関西スクエア

高速道路無料化を考える

民主党の目玉公約、高速道路無料化について、環境や海運などへの影響を懸念し、国民の間には反対の声が多い。しかし、鳩山内閣は、経済効果が大きいとして、10年度からの一部実施の検討を進める。この政策について馬淵澄夫国土交通副大臣や「朝日21関西スクエア」会員らの見解を尋ねた。

高速道路無料化
Free Highway

コラージュ・奥正亜実 / The Asahi Shimbun

「海洋国」の顔失う可能性

エッセイスト　石浜紅子さん

私は運転免許証を持っていないので、遠方への旅の場合、長距離は飛行機で、そこから中短距離の移動は高速バスや鉄道を利用する。飛行機での移動は高価だが、時間の短縮を買える。

それと同じで、高速道路料金は時間の短縮を得るためと考えている。移動手段を楽しむタイプではなく、目的地での時間を楽しむタイプだ。

高速道路無料化の論点のポイントは時間の効率性以外にもいくつかあるが、忘れてはならない視点がある。「道」は、陸にだけあるのではないということだ。

我が国は四方を海に囲まれた海洋国である。時間はかかるが一括した大量輸送が可能な海運は、古くから国内外の流通を支えてきた。

また、二酸化炭素（CO₂）などエコの面での優位性だけでなく、運転者にとっても安全に休憩を取れ、かつ確実に目的地に近づける。トラック運送従事者にとってもヒューマンエラーを防ぎ、労働条件を良くすることにつながる。

高速料金休日割引はフェリーなど国内の海運業に打撃を与えた。需要は技術の発達にも不可欠で、国内の海運と関連産業への打撃は国の防衛機能の低下をも招きかねない。

高速道路無料化は、「海洋国日本」という、我が国を支える顔のひとつを失う可能性を念頭に置かねばなるまい。

◇

大阪市立海洋博物館「なにわの海の時空館」館長。

大いに恩恵、甘えは禁物

前愛媛県観光協会長　奥村武久さん

海に囲まれた四国は、これまで交通の便は悪かった。船や飛行機の料金は高く、関西からも遠く、「北陸は安いが、四国は高い」というイメージが定着した。

ところが今春から土日や祝日の高速道路料金が千円になり、多くの人が車で道後温泉に来てくれるようになった。

高速道路が安くなり、鉄道やフェリーより「マイカーで移動する方が安上がり」と多くの人が気づいたのだと思う。無料化になればマイカー派はさらに増えるだろう。

高速に人をとられる船や鉄道業界は業績が落ちるし、環境問題などの懸念材料もあるが、地域にとって経済効果の方がはるかに大きい。国民の間には無料化に反対の意見も多いが、鳩山政権は妥協せず大いにやってほしい。

ただし、観光地は無料化に頼ったらダメ。価値を高める努力が必要だ。

道後は50万都市にある全国唯一の温泉地。この特徴を生かそうと街の景観を壊す看板を少なくし、私が経営する大和屋本店も96年に宿を一新。ビジネス客も泊まれるようにしたお陰で、不況下でも黒字を続けられている。

また政権が代われば、政策も変わる。観光地としては無料化に決して甘えず、高くても遠くても、そこに価値があれば人は集まるということを肝に銘じていきたい。

◇

松山・道後温泉の老舗旅館、大和屋本店社長。

「使う道」へ　CO₂削減も

国土交通副大臣　馬淵澄夫さん

無料化の狙いは二つある。国民が「使うため」の道路に変えることと、無駄な高速道路建設をなくすこと。

物流コストが下がって、物価や原材料価格に反映されれば、企業は設備投資にお金をかけられる。賃金が増えれば個人消費も拡大する。鉄道や航空運賃が下がれば利用者にはプラスだ。地方間の交流が活発になる可能性もある。無料化は新たな高速道路建設の中止と引き換えではない。国会で議論して、必要な路線には一般財源を投じればいい。

前政権が始めた土日や祝日の高速料金千円が各地で渋滞を招いたのは、週末に利用が集中したのが原因で、平日も含めた無料化を実施すれば、混雑は分散されるはずだ。

温室効果ガスの排出削減も期待できる。車が最もCO₂を発生するのは信号や渋滞で停止し、再発進する時といわれている。高速道路走行時は一般道を走っている時よりCO₂の排出量は少ない。また高速道路の利用が増えて一般道の渋滞が緩和されれば、さらなる排出削減につながるだろう。

実施にあたっては、金額を一気に無料にするのではなく、社会実験の形で始めて、段階的に広げることを検討している。国民の不安は、説明することで解消できると考えている。

◇

衆院議員。高速道路無料化を掲げた民主党の「高速道路政策大綱」をとりまとめた。

地域の公共交通と均衡を

神戸国際大教授　土井勉さん

人間が自由に移動して他者と交わることは、文化を生み出すのに欠かせない。まず歩き回ることで街のにぎわいが生まれ、次いで街を行き交う鉄道やバス、船などの公共交通が発達した。そして、個人が自由に動く私的交通手段として自動車が普及してきた。

自動車の移動を阻害する渋滞を解消しようと、道路の整備は進んだが、まちづくりとの調和という大切な視点が欠けていた。郊外中心に道路がつくられ市街地は拡大したが、中心市街地は空洞化した。道路の脇にはコンビニや量販店などが立ち並び、日本中同じような光景ばかりができ上がった。

都市の疲弊は新たな弊害をもたらした。国の補助を受けず、運賃収入で運営される日本の私鉄のビジネスモデルは世界に冠たるものだ。だが今や、市街地の空洞化で利用者が減り、不採算路線が増加している。高速道路が無料化されれば、この流れは加速し、公共交通に大きな打撃を与える。一度失われた公共交通の再生は難しい。疲弊する地域経済の活性化も遠のく。

欧米などでは、低炭素社会の実現と都市の疲弊を防ぐという両面から、脱・車社会への転換を図るのが当たり前だ。全国一律に無料化するのではなく、高速道路と公共交通の適切なバランスを実現する総合的な交通政策を地域ごとに考えていくべきだ。

◇

専門は都市政策論。

誤り正す政治は信用得る

郷土史家　伊勢田史郎さん

マニフェストで宣言した施策はすぐに実行しなければいけないと、民主党は思うかもしれない。しかし、高速道路無料化は各方面に与える影響が大きい。一気に無料化するのではなく、どこが渋滞するのか少しずつ検証したうえで実施すべきだ。

高速料金休日割引でも、各地の高速道路でひどい渋滞が起きている。渋滞で1人5時間、時間を無駄にしたとすれば、1万人では5万時間。無料化で経済活性化をというが、かえって経済的に大きな損失になるのではないか。

フェリーや鉄道など他の公共交通にも影響が出るだろう。九州へ行く時、瀬戸内海のフェリーを利用したことがあるが、いくつもの島が浮かび、漁船が行き交う瀬戸内の風景は本当に情緒がある。高速道路無料化で、もしこういう航路がなくなってしまうのであれば、寂しいものだ。

車社会が進み、地方の小さな鉄道はどんどん廃線になっていく。地域の足であるバス路線も心配だ。国民すべてが車を運転するわけではない。子どもやお年寄りなど車を運転できない人にとって、公共交通は非常に大事だ。

「君子豹変す」という言葉がある。間違っていることが分かったら、速やかに改める。理由はきちんと説明しなければいけないが、誤りを認めて正す政治は、誤りを続けるよりも信用される。

◇

神戸市在住。詩人。

キーワード　**高速道路無料化**　高速道路の通行料は東名や名神の建設費の借金の返済に充てる目的で設定された。返済が終われば無料になるはずだったが、72年に「料金プール制」が導入され、通行料をとりつづけ、ほかの道路の建設費に回してきた。高速道路無料化によって、走行時間の短縮や走行経費の減少などが見込まれる。国交省の試算では、直接の経済効果は2.7兆円、利用者の料金負担の軽減などを加味した別の計算方法では7.8兆円になるという。同省は無料化のため、10年度当初予算の概算要求に約6千億円を計上した。

■旬のテーマを　随時掲載

「朝日21関西スクエア」は、関西からのメッセージの発信を目指し、各界で活躍する方々の参加を得て98年に発足しました。時々のテーマについて会員のみなさんに様々に論じてもらう特集を、随時掲載します。スクエアのHPはhttp://www.asahi.com/kansaisq/