

国土軸計画は 公共交通の整備から

アントニオ・ムソー



1972年、ローマ大学土木工学科卒業。1979年、マサチューセッツ工科大学(MIT)にて学位取得。1983年、南イタリアのサレルロ大学において土木工学科教授に就任、現在にいたる。専門は交通計画学。工学博士。

中村 わか国では意外にイタリアの交通問題や交通政策については知られていません。そこで、都市交通研究ではイタリアの若手の第一人者であるムソー教授に、最近のイタリアの交通の動きを伺いたいと思います。まず、総合計画のような全体の動きをお聞かせ下さい。

ムソー イタリアでは、1986年に交通大臣によって総合交通計画が策定されました。しかし、この計画に際しては、どの省庁もそれぞれの予算を要求するだけで、横断的な調整が行われなかったため、財政的なサポートを得るのが困難になってしまいました。そのため、この時に策定した総合計画は、結果的に実効性の乏しいものに終わってしまいました。そこで、1991年には、一層具体的なレベルでの計画が作成されることになりました。私もその作成に関与しましたが、この計画はイタリア語でPIANO FUNZIONALE TRIENNALEと呼ばれる1991年から1993年までの期間についての3ヶ年の具体的計画で、大きくは10個の計画分野からなっています。

中村 それらの個別計画とはどのようなもののですか。

ムソー 順番に挙げて行きますと、①国土軸(回廊)、②港湾、③航空、④物流、⑤都市交通、⑥南部地域、⑦交通安全、⑧交通弱者、⑨環境、⑩エネルギーの諸問題です。

中村 最初に挙げられた国土軸という計画は、南北に伸びるイタリアの大幹線の交通整備だと思いますが、現在ではどのような整備状況でしょうか。

ムソー この回廊の交通においては、まずそこに高速鉄道を整備することが大きな課題です。特に、フィレンツェからローマにいたる幹線が重要ですが、2大幹線として、トリノ=ミラノ=ベネチア、ミラ

ノ=ボローニャ=ローマ=ナポリの整備が必要とされています。このうち、ローマ=ナポリ間は既に終わっています。

高速道路については、未だ全線開通はしておらず、また、フィレンツェ=ボローニャ間では道路は大変混雑していて、特に貨物輸送はうまく機能しているとは言えません。そこでは、鉄道とトラックターミナルの組合せで対応しよう、つまり、内陸物流ターミナルと呼ばれる積み替え施設を整備して輸送を効率化していこうとしています。

中村 イタリアの地理的条件から考えると、貨物輸送のために海運をうまく利用することも考えられると思うのですが、その方向では何か具体策は進められてないのですか。

ムソー 確かに、地理的条件からはそれも考えられるのですが、実際には海運は積み替えの手間がかかりすぎてあまり効率的ではありません。しかも、現在の港湾施設は未整備なものも多く、それを改善していくのは大変難しいと思います。やはり、今後はトラックと鉄道の組合せによる輸送が主になっていくと思います。

中村 鉄道との組合せは、単に輸送の効率という点だけでなく、環境上の配慮からも来ているのではと思うのですが。

ムソー 例えば、回廊地域を抜けてそのまま北方へと向かう交通に関しては、スイスなどは環境上の観点からトラック輸送を好みません。これも、その方向の輸送に鉄道をを用いる大きな理由になっていると思います。

中村 国土軸で結ばれているとは言っても、イタリアは北部地域と南部地域では経済社会条件は大変異なっているという印象を受けます。交通でも大きな違いがありますか。

ムソー 南イタリアの交通は北部地域に比べて良好な状態にあるとは言えません。それは、主に政治的な理由によってインフラの整備にあまり資金がまわらないことが原因だと思います。無論、補助金等の制度はありますが不十分です。また、この地域では高速道路はありますが、有料でないため、維持管理費の捻出ができず、結果的にメンテナンスに問題が

Better Transport Service for Less North-South Disparities

A. MUSSO

生じている箇所が見受けられます。

中村 産業構造の違いも、南北間の物流に顕著に表れているではありませんか。

ムソー 南北間の貨物輸送では、90%が北から南への一方輸送で、帰りのトラックの中はほとんど空といった状況だと言われています。産業立地の分布に根本的問題があるので、経済開発と併せて総合的にこの地域の交通整備を進めていく必要がありますが、まずは、既存の鉄道サービスの改良によってこの地域の交通を効率化していくことが必要かと思えます。

中村 ところで、南イタリアでの交通整備というと、メッシナ架橋のことを思い浮かべるのですが、現在はどのような段階に入っているのでしょうか。

ムソー メッシナ架橋の計画は有名だと思いますが、現在はトンネルと橋の両案の検討を行っている段階で、特に、環境影響の視点からどちらの案をとるべきか検討を重ねているところです。

中村 少し話題を換えて、都市交通の状況についてもお話いただけますか。やはり、自家用車と公共交通の分担はイタリアでも重要な問題ではないかと思うのですが。

ムソー 都市内の公共交通としては例えば地下鉄の整備が進められていますが、その進捗状況は年に約1kmといった程度で、非常に遅い速度です。ローマのような大都市での交通問題は、このように地下鉄が少ないことが最大の原因だと思います。つまり、公共交通が乏しいために、ローマでは自動車交通が主たる手段となっており、環境上の問題や駐車の問題が起っています。もちろん、現在、駐車場整備の促進や居住者以外の自動車進入禁止といった措置も検討されているのですが、議論ばかりしていて金を使わないといった状況です。環境上の配慮や駐車問題が重要視されてくるにつれて、ますます自動車から公共交通への転換を進めなければならないのですが、住民にとっては自動車の方が未だ圧倒的に便利なため、転換は思うようには進みません。

中村 ローマのような古代からの長い歴史を持った都市では、いたるところ遺跡が散在しているので、それらを保全しながら都市内交通の整備を進めてい

くことは大変難しい仕事だと思いますが。

ムソー 確かにそうですが、一方では交通の整備を進めないで遺跡の保全自体にも悪影響が生じるという問題もあります。例えば、コロッセウムの周辺では、自動車交通が多いため振動などの影響でその基礎がこわれてしまうといった問題が生じたりしています。

中村 最初に話された十大計画の中にも入っていましたが、交通安全については現在どのような状況ですか。

ムソー まず、年間死者数はおおよそ1万人程度であろうかと思えます。事故が多いのは、やはり交通の大動脈である回廊の地域です。地方部では、霧が発生して視界が悪くなるのが事故発生の大きな原因になっていると言われています。対策としては、例えば酒気おび運転に対する罰則などの制度はあるのですが、あまり適用されておらず、全般的に見て交通規制はあまり効を奏していないようです。

中村 最後に、日本の交通に対するムソー教授の印象をお聞かせ頂きたいのですが。

ムソー ご存じのようにヨーロッパでは、EC統合との関係から地域間的高速交通が一層重要となってきましたので、日本の交通システムの中でもとりわけ新幹線が非常に高く評価されると思います。都市内の交通に関しては、私の大学のあるイタリアのサレルロでもそうですが、日本でも路上駐車が渋滞の大きな原因となって、道路交通が非効率になっている場合が多いのではないかと思います。しかし、日本の大都市では地下鉄や都市内鉄道など大量公共交通機関がイタリアより発達していて、それらが大変便利なので、日本の都市内交通に対しては全体としてポジティブな印象を持っています。

第6回世界交通会議の会期中、貴重な時間をさいてインタビューに応じて頂いた。ムソー教授は総合交通計画の立案に関与されるなど、イタリアの交通全般に通じた専門家の一人である。また、教授は日本の交通をきわめて高く評価するヨーロッパの専門家の一人であり、英・仏・伊語の通訳でもあるリヨン出身の夫人と共に再度の来日の機会があることを期待しておられた。

(1992年7月3日 フランス リヨンにて実施
インタビューア：中村英夫)