

●魅力ある公共交通実現に向けて

団員 大亀 泰彦

視察2日目（1月24日）の午後、ベルン市で交通の取り組みについて視察した。ベルン市は、スイスのほぼ中央に位置する同国の首都である。首都とは言っても、人口約14万人の小さくまとまった街であり、教会や時計台等、美しい中世の街並みをそのまま残す旧市街は世界遺産にも登録されている。



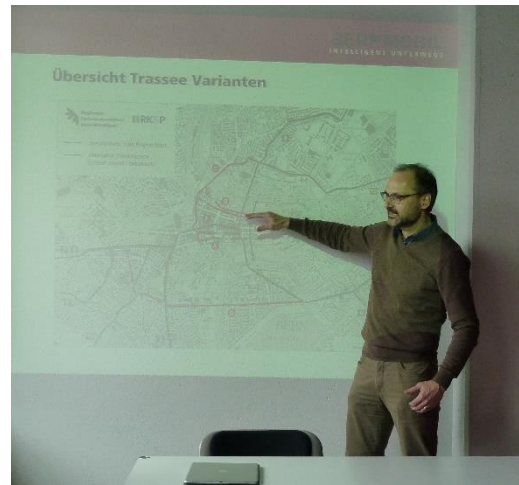
（レクチャーを受ける視察団）

一方、市街地の西端にあるベルン中央駅は、コンクリートとガラスで造られた近代的な建物であり、世界保健機関（WHO）、国際労働機関（ILO）、国際オリンピック委員会（IOC）、国

際サッカー連盟（FIFA）等、多くの国際機関の本部があるジュネーブ、チューリッヒ、ローザンヌ、更にはドイツやフランス国境に接する工業都市バーゼルなどの国内主要都市を結ぶ優等列車（速達性や車内設備の優れた列車）がひっきりなしに発着している。また、世界有数の山岳観光で有名なインターラーケンへの玄関口としても機能しており、まさに、交通の要衝・結節点となっている。

市内の交通は、ベルン市交通局（ベルンモービル社）によって運営されている。同社のバス車両の基地に併設している事務所で、マイヤーさん（広報部長）からレクチャーを受けた。市内交通も、殆どの路線がベルン中央駅を起点・中

心に運行している。利用客は、なんと年間約1億人(ちなみに伊予鉄の電車・バス利用客は約2,600万人)、公共交通分担率は46%(松山市はわずか4%)、市内の主要停留所では1時間当たり52本の車両がひっきりなしに行き交い、最新鋭の4両連結(車長は41.5m)のトラムが中世の建物群の間から次々と現れ、走り去る姿は圧巻そのものである。



(マイヤーさんによる説明)

同社の収支は、7割が運賃収入で3割が州からの補助金で賄われている。



(自動券売機)

事務所でのレクチャーの後、実際にトラムに乗車体験させていただいた。停留所の自動券売機で乗車券を購入し、ほぼ時間待ちなしでトラムに乗り込んだ。平日の午後3時過ぎだったが6~7割の乗車率で、いす席を多く配し、立ち客用のつり革はない。

通路は広く、車いすやベビーカー使用にも優しく、自転車も難なく同乗できる。乗務員の運賃チェックはなく、抜きうちで同社の担当者がチェックし、キセル乗車が判明すれば運賃の数十倍もの罰金を支払

わなければならないそうだ。わずか2駅程度、十数分の乗車体験では、振動も少なく、快適な乗り心地だった。

今回の視察は、実質5日間で3カ国を歴訪するという強行軍だった。ベルン市のほか、訪問したドイツのフライブルク市、スイスのチューリッヒ市、バーゼル市、そしてスペインのバルセロナ市、いずれのまちにもトラムや連結バスが中心街を頻繁に行き交い、多くの市民や観光客は時刻表を気にすることなく

利用できる。

また、時間限定の乗り放題運賃やゾーン運賃（距離制運賃）の制度は、まさしくハード・ソフトの両面から、市民の身近な足として機能していた。

さらに、近代的な車両が教会や古城等、中世の建物群を縫うように走る風景そのものが観光資源として大きな役割を果たし、更にトラムの色は、ベルンは赤色、バーゼルは黄色と緑、チューリッヒは白色、そしてバルセロナは地中海を意識してか、青と白のツートン色に統一され、まちのイメージを醸し出す効果を演出していた。



（トラムの車内）

その一方で、中心部への車の乗り入れ、駐車場の設置や大型店の進出を規制したり、郊外の拠点駅に駐車場を配置する等、トランジットモールやパークアンドライドといった都市計画の施策が交通政策と有機的に結びつき、まちの魅力向上に繋がっていた。

しかし、こうした欧州各市の交通の取り組みは順風満帆ではなく、少数意見や多様性を重んじる民主主義の先進地域が故に市民の合意形成には大変な時間と労力を要することも学んだ。

ベルン市では、飽和状態の市中心部の混雑を緩和するため、また今後のまちの発展を見据え、更なる市への人的資源の流入増加を誘導するため、新たな路線が計画されたが、クルマ利用者や店主等の反対から住民投票で否決され、計画が宙に浮いているとのことであった。

また、フライブルク市のサロモン市長からは、交通は様々な利害が輻輳する政策分野であり、特に日本と同じような自動車大国であるドイツでは、公共交

通を優先する政策について市民の理解を得るには、大変な労力を要することを伺った。そして、その困難克服のためには、行政が市民の声に耳を傾ける寛容性と調整力、粘り強い説明責任が肝要であり、なかでも最も大切なことは、リーダーシップ、だという言葉が心に強く残った。

わが国では、高度経済成長とともにモータリゼーションの進展により、交通の取り組みは道路政策が中心となり、多くのまちでは軌道を剥いで車道空間となり、数多くのバス路線が廃止されるなど、公共交通の利用をと言われながらも、現状は一部行政の補助はあるものの民間企業が懸命の経営努力によって細々と住民の足としての役割を担う状況である。

そうした中、2013年、わが国では交通政策基本法が成立したことで、公共交通への取り組みに対する行政の責務が法的に位置づけられ、地方行政にも地域の実情にあった交通計画を策定することが義務づけられた。

そこで、本市でも、担当部局や新たな役職を設ける等、組織を強化したほか、現在、幅広い市民に参画していただき、平成29年度を目標に松山市の実情や将来を見据えた交通計画を策定中と理解している。

また、野志市長は、全国で17都市しか残されていない路面電車に光をあてたまちづくりや公共交通機関のシームレス化に強い意欲を示されており、空港方面への新路線開設や交通の要衝でありながら輻輳化や老朽化のため利便性や活力が低下しつつある市駅前広場の再整備を要望する声も上がっていることから、今、まさに行政のリーダーシップが問われている。

以上のとおり、今回の視察は、本市の現状や課題を鑑みると大変有意義なものであり、その成果を踏まえ、今後の市の交通政策に反映し、交通を活かしたまちづくりを後押しすることが議会の役割の一つと捉えており、その取り組みの強化に向けて、決意を新たにした。

終わりに、今回の視察に際し、企画、準備、円滑な履行にご支援、ご協力をいただいた、多くの方々に感謝を申し上げます。



(ベルン中央駅付近)