

Main Report

メイン・レポート

北海道らしい道路を考える

未来からの手紙



北海道大学大学院工学研究科 助教授

中辻 隆

A君ご機嫌いかがですか？今日何年か振りで札幌から稚内まで日本海側のモータウェイ99号線をドライブし起伏に富んだ北海道の大地と日本海に沈む夕日を楽しむことが出来ました。貴君が積極的に導入したブルバード（Boulevard）構造の道路ネットワークのお陰で市街地でも1,2箇所の交差点で停止しただけで平均時速80km/hのドライブを楽しむことが出来ました。

メディアにも利用者にも味方なし

21世紀もそれなりの年数が経ち、改めて20世紀末から20数年間の北海道の道路づくりを思い起こすと感慨深いものがありますね。21世紀初頭、高速道路公団の民営化やガソリン税の一般財源化など制度上の激変以上に道路管理者にとって悲惨だったのは、第2次大戦後半世紀にわたる先達諸兄の努力が不当に低く評価され、メディアも多くの道路利用者も“北海道に道路はいらぬキャンペーン”に賛成し道路技術者の主張に耳を傾けてくれる人が少なかったことでした。“北海道の道路では車より熊の方が多い”と揶揄した政治家やマスコミの主張はその象徴でしたね。

悪しき北海道らしさ

確かに20世紀後半の北海道での道路づくりには、道路管理者として反省すべき点は数多くありますね。あの当時“北海道らしい道路”の“北海道らしい”というと、北海道の大地や自然の息吹などといった肯定的な意味ではなく、よく言えば“おおらか”悪く言えば“物事をよく考えない”、“東京で決められた基準をそのまま適用する”、あるいは



写真 1 札幌市内の道路には“悪しき北海道らしさ”がいっぱい／車線分離がない幅広の直進車線（手前側）の向こうに中央分離された道路の右折車線が対向。手前側道路の設計に配慮、工夫が求められる（札幌市厚別区）。

“道路利用者のことよりも縦割り行政の論理の下で物事を決める”などといった否定的な意味で捉えられることが多かったですね。国際都市を標榜する札幌市にきた人が“札幌には道路・交通技術者はいないのか”と冷笑する「付加車線のない右折矢印信号」、「高速道路オフランプ直後の一旦停止」はその典型でした。“草野球が出来るほど広い交差点”、“右折車線に対向する直進車線（写真1）”、“何の工夫も配慮もなく単に冬季の堆雪用ということで幅広に設計され実態的には私的専用駐車場として利用されている道路”（写真2）など札幌市内の道路には多くの“北海道らしさ”が見られています。

アイデンティティを求めて

「人々が道路技術者の味方になってくれないのは、道路技術者が北海道のアイデンティティを理解し人々が“遺伝子レベル”で安らぎを感じるような道路をつくってこなかったことにある」と看破し、「北海道のアイデンティティとは何か」という極めて困難なテーマの答えを求め、道内外の道路はもとより、東に新しい交通システムが完成したと聞くと東に走り、西にアジアハイウェイがヨーロッパまでつながったと知ると自ら車を駆ってそれらの道路を調べてきた貴君の行動力には瞠目するものがありました。黒い森の遠くの先に教会の尖塔を見るドイツのアウトバーンにおける景観は、民族大移動時代を経てBurgの民(Buerger)となった後もゲルマン民族の心象風景と思われ（写真3、4）黄色の夕日の中、遙か遠くの山並みに続く中西部の州際道路を走るコンボイの車群は、ジョンウェインの

映画に見る西部開拓の時代の幌馬車を彷彿させるものでした。あるいは、1950年代末の梅棹忠夫の東南アジア紀行を真似て行ったタイ、カンボジア、ベトナム、そしてラオスと続く旅は、米の文化で育ってきた我々にその原点を認識させてくれました。特に、欧米列強の植民地にならなかったタイ国には、彼らの米作民族として、あるいは川の民としてのアイデンティティを色濃く反映した道路づくりや街づくりが行われていました。そこでは、川の本流（タノン）と支流（ソイ）を模した道路ネットワークが骨格（図1）となって街や町が作られています。まさにこの都市構造の故にバンコクが世界の渋滞都市となっており、街づくりの難しさを表しています。ソイがタノンと交わるバクソイ（ソイの入り口の意）にあるマーケットに集う人々の安らぎの表情は“微笑みの国”そのものでした（写真5）

失われた道路

貴君が北海道の高規格道路としてブルーバード構造の採用を考慮したのもアジアハイウェイをバンコクからチェンマイまで走ってその良さを認識したのが契機でした。ブルーバード構造は何も新しい道路ではなく欧米諸国では古くから建設されており、ナポレオン3世がパリの大改造を行った際に凱旋門を始端とするシャンゼリゼ通りを建設したことは余りにも有名ですね。そうです、その昔札幌の北1条通りにもこの道路構造があったのです。1990年代に地下駐車場を建設した際に、“変形分離帯道路”との無理解のもとに破壊されたのは全く残念でした。その昔、この道路を計画したわが先達の慧眼に敬意を表したいと思います。以前の北1条通り



写真2 冬期は我が社の専用駐車場（札幌市北区）堆雪を考慮して設計された片側2車線道路も冬期には路肩や1車線が私的に専用されている例も多い。周辺環境や交通条件を総合的に考慮して、歩道、自転車道、および車道の横断形状を設計することが望まれる。



写真3 みどりの中を走る。黒い森はゲルマン民族の心のふるさと(?)（独：アウトバーンA7:ハンブルグ～ハノーファー）

が大通りと一体となって北国の道路として豊かなメッセージ性を有していたのに対し、地下駐車場建設後の現在の道路は、レストランでインスタントラーメンを供されるに似てそのありきたりの構造は北海道の大地には全く似つかわないものでした。こうしたことも、人々が北海道の道路づくりに冷淡になる遠因になったのでしょうか。

新たな北海道らしい道路を求めて

ブルバード構造を北海道に導入するにあたって雪国の交通に適合するようになされた多くの改良と工夫の数々は貴君の熱意の表れそのものです。非市街地部では豊穡な北海道の大地と隔絶することなく存分に野面を走り、幹線市街地では通過交通とアクセス交通の分離によって幹線道路での交差点の数を大幅に減らして旅行速度の維持を図るのに成功したのが大きなポイントでしたね。大地の

悲鳴が聞こえるような日高自動車道のような道路はやはり走っていて楽しくなく、そのような道路はやはり人々にも受け入れられないということでしょう。また、非幹線道路では副道は夏においては自転車専用道路、冬においては通年の堆雪場、あるいは子供の遊び場として利用するようにしたのも良いアイデアでした。また、地方部では副道の導流化によって十勝型の出会い頭事故の防止に有効であることを証明したのも評価されています。

新たな旅路

明日は、司馬遼太郎の「街道を行く オホーツクの道」を旅行カバンにつめ稚内から網走までオホーツクを下り、その昔北から来た高度な文明生活を営んだ人々の遺跡を訪ねるつもりです。貴君の益々のご活躍をオホーツクの青い空のもと祈っております。

改めて北海道らしい道路を考える

10年前、東西ドイツが一緒になった直後の旧東ドイツでは、時間が40年間止まったようにヒットラーの時代に作られたアウトバーンがそのまま使用されていました。合流車線もなく石畳のサービスエリアからベンツが150km/hの速度で走っている本線に直接入って行くのはまさに命がけでした。昨年、10年ぶりに訪れると、見違えるほど良くなっているのを見て大変驚きました。旧東ドイツ復興のために、ドイツの人々が追加の税金を払っていることは良く知られていますが、アウトバーン、あるいは自

動車文明に対するドイツ人の思い入れを改めて見た気がします。

世界の道路を走ったこれまでの体験から、主観的な判断ですが、道路が人々から好感をもって受け入れられるためには、いくつかの条件があるように思います。ドイツの例に見るように、それが人々の誇りであることがひとつかと思えます。走って楽しいというのも重要だと思います。アメリカ中西部の州際道路、ドイツのアウトバーン、アジアハイウェイなどがその例で、道路が自然の一部を形成しています。もうひとつ重要なことは、道路の設計の



写真 4 アウトバーンの遙か向こうに街並みとその中心に教会の尖塔が見える（独：アウトバーンA93：ドレスデン～レーゲンスブルグ）

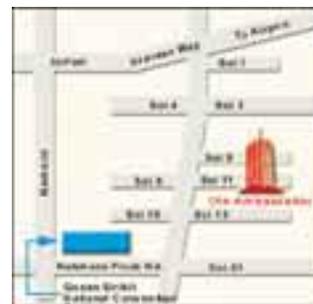


図 1 川はタイ語でメ・ナム。メは母、ナムは水を意味し、文字通りタイ人のアイデンティティそのもの。街や道路のづくりにも川の影響が表れている。幹線道路（タノン）に細街路（ソイ）が川の支流のように交わる道路構造（タイ：バンコク）

意図が明確になっていることだと思います。メッセージが伝わらない道路は使われ方もいい加減で違法駐車も増える結果になっているように思います。マニュアルに従って画一的に作られた道路は、メッセージ性も悪くやはり走って楽しくない道路だと言えます。

戦後北海道で格段に良くなったものに住宅がありますが、冬期の雪の存在を前提に住宅を設計したことが大きく貢献したと思います。日本の道路構造令はアメリカやドイツのものを参考にしていますが、雪や氷は例外的、邪魔者の扱われほとんど考慮されていません。冬期の雪の存在を前提に道路の設計を根本的に考え直すと全く違う道路体系が出来ると思います。あるいはもっと広く北海道の自然や風土に関しても、道路管理者の理解は必ずしも十分ではなかったように感じます。

結局のところ、“北海道らしい道路”の答えを誰も持っていないというのが現状かと思います。あるいは、極めてありきたりな表現ですが、その答えは550万道民の心の中に未だ漠として存在している状況だと思います。ただ言えることは、道路管理者、特に“長”の職にあって高い俸給をもらっている管理者は、その漠としたイメージに方向性を与え明確化する責務を負っているということです。あるいは言い換えると、北海道の自然、風土、地勢、芸術、歴史、文学などについて蕩々と語れる者が50人、100人と増えた時、あるいは海外視察の折りにあっても、自らハンドルを握り文字通り地を這って現地の道路を延べ50万キロ、100万キロと走った時に始めてその方向性が見えて来るのではないかと思います。そうした時に初めて道民が北海道の道路整備

に対して理解を示し道路管理者の味方になってくれるのだと思います。「シーニック道路」や「バイウェイ」についても北海道のアイデンティティに対する理解が背景にあって初めて良いものが出るものと思います。北海道の道路について哲学を語るよう道路管理者の奮闘と活躍を期待致します。

ブールバード (Boulevard) 構造

道路中心側に幹線用車線、植樹などの分離帯を介して路側側にアクセス用車線を配した道路。19世紀にフランスなどヨーロッパを中心に設計され、パリのシャンゼリゼ通りなど都市の顔としての役割を果たしている。20世紀初頭にはアメリカや世界各国で多く設計され、アメリカの高速道路のランプ名に見る×××BLVD.などの表示はその略号。札幌にも嘗ては北1条通り西5丁目から西15丁目付近まであった。現在、屯田や追分通りにも設けられているが、郊外部より中心部にあってその機能をより発揮する。1980年代以降、右左折交通の安全性の問題から廃止される事例も増えたが、その景観性や都市としてのメッセージ性から近年その再評価が行われている。あるいは、従道路を自転車専用道とした幾何構造も多く見られるようになってきている。また、タイ国内のアジアハイウェイでは、例えばバンコクからチェンマイへの国道1号や、ラオスへ結ぶ国道2号などでは、幹線道路とフロンテージ道路としての特徴をさらに明確にした幾何設計を行うことによって、高規格幹線道路ネットワークを実現している。最近、その沿革や設計法をまとめた「The Boulevard Book: History, Evolution, Design of Multiway Boulevards」(Allan B. Jacobs, MIT Press, 2002) が出版されている。



写真 5 マーケットは人々の交流と憩いの場(タイ、コンケン)



Boulevard構造の鳥瞰図
(「The Boulevard Book」, Allan B. Jacobs, MIT Press, 2002)