



編集後記

日本の高速道路は原則として有料道路である。米国のフリーウェイやドイツのアウトバーンなど、先進諸国では、殆どの高速道路において無料が大前提となっており、一部の区間や橋梁等において料金を徴収されることになる。

これは、自動車での移動や輸送が社会基盤となるクルマ社会だからで、高速道路を含む道路の整備は公共の事業として実施されているからだ。

1964年の東京オリピックを契機に日本の高速道路網は整備され、それにつれて鉄道輸送は新幹線に代表される大動脈部分に特化し、逆にローカル線や物流に関わる貨物輸送等は衰退。トラック等による道路輸送が隆盛となったのはご存知の通りである。

道路整備が進む中で登場してきたのが、ETC (Electronic Toll Collection System) である。有料道路を利用する際に料金所で停止することなく料金支払いが可能となる自

動料金收受装置で、電子決済(キャッシュレス決済)による高度道路交通システムのひとつという。利用者の立場から考えると、料金所を通過する際に減速を強いられることになるのは、必ずしも満足のいくものではない。技術的には防犯カメラ等との連携で減速なしに通過する仕組みは作れるはずだと思いがなかなか実現しないようである。

2025年4月6日未明、東名高速道路や中央自動車道などのETCに障害が発生し、7日午前11時の時点で、ETCが利用できなくなった料金所等は、東京、神奈川、静岡、山梨、長野、愛知、三重、岐阜の8都県の106カ所に広がった。ちなみにこのトラブルで、愛知県内で6件の事故が発生し、11人が怪我をしたことが確認されている。中日本高速道路(NEXCO中日本)は記者会見を開き「料金所渋滞で若干出ていると聞いている」と関連の事故が複数起きたと認めている。

「ミスをしていない人間はいない」と同時に「壊れない機械はない」というのが筆者の持論だが、ETCについてこうした前提は用意されていない

なかったのだろうか。

トラブル発生時点で、料金所を開放し、無料で通行できるようにしてしまえば、余計な渋滞や事故は未然に避けられたし減らすことが可能だったのではないだろうか。

1969年夏、米国ニューヨーク州郊外で開催された「ウッドストック・フェスティバル」では、当初、1万〜2万人程度の入場者を見込んでいた筈が、実際には半数以上がチケットを買っていない40万人もが集まり、無料イベントとなった。後に「愛と平和的の祭典」と言われるように、会場内では食べ物がかち合われ、2件の出産があり、暴力事件などは起きず、観客の中にはゴミを片付けて帰る者までいたという。

無料コンサートの決定と「愛と平和的の祭典」の因果関係は不明だが、当初大赤字となったフェスティバルは後刻、映画やレコードの収益で黒字に転じたという。

「故障しない」を大前提とせず、常に対策策を用意しておくことは、公共の交通機関を担う者として大切な「危機管理」なのではないだろうか。猛省を促したい。

(溪)

月刊 公論

5月号 第58巻5号

令和7年5月1日発行 毎月20日発売
本体価格1,100円(税込) 送料87円

発行人 大 中 吉 一 編集人 林 溪 清
発行所 株式会社財界通信社
〒160-0008 東京都新宿区四谷三栄町10-12 ボナフフラワービル
TEL.03-5379-5611(代) FAX.03-5379-5616
印刷所 株式会社広済堂ネクスト
取次店 日本出版販売/楽天ブックスネットワーク

- 直接ご購入をご希望の方は、本社までお問い合わせ下さい。
- 万一、乱丁、落丁などの不良品がございましたら、お取り替えいたします。