

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。

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。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。どの様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*3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。

まとめにかえて

「ひとりひとりの“声”が重要」～原田氏

これからの総合都市交通政策を考えるうえで、施設の整備やTDM施策に加えて、土地利用についても検討することが重要です。例えば今のままでは、やはり郊外で自動車の需要が増えてしまうので、職住近接であるとか、駅の周辺の高密居住ということが重要です。

実際に交通を利用して、よく考えるとここが不満だね、ここが悪いね、ここを実はみんな不満と思っているのではないのという声を集めてくると、新しいものが出てくると思います。それぞれ一人ひとりが実は交通の利用者であって、その地域の交通問題に対しては専門家であると思います。それぞれの方が、声をあげていただくことが、必要ではないかと思えます。

用語の解説コーナー

- *1) 交通需要管理 (Transportation Demand Management の頭文字をとって、TDMともいいます。)
 - ～自動車利用者など移動主体の交通行動の変更を促すことにより、都市・地域レベルでの交通渋滞を緩和する手法の体系のこと。
- *2) 多核分散型都市構造
 - ～東京中心部への一極依存構造から、首都圏の各地域が、拠点的な都市を中心に自立性の高い地域を形成し、相互の機能分担と連携・交流を行うような広域的な都市圏の構造のこと。
- *3) NPO: Non Profit Organization
 - ～民間非営利団体のこと。営利を目的とせずに、さまざまな活動を自主的に行う団体・組織のこと。



「東京都市圏交通計画協議会」とは……

わたしたち「東京都市圏交通計画協議会」は、日本ではじめて複数の都府県関係機関がお互いに協力・調整しあって、広域的な交通問題に関する調査・研究を行う組織として、1968年(昭和43年)に発足し、30年以上にわたって活動してきました。

編集後記

今回のシンポジウムでも、基調講演とパネルディスカッションのそれぞれで、貴重なご意見をいろいろいただきました。今後の検討の参考にさせていただきます。また、当日は、多数の方にご来場いただき、ありがとうございました。

問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局	茨城県 土木部 都市局都市計画課 TEL 048-600-1330 FAX 048-600-1373	埼玉県 住宅都市部 都市計画課 TEL 048-830-5343 FAX 048-830-4881	千葉県 都市部 都市政策課 TEL 043-223-3166 FAX 043-225-4012	東京都 都市計画局 施設計画部交通企画課 TEL 03-5388-3283 FAX 03-5388-1354	神奈川県 県土整備部 都市計画課交通企画班 TEL 045-210-6182 FAX 045-210-8879
横浜市 企画局企画調整部 総合交通計画課 TEL 045-671-4086 FAX 045-662-7362	川崎市 まちづくり局計画部 交通計画課 TEL 044-200-2034 FAX 044-211-7353	千葉市 都市局都市部 都市計画課 TEL 043-245-5306 FAX 043-245-5627	都市基盤整備公団 都市整備部 事業計画課 TEL 03-3263-8392 FAX 03-3263-8188	日本道路公団 東京建設局 建設第一部企画調査課 TEL 03-5418-2001 FAX 03-5418-2050	首都高速道路公団 計画部 調査課 TEL 03-3539-9408 FAX 03-3502-2412

ご意見・ご感想をお寄せください。

東京都市圏交通計画協議会 ホームページアドレス <http://www.ijjnet.or.jp/tokyopt/>



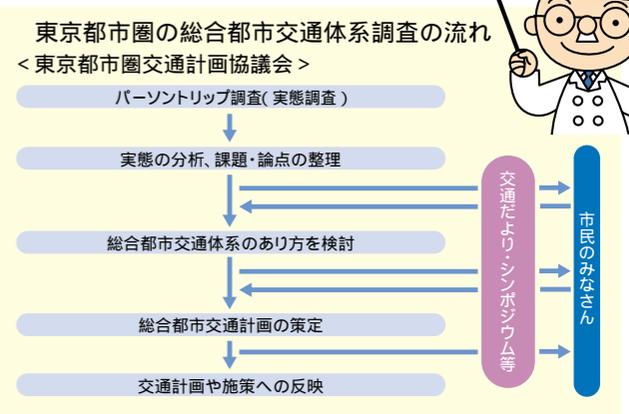
特集

“これからの総合都市交通政策”を考える

「東京都市圏交通計画協議会 第4回シンポジウム」特集

今回は、去る11月30日(木)に開催いたしました、「東京都市圏交通計画協議会 第4回シンポジウム」の特集です。今回のシンポジウムでは、「これからの総合都市交通政策を考える」をテーマに、交通問題やまちづくりの有識者をお招きし、「21世紀の総合都市交通政策」について、活発に討議していただきました。今回のシンポジウムでのご議論、ご討議を踏まえつつ、今後、施策の提案に向けた検討を行って行く予定です。

なお、これまでのシンポジウムの概要については、協議会のホームページ <http://www.ijjnet.or.jp/tokyopt/> に掲載していますので、あわせてご覧下さい。





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

< 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います。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います。

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。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、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)*1)というものを、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*2)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。

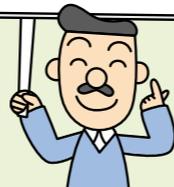
これまでの分析の結果からは、例えば道路の整備はしないなど、パッケージのうちどれかひとつでもしない場合には、目標をバランス良く達成することができないということが分かっています。いろいろな目標のバランスをうまくとるということであれば、人口配置、道路整備、鉄道整備、TDM施策というパッケージで取り組むことが重要です。

うら面には、専門的な用語の解説をつけています。

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)

テーマ1
今後の交通政策において重要なもの



根本 敏則氏

一橋大学大学院商学研究科教授

「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います。

犬養 亜美氏

エッセイスト

「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います。

沼田 洋太郎氏

埼玉新聞編集局長

「生活道路の整備」
道路に関して、生活道路の整備、特に、歩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 和則氏

埼玉県住宅都市部長

「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。

テーマ2
施策の実現化に向けたポイント



根本 敏則氏

一橋大学大学院商学研究科教授

「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 亜美氏

エッセイスト

「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。更には、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 洋太郎氏

埼玉新聞編集局長

「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、どちらかというと、やはりお役所主導というよう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 和則氏

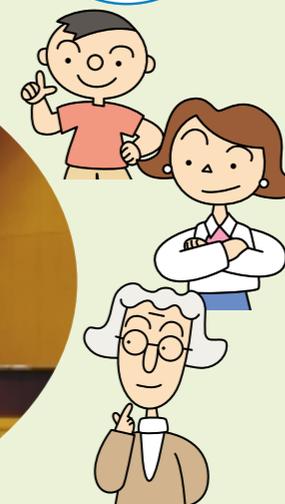
埼玉県住宅都市部長

「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。うまくコーディネイト、調整していく場づくりが必要ではないかと思えます。みんなが知恵や汗を出し合って一緒になって考えなければ、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えます。

奥平 聖氏

建設省関東地方建設局企画部長
所属は開催時

「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ですか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ことが、非常に重要になってきたと思います。



うら面に、会場でのディスカッションを紹介しています