

第4回シンポジウム - これからの総合都市交通政策を考える -	
テーマ	『これからの総合都市交通政策を考える』
開催日	平成 12 年 11 月 30 日(木)
参加者数	約 300 人
内容	<p>報告「交通に関するアンケート調査（第 2 回）の集計結果報告」 越智 健吾（東京都市圏交通計画協議会 事務局長建設省関東地方建設局 企画部広域計画調査課課長）</p> <p>基調講演「東京都市圏における総合都市交通政策の展望」 原田 昇（東京大学大学院 新領域創成科学研究科 教授）</p> <p>パネルディスカッション</p> <ul style="list-style-type: none"> ● テーマ：「21 世紀の総合都市交通政策の方向」 ● コーディネーター： 原田 昇（東京大学大学院 新領域創成科学研究科 教授） ● パネリスト： 根本 敏則（一橋大学大学院 商学研究科教授） 沼田 洋太郎（埼玉新聞社編集局長） 犬養 亜美（エッセイスト） 奥平 聖（建設省関東地方建設局企画部長） 嶋田 和則（埼玉県住宅都市部長） <p style="text-align: right;">（敬称略）</p>
パネルディスカッション での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後の交通政策において重要な事項について ● 施策の実現化に向けたポイントについて

第4回シンポジウム：主な意見

平成12年11月30日開催

■ 基調講演：「東京都市圏における総合都市交通政策の展望」

東京大学大学院新領域創成科学研究科教授 原田 昇 氏

● 「予測し予防する方法」への転換がポイント

これからの交通政策を考える際には、「予測し予防する方法」への転換が必要だと思えます。具体的には、もし需要（交通量）が多すぎるということであれば、問題のあるところについては、それを減らすような努力が必要とされます。また、供給（施設の整備）の側が追いつかないということであれば、供給がいかにか必要かということを示して、新しい財源を求める工夫をして、質の高い施設整備をしていこうと、両方から歩み寄っていくわけです。予測して、問題があれば、それを予防するために需要を下げる、供給を上げるということを考えることが、これからの重要なアプローチだと思えます。また、需要だけでなく、環境等のインパクト、財源や合意形成からみた実現可能性などについて、バランスをもってチェックすることが重要になっています。

● 一極集中、高齢化、自動車利用、環状方向がキーワード

東京都市圏における交通政策の将来展望の鍵は、人口や雇用の伸びが収斂（しゅうれん）する中で、大量の交通需要が質的变化を伴いながら存続することにあります。東京区部に従業者が集中して、郊外から通勤するという一極集中構造は、弱まる傾向にありますが依然として強く、都心断面の混雑対策は基本的課題です。その中で、高齢者人口の割合が12%から25%へと増加することから、交通需要が集中する時間、場所とその質が変化し、多様なニーズに応える交通施設整備が求められます。また、郊外部を中心とする自動車利用の増大は大きいです。鉄道駅から少し離れたところに住み、自動車を自宅近くの職場への通勤にも、周辺への買物や送迎にも使う世帯が増えて、複数の自動車を保有する世帯が増大します。郊外部では自動車の利便性は高いが、混雑、事故、自然環境への悪影響などを緩和する努力が重要となります。環状方向の交通の増加傾向は継続し、高齢化や郊外部の自動車利用の増加といった質的变化を踏まえて、環状方向の新しい交通ニーズに対応する必要があると考えられます。

● "パッケージ型の取り組み"が重要

これからの総合都市交通政策を展望するうえでは、パッケージ戦略、すなわち、いろいろな施策を組み合わせたパッケージ型の取り組みが重要です。具体的には、道路整備、鉄道整備に加えて、交通需要管理（TDM）というものを入れ、さらに人口配置の誘導ということも考えます。多核分散型の都市構造というのを前提で受け入れているのですが、その中でさらに駅周辺に密度高く住んでいただく、あるいは職住近接を少しすすめるというようなことを入れています。そうすると、人口配置のパターン、道路や鉄道の整備水準、TDM施策の入れ方それぞれについていろいろ考えられるので、それらを組み合わせたパッケージがいろいろできます。いくつかの組み合わせを評価して、評価結果をみながら組み合わせを変えたりして、最後により良いパッケージを提案することを考えています。これまでの分析の結果からは、例えば道路の整備はしないなど、パッケージのうちどれかひとつでもしない場合には、目標をバランス良く達成することができないということが分かっています。いろいろな目標のバランスをうまくとるということであれば、人口配置、道路整備、鉄道整備、TDM施策というパッケージで取り組むことが重要です。

■ パネルディスカッション:「21世紀の総合都市交通政策の方向」

コーディネーター：原田 昇 氏 (東京大学大学院新領域創成科学研究科教授)

パネリスト：根本 敏則 氏 (一橋大学大学院商学研究科教授)

沼田 洋太郎 氏 (埼玉新聞社編集局長)

犬養 亜美 氏 (エッセイスト)

奥平 聖 氏 (建設省関東地方建設局企画部長)

嶋田 和則 氏 (埼玉県住宅都市部長)

● 今後の交通政策において重要なもの

根本氏：「受益と負担の視点」

質の高い社会資本の整備が必要です。総論賛成、各論反対を乗り越え、合意形成していくためには、社会全体として利益がある、ないということ以外に、主体別の受益と負担、受益に応じた負担のあり方について、共通の理解を形成していくことが重要ではないかと思えます。

犬養氏：「利用者の視点」

21世紀は人間の世紀であるというスタンスで、その中のキーワードは健康と安全だと思います。それらを確保する1つの重要なものが道路と交通であると考えています。21世紀の交通政策は、利用者の立場に立つことが大事で、街に溶け込むように美しい道路や鉄道、それから、使う人に優しく、本当に楽しく使える交通ということが重要ではないかと思えます。

沼田氏：「生活道路の整備」

道路に関して、生活道路の整備、特に、歩車道の分離が遅れています。普通の道路の脇を人が歩いたり自転車が通っていて、そこへ車が入ってきて、本当に事故が起きないのが不思議なほどです。確かに、高速道路や主要幹線道路の整備は徐々にすすんできつつありますが、そういった生活道路の整備が重要だと思います。

嶋田氏：「地域の自立、高齢社会対策と環境対策」

自治体として、県土づくりにおいては東京への過度な依存から脱却して、自立性の高い都市圏づくりが必要であると考えています。また、これからの街づくりや交通施策をすすめていくためには、本格的な少子高齢社会への対応を考慮する必要があると思います。さらに、社会情勢を的確に把握しながら、環境対策をすすめる必要があると考えています。

奥平氏：「既存ストックの有効活用」

既存のストックをどのようにうまく活用していくかということも含めたTDM(交通需要管理)の実施やIT(情報技術)の活用が重要だと思います。加えて、鉄道、道路、バス、自転車といった、いろいろな交通手段をうまく組み合わせることが重要ではないかと思えます。また、基本的な骨格の整備ということでは特に、幹線の環状道路の整備はすすめる必要があると思います。

● 施策の実現化に向けたポイント

根本氏：「地方分権と中央集権の組み合わせ」

地方分権の利点、中央集権の利点を活かしながら交通計画をすすめていく工夫が必要です。これは二者択一というよりも、うまく組み合わせで進めていくことだと思います。地方が連携して交通計画を策定しているこの交通計画協議会にも期待しています。議論を尽くしてほしいと思います。

犬養氏：「市民参加型の取り組み」

一つ目は、プランを立てるときから市民参加型にすることが必要だと思います。更に言えば、アファーマティブ・アクション（意志決定の地位における男女不平等を是正するための具体的・積極的方法をとること）を取り入れることです。都市づくりのプランには、生活者の視点が欠かせません。二つ目は、思いやりなど、人間性の教育が必要だと思います。三つ目は、公共交通の悪いイメージをいいイメージに変えていく具体的な実行が必要だと思います。快適さや気持ちよさということを改善していくことが重要だと思います。

沼田氏：「住民との双方向のやりとり」

これまでの道路整備、交通網整備というのは、どちらかという、やはりお役所主導というような意識でやってきたと思います。これからは、頭の切り替え、発想の転換が必要だと思います。例えば住民参加とか、いわゆる住民との双方向のやりとりの中から良いものをつくっていくということが、21世紀の交通網整備ではないかと思います。

嶋田氏：「関係組織が連携した協議会」

行政境にとらわれず、関係するさまざまな組織が連携した広域的な協議会等の組織をつくり、運営などについて検討していく必要があると思います。うまくコーディネート、調整していく場づくりが必要ではないかと思います。みんなが知恵や汗を出し合って一緒に考えて考えなければ、交通の問題点を抜本的に解消することは困難ではないかと思います。

奥平氏：「意思決定のプロセスと説明」

これからは、財政的な制約がありますから、いつ何をどういう目的でこれだけのお金を使うんだというような意思決定のプロセスが、非常に大事になってきたと思います。アカウンタビリティと言いますが、行政が、地域の人たち、あるいは国民に対してきちんと説明をするということが、非常に重要になってきたと思います。

■ 市会場とのディスカッション

● これからのバスの活用について

会場から：

高齢者の交通が増えることや環境の問題を考えると、バスが重要だと思います。ところが規制緩和などの関係もあり、採算性の悪い路線は廃止されることも考えられます。行政も財政的に厳しいことをふまえ、今後のバス交通をどのように考えていくべきなのでしょうか。

根本氏：

バスは公共性の高い乗り物です。過疎地域であっても、必要最小限のサービスは残したいはずですが。しかし、参入、撤退が自由となった以上、民間事業者に負担を強いることはできません。どのような工夫をして残すべきなのか、残すとしてもバスの形なのか、乗合タクシーの形なのか、あるいはNPO的なものなのか、そういうことを相談する場がなければいけません。そこで、来年度の規制緩和を機に、県ごとに地域協議会を設けて相談することになります。

● 環状方向の公共交通について

会場から：

道路交通については、環状道路の重要性というお話がありましたが、公共交通について、環状方向の強化はどのように考えられるのでしょうか。鉄道については、新しい計画はないように思うのですが。

原田氏：

環状方向の公共交通については、高速道路を利用した高速バスをもう少し活用した方がいいと考えています。今ある高速バスの中でも、かなり成功しているものもあります。高速道路で行って、インターで降りてそのまま走っていくので、今は不便なところでも便利になるところがあるのではないかと考えています。