

ストック効果としての ネットワーク

一般社団法人 全日本建設技術協会 会長 おお いし ひさ かず
大石 久和



われわれが携わる公共事業は、インフラというストックになって本来の効用を発揮するものだという事は、すでに何度か示してきた。今では、太田昭宏前国土交通大臣の指導もあって、インフラストックの効用は各事業で、また各地で説明されるようになってきた。

環状道路は広域効果

かつて、環状道路の効果をどのように理解してもらうのかに腐心して、図で理解する方法を考えたことがある。なぜ腐心したのかというと、環状道路は迂回・分散が使命であり「環状道路を走る車は、多くが目的地そのものに向かって走っているのではない」ため、事業の意味が土地提供者などにはわかりにくいからである。

例えば、東京外郭環状道路は周辺部から都心方向への分散導入に機能を発揮している。この道路は都心に入るルート選択の拡大にその本質的な意義があり、つまり環状を走るのは、比較的混雑の少ない放射道路を選ぶというのが主目的なのである。

現在、首都圏の「首都圏中央連絡自動車道（圏央道）」は東名高速道路から東北高速道路までつながり、関西や中部方面から東北への人や物の移動は、東京都心を通することなく行えるようになり、環状道路の持つ都心を迂回し都心部の交通混雑を緩和する効果がやっと多くの人々に実感できるほどに顕在化

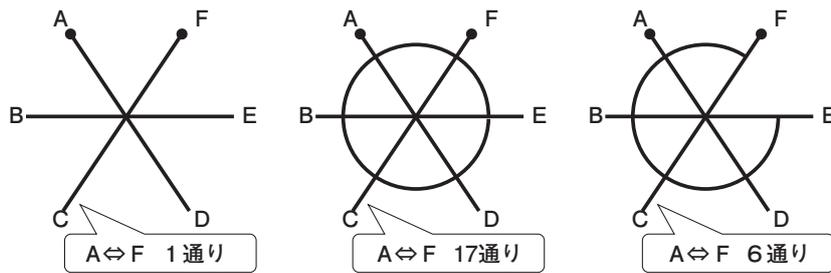
してきた。

筆者が旧建設省の課長補佐の頃に、この道路を川越～八王子を結ぶ一般有料道路として先行的に整備することとして事業化した。ところが、川越などでの用地取得がさっぱり進まなかったのだった。担当者から様子を聞くと、川越の地権者は「都心に速く行けるようになる道路ならいくらでも協力するが、なぜ川越の人間が八王子に行けるようにならなければダメなのか」と言っているというのだ。

残念ながら、なるほどと同意せざるを得ない。川越も八王子も都心方向との関係が重要だと考えているのである。川越と八王子の相互間のものの流動や人々の交流は、そんなに大きいものではない。圏央道は、広域関東圏を眺めたときに、その有用性が理解できる道路なのだ。局地的な渋滞対策のバイパス道路なら、「これでスムーズに走れるようになる」と多くの人が理解できるから、用地を提供しようという人もいるだろう。

しかし、広域関東圏地図を眺め、都心に用のない車を大きく迂回させるための環状道路の意味は、関東や日本全体を考えるとよく理解できるのだが、用地を提供する地先の人にはわかりにくいし、直接の受益者負担でないことは確かなのだ。そこでというわけでもないが、上記の若い頃の経験をふまえて道路局長時代に作成したのがネットワーク効果の図である。

環状道路による地点間の連絡性がいかに向上する



E - F 間は、A - F 間にとっていかなる意味をもつか

図 ネットワーク効果

かがわかりやすく、地域にもたらす利益がわかるのではないかと考えたのだ。この図とて地先の人「俺には関係ない」と言われてしまえばそこまでののだが、それでも「あなたの用地提供が多くの人の役に立つのですよ」ということが実感できるというものではある。

用地取得を経験したこともない評論家が、「無駄な道路が造られている」と根拠のない批判をするが、この批判は「地権者が無駄だと考える道路」にはほとんど協力が得られないことなど、用地取得業務の困難さを無視した妄論なのである。

ほとんどの都市に環状道路があるヨーロッパ

環状道路は「走行目的に沿った方向の路線ではない」から、地権者の理解が得られないと述べたが、ヨーロッパでは多くの都市に環状道路が整備されているのはなぜなのだろうと考えたことがある。

例えば、パリは周囲35kmほどの片側4車線程度のペリフェリックという環状道路に囲まれているし、ウィーンも自動車専用道路ではないが、広幅員の環状道路が整備され周辺に博物館など種々の施設が立地している。

なぜ、ヨーロッパの各都市に環状道路が整備されているのかというと、「元々ここには大規模な都市城壁が建設されていた」からなのである。なぜ大規模な都市城壁があったのかについては別稿に譲ると

して、1900年代頃から不要となった城壁を取り除こうとしたとき、ちょうど自動車時代到来の予感があり、城壁空間の一部を環状道路としたことでできあがったものなのだ。

ヨーロッパの各都市の環状道路は、いわばアプリオリに整備されてしまったものなので、できあがってからみんなでなるほどこれはいいものだと思感したのだ。ところが日本には都市城壁など全くなかったから、ヨーロッパを参考にしながらその整備効果を諄々と説明しなければならなかったのだ。

極端に言えば、ヨーロッパでは自動車時代に入ると先に環状道路ができていたという状況だったのである。

わが国にも、やっと環状道路の効用を実感できる時代がやってきた。首都圏では、先述の最も大回りの「首都圏中央連絡道」、「東京外郭環状道路」、首都高速道路の「中央環状道路」などの利用が始まり、広域的な渋滞緩和効果、時間短縮効果、民間投資誘発効果などを発揮し始めている。

また、北京の環状道路が6本もあるのに比べ、それより集積の大きい首都圏に3環状では十分ではないことから、外郭環状道路と首都圏中央連絡自動車道との間に、「首都圏内環状道路」とでも言うべき環状道路を国道16号バイパスの集合体として整備しようという声も出てきている。

何事も直感だけでは理解できないことも多いとの自覚が必要だと感じ入るものである。