

一周遅れの先頭

シビルNPO 連携プラットフォーム法人正会員

NPO法人道路の安全性向上協議会

専務理事 吉川 良一



(1) 失われた20年

久し振りの同窓会の場で、友人がいきり立って私に詰め寄ってきた。彼は、私が今も高速道路に関わっていると、「先日、高速道路を安全運転で走っていたのに、パトカーに止められて、キップを切られた。追越車線を走る車は、追越後は走行車線に戻らなければ違反になると言うんだ。そんな馬鹿なこと、世界の何処にもないぞ。」彼は欧米での生活が長く、日本の道路交通法を知らなくとも無理はないと思い、丁寧に説明したのだが、納得しない。確かに、欧米では、幹線道路や環状道路は片側3車線以上が当たり前で、日本のように右側車線を追越車線としているのは、幹線道路でも片側2車線しかないが故の対応に他ならない。

バブル終焉後の経済が低迷している時に、更に追討ちを掛けるようにインフラ投資は抑制された。高速道路はもう十分に整備された、高速道路を造り続けるのは、土建業者を儲けさせるためだとするフェイクな報道や一部評論家によって、世間が惑わされた結果、高速道路事業費は闇雲に3割カットの憂き目に遭った。それでも、必要なものは必要であり、やらねばならない事は持続させねばとの思いで、高速道路の暫定2車線区間の増加や税金による直轄高速道路が生まれてきたのである。

(2) 暫定2車線高速道路

高速道路の供用延長は別表1のとおりである。実に、供用延長の約4割が暫定2車線区間である。果たして、暫定2車線が高速道路と言えるのかどうか。地方に均しく高速道路の恩恵を行き渡らせるために、限られた財源で供用延長を伸ばしてきたとは言え、アジアの開発途上国でも高速道路は片側3車線が常識である。10数年前に韓国に行った際、ソウル近郊の高速道路は片側5車線だった。アジアからの道路視察団が日本に来て、見せるものは、綺麗になったサービスエリアか道の駅しかない現状は早く打破されなくてはならない。

そこで、折からの低金利の効果が呼び水となって、超長期の財政融資(40年・固定)1兆円を追加し、想定金利との差額分7,000億円を余力として活用し、有料の対面交通暫定2車線区間1,600Kmの中から順に4車線化等を行うこととなった。

ようやく、ガラパゴスの進化を遂げてきた日本の高速道路も世界の仲間入りができる時が来たのである。

(3) 一周遅れの先頭

日本の高速道路は、要素技術それぞれは素晴らしく、世界に冠たるものであり、トップランナーとしての自負心は強い。

しかし、それらの完成品となると、世界のグラウンドでは一周遅れの先頭を走っているに過ぎない。今回の投資が行われたとしても、国際的には高速道路と呼べない暫定2車線の区間が有料・無料合わせて3,000Km程度も残る。また、無料の高速道路の維持管理にかかる費用を、将来にわたっても税金で負担していくのかという問題もある。

これらの課題を解決するためには、無料区間の有料化、有料道路事業を活用した4車線化が必要になると思われる。個別の路線が供用した時点では無料であっても、高速道路のネットワークが形成された時点で有料化し、お客様サービスや渋滞対策の観点からも、有料・無料が混在する状態を解消することが必要と思われる。

表1 高速道路の供用延長(2018年10月1日現在)

高速道路	供用延長	うち暫定2車線
有料	9,437km	2,591 km(約3割)
無料	2,229 km	1,808 km(約8割)
計	11,666 km	4,399 km(約4割)