インフラストラクチャの計画と設計

「首都圏における交通インフラストラクチャ整備の課題」

平成17年10月11日　総合理工学研究科人間環境システム専攻
教授　屋井鉄雄

研究室の自転車（シクロ）が大学広報誌の表紙を飾りました

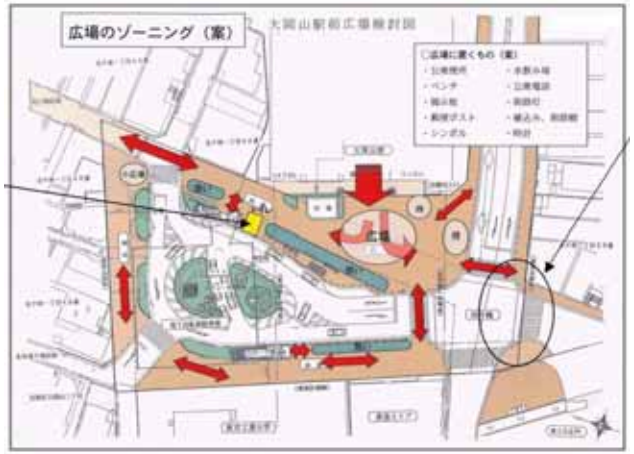
大岡山駅前広場の計画

○大田区，目黒区に跨る広場
（国土交通省，東京都，両区，周辺住民，利用者など）
○「環状7号線からの導入路」と「駅前広場」の2つの計画・事業
○地下駐輪場の整備（違法駐輪の問題）
○用地提供者：東工大，東急電鉄，沿道土地所有者

ポイント
- ●長期（既に15年）
- ●線と点の整備
- ●多数の関係調整
- ●住民参加（協議会）

一般車両が通行禁止の
バス・自転車レーン（仏）

自転車レーンがあっても
走らないのでは・・・（日本）



大岡山駅前広場と大田区画街路第1号線（東京都大田区）

計画の要素

タイトル

主体　（この演習では諸君がプランナーとして主体に提案）

対象　（この演習では所与）

目的　（何のための計画かを改めて考えてみよう）

手段（目的達成の方法）

構成（体系，もくじ）

*住民参加・PI　　*演習では出来ないこと

*計画策定の手順

*関係者との協議（誰が関係するか考えてみよう）

計画の各要素を考える（両極から融合へ）

主体：　官と民　　→官民の協働，新しい組織化
NPO，SPC（PFI）

対象：　公と私　　→都市再開発などは協働事業
施設と空間　　→半公共空間，境界領域，市場化

目的：　開発と保全（環境）　　→整備による環境改善

手段：　整備（ハード）と運用（ソフト）
→　総合化，パッケージ化

構成：　体系（マクロ）と要素（ミクロ）

→合理的体系と斬新な要素アイデアの融合

目的，手段を検討する上での留意点

再拡張を控えた羽田空港を対象に考えてみよう!

○大都市と地方都市：　**航空路線問題***
両者に便益をもたらす解は?
成田空港との関係は?

○周辺開発と外部性：　**開発利益問題****
周辺を含めた土地利用・整備計画?

○騒音問題と利便性：　**上空通過問題*****
福岡，伊丹は陸上部の上空を飛ぶ

○安全性と効率性：　**空港容量増加問題******
安全を前提に増やせるか?

○既存か新規化：　**発着枠配分問題*******
安全を前提に増やせるか?

・・・・・

計画・政策対象：*羽田空港国際化，国際線ターミナル整備
**アクセス鉄道，神奈川口構想
***ハミングバード方式，小型機による陸上飛行
****国際線ターミナル，新滑走路，
****次世代管制方式，暫定スロット配分
*****航空規制緩和，市場開放

計画によって生じる差異

前提
すべての人が本心から賛成する計画はまずない

計画によって生じる事象
○便利になる人　不便になる人
○環境が良くなる人　環境が悪くなる人
○景色が良くなる人　景色が悪くなる人
○土地を取られる人　土地を取られない人
○お金を支払う人　お金を支払わない人
○賛成する人　反対する人
○儲かる人　損する人
○したがう人　ごねる人
・・・・

色々な立場や関心の人々が
いることに配慮しつつ計画を作る!

良くある人の態度
○得することを黙っている人　「損する」と言う人
○自分から言い出さない人　しぶしぶ言う人
○賛成とは言ってくれない人　「反対」と言う人
・・・・

これからの社会

○人口減少時代
○少子化高齢化時代
○成熟社会，高度福祉社会

←ここばかり強調されている?

○環境重視社会

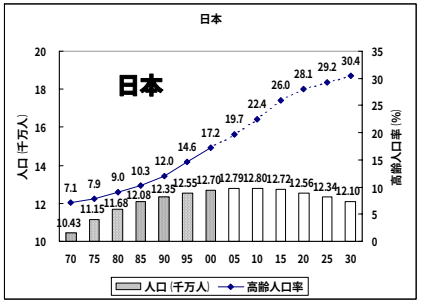
○高度セキュリティ社会

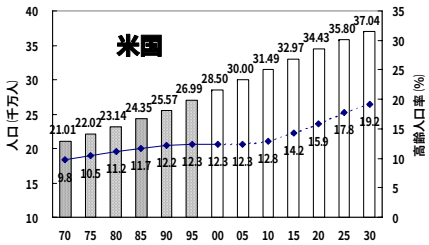
○高度情報化社会
○知識社会
○創造社会，創造階級

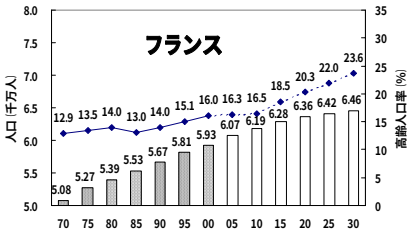
○グローバル社会
○ボーダレス社会
○地方の時代
○真に豊かな社会

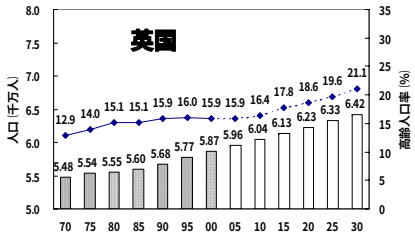
○東アジアの大交流時代

先進主要国の人口および高齢人口率の推移







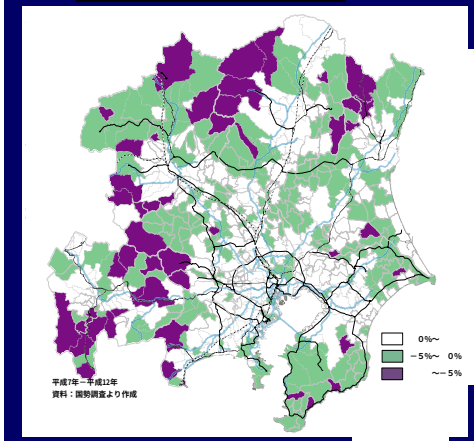


注：2005年以降は推計値、高齢人口率は65歳以上人口率
出所）国連「World Population Prospects」

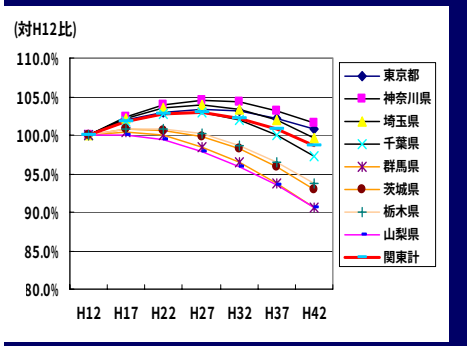
人口の減少と過疎化

関東各都県においても、外縁部を中心に人口の減少率の高い地域が多数ある。将来予測や15歳未満人口の推移からみても、今後も大きな改善が見込めず、特に公共交通機関の大きな顧客である就業･就学人口が相対的に減少する傾向にある。このような社会環境の中で、公共交通機関の充実･維持が求められる時代が訪れている。

人口減少率の分布



各都県における将来人口の推移予測



愛知博覧会2005における交通システム

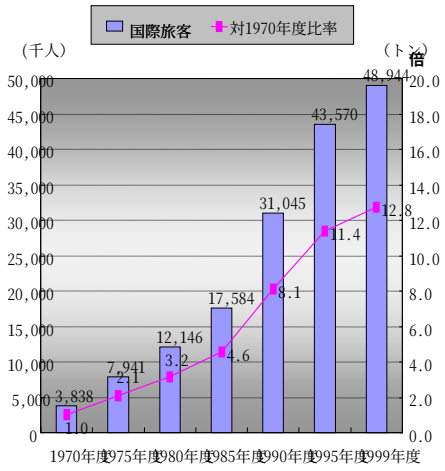
グローバルループ

IMTS(intelligent Multi-mode Transport System)

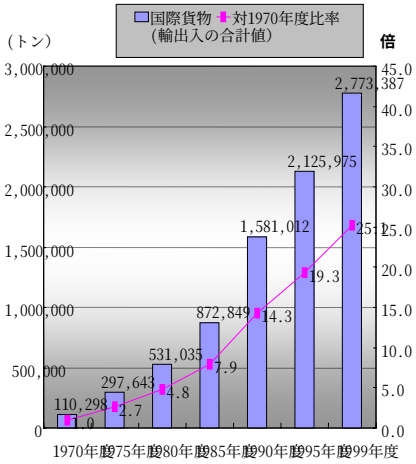
リニモ(東部丘陵線)

航空輸送の状況

国際旅客数の推移



国際貨物数量の推移



出所) 数字で見る航空 (各年度版)

北米と東アジアの地理的な比較:
観光客中心のハブアンドスポーク (中大型機)
ビジネス客中心の直行ネットワーク (小中型機) とが両立すると考えられる

日本を取り巻く地域の人口と経済規模

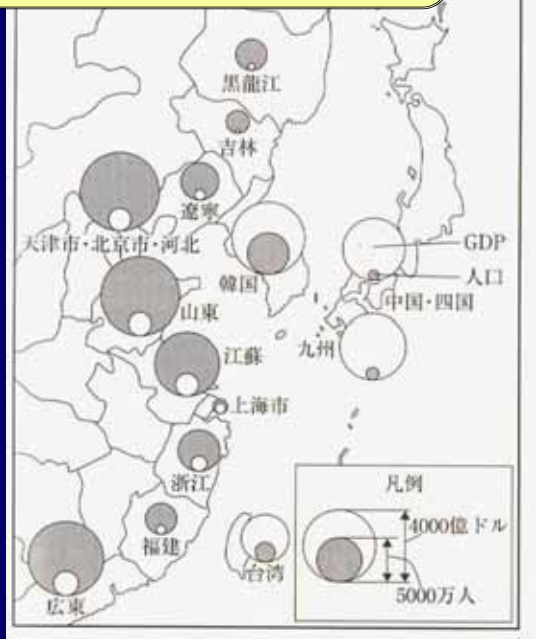
中国の各省は7000万から
1億の人口規模を擁する!

経済規模については,このまま
成長すれば,15年後に現在の
韓国の規模に達すると見られる

現状をもとに予測すると2010
年頃まで日本の地方都市と
中国の諸都市との間にRJの
日帰り路線は開設困難.
(ビジネス客は大都市発着)

日本の人口とGDP(2001年)

	人口	GDP
北海道・東北	1,543万人	4,453億ドル
関東	4,116	15,132
中部・北陸	2,361	7,651
近畿	2,275	6,567
中国・四国	1,186	3,480
九州	1,477	3,825



Atlanta国際空港 (3位→1位)

第5滑走路の建設, 国際ターミナルの新設 等

1980年の整備では
900戸の住宅を移転

開港当時からのVAL(ランドサイド)

エアサイド側でのモノレール整備

1981年開港の出発客の利便性を最大化する
コンセプトで造られたターミナル

DFW空港の状況

○カーブサイドから最短距離で
搭乗可能なコンセプト
○乗り継ぎの利便性確保が課題
↓
○モノレール整備による
乗り換え利便性の向上

DFW空港における小型機用サテライト
(AMERICAN-EAGLE)

羽田空港再拡張事業

羽田の容量は既に満杯

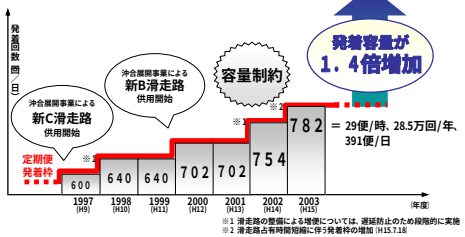
× 現状のままでは、新たな増便が不可能
× 利便性の高い多頻度運航に制約
× 適正な航空会社間の競争促進に制約

ボトルネック

羽田空港再拡張事業により、国内航空のボトルネック解消

≪ 再拡張事業の意義 ≫
○ 発着容量の制約の解消
○ 多様な路線網の形成・多頻度化による利用者利便の向上
○ 航空市場における真の競争を行わせるための環境整備
○ 都市の国際競争力強化(都市再生)
○ 地域交流の促進、地域経済の活性化

40便/時、40.7万回/年、557便/日＝1,114回/日

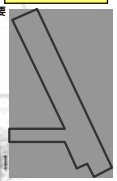


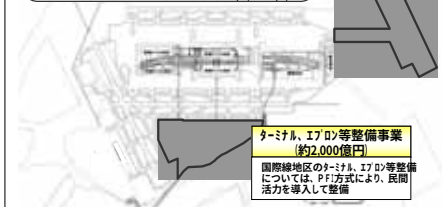
羽田空港再拡張事業の事業化(H16年度:107億円)

<財源スキーム>
○整備事業費の約2割程度、概ね1,300億円について、地方公共団体が無利子貸付にて協力。
⇒特別措置法の制定
地方公共団体が国に対し無利子貸付ができることとする等所要の措置を講ずる。
○残りの事業費については、総額概ね、国費(一般会計から受入):財投＝3:5の比率で手当て。

<税制上の支援措置>
○新設滑走路等に係る国有資産交付金の特例
:供用開始後10年度分の交付金算定標準を1/4(現行1/2)

滑走路整備事業
(約6,900億円)





ターミナル、エプロン等整備事業
(約2,000億円)
国際線地区のターミナル、エプロン等整備については、PFI方式により、民間活力を導入して整備

コスト縮減について

概算要求・予算編成過程において約10%コスト縮減

民間からの提案 | 大規模発注 | 空港計画の工夫 等

今後ともできるだけコスト縮減

入札・契約方式の工夫、民間ノウハウの活用

設計・施工一括発注方式
(工費・維持管理費・工期の確実性を担保)

工法選定を含む一般競争入札
(実質的な入札時VEの導入)

民間の技術提案(VE)を随時受付
(入札後もVEを随時受付)

国際線地区のターミナル、エプロン等:PFI方式

首都圏の航空と空港

- 世界の潮流　　回数本位，小型ジェット機の急増
- 東アジアの動向　　巨大航空市場，十分な空港容量
- 将来の首都圏　　空域，管制，Dラン以後の容量増

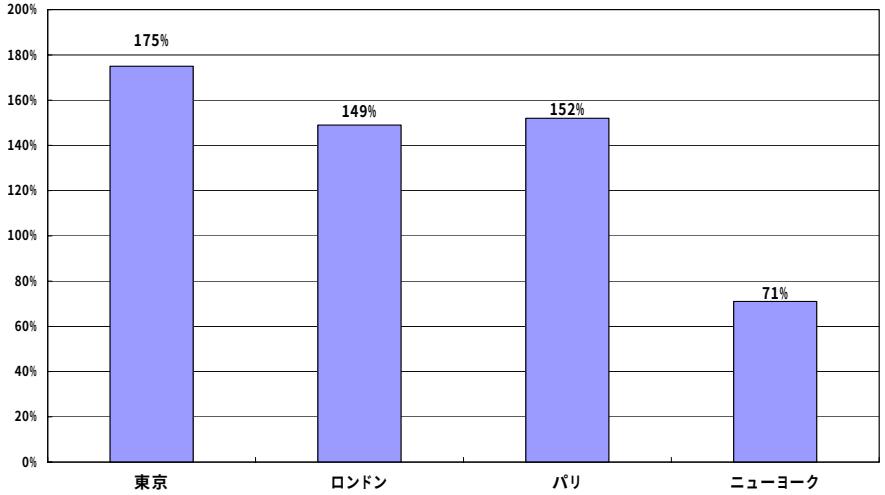
→ 東アジアにおけるビジネス
　チャンス拡大の条件整備が必要

→ 大交流時代に，「東アジア地域」競争力
　の向上が重要課題

鉄道整備の現状

鉄道混雑率の国際比較

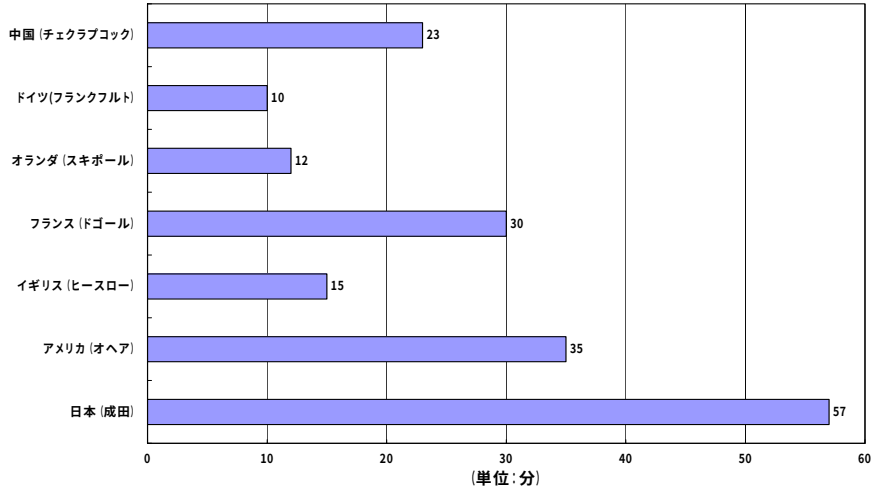
注）混雑率とは、輸送人員の輸送力に対する割合で、定員（輸送力）乗車の場合100%とした



出所）国土交通白書（平成14年度）

鉄道整備の現状

世界の主要空港の都心との間の鉄道アクセス（都心への所用時間）



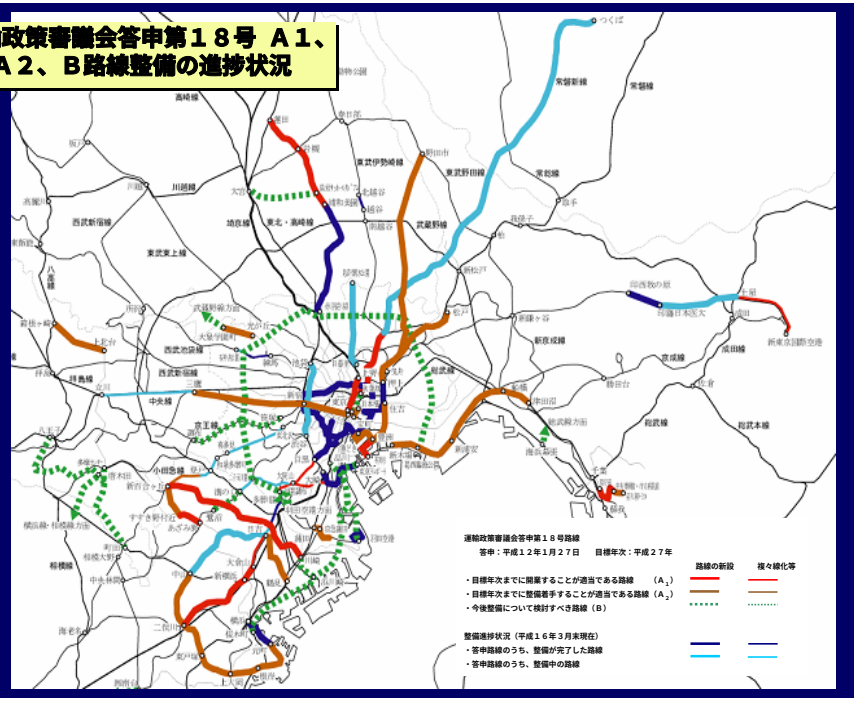
出所）数字でみる鉄道　2001

1950年時点の都心部の高速鉄道路線網

2000年5月時点の都心部整備状況

赤い線は2000年時点で事業中

運輸政策審議会答申第１８号 Ａ１、Ａ２、Ｂ路線整備の進捗状況



基本的な考え方

① 混雑の緩和：混雑率１８３％を２０１５年に１５０％に改善

- 京葉線の東京から中央線三鷹方面への延伸（中央線の混雑緩和）
- 中央線の三鷹～立川の複々線化（中央線の混雑緩和）
- 京葉線及び総武線を接続する路線（総武線の混雑緩和）
- 相鉄二俣川と東急東横線大倉山を短縮する路線（東海道線の混雑緩和）　他

② 速達性の向上：都心、副都心、業務核都市間を結ぶ高速広域鉄道ネットワークを整備

- 大崎における臨海副都心線と埼京線の相互直通運転化
- 渋谷における東京１３号線と東急東横線の相互直通運転化
- 東北線、高崎線及び常磐線の東京乗り入れ（東海道線と相互直通運転）　他

③ 都市機能の向上：東京圏の分散型ネットワーク構造の形成等に対応し、各拠点間の連携・交流を支える鉄道を整備

- 横浜市の元町、中山、日吉、鶴見等を連絡する環状路線
- 川崎市を新百合ヶ丘から川崎を縦貫する路線
- 臨海副都心部のゆりかもめの延伸　他

④空港、新幹線等へのアクセス機能の強化：成田空港、羽田空港、東京駅、品川新駅、新横浜駅へのアクセス改善

- 北総・公団線と成田空港を結ぶ路線（成田アクセス）
- 都営浅草線の東京駅接着（成田、羽田アクセス）　他

フランスの最近のトラム・LRT

ナンシー（フランス）のゴムタイヤトラム
TVR（ボンバルディア製）デュアルモード

ボルドー（フランス）の鉄輪トラム
第3軌条と架線の併用

クレルモンフェラン（フランス）に導入予定の
ゴムタイヤトラム（トランスロール）

CIVIS　光学ガイド
のトロリーバス

A８６号線の供用区間近く
で4，5年前に走行実験を実施

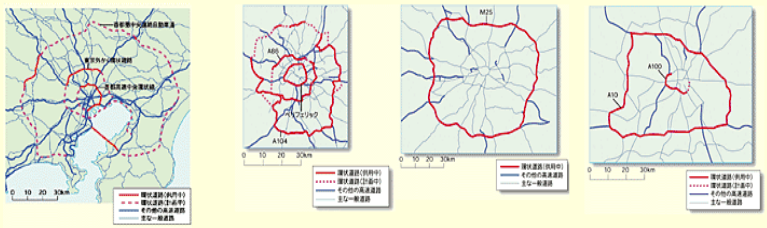
魅力的な公共交通システムへ

- **コスト削減の工夫**　基準緩和，地上の活用
- **公共サービスの視点**　地域による支援，上下分離
- **魅力的なシステムの整備へ**　世界各国の取り組み
  鉄道ネットワーク，駅および駅周辺の整備，
  LRTとトランジットモールなど中心街の整備

→環境，都市景観，生活といった観点で，
魅力的で競争力の高い大都市環境づくり

道路整備の現状

各国主要都市圏の環状道路の整備状況の比較



首都圏	
計画延長	518km
供用延長	120km
整備率	23%
人口：2,942万人 人口密度：3,690人／km²	

資料）国土交通省

パリ	
計画延長	320km
供用延長	236km
整備率	74%
人口：852万人 人口密度：4,442人／km²	

資料）パリ首都圏交通建設部

ロンドン	
計画延長	187km
供用延長	187km
整備率	100%
人口：874万人 人口密度：2,137人／km²	

資料）イギリス交通省
Transport Reseach Laboratory

ベルリン	
計画延長	222km
供用延長	213km
整備率	96%
人口：405万人 人口密度：1,425人／km²	

資料）ドイツ連邦交通省

（注）人口・人口密度は、おおむね環状道路の内側

出所）国土交通白書（平成14年度）

首都圏高速道路網図（2002年12月）

出典）首都高速道路公団ホームページ
http://www.mex.go.jp/route/info/index.html

首都圏の高速道路ネットワーク

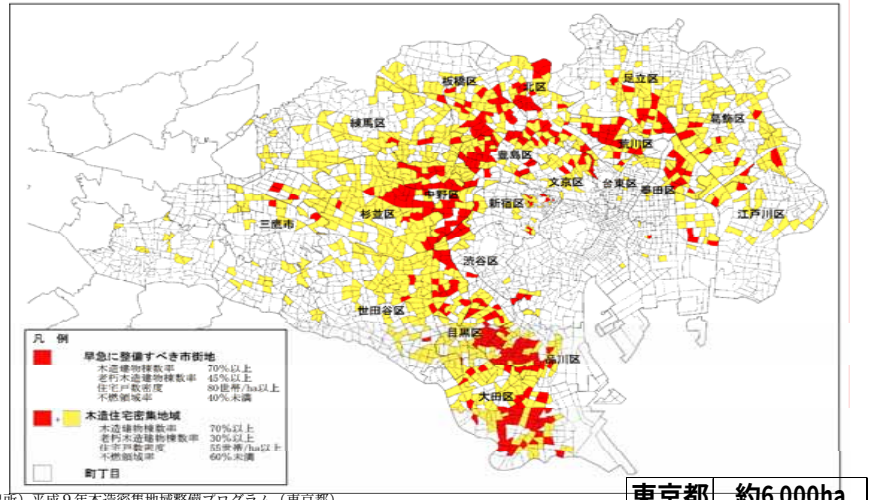
東京の幹線道路ネットワーク整備

- 各国で道路の地下化，都心部での撤去が進められている
- 最低限のネットワークすら不十分な東京
- 幹線NW整備で都心の地上を歩行者重視で

→ 大交流時代に大都市の魅力向上の必要条件として，都市インフラ整備が急務

市街地整備の現状

木造密集市街地の分布状況

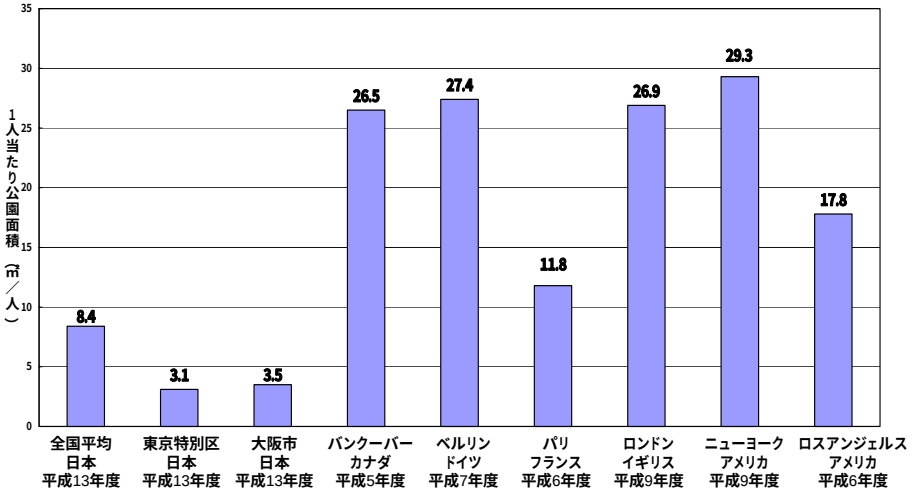


出所）平成９年木造密集地域整備プログラム（東京都）

東京都	約6,000ha
大阪府	約6,000ha
全国	約25,000ha

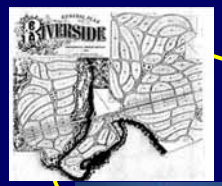
公園整備の現状

都市における一人当たり公園面積の国際比較

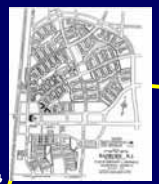


出所）国土交通省　報道発表資料　「平成１３年度末都市公園等整備の現況について」

都市・地域の魅力向上　「生活」環境の視点で



リバーサイド（シカゴ）の街並み
（1860年代の計画）
良好な環境



Forest Hills Gardens
（1910年代，NY）
近隣住区論の原型

ラドバーン（1920年代，NJ）

タピオラ（1950年代，
フィンランド）
住宅は樹木より低い，
豊富なグリーンスペース

「われらの子供たちに家かバラックか？」
田園郊外タピオラの基本計画(1946)

ラドバーンのアイデアを盛り込んだ
住宅地整備の事例（米国に多い）

古い町並みの保存・復興も各地で進む

鳳凰殿の跡地にある日本庭園

日本政府パビリオン
シカゴ博覧会（1893年）
鳳凰殿（宇治平等院の縮小版）
米国で絶賛された

銀山温泉街
（山形）

輪島（石川）の町並み整備

西湖，　杭州（岐阜，福井の姉妹都市）
ー多くは古いものを新たに建設！→

蔵の町並みの再生(栃木)

郡上八幡（岐阜）の
町並み保存・整備

これからの都市住環境づくり

- 従来型政策の実践強化
  開発放任から「成長管理」，「スマートグロース」へ
  「都心高密利用」と「郊外衰退への対応」
  自動車交通のマネジメント
  歩行者や自転車の利用促進，空間整備
  公共交通のサービス向上・維持

- 「日本の文化・伝統と新しさの融合」
  「環境再生」により再び「奇跡の国」
  「創造性豊かな人材」が好んで住む都市へ
  →住みやすさが重要な競争条件に！

大都市を支える今後のインフラストラクチャ

○都市鉄道，公共交通： 鉄道計画班
銀座LRT班
○幹線道路： 外環JC班
○首都圏空港： 第3空港班

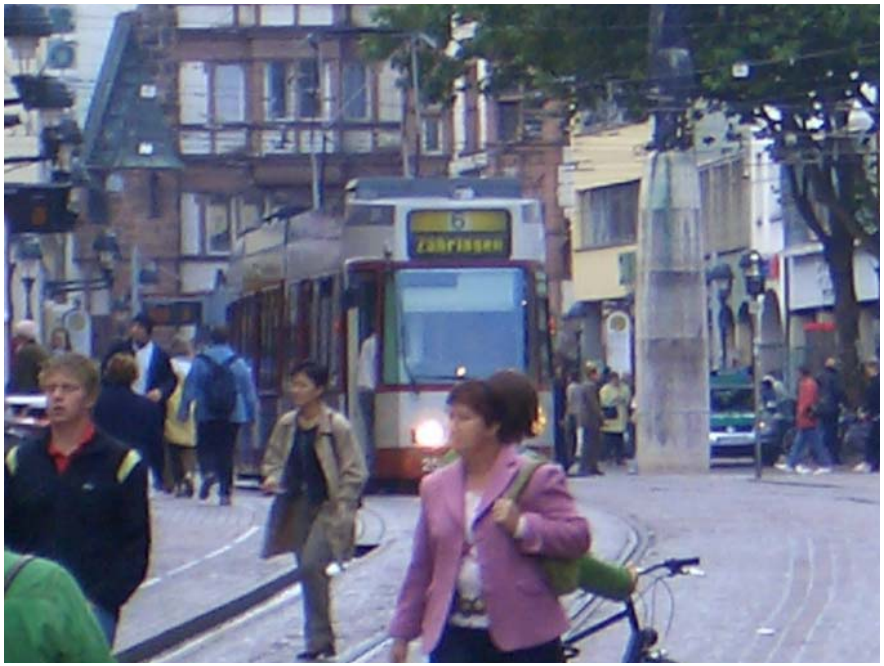
○生活空間の整備：跡地開発班
○身近な駅の整備：自由が丘班
○研究教育環境の整備：すずかけ班

→各班とも，
①まちづくり，土地利用との連携
②他の交通機関との連携　を忘れずに

歩くことを基本にした伝統的な都市と交通

藤井　聡

フライブルグ（ドイツ）



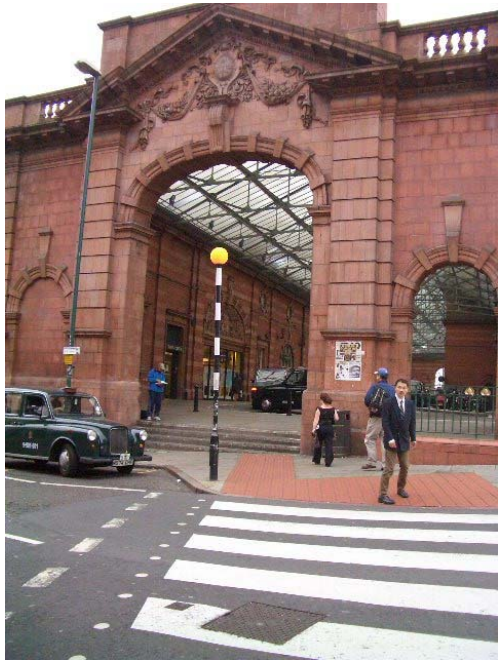
VELOTA XT

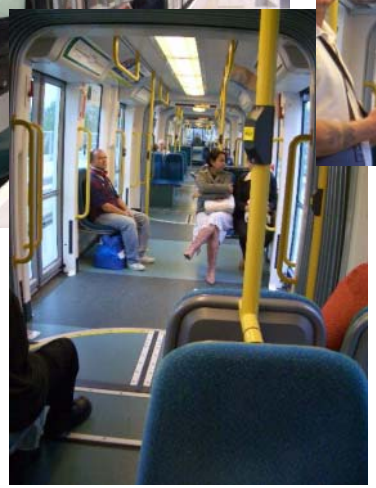
。。。しかし。。。

ノッティンガム市

英国

中心部の駐輪場





車内に切符売り
のおじさん

Hucknall

Phoenix Park 6 Mins
Phoenix Park 16 Mins
18:06

Emergency Help Point
To communicate with controller:
1 Press call button
2 Wait for response
3 Speak into intercom
4 Wait at help point for further information
You are being filmed

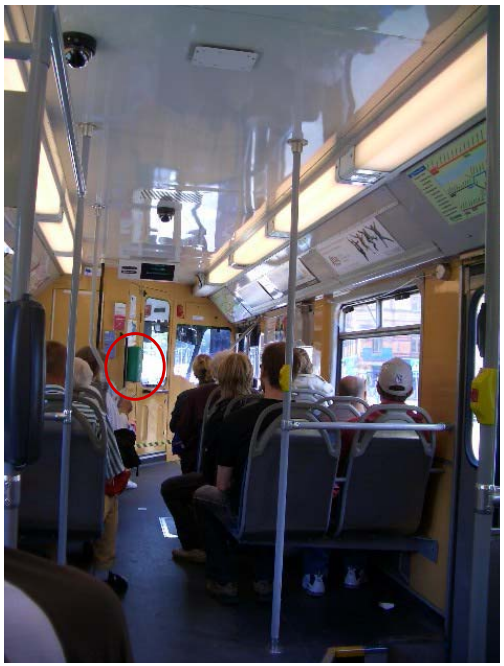
PEDESTRIANS
push button and wait for signal opposite
wait
cross with care
do not start to cross

自転車も積載可能

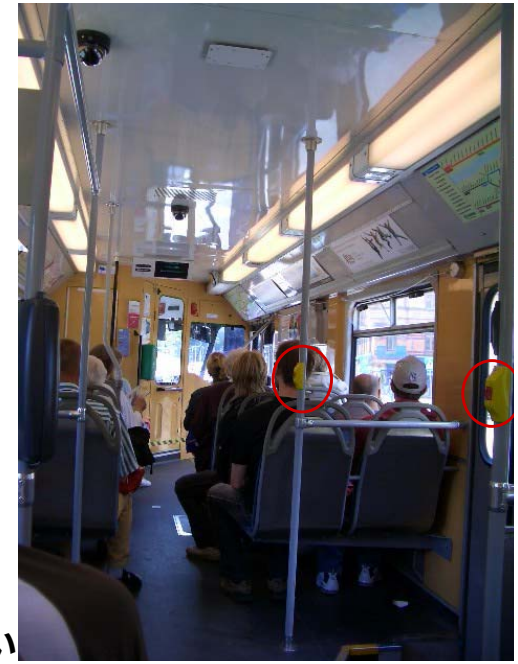
最小限の段差
(鉄道にしては)

イエテボリ市

スウェーデン



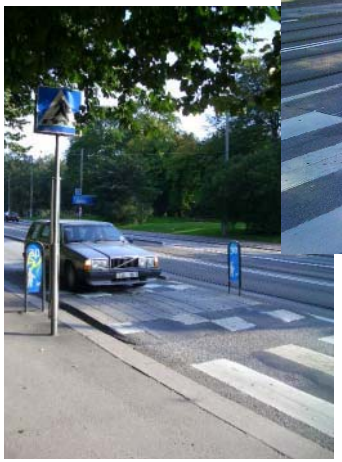
トラムチケット販売機
(車内)
色によって乗車券の区間が異なる



押しボタンが少ない

ヒモをひっぱると，ベルが鳴る

車内 停留所での発着情報表示板



公園内を通る直線路
ハンプと, その両側に目印

イエテボリの歴史的まちなみ

見たことのあるコンビニ

どうやら、
「交通のあり方」は、
「街のあり方」からは切り離せないようである。

「文化的な生活」と「自動車」とは、
必ずしも、相容れないものなのかもしれない。

たぶん、
本当に豊かな生活には、
「あるく」ことの方が似合うのだろうと思う。

フライブルグとボフム：ヨーロッパの“普通の都市”

藤井　聡

歴史ある環境都市の交通政策

フライブルグは，人口 20 万人程という小規模な都市であるが，日本の交通計画の関係者の中ではフランスのストラスブールと並び，自動車の都心への流入を規制する一方で路面電車やそれを中心としたトランジット・モールが整備された街として最も有名な街の一つである．

フライブルグの街の中心部にあるトランジット・モール．街路が曲がりくねり，人工的にではなく，自然と街が発達してきた様子がうかがえる．ただし，両脇には伝統的な路面店というよりは，大型ショッピングセンターが立地し，グローバリゼーションで供給される商品が売られている．

ただし，この都市は都市交通計画者の間だけではなく，環境政策に関わる人々の間でも非常に高名である．フライブルグ市は，ゴミの分別や包装紙を減らす政策を取り入れただけでなく，太陽電池や熱電併給システムなど，欧州のベンチャー企業を積極的に誘致するなどの政策にも積極的である．フライブルグの都市交通政策は，そうした環境政策の一環として実施されているものと言えそうである．

環境都市における交通手段のシンボルとして利用されている自転車のタクシー，「ベロ・タクシー」．

しかし，フライブルグの都市交通政策の背景となっているもののなかで，環境政策よりもより重要な背景があるように思える．それは，都市の「歴史的町並み」である．

フライブルグの都心には，１４世紀に建てられた，市街地の横にあるシュバルツバルトの山に匹敵する程に高い大聖堂がある．この大聖堂の周りに広場があり，その広場には朝市が開かれる．そして，その街を取り囲むように古い町並みが拡がっている．町並みの間を縫うようにしてある街路脇の歩道は小さな石で作られた石畳がある．その石畳には，時折，様々な商店のマークが石で描かれている（写真参照）．街路に面する路面店の種類を表すマークである．つまり，フライブルグは，大聖堂を中心として，昔からの伝統的な古い町並みが残されているという大きな特徴があるのである．こうした特徴こそ，現在のフライブルグの都市交通政策の基本的な考え方の背後にある最も重要な特徴となっているように思える．つまり，古くからある街の中を，自動車のない時代から人々はずっと歩いて暮らしてきたのであり，その暮らしぶりが変わらない

以上は，街の中に自動車は取り立てて必要ではなく，むしろ不要なものであったのである．それぞれの路面店の入り口に描かれたその路面店のシンボルは，自動車の運転者の目に入ることなど望めない．それは紛れもなく，歩く人達のために描かれたものに他ならないのである．

街の中心に位置する大聖堂．14 世紀に建設され，それ以来，街の中心となり続けており，現在のフライブルグは，この大聖堂を中心に市街地が拡がっている．

フライブルグの町並み. 伝統的な建物を縫うようにして歩道が張り巡らされ, 歩行者でにぎわっている.

床屋

薬局

パン屋

フライブルグは細かい石で舗装されている．そして，古くからある路面店の前には，その路面店を表す印が石で設けられている．

モビリティ・センター

フライブルグのモビリティ・マネジメントは，以上に触れたような背景の延長として実施されている．ただし，他のドイツの都市と同様，居住者や職場において TFP を実施し，個別的，かつ，大規模なコミュニケーションを積極的に仕掛けているというよりはむしろ，必要な情報を的確に提供し，歩行者と公共交通中心の都市交通政策を側面から支援するという形のモビリティ・マネジメントが実施されている．

その象徴的なものが「モビリティ・センター」である．このモビリティ・センターは，フライブルグの中央駅と路面電車駅との交通結節点に設けられており，鉄道での来訪者にとっても，路面電車を利用する市内の居住者にとっても利用しやすい位置に立地されている．ここでは，各種公共交通や観光ツアーの情報提供

に加えて，カーシェアリングやレンタサイクルの貸し出しが行われている．このセンターは三階建ての建物であるが（写真参照），二階は全てレンタサイクル置き場に使用されており，かなりの台数のレンタサイクルが提供されている．このレンタサイクルは，貸出時間が，3 時間（5 ユーロ：約 700 円）から 1 月間（110 ユーロ：約 15,000 円）と幅広く設定されており，短期間の観光や仕事から，自転車での旅行等，様々な用途に対応可能となっている．

フライブルグのモビリティ・センター．Mobile．情報提供の他，カーシェアリングや都市型レンタサイクルが運営されている．

フライブルグのモビリティ・センター，二階のレンタサイクル置き場．かなりの数のレンタサイクルが常設されており，3 時間の貸し出しから 1 月間の貸し出しが可能であり，多様な用途に利用されている．

なお，駅から都心の教会に向かう途中には，ツーリスト・インフォメーション・センターもある．こちらは，先に紹介したシュツッゥツガルトよりもと類似した内容となっているが，モビリティセンターが別途あることから，交通関連情報のためのブースは特設されておらず，観光案内を主とするものであった．ただし無論，こちらでも公共交通情報を入手することが可能となっている．

フライブルグの抱える問題

この様に, フライブルグは, 都心部において歩行者と公共交通を中心とする都市交通政策を展開しており, 街の賑わいを側面から支援することに大いに成功しているようである．しかしながら,「理想の都市」とは少々言い難い問題もまた，いくつか見られる．

まず，自動車を優遇しないという都市政策の帰結からか，人々の自転車利用が比較的多く，その結果，市内のあちこちに放置駐車が散見されるという事態が生じている．日本ではどこの都市でも「お馴染み」の放置駐輪であるが，ヨーロッパの都市でこれほどの放置駐輪が散見される街はあまりないように思われる．

駅前（左）と中央広場（右）の放置駐輪の様子．フライブルグ市内では，駐輪場のない歩行空間や広場の至る所に放置駐輪が散見された．

ストラスブールの都心部の自動車流入区域の外側の駐車場周辺の道路混雑．

ストラスブールの都心部の自動車流入区域の外側の観光バス用の駐車場．

また，都心部へは外部からの自動車を閉め出してはいるものの，ドイツの中では，著名な観光都市として知られていることから，観光バスでの来訪に加えて，自動車での来訪客が数多くおり，写真に示したように，周辺道路は自動車で混雑することも少なくない．

また，歩道に描かれている各商店のマークから拝察するに，かつての都心部の商店は地場産業や地域住民とより密接なつながりを持つ「路面店」が中心であったものと考えられるが，現在では，トランジット・モールの両脇を固めるのは，グローバリゼーションの流れの中で競争に勝ち抜いた種々の大資本系のブランド商品を並べる大型ショッピングセンターであった．そそして，それを象徴するように，トランジットモールを走るトラムの車両の何割かは派手派手しい商業主義的な広告車両であった．

ストラスブールのトランジット・モールを走るトラムにおける広告車両．トラム車両の何割かが，こうした広告車両として運行されていた．

普通の街，フライブルグ

冒頭で触れたように，フライブルグは，環境政策に関わる人々の間でも都市交通計画に関わる人々の間でも，極めて有名な街である．その有名さ故，フライブルグを訪れる視察者はかなりの数に上るらしい．筆者らもそうした視察者の一部だったのであるが，こうした視察はフライブルグの新しい“観光産業”とも言われる程のようである．そして，こうした視察者を揶揄する表現として，“フライブルグ詣（もうで）”なる言葉もあるそうである．

しかしながら，上述のようにフライブルグの特徴を，その歴史的背景から，交通政策，モビリティ・マネジメント，そして，都市交通上の問題点をつぶさに見ていくと，フライブルグならではの特徴はとりたてて無いように思える．ヨーロッパの都市は，いずれも長い歴史を持つ．古くからの町並みは自動車にとっては必ずしも有利なものではなく，結果的に自動車は排除される傾向にある．その一方で，ヨーロッパの多くの街には路面電車があり，都心部では歩いて楽しい商店街がにぎわっている．しかしそれと同時に，近年では，グローバリゼーションの波に，わずかづつではあるが着実に浸食されつつあることも事実であり，伝統的路面店よりは大資本系の国際企業が都心部に見られるようになってきている．

そういう街がヨーロッパの平均的な街の姿なのだという点を踏まえれば，フライブルグを「都市交通計画において，唯一無二のすばらしい成功を治めた街」と見なすのは少々無理があるように思われる．むしろ，「ヨーロッパの普通の街」という位置づけにて理解することの方が妥当であるように思える．

例えば，ドイツにはボフムという街がある．この街は，観光ガイドブックにも載っていない小さな街であり，取り立てて重要な観光資源はなく，また，都市交通政策の観点からもこれまでにどこにも紹介されたことは無かった街ではないかと思う．しかし，そんな街でもなお，街中にはバスだけではなく，地下鉄やトラムが整備されている．そして，それらの情報は一元的に集約されており，中央駅の地下にある都市交通の案内所にて入手することができる．駅を降りるとすぐに歩行者モールがあり，そのモールを１分ほどいけば市内のインフォメーション・センターがある．そこでは，市内の様々な情報を仕入れることができる．歩行者モールの両脇には路面店が並び，昼間は訪れる人々で賑わっている．この街には，いわゆる「トランジット・モール」こそ無いものの，都心部の歩行者モールへは自動車の流入は規制されており，また，フライブルグで見られた放置駐輪も規制区域周辺の駐車場待ちの自動車混雑も見られなかった．そして，中心市街地には，大型ショッピングセンターではなく路面店が建ち並び，フライブルグとは異なりグローバリゼーションの影響をさして受けていない様子であった．例えば，フライブルグのように，路面電車の車両に商業広告が派手派手しく描かれているようなことも無かった．

ボフムの中心市街地にある歩行者モール

この様に，ヨーロッパにはフライブルグと大きな差の無い，あるいは，それよりももっとゆったりとした時間が流れる歩行者と公共交通利用者に優しい都市があちらこちらに点在しているのである．

もちろん，このことは何も「フライブルグの都市交通計画は，たいして良いものではない」，ということを主張しているのではない．著者らの主張はむしろそれの逆であり，やはり，フライブルグは，いくつかの問題点を内包しながらも，概して優れた都市交通計画を成し遂げた街であるといって差し支えない．ただし，フライブルグが特別にすばらしいのではなく，歴史と伝統があり，それを保守しようと努めるヨーロッパの諸都市が，概してすばらしいということなのだと思えるのである．

無論，それは決して，ヨーロッパに限った事では無いように思う．歴史と伝統を尊重する都市においてなら，かつての都市が形成された時に自動車が存在しておらず，歩く人を前提として町並みも街路も形成されたのである以上は，自ずと自動車交通と一定の距離を置く都市交通政策が採用されるであろうことは必然であるように思う．そして，その流れの中で，自動車交通からの転換を促進し，歩行者や公共交通の利用者を支援するモビリティ・マネジメントが自発的に都市計画の中で採用されていくこととなるのではないかと思われるのである．