

開発途上国の交通問題の解決には、ステップバイ ステップが大切です

ダグラス・トムリンソン

Step by Step: The Resolution of Traffic Problems in Developing Countries Douglas Tomlinson

中村 まず、はじめに MASS TRANSIT という雑誌のことに教えて下さい。

トムリンソン この雑誌はワシントン D.C. で発行されており、今年でちょうど10年目をむかえました。記事の内容は、郊外をも含めた都市地域の公共交通全般に関するものです。ですから、鉄道、バスはもちろんのこと、日本ではシンコーツと呼ばれている最新の鉄道や、都市交通手段としての船舶、たとえばニューヨークやホンコンのフェリーなども扱います。交通に関連する職業をもつ人のための専門誌なのですが、月刊で1万7,000~8,000の発行部数があります。東京では、国鉄や民営交通の運営に携わる人や、乗り物の製造業者に読まれています。

中村 この雑誌は市販されているのですか。

トムリンソン いいえ、これは職業専門誌なので、当然、駅の売店などでは手に入りません。基本的には無料で、公共交通企業のマーケティング、プランニング、オペレーション部門の人に送られています。広告を出している車両メーカーなどがスポンサーになっているのです。また、ファイナン

スの担当者にも読まれています。米国では公共交通の財源は政府補助に依存しているため、レーガンがノーといえればロサンゼルス計画したことがダメになるわけです。そこで、プランニングや財政問題などについてもさまざまな記事が載っています。

中村 ところで、このあいだ、8000億円もかけた青

函トンネルが開通しましたが、これに新幹線を通すべきかどうか問題になっています。これについてはどうお考えですか。

トムリンソン 新幹線は速いけれども飛行機にはかないません。福岡まで新幹線では6時間半以上かかります。もし途中で降りる目的がなければ、少なくとも私は新幹線は利用しないでしょう。それと同じで北海道まで新幹線が通じて、東京から札幌まで

行くには飛行機の方が便利だと思います。それに仙台-札幌や青森-札幌の需要はそれほど多くはないでしょう。

中村 つい先日フィリピンに行く機会があって、できたばかりのLRTに乗ってきました。運転時間は正確で、駅も清潔で、とてもよくできていると感じました。LRTは、マニラの交通機関の状態を改善したとともに、利用者のマナーをも改善したと思います。

トムリンソン 私が行ったときは、まだ工事中だったので、その後のことはわかりません。ただジブニーの運転手との利害の対立については理解できます。ジブニーはどこででもつかまわれ、料金もずっと安い。

しかし一方、LRTは揺れないし、交通渋滞にも巻き込まれないので、早く目的地につけるという利点を持っています。

中村 しかしフィリピン経済は非常に苦しい状態で、LRTの建設を続けることができない。このような資金面での問題が開発途上国では多いのではないで



Mass Transit誌国際エディター。カナダ・トロント出身。1970年大阪万博オンタリオ州館員として来日、IBM Japan、Mobile石油などで英語教師を務め、1983年より現職。

中村 英夫

前当学会誌編集委員長。東大工学部教授・工学博士。専門は土木計画、測量学で高速道路の写真測量の応用研究に従事。現在、地域計画（特に土地利用計画）に関する研究をすすめている。著書：『測量学』、『国土調査—地域の調査と分析—』など。



ようか。

トムリンソン ただし、その中味は国によって異なってくると思います。タイペイなどでは経済的な問題よりも、隣り町との間の政治的バランスが障害となっているようです。シンガポールは経済的にめぐまれている資金の運用について計画し、活用することができます。タイにも、何らかの交通システムが必要です。フィリピンよりは経済的にも豊かですが、それにしても、どうやってそれを賄うかは問題でしょう。

中村 マニラ、バンコク、ジャカルタはどんどん都市域が拡大しつづけており、道路交通をふやすだけでは不十分なことは明らかです。LRTのような軌道交通システムがどうしても必要だと思われます。

トムリンソン LRTは地下鉄などに比べてずっと安く済むという点において優れています。アジアでも日本、韓国、シンガポール、ホンコンなどでは、LRTでなくても費用を賄えるでしょうが……。また開発途上国のいくつかは、メンテナンスに問題があります。その結果、故障や事故が生じますので、そのような国では、鉄道は安全な乗り物とは思われていません。マニラのLRTもメンテナンスをしなければ、すぐに故障するでしょう。ジブニーなら故障しても簡単に直せますが、鉄道はずっと複雑で、線路、路盤、パンタグラフ、信号、電線までメンテナンスしなければなりませんから。

中村 そのような開発途上国の都市のマストラジツについて何かよいアイデアはありませんか。

トムリンソン バンコクはアイデアを持っていました。国際的なコンソーシアムを作って、30年間交通のプラン、デザイン、建設、運用を任せることにしました。しかし、そこに落とし穴があったのです。それは、料金が安すぎることです。政府は当初、バス代に関して、6 kmごとに料金を上げるシステムを採用しようとしていました。けれども国民のストは起こるし、政府も自らの勢力拡大がかかっているのに、値上げができないという状況です。この問題をどう

やって解決したらよいか私にはわかりません。明らかに開発途上国の都市は、非常に大きな都市交通需要を持っています。これに見合うキャパシティーを持った交通システムが必要です。そのためには建設費、維持費が援助される必要があるわけですが、そのお金がないわけです。気がめいるような問題です。**中村** しかし、今から30年前の日本の状況も同じように悪かった。それにもかかわらず、丸の内線の建設や山の手線と京浜東北線の分離工事を行ったのです。これは当時としては大規模なプロジェクトだったと思います。だから経済的に困難であるからといって諦めてはいけなのではないでしょうか。

トムリンソン しかし、多額の国際債務をかかえて身動きがとれない国や、政情が不安定な国も多いです。また、天然資源が豊富なインドネシアやタイでも、最初から精巧な、長距離の交通開発計画を立てるべきではなく、少しずつ徐々にやっていくべきだと思います。たとえば2050年までに100キロ、200キロの計画を立てるのではなく、1999年までに15キロ、4年間で7キロというように。そしてひとたびそれが開通すると、いくらかの収入がある。うまくいけば、それで利子だけではなく運行費用も賄えるかもしれない。ステップ バイ ステップが大切なのです。最初から天をめざしてはいけなと思います。

中村 どうもありがとうございました。

インタビュー後記

（昭和60年4月1日実施）
 昨年10月に出たMass Transit誌はその表紙に歌舞伎役者の浮世絵をかかげた日本特集号であり、きわめて興味深いものであった。その号の中で日本の私鉄についての紹介記事を書き、また日本鉄道車輛輸出協会の会長へのインタビューを行なっておられたのが、このトムリンソンさんであつたことを今回お会いしてはじめて知った。日本のほか、極東各国の都市交通事情についていろいろのお話しをうかがいたいと思つておる。