

# 歩きながら考える英国のみち その1

北海道大学大学院教授

加賀屋 誠一

## ハムステッドの夏

私のイギリスを歩こうは、ロンドンを一望できるパラメントヒルから出発したいと思う。ロンドン北部は、静かな住宅地である。その中でハムステッド地区は、都心とはまた違って落ち着いた街並みをつくっている。ある1画は、環境保全地区に指定され、道路は舗装せず砂利道のままとして残し、両側の大邸宅と絶妙な景観を醸し出している。また地域中心のハムステッド・ハイ・ストリートは、急な坂道を持つにぎやかな通りとなっている。通りの両脇には、小綺麗なブティックやちょっとした食事のできるレストランやパブが連なり、若者ばかりではなくお年寄りも満足できる散歩コースである。その通りのほぼ中心に地下鉄ハムステッド駅があり、坂を登りながら右の方向へ向かうと、小高い草原に行き着く。ハムステッド・ヒースと呼ばれる

丘で、約170haの面積をもつ、ロンドン子の好むピクニックを楽しむ場所でもある。ここは、ロンドン中心部の眺望が絶景であるパラメント・ヒルとケンウッド地域からな



写真1 ハムシュテッドヒース (パラメント・ヒル) からみたロンドン中心地—この丘からはロンドンの市街地が一望に眺められる

る。(写真1) 高台のために適当な風が吹くここでは、風揚げ (kite flying) が盛んであり、いろいろな凧が宙に舞っている。また夏の長い一日は、沈まない太陽の下で夜遅くまで野外コンサートを楽しむことができる。このコンサートは、ステージの正面、すなわち演奏が見える場所では有料であるが、それが見えない場所は無料で、自由に芝生に座りながらいつまでも音楽を聴くことができる。犬の糞に座らないように気をつけながらである。(写真2)

ヒルのいたるところに、遊歩道が張り巡らされている。



写真2 ハムシュテッドヒースに広がる遊歩道と風景庭園—ロンドン子は思いつき公園を楽しむ

はじめから計画的な公園内道路というよりは、けものみちとして自然発生的に作られた散策路に近い。もともとロンドン、自然発生的にできた都市とい

ってよく、道でも計画的なものは極めて少ない。パリと最も違う点はそこにあり、それゆえ人間臭さを感じられるし、また雑踏という地区もいたるところに見られる。そういう面は、札幌、名古屋というより東京、大阪との類似性を持っている。ただし、その中でも商業機能集積地ピカデリーサーカスからリージェントパークへ繋がるリージェントストリートは、数少ない計画的街路であり、その緩やかな曲線の街路は、落ち着きを感じさせる幾何図形でもある。(写真3)





写真3 ロンドンリージェントストリート—ビクトリア朝時代の計画的な通りで曲線を入れた街路は、アクセントが利いて美しい

ロンドンの公園散策は、中心部では、グリーンパークからバッキンガム宮殿を巡ってハイドパーク一帯、動物園を見ながらといえば、リージェントパーク、さらにロンドン子と共に大ロンドンの全景を楽しむには、ハムシュレッドヒースがお勧めといえよう。

## パブリックフットパス

さて、ここで少し郊外に出かけてみよう。ロンドンから鉄道で1時間も乗れば、どの方向へ行ってもほぼ同じ風景の田園地帯が展開する。ある面では非常に退屈な風景であるが、別な見方をすれば、いつでも変わらない姿に安心できる風景でもある。例えば、ユーストンから北への進路をとり、3時間ほど鉄道にゆられると、オクセンホルムという駅につく。(ゆられるといっても英国の鉄道は直線区間が多いため主要都市間はディーゼル車で200km/時で、北海道の振り子特急ほどのゆれはない。飲み物をゆっくりとれるし、書き物も十分できる。)そこから、列車を乗り換え、ウインダミアまで行き、さらに車でポーネスへたどり着くと、そこは氷河がつくった湖が連なる湖水地方の玄関である。イギリスは、太古の昔、氷河によって表面が削り取られたところで、平坦な土地が全体の国土を造っている。日本との違いは、山脈らしいものはほとんど見当たらない。この点は、同じ島国でも日本とは非常に異なる。しかしながら、イングランド北部湖水地方からスコットランドにかけては、やや起伏にとんだ土地が多くなる。特に、かつてネッシーで話題をさらったスコットランド・ネス湖周辺は、山々が連なり、冬には雪もみることができる。スコットランドはゴルフの発祥の地といわれるが、この起伏にとんだ地形もそのスポーツが育った要因の1つと考えることができるであろう。スコットランドの話題は事欠かないが、ここでは、歩く道の話が主題であるので、話を戻したい。

湖水地方は、事歩くことに関しては、英国を代表する地域である。ゆっくりと散策するにはかなりの時間が必要と

なるが、観光バスで慌しく、この地方をめぐり、その日のうちにスコットランドへ向かう日本人ツアーにはちょっともったいないといえるところである。観光バスの自動車道は、観光客の車が列をなすが、その周辺の牧場や畑作地での歩行者専用の道路は、歩くには最適である。このような遊歩道をパブリックフットパスと呼び、イギリスの地方には至る所で利用されている公共散策路である。すなわちパブリックフットパスは、イギリスの農村地帯個人牧場や農場内で自由に散策できる歩行者のための道である。私道であるが、地域住民ばかりではなく、そこを訪れた観光客にも立ち入りができる道である。湖水地方のフットパスを歩いていると、羊の群れが、至るところに見られ大きな声で一斉に合唱し歓迎してくれる。(写真4)

フットパスを利用するためのルールというほどではない



写真4 湖水地方におけるパブリックフットパス—田園と羊の中を歩いたら思わず楽しい歌を口ずさみたくなる

が、いくつかの守るべきものがある。農地や牧場は、私有地なのでむやみに散策路をはみ出さないこと、牧場間には、ゲートがあり、自発的に開閉を行うところが多いが、羊等がゲートを越えないよう

に特に閉めることを忘れないこと、あまりかれらを刺激しない、利用者同士のコミュニケーション(挨拶)が大事であることなどである。

今年、根室市厚床<sup>あつとこ</sup>と別当賀<sup>べつとうが</sup>の5人の農業経営者が、パブリックフットパスを計画した。彼らのグループ名はAB-Mobitと称する。ABは厚床と別当賀、MOBITはそれぞれ5人の名前の頭文字をとったものである。牧場の散策路として牧場体験とあわせて、自らの持っている牧場の一部を利用者の散策路として提供しようという考え方である。日本版パブリックフットパスともいうことができ、それらの試みの成功を願うと同時に、北海道においてもこのような運動が広まることを期待している。

## 横断歩道の多様性

さて、もう一度ロンドンに戻ってみる。最初にロンドンを訪問したのは、1980年代前半であったと思う。それ以来、短期、長期滞在を含めて都合8回程度、出向いたろうか。最初のその都市の印象は、随分レンガづくりの建物が多いところだということだった。ヨーロッパは、基本的には石の文化だといってもいい。近年、日本では特に河川整備の方法として、近自然工法として、コンクリートではなく、石を用いたヨーロッパで広く行われている河川改修法が取り入れられている。これは、もちろん自然に近い形で河川



整備を行う、いわゆる環境にやさしい工法を取り入れるといった側面が強いが、もう1つの見方としてヨーロッパは、石を使うことが、十分経済に見合うという面もその工法を一般的にする理由であろう。つまり、場合によっては、コンクリートで作るより、石積みのほうが廉価でできる場合もあるのである。

これに対して、英国、特にロンドンでは、レンガ造りの建物の多いのが目につく。この理由は、なお検討する必要があるが、私は石より、土という材料がより豊富だ、あるいは、レンガがはるかに廉価であるということがその理由だと勝手に考えている。そういうことを考えさせるほど、レンガを多く使っているといえる。

さてもう1つ、印象に残ったのは、横断歩道の多様性である。このことについては、今年度土木学会学術講演会で、東京大学大学院の鳩山先生が、ヨーロッパの交差点調査を実施し、それを紹介しているので参照してほしいが、その中で、クランク式、中央帯一段渡し、無信号、ゼブラ式と4つの交差点に類型化している。クランク式は中央帯を用いて横断歩道の位置にギャップを設けるもので、通常中央帯での歩行者信号現示は連続的ではない。また中央帯一段渡しは、そのギャップがなく、中央帯で信号を待たないで通ることができる。無信号の場合は、交差点で歩行者は自動車用信号の様子を窺いながら横断する。さらに、ゼブラ式は縞模様様の路面表示が施され、横断歩道には黄色い電球がついた柱が用意され、常に歩行者優先のものである。わが国の信号あるなしのみの区分による交差点に比べ、より多様な構成となっており、それに慣れることにやや戸惑いを感じる人が多いのではなかろうか。また横断歩道では、常に歩行者優先であるといった考えを持つわれわれにとって、トラフィック機能（自動車をできるだけスムーズに走らせるための機能）とアクセス機能（歩行者に優先権を与え、その利便性を中心に考えた機能）のメリハリを持つ交通文化の違いを感じることの1つであるといっていよい。(写真5)(写真6)(写真7)(写真8)

日本に多い歩道橋がほとんどないこともここでの特徴で



写真5 ロンドン中心地区における信号付きクランク方式の横断歩道—一般的に信号の間隔が短いため、一回でこれらの歩道を横断することは大変である



◀写真6 信号付き横断歩道—日本の信号付き横断歩道をほぼ同じであるが、信号の間隔が短いため中央分離帯で待たされる場合がある

▶写真7 ゼブラ方式無信号横断歩道—この場合歩行者優先用の電灯がついているので、車は歩行者が渡っている場合、必ず停止しなければならない



◀写真8 無信号横断歩道—この場合は、通常車が走っている場合は、人は渡ることはできない。人は、車が来ない場合のみしか渡ることができないため、細心の注意が必要である

ある。地下横断歩道は、都心部を中心としていくつか整備されている。ちなみに英国では地下鉄はUndergroundまたはTubeであり、地下通路をSubwayと呼ぶ。(写真9)



写真9 無信号横断歩道—この場合も前の写真と同じ条件であるが、左手に自転車走行スペースも用意されている。ロンドンはオランダ・ドイツの諸都市と違い、自転車道路の確保は、この程度である

## 道路は誰が何のために使う?

英国の都市の多くは、中心部に、歩行者専用空間やトランジットモールを設けている場合が多い。歩行者専用空間は、文字通り歩行者以外の通行を禁じるもの、トランジットモールは、歩行者とバスや路面電車など公共交通機関のみの利用を許す道路である。これは何も英国ばかりではなく、ドイツやオランダの方が、むしろその考え方をより多く導入しているであろう。しかし現在、札幌都心交通計画策定をお手伝いしていることで、どのような都心をイメージしたらいいかについて、いろいろなケースを参考にすることは意味のあることだと思っている。例えば、ヨークやチェスターなどは観光目的で、オックスフォードやケンブ



リッジなどの町は、ある面で静穏化や若者のアクセスをよくする意味で、さらにロンドンやバーミンガムは、都心の渋滞や、環境悪化を防ぐためと主たる目的は若干異なるが、



◀写真10 ロンドン中心街の歩行者専用道路—映画やミュージカルの劇場が集まり、若い人々が賑わっている

▶写真11 チェスターの中心部の歩行者専用空間—一部荷捌きの車も通行可であるが、チューダー朝時代の建築が、観光客を多く惹きつけており、最も好きな街並の1つである



いずれの場合も都心を利用する人々のために様々な施策を実行していることが多い。(写真10)(写真11)

ロンドンオックスフォードストリートは、ロンドンの銀座通りと称されるような賑やかな通りである。ウエークエンドばかりではなくウエークデイも多数の人の往来が切れない通りである。ここはロンドンでは珍しいトランジットモールを取り入れている通りでもある。通りには、2階建てバスを始めバスとタクシーのみが交通機関として走ることができ、また歩道も他の通りに比べ大きくなっている。すなわち、人の往来はよくできるが、一般車は入ることができずバスも窮屈そうに走っている。そこでは老若男女を問わず、通りに並ぶ様々な店舗への出入りがあり、デパートなどのショウウィンドウを覗く光景がみられる。オックスフォードストリートは、東西に走る通りであるが、南北方向を進む自動車の流れは極めて悪くなっている。渋滞に巻き込まれることが多く、それでも多くの人々は、車の中でじっと進むのを待っている様子が見えがえる。トランジットモールによって、歩行者にとって都心の楽しみ方がよ



写真12 ロンドンオックスフォードストリートにおけるトランジットモール—トランジットモールは公共交通機関と歩行者のみの通行を許す街路で、ここではバス、タクシーと歩行者のみが通行を許される。手前の車はトランジットモールを横断する車で、横断は許される

り向上したが、自動車運転者にとっては、それと引き換えに都心アクセスが悪くなった。この2つの相対立する考え方を、人々は全体のバランスとして受容しているという感じがする。(写真12)

このことは、住宅地における自動車の路上駐車にも当てはまる。ロンドンの主たる住宅供給源は、古い時代のマンションが変容したフラットが中心である。かつて富裕なロンドン市民の多くは、都心周辺のマンションに居を構えていた。しかしながら、次第に郊外の新しくより広い住居に居を移していった。その後残った古いマンションが、いくつかに分割され(普通上下に分割)、複数世帯で住むようになった。これをフラットというが、その多くはロンドンの中心部で働く若いビジネスパーソンである。マンションは、駐車場がない構造が多い。日本の場合、車庫証明が必要となるが、ここでは同じようなものは難しい。したがって一般に、フラット前の路上に普段駐車している場合が多く、住宅地での道路は、路上駐車帯となっている。ただし、特別な場合を除き駐車は自由であるため、自宅前に駐車スペースをうまく確保することは大変である。運が悪ければ、駐車箇所から、自宅まで数百m歩くことを余儀なくされる。しかしながら、多くの市民はそのシステムを受容し、大き



写真13 ロンドンの典型的な住宅地の道路—周りにはレンガで作られたフラットが並び、通りには駐車場がない車がびっしりと駐車している。空きスペースを探すのが大変な事がわかる

な問題になることはない。(写真13)

このように考えると、英国での道は、きわめて多様な使い方をしている。ここでは述べるができなかったラウンドアバウトやパークアンドライド、基幹バス、あるいはトラム・LRTもまた同じ道路の使い方である。さらに広場としての利用、アーケード等を考えると、道の文化を深く感じざるをえない。すなわち、長年培った道の使い方の歴史というものが、今日の使い方の多様性を創りだしているといえる。そこには、道は車だけのものではなく、全ての利用者のためにあるということをもう一度思い起こさせるインパクトといったものを感じるのである。

#### 参考文献

下村・鳩山・家田：歩行者指向型の交差点設計可能性に関する調査—欧州の諸都市に学ぶ—、土木学会第58回年次学術講演会IV、849-850(2003)