

随想 二題

自動車から見た高速道路に対する提案

平尾 収*

日本でも最近は名神高速道路のような本格的な高速道路の他にも、横浜バイパス、京葉道路、箱根新道、藤沢バイパス、名四道路などのような優良道路が急速に建設され、また、最近は首都高速道路も羽田～新宿間、約30分無停車で走れるようになるなど、自動車を運転する側としても急激な環境の変化にとまどいするほどである。このとまどいが昂じるといろいろな事故を起すことになり、そのようなことから道路の構造や信号の出し方、速度などの規制の適否などに対する比判がでてくるものと思う。そこで私自身が体験したことや、見聞したことから二、三の感想を述べてみたいと思う。

●名神高速道路の車線幅

名神高速道路は一車線3.5m、片側2車線で、1.5mの中央区分帯のある道路で、世界的にみても車線幅にゆとりのある設計になっているのに、走ってみると大型トラックやトレーラーを追越すときにどうも追越しのための車線幅が足りなくて、かなり心臓がドキドキすることが多い。これはまだ高速走行になれないせいもあるのかも知れないが、いろいろ聞いてみるとこのように感じるのは私だけではないらしい。そこでよく注意してみるとトラックやトレーラーはもちろんのこと、走行車線を走っている車はほとんどすべて（左ハンドルの外車を除いて）が車線の右側よりに区分線側にびったり寄り寄り走っており、車線の左側には相当大きなゆとりを残していることに気がついた。これらの車をもっと車線のうちの左側を走ってくれば、追越しのときの気分が大いに楽になる筈である。そこで走行車線の車を左へ寄せる方法をいろいろ考えてみたが、最も手取りばやく、かつ確実な方法として考えたのは、区分線を250mmだけ左へ寄せることなのだがどうであろうか？

すなわち走行車線幅を3250mmとして追い越し車線を3750mmにすればよいと思うがどうであろうか。で

* 日本機械学会会員 東京大学教授 生産技術研究所

きれば私の提案としてご検討いただければ幸いです。

●高速道路にも狼がいるという話

小学校一年生のときの修身の時間に野原で遊んでいるときに「狼がきた助けてくれ」とうそをついては大人たちが大騒ぎをして助けにくるのを面白がるくせのある少年が、あるとき本当に狼に襲われ、いくら助けを呼んでも大人たちはまた例のうそだろうとだれも助けに行かなかったで、その少年はとうとう狼に喰殺されてしまったという話があったが、私は、高速道路を走ってみてまず第一にこの話を思いだした。そしてその後の事故の模様や原因を調査した結果を聞くと、場所によっては本当に狼がいて、これに不幸な運転者や乗客が喰殺されているように考えられて仕方がないのである。

それは具体的に云うと、表示されている速度制限に対するマージンが一律でないということである。すなわちたとえば80km/hの速度制限の表示の出ている区間で実際に非常に余裕があって100km/hで走ってもほとんど危険が感じられない箇所と、逆に表示通りの80km/hで走行しても相当の緊張を感ずる程度で、ゆったりした気分で行くためには70km/h程度まで速度を落す必要のある箇所があるということである。考えてみるとこのことが一番危険なことではないかと思う。すなわち80km/hと表示してあるが、かなりマージンがあるなと思って安心して走っていると、突如としてマージンのほとんどない箇所に遭遇して、あわててブレーキを踏んだりしてスリップ状態に陥ってしまうことになるのである。すなわち、ここには狼が本当にいるのである。これと同じことが首都高速道路にもある。速度制限を定めるときに最も重要なことはマージンが一定になるように心掛けることである。マージンがまちまちであり、殊にほとんどマージンがないものを混在させることは、わなを仕掛けるにも等しいことを知るべきである。名神高速道路でも首都高速道路1号線、4号線でも事故多発地点にはこのような要素が大きな役割りをしている所が多い。人命尊重の立場から速やかな改善をお願いする。

●区分線を廃止して誘導線にしたら？

道路を走るときに中心線、区分線、側線などは運転者の視線誘導の作用を持っていて、滑らかな走行を助けるが、これらの路上の線と、自分の車とをどのような関係に置いて走るのが最も疲労が少ないかといろいろやってみると、白線をまたぐような位置に置いて走るのが最も楽であると思う。また、これは私の多くの友人の一致した意見でもある。また、濃霧のときにはまたいでいる白線しか見えないこともしばしばである。そこで区分線で分割された車線内を走るといふ考えを捨てて、またいで走る誘導線を設けて、これをまたいでいる限り絶対に安全という具合にしてはどうだろうか。これによって大い

に運転者の疲労が軽減されると思うし、また、濃霧や夜間の走行には殊に大きな効果があると思うかどうかどうであろう。関係者の勇断を期待したい。

高速道路財政の問題点

近藤謙三郎**

●はじめに

日本道路公団が生れて9年になる。次いで首都高速道路公団と阪神高速道路公団が生れるにおよんで日本も高速道路の建設に本腰が入ったかに見える。しかし、その財政のあり方については、検討を要する幾多の問題がある。適正妥当な財政に基づかなければ、高速道路の健全な発達は期し難いので、この点はきわめて大切であると思う。

●無料公開制と賃取制

従来日本の高速道路（自動車専用道路を含めて）の財政方式としては、もっぱら賃取制が採られてきた。すなわち所要の道路費は起債（一部出資金）で賄われ、その元利金の全額を賃取料金でなし崩しに償還するという方式である。道路は古来、そして世界のいずれの国でも、税収入で賄い、無料で公開するのが通則であるのに、高速道路に限り賃取制をとるのは、一体いかなる理由によるであろうか？ 昔、自動車が特殊な交通物であった当時には「特殊な車の専用だから」という理由で正当づけられたであろうが、今日、国民の誰もが自動車を利用し、交通量の多い路線では当然高速道路が必要となった時代には、これは通用し難い理由である。

高速道路に賃取制をとっている目ぼしい国としては日本のほかにイタリアがあるが、西ドイツ、イギリス、オランダ、デンマーク、ベルギー、オーストラリアなどいずれも無料公開制に徹している。彼らは高速道路政策を一般道路政策の延長と見て、両者の間に何らの差別を設けないのである。

私はかつて西ドイツのマッケンロート氏に「西ドイツは賃取方式で高速道路をやる気があるか無いか」と確かめたが、彼の答は「おおよそ道路ほど普遍的で公共性の強い施設は外にない。その道路にこそ税収を使わずして、一体何のために税金を徴するのか」と、痛烈きわるものであった。

フランスはあたかも取捨に迷うごとく、双方の方式を併用している。アメリカはかつて州管賃取高速道路が全盛を示したが、アイゼンハウアーがインターステート・ハイウェイの建設を国策として取り上げるにおよんで、賃

取高速道路の建設には実質上終止符が打たれた。今日アメリカ中央政府はインターステート・ハイウェイの建設費の90%におよぶ補助を、州政府に与えている。

日本とイタリアがなにゆえ賃取制をとるかについては、理論的根拠は何一つとして存じない。「一般道路の整備にすら不足する公共事業費の財源を高速道路に喰われてはたまらん」という政治的都合によるだけである。財務当局が「賃取採算で行くならば、高速道路を認める」といったから始めただけのことである。

国民の生活向上のために、交通戦争を終息させるために、真に高速道路が必要であるとする限りにおいて、その資金を賄うに足る公共事業財源を捻出しないのは、財務当局の怠慢であると思えるのが正しいと思う。

●起債政策の利点

しかしながら、賃取制には重要な利点がある。それは所要の財源を起債に求めるのであるから、国民は税金の前払いを強要されることがなく、実際に道路を使用する当って、応分の料金を支払えばよいからである。賃取制度が“Pay as you go system”と呼ばれる所以である。

日本の高速道路は、他の国々のそれに比べて高い料金を徴られるのにかかわらず国民が歓迎するのは、交通利便の外に、この「そのとき払いですむ」ことによるからであろう。

よく考えて見ると、この起債政策は何も高速道路だけについての問題ではなくて、一般道路についても考えねばならない問題である。一般道路の場合には起債の償還には税収入があてられるわけである。

今日の日本は未曾有の道路の大建設に当面していて、道路年費の約80%は建設・改良に向けられている。建設・改良費は設備投資であって、経常費ではない。良い交通の成果を生み出すための設備投資であって、しかもその恩恵は永く後代に引継がれる性質のものである。それはあたかも優れた製品を産出するための必要な工場建設投資と同じである。工場建設に起債を嫌っては良い製品は生れようがない。

これはまた鉄道の新設・改良と同じである。仮りに、もし鉄道新線の建設に当り、政府が国民に税金、または、乗車賃の“前払い”を要求したとしたら、国民は怒るに決っている。しかるに池田首相も財務当局も道路公債の発行を極力嫌っているのは誤りである。

●道路費と一般財源

道路が鉄道と同じではない重要な理由が一つある。すなわち鉄道は採算に乗難い路線は敷設をしないという手があるのに対して、道路はすべての家々に通じなければならないという本質から、交通量の少ない路線だからとて取止めたというわけには行かない。全国97万kmの道路の大部分は、この採算では割切ることのできない道

** 正会員 日本道路協会 理事