重要な点は、そうした行政マネジメント手法を十分に地に足の着いた具体的な道路区間の「パフォーマンスマネジメント」に立脚して、説得力と納得をともなったものとして進めることだろう。

3) ユーザーや沿道住民との協働型マネジメントを進める：

道路交通はいわばサービス業，ユーザーあってのもの。また，道路のユーザーとは何もドライバーばかりでなく，歩行者や自転車利用者，あるいは沿道空間を利用する人たちつまり1億3,000万人みんなであることを十分に認識すべき。その上で，広義のユーザーとの協働の体制の下にニーズの把握や問題意識の共有化を通じて，マネジメントの協働化を図るべき。

5. おわりに～欲しいのは「使える道路」

道路に対する世間の風当たりが強い。その批判の一つのベースは要するに，欲しいのは「使える道路」というところに尽きるのではなかろうか。昨年，道路分科会により「今，転換の時」という中間答申が出され，また全国各地で「転換」に向

けていろいろな試みがなされている。新潟で行われた高速道路の短距離半額実験は，「みんなが得をする」という目覚ましい成果を挙げた。少しづつではあるが明らかに良い方向に向かっている。要はそうした改善の試みをいかにしてシステムティックなものに組み上げ，そして加速させていくかである。

最後になるが，交通工学研究会にも一つ提案したい。「使える道路」特別賞というのを作るのだ。「技術部門」と「制度部門」というのを設けて，工夫を凝らして過去の慣習を打ち破り成果を挙げた試みを称えてはどうか。早急に実現を期待したい。

恩師の越正毅東大名誉教授の言葉であるが，「サイクルタイムと文化程度は反比例する。」という。けだし名言である。大人社会の「使える道路」に向けて，技術とマインドを結集したい。

