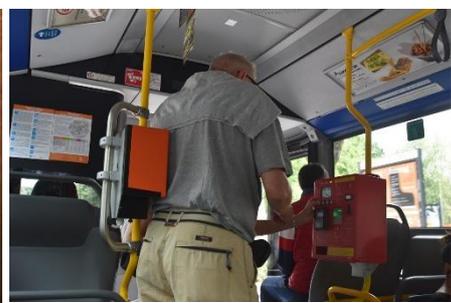


FINNAIR ヘルシンキ空港 マルペンサ空港 リナーテ空港



交通

チョイ住みでは、どこへでもタクシーとはいかない。ATM が運営する地下鉄、トラム、バスは共通乗車券で、一回乗車で€1.5。75分以内の乗り換えも1回と数える。乗ったときに自ら時刻の刻印をするのだが、検札にあったのは一回だけだった。ミラノ「制覇」に、カルネ Carnet 10 回分の回数券€13.6 をタバッキで買う事4度。



乗ったときに自ら時刻の刻印をするのだが、検札にあったのは一回だけだった。ミラノ「制覇」に、カルネ Carnet 10 回分の回数券€13.6 をタバッキで買う事4度。



地下鉄

駅員が改札口にいない。機械が壊れていても当たりなりにやり過ごすのがミラノ人。改札を出ようとする私を狙って、私にぶつかってきたおばさん、これは無賃乗車の技だった。



トラム

ドウオームを中心に放射状にある。目の前が3番線、何においてもトラム利用から地下鉄に





バス

観光には昔の城壁の跡を環状で回るバス 94 番が便利。リナーテ空港もバスでしか行けない。



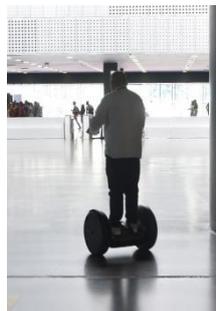
スクーター

オートバイの爆音も多いが、通勤に使って歩道にまとめて置かれている。

自転車



旧市街には自転車専用道はなく、自転車はトラムとタクシーの間をぬって車道を走る。まったくスリル満点の運送業は黒人たちの仕事である。退避に、急に歩道に登ってくるので、歩道もぼんやり歩けない。



電動キックボード

日本では原付自転車であり、ナンバープレート、ライト、ヘルメット着用で公道を走るのが、ミラノでは歩道をノーヘルで走る。しかも、スマホ



で自転車と同じようにレンタルできる。自転車は駐輪スペースが作られているが、歩道に置きざりのこのシステムは問題が多そう。バーのないセグウェイ同様にバランス感覚が要り、練習がいるようだ。



自動車



フィアットのチンクエチェント（2007年～、ポーランド製）が今も多いが、車好きはドイツ車に日本車、ランクルも多い。20年前から二人の乗りのスマートがあったが、類似車が増えている。市内に車は入るだけで€5の税金を取られる。都心の駐車スペースが大問題であり、カーシェアリングも増している。トラムをよけつつの商品の搬出入は見て面白い。



鉄道

「赤い矢」が、
特急の意味だった。



片道 特急座席指定2等 €36=¥4700 事前購入

今時はなんでもネットであり、日本で、イタリア鉄道 TRENITALIA のネットをみておけば良かった。列車番号、駅名など、スマホに TRENITALIA を入れて活用できるようにしたが、支払いがカードであり、スマホの電話番号も1ヶ月限定であるので、駅で自販機と戦うことになった。



中国語、アラビア語はあり、日本語無い。

鈍行も2階席があり、いつも2階に。



反応時間が日本のと比べ遅く、「往復の英単語が見えない！」など買い方のシステム全体像が見えないので、日本の老人にはなかなか高い難所である。

私が行った駅では、パヴィア修道院駅以外は有人で切符を売っていた。行きたい駅名を紙に書けば大丈夫。昔に比べればよくなったが、

パヴィア修道院駅では40分遅れであり、高速バスにすればよかった。



ノルド駅

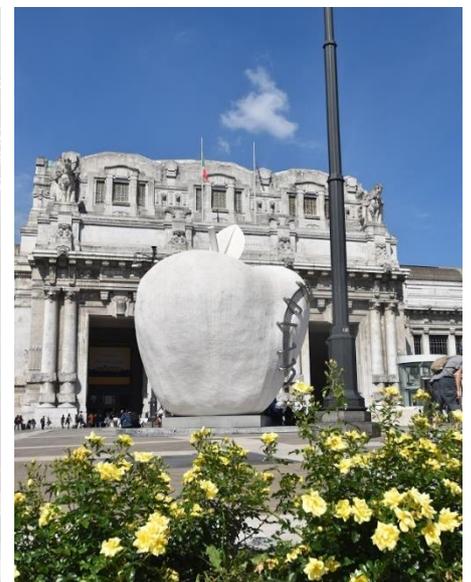
空港とミラノを
結ぶ小さな駅。
地下鉄駅から
カドルナ駅とも

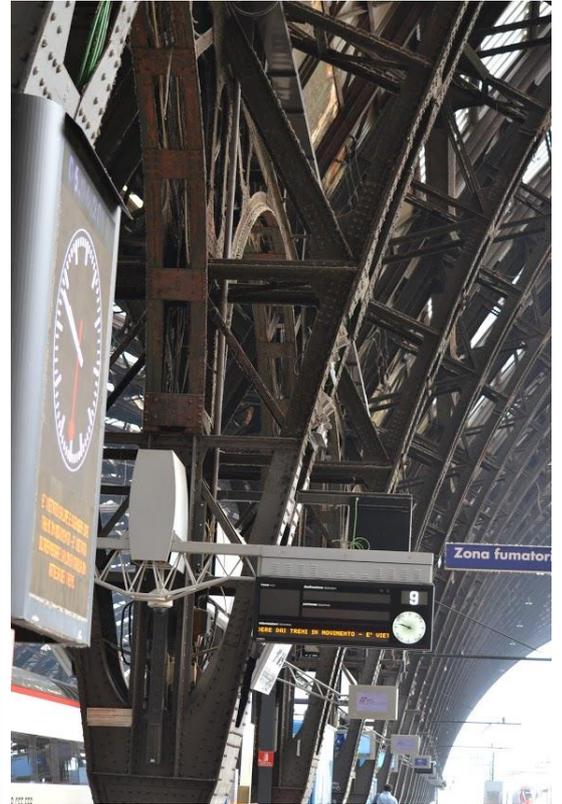
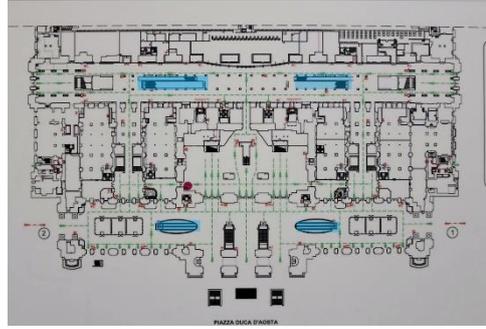


中央駅 Staz. Milano Centrale F.S



長大なエスカレータが駅をわかりにくくしていた。これに乗るところで、yome は背中のリュクのチャックを若い女の二人連れに開けられる。





ガリバルディ駅

Staz. Porta Garibaldi F.S

と駅前開発

人口 130 万人 駅前の
都心超高層群。



名古屋駅前、笹島再開発など比較にならない。





ムリクリな形づくりにみえるのだが
これがデザインのイタリヤなのだ。



旧街区は、中庭を持つ4~5階建ての建物が通りに直に面して作られてきたが、このような広い敷地に高層ビルを並べる新たな街づくりが、ミラノに馴染むか。

