

交通管制部の記録

～世界最先端の交通システムとともに歩んだ 33 年～

平成 18 年 11 月

首都高速道路公団交通管制部の記録編集委員会

首都高速入口閉鎖事始め秘話

秋山 尚夫

秘話とは裏話、このタイトルを付けるとみなさんは耳をそばだてるのではないのでしょうか。しかし、ここでいう秘話とはそんな大それたものではありません。今もそのまま続いている首都高速道路における交通渋滞対策としての入口閉鎖を 30 年前にはじめて手がけた男たちの物語、つまり「プロジェクト X」なのです。

実は、入口閉鎖は首都高速道路が開通した直後からすでにやっていたのです。少なくとも、昭和 43 年頃都心環状線が完成した頃にはすでに警察による現場措置で、渋滞した時に、入り口にいわゆる（ウマ）＝バリケードをおき、通行止めの標識を置くくらいのことにはやっていたのです。矢野さんたちが、よく「分駐さん」とっていたのは、正確には警視庁第一交通機動隊首都高速道路分駐所のこと、分駐さんと公団の現場担当の方々と話し合いながら、その場その場で閉鎖して現場措置でやっていたのです。

それが、ホントの本当になるのは昭和 46 年の東名道との接続の時です。今にして思えば、「そのとき歴史は動いた」のです。警視庁では、その年 8 月に、私が喜び勇んで入って、

希望に燃えて仕事に打ち込んでいた交通企画調査室が駐車対策課の設置と入れ替わりに解散し、私ら技術系は交通規制課に編入されてしまいました。そして、わたしにいきなり突きつけられたのが、首都高速問題。「12月には、東名道と接続する。そうになると都心は大量の交通が流入し、めちゃめちゃになる。どうするんだ」というわけ。それまで、交通規制課で関係機関に強い要請などしていたのですが、はかばかしい成果がないところへ、ふてくされた私が入りました。その時点では、私たち技術グループの存在など無視されていたと確信しますが、たまたま技術を標榜している変なのが入ったということで多分雑用係くらいのつもりで、私を首都高速問題のプロジェクトチームに入れたのです。しかし、私は、退職しようと思うくらい交通企画調査室が解散になったことに頭にきていましたので、ここで存在価値を見せなければと手ぐすね引いて参加しました。そこで、夏休みを返上して、対応策私案を作成し、当時の畔柳課長に提案しました。当時私は、28歳でした。今考えますと、生意気な若者だったと思います。しかし、本人は必死。一般街路と一体化して、首都高速の円滑化を図る案を作りました。当時の警視庁の考え方は、「首都高速は有料であり、一般街路とは違う。首都高速は高速道路のみで考えるべきである。」というようなものでしたから、この案は受け入れないだろうと思っていたのですが、意外にも畔柳交通規制課長は私の案を取り上げてくれました。実はこれには伏線がありましてね。自分の発案だけじゃないんだな。私はそれまで公団の交通管制委員会に参加していました。当時は委員じゃなく幹事で議事録書きがメインの仕事だったのですが、村上順雄さんや、菊田さんにさんざん鍛えられていたので、門前の小僧でどうすべきかもすらすらと出てきたのです。話を元に戻すと、警視庁という固い組織の中で、きちんとした提案をしたため、畔柳課長から絶大なる信頼を得てしまいました。畔柳課長は残念ながら、つい最近お亡くなりになってしまったが、交通部長になるまで、我々技術陣を信頼してくれたのはこのときの私の提案がきっかけだったのです。エヘン。

このようなことで、公団の方とも額を寄せ合って、今でもやっている「渋滞区間に向かう交通を入口で止める」「閉鎖は一般街路に迂回できる入口」という方式でおこなうということになりました。

そこで「大福帳」方式という入口閉鎖方法を作り上げました。これは、公団で定期的に行われているOD調査の結果を利用しようということなのです。

つまり、渋滞発生箇所を通過する交通がどの入口からどのくらい来ているかはOD調査の結果から分かります。これを利用して効果がある入口を決めるということです。公団の

専門家はサンプル数が限定されているのに、それを時間単位に細分化したら、さらに荒くなって信頼度が低くなると主張して渋っていました。まさしくそのとおりで、よりどころがほかにないのです。「渋滞の中に入っている交通が多い入口を規制する」というのは一番説明しやすい内容です。現場の仕事ばかりやっていた私には、こういう説明がつくことが大事だという確信がありました。これで30分単位に閉鎖入り口を選択する組み合わせ表を作り上げました。そしてそれにそれぞれの入口を閉鎖したときの迂回する道路の交通渋滞の程度を書き入れました。これを江戸時代の伝票帳にちなんで大福帳と名付け、後になっては「パターン表」として判断材料にしました。今考えると、なぜ30分単位にしたのかと同じ入口は連続して閉鎖しないとか勝手に決めてしまった内容もあります。しかし、公団、警視庁とも情熱を持った人たちばかりで、大議論をしながら、目的に向かって収束していったのです。また、われわれ担当者に任せてくれた幹部のかたがたもすばらしかったと思いますね。このようなことから、この方式を「パターン規制」というのが警視庁内でのとおり相場になっていったのです。これは、その後これを予測的に使えないかという話も再三ならずありましたが、やりませんでした。これには次のような理由があるのです。道路交通法でいう交通規制は予測ではできないのです。症状が出て初めて発動できるわけなのです。当時のメンバーを思い出すまま挙げますと、公団では菊田さん、矢野さん、川崎さん、山田さんたち、警視庁は根本さん、鈴木さん、本田さん、小貫さん、鶴巻さん、荒木さんなどで汚い警視庁の作業部屋で喧々譁々の作業をやりました。毎日夜食は「志のだの稲荷寿司」、風邪を引いて熱が出たら仕事をやれば治るなどという狂人みたいな上司に囲まれて12月の開通を迎えました。

あ、そうそう、菊田さんの誕生日が12月5日か何かで今夜は早く帰るというのを仕事にかこつけて、真夜中まで虎ノ門界隈にとどめてアルコール漬けにってしまったこともありました。そのくらい仲良く作ったのが、この仕事だったのです。いざ12月21日、いよいよ3号線と東名道が接続しました。私は、それからしばらくの間当時京橋にあった公団の交通管制室に詰めっきりになりました。次の年、札幌オリンピックで日の丸飛行隊が勝ったのを勤務の傍ら弁当を食べながら見ていたのをよく覚えています。しかし、いざやってみるとあちらこちらに、問題が発生しました。なにせ、一番の問題が利用者からの大量の苦情。そのなかには国会関係者、政府関係者からも当然入っていました。今になって考えると、当時、携帯電話やコンピューターがなかったのがある意味でよかったのです。つまり、苦情を言うにも過去形になってしまうのです。こちら側もITVもセンサーもあまりな

いから交通の状態がよくつかめないのが大変だったが、今に比べれば、ネットワークも小さく一般街路もまだ余裕があった。だから説明して納得してもらったが、公団の現業のかたがたと相談しながら高速道路交通警察隊の統制官の補助を行った。個人的には、このときの3ヶ月あまりの生きた経験が技術屋としての修養にどれだけ役に立ったことでしょうか。

このように、今もやられている入口の閉鎖はいろいろないきさつがあって始まったものなのです。当然、今とは交通の状態も違います。そして、情報通信技術が違います。

しかし、考え方は今でも十分通じるでしょう。今回、株式会社化されて交通管制部の名前は無くなったそうですが、これから一番重要なのは施設の有効利用でしょう。

そういう意味ではむしろやりやすくなるのではないかと。私の旧職場の警察ともよく連携をとって、社会として何がいいのかをよく見極めてよりいい交通社会をつくろうではありませんか。

これで、入口閉鎖事始めについての秘話はおしまいです。皆さんいかがですか。

【(財)日本交通管理技術協会 参与】

