

## 道路行政のあい路

征 幸雄

道路にかぎったことではないが、「社会的間接資本」のおくれをとりもどせ、といくら政府資本の投入を増大し、「社会資本整備長期計画」のなかで道路を重点部門にあげてみても、わが国資本主義の長年の構造的欠陥があまりにも大きく露呈しており、また昭和30年代後半の高度成長期におけるモータリゼーションの急激な到来に対応することは、不可能に近いとさえいえる。朝倉氏も文中で言及しておられるが、幕藩体制時代以来の本邦における道路発達の特異性も大きく影響しているし、さらに、一般国民の公共施設、ここでは当然道路に対する意識のはなはだしく保守的旧弊性の枠内にとどまっていることにも問題がある。

しかも、なによりもまず指摘されなければならないのは、やはり中央政府の交通投資に対する姿勢の問題であり、これまで「生活基盤」的性格が無視され、「産業基盤」としてとり扱われてきたことと、それが地方自治体の財政を圧迫し、しわ寄せが地域住民にかぶさっていったという実態である。

幹線国道や高速自動車道に投資の重点をおくのは独占資本に対するサービスでけしからぬという反論、そして、いや、そのような基幹的建設事業は国がやるから、生活基盤的な域内の道路を市町村が整備し管理すればよいのであって、その財源も年ごとに考慮しているから公式的批判的はずれであるという再批判。しかし、いずれも当を得ていない見方である。端的にいうならば、地方道路整備のための財源の強化処置は焼石に水のごとく、また無定見な方針にわざわざされて、さ

したる効果も発揮できない。幹線道路整備によって当該地域がうける新事態とそれから発生する行政需要の激増。それは関連・取りつけ道路から、公害問題・土地問題に至るまで、すべて地方自治体ないしは地域住民が直接間接にこうむる結果になり、しかも受益度は必ずしも大きくない場合が多い。とくに宅地化・工業化を含めて都市化が異常な急速度で進んでいる本市の場合は、これに通過交通量の激増も加わって、根本的な解決策もたためままに、部分的修理整備や応急的安全対策処置に追われ、なお、地方財政の圧迫と対照的に道路行政への需要と要請は増すばかりである。

いかんせん、交通投資のなかでも安全・保安施設に対する部門は、これをご都合主義に「住民へのサービス行政である」と称して、地方自治体に大きく負担させてしまっている道路予算の現状は、財政の硬直化・投資効率の向上・投資による有効需要の波及効果が叫ばれている以上、根本的な改善は期待できそうにない。

ところで、今ここで、自動車文明否定論や自動車産業亡国論あるいは財政制度改革案をとらえてみても、本市における当面の道路行政にとって全く無意味であろう。朝倉氏は、現行法の枠内で、可能な限りの整備方法や安全対策を展開しておられるが、以下それに添加して若干概括的提言をしておこう。

いうまでもなく、道路問題はもはや道路行政の枠内では解決不可能であり、用地の手当てにせよ、安全対策にせよ、極力全市における全経済社会の問題としてとりくむ姿勢を、まず道路関係当事者が銘記し、自ら土木行政・建設技術屋的意識を払拭されたい。また行政の流れが資金の流れを中心としており、地方自治体が政府の方針・目的遂行の媒介的役割をになわされているとはいえ、国庫負担額をはるかに上回る管理者負担の額のある場合や、他方独自の扱いの場合のあることも考慮す

るならば、至難であるとはいえ、より一層地方自治体間のヨコ線の強化によるタテ線への自己主張も要望されよう。

国際港都建設総合計画のなかでも考慮されているものの、港湾経送貨物・通過貨客運送・域内循環交通などがむやみに市中心部に圧力を加わせる結果になるようなおそれのある道路網配置には、やはり危惧の念がある。首都高速道路の横羽線とその延伸線を含む本市内の建設計画は、本市の市街地道路網の整備との関連がスムーズにいかない限り難題が発生するかもしれない。「道路がさきか高速鉄道がさきか」などということがよくいわれるが、極論すればこの両者だけについて論ずるならば、「つくれるだけなんでもつくれ」、「損はしない」という主張と論理がもっとも好適であろう。換言すれば、それだけに意外な面に発現する随伴的波及効果の恐ろしさが内包されていることに留意しなければならない。

最後に、「車も悪いが歩行者も悪い」式の論理は絶対に避けたいと思う。同時に、「車も悪いが道路の悪いのが原因だ」とは責任転嫁もはなはだし。それぞれ次元と出現背景と力関係の異なるものを同質の悪の言葉でもって対比し、とどのつまりは、弱者の泣き寝入りと問題のすりかえに帰してしまう危険な手法である。車と運転者に対する規則は徹底的に、道路行政・管理者も、いままでよりも、はるかに積極的に関与すべきである。そのためには、思いきった市条例その他の設定やあたうるかぎりの便法も講ぜられてよい。

市民・住民に対しては、これまで道路を水や空気と同様に扱ってきた考え方から脱皮させる必要がある。これは決して受益者負担主義を指すわけではない。たとえていうならば、水にも家庭用・工業用・農業用の別のほかに、すなわち、飲料水以外の自動車洗淨などのための水を、生命の糧としての水と同じ料金で無制限に使用することが今後

とも妥当であるかどうかということ。道路利用においても然り。水、さらには空気ですらも自由財でなくなろうとしている今日、いわんや道路においてはなおさらのこと。たまには、徹底的にこういう問題を掘り下げて討究してみる必要がある。

<横浜市立大学助教授>