

環状道路の時代到来

国土学アナリスト
大石久和
Hisakazu Ohishi

都市城壁の歴史

ヨーロッパ文明は今日では世界文明になっていると言っても過言ではない。着物を着ていた日本人も、人民服を着ていた中国人も国内外の公式行事では、男性はみんな背広を着ている。背広という言葉がロンドンのサヴィル・ロウ通りから来ているように、背広はヨーロッパでの服装だったのだ。

この一例が示すように、世界を席卷しているこの文明は、イタリア・ルネサンスにあこがれたフランス文明に受け継がれ、そのフランス語が外交言語だったようにヨーロッパ全土に拡散していったものだ。

ローマ文明はギリシャ文明を引き継ぎ、ギリシャ文明はアッシリア、シュメールなどにルーツを持つ。このようにたどっていくと五、五〇〇年前に都市国家を作り上げたシュメールの文明こそ、ヨーロッパ文明のルーツであり、つまりは世界文明の根源だとわかる。

エジプトやインダス、黄河にも文明は誕生したし、ヨーロッパ文明はこれらの影響も受けているけれども、太い本流はシュメールであることは間違いない。

文明のルーツを長々とたどってきたのは、シその後のパリ、ひいてはフランスの発展に大きく寄与することとなったのは、ここに環状道路を整備したことであった。

一九二〇年頃と言えばアメリカではT型フォードの生産を始めていたものの、ドイツのフォルクスワーゲンはこの一八年後に生産開始されるという、まだ「前自動車時代」であった。

この時代にもかかわらず、パリはここに片側四車線（原則的に）の大幹線道路・ペリフェリックを建設し一九七三年には自動車専用道路として全線開通した。パリなどヨーロッパの都市では自動車交通の入り口時代に、環状道路がすでにアプリアオリに存在していたのだ。

ところで、環状道路は目的方向に沿って走る道路ではない。東京の外郭環状道路（外環）を走っている車もほとんどが郊外と都心を結ぶ交通である。

環状道路は、方向や時間帯によってはどうしても偏りがでる放射状の道路の交通負荷を平均化することにほとんどの機能がある。環状道路は役割がわかりにくい道路なのだ。

外環の一つ外側の環状道路に、首都圏中央連絡道路（圏央道）がある。この道路は最近、東名高速、中央高速、関越道をつなぎ、広域的な交通利便性が著しく向上した。

ユメール人は世界初の文明を育む装置として都市を構成したが、その都市の存立を可能にしたものが「都市城壁」(City Wall) というものだったことを言いたいためである。

都市は文明のゆりかごと言われるように、農業生産から解放された人々が、工芸品を製作したり、商売をしたり、さらには王制のもとで官僚となって行政を処理したりすることで都市国家は成立した。

これができるためには、「大勢の人間が長期間安全に集まること」ができること」が可能でなければならぬ。そのための装置インフラが都市城壁で、その発明が文明を生んだのである。都市（シテイやシテ）という言葉は、「壁に囲まれた多くの人が集まる場所」を意味するラテン語のキヴィタスを語源とすることが納得できるのである。

殲滅の意思を持つ他民族に囲まれていたシュメールやヨーロッパの都市が、何度も外敵に攻め込まれながらも生き続けることができたのは、都市城壁のおかげなのだ。これが、彼らが感度の高い「インフラの重要性認識」を持つ由縁なのである。

しかし、都市の存在を可能としてきた城壁も、空から爆弾が落ちてくる時代になると無意味なものになる。また、圏央道の供用区間では、大規模な工場や大きな物流センターなどが相次いで立地して民間の投資が促進されるなど、道路整備の効果が大きな話題となった。

この道路は、当初八王子と川越間の一般有料道路として整備がスタートした。ところが用地買収がさっぱり進まなかったため川越での担当者に事情を聞くと、地元説明をしたのだが、「何で八王子に行く道路に協力する必要があるのか。早く行きたいのは都心なのだ」と言われたというのである。このように環状道路整備が遅れたのは、事業効果が「地元では理解されにくく」用地買収に苦労したことがある。

しかし、外環の埼玉区間が供用し都心に向かう放射の首都高速の路線を、混雑の度合いに応じて選択できるように初めて環状道路の威力が実感され始めた。環状道路は広域的に効用を発揮するものだから、地域ではなかなか理解されなかったのだ。

ヨーロッパでは、都市城壁の跡が環状道路となり環状の意義は早くから理解されたから整備も進み、その効用を享受してきた。わが国では、地域の理解を得るのに長時間を要したため、いまやっと環状道路から恩恵を受ける時代に入りつつあるのである。

ものになり果ててしまった。パリの最終城壁は延長約三四キロメートルもあったが、第一次世界大戦に航空機が投入されると生活にとっては邪魔なものでしかない城壁は撤去されることになり、一九一九年から撤去工事が開始された。この事情は、他の都市でも同じであったからすべての都市から城壁は消えていったのである。

パリでは最終城壁の幅員は三九〇メートルもあった。この城壁の建設時点ではすでに高性能の大砲が発明されていたから、城壁と言っても高樓などの構造物はなく、中心に堤防のような塁壁が建設され、その前後に広い空間が空いているというものだった。

多くの都市がこのような構造を持っていたが、ウィーンでは土塁に代わって堀がめぐらされていた。こうして第一次世界大戦後、都市の周辺に広大な環状の空地が誕生したのである。ヨーロッパの人々は都市の縁部に連なる貴重な連続空間をどのように利用しようと考えたのだろうか。

環状道路の時代

総延長三四キロメートル、幅約四〇〇メートルの連続空間は実に得がたい都市空間であった。パリはこの空間に低所得者向けの住宅を建設したりしたが、