

# 地道な対話と説得と妥協の賜物

大口 敬

Takashi OGUCHI

高速道路とは、流出入完全制限されて追越し機会の保障される自動車専用道路であり、道路交通体系の中で最も上位のモビリティサービスを提供すべき施設である。渋滞が頻発する高速道路は本来の機能が全く発揮できていないことになる。したがってこのような高速道路の渋滞対策は、欧米諸国でも喫緊の行政課題として、財政状況が厳しい中でさまざまに工夫し、努力がなされている。

毎日のように定常的に渋滞する場合の抜本的な対策は、渋滞区間の車線数増である。しかし新たな車線の道路用地拡幅はそう容易ではない。そこで僅かな道路拡幅や車線幅員を少し削ってでも一定幅員の路肩を確保し、交通量が十分多い日時に限ってその路肩を車両の通行に開放し、通行可能な車線を実質1車線増やす方法がある(動的な路肩運用)。これはドイツなどではかなり以前から導入されている施策であり、渋滞解消のみならず、渋滞に伴う事故削減にも大きく寄与する。技術的には、非常駐車帯や標識類の整備、門型可変情報板の設置とこれを用いた路肩開閉・車線別速度規制の動的運用、全線連続監視カメラの導入と規制開始時の目視による安全確認、また運用を確実に支援するシステム整備などが条件となる。

実は数ヶ月前、筆者はこの動的路肩運用に関する海外調査団の一員として、英国におけるこの施策の導入経緯を直接伺う機会があった。英国におけるこの施策導入は大陸よりもだいぶ遅く、2006年に産業都市バーミンガム周辺の環状高速道路区間において初めて試験導入され、今では順調に実運用されている。

この導入に先立って、英国道路庁の地元支局では、なんと90近くの組織、すなわち、地元自治体、警察、救急、消防など直接的な利害関係者はもちろん、物流、商工、農業、消費者、身障者、自動車利用者、環境保護……など、ありとあらゆる団体・組織と交渉したという。交渉では、この新しい施策の内容を説明し、それぞれ相手組織から見たメリットを丁寧に示し、あるいは相手からの修正要望も必要に応じて柔軟に受け入れながら、当初は全く反対であった組織などもある中で、各組織からの積極的支援、あるいは少なくとも消極的反対の態度を取り付けたという。その膨大な熱意溢れる努力に筆者は甚く感銘を受けた。

人と人が真摯に向き合い、対話と説得と妥協を通して適切な施策を実現していく。まさに民主主義の原点である。決して効率的ではなく時間はかかるが、議論を重ね意見をぶつけ合いながら軟着陸点を探り出す。90もの組織と何度も会って交渉し、新規施策の応援団になってもらうまでの努力は並大抵のことではない。

翻って日本ではどうか。新しい交通施策導入にあたって、ここまで辛抱強く時間をかけて、あらゆる関係者に対して真摯な説得の努力をしているだろうか。しばしば、声の大きいマスコミや権力者、有力者に頼って、情緒的な意思決定に陥っていないだろうか。粘り強い地道な対話と説得と妥協によって必要な施策を着実に実現させていく。そんな文化を日本にも根付かせたいものだと思う。

(首都大学東京大学院都市環境科学研究科教授/原稿受理 9月20日)