



これからの北海道と北海道の道路はどうあるべきなのか？「北の交差点」の創刊によせて、北海道にもゆかりの深い建設政策、交通計画、そして道路維持管理のエキスパート3人がストレートに語り合った鼎談は、終始、熱の入った展開となり示唆にとんだ議論が交わされた。

鼎談

国際的視点から見る 北海道と交通体系のあり方



国際的視点からの 北海道の見直しが不可欠

柳川：本日はご多忙の中ご出席いただき有難うございます。

私ども北海道道路管理技術センターでは、この度、道路の維持管理を中心とする技術情報誌『北の交差点』を発刊することになりました。その創刊を飾る企画として、建設政策の全般に精通され、北海道開発も指導されてこられた谷藤先生と、交通計画がご専門で、北海道の開発計画にも提言されてこられた五十嵐先生のお二人に、これからの北海道あるいは北海道の道路を考えるうえでの大所高所からのお話を伺いたいと考えた次第です。どうぞよろしくお願いいたします。では、まず最初に、五十嵐先生から切り口をお出しいただきたいと思ひます。

五十嵐：そうですね、最近の開発という言葉それ自体が批判されるような状況にあります。先日も総務庁をはじめいろいろな意見が出ておりましたが、地元としての正しい根本的な、大きな見地からの発言が必要だと思うのです。総合開発につきましては、谷藤先生はその道の先覚者であり権威でもいらっしゃいます。ご意見いかがでしょうか。

谷藤：終戦までは北海道のみならず日本全体が徳川時代のままだったでしょう。言えばきりがいいけど、舗装道路もわずかしかない、トラックなんか走らせたらすれ違いができなくて大騒ぎだったんです。ところが、ガソリン税という、つまり一般会計でない目的税です、これで整備をして50万台ぐらいにはなるかなと思ってたら、いつの間にか6,000万台でしょう。そんな時代になったら、今度は、インフラは余計だ、これ以上やる必要はないとか、道路予算を削ってあっちに回すの、新幹線に回すのという話になってきた。おかしいじゃないかと言いたくなります。確かに進んではきたが、110万Kmの道路のうち30%がまだ砂利道なんです。自分たちのまわりだけが本格舗装されていて困らないような大都市周辺の人たちが道路はもういいと言いつている。とんでもない話なんです。それから話は変わるけど、いま世界では一番先進の国々が第一次の農業をやっているわけで、低開発の国ほど食糧を買わなきゃならん。なのに、北海道はもう米の生産はやめようみたいなことを言っている農政もおかしいんじゃないかと思う。そもそも、一次産業というのはあらゆる手をつくして、コンピュータでもなんでも注ぎ込んで、自分達が開発してきたものをどう維持発展させるかを考えるべきなのです。これだけのウェイトを持っている北海道まで減産するなんてことはどう見たっておかしいじゃないかという気がします。道路の例にしたって農業の例にしたってそうだけど、国土整備とか地域開発に自分たちの哲学がないでしょう。外国や先進国ばかりを見ているからおかしな発想が出てくるんです。あっちがこうだからと、テニオハをつけただけの安直

な話ばかりがまかり通っています。ただ、北海道の開発というものがこのまでいいのかというと、ひとつの問題がある。というのは、いま北海道だけが所得が少ないというわけではないでしょう。本州にもまだまだ少ないところがあります。その側面から、北海道だけが特殊だとみることが納得しない人たちが出てきているわけなんです。だが、北海道のようなどころを見るときには、もうひとつ、国際的に見ることが絶対に必要だと思うんです。日本だけを見ると資源などにひとつない。だが、目の前にはシベリアがある、東にはカナダ、アラスカがある。沿海州まではたったの600Km、ナホトカでも1,000Kmしかない。これを逆にみると、極東の経済発展のために必要な資金や技術を持った1億2,000万人の国である日本が至近の位置にあるわけです。この1億2,000万人をどう食わせるかを考えたら、こんな大事などころはないということになるはずなんです、北海道は。



谷藤 正三
（社）インターロッキングブロック舗装技術協会 会長
（元）建設省都市局長 北海道開発事務次官 日本大学工学部教授

柳川：日本の国際交易のルートは、戦後何十年の間、たったひとつ南からのルートだったんです。これでやってこれたのはまさに奇跡に等しい。そういった点からみても、お話し趣旨は、単に総合開発のレベルに止まらず、国家の経済安定上からも重要なのだと思います。

五十嵐：今やそういう国際的な視点がすごく大事なんです。北海道開発庁でもアタッシェの派遣に取り組んできたし、北海道庁も海外経験の機会を広げてきているわけですから、そういった人々の広い知識やアイデアをぜひともこれからの北海道開発に活かしてほしいものです。ところで、最近は行政サイドもいろいろソフトな面にも力を入れてそれなりに成功していると思うんですが、そういった発想はどこから生まれてきたものなのでしょうか。

道路は情報、文化を運ぶネットワーク ～発想の転換の時期～

柳川：産業振興による地域活性化がなかなか進まない中で、基盤整備はかなり進んできた、そこで施設整

備の側からアプローチできる活性化策はないかというところまで視野が広がったのが始まりだと思います。「ふゆトピア構想」などが好例ですが、あの中心にあるのは克雪というソフト概念で、本来、対象としてはアパレル分野の活性化とか小型除雪機の普及とかまで含んでいるんですね。活性化よりも冬期対策としての印象のほうが強いようですが。

谷藤：だからね、何事もそうだけど、細かく問題の本質のところまで分析して、それをよく理解してもらうように仕組みを考えろということなんです。例えばレジャーをとってみても、ドイツやスイスには家族で一日一万円ぐらいで泊まれる民宿系のシステムがあって、お仕着せでない自然と食事が楽しめたらよい、受け入れる側も、都会の人たちと交流できるのなら儲ける必要はないという哲学がベースにあるんです。そうした本質的な問題をよくよく考えていけば北海道にだって300万人どころかもっともって来てくれるはずなんです。

五十嵐：その点では、北海道開発庁でも開発局や北海道庁とともに大規模公園を核にしたオートキャンプのネット展開を進めるとか、細かいところに目を配ったものを打ち出しています。人、モノの輸送を超えて情報、文化を運ぶという意味では、ユニークな発想だと思います。

柳川：交流で大勢来ていただくにしても、北海道ではキャリアーの問題（定期路線網の未成熟性）があります。そんなところから出てきた構想なんです。どう発展するか分かりませんが、谷藤先生のお話のファミリー型旅行のひとつの足掛かりにはなって欲しいと思います。

谷藤：そうなれば、道路のサービス体系なども変わってこなきゃならないでしょう。面的に広げなきゃならんから、それに合うような網目で考え直すことも必要になるわけです。

五十嵐：その通りですね。情報、文化を運ぶネットワークという見方がだんだんに必要になってきますし、その意味では、幹線道路といえども生活道路です。このごろは開発局や北海道庁もそのことを強調されています。ところで、最近ではモーダルミックスという言葉も出てきているように、まさに総合交通体系の中で道路を考えることが必要になってきているわけです。これからの道路ではどういうことが大事になってくるのでしょうか。

谷藤：いま、テクノライナーというのが造られているけど、あれは時速100kmぐらいになるんですよ。そうすると北方圏にある経済圏は全部が日帰り圏みたいになってくる。それが現実化すると、港湾の岸壁の造りかたから空港との連結も含めた物流システムまでみな変わってくるでしょう。それだけでなく、6,000万台の車の時代ですからね、そういうことを踏まえた建設や維持管理の方向に思想転換すべき時期がきたんじゃない

かと思っています。

五十嵐：道路は道路、港湾は港湾ということではなしに、総合交通の中で考えなきゃなりません。そうすると、そうした係をうまくやるには、情報ということがかなり重要になりますね。

谷藤：これだけコンピュータが普及してインターネットの時代なので、やるという気さえあればそういう有効なシステムはすぐにはできると思うんです。余分だと考えるうちはだめで、そういうものをどんどん先行させるぐらいの積極的な気持ちが必要ですね。

柳川：VICISとかITSというのが動き始めていますが、総合交通という枠組みから考えますと、ハードよりもどんな情報をどんなふうを提供するのかというソフトが大事なんでしょう。

谷藤：ですから、ここまでくれば、今までの考えからは離れてもう一度スタートから考え直して、もっとよい体系を創らなくちゃならない。情報ばかりではなしに、全てのことに關してそういう転換期に来ているんだと思います。

五十嵐：道路管理者のお話を聞くと、今までは道路のデータというと道路管理者が台帳として保管しているものというイメージだったけど、今では多角的な利用を前提とするコンピュータによるデータベース化の方向に進んでいるそうです。そうしたものが、大きな情報システムにうまく繋がってくることも必要なんだと思います。

谷藤：そういう施設にしてもそれを動かす組織にしても、結局は、情報のシステム化によって初めて総合化され、体系的に活動できるんです。いままでの情報というのはあるところだけに固定されていたけれど、これからは常に引き出して活用しうる情報が大切で、それをどううまく使うのかが道路のありようについて大きなカギになります。

五十嵐：谷藤先生の道路・交通に関するご著書は、私どものバイブルとして今でも多く読まれています。もしこれから書き換えるとしたらどんなところでしょうか？

谷藤：やはり体系の問題、システムの問題でしょう。例えば、消費必需品の背景として、すぐに持っていこうというのではなく指定時間に持ってくればよい、というふうに変えてきたら、消費生活の構造が変わってきたんだから、安い海運と合理的なコンテナターミナル・ネットと組み合わせれば物流コストもガタンと下がってくる。そうしたことに対応できるように変えよう。

柳川：人の動きでもそうかもしれません。飛行機で北海道に入る場合に、札幌、旭川、帯広のどこから入って移動コストが同じようなシステムになれば、北海道のキャパシティというのはまだまだありますから、おそらく総利用数というのは上がってくる。そうなりまると、道路網のどこに重点を置くべきかということも変わってきます。

谷藤：コミュータの論議なんかにはそういった考え方の上での隘路が見えます。どこの県でもソロバンに合わないと言っている。しかし、自分の県だけじゃなくて、皆で共同すればソロバンの知恵もでるはずですよ。今の国民所得からいっても飛行機運賃が高いわけじゃない。だから、皆を便利に乗せて、無駄なく走らせ、動かすことを可能にするシステムづくりに頭を切り替えるべきなんです。

五十嵐：地域と地域、組織と組織、それから施設と施設といったものが枠を超えて連係し合うこと、それがこれからの行き方の知恵であり、交通体系上でも大事な問題なのだと思います。

谷藤：北海道を国際的な視点でみると、イルクーツクの油を買って自分のものにしてから精油するんじゃない、800Km程度の位置にある北海道で精油して戻してやると考えれば、ひとつの合理的なシステムがイメージできるでしょう。そうすれば、輸送体系のどこをどうするべきかも見えてくる。グローバルな時代というのは、そういう発想が必要なんです。

開発とは、社会を耕し人間をつくること

柳川：そろそろ道路本来の話題にも触れていただきたいと思っています。道路も全体的にはグレードアップされてきましたが、一方で交通事故対策や防災対策のような重い課題も抱えてきたわけです。確かに、現在の技術レベルでは未解決、あるいは対応が困難な側面も多々あるのですが、とにかく、一歩でも二歩でも進んでいかなければなりません。そういった点についてのお話しもお伺いしたいのですが。

谷藤：交通事故対策の話で言えば、総理府の交通安全委員会のメンバーであった平成元年頃にも、一時交通事故の死者数が減ったことがあったんです。それまでの動向を見ますと、整備が進んだ時には一時減って、しばらくするとまた増えてということで、マクロで見るとほとんど減っていないんです。いろいろ対策はやってきたけれど、やっぱり事故対策は運転者が自分の目で確かめることが基本なんです。だとすると、やっぱり交差点とかでの指示というか道路標識というか、そういうものがまだまだ不十分だと言わざるを得ない。高速道路では何100m先に何があるということが出ている、あれを一般道路でも出せないのか。そうした予備の情報があった上で、運転者が細かい状況判断をできるうまいシステムが考えられないのかということなんです。防災対策の話にもいろいろあるけれど、道路でも河川のように住民情報をもっと広く活用するようなシステムを考えるべきだと思うんですよ。

五十嵐：かつて昭和40年代に死亡事故が減ったときの状況と現在の状況をくらべますと、車を運転する人々の年齢層や目的もかなり幅広くなっていますし、歩道の利用形態もかなり変わってきていますから、ある意味では、交通事故の起きるチャンスや態様もすごく

複雑化しているんじゃないでしょうか。かつては「マクロ的分析でマクロの対策を」みたいなところがあったけれど、これからは個々の要因分析をやらなければならないのでしょうか。判断補完のシステムにしても、若い人もいればお年寄りもいるので、いろいろな方法を検討する必要があると思います。ところで、冬の問題、雪の問題についてはどうでしょうか。

柳川：高速除雪は今ではもう町村にまで普及しました。10年ほど前に「ふゆトピア構想」という施策が打ち出され、それまで除雪の補完という感覚で限定的に行われていた流雪溝が克雪技術としてクローズアップされました。また、下水道処理水などの融雪利用技術の開発が積極的におこなわれるなど、まさに、克雪という幅広い感覚になってきたように思います。それでも、現実には、市町村での年々の除雪費の増嵩とか異常気象への道路管理者全体としての備え、冬期の路面問題



五十嵐 日出夫
北海道大学工学部教授
(北海道大学名誉教授)

など解決しなければならない多くの課題もあるわけです。

谷藤：根本的な問題としてはエネルギーコストの問題が大きいです。ヒーティングなども路盤工のところで舗装体を暖めようというわけだから、エネルギーも要るわけだし、お金も掛かる。ですから、不要なエネルギーを抑えるような技術開発に頭を使えと言ってきたんです。そこを乗り越えないと、高いからやりませんみたいなことになって、なにも解決できなくなってしまうことを一番危惧するんです。ごく限られたところしかやらないじゃ、全体としての交通体系はちっともよくなりません。克雪、つまり雪国の生活体系を変えようというんだらば、そのぐらいの積極性がなければだめなんです。

柳川：最後に、道路施設の維持・更新の問題についてお話しを伺いたいと思います。マクロでいうと、日本もここ30年から40年でいろいろ施設を供給してきたわけですから、単純勘定でも、あと20年もすれば施設更新という問題の真っ只中に置かれることになります。

谷藤：なります。本州なんかはもう全部が30年を過ぎた再編期ですから、本来なら、もう全部がやり替えの時期なんです。ですから、維持管理費のほうが建設費よりも多くなってきて、一昨年から50%を超えてきた。改築が遅かった北海道ではまだ少しは余裕がありますか。

柳川：国道なんかはもうすでに35%ぐらいですから、50%を超えるのもそう遠いことではないでしょう。北海道の幹線道路の4,000Kmほどが約15年ほどの間に一挙に整備・供用されたという歴史があります。それで、舗装要綱の約10年プラスマイナス5年という予測どおりに、昭和40年の終りから50年代の初めにかけて、舗装修繕がかなりの重圧になったことがありました。これは舗装修繕だけの話ですが、施設全体にもこうした問題があるわけです。

五十嵐：最近、公共投資に対する議論、建設投資はもういいみたいな議論が聞こえてくるのですが、どうも、そうした修繕需要や更新需要というものに対する認識が欠落しているようです。

谷藤：そのおりで、まったくおかしい。道路はガソリン税で勝手にやっている、けしからんから他に回せというんだから、理屈も哲学もあったものじゃない。最初からピカピカの末代ものを造ってきたわけじゃない。特定財源といったってそれほどのものじゃなかった、大臣がとにかくコストの安い舗装できる方法を考えてくれと、それで防塵処理なんてものまで混ぜこぜにして、とにかくも舗装延長を伸ばしてきた。6,000万台の時代になったんだから、いよいよ本格的なストックにしなきゃならない。もちろん、長寿命化修繕とか選択更新などで経済的にやっていくわけですが、それが必要になってきたときに無茶苦茶な話がろくな議論もなしに出てくる。そういう人たちには一貫した哲学もなにもないんです。

五十嵐：そういう工夫があったからこそ、さっきの話の15年間で4,000Kmの供用などもありえたということ。これからの維持・管理に向けても、腕を振るうと同時に頭も使えということが一層求められてくるわけです。さて、最初の話題にももう一度戻りますが、北海道の将来展望についてのご意見を伺いたいのですが。

谷藤：北海道自身がひとつの生き方を考えることです。国土としての人口バランスからいっても2,000万人ぐらいはあってもおかしくないわけですから、2次産業の振興を真剣に考えて、自分たちが持っている経済をどう動かすかという積極的なアイデアを考えるべきなんです。北海道は経済界から何もかもが、その依存経済に慣れっこになってしまっている。自分たちで出来るものはこれ、出来ないものはこれ、と明確にして訴えていくべきでしょう。

柳川：産業構造が変わったんだとって、最近では、人口論は真剣には議論されなくなりました。だが、社会基盤の維持という側面から議論があります。つまり、

地域診療施設から高速道路まで公共的な基盤が一定の水準以上に維持されるにはどの程度の人口が必要なのかという見方ですが、最低でも800万人ぐらいは必要じゃないでしょうか。産業とは無関係だと思っても、社会基盤の維持の側面からまた依存体質に戻ってしまいかねない。谷藤先生のお話しの2次産業の振興と人口というのはやはり依然として重要なテーマです。

五十嵐：私どもの地域開発あるいは地域維持ということに対して一つは、静的な考え方から動的なものに変えなければならないということ。つまり、国際化とか定住人口プラス交流人口による活性化とかのようにダイナミズムをもった視点に立つべきであること。二つめには、その効果を地域全体に及ぼすためには、この北海道がもつ素晴らしい素質を活かしていかなければなりませんから、地方と都市という二元論ではなく、第五期総合開発計画にも掲げられている地方と都市が



柳川 捷夫
(北海道道路管理技術センター理事長
 (元北海道開発局長))

連携した重層構造のシステムを考えていかなければならない、そうした活動を支えるためにも、道路をはじめとする交通体系が震災対策、冬期対策、維持・更新などをなお着実に進めて、すぐれて時代に対応したシステムとして機能すべきこと。そういうことだったと思いますが、私からは、この広大な地域での諸活動を支えていくためには、施設の配置に対してはリダンダンシイ（緊急時余裕）という発想も重要だということをつけ加えさせていただきたいと思います。谷藤先生のお話を伺って、このいわゆる開発ということは、土地を耕すということと同時に社会を耕すことなのであり、施設をつくると同時に人間をつくることなんだ、と感じ入った次第です。

柳川：限られた時間に欲張ったテーマをお願いして恐縮でしたが、五十嵐先生にうまくおまとめいただき、創刊号に対しての貴重なお話をいただくことができました。両先生には長時間にわたって大変ありがとうございました。（平成9年2月3日収録、職名は収録日現在）

※裏表紙タイトル部分の地図は、海上保安庁発行・海図番号(第858号)太平洋より複写使用。