

町づくりと都市交通：欧米諸国と日本の違い

- 21 世紀の子供たちに残す日本 -

大阪産業大学工学部 フェロー 中野 雅弘

1. はじめに

現在、我国は「構造改革」への道を歩み始めたと言われている。欧米先進国が既に経験した「ピックバン」的な社会システムの変革を具体的に始めようとしている。「構造改革」は既に議論されている行財政の分野をはじめとして教育、流通、調達等々の産・官・学・市民のあらゆる分野に対して始まっているようである。この構造改革とは直接関係ないかもしれないが、構造改革を経験した欧米諸国はわが国とどの点で状況が異なるのかを知ることは、将来のわが国のあり方を考える上で参考になろう。しばしば、海外へ旅行する機会があるが最近経験した事柄を参考に、「町づくりと都市交通」の題目でその違いを分析し、原因を探る試みを行った。

2. 最近、経験したこと

最近、オーストラリアへ旅行する機会があった。シドニーで開かれた ITS 世界会議への参加のためである。開催直前に発生したニューヨーク世界貿易センタービル爆破テロの影響で参加者が減少したが、オーストラリア政府も力を入れているようでありなかなかの盛況であった。そんな中、感じたことを述べたい。

1) 公共交通中心の都市交通

ブリスベンでの会議主催のテクニカルツアーに参加したが、発展する市南西部郊外から都心への足として「バス専用」の道路を建設したことである。日本なら鉄道建設を考えるであろうが、建設費や機動性（郊外では一般道に乗り入れる）を考慮し「バスシステム」を採用している。ブリスベンの市内の川をフェリーが行き交い通勤や買い物に利用されている。移動中ものんびりしさらに水辺からの風景も美しく「いやし」の気分になれる。シドニーでは小規模であるがモノレールがうまく利用されていた。市電の活用で有名なメルボルンでは、市電、バス、鉄道の共通パスが非常に安く利用できる。事業の採算性を問うよりも、場合によっては公的援助もして利用者サイドに立った公共交通サービスを提供している。

2) IT の利用

スマートカード（IC カード）の導入も香港の「オクトパス」を取り入れ、今後順次、バス、鉄道、フェリーへと導入の範囲を広げるようである。また、シドニーでは簡易な ETC も導入されている。

3) 乗り換えの良さ

空港へのアクセスや乗換えは便利で、地下鉄が空港の下まで行き国内と国外への乗り換えも隣の駅で出来る。

3. 日本とどこが違うか

多くの方々が私と同じような体験や感想を持たれたと思うが、感じたこと経験したことを述べる。

1) 町並みや景観が美しい

すでに多くの方が経験されていると思うが、町中はもとより郊外に出てもその景観はなんとなく落ち着きが



キーワード： 都市交通、公共交通、町づくり、PI、社会改革

連絡先：〒574-8530 大阪府大東市中垣内 3-1 大阪産業大学工学部土木工学科 TEL:072-875-3001

あり調和が保たれている。物が無くてシンプルなのではなく、物が充足していながら簡素で美しい。

2) 交通機関の乗り換えのスムーズさ

各交通機関がシステムの「統合」されていてそれぞれの役割を生かすように相互に有機的な結びつきがあり、利用者の乗換えが便利に出来ている。わが国に「総合交通」体系の考えはあるが「統合交通」体系の概念に少し弱点があるのではないか。各交通手段の役割が明確で、それぞれが相互に連携しているような「統合交通」の概念が重要なのではないだろうか。

3) 歩行者重視とバリアフリー

舗道は一般的に広く、多くは歩行者と自転車のゾーンが分けられている。また、広い舗道の上まで飲食店の机が並べられてあり、人々が利用している。また、長い階段はエスカレーターが設置されていることが多く、バリアフリーにも配慮されている。

4) 表示の平易さ

街角の通りの名前や各ターミナルでの行き先表示も簡潔で分かりやすい。また、それぞれの表示は整合性が保たれていて、絵や図柄などを多用した「ユニバーサルデザイン」的になっているようである。

5) モビリティの確保

歩行者重視の町づくりでありながら、市内での移動性（モビリティ）は便利さを感じる。これは公共交通の充実と交通結節点（ターミナル等）の乗り換え性の良さで確保している。また、郊外では市内交通機関とはシステムが違う都市間バスや鉄道、それに航空機により移動距離ごとの分担が存在するようである。

4. 違いはどこからくるのか？

多くの方が感じられる違いについて、私なりにその理由について述べさせていただく。

1) 「総合」から「統合」の概念

都市交通の面から考えると、今までの我国の発展は各交通機関がそれぞれ「総合」的に発達し、それなりに貢献してきた。今後はそれらが有機的に連携し機能する「統合」の概念が必要ではなからうか。

2) 利用者からの発想

使う人の発想からスタートし、その利便性や安全性を満足するインフラを作っているような気がする。

3) ルールを守る精神

多くの方が利用する都市ではお互いがルールを守り、また違反者には厳しいため、公共心が強いようである

4) 意思決定プロセスの違い

最近わが国でも、住民参加やPIが叫ばれているが計画プロセスでの計画主体と市民と参画のあり方が違うのではないか。これはLRTで有名なフランスのストラスブールでの導入過程とその後の運営における住民の関わり方をみると違いが分かる。

5) 良い（新しい）ものを取り入れる早さ

変化への対応が早く、このことは、環境問題への配慮やIT（情報技術）の導入にも現れている。

6) 古いものは残す

多くの欧米の都市を見ると「とにかく古いものは残す」という発想ではないかを思われる。旧市街地は残し新都心を作る例が多い。古いものに囲まれながら、とにかく新しいものを作りがちなわが国も見習うべき点は多い。

5. さいごに

何度も訪れる欧米諸国の「町並みと都市交通」を見て、わが国との違いを常に感じてきた。その理由はまだ良く分からないことが多い。一つに欧米諸国の社会システム、「社会構造」が違うことは確かなようである。

<参考文献>

- 1) RACDA編 路面電車とまちづくり～人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして～ 学芸出版社 1999年
- 2) 西村幸格、服部重敬：都市と路面公共交通、学芸出版、2000.12、
- 3) 都市交通研究会：新しい都市交通システム、山海堂、1997.9、
- 4) <http://www.ijinet.or.jp/vertis/j-frame.html>