

## イギリス「高速道路の新しい交通運用」: 計画概要

掲載日	2009年9月24日
国名	イギリス、オランダ
分類	交通
出典	NEW CIVIL ENGINEER(雑誌)
タイトル	“Managed Motorways”

### イギリス「高速道路の新しい交通運用」計画

イギリス交通省高速道路管理局は、近日中に、イングランドに次世代の高速道路網を構築するための広範囲なプログラムに着手する予定だ。このプログラムには、(高速道路上の)走行速度のコントロール、通行容量を増やすために路肩を開放することなどが含まれる模様だ。このプログラムの最終結果は、ドライバーがよりスムーズで安全に運転でき、移動速度は必ずしも速くはならないものの、移動時間の確実性(定時性)が向上することなど、高速道路における交通の革命になるものと思われる。

路肩も走行可能にするという施策は一見単純に思えるものであるが、これによってわずか5年あまりの間に全長340マイルの車線が追加されることになり、イギリス国内で最も交通量の多い道路網のいくつかの地点で混雑が緩和されていくと見られている。

この計画の本格的な実施は、ドライバーの運転の仕方や道路網の運用の仕方が革命的に変化する先駆けとなるだろう。そしてこれは、高速道路網における移動時間の確実性(定時性)を著しく改善するものとなり、高速道路上を運転する際のストレスを解消し、その過程で、高速道路上の安全も確保できることになる。

車が無秩序で自由に走り回っている現在の高速道路の状況を「管理されたシステム」に変換するというこの計画を実施するには、30億ポンドの資金が必要となる。これは、現在の高速道路プログラムの予算の半分に相当する。このプログラムには全部で9種類の計画が含まれており、2015年までさらに7種類の計画が始められることになっている。すべて合わせるとイングランドの高速道路の交通容量を30%追加できることになる。さらに、2015年以降に実施される予定の12件の計画が舞台の袖で出番を待っている。

過去の取り組み事例では、M42号線で、路肩車線運用、車線別速度に規制などを導入し、移動時間の信頼性(定時性)、安全性、排ガスによる大気汚染の問題はすべて著しく改善された、と高速道路管理局は語っている。

### オランダの交通渋滞への取り組み

イギリス高速道路管理局は、「高速道路の新しい交通運用」の分野については、オランダ運輸省・陸水路局と手を携えて進めてきている。イギリス、オランダの双方とも、道路網の大規模な混雑や、道路の増設はもちろん拡幅に対してさえも国民の賛意を得られない点では共通した交通問題を抱えている。

「平均的な日で、車の行列は 200 km から 300 km にもなります。我々は、こうした車の行列を取り除くためではなく、ドライバーの移動時間をより正確にするために、交通管理をしなければなりません」と語るのは、オランダの交通管理のパイオニアであり、オランダのフロントメイ (Grontmij) 社の技術部長であるフランス・デ・ハース (Frans de Haes) 氏だ。

道路脇に設置された監視カメラ、管制センター、標識板の付いたガントリー、コントロールされた制限速度などは、オランダの高速道路網のどこにでも見られる。路肩走行を導入したのはオランダが一番早く、ユトレヒト (Utrecht) の高速道路 A27 号線で実施された。

しかし、路肩走行を過度に使うことは避け、代わりに『プラス・レーン』という、自動車道路の外側に設置されている狭い車線を交通量のピーク時に開放すると同時に、安全確保のために高速道路全体の速度制限を下げるといった方法を選んだ。このため、毎日朝夕のピーク時に、このプラス・レーンが開放される 2、3 分前には、レーン上で待つ車が行列し、見苦しい状態になっている。

「オランダでは、路肩走行をもっと活用すべきかどうかの大議論が巻き起こっています」と、フロントメイ社の部門役員であるヒューバート・ハビブ (Hubert Habib) 氏は語る。同社はオランダの高速道路管理局に対して助言を与えている会社の一つである。「我々は、路肩走行を徹底的に進める手法がイギリスでどのような結果を生み出すか、興味を持って見守っています。これまでのオランダの道路交通の指針は、道路網自体が十分にあるべきであり、路肩は必要な時にだけ使われるべきだ、というものでした。

両国がお互いから学んでいる中で、オランダが、フロントメイ社のイギリスおよびアイルランド支社の運輸部長のエルンスト・マリパート (Ernst Malipaard) 氏の言葉を借りれば「構築された環境マネジメント」という方向に向かいつつあることは、興味深いことである。これは、小規模な道路上の主要な連絡道路や、特に都市の中心部への連絡道路に対する交通管理の効果を形に表すことも含んでいる。

「高速道路上での最大の問題は、常に、ドライバーが都市の中心部に向かう際の最後の 2 km あるいは 3 km です。我々は、高速道路だけではなく、さらに全体のエリアについて見てみる必要がある、ということに気付きました。そして、能動的な交通管理への技術の投入によってのみ、それを管理することができるのです」

今、オランダの町には、多層階のパーク＆ライド用の駐車場施設が次々と作られている。都市の中心部へ車で入ろうとすると、切り替わるまでに時間が掛かる信号が延々と続き、退屈なので、ドライバーはこうした駐車場を利用するようになっている。

オランダの次なる展開には、アムステルダムでの渋滞税制度の導入と、オランダ全土での道路税の撤廃およびこれに代わって道路利用者に直接課金される走行キロメートルあたり課金 (pay per km) システムが含まれている。こちらのシステムでは、交通管理情報や走行指示を直接それぞれの車両に送信するための、車載情報システム機器メーカーとの交渉が進められる見込みだ。