

道路を「つなぐ」 そして「賢く使う」 世界一の道路交通を目指して

徳山日出男 Hideo TOKUYAMA



国土交通省技監

国際交通安全学会創立四十周年、おめでとうございます。10年後を見据えた理想的な交通社会というメインテーマに関連し、少しこれからの道路行政について述べてみたいと思います。

前回の東京オリンピック開催が決まった1959年当時、日本は経済復興の隘路を打開すべく、高速道路をはじめとした道路整備を急ピッチで進めていました。それから半世紀が過ぎ、例えば首都圏では、三環状道路の整備があと1年半で約8割に達するなど、ある程度の水準に達したと思います。これからはコンパクトな拠点をネットワーク化し、集積ある都市圏を確保していくのと併せて、つながった道路を「賢く使う」、これがキーワードになると考えています。

高速道路は実は「安全でクリーンで働き者」ということをご存じでしょうか。一般道路に比べて車線当たりの走行台数は7倍なのに、死傷事故率は1/10、エネルギー消費も2/3。そして災害時には「命の道」としていち早く活躍します。この高速道路を「賢く使う」—すなわち、ビッグデータやITを活用し、高速道路の交通分担を増やしつつ、繊細なオペレーションで、世界一円滑かつ安全な交通サービスを実現していきたいと考えています。

これは何も自動車のためだけではありません。高速道路が今よりも交通を分担すれば、国道や都道府県道に余裕が生まれ、その結果、用もなく生活道路に入り込んでいた車が幹線道路に戻り、生活道路は歩行者や自転車を優先した再編整理を行うことができるようになります。今後は、例えば高齢者向けのビークルが走れるように道路のリノベーションを行ったり、電線地中化を推進することで景観に配慮したりと、高速道路が車を受け持つことで、生活道路は子ども

から高齢者までが安心して楽しめる、そんな空間の役割分担が実現できると思っています。

もう一つ、10年後の社会を考えるとときに、避けて通れないのは老朽化対策、長寿命化です。最近の日本は縮み思考で、将来に夢が感じられないといわれます。

しかし、日本より先んじて道路整備してきた欧米諸国が、維持管理だけで投資が終わっている時代に入っているかということ、そのようなことはありません。ITを活用したり、環境空間的な観点を含めたり、どんどん付加価値を付けて更新しているのです。例えば、ボストンでは、都市空間の再生のため高速道路を地下化しましたし、ワシントンDCでも環状道路の河川橋を拡幅した時に都市再開発と一緒にしています。

日本でも、首都高速の日本橋や築地川区間をモデル区間として、老朽化対策と都市再生とを一緒に行うことが考えられています。限られた都市空間を有効に使うことで、長寿命化だけではなく、付加価値を加えていく—そうすることで、維持管理の分野はビジネスとしても魅力的な、そしてクリエイティブな仕事になり得るし、必然的に高度な技術を使った仕事に挑戦する、チャレンジングな分野になると思います。

10年後には、世界で一番安全でスムーズに走れる高速道路で旅行し、旅先では地域の個性を活かした美しい街並みを歩いて楽しめる、そんな世界が実現できるよう、新しい技術、新しいマネジメントを積極的に作り出して行きたいと思っています。

1979年建設省(現国土交通省)入省。米国道路庁国際研究員、道路局企画課長、東北地方整備局長、道路局長などを歴任し、2014年7月から現職。岡山県出身。東京大学博士(工学)。著書に『行政経営の時代』『知能道路2001』などがある。(前顧問/2013年顧問就任)