

欧州の街並みと交通事情



パシフィックコンサルタンツ株式会社
マネジメント事業本部/交通政策部

船岡 直樹
FUNAOKA Kaoki

はじめに

今回の欧州インフラ事情調査に参加させて頂くことになった経緯は、平成23年度建設コンサルタンツ業務・研究発表会にて、優秀賞を賜り、その副賞として当海外調査に参加出来ることとなった。参加決定の時点で出発まで既に1か月を切っており、海外調査不在時の業務調整を非常にバタバタと行った記憶がある。しかしながら、会社の仲間や発注者へご迷惑をかけながら何とか出発の日を迎えられた。

視察の概要

平成23年8月22日～9月1日の11日間にて、ロシア；サンクトペテルブルグ→フィンランド；ヘルシンキ→スウェーデン；ストックホルム、イエテボリ→デンマーク；コペンハーゲン→ドイツ；ハンブルグ、ブレーメンの5カ国7都市とその移動途中の街を巡る旅であった。視察のテーマは「バルト海及び北海沿岸の港湾都市に学ぶ港町の再開発と環境対策」であったが、私は専門である都市交通に着目した視察を心掛けた。

交通技術者として感じたこと

訪問した各都市ではまちづくりと交通という視点で日本とは違う道路交通環境に目を見張った。残念ながら現地地の専門家の意見を聞く機会はなかったが、日本との違いを大変興味深く視察させて頂いた。

●自転車

訪問した各都市では、自転車利用に適した平坦な土地であることも相まって、自転車利用が盛んであり、同時に走行環境が非常に整っている。自転車専用道の整備、自転車用の信号、レンタサイクルが設置されている箇所も多い。列車にも自転車等専用車両がある。

●高速道路

高速道路を走る機会のあったロシア、スウェーデン、ドイツでは、車線別速度規制(写真1)が導入され

ており、交通状況に合わせた動的な運用がされている。おそらく渋滞対策・安全対策の両視点から実施されており、安全対策とし前方が渋滞している場合は段階的に規制速度を下げて追突を防止する、渋滞対策としては取締りと連携することで追越車線への偏りを是正し、全車線を均等に利用することで断面全体での交通容量の向上をねらっている。日本には例が無い対策である。

●ラウンドアバウト

郊外部ではラウンドアバウト(写真2)が多く見られ、交通量が少ない箇所・時間帯での円滑性を向上させている。日本でも、安全かつ効率的な交差点制御としてラウンドアバウトの導入が研究・検討されているが、実際の導入事例は少ない。

●景観と交通

訪問した各都市は、とても美しく正に絵になる街並みであり、景観への配慮が随所に感じられた。街並み自体については後述することとし、ここでは「景観と交通」という視点で感じたことを述べる。

▶トラム

訪問した殆どの都市では環境に優しいトラムが市民の重要な交通手段として機能していた。景観の観点から見ると、近代的なLRTが歴史的建造物と見事にマッチしている光景(写真3)は少し不思議であったが、それよりも頭上に蜘蛛の巣のように張り巡らされた架線が折角の景観を損ねているのが残念であった。今回の視察では見られなかったが、架線の無い軌道架線方式



写真3 レンガ造りの街並みを走り抜ける近代的なLRT(ドイツ；ブレーメン) 写真4 張り巡らされたケーブルに設置された標識(左：ロシア；サンクトペテルブルグ)と照明(右：スウェーデン；イエテボリ)

や、二本の軌道の間にデザイン性の高いT字型の電柱を立てるセンターポール方式が使われている箇所もあるようで、トラムの架線問題については、まだ課題が残る部分であろう。

▶ケーブルと標識

トラムの架線とも関連するが、特にロシアとデンマークにて顕著に感じたのが、頭上に張り巡らされたケーブルに標識や照明、信号までもが吊り下げられている光景であった(写真4)。ケーブルを沿道の建物に直接付けることで、電柱や門柱を無くし歩きやすさの向上とコスト削減、景観への配慮等をしていると思われるが、景観の面では意見が分かれると感じた。

▶交通島と低い信号機

特にスウェーデンとフィンランドで顕著に見られたのは、交差点には多くの交通島が設けられており、そこには2～3m程度の背の低い標識や信号機が設置されていた(写真5)。景観上、街を見上げた時に目に入りづらいような高さなのか、ドライバーの視認性の観点から高さを抑えているのかは不明であったが、車内から見ると乱立する標識や信号機は、非常に窮屈で邪魔であり、また追突の危険性が高いと感じた。反面、窮屈で邪魔なこの構造が速度抑制に繋がり安全対策として成り立っているのか。

●現地視察の意義

日々の業務でも海外事例を収集したり目にしたことは少なくないが、海外事例ではマイナス面が見えにくいこともしばしばある。例えば、今回の訪問都市では自転車の利用が非



写真5 交通島と低い信号機(スウェーデン；ストックホルム)

常に盛んであるが、一方で現地ガイドさんによると自転車による事故も深刻化しているとのことであった。実際、自転車の走行環境が整っている分、走行速度はとても高く、安全面での課題があるように感じた。また、スウェーデンではヘルメットの着用が義務付けられているが着用率は2～3割程度の印象であり、これも重大事故へ繋がる1つの要因と感じた。海外事例を日本に導入する際には、メリットだけでなく、デメリットを十分に把握した上での検討が必要と改めて感じた。そのためにも実際に自分の目で見られるこのような海外視察は非常に有益であった。

欧州の街並み(マクロな視点とミクロな視点)

欧州の街並みは昔ながらのレンガ造りの建物が数多く残っており、話には聞いていたが実際に目を見ると深い感銘を受ける。さらに、それらの建物は日本の江戸時代よりも前に建てられたという物も珍しくなく、当時の日本と欧州の技術の差を感じた。これら歴史的文化的財の保存には、外観は残しつつ内装を随時アレンジすることで、各時代に適応しているという。また、隣接する新しい建造物も厳しい規制が定められており、「個」ではなく「和」すなわち「街」が最も重要視されており、欧州のまちづくりに対する相当の努力を感じた。このようにマクロな視点では欧州の街並みには統一感があり、これだけで十分な観光資源になり得る。

一方、ミクロな視点として、美しい街並みの足元へ目を向けるとタバコやゴミのポイ捨てが目立つことが残念に感じた(街並みが美しいが故に目に入ってしまうのか)。また、今回視察したどの都市も路上喫煙が規制されていないため、路上喫煙が禁止されている東京の環境に慣れていないと愛煙家の私からも見ても少し異様な光景に見えた。

おわりに

この視察を率いて様々な知見をご教示頂きました中村団長や、昼夜ともに我々を牽引頂きました添乗員の高橋さん、また視察の準備から資料の取りまとめまでして頂いたWAVEの皆様をはじめ調査団員、JCCAの皆様のお陰でこの視察が非常に有意義な時間になりましたことに、深く御礼を申し上げます。ここで得た知識や思いを今後の業務に活かしていきたいと思っております。