

## 都市交通体系のSDGs 的評価（シドニーと京都の例）

シビルNPO 連携プラットフォーム個人正会員  
(NPO 法人 SLIM Japan 顧問) 有岡 正樹



CNCP 通信 Vol.44(2017.12)～Vol.56(2018.12)の計 13 回に分け、「シドニー視察旅行記」と題して連載してきた（通信[アーカイブ f.] で pdf 版一括ダウンロード可能）が、日本でのインフラメンテに関する研究が主として道路や橋であったことから、視察対象のほとんどがそれに関する施設であった。ただシドニー地域では、都市交通として今一つ重要な鉄道なども最近大きな変革を遂げているので、その視点で番外編としてシドニー市内のライトレール事業の現況等について、その建設の進め方やそのSDGs (Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標)にかなった都市形成のオーストラリアと日本の考え方の差などを視点に、その後調べたことに触れておきたい。

### 1. シドニー市街地メイン道路の再編

#### (1) ジョージ・ストリート: George St.) の例

シドニー中心街（CBD：The Central Business District）は、右地図の上部左側の入り江ダーリンハーバーと、右側の王立植物園や The Domain、Hyde Park など緑色部分とに挟まれた東西約 1km、南北約 3.5km の碁盤の目をした地域であり、その中央部を縦貫するメイン道路がジョージストリートである。その通り沿いにはタウンホールやクイーンヴィクトリアビルディングなどの歴史的建物や、多くの高層ビル・ホテル、さらには商店などが立ち並び、市内で最も混雑する片側 2 車線の交通の要所である。我々もそうだが、シドニーを訪れる国内外の人々にとっては、ごく日常的に訪れる通りである。

この道路には、20 世紀終わりにその西側にある上述のダーリングハーバーというカジノホテルを含む一大観光施設と都心とを結ぶモノレールが建設され、オーストラリア建国 200 周年を記念して 1988 年に開通した。その頃建設会社社員としてシドニーに駐在していた筆者も、受注活動に加わったが足元にも及ばなかったのを憶えている。歩道脇に I 型鉄骨で造作された支柱と軌道桁という何の変哲もない構造で、その上を右写真に示すような 7 両連結のモノレールが走っていたのを時折利用もした。事業費は我々の見積もった半額以下であったろうか。ただ、この路線は需要の見通しが大きく外れたこともあって、2013 年には廃線、施設撤去となったので、わずか 25 年の命であった。

一方そのジョージストリートの地下には、郊外から市内に繋がる近郊路線が集結するインナー・ウェスト・ラインと称する鉄道が走っており、間違いがいなくシドニーの動脈であることが分かる。



シドニー市近郊を循環するライトレール・ルート



撤去されたシドニー中心部のモノレール

## (2)進展するシドニー中心街及び南東延伸ライトレール

本ライトレールは The CBD and Southeast Light Rail と称される路面電車で、上述のモノレール撤去に相前後して 2012 年にルート決定、2014 年に着工している。ルートは、前頁地図に朱線で示すように、CDB の北端であるサーキュラーキーからジョージストリートを南下し RAWSON PLACE 駅で左折、CENTRAL STATION を経て南東に進み、途中 More Park 北で 500m ほどのトンネルを通過したのち NSW 大学に至ることになる。全長 12km、停留所数 19 の大事業である。

この路線の特筆すべき点はジョージストリートの大改造で、車道 2 車線に相当するライトレール軌道以外は拡幅された歩道のみとして、原則として車道を無くするという計画のようである。2015 年にシドニーを訪れた時には、その建設工事が始まっていた。何よりも驚いたことは、その CBD 部の工事において車道部をフェンスバリアケード等で車線部の全幅員を固定占有して、電線他地下埋設施設を最新の技術体系に沿って更新しながら、軌道工事を行っていたことである。いわば銀座通りを全線封鎖して、といったことになる。ちなみに本事業もスペインの企業による PPP 事業で内なる国際化は堅調である。



CBD の車道部を全幅占有しての路上工事

## (3)パークストリート下のクロスシティトンネルによる通過交通対応

これは上記ジョージストリートのライトレール事業より时期的に早く、PPP 有料道路事業の一環として 2005 年 8 月に開通した 2.4km の片側 2 車線の自動車専用の道路トンネルで、シドニー市内の東西に通過する車両を対象としている。したがってこれまで地上のパークストリート利用していた交通量が、このトンネルに分散されることにより減少することから、その分ここでも地上の歩道が広がられている。ただ、結構高い通行料を設定しており交通量が想定の半分程度で採算が合わず、これまでに 2 回財政破綻、事業者変更を経ており、PPP 事業としては失敗の例として知られている。

## 2. 京都四条通の例

上述のようにシドニーの CBD 道路網は基盤の目をしており、京都に生まれ育った筆者には親しみの持てる街として、今でも渡豪時には多くの時間を過ごす。京都でいうとジョージストリートは烏丸通（地下鉄路線）、パークストリートが四条通（阪急路線）ということでどちらも文字通りメイン道路になる。

そしてこの内の四条通は京都一の商店街で、わずか 1km の間に百貨店 3 店舗他、専門店、オフィスビルなどが並ぶシドニーでいえばジョージストリートに当たる。その四条通は片側



車道を付け変え拡幅された京都四条通の歩道

2 車線の車道と繁華街にしては狭い歩道の道路であったが、この車道各 1 車線を歩道に変えるという歩道拡幅工事が、2012.11～2013.10 の約 1 年をかけて断行された。16 カ所のバス停を「テラス型バス停」と称して 4 カ所に集約したりして、バスによる公共交通を主体にして一般車の通過交通量を減らすと同時に、歩道幅を倍旧以上に広げ観光産業躍進につなげようとの意図のようだ。ここ 6 年間で 10 倍にも及ぶ観光客を中心とした年間 3 千万人と訪日者の急増というインバウンド現象も重なって、大きな成果を上げているだろうことは想像に難くない。

今年 1 月 11 日の日経新聞は、「本紙調査 持続可能な都市 京都市がトップ」との見出しで、この四条通りの歩道拡幅や、郊外に車を止めて公共交通を利用してもらうパークアンドライトに注力なども、その優れた評価の理由として上げていた。オーストラリアの SDGs のランキングは、石炭輸出等外への環境評価面で劣後しており高くないが、上記の例を含めこれからも新しい取り組みを期待したい。