

第55回 UITP（公共交通国際連合）世界大会と 欧州公共交通政策調査報告

Report of the 55th UITP and Public Transport Measures of European Countries

秋元 伸裕*

By Nobuhiro AKIMOTO

1. はじめに

筆者は、幸運にも2003年5月4日～8日、マドリッド（スペイン）で開催された第55回 UITP（Union Internationale des Transports Publics：公共交通国際連合）世界大会、およびあわせて企画された欧州公共交通政策調査（主催：財運輸政策研究機構）に参加する機会を得た。本稿においてその報告を行う。

2. 第55回 UITP 世界大会

(1) UITP と世界大会のテーマ

UITP とは、公共交通の発展を目的とし、1885年にベルギー・ブラッセルにて設立された、公共交通関係者からなる事業者団体であり、公共交通に関する技術的・経済的な立場からの研究等を行っている。

世界大会は2年ごとに開催され、第55回目の今大会では、“The Challenges of Integration: Turning Multimodality into Seamless Mobility”（公共交通における統合への挑戦：マルチモーダルからシームレスモビリティへの転換）がテーマとして掲げられた。UITP の発表によれば、世界大会の参加者は、交通事業者が43%、Public Transport Authority 22%、メーカー15%、コンサルタント9%、大学・研究機関4%、公共交通関連組織4%、Public Transport Association 3% となっている¹⁾。

また、同時に Mobility & City Transport Exhibition も開催され、27ヵ国335団体²⁾（車両メーカー、電機メーカー、運行システムメーカー、運賃収受システムメーカー、その他）による展示や、商談スペースが設けられており、この分野における欧州企業の勢い、市場の活発さがはっきりと感じられた。

(2) TransMilenio：コロンビア・ボゴタの BRT

講演の中では、コロンビア・ボゴタ市における「TransMilenio」という BRT（Bus Rapid Transport）の紹介（パラレルセッション2：PH. D. Dario Hidalgo Guerrero 氏による）が印象的であった。

コロンビアの首都ボゴタ市は、人口約640万人、現在も年平均増加率2.5%という成長都市であり、3,695人/km²と高密度でもある。現状の課題に対し、“Mobility Strategy”として、非動力（non-motorized）交通促進、自動車利用の制限、統合 BRT システム「TransMilenio」の3つを掲げている。

TransMilenio の特徴は以下の通りである。

- ・国による専用インフラの提供
- ・複数の民間事業者による組織的なバスの運行
- ・民間団体による統一的な運賃収受システム
- ・BRT システムの計画、利用促進、コントロールを担う新しい公共事業体

1999～2002 年では次のインフラが整備された。

- ・3 幹線軸、計 41 km の専用レーン
- ・8 地域、計 308 km のフィーダーバスルート
- ・4 つのターミナル駅
- ・4 つの中間統合駅を含む全 61 駅
- ・29 の歩道橋（オーバースト）、広場と歩道
- ・総投資額 213 百万米ドル

運営状況は以下のとおりである。特にピーク時片道輸送量は、我が国の鉄道レベルに近い。

- ・利用者数 3 億8,700万人（28ヶ月）、平日792,000 人、最混雑区間ピーク時片方向 35,000 人
- ・幹線バス 470 台（4 事業者）
- ・フィーダーバス 235 台（7 事業者）
- ・専用レーンの表定速度 26 km/h

このほか、運賃収受システム、バス運行コントロー

*東北事務所

ルシステム、第2期整備計画等が発表された。

Hidalgo 氏の結論としては、質の高い効率的なサービスを、利用者・政府どちらにとっても低コストで、しかも短い準備期間で提供することが達成でき、また明確な法体系のもと民間事業者にとってもビジネスチャンスになった点を評価している。

バス利用者数・運行実績と生産性、事故死者、排出ガス、旅行時間の削減、補助金なしでの適切な運賃設定など、具体的な評価指標値も発表された。

3. 欧州公共交通政策調査報告

UITP 世界大会の後、(財)運輸政策研究機構の企画による欧州公共交通政策調査団（団長：中村英夫運輸政策研究所長）として訪問した諸都市における視察内容の一部について、簡単に報告する。



図-1 片側2車線のバス専用レーン²⁾



図-2 幹線・フィーダーバス路線網²⁾
※太線：幹線路線(出典2)に筆者加筆)

(1) マドリッド・アトーチャ駅

AVE やタルゴが発着する都市間特急用ホームが新設され、旧駅部は巨大な空間で覆われた植物園に改修された。非常に印象的で快適な空間である。

(2) マドリッド・地下鉄 Ave. America 駅

近年マドリッドでは地下鉄整備が進み、現在 12 路線が運行している。ホームには、列車到着までの待ち時間が表示され、乗換表示もわかりやすく、観光客にも非常に利用しやすい。

また、近接してバスターミナルが整備された駅も多く、ノーステップ化率が9割近いと思われる都市内バスとの乗り継ぎが便利である。Ave. America 駅では、傾斜地形を利用し合築された地下3階のコンコース、商店、駐車場、地下1・2階のバスターミナル、地上部分の広場との間が、すべてエスカレーターやエレベーターの垂直移動で可能となっている。



写真-1 アトーチャ駅構内植物園



写真-2 Ave. America 駅地下2F バスターミナル

(3) スペイン・ビルバオの LRT

スペイン・フランス両国にまたがるバスク地方は、バスク語を話すバスク人が住む、民族・言語両面からみてスペインの中でも最も独自色の強い地域のひとつである。

重工業都市として発展したバスク自治州の中心都市ビルバオは、文化・芸術、デザインを指向したまちづくりを展開している。そのビルバオでは LRT が新設され、2002 年に営業が開始された。

(4) シュツットガルトの LRT と駅周辺再開発

シュツットガルトの LRT は、トラムの標準軌への改軌とともに進められ、都心部の地下化により高速性の確保と地上歩行空間の捻出が図られた。

また、駅ビルタワーにベンツマークが輝く中央駅周辺では再開発プロジェクト「シュツットガルト 21」³⁾⁴⁾が進められており、駅も地上頭端式から地下



写真-3 ビルバオの LRT (現始発駅 Guggenheim)



写真-4 シュツットガルト中央駅周辺緑地



写真-5 カールスルーエの LRT

通過式へと生まれ変わり、都市間特急 ICE の新線とともに幹線鉄道ネットワークの高速化が図られる予定である。ベンツのお膝元でありながら、周辺の緑空間と連続する都市計画など、学ぶ点が多い。

(5) カールスルーエモデル

カールスルーエモデルとは、DB 近郊鉄道とトラムの相互直通運転のことを指す。郊外部と都心が乗換なしで結ばれ、利便性が大幅に向上した。車両、電力供給、信号システムといったハード施策と、運賃や P&R システムなどのソフト施策が、まさに「統合」したモデルケースといえよう。

4. おわりに

欧州諸都市の公共交通政策の一端を垣間見てきたが、利用者にとっての利便性だけでなく、公共交通空間の豊かさと、それを取りまく都市空間との連続性を強く感じた。翻って、我が国における公共交通施策は、ようやく利便性に対する取り組みの端緒が開かれたところであろうか。

参考文献

- 1) <http://www.uitp.com/Events/madrid/media-room/rapports/RapportMadridEN.pdf>
- 2) Dario Hidalgo Guerrero, PH. D.: "TransMilenio: A High Capacity-Low Cost Bus Rapid Transit System developed for Bogot, Colombia", Proceedings of the 55th UITP World Congress, Madrid, 4-9 May 2003.
- 3) Das Synergiekonzept Stuttgart 21 (独語版パンフ)
- 4) TurmForum Stuttgart 21 (英語版駅展示ガイド)