

道路を再考する日本の視点

寺島 実郎

財団法人日本総合研究所理事長

私が道路と本格的に関わるようになったのは、大島前国土交通大臣の要請で「高速道路のあり方検討有識者委員会」の座長を引き受けたのが最初です。以来、日本の道路を再考する中で、いくつかの問題がわかってきました。

その一つが、公共投資の是非を判断する基本的な視点です。近年は「コンクリートから人へ」を合言葉に、投資に批判的な考え方が強まっていますが、その弊害が、3月11日の東日本大震災やその後に日本列島を襲った台風被害で浮き彫りになりました。というのも、一口にコンクリートと言っても、国民の命を守ったり、生活を支えたりする道のように、いろんな中身があることを、私たちは災害を通して再認識させられたからです。

東日本大震災の場合、高台に造ってあったおかげで被害を免れ、被災地の復旧に貢献することができた三陸縦貫道のような道路の存在がありました。東北地方内陸部を縦貫する国道4号もいち早く復旧すると、この国道から太平洋岸に向かって横串のように東西に伸びる16本の道路のうち15本が被災4日目には啓開し、復旧に大きな役割を果たしたこともまだ記憶に新しい。

大震災の未曾有の被害を受け、日本人の目はこれまでになく内向きになっています。そこで思い出すのは、関東大震災の直後、帝都復興院総裁として復旧・復興と向き合い、途方もない構想力を持って日本を方向付けようとした後藤新平翁（1857年～1929年）のことです。

後藤が当時青写真を描いた道路網計画が、東京の復興に重要な意味を持ったことは、その後の歴史から明らかといえるでしょう。われわれ日本人もまた、後藤が身につけたぐらいの構想力の上に、お互いの英知を結集して、この難局に臨む必要があると考えます。

ただし、現代の道路は、単なるハードのインフラではありません。震災後、耳にする機会が増えた「多機能防災道路」という言葉でわかるとおり、機能は進化を続けています。例えば、道路と併走する形で地中に埋設され



ている光ファイバー網が、近い将来、日本の産業や国民生活を支える上で大切な役割を担うことはだれもが認識し始めています。ICT（情報通信技術）のインフラと、道路が連動し合う時代がすぐ間近に迫っています。

つまり、東日本大震災を体験し、「コンクリートから人へ」という固定観念から脱却し、道路の持つ意味を、柔軟に再構築する転機を迎えているといえます。

もう一つ、今回の震災では、東北の太平洋側と日本海側をつなぐ道路が有効に機能した。首都圏からの物資は関越自動車道、新潟経由で磐越自動車道や国道49号を使い、被災地に届けられました。しかし、日本海側へのアクセスの先にあるのは被災地に止まりません。それ以上に、物凄い勢いで経済成長を遂げるアジアの国々があります。

そしてわが国の創生は、アジアのこうしたダイナミズムとの相関関係を抜きにしては考えられません。

具体的に説明しましょう。震災で工場が潰れた宮城県内の経営者が工場を再建するには、現実問題として、経営者として考慮しなければならない視点がいくつもあります。

第一に、ドルやユーロの崩壊が原因とはいえ、急速に高まる円高圧力。次に、人口構造の成熟化。新潟を含む東北ブロックは元々、2050年までに人口が3割減少、65歳以上の高齢化率も、現在の24%台から45%に上昇すると推定されていました。少子高齢化が、大震災で一段と加速する恐れが強まっています。加えて、復興増税や電気料金値上げなどの様々な負担増大が待ち受けています。

こうした要素を考え合わせれば、経営者が「この機会に、海外へ」という誘惑にかられたとしても仕方ありません。そういうわけで、道路に関わるみなさんにも、アジアをぜひ視野に入れていただきたい。

ここで、アジアダイナミズムについて説明しておきます。世界のGDP（国内総生産）に占めるアジアの比重は、いまや30%に迫り、2030年には半分に到達するという予測もあるほど。日本を取り巻く貿易構造もこの5年ぐらいの間に劇的に変化しています。冷戦が終結した1990年前後に貿易総額の約3割を占めていた対米貿易は現在では1割強に低下したのに対し、この間、アジアとの貿易は約3割から5割に急増しています。

国土交通省が2010年に発表した世界の港湾ランキングによると、日本は東京港の26位がやっと。通商国家日本のシンボルとして、かつて繁栄を誇った横浜港や神戸港は36位、44位に低迷。それと対照的に、シンガポール、上海、香港がトップ3に並んだほか、中国を中心とするアジアの港が上位10港のうち7港を独占していました。

実際、アメリカと中国をつなぐ主力物流もいまは日本海を抜けるようになっていきます。仙台港でいうと、以前は内航船で東京湾内の港につながり、太平洋を渡って行きましたが、驚くことに、いまは津軽海峡を迂回して韓国・釜山港につながり、そこから太平洋航路に乗せていきます。

生産立地に関する議論も変化が現れています。中央高速道路の渋滞地点として有名な小仏峠を抱える山梨県は、東京湾内の港へのアクセスが悪く、工場立地に適さないとされてきました。しかし、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）が八王子インターチェンジ（IC）に接続、中央道から関越道への乗り換えが便利となり、関越経由で新潟港へのアクセスが改善したことをプラス材料に、生産立地の面でも有利とされるようになっていきます。

以上からいえるのは、アジアシフトに伴って、国内の物流構造が日本海側に移っているということです。

戦後半世紀以上続いた冷戦の時代、日本海は、旧ソ連や中国などイデオロギー体制の違う国と、日本を隔ててくれる「隔絶の海」でした。太平洋側を「表日本」、日本海側を「裏日本」と呼ぶ習性もその中で生まれました。ところが、日本は元々、ユーラシア大陸に張り出した弓なりの列島であり、日本海はアジアの内海でした。

それだけに、私たち日本人はいま、“内海感覚”を取り戻し、「裏」と「表」という意識を反転させるほどの構想力を持って、日本の未来を切り開いていかなければならない状況に置かれているのではないのでしょうか。

その際、アジアとの連携を視野に入れた上、総合交通

体系を、戦略的にどのように構築するかが、日本活性化にとって大変重要なポイントになります。

道路整備では「ネットワーク」がキーワードになります。つまり、四全総で決定した約1万4000kmの高規格幹線道路の未供用部分約4000kmに対し、どういう姿勢で立ち向かうかという問題です。有識者委員会が粘り強く関係団体のヒアリングを積み上げの中で気付いたのは、早急に整備が必要なミッシングリンクの存在です。

もちろん、ここで、約1万4000kmのすべてをつくるべきだと言っているわけではありません。しかし、高規格幹線道路に関しても、戦略的な優先順位を確立することが大前提ですが、縮み思考に陥ることなく、日本の活力を回復し、成長を図るために欠かすことができない路線が間違いなくある、ということが見えてきました。

なかでも重要なのは、大都市圏の外のリンケージです。首都圏の外郭環状道路や圏央道、名古屋圏や近畿圏を取り巻くネットワークを、的確な管理主体の下でより効率的に、戦略的につくるのが急務となっています。

一連の災害を通し、不条理といえるくらいに取り残されてきた地方部のミッシングリンクも明らかになってきました。そうした点も踏まえ、どのようなプライオリティのもとにつないでいくかが、問われることとなります。

それと合わせて、アメリカ型フリーウェイ構想を念頭に推進してきた高速道路の無料化実験についても、このあたりで再検討しなければならないと考えます。

無料化実験は、地方部ではそれなりの意味もあるが、料金は、公平性の担保が原点であることを忘れてはだめです。ほかの交通機関への配慮を踏まえながら、対距離制をベースに公正な料金体系を目指す必要があります。

日本の高速道路の整備手法である45年間料金を徴収し、費用を償還する考え方についても、道路は、建設費を回収、償還すれば終わりではなく、メンテナンスのみならず、未来に対して布陣していく視点も大変重要です。道路整備の根底に関わる基本的な考え方や優先順位に対する思想を、この機会に、もう一回、テーブルに乗せて議論し、整合性を図るべきではないでしょうか。

欧州の国々は近年、「受益者負担」の考え方を採用し始めています。日本も、無料化実験や東日本大震災後の特例措置など、これまで実施した様々な取り組みのデータを分析し、「適正な負担」とは何か、最適な料金体系はどうあるべきかを考え直す局面を迎えています。

その意味で、30年先、50年先を見据えながら、日本の道路に関する基本的な考え方を再構築する重要な役割が、いま、私たちに託されています。