

道路政策において強調したい2つの視点

2011/09/07

勝間和代

本日のプレゼンテーションの概要

視点1ーお上が決める×移動手段としての道路から、市民参加型×生活空間としての道路へ

視点2ー少子高齢化×エコロジーにおける、自転車・オートバイなど小型乗り物への扱い見直し

詳細

視点1ーお上が決める×移動手段としての道路から、市民参加型×生活空間としての道路へ

これまで、市民が効果的に道路形成において参加する手段がなかった。そのため、与えられた道路をただ使って、それに不満を持つだけになっている。

また、商店街の再建などにおいても、道路そのものを開発の対象とする概念が薄かったため、道路に構造物を置いたり、道路を挟んで開発を行ったり取るときに交渉や特例が必要であった。

専門家が決めて、それを国民が使うだけ、という時代ではない。地元の道路に関するニーズを定期的・効果的に吸い上げ、それを検証して、優先順位の高いところに予算を割りあてるしくみの構築こそが、政策である。

視点2ー少子高齢化×エコロジーにおける、自転車・オートバイなど小型乗り物への扱い見直し

少子高齢化社会では、移動も1人～数人が多くなり、特に都市部での一人の移動手段として、二輪が見直されている。電動アシスト自転車でも、オートバイでも、自動車よりもエネルギー効率が各段によく、CO2の排出量が少ない。

ところが、道路は歩行者用と車両用はあるが、二輪はその間に挟まれ、居場所がない。自転車だと例えば、左折専用車線において駐輪して信号を待つことはできないが、歩道にも入れない交差点が多い。あるいは、車にじゃまにされて追い立てられることも少なくない。

オートバイは自転車よりはましたが、それでも、公共駐輪場は自動車に比べて極端に少なく、かつ、高速道路の料金や車検も割高であり、「趣味の乗り物」となっている。

欧州の古い地区は都心部は自転車・オートバイが上手に活用されており、必要以上の車の増加、進入を防いでいる。

2 輪専用道路をどうしたらもっと増やせるのか、具体策を議論すべきではないか。

その他の考察

- ・日本ではアメとムチのバランスがわるい。バイクだと、250cc 以上は厳しい車検があるのに、それ未満はないので、ボロボロのバイクがいくらでも走っている。

- ・自転車はヘルメット規制をしたほうがいいのではないか。車道をノーヘルで走る自転車が多すぎる。

- ・確かにバイクの危険運転は多い。特にビックスクーターは車を買えない層が代替品として買って、マナーも悪いし、危険走行をしている。欧州における道路ヒエラルキーのような、道路倫理やマナーの充実をできる方法はないか。

- ・高速道路その他の渋滞はいまだに恒常化している。事故渋滞だけでも、なんとか減らす方法はないのか。あるいは、処理により時間を短くできないか。