

## ヨーロッパの道路と道路交通事情

星 莖 和

この夏ヨーロッパで道路に関係の深い二つの国際会議が開かれた。その一つは9月5日から10日までスペインのバルセロナ市における交通工学と道路安全の国際会議であり、他は9月19日から24日までロンドン市で催された国際道路連盟（IRF）の世界大会である。

バルセロナ会議に先立って、9月1日南まわりアリア機でローマに向かい、3日間の滞在中にローマ・ナポリ間の太陽道路をみた。バルセロナ会議のあとロンドン大会までの1週間はパリとケルンでそれぞれ数日を過した。またロンドン大会終了ののち、イングランド西部

ているところは別として、もはやどこにも認められなかったといってよい。13年前に始めて訪欧したときいたるところで見られた爆撃による破壊のあとはいきれいに片づけられて、新しい高層ビルの建設が目立ち、路上には人と車があふれていた。戦争でばく大な被害をこうむった都会ほど思いきった復興計画で改良され、活気づいているように見えた。イギリスのコベントリーという小都会がその好例であろう。パーミンガムの南東よりある人口30万たらずの小都市で、ドイツ軍の徹底的な爆撃で壊滅的な打撃を受けたが、思いきった復興都市計画を

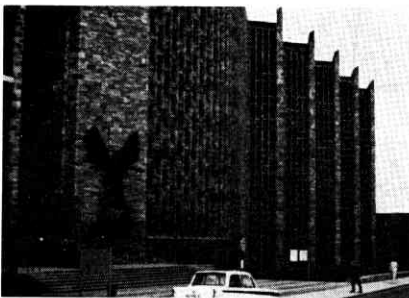


写真1 コベントリー市のモダン教会。  
(旧教会はこの隣りに戦災をうけたまま保存されている)



写真2 コベントリー市中心部にあるショッピングセンター The Precinct。  
(歩行者の専用地域で周辺に大がかりな駐車施設がある)

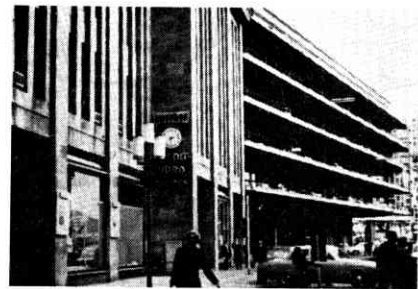


写真3 西ドイツのケルン市にあるデパート  
ト付属の駐車ビル



写真4 イギリスのモータウエイ M1。  
(ロンドン-パーミンガムを結ぶものだが、かなり傷みの出ているところがあり設計も評判がよくない)

のバス旅行に参加し、5日間にわたって各地を視察する機会をえた。いったんロンドンに帰ってからパリ、ハンブルグ、アンカレッジ径由北まわりのエヤ・フランス機で東京に帰着したのは10月1日であったから、まる1カ月の滞欧であった。その期間の半分は会議出席のため費やされたので、残り2週間あまりの見聞をしたにすぎないが、思いつくままに気づいた点を書き記してみよう。

戦後すでに21年をへて戦災の傷跡は、とくに保存され

施して、今日では模範的なモデル都市の一つとされている。

前回の渡欧でも感じたことであるが、敗戦側のドイツが一番陽気であり活動的であるのに対して、戦勝側のイギリス、フランスが何となく無気力に見えた。とくにイギリスではややなげやりな感じさえ受けた。経済的にも苦しく、その原因のおもなものは海外援助と海外派兵の費用であるとの弁解を聞かされた。戦後のイギリス人は



写真 5 イタリアのローマーナポリ間太陽道路。

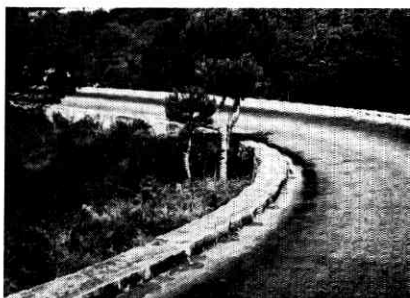


写真 7 スペインの地方道路。



写真 6 スペインのバルセロナ市グラシア大通り、  
(広い幅員をもち、街路樹がよく茂っている。中世紀の建物の間に高層建築も見られる)



写真 8 パリ凱旋門周辺エトワールの交通状況。  
(警官が整理に当たっているがお手あげの様子)

あいそがよくなったともいわれ、何となく自信を失ったように見られなくもない。若い10代のビートニック化、モッズ化も目立つようである。

いくつか回った都市のいずれについても、道路街路の計画は一応完成した姿を呈しており、とくに都心部にあたるところはほとんど手を触れる余地がなく、発展はもっぱら郊外へと指向しているように思われた。地方へ出てみても道路はよく整備されており、わが国のようにいたるところで工事中といった風景はみられない。補修工事ほとんど見かけなかったし、補修のあととも少ないよう見うけられた。

都市内ではどんな細い小路でも歩車道が区別されており、車の流れと歩行者の流れは横断歩道を除いて干渉しあうことはない。これは道路工学のイロハであり常識となっていると考えるべきであろう。

わが国の道路、とくに都市内道路が非効率で危険にさらされている原因の大半が歩道のないことに起因する、と断じてもおかしくなろう。遅まきながらこの辺で徹底的に歩道を整備する基本方針を確立すべきである。高速道路の建設などとまわしにしてもよいものではないか。

かの国々では、わが国より自動車の保有台数はずっと多いにもかかわらず、路上のこみ方はずっと少ない。信号何回まちといった光景に接することはなく、わりあいスムーズに流れている。これはつねに対策が先行してい

るためと、道路構造上エトリが多く、いろいろ手を打つ余地が残されているためのものである。バルセロナ、パリでは広い歩道や緑地帯を駐車帯に転用しているところをみかけた。何といても過去の蓄積、遺産がなお大きく物をいっている感じで、道路交通のこみ方というのも対策がわずか一步進んでいるか遅れているかによって大きな違いが出ているもののように見受けられた。

交通処理の難所の一つはパリの凱旋門をかこむエトワール周辺ではほとんど手の打ちようがなさそうにみえた。またケルン市では Grüne Welle とよばれる、系統信号系と速度指示を組み合わせた方式を採用。指示された速度で走行する車は青のバンドに乗って停止することなく進行でき容量も理論値に近くまで上がるということであった。

バルセロナの会議は、交通工学と交通安全に関する専門的なテーマをとりあげたものであり、出席者 500 名程度、なかなか勉強になる会合であった。ロンドン大会は出席者 2000 人に及ぶ大会議で、議題も道路と交通に関するあらゆる分野をとりあげており、まとまりの点ではかなり問題があったように思われる。この会議でも道路の計画に関する問題とともに交通工学に関する問題が多くとりあげられ、今後の道路に関する研究の進むべき方向を示唆しているように思われた。

(1966年11月2日受理)