

ヨーロッパに見る

「人と車のお付き合い」

井口勝文 INOKUCHI Yoshifumi



ヨーロッパの町は怖くて車では走れない。うっかり入ると一方通行でぐるぐる回された挙句に元の大通りへぼいと放り出されてしまう。うまく町なかに入ったな、と思うとそこはいきなり歩行者天国で、「あんた迷い込んだね」とばかりに歩いている人たちに取り巻かれて覗きこまれてしまう。その挙句が交通違反の罰金の請求書。しっかりと監視カメラで捕まえられていて逃げようがない。

いつの間にかヨーロッパの町はそうなってしまった。

「私たちの町にいらっしやい。素敵ないいい街ですよ。でも車で来ると面倒だし、時間もかかります。電車が便利で快適です」

町の案内書にはちゃんとそう書いてある。

イタリアで建築の設計事務所をやっているパオロにとって車なしの生活は考えられない。北イタリアからシチリアまで 1000 キロ以上の道のりを苦も無く走って仕事をこなしていた。年間 5 万キロ近いドライブをこの 30 年間続けてきたその道の猛者だ。その猛者がミラノで働いている息子を訪ねるのに、今は車では行かないと言う。

「危なくてミラノの町には入れない」のだそうだ。

前もってインターネットで届け出てしかるべき料金を払っておけば良いのだけれど（料金はそんなに高いものではない）、当然面倒だ。

ミラノまで電車で行って、そのあとはミラノに住んでいる息子の車で町を走る。住んでいる人は登録した車で比較的自由に好きなどを（あくまで比較的、ですが）走ることが出来るし、路上駐車も出来る。

この春イタリアからドイツを廻る旅をした。

フィレンツェには町の中に大きな駐車場が 5 つある。契約駐車だけでなく外来の時間制駐車もその気になれば利用できる。町の外からここまでどうやってたどり着くのか、詳しく道順を描いた地図が用意されている。

まるでゲームのようにいくつもの監視カメラをかいくぐってここまでたどり着かねばならない。中世以来の古い町の、細くて曲がりくねった不規則な道を通ってたどりつかねばならない。いくら運転が上手くてもカメラは見逃さない。

最初のカメラから 2 時間以内にたどり着けば、駐車場のコンピューターを操作して途中で引っかかった記録を全部消去して、チャラにしてくれる。出る時も同じで、2 時間以内に脱出しないと後はどんどん罰金が嵩んでいく。これではまるっきり、生身のコンピュータゲームだ。

イタリアだけでなくヨーロッパ中の町が同じようなことになっている。町の交通規制がどうなっているか、インターネットで前もって調べなければその町へは行けない。町の中心部に近づく手前にもバリアーがある。一定の排気ガス基準に合った車でなければ進入できないゾーンが町の広い範囲で定められている。その地図もそこに示されている。

「ロンドン—東京 5 万キロ」

昭和 31 年、朝日新聞のロンドン駐在員だった辻豊さんが帰国するにあたって、カメラマンの土崎一さんと 2 人で陸路を国産の乗用車で日本まで走って帰るといふ企画だ。ご記憶の方は私同様すでにかかなりの高齢者に違いない。後半は砂漠を超え山を越える行程になるが、前半はまことにのどかで美しいヨーロッパの国々を巡る旅だった。「いつかこんな旅がしてみたい」。九州の田舎でその新聞を見なが

ら私はヨーロッパの風景にあこがれたものだ。10年ほど前まではヨーロッパでそんな旅が可能だった。レンタカーを利用して町々を訪ね、パリの凱旋門の周りをぐるぐる回ることも出来た。今はそんなのどかな旅は出来なくなってしまった。

ヨーロッパはCO2と大気汚染削減のために自動車の使用を抑制しようとしている。町なかでは自動車の使用を出来るだけ不自由にする。そういうコンセンサスが成立している。あのBMWの企業城下町でもあるミュンヘンがその先頭に立って見本を示しているのを見ると、「ドイツは実利よりも哲学優先」と聞いていたことが本当に納得出来る。

町なかに入る手前で車を停めて、そこからはトラムやバスで町に入る。

町なかは見事に歩行者天国で、カフェテラスやレストラン、屋台の店、様々な市場が道路に溢れていて実に楽しい。のどかな広場や芝生の公園でゆっくりと休めるし、町なかで子供が伸び伸びと駆け回る様はまさに「別世界」に来たことを実感させられる。

その一方で町と町をつなぐ高速道路網は素晴らしく充実している。それぞれにお国の事情があって不足の点もあるのだろうが、余所者の旅行者にとっては何の不足もない。当地のバカンスや連休の時期に出会わない限り混雑もまず無い。

大型のトラックは決められた車線をきっちり守って走るので、その分乗用車は走りやすい。イタリア、トスカーナの緩やかな丘を走り、あるいはアルプスの谷を越え、菜の花に覆われたドイツの田園地帯をアウトバーンで駆け抜ける。ミュンヘンからベルリンへほぼ600キロを走った時、数百本の風力発電の風車の林を抜ける感動的なドライブを体験した。21世紀に生きていることを実感する新鮮な風景体験だった。サステナブル社会の実現にかけるドイツの本気を実感させられた。

一方、アウトバーンそのものにはあまり興奮しなかった。私たちの世代にとってドイツの「アウトバーン」は特別の響きを持ってい

る。日本ではまだ砂利道の方が多かった第2次世界大戦の前に、あのヒトラーがつくったものすごい高速道路。そこを速度制限無しで、あのがっしりと重量感のあるドイツの車が風を切って滑るように走っていく。そんなイメージだ。

走ってみると日本の高速道路はアウトバーンに全く遜色なかった。無いはずの速度制限もあった。期待外れと言うよりも勝手に期待を膨らませていただけのことと言うべきだろうが、この半世紀で日本がやったことの凄さを、改めて思い知ったと言うのが一番正しい歴史認識だろう。

ヨーロッパの高速道路は日本と比べるとはるかに町から遠く離れたところを走っている。ましてや東京や大阪のように町の中をうねりながら駆け抜ける都市高速道路という凄いいものは無い。高速道路から遠くに町や村の影が望まれることはあるが、普通は淡々と田園や丘や林を抜けて走るばかりだ。そのような高速道路から地域の幹線道路に移り、やがて町に入っていく。そこに例の環境保護のバリエーションがあり、最後は歩行者天国のある町の入り口にたどり着く。そこから先は最初に書いた通りの、自動車にとっては危なくて厄介な、歩行者にとってはまことにのどかな、がっしりと交通規制で守られた町になる。

人と車。今更車なしの生活はあり得ないが、車があるばかりに厄介なこともまたきりが無い。ちょうど老境にある夫婦関係のようなもので、最後までうまく付き合っていくしかない。うまく付き合えば完璧とは行かないまでも、何とか平穏でのどかな生活がおくれる。付き合い方が下手だとしょっちゅう衝突してストレスが溜まっていく。

ヨーロッパの都市は戦後70年、その付き合い方を真面目に考えて実行してきた。歩行者天国のカフェテラスに座ってのどかな町の風景を眺めていると、「あんた達は偉い！」と、そのしぶとさと「やれば出来る」と思う楽観的な生き方を褒めてやりたくなる。

(「高速道路と自動車」9月号寄稿文に一部手を加えました)