

第5章 まとめ・総括

我々は、日本国内での事前情報収集から、現地での訪問調査や実際に運行されている交通機関の利用、帰国後の情報の整理を行っていく一連の作業の中で、次のような視点から地域交通対策について考え、本報告書を取りまとめるに至った。本章ではその視点から見えたことを挙げ、調査研究全体のまとめ・総括としたい。

(1) 訪問対象国・都市と日本の交通政策の比較

交通政策は、その都市の歴史、地理、経済、文化など様々な背景により、同じ国の中でも制度や運用が少しずつ異なる。今回訪問した都市だけを見て、ヨーロッパの交通政策とはこのようなものだと一括りにすることはできないものの、現地訪問期間中を通じ、訪問先の各都市と日本の交通政策の現状を比較することで、相違点や共通点について理解し、考える機会を持つことができた。

まず感じられたのは、日本ならば「赤字補てん」などと否定的な評価を受ける、公共交通への財政負担が、ヨーロッパでは、当然必要なものとして行われているという姿勢だったことであり、これが、最大の相違点であったように思われる。日本では、公共交通を充実させるための財政負担が必要となる場合、財政負担の是非が優先して議論されがちだが、個人が移動する権利を保障することに手厚い欧州では、公共交通を充実させることが当たり前で経営は赤字でも構わないという考えがスタンダードであるかのような印象さえ受けた。今回の訪問国ではないが、地域公共交通計画を作成することが法律で義務付けられているイギリスに代表されるように、欧州各国では移動権を保障することが交通施策の前提であり、それをもとにあらゆる施策が進められている。普段街中を歩いているような目線で利用できる低床の車両を利用した近距離の地方鉄道や路面電車、歩行者を車道や軌道に立ち入らないようにするために横断防止柵を設置するのではなく、歩道と車道の上に植物の



ハイルブロンへ向かうドイツ鉄道車内

鉢を並べて、街並みの維持と注意喚起を行っている光景など、何かとハード面での整備に偏りがちな交通施策の充実において、利用者の感覚・視点が忘れられることがない。また、かつての都市の近代化に伴って、一度廃止したトラムが、その価値を再び見出され復活しているだけでなく、そのトラムを鉄道駅の地下に乗り入れ、乗継ぎなどの利便性を向上させているなど、日本では想像することさえ難しい、新しい感覚を積極的に取り入れながらの整備が、整然と進められていることも非常に印象に残るものだった。



駐車場案内表示（フライブルク）

相違点ばかりかということ、そうでもなかった。折しも、欧州各国に吹き荒れる経済危機の嵐の中、イタリアでは財政的な支援が打ち切られることにより、我々が先進事例として情報収集していた移動サービスが、すでに終了してしまっていた、ということにも遭遇した。採算性を考えると理想の形を維持することができず、正解を追い求めているかのような状況に共感するところもあった。

（２）調査対象国・都市間の比較

今回訪問調査を行ったドイツとイタリアでは、国民性に違いがありそうだということは、交通政策を語る以前にすでに把握していることだったが、施策の展開にも違いが見られたのも興味深かった。

ドイツでは、マーケティング調査の結果など、顧客（乗客・利用者）とのコミュニケーションを踏まえ、行政が主体的に、目標を定めて事業を推進しようとする姿勢が見られ、そこに市民



水上バス（ストラスブール）

が追随しているような印象を受けた。これが、公共に対する国民の意識の高さによるものかは分からなかったが、個よりも公を優先する施策を展開しても受け入れられやすく、実際に、施策を実行できるところにすごさを感じた。

一方、イタリアは、理屈よりも目前に迫る課題にいかに対処するかと

いう視点で動いているように感じられることが多かったが、そのように振る舞う思いの中に情熱があり、真摯に問題に取り組んでいるという、人間的な面を感じた。理想があるがうまくいかない部分が日本と似ているとも感じられた。このように、カラーの違う2カ国を調査対象国に選び、それぞれにいくつかの都市を訪問できたのはよかった。



バイクミーの回収車両（ミラノ）

（3）調査してきたことをどう生かすか

今回の調査に参加するからには、見てきたもの、聞いてきたことなどを自分たちのまちや仕事に生かしたいと考えていたが、得た知識を全て取り入れることは難しい。本章冒頭でも述べたように、財政負担に関する考え方や、交通や環境に対する意識の違いがあって、今までの施策を改めるまでには至らないことが考えられる。例えば、ドイツのヴォーバン団地のような新しいライフスタイルを提案して実現する方法は参考となったが、日本にそのまま持ち込むことはよほどの条件が整わない限り、実現は困難であろう。また、e-チケットなど、日本のほうが進んでいる施策もあり、全てにおいてヨーロッパが先進的であるわけではないということも感じた。

しかし、書面や資料、インターネット検索だけでは、見ることはできないものを実際に触れてきたという



観光馬車（フィレンツェ）

ことは得難い経験であり、訪問先の各都市では、実際に稼働している交通に関する様々な設備やシステムを見られたことは大変参考になり、各メンバーが所属する自治体の目線から比較することができるよい機会になったと思う。特に、交通政策を担当する職員においては、日欧それぞれのよい部分を組み合わせ、新しいアイデアを出すことができれば、最大の研修の成果といえるのではないだろうか。



チューリッヒ中央駅

(4) 施策を推進する力

調査を行った各都市を施策単位で振り返ると、法規制や文化の違い、交通政策に関する財政負担の考え方など、公共のものを整備することへの負担の感覚が日本と違うことなどから、日本ではそのまま実現することはできない事例も多いが、施策を実現していこうとする担当者の意志の強さには、至る所で感心させられた。検討する前の段階から諦めるのではなく、あらゆる可能性を排除せずに問題に取り組み、方向性が見えてきたら実現に向けて能動的に動く。文章にすれば極めて自然なことだが、この感覚は、日本人にはなかなか備わっていないメンタリティーであるように感じる。今回の現地調査では、先進事例の実情もさることながら、各都市で施策を進める担当者の「推進力」を見ることができたように思う。

今回の課題研修にあたり、お忙しい中、調査対象国選定にあたりご助言いただいた中村文彦先生、訪問対象国の都市計画や交通施策についてご教授いただいた谷口綾子先生、服部圭郎先生をはじめ、快く視察を受け入れてくださった各訪問先、ツアー関係者、財団法人神奈川県市町村振興協会事務局、そして、我々調査団の各メンバーを研修に送り出してくださった各自治体関係者の皆様には、大変お世話になりました。皆様のこれまでのご支援に対し、心より御礼申し上げます。