

地

方部における幹線道路の現状についての、二つの個人的な経験から話を始めさせていただきたい。昨年、高知県で歩き遍路のまね事をする機会があり、国道五六号線をかぎりの距離歩いた。とにかく歩きにくいという実感であった。市街地外では歩道がほとんどない。あったとしても非常に狭い。また、片側にしかなく国道の横断を余儀なくされることが多々あった。常に後ろを振り返り、自動車の接近に留意しながら歩く遍路であった。市街地内でも歩道の整備状況は多少向上するだけであり、歩きやすさが飛躍的に向上するというわけではない。

次の体験は、東日本大震災被災地内の国道四五号線である。四五号線はこの地域の市町村や市町村内地区間を結ぶ、ほとんど唯一の幹線道路である。ほぼ全線を走行したが、歩道の整備がこちらほとんど無い。特に印象的だったのは、トンネルが非常に狭く、徒歩や自転車での通過は危険であろうし、そもそも通過しようという気にならない。自動車でしか通行できない道路である。

この両方の幹線道路に共通する点は、いずれも一次改築のみなされていることである。一次改築とは、戦後すぐにワトキンス調査団に、「日本の道路は信じられないほどに悪い。工業国にしてこれほど道路を無視した国は日本以外にはない」と評された道路を、自動車が曲がりなりに走行できるように整備したもので、改築後

各 人 各 説

幹線道路一次改築区間の 質的改良

筑波大学 教授

石田東生

Haruo Ishida



の姿は車道が往復二車線で歩道がない断面を有することが多い。一次改築は幹線国道においては一九七〇年代にほぼ完了している。この後の改良は二次改築といわれ、交通量の増加による混雑を解消すべく、バイパス整備や拡幅、場合によっては高速道路の整備をすることが多い。四五号線、五六号線は混雑せずに来たので、四〇年間以上そのままの姿で残っているわけである。混雑解消だけが追求すべき価値であるならば、全く問題はない。

しかし、道路と地域・暮らし・産業の関係は大きく変化していて、その中で一次改築のみなされた多くの幹線道路の質的なサービス水準の低さが気になる。次のような改善が必要ではないか。まず、交通手段の多様化への対応であり、自動車だけでなく、歩行者、自転車、乳母車、最近では超小型モビリティの導入空間としての改良である。次に、地域活性化への要請である。道の駅や日本風景街道を取り上げるまでもなく、観光振興や地域連携の舞台としての地域になじむ道路のあり方が求められている。そして、地域の安全・安心である。交通事故だけでなく、災害時に真に貢献できる道路のあり方である。私しながら多くの幹線道路は、いずれもこれらに関して合格にほど遠いと言わざるをえない。高速道路網が概成したといわれる今こそ、取り残された幹線道路の質的改良に邁進すべきではないか。