

国土学事始め



大石久和

国土技術研究センター理事長

昨年オーストリアを旅行しているときに、高速道路を補修している現場を通りかかりました。往復4車線の橋の、片側2車線を止めて補修工事をしていました。

こんな時わが国では、全体に幅が足りないから上り下りを一車線ずつ絞り、往復2車線を一方の橋に乗せて片側の橋の工事をします。しかし、ここではなんと、速度制限を

しながらでしたが、もともと2車線の一方の橋を、4車線として運用していたのです。

同じことを昔、ドイツで見ることがあります。これらの国では、補修時にも車線数を制限することなく、つまり渋滞による大きな国民経済的損失を出さずに工事ができる高

東京都下だけ6車線)です。

しかし、北京の四つの環状道路の車線数は、内側から順に4車線、8車線、8車線、4車線(一部6車線)となっています。また、上海では、五つの環状道路が整備されていますが、同様に6車線、6車線、8車線、6車線、4車

道路の延長と「質」

車線数、幅が豊かな外国も

速道路を持っていた、ということなのです。

わが国の大都市には、環状道路が足りない、とよくいわれます。東京には完成した環状道路は、首都高の都心環状しかありませんが、整備中の三つの環状道路の車線数は、それぞれ往復4車線(外環の

線となっているのです。

環状道路の本数だけではなく、車線数がまるで違うのです。この事情は、パリでもベルリンでもソウルでも似たようなもので、これらの都市には車線数の多い環状道路があります。ロンドンには環状道

一部区間は10車線、12車線も車線数となっています。

道路は、延長がよく議論されます。当然のことながら、十分な延長が張り巡らされ、ネットワークとして代替性、柔軟性、リダンダンシー(ゆとりある予備的施設)に富む道路網が形成されることは、地域の活力にとって最も重要であることは言うまでもありません。

たとえば、毎時100キロで走ることができるわが国の道路延長が、面積あたりドイツの5分の1しかないことは、国民経済的に大きなハンディなのですが、さらにそれに加えて延長に現れない幅員、車線数など「質」というべきものに、残念ながらきわめて大きな差があることも認識しておきたい、と思います。