

組み合わせ、都市交通問題の解決に当たっている。その結果、市民の公共輸送システムの利用は、過去十年間に五倍も増えた。その過程でカナダが開発した輸送技術・システムも多く、カナダは今やシカゴ、フィラデルフィア、ニューヨーク、ボストン、メキシコ市など世界のさまざまな都市に地下鉄車両や快速電車、バスなどを供給するほどになった。

トロント

トロントでは、一九二〇年に市民投票によって市内の輸送システムを公有化することが決まって以来、トロント交通局（TTC）が地下鉄、路面電車、バス、トロリー・バス網の体系的拡充を推進してきた。

最高時速二百四十キロ 新時代の高速列車LRC

LRC（軽量・高速・快適列車）は、都市間を高速（最高時速二百四十キロ）で結ぶ新時代のディーゼル列車である。カナダ最大の車両メーカー、ボンバルディア社（本社モンリオール）が中心となって十二年がかりで開発した。列車がカーブ



一九五四年にカナダでは初めて開通したトロントの地下鉄は、今では市の中心部からノース・ヨーク、スカバラ、エトビコークといった郊外にまで全長五十四・五キロも伸び、トロント広域圏における旅客輸送網の中核となっている。地下鉄四路線、五十九駅の多くは、バス、トロリー・バス、路面電車、通勤用駐車場と直結し、人々ができるだけ地下鉄を利用するよう工夫されている。地下鉄の車輪はタイヤで、騒音が少なく、乗り心地も快適だ。

しかし、トロントの地下鉄輸送はそろそろ限度という見方が強く、郊外の発展を促進するものとして、最近、郊外電車が注目されてきた。一九八四年末には、ブローアータンフォース線地下鉄の終点ケネディ駅から近郊スカバラのタウン・センターまでの七・四キロに、オンタリオ

にさしかかると遠心力センサーが働き、客車が適度に傾いてバランスをとるため、乗客はカーブを全然感じない。しかも、世界中のどの列車よりも、カーブを速く走ることができる。

LRCは、新幹線なみの速さだが、従来の線路をそのまま使えるから、施設費、運用費が安くつく。車体が軽いから燃料効率もよい。すでにモンリオール・トロント間に導入され、今後はケベック市、ウィンザー、オタワなどの各都市間にも運行の予定。アメリカでも、アムトラック（全国鉄道旅客公社）がすでにLRC列車を採用している。

州の都市輸送開発公社が開発した中量旅客輸送システム（ICTS）が完成する予定である。ICTSは、リニアモーターを使った自動制御方式の電車で、一時間に五千人から二万人の乗客を運ぶことができる。

トロントの路面電車（ストリート・カー）は、一時期には七百台をこえ、北米一の台数を誇っていたが、その使命はようやく終わりに近づき、今年から順次その軌道をUTDCが開発した連結式軽量電車が走るようになった。

バスは、トロリー・バス、ミニ・バス、中型バス（全長九メートル）といろいろ。ミニ・バスと中型バスは、地下鉄の駅と連結しているほか、身障者の送り迎えに使われている。今年から、二台連結のバス（全長十八メートル）も導入された。

TTCの子会社グレイ・コーチ・ラインズでは、中・長距離旅客輸送、観光、空港往復、チャーター用のバスも運行している。

さらに忘れてならないのは、オンタリオ州政府が運営するGO（オンタリオ州政府の略称）トランジット。GOトランジットは、主にトロントおよびその近郊で働く人々を対象に、通勤列車（有名な二階建て列車もある）、通勤バスを運行し、毎日七万人以上の人々を運んでいる。

モンリオール

三百万都市のモンリオールは、人口が比較的集中していることが交通系統を

単純にする半面、冬の寒さと豪雪が地上の交通を困難にしていた。そこで発達したのが、地下鉄である。

メトロの名で親しまれるモンリオールの地下鉄は、地上と地下を結びつけ、モンリオールにいくつもの立体構造の街（いわゆるフランス）を出現させた。

たとえばプラス・ボナベンチャー。地底深く地下鉄が走り、その上に店や映画館、レストランの並ぶちよつとした繁華街が広がり、さらにその上に一万二千人を収容できる展示場。そのまた上をCN鉄道が走る。その上に商店街があり、そ



モンリオールのメトロ駅。

こからボナベンチャー・ホテルに通じているという具合で、真冬でも快適に通勤や買い物ができるようになっていく。メトロの建設そのものが、単に市民の足を確保するだけでなく、総合的な都市再開発計画の一環であった。

一九六六年開通の四号線を皮切りに、