

# 観光地と歴史的地区における観光交通のシームレス化

## Tourism Transportation Seamless for Destination and the Historical City

秋山 哲男 \*

Tetsuo Akiyama

### 摘要

人々が公共交通機関を乗り換える場合の垂直移動や水平移動の抵抗をできるだけ少なくする空間的な不連続、あるいは駅や停留場で長く待つ時間的な不連続、快適でも運賃がかなり高くつく料金の不連続などをなくすことが、交通のシームレス化である。本論ではこの点に着目し、移動困難者の移動抵抗を少なくするシームレス化と、非日常の行動である観光のシームレス化の考え方を整理した。さらに、世界遺産の歴史的地区シームレス化の現状を整理した。

### 1. 公共交通のシームレス化

観光のシームレスとは交通のシームレスを含み、加えて、事前の観光情報・現地情報や実際の観光行動を安全・快適に行えるための考え方である。①交通のシームレス化と②観光のシームレス化、の概念は図1に整理できる。つまり交通のシームレス化なしでは、観光だけのシームレス化を独立して語るができない。

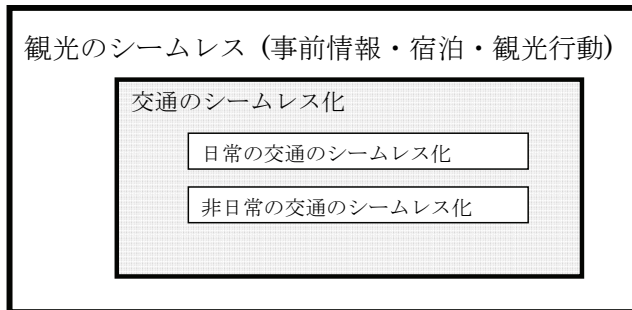


図1 観光と交通のシームレス化の関係

#### 1.1 交通のユニバーサルなシームレス化

交通におけるシームレスとは、出発地から目的地までの一連の移動において、一般的な人の移動のシームレス化と障害者・高齢者のシームレス化の2つがある。今までのシームレス化は一般的な人のシームレス化が中心であり、高齢者・障害者など移動困難者を必ずしも十分に含んでいるとは言えなかった。一般の人に加え移動困難者を含めたシームレス化をここではユニバーサルなシームレス化と定義する（図2）

シームレス化は、①空間的な不連続、②時間的な不

連続、③料金の不連続、などをできるだけ少なくし、スムーズな移動ができるようにすることである。

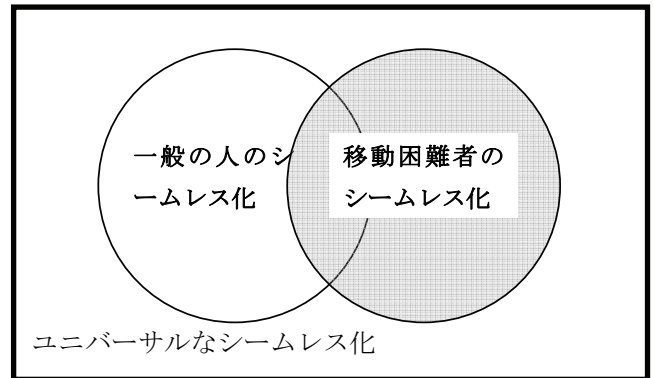


図2 ユニバーサルなシームレス化の範囲

#### (1) 空間的な不連続

##### ①乗り換え抵抗の軽減

鉄道やバス等の乗り換えなどのときに発生しやすい。例えば、歩く距離が長い、経路が複雑である、雨にぬれて歩く、道が分かりにくいなどである。

問題事例は、東京の多摩地域だけでも JR 八王子駅と京王八王子、JR 稲田堤と京王稲田堤、JR 町田駅と小田急町田駅、などいくつも存在する。会社が異なるとシームレスがなかなか困難である。多摩地域の不連続に対して、シームレスな代表的事例を紹介する。

##### ・小倉駅の JR とモノレール（図3）

初期には商店街の反対で JR とモノレールは 150m 以上 JR 小倉駅と離れていた。その理由は商店街の人がモノレール建設の際、売上げを伸ばすためにモノレールを降りて駅まで歩いてもらうために駅から離れた場所に駅ができたのである。その結果、期待されたモノレールの乗客は乗らずに経営的にも苦しい状況が続

\* 首都大学東京 都市環境学部  
自然・文化ツーリズムコース 教授  
〒192-0364 東京都八王子市南大沢 2-2 パオレビル 10 階  
e-mail aki-tetsuo@c.metro-u.ac.jp

いていた。20年以上たって、ようやく写真の姿になったのである。



図3 小倉のJRとモノレール

#### ・ストラスブールのLRTとバス(図4)

人口23万人の小都市であるストラスブールは都市の戦略として、公共交通をできるだけ利用し、自動車の利用を抑制しようと大きな努力を払っている都市である。シームレスはLRTとバスの共有プラットフォームだけでなく、総合交通計画の中で行っていることである。



図4 ストラスブールのバスとLRTの共有プラットフォーム

#### ・乗り換え抵抗の支援機器等の整備

(移動困難者に不可欠)

同一プラットフォームの乗り換えを促進すること。エレベーター・エスカレーター・動く歩道などによる移動抵抗軽減対策を行うことである。

#### ・乗り換え抵抗の支援情報の整備

(移動困難者に不可欠)

空間設計で不連続を生じた場合の助けが音声や視覚情報提供などの案内情報による補完である。特に視覚障害者、聴覚障害者、初めての人などに役立つ。特に案内情報は鉄道の場合、自社路線を中心としているために他路線への乗り換えなどは視野に入っていないことが多い。そのために必要な案内情報が欠落していることが多い。

#### ②時間的な不連続

##### ・運行頻度が少ないケース

運行頻度が少ないことと、運行時刻が人の行動に合わないよう設計されている場合などである。

##### ・運行時の時刻表の不連続のケース

バスと鉄道の乗換えが適切に組み立てられて無い場合である

#### ③料金の不連続

##### ・複数会社の乗り換え

バスを乗り換えただけで初乗り運賃が取られる場合などである。異なる会社の場合の調整により運賃抵抗を少なくすることが可能である。

##### ・環境問題を考えたシームレス化

ストラスブールの自動車からLRTの乗り換えは駐車代の中にLRTの運賃が含まれている。したがって2~5人乗っても運賃は変わらない。

こうした政策が採られていることが本当の意味での環境負荷軽減のための運賃のシームレス化である。

#### 1.2 交通の高齢者・障害者のシームレス化

上記が一般的なシームレス化に関わるものとする、障害者・高齢者など心身機能の低下に起因して起こるシームレス化は、①物理的バリアによる不連続(段差や階段など)、②情報のバリアによる不連続(音声情報、視覚情報、触知情報などの入手やコミュニケーションが取れないことなど)、③制度的バリアによる不連続、④偏見によるバリアによる不連続(偏見、差別など)、など4つのバリアを取り除くことによってシームレス化が可能となる。この点に関しては、交通バリアフリー法とそのガイドラインや中部国際空港などを始めとするユニバーサルデザインによるシームレス化が進んできている。<sup>1</sup>

##### (1) 物理的バリアによる不連続(段差や階段など)

肢体不自由者などは階段などの垂直移動に困難を伴うことが多い。この対策として、エレベータ、エスカレータ、動く歩道などの対策である。

##### (2) 情報のバリアによる不連続

様々な情報は初めての人の情報障害(視覚障害、聴覚障害)に有効である。情報の不連続で困難を伴う人は、視覚障害者、聴覚障害者、音声・言語障害者などである。対策として視覚障害のために音声情報、サインなど特に聴覚障害者に有効な視覚情報、視覚障害者誘導用ブロックなど触知情報、筆談ボードなどのコミュニケーション支援ツールなどである。

(3) 制度・偏見・文化などによる不連続

例えばハンドル型電動車いすを用いる障害者が、利用できる鉄道と利用できない鉄道が存在する。これは、技術的問題もあるが、鉄道会社間の文化に違い、あるいは一般社会と鉄道社会との文化的認識のズレから生じている。

1.3 交通バリアフリー法（バリアフリー新法）の成果

バリアフリー新法（2006年）により交通バリアフリーの公共施設・旅客施設（タクシー、道路、建築物、都市公園、路外駐車場）の目標値が示されている。目標値は施設ごとに異なり平成22年まで、道路のバリアフリーの目標は100%であるが、それ以外のものは50%以下である。（表1）つまり、移動困難者のシームレス化はまだ先が長いことを意味している。特に、公共交通、旅客施設の移動困難者のシームレス化は、平成18年において視覚障害者の誘導ブロックの敷設はほぼ9割達成しており、車いす使用者の対策である段差解消は6割強、トイレは5割強と個々の施設・設備等の整備は着実に進んでいる（図5）。しかし、連続的な移動を意味するシームレス化になる。こうした旅客施設の整備や法律、ガイドラインのレベルは国際的に見ても引けをとらないレベルを維持しており。欧米先進国の中でトップグループであることは間違いないが、シームレスの観点から見るとまだこれからであり、時間がかかる。<sup>2</sup>

表1 公共施設・旅客施設等のバリアフリー化の目標及び現状

主要施設		目標年 2010年	H19. 3. 31 現在
タクシー	福祉タクシー	約 18,000台	9,651台
道路	主要な旅客施設周辺 等における主な道路	100%	39% (H17年度)
建築物	不特定多数の 者等が利用する建築物	約50%	34% (*H16年度)
都市公園	移動等円滑化 園路	約45%	約40% (*H17年度)
	駐車場	約35%	約30% (*H17年度)
	便所	約30%	約25% (*H17年度)
路外 駐車場		約40%	約20% (*H16年度)

\*移動円滑化基準改訂（鉄軌道車両に係る追加内容）

参考:国土交通省

- 車両内の扉等に車両番号等を文字及び点字により表示する。

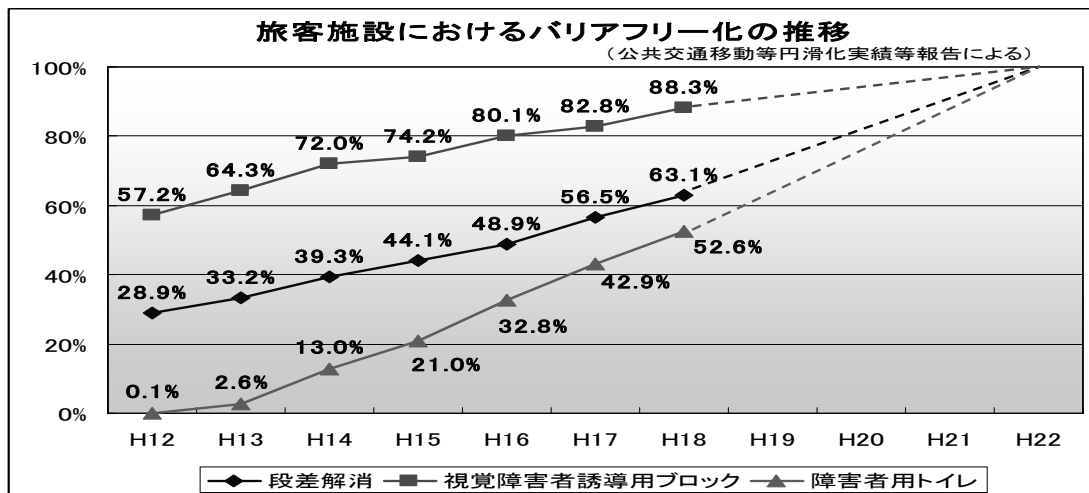


図5 公共交通の旅客施設のバリアフリー化の推移(出展：国土交通省)

II. 観光のシームレス化

観光におけるシームレス化の方策は、交通のシーム

レス化を含み、観光に関わるすべての活動が加わる。具体的には、2.1 事前段階のシームレス化と 2.2 観光行動に対応したシームレス化がある。（図6）

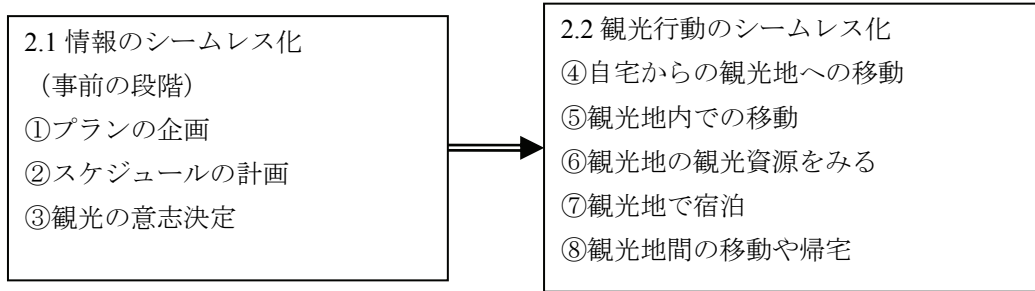


図6 事前段階と観光実施段階のシームレス化

## 2.1 情報のシームレス化

### (事前情報から観光計画意志決定まで)

観光の事前情報とは、まず①観光プランの企画段階、②観光スケジュールの計画段階、③観光の意思決定段階、の3段階がある。加えて判断の重要な要素である④観光コスト負担と観光商品、が見逃せない。

#### (1) 観光プランの企画段階

観光プランの企画段階は、①観光地・観光日数・予算などの決定、②団体か個人旅行か、など観光の大まかな枠組みを決める段階がある。観光プランの企画段階は、観光する人の満足度を高める重要な段階で、まず何処に行くか？また、パック旅行か個人旅行かの選択、個人旅行の場合は交通手段の選択・何処をどのように観るか、食べるか、泊まるか、で選択のために情報収集と知恵を絞る段階である

ここでシームレス化の情報、車いす使用者の場合、観光地への移動、宿泊施設バリアフリーの状態、その他では、入浴・トイレ・就寝時の寝返などのために介助者がいない場合様々なバリアが超えられるかの判断の情報が必要である。また、パック旅行においても自分の障害にあった対応がなされるかなどの判断材料が必要である。

#### (2) 観光スケジュール等の計画段階

観光プランの企画段階で観光地の決定された後、スケジュール等の具体的計画の段階である。スケジュールの計画段階は、③観光地までの移動手段（飛行機、鉄道、バス、自動車）の決定、④観光地の宿泊施設の決定、⑤観光地で何処を訪問するか、どんな観光をするか、どの程度時間をかけるかの決定、⑥次の観光地とその移動の決定や帰宅の交通手段の決定、などである。

特に、③の交通手段、④の宿泊の最低限が備わって、観光の計画ができるのである。

例えば、③交通手段の選択は、車いす使用者の行動範囲を大きく制約する。例えば車内に入れない在来線特急、飛行機に乗る場合は少なくとも1時間以上前に

行かなければならない制約、現地に到着した場合の端末交通手段が利用できない場合、リフト付車両を手当てしなければならない制約が、大きく立ちはだかっている。

もう一つの、④宿泊施設の決定である。部屋のバリアフリー対応がなされているかどうかである。かつて10回程度（1995～2005年）海外に車いす使用者とスタディツアーを実施した。バリアフリーの部屋を求めるとホテルが高級にならざるを得ない状況があり、車いす使用者は選択ができずに宿泊も高くつくことがほとんどであった。

つまり、小さなシームレス化から大きなシームレス化まで多様であり、特に車使用者には観光を断念せざるを得ない問題も少なくない。

#### (3) 観光計画の意思決定

ここで言う観光計画とは、スケジュール等で検討した結果を、予約・購入など具体的に決める段階である。この段階においては移動困難者の配慮が何処まで対応できるかが不可欠である。さらに、障害を持つために余計にどの程度の費用がかかるのかも重要事項である。コストについては負担の問題を次に記述する。

#### (4) コスト負担と観光商品

英国では重度障害者に対して、1970年代～90年代まで、障害を持つが故余計にかかる費用を「移動手当（Mobility Allowance）」として月に3万円程度、障害当事者に直接現金で払っていた時代がある。利用は交通費として支出したが、生活の一部に利用しても問題ないとされた。

観光に関しても、バリアフリーを行えば障害者が観光できるかという点必ずしもそうとは限らない。一般に観光商品を利用すると制約はあるが安く旅行できる。しかし、障害者にはこうした旅行商品が整っていないのが現実である。例えばバスツアーでの旅行は車両がバリアフリーでないことや旅先の見学が短時間で設定されているため、見ることに、食べることに、トイレに行くことも急がされ、場合により通常の旅行計画の

中では納まらない人も多い。そのために、見ることを我慢し、見たとしても一般の人と同じ行動をとるために相当努力が不可欠となる。つまり、一般の旅行商品が障害者の利用できないものが多い。かといって障害者の特別な商品の旅行はまだ少ない。

## 2.2 観光の行動に対応したシームレス化

(1) 観光地と自宅等の移動 (④自宅から観光地への移動、⑧観光地間の移動や帰宅)、(2) 観光地内での移動 (⑤観光地内での移動)、(3) 観光施設・宿泊施設・トイレなどのバリアフリー (⑥観光地のアクセス観光資源をみる (自然・文化施設等を見ること、トイレなどのアクセス)、⑦観光地の宿泊)、などである。

### (1) 自宅から観光地間の移動

これは④自宅から観光地への移動、⑧観光地間の移動や帰宅、などが該当する。

観光行動の最初のネックが自宅から観光地の名所旧跡などをめぐる現地までの移動を満足するスムーズな移動ができていくかどうかである。

そのために必要な交通の組み立ては一般的に、難しいが、人口低密度地域や中山間地域の場合、多少利用者の我慢が必要である。特に鉄道やバスの運行頻度が少なくかつ乗換えが多い場合である。自宅から観光地のアクセスは確保できても人口低密度な観光地など現地での足の確保が意外に難しいことが多い。かといって、自動車でのアクセスを何処まで認めるか極めて重要な課題である。

### (2) 観光地内での移動 (観光地のアクセス)

観光地内での移動は、エリアが狭い場合と広い地域の2つがある。

#### ①エリアが狭い (1 km 程度) 場合

歩行空間や自転車による短距離の移動を中心とする計画が相応しい。歩行などにより、観光地の街並みや観光資源をみること、土産物屋や食事などに立ち寄るなど、ゆっくりした移動や立ち止まることに向けた歩行や自転車の計画が向いている。

#### ②エリアが広い (数 km~10km 程度) 場合

部分的な歩行と歩行以外の交通手段であるバス、あるいは自転車、自動車の移動を前提となる。この場合、バスの運行計画や自動車の駐車場計画、自転車のレンタシステムを造ることなどが必要である。

これらの交通手段の計画は注意が必要で、第一に、町全体のコンセプトがはっきりすること。言い換えれば、交通マスタープランや都市計画のマスタープランの基本的な方針を踏襲し、特にバス計画などは観光の

特異性 (土日や休日に利用が多く平日が少ない) を前提とした計画が不可欠である。さらに、自動車駐車場の計画には観光資源までどれだけ歩かせるか、また歩行距離が長い場合はバスなどの歩行支援をどの様に導入するかが重要である。

### (3) 観光地のアクセス

観光地内の移動は少なくともシームレスにすればよいというものではない。大切なのは、自動車の流入抑制と公共交通の組み合わせと、観光者に何処まで公共交通に利用や歩かせるかを定めることが極めて重要である。

表2は観光資源とアクセス環境、つまり自動車交通の抑制と公共交通やグリーンモード (歩行者・自転車) の考え方を示したものである。観光資源は「建築物、記念の意義を有する彫刻及び絵画、考古学的な性質の物件及び構造物、金石文、洞穴住居並びにこれらの物件の組み合わせであって、歴史上、芸術上または学術上顕著な普遍的価値を有するもの。」と世界遺産に象徴されるように、その価値を継承・保存することがきわめて重要である。そのための方法として観光地の自動車流入を一定程度抑制することが求められる。

#### A. 観光資源と駐車場が近接

多くの観光地が観光資源の近接したところに駐車場を整備することがわが国では常識化している。しかし、世界遺産級の観光資源の場合は今までのやり方では観光資源の歩行者の安全も守れない。例えば、白川郷の場合である。ここでは駐車場を建設しそこに駐車して合掌造りを観光するように整備されているが、観光資源の中の民間駐車場が営業し乗用車や観光バスが乗り入れている。世界遺産を守らなければならない状況であるのに問題が大きいケースである。(図7)

#### B. 観光資源と駐車場が離れているケース (バスサービス)

観光資源と駐車場の間が1キロ以上はなれている場合で、歩行か公共交通で対応することで観光資源を守ることができる。このケースはツエルマットが行っている。石見銀山は駐車場から約2キロをバスで結ぶ計画を7月に立て、10月には実施している可能性がある。

また、ペロタクシーと呼ばれる自転車タクシーも1台導入し環境対策を図っている。(図8)

#### C. 観光地と駐車場が離れている (歩行空間整備)

このケースは距離が遠い場合はバス等の計画が必要である。歩行空間の場合はできるだけ、休憩施設、飲食店などにより歩く楽しさを高める必要がある。また、移動困難者の移動確保も不可欠である。



表2 観光資源と周辺アクセス環境の整備の考え方

	A.観光資源と駐車場が近接	B.観光資源と駐車場が離れているケース(公共交通等グリーンモードのサービス)	C.観光地と駐車場が離れたケース(歩行空間整備)
観光資源と駐車場からの移動の概念図			
観光資源と駐車場との距離	観光資源と駐車場・バス停留所が隣接・数約百m程度離れている。	観光資源と駐車場の間が歩行では難しい程離れている。	観光資源と駐車場の間が1キロ以上はなれている。
観光資源への歩行による駐車場・バス停からのアクセス	短距離(数分~10分程度) 駐車場・バス停から徒歩で簡単にアクセスできる	中距離(20分以上・坂道) 交通手段利用のアクセス 鉄道駅・駐車場からバス等で観光資源にアクセス	中距離(15分以上) 駐車場から歩行(大変)、バス・ベロタクシーなどのアクセス
現状	観光資源のある地域に自動車を入れない努力が必要	自動車を完全に排除し、観光資源や沿道の居住者・街並みを守っている	ベロタクシーのアクセスで観光資源や沿道の居住者・街並み・環境を守ろうとしている
問題点	観光資源が脅かされる、歩行者の安全の確保が必要	観光資源を守るが、自動車利用者のアクセスが不便	歩行困難者の移動の確保が必要
事例	白川郷	ツエルマット	石見銀山



図7 石見銀山の雰囲気のある街並み地域



図8 石見銀山のベロタクシー

#### D. 街並みそのものが観光資源

例えば、黒壁の長浜やお城と街並みの丹波篠山、伝統的建築群や景観の美しい街並みなどがこれに該当する。これらの都市は歩いて見ることが不可欠である。自動車の駐車場を沿道周辺に設置することや公共交通を降りてみるができる組み立てが必要である。

#### (3) 観光資源・宿泊施設・トイレなどのバリアフリー

⑥観光地のアクセス観光資源をみる(自然・文化施設等を見ること、トイレなどのアクセス)、⑦観光地の宿泊、などのバリアフリーやサインによる誘導によるシームレス化の実現が必要である。バリアフリーやサインに関してはある程度バリアフリー新法を参考に

することで達成可能である。

### Ⅲ. 世界遺産の歴史的地区のシームレス化

観光におけるユニバーサルなシームレス化とは、可能な限り多くの人々が利用できることを前提とする考え方である。つまり、魅力的な地域をできるだけ多くの人に訪れていただく仕組みを作り上げることに他ならない。それは利用者本位を前提として、経済的に安価に、かつ満足の行く観光ができることを観光のシームレス化と言ってよい。

### 3.1 世界遺産の歴史的地区のシームレス化の可能性

世界遺産とは 1972 年のユネスコの総会で採択された国際条約である。2007 年 7 月現在、この条約加盟国は 184 か国が加盟、日本は 1992 年に 125 番目の締約国として加盟した。世界遺産は自然遺産と文化遺産、複合遺産の 3 つから構成され 2007 年に 851 を超えた地域で登録されている。世界遺産の登録の規定は、①創造的才能（人類の創造的才能を表現する傑作）、②人類の交流（ある期間を通じてまたはある文化圏において建築、技術、記念碑的芸術、都市計画、景観デザインの発展に関し、人類の価値の重要な交流を示すもの）、③時代例証の建造物など（人類の歴史上重要な

時代を例証する建築様式、建築物群、技術の集積または景観の優れた例）、④普遍的意義（顕著で普遍的な意義を有する出来事、現存する伝統、思想、信仰または芸術的、文学的作品と、直接にまたは明白に関連するもの）などである。<sup>3 4</sup>

観光のシームレス化において、往復の交通、現地での宿泊や観光行動があるが、特に現地での宿泊や観光行動についてみる。その対象として最も集客力が大きくかつ様々な対策が進んでいる可能性がある、欧州の世界遺産のシームレス化がどの程度進んでいるかをいくつかの歴史的地区の事例によってみる。

表 3 世界遺産の歴史的地区の分類

	地区名（都市名）	対象となった世界遺産
都市の計画事例	ニュータウンとオールドタウン（英国エディンバラ）	1995 年に文化遺産として世界遺産に登録。エディンバラの新旧市街（城と宮殿を結ぶ地区）と旧市街の両方が対象となった。
	ロバートオーエンのニューラナーク（英国スコットランド）	2001 年に文化遺産として世界遺産に登録。理想的な産業とコミュニティをロバートオーエンが建設に対して、
LRT 計画と歴史的地区	ストラッスブル（仏国）	2007 年に文化遺産として世界遺産に登録。LRT と歴史的地区の保存により景観の良い街並みが形成されている。
	ボルドー（仏国）	2007 年に文化遺産として世界遺産に登録。LRT と、19 世紀の建築物の保存、ロガンヌ川の改修により
歴史的遺産と歴史的地区	バース（英国）	1987 年に文化遺産として世界遺産に登録。ローマ浴場、チューダ様式の寺院、ジョージ王朝の建築の遺産が保存されている。
	プラハ歴史的地区（チェコ）	1992 年に文化遺産として世界遺産に登録。9 世紀から始まった古都で、現在はバルタ川 西岸に旧王宮、東岸には旧市街が存在する。
	ウィーン（オーストリア）	2001 年に文化遺産として世界遺産に登録。ローマ時代の遺跡や中世の面影を持ち、ハプスブルグ家の都でもある。
	ザルツブルグ（オーストリア）	1996 年に文化遺産として世界遺産に登録。塩の城として栄え、19 世紀までカトリック文化の中心都市として繁栄。
	サンテミリオン（仏国）	1999 年に文化遺産として世界遺産に登録。8 世紀の聖人エミリオンに由来し、彼の隠遁生活の洞窟とワインの名高い生産地。

また、観光のシームレス化の実態を世界遺産の歴史的地区を中心に見てみる。世界遺産の歴史的地区は、英国のバース、エディンバラのニュータウンとオールドタウン、ロバートオーエンのニューラナーク、チェコのプラハ、オーストリアのウィーンやザルツブルグ、フランスのストラッスブル、サンテミリオン、ボルドーなど数十に留まる。このうち 9 箇所を例にシームレス化で考えてみる。

こうした歴史的地区のシームレス化、つまり移動しやすさからみると、多くの都市でバリアがあり、歴史的都市であるが故バリアを取り除けない、いわゆる保存の部分と何処まで人に見せるかの活用の部分との

バランスでシームレス化が決まってくる。（表 3）

### 3.2 欧州の世界遺産の分類

世界遺産の歴史的地区を中心にその代表的な都市を分類すると①都市計画の事例、②交通計画と歴史的地区の事例、③歴史的市街地の事例、の 3 つに分類できる。特に①都市計画や②交通計画の世界遺産の事例はきわめて少なく、多くが歴史的市街地や城を中心とする市街地などが多く見られる。ここでは英国の 2 つの都市計画の事例と、フランスの交通計画の事例を例にどの程度シームレスな対策が行われているかを紹介するに留める。

### (1) ニュータウンとオールドタウン (英国エディンバラ)

英国スコットランド南東部に位置し、人口 38.5 万人を擁するエディンバラ市の中心市街地をなすのがニュータウンとオールドタウンである。世界遺産は 1995 年、文化遺産として登録され、その対象はエディンバラの新旧市街 (Old and New Town of Edinburgh) で、谷筋の鉄道駅を挟んで北側にニュータウン(新市街)、南側にオールドタウン(旧市街)が位置する。(図 9)



図 9 手前は旧市街・遠方が新市街

・旧市街地はエディンバラ城(7世紀の築かれた要塞が期限で11世紀後半からスコットランド王の居城となった)とホールルード宮殿(修道院聖堂を15世紀に宮殿に改築したもの)を結ぶロイヤルマイルの幹線道路を軸に発展した市街地である。(図 10)

バリアフリーに対策は、地形が急峻なロイヤルマイル沿道には多くの階段や坂道で構成され、バリアフリーは殆どなされていない。(図 11)しかし英国では歴史的遺産(ヘリテージ)のバリアフリーが進められていることもあり、エディンバラ城の建築物のバリアフリーが部分的にはあるが行われている。

・新市街地については18世紀後半に人口増加とともにエディンバラ城の北に新市街が建設された。これは都市計画に基づく整然とした街並みで、ジョージア様式の建築物が並ぶ落ち着いた雰囲気を持つ地域である。<sup>5</sup>(図 12)

バリアフリーについては、道路の段差切り下げ程度が行われているのみであり、基本的にシームレスな対策はわずかであることがわかる。



図 10 旧市街の幹線道路(ロイヤルマイル)

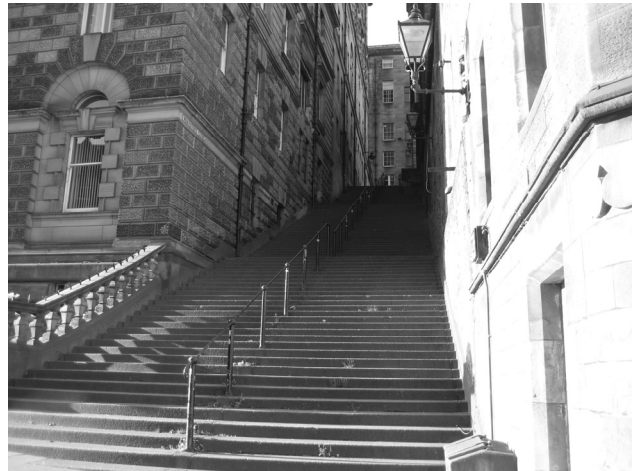


図 11 ロイヤルマイルから最短距離の歩行者階段



図 12 新市街の広場と街区

### (2) 理想都市とコミュニティのニューラナーク (英国スコットランド)

#### ①世界遺産の特徴

2001年に文化遺産に登録、所在地は英国スコットランドのエディンバラから50km グラスゴーから30kmのクライド川の渓谷に理想的な産業とコミュニティをロバートオーエンが建設した。(図 13) そのたたずまいは今も残っていて、環境の良い住宅地が



存在している。(図 14)

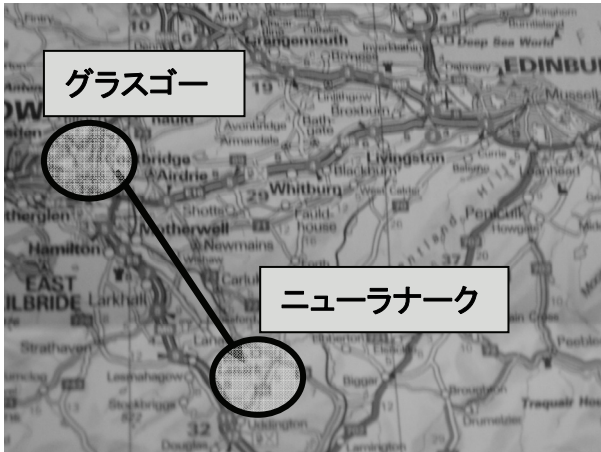


図 13 ニューラナークの位置



図 14 ニューラナークの住宅

ロバートオーエンは 1812 年、理想都市の社会運動家で紡績工場を経営、労働者の生活水準を向上するために工場で得た利益を慈善事業に投じた。その趣旨は「より良い環境は高い生産性を生む」という信念に従い労働者とその家族に設備の整った住宅を提供した、ものだ。当時、児童の就労を禁止し、学校を設立し教育の機会を与え、無料で受診できる医療施設を整えたこと。あるいは、人道者儀的な経営の実践で 19 世紀の労働者意識の向上や社会の発展大きな影響を及ぼした。

バリアフリーに関しては歴史的な都市に共通しているがその多くが地形や当時のバリアフリーの考えが無い時代に建設されたものなので、バリアがあって当然という状況である。ニューラナークもその例に漏れないが、観光客が訪れるレストランや土産物屋（エレベータなど整備）、地区内の散策ルートの急坂というバリアがあるが、ある程度バリアが取り払われている。これは、スコットランドであるが、イングリッシュヘリテージ（英国の歴史的遺産）のバリアフリーを推進するセッションができていことも背景としてあ

るからと推察できる。

このロバートオーエンのニューラナークは、1200 人居住の理想都市として、都市計画の教科書に登場し土木建築を専門とする多くの学生が最初に出会う。以下にロバートオーエンの概要を記述しておく。<sup>6 7</sup>

## ②ニューラナークを建設したロバートオーエンの背景

### ・デビット・デイル

彼と関係の深いデビッド・デイル（1739－1806）抜きではこの歴史的遺産を語ることはできない。デイルは 24 歳にときにグラスゴーへ移り織物商をはじめ、20 年間繁栄を続けた。その後、王立銀行の営業支配人を任され、スコットランドの金融界の一員となった。彼の関心は商業から製造へ関心が移り、ニューラナークに 3 箇所紡績工場を設立した。

1760 年台にオールドスコッチインディペンデント教会の設立メンバーとなる。1800 年にデイルは工場を売却し始め、ロバートオーエンが最初に購入した。

### ・ロバート・オーエン

紡績工場を購入したロバートオーエン（1771－1858 年）はウェールズのモンゴメリーシャーのニュータウンで生まれる。彼の仕事は、最初にスタムフォードに勤め、次にロンドンの紳士用服飾品商に勤めた。さらに製造業に転身し、紡績工場の監督（マンチェスター:19 歳）のときには米国の海島綿（長く細い綿毛）を導入した。

転機は 1812 年から 6 年間好意的な共同経営である村の困難な改革（特に教育）に乗り出した。それは、共同の村、つまり生産者が生み出すすべての富を公平で一定の配分を受けられるような社会変革の必要性を説き、共同村（共同作業、支出、財産を平等に扱う原理に基づいた村）であるニューハーモニー（米国に創った独自の共同村）を造ったが失敗し、私財をほとんど失う。しかし、著作により英国では協同組合の英雄になる。その後、国レベルの協同組合組織を作るべく奮闘したが、1934 年に全国労働組合大連合の結成で実を結ぶが、年内に組合は崩壊した。<sup>8</sup>

## 3.3 交通計画と歴史的地区の世界遺産

交通計画が世界遺産の一部なることは極めて珍しく、フランス以外の都市では殆どみられない。ここでは 2007 年に世界遺産となったボルドーとストラッスブルールについて紹介する。特にわが国ではストラッスブルールの LRT（ライトレールトランジット）の交通計画の聖地として多くの専門家や LRT に憧れるものが訪

問している地域である。ちなみに筆者は専門家として訪問した。専門家とLRTを懂れる者とはかなり異なり、懂れる者はどんな都市にもLRTを当てはめようとするもので、専門家とは都市に応じて何が適しているかを見極めてLRT以外の計画も敢えて選択する。

## (1) ボルドーのシームレス化

### ①世界遺産の概要

ボルドーは人口23万人、世界的なワインの産地であり、ローマ時代から良港をもつ町として発展し、18

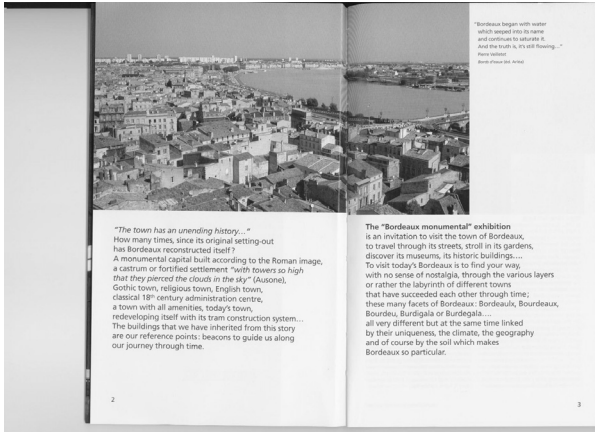


図15 ボルドーの月の港



図16 19世紀の建築

世紀にはワイン貿易で、黄金時代を築いてきた。また、世界遺産に2007年指定された。

市街地「月の港」として世界遺産2007年に登録された理由は、18世紀の建築遺産が非常によく保存され、ガロンヌ河川整備、トラム（LR・路面電車の進化したもの）の開通も含めたまとまりのある都市構成が評価されたからである。

登録されている「月の港」とは三日月型に蛇行する

ガロンヌ川を中心に発展したボルドーの通称である。<sup>9</sup> (図15、図16)

この中心部のシームレス化は都心部の歩行空間とLRTの総合的な組み立てである。

・歩行空間とシームレス化：歩行空間はLRT(路面電車の進化したもの)が通行するルートの特ランジットモール(自動車を一切排除した歩行者専用道)と中心商店街の歩行者専用道である。

・LRTのネットワーク：LRTは中心部と郊外を適切に結ぶ地域居住者の移動を支えている。実際に乗ってみると、運行頻度は10分も待てば次のLRTに乗れる。また、何度も乗ったがほとんどの時間帯に混雑していた。そのことは、ボルドー市民の足であり、観光者としても様々な観光スポットを視察する重要な役割を果たしている。

### ②LRTの効果

フランスのLRTの戦略は目を見張るものがある。LRTのデザインは各都市とも異なるデザインを用いている。過去にグルノーブルは環境対策と障害者のモビリティ対策として15年前にはノンステップ車両を実現していた。環境対策や歴史的都市を自動車から守る対策の一つとしてグルノーブル、ストラスブールなど各都市の対策が行われてきた。特にグルノーブルは1992年に車いす使用者が完全に乗降できるノンステップ車両とホームの溝を無くす装置も設置されていた。つまり移動困難者のシームレス化を1990年初頭に実現しているのである。

ボルドーのLRTはこうした経験(環境問題・障害者のモビリティ問題)をさらに進化させ都市を美しく、分かりやすく、最適な車両が走っている。しかも新しい都市のあり方を模索した公共交通の導入(LRT)とLRTの駅を歩行者専用道にする等の工夫が見られる。特に3本LRTの路線(図17、図18)が都市の軸を構成し、わかりやすい都市の移動しやすさを実現している。こうした、総合的努力が世界遺産として評価されたのかもしれない。

バリアフリーは言うまでもないがLRTはすべてノンステップ車両であり、プラットホームもアクセスが確保されている。



図 17 LRT の街中走行



図 18 LRT の ABC3 路線の地図



図 19 ストラスブールの LRT 計画

**2006年の路線**

A—D線：路線距離；12,5km、オットピエール、マイヨン、イリキルシュ、リクセンビュル、ロトンド - エトワル ポリゴンヌ、

B—C 線：路線距離；12,5km、オエンナウム、エルソ、エスプラナド - エルソ、

合計：運行路線距離長31,2 km、46 駅、53 車両、2操車場、駐車台数4030台のP+Rパークアンドライド、一日の利用客数が20万人

**2008年の路線計画**

A 線：オットピエール マイヨン—イリキルシュ、リクセンビュル

B 線：オエンナウム—リンゴルシャウム C 線：エルソ—ヌオフ

D 線：ロトンド—ヌドフ

E 線：バゲルゼー—ロバルツォ

乗り換え地点になる駅：

オムドフェール—共和国広場（レパブリック）、エトワル—ジョン、ジョレス

合計：68 駅（2002現在は 46）、53,7 km 運行路線距離（現在 31,2km）、3 車庫、92 トラム車両（現在 53）

(2) ストラスブール（仏国）

ストラスブールは人口 23.6 万人のフランス東部ドイツの国境に接する都市である。2007 年歴史的地区と

交通計画（トラム中心）で世界遺産として登録された。

①トラムの計画と交通計画

トラムによる交通計画は目を見張るものがある。24



万都市の5路線を都心部から放射状に計画し、公共空間の再整備と一体化した計画を行っている。さらに、自動車交通用のスペースを取り、バス路線、自転車道も同時に充実させている。詳細な使用は図19に示した。<sup>10</sup>

LRTのバリアフリーはほとんどのLRTの車両はノンステップでありホームのアクセスも確保されている。

### ② トラムとバリアフリー

ストラッスブールのすべてのLRTは車両のバリアフリー、プラットフォームから車両・プラットフォームと周辺道路がすべてバリアフリーになっている。(図20)

### ③ 歴史的地区のバリアフリー

歴史的地区の歩行空間の段差はないが、歩道のペーパメントが欧州の多くの都市でみられる小さな石(一辺5~7cm)を並べているため、極めて歩きにくい道路である。バリアフリーであるが手動車いす使用者には問題が大きい。(図21)



図20 LRTのプラットフォームのバリアフリー



図21 歴史的建造物と路面

## 参考文献

- <sup>1</sup> 観光のユニバーサルデザイン、秋山哲男、吉田樹、三浦春菜、平成20年3月、観光科学研究創刊号
- <sup>2</sup> 公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン、旅客施設編、平成19年7月、国土交通省
- <sup>3</sup> 社団法人日本ユネスコ教会連盟ホームページ  
<http://www.unesco.jp/contents/isan/about.html>
- <sup>4</sup> 世界遺産、年報、2007年12月
- <sup>5</sup> エディンバラ、ピトキン・シティ・ガイド、2006年、エディンバラ&スコットランド・インフォメーションセンター
- <sup>6</sup> ニューラナーク物語、ニューラナーク保全財団、ブックレット
- <sup>7</sup> New Lanark world Heritage Site, パンフレット、Scottish Wildlife Trust Ranger Service
- <sup>8</sup> The Story of Robedrt Owen Published by New Lanark Conservation Trust 2007
- <sup>9</sup> ボルドーのパンフレット類
- <sup>10</sup> ストラッスブールのパンフレット類