

# 国土学事始め



大石久和さん

国土技術研究センター理事長

わが国の交通事故死者数は最近減り続けています。事故の内容を見ると、若者の死者は減っていますが、高齢者の事故死が急増しています。わが国の交通事故の特徴が自動車対歩行者というのも残念ですが、交通弱者といわれる歩行者は、自転車に起因する事故で亡くなるケースも増えています。高齢者が犠牲になることが多く、自動車からの分

離だけでなく、自転車と歩行者が分離できる道路構造が求められ、それが十分でないのは自動車優先の政策に終始してきたからではないか、と批判されることもあります。

都市機能を發揮させるにはビル群を結ぶ道路空間が豊かなことが必要です。緑の空間、採光の空間、上空まで吹

## 交通弱者救う道路面積率アップ

き抜けたオープンスペース、地下鉄などの収容という要素は大切ですが、このような効用を發揮させるには、ビル群などの土地利用とバランスのとれた街路空間が確保されねばなりません。

各都市が都市面積に対してどの程度の道路面積を持っていくかを比較するため、道路

率とか道路面積率という尺度を用いることがあります。わが国の都市はかなり貧弱で

す。東京の新宿副都心でも、道路面積率は22%しかありません。ロンドンの中心地シティは32・5%、パリの凱旋門周辺は42・3%、ベルリンの中心部は38・8%、ニューヨークマンハッタンのミッドタ

ウンは40・0%など、新宿の倍近い数字です。

道路面積率の貧弱さが、東京のビルの高層化を阻害しています。道路面積が広いと、自動車と歩行者や自転車、車いすなどに道路の空間を分割

することも簡単ですが、狭いと容易ではありません。交通事故の実態も、この道路事情

を反映しています。

本来車道を守るべき自転車道を、より強者である自動車から分離するため、自転車走行可という歩道がありますが、歩行者を邪魔者視してわが物顔に走る自転車、子供や高齢者を恐怖に陥れています。

美しく、安全で、快適な暮らしを生み出すには「私」空間だけでなく「公」空間が豊かであればなりません。都市再生が盛んに行われ、東京でも高層ビル群が目立ちますが、それを支える「公」空間の充実が置いてきぼりになっているのではと心配です。

強いていえば、公私のバランスでしようか。海外にお出かけの際は、豊かな都市の空間性を、歴史的重みとともに味わっていただきたいと思います。