

## モニターとしてみた都市内高速道路

生 内 玲 子\*

都市内高速道路といっても、大阪等、他地方の事情には弱いので、首都高速関係だけに話題をかぎってしまうことを前もってお断わりしておきたい。また、本誌は土木の専門誌だが、モニターとして道路をみた場合には、道路を機能の面からキャッチすることになり、どこまで土木の範囲かははっきりしないので、発言を土木のことにかぎることはむづかしい。それで、道路の管理、規制の面を含めて書いてみることにする。

### 空からコンクリートのなだれが……

ある日、マイカーを運転して都心を走っていたら、とつぜん目の前におびただしいコンクリートのかたまりがなだれのように落ちてきた。すぐ目の前の車の上にそれがおそいかかるのがみえた。そのときハンドルをにぎっていた私は、あわてふためくどころか、まるで予期したことのように平然としていた——と私の車の助手席に乗っていた知人があとでいった。事実私は、その瞬間、「やっぱりね」という感じで自分の思っていたことが正しかったことで、ニヤリとしたいような心境でさえあった。

ところは東京赤坂。首都高速道路ではなく赤坂陸橋の工事現場でのことである。工事はかなり前からやっていた。私は土木のことは素人でわからないのだが、その工事のやり方を危っかしいとかねがね思っていた。橋の横に木わくを突き出し（素人っぽい表現だが）、その上にコンクリートの路面をこわしたものをどンドン積みあげていたらしい。その木の支えが、交差点で停車している私の目の前（目の上？）でにわかになだれ出し、アッと思う間に崩れて、大量のコンクリート塊が降ってきたのだ。そこを車でとおるたびに私が危い危いと繰り返していたものだから、工事現場で事故が起きたことが報道されると、何人もの知人から「やっぱりおっしょるとおりでしたね」と電話がかかってきた。そして、私がちょうどその現場のすぐ下に私の車がいて、タッチの差で命びろい（すぐ前の車の人はケガをしたらしい）したことを話すと、みんなひどくびっくりした。

私も、「それみたことか」と得意になったのはごく一瞬で、次の瞬間ヒザがガクガクし、数か月たったいまでも、陸橋やトンネルなどをくぐるときには、反射的にア

クセルをふむ足に力をいれてスピードをあげて走り抜ける。素人目にもわかるような危険な工事のやり方をなぜするのだろう。もし私が危いと思ったとき、身の回りの連中にブツサいっているだけでなしに、一市民として施工者のところへ電話をかけたとしても、相手にされなかったにちがいない。行政管理庁のようなところに訴えても、危いというキメテがないかぎり、どうしようもなかっただろう。

都市内高速道路は高架部分がほとんど。工事中に危険のないような工事をということが市民の最大のねがいである。そして、もしその工事をみて危険と感じた人があったら、どこに通報すればいいのかをはっきりしておいてほしい。これは高架道路にかぎらないが、工事現場の看板には施工者の名称はあるが、連絡方法などはわからない。それに、連絡してもとりあってもらえないにちがいない。工事の末端の現場のひとつひとつに手ぬきなどあったときに、直接監督者の目にふれないこともあるのだから、周囲の市民全体で工事を見守る必要があると思う。

### “高速道路”の名称が禍いしているのでは？

首都高速道路を運転していると、たえず緊張を強いられる。原因は二つあるように思われる。一つは、高速自動車国道とちがってランプとランプの間が短く、またいくつもの分岐点があるところから、それをまちがえまいとして神経を使うためだ。これは都市内道路としてやむを得ないし、走りなれるにしたがって解決されるだろう。

もう一つは、スピードとの関係。首都高速道路の制限速度は一部70 km/hのところを除いては50~60 km/hにもかわらず、渋滞のときを除いては平均70~80 km/hで車が流れている。7号線などは車の流れに乗って走っていたら90 km/hを越えていた経験もある。こんなとき、いきなりスピードダウンすればかえって危険だ。そのまま走れば設計速度をオーバーするスピードで走っているのだから不安がつきまとうし、これでは実際にカーブを安全に曲るのは容易なことではない。

事故は三つの原因が重なったときに起るといわれるが設計速度オーバーという事故の一つの条件は、すでにできあがってしまっているのだから、あとは二つしか残っていない。もしタイヤの摩耗している車が、ちょっとタ

\* 交通評論家

イミングをはずしてステアリングをきりおくれたりしたらと思うと冷汗ものだ。混んでいる道路だから1台が事故を起せば連続事故になってしまう。したがって、緊張のしっばなしということになる。では、なぜこうも飛ばして走るのだろうか。また、どうすればいいのか。

むやみに飛ばす車が多いのは、都市の一般道路の渋滞が原因だろう。欲求不満は行動をあらくするというが、一般道路の渋滞で思うように走れずイライラしていたのが、ようやく高速道路に入ってノンストップで走れるというので、それまでのイライラのはけ口として（実際に遅れた時間をとりもどす必要もあるのだろうか）猛然とスピードをあげる。とくにランプ閉鎖がとけてようやく高速道路に入れたとか、やっと開いているランプにたどりついて乗り入れられたというときには、飛ばしたくなるのもむりもない。こうしたことは、高速道路自体よりも混雑する一般道路に原因があるのだから仕方ないが、都市内高速道路は、必ずこういう欲求不満の、ハケ口になるのだということ忘れてはならない。それだけ安全設計が要求されるわけだ。それと、飛ばす原因のひとつに、高速道路という名称からくるイメージがある。一般の道路ユーザーが首都高速道路と、高速自動車国道法による高速道路との区別がわかっているはずがない。高速道路という名を聞いただけでアクセルをふむ足に力がはいってしまう。それで高速と名づけたこと自体が問題だと思う。たしかに、平面交差がなく、信号なしでノンストップで走れるのだから速く目的地へつく道路ではあるが、制限速度はほとんどが50~60 km/hなのだから一般道路（都内はちがうが）と同じこと。自動車専用道路とかなんとか、もっと別の名称はなかったものだろうか。

もうひとつは、設計速度を一般の人にもう少し知らせるようにしたらどうだろうか。今年に入ってから、大型車が首都高速道路から転落する事故があいついで起っている。重量の大きい車が高速で走ってハンドルを切りきれなかったり、スリップしたりすれば、あっけないくらい簡単に事故が起ってしまう。設計速度がどうなっているか、ガードレールや側壁がどの程度の強度をもっているかなど知っていさえすれば、このようなムチャをする気にはならないと思う。制限速度を守ることは違反にならないためだとばかり思いこんでいるのが日本のドライバー。したがって、スピード違反検挙のやりにくい高速道路に入ると、ここぞとばかり飛ばす。飛ばせば命がないことを知らせる必要があると思う。

もっとも、東名高速道路ではパンフレット類が豊富に出回っている。設計速度 120 km/h のところでも制限速度 100 km/h だから、こういうものをみて「20 km もサバをよんでいる」のかと知っている人がよくある。したがって、首都高速でも 20 km オーバーぐらいは大丈

夫と思っているおそれがあるわけだ。

とくに1号線の制限速度 70 km/h の部分については、この規制を 60 km/h から 70 km/h にアップするとき、私は警視庁の交通規制委員をやっている、その決定の会議に加わっていたが、「2t 以上の車が 70 km/h で衝突したら側壁がもたない」とかいう理由で道路管理者側があまり賛成していなかったのを覚えている。こうしたいきさつを知っていると、そこをとおるとき用心する気になる。一般の人にも、もっとこうしたことを PR するほうがいいと思う。

### 外郭環状道路の完成をはやく

首都高速道路の環状線で渋滞が起っているとき、私は“アリ地獄”を思う。たくさん車が放射ルートから、集まって中心部分に入り込んでぎっしりつまって身動きもできなくなる。環状部分は混んでいると知りつつも、放射線から都心に入ってくると、つい一般道路へおりのよりはましということで環状部分に入ってしまう。同じ料金なら、とことんまで利用しなければと思うのは当然である。狭い環状線に都心に用事のない通過車両までがぎっしり入り込んでしまうのだから、渋滞するのはあたりまえだ。もうさんざんいわれてきたことだが、環状部分の車線数をなぜもっと多くしなかったのか、通過交通をさばく外郭環状道路建設を、なぜもっと促進しないのかを、もう一度声を大きくしていいたい。また、高架道路の下を地域住民のための駐車場などに利用させることをなぜもっと全面的にやらないのだろうか。

それと、ランプが上り下り対称になっていないのもユーザーには不快なことだ。高速自動車国道では、インターチェンジといえば、上り下りとも出口と入口があることになっている（一部オーランプのみという例外もあるが）。それが、たとえば3号線のように上り車道を走ってきて高樹町で出ようとしても出られない、などということがあつた。なれない人はこうしたちょっとの心の乱れや不安が事故につながる。用地の関係や需要の関係もあるのだけれど、スムーズに走ることを第一とするなら、ランプは上下同じものがあるほうがのぞましい。

最近、列車のトンネル事故があつて思ったことだが、首都高速道路の羽田海底トンネルは大丈夫だろうか。地図には危険物積載車は通行できない旨が書いてあるが危険物の範囲はどのくらいなのか、また、タンクローリーなどの「危」のマークをつけた車も高速道路を走っているが、あれが羽田のトンネルをとおるのをどのようにして規制できるのだろうか。もし、ゲートでチェックしたとしても、ランプウェイをバックで戻らせることはできないだろう。けっきょく、チェックはできないということだろう。

既成の都市の場合、それを活かすも殺すも都市内高環道路の計画したいという気がする。いまの首都高速道路

は後手後手に回っている。どこかで先手に転換することが目下の急務のように思う。

「土木学会誌」「土木学会論文報告集」

頒布のご案内

標記2誌の在庫は下記のとおりです。購入ご希望の方は、下記要領に従ってご注文下さいませようご案内申し上げます。

下表のうち数字が入っている所の雑誌は在庫があることを示します。よ

って、記入されている数字が定価を表しますので、ご注文にあたっては、  
 ① 注文雑誌名、同巻号、および入用冊数、② 注文者氏名、③ 送付先（郵便番号、住所、氏名）、④ 連絡事項、を記入した用紙に、⑤ 定価合計、⑥ 同送料（@ 50 円×注文冊数）を同封のうえ、下記あて、現金書留便にて注文して下さい。おろかえし、現品をお届けいたします。ただし、昭和22年以前の土木学会誌の在庫については別途お問合せ下さい。

注文先 〒160/東京都新宿区四谷1丁目 土木学会事務局会員課

	巻	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56		57	58	
		昭和	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46		47	48
		西歴	'48	'49	'50	'51	'52	'53	'54	'55	'56	'57	'58	'59	'60	'61	'62	'63	'64	'65	'66	'67	'68	'69	'70	'71		'72	'73
土木学会誌	1	1	100	100	100		100	100				100	100			200	200	200	400	250	250	250	250			1	1	350	
	2	2	100	100	100		100	100			100	100	100	100		200	200		250	250	250		250	250	250	2	2	350	
	3	3	100	100	100	100		100	100			100	100	100	100	100	200	200	200	250	250	250	250	250	250	3	3	350	
	4	4		100				100					100	100	100		200	200	200	250	250	250	250	250	250	350	4	5	450
	5	5	合併	100				100		100	100		100	100	200	200	200	200	250		250	250	250	250	350	5	6		
	6	6	合併	100				100		100	100	100	100	100	100	200	200	200	200	250		250	250	250	250	350	6	7	
	7	7	合併	100			100		100		100	100	100	100		200	200	200		250	250	250	250	250	350	7	8		
	8	8											100	100		200	200	200	250	250	250	250	250	250	350	8	9	450	
	9	9			100							100	100	100	100	200	200	200		250	250		250	250	250	350	9	10	
	10	10										100	100	100	100	200	200	200		250	250	250	250	250	350	10	11		
	11	11										100	100	100	100		200	200	250	250	250	250	250	250	350	11	12	450	
	12	12					100		250			100					200		250	250	250	250	250	250	350	12	13		
																										増刊	4	450	
論文報告集	1																	101	113	125	137	149	161	173	185	1	1	197	
	2																	102	114	126	138	150	162	174	186	2	2	198	
	3																	103	115	127	139	151	163	175	187	3	3	199	
	4																	104	116	128	140	152	164	176	188	4	4	200	
	5																	105	117	129	141	153	165	177	189	5	5	201	
	6																	106	118	130	142	154	166	178	190	6	6	202	
	7																	107	119	131	143	155	167	179	191	7	7	203	
	8																	96	108	120	132	144	156	168	180	192	8	8	204
	9																	97	109	121	133	145	157	169	181	193	9	9	205
	10																	98	110	122	134	146	158	170	182	194	10	10	206
	11																	99	111	123	135	147	159	171	183	195	11	11	207
	12																	100	112	124	136	148	160	172	184	196	12	12	208