

幹線道路の渋滞に思う

渡邊修自

日本道路公団理事
本学会理事

Believed to Be Arterial Road Congestion

Shuji WATANABE

Director, Japan Highway Public Corporation
Director, IATSS

毎年夏の旧盆の頃は、帰省或は休暇をとる人々の動きがピークに達し、大都会周辺の高速道路には、何十キロに及ぶ交通渋滞が発生する。それを避けるための生活の知恵であろうか、近年ではやや分散型の夏季休暇に移行しているようであり、今年の渋滞はむしろ早目の下り方向に発生し、上りの極端な集中は比較的少なかったように思われる。

渋滞寸前の交通量、つまり道路の持つ交通容量に近い交通量がある場合、一旦交通事故が発生すると、たちまち渋滞の列が後へ後へと伸びて行く。8月10日土曜日、東名の中井パーキング付近で午前4時過ぎに発生した追突事故は、まさにその典型であった。午前8時過ぎに1車線規制が解除されたものの、渋滞の列は、遠く東京起点に及んだのである。

渋滞先頭の障害が排除されても、渋滞の列が一度に動き出すわけではない。少し動き出すと再び停止し、暫くするとまた動き出すといったいわゆる疎密波の状態が発生し、これが次第に波長の長いアコーディオン現象に移り、長時間の後にやっと定常流に復帰することとなる。その間の全車の時間損失、燃料のロス、精神的苦痛などの損害は、疑いもなく莫大なものである。従って、交通量の多い時には絶対に事故を起さないようにすることが、すべての運転者に強く望まれるところである。

しかしながら、日常茶飯時のように生ずる幹線道路の渋滞は、根本的な幹線道路の不足を意味している。東名が開通した昭和44年度の自動車保有台数は約1,650万台であったのに対し、昭和61年1月末では約4,640万台に達していることから明らかなように、日夜社会、経済の基盤としてその容量一杯に利用されている東名のような高速道路については、区間的にせよ、既に第二の道路が建設されていなければならない時なのである。

建設省で検討中の高規格幹線道路網に対し、現行の7,600kmの高速道路のほかに、約9,000kmの追加要望があると聞く。恐らく全体で1万kmを相当上回る計画がまとまるのであろうが、東名、名神の第二道路や、不足している大都市環状高速道路の取組が一つの問題となろう。

既に東名の松田御殿場間、及び名神の京都南吹田間については、6車線拡幅の施行命令が出され、日本道路公団において、鋭意地元折衝が続けられているが、新しく道路を作る場合に比較して、また最近の世情を反映して、その難しさには大変なものがある。このような仕事が円滑に進められるよう、ややもすれば無関係であり勝ちな道路利用者の声を、世論として是非とも高めていただきたいものである。世論のバックアップが有ると無いとでは、現場第一線の意気込みが違いうし、また自ずと工事期間の短縮が期待できるであろう。

最後に、これまで述べたような大交通量幹線道路の交通管理について、一言触れておきたい。このような道路では、とにかく交通を整然と円滑に流すことが大事なことである。その意味において、無謀な運転をするもの、或は自分だけ先に行きたい路肩走行車などは重点的に取締ってほしいし、また発生した事故については、なるべく敏速に処理して障害を1分でも早く取除くことに心掛けてほしい。

幹線道路の絶対量の不足を早期に解消し、またそれを上手に使うことが、今後の道路政策の課題である。

原稿受理 昭和60年9月14日