

横断歩道橋は今や影が薄くなった社会インフラの一つ。交通事故対策で1970年前後に全国で大量に設置されたが、高齢化に伴い撤去の憂き目に。一方でバリアフリー化など社会ニーズに応える整備も始まった。

高齢者に配慮 設計に工夫も

交通戦争で誕生、減りゆく歩道橋…

1959年 国内初の西枇杷(びわ)島歩道橋(愛知県)



歩道橋は時代を映す

1977年 景観を意識した蓮根歩道橋(東京都板橋区)



時は高度経済成長期。戦後復興とモータリゼーションで交通量が急速に増え、60年代から70年代に交通事故死が急増した。死者が70年に過去最高の1万6765人を記録。交通戦争との異名をとったほど苛烈だったのだ。

もちろん国や自治体は、歩行者と車をガードレールで分離するなど対策を急いだ。そんな安全対策の決定版こそ横断歩道橋の設置。土木建築に詳しい、ものつくり大学(埼玉県行田市)の増淵文男名誉教授によれば、わが国の第1号歩道橋は西枇杷島歩道橋。59年、愛知県西枇杷島町(現清須市)の幹線道路に架けられた。

この第1号歩道橋は2010年に架け替えられたが、空中部分(長さ12.5m、幅2.5m)は、名古屋大学の橋梁保全技術研修施設「ニュー・ブリッジ」に保存されている。その後、第2号登場までには少し時間を要した。「道路上に人道橋を渡すという考えに、道路法や建築基準法が追いつかなかった」と増淵名誉教授。市区町村道、県道、国道で道路管理者が分かれ、調整が難しかったことも影響したようだ。62年に北九州市にできた第2号に続き、同年中に岐阜市や東京都に少なくとも15橋が設置された。

歩道橋の存在感が増すと同時に、非難の声も出るように。歩道橋自体が自動車優先の表れだという思想的な側面や、高齢者や自転車の横断に向かないという機能的な面から、日照被害が起きる、土地価格が下がる、環境が悪化するなど住民訴訟も相次いだ。そんな声を耳を傾け、標準設計は味気ないとして景観を配慮しようとの動きも始まった。77年の蓮根歩道橋(東京都板橋区)は、なだらかな形態と中央広場のベンチが特徴で、歩道橋として初の土木学会田中賞を受賞した。

同様に撤去の動きは広がる。歩道橋大量撤去時代が始まっているのだ。

東京都の本間信之橋梁構造専門課長は撤去には3つの基準があると話す。①歩道橋に隣接して横断歩道がある②利用者数が12時間で200人未満③通学路の指定がない。だ。それでも「自治会や警察との合意形成に時間が必要で、撤去に地元要望から4年ほどかかることが多い」とい。

今後、歩道橋はどうなるのだろう。第1号橋を保存する名大大学院の中村光教授は「まちづくりと一体化した繊維強化プラスチック(FRP)製の橋などが生まれると思うが、数は減り続ける」と予測する。景観対応、バリアフリーに加え、街の一部としてどんな機能を担うかで、歩道橋の姿が決まりそうだ。

津波避難タワーと兼用も



津波避難タワーの機能を持たせた横断歩道橋が、2013〜14年、静岡県吉田町の町道上6カ所に出現した。歩道橋部分を拡張して人工広場と

した構造で、最大のもは1200人収容できる。高さは16.5m。地区の想定浸水高3.7mに対応している。設計は大日本コンサルタント。同社中部支社の杉山敏彦技術部長は「道路法をいかにクリアするかが課題だった」と話す。道路上に設置できる工作物にタワーは入っていませんでしたが、国や吉田町と協議し「横断歩道橋と津波避難施設の兼用工作物」として実現させた。これをきっかけに同法施工令が改正され、道路に津波避難施設を作れるようになった。(磯哲司)