

ドライバーのニーズを反映した現実的な交通規制が、道路の有効利用につながります。

フリーデマン・
ブリュール

Practical traffic regulations which reflect the needs of drivers lead to a more effective utilization of the roads

Friedemann Brühl

高羽 ブリュール先生の研究テーマに照らすと日本の道路交通にはどのような問題があるのか。今日はその点についてお話ししたいと思います。

ブリュール まず感じるのは混雑している時間が非常に多いということです。従って車の使い方がヨーロッパとは異っています。たとえば西ドイツでは100 kmは1時間で走れるのが当然ですし、ドライバーもそれを感覚的に身につけていますが、日本では必ずしもそうではない。また良い道路を走ろうと思うと大変にお金がかかります。ヨーロッパでも有料の場合がありますがそれは特に速く走るためにお金を払うのです。日本ではただ走だけの結果になってもお金を払わなければならない。快適にドライブするのは実に高価な楽しみになるわけです。

高羽 日本の場合、道路を作るために大変なお金がかかっているのは事実です。年間予算でみると6兆円ほどでしょうか。

ブリュール それは西ドイツの3倍くらいです。

高羽 日本ではそんなにお金を使っているにもかかわらず、高速道路とは名ばかりで機能を果していないという現実があるわけですね。

ブリュール そうです。高速道路での大渋滞が日常化している、これは日本的な集中した暮し方にも問題があると思います。その結果、特に東京周辺や大阪周辺ではピーク時の交通需要に応える道路面積の確保は不可能になっている。これに対応するにはピークを分散しなければならないわけで、限られた道路

の容量をユーザー間で有効に分配する必要性が高くなっています。そこで重要なのは、分配を効果的にコントロールするために、現実には渋滞で困っているユーザーからのアピールが不可欠だということです。行政に対するプレッシャーです。ほとんどの日本人はプロ野球については評論家のように意見をいいますが、西ドイツではほとんどのドライバーが交通の問題について意見を持っていて、少しでも渋滞があ

ると、そのクレームや解決のための提案を新聞に投書したりします。中にはエゴイスティックな意見ではありませんが、正当な意見である限り、警察も行政もドライバーの意見には対応しなければならないわけです。

高羽 具体的にはどんな形で対応していますか。

ブリュール まず市の道路建設局が警察と一緒にあって規制等の計画を立てます。「こういう道路を作りたいからこういう規制をしたい」と市が警察に提案し、警察が実行するのです。これに対して、問題が起けるとユーザーがクレームをつける。警察も事故などの原因になることの解決策を市に提案します。警察と道路

を作る側との密度の高いコミュニケーションがその基本となっているわけです。

高羽 日本の場合、市などの地方レベルではなく全国的に均一な道路行政になっていますが、逆にそれ故に実状と合わない部分があるように思いますが。

ブリュール たしかに案内標識の不備などは気にな

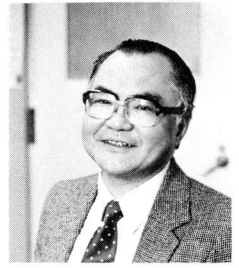


58年7月、初の外国人公務員として、東京大学の講師となる。研究テーマはマルチレーンの交通流モデル、道路交通とエネルギー問題等。大学院では日英両国語で講義を受けもつ。ドイツ人。元ダルムシュタット工科大学助手。Dr.Eng.

インタビューー

高羽 禎雄

当学会誌編集委員。東京大学生産技術研究所教授。専門は情報処理工学。最近は道路交通と情報通信システムの研究に専念している。



りますね。日本道路公団、首都高速道路公団、警察、建設省が各々の基準に従っていて、ドライバー側に立った基準がなかった結果と思いますが、これからは改善されてゆくのではないのでしょうか。これまでは建設に力を入れるばかりで、システムの研究にまでは手がまわらなかったのでしょうか。

そのシステムに関連して、誰でも思っていることですが、駐車違反の問題が気になります。駐車禁止という規制を作るとして、果してそれが守れる規制かどうか。守れるものでなければ規制の意味がなくなります。全面的に駐車禁止では実状とかけ離れてしまって、事実上は取締れなくなってしまうのです。

もう一つ、日本では制限速度が低過ぎることも気になります。たとえば時速20キロという低い制限であっても、実状に合った危険な道なら自ずと低速になるのです。しかし非常に広い道路で実状に合わない低い制限速度を定めると、それはドライバーのモラルを低下させてしまう結果になるのです。

高羽 なるほど、違反するのが当然という意識になってしまうわけですね。では渋滞などの混雑を解消するにはどんな方法が考えられますか。

ブリュール 皆さんご存知の通り、交通容量は交差点によって決まるのですから、交差点以外をもっと有効に使うということが考えられます。交差点は左折・右折のレーンが必要で、その分だけ交差点以外より広くなければいけません。逆に言えば他はせまくても交通容量は低下しないわけです。その意味で現状の道路をもっとダイナミックにデザインすることができます。私が日本の道路スペースの使い方特に無駄だと思うことは、交差点付近で右折専用レーンを設けるために、中央分離帯を広くとりすぎていることです。交差点の部分だけ道路を広くするか、もし同じ幅員が使えるのなら、交差点と交差点の中間部分の外側車線は、二輪車専用レーンや駐車スペースとして使うという方法もあると思います。

また、高架道路の支柱が一般道路のセンターライン上にあるところでは、有効な右折レーンが設けに

く場合がありますね。それが原因で渋滞が発生しやすくなっているとすれば、そういうところでは横断歩道を交差点から遠ざけて、右折レーンを支柱の反対側に設置することで解決できるかもしれません。もちろん最適な方法は場所によって違うわけですから、ケースごとに判断できる人が必要なのですが。

高羽 日本の場合、そのような場合に現実的な対応をするための関連機関の連携はあまり良くないですね。まず道路を作ってしまう。それを警察の方で運用するようなことになっている。大きな改良工事にあたっては連携して考えるのですが、細かい対応で改善されるようなことがスムーズではない。

ブリュール そうですね。やはり専門家がまだ少ないのでしょうかし、小さな改善にも許可が下りるまでに時間がかかるからではないのでしょうか。またドライバーからのクレームがなければ専門家の気がつかないことは沢山あります。ドライバーからクレームを出す運動をもっと大事にして、またそれを受け入れる窓口も作らなければなりません。その対応にしても、もし東京全体で考えると不可能になってしまいますから、もっと小さな単位、地元に着目したレベルで窓口を作る方が現実的ではないでしょうか。

高羽 そのためには、地域ごとに有効な手が打てるような、高いレベルでの技術的な基準、あるいは情報を供給するシステムが必要なわけですね。

ブリュール そう思います。西ドイツではそのためのシステムが機能しています。日本の社会もさらに車への依存を高める方向に進んでいるのですから、ユーザーのニーズを反映できるよりスムーズな体制を整える必要があるのではないかと考えます。

インタビュー後記

（昭和61年4月9日実施）
 を共として、
 の今後の活
 交の今、
 京大の今、
 せの親、
 指の親、
 な提の親、
 施の提、
 本の上、
 ての豊、
 よりの豊、
 り、交通工
 の、のの
 一、のの
 時、のの
 間、のの
 余、のの
 の、のの
 話、のの
 を、のの
 は、のの
 日、のの
 必、のの
 要、のの