高速道路無料化へ賛否の声

渋滞加速、CO_2増大も

「都市は道路が整備されているが田舎はまだ不便。危険な道で辛抱している」「道の駅は防災拠点や防災情報発信基地として万全な体制に」――。民主党連立政権の政治主導で、前政権の補正予算から国土交通省の公共事業費が大幅削減されたが、道路整備の充実を望む国民の声は強い。新政権も「公共事業はすべて悪」という訳ではない。高速道路整備の見直しも始まるが、ICの開通で利便性が高まった道の駅もある。何がどう変わるか。変わらないのか。本紙に寄せられた道路利用者の声も踏まえ考えてみる。

新政権の目玉は高速道路無料化だが、前政権の土日祝日1000円の導入で、渋滞増加、CO_2排出量増大への懸念など問題が表面化。各種世論調査も反対が賛成を上回る。渋滞や過去の道路建設の借金返済に税金が使われることなどを危惧する現れだ。読者も「安いほうが良いが問題もある」と賛否が分かれる。

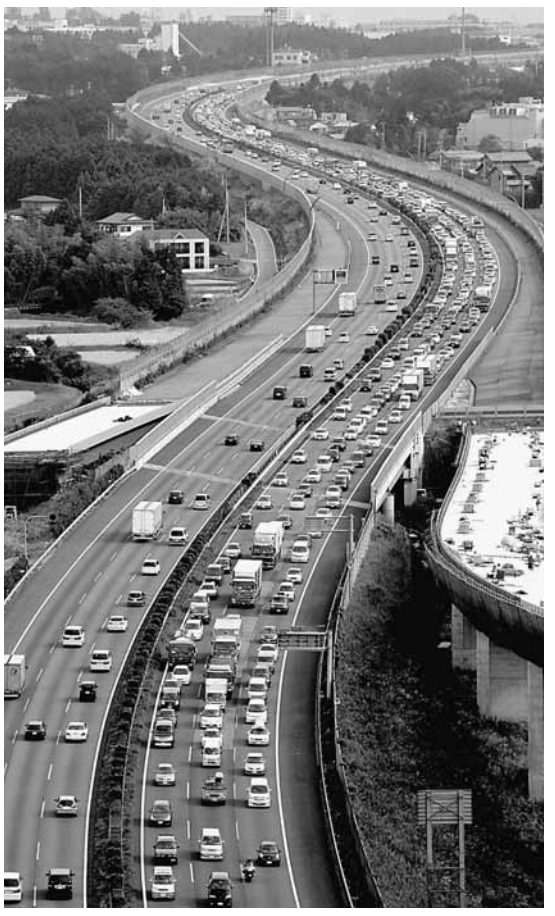
JR7社も慎重な判断を求める要望書を国交省に提出。無料化でCO_2排出量が増え鉄道、フェリー、バスなどの利用が減り、交通体系のバランスが崩れると指摘。九州バス協会も、同様の申し入れをした。

環境省は無料化でのCO_2排出量に関する調査を開始した。政府は段階的無料化をいうが、地域順に無料化、通行料を少しずつ下げる、曜日ごとの無料化など、様々な方法が考えられ、政府首脳も「慎重に検討する」と発言も慎重だ。

前原誠司国交相は、高速道路の必要性について厳格な基準を設け検討すべきとの考えを示す一方「つながないと意味がない道路がかなりある」と述べ、ネットワーク効果が期待できる高速道路は優先する方針。「財源があればどれもしたいが、少子高齢化、経済・財政悪化の状況下では優先順位を考える必要がある」と表明している。

無料化は「流通コスト引き下げで生活コストを下げる」「産地から消費地へ商品を運び易くして地域経済を活性化」「高速道路の出入り口を増やし、渋滞などの経済的損失を軽減」が狙いだ。

「地域主権」をうたう新政権の地域への思いがこもる。道路整備を真に必要とする地方に、見直しで節減した財源を回すよう願う声は多い。



「シルバーウィーク」初日の朝、渋滞する東名道駒門パーキングエリア付近の下り線（右）両脇は建設中の第2東名＝静岡県御殿場市で9月19日朝、毎日新聞ヘリから

新名神高速 甲南IC開通

「道の駅あやま」ほくほく

来場者1割アップ

道路整備のおかげで来場者が増えた三重県伊賀市の「道の駅あやま」の例を紹介する。滋賀県甲賀市の新名神高速道路・甲南ICの開通で「道の駅あやま」は利用状況が変化し、道の駅関係者は思わぬ相乗効果を喜ぶ。

同高速道は08年2月、三重県・亀山JCT～滋賀県・草津JCT間が開通。甲南ICは今年3月開通した。甲南ICと「道の駅あやま」は約10キロの位置にあり「道の駅」がある県道は同高速道と伊賀市を結ぶ最短ルート。

「道の駅あやま」は03年12月開業。年間6万～6万5000人が訪れ、緑豊かな環境の道の駅。「伊賀と甲賀」は忍者の里でライバルとか敵対関係の印象があるが、甲賀のICが伊賀の道の駅をサポートする構図だ。

同高速道路の開通時、「あやま」の利用者数は変化なかったが、甲南IC開通後は①来場者が前年同月比で約1割増加②大型トラックの昼間利用も増大③地元伝統工芸品「伊賀くみひも」の売上も増えた。

道路関係者は、甲賀ICの開通で県道に違う交通の流れが出来たと考える。大型車増加は物流経路の変化、伝統工芸品の売上増は遠方の観光客の県道利用、と分析。高速道路とICの整備が、物流の効率化や観光振興に寄与した効果と見る。

駅長は開通効果を喜び「地域活性化を第一に考え、物産販売は地元企業と地場産品にこだわっている。三重県の道路情報や交通情報は集まるが、滋賀県の情報が難しいので両方収集し易いようにして欲しい」と話す。

「道の駅あやま」位置図

道の駅の正面

伝統工芸品「伊賀くみひも」

防災拠点に期待

「道の駅が防災拠点になるのは心強い」「災害時に道の駅は重要」など、読者は防災拠点、避難所を期待する。「災害時は陸の孤島。迂回路の整備が急務」の声も根強い。

新政権は観光も重点施策だ。観光庁が発足して1年。鳩山首相や前原国交相は観光振興の目標を「あまりにもぬるい」とし、成長産業の核とするため旅行者数を上乗せする新たな目標を立てる。外国人はもちろん国内旅行者も増やす。

そのためにも地方の道路整備は大切。地域活性化の拠点となる道の駅の役割も増大する「面白そうな観光地がなくても、道の駅においしそうな物があれば出掛ける」など、道の駅が目的にもなっている。「違った場所、人々に出会えるイベントを」と、観光に結びつく施策を要望する声もある。

道路行政の姿は未だ鮮明ではないが、読者が道路に寄せる思いは熱い。「生きるうえで道はどこまでもついてくる」「道は人やモノを運ぶだけでなく、人と人をつなぎ、歴史をつなぎ、文化を創っていく源…と思う。道を使う心と心がつながり合うことが大切」などの声だ。国民は新政権の舵取りを注視している。

情報社会真っ盛り

道の駅の役割は

国道愛好家　松波　成行

あるがまま地域自然体への玄関に

「情報化」という言葉の響きから、人は何を連想するであろうか。インターネット、高速通信、WiFi（無線LAN）。もしくは、ブログ、SNS、ファイル共有……。昨今、誰もが口にする「情報化」という言葉からは、このような通信インフラの多様性を思い描かせる。

日進月歩で飛躍する通信技術は、かつてないほどの情報を人に与え続けている。むしろ、日々刻々と情報が肥大化し、あまりにも氾濫しすぎるがゆえに、玉石混淆となった中から「おススメ」の情報のみを選択することに、人々は汲々としているようにも映る。

このような時勢にあって、道の駅の「情報化」に期待することは何か。

たとえば、都市部のファストフード店のように手軽に無線LANに接続できれば、確かに便利だと感じる。旅の宿を提供するサイトにアクセスできて、一夜の宿を検索できるフリーのPCがどの駅でも常備されていればこの上ない。しかし、道の駅はこのような「情報化」を求められているのだろうか、と改めて思案した。

旅に訪れる人々は、国内・国外を問わず、その地域の「今、そこにある事象」に触れてみたいと考える。「あるがまま＝自然体」がすなわち「情報に報いる」事象であり、その地域の魅力を知る楽しみにつながる。

従来までのパッケージ的な「情報」は、鉄道やバス路線を中心として、見事なまでに「設計」されていた。時刻表に掲載される交通手段を使い、設定された時間の中でアクセスが可能な「情報」が、精密に組まれていたといってもよい。その視点で見ると、あるがままの「自然体」の情報は、えてして集客力にはつながりにくく、少数派（マイノリティ）のための情報と考えられていた。

しかし、そうした個別化、細分化されたマイノリティの情報を受け入れる素地ができつつある。鉄道やバス機関の路線が先細る一方で、拡大する自動車移動によるツーリズム。これまで公共機関では入り込めなかった地域に、人々は自らの意思で足を運ぶようになっている。

かつて、道の駅がない時代には、鉄道の駅が地域情報を得る拠点であった。移動手段の流れが変わった今は、その役割を「道の駅」が担う。道の駅は、そのような地域の「自然体」に触れるための玄関（ポータルサイト）になる。

温泉やグルメ、さらには地元食材という嗜好性を求める楽しみのほかにその地域のふとした街並みや構造物、当たり前に見える情景や産業に、わずかでも視線を添えると訪れた道の駅や地域の記憶の固定化につながっていく。

旅先で訪れた道の駅。そこで出逢った「自然体」をもとに、次回以降からマイノリティのための「情報」を綴ってゆきたい。

松波　成行（マツナミシゲユキ）　1970年、東京生まれ。国道愛好家、コラムニスト。博士（地球環境科学）。ケミカルエンジニア（デバイス開発研究）の傍ら、趣味として「国道」を究める。95年に自転車でのの日本一周を完了。翌年よりインターネット上で「日本の道」を公開。近著に「国道の謎」（祥伝社新書）など多数。