

海外の 都市交通事情に ついて

村岡健一郎

1 ————— はじめに

この夏欧米10カ国の都市交通事情を視察してまいりました。そのうち6カ国、7都市については担当者を訪ねてくわしく質問等をいたしました。ヨーロッパの分については船便で別送しました資料が未だに届いておりませんので、数字をあげて説明できない事を残念に思います。都市によりそれぞれ違う都市交通のあり方も、なにか底に一貫したものがあるように感じてまいりました。そのようなことを中心にまとめてみたいと思います。

2 ————— 路面交通機関について

1・日本の道路は狭いか——都市の道路率の比較をすると、日本のそれはきわめて貧弱である。そこで日本の都市より欧米

の都市の道路はきわだって広いと思いがちである。

しかしよく考えてみると、ヨーロッパの都市は少なくとも100年以上前に現在の形にでき上っている。電車も自動車もない時代に作った道であり、両側の家々もそのときから石造であって今も使用している。したがって少なくとも都心の道路については、日本の道路と大差ないといつてよい。

ではどうして統計上大差があるのか。これは都市構造に関する。かの地では少なくとも人家が連坦し歩道のある道路をもっているところが都市であり、山林農地や新たに宅地造成をしようなどころは含まれていないからである。

2・路上駐車を厳しく制限して道路は広々としているか——

否である。かれらの車をもつ率は、日本よりはるかに高い。しかし家は石造のアパート式である。車庫などできようはずがない。したがって道路という道路には実にびっしりと駐車している。ひどいところなどは一台でも多く駐車させるためにたてに——歩道に対して直角に——とめてあって、道路の半分以上を占有させている所さえある。

3・それでは道路は自動車で身動きできないか——それがふしぎなことに、通勤ラッシュ時

を除いてはそんなに混んでいない。一つには経済生活の相違から配達用のこまごましたトラックが走っていないこと、大型トラックの昼間市内乗入れを禁止していることに原因すると思われる。このことは私の廻った各都市に一つの例外もなかった。そのかわりロンドンの宿舎では前が主要通過道路であったとみえて、一晩中ダンプ、タンクローリー、大型トレーラーの轟音でなやまされる経験をした。二つには一方通行の励行である。パリ、ロンドンを除いてだいたいの都市は碁盤目の構成が多いので規制がしやすいのであろうけれど、これまた一つの例外もなく一条ごとに一方通行をさせていた。他にも原因があろうが、あれ程高い自動車保有量を示しながら道路が混んでいないことは驚くべきもので、つくづく日本の自動車交通難を思いつけたことであった。

4・では路面の大量輸送機関はどうか——道路事情が日本より良好とはいっても、種々の規制や駐車難から都心へ車を乗り入れるのはかなりめんどうなことなので——その傾向は強まってきたはいるが——大量輸送機関が活躍している。ロンドン、パリのような巨大都市ではバスが、ローマ以下の大都市ではバス、トロバス、路面電車が、き

わめてひんぱんに運行されている。アメリカではヨーロッパほどではないにしても、路面の交通機関は重要な市内の足となっていて、とくにサンフランシスコなどは路面交通機関の博物館といってもよいほど、種々の乗物を用意している。

各都市とも以上のような道路事情からして、ちょっとみたところでは日本よりはるかに路面交通機関を重要視し、また事実便利に使えるといえる。しかし内部にたちいたって聞いてみると、これまた相当のなやみもち苦慮しているところが多いようである。

5・いづれも同じ経営難——

私が聞いた範囲では、電車、トロバスではもうかっているところ、バスは今のところはどうかだが、いけなくなるのが目にみえているところ、2都市あった。

料金はイタリアのような物価の安い国でも、約35円でいずれも日本よりは相当高い。サンフランシスコでは市の経営するいづれの交通機関へでも乗換自由ではあったけれども約90円であった。だからその国々の国情に応じて不当に高くはないが、しかし日本のように他物価に比していちじるしく安いといった料金でもないようである。こういう

運賃のあり方はやはり収支償うだけのものをがっちりいただくというわけにはどこもいかないらしい。かつては適正な運賃であったのだが、今は然らずといったところであろう。

その理由は乗客減である。自家用車の市内乗入れがむずかしいとはいっても、それによってふえてくる通勤者の問題はどこでも頭痛いところであった。私が日本の事情を説明して、電車の乗客は減っているが、バスは伸びているというわけげな顔をしながら“Very good”というが、しかし人口の伸びに比較するとカーブにはぶいというとな得してしきりにうなづいていた。

こうした乗客減による減収は運賃値上げにより回復できる質の経営難ではない。そこに都市交通の今日の窮状をみる事ができるような気がする。日本もオーナードライバーのふえかたはずさまじい。いづれ欧米の後を追う日がきわめて近いように思われる。

6・対策は国と市の援助——

そこで各都市とも、それぞれつぎのべるような合理化を行ってはいるけれども、窮極的な赤字の処理は国または市に求めているところが圧倒的に多い。コペンハーゲン、サンフランシスコは市有市営で、税金から補助

している。ブラッセルは株式会社でありながら、定款に赤字の場合は市と国から補助を受けると規定しており当事者は悠然たるものであった。このようなことはヨーロッパではとくにU.I.T.P.という都市交通の国際組織が活躍しており、永年討議の結果これが正しい方法として、当事者以外にも一般に都市交通のあり方が認識せられているからだともいえよう。しかし一方では日本の都市と違って、市なり会社なりが一元的に都市交通機関を経営しており、その営業範囲も行政区域全般にわたっているので、納税者の合意も得やすい事も大いにあずかっていると思われる。ただまことにおもしろいのはグラスゴーであった。ここは市有市営の交通局でありながら借入金のみで赤字を処理しており、今後さらに合理化を重ねて解消するのだといっていた。日本では、市費の繰入れ、国の補助を叫びながら実現しない。これに対してグラスゴーはその態勢が確立されているヨーロッパにあって、イギリスでも他都市は行なっているのに、断固独立採算を強行しようとしている。スコッチ気質といおうか、その意気ごみに敬意を表しただいである。

7・合理化——市電は廃止へ、バスはワンマンへ——市や国

からの援助が一般化しているのは以上のとおりであるが、企業自体の合理化をおろそかにしているわけでは決してないようである。ロンドン、パリが電車を走らせていないことは周知であるが、その他の都市でも市電の撤去が進んでいる。ハンブルクではここ5カ年の間に既有的路線の40%を撤去したし、グラスゴーは2年前に全廃した。ワシントンも然りであり、サンフランシスコもわずかに下町の3路線を残すのみであった。なにゆえにか。日本では自動車の流れをよくするために、廃止せよという声大きい。しかし彼らは違う。電車を2両連結して2人で運行させたりいろいろ試みたが結局ワンマンでやれるバスの方が——電車をワンマンでやることは、やはり仲々むずかしい。永い歴史があるので組合がウンといわぬそうだ。どこも同じ感がある——運行原価が安いからということのみのためである。附属設備のいらぬバスの方が安上がりなことは当然であり、お客の身になってみても目的地へ行くのによほど時間的な差があれば別だが、電車でなければならぬ理由はなかるう。そこで彼らは運行原価の安いもので運ぶ方が社会的にも利益であると割切ったわけである。まことに明快である。ワシントン

は首府としての美観上、架線を張らずに第3軌条式の電車を多く走らせているので有名な都市であったがわずか3、4年の間に全廃してしまいエアコンディション付きのワンマンバスを運行している。先行きはあやしいが目下のところは黒字に転換したという。ローマでも一部撤去の跡をみることができた。アムステルダム、ブラッセルはまだ撤去の様子はなかったが、ブラッセルは高速鉄道という大げさなものではなくて、市電の地下化を考えそれに伴って路線の整理統合を行うといっていた。バスについては、ギリシア、イタリア等の比較的人手のあまっている国およびイギリスの2階建バスとパリを除いてはワンマンであった。イギリスのバスはちょっと常識的にもワンマン化は無理であるが、パリは意外であった。古色蒼然たるバスは後部が屋根なしのステップになっており、そこに車掌がガンバっていた。両国ともに人手不足は相当なものらしく、パリの車掌はアルジェリア人、ロンドンには黒人もしくはインド人が多く、本国人とみれば女性であった。そうまでしてツーマンを固持しているのは何か理由のあることであろう。しかし全般的にはワンマン化の傾向にあるといつてよいと思わ

れる。というのは、アメリカではオールワンマンであって、U. I. T. P. でも欧州はバスに関してはアメリカの後を追いかけていくといっていたことからもうなずける。ハンブルクではバスターミナルに配車センターを設けてテレビで乗客の乗降をたしかめた上運転手に指令しており、バスにはまた2ウェイのラジオ電話をもっておりどこからでも連絡がとれるようにして安全をはかっていた。アメリカのワンマンバスはなんらこのような設備をもたずに運行していたが、今後日本の人手不足も深刻化しようし、このような施設によるオールワンマン化も検討の要があるらう。

8・サービスについて——欧と米とを問わず、ワンマンとツーマンを問わず、停留場の呼称をしたのを聞いたことはなかった。車内に切符を切りにくるのはサンフランシスコのケーブルカー<観光と市内交通の兼用>だけであった。路面の交通機関は切符を回収するのも絶無であった。始めから切符を出さない<車掌がいても>ところもあった。車掌は銭湯の番台のような所にすわっており、ただ料金をうけとり領収書を発行するだけの役目のようである。ドアの開閉も運転手の仕事であるところが多い。

一方運行回数はきわめて多い。ロンドンのバスなどはそれこそ目白押しに並んでくる。その上バスオンリーレーンを設けて一般車を入れず、バスの運行の正確さを確保しているところもみられた。どうも日本とサービスの観念が違うようである。私は常々日本の車掌の停留所の呼称には疑問をもっている。彼らがきわめて職業的な声でムニャムニャいうことが土地にはじめての人に判るであろうか、私は判らないといってよいと思う。いつも利用する人には必要のないことだ。このようなことと、ひんばんでかつ正確な運行をすることとどちらが本質的なサービスであろうか。とくにワンマンカーの運転手にこれをやらすことは危険を伴いはしないか。日本的サービスに食傷していた私はこの点できわめてサッパリしたよい印象をうけた。これは私だけの感じ方であろうか。

3———高速度鉄道の建設について

1・巨大都市の地下鉄はきわめて汚い——ロンドン、パリ、ニューヨークの地下鉄はそれぞれお国ぶりがありみな違う。ロンドンでは地下はるかにエスカレーターかエレベーターでおり

なければならず、トンネルも円形断面でごく小さくゆとりがない。料金は対マイル制で切符は最後までもっていなければならぬ。パリでは浅い四角断面のトンネルで一部ゴム車輪の電車が走っている。駅は出入口と乗換口が別であり、目的によって使い分けなければならない。ホームはすべて相対式で連絡がないため、乗越したら一回地上に出て、もう一回切符を買い直さざるをえない。そのかわり料金は均一制で何回乗換えてもよい。ニューヨークも四角断面のトンネルであるが、駅のところだけとくに浅くしてあり、たいして階段をおりずにすむ。料金は均一制だが、切符のかわりに一円貨を薄くしたようなトークンを買ひ、これを入れることによって入口のゲートが一人分だけ開くようになっている。

このようにそれぞれユニークさを誇っているが、共通する点は実に駅舎その他が汚いことであった。歴史が古いからだけではないようだ。打ちっぱなしのコンクリート、積みっぱなしの煉瓦に広告を張ってあり、照明も暗く実用一点張りの気がする。もっとも駅名だけはどこも一尺角位の字で実に数多く掲示してある。豪華をほこるモスクワの地下鉄は知らず、東京のそれはまさにぜいたくにすぎると思わ

れる。

2・建設中のものはどうか——

ハンブルクでは市および州が構造物の建設費を負担して、一部竣工し開通しているが、これとても東京のそれに比較して簡素である。勿論以上の都市のように気の滅入るような暗さはなく、照明も充分であり壁面も明るい上張りをしてはいるが、柱に大理石を使うようなことはしていない。車両は外側ステンレスで、内側はプラスチックとオール塗料なしと自慢していたがなかなか近代的なものであった。もともとここはハンブルグ高架鉄道会社が市電、バス、高架、地下を一元的に経営しているので地上の撤去に伴い市内の地下鉄建設に力を入れているのである。

3・高速度鉄道の建設は盛んか

——ロンドン、パリ、ニューヨークはすでに網の目のごとき地下鉄網が完成している。ハンブルクは上述の通りである。他に計画中のところはたくさんある。これらの実施状況はどうであろうか。私はけっして盛んに建設しているとは思えなかった。パンフレット等に計画線を書入れているところは多いが、やはり実現をちゅうちょさせているものは採算にのらないということであった。高速度鉄道の建設費は国または市がもつとし

でも、車両その他の維持管理費、営業費は路面交通機関に比べて大きい。一方料金は路面にペイするまで充分に取るわけにいかないからである。そこで高速度鉄道の果す役割が違って解釈されるようになってきているように思う。昔は市内の交通需要を速く、便利に満たすために作られたのが、今は路面交通機関から離れ自家用車に移る傾向を引止めようと考えられているようだ。通勤者の自家用車移行はそのままでは引止められない。しかし何とかして引止めなければ自動車の大群によって都市自体が機能を失ってしまう。そこで自動車よりも早く、快適な交通機関を提供しようというところにある。一方通勤者の住居は郊外に移りつつあるので、単に市内のみでなく郊外まで出て行くことが要求されている。この点は日本と同じである。

4・建設費の捻出——以上のようにペイしがたいことと役割に対する考え方の推移から、路面交通機関の救済策として高速度鉄道を引こうという考え方は成立たなくなってきた。グラスゴーなどはロンドンにつぐ古い地下鉄をもっているけれども、拡充プランを棄ててしまった。国鉄が市中まで入ってきており、通勤輸送をひきうけているからである。

そこでこの新しい考え方によりプランを練っているところにワシントンとサンフランシスコがある。ワシントンは専門部局までもっているけれども、国の直轄地であり全額国庫負担で建設しようとしているため、さすがのアメリカ政府も容易に肯んぜず、とくに議会方面が強硬でまだ着工のメドがついていない。サンフランシスコはきわめて特殊な組織をつくって成功しており、すでに着工した。この方式についてはアメリカ国内も注目しており、ロスアンゼルスなどもこの方式で計画したけれどももうまく行きそうにないとのことである。高速度鉄道の建設はまず建設費をどこがもつかが大問題である。企業は利子負担に耐えられるものではないからである。市や国がもてばよいといっても、それほど余裕のあるところは少ない。アメリカでさえワシントンの鉄道を政府がつくろうとはいえないでいる。結局サンフランシスコの方式は現実的であるといえるような気がするので、以下にすこし詳しく記したい。＜日本にすぐあてはまるとは考えられないが、合理的ではある。＞

5・サンフランシスコ方式——サンフランシスコはきわめて小さい市である。しかしカリフォルニアの商業、金融の中心をな

していて、その都市圏はかなり大きい。半島の突端にあるこの市には金門橋とベイブリッジの二つの橋に自動車が進出するのでたまったものではない。そこで高速度鉄道を建設しようということになった。自動車通勤よりも楽で、美しい夢の通勤列車を通そうというわけである。まず都市圏たるサンフランシスコ外4郡が連合して一つの機関をつくる。この機関は高速度鉄道を建設し運営するが、建設に当っては起債権と課税権をもつある種の自治体とした。そこで州の特別立法の下に最終的には住民投票により成立させることになったが、2郡については否決されたので、サンフランシスコ、アラメダ、コントラコスタの3郡27カ市町村の連合体となった。各郡はその機関に理事を出し総裁にはサンフランシスコ選出の者があてられた。路線はその3郡の主要都市を通りサンフランシスコに通ずる75マイルに決定し、繁華地は地下その他は高架または地表とし、ベイブリッジの下は海底トンネルで通ることになった。この橋は償却も終りだいぶもうかっているので、トンネルは橋の通行料から捻出することとし、その他の部分については終局的には税金であてる。その機関の名はサンフランシスコ湾岸鉄道＜San Fra-

ncisco Bay Area Rapid Transit District. BARTD> とい
い公募債により一部山岳トンネルを掘っており、3マイルの試験線
で画期的な電車の実験を行っている。この債券の元利償還は沿線地区の住
民の固定資産税への上積み税で行なうことになっている。起債の返還完了
まで<1996年> 固定資産評価額100ドルにつき30~70セントを取ろうとい
うものである。車両は将来の乗車料収入を見越して信託車両とするので、
結局このパートは車両を除くすべての施設を住民の負担で手に入れるこ
とができるわけである。

この鉄道の出現によりはたして自動車通勤者の大群を追放することが
できるか否かは分らない。しかし、このような試みをあえて世に問う者も、
またこれに賛成して税金を払うことを肯んじた住民も偉いと思う。フロン
ティアスピリット未だ衰えずの感がある。

4———日本を顧みて

1・乗物は日本の方が進んでいる面が多い——私は何でも欧米の方が
よいと思ったわけではない。乗物については日本の方が進んでいると自負
している。未だにボールの電車も多いし、

安全島もほとんどない。停留所の標示もなく、歩道に貧弱なポールが立っ
ているだけのところが多い。鉄道についても然りで駅にはホームがなく、あ
っても低いのでヤッコラサと列車に乗込まねばならぬ等不合理な点が見ら
れる。しかしものの考え方になるとやはり日本は遅れていると思う。

2・わかっていてもやれない——ものごとは割切って考えるといことが
必要なことが多いが、日本では八方美人的考え方が多すぎるのではな
かろうか。たとえば、バスの方が経営原価が安く、市電をバスにかえた
方が得なことはだれにもわかっている。この一事だけで廃止の十分な理
由なのに、さほど決定的でないことに議論をつくしている。やたらに駅
をりっぱにして金をかけるのと、簡素にして建設費を安くあげるのと
ではどちらが市民に対してほんとうに親切だろうか。不当に安い運賃で
赤字を累積させるのと、適正な運賃を示して市民の了解を求めるとでは
どちらのいき方が正しいのだろうか。現在の制度下では絶対といってよ
いほどペイしない地下鉄の建設を市電の撤去のための一段階としてうけ
とられるようないい方をするのは誤りではなからうか。このようなこと
はわかっているがやむを

えない事情があるに違いない。しかし、欧米の諸国では相当程度まで割
切って考え、しかも実行しているように思える。ほとんどの都市が路面交
通の赤字を税金で補填していること、高速鉄道建設費は何らかの形で企
業の負担にならぬようにしていること等は、われわれも、つとに、その
必要性をくり返してきたのであるが、残念ながら日本ではそれを中央政
府に求めるのみで自主的にはどこでも試みずらなされていない。外国
がやっているからというのではなく現在の都市交通がおかれている基盤
はどこも共通であるという点で、学ぶべき点が多いような気がする。か
つてアメリカで運賃を安くすればお客がたくさん乗ってかえってもうか
るといふ説があり、これが当否をたしかめるために一時安くしてみたところ
かえって損をしたことがあると聞いた。たといつまらないようなこと
でも、試みるという精神が欲しいと思う。

<交通局運輸部企画開発課長>