

## 都市と交通のディテール

——ドイツの場合——

佐貫亦男\*

ドイツ中世都市を防衛するために作られた城壁は、期せずして今日では良好な環境を作り出し観光に貢献している。本稿では、都市デザインの中から看板、標識などに例をとり、ドイツ民族に根づいている公共のデザインに対する考え方を探ってみた。

### A Study of Cities and Traffic in Germany

Matao SANUKI\*

The town walls that were built to protect the cities of medieval Germany have quite by accident come to contribute today to the creation of a favourable living environment and the promotion of the tourist industry. In this paper, I wish to use examples of signs and posters, billboards, etc. as part of urban design, in order to explore the deeply-rooted ideas and thinking of the German folk in relation to public design.

#### 1. 都市への門

ドイツ南東バイエルンにあり、イン河がヘアピンを作る屈曲点に小都市ワッサーブルク（語意は水の城）がある。この都市へ南東ザルツブルクの方角からアプローチする道路はイン河へ架けた橋を渡って城門に扱こまれる（Fig. 1）。まことに吸いこまると表現できるように、城壁に似た建物へ開けた門がツーリストの車を呑みこむ。

この橋はワッサーブルクただ1個の開いた交通路だから、中世の昔にここの門を閉じれば、あとは狭い陸路を防衛するだけでよかった。その戦略がいま観光モータリゼーションの目玉となった。私はそのレイアウトのおもしろさにひかれて訪れたが、デザインとしてまことに興味ある場所であった。

門上の壁には狭間を設けて、そこでは白地へ赤いライオンを描いた都市ワッペン大旗が河風にひるがえっている。壁の時計はすでに午後6時35分（夏時間）だが、車の往来はまだ続いている。私は門の直上に塗られた中世風の壁画を眺めて、観光へ意識しないで貢献したかつての市民の防衛感覚を感嘆した。

やはりバイエルンの小都市ベルヒンクの城門はもっと狭かった（Fig. 2）。これではかろうじて車が1台通行できるだけなので、向うから小さい橋を渡って市内へ入る車が優先となっている（先端を下にした矢印は黒で、先端を上にした矢印は赤である）。写真では通行人がいるが、もちろん物騒だから、右画面外の壁へ歩行者専用の小門を切った。こんなことをしてまでも、この城門を保存し続けるドイツ人の心を理解しないと、ドイツの交通は謎となる。なお、この城門の上の階は花が窓に飾られていることからして、住人の存在は確実である。しかも、屋上には風見鳥をつけて、楽しげに暮しているらしい。

また、城門の左に石橋が見え、その下を清流が流れて家の下を通過し、門外の川へ流れこんでいた。

\*日本大学理工学部非常勤講師  
本学会顧問  
Lecturer, Nihon University, College of Science and Engineering,  
Counsellor, IATSS  
原稿受理 昭和61年5月6日



Fig. 1 ワッサーブルクの城門  
Wasserburg town gate

その流れには紙屑など浮いていなかったから、ツーリズムの害毒は受けていない。

狭い門を拡張することは技術的には可能のように見えるのに、知らぬ顔してそのままとし、一方交通にして置く例を見た。それはドイツ南西部の中都市ロットワイルで、巨大な城門に窮屈な通路を設け、車は迷惑げに通行していた (Fig. 3)。もちろん、ここは歩行者にとって危険極まりないから、左右の歩道のためにそれぞれ小門を作った。

それはよいが、左の小門は建物を抜け、右の小門は城壁を掘り抜いた。恐らく中世にはこのような歩行者用の小門は不要というよりも、外敵に対して危険であったろうから、後世に改修したにちがいない。そのとき、どんないきさつで現在のような配置になったかが興味深い。

さて、城門城壁があれば、防衛を機動的に実行するために、城壁内周に沿って道路を、城壁の上には通路を設けなければならぬ。ドイツ中南部のネルトリンゲンでは、ちゃんとその両方を実行していた (Fig. 4)。城壁内周の道路は意外に広く、車は楽に交通できて、かつ、駐車まで可能である。これは市政者が賢明に土地を確保した結果にちがいない。

城壁上の通路も、屋根をかけ、手すりをつけて、いまではりっぱな散歩道となっている。私も、ところどころにある登り口から上がって歩いてみた。ほ



Fig. 2 ベルヒングの城門  
Berhing town gate

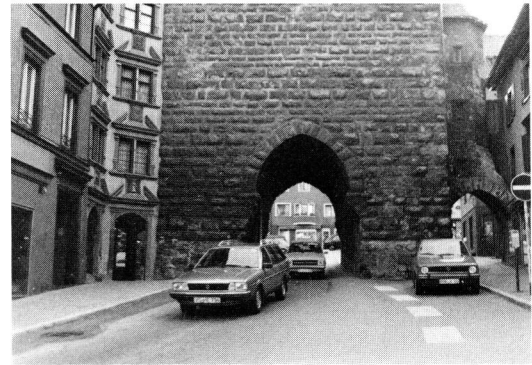


Fig. 3 ロットワイルの城門  
Rottweil town gate

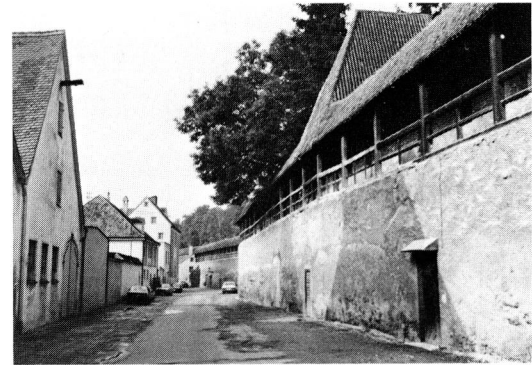


Fig. 4 ネルトリンゲンの城壁内面  
Inside view of Nördlingen town wall

とんどだれとも会わない中世の散策であったが、無用の用とはこのことをいうのであろう。もっとも、私の場合には、あまりの長さに恐れをなして、すぐに下りてしまった。

城壁の外周に沿っては、かつて外敵が潜むことを恐れて空地の環状地帯を作った。いまそれはもっとも快適な散策路と化した。前述のベルヒングの城壁

外のものなどは、恐らくドイツの中でも模範的と思われる (Fig. 5)。それは城壁の外に沿って広い緑地を作り、ところどころの緑陰にベンチを置いた。城壁城門は中世のままで、しかも城門は私有となって住居である。これは名案で、空家にしたら、たちまち荒れ果てるか、めんどろな自治体の管理が必要となる。なお、写真の標示板は散歩路、つまり、歩行者だけの通行を許す意味である。

やはりバイエルン北東部の中都市アンベルクでは、城壁外周にいくらか建物を許し、その外側へ散歩道と樹木帯を作った (Fig. 6)。さらにその外周を車道が走るから、念の入った環状帯が完成する。

つまり、写真で左の道は建物を結ぶもの、中央が散策路、右の車道を車が高速で通行していた。これだけのグリーンベルトと城壁に囲まれてアンベルク市が存在するとは、賑やかな市内からちょっと想像できない配置であった。しかも、その市をフィルスと呼ぶ川が貫流し、城壁を抜けるところでは眼鏡橋



Fig. 5 ベルヒンク城壁外周の散歩道  
Walking track around the outside perimeter  
of Berching town wall



Fig. 6 アンベルク城壁外周の散歩道  
Walking track around the outside perimeter  
of Amberg town wall

(シュタットブリレ、市の眼鏡の意味)となっている。このような個性のある都市像は、確実に観光を促進する。

バイエルン南部の小都市シヨンガウ (ロマンス街道沿い)にはいまでも完全に城壁が残っている (Fig. 7)。しかも、やや小高い丘上に作られた都市だから、鉄道駅は丘の下のレヒ河に近い場所へ設けられた。鉄道の列車数は減って、バスによる交通が多くなったので、私もそれを使った。

下車してバス停前に客待ちしていたタクシーに頼み、古いバンションで部屋を見つけたが、ホテルはどこも満員であった。こんな静かな小都市なのに、あるいはそのためにこそバカンス客が訪れるだろうが、賑やかな場所を好む大多数の日本人には想像できない心理である。

私は部屋を見つけてから散歩に出た帰りに、このバス停を通ったら、そこにアルファベット i の小文字を描いた標示板を見つけた。それはインフォメーションの意味で、すぐ先に案内所があって、英語でホテル・サービスと出ている。あわてていた私はこれを見落したのである。

私はドイツを旅して、このごろはタクシー運転手に頼んで宿を探してもらう。以前は駅に案内所があったが、最近では市の中心へ移った。その理由は、車で到着する観光客にとっては、探すホテルが近くて便利だからであろう。バスと鉄道で歩く私には、市の中心まで歩くことが煩わしいから、タクシーを利用する。その意味でシヨンガウは例外的であった。なお、街灯柱の下にある2本の斜線 (赤) は鉄道踏切の予告標識で、先方に1本斜線のものが小さく見える。



Fig. 7 シヨンガウのバス停前にある案内所  
Information stand in front of the Schongau  
bus stop

## 2. 都市像の形成

さて、このような経過で市内へ入ったとき、意外に豊かな都市像を形成する要因は看板である。看板といえば、われわれは俗悪なイメージを連想する。ところが、ドイツではその感じがほとんどない。たとえば、Fig. 8は前述ロットワイルの街頭で見かけた肉屋兼貸間の看板である。

図案は大杯からビールを飲んでいるライオンを黒と金の唐草模様で囲み、同じ図柄の腕で吊した。腕から下げた看板は、上が黒地に白で貸間、下が赤地に白で肉屋とある。商業的な部分はここのだけで、通行人はライオンまわりに注意をひかれるから、違和感はない。いわば間接照明的なこの表示をどうして日本人は採用しないのだろうか。恐らくヤル気を出す教育がこんなおとなしい思考を問題にせず跳ね飛ばすからにちがいない。

看板がこのように都市像へはめこまれると、背景のカペレ教会堂と呼ぶ尖塔とまことによく調和する。このロットワイルの街は、みごとな正<sup>ファツサード</sup>面を持つ建築がならんで、思わず足を止める場所が多かった。これはネッカー河が屈曲する丘に築いた都市で、城壁は半分しか残っていない。しかも、新市街は丘の下へ発達したから、中世の空気はあまり残っていなかったが、個性はとどめていた。

ここの街頭で注意したものには交通標識があった(Fig. 9)。それは上に一時停止、中に折および直進の

赤、オレンジ、緑の信号灯、下に前方の直角屈曲優先道路と2本の非優先道路の表示がある。写真では右折は赤とオレンジが点灯だから、まだ停止だが、すぐ緑になると教えている。ところが、直進はオレンジだけで、注意しながら進行せよとなっているのは、下の緑から赤になる途中のためであった。

私は重たげだけれども、街角のデザインとなっている交通標識のスタイリングを都市像の一部分と見なす。このように、実用性ととも一息入れた造形を日本は見習うべきであろう。

なお、一時停止標識の下の円板は一方交通標識の裏面である。

前記ワッサーブルク市街の裏道を下ってゆこうとしたら、市の掲示板が立っていた(Fig.10)。読んでみると、「自己の危険でこの歩道を利用のこと、道は整理せず、砂を撒いてない」とあった。最初の文句はドイツでよく見かける免責項目だが、2、3番めはよけいな気がする。ただ、ドイツ人にとっては、その危険の意味を知りたいであろう。つまり、道に物が置いてあったり、冬期には砂を撒かないこともあるから、そのつもりで気をつけることとっている。日本人からすれば、当事者は逃げているようでもあり、さりとて注意を与えているようでもあると感じる。これはドイツ人の深層心理を知るに絶好の材料である。

なお、私が下っていったら、なにも危険なことはなかった。もちろん、普通の注意を怠ったら、滑っ



Fig. 8 ロットワイル街頭の看板  
Signboard on a Rottweil street



Fig. 9 ロットワイルの交通信号柱  
Traffic light pole in Rottweil

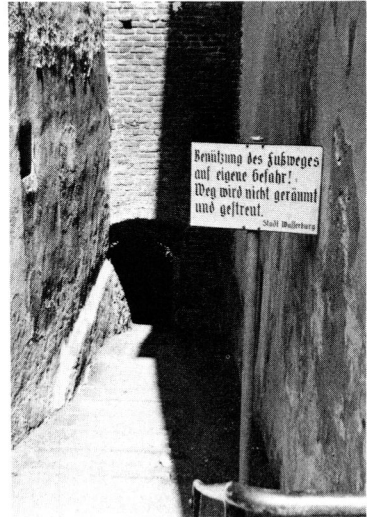


Fig. 10 ワッサーブルク裏道の掲示  
Placard in a Wasserburg backstreet



Fig. 11 交通案内板  
Traffic information board



Fig. 14 バス座席の背面上部クッション  
The back cushion of a bus seat



Fig. 12 道路両端に描いた白線  
White lines painted on both edges of the road

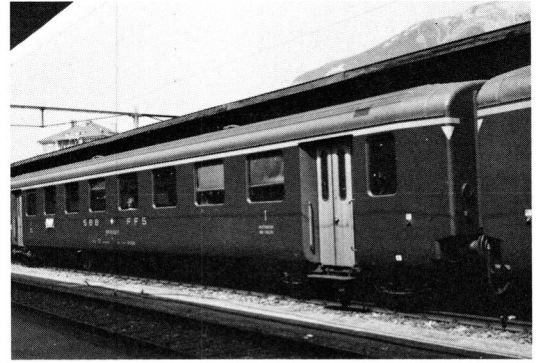


Fig. 15 スイス国鉄1等車輻の黄色線表示  
The yellow-line sign of the first class carriages on the Swiss Federal Railways

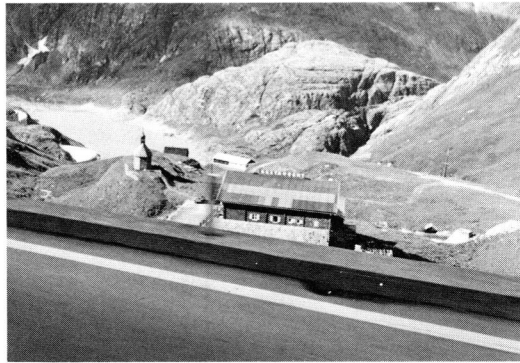


Fig. 13 グロースグロックナー街道で  
On the Grossglockner high way

たり、ころんだりするだろうが、それはここばかりのことではない。

### 3. 都市から都市へ

南ドイツの山の町オーバーストドルフで、車道の横に案内板が出ていた (Fig.11)。上板はミュンヘンの方向を示し、その下にアウクスブルクと併記して

ある。下板にはウルムとあって、下にビーバーアッハと出ている。このように2個の目的地を示すのは、なんでもないようだが、一種の二重確認である。そのため、ドライバーは安心してその方向へ走行できる。

もっと頭のよい案内板は、道路番号を示した上で、目ぼしい都市とその手前の都市までのそれぞれキロメートル距離を記したものである。これだと、なんの手がかりを与えられなくても、現在位置の推定が可能である。いや、1都市への距離だけで充分だろうといっってはならぬ。反対側の等距離位置にいるかも知れないから。この確認癖はドイツ人に固有のものであろう。

ドイツの道路を走行していると、中心線のほかに両端に白線を描いてあることに気がつく (Fig.12)。これは安全のために重要で、写真のように起伏と屈曲が共存する場合ははなはだ安心感が湧く。これは両側の光反射柱だけでは不十分で、それをよく知っている考案であった。

オーストリアのグロースグロックナー街道をバス



Fig. 16 スイス国鉄車輛の連結器  
Connectors between carriages on the Swiss  
Federal Railways

で走ったときも、崖に面した低い道路端仕切りのすぐ手前にこれが描いてあった。高速で飛ばしているから、道路両側の光反射柱がボケて見えるが、白線はまぎれもない。なお、下方にはレストランの建物と小教会堂とダムが見える (Fig.13)。

ドイツのバスに乗って、その座席背面の大型クッションが私の注意をひいた (Fig.14)。このバスは別にアルプスを通行するものではないが、この用心は乗客、とくに老人のためにはありがたい。急カーブ、急停車で被害を受けるだろうと思う脅迫観念が、この枕のように太いクッションで緩和されて、旅が楽しくなる。設計はそこまで予測して初めてほんものである。

なお、座席の端につけた手かけが、上縁水平でいかにもつかまりやすく、かつ、体を支えやすそうなことにも注意して欲しい。日本のバスでは、私が以前に指摘したのに、いつまでたっても愚劣な円形手かけを改めようとしな。これはもっともつかまり難く (面積に対して周囲最小だから)、かつ、体を支えられない (保持基線を欠くから)。

スイス国鉄の1等車輛には、窓の上を通過する黄

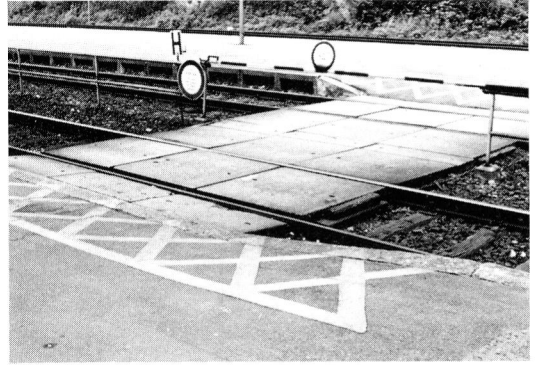


Fig. 17 ローカル駅の駅員用線路横断路  
Crossing used by station attendants to  
cross the railway line at a local station

線を描いてあった (Fig.15)。なるほどこれなら、暗くてもよく全車輛にわたって目だつ。数字1が記してあるじゃないか、クローバの葉を見たらわかるだろうではいけない。なんとか急いでいる乗客にわかりやすいようにと考えた末のデザインが貴い。

なお、気をつけてみると、車輛の端に倒立三角形を描いて、操車のときの安全を考えてある。2等車には、左端の車輛でわかるように、この三角形だけを描いてある。

日本人からすれば、用心深すぎるように感じるが、夜または冬、それに霧などがかければ、暗色 (暗緑色) の車輛は危険な存在である。そういえば、1車輛の2か所にある乗降口は明色 (灰白色) に塗ってあった。あわてふためいてプラットフォームを走った覚えのある私からすれば、このようなスイス人 (ドイツ系が多い) の気くばりはほのぼのと温く感じられる。

ただし、そのようなスイス人でも、車輛連結器は安全な自動式ではなくて、危険の多い手動式である (Fig.16)。日本の鉄道が自動化したのは、私の記憶でもはるかに遠い昔である。それなのにスイスがどうしてと疑う人のためには、ヨーロッパの鉄道事情を挙げなければいけない。ヨーロッパの車輛は国境を越えて往来する。したがって、自動化はヨーロッパ諸国が合意して初めて実現する。

それならばなぜ協議しないかといわれるだろう。私もそう思うが、とにかくいまだに手動の危険な車輛連結を結けている事実は、それが行われていない証拠であろう。写真は最新の電気機関車のものだが、この連絡器だけは野蛮なディテールである。

ドイツのローカル鉄道駅で、複線の線路を駅員が



Fig. 18 ドイツ国鉄車輛の窓ガラス掲示  
**Poster on a glass window of a German  
 Federal Railways carriage**

横断できる場所があった。もちろん、乗客は地下道で向うへ渡るようになっていたが、うっかり踏みこむ人もないとはいえない。そこで、X記号をたくさん描き、線路間には柵と横断禁止の意味を述べた円形標識および止まれと記した円形標識を掲げ、まだ

足りないと思って、H字（止まれの頭字）札まで立ててある (Fig.17)。これで見ると、いくら注意しても、危険な行動が発生するらしい。

これを完全防止するには、こんな場所をプラットフォーム中央の目立ちやすい位置から他の目につき難い位置へ移すべきである。それを行わずに、制止だけでは事故を終局的には止められまい。ここではドイツ人の予測能力不安な心理面が露出している。

最後の写真は、風景の中に文字を印刷したのではない。ドイツ国鉄車輛の窓ガラスに貼ってあった掲示である (Fig.18)。それによると、「悪意で座席を損傷した者は、その加えた損害に対して責任を負わされる」とある。これは最近そのような行為が発生するからであろう。それがなんの原因かは問題だが、以前にこんな掲示を見たことがないから、ドイツ人にとっても頭が痛いであろう。もっとも、こんな事実はドイツばかりの問題ではないが、私の好むドイツの例であったから同情心が湧いた。もっとも、ドイツ人は同情されることを好まない民族である。