

「交通まちづくり」を再考する

筑波大学 谷口 守

<http://infoshako.sk.tsukuba.ac.jp/~tj330/Labo/taniguchi/mamoru@sk.tsukuba.ac.jp>

1. はじめに

誠に感慨深いことだが、交通まちづくりという言葉が本会をはじめとする関係各位のご尽力の甲斐あって、ようやく市民権を得つつある。素直に意見交換ができる研究者仲間も近年増えた。ちなみに、筆者が研究の世界に入った 1980 年代後半、都市や交通の研究分野で主流であったキーワードは「新都市経済学」「非集計行動モデル」「渋滞解消」などで、当時は「都市（土地利用）」と「交通」の相互関係について、まちづくりの観点から取り組もうとする研究者仲間は周囲に全く見当たらなかった。その意味で交通まちづくりという研究分野の歴史自体はまだ浅い。日本の都市圏では、以前では何もしなくとも公共交通や徒歩で都心に人が集まり、また、その公共交通は黒字で当たり前だった。視野をその時代に置く限り、特に研究する必要などなかったということなのかと感じている。

2. 時代の変化と交通まちづくり

我々の交通行動と周辺環境はこの間に大きく変化してきた。2000 年までの 20 年間の交通手段変化を地方部（岡山県）で統計的に追ったことがあるが、たとえば生鮮食品買い物において自家用車の選択機会はほぼ 3 倍に増加した反面、徒歩や公共交通は 1/4 に減少していた。この間同時に郊外への大型商業施設の進出が進み、中心市街地の衰退が進んだのは周知のとおりである。各所で公共交通サービスの撤退が進み、それがさらに市街地の衰退に拍車をかけた。これからの人口減少、高齢化社会を見通した場合、交通サービスを考慮に入れたまちづくりを的確に行わないとまずいのではないか、という「気づき」がようやく各所で生まれつつある。自動車に依存せず、まちづくりの中で公共交通をどう活かすかをしっかり考える、同時にまちの形や生活のあり方を考えることで、公共交通をどう利用促進、維持できるかということもこのような交通まちづくりの大きなポイントである。

3. 地方都市でのその重要性

特に今、地方都市では効果的な交通まちづくりが期待されている。それがまちの命運を大きく左右するためである。一度公共交通から離れてしまった住民を再び公共交通へと取り戻すには大きなエネルギーを要する。地方都市では公共交通利用者数が減少すると、安易に減便を進めてしまうケースが多く、悪循環に陥りやすい。なお、近年では大都市においても公共交通利用者は減り続けている線区もあり、将来的なことを考えると大都市であっても油断はならない。

4. 「当たり前」の違い

このような交通まちづくりの重要性は、以前よりは理解していただけられるようになったとはいえ、

まだ多くの誤解が存在する。特に「まち全体」でその効用を捉えるという当たり前のことが、海外の先進諸都市に比較して全くできていないのがわが国の課題といえる。交通まちづくりが成功している事例都市として、人口が 30 万人にも満たないドイツのカールスルーエでは、120km を越える LRT 路線を有し、高いサービスレベルのもと、平日でも都心は多くの来訪者でにぎわっている¹⁾。そこではわが国から見れば極端とも思える様々な料金割引制度が準備されており、公共交通事業だけでは黒字化しようとする意図をそもそも有していない。横向きのエレベーターのように安くて便利な LRT でまちなかを自由に移動できるようにすることで、まち全体としての効用をアップさせるということが明確に意図されている。

他にもヨーロッパの文化首都に指定されたバルト 3 国の一つ、エストニアの首都タリンでは、我が国では中核都市レベルの人口 40 万人程度であるが、市の予算の 10%以上を公共交通のサービスアップにつぎ込んで、公共交通と徒歩だけでたっぷり楽しめるまち空間を実現している。ちなみにわが国の中核都市では、一般会計の 0.5%以上を割いている都市は珍しい。モラルハザードに陥るようなことがあっては本末転倒だが、公共交通サービスの公共性に鑑み、交通事業者は民間企業だから独立採算でないといけないという主張は単なる思い込みである。

5. 成功のポイント？

交通まちづくりを行う上で、当たり前のことなのに、わが国ではあまりきちんと認識されていないことに「一定以上の（圧倒的な）公共交通サービスレベルを確保する」ということがあげられる。小手先のサービス改善だけで、便利な自動車から、公共交通に人が戻ってくるということはありません。思い切ったサービスレベルの向上が求められているのであり、それを「計画的」に行う覚悟が必要である。ここで計画的にと書いたのは、単なる思考停止した規制緩和を押し進めるだけでは理想的な状況は絶対に出現しないということである。また、貧困な議論においてよく混同されるが、「計画的に」ということは、「規制的に」という事とは全く別概念でもある。

一定スケールのネットワークが存在してこそ利用する価値が出てくるのが公共交通である。儲かる所だけ部分的に参入が行われるクリーム・スキミングが規制緩和の結果横行するとすれば、ネットワークの維持は難しくなり、結果的に広い範囲から公共交通が撤退して自動車に依存せざるを得ない都市圏が出現する。公共事業の採否に対して細かい便益評価などを行っている割には、肝心の所に穴が空いているのが現実である。

6. おわりに

都市計画制度の改正や交通基本法制定に関する議論に際し、いずれにおいても交通まちづくりの必要性の主張が聴いていただけるようになったことはたいへん希望が持てる。だが、本当に実現する上で一番大切なことは制度や助成の問題ではなく、市民一人一人が本当に交通まちづくりは大切であるという共感を持つことである。そのための取り組みが一層進むことを期待している。

参考文献

- 1) 谷口守・松中亮治・酒井弘・鈴木義康：LRT とリンクした土地利用密度コントロールの実例、一カールスルーエにおける ABCD 方式の試み、都市計画論文集、No. 42-3、pp. 955～960、2007。

目 次

巻 頭 言

No	タイトル	氏名	所属	ページ
1	「交通まちづくり」を再考する	谷口 守	筑波大学	1
2	持続可能なまちづくりに向けた交通と都市・地域総合交通戦略		国土交通省 都市局 街路交通施設課	3

1. 茨城と交通まちづくり

No	タイトル	氏名	所属	ページ
1	水戸の再生は「交通まちづくり」から始まる	宇都宮 浄人	関西大学	5
2	未開拓の領域“公共交通”について出会う	樫木 元成	藻谷浩介まちづくり道場・交通チーム	7
3	水戸で「新しい交通」を考える前に	須藤 文彦	水戸市政策研究会	9
4	LRTが共感を得るためにすべきこと	沼田 誠	水戸市政策研究会	11
5	茨城県の地域医療と交通手段	早船 佳文	高齢者と環境にやさしい交通まちづくりを考える会	13
6	茨大生のお買い物と移動について	堀江 真由美	茨城大学大学院 人文科学研究科 1年	15
7	昔、水戸にも路面電車が走っていました	堀江 英夫	藻谷浩介まちづくり道場・交通チーム	17
8	茨城県水戸市における地理情報システムを用いた公共交通の分析	平松 佑脩	高齢者と環境にやさしい交通まちづくりを考える会	19
9	筑波大学キャンパス交通システムの概要と利用促進	石田 東生 谷口 綾子	筑波大学大学院	21
10	収支均衡の可能性 ひたちなか海浜鉄道の取り組み	吉田 千秋	ひたちなか海浜鉄道(株)	23
11	SNSを利用したひたちなか海浜鉄道とまちの魅力発信へ	船越 知弘 星 秀憲	おらが湊鉄道応援団	25

2. 全国各地の取り組みから

No	タイトル	氏名	所属	ページ
1	横浜カーフリーデー2011&モビリティウィーク	大内 えりか	横浜カーフリーデー実行委員会	27
2	横浜にLRTを走らせる会の活動	清木 康二	横浜にLRTを走らせる会 副理事長	29
3	阪堺電気軌道 沿線活性化活動の現況と今後	工藤 寛之	(N)RACDA大阪・堺	31
4	横浜都心部コミュニティサイクル社会実験の取り組み	石原 従道	横浜市 都市整備局 都市交通課 担当係長	33
5	これからのコミュニティバス(運行実験報告)	児井 正臣	川崎市長尾台コミュニティ交通導入推進協議会	35
6	川崎市内における自転車タクシー導入の取り組み	野口 浩史	持続可能な地域交通を考える会 副代表	37
7	「川崎市コミュニティバス連絡会」の取り組み	野口 浩史	川崎の交通とまちづくりを考える会 代表	39
8	CGを用いた宇都宮における交通まちづくりの見える化	森本 章倫	宇都宮大学大学院 工学研究科	41
9	宇都宮都市交通戦略 ★誰もが利用できる環境にやさしい交通ネットワークを目指して		宇都宮市 総合政策部 交通政策課	43
10	宇都宮におけるLRT整備に向けての最近の動き	奥備 一彦	市民団体「雷都レールとちぎ」代表	45
11	「人と環境にやさしい交通」の実現に向けての取り組み	松田 暢夫	新潟市 都市交通政策課	47
12	沖縄県内のバスの利用情報案内ツール「バスマップ沖縄」の取り組み	谷田 貝 哲	バスマップ沖縄	49
13	「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定・推進	田中 均	京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室 企画課長	51
14	上限200円バスの取組と過疎地域の公共交通担当者が感じる雑感について	野木 秀康	京丹後市 企画総務部	53
15	大分における交通とアートのまちづくり	三浦 宏樹	大分経済同友会 地域委員会 副委員長 (株)日本政策投資銀行 大分事務所長	55
16	ヨーロッパの街から松本の「交通のまちづくり」を考える	勝家 秀夫	松本市 政策部 交通政策課長	57

3. 新技術・海外の動向

No	タイトル	氏名	所属	ページ
1	メーヌ・エ・ロワール県アンジェ都市圏のトラム	ジャンピエール・ラガリュ	(株)アンジェロセック	59
2	メガブレーキを不要とするEV用電気システムの提案	木下繁則	SEV	61
3	バイオ・ディーゼル燃料(BDF)の製造と利用例	齋藤和夫	長岡技術科学大学	63
4	地域活性化のための自然エネルギーを活用した電気自動車	丁子哲治、上坂 撰、小泉 敦 池田慎治、高松さおり 上坂博亨	富山高等専門学校 富山国際大学	65
5	ライトレールを活用した空港アクセス	小田部明人	人と環境にやさしい交通をめざす協議会	67
6	スペインとチェコのLRTプロジェクトにみる沿線開発の現状	ペリー史子、塚本尚幸 浪床正敏、吉川耕司	大阪産業大学	69
7	路面電車・LRT軌道敷へのバス乗り入れ	大野真一	横浜にLRTを走らせる会	71
8	自然エネルギーで走るLRTに関する小規模モデルを用いた実験	亀谷崇樹、鈴木源治 勝間ひでとし	多摩美術大学、東京電機大学 Shonan Research Center for LRT	73
9	メルボルンのトラムレストラン	松原光也	京都大学 低炭素都市圏政策ユニット 特定助教	75
10	LRT 2011年の動向	服部重敬	都市交通研究家	77
11	欧州主要都市における総合的な交通計画と自転車政策について	亘理 章	都市交通評論家	79

4. 交通政策の分析・提言・交通まちづくり

No	タイトル	氏名	所属	ページ
1	交通流シミュレータを用いた岡山市路面電車延伸計画の評価	藤井秀樹、吉村 忍 内田英明	東京大学大学院 工学系研究科	81
2	鉄道の災害復興における公的資金投入の事例 —島原鉄道南線廃止の教訓—	室田惇史	東京大学大学院 新領域創成科学研究科 社会文化環境学専攻 博士課程	83
3	公共交通と環境 —BRTによる地球温暖化政策—	古川 洋	(株)アンジェロセック	85
4	再生可能なエネルギー源とした公共交通 (LRT, DMV, Electric Bus) を利用しての街作り	勝間ひでとし 三浦 真、原田芳彦 亀谷崇樹、鈴木源治、浅井 博	湘南LRT研究グループ 多摩美大、東京電気大、環境理水農学研究中心	87
5	地域公共交通確保維持改善事業制度の欠陥 —小豆島オーリーブバスが陥った苦境—	光成卓明	(N)岡山RACDA 岡山弁護士会	89
6	廃線跡を活用したBRTの可能性 —JR東日本のBRT計画の是非—	堀内重人	運輸評論家	91
7	LRTとBRTの関係の整理 —人と環境にやさしい総合交通体系の実現に向けて—	室伏謙一	中庭研究所	93
8	公共交通の別の規律の問題(交通機関の発展の歴史的・地域的順序を重視することが大切)	浅井 博 勝間ひでとし	早稲田大学 名誉教授 多摩美術大学 任期満了教授	95
9	人と環境にやさしい交通に向けたこれまでの取り組みと今後の方向性	伊藤 雅	広島工業大学	97
10	「新しい東北」を支える公共交通の再構築	室田篤利	(株)三菱総合研究所	99
11	鉄道・路面電車の積極活用と省電力について	歌川 学、小美野智紀 坂本進吾、藤村建一郎	都電網研究会	101
12	路面公共交通システム促進に向けて	竹内佑一	人と環境にやさしい交通をめざす協議会	103
13	財源問題の解決に向けた一考察	板谷和也	(財)運輸調査局	105
14	次の大震災への鉄道の備え	阿部 等	(株)ライトレール	107

付録

No	タイトル	氏名	所属	ページ
1	LRT都市サミット富山2011開催を終えて		富山市 都市整備部 交通政策課	109
2	新交通システム(LRT)推進議員連盟名簿			111
3	交通基本法案		平成23年3月8日閣議決定	ウラ1
4	交通基本法案の問題点	大島崇志	人と環境にやさしい交通をめざす協議会	ウラ5
5	モビリティ・マネジメント 地方鉄道の存在価値	宇都宮浄人	関西大学	ウラ7