

疑問の効用

——交通対策へのひとつの提言——



岡 並木

この秋、ロンドン都庁から、交通担当の副都知事ら、交通計画担当の幹部が三人、日本へやってきた。「私が、みのべでなくてよかった。東京みたいな状態を5年も直せないでいたら、イギリスでは絞首刑ものだ」と、その人たちは、別れぎわに、わたしにいった。

ちょうどそのころ、やはり日本にきていたスエーデン王立工大交通工学部の助教授が、見ること、きくこと、日本の大都市のひとつひとつに、「なぜこんなことを放ってあるんだ」と、うるさく問いかけてきた。

そんなに、日本の都市は、ヨーロッパの都市にくらべて、すべてが悪いのだろうか。

「あなた方は、多分に、日本の都市についての先入観にとらわれている。」と私は、かれらにいった。日本の都市を世界一の地獄だと思い込んでいるのは、決して紅毛人種だけではない。日本人自身が、日本の都市に対して、かなり自虐的な迷信を抱いている。それを、日本人自身が欧米のかれらに、吹き込んだ気配さえあるのだ。

私は、世界の大都会に比べて、日本の大都市だけが、地獄図絵だとは思わない。

たとえば、日本は歩行者の交通事故が、欧米にくらべて多い、と信じている日本人が、かなり多い。が、つぎの数字を見れば、それが迷信であることがわかるであろう。これは、昨年一年間のその都市の交通事故死者に対する歩行者の割合である。

モスクワ77% ニューヨーク60% ロンドン54%
横浜50% パリ49% 東京44%

この順序は昨年だけの偶然ではない。1967年の比較はつぎの通りである。

モスクワ80% ベルリン71% サンフランシスコ
64% ニューヨーク62% ロンドン54% 横浜53

% 東京51% スtockホルム50% パリ44%
ロサンゼルス32%

そしてロサンゼルスだけは、これらの都市の中で、歩行者の違反にびしびし罰金を課している唯一の都市であることをつけ加えておきたい。

東京や横浜のように、深夜でも赤信号を守ってとまっている車、あるいは歩行者、そんな光景は、欧米ではまず見受けられない。「警官がいないのに渡らないのはバカ。警官がいるのに渡るのもバカ」というのは西ドイツの学生たちの意見だ。

「この市民は、警察官より足が早いので手の打ちようがない」と苦笑するのは、ニューヨーク市交通局の幹部である。

日本は酔払い運転が多いというのも、日本人自身が抱えている誤解である。日本の交通事故で、アルコールが原因とされているものは、全体の10%前後である。これに対して、アメリカでは30~40%といわれ、ヨーロッパでは50~60%である。

私は、ヨーロッパ、アメリカで、沢山の交通関係者と会い、そのうち200人ぐらいと食事をした。ほとんどが、自分で車を運転してきた人たちが「車があるから」と酒を断ったのは一人もいなかった。これは、いまの日本では、とくに東京や横浜では考えられないことである。その話を新聞に書いたことがある。そうしたら、抗議がきた。禁酒同盟のメンバーの一人からである。「そんなことを書かれては困る。日本のドライバーが安心するおそれがある」というのだ。その人たちにとっては、日本が世界でいちばんおくらしていることにしておかないと、運動の意味がなくなってしまうのだろうか。

「日本人は、欧米にくらべて交通道徳が低いから事故が多いのだ」という意見も、日本ではまかり通っている。もし事故が、交通道徳で減らせるものなら、以上に挙げた二つの例は、何と説明したらよいのだろうか。日本人は、むしろ交通道徳が高

い」というべきなのか。それとも道徳と事故とはかならずしも関係がない、というべきなのか。

私は、事故の多い少いは、交通道徳の問題ではない、と考えるのが、事故対策の本質をぼかさないですむ考え方だと思う。もしも、くるま社会で、多少でも事故を減らすことにつながるものがあるとするれば、それは、法律の制裁への恐怖、自分の体験による事故再発への恐怖、安全施設、安全装置、ドライバーに的確に伝わる情報伝達システムなどであろう。「道徳」というのは、為政者や専門家が、それらの充実を怠ってそれをドライバー自身の「道徳」にすりかえないことであろう。東京や横浜の歩行者の犠牲が、外国の都市より低いことの、主な理由は、つぎの点だと思う。

①道交法の歩行者保護のきめ方が、世界でいちばんきめがこまかく、罰則もきびしい。

②自動車が道路からとび出すのを防ぐための装置として開発されたガードレールを、自動車から歩行者を守り、また歩行者が車道へとび出さないための道具として、日本独自の使い方をした。

③町の景色を犠牲にしてまで、歩道橋を林立させた。

このような方法には、いろいろ批判もあろうし、これらの対策が、またさらに新しい問題を誘発している点もある。それにはあとでふれるが、一応は自動車に対して人間を保護するという点で、日本の都会のほうが欧米の都市よりも、より自動車時代的になっている、といえるかも知れない。

2 事故ゼロへの迷信

政府は1975年までに歩行者の死亡事故を1969年の半分にするという目標を立てた。安全施設や、道路の整備、交通規制と取締りなどによって、その目標を達成しようとしている。目標を最初に考え

ない政策や計画はないはずなのに、これまで交通事故対策には、それがなかった。その意味で進歩といえるが、5年で可能かどうか、その的確な効果予測は、いまのところ、それほど煮つまってはいない。アメリカでは、1969年の春、運輸省が10年間に歩行者の死亡を半減させるプロジェクトを組もうとした。ところが私が昨年暮に訪れたときには、その計画自体が、どこかへ行方不明になっていた。ESV<実験安全車>のプロジェクトを担当している連邦ナショナルハイウェイ安全局の技術部長代理ブレナー博士は「ESVによって事故車の乗員の死傷は、ゼロに近づけることが可能と思う。しかしオートバイや歩行者の死傷事故を飛躍的に減らすことは、自動車の走る平面から引き離す以外、非常にむづかしい、と思っている」と悲観的であった。

政府の5年間半減計画は、日本の交通関係者が、かつて経験したことのない大きなゴールである。しかし、ブレナー博士ではないが、対策の発想によほどの飛躍がない限り、私も悲観的な見方をせざるを得ない。

たとえば、こどもの事故である。歩行者の事故率は、日本の大都市では他国の都市よりも低いことは、指摘したばかりである。しかし、死亡事故に占める16歳以下の少年の死亡事故になると、日本の大都市は、圧倒的に世界一高いのである。

東京15% ニューヨーク9% ロンドン9%

モスクワ7% 西ベルリン5% パリ1%

これは、1970年の数字だが、1967年も同じような傾向である。

東京15% スtockホルム13% ロンドン9%

ニューヨーク8% モスクワ8% 西ベルリン

5%

外国と日本の都会のこの事故率の違いをつきつめて行くと、私は、どうしても日本の不合理な土地制度の壁にぶつからざるを得ない。外国の都市を

みて本当にうらやましい、と思うことは、子どもと自動車との間に十分な緩衝地帯があることだ。外国から日本へやってくる交通専門家が、バカのひとつ覚えのように必ずいうことは、「道路がせまい。こんなことでは事故が多いのは当たり前だ」。まるで日本人が無能みたいにいる。そういわれるたびに私は、またか、といささかうんざりしながら、こういつてやる。

「ワシントンD.C.のホワイト・ハウスから車で15分も行けば、土地250坪に建坪50坪の家を2万ドルで手に入れられるだろう。しかし、東京では皇居から30分走っても、それだけの土地と家とを入手するためには、24万ドルはかかるんだ」。そう説明すると、かれらは、はじめて、同情的な顔になる。だが、かれらに同情されても、子どものいのちが救えるわけではない。土地制度の壁を打ちやぶることができなければ、子どものいのちを欧米なみに保護することは、きわめてむづかしいことを、私は指摘しておきたいのだ。ところが、いま日本のあちこちで続々と出てくる交通計画も、都市計画も、そして安全対策も、まったく、この点を迂回している。

ジュネーブで、あるスイス人が、こんなことをいっていた。「日本人とアメリカ人の子どもはエネルギーがありすぎるんじゃないか。わが家のそばに、両方の子どもがいるけれど、外で大声をあげて、さわいでいるのは、必ずその子たちだ」。日本は子どもの交通事故が多いと、話したときの会話のひとつまでである。

だが、事故を減らすために、子どもの活力を、われわれは、押えなければならないのだろうか。

3————— 基盤の目は馬車時代の道

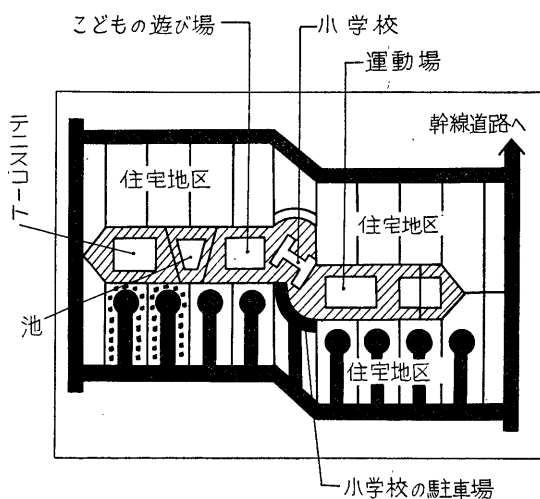
子どもと車との間に、緩衝地帯が確保できれば、

子どもの事故は、確実に減らせるはずである。その余恵でおとなのいのちも、いまよりは安全になるだろう。

いい例が、アメリカにある。ニューヨークのマンハッタン島からハドソン川を渡って、ニュージャージー州へ40分ドライブするとフェアローンという町がある。少し長いが、そこの話を紹介しよう。日本の警察署が、管内の交通事故の発生状況をひと目でわかるように、地図にピンをさしていることは、ご存知であろう。おなじようなことを、このフェアローン警察署もやっている。同署管内も、ほとんど全域にわたって赤や黄や緑のピンが林立しているのだが、その中で、ただ一区だけ、一本もピンのない真白に取りのこされたままのところがある。無人の森ではない。約700世帯、約3,000人が住む立派な住宅地なのである。

ここの純白の記録は、私が訪ねたさいきんのことだけではない。もう40年以上も、毎年その記録は続いているのである。

1927年12月3日。若い建築家H・エミリッヒが、ニューヨークの事務所に一枚の図面をもって現わエミリッヒが最初に持って現われた図面



- 自動車の入れるところ
- 小道
- ▨ 公園
- 住宅(各車庫付)

れたとき、集っていた仲間の間に軽いざわめきが起こった。「これこそ、捜していた新しい町だ」。彼らは、ある民間ディベロッパーの委託で人口25,000人、職住近接のニュータウンをデザインしようとするグループだった。

当時すでにアメリカには2,130万台の自動車があり、毎年2万人以上が死んでいた。

「ストップ・交通事故」。そういう都市を作ってみようと、彼らは、毎日、知恵をしぼり合っていたのである。エミリッヒの持ってきた図面は、彼らのその宿題に対するひとつの回答であると思われた。

そのころの常識だった碁盤の目のような都市の道路網では、町のいたるところを自動車が走りまわることになり、これが絶えず市民の生命を狙っている。この道路システムは馬車時代には良かったかも知れないが、自動車のエネルギーにたえられる構造ではない。エミリッヒは、そう思いついて道路網の常識を破って見たのである。

まず300世帯ぐらいつつをひとつずつのブロックにまとめて、幹線道路から隔離した。つぎにそれぞれの家に用事のある車だけのために袋小路を作った。だから、よそのブロックへの車や、通過交通の車の往来は完全になくなった。近所づき合いや、小学校やバス・ストップへは、芝生の中の小道づたいに行ける。となりのブロックにも、幅3メートルぐらいの道でつながり、自動車は、その上をまたぐ道路を通る。工場地区も、商業地区もおなじ発想の計画をした。

だが、彼らの夢のニュータウンは、670世帯分の住宅地区だけができたところで挫折した。昭和のはじめの大不況で、依頼主のディベロッパーが破算してしまったからだ。予定した残りの住宅地区、工場地区、商業地区は、整地もされずに終わった。このときわずかに建設された住宅地区が、いまフェアローン署の地図に純白を記録している一画で

ある。都市計画の専門家の中でラドバーン・スタイルと呼ばれる、その発祥地のラドバーンである。

4—————ノーカー運動への疑問

ラドバーン・スタイルの成功は、道路システムの常識に疑問を抱いたところから始まった。

日本でよくいう「押してダメなら、ひいてみな」である。

春秋2回の交通安全運動が始まって、ことしは満22年。年間の死者が1万人を突破して満12年。そして交通安全国民会議が生れて満7年。しかし、事故は、増えるばかりだし、排気ガス公害も加わってしまった。

この歴史を振りかえってみると、それは「押す一方」の5分の1世紀であった、といえる。そして、その中心にデンと腰をすえているのが、道徳主義であり、感傷主義であったといえないか。佐藤総理は、ことしもまた交通安全国民会議で、交通道徳の昂揚と、国民総ぐるみを演説した。最初にも指摘したように、日本の事故対策で成功しているのは、道徳や感傷を越えて挑戦した分野だけである。

「世界の願い交通安全」という標語を、愛知県常滑市の久田市長が笑う。「アフリカやチベットの原住民もそう願っているのか、どうか確かめたのかい」。常滑市は、死傷事故を着実に減らしている自治体である。久田市長の笑いは、事実だけを見つめて、そこから出発することの大事さを知っている人の笑いといえる。「標語や感傷も、事故防止に一役買える」と考えている人たちへの、体験からにじみ出た怒りとも、とれる。

ノーカー運動が、燎原の火のように全国に広がっている。ちょうど東京オリンピックの前後、「交通安全宣言都市」宣言が、たりまち全国の市町村

の90数%をなめつくしてしまったいきおいに似ている。

評論家は「自動車文明への哲学的な挑戦」といい新聞は「成功」と拍手を送る。しかし、私は、この運動が、大きな間違いをおかしている気がしてならない。

「車なんかなくなれ」という市民の声が、数年前に起った。その市民の声が、ノーカー運動にエスカレートしてきたのなら話はわかる。なぜなら、交通事故は、くるまがもたらしたのであり、くるまがある限り、事故はゼロにはできないからである。それなのに、当時の為政者や自治体当局は、その市民の声に対して何と行ったか。「そんな非現実論を」と、冷たかった。「何が市民にそう叫ばせているのか」を考え、車をなくせる可能性をさぐってみようともしなかったのである。だからその怠慢・無能に対して、市民の怒りが爆発してノーカー運動にまで発展するのなら、わかる、というのだ。

それなのに、市民ではなくて、自治体当局がいいだし、しかも「精神運動です」と主催者はいう。

5—————マイカーへの挑戦

「自動車には、都市の足の主役の座から降りてもらわなければならない。」こう指摘しているのは、自動車の国、アメリカの運輸省である。そのために何をすべきか、を考え、実験し、現実化計画を進めているのが、同省の都市交通局である。その局の仕事の膨大なリストがある。それは、いってみれば「ノーカー計画」体系である。日本の関係者が見たら不思議に思うであろうことは、その中に、公権力による都心乗入れ規制案や、日本のノーカー運動に類するアイデアが皆無なことであろう。かりに乗入れ禁止区域を作るとしても、その

ためには車に代る道具を用意する計画が、その前提になる。大半は、自発的に車を捨てさせようとする工夫で、それをバックアップするための、多少の規制が加わる、という形の発想である。欧米でも、過去には勇ましい発想もあった。しかし、長いモータリゼーションの経験と、それへの挑戦の失敗の歴史を経て、それらは淘汰され、現在の知恵が生れてきた、といえよう。

それにしても、評論家やジャーナリズムは、何か災害が起ると「人災だ」といい、「安全は高い代償を払って買うべきものだ。安全に金を出し惜しみする態度は許せない」と責任者を追及する習慣になっている。それなのになぜ、「ノーカー運動」には、すっかり参ってしまったのか。不思議である。

なぜ、長い間、腰をすえて動こうとしない精神主義的発想に疑問の目を向けてもらえないのだろうかと思う。

1940年代の後半、アメリカの建国の都フィラデルフィアで、通勤用の公共交通機関——フェリーボート、鉄道、バスが、急に衰微しはじめた。それは明らかにマイカー通勤の増加の影響であった。関係当局が、民間のディベロッパーに、その対策の研究調査をさせて報告を求めた。1952年、いまから20年前のことだが、その報告書に、つぎのような指摘があった。

「この地域の交通対策の成功は、マイカーに対抗できる魅力あるタイプのものを開発することにかかっている。だから乗客全員に快適な座席を用意しなければならないし、高速で運行しなければならないし、運行間隔も短かくしなければならない。」

この指摘によって、一昨年、フィラデルフィアと郊外住宅とを結ぶ高速電車が開通した。24時間サービス、車内の快適さ、身障者も楽に利用できるようにするための駅や車体の工夫、などの配慮

が、この電車システムを支えている。当局は開通に当って声明を出した。「これは、この国で、プライベート・カーに直接挑戦した最初の高速鉄道である。」この沿線からフィラデルフィアへ通うマイカーのうち毎日5万台分の客に電車にのりかえる気持を起してもらおうのが、目的だった。現在のりかえたのはまだ3万台分ぐらいの人たちだが、その差2万台の市民を惹きつけるためには、どうすればいいか、の調査、研究が、いま続いている。

6—————地下鉄への過信

ところで、「日本の大都市は高速電車網が整備されているから、車なんかははじめからいらぬ」とか、「都市交通の主役は地下鉄にすべきだ」という人がいる。

その常識に私は疑問を持つ。

先日、私は、東京・有楽町の朝日新聞社から、日本橋のあるビルへ出かけることになった。車なら、1.7キロの道のりである。あるささやかな実験を思いついて、銀座四丁目まで歩き、そこから地下鉄で三越前へ。そこから目的のビルまで歩いた。その所要時間は18分15秒であったく朝日から四丁目まで4分、ホームまで1分15秒、待時間2分30秒、三越前駅ホームまで4分45秒、地上まで2分、ビルまで3分45秒。これを自動車道路で行った場合の时速に換算すると、5.6キロで、私は、移動したことになる。大都市の渋滞は、ひどいとはいうが、東京のバスの平均时速でさえ、まだ12キロまでは落ちていない。都市生活にとって、交通機関の条件の中で時間が何よりもメリットだとするならば、自動車の魅力は、まだまだ都市交通の主役にふさわしいものといえる。もしも、地下鉄網が、こんごシールド工法によって地下40～

50メートルのところにはりめぐらされることになれば、事実東京では、地下鉄工事のために掘り返すことのできる幅のある道路がなくなった、もっと移動速度は低下する。仮に地上のA・B間1キロを移動するとする。A・B両地点の真下40メートルに地下鉄の駅がある。そこでこの地下鉄を利用したとすると、AからBまでの時間は電車の待時間を1分としても、12分20秒かかる<地上1ホーム間、エスカレーターで4分ずつ>。これを時速に換算すると4.9キロである。

フィラデルフィアの例でも分るように、高速電車は通勤交通や比較的長距離の移動では自動車に打勝つ魅力を備えることが可能である。しかし、通勤交通を線移動とすれば、都市内の短距離交通は、まったくそれとは性質の違う面の移動である。

ここを混同してはなるまい。東京でも、通勤時のピークを別にすれば、道路がいちばん混むのは、午後1時半から3時半である。ところが、その時間は、地下鉄が、いちばん空いている時間である。これは、市民が肌で、自動車と地下鉄のメリット・デメリットを比較して、自分の移動手段を選択している結果であろう。

従って、都市内交通でのノーカー計画を成功させようとするれば、地下鉄とは別のタイプで、自動車に勝てる交通システムの整備開発を考えなければなるまい。

路面電車は駅間距離が短い点や、乗車までの時間が、かからない点で、本来、地下鉄よりは、はるかに、面移動の手段として活用しやすいシステムであったはずだ。その機能の違いに気づかずに、東京をはじめ各都市で、赤字と、地下鉄ができたから、を理由に、はずしてしまったことは、いま考えれば残念である。

× × ×

都市内で自動車に勝ち、自然に自動車を手放すようにしむけることのできる交通システムとは何で

あろうか。その可能性はあるのか。紙数がすでに越えてしまうのでくわしくは触れまい。しかし、欧米の諸都市が、いまバス・路面電車の生かし方革命を考え、さらに、新しいエレクトロニクス技術の援助で、まったく新しい交通システムの開発に着手している。その背景をさぐってみる必要があるのではないか。そこには、精神的 「ノーカー運動」より、ずっと深い何かがあるようである。

日本の都市のすべてが悪い、と思い込んでいるから、絶望感が精神主義に走ろうとする気持を生むのかも知れない。しかし、もう一度、日本の都市と外国の都市とを、ナマの事実で比較しなおしてみる必要があろう。日本の進んでいる点が見つかれば、そこには必ず優れた知恵と努力と予算とがつぎ込まれているはずである。遅れている点があれば、そこには、まだ英知とエネルギーと資金とが、注がれていないのである。

ノーカー運動は、絶望感を柔らげるための一種の精神安定剤だと思う。市民が、自分でその気になって服用する分にはかまわないが、本来の責任を果すべき自治体当局が、市民にやたらに奨めたり、自分が中毒にかかってくれば困ると思う。

<朝日新聞編集委員>