

## ●論壇

## 公共輸送機関に「味とそっけ」を

森脇逸男\*

## Giving the Public Transport System More Humanity

Itsuo MORIWAKI\*

鉄道やバスなどの公共輸送機関は、建設（あるいは管理、補修）費の一定比率（例えば1～5%）分を必ず、その施設的美観を保持、乗客の快適性を高めることに充てるよう制度化することを提案したい。この提案を考えたきっかけは次の3点。

第1に、日本の鉄道や地下鉄、バスなどの大部分は、要するに運ばば文句はあるまいとばかり、乗客をまるで荷物なみにしか扱わず、乗客の快適性などはおよそ問題にされていないと、かねがね痛感させられていること。

第2に、先日たまたま新聞のコラムに、飯島耕一、清岡卓行、石垣りんといった詩人たちの詩が、広告の代わりに広告窓に飾られている駅が東京の地下鉄にある、運輸省は省エネのため鉄道やバスなどの利用を推進したいと言っているが、そのためには駅や停留所は利用者の足を引きつけ、心が安まる雰囲気を作ることだと書いたら、大賛成だと言ってくれる読者が多かったこと。

そして第3は、最近、都市景観整備に力を入れる動きの芽が、国や地方自治体に見られることだ。欧米では珍しくもない現象で、西ドイツでは法律で、政府が金を出す公共事業や都市整備などに、工費の5%を美観整備のために充てることを義務づけているという。日本でも、神奈川県は53年度から県の公共施設の新、増築の際、“芸術性加味費用”として、建設費の1%を上載させる制度を発足させ、文部省は新、増築する公立学校に同じような補助をすることを考えている。

都市景観も重要だが、交通機関の快適性も大切だ。そうしてマイカーはどこにでも行け、ドアツードアという便利さに加えて、スタイルが年々すばらしくなり、乗り心地もどんどんよくなる一方なのに、斜陽の鉄道やバスは余計な投資を一切省略するので、ただでも味もそっけもない施設がますます殺風景なものに変わっていく。

実は先日、東京・池袋の日本1のノッポビルの中のサンシャイン劇場に観劇に出かけ、帰途バスターミナルに降りて、いささかがっかりさせられた。ターミナルの所在を示す標識は館内各所にあって、そこにたどりつくのは極めて容易なのに、ターミナル自身には案内図も見当たらず、どのバスに乗ればいいのかはターミナルを一周しなければわからない。施設自体も館内の華やかさとは打って変わってコンクリートの打ち放し、刑務所の中のような荒涼とした印象。これでは客の足がバスから遠ざかるのも当然と思われた。モスクワの地下鉄のようにシャンデリアとは言わないが、せめてバスを待つ客をみじめに感じさせないような装飾なり工夫なりがほしい。

東大教授（建築学）の村松貞次郎さんは、日本の昔の建築は柱頭や窓の形、扉の取っ手にも視線が止まるものがあつたのに、最近の建築は機能性や経済性を追う余り、目を止めさせるものがない、視線がツルツル滑る建築になってしまったという感想をもらしていた。そういえば日本の最近の交通機関も、視線が止まるところのない交通機関であり過ぎるのではないだろうか。安全や輸送力の増強その他、交通機関側もいろいろ大変だとは思いますが、いささかオーバーに言うなら、毎日その鉄道やバスに乗ることが楽しみであり、駅や停留所に行く時刻が待ち遠しい、そんな鉄道やバスになんとか変えていくことを、80年代の課題のひとつとしたいものだ。

\*読売新聞社論説委員（編集手帳担当）  
Editorial Writer in charge of "Jotting" column,  
The Yomiuri Shimbun  
原稿受理 昭和54年12月18日