

「暮らすように旅する」旅行スタイルを支えるインフラとは（PART3）

（峠岡伸行）

先日、40年ぶりにオーストラリアに旅行し、メルボルンを訪れました。オーストラリアでも南に位置するメルボルンは、春を迎える9月でも肌寒い季節で、少し厚手の上着が必要な状況でした。

メルボルンは、「エコノミスト誌」の「世界で最も暮らしやすい都市」ランキングで1位を取ったことがあるほど都市生活のインフラが整っている街で、今回久しぶりに訪問して、交通インフラの使い勝手の良さに改めて感心したところです。

中心部を散策すると、通りに面した古い建物は内装だけリノベーションして利用し、一本入った通りにはオフィスや居住用の高層ビルが建設され、歩行者にとっての景観を重視した都市づくりがなされていますし、中心エリアの外側には大きな公園や博物館が配置され、市民の癒しの場所も配置されています。

メルボルンの公共交通として、市街地を走るトラムとバス、郊外に延びるメトロと更に他都市とつながる鉄道、タクシーはもちろんレンタル自転車等も充実していて、旅行で訪れた方にも利用しやすい接続性の高いネットワークとなっています。

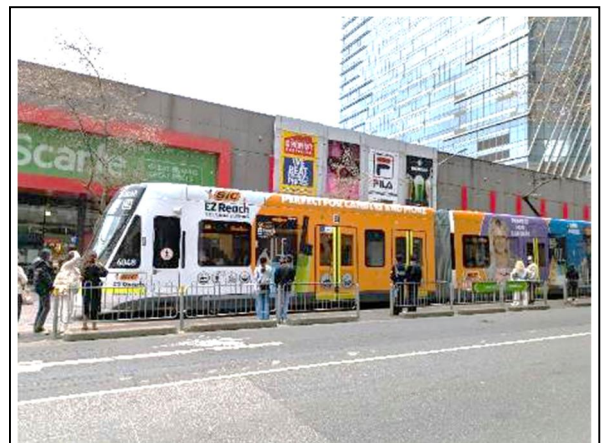
まず、有名なのは市街地を走るトラム（低床型電車）で、碁盤の目のようになっている中心市街地の通りを縦横に走っていて、どこでも目にすることができ、通り毎に停留所が設けられていて、街なかにいれば少し歩くだけでトラムに乗れるようになっています。

トラムの中は、日本の低床型の路面電車と同じような設備で二人掛けのシートがあるほか、立って乗る場合にもたれかけられるような斜めのクッションがついたところもあり、これは面白い仕掛けでした。

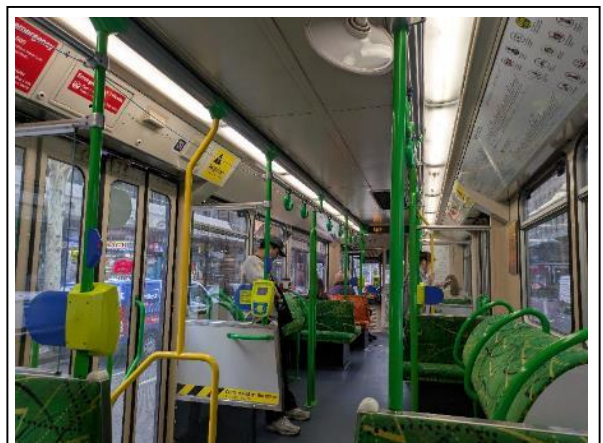
立って乗る際に捕まる天井側のバーは、背の高いオーストラリアの方が多いせいか、日本人には少し背伸びをしないと届かない高さにあって、部分的につり革代わりに錨の形の持ち手がぶら下がっていて、これも特徴的でした。



歴史的な建物と高層ビルが併存する中心部



メルボルン市内を縦横の通りに沿って走るトラム



トラム内は2人掛けの席と寄りかけられるクッションの着いた場所もある

商業ゾーンが閉店する夜 7 時以降は、通勤利用者も乗車しとても混雑していますが、数分間隔で運行されているので、次のトラムを待つ時間も苦にならない状況です。

それと、最も重要なのが、メルボルン中心部の CBD（セントラル・ビジネス・ディストリクト）エリアは、市民も旅行者もトラムが乗り降り自由で無料となっていること。街なかの観光を行う際には便利で、このトラムを乗りこなせば中心部にある歴史的な建物や商業エリア、博物館などを無料で行き来できます。

なぜ、無料になっているかと調べると、中心部のビジネス交流の活性化や街の利用者の利便性を高めることで、新たなビジネスを起こすなど都市の魅力を高め、地価を高めていくことで、メルボルン市だけでなくヴィクトリア州の経済活性化につなげようという意図での取り組みであり、州と市議会が連携して予算を負担しているとのことで、予算以上の経済効果を生んでいると聞いています。

実際に、日曜日に中心市街地を歩きましたが、多くの市民がトラムを利用し、また街なかの商業施設を利用している姿も見ることができました。

特に、40 年前からトランジットモールとなっている「パークストリート・モール」には老舗デパートに加え、新たな大規模商業施設も増えていて、年配者から若者まで幅広い年齢層が集まる場所となっていました。これもトラムという身近な乗り物があることと無料ゾーンを設けている効果ではないかと感じます。

また、無料区間以外を利用する場合は、「Myki」カードを購入（デポジットは 6 ドル）しチャージすれば、旅行者なら 2 時間乗り放題や 1 日乗り放題などを選んで利用することができますし、トラムだけでなくバスや電車にも共通して利用できるというこれも重要な「インフラ」だと感じます。

実際に使う際には、トラム等の乗車時にセンサーにタッチし、降りる際にもタッチするだけで、自動的に最安の料金を計算してくれるようですし、トラムの場合は料金体系が 2 段階しかないの、エリア 1 だといくら、エリア 2 まで利用するといくらといった形で、わかりやすくなっています。ちなみに、1 日乗り放題だと 11 ドル（1,100 円）といった料金でした。

日本では Suica 等のチャージ式カードと Paypay 等の携帯決済など多方面での対応が事



市中心部の緑色の CBD エリアは誰でもトラムが無料で自由に乗り降りできる



中心商業エリアにはトラムと歩行者のみのトランジットモールが今でも残る



電車、バスに使えるプリペイドカード Myki

業者に求められることでコストアップにもなっていることを考えると、州や自治体が一つの方式に絞ることも利用者の利便性向上につながる可能性が高いと感じます。

左の図は、メルボルンのトラム路線図になっていますが、東京の地下鉄と私鉄の路線図とも似ているように、ある程度のエリアをカバーしていることに加え、大きなターミナル駅では鉄道との接続も行われ、スムーズな乗り継ぎが可能となっていることで、市街地への車通勤者を減らす効果も出て、中心部の渋滞緩和にも大いに役立っていると聞きます。

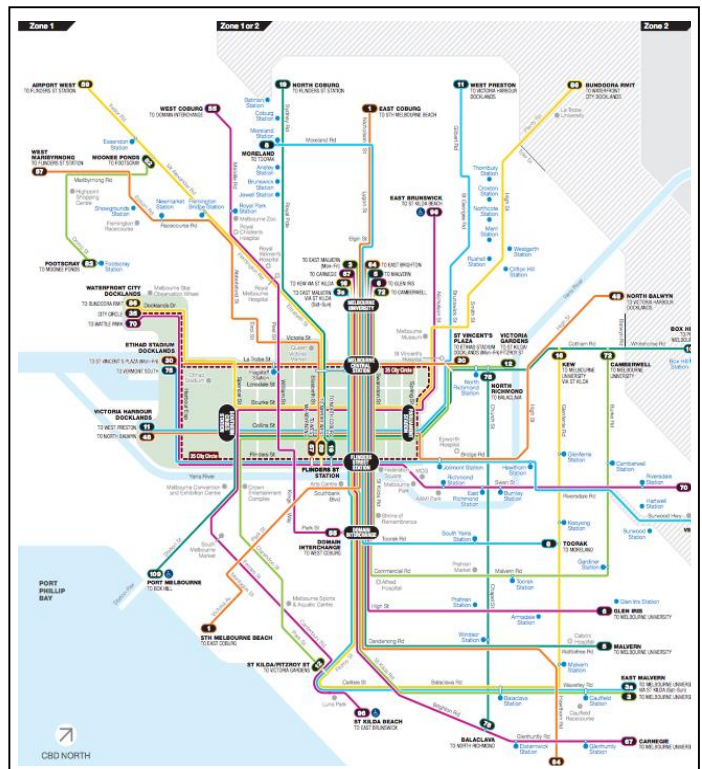
暮らす人にも旅行者にも利用しやすいインフラは共通していて、都市全体をどのような都市にしたいのか、市民にどう利用していただきたいのか、といった都市ビジョンをしっかりと示し、投資や経済活動を誘導していくために「交通インフラの重要性」を実感した旅でした。

話のついでに、シドニーで立ち寄ったスーパーで、オーストラリア産のカルロス米が販売されていたので写真を撮ってきましたが、25 kgで 52 ドル（ディスカウント価格で 43 ドル）、10 kgで 22 ドル（ディスカウント価格で 19 ドル）と 1 kg が約 200 円といった値段でした。日本の備蓄米で 5kg2,000 円と比較しても半額ですし、新米価格と比較すると 1/4 の価格となっていることも、知っておく必要があると思います。

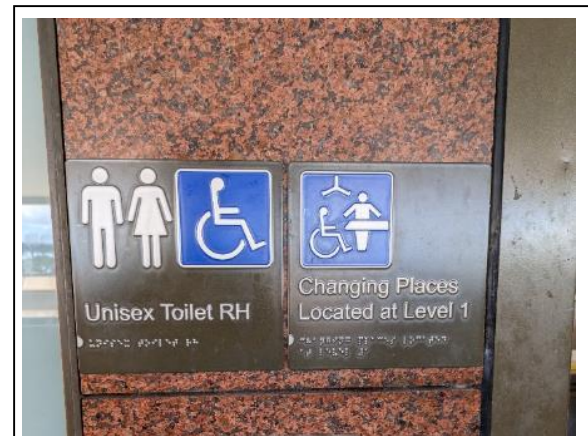
また、オペラハウスに立ち寄った際にトイレの表示も写真を撮ってきました。

LGBTQ など多様な性自認を持たれた方への対応として、企業のオフィスなどでもトイレの利用方法に悩まれるケースも出ているのではないかと考えますが、いまある施設をうまく利用する方法として障害者用のトイレや多目的トイレをユニセックスとして「誰でも利用できる」トイレとして活用している事例です。

これは、障害を持たれた方にも利用方法に理解をいただく必要がありますが、多様性を受け入れる文化をいかに日本にも浸透させていくかは、まだまだ課題が多いとも感じました。



精米 25kg が 43 ドル、10kg が 19 ドルで販売



障害者用トイレにユニセックスとも表示