

文化交流と ヨーロッパの道の役割



北海道大学大学院工学研究院
教授

加賀屋 誠一

すべての道はローマに通ず

これは、塩野七生のローマ人の物語10巻のタイトルである。この中で、ローマがヨーロッパに一大勢力を長期にわたって維持できたことに、インフラの重要性を挙げており、それを成した民族の資質を賞賛している。そしてインフラは、経済力があるからやるのではなく、インフラを重要と考えるからやるのだといった、社会基盤のあり方をローマの歴史を通して説いている。その中で特に着目しているのは、交通ネットワークである。それらは、ローマが支配した地域に設計書でもあるがごとく、整然と整備され、利用されてきた。いわゆるローマンロードである。ローマから南に伸びるアッピア街道を皮切りにあらゆる方向に街道の建設が進められた。その距離なんと8万キロメートル、文字通りヨーロッパの動脈であり、支配力を伝えるネットワークであった。排水溝や排水舗装の導入、4頭引きの二輪戦車が走れる車道幅、必ず設置された歩道などの道路構造においても、また最短距離を移動できるような直線道路、リダンダンシーを考慮した複線化の街道計画などの道路線形においても、現代の道路思想に勝るとも劣らない考え方がみられている。

今回は、ローマが築いた交通インフラおよびネットワークを礎にして、持続可能な交通システムに今、ヨーロッパがどのように取り組んでいるかについて、その一端を紹介する。

琥珀の道とローマの道路づくり

琥珀の道は、ローマが築いた琥珀の交易路である。現在においてもポーランドは琥珀の生産において圧倒的な世界一を誇り、世界の琥珀産業の80%がグダンスク市周辺にある。世界の純正琥珀製品のほとんどがこのグダンスク地方で製造される。琥珀の道は、この琥珀を1000年以上もイタリア、ギリシャ、エジプト等へと運んだ道である。この道は琥珀のみを運んだわけでない。アジアとヨーロッパを結ぶ道を絹の道と呼ぶが、広域的な交易に用いられた道である。それと同じで、琥珀の道は、東部ヨーロッパと中部ヨーロッパを結ぶ交易の道であった。琥珀は、もともと樹脂からできていたので運搬に適しており、古くから毛皮とともに東部から運ばれ、北部イタリアエトルリアの装飾品や工芸加工品となった。東部および北部からアドリア海そしてイタリアへの主要道路は、4本あったといわれる。ローマ帝国時代は、ポーランドにおける交通の要所はカリシア(現在のカリシュ市)である。図1は、ポーランドにおける琥珀の道を表わした地図である。



図1 琥珀の道の概要とウッチ(Lodz)の位置

ポーランドの繊維都市ウッチの交通事情



写真1 ウッチの最新型トラム(路面電車)

今回、紹介する都市は、琥珀の道があるポーランドの第2の都市となるウッチである。ウッチは、古代の都市というより、プロイセン時代に急速に発展した町である。ポーランドは、旧東欧圏(セントラルヨーロッパ)に属する国では、人口3,800万人(2008)を要する最も大きな国である。(旧ソ連邦の国を除く)2004年にEUに加盟し、その中でも重要な役割を担っている国ともいえる。過去には様々な戦乱に巻き込まれ不幸な歴史があったが、その困難を克服し、特に西ヨーロッパ諸国との交流が進むにつれ、勤勉さと潜在的能力の高さにより、発展してきている。ウッチの交通インフラであるが、首都ワルシャワとの鉄道および道路が整備され、近年、その改善が進んでいる。市内の公共交通機関は、主としてトラムとバスである。トラムは、市民に最も利用され、市内交通ネットワークの主要部分を形成している。現在市内では15路線、郊外路線として3路線、さらに地域間路線として1路線が運用されている。車体は近代적であり、2007年に運行が開始された地域間路線は43kmの延長である。これは、ポーランドばかりではなく、ヨーロッパにおいての最も長いトラム路線といわれている。



写真2 ウッチのトラムバス

ユニークな乗り物として、トラムバスがある。これは市内で利用する乗り物としては最良なものの1つである。特に市の主要道路で有名なピオトルコフスカ通りを走っており、バス車輪を持つ伝統的なトラムとして、特に旅行者に人気がある。通りの端から端までを約25分間で結び、代表的な7箇所の停留所で降りることができる。通常の公共交通共通チケットを利用でき、1週間通して乗ることができる。



写真3 ウッチのメインストリートでのリクシャ

他のユニークな乗り物として、リクシャがある。これも目抜き通りを往復している。そして早くて安い。リクシャは、旅行者にとっての魅力のみではなく、ウッチ市民にも人気がある乗り物である。毎日、朝8時から夜遅くまで年中運行されている。また、違法ではないかと思間違うほど通りは大きなスペースをカフェやレストランに占拠されており、道路空間の使い方の多様化が進んでいることに驚く。かの有名なウッチ出身のピアニスト、アルトゥール・ルビンシュタインの銅像もその通りで、贅沢にドンと構えて演奏している。



写真4 中心部道路を占拠したカフェテラス



写真5 ピアニスト ルビンシュタインの銅像(コインを入れると音楽が聞こえてくる)

ちなみに乗車券購入方法を示すと、通常バスとトラムの両方とも、ウッチ公共交通会社で発行される共通乗車券を利用する。乗車券は新聞スタンド、食料雑貨店、郵便局、自動販売機などで購入できる。乗車券には2種類ある。時間と期間チケットである。時間乗車券は、時間の具体的な期間有効である。われわれは、乗車後10分から30分間有効な乗車券を買うことができる。60分から120分間の乗車も可能なチケットも用意されている。トラムかバスに乗車する場合有利な乗車券を買うことが可能である。乗車券を改札機に入れた後、それに時間が印刷されカウントされる。表面に印刷された期間中有効である。もし、ウッチで暮らす場合、期間乗車券を購入する。それには24時間、14日あるいは30日の期間のものが用意されている。その他に、家族乗車券、団体乗車券などがある。またもし改札機に乗車券を通さなければ、高額の罰金が課せられる。4歳以下の子供の場合、無料である。写真1はウッチのトラム、写真2はウッチのトラムバス、写真3はリクシャ、写真4は中心部道路を占拠したカフェテラス、さらに写真5はピアニストのルビンシュタインの銅像である。

琥珀の道が北欧へのびる

琥珀の道は、バルト海で終わりを告げるが、これらのトランスポートは、北欧の各国にも大きな影響をもたらした。ローマは、北ヨーロッパや英国等まで勢力を伸ばしたが、そこにすんでいたさまざまな民族(バイキングも1つの民族ではなく多民族であったといわれている)との戦いにおいても数々の歴史を残している。例えば、古代居住民であったケルト人とは、カエサル

のガリア征服の戦いでよく知られている。結局、ケルト人の勢力は、古代ローマ末期には、その領土をフランス北西部、アイルランド、ウェールズ、スコットランドに縮小させていた。また古代ローマ人も、その力は弱まっており、9世紀に入ると、バイキングが北ヨーロッパを支配することになった。北欧諸国を考えると、それぞれの地域の民族がバイキングとして活動していた。したがって、現在の国も母体は、それぞれの民族で構成されたバイキングによって築かれたといっても過言ではない。いずれにしても、バイキングは主として海の交通を発展させたが、陸の交通はその時代までに、かなり整備されており、琥珀の道は、北欧各国にもその影響を伸ばしていたことが推測できる。現在、道路整備の効果は、各国で、費用便益分析で評価されている場合が多い。しかしながら、ヨーロッパの長い歴史を見ると、当時古代では僻地で文化の程度が低いところも、道の発達で、驚くほどの発展を遂げ、高い文化水準に到達したことはよく理解できる。もしローマ人が、自らの文化と、自らが所有していない文化を受容して、それらを融合していなければ、またその後のさまざまな民族がそれらを礎にして、それぞれの国づくりをしていなければ、今のヨーロッパがなかったことは確かであろう。道の上に文化ありといった感がいたるところにみることができるのである。

さて、北欧の国々が、道の機能として力を注いだ点について、少し紹介したいと思う。

公共交通機関の普及と自転車の市民権

これまでヨーロッパの交通施策を考えると、これまでさまざまな文献、および論文がまとめられている。それは、今、日本において、道路の適正な活用方法をどう考えるかといった課題に、何らかの解答を出してくれるという期待が強いためであろう。例えば、路面電車(以下ではトラムと称す)やLRTの利用や普及は、数多くのヨーロッパにおける都市で行われている。ここでは、スウェーデンヨーテボリの例を紹介する。ヨーテボリは西スウェーデン最大の町で、ボルボの本社がある。ここでは、トラム網が発達しており、路線が13ほどある。本数も多く、多い路線は、日中10分間隔で運行している。日本では、あまり情報が流されていないが、ヨーロッパではウッチに並

ぶトラムネットワークを持っているのである。特に都心部の公共交通のトリップでは、60%のシェアを占めているので、まさにトラム網のまちともいえる。都市計画は当初からトラム運用を導入し行われている。トラム軌道は、専用かつ複線のものがほとんどで、そのようなトラム網は、他のヨーロッパ諸都市に見られないものとなっている。専用軌道をバスが走ることも可能で、バス網も充実している。料金は90分乗り放題のプリペイドカードで利用されるような形となっている。乗車券はここでもトラムとバスの両方の共通券となっている。3両編成が一般的で、その中の1台はノンステップ車両が連結されている。都心部においてはトラム、バスを除いて歩行者専用道路となっている。写真6はヨーテボリのトラムターミナル、写真7は、ヨーテボリの中心部の道路における、公共交通(トラム)、自動車、自転車空間の配置の様子を表わしている。



写真6 ユーテボリのトラムハブターミナル



写真7 ユーテボリの中心部道路の機能分担の様子:中心からトラム軌道(バスの通行可)、自動車道、自転車道、歩道に分担されている

次に、自転車が道路に対してどのくらい市民権を所有するかについて、少し議論をしたいと思う。日本では、国土交通省が施策として自転車専用道を、全国各地に配置しようとしている。地方でどの程度そ

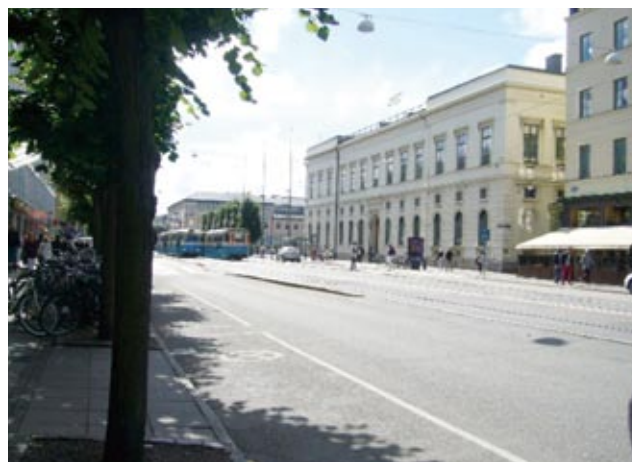


写真8 ユーテボリの自転車道

れに積極的かどうかが問題になるが、少しずつ実現しつつある。ヨーロッパの諸都市では、一般的に自転車専用道を整備することより、むしろ自転車のための走行空間を整備しようという考え方が、かなり普及しているように思う。すなわち、自転車利用者の市民権を事前に認めて、利用者のために走りやすい空間を、既存の道路空間の中に確保しようという考え方である。このような考え方は、自転車走行ネットワークの整備にとって、非常に有効なものであるといえる。専用道の整備ということになれば、ネットワークを短期間で整備することは難しく、歩道で歩行者等と交錯したり、車道で危険な状態の中で走行するというのを続けなければならない。このようなことから、ネットワーク整備という視点をより検討していかなければならない。利用者の方は、より交通ルール遵守の自覚を持つ必要がある。ヨーロッパのいくつかの町で自転車の走行状態を観察すると、いずれも車という意識が高く、車に準じたルールを守っていることが印象に残っている。写真8はユーテボリの自転車道、写真9はアムステ

ルダムでの自転車道、さらに写真10はコペンハーゲンにおける自転車道を表わす。



写真9 アムステルダムの自転車道



写真10 コペンハーゲンにおける自転車道

最後に自転車シェアリング(バイクシェアリング、コミュニティサイクル)であるが、日本のみではなく、欧米でも実証実験や施策の普及が増加している。このシステムは地域内に複数ある拠点で好きな時好きな場所で、自転車を借りたり返したりできるサービスのことをいう。通常レンタサイクルとの違いは、レンタサイクルの場合、借りた場所に必ず返さなければならない。各自が所有しなくても共同で利用できる自転車の数を増やさないと有用性がある。また短距離の移動で都市環境にとって役に立つモビリティサービスでもある。さらに自宅の駐輪場確保、個人所有車の盗難や維持等の問題にも都合がよい。

ヨーロッパで行われている自転車シェアリングシステムについて、簡単に取りまとめる。現在行われているそのシステムは、自治体の総合交通計画の一環として位置づけられる。そこには、自動車に代わって、

低炭素型通勤や住民の健康維持などでの期待がある。そしてシステムとして2つの種類がある。1つは、コミュニティグループやNPOによって行われるコミュニティ自転車プログラムと自治体が官民パートナーシップを通して推進するかしい自転車プログラムである。後者は、パリで実用化されているものである。システムの多くの中心的概念は都市内の短距離トリップで無料か安い料金で使うことができるものである。多くはメンバー制で旅行者、買い物客には応じる形にはなっていない。また、いくつかの都市で、自転車の盗難の問題も発生している。したがって、デポジットを開錠の際、徴収するケースが多い。また会員制度であるが、スマートカードや携帯電話等で識別する方式が一般的である。

写真11は、ヨーテボリでのバイクポートの様子である。



写真11 ヨーテボリにおけるバイクポート

以上のように、ヨーロッパでは都市部の道路の使い方はますます多様化している。それは、今までのように自動車優先の考え方から、市民中心の生活のための道路の運用へと転換しており、交通文化の変容と創造がみられている。

参考文献

- 1) 塩野七生、すべての道はローマに通ずーローマ人の物語(10)(2001、新潮社)
- 2) シュライバー著、関楠生訳、道の文化史ー一つの交響曲(1962、岩波書店)